

高麗時代の船上生活史研究

鄭憲(忠南大学校)

1. 序論

古船は独立して動く居住地であり、限られた空間における人間行為が残された考古学的遺跡であると言える。とりわけ船舶はそれ自体が遺物であり、船舶内に貨物や船上生活遺物が積載された遺構としての性格も持っている。古船から発掘された遺物はほとんどが貨物の性格を持っており、本稿で注目した船上生活遺物は貨物に比べ比較的数量が少なく、陸上遺跡においても事例がほとんどないため活発な研究が行われてこなかったのが実情である。しかし近年、陸上遺跡と水中遺跡の発掘事例がいずれも少しずつ増加しており、中でも古船という狭い空間における遺物は当時の生活に必須であった物質文化的要素を示している。

本稿の研究対象は、古船と海底遺物散布地から発掘された船上生活遺物である。1970年代の新安船水中発掘調査以降、古船と海底遺物散布地はこれまでそれぞれ15箇所、10箇所から発掘され、水中遺跡は主に西・南海岸に位置している。船上生活遺物は周知の通り貨物に対比される概念で、船舶内の空間的位置が異なって現れる。例えば、比較的数量の多い高麗時代の沿岸航海船の場合、船上生活遺物の位置は船体の中央部にあたる第3部に位置するというのが一般的な仮説である。

船上生活遺物の空間的位置と物質資料を検討するにあたって、2章では船舶構造の基礎と船舶の分類基準について述べる。分類基準については船舶の凌波性や水密性等、船舶の寿命と直結する船舶部材間の結合方式に焦点を当てた。3章では分類された高麗時代の船舶別に船上生活遺物の出土の脈絡について検討したい。しかし研究主題である船上生活について研究するにあたって、分析の対象が絶対的に少ないという限界がある。このような研究の限界を補完・検証するため、4章では陸上遺跡における炊事空間の一括遺物、外洋船との比較検討を行う。以降4章3節では船上生活空間を上部・下部、船上生活遺物は行為を基準に分類し、絵画と文献資料を基に検証を行った。

2. 高麗時代における船舶の分類

既存の高麗時代の船舶における考古学的研究では、大きく分けて規模・断面形態・用途に応じて船舶を分類している。しかし現在までの15隻の船舶のうち船体の残存状態が完全に良好な事例は少なく、また同時期に多様な目的と船舶運営の地形に応じて様々な規模・用途の船舶を使用したことは当然である¹。したがってそのように用途や規模等を基準とした分類は、時代性を反映できていない。周知の通り結合方式は船舶の凌波性・水密性・改築（腐った板材や古くなった木釘を新しいものに全面交換する韓船特有の修理法）等、船舶の寿命と関連しており、これには高麗時代を含め朝鮮時代、近代を経て木造船の消滅時点までの漸進的な改善の努力が反映されていると考えられる。したがって、船舶部材間の固定方式はその時期性を見せると同時に、分類の基準として適切であると判断した。

¹ 発掘された船舶は主に遺物の荷重の影響で底板にのみ残存していた事例がほとんどである。特性上、腐食・廃船・船舶部材の再使用等により完全に残されている事例が少なく、船体が発見されても残存遺物がなくその性格を把握できない船舶が存在する。

高麗時代の船舶はその結合方式と積載貨物によって青磁運搬船と物資運搬船に分類されるが、時期によって差があり、また対象となる船体の残存率がそれぞれ異なり数も極めて少ない。しかしこのような分類案は結合方式の違いと同時に時期的な変化も表している。高麗時代の構造的な発展を見せる要素としては、湾曲部縦通材²と中央底板の継手が挙げられる。

