

海と文化遺産

シンポジウム

海が繋ぐ ヒトとモノ

令和3年度 報告書



文化遺産国際協力コンソーシアム

海と文化遺産

シンポジウム

海が繋ぐ ヒトとモノ

令和3年度 報告書

文化遺産国際協力コンソーシアム

例 言

本報告書は、文化庁、文化遺産国際協力コンソーシアム（以下、コンソーシアム）が2021年11月28日に開催した令和3年度シンポジウム「海と文化遺産—海が繋ぐヒトとモノ—」の内容を収録したものである。原稿は録音音声をもとに書き起こしたものをもとに、報告書の体裁を整えるために編集者が加筆・修正を加えた。各報告で使用した写真のうち、出典の記載のないものはすべて発表者の提供による。

本シンポジウムは、コンソーシアムが令和2年度から令和3年度にわたり実施した国際協力調査「海域交流ネットワークと文化遺産」の連動企画として開催された。シンポジウムの開催にあたり、コンソーシアム各地域分科会から選出された委員および外部専門家から成る国際協力調査ワーキンググループを立ち上げ、内容の検討をいただいた。同ワーキンググループのメンバーは下記の通りである（順不同）。

安倍 雅史（東京文化財研究所 文化遺産国際協力センター 主任研究員／西アジア分科会 委員）

石村 智（東京文化財研究所 無形文化遺産部 音声映像記録研究室 室長）＊

伊藤 伸幸（名古屋大学大学院 文学研究科 助教／中南米分科会 委員）

木村 淳（東海大学 海洋学部 准教授）＊

早乙女雅博（東京大学 名誉教授／東アジア・中央アジア分科会 会長）

佐々木蘭貞（一般社団法人 うみの考古学ラボ 代表）＊

鈴木 英明（国立民族学博物館 グローバル現象研究部 准教授）＊

周藤 芳幸（名古屋大学大学院 文学研究科 教授／欧州分科会 委員）

布野 修司（日本大学 生産工学部 客員教授／東南アジア・南アジア分科会 会長）

山内 和也（帝京大学文化財研究所 教授／西アジア分科会 会長）【座長】

牧野真理子（帝京大学文化財研究所 助教）

関係機関（文化庁、外務省、国際協力機構）

＊コンソーシアム委員以外の外部専門家。

主催：文化庁、文化遺産国際協力コンソーシアム事務局

後援：外務省、国際交流基金、国際協力機構

担当：文化遺産国際協力コンソーシアム事務局

友田 正彦（総括）

西 和彦（総括補佐）

藤井 郁乃（企画、編集、ポスターデザイン）

邱 君妮（校正）

前田 康記（校正）

廣野 都未（校正）

目 次

開催趣旨・プログラム	4
開会挨拶	6
友田 正彦（文化遺産国際協力コンソーシアム 事務局長）	
趣旨説明	7
石村 智（東京文化財研究所 無形文化遺産部 音声映像記録研究室 室長）	
「沈没船研究の魅力と意義 ―うみのタイムカプセル」	11
佐々木 蘭貞（一般社団法人 うみの考古学ラボ 代表）	
「海的路を拓く ―船・航海・造船」	19
木村 淳（東海大学 海洋学部 准教授）	
「海を越えたガラスビーズ ―東西交易とガラスの道」	27
田村 朋美（奈良文化財研究所 都城発掘調査部 主任研究員）	
「海を行きかう人々 ―海を渡ったイスラーム商人、特にホルムズ商人について」	37
四日市 康博（立教大学 文学部 准教授）	
「海と陸がまじわる場所 ―アジア海域世界の港市：店屋（ショップハウス）と四合院（コートハウス）」	48
布野 修司（日本大学 生産工学部 客員教授）	
フォーラム「海によってつながる世界」	55
モデレーター：石村 智	
コメンテーター：周藤 芳幸（名古屋大学大学院 人文学研究科 教授）	
伊藤 伸幸（名古屋大学大学院 人文学研究科 助教）	
佐々木 蘭貞、木村 淳、田村 朋美、四日市 康博、布野 修司	
閉会挨拶	69
山内 和也（帝京大学文化財研究所 教授）	

開催趣旨

絶え間なく波が打ち寄せる、青々とした海。地球の約70パーセントを占める海。この海からヒトとモノの交流を見ると、一体、どのような景色が見えてくるでしょうか。

海は、私たちに豊かな恵みをもたらすだけでなく、古来よりヒトとモノが行き来する舞台であり、「道」でもありました。陸上の「道」と同様、「海の道」もヒトとモノの交流の舞台であったことは間違いありません。ヒトは、危険が待ち受けることを知りながら果敢に海へと漕ぎ出し、海のかなたに広がる別の世界を目指してきました。海を介して出会った異なる文化は、新たな文化や文明、そして、現在の世界を生み出したのです。

このようなヒトとモノの交流の舞台、そして海の道とともに育まれた人々の営みや当時の社会、歴史、文化を物語る証人として、海に関わる文化遺産が世界各地に残されています。それらは、ガラスや陶磁器といった交易品や、海と陸の接点となる港町、海底に横たわる沈没船など有形のものから、漁に関わる技術や航海術、海の信仰など無形のものまで、多岐にわたります。近年では水中にある文化遺産の調査も進み、最先端の技術や分析手法を通じて、海を介して運ばれてきたモノの由来も具体的に解明できるようになってきました。

一方、世界の歴史を考える上でも、「海」が果たしてきた役割に着目し、地域間の相互関係の全体像として地球規模にとらえ直そうとする見方が大きな流れの1つとなっています。これに伴って、海を介した交流を示す文化遺産の調査や研究、そして保護においても新たな視点が求められています。

このような状況を受けて、文化遺産国際協力コンソーシアムでは2020年度より、海に関わる文化遺産を対象に、国際協力調査「海域交流ネットワークと文化遺産」を実施してきました。

奇しくも2021年は「持続可能な開発のための国連海洋科学の10年」の1年目にあたります。古くからのヒトと海の関わり、そしてその証拠となる文化遺産を新たな視点で見つめ直すことは、これからの持続可能な海の利用を考える上でも重要なカギとなることが期待されます。

本シンポジウムでは、ヒトとモノの交流の舞台としての「海」を見つめ直すため、海に関わる文化遺産をめぐる国際的な研究や保護の動向、世界各地における海の文化遺産にまつわる取り組みの事例や日本人研究者の関わりを紹介するとともに、この分野での国際協力に日本が果たしうる役割についても考えました。



プログラム

- 14:00—14:05 **開会挨拶**
友田 正彦（文化遺産国際協力コンソーシアム 事務局長）
- 14:05—14:20 **趣旨説明**
石村 智（東京文化財研究所 無形文化遺産部 音声映像記録研究室 室長）
- 14:20—14:40 **「沈没船研究の魅力と意義 —うみのタイムカプセル」**
佐々木 蘭貞（一般社団法人 うみの考古学ラボ 代表）
- 14:40—15:00 **「海的路を拓く —船・航海・造船」**
木村 淳（東海大学 海洋学部 准教授）
- 15:00—15:20 **「海を越えたガラスビーズ —東西交易とガラスの道」**
田村 朋美（奈良文化財研究所 都城発掘調査部 主任研究員）
- 15:20—15:40 **「海を行きかう人々**
—海を渡ったイスラーム商人、特にホルムズ商人について」
四日市 康博（立教大学 文学部 准教授）
- 15:40—16:00 **「海と陸がまじわる場所**
—アジア海域世界の港市：店屋（ショップハウス）と四合院（コートハウス）」
布野 修司（日本大学 生産工学部 客員教授）
- 16:00—16:50 **フォーラム「海によってつながる世界」**
モデレーター：石村 智
コメンテーター：周藤 芳幸（名古屋大学大学院 人文学研究科 教授）
伊藤 伸幸（名古屋大学大学院 人文学研究科 助教）
佐々木 蘭貞、木村 淳、田村 朋美、四日市 康博、布野 修司
- 16:50—17:00 **閉会挨拶**
山内 和也（帝京大学文化財研究所 教授）

開会挨拶

友田 正彦（文化遺産国際協力コンソーシアム 事務局長）



皆さん、こんにちは。本日はシンポジウム「海と文化遺産—海が繋ぐヒトとモノ—」にご参加いただき誠にありがとうございます。本日の司会進行を務めさせていただきます、文化遺産国際協力コンソーシアム事務局長の友田正彦と申します。どうぞよろしくお願いいたします。はじめに、主催者を代表して、ひとこと開会のご挨拶を申し上げます。

文化遺産国際協力コンソーシアムは、文化遺産保護分野におけるわが国の国際協力の促進とより効果的な実施のため、官民を問わず、協力活動の実施主体である様々な組織や関係者の相互間での連携を図ることを主な目的としています。

その活動の一環として、コンソーシアムでは、世界の文化遺産保護や、日本からの協力に関連する幅広いテーマを取り上げ、一般の方にもご参加いただけるシンポジウムを毎年1度開催しています。昨年度は残念ながら、コロナ禍の影響によって開催ができませんでした。本年度はオンラインでの開催となり、沢山の方にお申込みいただいたことを大変うれしく思っています。

さて、本日のシンポジウムは、「海と文化遺産—海が繋ぐヒトとモノ—」と題し、ヒトとモノの交流の舞台としての「海」と、これにまつわる多様な文化遺産を見つめ直すこととしました。文化遺産国際協力コンソーシアムでは、昨年度より国際協力調査「海域交流ネットワークと文化遺産」を継続しており、今回のシンポジウムはこれと連動した企画でもあります。

海は、それ自体が私たちに豊かな恵みをもたらすだけでなく、陸上の「道」と同様、古来よりヒトとモノの交流の舞台となってきました。そして、そのことを物語る証人として多種多様な文化遺産が世界各地に存在するとともに、それらに関する研究も様々な切り口や手法によって取り組まれてきました。また、近年では、世界史を考える上でも「海」が果たしてきた役割に着目し、地域史の枠組みを超えて、人と文化文明の歴史を地球規模にとらえ直そうとする見方が広く共有されるようになってきました。

古くからのヒトと海との関わり、そしてその証しである文化遺産をこのような新たな視点から見つめ直すことは、国際社会の平和と持続可能な海の利用のあり方について考えていく上でも、重要なカギとなることが期待されます。

本日のシンポジウムでは、海に関わる文化遺産をめぐる国際的な研究や保護の動向、世界各地における取り組みの状況、さらには日本人研究者の関わりなどについてもご紹介します。5本の講演とそれに続くフォーラムを通じて、ヒトとモノの交流の舞台としての「海」を見つめ直し、今後これに関連する分野での国際協力において、我が国が果たしうる役割についても考える機会となればと思っております。最後までお付き合いのほど、どうぞよろしくお願いいたします。

趣旨説明

石 村 智（東京文化財研究所 無形文化遺産部 音声映像記録研究室 室長）



2004年京都大学大学院文学研究科博士後期課程単位取得退学。文学博士。専門は考古学・文化遺産学。日本学術振興会特別研究員、奈良文化財研究所研究員を経て、2015年より東京文化財研究所で無形文化遺産の調査研究に携わる。ミクロネシア連邦ナンマトル遺跡の世界遺産登録（2016年）にも尽力。海の文化遺産に関心を持ち、自身もスクーバダイビングやシーカヤックによって調査を行う。

石村 皆さん、こんにちは。東京文化財研究所の石村と申します。海に関連する文化遺産には様々な形があるということを趣旨説明に代えてご紹介させていただきたいと思います（図1）。

最初に、海と人との関わりを示すため、この図式をご覧ください（図2）。これは今から100年以上前に、ドイツのクルト・フォン・ベックマンが表したもので、海と人との関わりにおいて、海から人がさまざまな刺激を受けて、その反応として文化をつくり出していく四つの類型を示したものです。

まずは、海自体が資源であり、魚介類などの恵みをもたらしてくれるという刺激があります。それに答える形としての「漁労文化」というものが生まれます。

次に、海は道としての役割を有し、他の国とつながっていく刺激を与えてくれます。それによって、貿易や交易を含んだ「海運文化」が育っていきます。

さらに海は、その向こうにある土地への探求や征服という野望をかき立てる存在でもあります。そこから生まれてくるのが「海軍文化」と位置付けられます。これは必ずしも戦争という物騒なものだけではなく、例えばコロンブスのように未知の海に乗り出していく冒険心もここに含まれるでしょう。コロンブスよりもさらに2000年前に、ポリネシア人たちがその先に島があるかどうか分からないまま太平洋に漕ぎ出していったこともここに含まれるのではないかと思います。

最後に、海自体が人々の生活に関わる中で芸術性や知識、思想といったものに影響を与え、その反応として生まれる「海洋芸術文化」があります。例えば葛飾北斎の有名な浮世絵に、神奈川沖から富士山を眺めたもの（『富嶽三十六景』より「神奈川沖浪裏」）がありますが、あの絵は海から影響を受けた芸術の形であり、それがヨーロッパに伝わってゴッホの絵画、あるいはドビュッシーの『海』という曲の作曲にインスピレーションを与



図1

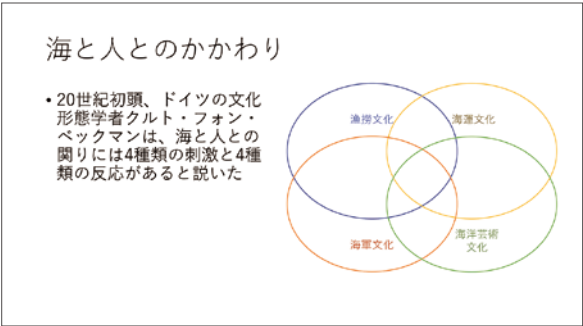


図2

えたと言われています。こういった様々な文化が形となって表れる文化遺産をいくつかご紹介したいと思います。

海に関連した文化遺産といえば、まず「水中文化遺産」が思い浮かべられるかと思いますが（図3）。水中文化遺産の中には、海の中に沈んでいる沈船もありますが、実際にはもう少し範囲が広いです。図4は石干見といって魚を取るための罾を、石垣を積んでつくる構造物なのですが、このように潮間帯にあるものも水中文化遺産として考えられています。さらに漁労文化と関係して、生業に関する海の遺産として認識されるものもあります（図5）。特に日本には縄文時代に作られた様々な貝塚などがありますが、これも海に関連した文化遺産とすることができます。さらには、海運文化と関係あるものとして、海の道を通して運ばれてきた様々なものも挙げることができます。代表的なものは陶磁器ですが、本日の講演の中ではガラス製品をはじめ、多くのものが交流されてきたということが紹介されるかと思いますが（図6）。

さらには、海の景観に関するものです。図7は鞆の浦の景観ですが、こういった港町の景観は、陸上の景観とはまた違ったものを呈しています。

特に海や船から眺めたときの見え方や、あるいは町から海を見たときの見え方が意識されて、独特の景観や町並みがつくり出されています。これも海に関連した文化遺産とすることができるでしょう。

さらには、海の信仰に関するものです。図8は沖ノ島の露天祭祀遺跡の写真です。ここは「海の正倉院」と呼ばれるほど、さまざまな文物が島の中に、そのままの形で1000年以上残されてきました。特別なお祭りの時以外は、人は立ち入らないという信仰がずっと続けられてきた場所です。こういったものも、海の文化遺産として位置付けることができるでしょう。

今まで挙げてきたものは有形の文化遺産でしたが、海に関わる無形の文化遺産もあります。イランのレンジ船と呼ばれる木造船の造船技術と航海技術が、ユネスコの無形文化遺産の代表一覧表に記載されています（図9）。

もう一つの海の無形文化遺産として、オセアニアの航海術があります（図10）。オセアニアのポリネシア人やミクロネシア人たちが航海をするときに、星の動きを基に方位を知る「スター・ナビゲーション」と呼ばれる伝統的な航海術がありま



図 3



図 5



図 4



図 6

す。植民地時代にほとんど途絶えてしまった知識ですが、20世紀後半以降、文化的な復興＝ルネッサンスの一連の流れとして、こういった航海術を復活させようという動きが進んでいます。これも海に関連した無形の文化遺産とすることができるでしょう。

このように海に関連した文化遺産というのは種々あるわけですが、全てをこのシンポジウムで取り上げていくというのは難しいかと思うので、今回のシンポジウムでは、焦点を絞った上で議論をしていきます（図11）。

まず地域的な観点として、インド洋から太平洋にかけてのアジア地域での海に関連した文化遺産

を主に取り上げていきます。

その上で、3つの視点を置きたいと思います。一つ目は海を通じた文化の交流です。東西に広く伸びている海域ですが、この中にはさまざまな文明、文化が地域ごとにあります。それらが海を通じて、どのように交流して、お互い刺激し合っていたかを議論していただきます。

二つ目として、海の文化遺産を理解する上で、近年様々な新しい研究方法が開発、適用されてきました。最も顕著なのは、水中文化遺産に関する調査研究です。スキューバダイビングによる潜水調査が行われるようになって飛躍的に進展した分野でもあります。また、理化学的な分析によって、文物が、どこでつくられたか原材料はどこから入手されたかといったことが分かるようになってきました。これによって、具体的にその文物がどのようなルートで運ばれたかといったことを解明することができるようになってきました。こういった新しい研究法の適用についても、今回のシンポジウムでは議論いたします。

さらには、日本にはこうした海に関連した文化遺産の調査や研究を通じて、国内のみならずアジア太平洋地域を専門として研究をされている研究



図 7



図 8



図10



図 9

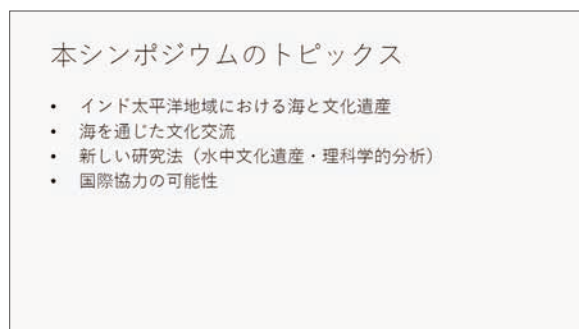


図11

者が非常にたくさんいらっしゃいます。そうした知見や新しい研究法が今後、国際協力として他の国の文化遺産の保護にどの程度活用していくことができるのか。その可能性についても議論していただくことを期待しております。

以上で、私からの趣旨説明を終わります。本日のシンポジウムではよろしくお願いいたします。

講演 1

沈没船研究の魅力と意義

—うみのタイムカプセル

佐々木 蘭貞

(一般社団法人 うみの考古学ラボ 代表理事)



神奈川出身。テキサスA&M大学大学院で博士号（水中・海事考古学）を取得。大学院では東アジアの伝統船舶構造を学び、モンゴル帝国の海洋進出もテーマとして日本・ベトナム両国の元寇遺跡を調査。現在は、世界的水中文化遺産のマネージメント、遺跡の調査手法、遺跡の活用・展示について研究している。日本国内で水中文化遺産保護の重要性を訴え、講演・執筆などの活動を行いながら、海外にも研究情報を発信している。論文・一般図書など複数出版。

2021年の活動としては、モンゴル主催のユネスコ水中文化遺産ワークショップにエキスパートとして参加。また、一般社団法人うみの考古学ラボを設立し、広く水中文化遺産保護の普及に向けた取り組みを行っている。

本日の私の講演では、水中考古学とはどういうものかということと、遺跡を発見するための探査方法についてお話しいたします（[図1](#)）。水中から物を探すことは昔から行われてきました。古代、中世辺りからはダイビングベルが使われてきましたが、学術的な目的を持った探求ではありません

でした。

おそらく最初に学術的な意義を持って水中遺跡の研究を唱えたチャールズ・ライエルさんは、「水中に残された人類の痕跡は、大陸に存在する痕跡よりも多いであろう」と言っています（[図2](#)）。この方は『地質学原理』を書かれた方で、高校の地学の教科書などにも、登場する方です（[図3](#)）。彼は保険会社の記録などから、イギリス周辺で年間約10万トンほどの積み荷などが海難事故や沈没によって失われていることを探し出しました。現代でもこれだけ多くのものがなくなっているのだから、過去においてもたくさんのものが海になくなったのだらうということを唱えています。

少し余談になりますが、水中遺跡に関する世界最初の法律は、いつ、どこの国でできたでしょう



図 1

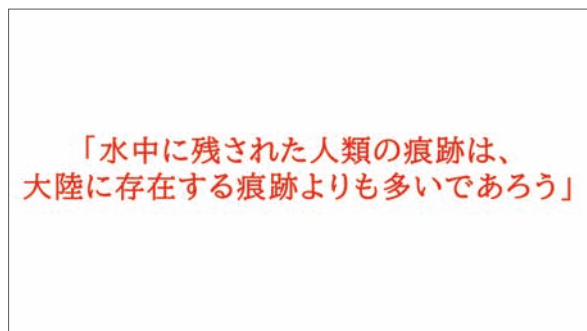


図 2

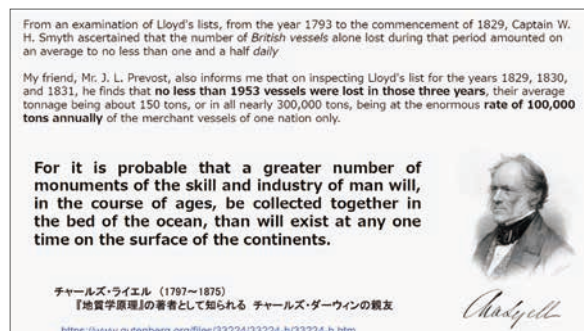


図 3

(図4)。実は1834年にギリシャでできました(図5)。ちょうどギリシャが独立した時期で、ナショナリズムが高揚していた頃と一致します。これは水中にある遺物も文化遺産であるという考えを示した法律になります。パルテノン神殿から遺物が持ち去られたという過去があり、こういうことはあってはならないという考えで、水中の物もProperty of the State、国のものとして保護しようという考え方が生まれました。

その後、1884年頃からは、サラミスの海戦の跡地などを調査しています(図6)。ただ、考古学者は、陸から潜水土、ヘルメットダイバーなどに指示を出して調査をしていました。このときは、

突き棒などを利用して、遺跡の有無の確認をしています。日本の鷹島海底遺跡などでも、砂の中に棒を刺して、何かあるかということを確認しています。調査としてはあまり成果は上がらなかったのですが、それでも水中にある遺跡に挑戦しているという機運が芽生えたことは効果に値します。

それ以後しばらくは、戦争によってあまり研究が振るわない時代がありました。1950年代以降からは、スキューバダイビングが普及してきます(図7)。そこで、考古学者が自ら潜水して調査を行う機運が生まれました。まずトルコにあるケーブ・ゲラドニア遺跡ですが、これは紀元前1200年頃の沈没船の遺跡です。この遺跡からは、壊れた銅製品などがたくさん見つかりましたので、世界最古のリサイクル業者だったのではないかと考えられています。庶民の船と例えることが出来ます。

ウル・ブルン沈没船という遺跡も同じくトルコで発見されています(図8)。先ほどのケーブ・ゲラドニア遺跡よりも100年ほど古い時代の遺跡ですが、金やビーズなどの高級品が積みまわっていました。こちらは王侯貴族の船であるといえます。庶民の船と貴族の船、二つの全く異なる貿易の形態を知ることが出来ます。

水中遺跡に関する世界最初の法律は？

図4

The national antiquities law of 1834 (10/22.5.1834)

All antiquities within the Greek territory are deemed as national possession of all the Greek nationals, and any archaeological remains, found on national soil, or beneath it, or underwater, in rivers and public rivulets, in lakes or marshes, are the property of the State.

