

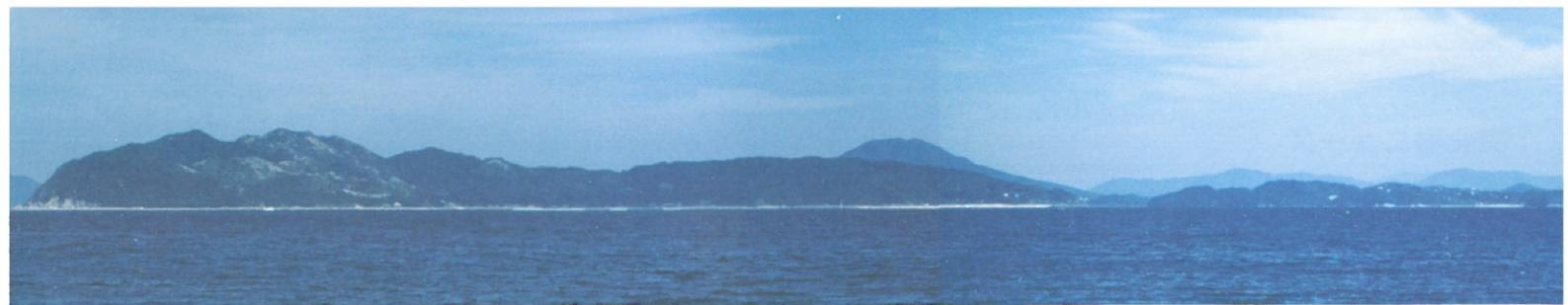
潤地頭給遺跡

～準構造船の出土～



▲出土した船材

奥にある4枚が船底部
一番手前の船材が船尾部
左手の部材が舷側版である。



1. 井戸の発見

平成15年1月から平成16年3月まで発掘調査行われた潤地頭給遺跡は、龍頭の形に似た糸島半島の基部にあたり、深く入り込んだ古加布里湾と古今津湾に近い場所にあります。

今回は潤地頭給遺跡から発見されました井戸枠が良好に残る井戸について紹介します。井戸は現状で、径60cm程度とみられ、深さが約2mあり、土圧によって内部へ崩壊していた状態で発見されました。井戸枠の中からは、20個近くの土器が大量に投げ込まれていて、一部を打ち欠いたり、穴をあけた土器や赤色顔料が付着する壺などが見つかっていることから、井戸を廃棄する際に祭祀を行っていたことがわかりました。また、井戸の底に、砂利を敷いており、おそらく水が濁るのを防ぐ役割であったと考えられます。



2. 井戸枠に転用された船材

井戸枠を取り上げ、調査すると船材の一部であることが分かりました。出土した船材は船底部分2枚と船尾部分1枚、舷側板1枚の計4枚になります。船底部材は、残存の合計長さは3.1m、幅82cm（最大）、厚さ3.5cm（最大）断面がU字形で両舷に25cm間隔のほぞ穴が見られます。ほぞ穴には、桜の樹皮と考えられる木栓が残っており、漏水防止のために詰められました。

船の外側のほぞ穴には、舷側板を取り付けやすいように面取り調整がなされています。



▲当時の糸島半島想定図



▲井戸枠出土状況

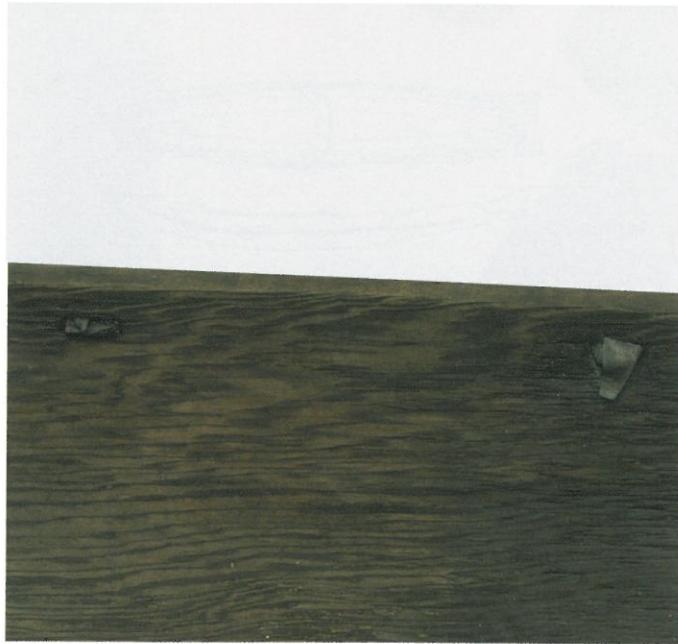


姫島から糸島半島を望む

船尾部材は、長さ1.2m、幅65cm（最大）
厚さ4.5cmを測り、両舷にはほぞ穴が見られます。溝を切って、板をはめ込む仕口が施されていることから船尾部分と考えられます。

