

# 海から見た万葉の景観

石村 智

## 1. 海からの視点

「海から見た・・・」という本論のタイトルをご覧になられた読者の多くは、万葉集における海に関連した歌についての論考であると思われるかもしれない。あるいはもっと深読みして、従来のものの見方に対するアンチテーゼを提示した議論を予想されるかもしれない（たとえば梅棹忠夫『文明の生態史観』に対する川勝平太『文明の海洋史観』のように）。しかし本論では、そのように大それた議論を仕掛けるのではなく、より字義どおりに「海」から万葉の景観を眺める、ということを試みたい。

では実際に「海からの視点」について考えるとき、どのようなことが問題の前提となるだろうか。まずひとつは「海から見る景観」という問題であり、もうひとつは「海から見る視界」という問題である。

まず「海から見る景観」について考えてみたい。景観というものは「自然」と「人類」による共同作品であると同時に、それを「眺める視点」というものを前提としている。例えば、我が国には自然の山を「借景」として取り入れた庭園が多いが、これも意図された「眺める視点」から見ることにより、人為による庭園と自然による風景が調和して、ひとつの景観の美を作り出している。こうした「眺める視点」というのは多くの場合、陸上から見ることを前提としているが、なかには海上から見ることを前提としたものもある。

例えば瀬戸内海の牛窓（岡山県瀬戸内市）は「日本のエーゲ海」と形容されるほど風光明媚な景観を誇っており、『万葉集』に、

牛窓の 波の潮騒 島響み 寄そりし君は 逢はずかもあらむ （巻11-2731）

とうたわれるように古代から著名な港であった。遡ること古墳時代においても牛窓は重要な港であったと考えられており、全長80メートルほどの前方後円墳が点在するが、それらはいずれも海辺に営まれている。特にさしわたし300メートルほどの小島である黒島においてすら、全長81メートルにおよぶ前方後円墳（黒島古墳）が営まれている（図1）。これらの古墳は海上を航行する船からもよく視認することができ、その地を支配する首長たちの権力を誇示したものと考えられる<sup>1)</sup>。こうしたことから、古墳時代における牛窓の景観は海から眺める視点を前提にデザインされていたと考えられる。

海から眺める視点を意識した牛窓の景観は何も古墳時代に限ったことではない。牛窓は風待ち・潮待ちの港として近世においても西国大名の参勤交代時における寄港地として、さらには朝鮮通信使の停泊地として栄え、本蓮寺の三重塔や牛窓燈籠堂（常夜灯）といった建造物が現存し、往時の様子を今に伝える。これら建造物はいずれも海からよく視認することができ、海から眺めることを意図していることが想定される（図2）。

こうしたことを踏まえると、古代の景観においても「海から見る景観」という問題を考慮する必要があるだろう。

次に「海から見る視界」という問題である。一般的に、海に出ると視界が広がり、ずいぶん遠くまで見渡せるような印象を与えるが、それは実は誤解である。海に出ると、視点の高さがほぼ海拔0メートルに近づくため、見渡せる距離はずっと短くなる。その理由は、まさに地球が丸いためである。例

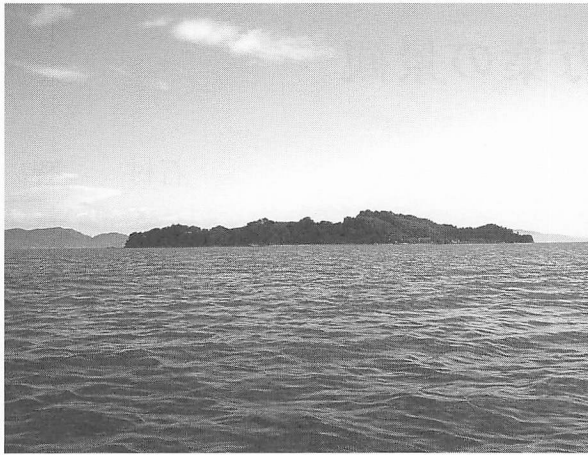


図1 黒島古墳が立地する牛窓の黒島



図2 海から見た牛窓の町の景観

例えばカヤックやカヌーといった小型の船に乗って海に漕ぎ出したとし、視点の高さを海拔1メートルと仮定した場合、見渡せる距離はおよそ3キロメートル程度となる。それより遠くの景色は、文字通り水平線のかなたに隠れてしまい、見えているのは山の上の部分だけなのである<sup>2)</sup> (図3)。

海で視界が利かないということは、航海をする上で重要な意味を持ち、陸とは異なる空間認識の仕方が求められる。具体的には、航海者は肉眼による有視界のみならず、目印となる遠くの山の頂と自分の位置との角度(すなわちどの方位にどの山が見えているか)による位置の把握、さらには天体(恒星・太陽)の運行による方位と針路の把握(スター・ナビゲーション)、といったことが必要となってくるのである。

