

Ⅲ-8 海洋としての日本海から考える 丹後の日本海文化—日本海は荒海か—

森島 康雄

1. はじめに

日本海文化という言葉が耳目を集めることになったのは、1981年に富山市で行われた「日本海文化を考えるシンポジウム」の果たした役割が大きい。シンポジウムでは、小説家の松本清張が講演を行い、後に丹後王国論を主張する門脇禎二らが報告を行っている。その後、日本海側各地で同種のシンポジウムが相次いで行われ、その成果はシンポジウムで主導的な役割を果たした森浩一によって、『古代日本海文化』・『東アジアと日本海文化』・『古代日本海文化の源流と発達』などにまとめられた。これを契機に、明治時代以来「裏日本」と呼ばれてきた日本海側の各地に展開した独自の文化や歴史に注目が集まり、多くの研究成果が大いに進展することとなった。

ただ、その成果の多くは、日本海側各地の文化に見られる共通性・類似性や日本海を挟んだ大陸との交流などについての研究が大半で、それらを取り持つ日本海そのものの特性に注目した研究はほとんど見られない。この点については、『東アジアと日本海文化』の第3部「まとめと討論」で、門脇禎二が「(前略)例えば反省点としては、昨年度ご参集の方からもご意見をいただきましたが、自然科学——たとえば問題を海洋学、気象学等々——にまで広げて、もっと多くの問題をシンポジウムに組み込めないのかといった意見は、そのとおりであろうと思いました。(後略)」(森編1984:269頁)と発言しているが、その状況は今日に至るまで変わらない。

例えば、畿内や瀬戸内に先駆けて、出雲や丹後に弥生時代の鉄製品が豊富に分布するのはなぜなのか、弥生時代後期に豊富な副葬品を納めた巨大な墳丘墓を築いていた丹後地方の首長が、古墳時代に入るとわずかな副葬品を納める小さな古墳しか営まなくなるのはなぜなのか。これらの問いに対して、日本海の交易ルートに直接参加できたとか、大和と吉備の関係が良くなって大陸との交通路が瀬戸内海ルートに変わり、日本海ルートの重要性が低下したなどの答えが示されるが、日本海あるいは瀬戸内海の海洋としての特徴をふまえた考察は行われない。

日本海には荒海・荒波というイメージが付きまとうらしい。平成30年度に宮津市などが構成自治体に追加認定された日本遺産も「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」という名称である。江戸時代中期から明治時代にかけて、日本の物流を支えた男たちが命を懸けて航海した海は、荒海である方が感動のストーリーになりやすいということであろうか。彼らが時には荒波に遭遇し、神仏に祈りながら必死に乗り越えたことは、各地の神社に奉納された難船絵馬や髻額が物語る事実であり、祈りの甲斐なく命を落とすこともあった。けれども、彼らは商いのために航行したのであって、あえて危険を冒す冒険者ではなかったはずである。

筆者は京都府立丹後郷土資料館に勤務していた頃、しばしば「日本海は穏やかな海です。」と解説していた。観覧者の多くは驚きの、あるいは意外そうな表情を見せる。旅行者に限ったことではない。日本海側で暮らす人も同じである。それほど日本海は荒海と言うイメージが染みみついている。

もちろん、冬の日本海は怒涛が押し寄せ、強い季節風に波の花が舞う荒海の姿を見せることが多いが、1年を通してみれば、穏やかなことが多く、特に初夏から秋にかけては波ひとつない海面を見せる日が多い。丹後郷土資料館から見える阿蘇海はもちろん、宮津湾あるいは丹後半島北面の外海でも、穏やかな波がたゆたうことが多く、白波が見えることは稀である。

日本海で海洋調査の経験がある東京大学大気海洋研究所名誉教授の蒲生俊敬は、「冬を除けば、海面はおおむねおだやかで、船が大揺れすることも少なく、調査・研究がはかどります。」と記している（蒲生 2016）。

日本海は、実際には穏やかな海であるにもかかわらず、荒海・荒波のイメージを抱かれることが多いのである。そして、この荒海・荒波のイメージが、日本海文化の客観的な理解を妨げている部分があるのではないかと感じている。

日本海の海洋としての特徴やこれに起因する気候の特徴をふまえて、日本海文化と言われる諸要素を眺めると、どのように見えるだろうか。漠然と日本海文化ととらえられてきたものが、より納得感を持って理解できるようになるのではないかとというのが本稿の目指す所である。

2. 海洋としての日本海

(1) 日本海海底地形と海流

日本海はどんな海なのであろうか。

図1は日本海海底地形図である。日本海は大陸と日本列島に囲まれた内海で、対馬海峡（同 130 m）、津軽海峡（同 130 m）、宗谷海峡（同 50 m）、間宮海峡（水深 10 m）の4つの狭く浅い海峡で他の海とつながる閉鎖性の強い内海である。一方で、日本海は最深部が 3,800 m以上に達する大陸沿岸の海としては異例の深い海でもある。特に北緯 40 度以北には日本海盆と呼ばれる水深 3,000 m以上の海域が広がり、対馬暖流の影響を受けない水深 300 m以深は、水温 0～1℃の低温で酸素が豊富なほぼ均一の海水で占められていて、日本海固有水と呼ばれる。

