

令和四年度 第一回 世界遺産「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群公開講座  
「瀬戸内航路の神々と倭王権—住吉・大山祇・宗像—」  
質問と回答(森田 克行先生)

Q1 安曇氏は、相島(淡路島?)と摂津がなぜ説としてあるのか、両方の根拠を知りたいと思います。

淡路国野嶋の安曇は、レジメにも示しました『日本書紀』履中天皇即位前紀の阿曇連浜子の記述です。

摂津の安曇については、『播磨国風土記』の安曇連百足の根拠地である浦上の地名、『日本書紀』皇極天皇元年の安曇山背連、『同』白雉四年の安曇寺、『続日本紀』天平十六年の安曇江の記述、そして『新撰姓氏録』の安曇犬養連氏の記録があります。

Q2 志賀島の安曇と摂津の安曇は同じですか？

どちらも安曇氏の一族が盤踞していたから生じた安曇ですが、志賀島は糟屋郡の郷名、摂津の安曇は地名、人名、寺名など、多様です。したがって一括りに同じだとは言いきれません。

なお安曇の地名や安曇氏の居地は西日本を中心に13か国におよび、九州ではさきの筑前国糟屋郡安曇郷のほか、豊後国の戸籍に安曇部3名がみえます。

Q3 大型船はいつごろから誰がどのような形で造れたものでしょうか？

なかなか難しい問題で、現状では、古墳時代の船の考古資料(実物、埴輪、絵画など)では小型の準構造船が大半で、『記紀』の記述や万葉歌などでは勇壮な大型船が頻りに登場し、資料の実態と史料の内容に乖離がみられます。

ただ貴重な史料として、欽明紀十五(554)年条の「助軍數一千・馬一百匹・船四〇隻」の百済への派遣船団の記事があります。その内容から、一隻あたりの規模を割り戻しますと、積載量10トン級の大型船となります。この規模であれば、欽明天皇の親にあたる継体天皇の時代に勃発した筑紫の磐井の乱に際して、六万の兵員の海上輸送が現実味を帯びます。

いまはまだ、古墳時代(6世紀)の大型構造船の発見を待つばかりです。

Q4 船の底の形は、平底だったのですか？突出していたのですか？

古墳時代の船の構造は詳しくわかっていません。ただ私は船形埴輪に示される丸木船に舷側板を付けただけの準構造船では、外航・外征は到底叶わないと思っています。

とくに五世紀後半以降の倭王権の外航船は、船底中央部に「丁板(ちょういた)」という長板材を両側縁の部材である「面木(おもき)」で挟み込んだ、初期の構造船を考えています。したがって船底の形としては「丁板」の幅を少し上回る程度の平たい部分があったと思っています。これは私個人だけの見解ではなく、古代船舶の研究者や模型製作の専門家の意見も踏まえたものです。

Q5 海に関わる神様で宗像三女神は海の自然現象の守り神だとの認識ですか？

宗像三女神は筑紫の海人族らが祀っていた神々が、倭王権の外航、外征にかかわって神話の体系に組み込まれたと考えられることから、もとは海の自然現象に起因する玄界灘の守り神だったのでしょう。

記紀の宗像神が三女神の形をとるのは、沖津宮・中津宮・辺津宮といかにも整合的で後付け感が強く、本来は市杵島姫神が宗像神の本神と憶測しています。

Q6 大和→摂津の交通として、大和川の利用は？

大和と摂津の往還は主として木津川・淀川筋の水運が本道で、大和川はあまり活用しません。その理由は淀川・木津川筋は泉津(木津)まで流れが緩く、また、まったく瀬がないのに対し、大和川筋は「亀の瀬」に象徴されるように、随所に瀬や淵があり、全通する舟運は不可能だからです。

その証左として、淀川・木津川筋には、難波津・鳥飼津・山崎津・泉津など、国家や地域が管理する大小の河津(川港)が都合10か所以上設置されているのに対し、大和川筋には河津は設定されておらず、公式の交易路としては機能していません。

大和と南河内の往還に丹比(たじひ)道・大津道等の生駒山越えの陸路が発達しているのは、そのことを逆説的に証明するものです。