こうしたときに、「海から見る視界」にとって「海から見る景観」は重要な意味を持つ。例えば海から視認される陸上の構築物(古墳・寺院・常夜灯など)は、港の位置を示し、安全な航路を示す目印の役目を果たすことになるのである。このように「海からの視点」について考えるときには「海から見る景観」・「海から見る視界」両方の要素を考慮する必要がある。本論ではこうした前提のもと、「海から見た」万葉集の時代である古代の景観を眺めることとしたい。具体的には、古代の港津、すなわち「津」の景観の復元を試みることにしたい。

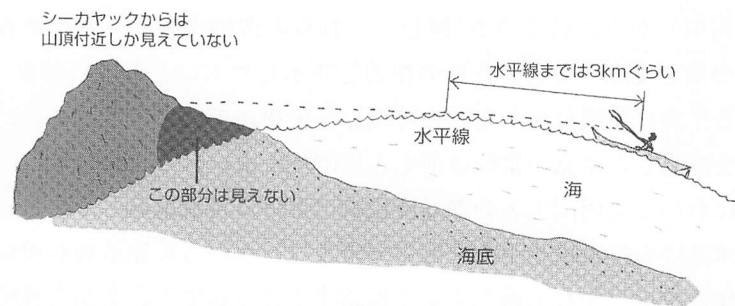


図3 シーカヤックから水平線までの距離(内田2009:155頁より)

## 2. 「津」を復元する

古代、船が停泊する港は「津」と呼ばれた。現在でも「津」とつく地名は日本列島の各地に分布しており、その多くは歴史的に港と関連付けられた場所である。しかし場所によっては今日もはや港として機能していなかったり、あるいは内陸のおよそ港からは遠い場所であったりすることもある。しかしよくよく調べてみると、かつては間近まで海が迫っていた地形であったり、かつては入江だった場所が地形の変化で陸になってしまったりした場所であることがわかることも多い。

歴史地理学者の千田稔はこうした「埋もれた港」を明らかにすべく、地形図や条里遺構、地名などを参照し、さらに過去から現在に至る気候・環境の変化による海岸線の変化を考慮しつつ、難波津・住吉津（大阪府）や博多の前身である那ノ津（福岡県）を始めとする古代の港津の位置とその周囲の地形を復元した<sup>3)</sup>。また考古学者の森浩一は、古代においては潟湖地形が港津の適地として選ばれたことを指摘した。潟湖地形とは、河川の河口部に嘴状の砂州が形成されることにより、入江の口が海から遮断され潟（ラグーン）となった地形のことである。こうした地形の例として、『万葉集』（巻17-3991・3992他）にうたわれた「布勢水海」こと十二町潟や放生津潟（富山県）、丹後半島の丹後町・網野町（京都府）、淀江潟（鳥取県）などを挙げ、現在まで潟が水をたたえて潟湖として機能しているものと、土壌の堆積や干拓事業によって潟湖が陸化してしまったものがあることを示した。その上で、このような潟湖地形と古代遺跡の分布の関連を示し、こうした地形が「潟港」として利用されたことを論じた<sup>4)</sup>。

このように、古代の港津を論じる際には過去の地形を復元することが不可欠である。そのうえでかつての環境がどのようなようであったかを復元することで、文字通り「海から見た」古代の景観を復元することが可能となるのである。

そこで以下では具体例として播磨国（兵庫県西部）の揖保川下流域における二つの「津」である「御津」と「室津」をとりあげ、その海から見た古代の景観を復元することを試みることにしたい。

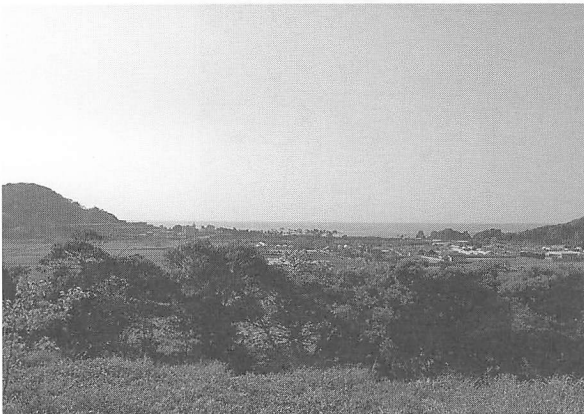


図4 丹後町・神明山古墳から日本海側を望む  
かつては神明山古墳の足元まで潟湖が入り込んでいたと想定される。



図5 古代の丹後町周辺の地理的環境の復元図  
森(1986)をもとに作図。現在の平野部の大部分は潟湖であったと想定される。

### 3. 事例研究：播磨国・揖保川下流域の二つの「津」

播磨国は南を播磨灘に面し、古代から瀬戸内海の海上交通において重要な位置にあった。特に揖保川下流域には平野が発達し、歴史的に重要な港津がいくつか存在したが、なかでも御津と室津は『万葉集』や『播磨国風土記』にその記述を見ることができる重要な港津であった。以下ではそれぞれの港津の歴史的背景を明らかにしつつ、その「海から見た」景観を復元していくこととしたい。

