

『水中遺跡保護の在り方について』

－ 資 料 編 2 －

平成30年3月30日

水中遺跡調査検討委員会

文 化 庁

例 言

1. 本報告は、平成29年10月31日に水中遺跡調査検討委員会・文化庁が公表した報告『水中遺跡保護の在り方について』の【資料編】の追加資料【資料編2】である。

2. 本報告は、以下の資料によって構成される。

資料8 平成29年8月14日付 29財記令第58号各都道府県教育委員会埋蔵文化財保護主幹課宛 文化庁文化財部記念物課長依頼「漂流・漂着・難破等の海事記録に関する文献調査について」により収集した海難記録（明治時代末まで）を、「都道府県別海難記録」としてまとめたもの。

資料9 平成28年度第2回 埋蔵文化財担当職員等講習会（平成29年2月1日） 小野正敏（国立歴史民俗博物館名誉教授）「水中遺跡の可能性―豊かな歴史像を目指して―」の講演記録。

3. 資料8については、全国の地方公共団体の関係者にご協力いただき 5,598 件の海難記録を収集することができた。心から感謝申し上げたい。

なお、海難記録が認められなかった、栃木県・群馬県・埼玉県・山梨県・長野県・奈良県については、「都道府県別海難記録」に記載がない。

また、今回の資料は都道府県を通じて回答のあった自治体史等の記載データの集積であり、すべての海難記録を網羅してはいないことを申し添える。

目 次

8	海難記録の集成と整理	1
(1)	平成29年8月14日付 29財記念第58号各都道府県教育委員会埋蔵文化財保護主幹課宛 文化庁文化財部記念物課長依頼「漂流・漂着・難破等の海事記録に関する文献調査について」	
(2)	海難記録：年代/都道府県別 一覧表 ○この一覧表は、(1)で依頼した文献調査によって得られた海難記録件数を、年代と都道府県別に分類したものである。	
(3)	都道府県別海難記録 ○ここでは、(1)で依頼した文献調査によって得られた海難記録を、「基本情報」「海難記録の時代・船舶種類・船籍」「特記事項」の3項目に基づき整理したものである。 ○「海難記録の時代・船舶種類・船籍」の円グラフの数値は、上は件数を、下は割合(%)を示す。	
9	小野正敏「水中遺跡の可能性—豊かな歴史像を目指して—」	51
	平成28年度第2回 埋蔵文化財担当職員等講習会講演記録（平成29年2月1日）	

資料 8

海難記録の集成と整理

8 海難記録の集成と整理

- (1) 漂流・漂着・難破等の海事記録に関する文献調査について
(依頼)
- (2) 海難記録 : 年代/都道府県別 一覧表
- (3) 都道府県別海難記録

(1) 漂流・漂着・難破等の海事記録に関する文献調査について（依頼）

29財記念第58号
平成29年8月14日

各都道府県教育委員会
埋蔵文化財保護主幹課長 殿

文化庁文化財部記念物課長
大 西 啓 介

(印影印刷)

漂流・漂着・難破等の海事記録に関する文献調査について（依頼）

文化庁では、平成25年3月に水中遺跡調査検討委員会を設置して、日本における水中遺跡の保護の在り方について検討中であり、平成29年度の上半期末を目処に最終報告を公表する予定です。

ついては、今後水中遺跡の保護を進める上で、もっとも基礎的な情報となる、標記の調査を下記により実施しますので、御理解・御協力のほどよろしくお願いします。

記

1. 目的 文献資料に記載された漂流・漂着・難破等の海事記録を収集・把握して、今後の水中遺跡保護に関する取組の基礎資料とする。

2. 方法 都道府県史及び市町村史等に記載された漂流・漂着・難破等の海事記録を、別紙凡例に従い記載する。

*様式については担当（川畑）宛に空メールを送信していただくと、入力用データを添付して返信します。

*様式を管内市町村に展開し、各都道府県で取りまとめの上、回答願います。

*該当資料がない場合は「なし」で御回答ください。

3. 締切 平成29年12月末日

[担当]

文化庁文化財部記念物課 埋蔵文化財部門
水ノ江・川畑

電 話 (03) 5253-4111 (内線: 2879)

メー ル kawahata-jun@mext.go.jp

海事記録一覧(都道府県用)

都道府県名【 】 編集者【 】 市町村数【 】 市町村史数【 】 記載市町村史数【 】

番号	年号	西暦年月	場 所	内 容(座礁・沈没・漂着など)	出 典	特記(船籍・生存者・原因・上陸など)
例1	延宝6年	1677.1	現南越前町	河野上ノ浜今泉源二郎船難破	『河野村誌』	
例2	文化15年	1818	現京丹後市網野町小浜	前年冬小浜村に唐人の死骸漂着、代官所に唐船来着	『網野町史』下巻 p615	死骸・船とも長崎に移送
例3	明治20年	1890.9	現串本町檜野「船甲羅」	トルコ軍船・台風による座礁・沈没	『檜野崎灯台・官舎及びエルトゥールル号に関する調査研究報告』2013	オスマントルコ・エルトゥールル号・横浜出航、69名生存
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

海事記録一覧(市町村用)

市町村名【 】 記入者【 】 市町村数【 】 市町村史数【 】 記載市町村史数【 】

番号	年号	西暦年月	場 所	内 容(座礁・沈没・漂着など)	出 典	特記(船籍・生存者・原因・上陸など)
例1	延宝6年	1677.1	現南越前町	河野上ノ浜今泉源二郎船難破	『河野村誌』	
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

(2) 海難記録:年代/都道府県別 一覧表

	合計	11世紀 以前	15世紀 以前	16世紀	17世紀	18世紀	～1868年	明治 時代	不明
1北海道	178	0	1	1	5	20	59	91	1
2.青森県	240	4	0	0	52	92	59	32	1
3.岩手県	153	2	1	0	14	46	39	46	5
4.宮城県	32	0	0	0	3	16	11	2	0
5.秋田県	40	0	0	0	8	14	10	8	0
6.山形県	118	0	2	1	7	24	66	18	0
7.福島県	3	0	0	0	0	1	0	2	0
8.茨城県	183	0	1	0	71	54	54	2	1
9.栃木県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10.群馬県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11.埼玉県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12.千葉県	40	1	0	0	3	6	13	16	1
13.東京都	219	0	6	1	7	39	144	21	1
14.神奈川県	99	0	0	0	21	12	47	15	4
15.新潟県	637	0	1	0	23	249	307	57	0
16.富山県	43	0	0	0	1	3	14	25	0
17.石川県	111	4	0	0	9	16	54	24	4
18.福井県	225	0	4	0	30	56	71	8	56
19.山梨県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.長野県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21.岐阜県	7	0	0	1	1	0	3	1	1
22.静岡県	443	0	1	2	16	85	277	61	1
23.愛知県	322	0	0	0	58	85	150	25	4
24.三重県	222	0	1	0	12	60	134	11	4
25.滋賀県	18	0	0	0	1	10	5	2	0
26.京都府	25	1	2	0	1	7	13	1	0
27.大阪府	6	0	1	0	0	1	4	0	0
28.兵庫県	60	2	4	0	1	13	27	3	10
29.奈良県	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30.和歌山県	158	0	0	0	5	48	89	15	1
31.鳥取県	33	0	0	0	2	12	18	1	0
32.島根県	106	4	2	0	5	35	57	1	2
33.岡山県	13	2	0	0	0	2	4	4	1
34.広島県	38	0	1	0	0	9	14	10	4
35.山口県	235	1	0	0	21	58	122	27	6
36.徳島県	10	0	0	0	0	1	7	1	1
37.香川県	88	0	0	0	2	30	53	3	0
38.愛媛県	117	0	0	0	3	26	79	8	1
39.高知県	40	0	0	0	8	19	11	0	2
40.福岡県	272	1	2	2	29	115	44	50	29
41.佐賀県	11	0	2	0	1	1	6	1	0
42.長崎県	359	5	2	0	54	166	92	30	10
43.熊本県	56	4	0	3	4	11	28	6	0
44.大分県	30	0	1	2	6	5	12	3	1
45.宮崎県	137	1	0	1	16	31	79	9	0
46.鹿児島県	276	5	3	10	19	85	144	5	5
47.沖縄県	195	0	0	1	19	97	53	20	5
合計	5,598	37	38	25	538	1,660	2,473	665	162

海に面していない県

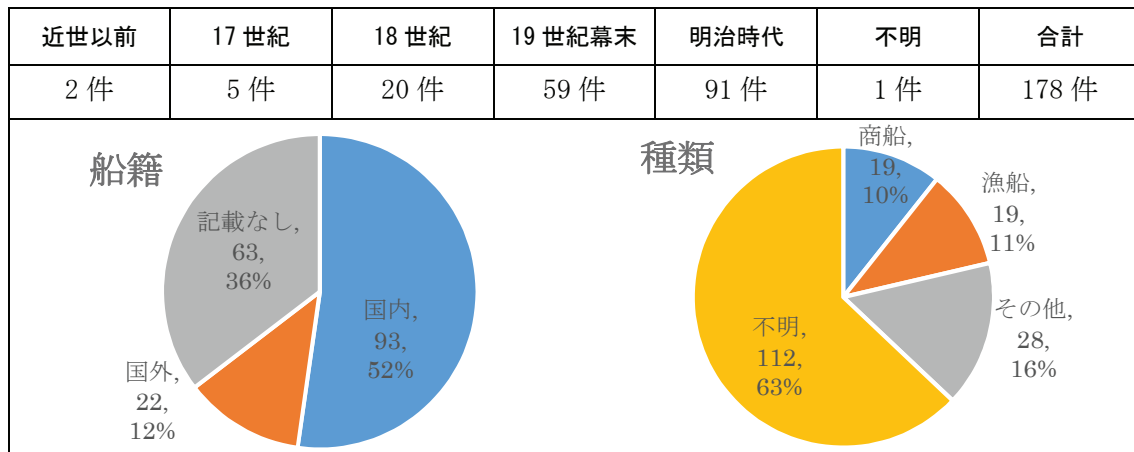
(3) 都道府県別海難記録

北海道

基本情報

市町村数	82／179（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	4,454 km
海難記録件数	178 件（沈没 33 件）
参照史料数	57 点（自治体史 38 図書 12 史料 7）
自治体史	『新北海道史』『松前町史：年表』『上ノ国村史』『続上ノ国村史』『江差町史』『瀬棚町史』『奥尻町史：年表』『神恵内村年表』『余市町史』『林家古文書』『厚田村史』『浜益村史』『石狩町誌』『豊富町史』『枝幸町史』『利尻町史：通史編』『利尻富士町史』『紋別町史』『新紋別市史』『新修紋別市史』『福島町史』『知内町史』『木古内町郷土誌』『上磯町史』『函館開運史』『楳法華村史』『恵山町史』『函館市史：通説編』『戸井町史』『南茅部町史』『新撰北海道史』『登別町史』『厚真村史』『増補改訂静内町史』『追補三石町史』『厚岸町史』『羅臼町史』『新厚岸町史』
図 書	『エトロフ島：作られた国境』『「弁財船」と厚田村』『えりも昔語り記録集「潮風とともに」』『えりも岬のあしあと』『図説帯広・十勝の歴史』『塩尻』『厚岸の史実』『石狩百話』『いしかり暦第7号』『軍艦武蔵枝幸沖座礁顛末』『道南の海の碑』『厚岸の史実』
史 料	『御書上 上之国「能登屋笹浪家文書」』『諸官省往復留 式』『小樽新聞』『北海道新聞』『宮歌村文書』『松前浦証文並海難聞取書』『難破船書類』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

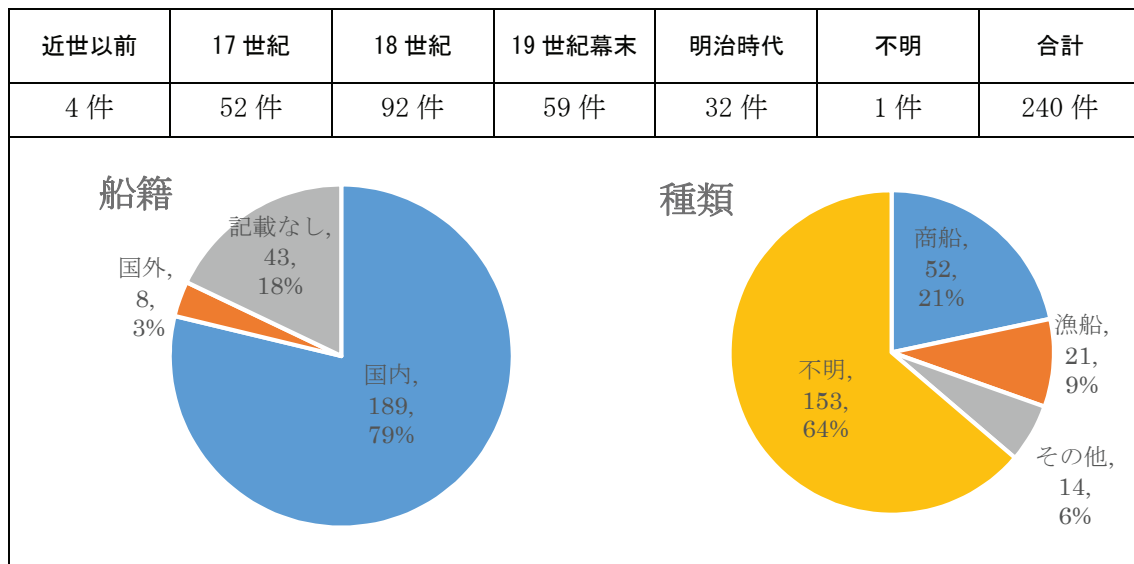
時 代	近世以前の海難記録や伝承がある。
場 所	他県から北海道への漂流の記録があり、道南に多少集中する。
種 類	商船・漁船の記載もあるが、不明（記載なし）の記録が多い。
船 籍	ロシア・オランダ・オーストラリアなど国外の船の海難記録が多い。
備 考	特になし。

青森県

基本情報

市町村数	22／40（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	797 km
海難記録件数	240 件（沈没 12 件）
参照史料数	11 点（自治体史 10 図書 1 史料 0）
自治体史	『新編 八戸市史 通史編Ⅱ』 『むつ市史：近世編』 『川内町史』 『車力村史』 『鰺ヶ沢町史』 『深浦町史年表』 『小泊村史』 『野辺地町史：通説編』 『東通村史』 『佐井村誌』
図 書	『米国帆船チェスボロー号』
史 料	なし。

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

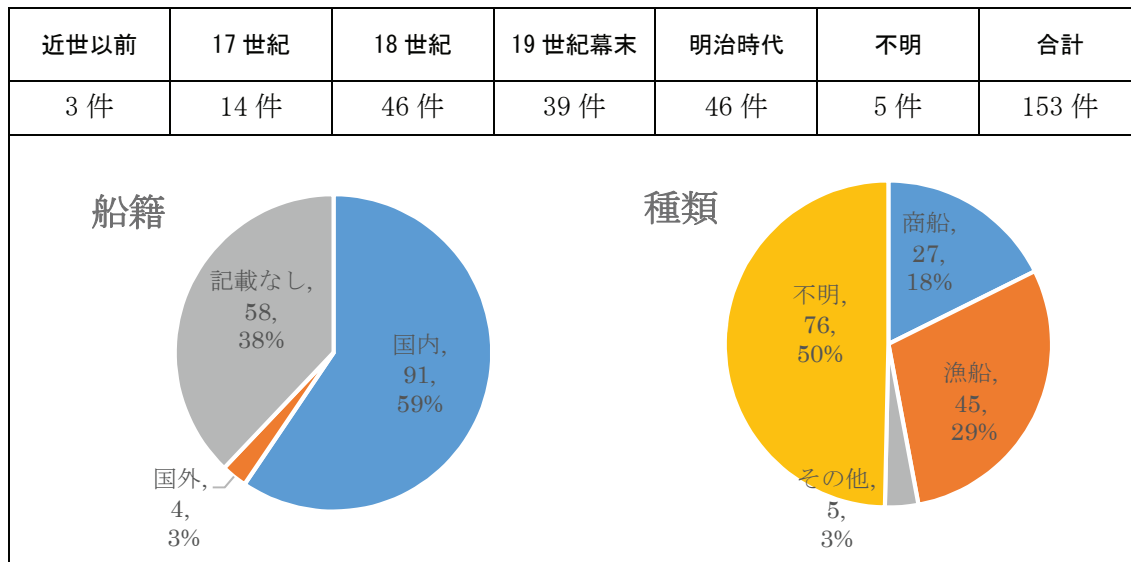
時 代	6 世紀など古い時代の記録もある。
場 所	青森市周辺と日本海側で記録の 9 割を占めており、太平洋側には記録がない。
種 類	記載のない記録も多いが、内容的に多くは商船であると考えられる。
船 籍	県内の船の記録が多く残る。渤海やアイヌなど広範囲の交流が伺える。
備 考	特になし。

岩手県

基本情報

市町村数	12／33（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	710 km
海難記録件数	153 件（沈没 2 件）
参照史料数	17 点（自治体史 12 図書 2 史料 3）
自治体史	『岩手県史』 『水沢市史』 『江刺市史』 『前沢町史』 『種市町史：史料編』 『久慈市史』 『たのはた風土記』 『陸前高田市史』 『山田町史』 『釜石市誌 年表：史料編』 『大船渡市史：通史編』 『三陸町史：歴史編』
図 書	『釜石の石碑』 『日本後記』
史 料	『内史略』 『熊野神社（末崎町中森）社伝』 『溺死諸霊塔（末崎町山岸）』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

時 代	各時代に同様の件数の海難記録がある。
場 所	特になし。
種 類	他県に比べて漁船など地元民に関する記録が多数ある。
船 籍	県内の船の記録が多いが、他県からの遭難商船の記録もある。
備 考	地震による津波や洪水による被害を受けた船の記録も多数ある。

宮城県

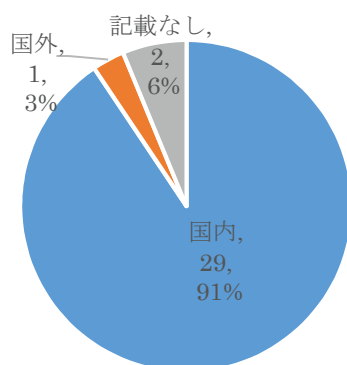
基本情報

市町村数	16／35（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	827 km
海難記録件数	32 件（沈没 4 件）
参照史料数	17 点（自治体史 9 図書 0 史料 8）
自治体史	『白石市史』『小牛田町史』『亘理町史』『登米郡史』『登米町史』『豊里町史』『気仙沼町誌』『石巻の歴史』『増補改訂版 鳴瀬町誌』
図 書	なし。
史 料	『陸前唐桑の史料』『東藩史稿』『長命寺碑』『光明寺史料』『宝暦漂物語（蜂谷致元）』『海蔵寺史料』『松岩寺史料』『観音丸呂宋国漂流記（大槻清崇）』

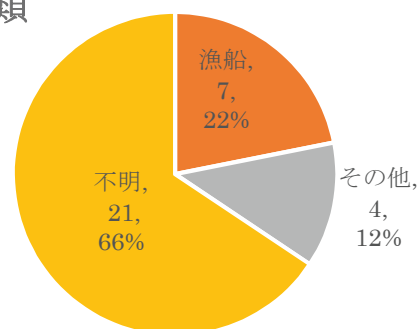
海難記録の時代・船舶種類・船籍

近世以前	17 世紀	18 世紀	19 世紀幕末	明治時代	不明	合計
0 件	3 件	16 件	11 件	2 件	0 件	32 件

船籍



種類



特記事項

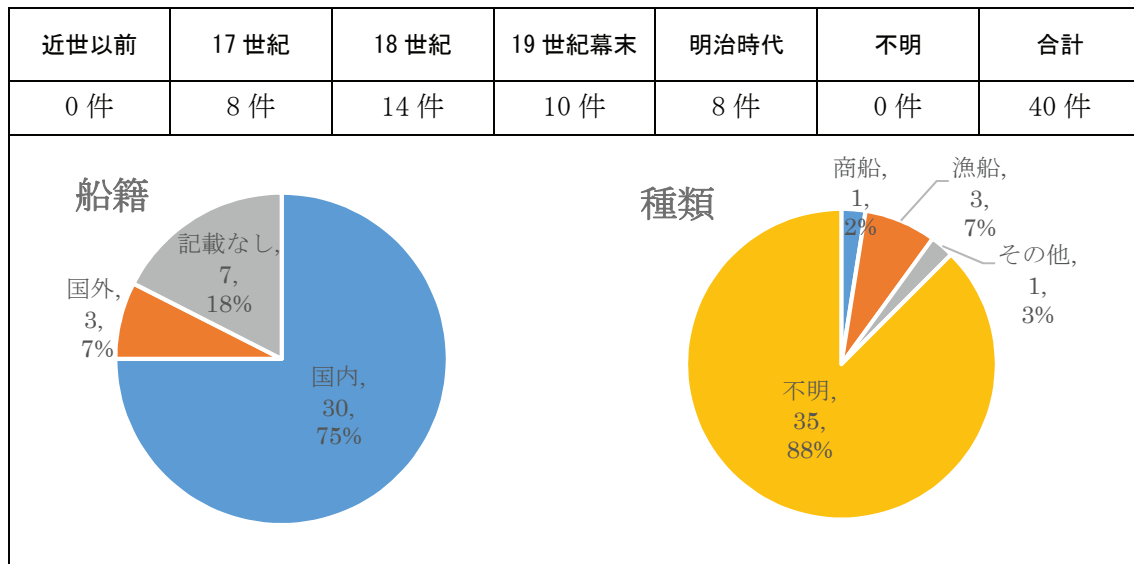
時 代	特になし。
場 所	国外への漂流が多く、他県にも宮城県からの漂流の記録がある。
種 類	船の種類の記事は少ないが、内容的に商船と考えられる。
船 籍	国外の船は中国船の漂流が 1 件のみある。
備 考	津波の被害に関する記述は海難として記録されていない。

秋田県

基本情報

市町村数	8／25（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	264 km
海難記録件数	40 件（沈没 0 件）
参照史料数	9 点（自治体史 5 図書 2 史料 2）
自治体史	『秋田市史』『下浜郷土史』『本荘市史：史料編』『象潟町史』『金浦町史』
図 書	『男鹿地域史研究ノート』『男鹿半島研究』
史 料	『佐竹文庫 英国代理公使礼状』『秋田沿革史大成』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

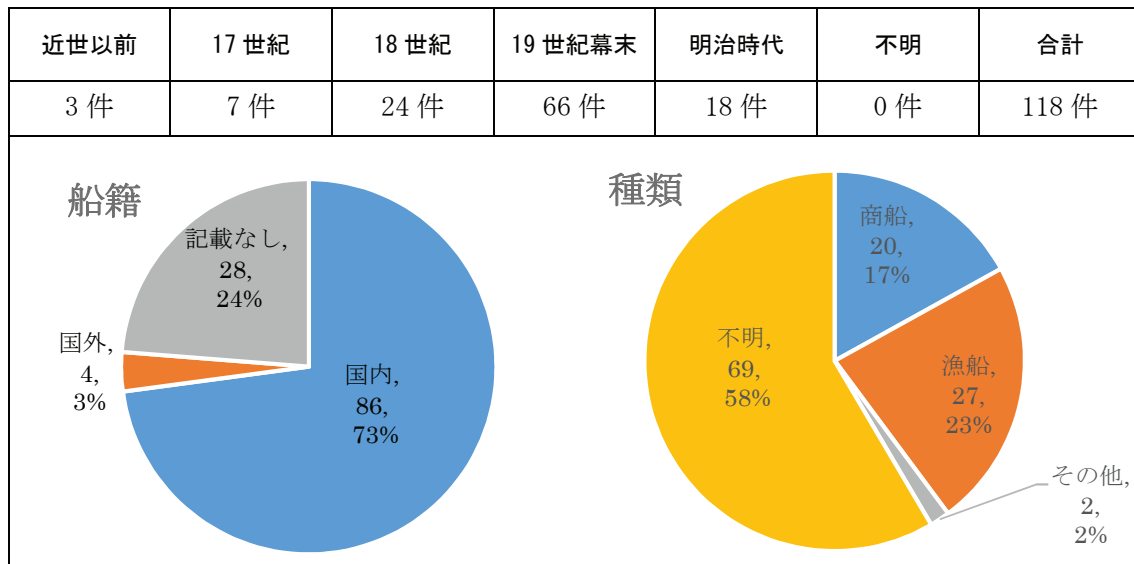
時 代	特になし。
場 所	北前船の寄港地としては土崎港があるが、港内の海難記録は少ない。
種 類	船の種類の記事は少ないが、内容的に商船と考えられる。
船 籍	県外の船の記録が多い。イギリスやロシアの船も立ち寄る。
備 考	県内の船の海難記録は少ない。

山形県

基本情報

市町村数	3／35（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	134 km
海難記録件数	118 件（沈没 8 件）
参照史料数	11 点（自治体史 9 図書 0 史料 2）
自治体史	『新編庄内史年表』 『青塚誌』 『改訂遊佐町史年表』 『遊佐町史』 『酒田市史年表改訂版』 『酒田市合併村史』 『温海町史』 『宮海の歴史』 『湯野浜の歴史』
図 書	なし。
史 料	『豊浦地域史史料』 『遊佐郷十里塚村御用留帳』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