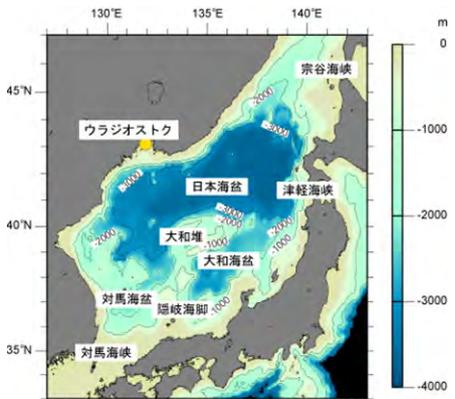


図1 日本海海底地形（気象庁日本海海洋気象センターHPより）

海流の入口となる対馬海峡が浅くて狭いため、対馬暖流の流量は、太平洋を流れる日本海流（黒潮）の約 1/10 である。また、対馬暖流は、日本海流のような連続した幅広い流路は形成せず、流速も緩やかである。日本列島に近いおおむね北緯 40°以南の日本海の表層は、対馬海峡から流れ込んだ対馬暖流が流れ、大部分が津軽海峡から太平洋に、一部が宗谷海峡からオホーツク海に流れ出す。日本海域の海流の状況を示した図2を見ると、対馬暖流の流速は、勢力が最も大きい10月から12月においても最大1ノット（約時速 1.8

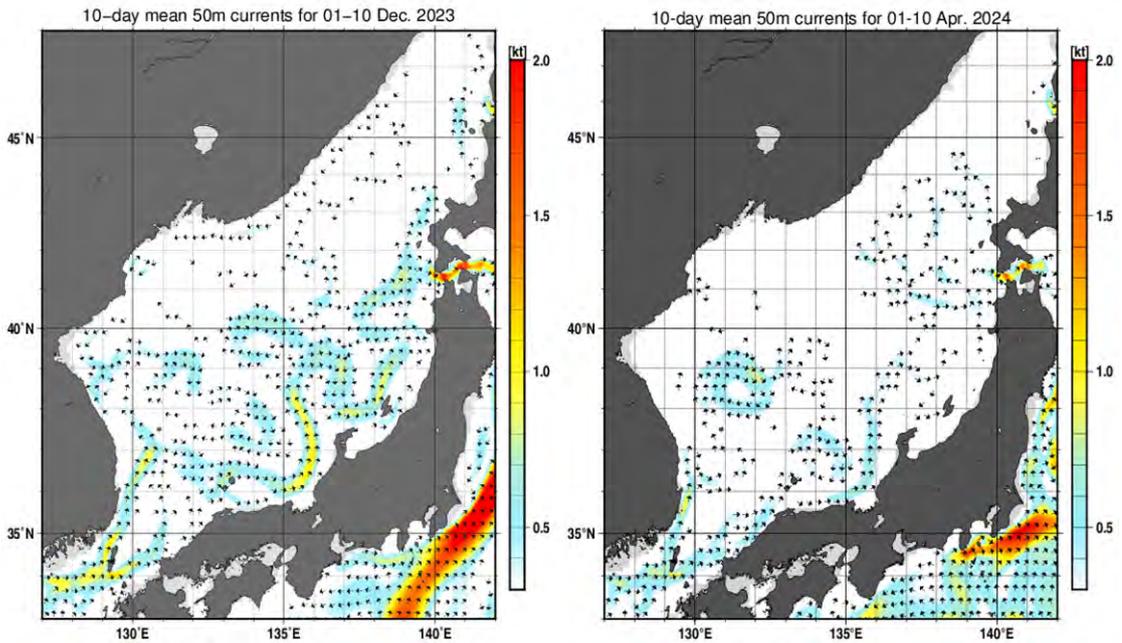


図2 日本海の海流の状況 (左: 2023/12/01 ~ 10、右: 2024/04/01 ~ 10) (気象庁HPより)

km)程度、最も勢力の衰える3月から4月には最大0.5ノット程度で、大半は0.2ノット以下(図の矢印が描かれていない海域)である。対馬暖流の年平均流速は0.5ノット未満で、日本海流(黒潮)の1/4程度であり、対馬海峡から津軽海峡までを約2か月かけて流れる。

つまり、日本海は深部に滞留した冷たい海水の上を、狭くて浅い海峡から流れ込んだ対馬暖流が緩やかに通り過ぎている海なのである。

また、潮の出入口となる津軽海峡と対馬海峡が狭く浅いため、太平洋の潮位が潮汐力によって上下しても、海峡を通り抜けることができる海水が少なく、潮位の変化も小さくなる。1日の潮汐差は最大でも0.4m程度である。

(2) 日本海沿岸の気候の特徴

日本海は日本海側の気候にも大きな影響を与えている。図3は、舞鶴(北緯35度28分)と浦項(北緯36度1分)、大田(北緯36度21分)の雨温図である。この3都市はほぼ同緯度で、舞鶴市が本州中西部の日本海南部沿岸、浦項が大韓民国東南部の日本海西部沿岸、大田が大韓民国中西部の内陸に位置する。

気温を比較すると、夏は3都市ともほぼ同じであるが、冬の気温は大田が低い。これは、大田が内陸で、暖かい日本海の影響を受けにくいからである。

降水量を比較すると、舞鶴の冬の降水量の多いことが際立つ。冬の北西季節風が暖かい日本海の上空を通る際に水蒸気を蓄え、日本列島に当たって雨や雪を降らせるからである。季節風に伴って時雨れるこの特徴的な天気を丹後では「うらにし」と呼び、いつ降り出すかわからないから、「弁当忘れても傘忘れるな」と言われる。

「うらにし」の雨や雪は、長時間降り続くのではなく、晴れていたかと思うと急にザーッと降り出して、しばらくするとまた晴れることを繰り返す。冬型の気圧配置の時、気象衛星画像で日本海に現れる筋状の雲。これが上空に来ると時雨れ、通り過ぎると晴れを繰り返すのが