図5



考古学者、自ら潜水して調査

ケーブ・ゲラドニア
考古学者自らが潜る
陸の発掘のスタンダード



図7

1884年

紀元前480年のサラミスの海戦の跡地の調査
ギリシャの文化財局が主体

調査の目的
海戦の様子を探る、
遺品を展示し社会を文化的に豊かにする

潜水土を覆い調査
出土地点の記録・出土品の展示を目標

調査は失敗に終わる～海流・透明度・技術不足・出土品が劣化
水中遺跡の調査手法を確立しなければならない！

Before Antikythera: the First Underwater Archaeological Survey in Greece

Alexis Catanzaro
Dept. of Marine Studies, Naval Architecture Program, 307 Anthropology Building, 4057 FAXS, College Station, TX 77803-4057, USA

The aim of this article is to introduce to the international bibliography a report submitted to the National Institute of Marine Studies, Naval Architecture Program, 307 Anthropology Building, 4057 FAXS, College Station, TX 77803-4057, USA.

The aim of this article is to introduce to the international bibliography a report submitted to the National Institute of Marine Studies, Naval Architecture Program, 307 Anthropology Building, 4057 FAXS, College Station, TX 77803-4057, USA.

Key Words: First, underwater archaeological survey; Greece; Antikythera; Battle of Salamis; ancient ruins.

© 2004 The Author

図6



図8

図9に文明の基盤、文明と大河の関係、と書いたことについて、詳しく解説します。おそらく皆様は学校で、「インダス文明やメソポタミア文明などは川に沿って発達した。川があることが文明の前提である」と学んだかと思います。これは川を使って交易をしていたということです。川はハイウエーとして使われていましたが、川の交易には船を使いますので、船がないと川があっても何にもなりません。そのため、川よりも実は船が文明の基盤、根底にあるのではないかと私は考えています。それだけ船は農耕の起源より、もっと古い時代からあった、非常に重要なものだと考えています。

また、船には限られたスペースしかありませんから、船に載せているということは、必ず使い道があったと考えられます。例えば3日間、国内旅行をするときに、スーツケースに何を詰めるかを必ず考えるかと思いますが、炊飯器を三つ持っていくでしょうか。持っていかないですね。それと同じで、船には必ず必要なものしか積まないということです。沈没船は流通のその瞬間をとどめており、そこにあるものは必ず持っていく理由があったと考えられます。

流通を考えると、私はよく貿易を木に例えます（図10）。木の根っここのほうでいろいろなものを集め、港でいったん集約します。さらにそこから渡されていって、枝葉に分かれるような形になります。流通を調べるときに、陸の遺跡ですと、基本的には枝葉の部分进行调查することになります。沈没船は、この流通の木の幹であり、流通の過程をいっぺんに切って見ることができると考えています。港もまた重要で、物が集まってく

るところですので沈没船と合わせて考える必要があります。港で発見される層位から交易の形態の変遷をどう捉えるかということは、港に関する研究の一つの醍醐味だと考えています。沈没船は、ひとつの時代の一部を切り取ったような遺跡ですので、港の遺跡の層位の解釈に役立ち、それが人々の交易の在り方や変遷を捉える上で貴重な資料となります。

水中考古学の父と呼ばれるジョージ・バス先生が、残念ながら今年の3月に亡くなりました（図11）。私は彼の最後の授業を受けた1人になるのですが、先ほど紹介したウル・ブルン沈没船、ケーブ・ゲラドニアはジョージ・バス先生が発掘をした遺跡です。それまで存在していた海事文化、海洋文化、船の研究に加えて、水中考古学、つまり海の中の遺跡によって歴史や考古学の分野に貢献することができることを証明された方です。その功績によってアメリカの国家科学栄誉賞を授与されました。これは、アメリカではノーベル賞に最も近い栄誉であるとも言われていますので、アメリカや海外で、それだけ水中文化遺産・海の文化遺産が広く評価されているということだと思えます。

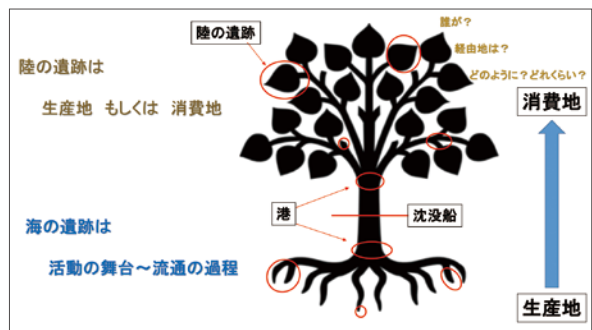


図10

舟・船の研究

農耕の起源より古い
人類の行動範囲を大幅に拡張した
経済活動の基盤～海運の重要性
文明の基盤？ 文明と大河の関係～船は？
技術力の結晶～3次元のカーブを多用～当時最高の技術
風・波・積み荷の重み～陸の建築物とは異なる

沈没船

社会を映す鏡～社会的な合意があつて初めて造られる（小さな動く社会）
個人の選択～必要のないモノは持っていない
当時の状況をそのまま残すタイムカプセル
⇒流通のその瞬間をとどめている

図9

ジョージ・バス（水中考古学の父）
水中で発掘する考古学は、
ただ単に「考古学」と呼ばれるべきである。
考古学者をダイバーにするのは簡単であるが、
ダイバーを考古学者にするのは難しい。



それまで存在していた海事文化の研究
＋
水中考古学手法を用いた研究

図11

水中考古学は、英語だと「Underwater Archaeology」をはじめいろいろな言い方がありますが(図12)。「Nautical Archaeology」は船舶考古学、「Maritime Archaeology」は海事考古学と訳すことができます。「Underwater Archaeology」では水中考古学の手法というような捉え方が基本的にされていると思います。ヒトと水域・海との関係、ヒトがどのように新しい環境に乗り出していったか、新しい環境にどのように適応するのか、また、未開の海への挑戦心などを考古学的に見ていくことが海事・海洋考古学であると考えています。

少し日本の遺跡について話したいと思います(図13)。古くは江戸時代の本内石亭、この方は石のコレクターだったのですが、琵琶湖などから奇妙な石、石鏃などを集めて『雲根志』に紹介しました。明治時代になりますと、長野県諏訪湖の曾根湖底遺跡で旧石器時代や縄文の遺物が発見され、船の上から発掘調査を行っています。その後、大正時代には琵琶湖の葛籠尾崎などで遺跡が発見されました。これらが日本の水中考古学の芽生えになります。

世界に目を向けてみましょう。図14-15はスリランカのゴダワヤ沈没船という1世紀頃の船です。



図12



図13

日本で言う弥生時代なので、弥生時代の沈没船がこのようなイメージかと思います。銅製品などを多く積み込んでいた船で、まだ発見されて比較的時間もないので、これからどんどん有名になっていく沈没船かと考えられます。他に、アジアでは韓国、中国などでたくさんの船が発見されています(図16)。主に船の断面の形や船材の接合方法、くぎを使わないで接合しているのかといった方法を見ると、どこの地域でつくられた船であるかなどが分かる程度に研究が進んでいます。

また、最新のニュースですが、サウジアラビアで国立水中文化遺産センターや国立海事博物館を新設する予定があると報道がありました。



図14



図15

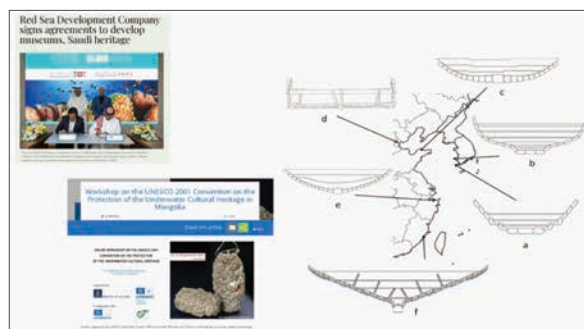


図16

さらに、モンゴル国のような内陸国でも水中文化遺産保護の機運が高まっています。9月にはユネスコが主催し、モンゴル国文化遺産政策のトップレベルが集まる水中文化遺産ワークショップが開催されました。私は、そのワークショップにエキスパートとして参加させていただきました。その席で、モンゴル国では水中文化遺産保護条約を批准する動きが急速に早まっていると感じました。

さて、これらの遺跡が重要だとは分かっていますが、どのように探したら良いのでしょうか。ここからは、水中遺跡の探査機器についてお話したいと思います。このデータは同じ船を、下はサイドスキャンソナーで、上はマルチビームという機械で捉えたものです（図17）。遺跡をどのように探すかについては、様々な探査手法があります（図18）。少し難しい名前が並んでいますが、興味のある方はぜひ、現在、文化庁が作成中の水中遺跡調査のハンドブックを参照していただければと思います。基本的には船に装置を付けまして、ここに見られる10メートル、20メートルの間隔で行ったり来たりしながら（図19）、調査範囲を塗りつぶすような形で、遺跡があるかどうかを確認する作業を行います。

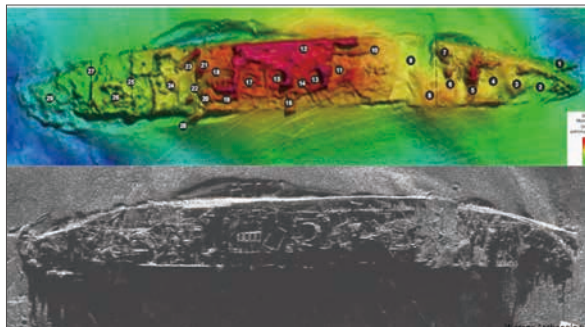


図17

サイドスキャンソナー、いわゆる音波探査では、音の反射によって、海底に何があるか捉えます（図20）。磁気探査でもこのようになんて細かく見ることがありますが、海が荒れていると機材も揺れてしまうので映像もぶれてしまうことがあります（図21）。

サイドスキャンソナーのデータの見方ですが、西日の強い時間に撮影された航空写真を想像してみてください。例えば、地面に映った影で、その物体が木かビルかわかります。光源の位置・角度、影の長さなどから大きさなどを測定できます。音波と光は便宜上、似たように考えて捉えることが出来ます。



図19

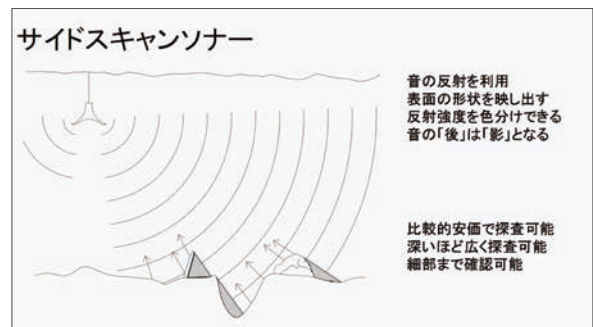


図20

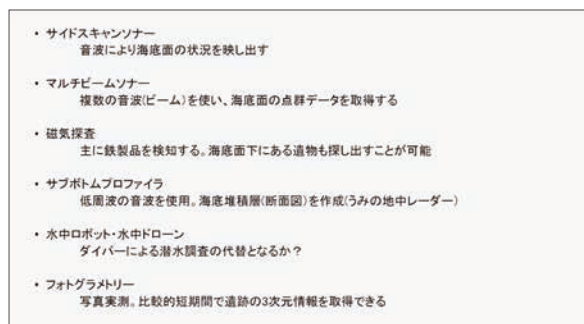


図18

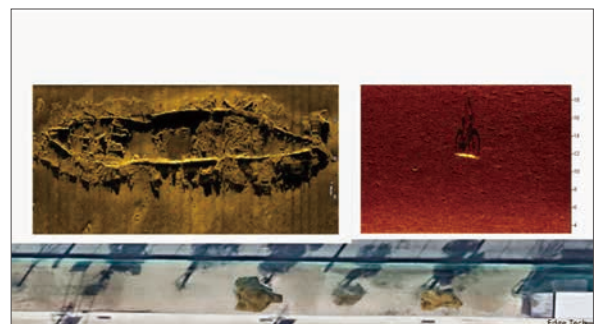


図21

次に、マルチビームです（図22）。これは同じく音波を使っていますが、ビームをたくさん放つことでいろいろな方向から捉えることができ、XYZ座標、つまり点群データとして捉えることができます。データの後処理が必要になりますが、さまざまな方向から見たり、いろいろなデータの出し方をすることができます。

こちらはサブボトム・プロファイラというものです（図23）。簡単に言いますと、海の底の堆積物の断面を可視化する、海の「地中レーダー」です。考古学を勉強された方は、地中レーダーについてはお詳しいと思いますが、断面図が撮れるものです。海底の堆積層は、基本的にはスライスした箇所のお底面よりも下の堆積層の断面でしか見られません。そのスライスしたところに何もないと何も発見できないということになります。堆積層の変化する面、また、柔らかい土の中に硬いものがあれば、一応、捉えることができるということになります。

その他には、磁気探査というものもあります（図24）。海外では比較的によく使われています。アンカーや船のいかり、大砲などを探すときに非常に有効です。鉄など磁気に反応する遺物を探査する

のですが、例えば小さな鉄の遺物が近くにあった場合と、大きな鉄の遺物が遠くにあった場合では、似たような反応をするのでなかなか難しい側面もあります（図25）。先ほどの写真のように磁気探査機をいくつか並べることによって、遺物の埋没している距離や方向を推測するなど様々な工夫がなされるようになっています。

最近では水中ドローンも使われるようになってきています（図26）。10年程前は水中ロボットや水中ドローンは、なかなか運用しづらいものでした。画角も狭く、操縦する人もあまりいなかったのですが、最近は大いぶん安価になり、民間でもどんどん使われるようになってきています。これが

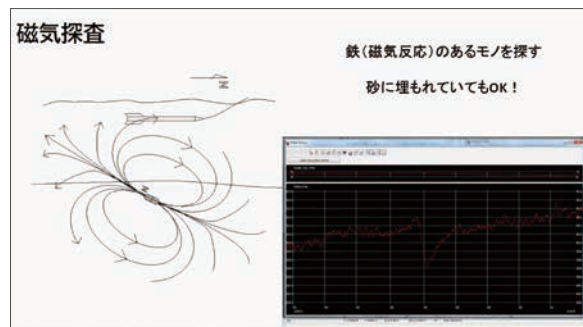


図24

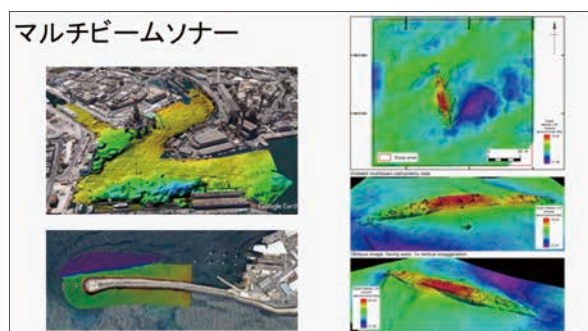


図22

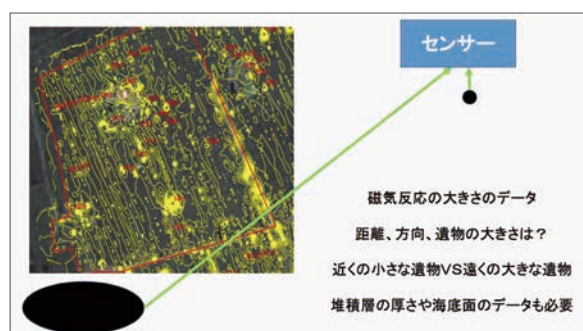


図25

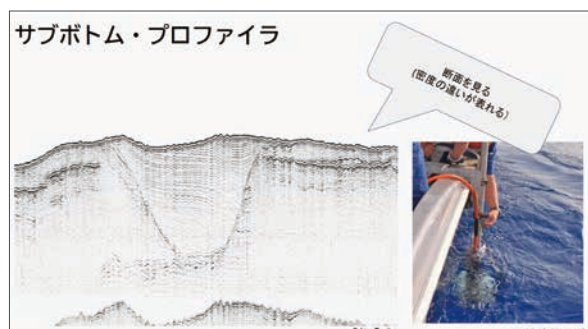


図23



図26

いろいろな使われ方が考えられていくのだと思います。

次に記録方法です（図27）。近年、フォトグラメトリという、写真実測のような形で、水中で何千枚と写真を撮り、それを合成して3D化していく方法が注目を集めています。水中遺跡の記録方法は、基本的には、訓練をしなくても誰でも簡単に記録が残せる方法が、実は最良の記録方法になります。水中探査と聞くと、機械を使ったかなり大がかりなものというイメージがあるかと思いますが（図28）。しかし、近年、どんどん機材が安くなってきていますし、使い方もいろいろな方法が開発されています。割と小型なものと、市販のノートパソコンにUSBでつなげて、海の中に入れて、水中を撮影するということが比較的簡単にできるようになってきています（図29-30）。サイドスキャンソナーも簡単なものであれば値段も30万、40万円ほどで購入できます。

それでは、まとめに移ります（図31）。実は考古学者は、水中遺跡を探すのがあまり上手ではありません。というのも、漁師さん、ダイバー、開発に関連した業者の方々といったもっと上手な方がいるのです。世界の水中遺跡のほぼ全ては、こ

のような方々が最初に見つけて、そこから情報を吸い上げて、探査会社と一緒に考古学者が発見するというようなケースが多いです。工事中の発見なども少なくないと思います。

水中遺跡の多くは開発に際した事前調査で発見されています（図32）。洋上風力発電などは水中遺跡の発見のブームにつながっており、先進国では数千、数万件の水中遺跡が登録されています。それから、過去の埋め立て地の下をあらためて調べてみると船が見つかることもあります。有名なところでは、ワールドトレードセンターです。9.11のテロがあった場所の地下からも独立戦争時の船などが発見されています。考古学者は、遺跡を探



図29

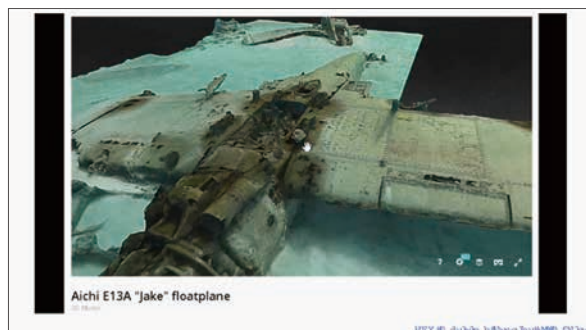


図27

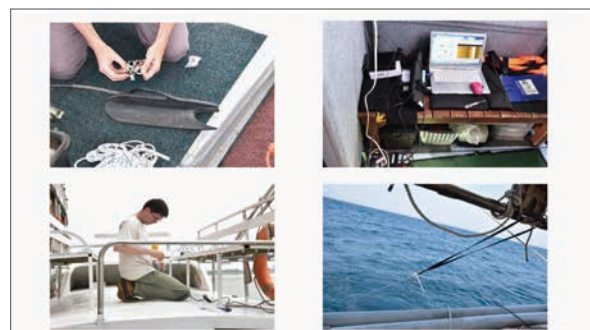


図30



図28

まとめ

実は考古学者は、水中遺跡を探すのが下手...?

水中遺跡のほぼすべては、偶然の発見から
漁師やダイバーの情報
もしくは、海洋開発に関連したアセスメント(事前探査)
工事中の発見は、少ない

探す技術は～海洋探査会社

図31

すのではなく、すでに発見されている「遺跡かも？」と思われるポイントを調べ、発見されたものに意義を与え、解明する働きをしています。

図33はオランダ、イギリスを中心とした国々の水中遺跡の分布地図、候補地の分布地図です。このように進んだ国ですと、数万件の水中遺跡が登録されています。ここに西日本の地図を重ねてみますと、日本でもこれだけのポテンシャルがあるということを少しでも感じていただけるかと思います。

水中遺跡とは、水中にただ単に遺跡があるからそれらを調査するわけではありません（図34）。水中にある沈没船や水際の港は、陸の遺跡には存在しない遺跡です。海事文化、海と人の関係を学ぶことができる貴重な遺跡であり、守る必要があります。海の中にも「貴重な遺跡がある」という

ことを多くの人に理解してもらう。そして、市民からの情報、また開発の事前調査で水中遺跡を見つけて保護していく、という流れが、今の世界の動きであると考えられます。

よく水中遺跡の発掘は費用が大変だと思われるがちですが、大体が開発対応によって発見されて発掘につながっていきます。海の開発になると事業費に数億円がかかります。その中で水中遺跡に数千万をかけることは、それほど大変ではないのではないかと考えることもあります。陸上ですと、個人の事業の中で100万～200万円を発掘にけることも多いので、それに比べると海の開発による発掘の比率は少ないと感じます。貴重な遺跡ですので、しっかり守っていくシステムをこれから作っていかねばいけないと感じています。ご清聴ありがとうございました。

水中遺跡の多くは開発対応
先進国では数千～数万件の水中遺跡が登録
洋上風力発電など海洋開発
⇒水中遺跡の発見ブーム

過去の埋め立て地
⇒ビルの下から沈没船（WTC）

研究者は、
開発で発見・登録された遺跡の中から選んで調査

水中遺跡は、
「見つける・探す」ではなく、「見つかる」もの

考古学者は、発見したものに意義を与える(解明する)



Westex Archaeology

図32

諸外国
陸の遺跡と同様の研究を行なうべきでは？
☆ただし、水中には特有の遺跡が存在することが多い
→沈没船＝陸ではほとんど見ることがない遺跡
→海事文化の研究として発達する土壌が生まれた

貴重な遺跡がうみの底にある！守る必要がある
⇒市民からの情報・開発対応で多くの遺跡が発見。

日本
陸の遺跡と同様の研究を行なうべきでは？
★陸と水中遺跡の同一性・類似性を強調方法論としての水中考古学
→水没遺跡が多く発見。沈没船など特殊な遺跡は発見が少なかった
→専門的な学問として発達しにくい状況が生まれた

市民からの情報・開発非対応 **うみの遺跡は人類の歴史の解明に重要
その理解が不可欠**

発掘は費用が大変？
原因者負担が基本

海洋開発による調査
そもそもの事業費が数億円規模
事業費全体の割合から見ると安価
個人住宅建設による発掘の方が割合は高い

図34

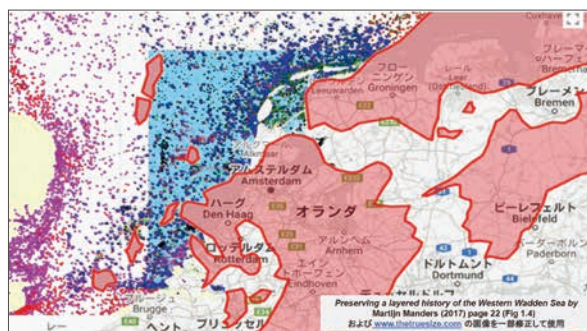


図33



木村 淳

(東海大学 海洋学部 准教授)

フリンダース大学院博士課程修了。西オーストラリア・マードック大学アジア研究所研究員、シカゴ・フィールド自然史博物館研究員を経て、東海大学海洋学部着任。海事・水中考古学手法による船体考古資料・沈没船遺跡の調査研究、東アジア・東南アジア伝統船舶構造や造船技術の解明を専門としている。文化庁水中遺跡調査検討委員会委員として国内水中遺跡の把握にあたるほか、イコモス国際水中文化遺産専門委員として、アジア地域の水中文化遺産保護・管理への提言を行っている。主な著書に『Archaeology of East Asian Shipbuilding』、『海洋考古学入門：方法と実践』、『図説 世界の水中遺跡』。