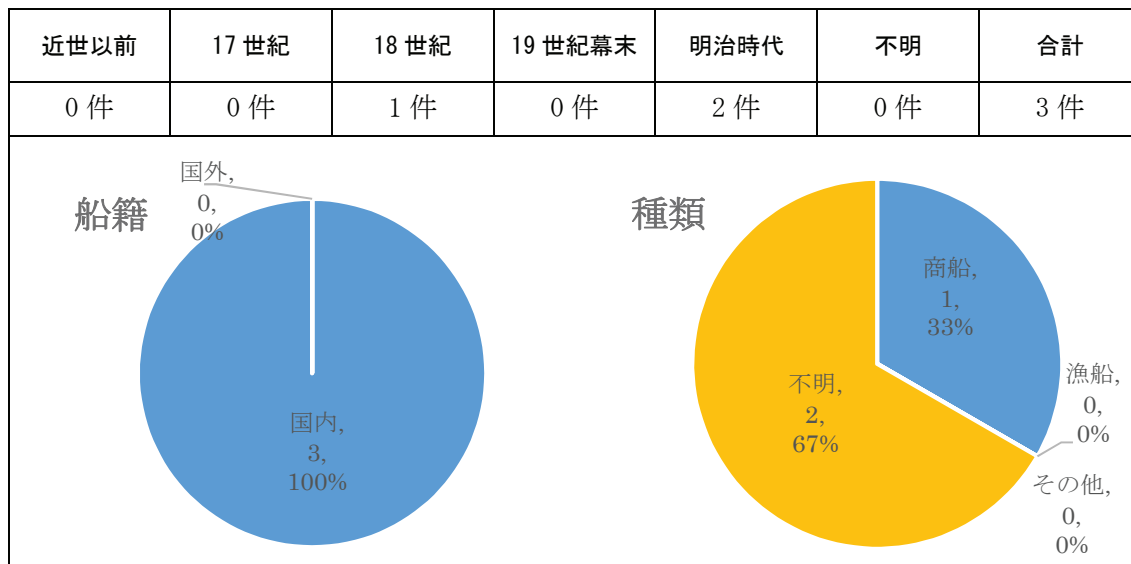
時 代	幕末に記録が集中し、明治時代に入ると記録の件数は減る。
場 所	特になし。
種 類	商船だけでなく漁船の海難記録も多数ある。
船 籍	海難は内容的に北前船と考えられる船が多い。
備 考	特になし。

福島県

基本情報

市町村数	10／59（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	166 km
海難記録件数	3 件（沈没 1 件）
参照史料数	2 点（自治体史 0 図書 0 史料 2）
自治体史	なし。
図 書	なし。
史 料	『浦役場難破船及其ノ諸費（福島県庁文書）』 『武左衛門漂流記』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

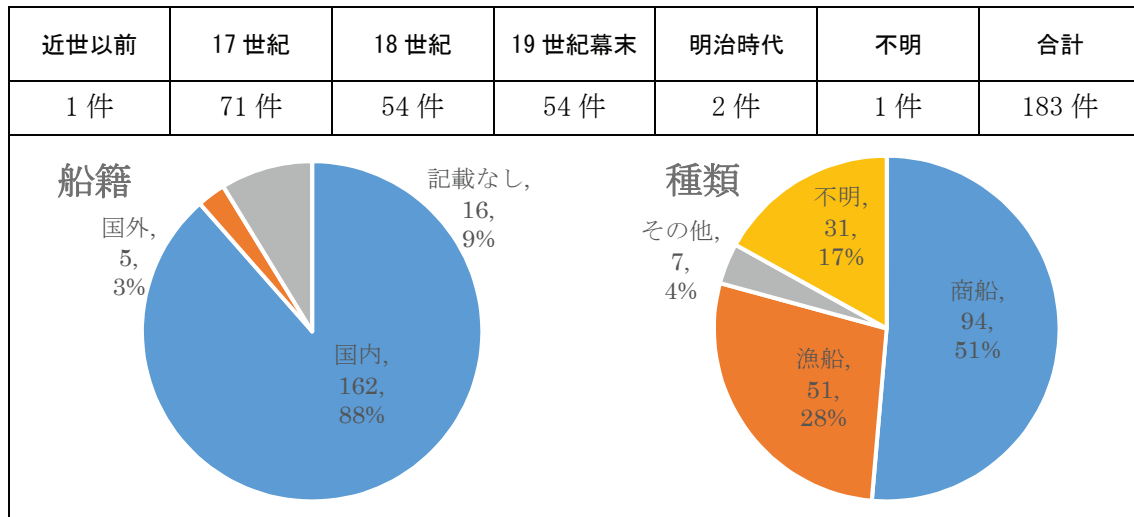
時 代	特になし。
場 所	年貢米の積出港として小名浜港があるが、港内の海難記録は少ない。
種 類	商船は 1 件のみ。
船 籍	県内は 1 件のみ。
備 考	宝暦年間に大風で漂流した船が中国船に救助され、上海～長崎経由で帰国した記録がある。津波に関連した艱難記録はない。

茨城県

基本情報

市町村数	9/44（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	193 km
海難記録件数	183 件（沈没 2 件）
参照史料数	34 点（自治体史 14 図書 3 史料 17）
自治体史	『那珂湊市史』『新編常陸国誌』『大槌町史』『大槌町漁業史』『北茨城市史』『大野村史』『新修 日立市史 上巻』『高萩市史』『波崎町史』『続水戸紀年』『茨城県史料 近世政治編』『村の歴史と群像』『鹿島神宮と町方百二十年の歩み』『出島村史』
図 書	『銚子付近海難概説』『増補水戸の文籍』『大洗磯前神社本縁』
史 料	『異国船東海漂流聞書』『茨城毎日新報』『大内家文書「破船御用留」,「御達之簾々手控村法私用之留」,「御用向手控覚」,「御達簾々并村法私用之手控留」』『大槌支配記録』『菊池家文書（北茨城市史別巻 9 所）』『大窪池屋「弘化四年難船記」』『南部藩雑書』『難船荷物に付証文』『波崎町史料』『松岡藩文書「松岡御郡方御用留類聚書抜」』『武井村名主重兵衛記録』『桜井家文書「御用留」』『白土家文書「諸書上」』『難破船記録（上）』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

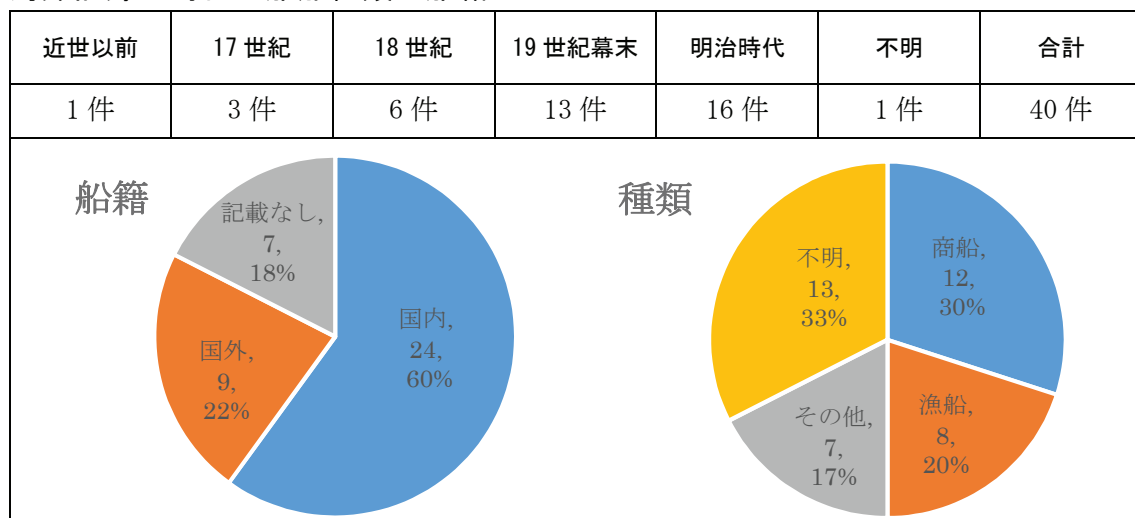
時 代	特になし。
場 所	大洗町周辺に多くの記録がある。
種 類	漁船の割合が他県に比べて多い。
船 籍	県外の船では東北の廻船が多いが、紀伊・日向の船の海難記録もある。
備 考	津波による海難記録がある。

千葉県

基本情報

市町村数	27／54（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	534 km
海難記録件数	40 件（沈没 6 件）
参照史料数	28 点（自治体史 21 図書 2 史料 5）
自治体史	『千葉県の歴史 通史編』『本宮町史：通史編』『市原郡史』『習志野市史：通史編，史料編』『柏市史：近世編』『銚子市史』『銚子漁港整備史』『飯岡町史』『一宮町史』『勝浦市史要約版』『青函連絡船 50 年史』『沼南風土記』『御宿町誌』『鴨川市史：通史編，史料編』『天津小湊の歴史：上巻』『江見のあゆみ』『千倉町史』『ふるさと富山』『富津市史史料集 2』『富津の漁業史』『袖ヶ浦町史：通史編』
図 書	『黒船前夜の出会い―捕鯨船長クーバーの来航』『イタリア使節の幕末見聞記』
史 料	『福島県二本松市遠藤家文書』『防衛研究所資料等』『古事記』『日本書紀』『千葉懸史料近代編』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

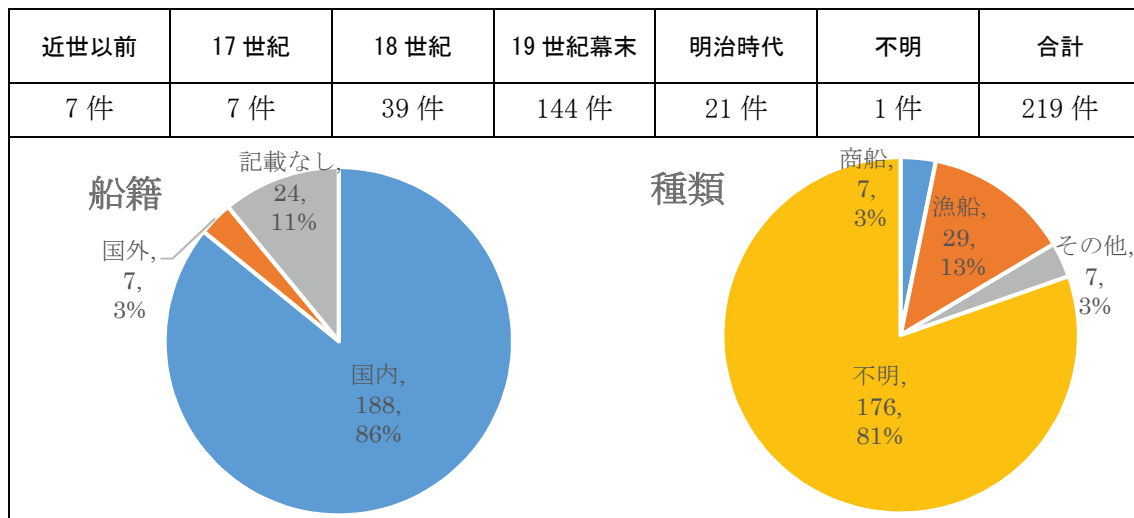
時 代	他県と異なり、明治時代に入ると海難記録の件数が増加する。
場 所	海難記録は広く県内全域にある。
種 類	幕末に軍艦の座礁や沈没の記録が数例ある。
船 籍	アメリカやヨーロッパの船の座礁が記録として多い。
備 考	軍事関連や国外の船、または大規模な海難記録がある。

東京都

基本情報

市町村数	16／39（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	762 km
海難記録件数	219 件（沈没 19 件）
参照史料数	16 点（自治体史 10 図書 1 史料 5）
自治体史	『青ヶ島の生活と文化』 『青ヶ島島史』 『小笠原島ゆかりの人々』 『御蔵島島史』 『神津島村史』 『新島村史：資料編』 『八丈島誌』 『八丈島、小島、青ヶ島年代記』 『三宅島史』 『利島村史』
図 書	『鳥島漂着物語』
史 料	『梅田新一家所蔵文書 19, 20』 『郷土資料館所蔵文書（複数史料）』 『日本宝島探検』 『毎日新聞』 『長久寺所蔵「寺院大史料」』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

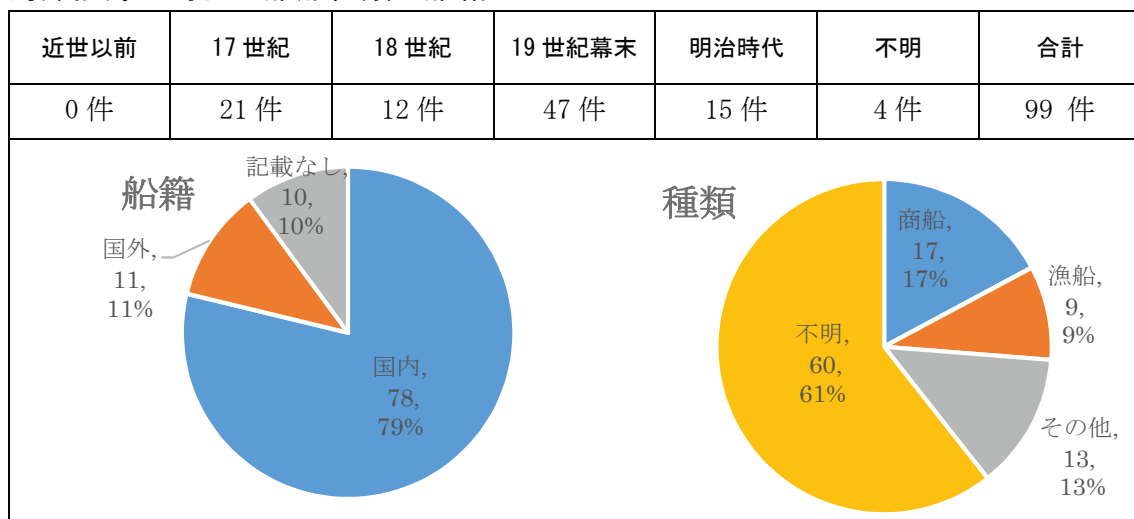
時 代	幕末に記録が集中する。
場 所	記録の多くは小笠原諸島などへの漂着。東京湾内の記録は少ない。
種 類	詳細不明の船の多くは内容的に商船と考えられる。
船 籍	静岡県沖など太平洋沿岸部での海難記録がある。中国船も漂着している。
備 考	地域的に幕末に国外の船の事例が多い。

神奈川県

基本情報

市町村数	14／33（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	428 km
海難記録件数	99 件（沈没 7 件）
参照史料数	38 点（自治体史 17 図書 5 史料 16）
自治体史	『鎌倉市史』 『鎌倉市史：通史編』 『横須賀市史年表』 『図説鎌倉年表』 『真鶴町史：資料編』 『逗子市史：資料編』 『神奈川県史』 『横浜市史：資料編』 『平塚市史：資料編』 『茅ヶ崎市史』 『茅ヶ崎市史資料所在目録』 『二宮町史：資料編』 『厚木市史：資料編』 『大磯町史』 『小田原市史』 『藤沢市史：資料編』 『湯河原町史：通史編』
図 書	『鎌倉震災史』 『新編鎌倉震災志』 『NHK歴史ドキュメント』 『三浦古文化第3号』 『専漁の村』
史 料	『吾妻鏡』 『海道記』 『相州三浦郡秋谷村(若命家)文書』 『草柳博家文書』 『高橋磐家文書』 『高橋雄二家文書』 『宮崎家文書』 『神武寺史料』 『基熙公記』 『祐之地震道記』 『内藤家文書』 『巷街贅説』 『村木家文書』 『相州三浦郡東浦賀村(石井三郎兵衛家)文書』 『稲村ヶ崎碑』 『金地日録』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

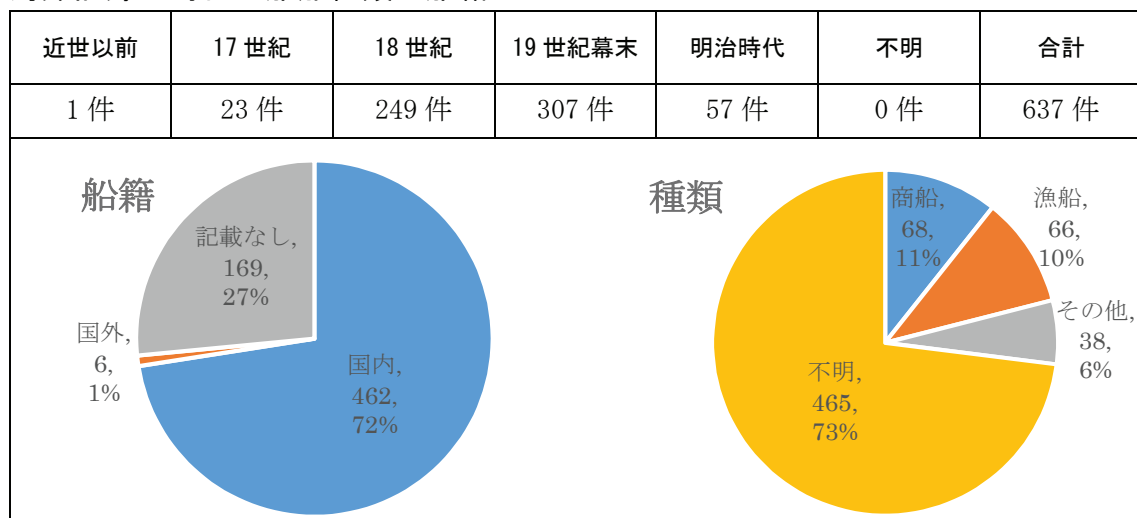
時 代	幕末にヨーロッパの船の記録が増えるが、明治時代以降は減少する。
場 所	海に面した市町すべてに海難記録がある。
種 類	商船や軍船などの記録が多く、漁船の記録は少ない。
船 籍	江戸へ向かう諸藩の船の海難記録が多数ある。
備 考	国外の船の海難に対し複数の記録が残るが、同じ船でも船名など詳細が異なる場合がある。

新潟県

基本情報

市町村数	11／30（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	634 km
海難記録件数	637 件（沈没 11 件）
参照史料数	35 点（自治体史 24 図書 4 史料 7）
自治体史	『寺泊町史：資料編』『寺泊町史あれこれ』『出雲崎編年史』『出雲崎町史：通史編』『出雲崎町史：資料編』『佐渡年代記』『佐渡国略記』『柏崎市史資料集』『村上市史：資料編』『村上市史：通史編』『新潟県史：資料編』『新潟市史：通史編』『中条町史：通史編』『中条町史：資料編』『糸魚川市史資料集』『糸魚川市史』『佐渡相川の歴史』『両津市誌：資料編』『聖籠町史：通史編』『能生町史』『新発田市史』『名立町史』『佐渡 岩首村史』『紫雲寺町誌』
図 書	『寺泊町史研究』『かみくひむし』『郷土新潟』『佐渡郷土文化』
史 料	『吾妻鏡』『佐渡風土記』『新発田藩年代記』『新潟新聞』『名立小泊「小林瀬左衛門文書」』『柏崎日記』『佐渡近世・近代史料集』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

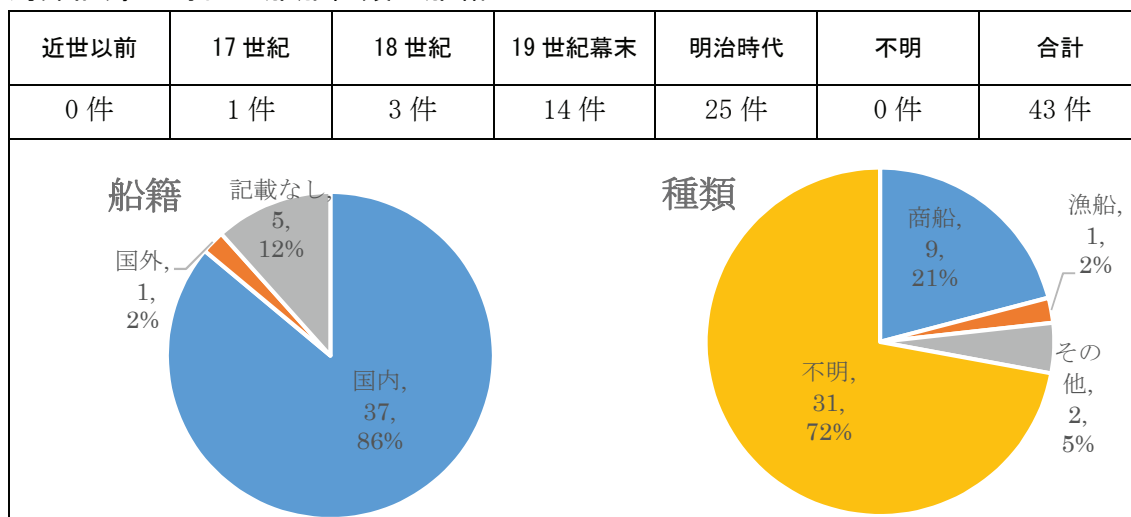
時 代	海難記録は多いが、18 世紀から特に急増する。
場 所	佐渡・出雲崎など北前船寄港地での海難記録が多数ある。
種 類	商船・漁船とも同等の記録がある。
船 籍	船籍が示されていない事例は、県内の船の可能性が高い。
備 考	全国でもっとも海難記録が多い。新潟県が海の難所であったこと以上に、史料の残りがよく、また、海難記録が整理されていたことに起因する。

富山県

基本情報

市町村数	9／15（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	147 km
海難記録件数	43 件（沈没 16 件）
参照史料数	5 点（自治体史 4 図書 1 史料 0）
自治体史	『富山県史：通史編』 『伏木港史』 『新湊市史』 『黒部市史』
図 書	『越中伏木湊と海商百家』
史 料	なし。

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

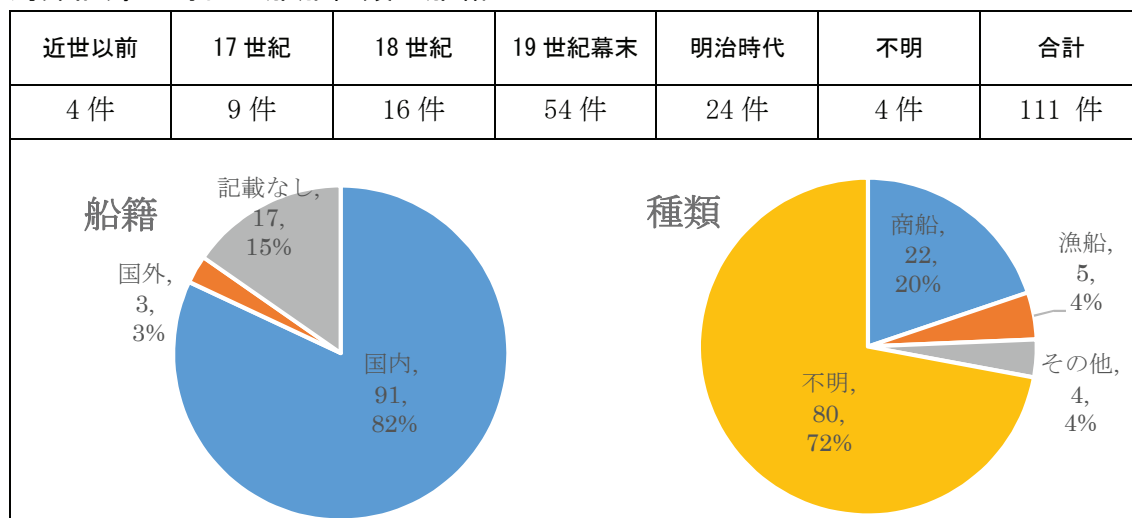
時 代	半数以上が明治時代の記録である。
場 所	県外への漂流の記録も残る。シベリアや北海道への漂流の記録もある。
種 類	漁船の海難記録はあまり残されていない。
船 籍	遠くは広島県の船の漂着記録がある。
備 考	富山湾内での海難記録は少ない。

石川県

基本情報

市町村数	15／19（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	584 km
海難記録件数	111 件（沈没 10 件）
参照史料数	26 点（自治体史 20 図書 3 史料 3）
自治体史	『客人の湊 福浦の歴史』 『新修小松市史:資料編』 『新修門前町史:資料編』 『金沢市史:資料編』 『新修七尾市史』 『羽咋市史』 『珠洲市史』 『内浦町史』 『本吉の歴史』 『加賀市史』 『富来町史:資料編』 『安宅新町史』 『橋立町史』 『湊村の歴史』 『内灘町史』 『押水町史』 『図説 押水の歴史』 『一ノ宮の 歴史』 『相川新町史』 『千里浜のれきし』
図 書	『北前船を語る』 『すずろ物語』 『海商三代』
史 料	『日本後記』 『日本三代実録』 『館家文書目録』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