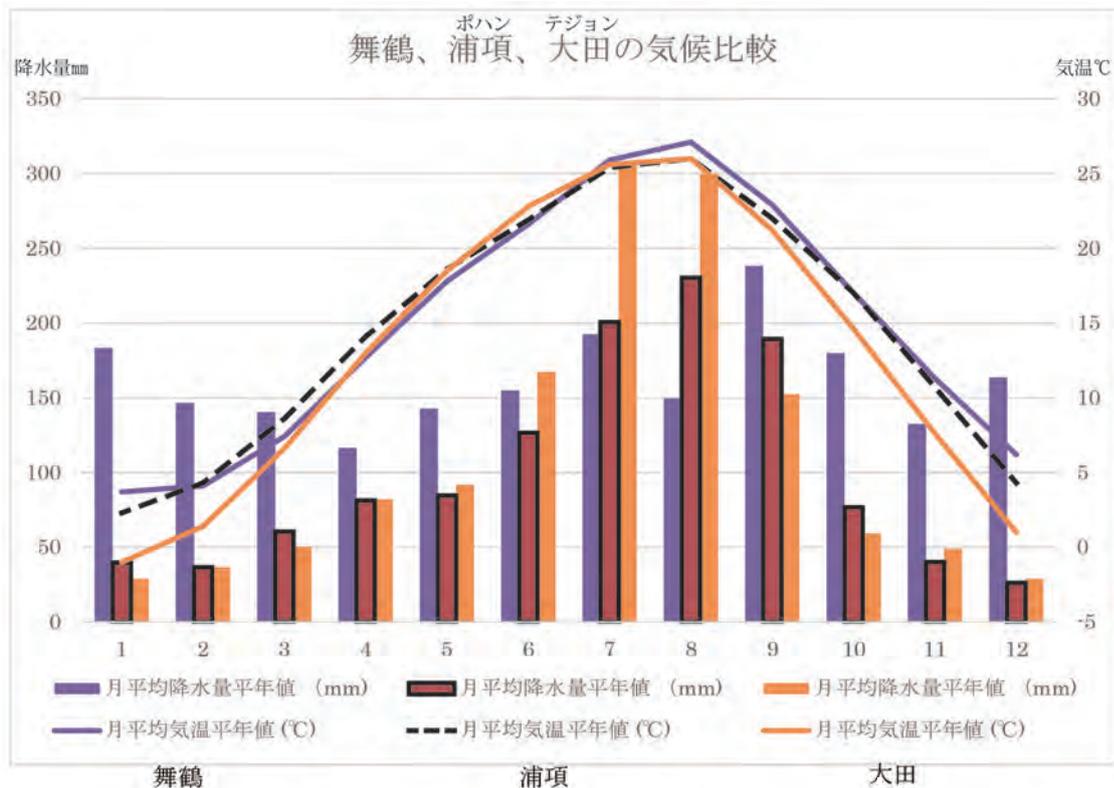


図3 舞鶴・浦項・大田の雨温図

「うらにし」である。

強い北西季節風が吹きつける冬とは対照的に、春は南～南西の弱い風、夏から秋にかけては「あいの風」と呼ばれる北～北東の弱い風が吹く。このため、冬季を除いては風波も立ちにくく、また、対岸距離が短いためにうねりも少ない。

3. 海洋としての日本海と日本海文化

(1) 潟湖と遺跡の分布

日本海文化を育んだ大きな要素として、港として機能した潟湖の存在が早くから指摘されてきた。潟湖は河川や沿岸流が運んだ砂が堆積してできた沿岸州が成長し、湾が海から切り離されることで形成される。沿岸州の成長には、河川によって砂が供給され、定常的な沿岸流によって同じ場所に堆積することが必要である。日本海は潮汐差が少なく、流れが緩やかで定常的であることから、砂が河口に近い同じ所に堆積しやすい条件を備えている。また、外海に面したところでは、冬季の強い北西季節風が海岸の砂を南東方向の内陸側に移動させて砂丘を成長させるから、潟湖も海洋としての日本海の特徴がもたらした地形であるといえる。

丹後では久美浜湾、浅茂川湖（消滅）、離湖、竹野湖（消滅）（以上京丹後市）、阿蘇海（宮津市・与謝野町）などがあり、これらの潟湖の周辺に海を意識した古墳が造営されることも古くから知られている。浅茂川湖岸の段丘に網野銚子山古墳、竹野湖を見下ろす丘陵先端に神明山古墳という日本海側第1位、第2位の規模を持つ前方後円墳が築かれ、また、久美浜湾を2分するように南西から突出する段丘には前方後円墳を含む11基からなる大明神古墳群が、離湖



図4 丹後半島の潟湖と遺跡



図5 阿蘇海沿岸の弥生時代遺跡

沿岸には、離湖古墳と離山古墳が築かれた。

阿蘇海は天橋立によって形成された潟湖であるが、ボーリング調査によって採集された珪藻の分析から、天橋立が成長して阿蘇海が汽水域になったのは約2,200年前の弥生時代中期中葉頃のこととされる。弥生時代中期後葉になると阿蘇海沿岸の霧ヶ鼻遺跡、一の宮遺跡で土器が採集され、後期になると一の宮遺跡から小霞遺跡までと阿蘇海を取り囲むように集落遺跡が展開する。砂州（天橋立）が成長して阿蘇海という潟湖が形成されたことが、これらの集落の成立を促したと考えられる。そして、後期後半には阿蘇海を見下ろす尾根上にガラス釧や銅釧、多数の鉄剣などの副葬品を持つ大風呂南1号墓が築かれる。潟湖の形成と周辺遺跡の動向がよくわかる事例である。