舷側板材は、長さ1.5m、幅23cm、厚さ
2.5cmで、やはりほぞ穴が見られます。

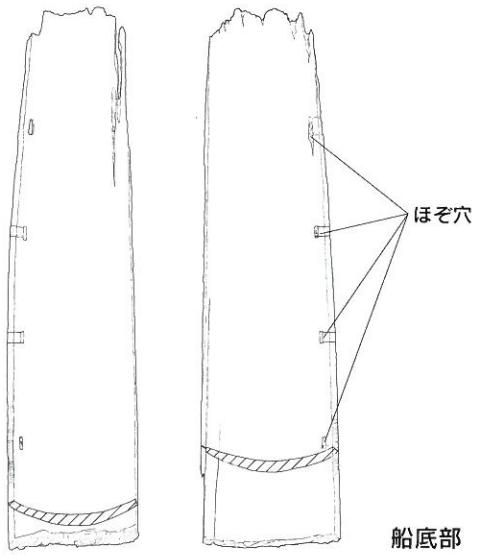
今回の準構造船部材を樹種鑑定したところ
船底部材、舷側板材については、スギ材である
ことが、船尾部分については、クスノキ材である
ことが分かりました。また、船底部材と舷側板材の
ほぞ穴の間隔が合わないため、現段階では、2隻以上の船を解体して、井戸
枠に転用されたと考えられます。



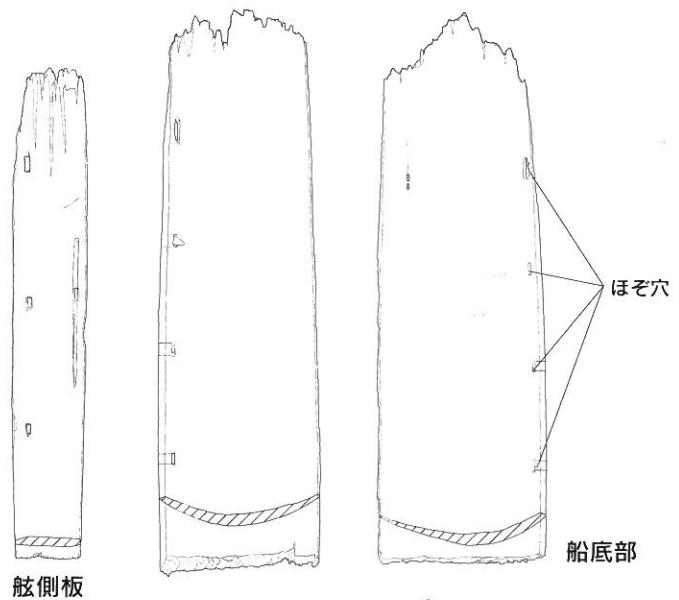
▲ほぞ穴と木栓



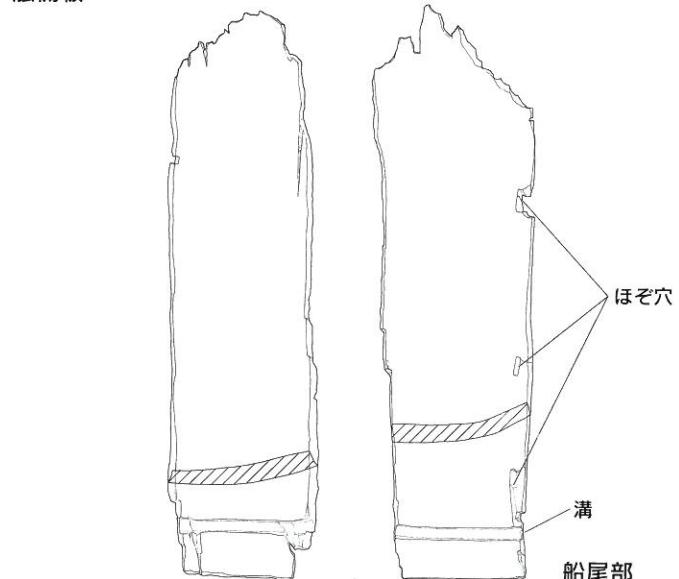
▲船の断面



船底部



船底部



船尾部

3. 準構造船とは

準構造船は、縄文時代以来の伝統的な丸太を削りぬいた丸木船の両舷に舷側板と呼ばれる横板を取り付け、船の深さを増し、大型化を図ることによって、積載量と耐航性が向上した船のことである。こうした船が、沿岸航路や壱岐、対馬経由の大陸航路に使用され、縄文時代より格段に進んだ航海を実現させたものと考えられています。