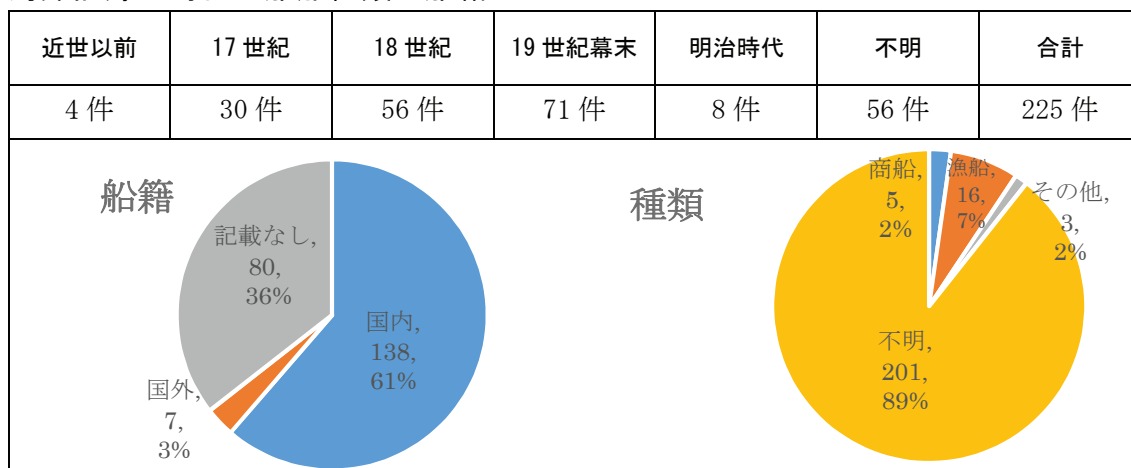
時 代	渤海使などの古代の漂着と、北前船の近世の海難記録が多数ある。
場 所	県内に広く海難記録がある。北海道や青森県などへの漂流の記録もある。
種 類	内容的に商船が多いと考えられる。
船 籍	北前船のためか県内外の船による海難記録が多い。国外の船は渤海が 3 例ある。
備 考	県外への漂流の記録が特に良く残されている。山口県や高知県への漂流もあるが、多くは石川県以北に漂流している。

福井県

基本情報

市町村数	11／17（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	415 km
海難記録件数	225 件（沈没 2 件）
参照史料数	18 点（自治体史 12 図書 3 史料 3）
自治体史	『越前町史』 『みくに今昔あれこれ その二』 『高浜町誌』 『小浜市史：通史編』 『金津町：吉崎の郷土誌』 『鷹巣村誌』 『新修福井市史』 『福井市史』 『越廼村誌』 『敦賀市史：史料編』 『三国町百年史』 『河野村誌』
図 書	『北前船と越前・若狭』 『泊の歴史 韓国船遭難救護の記録』 『福井県古文書所在調査報告書』
史 料	『敦賀市史料目録』 『福井県文書館資料目録』 『宿区有文書』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

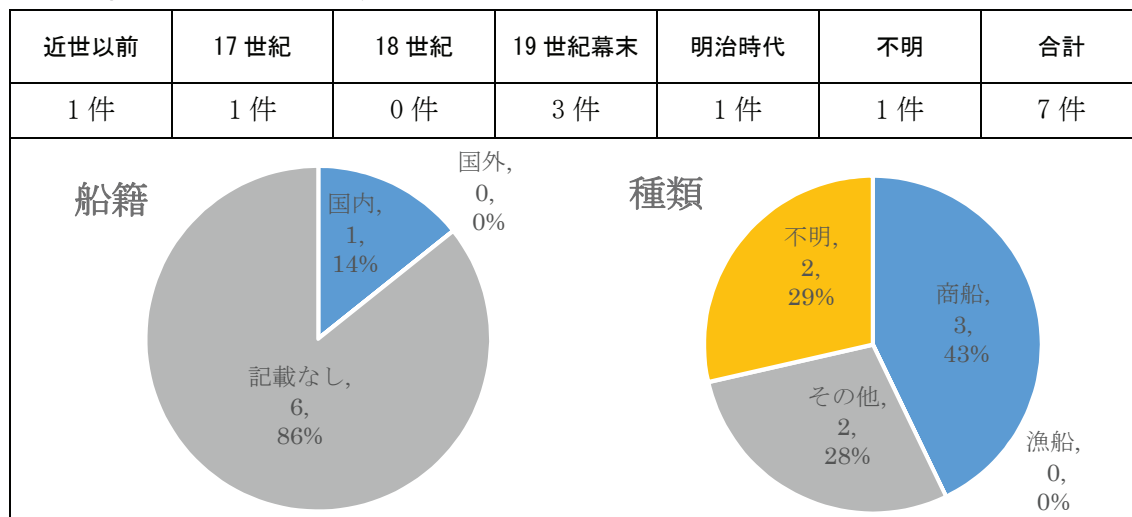
時 代	中世から明治時代まで幅広い年代の海難記録がある。
場 所	県外への漂流が史料として残っている。海流の影響か北方への漂流が多い。
種 類	漁船の記録もある。
船 籍	特になし。
備 考	中世の南蛮船の記録もある。

岐阜県

基本情報

市町村数	0/42（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	0 km
海難記録件数	7 件（沈没 2 件）
参照史料数	6 点（自治体史 3 図書 0 史料 3）
自治体史	『海津町史』 『川島町史:通史編』 『各務原市史』
図 書	なし。
史 料	大垣市立図書館『郷土資料目録』 『岐阜日日新聞』 『西浦家文書目録』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

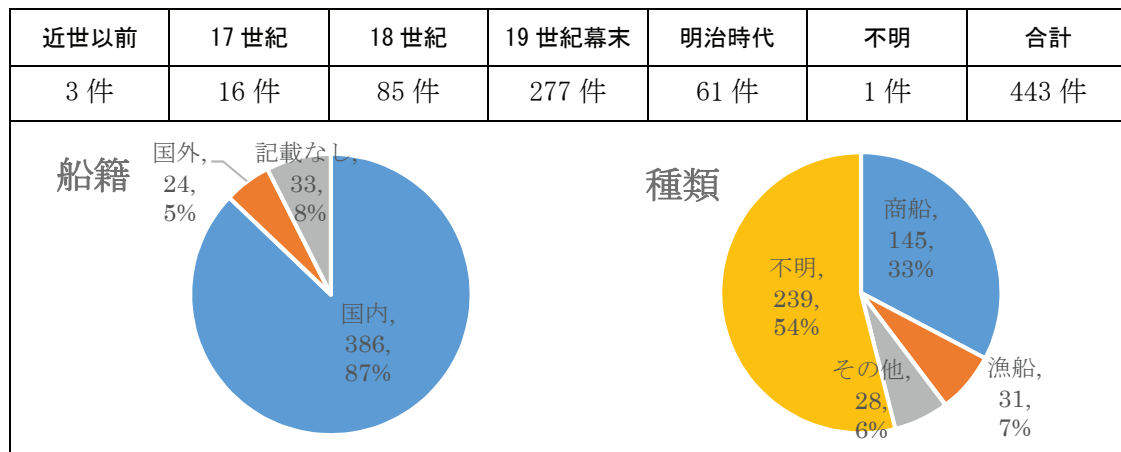
時 代	特になし。
場 所	特になし。
種 類	特になし。
船 籍	特になし。
備 考	揖斐川など河川での水難記録や、藩が経営する廻船などの遭難記録が多数ある。

静岡県

基本情報

市町村数	22/35（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	518 km
海難記録件数	443 件（沈没 23 件）
参照史料数	89 点（自治体史 38 図書 7 史料 44）
自治体史	『安良里村史』『伊東漁業史』『下田市史』『海を守る聖火』『海鳴り』『吉原市史』『吉田町史』『郷土佐美誌』『御前崎村誌』『御前崎町史』『三保夾記』『駿国雑志』『小室村誌』『小室村消防組沿革史』『小川町誌』『松崎の歴史』『松崎町史年表』『沼津我入道の小史と民俗』『沼津我入道漁業史』『焼津漁業史』『焼津市史：通史編、資料編』『焼津市史』『新居町史』『新居町史』『静岡県異状気象災害誌』『静岡県史』『戦前消防の軌跡－伊東市八幡野－』『浅羽町史』『相良史』『相良町史』『袖浦村誌』『東伊豆町誌』『東益津漁業誌』『東海遠洋漁業株式会社三十年史』『磐田市史』『浜松市史』『福田町史』『竜洋町史』
図 書	『ふるさと探訪』『下田年中行事』『県民俗調査報告書石津の民俗』『古今年代記』『焼津市史研究』『富士の災害史』『緑十字機の記録』
史 料	『吾妻鏡』『大正 3 年 8 月 29 日静岡大洪水惨状之実情』『伊東覚え書』『絵入自由新聞』『国民新聞』『重新新聞』『小室村文書「大正 10 年小室村庶務関係綴」』『小室村文書「明治 44 年小室村往復綴」』『沼津新聞』『新報』『静岡県史料刊行会』『静岡新聞』『静岡新報』『静岡大務』『静岡民友新聞』『中日新聞』『東海暁鐘新報』『徳川実記』『日本人漂流記』『函右日報』『民友新聞』『明治初期静岡県史料』『江川文庫』『関家文書』『下田小学校文書』『小沢文書』『下村文書』『松林文書』『水野家文書』『伊海順一郎家文書』『久保田泰義文書』『江梨区有文書』『室伏繁一家文書』『勝呂文書』『大谷義祐家文書』『鈴木文書』『大石文書』『須崎区有文書』『宇久須文書』『山本文書』『妻良区有文書』『西脇文書』『湊区有文書』『大村文書』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

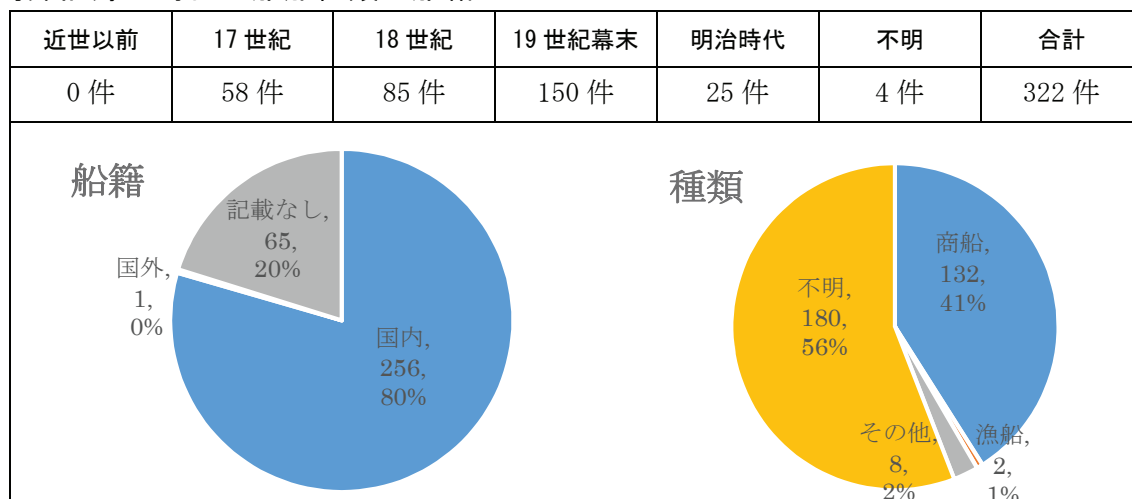
時 代	海難記録の 7 割が 19 世紀に集中する。なかでも明治時代から国外の船が増加する。
場 所	記録の多くは御前崎付近で難破し、県内各地に記録がある。
種 類	漁船の記録もあるが、詳細不明の船の多くは内容的に商船と考えられる。
船 籍	県内の船の遭難記録が多い。能登、讃岐、阿波からの漂流記事もある。国外の船は多くない。
備 考	海の難所として知られており、海難記録も多数ある。

愛知県

基本情報

市町村数	22/54（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	666 km
海難記録件数	322 件（沈没 0 件）
参照史料数	14 点（自治体史 10 図書 2 史料 2）
自治体史	『愛知県史：資料編』『渥美町史：歴史編』『横須賀町史』『佐屋町史：史料編』『田原町史』『東海市史：資料編、通史編』『南知多資料集』『南知多町誌：資料編』『八開村史：資料編』『豊橋市史』
図 書	郷土研究誌『みなみ』『内田佐七家：佐平二家年表』
史 料	『河合家文書』『船長日記』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

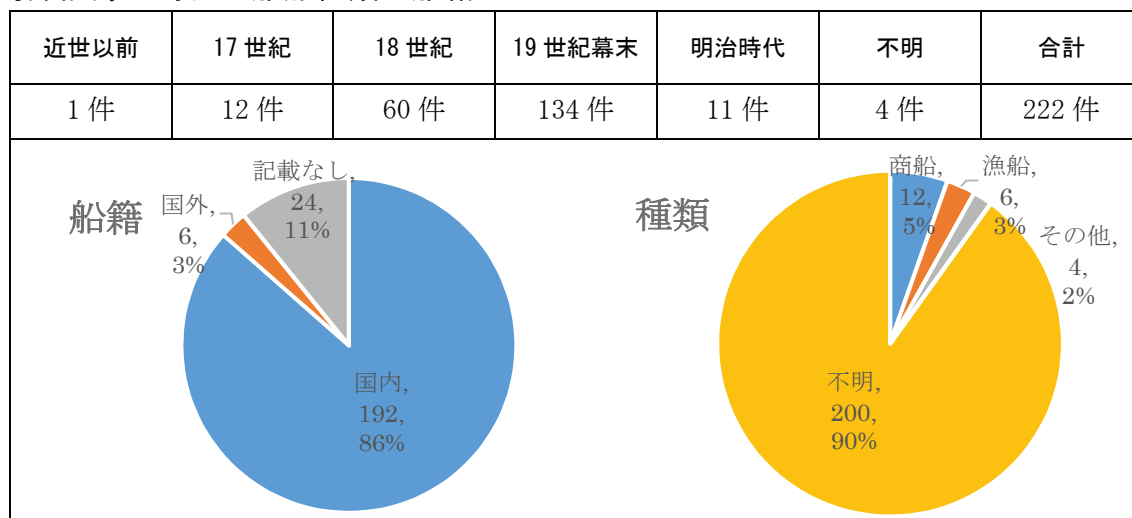
時 代	海難記録の半数近くは 19 世紀前半に集中している。
場 所	渥美半島の田原市に 250 件の海難記録が集中する。
種 類	漁船の記録は残っていない。不明の多くは内容的に商船と考えられる。
船 籍	県内の船の記録は少なく、県外の船の記録が大部分を占める。
備 考	新潟県、静岡県、長崎県に次いで海難記録が多い。海流の影響か、東日本への漂流記録が多い。

三重県

基本情報

市町村数	17/29（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	1,145 km
海難記録件数	222 件（沈没 4 件）
参照史料数	43 点（自治体史 17 図書 12 史料 14）
自治体史	『鶴殿村史』『御浜町誌』『三重県史：資料編』『四日市市史』『松阪市史』『大王町史』『鳥羽市史』『尾鷲市史』『浜島町史』『明和町史：史料編』『鈴鹿市史』『改訂増補 南勢町誌』『海山町史』『紀伊長島町史』『熊野市史』『熊野市史年表』『南牟婁郡誌』
図 書	『蝦夷年代記』『海と人間』『海事史研究』『古文書にみる江戸時代の志摩』『志るべ石－桑名史跡めぐり－』『安濃津港研究』『海女習俗基礎調査報告書』『考古学による日本歴史』『三重県石造物調査報告』『三重県並松阪地方史年表』『日本技術の社会史』『歴史の道調査報告書』
史 料	『志州鳥羽之船頭水主三人風流渡唐御尋』『志州鳥羽流船次第書』『志摩国流舟記』『松山藩家老八原尚計宛文書』『神昌丸漂流問答』『勢州白子神昌丸漂流一件』『唐国流船記』『南海流船記』『難風口上書写（志摩国鳥羽船）』『八木戸庄屋文書』『漂流御覧之記』『魯西亜国江漂民記』『元禄 11 年 4 月 15 日付け一札』『小津清左衛門長柱日記』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

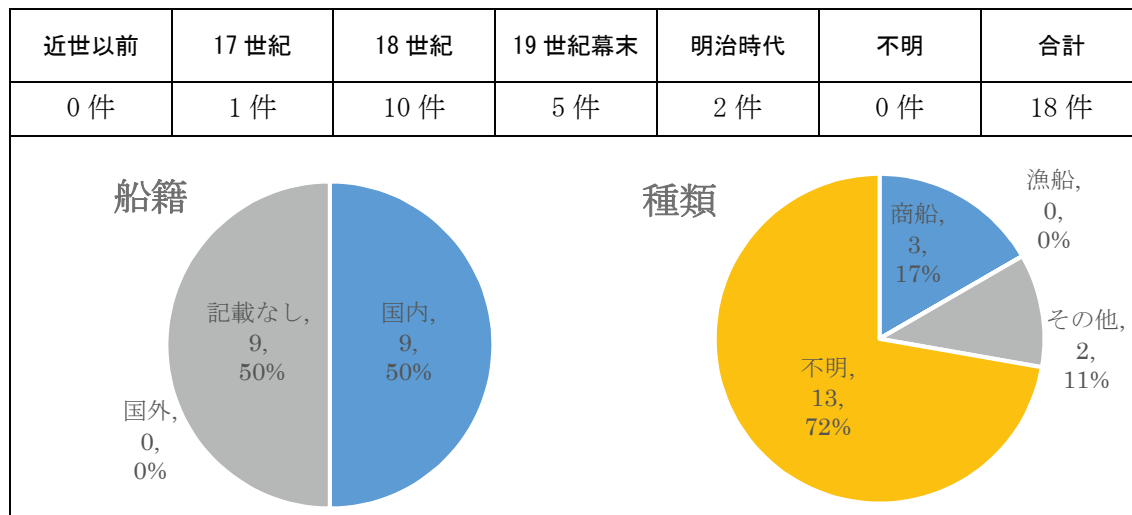
時 代	海難記録の半数以上は 19 世紀前半に集中している。
場 所	伊勢湾内の海難記録は少なく、県の西側に海難記録が多い。
種 類	詳細不明の船は江戸と大坂をつないだ商船が多いと考えられる。
船 籍	中国船が数例ある。
備 考	船籍は記録されているが、船の種類や積荷についての記録は少ない。

滋賀県

基本情報

市町村数	0/19（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	0 km（琵琶湖 235 km）
海難記録件数	18 件（沈没 8 件）
参照史料数	14 点（自治体史 10 図書 1 史料 3）
自治体史	『マキノ町史』『安曇川町史』『近江長濱町志』『高島郡誌』『今津町史』『新旭町誌』『新修大津市史』『図説高島町の歴史』『太湖汽船の五十年』『東近江市能登川の歴史』
図 書	『木之本町文化財調査報告書』
史 料	『菅浦共有文書近世分』『年々萬日記』『野田屋長兵衛家文書』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

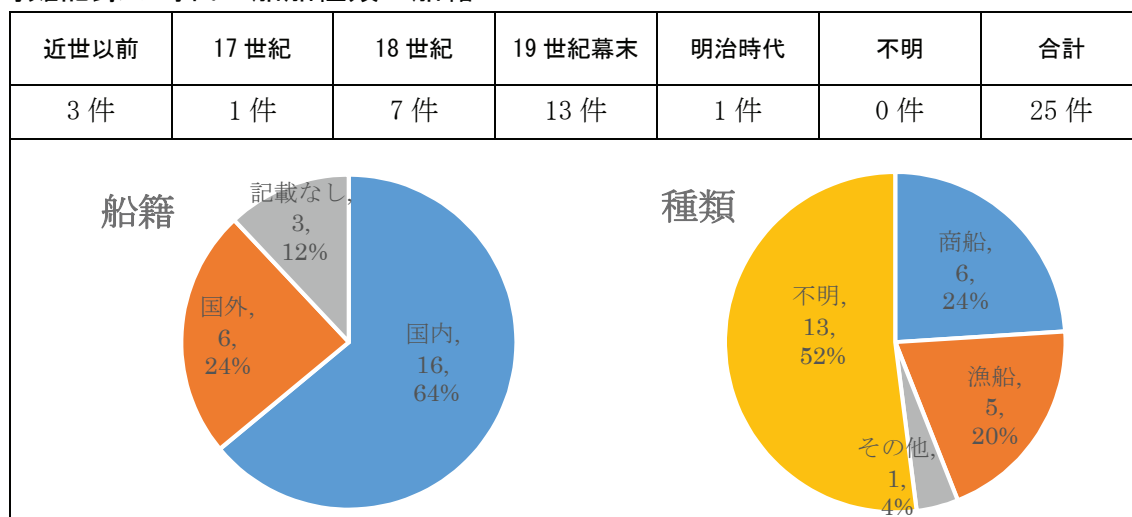
時 代	特になし。
場 所	琵琶湖の東側全域（大津、彦根、米原、長浜）に遭難記録が多い。
種 類	年貢米の輸送船の記録はあるが、他の詳細は不明である。
船 籍	金沢藩の記録 1 件以外は琵琶湖であることから県内の船と考えられる。
備 考	海難記録の要因の多くは強風と過積載による。

京都府

基本情報

市町村数	4/26（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	315 km
海難記録件数	25 件（沈没 1 件）
参照史料数	6 点（自治体史 6 図書 0 史料 0）
自治体史	『網野町史』『伊根町史』『久美浜町史：資料編』『舞鶴市史：年表編』『宮津市史：史料編』『宮津市史：通史編』
図 書	なし。
史 料	なし。

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

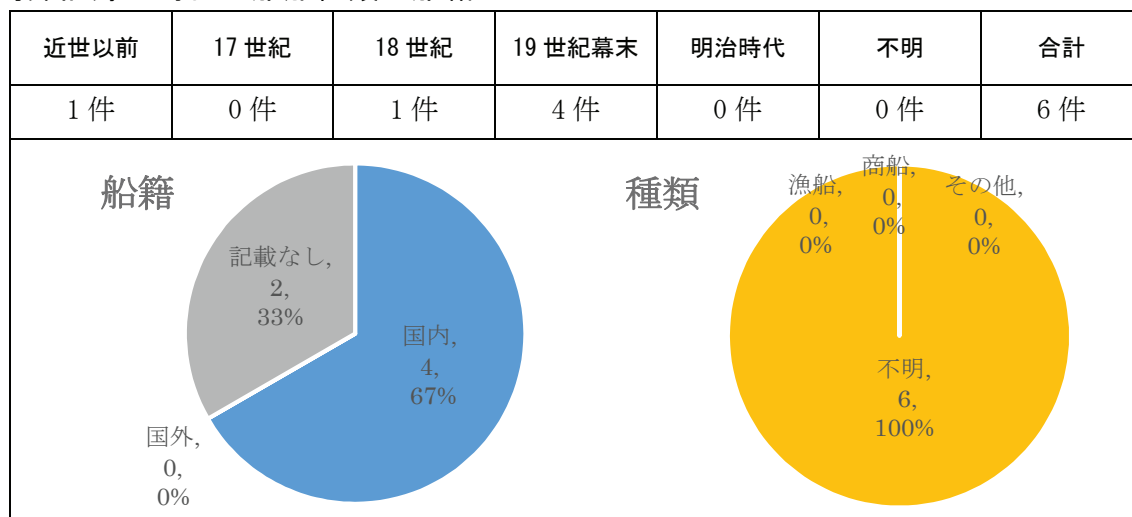
時 代	近世以前の記録がやや多い。
場 所	海に面した市町すべてに海難記録があるが、中でも京丹後市に集中する。
種 類	詳細不明の船は内容的に商船が多いと考えられる。
船 籍	国外は朝鮮半島からの船の記録が多い。
備 考	漁船の海難記録が多数ある。

大阪府

基本情報

市町村数	12/43（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	240 km
海難記録件数	6 件（沈没 0 件）
参照史料数	12 点（自治体史 3 図書 0 史料 9）
自治体史	『泉大津市史』 『堺市史』 『田尻町史:歴史編』
図 書	なし。
史 料	『奥野孝夫家文書「一札」,「泉州北村利右衛門娘溺死一件造用帳」,「溺死一件につき廻状」,「溺死取扱費覚」』 『田中俊夫家文書（『大阪狭山市史』資料編掲載）「富田林村又助水死につき一札」,「中樋前にて水死人につき口上書控」』 『古城宏幸家文書「乍恐口上」』 『澤田秀雄家文書「変死留」』 『阪南町史史料目録』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