御津 御津は揖保川河口部の西側に位置し、『播磨国風土記』においては神宮皇后が三韓征伐の折に寄港した港とされる。御津は揖保川下流域においても古い段階から有力な勢力を誇った地域と考えられている。播磨灘を見下ろす綾部山丘陵には弥生時代後期にさかのぼる綾部山古墳群が立地し、このうち綾部山39号墓（弥生時代後期）では、墳丘こそ確認されていないが、箱形木棺を竪穴式石槨で覆ってその周囲に河原石を積んだ主体部が見つかっており<sup>5)</sup>、讃岐・阿波地域の古墳出現期における積石塚との関連性を示唆する。やや北方面の内陸の丘陵尾根上には権現山古墳群が立地し、なかでも全長43mの前方後方墳である権現山51号墳（古墳時代前期前半）は5面の三角縁神獣鏡と特殊器台型埴輪を出土し<sup>6)</sup>、畿内・吉備の両地域との関連を示唆する。さらに新舞子浜（船越）をはさんで綾部山丘陵の東にある基山の頂上には全長100mにおよぶ揖保川流域最大の前方後円墳である輿塚古墳（古墳時代前期後半）が立地する。こうしたことから、この地域は古墳時代においては東西および南北の地域と交流を持つ一大地域勢力が存在したと考えられる。

しかし少なくとも現在の御津周辺の地形を見渡しても港津として適した場所があるようには見えない。しかし当時においては今日とは異なる景観が広がっていたことが、『播磨国風土記』などの記述からうかがうことができる。『播磨国風土記』における御津に関連した記述を抜粋すると以下の通りである。



図6 揖保川下流域の地理的環境



御津 息長帯日売の命（神功皇后）が、乗られた御船を停泊なさった港である。だから御港の意味で御津と名付けた。

伊都村 伊都というわけは、（神功）皇后のお召し船の水夫らが言ったことには、「将来のイツ（何時）か、この見えているところに行き着いて暮したいものだなあ。いい村だ」と言った。だから、伊都というのである。

宇須伎津 右の地を、宇須伎と名付けたわけは、大帯日売の命（神功皇后）が韓の国を平定しようとして海を渡って行かれた時に、お乗りになった船が宇頭川の泊に宿られた。ここの泊から伊都に海を渡って行かれた時に、たまたま正面から吹きつける風にあい、前進することができなくて、（回り道して）船越を経て御船を山越しさせたが、御船はなおもまた進むことができなかった。そこで村民らを追加して出てこさせ、御船を引かせられた。そのとき、村の女が（作業中の）わが子を水中から助け上げようとして入江に自分が落ちてしまった。だから女の姿がウス（失す）ということから、宇須伎と名付けた。[今の言葉ではイハスクという]

この記述によると、神功皇后は宇頭川の泊（現在の網干周辺と考えられる）を出発した後、伊都に船で行こうとする。「伊都」は「伊津」の転じたものとも考えられるが、今日において伊都の地名が残るのは御津の平野部の内陸にあり、現在では船で直接行くことは不可能である。また伊都に向かう途中で船越において船を山越しさせたとの記述があるが、船越は今日では新舞子浜と呼ばれる、綾部山39号墓が立地する丘陵と輿塚古墳が立地する基山の間にある砂浜海岸（砂丘堆）にあたる。もちろんここを越えてもその奥には平野部が広がっており、船をそれ以上進めるのは不可能なようにも思える。

ここで当時の地形を復元することでこのルートを再検討することとしてみたい。国土地理院発行の『治水地形分類図』<sup>7)</sup>を参照すると、揖保川下流域の平野部には揖保川の旧河道の痕跡が網の目のように残されており、かつては氾濫原が展開していたことが推定される。また御津町の平野部はかつては湿地帯であることも示されている。こうした地理的状况に基づいてかつての海岸線を復元すると、図7のように御津の中心部には内海が入り込む潟湖地形が広がっていたと推定される。

この復元案に基づいて『播磨国風土記』の記述を追うと、船越を越えた船は潟湖に入り、そのまま水路で伊都に到るルートが復元できる。すると宇須伎津の位置は船越の少し北側に位置していたと想定される（今日では宇須伎津は魚吹八幡神社が立地する網干周辺とされているが、それだと前後関係に矛盾が生じる）。また権現山古墳群の南西には神功皇后の御船を泊めた伝承が残る「碇岩」という岩と地名が残されるが、復元案ではこのあたりまで潟湖が入り込んでいたと想定され、権現山古墳群のふもとまで潟湖が入り込んでいたという地形を復元することができる。ただし、『播磨国風土記』の宇須伎津の段に描写されるように、これらの潟湖は水深の浅い湿地帯のような状態にあり、ヨシなどの水草が多い茂る景観が広がっており、時には人力によって船を引くこともおこなわれたと考えられる。『万葉集』には「葦分け小舟」という表現を散見するが、これはヨシが多い茂る湿地帯を船で進むことになぞらえて「困難」を意味する常套句となっている。こうした表現が古代において慣用句だったのは、湿地帯の中を船で進む光景が日常的なものであったことに他ならないだろう。