第一に、「J」型の湾曲材は統一新羅と高麗初期（11世紀末～12世紀頭）に使用されており、船舶の形態も初歩的な結合方法を採用している。中期には用途未詳の船舶である大阜島2号船（12世紀中盤～13世紀頭）において「J」型の湾曲材が確認されているが、これは湾曲材消滅前の過渡期的なものとも見ることもでき、同時期の物資運搬船である馬島1号船（1208年）、馬島2号船（1210年）においては円筒型の湾曲材が使われている。以降馬島3号船（1268年）に至ると外板と底板の直付連結が登場する。第二に、中央外板の場合「ほぞ継ぎ」と「腰掛けほぞ継ぎ」という結合方式が使われており、高麗時代初期には大型のほぞ継ぎが、中期にはほぞ継ぎと腰掛けほぞ継ぎが混用された。

一方で朝鮮時代前期以降は生活の空間であった炊事室に差が出る。炊事室は高麗時代から近代の船舶に至るまで、共通して船体内部の中央空間である第3部に位置する。ただ生活空間と帆柱の位置にのみ変化があり、これまで発掘された高麗時代の船舶では主に帆柱の前に船上生活空間が位置している。朝鮮前期の馬島4号船においても、炊事室は帆柱の前に位置している点を考えると、朝鮮前期までは帆柱の前に生活空間（炊事室）が置かれたものと思われる。正確な時期は物質資料から明らかにされていないが、朝鮮時代の絵画資料と近代木造船の復元報告書に基づいて考えると、朝鮮前期以降、船舶の生活空間（炊事室）はそれ以前と同様に中央に位置してはいるが、帆柱の後ろに移動しているとみられる。これは2本帆柱技術の登場、もしくは帆柱を後ろに倒して置く技術との関連性があると推察される。

3. 船上生活遺物の発掘の脈絡

前述の通り、韓国内で発掘された古船は14隻であり、収拾された羅州船、中国で発掘された蓬萊3号船と4号船を含めれば全部で17隻である。しかし、時代と国籍の違う船舶、残存遺物の少ない船舶を除くと表1の8隻のみが該当する³。先に触れた分類案を基準として青磁運搬船と物資運搬船の船上生活遺物における発掘の脈絡について検討した。

＜表1＞ 船舶別の主な船上生活遺物の数量

| 遺跡名 | 金属製遺物 | | | | 石製 | | 木・竹製 | | | | 陶器 | | | | |
|--------|-------|---|----|---|----|----|------|----|----|---|----|---|---|---|---|
| | 青銅製 | | 鉄釜 | | 石板 | 砥石 | 竹籠 | 櫛 | | 箸 | 大壺 | 壺 | 瓶 | 甗 | 盆 |
| | 匙 | 箸 | 釜 | 鼎 | | | | 木製 | 竹製 | | | | | | |
| 十二東波島船 | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 | | | | | | 1 | 4 | 1 | 1 | - |

² 湾曲部縦通材は、底板と外板の間を継ぐ部材で、金在根（1989）は莞島船において確認された湾曲材と初歩的な結合方法を根拠に、構造船としての移行過程における過渡期的性格のものとみている。湾曲材は日本の準構造船の発展過程のうち面木に当たる。丸木舟から構造船へと変化する過渡期の特徴、つまり準構造船の痕跡であると認識されている。

³ 達里島船については笠と縄がそれぞれ1点、大阜島1号船からは青磁片・陶器片・瓦片、安佐島船もまた炊事室の位置の参考となる炊事用の石板・砥石といった少量の遺物のみが発掘された。

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|----|---|---|---|----|---|---|---|---|----|---|----|---|---|
| 莞島船 | 6 | | 0 | 3 | | 1 | | | | 1 | 5 | | 1 | 1 |
| 泰安船 | | | | 2 | 一括 | | 1 | | | | 6 | 2 | 1 | 1 |
| 大阜島 2 号船 | 4 | | | | | | | 1 | 1 | 4 | | 6 | 1 | 1 |
| 馬島 1 号船 | 13 | | 1 | 1 | | 1 | 2 | 4 | 2 | 13 | 1 | 33 | 2 | 1 |
| 馬島 2 号船 | 8 | | 1 | 7 | | 1 | 2 | | | 14 | 2 | 19 | 1 | 1 |
| 馬島 3 号船 | 9 | 4 | | 2 | 一括 | | 2 | 4 | 3 | 3 | | 44 | 3 | |
| 安佐島船 | | | | | 一括 | 1 | | | | | | 1 | | |