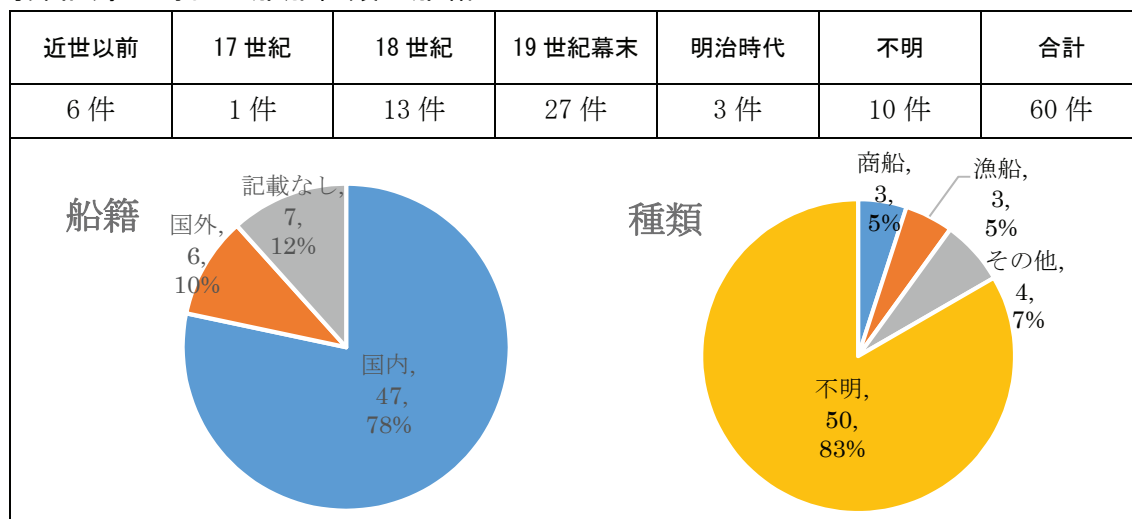
時 代	特になし。
場 所	特になし。
種 類	特になし。
船 籍	特になし。
備 考	大坂出港の船は各地で遭難しているが、大坂及びその周辺での海難記録は少ない。水死・溺死記録、大波による船の流出記録などが多い。

兵庫県

基本情報

市町村数	18/41（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	847 km
海難記録件数	60 件（沈没 3 件）
参照史料数	28 点（自治体史 14 図書 4 史料 10）
自治体史	『尼崎市史』『淡路町誌』『一宮町史』『口佐津村誌』『洲本市史』『竹野町史』『津名町史』『豊岡市史』『西宮市史』『浜坂町史』『東浦町史』『御津町史』『港村誌』『香住の地誌』
図 書	『怒涛を越えた男たち－漂流資料研究集－』『加古川・円山川の舟運（歴史の道調査報告書）』『日本燈台史』『播磨灘の考古学』
史 料	『大坂船難船証文事』『旧西浜村役場文書』『興長寺史料』『御公用日記』『船頭水主口上之覚』『難処之道記』『日本紀略』『日本三代実録』『福田八郎右衛門文書』『播磨国風土記』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

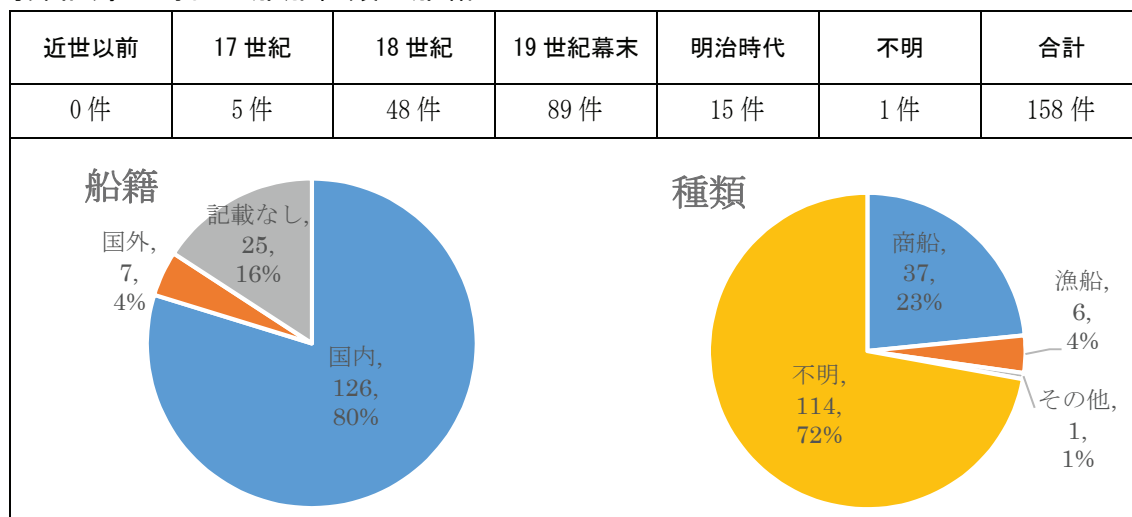
時 代	特になし。
場 所	瀬戸内海側よりも日本海側に海難記録が多い。
種 類	漁船の記録もあるが、詳細不明の船は内容的に商船と考えられる。
船 籍	日本海側は北前船、瀬戸内海は西国の船の遭難が主体となる。
備 考	他県において兵庫県の船の記録が残るが、兵庫県内では少ない。

和歌山県

基本情報

市町村数	10/30（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	650 km
海難記録件数	158 件（沈没 13 件）
参照史料数	20 点（自治体史 10 図書 2 史料 8）
自治体史	『有田市誌』『鵜殿村史』『串本町史』『御坊市史』『新宮市誌』『すさみ町誌』『南部町史』『東牟婁郡誌』『美浜町史』『和歌山市史』
図 書	『樫野崎灯台・官舎及びエルトゥール号に関する調査研究報告』『和歌山県災害史』
史 料	『観福寺史料』『御用留』『瀬戸部所有文書』『草堂寺史料』『普門寺史料』『町大帳』『万代記』『吉田一郎家文書』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

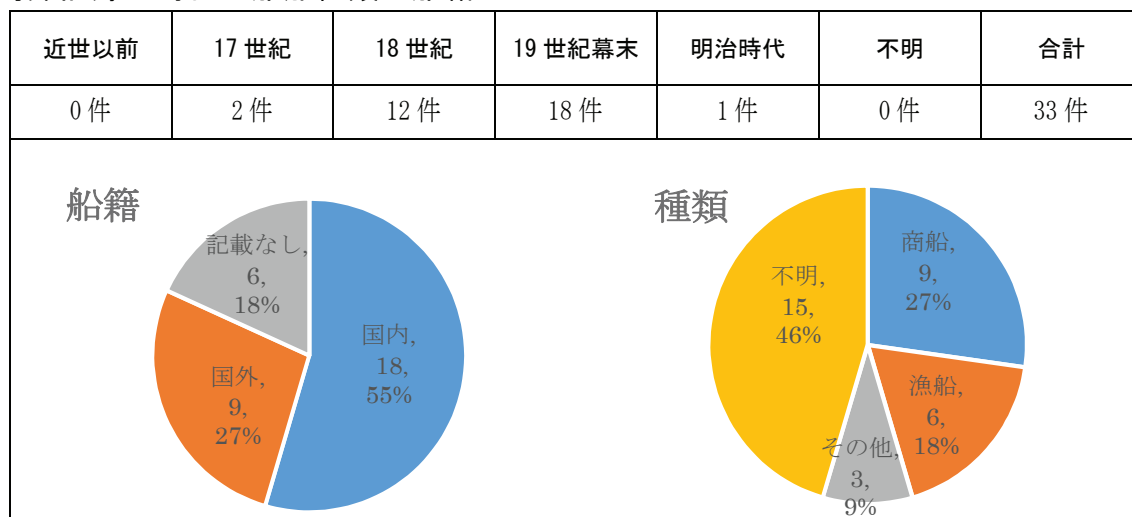
時 代	明治時代以降は国外の船の海難記録が多い。
場 所	紀伊半島の南東部（牟婁郡など）に記録が集中する。
種 類	主に商船や藩の輸送船。江戸・大阪間の移動の際に海難に遭遇する。
船 籍	瀬戸内海沿岸部や尾張・三河の船が中心となるが、越後の船も数例ある。
備 考	『万代記』には海難事故が起こった理由、船籍、乗組員、遭難後の対応などが詳細に記録されている。

鳥取県

基本情報

市町村数	9/19（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	129 km
海難記録件数	33 件（沈没 1 件）
参照史料数	3 点（自治体史 3 図書 0 史料 0）
自治体史	『鳥取県史』『大山町誌』『名和町史』
図 書	なし。
史 料	なし。

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

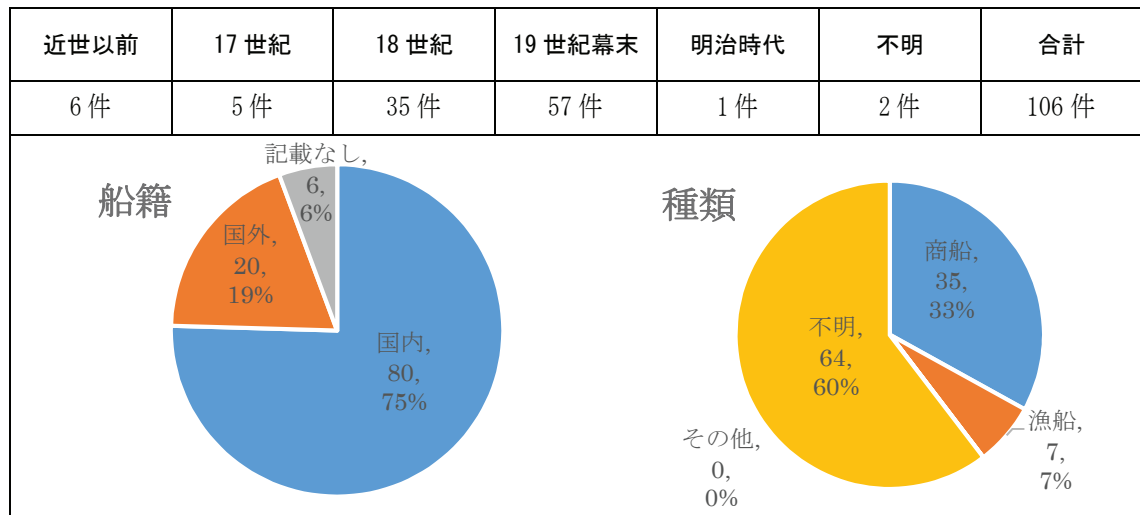
時 代	幕末の海難記録が多い。
場 所	海に面した市町村すべてに記録がある。
種 類	内容的に商船の海難記録と考えられる。
船 籍	他藩の船の記録、特に加賀の船が多い。朝鮮半島と中国の船の海難記録はあるが、地理的・歴史的にありそうな渤海関係の記録はない。
備 考	積載量の記載が多数あり貴重である。

島根県

基本情報

市町村数	7/19（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	1,026 km
海難記録件数	106 件（沈没 2 件）
参照史料数	22 点（自治体史 11 図書 3 史料 8）
自治体史	『出雲北浜誌』『湖陵町誌』『島根県歴史大年表』『大社町史』『岐久村誌』『浜田市誌』『平田市誌』『布施村誌』『益田市誌』『松江市史：史料編』『温泉津町誌資料編』
図 書	『隠岐の文化財』『西ノ島の今昔』『鷺浦』
史 料	『田儀櫻井家 たたら史料と文書目録』『隠州島後布施村権右衛門船漂着口上書写シ』『熊谷家文書』『多田家文書』『林家文書』『山内家文書』『山中家文書』『渡辺家文書』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

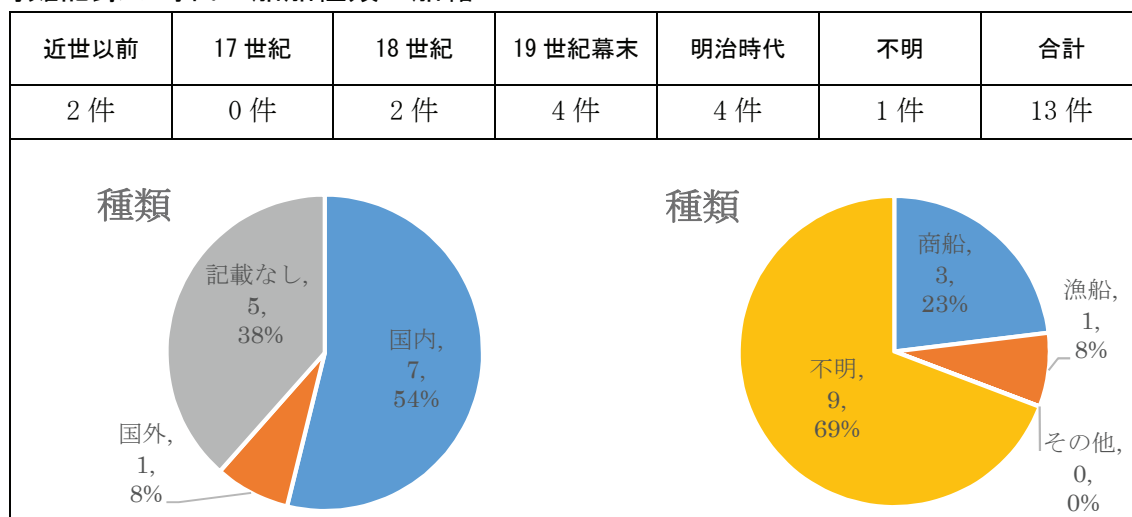
時 代	古代から継続して記録が多数ある。
場 所	出雲市と大田市に多くの記録がある。
種 類	北前船と考えられる海難、藩や個人による米の輸送船の記事が多い。
船 籍	県外の船の 8 割は山口県。朝鮮半島、渤海、中国の船の遭難記録もある。
備 考	船籍・積荷の種類と量、目的地や乗員の数など詳細な記録がある。

岡山県

基本情報

市町村数	7/27（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	580 km
海難記録件数	13 件（沈没 1 件）
参照史料数	8 点（自治体史 7 図書 0 史料 1）
自治体史	『牛窓町史』『岡山県史』『邑久町史:通史編』『小田県史』『金光町史:民俗編』『玉野市史』『早島町の歴史』
図 書	なし。
史 料	『出隆家文書「漂流記」』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

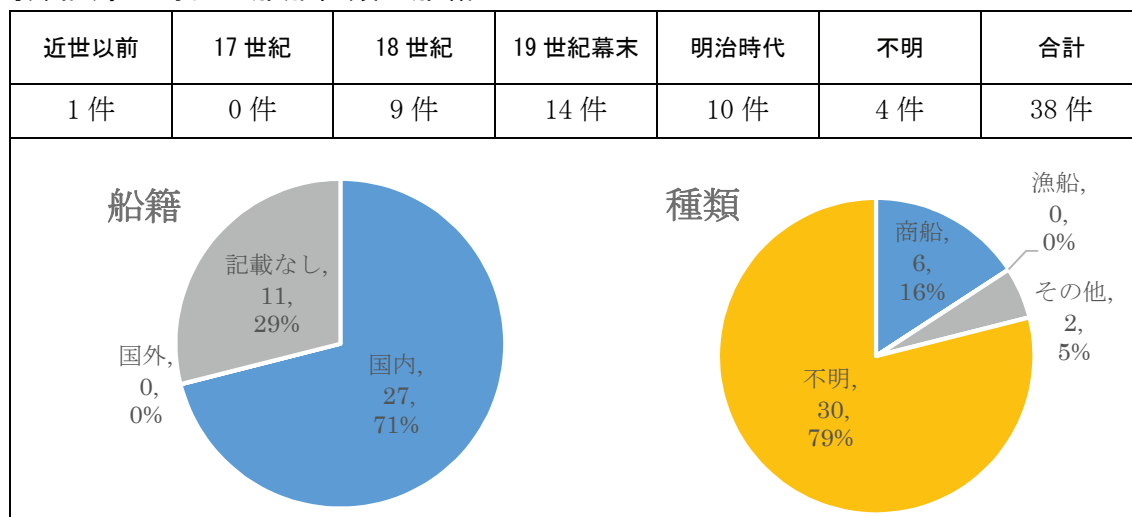
時 代	特になし。
場 所	千島や朝鮮半島、フィリピンなどへの海難記録がある。
種 類	内容的に記録の多くは商船や藩の船と考えられる。
船 籍	越前や周防の船が多い。国外船は唐船 1 隻のみ。
備 考	県内の船については漂流した記録、県外の船については近接地での海難の記録である。

広島県

基本情報

市町村数	11/23（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	1,133 km
海難記録件数	38 件（沈没 3 件）
参照史料数	16 点（自治体史 14 図書 1 史料 1）
自治体史	『安芸津町史：通史編』『新修広島市史』『五日市町誌』『概観広島市史』『川尻町誌』『瀬戸田町史：通史編』『竹原市史』『豊浜町誌』『仁保村志』『広島県矢野町史』『広島市史』『三原市史』『目で見る矢野町史』『豊町史』
図 書	『瀬戸内の海事史資料調査報告書』
史 料	『安芸津風土記』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

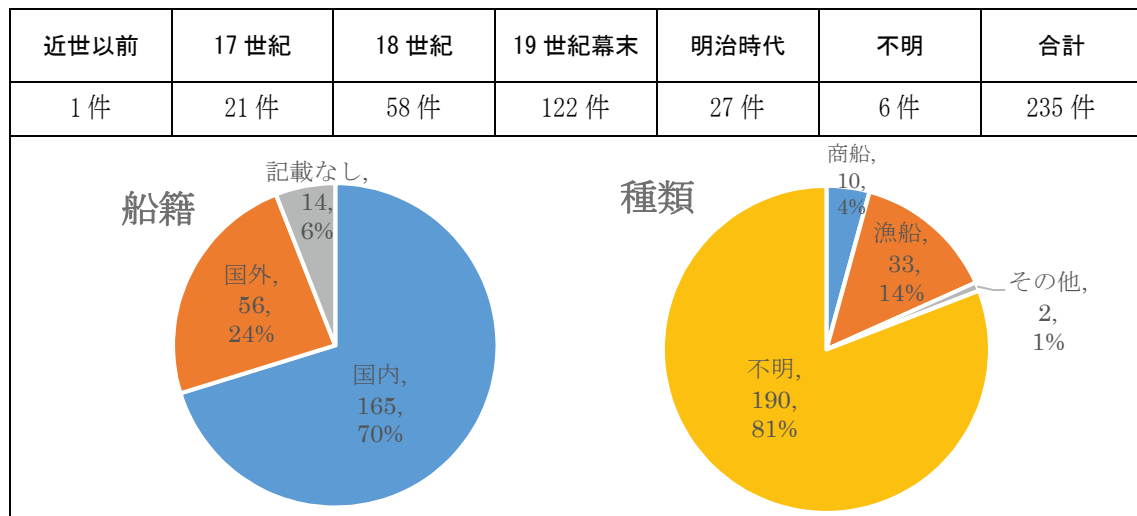
時 代	海難記録は 19 世紀に集中する。
場 所	県外や国外への漂流の記録が特に多数ある。
種 類	年貢米の輸送に関する記録がまとまっている。
船 籍	播磨や日向の船の記録が多数ある。国外の船の記録はない。
備 考	特になし。

山口県

基本情報

市町村数	18/19（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	1,579 km
海難記録件数	235 件（沈没 7 件）
参照史料数	31 点（自治体史 13 図書 5 史料 13）
自治体史	『秋穂町史』『須佐町史』『田万川町史』『徳山市史』『徳山市史史料』『萩市史』『光市史』『阿武町史』『上関町史』『新平郡島史』『長門市史』『豊北町史』『油谷町史』
図 書	『岩崎家年代記』『温故』『山口県史研究』『歴史の道石州街道調査報告書』『あゝ河内艦』
史 料	『赤間関へ唐船漂着之節御備立之書附』『岩邑年代記』『諸事小々控』『周防國秋穂浦文書』『筑紫紀行』『豊浦郡水産史料』『防長寺社由来』『防長新聞』『防長風土注進案』『吉見亀田家文書』『部坂家文書』『橋町史古文書史料集』『遠崎村八郎右衛門記付公儀事諸扣』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

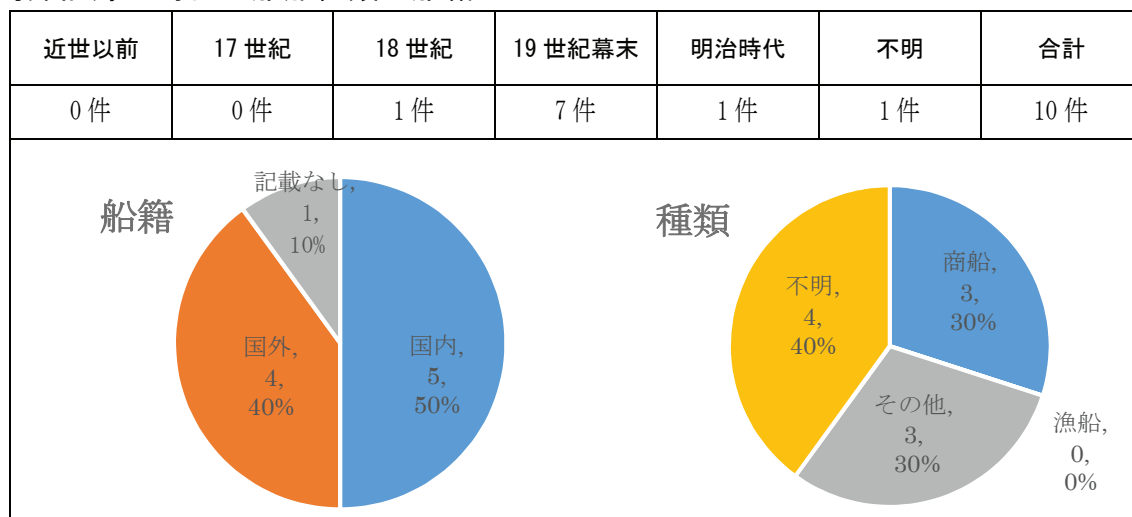
時 代	19 世紀初頭の海難記録が突出して多く、明治時代には減る。
場 所	萩、下関、山口、長門など大きな港町周辺での記録が多い。
種 類	藩の船や大型商船などの記録が多い。
船 籍	肥前、播磨、加賀など各地の船がみられる。国外は朝鮮半島の船が多い。
備 考	長門の海難は 17 世紀に多く、他の港では幕末に近いほど数が増える。

徳島県

基本情報

市町村数	8/24（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	391 km
海難記録件数	10 件（沈没 0 件）
参照史料数	7 点（自治体史 5 図書 1 史料 1）
自治体史	『小松島市史』 『小松島市史資料』 『徳島県史』 『日和佐町史』 『由岐町史』
図 書	『阿波の歴史地理』
史 料	『徳島の古文書を読む会 史料集 2 「和田島村 森家文書 難船一卷」』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

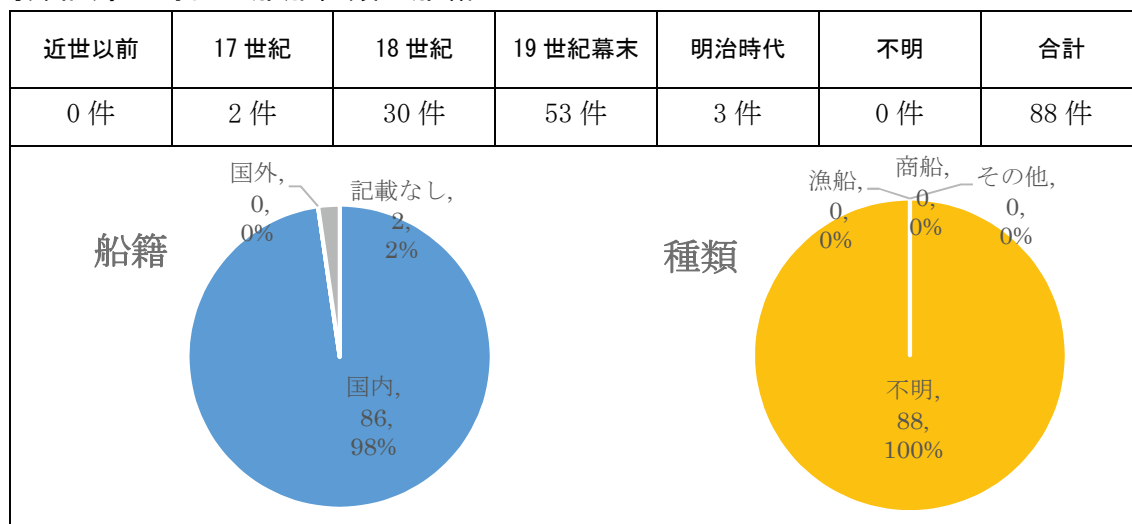
時 代	記録は幕末に集中する。
場 所	特になし。
種 類	大規模な海難についての記録が多い。
船 籍	朝鮮半島や中国の船の漂着記録はない。
備 考	船籍・船の種類、乗組員などについて詳しい記録がある。

香川県

基本情報

市町村数	12/17（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	700 km
海難記録件数	88 件（沈没 3 件）
参照史料数	2 点（自治体史 1 図書 1 史料 0）
自治体史	『直島町史』
図 書	『海難文書にみる近世瀬戸内の海運について』
史 料	なし。