なお、船をいったん陸に引き揚げて山越しさせるという運用の仕方は、過去にはしばしばおこなわれたようである。同様に潟湖地形をなす天橋立にも「船越」の地名が残されており、天橋立の砂州を乗り越えて船を外海から潟湖（阿蘇海）に引き込んだことが推察される。またかつて巨大な潟湖であった八郎潟においても男鹿半島の付け根とかつての砂州が接するあたりに「船越」の地名が残されているほか、志摩の英虞湾や隠岐島、石垣島北部など日本列島各地に同様の地名を見ることができ、いず

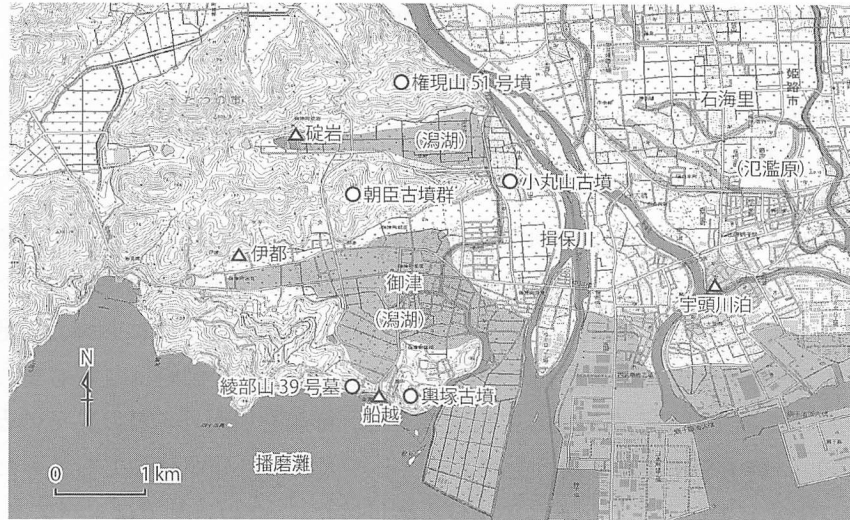


図7 古代の御津周辺の地理的環境の復元図

れも潟湖地形において潟湖と外海を隔てる砂州上であったり、あるいは半島の付け根の細くなった箇所であったりする。古代をはじめ近世以前の船の多くは、喫水が浅く、陸上に引き揚げるのが容易な構造であったと考えられることから、このような船の運用は一般的であったことが想定される。

次に御津を実際に海から眺めた景観について検討してみたい。図8は実際にカヤックで海から御津方面を眺めた様子、図9は同様に海から御津方面を眺めた地形をGISソフトウェア『カシミール3D®』により3D表示した様子である。海から眺めると、奥塚古墳が立地する基山を正面に望み、その西側に潟湖の入口である船越が位置している。古墳時代には基山の樹木はなかったと想定されるので、海上からも奥塚古墳の墳丘をよく視認することができたと考えられる。一方、海上からは権現山51号墳の存在を直接視認することはできない。手前の丘陵の陰に隠れてしまうのである。

一方で、権現山51号墳から南の瀬戸内海方面を望むと、御津の現在の平野部の様子を眺めることができるのと同時に、部分的に瀬戸内海まで見通すことができる。現在の平野部の大部分はかつては潟湖であったと想定されるので、実際には御津の港津の様子を見下ろすことができたと考えられる(図10・11)。

このように眺望・景観という側面で見ると権現山51号墳と奥塚古墳はその役割が大きく異なることがわかる。権現山51号墳は御津の領域を見下ろすのにふさわしい位置に立地していることから、自身