(2) 日本海航路と瀬戸内航路

丹後では、弥生時代中期の遺跡で畿内中心部よりもはるかに多くの鉄製品が出土し、続く弥生時代後期には豊かな副葬品をもつ大きな墳丘墓が次々と築かれる。ところが、弥生時代後期

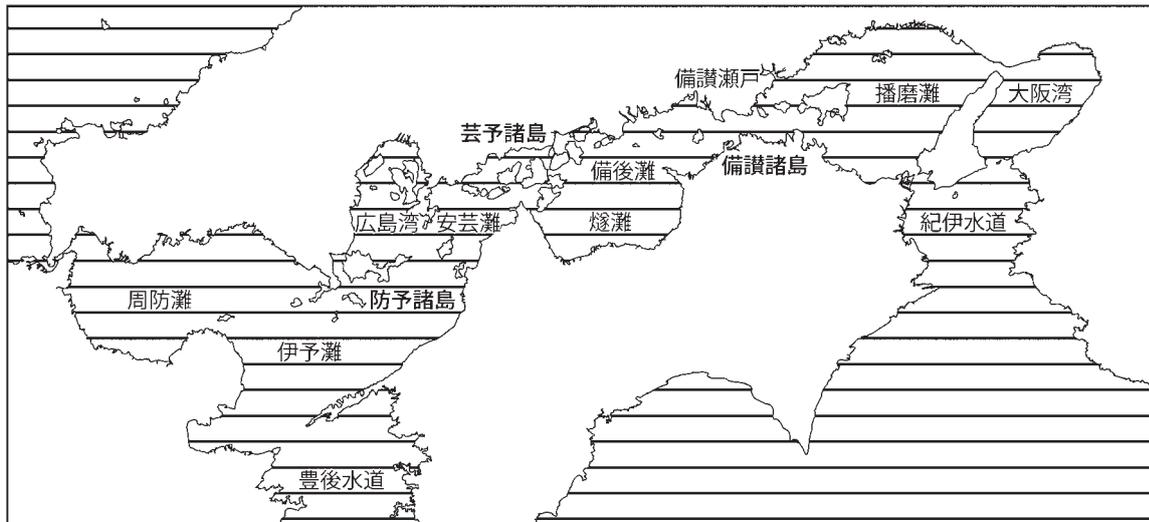


図6 瀬戸内海概要図

末に築かれた赤坂今井墳墓（京丹後市）に続く古墳時代初頭には大型の古墳が築かれず、画文帯神獣鏡が出土した大田南2号墳（京丹後市）や青龍三年銘方格規矩鏡が出土した大田南5号墳は長辺20m前後しかない方墳である。

丹後に古墳時代を象徴する大型の前方後円墳が築かれるようになるのは古墳時代前期末を待たなければならないし、古墳時代前期の古墳に副葬される三角縁神獣鏡も温江丸山古墳（与謝野町）出土の1面が知られるのみである。

古墳時代初頭に丹後が畿内中心部に置いて行かれる状況になった理由として、大和と吉備の関係が良好になって瀬戸内海航路が使えるようになり日本海航路の役割が後退したことがしばしば指摘される。あるいは、ヤマト王権が瀬戸内海航路を掌握したとも言われる。

これらは、遺跡や遺物の分布状況の変化という現象面から推定されることで広く受け入れられている考えではあるが、実際のところ、瀬戸内海航路が使えるようになった、あるいは瀬戸内海航路を掌握したということが、具体的にいかなることを指すのかは明確にされていないように思われる。

これを明確にするためには、瀬戸内海航路の特徴を理解することが必要である。そこで、まずは、瀬戸内海の海洋としての特徴を考えてみたい。

瀬戸内海は日本海と同様に内海であるが、700以上の島が浮かぶ多島海で、平均水深は38.0mと浅い。特に、瀬戸内海中央部の備讃瀬戸（平均水深16.3m）、備後灘（平均水深20.3m）で水深が浅く、逆に東西の出入口にあたる豊予海峡（最大水深195m）、鳴門海峡（最大水深90m）の方が水深が深い。太平洋から深い出入口を通して浅い瀬戸内海との間を海水が出入りするため、流速は早くなり、潮位差も大きくなる。

流速は、海峡部では時速約20kmにも及ぶことがあり、潮流の方向も上げ潮と下げ潮で反対になる。潮位差は、両海峡から流れ込む海水がぶつかる瀬戸内海中央部で特に大きく、広島県福山市では1日の潮汐差が最大約4mにも達する。

瀬戸内海は、「瀬戸」の海である。特に、小豆島から笠岡諸島までの備讃瀬戸に浮かぶ備讃諸島、燧灘と広島湾の間の芸予諸島、安芸灘と周防灘に間の防予諸島という3つの海域には大

小の島が密集し、島と島の間には瀬戸や水道と呼ばれる狭い水路が形成される。瀬戸や水道では、周辺の「灘」と呼ばれる海域に比べて流速が増す。この現象は、流体力学のベルヌーイの定理に基づくもので、単位時間あたりに同じ流量が通り抜ける際に、流路の断面積が小さくなる瀬戸や水道で流速が増加する。ホースの先をつまむと水が勢いよく飛び出すのと同じ現象である。

しかも、瀬戸内海には、東西の両側から海水が出入りするため、上げ潮と下げ潮、その間には潮止まりがあり、海流の速さや方向が変わる。さらには潮位が常に変化しているため、暗礁の水深も刻々と変化する。この点が、穏やかな流れが一定方向に定常的に流れる日本海との最大の違いである。

こうした海域を航行するには、海流の変化や海底地形を把握したうえで、船足や喫水の深さも考慮して、いつ、どのコースを取れば航行可能かを判断しなければならない。逆に言えば、潮流の状況や海底地形を熟知した水先案内人がいなければ、安全に通行することができないのである。