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

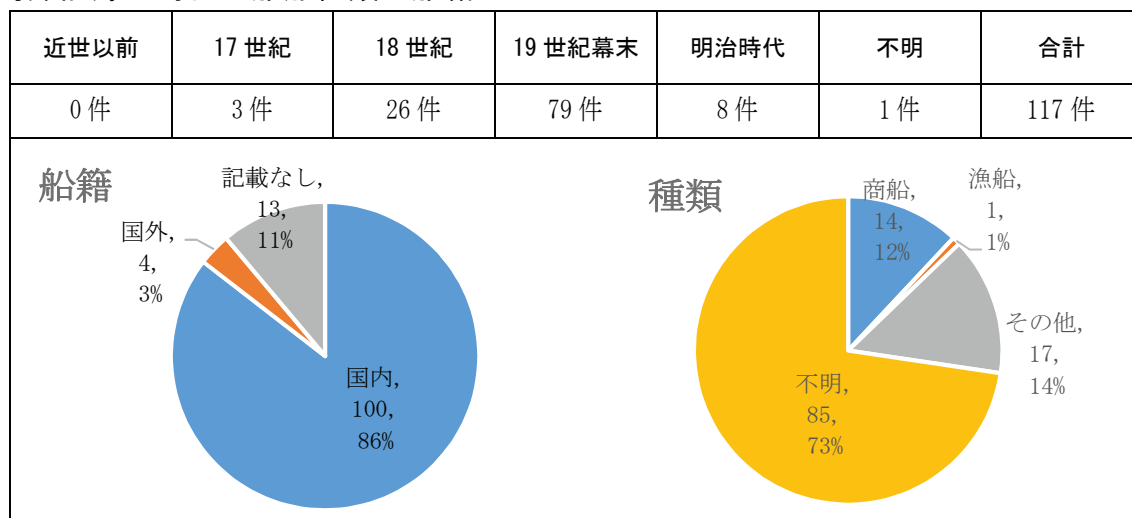
時 代	海難記録は直島と小豆島に集中している。
場 所	特になし。
種 類	船の種類の記事はないが、内容的に商船や廻船と考えられる。
船 籍	加賀、出雲、越中の船の漂着が多い。国外の船の記録はない。
備 考	船籍について詳細な記録がある。

愛媛県

基本情報

市町村数	14/20（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	1,717 km
海難記録件数	117 件（沈没 6 件）
参照史料数	29 点（自治体史 22 図書 2 史料 5）
自治体史	『明浜町誌』『伊方町誌』『生名村誌』『岩城村誌』『愛媛県警察史』『愛媛県史資料編』『垣生のあゆみ』『魚島村誌』『三瓶町誌』『瀬戸町誌』『たかはま』『高浜校区郷土史』『津和三島誌』『ふるさとほりえ発見の旅』『ふるさと和気のできごと』『北條市誌』『保内町誌』『松山市史』『松山市史料集』『八幡浜市誌』『弓削町誌』『和気の昔語り』
図 書	『興居島の面影』『今治市村上水軍博物館保管村上家文書調査報告書』
史 料	『海南新聞』『記録書抜・伊達家御歴代事記』『古今記聞』『垂憲録・垂憲録拾遺』『町見郷土館展示解説シート「海で逢いましょう」』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

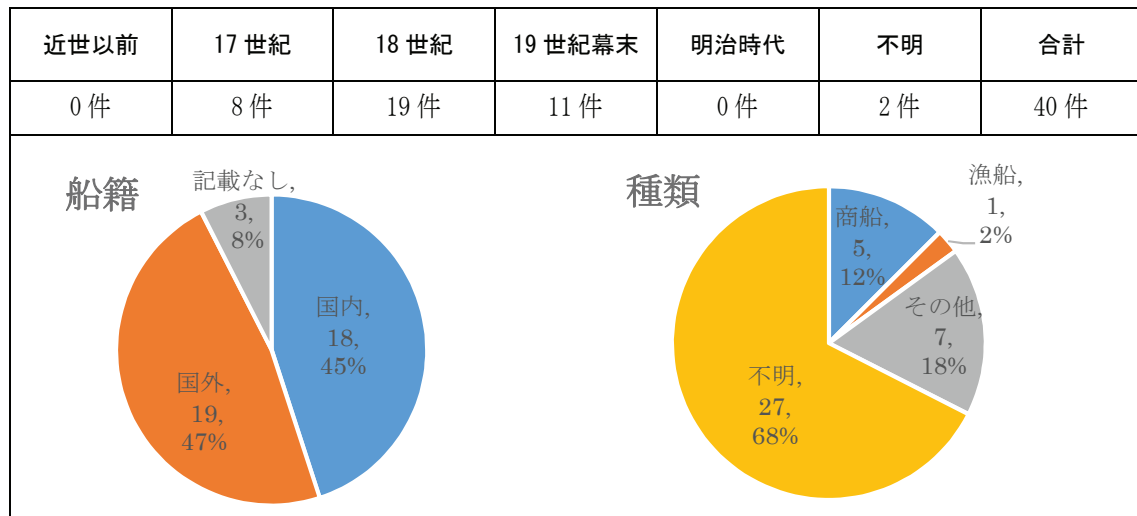
時 代	18 世紀から幕末までの記録がもっとも多い。
場 所	伊方町や松山市に記録が多く、また、香川県への漂流がもっとも多い。
種 類	藩の船の記録が多く、漁船などの記録は少ない。
船 籍	大坂や安芸の船が多く、薩摩の船も若干みられる。
備 考	他県に比べ、県外への漂流についての記録が多数ある。

高知県

基本情報

市町村数	19/34（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	718 km
海難記録件数	40 件（沈没 1 件）
参照史料数	2 点（自治体史 0 図書 0 史料 2）
史料	『川北文書』 『五藤家文書』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

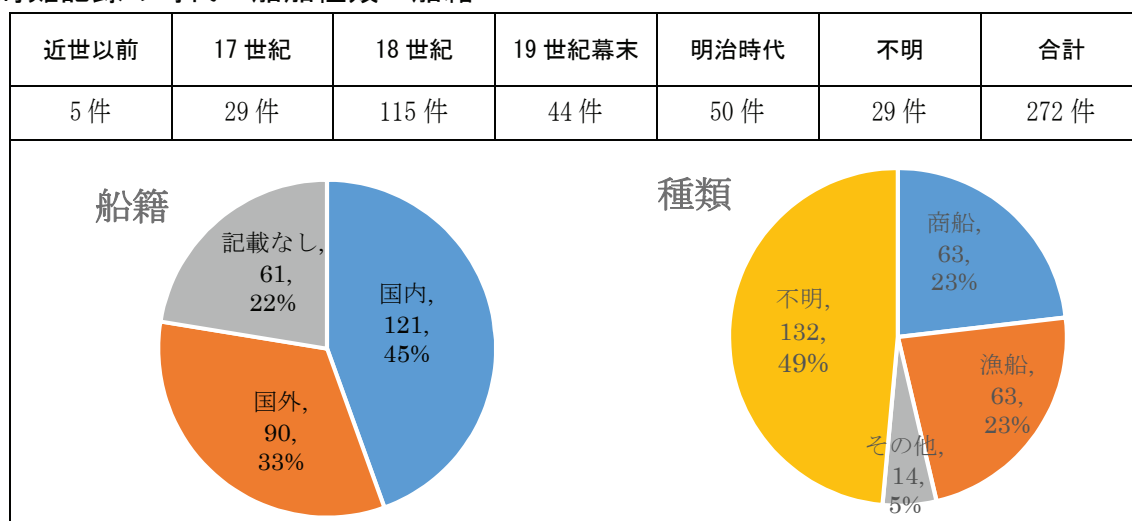
時 代	明治時代の海難記録はない。
場 所	室戸市、土佐清水市に海難記録が多い。
種 類	詳細不明の船の記録が多い。
船 籍	地理的に国外の船（特に中国船）や、琉球、薩摩の船の漂着記録が多い。
備 考	特にない。

福岡県

基本情報

市町村数	17/60（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	693 km
海難記録件数	272 件（沈没 12 件）
参照史料数	37 点（自治体史 18 図書 7 史料 12）
自治体史	『芦屋町誌』『新修志摩町史』『遠賀川の沿革』『遠賀町誌』『北九州市史』『久留米市史』『久留米市史』『玄海町誌』『古賀町誌』『新宮町誌』『大和町史』『津屋崎町史』『福岡町史：資料編』『福岡町史』『豊前市史』『門司市史』『吉富町誌』『若松市史』
図 書	『ふるさと散歩大川』『郷土誌かんだ』『下関重砲兵連隊史』『新編漂着物事典』『千人参り』『筑前五ヶ浦廻船』『福岡市立歴史資料館研究報告』
史 料	『恵良宏氏旧蔵文書目録』『海員審判所採決録』『回遊録』『新訂黒田家譜』『中津藩史料叢書』『豊前叢書』『宗像大社文書』『門司郷土叢書』『苅田町文化財調査報告書第 44 集』『間馬家文書』『西日本新聞』『大島文書』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

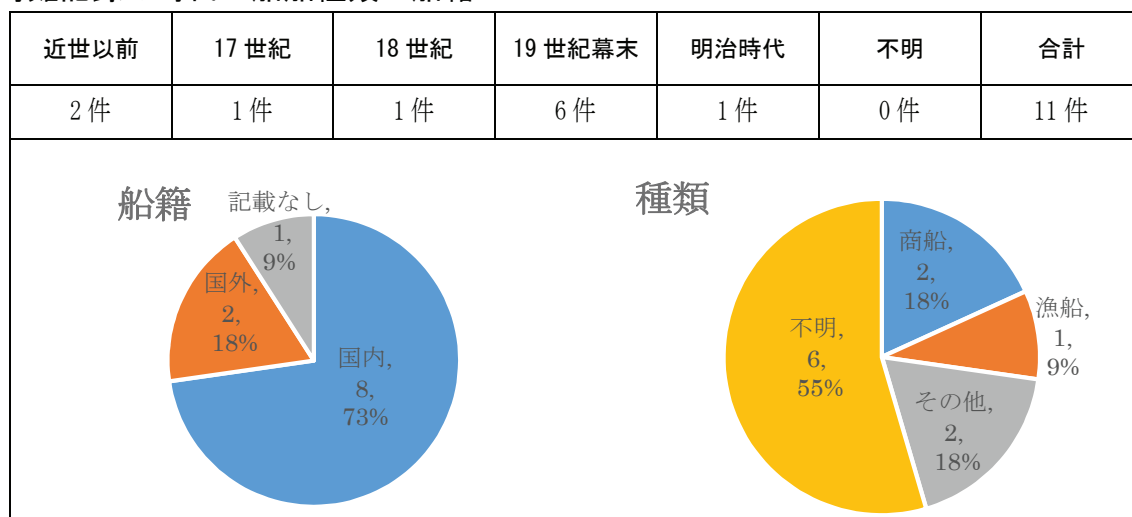
時 代	古代から中世の海難記録あ多数ある。
場 所	宗像市から福津市周辺に海難記録が多く、博多湾内の記録は少ない。
種 類	詳細不明な船が多いなか、漁船・商船などの記録もある。
船 籍	県外や国外の船の海難記録が多い。朝鮮半島と中国の船が 8 割を占める。
備 考	筑前の船が他県で漂着した記録が北海道、宮城県、千葉県などに残るため、他県の資料と比較調査が必要である。

佐賀県

基本情報

市町村数	9/20（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	385 km
海難記録件数	11 件（沈没 1 件）
参照史料数	17 点（自治体史 4 図書 4 史料 9）
自治体史	『伊万里市史』 『白石町史』 『浜宿界隈の歴史』 『満島村誌』
図 書	『伊万里焼流通史の研究』 『佐賀藩海軍史』 『松浦党研究』 『末盧国』
史 料	『重松家文書「摂州大阪北堀江亀次郎船沖船頭代儀三郎水主八人書上并無人島へ帰着之次第書写 全」』 『小城藩日記』 『唐津領黒船焼討』 『黒船焼討之記』 『肥前松浦史料叢書』 『溝江家文書』 『歴代鎮西志』 『増補 續史料大成』 『蔭涼軒日録』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

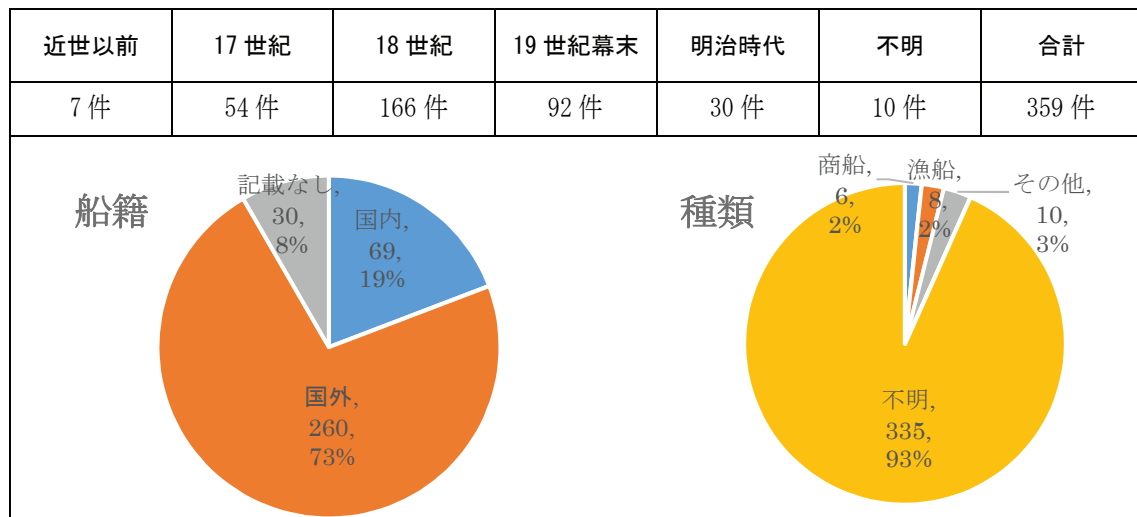
時 代	古代の伝承や史料など各時代を通して記録がある。
場 所	唐津や伊万里の湾内での海難記録がある。
種 類	商船・漁船のあるが、多くは詳細不明の船である。
船 籍	出雲や対馬の船、また朝鮮半島の船や大砲を積んだ国外の船の記録がある。
備 考	記録件数は多くないが、船籍・目的地・積荷・船の処理など詳細な記録がある。

長崎県

基本情報

市町村数	20/21（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	4,189 km
海難記録件数	359 件（沈没 6 件）
参照史料数	20 点（自治体史 11 図書 4 史料 5）
自治体史	『吾妻町史』『老岐国史』『厳原町誌』『上対馬町誌』『国見町郷土誌』『香焼町郷土誌』『五島編年史』『市制百年長崎年表』『新編 大村市史』『峰町誌』『多良見町郷土誌』
図 書	『長崎県大百科事典』『長崎市の文化財』『長崎県の歴史』『鳴滝紀要』
史 料	『九葉実録』『熊野神社記』『続日本後紀』『長崎名勝図絵』『免許の品覚書』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

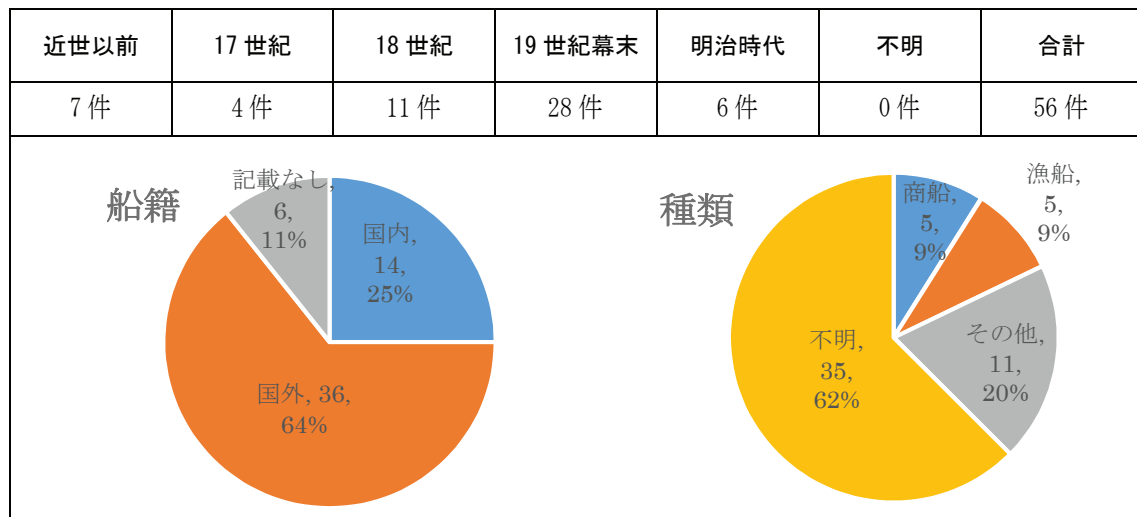
時 代	地理的・歴史的に古代から中世の海難記録もある。
場 所	五島列島から西海市（西彼杵半島）周辺で 230 件の海難記録がある。
種 類	地理的・歴史的に国外の船の記録は多いが、国内の船の大部分は詳細不明である。
船 籍	薩摩・琉球の船の記録も残るが、国外の船の 8 割は朝鮮半島と中国である。
備 考	「清船 1 隻漂う」など簡素な記述のため、統計上種類は「不明」の船が多いが、内容的に商船であると考えられる。

熊本県

基本情報

市町村数	14/45（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	1,083 km
海難記録件数	56 件（沈没 0 件）
参照史料数	21 点（自治体史 12 図書 4 史料 5）
自治体史	『芦北町誌』『荒尾市史』『有明町史』『河浦町郷土史』『新宇土市史:資料編』『新熊本市史:通史編』『長洲町史』『苓北町史:史料編』『苓北町史』『苓北町の史跡と文化遺産』『熊本縣史』『新水俣市史』
図 書	『天草富岡懷古録』『宇土市史研究』『十六世紀日欧交通史の研究』『大矢野町郷土史研修同好会「碑」』
史 料	『酒井家文書』『天草郡資料』『日本書紀』『八代日記』『割符留帳』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

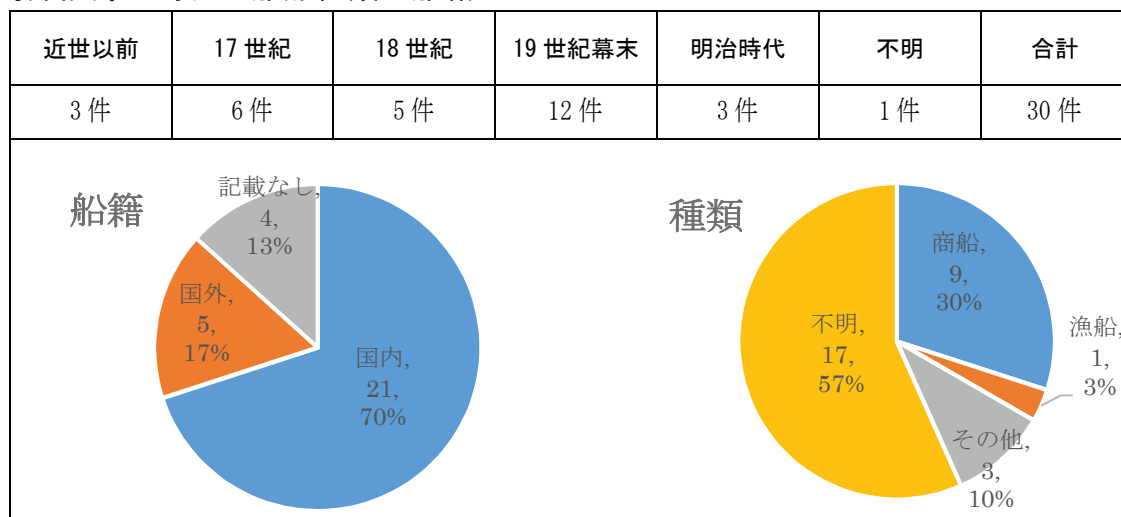
時 代	古代から明治時代まで継続して海難記録がある
場 所	40 件の海難記録が天草地方に集中する。
種 類	漁船や商船の記録は少なく、多くは国外の船を扱っている。
船 籍	記録の多くは中国船に集中する。
備 考	地理的・歴史的な状況から中国船は 4～5 年おきに漂着している。

大分県

基本情報

市町村数	12/18（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	771 km
海難記録件数	30 件（沈没 2 件）
参照史料数	6 点（自治体史 5 図書 0 史料 1）
自治体史	『臼杵市史』『大分県史』『蒲江町史』『国東町史』『米水津村誌』
図 書	なし。
史 料	『収蔵史料目録』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

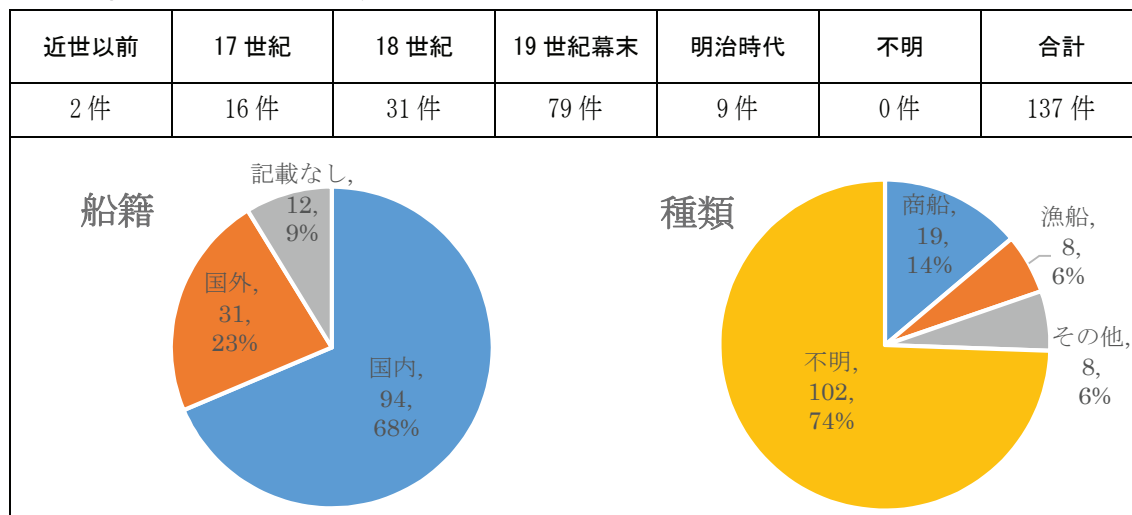
時 代	明治時代になると海難記録が減少する。
場 所	史料が県内全域で充実しており、海難記録も海に面した市町村すべてにある。
種 類	商船や廻船の海難記録が多い。
船 籍	安芸や周防の船が多い。九州の中では国外の船の記録が少なく、オランダのリーフデ号が 1 例と、中国船の 4 例だけである。
備 考	国外の船については、歴史的に重要な事例が多い。

宮崎県

基本情報

市町村数	10/26（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	402 km
海難記録件数	137 件（沈没 7 件）
参照史料数	25 点（自治体史 9 図書 2 史料 14）
自治体史	『鹿児島市史』『北浦町史資料編』『串間市史年表』『高岡町史』『日向国史』『美々津郷土史』『日向市史』『都城市史』『宮崎県史通史編』
図 書	『油津・事歴表』『日向纂記』
史 料	『嶺南日誌』『続本藩実録』『高鍋藩本藩実』『本藩実録』『本藩実録・拾遺』『山元家文書』『六隣荘日誌』『見聞年代記』『長持寺墓碑』『南郷町の西明寺史料』『服部新三郎墓碑』『日向記ト翁本』『山之城トシ家文書「長倉覚」』『山田鼎宗紀墓碑』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

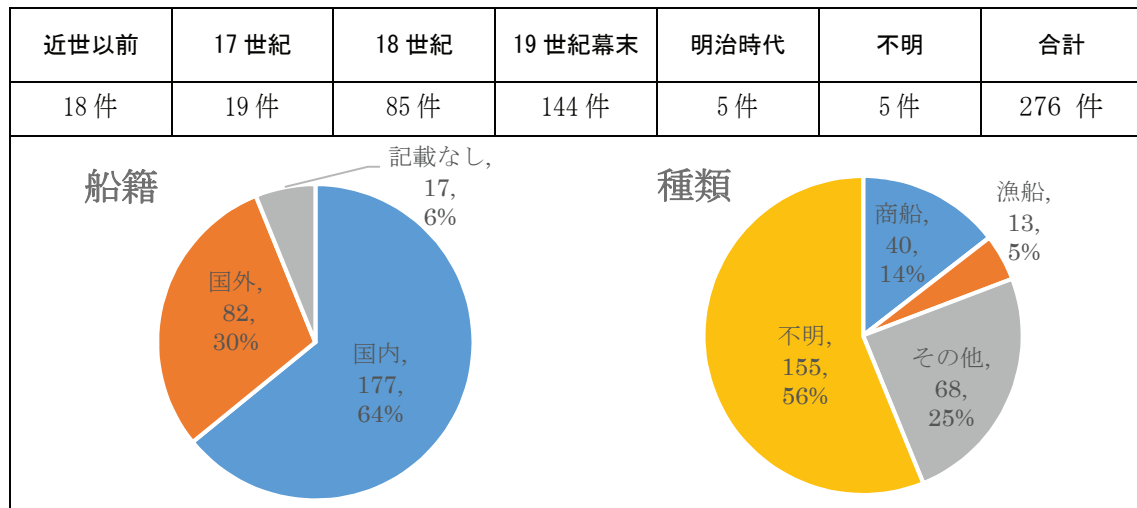
時 代	18～19 世紀の海難記録が多く、明治時代には少ない。
場 所	延岡市では県外からの船が多く、日向市や日南市では県内の船が多い。
種 類	御米積廻船や藩の物資輸送に関する船の記録が多い。
船 籍	県外の船では安芸の船が多い。18 世紀に中国の船が集中している。
備 考	特になし。