図8 海から見た御津の景観

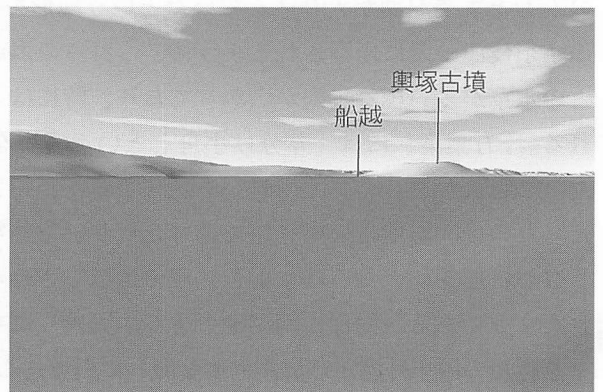


図9 GISソフトウェア『カシミール3D®』によって作成した、海から見た御津の景観の3D表示

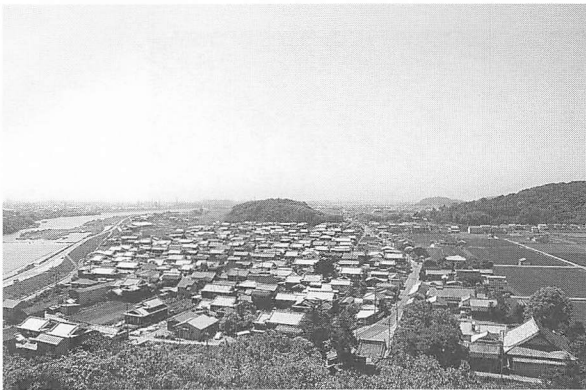


図10 権現山51号墳周辺から瀬戸内海・御津方面を望む

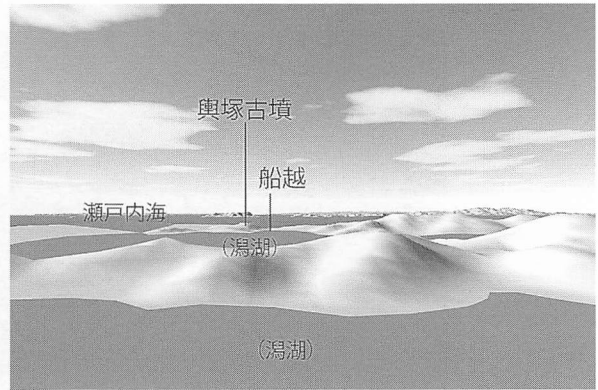


図11 GISソフトウェア『カシミール3D®』によって作成した、権現山51号墳見た御津の景観の3D表示（一部改変）

の支配域を国見する首長の墓域にふさわしいものと考えられる。一方、奥塚古墳は瀬戸内海の海上を見下ろすと同時に、海上を行き来する船から眺めるのにふさわしい位置に立地している。明石海峡の際に立地する五色塚古墳（古墳時代前期後半）や、丹後半島の潟湖地形のほとりに位置する神明山古墳（古墳時代前期後半）・網野銚子山古墳（古墳時代前期後半）も海上から眺められることを意識して建造されているといわれているが、奥塚古墳も同様に「海からの視点」を意識した作りであると考えられる。そして御津においては、古墳時代前期前半（3世紀なかば）の権現山51号墳から古墳時代前期後半（4世紀後半）の奥塚古墳にいたるおよそ100年間の間に、この地の首長の関心はより瀬戸内海の海上交通を重視したものに変化し、海から見たモニュメントとしての古墳建造にいたったという歴史的過程を想定することができる。

室津 室津は藻振鼻と金ヶ崎に囲われた室津湾の東側に位置する、狭いが波の穏やかな入江である。伝承では神武東征の際に港が置かれたとされ、奈良時代には行基によって「撰播五泊」のひとつとして整備された。沖合には地ノ唐荷島・中ノ唐荷島・沖ノ唐荷島からなる唐荷島とよばれる小島があり、室津ともども『播磨国風土記』および『万葉集』に記述がある。このうち『播磨国風土記』の記述は以下の通りである。

室原の泊 室と名づけたわけは、この港が、風を防ぐことはまるで室のように完全である。だから、それによって名としたのである。

韓荷の嶋 韓人の壊れた船とただよっていた荷物とが、この嶋に漂着した。だから、韓荷の嶋と名づけた。

また『万葉集』には次の歌が収められている。

あじさはふ 妹が目かれて しきたへの 枕もまかず 桜皮まき 作れる舟に 真楫貫き わがこぎ来れば 淡路の 野島も過ぎ 印南つま 辛荷の島の 島の際ゆ 吾宅を見れば 青山の 其処とも見えず 白雲も 千重になり来ぬ こぎ廻むる 浦のことごと 行き還る 島の崎崎 隅も置かず 思ひぞわが来る 旅の日長み （巻6-942、山部赤人作）

玉藻刈る 辛荷の島に 島廻する 鶴にしもあれや 家思はざらむ （巻6-943、上の反歌）

室の浦の 瀬戸の崎なる 鳴島の 磯越す波に 濡れにけるかも （巻12-3164、読人不知）

室津には、御津とは異なり周辺には平野がほとんど存在せず、古墳時代以前の遺跡もほとんど分布していない（図12）。入江の周囲は切り立った崖に囲まれており、水深は深いが砂浜はほとんど形成されていない。こうした地形的制約から、この地は農業生産力に乏しく、地域首長の勢力が伸長しな