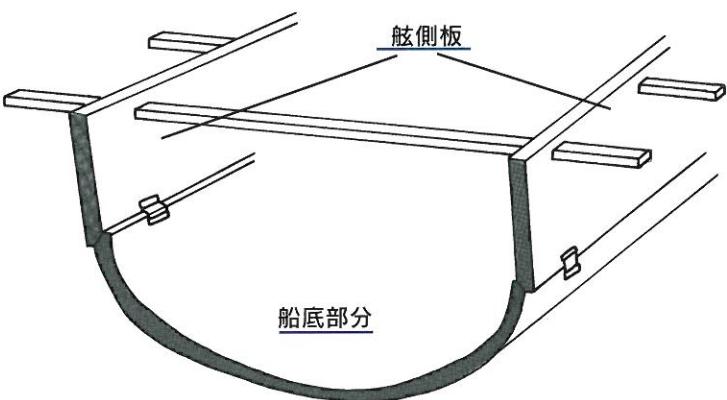
出土した船は、船尾部分に木口板をはめ込む溝が見られることから、吉武遺跡群から出土している木製の模造船と同じく、船首と船尾を作り分けた形の船であったと考えられます。

4. 伊都国の船

今回出土した準構造船の部材は、全国的に見ても数少ない弥生時代終末期の準構造船資料で、九州では初めての出土になります。大型の部材としてまとまって出土することも稀で、古代の船の歴史を探る上で貴重な船舶資料となりました。

潤地頭給遺跡の玉作りに用いられた原材料のひとつに碧玉と呼ばれる深緑色の石があります。この碧玉は、九州には原産地が無く、肉眼的な観察では島根県玉湯町にある花仙山で採れる碧玉に似ていることから、花仙山から碧玉を運んできて、玉作りを行っていたと考えられます。このほかにも伊都国では朝鮮半島製と考えられる土器が多く見つかっています。

この船を復元すると、船の湾曲や幅に対する長さの比率から全長5~6mの準構造船を想定しています。

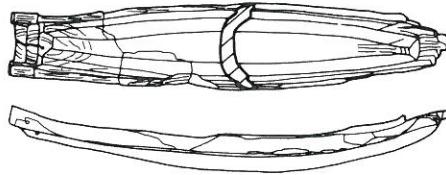


▲準構造船断面想定図

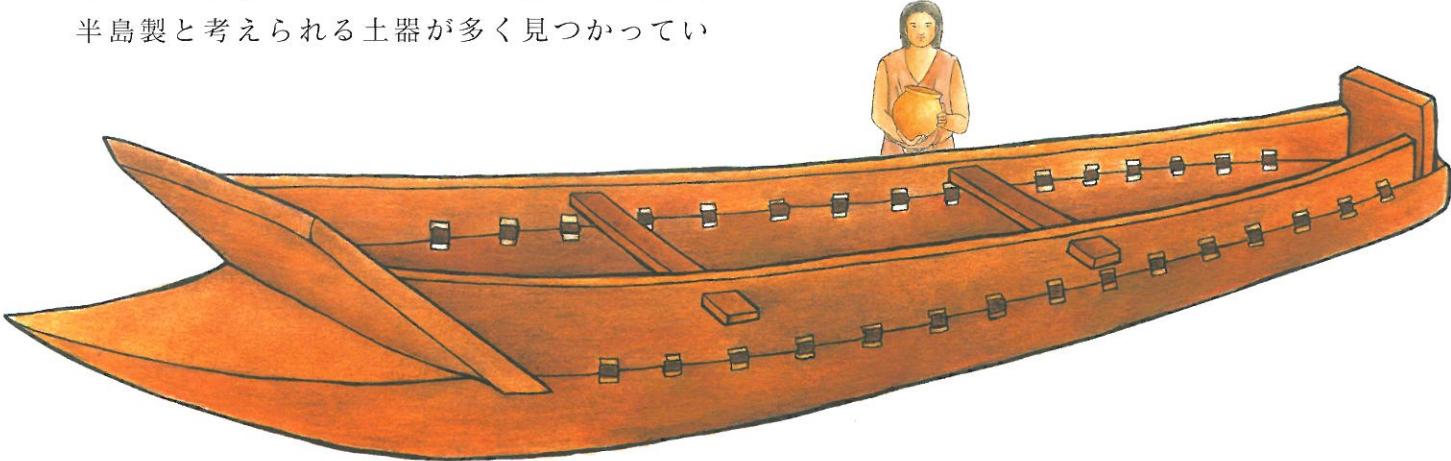
(日本財團図書館 船の科学館ものしりシート
準構造船断面図より一部改変)

ます。

想像をたくましくすれば、朝鮮半島や国内各地との活発な交流にこのような船が使われたのかもしれません。



▲吉武高木出土の木製模造船(1/10)



▲船復元図

(下長遺跡準構造船復元想像図より一部改変)

(お問い合わせ)

前原市教育委員会文化課 〒819-1192 福岡県前原市前原西一丁目1番1号 TEL: 092-323-1111 (代表)
E-mail: bunka@city.maebaru.fukuoka.jp