鹿児島県

基本情報

市町村数	34/43（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	2,663 km
海難記録件数	276 件（沈没 18 件）
参照史料数	68 点（自治体史 33 図書 15 史料 20）
自治体史	『鹿屋市史』『和泊町誌:歴史編』『龍郷町誌』『南界郷土誌』『徳之島町誌』『東郷郷土史』『長島郷土史』『中種子町郷土誌年表』『池治誌』『知名町誌』『川辺町郷土誌』『川内市史』『静岡県史』『西古見集落誌』『瀬戸内町町制施行 40 周年記念誌』『瀬戸内町誌』『十島村誌』『趣味の喜界島史』『鹿児島県史』『志布志町誌』『志戸桶誌』『桜島町郷土誌』『坂嶺集落誌』『喜入町郷土誌』『喜界島古今物語』『喜界町誌』『沖永良部島 100 の素顔』『宇検村誌』『阿久根市誌』『阿久根の文化財』『ふる里ますだ 昔と今』『大和村誌』『三島村誌』
図 書	『沖縄県立博物館紀要』『広報せとうち』『趣味史』『戦記』『徳之島郷土研究会報』『日本切支丹宗門史』『徳之島事情』『順風往来ー薩摩をめぐる東アジア海域交流史ー』上村忠昌著『薩摩漂流船とゴンザ』『帰唐船の薩摩領内漂着ー清朝との通交期を中心にー』『対馬丸ガイドブック』長澤和俊（1970）『徳之島前録帳よりみた近世の徳之島』『仲為日記』『坊津町の文化財』『漂流奇譚』
史 料	『伊地知家文書』『薩摩藩法令史料集』『旧記雑録』『三大実録』『旧記雑録後編』『名越時敏史料』『薩摩藩法令史料集』『種子島家譜』『上井寛兼日記』『続日本紀』『大島代官記』『中山世譜』『島津国史』『徳之島院家蔵前録帳』『南海日日新聞』『日本史』『琉球王国評定所文書』『琉球家譜』『薩摩海軍史』『秋目郷土年寄方日帳』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

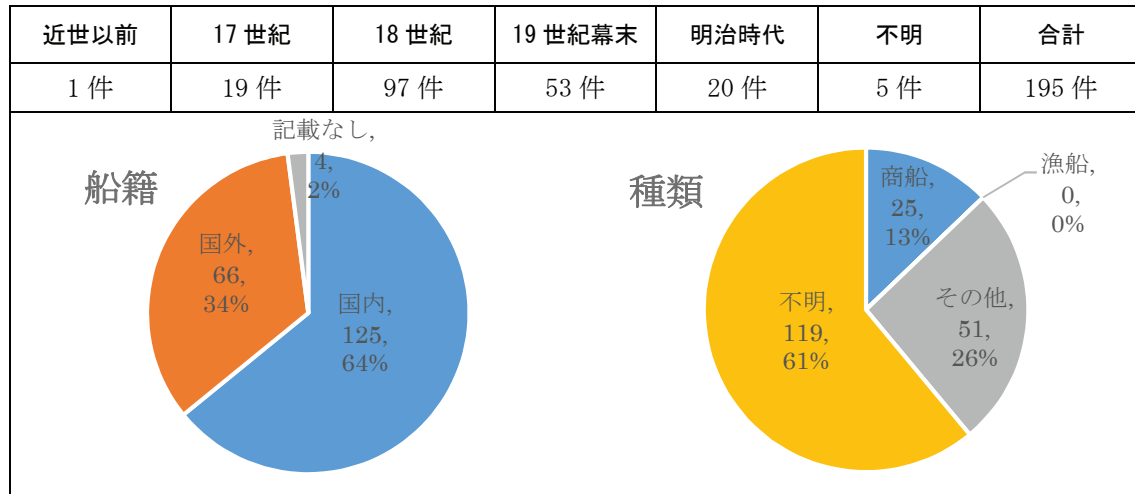
時 代	古代から中世にかけての記録は全国でもっとも多い（遣唐使船を含む）。
場 所	種子島周辺の漂着がもっとも多く、ほぼ半数を占める。
種 類	漁船とわかる記録は少ない。大型商船や公儀の船の記録が多い。
船 籍	地理的・歴史的な状況から琉球と北太平洋からの船が多く、国外船籍の記録は長崎県に次いで多い。
備 考	加賀や仙台の船は、長い時間をかけて漂流した例が多く、国外の船の積荷などが漂着した記録もある。

沖縄県

基本情報

市町村数	36／41（海に面した市町村数／全市町村数）
海岸線の長さ	2,035 km
海難記録件数	195 件（沈没 3 件）
参照史料数	38 点（自治体史 24 図書 2 史料 12）
自治体史	『いしかわの民話（伝説編）』『うるま市の文化財』『浦添市史』『沖縄県史』『沖縄市史』『具志川市史』『具志頭村史』『今帰仁村史』『勝連村誌』『勝連町の遺跡』『新八重山歴史』『大宜味村史通史編』『大嶺の今昔』『那覇市史資料篇』『仲里村史』『平良保一顕彰碑建立記念誌』『北谷町史』『与那原町史序説むかし与那原』『伊是名村史』『多良間村史資料編』『村の歴史散歩：多良間村総合年表』『たらま島：孤島の民俗と歴史』『多良間村村制百周年記念誌』『多良間村の文化財』
図 書	『沖縄の水中文化遺産』『水中文化遺産：海に沈んだ歴史のカケラ』
史 料	『球陽』『中山世譜』『八重山島年来記』『琉球王国評定所文書』『琉球国旧記』『琉球国新建姑米山天后宮碑記』『琉球国由来記』『岩手県水戸藩文書』『宮古島在番記』『波照間島番所日誌』『宮良殿内日記』『琉球新報』

海難記録の時代・船舶種類・船籍



特記事項

時 代	海難記録の中心は 18 世紀であり、明治時代は少ない。
場 所	県内広く海難記録が見られる。中国への漂流の記録がある。
種 類	春立船や後立船、島の役人を乗せた船など公儀の船の記録が多い。
船 籍	中国や朝鮮半島の船のほか、仙台や加賀の船の漂流の記録がある。
備 考	国外の船の遭難が多く、中国船が 32 件あり半数を占める。中国人やヨーロッパ人などが同じ船に乗っている記述もあり、乗組員国籍＝船籍ではない。

小野正敏

「水中遺跡の可能性－豊かな歴史像を目指して－」

水中遺跡の可能性 —豊かな歴史像を目指して—

国立歴史民俗博物館名誉教授 小野正敏

〔日時〕 平成29年2月1日（水）

〔会場〕 ピアザ淡海（滋賀県立県民交流センター）

はじめに

小野です。どうぞよろしくお願いいたします。

私のことを多少でも知っている人ですと、「何故、小野が水中遺跡の話をするんだ」と、多分、怪訝に思っていることでしょう。全くその通りでありまして、私は、水中遺跡の調査をやったことはありません。この企画を文化庁から受けた時に、「これはきっとミスキャストじゃないか」と思ったのです。あれはもしかしたら、文化庁さんの親心で、私のように水中遺跡の調査について全くど素人の人間でも、水中遺跡の可能性について、こんなに面白いことが語ることができる、ましてや・・・という。多分、ど素人の私がやることに意味があるというのが、隠された意向だったのだらうと思いました。

私はサブタイトルに「豊かな歴史像を目指して」と付けました。今日、私が話をすることは、いわゆる水中遺跡そのものの話と、もう一つは、「あれも水中遺跡か？」という事例がぞろぞろと出てきます。途中で「元水中遺跡」という怪しげな言い方をしますが、普通に見たら、「あれは水中遺跡じゃないのでは？」というものです。これまでの日本の考古学というのは、一部の例外を除けばずっと陸の上だけを対象にしてきました。しかし、私の基本的な考え方は、本来、人間の生活空間というのは、陸上にある部分と、もう一つは水域、水の中にまで及んでいて、その両方があって成り立っていたことが多いと思っています。

そうすると、これまで私たちが遺跡として扱ってきた部分は、実は、その半分ないし3分の2だけの世界で、そこから歴史を語ってきたのではないかと思うのです。もう半分も対象にすることでより豊かな歴史像が語れる、そんな思いから、本日はお話しします。前半では誰もが納得する水中遺跡を、後半では、陸とともに水域を一緒にみたときに、こんな可能性も語ることができるのではないかという例です。そして、そこから水中遺跡というのは、限られた地域だけの特殊な遺跡ではないのだと感じて頂けたら幸いです。



図1 史跡鷹島神崎遺跡周辺での調査風景

1. 史跡鷹島神崎遺跡と水中遺跡

史跡鷹島神崎遺跡 特に中世に興味がなくともご存じだと思いますが、長崎県松浦市の伊万里湾にある鷹島の神崎というところに、蒙古襲来（元寇）の時、西暦1281年の弘安合戦の時の船が沈んでおります。この地域では、昭和50年代から、かなり長く調査が進められてきました。今写っている調査船（図1）の下に、元軍の船が沈んでいるのが確認されたのです。これがその船の一つです。これは鷹島2号沈没船でして、弘安合戦のときの元軍の船が、全体像がある程度わかる状態で初めて発見されたことになります（図2）。

この合戦では、伊万里湾に集結した船が4,400艘だったと記録にあり、その大半が嵐で一夜のうちに沈んだわけですので、本来はもっとももっとたくさんの船が沈んでいるはずですが、鷹島で沈没船を集中的に調査するようになって10年ほどになります。ようやくここまで辿り着いたところですよ。日本でもここへ来て、本格的な、そして組織的な水中遺跡の調査が、本格化してきたなあとと思う次第です。

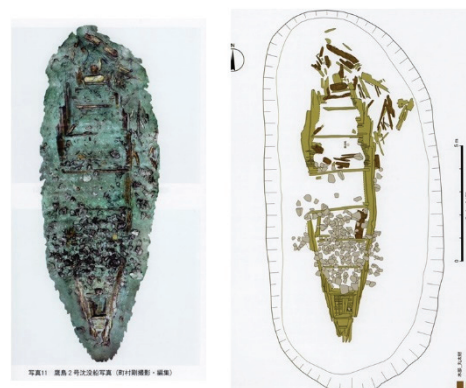
水中遺跡の調査 水中遺跡について語るときに、私のような語り口から言えば、先ほど言いましたように、決して水の中だけが水中遺跡ではないということから始まります。あとでお話しますように「元水中遺跡」を活用する必要があると思っています。また、調査方法そのものも、これまで調査が水中に及ばなかった理由が、一つは技術的な問題やそこに危険が伴うことなど大変難しい問題がある一方で、調査自体は、陸上の遺跡と同じだということになります。

調査技術という側面では水中遺跡は特別視されることになるのですが、遺跡が持つ情報の分析、そこから私たちが何を考えていくかという方法については、実は水中遺跡も陸上と同じような世界だと思っています。

私は自分が中世を専門にしていますので、今日の話題も中世の遺跡が中心になります。陸上の遺跡でもそうですが、中世の遺跡は考古学的な情報だけではどうしても十分に語ることができなくて、そこに文献史料や絵画資料などの、他の学問ジャンルのさまざまな成果を加えて考えます。水中遺跡についても、同じような位置付けができると考えます。そういう意味でも、私のような部外者が水中遺跡について語るのも良いのでしょう。

瀬田唐橋は水中遺跡 実は今日は失敗したな、と思っています。もう1枚別のスライドを入れてくれば良かったと思いました。今日の会場は滋賀県大津市です。滋賀県は日本列島の中では水中遺跡調査の先進県でありました。かなり早い時期に、集中的に県として水中遺跡の調査と保護に取り組んでこられました。それはやはり、琵琶湖という大きな水域を持っていて、そこにかかわる遺跡がたくさんあるということです。私はここに、瀬田唐橋の調査図を入れたかったのです。

瀬田唐橋は、大津の瀬田川を東海道、東山道から京都に入っていくときに必ず渡る場所になります。古来より、大変有名な橋でして、壬申の乱の時には橋をめぐって



池田2016「水中考古学手法による元寇沈没船の調査と研究」より

図2 鷹島2号沈没船

大きな戦闘が行われました。戦乱のたびに重要な攻防戦がありました。この会場の対岸に、県立琵琶湖博物館があります。そこには発掘された古代の瀬戸唐橋の遺構がそのまま保存・展示されています。時代によって橋の位置は移動するようですが、戦国時代には明智光秀が本能寺の変で織田信長を殺した後、安土へ攻めて行きますが、ここを守っていた山岡景隆という城主が、橋に火をかけて焼いてしまい、それによって安土への侵攻を二、三日遅らせたことが戦況の分け目になったといわれます。

明智光秀の話もそうですが、冒頭の言い方からすれば、陸上を通る道路でさえも、船か橋の世話にならないと繋がらず、先へ連絡することができない。各地を結ぶ道路は、水域と不可分で、橋や渡船が兩岸の陸をむすぶことでその機能を果たしています。ただいつも兩岸をつないでいるだけではなく、別の時には遮断する機能をもちます。主要な橋には関が置かれ管理されました。特に渡河地点とがというのは経済的、戦略的に重要な場所でしたから、地域を語る情報豊富な遺跡が存在するといえます。各地にたくさんあるはずの重要な水中遺跡だと思うわけです。

2. 韓国の新安沈没船の意義

新安沈没船発掘調査40周年 誰が見てもこれは水中遺跡だと思う話をします。これは日本の遺跡ではなくて、韓国の西南部の道德島沖合で調査された新安沈没船と呼ばれる大変有名な船の例です。この船は、至治3年（1323年）6月頃に中国の慶元（寧波）を出航して博多へ向う途中で嵐に遭って、耽羅（今の済州島）海道を流され、西海岸に沈んだと考えられています。

海底から船体が引き揚げられ、保存処理の後、復元されました。この船は、もともと日本の商人たちが中国からの文物を輸入するために仕立てた商船で、日本向けの商品が大量に積まれていたという意味で、日本と関係が深い水中遺跡であります。もう一つ重要なのは、これが発掘調査されたのが約40年前の1976年のことで、昨年10月下旬には新安沈没船発掘調査40周年記念のシンポジウムが木浦で開催され、私も参加しました。

先ほどの鷹島の沈没船の発掘調査は、10年ぐらい前から本格的に始まってようやく大きな成果が出てきました。新安沈没船の40年に及ぶ取組を考えると、日本の水中遺跡の調査というのは周回遅れか、二、三周遅れということになるかと思います。しかし、韓国の水中遺跡の調査が、技術も組織体制もこの新安沈没船の調査を契機に始まったことを思うと、鷹島の調査もまた同じような契機を作った日本における水中遺跡調査のエポックといえるでしょう。

そして、さらに指摘したいことは、この40周年の国際シンポジウムの前に、30周年、20周年、10周年とその時々に関係記念シンポジウムが行われていることです。この新安沈没船を巡る国際会議には、私たち日本人の研究者も参加するし、中国、ベトナム、タイ、オーストラリア、アメリカなどからも関係者が参加していました。つまり、1艘の新安沈没船を題材にして、毎回テーマを変えつつ国際的な議論が何回もできる素晴らしい歴史資料であること、この船はそういう意味で国際的にも大きな学問的財産なのです。先の鷹島の鷹島2号沈没船も同じような価値付けが与えられるものになることでしょう。

沈没船はタイムカプセル 新安沈没船の凄さの一つは、引き揚げられた船体とともに2万点

を超える大量の陶磁器をはじめとするモノ資料があることです。多くの荷物が船倉に残され、中には梱包された状態のものも多く、木製の荷札類も残され、それには商人と思われる人名や購入した年月日も墨で記されていました。誰が何を発注したのか、細かいやり取りの状況もわかります。まさに日中貿易船のタイムカプセルだということです。さらに、船員の持ち物と推定されるものも引き揚げられています。それには日本のみならず中国や高麗の日用品も含まれ、乗り組んでいた人も多国籍だったことがわかります。そのように、中世の日元交易の実態を総合的に示す貿易船1艘が丸々、本当にタイムカプセルのように残されていたということなのです。

新安沈没船は全長34m、幅9mの船で、約200トンに相当する外洋船です。隔壁によって7つの船倉に分かれていて、ちょっと傾いて船が沈んでいたことがわかっています。木浦の海洋遺物展示館（現・国立海洋文化財研究所）の中で時間をかけて徐々に復元を進めながら、復元過程自体が展示になっていました。現在は船の復元も終わり、非常によく残っていたことがわかります。

こういった沈没船そのものが引揚げられ、陶磁器、錫のインゴット、紫檀原材、胡椒などさまざまな積み荷の数々、さらに、800万枚といわれる26トンもの銅銭も含めて全て水中から引き揚げられ、まさに当時の日元貿易の商品セットとしてもタイムカプセルでした。そのタイムカプセル性こそが、私たちが沈没船の資料を使う時の大変大きな魅力だと思います。

私は、水中考古学の専門家ではないと申し上げましたが、この新安沈没船の資料というのは、私のような中世の考古学を研究する者ならば誰でも使いますし、文献からの中世史を専門とする研究者も使います。つまり、東アジアの中世史にとって欠くことのできない非常に重要な一級資料なのです。

積荷の多くは中国陶磁で、日本へ運ばれてきた高級陶磁です。皆さんも中世の遺跡を掘れば破片はよく目にすると思いますが、いずれも中国陶磁の一級品です。青磁の大型品をはじめ、天目茶碗、あるいは白磁や茶壺のようなもの。さまざまな陶磁器が2万点ほど積まれていました。そして、これらがほぼ完形品で、日用品の碗や皿では同じ器種が多数セットで梱包されている、驚くべき資料なのです。それから、高麗青磁という、高麗産の高級陶磁器の骨董品も7点だけ含まれておりました。これは後に船の航路をめぐる議論をおこす材料にもなりました。

精密な発掘調査 もう一つすごいのは、40年前の深い海の沈没船の発掘調査であるにもかかわらず、海底に鉄枠のグリッドを組んで、陸上と同じように実測をして引き揚げられています。梱包された箱がどのように並んでいて、そして、どの箱にどの遺物が入っていて、ということが細かく記録されています（図3）。さらに船が傾いて、こぼれ落ちてしまった船外部分を含めて、大変丁寧な発掘調査が行われ

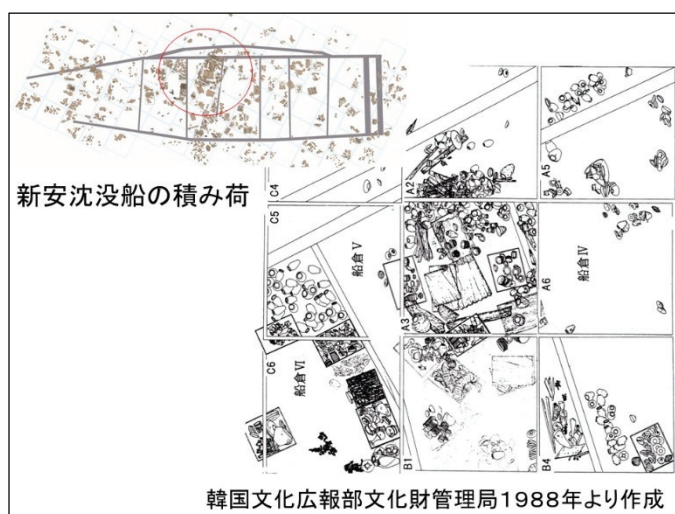


図3 新安沈没船

ました。私が先ほど、陸上と同じような発掘調査が必要だと言ったのもそういう意味です。いわゆる「宝物」の引揚げではなく、その後の沈没船調査のモデルを作った調査となったのです。

これは、梱包状態のまま、箱、樽、桶が引き揚げられたものです。こちらには褐釉の細長い壺がたくさんありますが、これはそのものが商品ではなくて、この中に胡椒などの粒状のもの、あるいは液体のようなもの、そういうものが入っていた商品コンテナです。これがやはり2,300個ぐらいまとまっています。例えば、図のこのあたりでごろごろ固まっている状況がみられます。

船倉の下の方には、丸太がたくさん出てきました。これらは単なる丸太ではなくて、紫檀という高級家具などを作る時の南方でとれる材木です。それには商人たちが、自分の商品だということを示すため、例えばこれには「大」の字が掘り込んであります。付札ではなく、直接木印を付けて、自分の商品を区別していたこともわかります。

荷札からわかること 荷札を見ますと、例えば「至治参年六月一日 鈎寂庵」などとあります。至治3年は、中国年号で1324年、この船が沈没した年になります。博多の承天寺頭塔「鈎寂庵」、^{はこぎきう} 宮崎宮、あるいは京都の^{とうふくじ} 東福寺など寺院名が書かれている札があります。宮崎宮は、この船が沈む10年ほど前に大きな火事にあっています。また、東福寺もこの数年前に大殿が炎上していますので、単なる商品交易というだけではなく、中世にはよくありますが、大きな寺社が焼けたりしたときに、その復興費用を稼ぐために貿易船を仕立てて、その利益を得て再建していくというやり方をしますが、この船もその性格をもっていたといわれています。

これ以外にも荷札を見ていますと、「八郎」「道阿弥」など商人や僧侶の名前もみられます。あるいは「綱司」という船長、船主のような立場を示すものも多くあります。それらから大きな寺社やそれを請け負った商人、あるいは貿易で利を得るために中小のたくさんの商人たちが寄り集まって船を仕立てて、商品を日本へ運んでくるという、そういう貿易船であったと理解されているところです。

東アジア社会が見えてくる もう一つ、興味深いのが銅銭です。銅銭は28トン、約800万枚積まれていました。中世の日本では、中国から銭を輸入して国内で流通させたことはよく知られていますが、このなかには国内で流通していた銭とは違う銭があります。一般に日本で流通したのは、このサイズの一文銭です。それに対して一回り大きい銭がたくさん積まれていました。こちらの荷札を見ますと、「拾貫大銭 六月三日」と書かれています。日本での銭使いは、原則1個が1文です。ところが、この大銭は、1個で3文とか、1個で10文とか、高額コインになります。皆さんの財布の中もそうですね。1円玉もあれば5円玉もある。10円玉、100円玉、500円玉まである。それと同じように、広い東アジアの中では、中国銭が中国のシステムと同じように高額コインも使われていたのですが、日本ではそういう使われ方をしていませんでした。ところが、博多や琉球といった国際貿易をしている地域に確認されていた大銭が、貿易船の積み荷にあり「大銭」として区別されていた。日本でも交易の場では大銭が東アジアと同じルールで使われていた、そしてそれが「大銭」と呼ばれていたことがわかったのも、実は新安沈没船の資料が初めてでした。

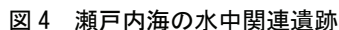
それから、日本の下駄や日本の将棋もあります。日本の銅鏡、それから瀬戸で作られた梅瓶もありました。あるいは日本刀の鍔や漆碗など、こういった品々は商品ではなく、日本人

一方、例えば朝鮮半島の青銅の匙ですとか、フライパンのようなものがありますので、高麗人たちも乗っている。中国人たちも乗っている。非常に国際色豊かな構成メンバーで、この船が運航されていたことがわかる。船体の木材や構造からは中国船だと分析されています。単にいい陶磁器がたくさん積まれていたという以上に、当時の貿易船というのは、こうやって運用されていたということが、考古資料を通して見えてくる重要な資料なのです。

このように、先の高麗青磁の問題もそうですが、最終行き先地を含めて新安沈没船はまだ
まだたくさんの謎を持っている、そういう沈没船だということがわかります。だからこそ、
40年経た今日でも国際的な研究の対象になっているのだということでもあります。

次に日本の水中遺跡を紹介します。瀬戸内海の手揚げり資料の例からです。

瀬戸内海から、3つの水中遺跡を紹介しします。一つは、紀淡海峡、和歌山と淡路の間にあります友ヶ島沖ともがしまの水中遺跡を紹介しします。それから、小豆島のすぐ東側みづにあります水の子岩こいわ。次に、早崎はやさき沖の遺跡です。実はこれらはいずれも、船体は発見されてなく荷物だけしか揚がってない遺跡です。しかし、その資料を比較すると、それぞれが3つの異なる流通段階



を説明してくれます。

続いて、海賊衆の城、海城の話をしてします。^{ひうちなだ}燧灘、安芸から燧へ入っていく間に島がたくさんある芸予海峡の瀬戸、現在、しまなみ海道という橋が架かっていますが、その海域を支配する水との深いかわりの中で成立した、水域に普通の城とは異なる遺構をもつ城郭群の話です。