東海大学の木村と申します。本日は、よろしくお願いいたします。

きょうは、海的路（ルート）を拓くということを考えるに当たって、船・航海・造船が重要であるという視点からお話をしたいと思います(図1)。

なぜ今、海的路について考えるのか(図2)。日本国内においては、東西交流史、あるいは貿易、陶磁器研究などの分野で、海路・航海ルートへの関心が古くからあり、研究の蓄積が行われてきました。一方で、国外に目を転じてみると、現在、シルクロードの研究が盛んになっています。この国外のシルクロードを巡る状況は、陸上のシルクロード遺産の研究の延長として、現在まで継続し

て行われています。それと合わせ、近年、特に海のシルクルート（Maritime Silk Routeとし、roadとはしない）への関心が非常に高まっており、シルクルートの世界遺産申請の動向などもあると聞いています。昨今、社会において持続可能な開発ということがよく言われておりますが、そのSDGsの目標14に「海の豊かさを守ろう」があるように、海洋の環境や資源に関する国際的な関心の高まりがあります。国連の海洋科学10年の研究が2020年から30年にかけて始まり、海の自然資源とともに“海の文化資源”に関しても保全を行っていかうとする動きと、本シンポジウムの開催意義が連動するものと考えられます。

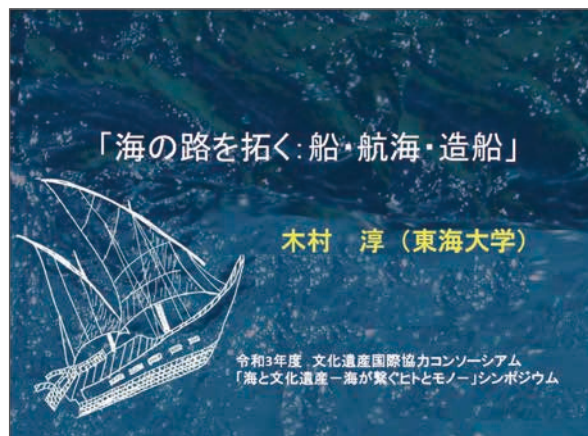


図1

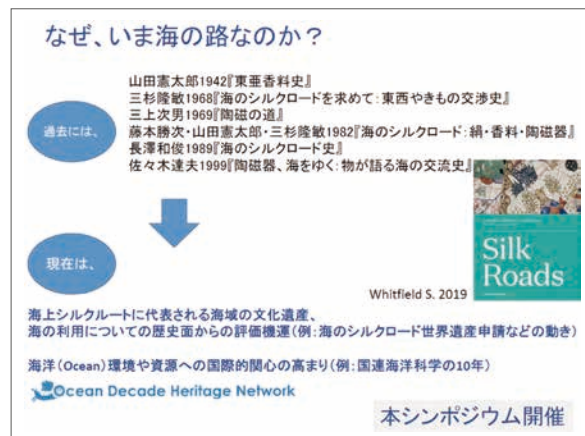


図2

海の路を考えると、海域世界の結びつきが古くから研究で言われています（図3）。実際に人類の歴史を見ていくと、海域世界の結び付きは、季節風や海流の発見と非常に関係性があります。具体例を出すと、「ヒッパロスの風」と呼ばれる季節風が発見され、紀元前後には、これを利用する形で地中海から中東、インド洋の海上交易が盛んになりました。一方で、その時代から1500年以上を経て、太平洋を横断する航海が、黒潮海流と季節風の発見によって成し遂げられるようになります。同時に、これらの発見が行われる間、航海術が発展します。13世紀末から14世紀初頭に成立した海図（チャート）の例を見てみると、航海者にとって重要な港町への直線的なルートが示されています。一方で1500年に成立したカンティノー海図と呼ばれるチャートを見ると、既に目的地へ直接行くという情報の他に、経緯度などの情報が書き込まれています。こうした航海術の発展と、図3には、船を利用することのメリットを記載しておりますが、こうしたことが人類史において非常に大きな役割を果たしてきたと言われてきました。

ではなぜ今、船・航海・造船を見直す必要があるのかというと、船の考古学の視点と議論に関わりがあります（図4）。古くから、海を介したモノの移動に非常に関心が持たれていましたが、近年では、モノだけではなく、実際にそれを運んでいた新たな船体考古資料の発見や沈没船遺跡の水中発掘などの研究が大きく進展しており、船・航海・造船を考える意義があるのではないかと思います。



図3

ます。私の専門である船の考古学などは、まさに、このモノとヒトの移動に果たした船の役割自体を考えるものですが、近年のこうした船体考古資料の増加とその研究を通じて、いろいろな事実が明らかになってきています。

船体考古資料から何が分かるのかを考えてみます（図5）。私の話の中では船体考古資料という言葉を使っていますが、沈没船遺跡に残る船材や、遺跡に残っている船体を詳しく研究していくと、内水域や海域で使用された船の建造（造船）の歴史を解明することができます。私の以前の職場、シカゴの自然史博物館に、ダハシュール船と呼ばれる古代エジプトの船が展示されています。この船の造りをよく見ると、クサビ接合やホゾ接合という技術が使われています。古代エジプトの河船の建造に使われた技術で、時代的には紀元前1850年前という非常に古い時代に使われた技術です。

船体考古資料は、陸上からではなく、水中から



図4



図5

も発見されます。図6に世界最古級の沈没船の事例を示しています。沈没船を見ていくと、そうした船が沈む以前の地中海世界において、青銅器文明を支えて、東地中海を拠点に航海していた交易の船であり、エジプトにも航海していたことが分かります。先ほど佐々木さんから王侯貴族に関わりのある船だという話もありましたように、ガラスのインゴット（鑄塊）をはじめとする当時としては非常に貴重な価値の高い交易品なども、この船に積まれていました。同時に、青銅器文明を支えた青銅の原材料である銅のインゴットなども、この船から発見されています。実際にそれを運んでいた人たちは、現在のシリア沿岸域の中東系の人々であったと言われています。

世界最古級の船がどうやってつくられていたのか考えてみます（図7）。3500年前の後期青銅器時代の地中海の構造船の技術は、ホゾ接合と呼ばれるもので、船体考古資料を詳しく分析することによって明らかになりました。

次に、日本列島から発見された船材から建造技術を見てみます（図8）。丸木舟とその次の発展段階の船を見ていくと、船材同士を、ホゾ接合ではなく、樹皮で緊縛してあることが最近の研究で明らかになってきました。よく日本の船の考古学の議論のなかでは、丸木舟から準構造船、そして構造船と呼ばれる船への形態発展が重視され、進化論的に考えられています。そうした視点ではなく、船体考古資料に残る造船技術に着目し、技術がどこから来て、国内でどのように発展したのかを考えることも重要です。

古代地中海世界でよく使われていたホゾ接合技術以外にも、船材を紐などで縫い合わせる縫合接合の技術が普及していたことが、発掘された船から分かっています（図9）。これは海から見つかったものではなく、フランスのマルセイユの港町で、かつては水域であり、現在は陸上となっている場所で見つかった船です。これを詳しく研究すると、どうも船材を縫い合わせて船を建造する造船技術があったことが分かっています。これを縫合船といいます。この縫合船の技術は、人類史のなかでも非常に広く使われていたことが、近年の船体考古資料の研究から分かっています。参加者の皆さんのなかには聞いたことがある方もいると思いますが、『エリュトゥラー海案内記』（1世紀中頃成立）と呼ばれる在エジプトのギリシア系航海民の手による海上交易の指南書で海路を示した古代の文献には、中東地域で船材を縫い合わせて船を建造していたことが紹介されています。

3500年前、後期青銅器時代の地中海世界の船の建造の主要技術であるホゾ接合

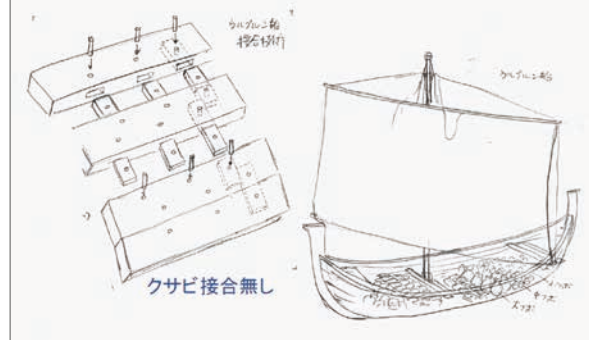


図7



図6



図8

近年の水中考古学調査で、新たな潜水技術を使って深海の探査が行われており、古代のギリシャ、さらにローマ帝国時代の非常に古い時代の商船が、実際に黒海深海で見つかっています（図10）。これらの船を研究することによって、縫合船が、どのくらい古代、地中海世界、あるいはその外側で使われていたのか、明らかになるのではないかと期待しています。

縫合船について、地域を転じてインド洋や東南アジア海域世界について目を向けてみます（図11）。縫合船の技術がインド洋に長く普及していたことは、ダウ船を事例にこれまでも指摘されていますが、実は東南アジアでも同型の縫合船が航海していたことが、近年の船体考古資料の事例から指摘できます（図12）。船の船材を縫い合わせて建造する縫合船の技術が、タイで出土した7世紀から8世紀頃の船体考古資料にも確認されたと報告されているわけです。

図12は、そのタイで出土したパノムサリ船体の拡大の写真です。船材同士をヤシの実の繊維を編んだひもで縫い合わせて縫合していることが、船体を細かく観察すると分かります。7世紀から8世紀というのは、東アジアで言えば唐代の海上シルクロードと呼ばれる海の交易ネットワークが発展した時代に当たります（図13）。この時代の文献に、婆羅門船（バラモン船）や波斯船（ペルシア船）、崑崙（コンロン）船など、いくつかの船の名前が登場します。このうち、縫合船の実体が、先ほどのタイに出土した船の事例、あるいはインドネシア海底で発見された、9世紀にブリトゥン船と呼ばれる沈没船から判明しています。どうも波斯船やアラブ、イスラム商人系の船は、この縫合船だったのではないかとということが徐々に明らかになってきています。船体考古資料の分析の近年の成果です。

では婆羅門船とか崑崙船は、どのような船だっ

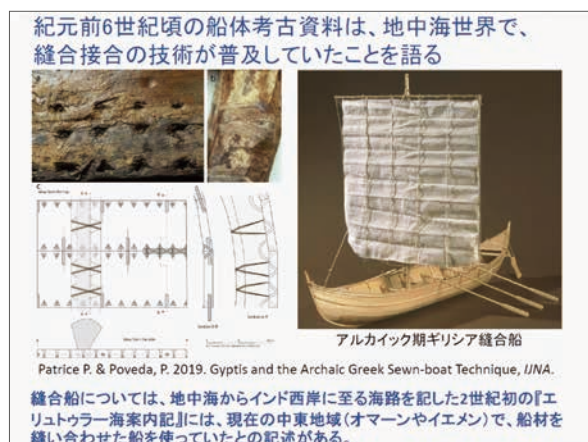


図 9

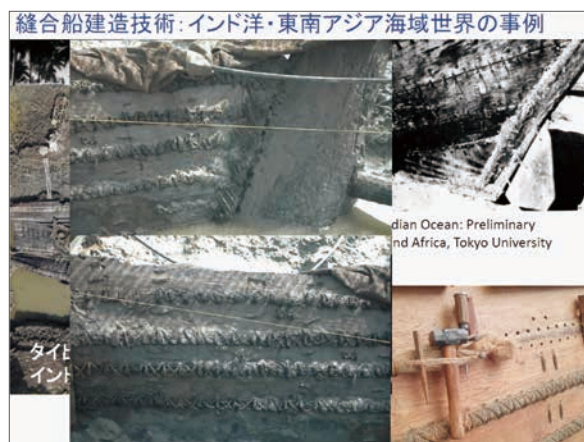


図11



図10



図12

たのか考えてみます。婆羅門船は、よく分からない部分がありますが、崑崙船は、オーストロネシア系の崑崙人が操る船として漢籍に記録されていますが、東南アジアの航海のために使ったこうした船については、近年の東南アジアの船体考古資料の出土例からイメージとして湧き上がってきている状況です。

図14は、私が国内の研究者と協力して研究している沈没船の事例で、ベトナム中部のチャウタン村の沖合でサルベージされた8世紀末から9世紀初頭の船材です。この船材を見ていくと、東南アジアの他の地域で発見された船の構造と非常によく似ています(図15)。

具体的には、船材同士をダボと呼ばれる木のクギでつないでいることが分かります。インドネシア出土のブンジュロハラジョ船と呼ばれる船があります。これは、フランスの極東学院の研究者が研究している船ですが、非常にいい状態で発掘さ

れた船体考古資料の一つで、その長さは15メートルほどです。このインドネシア出土の船と、ベトナムで確認されているチャウタン船の船材の特徴は非常によく似ています。復元したところ、ベトナムのチャウタン船に関しては22メートルぐらいです。その船材の継ぎ目に穴が開いています(図16)。これが木のクギ(ダボ)で船材同士をつないだときにできるダボの穴というふうに考えられるわけです。

一方で、文献では崑崙船は、よくヤシの繊維のひもで縛ってあるというような表現が見られます。同じように東南アジアで出土する船体考古資料では、確かにヤシ繊維のひもで船材同士を補強はしています。ただ、一方で船材同士は木のクギでダボ接合していることが確認されています。東南アジアの船でボロブドゥールの壁画が、東南アジアの船の例としてよく挙げられますが、これも恐らくはダボ接合の船ではないかと、最近の研究成果



図13

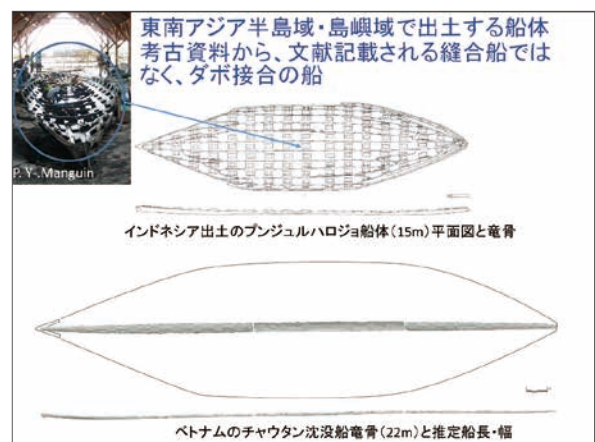


図15



図14



図16

から言えます。

一方で、時代が下ると東アジアで中世期に新たな形の船が登場して、よく利用されるようになります（図17）。いわゆる中国の宋代の商人、宋海商と呼ばれる宋の時代の海上交易に携わった商人が使用した船です。東シナ海沿岸の海商が、自国で船を建造し、盛んに海外に渡航して商売をする時代になってきます。その時代に使われた船は、図17に記載されているように竜骨で船の底が尖るV字構造をしているとあります。さらに、船に関しては、板を何重にも張る多重外板の鎧張りという構造、あるいは船体を鉄釘で建造して、隔壁と呼ばれる仕切りを設けて、非常にたくさんの荷物を積載できるような構造をしています。沈没船遺跡の船体考古資料の断面を見ることで、その下、V字構造とか多重外板の構造が分かります。広東省の沖合で発掘された南海1号と呼ばれる宋代に沈んだ交易船は、1970年代に発掘された泉州の交易船に似て、船幅が広くV字構造、あるいは多重外板であることが確認されています（図18）。

こうした中世東シナ海を航海していた船の船体考古資料は実は日本でも確認されていて、蒙古襲来で有名な鷹島海底遺跡から発掘された2号船というのは、堅牢な船で、南宋の船を徴用したものであると考えられます（図19）。これらの船を詳しく分析していくと、南海1号や泉州船と同系の船であることが分かってきます。図19に示してあるのは、鷹島2号船の船形を3次元として復元したものです。それをさらに『蒙古襲来絵詞』を参考にイラスト化すると、こうした形の船が元寇の

際に用いられたのではないかと考えられます（図20）。

元寇後の14世紀になってくるとアジア海域全体で沈没船の資料が非常に少ないのですが、最近になって、シンガポール海底での元青花磁器が共伴する沈没船の発掘事例が報告されています（図



図18

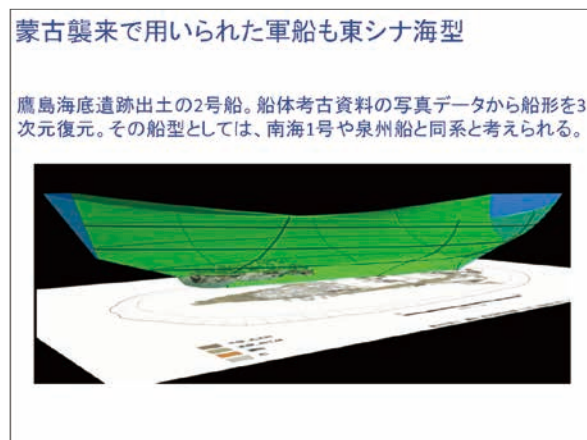


図19

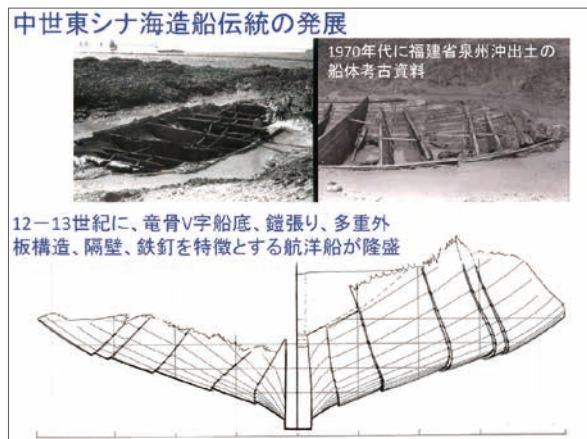


図17

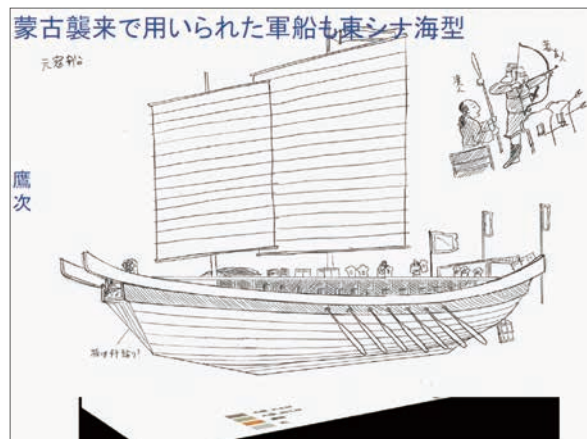


図20

21)。15世紀になると、沈没船の発見例が増えてきます。この時代の船は、異なる海域の造船技術同士を組み合わせ、ハイブリッド型の交易船を使用していることが、近年の発掘成果から分かっています。ハイブリッド型と呼ばれる船が実際に東南アジアの海域で見つかったりしています（図22）。東アジアの造船技術と東南アジア海域の造船技術が融合して、新しいタイプのハイブリッド型と呼ばれる交易船の残骸が海底で見つかっています。

スライドにフィリピンの事例を示していますが、こうしたハイブリッド型の船は、東南アジアでは歴史的に長く使われていたことが分かっています（図23）。そして、このハイブリッド型の船が東南アジア島嶼海域に限らず、半島海域でも見つかっています。図24はタイのバンカチャイ湾での17世紀前半の沈没船の事例です。こうした東南アジア型の船が、日本にも航海する時代がやがて来ます。

このタイで発掘された船から蘇芳（スオウ）という木材が非常に多く発見されています（図25）。蘇芳材は、琉球王国などが東南アジアから輸入していたという事例が文献に確認されますが、それらはこのハイブリッド型の交易船で運ばれたのではないかということが船体考古資料の研究では分

ハイブリッド型暹羅船が拓いた海路：蘇芳海上輸送



タイ・バンカチャイ2号船引き揚げの蘇芳木 (courtesy of Thai Underwater Archaeology Division)
バンカチャイ2号船、タイ湾東部で1992年に発見された17世紀前半の交易船である。良好な状態で残存する船体からは、銅インゴット、鉛インゴット、多種青銅製品、ビンロウの実、香辛料、ノイ川窯やスコータ窯などのタイ陶磁器や、ベトナム青花、景德鎮窯系や福建窯系の中国陶磁器が出土。この他に、多量に出土したスオウが同船の主要積載物と考えられている。スオウは残存長約24m、幅6mの船体、隔壁で仕切られた船倉に満載されていた。

図23

南シナ海造船型交易船の隆盛

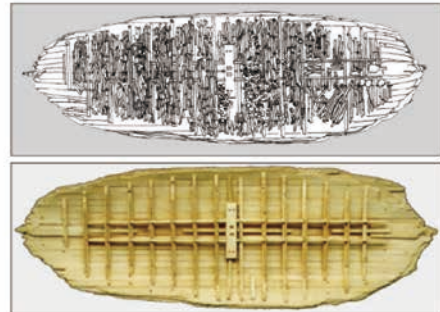
シンガポール・ペドラ・ブランカ島の14世紀元代の元青花を海上輸送した東シナ海型沈没船



(Orillaneda 2013)

図21

海路と交易船が拓いた「海の商業時代」 Age of Maritime Commerce



バンカチャイ2号船蘇芳木積載状況と復元 (courtesy of Thai Underwater Archaeology Division)

図24

南シナ海ハイブリッド型サンタクルス沈没船遺跡

ルソン島サンパレス州サンタクルス区から19km沖の海域で、陶磁器のサルベージが横行、その情報をもとにフィリピン国立博物館とフランス研究者らにより当該海域での発掘調査が2001年に実施された。

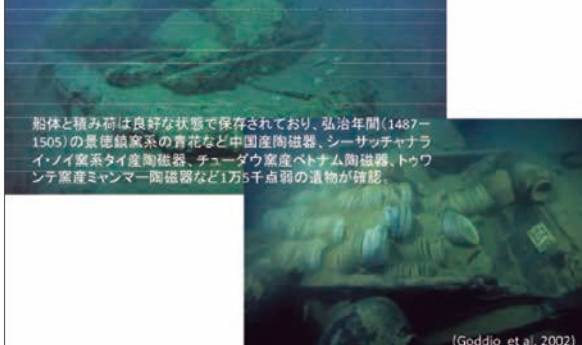


図22

海路と交易船が拓いた「海の商業時代」 Age of Maritime Commerce



バンカチャイ2号船蘇芳木積載状況と復元 (courtesy of Thai Underwater Archaeology Division)

図25

かっています。

しかし、こうした船体考古資料の研究は、現実にはあまり盛んではありません（図26）。実際にアジアの一部地域では、こうした船体考古資料が適切に保存される例は非常に少なく、引き上げられたものが放置されているような現状なども報告されています。海の文化遺産への興味関心が世界レベルで高まっている一方で、まだ研究としては、あるいはその保護に関しては、問題も多くあります。