後世、これらの海域に塩飽水軍、村上水軍、忽那水軍が生まれてくる。彼らは、礼銭を取って航行する船の安全な航行を助けるが、礼銭を払わなければ略奪を行う海賊となった。瀬戸内海航路を利用するには、こうした海域の安全航行が必須であることは、どの時代でも変わらないから、古墳時代の初頭にヤマト王権が瀬戸内海航路を利用できるようになったというのは、とりもなおさず、こうした海域を安全に航行できる体制が整ったことを意味するとみなければならない。

(3) 日本海航路と渤海使

『日本記略』『扶桑略記』によると、延長7年(929)12月24日に丹後国竹野郡大津浜に到着した渤海使は、翌年になって、渤海を倒した東丹国使であることが判明したために入京を拒否された。この使節を応接した客館と考えられる遺跡が離湖の東約1kmに位置する横枕遺跡である(伊野2010)。この遺跡では、平安時代と鎌倉時代の建物、平安時代の鍛冶関連土坑がみつき、平安時代の越州窯系青磁、定窯・邢窯系白磁、緑釉陶器、灰釉陶器などが出土している。遺跡の中心的時期は10世紀前半の東丹国使が到着した時期であるが、9世紀中葉から10世紀中葉までの遺物も多い。『三代実録』には、貞観5年(863)11月17日に竹野郡松原村(京丹後市網野町)に細羅国人54人が到着したこと、元慶3年(879)3月13日には、竹野郡(京丹後市)に異国船(難破船)が漂着したことが記されており、いずれも遺跡の存続時期に含まれる。横枕遺跡は、これらの異国人を迎えるために設けられた客館のひとつであったのかもしれない。

渤海国は朝鮮半島の付け根から北東側に698～926年に存在した国家である。日本列島とは日本海を挟んで向かい合う位置にあたる。渤海使は、神亀4年(727)から延長7年(929)までの202年間に35回来訪した。当初の目的は対新羅同盟であったが、新羅が衰退すると交易を目的とするようになった。

延暦14年(795)の使節までは、新羅沿岸を避けて小型船が北回り航路をとって蝦夷を経由して夏～秋に越前以東に到着した。ちょうど、「あいの風」に乗って航行したわけである。延暦17年の第14次使節以降は大型船が日本海横断ルートで初冬に能登以西に到着するよう

になる。蝦夷と日本の抗争激化で蝦夷近海の航行が危険になってルートを変更したと考えられている。ルート変更に伴って、出発の時期も変化する。北西季節風が吹き始める頃に出発すれば、さほどの荒波に遭うこともなく、日本海側のどこかに着くという計算であろう。9世紀に入って新羅が衰退すると、リマン海流に乗って鬱陵島近海まで南下することが可能になり、竹島・隠岐付近から西日本に到着する、より安全なルートも使われた（古畑 2017）。

こうして見ると、渤海使は、周辺国との関係も考慮しながら、日本海の季節風や海流をうまく利用して航行していることがわかる。

渤海使がもたらした交易品には、貂皮^{てん}・豹皮^{ひょう}・大虫皮（虎皮）・羆皮（熊皮）、人参・蜜・香料、昆布などがある。『うつほ物語』や『源氏物語』に登場する「黒貂の裘」も渤海からもたらされたものかもしれない。逆に日本から輸出したものは絹・緋・糸・綿などの繊維製品であった。

漢字文化圏に属する渤海使の迎接では、渤海使と漢詩を交換する交歓酬唱が重要な役割を果たした。このため、渤海客使には菅原道真や都良香、紀長谷雄などの漢詩文に長けた文人が任命された。渤海使との間で交歓された漢詩は『文華秀麗集』（弘仁9年（818））、『経国集』（天長4年（827））などに残されている。

また、天安3年（859）に能登国珠洲郡に到着した渤海使烏考慎らが献上した唐の宣明暦は、貞観4年（862）に採用され、貞享2年（1685）に渋川春海の貞享暦が採用されるまで使われた。

このように、経済面だけではなく酬唱文学や暦など広い分野で渤海国との交流が200年ほど続いた。この期間の前半には日本からの遣渤海使も13回派遣されている。渤海使が遣渤海使の船に同乗している場合もあることを考慮しても、合計40回ほどの航海が行われたことになる。中には暴風で漂着した船もあるが、ほとんどの航海が成功裡に終わっている。これより約100年先行して、ほぼ200年続いた遣唐使船がたびたび難破したり東南アジアまで漂流したり行方不明になっていることと比べると、日本海の航行が、東シナ海を横断する航行に比べて、安全性の高い航海であった安全であったことがわかる。

（4）中近世の日本海交易

少し新しい時代はどうか。日本海文化を語る時、古代以前の研究に比べて、中世の考古資料が取り上げられることは少ないように思う。ここでは、北前船以前の中世の日本海交易を語る遺物を紹介したい。

丹後の経塚や中世墓で出土する中世国産陶器は、12世紀後半から13世紀第3四半期には常滑焼、13世紀前半から14世紀には越前焼、14世紀中葉から後葉は丹波焼が多い。越前焼が多くなる時期は、窯が移動して生産が拡大する時期にあたり、加賀西南部から出雲までの日本海側に分布圏が広がる。一方、畿内中心部や丹波ではほぼ出土しないことから、日本海の廻船で運ばれたものと考えられている（森島 2016）。

近世初期には宮津城跡で朝鮮半島産の陶器小深椀、無釉の日常雑器が出土する（京都府埋文センター 2008）。陶器小深椀は福井・金沢でも出土するが、京都や大坂では出土しないことから、朝鮮半島から日本海沿いに運ばれてきたものとみて良いだろう。朝鮮半島産の無釉の日常雑器は他に出土例を知らない。調査担当者に認識されていないだけかもしれないが、いずれにしても同じルートをたどってもたらされたものと思われる。