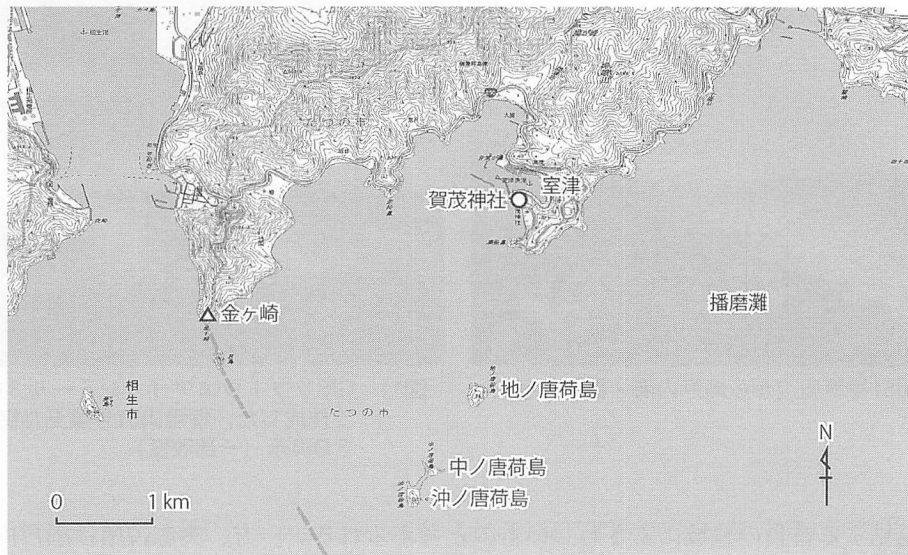


図12 室津周辺の地理的環境

かったものと思われる。

しかし奈良時代になり、行基により整備されるようになって室津の港津としての重要性が増加したと考えられる。室津周辺の景観が『万葉集』にうたわれていることから、この地が当該期には遠く大和の住人にまで広く認知されるようになったことがうかがえる。室津は中世以降も瀬戸内海の海上交通における風待ち・潮待ちの港として重要な役割を果たし、鎌倉時代における木曾義仲の第三夫人・山吹御前と法然上人に関する伝承を残し、遊女発祥の地とも伝えている。また西国大名の参勤交代時における寄港地、朝鮮通信使の停泊地として栄え、6軒もの本陣が置かれた。

室津を実際に海から眺めてみると、港の中心部は入江のふところ深くに位置しているので直接視認することができない。しかしその手前にある岬上に立地する賀茂神社を正面に視認することができる(図14・15)。なお、賀茂神社の境内配置は、拜殿が本殿と隔てて外海側の崖際に建つ「飛び拜殿」という珍しい形式であり、海側から遥拝することを意識したつくりとなっている。現在は樹木のために海からこれらの建造物を視認することは難しいが、かつては海からの視点を意識した作りであった可能性がある。

御津から室津への歴史的変遷 揖保川下流域における港津の歴史的変遷を考えたとき、御津は古墳時代

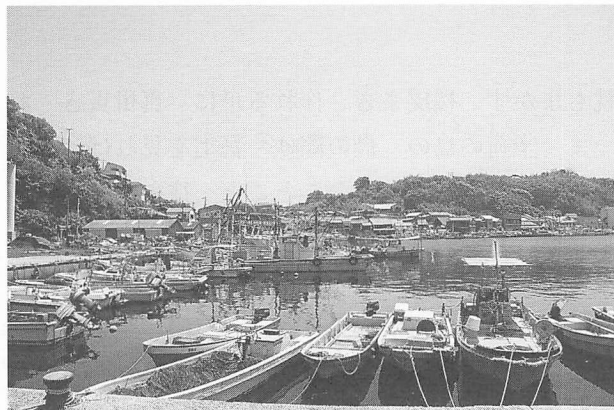


図13 現在の室津の景観  
右奥に賀茂神社が立地する岬が見える。

時代までは重要な港津として栄えたが、律令時代以降には室津のほうがより重要な港津の役割を果たすようになったことが窺い知れる。そのことを端的に示すのは『播磨国風土記』と『万葉集』における扱いの違いである。いずれも8世紀に編纂された文献であるが、『播磨国風土記』は土地の由緒を示す伝承を集めた書であり、おもに8世紀よりも過去の事象を伝えており、例えば神功皇后の伝承は、歴史的には古墳時代の出来事に相当する。いっぽう『万葉集』は7世紀後半から8世紀にかけて生きた人々の体験し





図14 海から見た室津の景観

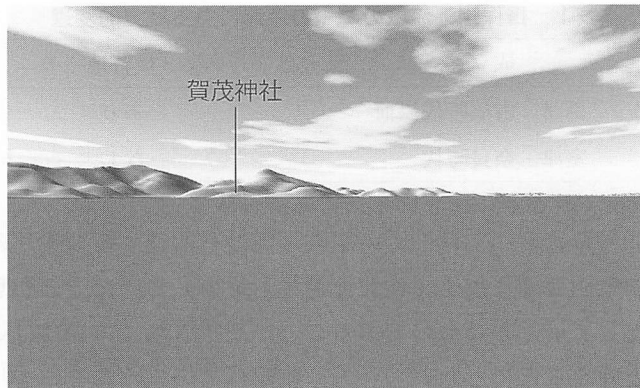


図15 GISソフトウェア『カシミール3D®』によって作成した、海から見た室津の景観の3D表示

た世界がうたわれており、おもに8世紀における現在の事象を伝えた文献である。『播磨国風土記』には御津・室津両方の記載があるいっぽう、『万葉集』には御津をうたった歌が収録されていないのに対して室津をうたった歌が3首も収録されていることから、この時代には室津のほうがより認知された重要な港津であったことが想定される。