友ヶ島海底遺跡（和歌山県和歌山市） 最初に、これは友ヶ島^{ともがしま}の遠景図です（図5）。島が並んでいて、淡路島のほうから和歌山のほうを見えています。ここでも船体は確認されてなくて、海底からたくさんの陶磁器が引き揚げられているという資料です。日本は周りを海で囲まれていますので、各地で陶磁器が引き揚げ採取されるところがたくさんあります。瀬戸内海にも沖縄諸島にもたくさんあります。日本海側にも何カ所かそういうところがあります。漁網にかかったりして揚げた偶然の産物ですから、1カ所1カ所が持っている情報は非常に少ないけれども、各地の情報を集めて、遺跡間で、あるいは地域によって比較していくことによって、船体はなくとも、当時の流通の問題を語ることができます。ですから、新安沈没船のような特別なものでなくても、海揚げり資料をもっと重視し、比較検討することでいろんなことを語ることができる、そういう視点が必要だと考えています。

友ヶ島の海揚げりの資料の特徴は、ある時期の海外貿易のセットを示すことです。中国から首都圏、つまり大坂、京都に向けて入る直前で沈んだ日明貿易船の積み荷ということです。四国の太平洋側をまわる南海路は応仁の乱で瀬戸内海ルートが混乱し、船が通行しにくくなったため開かれたとされ、その結果、日明貿易で堺などが栄えるようになります。この陶磁器の年代からはより早く、それ以前から紀淡海峡を日明貿易船が行き交っていたことがわかります。そのルートで通過するときの難所が紀淡海峡でした。友ヶ島近辺のここ深日浦は江戸時代から手繰り網漁といって、底引きみたいな形で網を入れる漁業がありました。すると、網に陶磁器が掛かって上がってきまして、そして、その陶磁器が地元の淡島神社に奉納されておりました。昔の人は信心深いですから海揚げりのこうしたモノを寺社に納めたわけです。そのため古くからそれが有名な資料でした。それらには、例えば青磁の大皿や花瓶、褐釉の四耳壺のような器種もありますが、多くは2、3型式の青磁の碗や皿などです。これらの青磁碗と染付碗は年代的には15世紀半ばから後半のまとまった時期のものです。ちょうど戦国時代初期の各地の城郭などで使われた青磁碗皿や染付碗のセットになります。私にとっても、この資料は染付編年の基準のひとつにした思い出あるものです。

この例のように、大まかな時代の流通の概況を海揚げりの資料からみることができます。ただ、注意をしないといけないこともあります。例えば、陶磁器を好きな人はすぐわかると思うのですが、同じ淡島神社に奉納された資料にはこちらのように伊万里の焼物もあることです。同じ海域から揚



図5 友ヶ島海域

がってくるものが、必ずしも同じ船の一括の資料とは限らないことに注意が必要です。一般に船が遭難しやすい場所は、いつの時代も同じで、近くに別の船が沈没していることも多いのです。しかし、それを差し引いても、友ヶ島の海揚げりの資料のもつ情報は、有効だと思っています。

早崎水中遺跡（香川県直島町）^{はやさき} 早崎水中遺跡です。備讃瀬戸でダイバーが発見し、学術調査された遺跡です。ここの資料は、瀬戸内海を動く国内流通を示している資料になります。中国陶磁の年代は、12世紀～13世紀初め頃のもので、各地の集落遺跡で中国陶磁が普及し始めた時期になります。日本の中では早い時代の海揚げり陶磁です。中国の白磁や青磁碗に加えて、瀬戸内海の沿岸で生産された吉備型土師器と畿内で焼かれた和泉型瓦器碗と一緒に採取されます。ですから、荷物は中国陶磁が国内に入ってから瀬戸内周辺の焼物が一緒に船に積まれて、それが瀬戸内海を移動している時の状況が示されていることになります。海底に残る資料が少ないので、船が沈没したか、モノだけが廃棄されたかは確定できません。

ただ不思議なのは、この遺跡からは、小さいものばかり引き揚げられ、もうちょっと大きな壺だとか甕だとかが採取されていないことです。本来でしたら、ここに備前焼や瀬戸などの国内産を含むもっと多様な器種が積まれていてもいいはずなのですが、何故か出てきません。そのことから、厳密にはこの遺物群が商品だったかどうかは議論の余地があるともいえます。これが海揚げり資料の限界なのかもしれません。

水の子岩海底遺跡（香川県内海町）^{みず こいわ} 小豆島東側に水の子岩という岩礁がありますが（図6）、海上に岩の頭が出ていて裾は海中へ広く伸びていきます。この根のところにたくさんの備前焼が確認され、調査、採取されています。この遺跡は、国内における海揚げり陶磁器を契機として行われた水中遺跡の初期の学術調査として貴重な例です。ここでは備前焼だけが確認され、この積み荷は、備前焼を焼いた生産地から首都圏へ向かって船が産地直送で商品をパックで輸送していく、その途中で沈んだ資料だろうと考えられています。時代は備前焼の型式から14世紀終わり頃と言われています。

この水の子岩の資料だけだと、備前焼の大きな甕、中型の甕、それから壺、播鉢などが大量に出ている遺跡というだけになるのですが、幸いなことに、陸上の備前焼の窯跡などの調査、それから、文献史料の情報があり、それらを付加することで水中遺跡の情報をより豊かにし、中世の瀬戸内海流通を語る重要な資料になっているのです。

この時期の備前焼を生産していたのは浦伊部^{うらいべ}というところでした。積出港は片上^{かたがみ}です。片上の港から瀬戸内海を通して首都圏や熊野方面に運ばれていました。現在の神戸港の前身になる兵庫津^{ひょうごのつ}という中世の港がありましたが、ちょうど15世紀中頃、そこには北関と南関の二つがあり、北関、北のほうの関を東大寺が管轄していました。驚くことに、

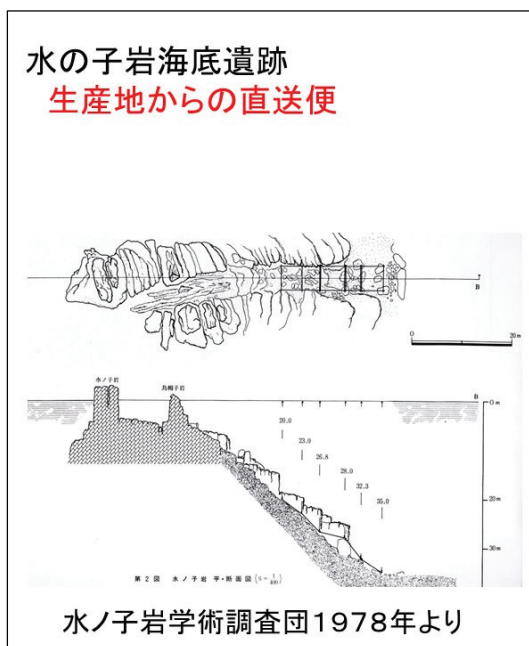


図6 水の子岩海底遺跡

その1445年の1年分の関税台帳が残されました。「兵庫北関入船納帳」です。それには、どこの湊に船籍をおく船が、何を積んで、何月何日に入港し、関銭を幾ら払った、その問屋は誰で、船頭は誰というような、非常に細かいデータが残されているのです。

この史料を見ていきますと、例えば、この8月26日入船のなかに、「伊部 ツボ大小六十 苧 廿束 四百卅文 二月二日 衛門五郎 二郎三郎」と記されます。まさに伊部から備前焼を積み込んで、この船が兵庫北関に入ってきた。関銭を430文、船主と問丸が記録されています。隣の行にも「同所 ツボ大小六十 百六十文 同人」とあります。水の子岩では、全体で壺が90、甕が30、播鉢が70あり、この入船納帳風にいえば、ツボ大小百九十ということになりますが、これは本来の積み荷3分の2位だろうと推測されています。船体こそ残っていませんでしたが、恐らく入船納帳にあるような備前焼を産地から輸送中の船の実態を示す遺跡ということになるわけです。

さらに、調査報告書では興味深い分析を行いました。引き揚げられた資料は、窯で焼きあがった商品をそのまま一括で、船に積んで首都圏へ持っていく過程ですから、産地直送の搬送状態がわかる資料になります。普通、運ばれた先の消費地では、それがばらされて売られ、さらには使われて磨り減ってしまいますので、流通段階の状況を知ることはなかなか難しいのです。生産地と消費地の分析は各地で多いわけですが、流通段階の分析ができることは非常にまれです。

報告書の分析では生産と搬送の問題にも及びました。これは播鉢の底なのですが、2本黒い部分が見えます(図7)。下駄の歯のように並びますので下駄印といいますが、ロクロの天板を押さえているほぞの痕跡なのです。備前焼を製作するときにロクロの上に粘土の底板を据えて作りますが、そのロクロのホゾ跡が壺や播鉢の底に残っているのです。このほぞを比較すると、どのロクロで作ったのかわかります。

それから、こちらは楯状の工具でつけられた播鉢の擦り目です。この異同を分類し、引き方の癖を重ねると、何人くらいの職人が生産に係わっていて、どこの工房でどの製品を焼いていたのか。そして、幾つ分の窯が集まってこの船で運ばれてくるのかが検証できます。そして、これらのロクロの違いと擦り目の違いを群でまとめると、その群ごとに使われている粘土も異なるという結果でした。つまり、小さな工房が一つではなくて、複数の工房が集まって商品を船積みして、それが一括で運ばれてくるのがわかりました。ここでは11程度の工房が数基の窯でこれを焼いて、共同で集積・出荷して船に積んだという結論を出しています。海揚げりの資料だからこそできる、大変興味深い分析といえます。

このように、海揚げり資料というのは新安沈没船に比べたらその量は少ないけれども、また別の意味でいろいろなことを語ってくれるのです。

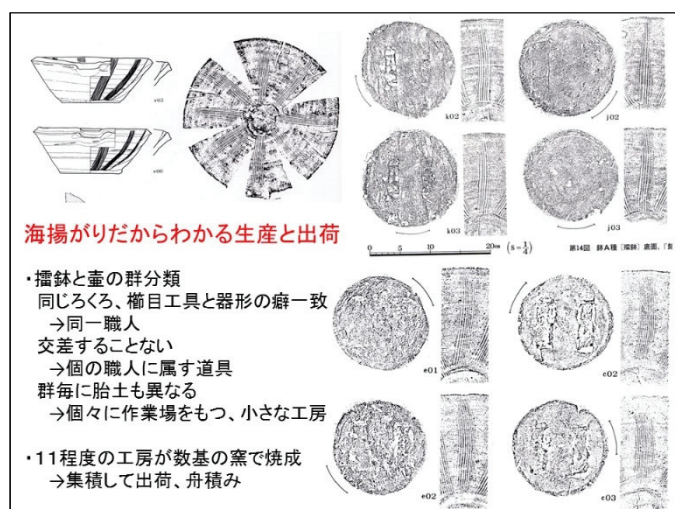


図7 水の子岩海底遺跡から引き揚げられた遺物

4. 元寇防塁と水中遺跡

後半は、先ほど申し上げましたように、陸だけを見ていた世界が、実は、その続きに水域があって、本来はそこまで含めて機能していた、水域と陸域とが一つになって機能したということをお話します。文化庁の行政的な定義からは、厳密に言えば、これが水中遺跡かといわれそうですが、私たちがいつも対象としてきた陸に水域を加えることで、陸と水中の世界を一つにまとめてみることによってより豊かな歴史情報になる、そういう例を紹介してみたいと思います。

元寇防塁とは これは皆さんもよくご存知の、福岡県福岡市にあります史跡元寇防塁です(図8)。先の松浦市の史跡鷹島神崎遺跡では、攻めてきた元軍の船が沈んでいましたが、あの元軍に対抗するための施設です。1274年10月の文永合戦^{ぶんえいかつせん}の時には攻められて、元の軍勢に上陸されてしまいます。その結果、博多の町も焼き討ちされて、炎上しました。それに懲りた鎌倉幕府は、建治2年(1276年)に九州の御家人達に「要害石築地」の築造を命じました。海岸線に沿って波打ち際に石塁を設けて、再度攻めてくる元軍の兵士たちが陸へ上がれないようにするわけです。そのようすは、「石築地」として「蒙古襲来絵詞」に細かく描写されていますが、まさに水際作戦の施設です。

この元寇防塁は、博多湾岸に延々と山のところを除いて、砂浜を全部結ぶようにはるばる20km分積まれているのです。日本では、このように海岸を防備するために石塁をつくり閉鎖するという技術も考え方も持っていませんでした。それがこの時突然大規模に作られたことになります。

これは、生の松原^{いき まつばら}というところですが、現地へ行きますと波打ち際に、2mから3mぐらい、本来は3mぐらいあったと言われていますが、石塁が続いているようすをみることができます。これは断面が見えるところです(図9)。こういうものが、海岸ぎりぎりのところに延々と築かれたのです。

ここが生の松原で、ここは庄^{しょう}浜^{の はま}ですから、ここが博多のまちになります。これが筥崎宮、この筥崎にも港がありましたし、博多には袖^{そで}湊^{の みなと}という港がありましたし、こちら側の今津^{いまづ}も大きな港です。



図8 元寇防塁①



図9 元寇防塁②

元寇防塁の築造 文永合戦の時には、今津と姪浜^{めいのはま}あたりから上陸して、博多が焼かれたと言われています。それを防ぐために築かれたのが、先ほどの図のような石塁でありました。この石塁は、鎌倉幕府が九州の御家人たちに命じて、国単位に割普請で請け負わせて築きました。

例えば、今津のところは、日向国と大隅国の御家人に割り当てられます。今宿は豊後国。先ほどの生の松原は肥後国。それから、姪浜は肥前国というふうに、それぞれの国の御家人が分担しました。国別に地区を割り当てて、各々の御家人が持っている所領、領地の広さに対して反別1寸宛て、1反の畑を持っていると、長さ1寸分の石垣築造を負担する方式です。もちろん領地1反なんてわけではないですから、結果として御家人ごとに何十m分を積むということでこれが負担されています。そして、この積むための人夫も自分の領地から連れてくる規定です。それぞれの御家人たちが、自分の百姓やら何やらを連れて行って、石塁を積んでいきます。

そのために、例えば、今津・長浜^{ながはま}の発掘された防塁を見ますと、東半分は花崗岩で積んでいて、西半分は玄武岩で積んでいて、石材が異なるだけではなく、石の積み方や中のあんこが違っていることがわかりました。ここは日向国と大隅国2カ国が負担ですから積んだ単位、国ごとに、施工技術が異なる結果がみえるという大変おもしろいことがわかっています（図10）。

元寇防塁と水中遺跡 この史跡元寇防塁というのは、多くの人が知っていますし、教科書にも「蒙古襲来絵詞」のこの場面は出てくる有名な遺跡です。でも、先ほど言いましたように、海から元軍が攻めてくるのに、砂浜だけ守っていてはどうかと思いますよね。そうなんです、実は、この時、川や湊でも海からの上陸を阻み防衛するために、湾の入り口や河口部に乱杭が打たれていたということが記録に残ります。河口や港も閉鎖したのです（図11）。

例えば、これは筑前の文書ですが、「長さ1丈、口4寸、」の杭を多々良浜の潟に乱杭として6本打てとあります。もちろん6本だけでは守れるわけではないので、これは修理のための資料ですが、そのように書かれています。

こちらは肥前国ですから、先ほどの生の松原になります。それには、「石築地」、当時はこのように呼ばれていました、とセットで「乱杭」、「切立」、これが破損したので早々に直しなさいという命令が出ています。

実はこの年号を見ると、既に弘安合戦（1281年）が終わって6年後になります。鎌倉幕府

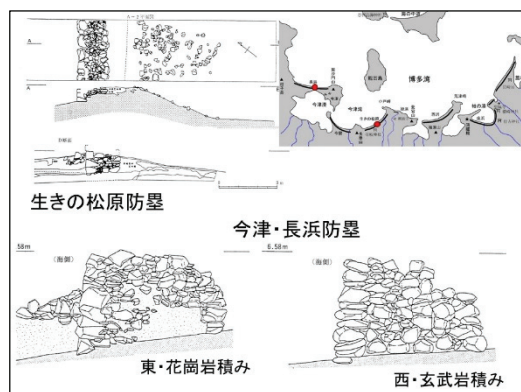


図 10 元寇防塁の構造



図 11 蒙古襲来と元寇防塁

は上陸されて、怖い目に遭って懲りたらしく、30年後までも、西国の御家人達に警護役を課して、この補修をずっと続けていくのです。

海と湾を閉鎖するための陸地の石塁と水中の乱杭が、セットになって、まさに海からの脅威に備えたということなのです。こういう施設も、やはり陸だけではなく水域とセットで考えることで、その効果がわかるということになります。残念なことに博多湾では、水中から乱杭が調査された例はまだありません。

元寇防塁の系譜 ところで、中世の日本では、こういう屏風のように自立する石塁はなかったし、乱杭で港を封鎖する手法もありませんでした。ところが、東アジアでは、朝鮮半島、中国、あるいはベトナム、そういうところでは、ごくごく普通に戦闘があるとすぐに港や河口を閉鎖しています。これは、韓国の南海岸の薺浦という、日本に開かれた三つの港の一つで発掘された例です。薺浦の湾の入り口のところからはこのような乱杭が広く発掘されました(図12)。この乱杭は、蒙古襲来に備えた乱杭ではなくて、日本からの倭寇に対して港を守るためのものです。

「朝鮮王朝実録」には、政府が出した指示の記事が残っています。それは1510年、この直前に三浦の乱^{さんぽ}という三つの港で日本人が反乱を起こしたとされますが、それに対抗するための処置が行われます。港を守る乱杭が方々で設置されるわけです。その記事には、大木をすべからく植えろと。要するに湾の中に太い杭を打ち込め、その大木を、鉄の鎖をもって次々に連結しろ。それから、湾の口を船でもって横に封鎖しろ。あるいは、大きな葛の綱を用いて、そこに木とか石の重りをかけて、それを水面下1尺ばかりのところに張って、倭寇の船が入ってこれないようにして防げというものです。一方、防いだ木柵の中央のところには鉄の鉤を用意し、自分たちが出入りする時には、その鉤を開けて出入りすればよいと、かなり具体的に書かれています。

余談ですが、昨年10月に韓国へ行きまして、その時に西海岸の泰安にある沈没船の調査をしている国立海洋文化財研究所の事務所を訪問しました。そこの発掘資料を見せていただく機会がありました。その時に円柱の軸に十文字に棒がついたロクロと言いますが、太い綱を巻き上げる時に使う機械が海中から採取されていました。同じものが日本にもあると思います。このロクロは船の碇や帆を上げるためのロクロだと思いますが、そこに太い綱が巻かれていて、これが葛の綱だと説明を受けました。おお！そうかと。こういう綱を使っていたのだと、初めて実物を拝見して、非常に感激しました。



図12 韓国南海岸・薺浦



図13 韓国濟州島・環海長城

元寇防塁と高麗 博多湾の石垣は、日本の中世の石積み技術の中で孤立しています。他にない。石垣は日本にはたくさんありますが、石を積んで屏風状に高い石垣をつくる技術は、日本の中ではほとんどありませんでした。特に鎌倉時代には見あたりません。おそらく先ほど言いましたように、この当時は海の中に乱杭を打って防御をする思想もなければ、その技術も持ってなかったと思います。またこの後、こうした石垣が海岸防御に使われることもなかったと思います。

そう考えますと、どうも朝鮮半島、当時の高麗を通じて、先の乱杭とともに、その技術が導入され、元寇防塁として日本で実施されたのではないかと思います。

これにはいろんな証拠がありますが、これは韓国の済州島の環海長城です（図13）。東海岸を除いて島を囲むような形で、こうした石垣がまわり、一番中核部分、日本でいえば一番中心の役所があるところについては、さらに土塁が回っているという、こういう施設が構築されています。この石垣は、後世になると倭寇対策のために朝鮮時代になってから修理されていますので、本来は、こんなに立派ではなかったと思います。

元軍が高麗へ攻め込んだとき、高麗も最初は抵抗して戦いますが、高麗は王宮を開城、今の平壤の近くから江華島、今の北朝鮮との境にある島へ移して、そこへ避難しました。そのときに、精鋭部隊として元軍と戦ったのが三別抄という軍人組織でした。高麗は江華島に移ってから1259年に元に降伏してしましますが、そうすると三別抄は独自に自分たちの政府を作り、抵抗を続けます。最初は木浦のさらに南の珍島にいき、そこに龍蔵城という、すごく大きな石垣で囲んだ城を築き、王宮を建てて拠点とします。すると今度は高麗政府が三別抄を追討することになり、三別抄は済州島まで逃げて環海長城を作り抵抗したのですが、1273年に陥落します。まさに文永の合戦の直前でした。この攻められていた頃、1271年には、三別抄の政府は日本に対して、応援を求めた国書を送ってきます。元はいずれ日本も攻めるから、我々を助けて協力しよう。恐らく、そうしたやり取りの中で、元の最新情報の共有とともに、高麗の海防技術が日本の鎌倉幕府に伝えられ、海から攻める元軍に対抗する施設として導入されたと考えています。明確な根拠は示すことができませんが、ストーリーとしてはそういう話になるとおもしろいなと思っています。

ところで、皮肉なことに、元寇防塁を築き備えていたら、元軍と一緒に攻めてきたのは、実は高麗軍でした。蒙古襲来といっていますが、3,900艘は江南軍、つまり慶元、明時代でいうと寧波ですが、そこで仕立てられた中国船。もう一つが合浦、朝鮮半島の一番南で別に高麗の東路軍500艘が仕立てられて、連合軍として日本に攻めてきたのです。

ただ、彼らが教えてくれた？石垣と乱杭の効果で、弘安合戦のときには、基本的に元軍はあの海岸線に上陸できませんでした。そのため、博多

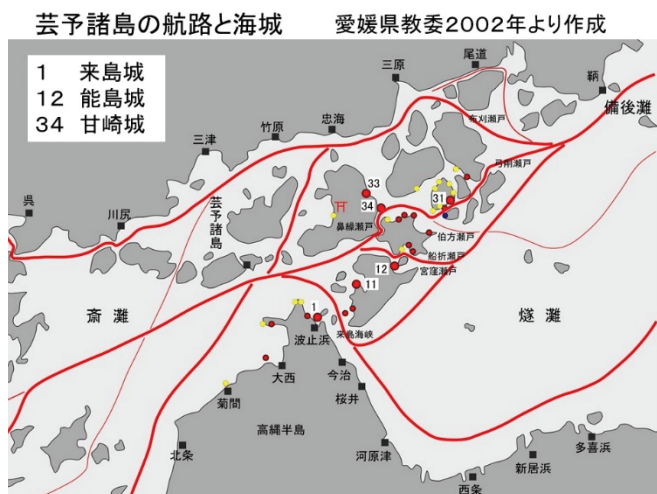


図 14 芸予諸島の水中関連遺跡

湾の中にある海の中道から上陸し、陸上の戦いになり、幕府軍は健闘して撃退しています。その意味では、石塁と乱杭はかなり効果があったと考えられています。また、その裏には、三別抄が3年間余り抵抗を続けたため、元の日本再侵攻が遅らされた効果も大きかったといわれます。

5. 村上水軍と水中遺跡

村上水軍と交通の要衝 次に、瀬戸内海で、かつては海賊城と呼ばれていた海城を見たいと思います。今治がここで、しまなみ海道という橋を渡って、尾道がここです（図14）。

芸予諸島は、島だらけで見るからに狭く海の難所です。そこに航路が集中し、ここを通らなければ、瀬戸内海を東西に船が往来できない。中世にこの交通の要衝を押さえたのが村上水軍でした。村上水軍の拠点の一つが来島、もう一つが12番の能島、それから34番の甘崎城です。これを見るとおわかりのように、本当にここを通らなければ行けない、まさに首根っこ3カ所を村上水軍が押さえていたのです。図には、大きな丸と小さな丸がありますが、これら拠点の3つの城を含む大きな丸のところが、海岸の波打ち際といいますか、満潮になると沈んでしまう岩礁にさまざまな施設が確認された海城なのです。たくさんある通常の高城とは違って、拠点になった城の周囲にだけそういう施設があると報告されています。

海の関 村上水軍そのものは13世紀頃から活躍が始まりますが、16世紀頃まで、海の領主といえます。この瀬戸内海を自分の支配地として勢力を振るっていました。周辺の戦国大名にとっても、この海を抑えるためには、村上水軍の協力なしには戦えない。村上水軍はその時々、大名権力と結びつき、そして、単に軍事だけではなく、海上の往来、流通を押さえることによって、非常に大きな経済権益を持っていました。いわゆる海関、海の関です。関所として、ここでチェックをかけるのはもちろん必要です。陸上の街道だったら1カ所の関を作ればよいのですが、広い海を抑えようとすると、海域を対象としたいろいろな別のやり方があったようです。

赤間関（山口県下関市） 旗の二つありますが、一つは赤間関、下関の一番潮流が荒いところ。赤間硯で有名な赤間ですが、あの赤間神社のところに赤間関を管理していた代官の家に

