

エッセイ

台湾から与那国島への
実験航海成功に思う

木村 高久

1 わが国の時代で最も長かったのは旧石器時代である。約4万年前から1万6千年前までの2万4千年間続いた。現在、日本列島には旧石器時代の遺跡が1万か所以上存在する。では、我々の祖先はどのような生活をして日本列島にやってきたのであろうか。

今、考えられているのは3ルートある。

①は北海道ルート(2万5千年前)である。この時代の気候は寒冷な氷河期に該当していた。

このため北では宗谷岬海峡と津軽海峡が大陸とつながっていたので大陸から徒歩でやって来た。

②は対馬ルート(3万8千年前)で、対馬海峡が陸化して大陸とながり人が渡ってくるのが可能であった。

③は沖縄ルート(3万5千年前)である。沖縄本島南部の港川遺跡、同サキタリ洞窟遺跡さらに石垣島

の白保竿根田原洞穴遺跡から人骨が出土している。従って人が渡来してきていることは確実である。そして周囲が海であるため渡来するには航海しか考えられない。ではどのような舟で、航路は、航海術はなどについて現在の科学的な証明はされていない。

2 (1)そこで、海部陽介氏をリーダーとする国立科学博物館チーム(以下、博物館チームという)が、これを解明しようとする。実験航海を試みたのである。

まず、当時大陸と陸続きであった台湾から与那国島へ(沖縄県)渡来したと想定した。

また実施に当たっては可能な限り当時の条件で行うため、次のような4つのルールを定めるところである。一は地図・コンパス・時計など現代機器は持たない。二は伴走船から指示や情報提供はしない(ただし舟が大きく方向をそれた時はアドバイスしていた)。三は男女の集団で行く(これは新たな地で子孫繁栄がなければおかしいからである)。四は、こぎ手は途中交代できないとした。このルールを前提とし、博物館

チームは平成28年に第一回として「草舟」で実験をするも「草舟」が水を吸って沈没してしまった。翌平成29年には第二回目として「竹筏舟」で挑戦した。しかし、スピードが出ず時間がかかりすぎ、また黒潮を渡れず失敗となった。

そして本年は「丸木舟」で三度目の実験を行ったところである。

まず、6月24日に博物館チームは台湾に入り、石斧で杉を切り倒し、中をくり抜く丸木舟造りからはじめた。全長7・5m、幅約70cmで重さ350kg、縦一列五席の舟であった。舟名は「スギメ」と命名。また事前練習を実施したが、横からの波のうねりで丸木舟内に海水が浸水し一人が海水を掻き出しに専念しなければならなかった。それでも間にあわず船が転覆し乗組員全員が海中に投げ出される事態となった。このため舷側に波除の竹を張り付けるなどの改善を施し万全を期した。

(2)令和元年9月7日午後2時38分(日本時間)、台湾東岸を丸木舟は出発した。エンジン付きの伴走船が少し離れて付き添う。乗組員は男4名女1名の計5名で

あった。男はシーカヤックの熟練者でこぎ手である。女はかじ取りだ。地図やコンパスがないので方向は太陽や星を手掛かりとする。ただし、天候が悪く太陽や星が見えない時もあった。この時は運を天に任ずしかない。なお、乗組員の一人が陸や島の上空の雲の形状は特徴があるとの発言があったが筆者には理解できなかった。また、24時間ほど漕いだところで疲労困憊となり誰もが漕げなくなり睡眠の時間にせざるを得なかった。この間に舟は黒潮(*)により流されてしまったが、幸運にも与那国島方向へ流されたのである。航行は200k以上であったが、これはおよそ東京駅から静岡県藤枝駅間に相当する。

(*)黒潮(日本海流)とは、台湾と与那国島の間を流れる世界最大規模の海流(暖流)である流速は最大で4ノット(1時間当たり約7・4km)になる。

そして9月9日午前11時48分に5人を乗せた丸木舟は沖縄県与那国島の港に到着したのである。所要時間は45時間であった。単純計算で1時間に4・4kmの速さであるが、実際は休憩時間を

除くのももう少し長い距離となる。
実験航海は一応成功といえる。
研究目的の達成に一步近づいたからである。私は、博物館チームがこのような実験航海に挑戦したと、しかも2回も失敗したにも関わらず3度目の試みで一応の成功したことは立派であり、大いに称えたいと思う。

3 筆者の思ったこと

(1) 今回の実験航海は一応成功したと述べたが、実は丸木舟は5人の乗舟で満杯となったため食料や水は伴走船が運んでいた。従って完全な成功とは言えないのである。食料や水を丸木舟に乗せるとすれば乗組員を1人か2人減らす必要がある。そうなると、舟の速度が確実に落ち黒潮を渡れないし、与那国島へ到着出来ない確率が高いであろう。

また、古代の船のデザインが違う可能性もあるとの見解もあるが、確かなことは不明である。

(2) 乗組員のトイレはどうするのかと疑問を抱いていたが、海中に飛び込み処理する方法が分かったのは収穫であった。

(3) それから一隻の乗組員の男

性2〜3人、女性1人が渡った。けでは新居住地の人口増加はほとんど期待できない。人口増になるためには何隻かが一緒に渡ったとか、短期間で何度も渡航があったのではないだろうか。

(4) 乗組員の一人が台湾の出発地が与那国島への最短ルートではなく、斜めで距離が長い位置であるのは古代人が黒潮により舟が流されるのを知っていたからと述べていた。しかし、それは与那国島の存在や位置を知っていなければならぬ。渡った人が戻ってきたならともかく、少なくとも初めの頃は古代人に分かるはずがないのでその意見には疑義がある。

(5) 古代人は高度な航海術を有していたという。その裏付けとして伊豆七島の一つである神津島から産出の黒曜石が関東一円の古代遺跡から出土することである。

これこそ神津島と本土の舟による往来があった証左であるという。確かに指摘の通りである。しかし、下田から神津島までは55 kmで、利島までは37 kmである。しかも対岸から島影がみえる。

一方、台湾から与那国島は20

0 kmである。島を目視は当然ながら出来ないし、さらに黒潮も流れている。神津島との往来以上の高度な航海術が求められる。

(6) リーダーの海部氏は、「祖先が大変な思いをして何故海を渡ったのか、答えが出ない」と語る。これについては、新天地を求め開拓精神で舟出したと主張する人がいる。しかし、そのような甘い話ではないであろう。

回答を探るには、まず古代人が置かれていた背景を考える必要がある。彼らは台湾の海の外に与那国島があるのを知らない。救命具もないし、伴走船もない。よって舟で出航すれば死と隣り合わせである。実際は多くの人が海の藻屑になったであろう。この様な状況下で舟出をするには、もつと切羽詰まった事情があったと考えるべきである。例えば自然災害で食物が確保できず生きていけない。他の集落、または同じ集落内での抗争で生命の危機が迫っている。あるいは伝染病の蔓延などで生存が困難な状況などである。このため、舟出し他の島へ辿り着けば生存できるかもしれないとの一縷の望みを託したのではないだろうか。

それにしても恐怖心を克服し航海に挑んだ古代人の勇氣に脱帽である。