私の発表は以上となります。

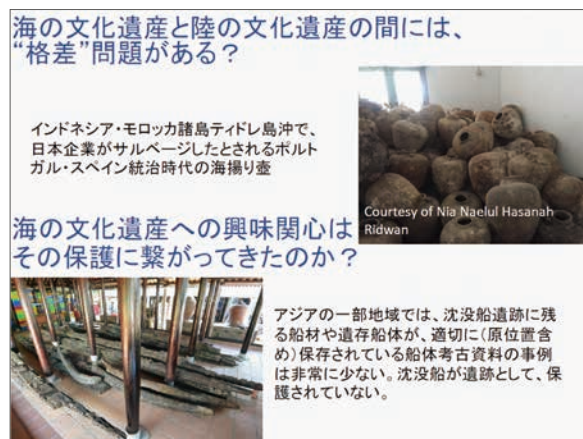


図26

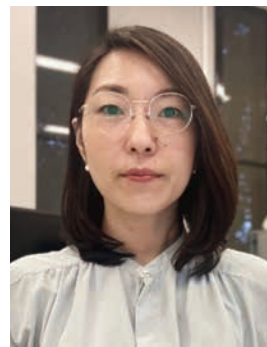
講演 3

海を越えたガラスビーズ

—東西交易とガラスの道—

田村 朋美

(奈良文化財研究所 都城発掘調査部 主任研究員)



京都大学大学院人間・環境学研究科にて保存科学を学ぶ。同研究科博士後期課程を指導認定退学後、2009年7月に奈良文化財研究所に入所、2010年4月より同研究所埋蔵文化財センター保存修復科学研究室にて研究員として勤務。2017年4月より都城発掘調査部考古第一研究室研究員に異動、現在は都城発掘調査部主任研究員として、文化財科学・保存科学の専門家として業務に取り組む。特に、ガラス玉の材質分析を専門とし、日本で出土するガラス玉の分類的研究を進める。日本列島におけるガラス玉の材質の時期変遷を明らかにするとともに、生産地や当時の交易ルートの解明を目指して研究に取り組んでいる。2013年に京都大学大学院にて博士号(人間・環境学)を取得。

奈良文化財研究所の田村です。きょうは「海と文化遺産—海が繋ぐヒトとモノ—」というテーマのシンポジウムということで、私からは「海を越えたガラスビーズ」という題目でお話しさせていただきます(図1)。

内容を簡単にご説明いたします(図2)。海を越えたガラスビーズとして、インド・パシフィックビーズと呼ばれるガラス玉をご紹介しますと思っています。多くの方が初めて聞く用語かと思いますが、まず初めに、インド・パシフィックビーズとはどのようなものかをご紹介します。その後、私の専門である化学分析を用いた、

インド・パシフィックビーズの材質的な特徴についてご紹介して、アジア各国における類例調査で分かってきたインド・パシフィックビーズの分布から、交易ルートについて考えてみたいと思います。さらに、今回は海上交易を中心にお話をしますが、その比較として、ユーラシア大陸の内陸部ではどのようなビーズが流通していたのかについても簡単に触れておきたいと思っております。最後に、以上をまとめる形で、古代、特に私の専門が日本の弥生時代から古墳時代で出土するガラスビーズの研究ですので、おおむね紀元前3世紀頃から紀元後の6世紀頃の東アジアに流入したガラ

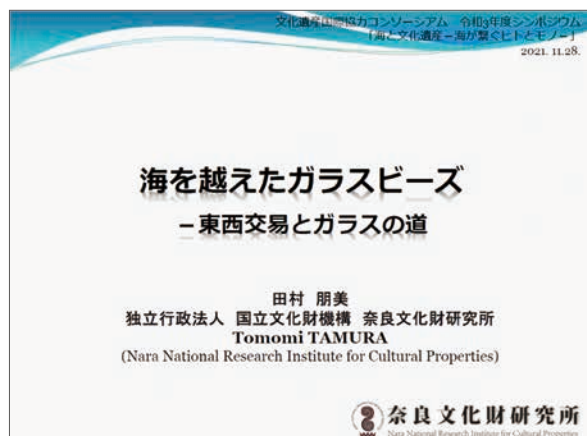


図1

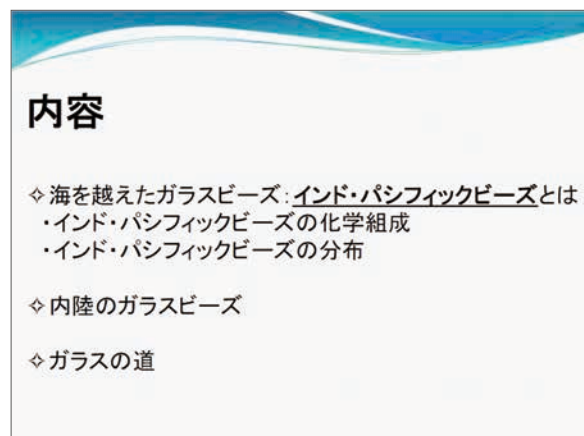


図2

スピーズが、どのようなルートでもたらされたのかについて、まとめてみたいと思います。

ガラスは海や陸のルートを通して活発に交易されており、ユーラシア大陸に広く分布することが知られております。図3に載せた写真のガラスは、全て日本で出土したのですが、日本列島でも弥生時代から古墳時代の、特に墳墓から60万点を超えるような大量のガラス製品が発見されています。容器もわずかに見つかっていますが、ほとんどがガラス玉、いわゆるガラススピーズと呼ばれるものです。さらに、ガラススピーズの中でも、圧倒的多数が小型で単色の小玉になってきます。

そして、これまでの考古学的な調査から、同じような特徴を持つガラススピーズが、西はアフリカ大陸の東海岸からインド南部を経て、東南アジア各地に至るユーラシア大陸の沿岸地域に分布することが分かっています。最近、その流通域が東アジアにも及んでおり、朝鮮半島や日本列島でも大量に流通していたことが分かってきました。

図4が、いわゆるインド・パシフィックスピーズと呼ばれるスピーズです。具体的に、どのような特徴を持つガラス玉かといいますと、「引き伸ばし法」と呼ばれる製作技法でつくられた、直径6ミリを超えないような単色の小玉と定義されています(図5)。「引き伸ばし法」というのは、特殊な方法で長いガラスの管をつくり、それを分割したものを再加熱することでスピーズをつくる方法です。これらは一時期、Trade Wind Beads (季節風スピーズ) といった名前でも呼ばれていましたが、主にインド洋から太平洋沿岸地域に広く分布すること

が知られるようになってきて、1989年から90年に Peter Francis Jr.という研究者によってインド・パシフィックスピーズと名付けられました。異論はありますが、このインド・パシフィックスピーズの始まりは、最も古い生産遺跡と考えられている南インドのアリカメドゥ遺跡の成立によって紀元前3世紀頃までに始まり、その後、東南アジア各地に生産地が広まったと言われています。ちなみに、日本で最も古いインド・パシフィックスピーズは、紀元前3世紀の北部九州の甕棺墓から出土しています。インドにおけるインド・パシフィックスピーズを生産開始時期については、もう少しさかのぼる可能性はありますが、いずれにしても成立からそこまで時間を置かずに日本列島まで到達していることは、非常に驚くべきことと感じております。

ちなみに、私も2013年にアリカメドゥ遺跡を訪問しました。図6はそのときの写真です。南インドのポンディチェリ、現在はプドゥチェリーと呼



図4



図3

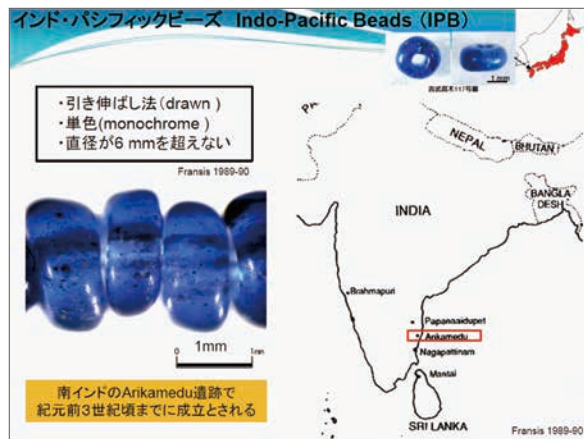


図5

ばれている町の近郊にあります。ここで発見された考古遺物は、現在、ボンディチェリ博物館で展示されています（図7）。ここでは膨大な数のインド・パシフィックビーズの製品が発見されているのと同時に、ガラスの素材やチューブ状の未成品が多数発見されています。製品は、日本出土品ととてもよく似ていることが分かります。同様の生産遺跡は東南アジア各地に見つかっており、少なくともタイやミャンマー、ベトナムには生産地が拡散していたと考えられますが、中国南部にまで及んでいたかどうかについては、今のところまだはっきりとした証拠はないという状況です。

例えば、図8はミャンマーのMuponという遺跡から出土したガラスビーズです。製品に加えて、ガラス管やガラス素材などが多数発見されていることから、ビーズの製作が行われていたことが分かります。一方、日本列島や朝鮮半島など極東アジアの地域では、製品は大量に発見されています

が、これまでの発掘調査では未成品やガラス素材を伴うような生産遺跡は全く発見されていない状況です。このことから、日本や朝鮮半島など極東アジアで出土する膨大な数のインド・パシフィックビーズは、全て製品として流入したと考えることができるわけです。

インド・パシフィックビーズについてまとめると、製作技法が共通するビーズで、ユーラシア大陸沿岸部で流通しており、紀元前3世紀には既に日本列島まで到達していました（図9）。東アジアではビーズの製作を示す未成品やガラス素材などが見つからないので、製品として流入したと考えられます。

それでは、どこで製作されたものが、どんなルートで日本列島を含む極東アジアに到達したのでしょうか。ここでもう一つの手掛かりになるのが、ガラスの材質的特徴、いわゆる化学組成になってきます（図10）。



図6



図8



図7

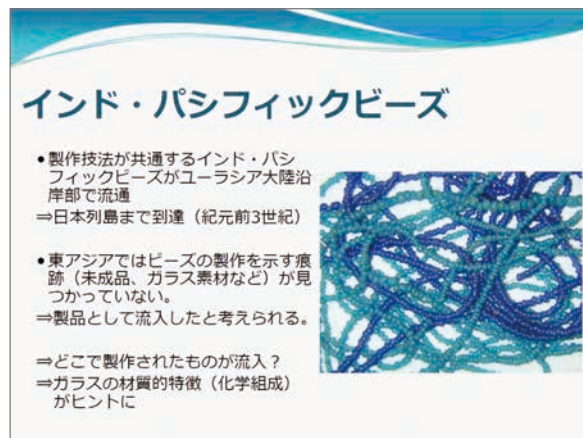


図9

ここから少し分析の話に移ります。ガラスは紀元前3000年頃の西アジアで発明されたと考えられています(図11)。主原料はケイ素と呼ばれる物質で、ケイ素を含む物質の代表的なものが石英、いわゆる水晶です。実際には塊状の水晶や、石英粒子を多く含むような砂などがガラスの主原料として利用されていました。しかし、この石英を単独で溶かすには大変高い温度、具体的には大体1700度以上が必要になってくるので、古代の技術では、そのような高温を手に入れることができず、溶融温度を下げる必要があります。そこで各種の融剤を入れて温度を下げるのですが、この融剤に鉛やカリウム、ナトリウムという成分が利用されていました。そして例えば鉛を使ったガラスは、鉛ガラスという名前になりますし、カリウムを使うとカリガラス、そしてナトリウムを使ったガラスは、ナトリウムの別名がソーダですので、ソーダガラスと呼ばれます。



図10

それぞれの具体的な材料としては、鉛の場合は方鉛鉱、カリウムの場合はカリ硝石というような鉱物です。ナトリウムの場合はいろいろあり、一つは植物の灰を焼いたようなもの。もう一つが、湖が干上がったときにできる塩です。食塩とは違いますが、ナトリウムの成分をたくさん含むような塩で、特にエジプトのナトロン湖から取れる「ナトロン」と呼ばれる物質が非常に有名ですが、こういったものを用いたと考えられています。そして、どのような原料を使うかというのは、やはり地域によって伝統が異なりますので、化学組成でこういった原料が使用されたかを知ることができれば、おおよその生産地を知ることが可能になります。例えば中国では、伝統的に鉛を使った鉛ガラスがつくられていますし、このカリウム、カリ硝石を使ったカリガラスというのはインドや東南アジアの特徴です。そしてナトロンを使ったソーダガラスは地中海世界の特徴です。植物の灰を使ったものは西アジアや中央アジアの特徴です。実際にはもう少し複雑ですが、あまり詳しくご説明すると時間がなくなってしまいますので、大体こんな感じだと思っていただければと思います。

そして、図12はこれまでの分析調査によって分かってきた、弥生時代から古墳時代の日本列島で流通したガラス小玉を化学組成で分類したものです。材質の特徴から産地ごとに色分けしますと、図13のようになります。このうち緑色の字で書いたものがインドから東南アジアで製作されたガラスの特徴といわれている材質になります。

地図上に色分けしてみますと、図14のようにな



図11

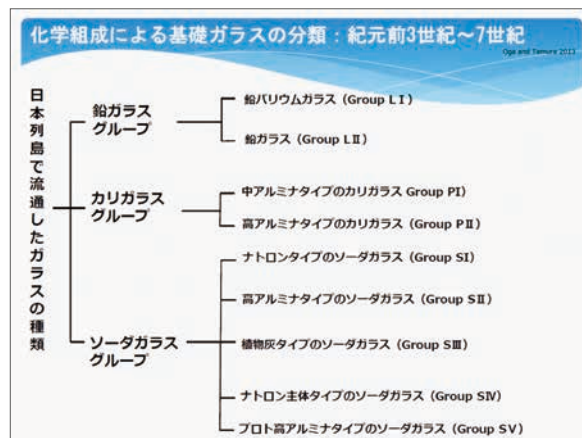


図12

ります。代表的な製品の写真を一緒に載せていますが、化学組成から分類されたこれらのグループは、製品の種類や製作技法と関連性が強いことが分かっていただけれるかと思います。つまり、インドや東南アジアの地域でつくられたガラスの材質的特徴を持つガラスは、ほとんどの場合インド・パシフィックビーズであることが分かります。反対に、他の地域の材質的特徴を持つガラスには、典型的なインド・パシフィックビーズは見られません。さらに、インドから東南アジア系の材質を持つガラスにも複数の種類があることが分かります。つまり、インド・パシフィックビーズにも産地がいくつか存在したということがいえます。

では、次にインド・パシフィックビーズの材質と産地の関係について詳しく見ていきたいと思います（図15）。まず、カリガラスですが、この種類のガラスでつくられたインド・パシフィックビーズが日本に最も早く流入しました（図16）。

流通量も多く、軽く10万点以上は見つかっています。日本で流通するカリガラスは化学組成が大きく2種類に分かれます（図17）。それぞれ色調と対応することも分かってきました。この2種類のカリガラスは日本列島への流入時期も、増減のパターン、リズムも異なっていることが分かってきました。ちなみに日本で最も早く流入したカリガラスは紺色のものです。このように材質も流通の増減のリズムも異なることから、この二つのカリガラスは産地が異なると推定されます。

そこで、製品の分布や海外の分析事例と比較すると、淡青色のカリガラスは、同じ化学組成のガラスが中国南部からベトナム北部に集中して見つかることから、これらの地域が生産地である可能性が高いと考えています（図18）。一方で紺色のカリガラスは、古くからいろいろな説がいわれておりますが、現状、先ほど紹介した南インドのアリカメドゥ遺跡で類似の組成のガラスが多

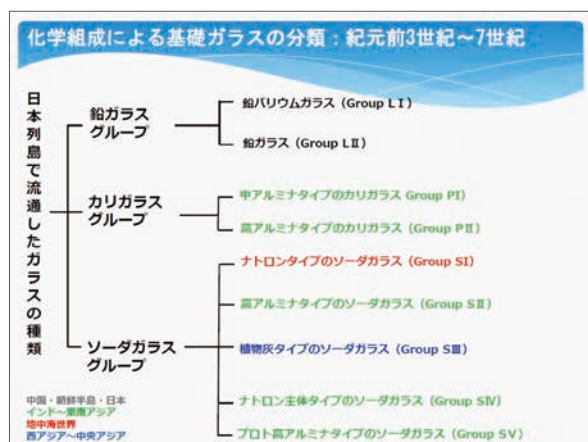


図13



図15



図14



図16

いことから、南インドの可能性を想定しています。

日本列島で注目されるのは、どちらの種類も紀元後1世紀に流通量が急増していることです（図19）。先ほどの木村先生のご発表でも紹介されました『エリュトゥラー海案内記』に、1世紀頃にヒッパロスの風と呼ばれる貿易風が発見されて、航海技術が飛躍的に進歩したという記述がありますが、極東アジアでも、ちょうどこの1世紀に南方系のカリガラスが急増したということは、当時の航海技術の進歩と何らかの関係があったのではないかと想像しております。

このインド・パシフィックビーズの詳細な流通経路について、製品の分布からもう少し見てみたいと思います。図20が、私たちが分析した資料を中心にインド・パシフィックビーズの出土例をプロットしたのですが、インドから東南アジアの沿岸部に多いことが分かります。朝鮮半島南部でも日本列島と同じようなガラス玉、インド・パシ

フィックビーズが大量に見つっています。一方、中国に関しては、現在、南の江西省など、江南地域以南の沿岸部では、比較的多く見つっていますが、特に日本の弥生時代に相当する時期については、いわゆる中原と呼ばれる漢帝国の中心地、洛陽や長安があったような地域では、ほとんど見つかりません。

さらにユーラシア大陸の内陸部の様子はどうかとといいますと、全く異なるガラスビーズが流通していました。図21は紀元前後のモンゴルの匈奴の墓から出土したガラスビーズです。一見して、インド・パシフィックビーズとは、特徴が異なることが分かります。材質分析によりますと、この匈奴のガラスのうち、最も多いのは地中海世界のナトロンガラスで、いわゆるローマガラスであるということが分かりました（図22）。同じように、ローマガラス製の容器や、石製品なのですが、ラピスラズリでつくられた装飾品など、地中

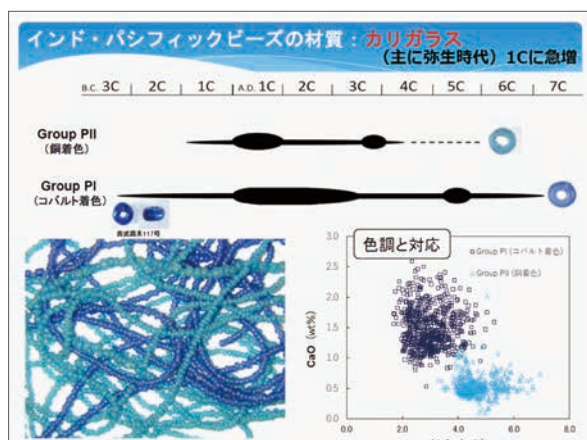


図17

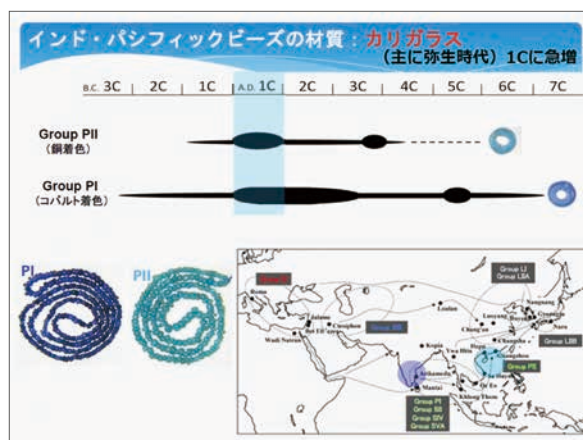


図19



図18



図20

海世界でたくさん見つかったようなものが匈奴のお墓から見つかっています。匈奴のガラス玉で2番目に多い種類は植物灰ガラス製の玉類です(図23)。化学組成の特徴から中央アジアでつくられた可能性が高いと思われるものが2番目に多い形になっています。

南方地域のガラスは全くないのかというと、そうでもありません(図24)。ただ、相対的には極めて少なく、限定された種類のみが流通していたことを確認しております。スライドに挙げたような、ちょっと特殊なオレンジ色のガラスですとか、これはインド・パシフィックビーズに含まれるのですが、色は非常に濃い紫色の小さなビーズです。そのため南方系のビーズも、ある一定量、内陸ルートでモンゴル高原まで流通していたということはいえますが、東南アジアや日本列島で多く見つかるような紺色や淡青色のカリガラスは、匈奴の埋葬施設からは見つかってはいませ

ん。やはり多くのインド・パシフィックビーズが沿岸部を結ぶ海上交易で、極東アジアまでもたらされたと考えられます。

もう少し時代が降って古墳時代、大体4～6世紀頃になると、ソーダガラス製のインド・パシフィックビーズが多く流通するようになります(図25)。その多くが高アルミナタイプのソーダガラスで、典型的なインド～東南アジアのガラスの化学組成と言われるタイプのものです。この高アルミナタイプと呼ばれるソーダガラスは東南アジアで最も一般的なガラス材質で、具体的に言いますとアルミニウムの含有量が多く、カルシウムの含有量が少ないものです(図26)。そして、もう一つの特徴として、多彩な色調、非常にカラフルな色調があります。これらは全て日本で出土したのですが、やはり東南アジア各地でも同じ特徴のガラスビーズが出土しています。

一例として、カンボジアのアンコール・ボレイ



図21



図23



図22



図24

遺跡から出土した資料について紹介します（図27）。アンコール・ボレイは5～6世紀頃に扶南という国の首都があったとされる遺跡で、現地には博物館があり、ガラス製品も展示されています。多くの典型的なインド・パシフィックビーズも出土しています。



図25

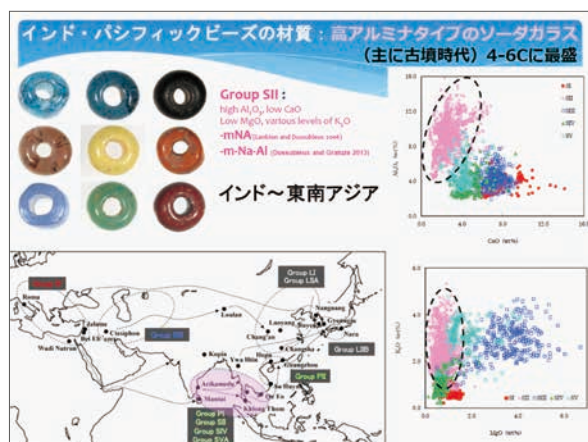


図26

そして、図28は私が分析のためにお借りしたアンコール・ボレイの表採資料ですが、大きさや色のバリエーションが、同時期の日本で出土するものとても似ていることが分かります。さらに、材質につきましても2点を除いて、全て高アルミナタイプのソーダガラスで、日本出土品と比較してもほぼ同じであることが分かってきました（図29）。

こちらに、カンボジアと日本のインド・パシフィックビーズをつなぐかもしれない興味深い資料があります（図30）。『日本書紀』に、543年、百済の聖明王が扶南の財物と奴隷を倭国に献上してきたと記録されております。この『日本書紀』の記述とほぼ同時期の6世紀頃に百済でも、日本でも、カンボジアでも、同色のインド・パシフィックビーズが大量に流通しており、この扶南の財物に含まれていた可能性もあるのではないかと、個人的に考えております。ちなみに、この百済の武