この地域における拠点的港津が御津から室津へ移った理由として、遣唐使船のような大型の構造船の導入ということが考えられる<sup>8)</sup>。古墳時代までの日本の伝統的な船の構造は、丸木船の側面に舷側板を追加して大型化した準構造船が主体であった。こうした構造の船は、横幅が船底材である丸木(割り材)の幅に規制されるため、断面積を一定以上に大型化することができず、そのため喫水の浅い構造の船であったと考えられる。しかし『続日本紀』によると白雉元年(650)に安芸国に「百済船」二艘の建造が命じられ、これが第二次遣唐使船に用いられたと考えられることから、この時期から日本においても大型の構造船の運用が始まったと考えられる。遣唐使船の構造を示す具体的な考古資料や文献は見当たらないが、140人余りの搭乗人員と荷物の積載量から推定すると、全長30メートル、全幅9メートル程度の、平底の構造船であったと推定される。このような船は深い喫水の構造の船であったと考えられる。

古墳時代までの伝統的港津である御津は、潟湖地形を利用した水深の浅い港津であり、しばしば船を山越しさせるような運用もおこなわれていた。このような立地条件は、喫水の浅い、伝統的な準構造船にとっては、船を安全に停泊させるのにふさわしいものといえる。しかし遣唐使船のような大型の構造船では、水深の浅い御津では座礁してしまい、利用することはほとんどできなかったと想定される。いっぽう室津は、規模こそ手狭なものの深い水深の入江をもち、大型の構造船を停泊させるのにふさわしい港津であったと考えられる。

こうした想定を裏付けるものとして、室津には大陸・半島との関わりをうかがわせる要素がある。『播磨国風土記』では沖合の唐荷島について「韓人の壊れた船と漂っていた荷物とがこの島に漂着し、だから韓荷の嶋と名づけた」と記述しているが、この伝承の背景として、室津周辺に大陸・半島との交易に携わる船舶が往来していた状況が示唆される。また室津を整備した行基も渡来系氏族(高志氏)出身といわれていることも示唆的である。

御津と室津の相違として、海上交通における港津の役割の違いも指摘できる。御津は古墳時代以来の伝統的首長により経営される地域の拠点的港津であり、基本的には御津を母港とした船の一群(交易船から漁船まで)が存在し、それ以外に瀬戸内海を往来する船舶の寄港地としても機能していたと想定される。御津では、権現山51号墳において畿内・吉備の両方の要素がみとめられる一方、綾部山

表1 揖保川下流域の二つの港津に見る歴史の変遷

	成立	風土記	万葉集	後背地	モニュメント	水深	地理的環境	港津のタイプ
御津	古墳時代以前	○		あり	古墳	浅い	潟湖地形	ターミナル型
室津	奈良時代	○	○	なし	神社	深い	入江	ステーション型

39号墓においては四国の讃岐・阿波と関連する要素がみとめられることから、御津の首長は瀬戸内海の東西交通に加えて南北交通にも従事していたことが想定される。そしてこれらの交通は御津を基点として展開したものであることが想定され、本論ではこうしたタイプの港津を「ターミナル型港津」と呼ぶことにしたい。一方、室津はこのようにそこを母港とする船の一群を擁していたとするより、瀬戸内海の東西交通における風待ち・潮待ちの港としての機能のほうが重要であったと考えられる。なぜなら行基による「撰播五泊」の整備は明らかに瀬戸内海の東西の海上交通の整備を念頭に置いているからである。行基による港津整備は、律令政府による主導ではなくむしろ行基と結託した地方豪族層が主体であったといわれるが<sup>9)</sup>、室津を実際に運営したのは御津の伝統的首長とは異なる新興の地方豪族か、あるいは御津の伝統的首長が時代の要請に応じて室津を開いたものと想定することができる。いずれにせよ室津の経営は、御津のように自ら交易・交通に携わるのではなく、宿場町として、さらにはいわば近世の廻船問屋のように瀬戸内航路を東西に往来する船を相手とした荷物の取次ぎによって利を得ていたのではないかと考えられる。本論ではこうしたタイプの港津を「ステーション型港津」と呼ぶことにしたい。

このように播磨国揖保川下流域における港津の役割の変化は、歴史の変遷において瀬戸内海の東西の海上交通がより重視されていく過程に位置づけて理解することが可能である(表1)。そして『万葉集』の時代はまさにそうした節目にあたっていたのである。