青磁運搬船に当たる船舶は十二東波島船・莞島船・泰安船、物資運搬船に当たるのは馬島 1 号船・馬島 2 号船・馬島 3 号船である。しかし馬島 3 号船以前の発掘記録は、当時の調査方法の問題及び調査員不足、不鮮明な視界等により考古学的な脈絡である水平的・垂直的脈絡に基づく記録が行われていない。泰安船・大阜島 2 号船・馬島 2 号船・馬島 3 号船において垂直・水平的脈絡からの発掘位置が記録されていただけだ。

高麗時代の船舶からの発掘遺物は様々な材質のものがあり、同時期に様々な形式が存在する。遺物の位置は難波や堆積、潮流等の環境的要因によって元位置を離脱、もしくは流されてしまった可能性がある。しかし石板・鉄釜・鼎・陶器類（大壺、壺、甗、盆）・竹籠・青銅匙等の一括遺物が炊事空間である中央部に集中している。一括遺物は、炊事・貯蔵・作業等の性格を有しており、いずれも帆柱前 1 m²の船底中央空間に位置している。ここは他の場所に比べて空間に余裕があり、沈没時に溢れ出た貨物用遺物が混在する形で現れることもある。

4. 比較研究を通じた高麗時代の船上生活復元

3 章で検討したように、古船の生活遺物は比較的高い割合で一括遺物となっている。しかし水中遺跡の分析対象となる遺跡が絶対的に少ないと言う限界があり、発掘の位置が不確実な遺物が見られた。したがって、このような限界の補完、比較検討の必要性があり、関連資料として 4 章 1 節では陸上遺跡の炊事空間内における一括遺物と、4 章 2 節では飲料水の貯蔵容量について外洋船と比較検討を行った。最後に 3 節ではこれを総合して高麗時代の船上生活を復元し、絵画資料と文献資料を通じてそれを検証する。

4.1 陸上遺跡 炊事空間・遺物の比較検討

古船の物質資料は陸上遺跡に比べ遺跡や遺構の数が少ないが、生活空間（炊事室）の一括遺物は着実に発掘されている。一方で陸上遺跡は古船に比べ分析対象物の数が多く、水中遺跡とは逆に遺物と遺構の残存状態が良くない。

陸上遺跡の分析対象として、水中遺跡の炊事室のような機能をする陸上遺跡の炊事空間を選定した。西・南海沿岸地域（京畿・忠清・全羅地域）で発掘された高麗時代の 384 の遺跡における 1021 の建物地と竪穴住居地について検討した。分析対象のうち、明確な性格を持つ遺構を選定するため、炊事空間ではなく廃棄・制作・退蔵等の理由で元の使用位置とは違う可能性のある遺構は対象から除外した。また炊事空間であることの直接的な根拠である鉄釜（鼎・釜・片・

蓋・脚片)と焼結の痕跡、炊き口・かまど等が発掘されていて遺物の出土位置が良好な遺構を選別した⁴。本稿で水中遺跡と比較する分析対象は 14 箇所となり、古船の生活空間としては一括遺物が確認された 7 箇所を選定した。

陸上遺跡の分析対象を検討し水中遺跡と比較した結果、陸上遺跡の炊事空間は水中遺物とは異なり、鉄釜と鼎がセットになっている事例は極めて少なかった。陸上遺跡においては異なる材質を持つ遺物も水中遺跡に比べて低い出土率を見せている。選定した陸上遺跡の炊事空間における一括遺物の事例は標本が少なく、出土遺物の割合が低い。しかし水中遺跡と同様の一括遺物が陸上遺跡においても使用されていることが現れており、これは今後さらに研究が進めば、当時の陸水両方の遺跡における炊事空間の一括遺物について推測できる資料として活用することができるだろう。