図28



図27

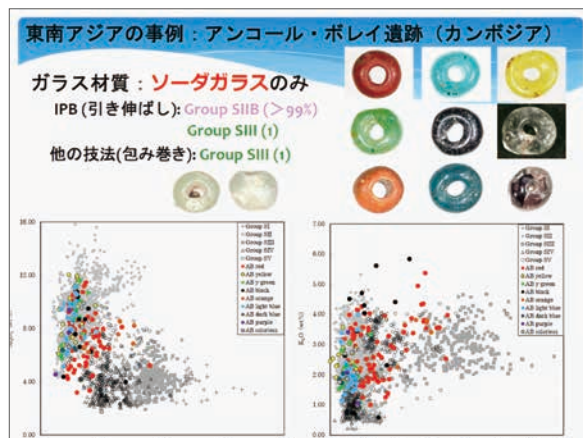


図29

寧王は、聖明王の先代の王様で、非常に大量のガラスビーズを副葬されたお墓が見つかり、非常に有名です。

ただ、この南方系のインド・パシフィックビーズが一貫して海上ルートで東アジアにもたらされていたのかというと、そうとも言い切れないのではないかと思います。例えば日本と朝鮮半島などの地域では、紀元前後からインド・パシフィックビーズが大量に流通しておりますが、中国の中心部、いわゆる中原と呼ばれる地域では、ガラス玉それ自体がすごく少ないというのは先ほど申し上げたとおりです。しかし、6世紀頃、北魏と呼ばれる時代になると、中国でも、いわゆる中原の中心部の洛陽の仏教遺跡から大量のインド・パシフィックビーズが出土していることが分かりました。

図31に示したのは北魏、洛陽の永寧寺というお寺の西門から出土したビーズで、なんと総数15万



图30

点に上ると報告されています。ほとんどがインド・パシフィックビーズで、材質的にも南方系の高アルミナタイプのソーダガラスであることが分析調査で確認されています。このインド・パシフィックビーズの流入を考える上で、『魏書』西域伝の大月氏国の非常に興味深い記述があります。具体的には、大月氏国人が北魏の都で石から五色のガラスをつくり、その品質が良好だったので、それ以降、中国の人々はガラスを珍重しなくなったというような内容です。さらに、北魏は西方からたびたび高僧を招いていたということを考え合わせますと、仏教関連遺跡から出土するこれらのガラスビーズというのは、インド方面から内陸ルートでもたらされた可能性も排除できないのではないかと考えております。

最後にまとめをさせていただきます(図32)。ここまで、海を越えたガラスビーズという視点でインド・パシフィックビーズの流通を見てまいりました。インド・パシフィックビーズは紀元前3世紀頃までにインドで成立し、その後すぐに、弥生時代中期初頭には日本列島まで到達しています。極東アジアでは、この後、紀元後の6世紀頃までインド・パシフィックビーズの流通は続きますが、ビーズの製作を示す痕跡は見つかっていないので、一貫して製品で輸入されたということが言えます。その輸入経路を検討した結果、紀元前後から5世紀頃までは、基本的にユーラシア大陸の沿岸部に分布し、内陸部への流入はまれだったということで、海上ルートでの交易が中心だったであろうと考えております。ただ、中国内陸部でも6世紀以



图31

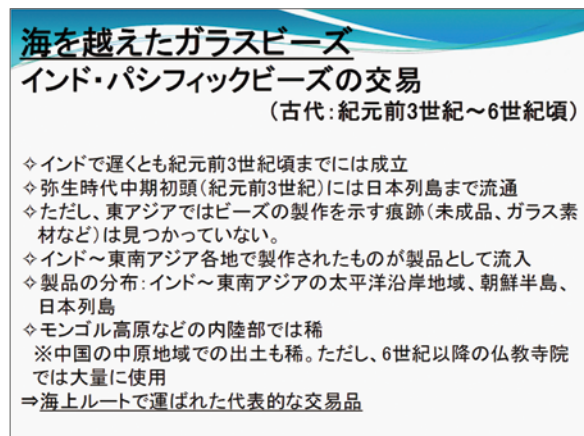


图32

降の仏教寺院では大量に使用されているので、時期が下ると内陸ルートでも一定量、流通した可能性は残されています。ただ、そうはいつても、やはり基本的にインド・パシフィックビーズは、そ

の成立から6世紀頃までにかけては、海上ルートで運ばれた代表的な交易品であったといえるのではないのでしょうか。ご清聴ありがとうございました（図33-34）。



図33

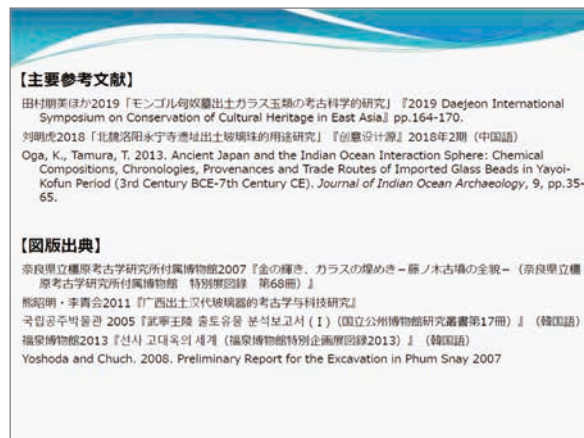


図34

講演 4

海を行きかう人々

—海を渡ったイスラーム商人、特にホルムズ商人について

四日市 康博

(立教大学 文学部 准教授)



博士（文学）（早稲田大学）。九州大学専任講師などを経て2018年より現職。専門は東西ユーラシア交流史、海域アジア史、中国・モンゴル・イラン史。漢語・モンゴル語・ペルシア語史料から商人や宗教人と社会・国家の関係を研究している。近年は、モンゴル帝国期の多言語文書の様式研究、ユーラシア・インド洋海域世界の陶磁器・銀・織物の流通研究、東西ユーラシアの龍・鳳凰紋・石獅子の伝播研究もおこなっている。

ご紹介にあずかりました立教大学の四日市と申します（図1）。本日は、文献史学の立場から、海を渡ったイスラーム商人についてのお話をいたします。イスラーム商人と言ってもその幅は広く、様々な地域の商人がおりますし、時代によってもかなり範囲が異なります。今回は13世紀から14世紀、私が専門にしているモンゴル帝国時代の前後に活躍したホルムズ商人に焦点を当ててお話をしていきたいと思います。

初めに、イスラームの港市国家と海上貿易商人についてお話します。イランにはホルムズ、キーシュ、シーラーフという町があります（図2）。シーラーフ、ホルムズ、キーシュの商人は、インド洋貿易で主導権を握って貿易活動したことで知られ

る商人たちです。他にもイエメンのアデン商人をはじめ、都市や港市の商人たちが海上貿易で活躍していました。

中でも、ペルシア湾の北側にあるシーラーフという町の商人たちが、まず9世紀頃から活躍を始めました。このシーラーフの商人が、インド洋西側から、さらには東アジアまで進出し、東アジア、東南アジア、西北アフリカにかけて各地に商業拠点を築いていきました。それにより貿易活動を拡大していきますが、10世紀から11世紀にかけて、シーラーフはみるみる衰退していきました。それは、大地震が起きたとか、他にもライバルとなる港市国家が出てきたとか、領域国家と呼ばれる巨大な国家との関係がうまくいかなかったとか、



図 1



図 2

様々な理由があります。12世紀から14世紀頃にかけては、シーラーフに代わって、ホルムズ王国、キーシュ王国、それからアデン王国という、三つの都市国家の商人たちが活躍するようになっていきます。シーラーフと異なるのは、これらの商人たちはすべて自分たちの王を戴いており、王国だったということです。ただ、それぞれの王家の人間は、もともとはナーホダーと呼ばれるシーラーフ出身の商人兼船長の家系であり、それぞれの移住先で王になったということが文献から確認できます。

キーシュ王国とホルムズ王国はペルシア湾北岸にあった港市国家で、今もそこに遺跡が残っていますが、主にペルシア語やアラビア語年代記などの歴史資料から具体的な情報を確認することができます(図3)。例えば『系譜集成』Majma' al-Ansāb、これはイランの各王家の王統の血筋をまとめた書ですが、そこにはホルムズの王権に関する起源と発展の歴史が書かれています。それから『ワッサーフ史』Tārīkh-i Waṣṣāf、これはモンゴル時代のアラビア語・ペルシア語による年代記なのですが、キーシュとホルムズのインド洋の貿易について、多くの情報を得ることができます。さらにはPedro Teixeiraの『ホルムズ王統記』というポルトガル語の史料では、ホルムズにやってきたポルトガル人Teixeiraが、ホルムズの王からホルムズ王統について聞きとったことが記されています。さらには、それらの史料をもとにした研究が各地の研究者によって行われています。イランやヨーロッパだけでなく、日本では家島彦一

というインド洋世界史の研究者が世界的に有名ですが、様々な側面からホルムズやキーシュを含むインド洋貿易について研究が行われてきたという経緯があります。

私自身もこのホルムズについて研究を進めていますが、特に最近明らかになってきたのは、旧王都時代のホルムズ王国についてです。地図には古ホルムズと新ホルムズがありますが、ちょうど14世紀初頭ぐらいに、この古ホルムズの旧王都から新ホルムズにあたるジェルン島という小さい島に遷都します(図4)。特に王統が変わったわけではないのですが、現代の研究者は遷都した後の都市を「ニューホルムズ」と呼んでおります。一方のキーシュ王国は、現在のキーシュ島にあたります。前述のように、このホルムズとキーシュという島の商人たちがインド洋貿易で活躍をしました。同時代のイランの勢力分布を見てみると、ホルムズ島の北側のケルマーン地方にはクトゥルグ＝ハン朝とも呼ばれる、いわゆるケルマーンのカラキタイ王国があり、その西側、ホルムズから見ると北西方面にはシャバンカラーイ王国があり、さらにその西側のファールス地方には古都シーラーズを都とするファールスのアターベグ政権、すなわちサルグル朝がありました。これらはいずれも巨大とまでは言えないものの、一定の領土を支配して周辺の地方領主たちを束ねる領域国家でした。そして、その後、13世紀になるとさらに巨大な領域国家として、このすべての国家を覆う形でモンゴル帝国の継承政権であるイルハン朝がイラン全域を支配するようになります。



图 3



图 4

ホルムズ王国とキーシュ王国も、これらの地方政権やイルハン朝という巨大な領域国家、すなわち、帝国と関係を結びながら活動をおこなう必要がありました。ホルムズやキーシュは、イルハン朝に対してペルシア湾やインド洋貿易の利益や真珠などの利益を献上する代わりに、イルハン朝から庇護を受けて守ってもらうという庇護関係を結ぶようになります。そして、モンゴルがイランにやってくる前には、トゥグルグ＝ハン朝、シャバンカライ朝、サルグル朝ともそれぞれ同様の関係を結び、それらの微妙なパワーバランスの上で政権を維持していました。

当時、このホルムズ、キーシュ、或いはシーラーフやアデンというような港市を起点として、ファールス州の州都シーラーズ、イルハン朝の都タブリーズ、さらにはバグダード、カイロという巨大な都の間はキャラバンルートで結ばれていました。また、バグダードやメッカからは東西南北に巡礼路がのびていました。これは、巡礼路であると同時に交易路であるキャラバンルートでもあったのですが、それらはペルシア湾方面では、上述の港市国家、キーシュやホルムズと直結しているのです。

以上のことは文献からも確認できるのですが、典型的な例としては、先ほど紹介した『ワッサーフ史』の中に、イルハン朝のガザン・ハンが、キーシュ王国の王子ファフル＝ウッディーン＝アフマドというキーシュ商人の領袖を元朝に派遣したという記録が出てきます(図5)。このファフル＝ウッディーン＝アフマドは当時のキーシュ王だったシャイフ＝アルイスラーム＝ジャマル＝アッディーン＝イブラヒームの息子です。彼は4年間、中国に滞在して貿易活動を行った後に帰国しようとしたのですが、帰路の途中で南インドで亡くなったことが、『ワッサーフ史』に書かれています。また、南インドのマアバル地方でも、ペルシア湾からキーシュ商人たちが貿易拠点のひとつを築いて、パーンディヤ王国の王と関係を結んでいたことが史料から知られます。

同様のことは漢文史料からもわかります(図6)。『金華黄先生文集』或いは『黄文献公集』と呼ばれる文集の中に「海運千戸楊君墓誌銘」という一

通の墓誌銘が収録されています。楊氏という一族が上海の近くの松江にいて、元朝の海運や海事関係の官職を担っていたのですが、その一族の楊枢という人が14世紀初頭にイランのイルハン朝に元朝の使節として派遣されて、そのときにホルムズで上陸して貿易を行ったということが書かれています。この中で、船がイランに到達して上陸して交易をおこなった地点が、他にもないホルムズであるわけです。

図7は中国側に残っている碑文です。南海貿易の玄関口に当たる福建省の泉州という港湾都市から出土した碑文です。中国では「奉使波斯碑」(奉使ペルシア碑)と呼ばれています。ここには、元朝が14世紀初頭にイルハン朝のガザン大王(ガザン・ハン)に対して使節を派遣したときにホルムズを経由していることが書かれています。

以上のような資料から、ホルムズやキーシュといったイスラームの港市国家がペルシア湾インド



図5



図6

洋の西側だけではなく、交易のネットワークを通じて、東アジアや中国までつながっていたことが明らかになります。さらには、2000年代になって明らかになったアラビア語の史料で、『栄光なるスルターン＝ムザッファルの時代のイエメンにおける統治、法制、慣習に関する知識の光』があります。イエメンのラスール朝の様々な行政文書のアーカイブなのですが、この中にアデンという貿易港の関税のリストがあって、その中にキーシュやホルムズが関わった商品リストも残っています（図8）。その商品リストの中に中国や東南アジアやインドのものが含まれており、イスラーム世界と東アジア・東南アジアを結ぶ商品の流通構造がある程度見えてきます。その流通を地図上に落として復元すると、中国の商品がインドを経由し、インドの商品もペルシア湾と紅海に渡り、さらにはペルシア湾と紅海の間も商品のネットワークがつながっていたことがわかってきます。



図 7

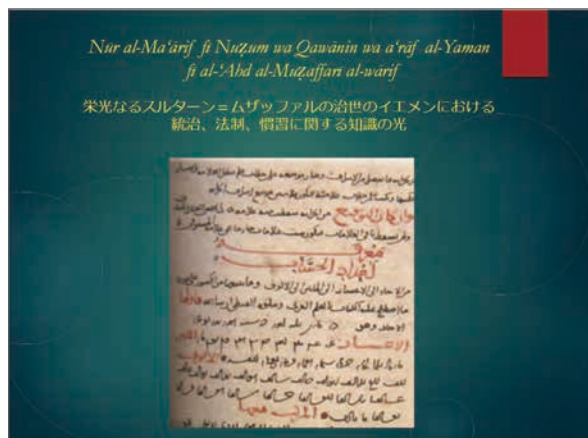


図 8

以上、主に文献史料からイスラームの港市国家、商人と商品について紹介しましたが、これらについて、今回のシンポジウムのテーマである文化遺産、考古学的な見地からも明らかにすることができます。先ほど、この各港湾都市とシーラーズの間にキャラバンルートがあると述べましたが、もう少し詳細な地図が以下になります（図9）。ペルシア湾北岸からイラン中央部へ向かうキャラバンルートと、その拠点となるキーシュ、ホルムズなどの港湾都市について、ここ数十年来、継続的に調査を進めてきました。私は文献学者（文献を主に使用する歴史学者）ですので、陶磁器を専門とする考古学の研究者、イランで現地の歴史を研究する研究者の3名の共同プロジェクトで、上述のキャラバンルートと港湾都市について10年以上調査を続けております（図10）。

主にキーシュ島、ホルムズ島、それから旧都時代のホルムズ王国の遺跡群から、シーラーズというファールス州の州都となる主要都市に至るキャラバンルートの調査を行っています。以下、時間の関係上すべては紹介できませんが、いくつか調査の様子を紹介したいと思います。

まず、キーシュ島についてです。ホルムズはペルシア湾の東側、ちょうど入り口に位置しますが、キーシュ島はそこからさらに西に入ったところに位置する島になります。その北岸に12世紀から14世紀頃にかけて成立したハリーレ遺跡が残っています（図11）。この遺跡は主にイギリスの調査隊とテヘラン大学が発掘調査をおこなっており、いくつか建物の構造が復元されています。ここは



図 9

バーザール、市場の跡です。市場の跡や海に面した建物群跡など、かなり復元されているのですが、その周辺ではかなりの数の中国の陶磁片を確認することができます（図12）。地表に散布しており、ほとんどが南宋から元代にかけてのものです。たまに明代や宋代以前の古いものもあるのですが、主体となるのは、南宋から元にかけての龍泉窯青磁と呼ばれる、オリーブ色の青磁片がよく見られます。表採した資料は、現在、イラン国内に保管されています。例えば、蓮弁文を持つものなどかなりの数があるのですが、それがちょうど元代のものと一致するのです。

次に、オールドホルムズの遺跡群です（図13）。ホルムズ島の対岸である大陸側に位置します。対岸のバンダレ＝アッパースという大きな港湾都市の東側にミーナーブという町があります。その側を流れるミーナーブ川の流域には古代から近世まで数百の遺跡群があるのですが、そのなかに旧都

時代のホルムズ王国遺跡群が含まれています。

そのひとつが、タッペ＝ソルフ遺跡といいます（図14）。タッペは日本でいうと丘や墳墓、ソルフは赤を意味します。よって、日本語に訳すと「赤い丘遺跡」という名称になるのですが、ここには五代・宋から明代にかけての中国陶磁器、イスラ



図12



図10



図13



図11



図14

ムの陶器、ガラス片などが散布しています（図15）。イスラーム時代より前の時代のガラスビーズも見られますし、我々が調査した際には、明代の銅銭「永楽通宝」も見つかりました（図16）。

これは通称K103遺跡と言われる規模の大きな遺跡で、このホルムズ遺跡群の中でも特に中国陶磁器の散布の割合が多いところ（図17）。しかも、現在も地表には当時の都市の建物跡である遺構がそのまま残っています。衛星写真で見ると、都市の区画や町割りがそのまま分かるという稀有な遺跡ですが、かなり海に近く、潮位の干満差が大きくなると沈んでしまうおそれもあります。ここには南宋から元という限られた時期の陶磁片しか見られず、唐・五代・北宋・明の陶磁片はほとんど見られません（図18）。それ以外には若干のイスラームガラスや銅製品も見られます。ここには何度か日本の調査団も訪れていて、ここがホルムズの旧都ではないかと言われていたのですが、

我々が調査したところでは、あまりにも中国の陶磁器の割合だけが突出して多く、逆にイスラームの陶器などの割合が少な過ぎるように思われることから、都というよりはむしろ貿易港だったのではないかと考えています。

それから、「古ホルムズの丘遺跡」と呼ばれる遺跡があります（図19）。ここもやはり南宋から元にかけての中国陶磁器とイスラーム陶器が見られるところで、むしろここが都だったのではないかと考えられます（図20）。

ここはジャンガル＝ホセイナバード遺跡です（図21）。ここでは五代の越州窯の陶磁器をはじめ、少し古い遺物が見られます。白磁も唐代、五代から北宋のものが見られますし、一方で明代の青花磁器片も見られます。かなり時代の幅が広い形で遺物の散布が見られます。

これは、タッペ＝サルドハーネ遺跡です（図22）。図23に見える緑、エメラルドのものはガラ



図15



図17



図16



図18

ス片です。ガラスの破片の割合がかなり多く見られていまして、恐らくガラス市場かガラス工房のどちらかがあったのではないかと考えております。ただ、ガラス生産に必要な坩堝などの類は一切見つかっていません。

これまで見たのは旧王都時代の「古ホルムズ遺

跡群」ですが、これから見るのは「新ホルムズ」という、ホルムズ島に遷都した後の遺跡です（図24）。もともとはジェルン島と呼ばれる島で、ポルトガルの城塞跡が残っていますが、やはり、中国陶磁片の散布が見られます（図25-26）。ここは古ホルムズ遺跡群と違って、宋元代のみならず明



図19



図22



図20

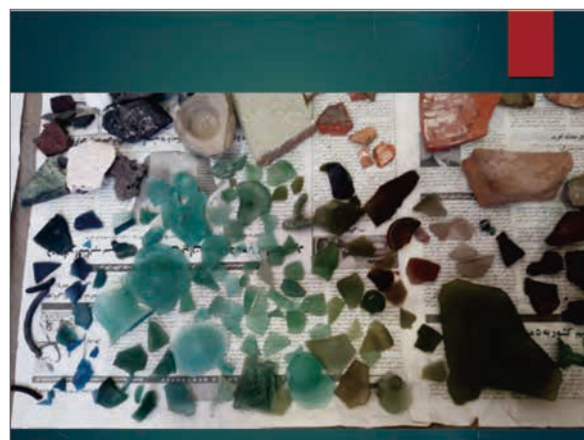


図23



図21



図24

代や清代など比較的后代の陶磁器も見られることが特徴です。図27にあるのは元の青花磁器片です。

また、ホルムズ島に聖者ヒズル廟、聖者イリヤース廟という聖者廟があるのですが、この廟は既に14世紀には存在していて、イブン=バットウータがホルムズに来てこの廟を訪れたという記録が



図25



図26



図27

残っています（図28）。このように海を渡る商人や船乗りたちの航海信仰を集め、参拝の対象となったのがヒズルやイリヤースといった聖者廟なのですが、ホルムズのヒズル・イリヤース廟の周辺には中国の陶磁片や東南アジアの陶片などが確認できます。

これまで見たのは港市とその周辺の宗教施設でしたが、ここからはキャラバンルート上にある貿易都市や宗教施設の跡を見てみます。ここはホンジュという都市で、イルハン朝時代にスーフィーやウラマーの拠点となっていたことで知られる学術都市だったのですが、図29はそのなかのダーニヤール教団の修道院の跡です。イスラームの大モスクや聖者廟、スーフィー教団の修道院の跡には、やはり中国陶磁片がよく見られます。図30は修道院の柱の跡ですが、ここにペルシア語の刻文が残されていて、ホルムズの王がこの修道院に寄進をしたという記録が残っています。そして、ここで



図28



図29

も元代の中国陶磁片が見られます。要するに、中国の陶磁貿易に直接、ホルムズ商人が関わっていたということを示す重要な証拠となります。このようなイスラーム聖者の廟や修道院跡では中国陶磁片の散布が比較的好く見られます（図31-34）。図33はカーゼルーンという、カーゼルーニー教団

（またはイスハーク教団）の本拠地があったところですが、ここでもモンゴル時代の中国の陶磁片を確認することができます。

また、ゲシュム島という、ホルムズ島の隣の島には、ビービー＝マルヤム廟という廟の遺跡があります（図34）。ビービー＝マルヤムはホルムズの女王です。モンゴル時代のホルムズにビービー＝マルヤムという女王がいて、その女王が商人たちから信仰されて廟となって残ったものです（図35）。ここでもやはり中国陶磁器の破片とイスラーム陶器片が見られるのですが、この女王がオマーンのカルハート出身の人で、そこから嫁いでホルムズにやってきました。そのため、祖国であるカルハートにも同じ廟が残っています。さらには、ペルシア湾の北側一帯に類似した地名が残されていることから、ビービー＝マルヤムの廟があったのではないかと想定されます（図36）。この廟の分布が、そのままホルムズ商人たちの交易ネット