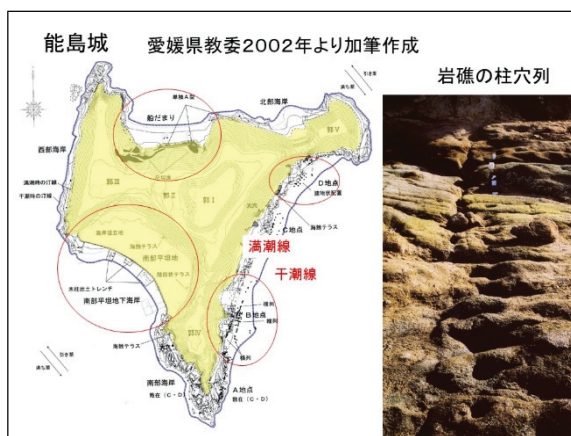


図 15 能島

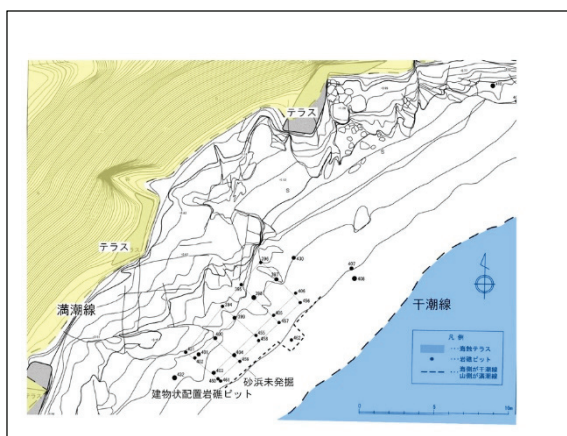


図 16 能島城跡

残された旗です。

もう一つは厳島神社の神官に対して、能島の村上氏が渡した旗です。旗にある「上」の字は村上水軍の印です。この旗を船に掲げていれば、ここを通行していい、安全を保障すると、そういう意味の旗なのです。いわゆる過所旗、村上水軍によって保証されたパスポートみたいなものです。

赤間関の方は福建の船に与えられた旗です。中国の福建省晋江县の商船が、また来年6月に来るので、その時には商売をすると、この旗を掲げてくるので、受け入れてくれということが書かれています。海上の通行保証、入港、通商というのは、船に掲げられたこういう旗印によって、そこを制圧して権益を持っている権力とのやり取りの中で決まるということになります。

聞くとおとよによれば、この琵琶湖の場合にも、白い旗を掲げることによって、この旗と同じような効果を持っていて、認められた船として、移動していたということのようです。

能島（愛媛県今治市） 海にはそうした大きな権益があったのです。村上水軍の拠点の一つ、能島^{のしま}を例に海城の特徴を見たいと思います（図15）。能島は約900㎡でそれほど大きくなく、島全体を削平して大きく3段の曲輪が造成されています。この島の特徴は、干満の差が約4mもあり、その干満で陸になったり水没したりする岩礁地帯に点々と柱穴が並びます（図16）。普通、こういう柱穴が海城のところにあると、乱杭でも打って、城を守ったということになるわけですが、その反対です。この島は、基本的に防御機能を持っていないと説明されています。では、このたくさんある柱穴群は何かということですが、よく見ると通路上の部分があって、船が着くような仕組みになっています。おそらくたくさんの船があそこに着けられていて、自分の海域を保全するために、例えば、保証していない船を見つければ関銭を徴収、あるいは襲い、何かあるとここから出動したりなど、さまざまな形で関与していたのでしょう。まさに海域の自分の利権を守るための本拠地としての船のターミナルということになります。これらの海城はそういう性格、機能を持っていると指摘されます。

ここには明らかに建物が建ちそうですが、船小屋のようなものでしょうか。防御用の施設が建っていたというよりは、むしろ出撃用の、あるいは海を往き来するためのそういう船の係留場所、あるいはドックのように修理する場所というような、そういう性格を持っていたと調査者は評価しています。

こういう海城、あるいは海賊城と呼ばれているところを発掘調査しますと、明らかに自分たちが使う陶磁器ではなくて、同じような陶磁器が大量にセットで採取されるところがあり、多分、そう

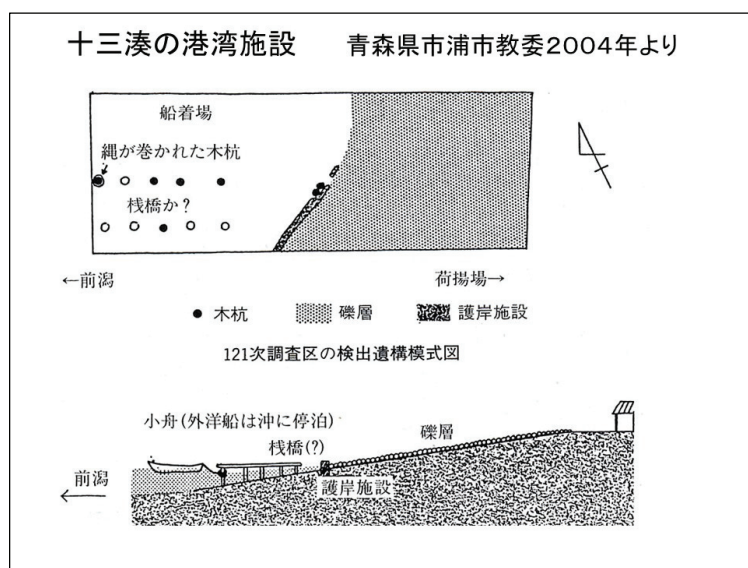


図 17 十三湊港湾関連遺跡

いうものが商品の一部だと言われています。彼らは行き交う船からの権益を得るだけではなく、自らも海上交易から大きな利益を上げていたことも想像できるのです。そうした海上権益の拠点がこの海城だったということです。

このような城の性格を考える時に、干満によってあるときは陸上に、あるときは海の中という、この水域部分、水没してしまう部分の遺構の存在なしには、この能島の性格を考えることができない。先ほどの元寇防塁と同じような意味で、やはり陸域の遺構のみならず水域と一緒にって見ることによって、海城の特徴的な歴史像が語れるということになります。

6. 港湾遺跡の意義

さて、次は港の話です。陸と水の結節点として、両方の世界を結ぶ機能をもつのが港湾遺跡ということになります。近年、港湾遺跡についても興味深い遺跡が調査され、新たな情報もたらされています。ここでは水中遺跡を意識した話題を2、3取り上げたいと思います。

十三湊遺跡（青森県五所川原市） 中世の港で発掘調査された例として、有名なのは青森県津軽^{とさみかと}十三湊です（図17）。「廻船式目」にも三津七湊の中に書き上げられた日本海最北の重要港で、最盛期の十五世紀には十三湖に面した砂丘上に湊町が広く整備されました。十三湖からは、^{まえがた}前潟という水路によって海に繋がっていました。今はここが開かれて、日本海へ出ていますが、中世・近世には前潟を通して、この先にある水口から海へ流れ出ていました。昭和になって、ここを切ることによって、この水がこっち側へ行くということになります。船はこの水口から入って、前潟を登り船着き場にたどり着くという、そういう構造がありました。

十三湊は、大変有名な中世の港であり、日本海側の北の中心の港です。これまでの発掘調査は、港町の都市構造を解明する、あるいは北方世界と交易をする安東氏の権力との関係を明らかにするところに重点が置かれてきました。

しかし、ここは城下町でもなければ、宿のような陸上の街道沿いの町でもない。港町なのであって、その町の本質的な機能を語るはずの港湾施設の部分がほとんど発掘調査されることがないのです。それで港湾遺跡が語れるかというように思います。やはり水域を含む港の港湾施設がわかってこそ、初めて陸の町場の様子と一体となって十三湊という遺跡が絵



図 18 益田川河口遠景

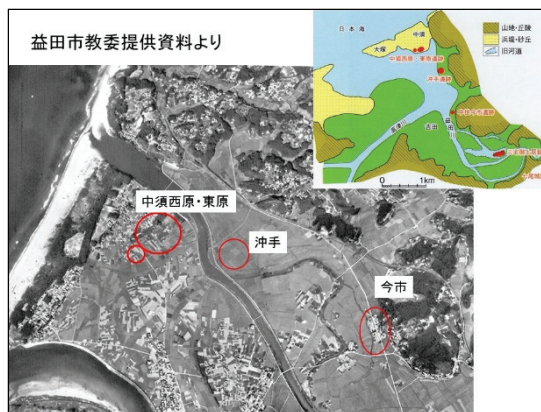


図 19 益田川河口遺跡群

合的にわかると考えます。

そうは言いましたが、実は、港湾施設が具体的に発掘調査された場所が1カ所だけあります。121次調査区と書かれたこの民家の裏のところが発掘調査されたことがありました。そうしましたら、礫敷きの斜面がずっと水辺まで続いて下がっていついて、最後のところに木の杭があり横木で礫が落ちないように留めてありました。その先には興味深いことに、水中に向かって2列に並んだ杭が立っていました。そして、一番先の杭には縄が巻かれたま出てきました。そこから復元すると、ここがいわゆる船着き場のような護岸施設であって、そして栈橋状のものがここに作られていて、船がここに繋がれていたと、そういう絵が想像できるというのが調査の際の結論でありました。

中須東原・西原遺跡（島根県益田市） これは、島根県益田市の益田川河口部の遺跡群です（図18）。ここに川が二つありますが、津和野のほうから流れてくる高津川という大きな川が流れ込んでいて、こちら側は山間部から出てきた益田川です。今は両方とも別々に日本海に流れ込んでいますが、もともとは海岸に浜堤砂丘が発達しており、現益田川の河口側が閉じていて、一つの川として日本海に流れ込んでいました。この流れが、江戸時代ぐらいまでは大きな渦をつくっていた。この砂丘地区は中須と呼ばれています。これは米軍が撮った航空図ですが、よく見ると、昔の旧河道が黒く見えています。このところが大きな渦になっていたというのがよくわかる図です（図19）。

ここが、^{なかすにしほら}中須西原・^{なかすひがしほら}中須東原という一続きの遺跡。もう一カ所は^{おきで}沖手という遺跡。それから、もう一カ所が^{いまいち}今市という遺跡。史跡に指定されている益田氏の本拠とされる^{みやけのおどい}三宅御土居はこれよりももうちょっと東側になります。そして、そのすぐ山の上が^{ななおじょう}七尾城という益田氏の山城になります。

これは沖手遺跡ですが、発掘調査してみると、街区が浅い道路状のもので区画されていて、その中にたくさんの建物がある。まさに町が形成されていることがわかります。12世紀にこれだけ大規模な町が地方にあることはめったにない例です。他にはおそらく博多ぐらいでしょう。ここは港湾施設は発掘されていませんが、中須の内側の渦を共有する町場ですから、おそらく西原・東原の前身になる港町だったと推定されます。

中須東原遺跡も史跡になりました（図20）。これを見ていただきますと、旧河道が海へ流れて行くわけですが、この旧河道への斜面のところに、このような礫敷きの船着き護岸が確



図 20 中須東原遺跡の護岸遺構



図 21 中須西原遺跡の遺構配置

認されています。時期は15世紀が中心です。旧河道へ落ちていく水域の部分ということになりますが、これも水中遺跡ではなく、現在は水田になっていて、田んぼの土をのけて掘る、つまり、私が言っている「元水中遺跡」です。

15世紀の港に係る護岸では、さっき十三湊で同じような礫敷き斜面の護岸をみました。中須東原遺跡の護岸は丁寧に造成されています。はっきりとした形でこの護岸が築かれていて、中には、こういうふうに備前焼が噛んでいたり、たくさんの遺物が出てくるという、そういう状況です。

中須西原遺跡では、同じように2時期の礫敷き護岸があり、陸地には街路を兼ねた区画溝によって町が形成されています。そこには半地下式の方形竪穴建物も2基発見されています(図21)。中世の湊町で方形竪穴建物というと、これは港の倉庫というように理解していいでしょう。したがって、護岸があって、波止場みたいな、まさに河岸です。河岸から荷物が揚がる場所に倉庫があってということになります。また、周辺には鍛冶炉もある。流通の場である湊町は商品の搬出とともに原材の搬入にも便利です。絶好の生産地でもあるのです。一方、出土した陶磁器をみると、ベトナムの陶磁器ですとか、朝鮮半島の陶磁器ですとか、普通の消費地ではほとんど出土しないような、海外からの特殊な陶磁器が非常に高い比率で出てくる。石見という土地柄、ここが日本海流通のみならず、海外との貿易港、流通の拠点でもあったことがわかる資料です。

きょうは陶磁器がテーマではありませんので詳しいことはやめておきますが、私の好きな越前焼まで出ているという、越前焼としてははるかに流通圏の外なのですが、何故でしょうか。通常の商品としてではない形でこういう品がもたらされることが湊の特徴なのです。

川西遺跡 (徳島県徳島市) もう一つ、今度は川湊の話です。これは徳島市の川西遺跡です(図22)。眉山の裏側のところに園瀬川が流れていまして、そこで発見された遺跡です。13世紀頃から旧河道に礫敷き護岸が築かれて、16世紀になると、この川岸の護岸に対して直角方向に突堤のような石垣が中洲に向かって構築されるという、大変際立った遺構を持っている川湊です。ご存知のように、阿波は山間部の木材資源を海の港へ搬出して、そこから首都圏へ向かって出すという、非常に木材資源が豊富な世界でありました。ここもそうした関連の川湊と考えられます。

この発掘調査した水域のところ、いろいろなものが出土するのですが、特に注目されるのは、木製品がたくさん出たことです。折敷の底に文字が書いてありますが、例えば、「棟内」、「柱寸」、「虹梁(?)」、「三安」等々書いてあって、恐らくは木材関係の文書といえますか、折敷に書いた墨書のメモの一部ではないかと考えられています。実際にここでは鼻繰はなぐりといまして、切り出した木を筏に組んだり、木を引っ張るときに原木に綱をかける穴を穿つことをするのですが、それを切り落



図 22 川西遺跡

としたものも出ています。そこからはここで原木から柱や板に加工をして、商品となったものが首都圏へ向かっていく、そんな世界が想像できます。

魚住泊遺跡（兵庫県明石市） 最後の話になります。私は自分では水中遺跡を発掘したことがないと言いましたが、唯一、元水中遺跡として、地元明石市と兵庫県が協力した調査に参加しました。江井ヶ島^{えいがしま}をご存知でしょうか。魚住^{うおずみ}の隣です。先ほどの水の子岩がここです。

江井ヶ島^{えいがしま}の漁港です。これは昭和50年頃の図ですが、赤根川が流れ込んでいて、当時の様子を復元すると、図のようになります（図23）。赤根川は、現在はここへ流れ込んでいて、港はここです。江戸時代の図を見ますと、それが復元できそうです。

今日の話の発端は、昭和54年（1979）に江井ヶ島の漁港を改修するときに、巨木がたくさん出てきたことです。現在の防波堤がこれで、巨木が出た地点はこことされます。次ぎが、昭和61年のことで、赤根川河口を浚渫した際に15本の巨木と大量の石が出てきました。その巨木がこれです（図24）。直径が大体1m弱、長さが5～6m、この挟りが入っている部分の間隔が3.5～3.7m。挟りは60cmぐらい入っていて、この太い挟りを使って、この巨木が井桁に組まれていたということを示しています。その組んだものにさらに石を詰め込んで、それを基礎として防波堤を築くという、「石椋^{いしがら}」という技術だと推定されました。この大木には鼻皫が残っています。ここに綱をつけて、この太い木を引っ張ります。樹種は日向松だそうです。はるばる運ばれてきた松の巨木です。最初にこの話を伺ったときに、「えっ！こういうのが埋まっているのだ！」ということで、まず、技術的なことやその規模にもびっくりしました。

私たちは、何とかその実態を確認できないかということで、平成24年にここへトレンチを入れました。今は、埋め立てて公園になっているかつての河口部にトレンチを入れて、3mぐらい下まで掘りました。ようやく出てくるかなと思ったのですが、ちょっと外れて残念でした。陸側へのトレンチの長さが足りなくて、その先は道路に引っかかりますので、それ以上伸ばせませんでした。

魚住泊の重要な点は、文献史料にその整備の記事が詳細に残されたことにもあります。ご存知のように、奈良時代天平年間に行基の発案で摂津播磨五泊が整備されますが、そのなかに大輪田泊^{おおわだ}などとともに魚住泊が入っています。

本格的にこれが整備されるのは鎌倉時代初めです。治承4年、1180年に奈良の東大寺大仏殿が戦乱で焼けます。これを復興するために周防国が東大寺造営料国となります。西国から

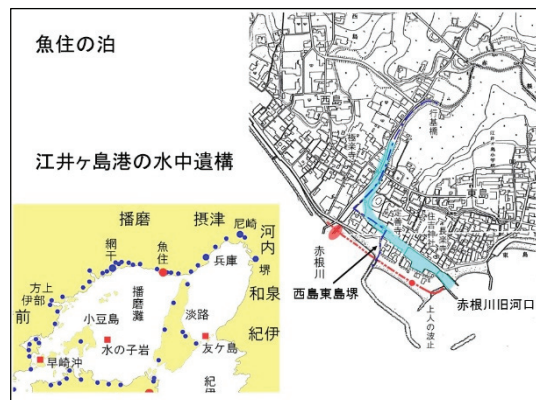


図 23 魚住泊・江井ヶ島港



図 24 江井ヶ島港から出土した巨木群

の復興資材の輸送を実現する国家事業として、港湾整備が位置付けられました。建久7年(1196年)重源は、魚住、大輪田の「石椋」^{いしぐら}築造などを奏上します。そのために瀬戸内海周辺の10カ国に破損船を徴発します。要するに壊れた船を徴発して、ここへ持ってこいというわけです。船に石をたくさん乗せて、沈めて石椋の機能を持たせて、長く崖が続いている魚住に人工的な防波堤の港を築く大工事をするわけです。

また山城、河内、播磨、淡路の荘園公領から木材や竹を伐採して持ってくることを負担させます。さらに山陽・南海・西海三道の諸国、寺社権門からは石別1升の米を徴収します。この港湾整備の契機は、東大寺を再建するためです。そのためには、資金と資材を国家的に集める必要がある。その中継地として重要な魚住の港が修復できないと、この資材が運べない。魚住泊は瀬戸内沿岸航路の重要な地理的位置にあったのです。その後も、修理は引き続き行われます。

正応2年、1289年、魚住の島全島の船泊を築く。この時にもいろいろなことをやりますが、尼崎、渡辺、檉生泊、いずれも大坂の近く、首都圏への入り口の港には、10年を限って米1石について1升の津料を徴収。全国から集まってくる船がこれらの湊へ入るときに、1石につき1升宛てこの修理のための資金を出せというわけです。さらに都から戻る船には、ここを修理するための「上葺石」を積ませます。本当に国家的な事業でこの港が修復維持されていくことがよくわかるおもしろい遺跡なのです。

その結果が発掘で見られるはずだったのですが、おそらくあと2～3mトレンチが伸びていたら、あの太い木がごろごろ出てくる。うまくすれば、組まれた状態に当たったと思うのですが、そこまでは行きつきませんでした。残念無念。

魚住泊遺跡のもう一つの意義 ということで、私の水中考古学初体験はここで終わりました。おまけです。考古学的に見ますと、魚住という地は、焼物の窯でもよく知られています。須恵器系の焼物がここで生産されます。先ほどの魚住の赤根川、まさにこの中流域でした。赤津川で焼物が生産されるのが、ちょうど12世紀末からでした。それより前、12世紀中葉頃は中尾川という、もう少し西のほうに窯がありまして、それが移動してきたのがちょうどこの港湾整備の頃に重なります。

つまり、逆に言うと、この窯業生産が拡大して、商品が西日本に広く流通していく段階で、それとセットにして港の機能が求められ、高められていったということです。そういう意味では、文献史料に記された中央国家の建前だけではなく、考古学が語る地域の動向など、さまざまな要因が絡んで、この港が修復、充実してきたのだというほうが正解なのでしょう。

ちょうど時間ですので、話はこれで終わりにします。ありがとうございました。

(以上)

【質問】（鹿児島県文化財課・森幸一郎）

本日は貴重なお話を聞かせていただき、ありがとうございます。水中遺跡の持つ地域の歴史についての重要性ですとか、可能性ということを改めて認識させられたところでした。

質問ですが、今後、水中遺跡の重要性を認識もして、また、調査、保護、活用と進めていくに当たって、どういう取組から始めていけば、地域の住民も巻き込んで進めていけるのでしょうか。よろしくお願いします

【回答】（国立歴史民俗博物館名誉教授・小野正敏）

先ほども申し上げたように、私は水中遺跡のプロではないですが、原則からいえば、そうした取組についても陸上の遺跡と同じだと思っています。要するに、水中遺跡を調査することによってこんなことがわかる、こんなにも面白い地域の歴史が描けるという、そのおもしろさを伝えることが一番大事だと思います。

もちろん、調査にはさまざまな予算だとか、体制だとか、さらに陸上とは違った困難な点がたくさんあると思いますが、それはいろいろな解決方法があると思います。大事なのは遺跡の価値を社会に認知してもらうことから始まるということです。

ですから、この会場にいらっしゃる文化財の関係者のみなさまにやっていただきたいことは、「水中遺跡は今まであまり保護してなかったけど、そこを意識することでこんなに新しい地域の歴史が書ける」ということを、広く紹介して欲しいと思います。陸上の遺跡だってそのやり方を繰り返し、50年やってきて、ようやく社会の理解が得られた。あるいは行政のほかの部局の理解が得られ、遺跡を発掘調査し、守るのは当たり前というところまで来たわけですので、やはり、それが重要ではないかと思いました。

もう一つ、私が今日の後半で強調したのは、普通に言えば、水中遺跡ではなくて、「元水中遺跡」の話です。私は今の日本列島を見てみると、元水中遺跡というのが全国にたくさんあると思います。これだけ海岸部の埋め立てが進んでいますし、それから旧河道等の埋め立ても進んでいる。あるいは、湖がどんどん埋められている。そこでは深い水中の沈没船みたいに特殊な技術がなくても、水域の遺跡を調査することが可能です。まずはそんな取組から、水中も一緒に見たらおもしろい歴史が書けるみたいなこと、多くの人にそこから知ってもらうことも有効だと思います。その意味では、水中遺跡は、どこか限られた県や市町村の特別な例ではなく、全国各地、皆さんの身近にある問題だと理解していただければ、というのがその趣旨です。

確かに、沈没船は、劇的なある事件をタイムカプセルとして示しますので、インパクトはとても強いのですが、もっともっと身近にある、私に言わせれば、元水中遺跡でもいいから調査することによって、水と陸とをセットにして、新しい視点で情報を発信することが大切だと思います。水中遺跡も一步一步積み上げればこんなことがわかる。そういう積み重ねが重要だと思います。私は、水中遺跡の調査や保護、活用に特別に効く特効薬はないと思っています。

【付記】 講演記録という性格のため、引用、参考にした文献の一部を掲げます。

また、掲載にあたって手続き等の関係で多くの図を割愛しましたことをお詫び申し上げます。この参考文献の図録類には、関係する図版が掲載されておりますので、ご参照ください幸いです。

【主要参考文献】（発掘調査報告書は省略）

- 池田榮史 2016『水中考古学手法による元寇沈没船の調査と研究』（平成23年度～平成27年度 科学研究費補助金基盤研究（S）研究成果報告書）
- 井上繭子 2008「博多の元寇防塁」『中世都市博多を掘る』
- 韓国文化広報部文化財管理局 1988『新安海底遺物 総合編』
- 国立歴史民俗博物館 2005『東アジア中世海道－海商・港・沈没船－』
- 佐伯弘治 2003「モンゴル襲来の衝撃」『日本の中世9』
- 田中 謙 2012「能島城における海岸遺構の構造と機能」『西国城館論集Ⅱ』
- 東亜大学校博物館 1999『鎮海薺浦水中遺跡』
- 兵庫・岡山・広島三県合同企画展実行委員会 2004『津々浦々をめぐる－中世瀬戸内の流通と交流－』
- 林屋辰三郎編 1981『兵庫北関入船納帳』
- 水の子岩学術調査団 1978『海底の古備前 水の子岩学術調査報告』
- 柳田純孝 1988「元寇防塁と中世の海岸線」『東アジアの国際都市博多』
- 山内 譲 1997『海賊と海城－瀬戸内の戦国史－』平凡社選書 168
- 山下俊郎 2005「発掘資料から見た魚住の泊」『講座明石の中世史 戦乱に揺れた明石』
- 和歌山市教育委員会 1997『和歌山市加太友ヶ島沖出土の陶磁器』

【写真提供機関一覧】

- 図1：小野正敏
- 図2：池田榮史2016
- 図3：韓国文化広報部文化財管理局 1988より作成
- 図4：小野正敏
- 図5：北野隆亮
- 図6・7：水の子岩学術調査団1978
- 図8・9：小野正敏
- 図10・11：柳田純孝1988
- 図12：東亜大学校博物館1999「鎮海薺浦水中遺跡」
- 図13：小野正敏
- 図14～16：愛媛県教育委員会2002
- 図17：市浦村教育委員会2004（青森県）
- 図18～21：益田市教育委員会（島根県）
- 図22：徳島県埋蔵文化財総合センター
- 図23・24：明石市教育委員会（兵庫県）



小野正敏氏講演風景