### 3. まとめ

海から見た景観を切り口に、本論では万葉の時代の二つのタイプの港津の景観を復元して見る事ができた。ひとつは御津のような潟湖地形を利用した、水深の浅いタイプの港津、もうひとつは室津のような入江を利用した、水深の深いタイプの港津である。そして歴史的には前者の「ターミナル型港津」から後者の「ステーション型港津」へと変遷していく図式を描く事ができた。

ただ、万葉の時代にはこれら両方のタイプの港津が並存していたのは間違いないようである。例えば『万葉集』のなかでは、前者の例として「布勢水海」こと十二町潟がうたわれる(巻17-3991・3992)一方、後者の例として鞆の浦がうたわれている(巻3-446・447、巻7-1182・1183)。前者の景観は、湿地帯にヨシが多い茂るという、豊葦原瑞穂国とも称される日本の伝統的・農村的な景観を呈していたのに対し(図16)、後者の景観は、海際の狭い土地に建造物が立ち並んだある種の現代的・都市的な景観を呈していたと考えられる(図17)。歴史的には近世にいたるまで両者のタイプは並存し、日本の港津景観の「二重構造」を成していたと考えられるが、その端緒はまさに万葉の時代にあったのである。

振り返れば、『万葉集』が詠まれた時代はまさに日本の景観が大きく変化した時代であった。それまで山間の狭い谷間に板葺・椀皮葺の王宮を営んでいた飛鳥京から、平地に整然と設定された街区に瓦葺の王宮を備えた中国式都城である藤原京・平城京へと、集落・都市空間が大きく変化した。同時に、弥生時代以来の小規模で不定形に区切られた水田が、条里制の施行により一辺109メートルの正方形の区画が整然と広がる景観へと変化した。こうした時代の転換期に成立した『万葉集』には新旧



図16 伝統的な港津景観の例（十二町潟）



図17 都市的な港津景観の例（鞆の浦）

両方の時代の景観がよみこまれていることも興味深い。

さらに、『万葉集』が詠まれた時代は日本列島の社会が「無文字社会」から「文字社会」へと転換していく時代であり、『万葉集』はいわゆる「万葉仮名」によって、音声として発音されていた日本語を文字によって表記・記録するという役割を果たした。多くの無文字社会がそうであるように、当時の日本の社会においても話される言葉の発音にはブレがあり、それが著しい場合には方言もしくは別言語として分化していたことも想定される。そうした状況において、表音文字として「万葉仮名」を導入することは、言語の発音を標準化し、発音のブレを収束させる役割を果たしたのかもしれない。いわば『万葉集』の成立は、古代における「標準語」の成立過程に位置づけられるのかもしれないが、一方で『万葉集』には「東歌」に見られるように東国の方言も収録されていることから、未だに言語の多様性がある「無文字社会」の名残も垣間見ることができる。

いずれにせよ、『万葉集』が詠まれた時代は、政治や経済のみならず、景観や言語といった人間の心の深層に大きく影響するものも転換する時代であった。一方で現在を生きる私たちもまた、時代の転換点に立っているといわれる。特に2011年3月11日の東日本大震災とそれに伴う原子力災害によって私たちが直面している問題は、政治・経済の表面的な転換によって解決できる可能性は低く、日本の景観および生活環境それ自体をデザインしなおす必要があるだろう。そうした時、『万葉集』は時代の転換点にある人々の認識の深層に迫る手がかりとなり、現代に生きる私たちにも示唆を与えてくれるかもしれない。

本稿を記すにあたり、共同研究「万葉の深層を探るエスノアルケオロジー的研究—とくに海洋伝承を中心に—」（代表：後藤明）の共同研究者との議論は大きな糧となりました。また草稿段階で内田正洋氏（海洋ジャーナリスト・東京海洋大学講師）から有益な助言を頂きました。さらに資料収集にあたっては浦蓉子氏（京都大学大学院生）の協力を得ました。感謝して記します。

- 1) 近藤義郎1956「牛窓湾をめぐる古墳と古墳群」『考古学研究』10：2-38頁。
- 2) 内田正洋2009『シーカヤック教本』海文堂。
- 3) 千田 稔1974『埋れた港』学生社。
- 4) 森 浩一1986「潟と港を発掘する」『日本の古代3 海を越えての交流』39-82頁、中央公論社。

- 5) 御津町教育委員会2005『綾部山39号墓発掘調査報告書』御津町埋蔵文化財発掘調査報告5
- 6) 近藤義郎編1991『権現山51号墳：兵庫県揖保郡御津町』『権現山51号墳』刊行会。
- 7) 国土地理院1974『治水地形分類図 網干（1：25000）』
- 8) 石村 智2012（発行予定）「日本古代港津研究序説」『文化財論叢IV』奈良文化財研究所。
- 9) 松原弘宣1985『日本古代水上交通史の研究』吉川弘文館。