(5) 西回り航路と北前船

江戸時代半ばから日本海を航行した北前船は、宮津市が日本遺産「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」に追加認定されたこともあって、広く知られるようになっていく。

北前船は、江戸時代半ばから明治時代頃に東北・北海道と大阪との間を日本海・瀬戸内海経由で結んだ廻船で、荷物を運んで運賃を稼ぐ賃積ばかりではなく、自ら商品を売買して地域間の価格差で儲けを出す買積船であったことが大きな特徴である。北前船の運航は、春に大坂を出港し、瀬戸内海を経て日本海に出ると、南西の風に乗って初夏～夏に東北・北海道に到着。秋に「あいの風」に乗って南下し、瀬戸内海を経て北西季節風が強くなる前に大坂に帰着。安治川河口などで船仕舞いをするのが1年の流れであった。乗組員は居住地に帰って正月を過ごした。

古代以来、日本海側と京都・大坂との物流は、敦賀から山中峠を越えて近江海津に至る七里半街道や、小浜から熊川を経由して近江高島に至る九里半街道などの陸路を挟んで日本海―若狭湾―琵琶湖―宇治川（淀川）を結ぶルートが大きな役割を果たしていた。七里半街道は、古代北陸道の一部で、北陸道諸国と都を結ぶ幹線であった。豊臣秀吉が伏見城築城の用材を秋田から敦賀に航送し、琵琶湖から宇治川を下って伏見に運ぶ際に使われたし、江戸時代に加賀藩や富山藩の蔵米を大坂の蔵屋敷に運ぶ際にも使われている。九里半街道は、古代に「御食国」若狭の国府があった小浜から都へ塩や海産物などを運んだ街道で、中世には近江の五箇商人が独占し、戦国期から湖東の保内商人が進出したとされる。

古代以来の陸路を挟んだルートにかわって寛文12年（1612）江戸時代に河村瑞賢が開いたのが西回り航路で、北前船はこれを利用した。寛文11年に河村瑞賢が西廻り航路に先立って、日本海から津軽海峡を通過して太平洋を南下し、伊豆半島の下田を経由して江戸に向かう東廻り航路を開発していたが、西廻り航路ほどは定着しなかった。その主な理由は、房総半島沖が難所で、房総半島沖を迂回して下田に入り、南西から江戸湾に入るという対策を取ってもなお航海の安全性が保てなかったからである。房総半島沖は現代でも海難事故が多い魔の海域と言われる。これは、房総半島沖が日本沿岸で最も黒潮の流速が速い海域であることが主な原因と考えられる（図2）。

寛文12年に出羽から江戸への米の輸送を命じられた河村瑞軒が選んだのは西廻り航路と江戸上方航路であった。距離が2倍以上になるものの、より安全な航路が選ばれたわけである。

北前船は、この西廻り航路を春から秋にかけて利用した。船乗りは「板子一枚下は地獄」と言われる危険な仕事であるがゆえに、安全な航路を安全な時期に航行して危険を避けた。そうであればこそ、長期にわたって富を築くことができたのではないだろうか。

丹後では、経ヶ岬沖が海の難所と言われる。経ヶ岬は、屹立する安山岩の柱状節理が経巻に見えることから名付けられたとされる。この命名のもととなった柱状節理の岩塊は、岬から北北東方向に海中山脈のように続いて複雑な海底地形を形成している（図7）。これを超える際に流速が早くなるとともに、渦流を発生することなどにより潮流が複雑なり、強風が吹く際には局地的な急潮が発生しやすい。伊根が避難港と言われるのは、荒れることの多い経ヶ岬沖を通過できない時にも安全に退避できるからである。



図7 若狭湾の海底地形図

(6) 舟屋とその成立条件

舟屋は船のガレージである。本来は木造船をフナムシなどの食害や腐朽から守るために、海から引き揚げて保管することを目的に造られた。木造船が無くなり、舟を引き上げる必要がなくなった現在、舟屋の代名詞のようになった感のある伊根の舟屋は、ほとんどが二階建てとなつて、宿泊施設や飲食店にリノベーションされているものも多いが、かつての舟屋は海岸に建つ平屋の小屋で、中2階や屋根裏は、網を干したり、漁具を収納したりする空間であった。

平地の少ない伊根湾沿岸の民家は、海辺から山裾に向かって、舟屋、蔵、母屋の順に並んでいた。安政4年(1857)に書かれた向井家の家相考訂図(図8)を見ると、海辺に「舟小屋」と書かれた舟屋があり、その背後に2棟の「倉」とこれに付属する「隠居」、一番山側に母屋が建っている。そして、「倉」と母屋の間に、「往来道」が通り、これに面して母屋の「大入口」が開かれている。「往来道」は自動車の通れない幅で、伊根湾の対岸に行くにも、宮津などに行くにも、おもな交通手段は船であった。海上が道路だったわけである。

昭和初年に自動車道が造られることになると、多くの家では蔵を壊したり移転させたりして蔵の建っていた場所に道路を通した。道路を挟んで母屋と舟屋が建つ現在の景観が現れたのは100年ほど前のことである。

丹後では伊根湾沿岸のほか、宮津市溝尻に舟屋集落が現存し、かつては天橋立駅の南側の「どんぶち」と呼ばれる入江にも存在した。なかでも伊根湾を取り囲むように並ぶ舟屋は独特の景観を作り出している。若狭湾沿岸を中心に日本海側の特定の場所にみられる。舟屋はどこにでも建てられるわけではないのだ。