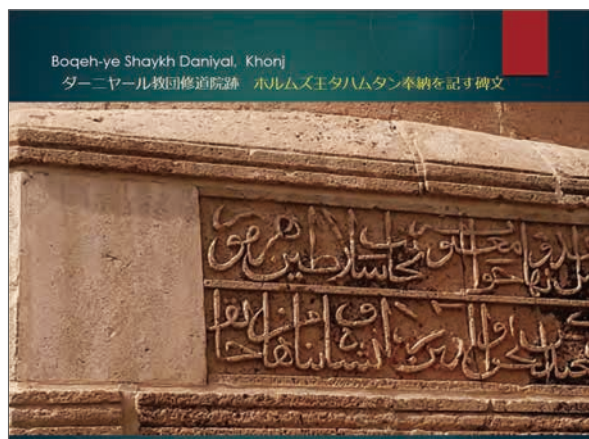


図30

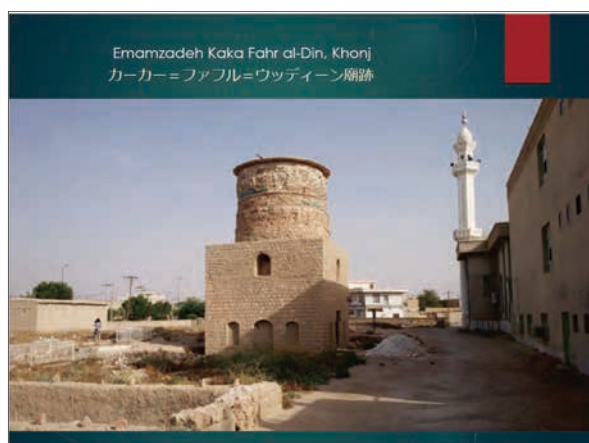


図31



図33



図32



図34

ワークの分布を表しているのではないかと考えられます。

最後にまとめですが、イスラーム商人は様々な要因と直結して活動していました(図37)。ひとつは、「帝国」と呼ばれる巨大で政治的な権力と領域を持つ大国。例えば、今回はイルハン朝を取

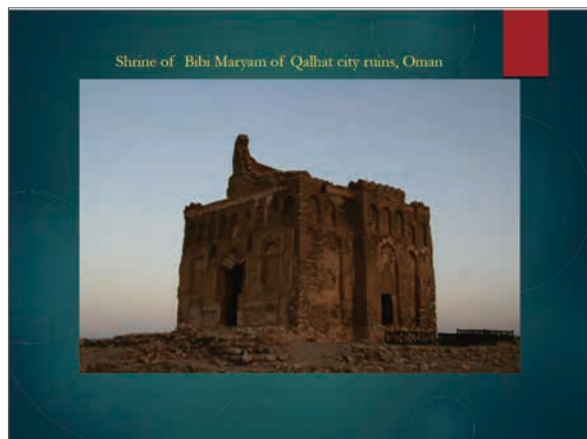


図35



図36

り上げましたが、アッパース朝やブワイフ朝、セルジューク朝といった帝国とも、シーラーフ商人やホルムズ商人たちはつながっていました。次に、スーフィー教団に代表される宗教教団とのつながり。イスラーム商人は往々にしてスーフィー教団などの宗教教団と庇護関係を結んで交易活動をおこなっていました。

それから、今回はあまり取り上げなかったのですが、都市国家間同士、もしくは港となる町同士の対立関係や協力関係が当時の貿易の状況に大きく関わっていたことがわかっています。

イランというと、日本よりも中国から遠く離れていますが、それでも日本より多い量の陶磁器が見つかります(図38)。特にそれが見つかる遺跡は、ホルムズなどの港湾都市からシーラーズなどの都市にかけてのキャラバンルート上に点在しています。なかでも、ハーンカー、ザーウィヤと呼ばれる修道院や、モスク、それから聖者廟などにはか

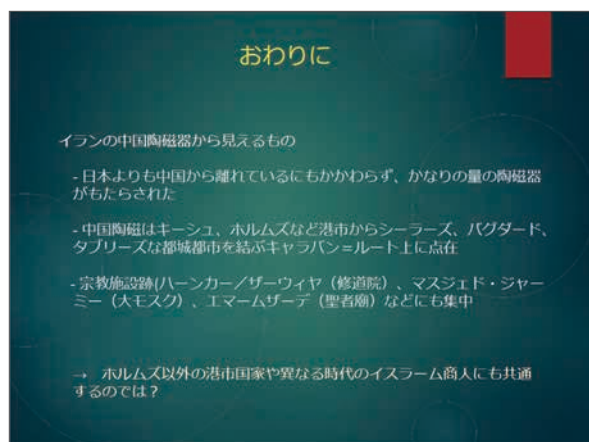


図38

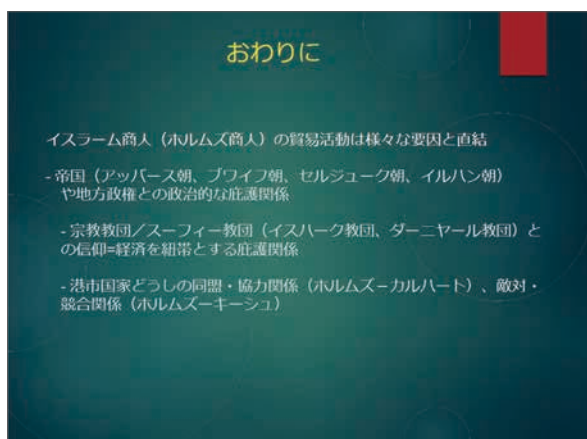


図37



図39

なりの頻度で中国陶磁片が見られます。それ以外の場所ではそれほど見られないのですが、キャラバンルート上の都市遺跡や宗教施設跡では、比較的容易に中国の陶磁片を発見することができます。

今回はホルムズだけを取り上げましたが、本日

取り上げたいいくつかのトピックは異なる時代や異なる地域のイスラーム商人にも共通する要素ではないかと考えることができます。ありがとうございました。

講演 5

海と陸がまじわる場所

—アジア海域世界の港市：

店屋（ショップハウス）と四合院（コートハウス）

布野 修司

（日本大学 生産工学部 客員教授）



工学博士（東京大学）。建築計画専攻。アジア都市建築史。1979年にインドネシアのカンボン（都市村落）研究を開始して以降、都市組織研究として、アジアの諸都市を中心として臨地調査を展開してきた。アジア三部作として『曼荼羅都市』『ムガル都市』『大元都市』などがある。また、オランダ植民都市を中心に植民都市研究を展開、『近代世界システムと植民都市』『グリッド都市』『韓国近代都市景観の形成』などがある。さらに、編著に『世界住居誌』『アジア都市建築史』『世界都市史事典』の他、近著に『スラバヤークコスモスとしてのカンボン』がある。

私は先ほど友田事務局長からご紹介いただいたように建築計画が専門です。1979年から、40年あまりアジアを中心にフィールドワークを行ってきました。本日は「アジア海域世界の港市」と題してお話ししたいと思います（図1）。

港市といっても実に様々なテーマがありますが、物、人、情報が交換される場所というのが港市の基本的な特性です。建築や都市計画の領域では、港市の空間構成の問題としては、様々な出自集団の棲み分けの原理が一つの大きなテーマになります。「店屋と四合院」と題しましたが、要するに都市を構成する基本的な住居形式とその変化型、地域特性と相互関連といったトピックスについてお話ししたいと思います（図2）。

四合院というのは中国の住居形式ですが、英語

ではコートヤードハウスと呼ばれます。中庭式住居は、古今東西、基本的な都市住居の形式です。店屋は英語でショップハウスといいます（図3）。OED（Oxford English Dictionary）を見ていただくと「東南アジアの住居形式」と説明されてい



図2



図1



図3

ます。中国版のウィキペディア「百度百科」もほぼ同じようなことが書いてあります。まず、Shophouseが中国語の「店屋」の訳語ということですね。「五脚廊」という言葉が出てくるのですが、インドネシア、マレーシア語ではカキ・リマ（Kaki Lima）五足（約5フィート）という意味です。5フィート幅のアーケードを持った店舗併用住宅のことをショッピングハウスといいます。元々は中国南部の住居形式でしたが、スタンフォード・ラッフルズがシンガポールを19世紀の前半に建設する時に、中国人やインド人（チュリア（タミル系ムスリム、アラブ商人の子孫、インド・アラブ混血の商人）、ブギス人（スラウェシ）、アラブ人などを収容する住居形式として採用したわけです。アーケード付きという点が特徴ですが、ヨーロッパのアーケードの伝統と中国南部の伝統、つまり東西の出会いがシンガポールであったわけです。そういった港市における住居形式というテーマに絞って、トピックスとしたいと考えました。

港市は英語でPort Cityです。起源としてエンポリウム（Emporium）というラテン語、ギリシャ語のエンポリオンがありますが、アテネの外港のピレウスは、アゴラの市場とは違います。国内の市場ではなく、海外との交易を担当するのがPort Cityの原型なのです。基本的に陸域と海域の境界に立地するというのが港市の本質です。本来、海は無主の場であり、無所有の場であり、自由の場でありました。その海を通じてきた海外の人々と陸域の世界を媒介するある種の装置が港市であり、様々な文化的背景を異にする民族集団によって構成されるのが港市です（図4）。

アジア海域世界でどういった港市が拠点になって

きたかについてはいくつかの航海記などで知られます。紀元1世紀の『エリュトラ海』、マルコ・ポーロ『東方見聞録』（1290～1293）、イブン・バットゥータ『大旅行記』（1325～59）、馬歡『瀛涯勝覧（えいがいしょうらん）』（鄭和「西洋下り」1405～1433）、トメ・ピレス『東方諸国記』（c.1515）などを参照したり、F. ブローデル『地中海とフェリペ2世時代の地中海世界』（Braudel 1949）以降の海洋研究の展開に学びながら、臨地調査のターゲット港市を決めていきました（図5）。

アジア海域世界で調査した都市は、粗密はありますが、40数都市になります。主だった港市を日本から西回りにみますと、博多、それから長崎、蔚山、釜山、那覇があり、寧波が歴史的には核になりますね（図6）。マラッカ、ジョージタウン、スリランカのゴール、ゴアなど、世界文化遺産に登録された港市も結構あることを、今回改めて認識しました。東アフリカにも行きました。ラム、ストーンタウン、キルワも世界文化遺産ですね（図7）。スワヒリ世界と東南アジアは古来つながってきたわけです。

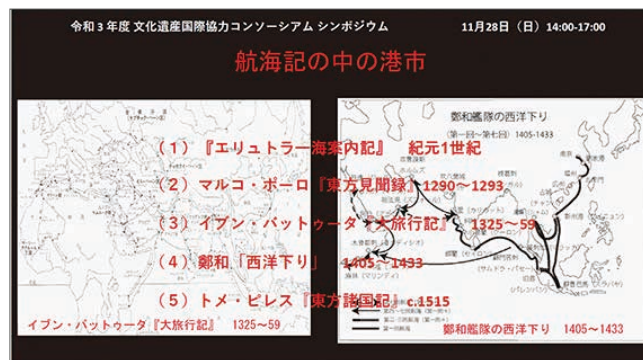


図5

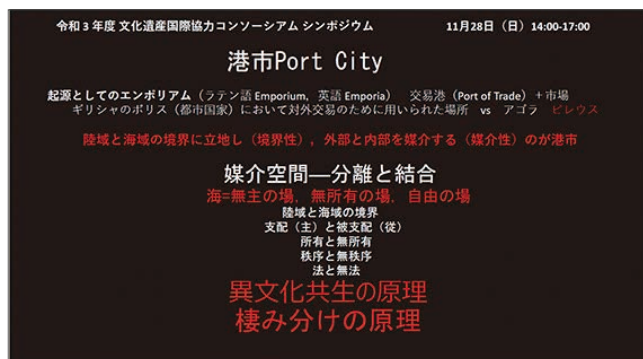


図4

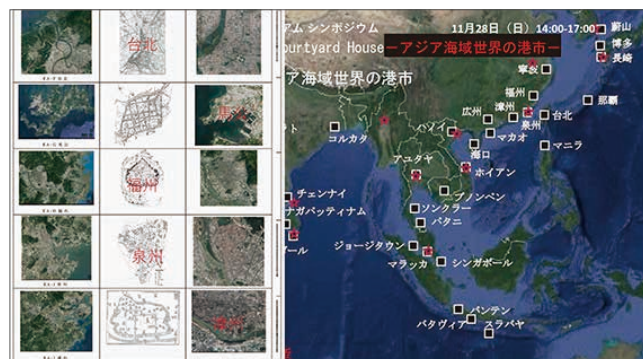


図6

て、メソポタミアはペルシア湾を通じてアラビア海、インド洋に流れ込みます（図10）。イスラーム勃興の後、アッバース朝から14世紀にかけてインド洋はイスラームの海と化すわけですが（図11）、ヨーロッパ諸国の進出そして蒸気船の登場でガラッと変わります。そして、スエズ運河ができるという大きな歴史的な段階があります（図12）。

[illegible]

令和3年度文化遺産国際協力コンソーシアム シンポジウム	11月28日(日) 14:00-17:00
アジア港市ネットワークの形成 世界都市史の諸段階	
O ①ホモ・サピエンスの地球全域への拡散 ②定住革命／農耕革命 オーストロネシア世界の形成	IV 地球の連結 ウェスタン・インパクト 「陸の歴史」「馬、駱駝の世界」→「海の歴史」「船の世界」 西欧列強のアジア進出 環太平洋革命 ヨーロッパの海
I ③都市革命 Urban Revolutionによる港市形成 四大都市文明 ④帝国の形成 紅海・ペルシア湾・アラビア海 インドの海、中国の海	V 産業革命 蒸気船の登場
II イスラム港市ネットワークの形成 イスラムの海	VI 西欧ウエブの世界支配 西欧列強による世界分割 経済の海 分断される海域
III ユーラシアの連結 モンゴル・インパクト 大モンゴルウルス 13世紀世界システム 陸のネットワークと海のネットワークの連結 大元ウルス・世界都市 大都＝北京	VII 「一路」vs 「自由で開かれたインド・太平洋」

[illegible]

令和3年度 文化遺産国際協力シンポジウム シンポジウム

11月28日 (日) 14:00-17:00

オーストロネシア世界の形成

①ホモサピエンスの地球全域への拡散

農耕の伝播

定住革命 / 農耕革命

令和3年度文化遺産国際協力コンソーシアム シンポジウム

11月28日(日) 14:00-17:00

11月28日(日) 14:00-17:00

IV 地球の連結 ウェスタン・インパクト
「陸の歴史」「海・船舶の世界」→「海の世界」
西欧列強のアジア進出 環太平洋革命
ヨーロッパの海

V 産業革命 航海力の発展

VI 西欧ウェルの世界支配 西欧列強による世界分割
経済の海 分断される海域

西欧列強の植民都市 葡西蘭英仏

图12

れていました。泉州は10世紀以前から世界に開かれた港市であったわけですが、北宋の末に市舶司が置かれまして、南宋時代には中国の海外発展の一大拠点になりました。マルコ・ポーロやイブン・バットゥータがザイトゥーンと呼んで、世界一、あるいはそれに匹敵する港市として西洋に伝えたことがよく知られています。イスラームは早くから伝えられていまして、清浄寺というモスクは、明らかに中国的ではなく、イランのイーワンの形式をしています。開元寺は仏教寺院ですが、ハヌマーンという、孫悟空のモデルになったといわれるヒンドゥーの神像などがレリーフに描かれており、インドとの関係も古いようです（図14）。

先ほど四日市先生がシーラーフについてお話になりましたが、アラブ人、ペルシア人は早くから広州、泉州にやってきていまして、蕃坊と呼ばれる外国人居留地があったことが分かっています。13世紀中葉には蒲寿庚（ほじゅこう）という市舶司が出ました。桑原隲蔵先生と前嶋信次先生との間で論争があったのですが、出身地はシーラーフのようです（図15）。

この泉州には、3つの住居形式があります。一つは四合院、中庭式住居です（図16）。そして、手巾寮と呼ばれる間口の狭い中庭を有する住居形式。手巾とは手ぬぐいという意味です。広州では竹筒屋といいますが、これは日本の町家と同じです。それともう1つ、騎楼と呼ばれるアーケード付きの形式。これがシンガポールでいうショップハウス（店屋）です（図17）。

港市と棲み分けというテーマについてみますと、日本にも唐坊、唐人坊というのがありますがし、那覇には閩人三十六姓といって、久米村には福建省



図15



図13



図16



図14



図17

出身の連中が一つの居住地をつくっていました。それからマニラにはパリアンがありました。パリアンは要するにチャイナタウンですが、セブにもありました。マニラのパリアンは、スペインといろいろ抗争があつて6カ所ぐらい移動しています(図18)。日本も朱印船貿易で、東南アジアに出っていきます。マニラ、プノンペン、アユタヤに南洋日本町をつくります(図19)。

インド洋海域は、ヒンドゥー教徒、ジャイナ教徒、それからムスリムが共住する世界になります。それに加えて、カーストがあつて、棲み分けは非常に複雑になります。南西モンスーンに乗ると東アフリカやアラビア海からちょうど行き着くのがグジャラート地域で、古来、交易都市が発達します。その中でも栄えたカンベイ(カンバート)やムンドラをみると、ボーラ(シーア派ムスリム)商人やヴァニア(ジャイナ)商人など、細かく分かれた多様な集団が居住してきました(図20)。

シンガポールでは、ヨーロッパ人居住区を中心に、チャイナタウン、それからチュリア、タミル系のムスリム商人の地区、アラブ・カンポン、プ

ギス・カンポンと予め地区を区分した都市計画を行いました。イギリスが行った、究極のセグレーション(居住地域の分化)はケープタウンなど南アフリカで、それがアパルトヘイト都市につながっていきます。シンガポールの場合、そうした厳しいセグレーションはせず、各地区同じようなショップハウスを建てました。ラッフルズがスマトラで発見した世界最大の花・ラフレシアに因んで、ショップハウス・ラフレシアと呼ぶこともあります。シンガポールのアーカイブに500枚ぐらい建築許可のための図面が残ってるので、地区ごとにそれぞれどういう形式を採ったのか分析できればと思っています(図21)。

このシンガポールでつくられたアーケード付きのショップハウスという都市住居の形式は、まずマラッカとかペナンのジョージタウンといったイギリスの海峡植民地に広まっていきます。それからタイの場合ははっきりしていて、1859年にラーマIV世が2人の大臣をシンガポールに派遣しまして、それをバンコク・ラッタナコーシン地区の都市計画の基本的な形式として採用しました



図18

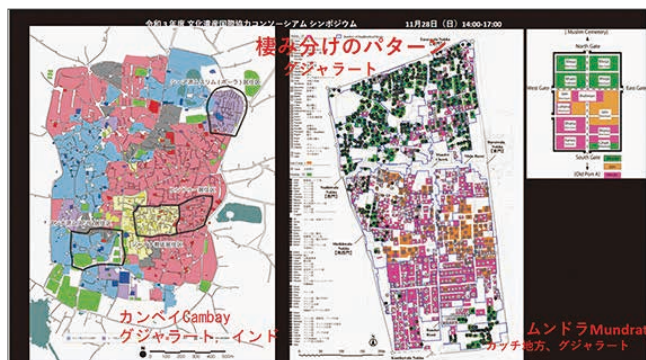


図20



図19



図21

(図22)。

それから、中国南部に逆輸入というかたちで、英国の都市計画法制とセットで伝わりました。ほぼ全面的に採用したのは台湾で、アーケードは亭子脚といいます。中国に持ち込まれます。香港そして海口（海南島）が早いのですが、泉州の他、広州、厦門、漳州など20都市に騎楼通りが建設されたことを確認しています（図23）。

インド洋海域についても同様のパターンがあって、特に北インドではハベリと呼ばれる中庭式住居の形式があります（図24）。そして、タウンハ



図22

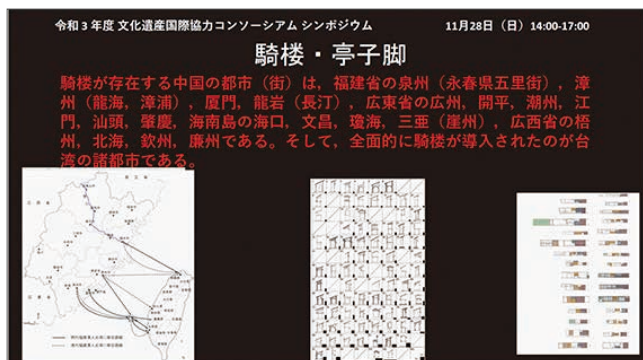


図23

ウス、ショップハウスとっていいですが、ガラという形式があります。先ほどのカンベイが衰退して、カンベイ湾の奥からスーラトへ交易の中心が移っていきます。そこでは、ほぼシンガポールで形式化されたようなショップハウスがみられます（図25）。

そして、このガラの形式は、グジャラート商人が移住していった各地に移転されていきます（図26）。私が調べたザンジバルのストーンタウンでは、玄関ドアに出自を表現しています。グジャラート扉、オマーン扉、それからスワヒリ扉の3つが区別されます。近年では相当崩れてきているものの、各民族集団の棲み分けと対応していたと思われます（図27）。

歴史的な港市は、ほぼ現代でも重要な港市になっています。コンテナ取引量をみると（図28）、冒頭に触れたアテネの外港ピレウスは、地中海ナンバーワンで、世界でも26番目です。ムンドラも、インドでも有数の港市ですね。そうはいつでも、大きな変化は、ベストテンのうちの8ぐらいは東シナ海、南シナ海に集中していることがわ

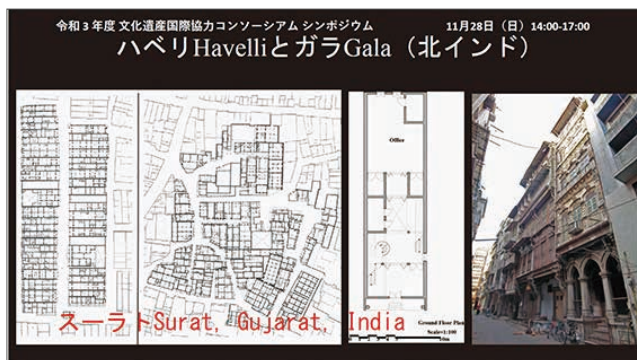


図25

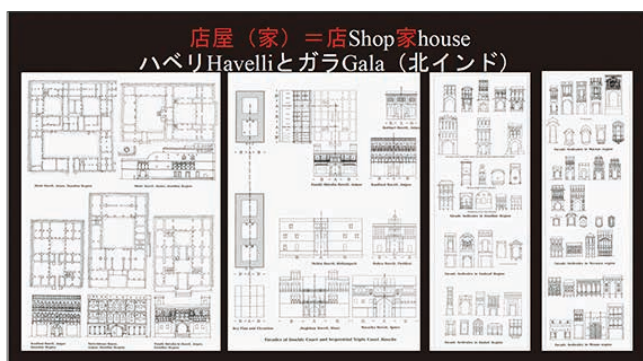


図24



図26

かります。かつては無主の世界で自由であったという海域ですが、地図をみてみますとほとんど痩せ細っていきまして、陸域の国家が大半を支配する状況がわかります（図29）。

海域研究、港市研究というのは、結局は異文化交流の中で、異文化を受容する、もしくは排斥する場合と、そのメカニズムを明らかにすることで、

そこから知恵を引き出すことが大事だと思っています（図30）。

今年、『スラバヤ』という本を出しました。スラバヤは、コンテナ取引量では世界45番目ぐらいです。近い将来、アジアの港市の臨地調査から学んだことを本にしたいと思っています（図31）。