4.2 外洋船との比較検討

韓国の水中発掘を確認された 17 隻の古船は、蓬萊 3 号船と 4 号船、そして外国船舶である新安船を除けばほとんどが沿岸航海船の性格を持っている。沿岸航海船と外洋船はいずれも貨物船でその目的は同じであるが、航海距離と航海時間等が異なることは明らかである。特に沿岸航海船が運行された朝鮮半島の西海岸では、潮の干満差、潮流、暗礁等により、昼の航海と夜の停泊を繰り返しながら目的地に向かった。また寄港地では食料・飲料水・薪等を調達し、これについての記録は文献資料と絵画記録に残っている。

これまで確認された物質資料の中で寄港地の性格を把握できる遺物は、薪と水を入れた大壺である。しかし薪の正確な量は、流失や記録の不在等の理由で測定できないため、陶器の大壺だけが分析対象になりうる。したがって、比較対象として沿岸航海船の陶器大壺の容量、そして外洋船である新安船の集水空間の容量に関し分析した。沿岸航海船は陶器大壺の容量(1700)と現代基準の必要飲料水量(30)、そして乗船人数(6名)を計算し、当時積載されていた飲料水の容量に基づいて寄港地での調達期間を設定した。

4.3 高麗時代の船上生活史

高麗時代の船舶の構造は大きく上部空間と内部空間に区分される。3 章で考察したように、甲板が上部の全ての空間に設置されていたであろうという考古学的証拠は存在しない。甲板は、舵のある船尾、錨を引き上げる揚錨機が置かれた船首、炊事空間の上に苫屋を置いた中央空間以外には設置されなかった。甲板がない空間は貨物をより多く積載するため内部空間を突き抜けて上部にまで積載し、雨天等の状況に備え藁で覆われた。

船上の生活空間(炊事室)における鉄釜 1 点・鼎 1 点・竹籠 1 点・陶器大壺 1、2 点等の遺物は、炊事・貯蔵に関する必須的な物質資料であると言える。一方で、櫛・青銅匙・その他遺物については比較的大きさが小さく重さも軽いので、発掘位置が散発的である。文献と絵画資料を通じて検証したように、上部構造の甲板が存在しないため沈没時に流失・散乱したと推察されるが、船上生活遺物であることは確実なものとみられる。船上生活遺物は行為を基準とし

⁴ 遺物の出土位置が記録されている事例は少なく、記録されている遺構であるとしても廃棄後に攪乱・流入の可能性があり炊事空間の正確な選別基準にならない可能性がある。

て貯蔵・炊事・作業・衛生・排泄・遊びに分類し、高麗時代と朝鮮時代の絵画・文献記録を通じて検証した。

5. 結論

水中遺跡から発掘された船舶を対象に船上生活の復元を試みた考古学的研究は皆無であり、高麗時代の陸上遺跡を対象にした生活史研究もまた少ないのが実情である。しかし近年両分野における発掘事例が増加しており、本稿では水中遺跡である古船から発掘された船上生活遺物を対象に、高麗時代の船舶を運航した人々の生活史を復元しようと試みた。

2 章では高麗時代の船舶の固定方式の変化を含め、朝鮮時代・近代の木造船に至るまでの船舶結合方式についての時期区分案を、3 章・4 章 1 節・4 章 2 節では船上生活空間の根拠等を提示した。4 章 1 節の船体内の狭い生活空間の一括遺物は、当時必須だった炊事・貯蔵等の生活が見える資料であり、陸上遺跡との比較研究の重要性を裏付けている。

(翻訳責任者：田村ミッシェル)