舟屋を建てることのできる条件はなんだろうか。最も重要な条件は、潮汐差が少ないことである。日本海の潮汐差は最大約40cm。舟屋は大潮の満潮時に水没しない高さに建てる必要があるから、瀬戸内海や太平洋の沿岸のように潮位差が数mに及ぶ場所に舟屋を建てれば、最高

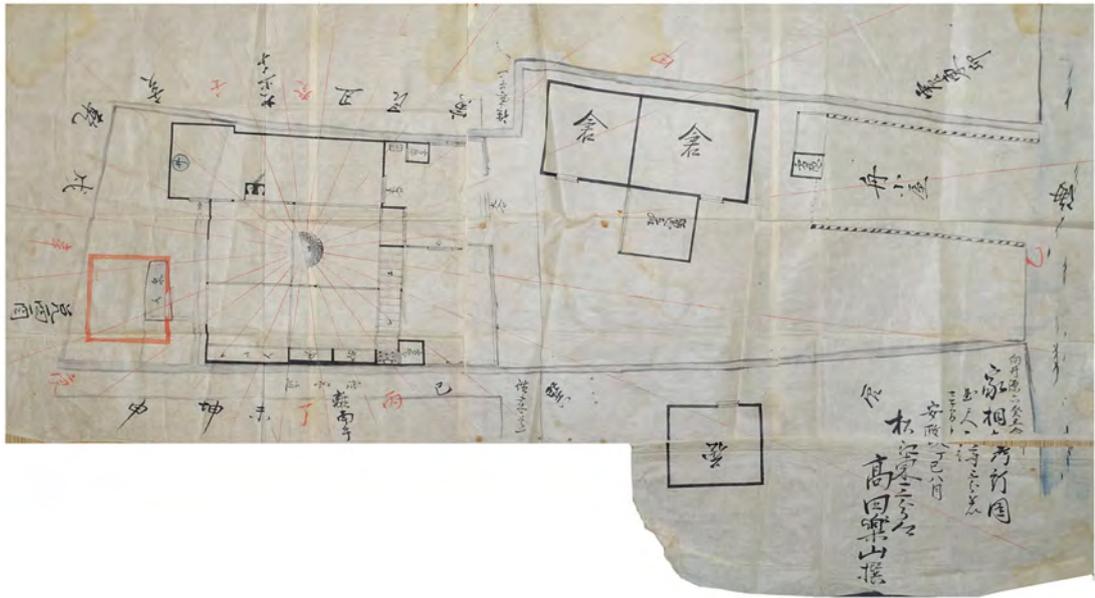


図8 伊根向井家相考訂図（京都府立丹後郷土資料館提供）

潮位に近い時間帯にしか船が入り出できなくなる。

潮汐差が少なければ舟屋を建てられるかと言えばそうではない。冬の季節風で荒波が押し寄せる日本海の外海側に舟屋がないことからわかるように、潮汐差が少ないことに加えて、高波が打ち寄せないことも舟屋を建てるための重要な条件である。

伊根湾は3方を山に取り囲まれた湾で、南に開く湾口を塞ぐように青島があって、どの方向からの風でも波浪が起りにくい。しかも、急峻な山の斜面がそのまま海に落ち込む、いわゆる「ドン深」の海底地形である。遠浅の海岸であれば、岸に向かう波は、徐々に浅くなる海底にぶつかって海面を上を持ち上げる力が働くが、伊根湾沿岸のような海底地形ではこの力が働きにくく、高波が起らない。

溝尻にも同様のことが言える。溝尻は天橋立で宮津湾から隔てられた阿蘇海に面している。阿蘇海の湖底地形分類図(図9)を見れば、溝尻沿岸には湖棚と呼ばれる緩い傾斜がなく、岸からすぐに堆積性急斜面となっていることがわかる。この海底地形のために溝尻は南風が吹いても高波が起りにくく、舟屋を建てるのできるのである。

(7) 臨海型棚田と日本海の気候

日本海沿岸には棚田が多い。能登地震で大きな被害を受けた輪島市の白米百枚田はその代表と言えるだろう。震災前には畦のライトアップで多くの人を集めていたが、本来の意義は昼間に見てこそ理解できる。棚田が海岸の直近まで続いているのである。

丹後半島沿いを車で走ると、今は耕作放棄されてしまっている、かつては小さな棚田が海岸近くまで続いていたことがわかる場所があらこちらに確認できる。

山間部の棚田はアジアの稲作地帯各所にあるが、海に臨む棚田＝臨海型棚田があるのは日本海沿岸だけである。その理由として、イネの生育期間の日本海が穏やかで、波しぶきを被ることがほとんどないこと、冬季に降水量が多く地下水が豊富であることが挙げられる。日本の原風景ともいわれる臨海型棚田も日本海の特徴が生み出したものなのである。