図27

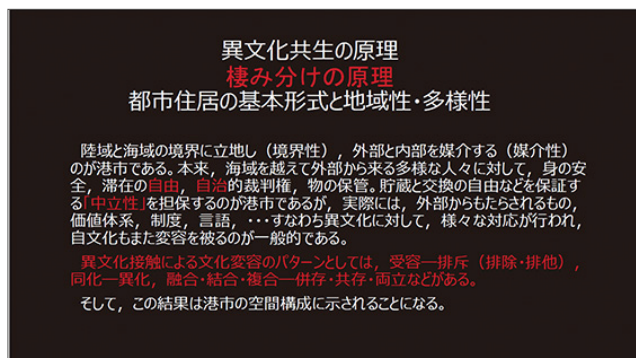


図30



図28

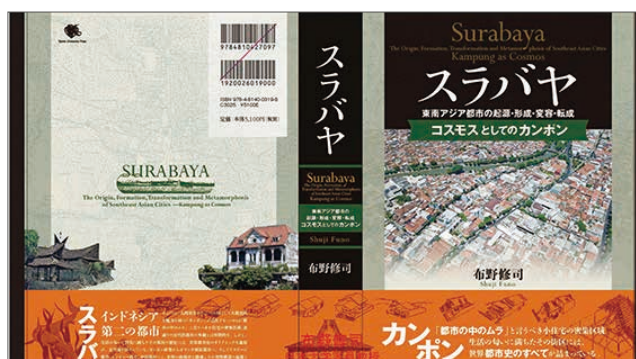


図31



図29

海によってつながる世界

モデレーター：石村 智

コメンテーター：周藤 芳幸（名古屋大学大学院 人文学研究科 教授）

伊藤 伸幸（名古屋大学大学院 人文学研究科 助教）

佐々木 蘭貞、木村 淳、田村 朋美、

四日市 康博、布野 修司

セッション1：東西の海域交流



石村 このフォーラムの司会を務めさせていただきます。

まず、このフォーラムの全体の流れを簡単に説明申し上げます。前半では、発表いただいた5名の先生方に、お互いにご発表に関するコメント、もしくは質問を投げ掛けていただいて、それに対してレスポンスしていただきたいと思います。それに続いて、周藤先生、伊藤先生のお二人から、ヨーロッパ～地中海地域と中南米地域、それぞれからの視点でコメントをいただければと思います。そして最後に、この海の文化遺産、もしくは海域交流という観点から、国際協力にどのようにつながっていけるかということについて議論できればと思います。

今回の講演の中では海域交流と、海を通じた新しい調査方法や技術などの話がありました。まずは、海域交流の話から進めていきたいと思います。田村先生と四日市先生は、それぞれ古代、あるいは中世の東西地域の海域交流についてご発表されました。まずは田村先生から四日市先生の発表に対してのコメントをいただければと思います。よろしくお願いします。



田村 四日市先生、大変興味深いご発表ありがとうございました。古代の東西交易を研究する立場から、とても興味深く拝聴いたしました。古代の東西交易を見ていると、海上ルートでは、例えば

ローマとインドの関係ですと、東のインドや中国のものを西のローマに輸入するという、東から西への貿易過多といったアンバランスさが指摘されることがあります。中世においては、そのバランスはいかがでしたでしょうか。



四日市 とても重要かつ難しい問題だと思います。確かにアンバランスさと言いますか、特産品はある程度、地域ごとに決まっておりますので、必ずしも均等ではないと思います。中国からは陶磁

器や絹、それから銀が輸入されているはずなのですが、銀や金は中国以外のところでも産地がありますし、必ずしも東から西だけではなく西から東にも動くので、なかなか完全に追うのが難しいということもあります。ただ、絹、銀や陶磁器、さ

らにはお茶といった後々中国の特産品とされるものが、既に前近代の10世紀以後には西に流れています。一方で西からは、宝石や真珠、香辛料などが東に流れていました。香辛料は産地がインドや東南アジアに偏っています。あるいは、乳香はアラビア半島でしか産出しません。それから、海上貿易における馬の重要性がかなり高くなった結果、特にアラビア半島の馬がインドに輸出されました。私の発表でも言及した『知識の光』というアラビア語の史料が2000年代以降、テキストが公表されて使えるようになったのですが、その中にイスラム側の馬の代価として、中国の銀と絹が支払われていたという記述が出てきます。これにより、絹や銀の代価として馬がアラビア半島から東に海を渡ってインドに運ばれていたことがわかってきました。ただ、馬は現代と違って船での輸送環境が良くなかったため、アラビア半島からインドまではよいのですが、それ以上東の中国方面へは、なかなか海では運べなかったと考えられています。そのため、アラビア半島から直接貿易品が中国へもたらされて取引されるわけではなく、中継点のインドとか東南アジアの香辛料、もしくはガラスや鉄などと一緒にイスラム世界の商品が中国に入ってきて、馬は入って来なかったと考えられています。

石村 ありがとうございます。続きまして、四日市先生から田村先生にコメント、質問をいただければと思います。

四日市 僕もガラスに興味を持っています、僕が研究している時代では10～11世紀のシリアのガラスがとても有名です。田村先生のお話では、世界各地でいろいろガラスの産地があって、それがそれぞれ様々なところで消費されているということでした。田村先生が研究されている古代と、私が研究している中世では、ガラスの産地や流れ、流通の構造は変わっていくものなのでしょうか。

また、ガラスだけではなく、他の物と一緒に運ばれたのか、対価として何かが支払われたのか、そういったことはどれだけ分かっているのでしょうか。

田村 ありがとうございます。まず古代に関しては、産地としては中世と割と近くて、地中海周辺だとシリア、イスラエルの辺りやエジプトの辺りとかのガラスが東へ流れます。その場合、海上ルートで一部がインドなどにも渡ったようですが、ビーズに関しては匈奴など、草原のほうのルートを通して流れているようです。東南アジア系のガラスは、日本列島や朝鮮半島に関して言いますと、6世紀ぐらいまでは非常に大量に入ってくるのですが、日本では国産の鉛ガラスを大体7世紀頃から、朝鮮半島でも5～6世紀ぐらいから自前の鉛ガラスをつくるようになるんですね。そういった東アジア特有の事情によって、一気に輸入ガラスの需要が減ってしまいました。しばらくの間、輸入ガラスが一切、入ってこないような状態になっていきます。中世になると流入自体を開始しますが、古代ほどは活発ではありませんでした。正倉院に残されているイスラムガラスのようなものも一部入ってきていますが、総量は、古代のほうかはるかに多かったのではないかという印象です。

古代と中世に関しては、基本的にガラスの主要な産地は変わらないと思います。具体的には、東地中海沿岸（ローマガラスを引き継いだナトロンタイプのソーダガラス）、西アジア（イスラムガラスを代表とする植物灰タイプのソーダガラス）、中国（カリ鉛ガラス）です。基本的に、ガラスの原料（珪砂や融剤）が豊富に採れるところが産地になるという構造です。ただ、ナトロンタイプのソーダガラスは9世紀ごろに植物灰タイプのソーダガラスにかわっていきます。理由としては、原料のナトロンが枯渇したことが原因ではないかともいわれています。

中世になると、ブナなどの森林の木材の灰を融剤に利用した新しい種類のガラス（カリ石灰ガラス）が作られるようになります。古代のガラスでも融剤に植物の灰を用いますが、西アジアや中央アジアに広がる塩分の多い草原に生える草本類が原料になっていました。それが、森林の木材を利用するようになることで、ヨーロッパ内陸部（フランス・ドイツの内陸部やチェコなど）が一大産地となっていきます。森林のガラス（ヴァルトグラス）と呼ばれるもので、代表的なものがボヘミ

アングラスです。

流通の構造に関しては、基本的に古代と中世はそんなに変わらないと思いますが、技術の伝播により古代よりも多くの地域でビーズ生産が行われるようになったのではないかと思います。一方で、ガラス素材の生産自体はやはり原料に依存しますので、そこまで変わらなかったと思います。そして製品の流通に関しては、古代に比べてより海路による流通(西方世界→東南アジア)が活発になっている印象ではあります。ただ、日本列島などの極東アジアに関しては、古代の方が流入量は多いです。東南アジアに関しては、イスラムガラスや少し新しい時代ではベネチアンガラス等も活発に流入しています。

ところで、東南アジアを席卷していたインド・パシフィックビーズに関しては、13世紀くらいを境に中国系のガラスビーズ(巻きつけ法によるカリ鉛ガラス:チャイニーズ・コイルビーズ)に取って代わられるようです。

このように詳細に見ていくと、新しいガラスの発明や、それに伴う流通の変化など、時代ごと、地域ごとに変化に富む状況が見えてきます。私が専門にしているのは古代の日本列島ですが、この小さな領域でも古代という限られた時間の中で多くのガラスが流入しては消えていくという複雑な様相を見せています。同じような時期変遷が、ガラスの流通でつながった世界各地で明らかになっていけば、ガラスを通じて各時代の世界のヒト・モノ・技術の移動を明らかにすることができるのではないかと期待しています。

もう一つ、共伴しているものに関しては、古代は銀、金とガラスが共伴して西から入ってきていると指摘されています。特にイランの銀製品です。今日は海上ルートがテーマだったので内陸の話はあまりしなかったのですが、5世紀の後半頃に、内陸を経由したようなガラス玉が東アジアにも割と入ってくるようになります。おそらく中央アジア系のガラスなのですが、それと銀と一緒に入ってくると。そのような傾向があって、銀とガラス玉、銀・金製品とガラス玉の動きは、注目されているところです。

最後に、対価についてですが、各地域、各時代

によってさまざまだと思いますので、なかなか難しい問題だと思います。古代の日本列島に関しては、少しだけ興味深い事例がありますので、紹介しておきたいと思います。

古代の日本列島では、紀元前3世紀～紀元後5世紀前半ごろまでは中国系の鉛ガラスを除けば、そのほとんどがインド～東南アジア系のインド・パシフィックビーズで、海路で運ばれたガラスでした。それが5世紀後半に植物灰タイプのソーダガラス製のガラスビーズが大量に流入するようになります。これらのビーズは典型的なインド・パシフィックビーズに比べて大型で、材質的にも中央アジア系のガラスです。産地および詳細な流入経路について詳細はまだ不明ですが、同じ材質および形態の特徴を持つガラスビーズが同時期の朝鮮半島東南部の新羅地域で大量に出土していることから、日本列島への最終経由地は新羅地域の可能性が高いと考えています。この時期の新羅にはガラスだけでなく、中央アジア系と考えられる金製品なども流入しており、ガラスと一緒に運ばれた文物に関しても興味深い示唆を与えてくれると思います。そして、この時期の新羅地域では日本産のヒスイ製の勾玉が大量に出土しており、ガラス玉の対価としてヒスイが新羅に渡ったのではないかと考えられています。

また、スライドでも紹介しましたが、日本書紀によると6世紀には百済から「扶南の文物」が献上されたとあり、その中にインド・パシフィックビーズが含まれていてもおかしくないのではと考えていますが、百済の聖明王の先代にあたる武寧王陵の棺には日本産のコウヤマキ材が使われていることが知られています。

東アジアではいわゆる対等な交易関係とは異なる流通構造があったと思われますので、「対価」とは少し異なるかもしれませんが、少なくともこれらが日本列島から輸出された品物の一例ではないかと思っています。

石村 ありがとうございます。布野先生のご発表は中世から近世、近代にかけてのものでしたが、そのような時代の観点から、四日市先生のご発表に対してコメントをいただければと思います。



布野 二点、伺いたいことがあります。一点目はザイトゥーンの名前の由来についてです。泉州をアラビア語でザイトゥーンと呼びますが、「ザイトゥーン」という言葉はオリーブという意味もあり

ます。なぜこのような名前がついたのでしょうか。二点目は宋末～元初に泉州で活躍した豪商・蒲寿庚についてです。アラブ人またはペルシア人で、ムスリムであったことが知られていますが、彼はシーラーフ出身だったのでしょうか。

四日市 まず「ザイトゥーン」の名前の由来についてお答えします。桑原隲蔵は泉州城の別名である「刺桐城」が訛ってザイトゥーンになったのではないかと論じていますが、これには音韻的に無理があり、中国人研究者もそのような音の訛化は起きないのではないかと断言しています。一方で、ザイトゥーンはアラビア語・ペルシア語で、オリーブのことを言います。ただし、イブン＝バットゥータが記述を残しているように、13～14世紀の段階で、泉州にはオリーブがありませんでしたし、現在も無いのではないかと思います。なぜオリーブの木がないのに「ザイトゥーン」（オリーブ）と呼んだのかを考えますと、恐らく、「オリーブ」としてのザイトゥーンではなく、「オリーブ色」を意味するサイトゥーニー／ザイトゥーニーヤが

語源であったのではないかと考えられます。「青磁」という語には青という文字が入りますが、実際は緑色なので、今でもイランでは青磁のことを「ザイトゥーニー」と呼んでいます。したがって、「青磁の都」というか、「青磁を輸出する都市」ということで泉州がザイトゥーニーと呼ばれたのではないのでしょうか。確かに泉州の付近でも陶磁器の生産地はあります。しかし、泉州のことを「陶磁の都」として、しかも、生産地というよりは、輸出する貿易港として「ザイトゥーン」と呼んだのではないかというのが私の考えです。

蒲寿庚の出身に関しては、分からないとしか言いようがありません。一応、イスラーム教徒の名前にニスバ（縁故名）というものがあって、例えば、「シーラーフィー」とか「シーラーウィー」など、シーラーフを表すニスバが名前の末尾に付いたりするのですが、それが蒲寿庚に確認できるかという、ちょっと微妙なところなんです。しかも、それが確認できたとしても、そのニスバは必ずしも出身地を示すわけではなくて、そこに縁がある名前という程度です。例えば、祖父や祖先がその土地の出身だというだけでも、その土地を表すニスバを使うこともあります。とは言っても、確かにシーラーフの人たちが当時、中国に多く来ていたことは確認できます。中国側の文献にも「シーラーフィー」というニスバの漢字音写が残ったりするので、あり得ないことではありません。ただ、確証はできないということです。

セッション 2：船と技術

石村 佐々木先生と木村先生の発表では、お二人とも水中文化遺産にフォーカスされていましたが、まずは木村先生から佐々木先生の発表に対してのコメントをいただければと思います。



木村 佐々木さんのご発表の中で、海事考古学、水中考古学、船舶考古学が説明されておりました。本シンポジウムの中では、決して水中にあるものだけを上げるのではなく、陸上や港から発見さ

れるものも研究対象、あるいはシンポジウムでの議論の対象になるという理解ができたと思います。特に海事考古学は、水の中にあるものだけでなく、海域に関わる幅広い遺跡や遺産を対象に含むということだったと思います。

水中にある遺跡について、探査技術などの向上によって、様々なものが見つかるということにも触れられていました。また、船の遺跡について、流通や交易、人の移動といった要素を考えると、陸上の遺跡のカテゴリに当てはまるものではないと、発表を聞いて改めて思いました。

佐々木さんに質問したいのは、これらの学問の今現在の最新状況と、今後、こういった形での発展が見込まれるかということです。そして日本は、その中でどうしていくべきなのでしょう。モンゴルが2001年のユネスコ水中文化遺産保護条約の批准に向けて動いているという話も出ておりました

が、批准国は今後増えていく見込みでしょうか。ご存知の範囲内で教えていただければと思います。



佐々木 難しい質問ですが、世界的なトレンドとしては、まだ問題はあ

にしろ、世界の多くの国で水中文化遺産に対しての理解が広まっているということが挙げられると思います。

日本で「海洋問題」といいますと、海のごみ問題が中心になってしまうのですが、実は海洋問題の中には、人類が湖や河川といった全ての水域を含む「海」の中に残してきた文化遺産を残していかなければいけない、という点も含まれると考えています。SDGsの14番のゴールは「海の豊かさを守ろう」ですが、それは文化遺産も含む豊かな海であるという動きが現在のトレンドだと思います。それがこれからの世界的な動きになると思いますので、日本も世界と呼应して動いていかないとはいけません。海洋開発などの課題に対して、文化遺産も海の資源であり、責任を持って守っていく必要があるかと思っています。

石村 水中文化遺産を保護、保存していく際にはいろいろな課題があると思います。実は田村先生のご専門は保存科学で、現在は奈良文化財研究所で実際の遺物の保存などに携わっていらっしゃいます。佐々木先生から、水中文化遺産の保存に関して、田村先生に質問やコメントをお願いします。

佐々木 ご存知のように、海から引き上げられた遺物は、保存処理をしないとすぐボロボロになってしまいます。残念ながら今回のシンポジウムではあまり保存科学について話せなかったのですが、水中文化遺産の中でも保存は一つの大きな課題として捉えられています。田村先生のご専門であるガラスは、保存処理がそれほど必要ないようなイメージがあるのですが、実際にはどのような保存処理を行っていらっしゃるのでしょうか。もう一点、保存処理の分野で日本が世界に貢献できることはありますでしょうか。文献などでは日本の保存処理技術が比較的進んでいる印象を受けますが、保存科学の分野で世界に発信していけることがあればご紹介いただきたいと思います。



田村 私自身が、水中考古学に関わる遺物や水中の文化遺産の保存処理自体をしているわけではないのですが、かなり積極的にその分野に関わっている同僚がいますのでその活動からの知見を交え

ながらお話ししたいと思います。

ガラスに関しましては、日本では、まだ海中から引き揚げられたガラス製品はなく、そういった対象になるような遺物がないので実際に保存処理を行った事例はないかと思いますが、海外の事例ですと、沈没船からイスラムガラスなどが引き揚げられています。具体的にどのような処理をされているのかについてはまだ把握はできてないのですが、恐らく「脱塩」いう、塩分を除去する処理をしないとイケないかと思います。これは内陸の塩分が多い土壌から出てきたガラスや陶磁器でもそうなのですが、後から塩が悪さをする（遺物内部に含まれた塩が水分の蒸発に伴って遺物表層に移動し、結晶化することで遺物表面を粉状化して壊してしまう）というような事例が多いので、恐

らく脱塩をした後に、何らかの強化をしていく方法がガラスにも取られているのではないかと思います。今後、日本が関わるような遺跡でガラス製品が出ましたら、保存科学の点からも本格的に研究していかないとイケないなとは思っております。

日本としてどういった貢献ができるかという点についてですが、遺物を引き揚げるのも一つ選択肢ではあるのですが、現地保存もまた大きな選択肢だと思っております。海底にあるままで保存をするとなった場合、まずは土壌の調査を行います。その後、埋め戻して現地保存をする場合、どのような工法があるのかといったことを、現在弊所でも研究しているところです。埋め戻しの条件等を研究し、発信していくことは一つ大きな貢献になるかなと思います。

引き揚げたものの処理についても、素材が木材や金属といった複合的なものが多いです。最近ですといろいろな方法がありますが、例えばトレハロースを使った処理は日本から世界に発信していく先進的なものだと捉えています。まだまだ研究途上ではありますが、そういった研究を進めていくことで、日本として貢献ができるのではないかなと思っております。

セッション3：世界から見た海と文化遺産 —地中海とカリブ海の海域交流—

周藤 芳幸

(名古屋大学大学院 人文学研究科 教授)



1962年生まれ、神奈川県横須賀市出身。東京大学で考古学を専攻した後、ギリシア政府給費留学生としてアテネに留学。専門は古代ギリシア史・東地中海文化交流史。近年は、エジプトでの現地調査を通じて、ヘレニズム時代のエジプト在地社会の動態を研究している。おもな著書に、『古代ギリシア 地中海への展開』（2006）、『ナイル世界のヘレニズム エジプトとギリシアの遭遇』（2014）など。

伊藤 伸幸

(名古屋大学大学院 人文学研究科 助教)



専門分野はメソアメリカ考古学、特に先古典期文化を中心にメソアメリカ文明の起源を研究している。メキシコ、グアテマラ、ホンジュラスで考古学調査を実施してきた。一方、巨石人頭像などを生み出したオルメカ文明について、石彫を通してメソアメリカ文明の特質を解明している。現在は、メソアメリカ文明と南の文化の文明の十字路であるエルサルバドルを中心に、古代都市遺跡を発掘調査している。

周藤 皆さん、こんにちは。名古屋大学の周藤芳幸です（[図1](#)）。地中海を専門としている者の立場からコメントをさせていただきたいと思います。

そもそも海を問題にするということに関して言えば、地中海は何ととってもフェルナン・ブローデルの大著の舞台として知られています（[図2](#)）。このブローデルの『地中海世界』は16世紀を対象としていますが、近年はそれ以前、あるいはそれ以降の時代の地中海世界はどのような点に関心が集まっているようです。特に、地中海を分断された小環境の接続された世界ととらえたペレグリン・ホーデンとニコラス・パーセ

ルの『墮落させる海』（P. Horden and N. Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean*



図1

History, Oxford 2000) は大変話題を呼びました。時間があれば、インド洋でも「海をどう捉えるのか」という点を議論したかったなと思います。

私自身は、地中海、特にギリシアを中心として、物の移動に伴って、広い意味での知識がどのように展開してきたのかということに関心を持っています（図3）。世界の様々な専門家の方に教を請うて、古代地中海世界における知識の移動と組織化について研究に取り組んできました。ちょうど、このテーマで2018年に開催した国際研究集会のプロシーディングスが、もうすぐオーストリアで出版される予定です（Y. Suto (ed.), *Transmission and Organization of Knowledge in the Ancient Mediterranean World*, Vienna 2021）。

地中海は、はっきり大陸に囲まれている非常に限定された空間である、というのが特徴ですが、その中でも大体三つぐらいのスケールで考えることが妥当ではないかと思っています（図4）。スライドの真ん中の黄色い輪、これがいわゆるギリシアの核地域で、例えばミノア文明、ミケーネ文明の展開、あるいは古典期のアテネのデロス同盟などが、大体、この範囲です。その範囲の中での海を介した人の動きやつながりが、まずありまし

た。

ただし、ギリシアの特徴は、その周りの白い輪で示されている、より大きな東地中海世界との関わりが重要だったことです。私は、これを拡大された古代ギリシア文明の空間と呼んでいます。私自身がエジプトで調査をしながら、最初にこういった海による結び付きを強く意識させられたのが、ワインの海上輸送に使われるアンフォラ（陶器の器の一種で、ワインをはじめとした様々な液体や物品を運ぶために用いられた素焼きの容器）の研究でした（図5）。これが地中海から400キロぐらい内陸にあるエジプトの、我々が調査しているアコリスという遺跡から大量に出るので、その海上の交易の重要性をとて強く意識するようになったのです。右下の地図で、イタリア半島の先端と、ギリシアのエーゲ海の東南端の辺りに丸が付いていますが、こういったところでつくられたアンフォラが、我々が調査しているエジプトの遺跡からたくさん出土します。

これは、実はとても重大な問題を含んでいます。つまり、考古学ではどうしても形のあるモノにばかり目がいきやすいのですが、形のあるモノの交易の裏には、しばしば形のないモノや情報などの



図2



図4



図3



図5

動きがあるわけです（図6）。最初に触れた知識などはもちろんそうですし、ヘレニズム時代のアンフォラは、ほぼ確実に穀物交易の帰荷ですので、アンフォラが形のない小麦という重要な物資の交易を復元する手段にもなることを忘れてはいけないと思います。また、物質文化の研究では、どうしてもある静止点（モノが作られたり使用された場所など）がクローズアップされてしまいますが、モノやヒトの本質は、それがさまざまな形で移動することにあるでしょう。佐々木先生が発表の中で、沈没船は流通のその瞬間をとどめているとおっしゃっていましたが、地中海でもそのような移動について知る上で、沈没船といった遺跡にもっと注目する必要があると思います。

さらに、考古学の観点では、どうしてもモノが移動しているとすぐに交易と結びつけて考えてしまうのですが、交易と同じぐらい略奪や贈与によってモノが移動していたことが、ギリシア、地中海の場合には文献資料に多く残っています（図7）。初めのほうで話題になったウルブルン船は、贈与用の物資を運搬していたという見方が有力説だと思いますが、そういったプロセスや、それに伴って移動した美的感覚や広い意味での知識と

いったものも本来は考えていくべきなのだろうと思います。

特に地中海では、すでにある都市の間にネットワークができたというよりは、むしろモノの動き、ネットワークの中からギリシア世界というものができてきたという考え方が近年大変有力になってきています。そのようなことがアジア、インド洋周辺でも言えるのかにも関心を持っているところです（図8）。

石村 周藤先生、ありがとうございました。海域交流というテーマはブローデルの『地中海』以来、地中海世界での研究の蓄積というのは大きかったと思います。今回は、最新の知見についても教えていただいて、アジア太平洋地域での海域交流を考える上でも参考にしていきたいと思います。よく分かりました。

続きまして、中南米世界から見たコメントを伊藤先生からいただきたいと思います。

伊藤 こんにちは。名古屋大学の伊藤です。私の場合、海域の考古学は専門にしておりませんので、新大陸と旧大陸のつながりを「海が繋ぐヒトとモノ」に焦点を当てて紹介していきたいと思います（図1）。

今、図2でお示ししているのが新大陸と旧大陸を結ぶガレオン船の航路の新大陸側の港、アカプルコです。そこにありますサンティアゴ要塞、現在はアカプルコ歴史博物館になっていますが、ここは日本との関わりが非常に深い場所です。

日本と新大陸の海によるつながりは大航海時代に始まっています。17世紀から19世紀初頭まで、



図 6



図 7



図 8

250年にわたってガレオン船貿易、もしくはアカプルコ貿易が行われています。日本で座礁したガレオン船が契機になって、日本も新大陸との海域交流が始まったと考えられています。

大航海時代のガレオン船航路とスペイン艦隊の航路という点で見えていきますと、フィリピンから新大陸と呼ばれる北米大陸、南米大陸に至るためには、まずアカプルコに行く必要があります。マニラ、香料諸島と呼ばれるモロッカ諸島、中国、東南アジアの製品をアカプルコまで運びました。そこからは積み荷をアカプルコ（太平洋側）から反対側（メキシコ湾—大西洋）、ベラクルスまで横断して陸送していきます。そこからはスペインの艦船によってヨーロッパに運ばれていたと言われています。

ガレオン船は、ヨーロッパばかりではなく、日本でもつくられていました。17世紀に仙台藩で建造されて、仙台からスペインやローマに行った支

倉常長の慶長使節団が太平洋を横断する際に使われたと言われています。

アカプルコから内陸、スペインのヌエバ・エスパニーヤ副王領の首都であるメキシコ市を經由して、大西洋側に移動して、そのところから別の船でヨーロッパ、スペインのほうに向かったとされています。そのときにスペインのセビリアの南方にあるコリア・デル・リオというところで、現地にとどまった日本人の子孫がいるという伝説があります。スペインでのDNA分析調査に随行したことがあります。その研究結果によりますと、積極的に日本人の子孫であるということはありませんでした。しかし今後、DNA分析に関する技術がさらに進んで、そこにとどまった日本人の子孫であるということが明らかになれば、現地のJAPON姓（スペイン語で日本を意味する）の人たちの起源が日本にあるということが分かる可能性があると思います。

16世紀から19世紀の半ばまで、アフリカから奴隷が売買されて中南米に渡ったと言われています。最近のDNAの研究では、アフリカ系のアメリカ人のほとんどが、アフリカにルーツを持つことが明らかになっています。また、ガリフナという人々は、主に中央アメリカのベリーズ、グアテマラ、ニカラグア、そしてホンジュラスといったカリブ海沿岸に居住する人々なのですが、アフリカ系の奴隷とカリブ海に居た先住民との間の混血を祖先に持つ人々であると言われています。

彼らがかかわる音楽はガリフナ音楽というものですが、ダンスと密接に関わっています（図3）。伝統的に古くから使用されている楽器は、主に太鼓やマラカス、そしてマリンバ（木琴）があります。この写真（グアテマラのアンティグア市）ではマリンバ（木琴）、それからマラカスという楽器を持っています。グアテマラからメキシコのチアパス州にかけてみられる伝統楽器であるマリンバは、アフリカではなくてグアテマラ辺りが起源ではないかというふうに、現在も信じている人々はグアテマラには多くいます。

国際交流という観点でこの写真からメキシコを考えます（図4）。写真はメキシコ市にある植民地時代の家（カサ・デル・リスコ）ですけれど、



図 1



図 2

この噴水に当時交易された陶磁器が飾られています。この中に、イマリ（肥前陶磁器）があります。

そこでユネスコ水中文化遺産保護条約の批准状況を中南米で見えていきますと、20カ国弱が批准、もしくは受け入れを検討しています。一方、その中で、メキシコやアルゼンチンでは、海域交流に関する文化遺産は国内法と、それから国際法によって保護されています。しかし、アルゼンチンでは出土遺物の保存のための専門家が少ないという課題があります。メキシコでは、保存し、展示するための予算が少ないということをアンケート調査で述べています。また、グアテマラ、そしてエルサルバドルでは、政府が水中遺産調査保護に非常に消極的であります。私の知り合いのエルサルバドルの水中考古学の専門家は、調査すること自体にも政府の補助がないということを嘆いています。グアテマラで水中考古学をやっている研究者も同様のことを言っていて、かえって調査地域

で邪魔をされているというようなことを漏れ聞くことがあります。

ラテンアメリカでは、日本からの保存修復が国際協力としてできるのではないかと考えています。

石村 伊藤先生、ありがとうございました。中南米の海域交流というと、スペイン、ポルトガルというイメージが強いのですが、支倉常長の話で、日本ともつながりがあるというご指摘がありました。さらに、ガリフナをはじめとするカリブ海地域では、アフリカとの奴隷貿易とのつながりも重要かと思います。そのように考えていくと、やはり海で世界は一つにつながっているのだと思いました。海域交流を突き詰めていくと、地球レベルで考えていかなければいけないとよく分かりました。



図 3

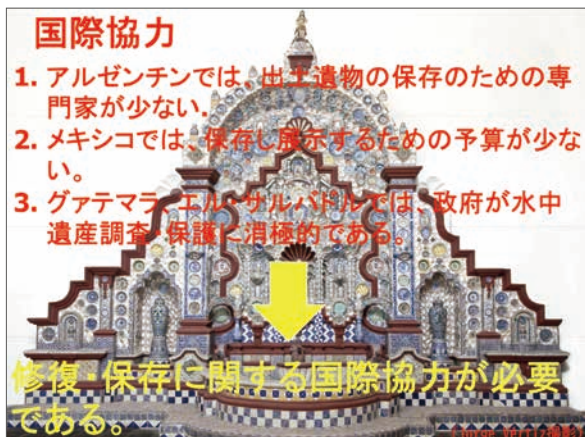


図 4

セッション 4：国際協力への課題と展望

石村 伊藤先生には最後に国際協力についてもご指摘をいただきました。文化遺産国際協力コンソーシアムの大きな目的は、どのように研究を国際協力に還元していくかということも挙げられます。そういった観点から、木村先生と布野先生に代表してコメントをいただきたいと思います。まずは、水中文化遺産に深く関わってこられて、海外での研究経験も豊富である木村先生から、国際協力の可能性についてコメントをいただきたいと思います。



木村 海外の水中文化遺産研究を踏まえ、コンソーシアムがどういう形で国際協力ができるのか意見を述べさせていただきます（図1）。まず、海の文化遺産ではなくて、特に水中文化遺産に特化

して、国外の現状を簡単に紹介したいと思います（図2）。

水中文化遺産の保全の仕組み自体は、国際社会において、ある程度確立している部分があります。それは、ある二つの国際機関によって推進されてきました。一つは、皆さんご存じのように国連のユネスコ、もう一つがイコモス（国際記念物遺跡会議）です。この二つの団体が水中文化遺産保護

のための理念と、そして法的保護の仕組みの成立に深く関わってきました。

水中文化遺産保護の仕組み自体の歴史を辿ると、この二つの国際組織以前に、国連自体が1980年代の段階で、「国連海洋法条約（海洋法に関する国際連合条約）」の中で、考古遺物の保護と海にある文化遺産の保護の条項を盛り込んでいます（図3）。その後、これだけでは不十分というような点が議論となりまして、主に文化遺産の保護を国際的に議論する法律家のグループなどが、もう少し強固な水中文化遺産の法的保護の仕組みを整えようじゃないかという動きにつながりました。イコモスがこうした意見を取り入れて、「水中文化遺産の保護と管理に関する憲章」を1996年に発布し、この憲章をもとに、2001年のユネスコ総会で

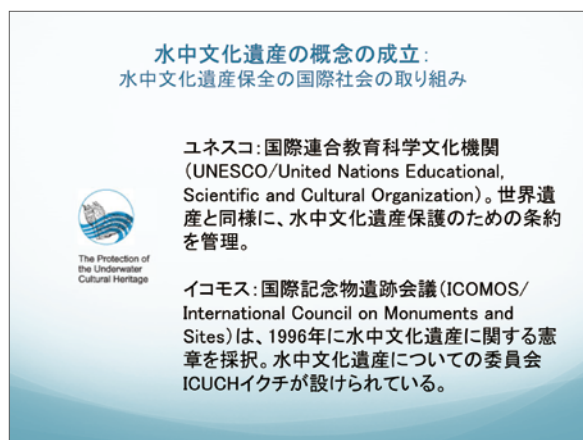


図2



図1



図3

「水中文化遺産の保護に関する条約」が採択され、2009年に発効されたという流れを辿ります。

この年表的なものを見ますと、今年2021年は、2001年の条約の成立から20年目に当たる記念すべき年であるということがいえるかと思います。ただ、日本国内に関していえば、同じくユネスコ条約で定められる世界遺産などに比べると、過去20年の中で水中文化遺産が話題になってきたかという議論は低調だったといえるかと思います。

そして、例えば近隣地域の現状をどのような形で把握できるのかといいますと、例えば東南アジアでは、ユネスコが水中文化遺産保護の研修の機会を設けたことがありました（図4）。この研修では各国が抱える課題も見えてきて、例えば東南アジアの国の中でも水中文化遺産の保護が進んでいる国と進んでいない国があることが分かりました。例えばインドネシアでは、残念ながら研修をやっている、海底から引き揚げた遺物の売買が完全になくなっていないわけではありません。この表は沈没船遺跡から引き揚げた陶磁器の売買に関連するデータなのですが、何点の陶磁器がこれまで遺跡から引き揚げられて、どれくらい売られてきたかが示されています。ものすごい数ですね。陶磁器が文化遺産として扱われるのではなくて、利益をもたらすための売買の対象になってきたということです。東南アジアの国では、サルベージの問題以外にも、引き揚げた遺物を保存する技術が確立されていないことも課題として挙げられます。これに関しては、田村先生が言及された、例えばトレハロースの木材保存の技術は、アジアの

近隣地域、あるいは先進国の研究者と一緒に研究していける分野なのではないかと考えています。さらに海の文化遺産については、昨今海のシルクルートに関する議論が盛んになってきています。シルクロード研究の実績のある日本が、海のシルクルートの研究、あるいは、それに関わる遺産の議論にも関わっていくことも必要ではないかと考えられます。

海の文化遺産を考える上で、一つの国、あるいは一つの地域を対象にするというのではなく、複数の地域を横断するようなトランスリージョナル、クロスリージョナルな視点を、いかに追求していくかということが非常に重要なのではないのでしょうか（図5）。そして、そういった考えを日本が国際協力の中で広めていく、こういった役割を期待したいと思います。

石村 続いて、文化遺産国際協力コンソーシアムに長年、ご協力、ご助言をいただいていた布野先生からコメントをいただきたいと思います。



布野 私はコンソーシアムには長らく関わってきました。現在は、東南アジア・南アジア分科会の分科会長となって4年目です。現行のコンソーシアムの枠組みの中でやることの幅は、はっきり言って、あまり広くありません。今日のシンポジ



図 4

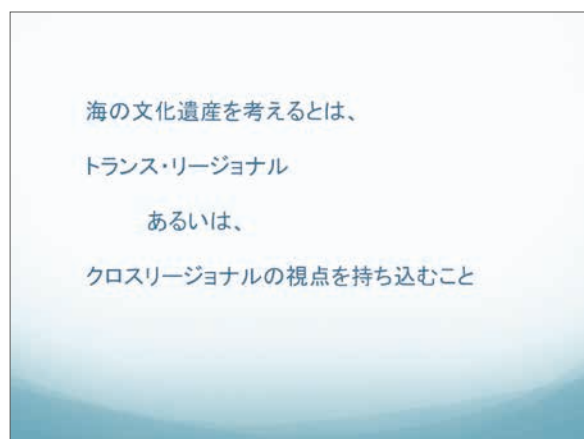


図 5

ウムではアカデミックな議論が主体であったと思いますが、私が一番、現代の問題について発言をしたかもしれません。文化遺産の保存というのは、各国、各地域で、それぞれのコンテキストがあり、異なる課題を抱えています。その背景には、開かれたインド洋、太平洋といった、非常に国際的でポリティカルな海の利用があります。海域世界は本来、無主であって、自由であったというのは理念にすぎないわけですが、そういう視点で、少なくとも共有の場所であるということを前提に、様々な地域の文化を尊重することを原点にして、国際協力を考えたいと思っています。

私は、建築計画や都市計画が専門ですが、その領域では各地の町づくりの中で文化遺産を大事にするという程度、共有はされていると思います。しかし、各地域における政治的力関係、また国際関係の難しさによって議論がしにくいといった時には、地域での経験を相互に交流することが大事になってくると思います。

文化的な背景の違いを認め合いながら、具体的な地域についての議論や保存の手法について経験交流していくことです。コンソーシアムも、そうした地域がつながるネットワークをさらに拡大していくことによって、国際協力によりいっそう貢献できるのではないかと考えています。

石村 木村先生からも布野先生からも、トランスリージョナルな存在としての海というご指摘がありました。そういう観点での国際協力を進めるという意味では、日本は非常に恵まれたことに、様々な国を対象とした研究者がそろっています。日本の学問的な強みでもありますし、それ自体がトランスリージョナルな国際貢献につながっていく可能性でもあります。文化遺産国際コンソーシアムが、そういったプラットフォームになっていけば良いと私も思いました。

発表者の皆さま、コメンテーターの皆さま、どうもありがとうございました。

閉会挨拶

山内 和也（帝京大学文化財研究所 教授）



1984年早稲田大学第一文学部（東洋史専攻）卒業、88年早稲田大学院文学研究科（修士課程）修了、92年テヘラーン大学人文学部大学院（修士課程）修了。2003年東京文化財研究所勤務を経て、2016年より現職。専門はイラン、中央アジアの文化史、考古学。アフガニスタン（パーミヤーン）、インド（アジャンター）、タジキスタン、カザフスタン、エジプト、ヨルダン、アルメニアなど、コーカサス及び中央アジア、西アジア地域で広く文化遺産保護の活動を行ってきた。

山内 本日のシンポジウム『海と文化遺産—海が繋ぐヒトとモノ—』の企画に携わった1人として、最後に閉会のごあいさつを申し上げます。

まず、本日はたくさんの方々に、本シンポジウムにご参加いただきましたことを心より御礼申し上げます。私たちにとっても大きな喜びでもありますし、また、数多くの皆さんが海と文化遺産に関心をお持ちであるということの証拠なのだと思います。

さて、このシンポジウムは、文化遺産国際協力コンソーシアムが昨年、2020年度から実施しております「海域交流ネットワークと文化遺産」の、国際協力調査の成果の公開の一環として企画されたものです。2019年に私が、この国際協力調査を提案した際に念頭にあったのは、「海のシルクロード」を核とした調査であり、海域交流ネットワークと文化遺産といった、このような大きなテーマではありませんでした。

2014年、シルクロード、長安、天山回廊の交易路網が文化遺産としてユネスコ世界遺産に登録されたことをご記憶されてる方々も多いのではないのでしょうか。これは、いわゆるシルクロードの三つの道（草原の道、オアシスの道、海の道）のうちオアシスの道の一部が世界遺産に登録されたに過ぎませんでした。とはいえ、これを受けて、あるいはこれに触発されて、海のシルクロード、あるいはシルクロードの他のルートの世界遺産に登録しようという動きがいくつかの国や地域で生まれ、それに対する活動や取り組みも進められるよ

うになりました。こうした動きがあり、海のシルクロード沿いの文化遺産を対象に、その現状や保護、調査、研究への取り組み、さらには日本としての協力の可能性を調査するのは有意義であろうと考えたわけです。

その一方で、この国際協力調査の内容を検討する中で出てきた意見は、海のシルクロードにこだわる必要はないのではないかということでした。もっと広く地球全体を含めて、海を媒介とした人の交流、そして、それに関わる文化遺産を対象とすべきではないかという意見が多く出されました。また、海を通しての交易や交流を可能とした船や造船、あるいは航海術の発明、さらには、こうした船によって各地にもたらされた工芸品や技術、それを直接的に担った人たちも、同じように海の文化遺産に深く関係しているものと言えます。また、海に関する文化遺産というと、沈没船といった水中に残されている文化遺産を思い浮かべがちですが、それだけではなく、陸上にある港湾施設や港湾都市もまた海に関わる文化遺産と言えるのではないかという意見もございました。本日のシンポジウムは、こうした研究者の皆さんを取り込んで行われたものと言えます。

佐々木さんには沈没船の魅力について、お話をいただきました。沈没船の調査は船の構造や、その積み荷を知るための直接的な証拠であります。まさに海のタイムカプセルと言えるものだと思います。

それに続いて、木村さんに造船技術や航海術の

進歩についてお話をいただきました。海を通じた交流を支えた技術を、具体的な例をもとに、いわゆる海事考古学の観点からご紹介いただきました。

田村さんには、日本を含めたアジアの各地で発見されるガラスビーズ、その科学的な分析をもとに、その当時の世界のつながり、そして東西交易の実態をご紹介いただきました。ガラスビーズという具体的な例をきっかけに、さらに海の交流を通じて移動した物の動きが明らかにされていくと思います。

どちらかという物を対象としたご講演の後になりますが、四日市さんには、こうした交流や交易を実際に担った人について、ご紹介いただきました。前近代のユーラシアと海域アジアの東西交流を担っていたイスラーム商人、その活動の実態や、活躍の舞台の広さをご理解いただけたものと思います。

最後のご講演では、布野さんにアジア海域世界の港市についてお話しいただきました。港市という言葉はコンピューターではすぐに漢字に変換できないので、あまり一般的な言葉ではないようですが、この港市こそが海と陸をつなぐ接点であり、まさに海を通した人と物の交流の接点に関連する文化遺産が存在する場ということになります。

フォーラムは、石村さんに司会をお願いしました。このフォーラムにはコメンテーターとして、ギリシア、地中海を専門とする周藤さん、そして中南米を専門とする伊藤さんにご参加いただきました。このフォーラムでは、ご講演の事例として取り上げていただいたユーラシア大陸の南岸や東南岸を離れ、この海域と文化遺産というものを世界全体の視野に広げていただきました。海がつなぐヒトとモノ、あるいは海と文化遺産は、どこにでも存在しているものでありますし、共有可能なテーマであるということが分かりました。海は地球の70パーセントを占めています。私たちが住む陸地は30パーセントにしか過ぎません。私たちは陸にある証拠をもとに、人間の交流と接触を見がちですが、この広大な海から人と物の交流を見ると、これまで気付かなかったものが見えてくると思います。また、その人と物の交流によって生み出され、各地に残された文化遺産には、21世紀に

入り、大きな注目が寄せられるようになってきています。また、先ほどお話ししましたように、海のシルクロードの世界遺産という登録への活動も始まっています。

ここでスライドのGoogle Earth上で作成した地図をご覧ください（図1）。これは東アジア地域

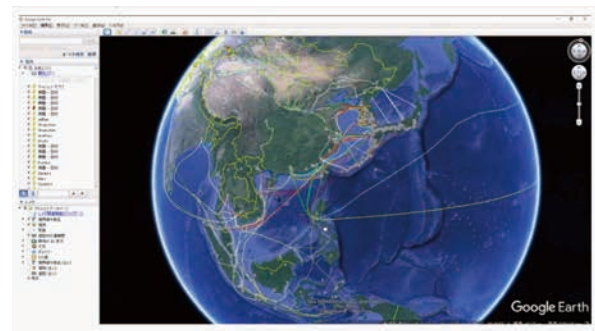


図1

の海の交流ネットワークを示したものです。イコモスから、将来のシルクロード世界遺産登録のために東アジア地域のベースマップを作成してほしいと依頼され、日本の研究者の皆さんの協力を得て作ったものです。この地図には、単に海路だけではなく、港湾都市から内陸に至る経路も示されています。これをご覧いただくと、アジア世界は陸路だけではなく、海路で結ばれていたこともお分かりいただけることと思います。周藤さん、木村さんからご指摘がありましたが、一つの海を囲む地域＝海域とヒト、そしてモノの交流を考えていく、あるいは、その保護に協力していく必要があることをご理解いただけるとと思います。

さて、このシンポジウムの目的の一つは、海に関わる文化遺産について皆さんにご紹介し、ご関心を持っていただくというものでした。それについては、これほど多くの方々にご参加いただいたことで、おおむね達成できたのではないかと感じています。それに加えて、これからの日本の国際協力、つまり海に関わる文化遺産の研究や保護の分野で、日本がどのような協力をしていくことが可能なのか。それを考えるきっかけになってほしいということも、このシンポジウムのもう一つの目的でありました。

ご覧いただいております地図にあるように、海はヒトとモノをつなぐ重要な舞台です。人間が、

この海へとこぎ出し、世界をつなげてきました。
その痕跡が文化遺産として世界各地に残されています。21世紀になり、グローバル化が進むこの世界に生きる私たちにとって、このシンポジウムが、この海へ乗り出した人たちが残してきた痕跡を研

究し、それを守るための活動を始める良いきっかけになればと思っております。長くなりましたが、これで閉会のごあいさつとさせていただきます。
ご清聴ありがとうございました。

令和３年度 文化遺産国際協力コンソーシアム シンポジウム
「海と文化遺産―海が繋ぐヒトとモノ―」

2022（令和４）年３月発行

発行：文化遺産国際協力コンソーシアム

〒110-8713 東京都台東区上野公園13-43

独立行政法人 国立文化財機構 東京文化財研究所内

Tel: 03-3823-4841 / Fax: 03-3823-4027

<https://www.jcic-heritage.jp/>

編集担当：藤井郁乃（文化遺産国際協力コンソーシアム事務局）

印刷：朝陽堂印刷株式会社

©令和３年度シンポジウム発表者/文化遺産国際協力コンソーシアム

*個人的な利用を目的として印字・保存等、その他著作権法により認められる場合を除き、著作物等の事前の許諾なしに、複製、公衆送信、改変、頒布、他のウェブサイトに掲載する等の行為は著作権法により禁止されています。



JCIC-Heritage