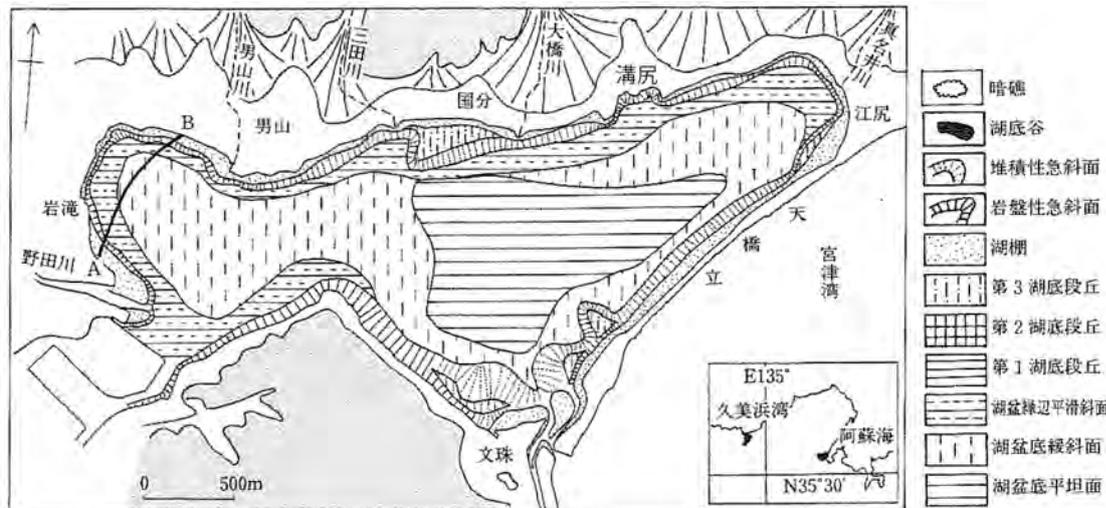


図9 阿蘇海の湖底地形分類図（植村 2000 に加筆）

4. おわりに

日本海文化と言われるものを、海洋としての日本海とそれがもたらす気候条件を意識しながら叙述してみた。特に新しい事実が提示できたわけではないが、これまで何となく理解していた、あるいは理解した気になっていたものの理解度や納得感が深まったのではないだろうか。

近年は、文化的景観にも文化財の範囲が広がり、文化観光推進法の制定によって、文化財を積極的に観光に活用することが急速に意識されるようになってきている。多くの方が文化財に触れるのは良いことであるが、テレビやネットで見た風景と同じ写真を自分で撮って満足するだけでは底が浅くはないだろうか。観光地の側から見ても、そのような観光客はリピタにはなりにくく、単発の消費者に終わってしまう。

文化財はある日突然、わけもなくそこに現れるのではない。そこには何らかの背景があり、ストーリーがあるはずである。それを、地域に暮らす人の視点で気づき、言語化することで、文化財の価値が高まるのではないだろうか。日本海文化が注目されたのは、中央から見た歴史の偏重に対するアンチテーゼであったことにもよるのだから。

参考文献

- 伊野近富 2010 「丹後の迎賓館」『京都府埋蔵文化財論集』第6集
- 植村善博 2000 「京丹後地方における海跡湖の湖底地形分類と地形発達史」『地図と歴史空間』大明堂
- 門脇禎二 1983 「丹後王国論序説」『丹後半島学術調査報告』京都府立大学
- 門脇禎二 1986 『日本海域の古代史』東京大学出版会
- 蒲生俊敬 2016 『日本海 その深層で起こっていること』講談社
- 京都府埋蔵文化財調査研究センター 2008 「宮津城跡第 13・14 次発掘調査報告」『京都府埋蔵文化財報告集』第 128 冊
- 田中照久 2010 「越前焼」『古陶の譜 中世のやきもの一六古窯とその周辺一』MIHO MUSEUM ほか
- 日本海史編纂事務局（編）1979 『日本海地域の歴史と文化』文献出版

- 日本海地域史研究会（編）1980『日本海地域史研究』第1輯 文献出版
- 古畑徹 2017『渤海国とは何か』吉川弘文館
- 森浩一（編）1983『古代日本海文化』小学館
- 森浩一（編）1984『東アジアと日本海文化』小学館
- 森浩一・門脇禎二ほか 1985『古代日本海文化の源流と発達』大和書房
- 森島康雄 2016「丹後の中世国産陶器」『丹後郷土資料館調査だより』第5号
- 雄山閣出版 1983『歴史公論』3月号（特集「古代の日本海文化」）

編集後記

2020年に始まる「湯舟坂プロジェクト」は早くも6年目に突入している。教員生活のほとんどを久美浜に捧げてきたといえば大げさだが、府大に着任したのが2018年なので、私だけでなくたくさんの教え子がそれまで縁もゆかりもなかった久美浜に足繁く通ったことは確かである。3回分の成果報告会資料集をまとめて一書にしようと、気軽な気持ちで本書の制作を思い至ったが、皆さんお忙しく、思いのほか難産だった。スケジュールに追われる中、献身的に編集作業を手伝ってくれた二人の大学院生には感謝してもしきれない。

なお、湯舟坂プロジェクト立ち上げ時から一緒に仕事をしてきた、菱田哲郎先生が今年度でご退職される。まだ隣の研究室には山積みの荷物があるので実感がわからないが、1994年に開設した府大考古にとって最大の岐路であり、寂しい限りである。様々な仕事を通じて文化遺産の地域資源化の重要性を教えていただいた学恩に感謝するとともに、兵庫県と接する久美浜にこれからも足繁くお越しいただければと思う。(い)

表紙写真

- 上左 双龍環頭大刀調査風景（諫早直人撮影）
上中 第2回 ACTR 成果報告会風景（栗山雅夫撮影）
上右 「つなプロ」風景（諫早直人撮影）
下 湯舟坂2号墳出土双龍環頭大刀（栗山雅夫撮影）
裏表紙写真 湯舟坂2号墳全景（南西から。栗山雅夫撮影）



京都府立大学文化遺産叢書 第33集

地域資源としての湯舟坂2号墳

- 編集 諫早直人（京都府立大学文学部准教授）
発行 京都府立大学文学部歴史学科
〒606-8522 京都市左京区下鴨半木町1-5
<https://kpu-his.jp/>
発行日 2025年3月6日
印刷 北斗プリント
〒606-8540 京都市左京区下鴨高木町38-2