

Title	古典時代のキンネレット湖における湖上輸送：琵琶湖研究の成果を参考に
Sub Title	Water transportation on and around lake Kinneret in the classical period, with reference to research findings on the lake Biwa Region
Author	牧野, 久実(Makino, Kumi)
Publisher	三田史学会
Publication year	2006
Jtitle	史学 (The historical science). Vol.74, No.3 (2006. 1) ,p.135(351)- 165(381)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論文
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-20060100-0135

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

古典時代のキンネレット湖における湖上輸送

——琵琶湖研究の成果を参考に——

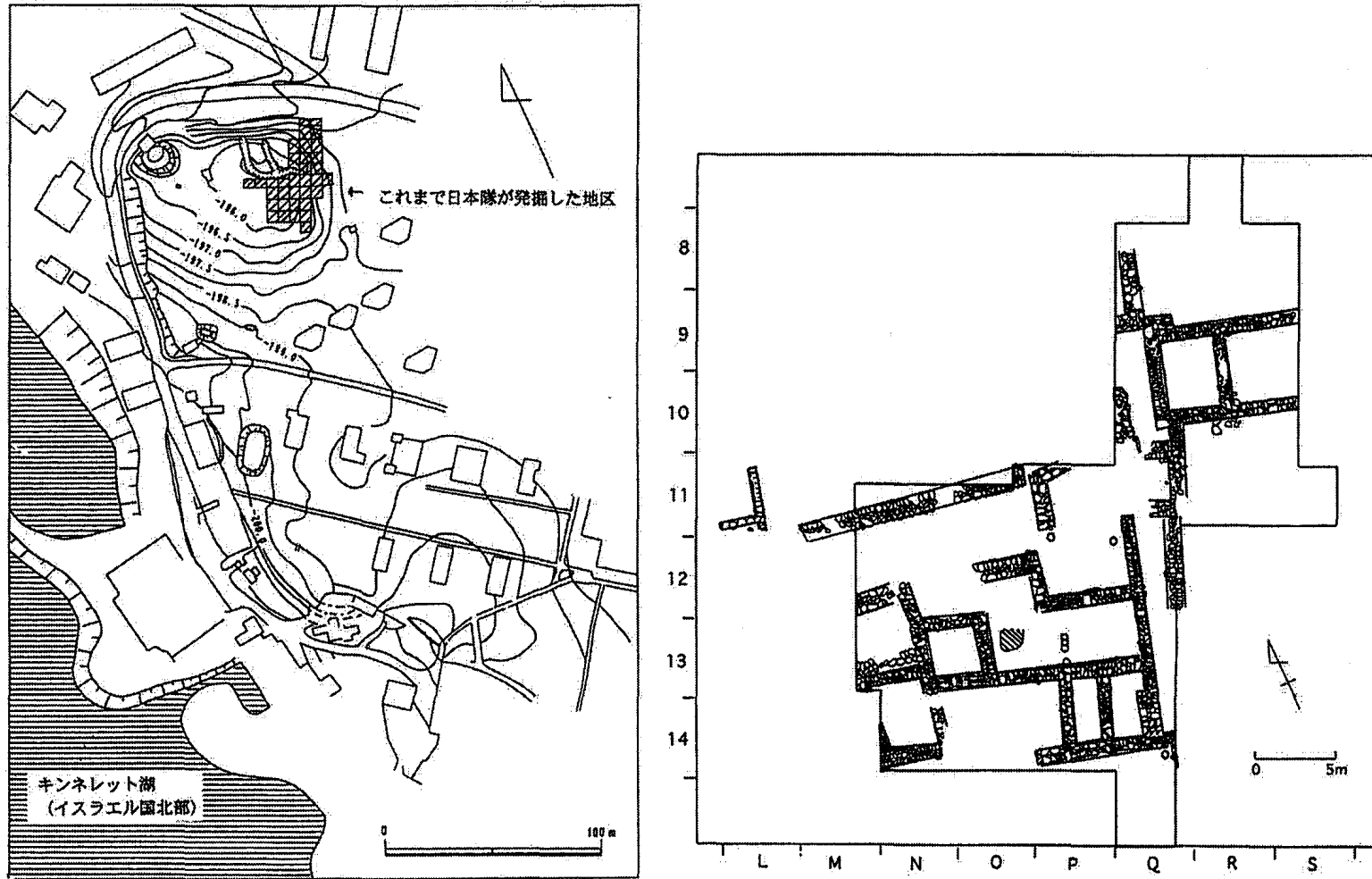
牧野久実

一 近年のエン・ゲヴ遺跡調査からわかったこと

エン・ゲヴ遺跡はイスラエル国北部のキンネレット湖の東岸、エン・ゲヴ川の河口付近のキブツ（農業共同集落）の中に立地する。文部省および文部科学省科学研究費補助金の援助により、日本聖書考古学発掘調査団がテル・アビブ大学と共同で一九九〇年から二〇〇四年にかけて合計八期の組織的な調査を行なった。著者はほぼ全てのシーズンに参加し、ペルシャ時代からヘレニズム時代における遺物と遺構に関する分析を担当した（第1図）。

キンネレット湖地域は、レヴァント、すなわち、地理的、気候的諸条件を同じくするレバノン、シリア西部、パレスチナ、イスラエル、ヨルダンから構成される地域

の南部にある。ペルシャ時代から初期ヘレニズム時代は、この南レヴァントにおけるヘレニズム化の始まりの時代とも言える。ヘレニズム化とはギリシア化、即ちギリシア世界を中心とする西方との交流が活発化することを意味するが、実際に南レヴァントにおいてそれが顕著となるのは後期ヘレニズム時代（紀元前二二一年～紀元前一三九年）に入ってからである。ペルシャ時代から初期ヘレニズム時代の南レヴァントは、R・H・スミスが指摘したように⁽²⁾、その前後の時代に比べて遺跡数が極端に少ないため一般には文化的衰退期と考えられている。その理由についてはすでに別稿にまとめたので詳細は省くが、エルサレム第一神殿の崩壊を機に多くのユダヤ人がバビロンに奴隷として連れさられユダの都市生活が一時的に途絶えたため⁽⁴⁾、アレキサンダーの死後に各地で勃発した



第1図 エン・ゲヴ遺跡とヘルシャーヘレニズム時代の遺構
(月本 2000, p. 86 所収 一部改変)

勢力争いが、初期ヘレニズム時代の南レヴァントを荒廃させたため⁽⁵⁾、気候の乾燥化によって居住地が小規模化したため⁽⁶⁾といった説明がなされている。また、テル・エン・ナスベやサマリヤといった遺跡のように、明確な遺構は伴わないものの豊富な遺物が出土している遺跡が見られることから、小規模な村落生活は継続していただろうとの解釈もある⁽⁷⁾。

しかし、一九八〇年代以後、E・スターン⁽⁸⁾らが中心となつてそれまでの遺物や遺構の再調査や新たな遺跡の調査を行い、南レヴァントにも二箇所⁽⁹⁾の遺跡の集中地域が存在することが判明した。それは、イスラエルの地中海沿岸部とキンネレット湖地域である。しかも、地中海沿岸部のドルとといった大型遺跡の発掘調査からは、その繁栄が現在のレバノン沿岸部を中心に交易活動を展開していたフェニキア人と関連することがわかった。キンネレット湖地域においては、日本の調査隊によるエン・ゲヴ遺跡の調査のほか、アメリカの発掘隊によるアナファ遺跡の調査、ドイツの発掘隊によるキノロット遺跡の調査などによつて、やはりフェニキアの交易活動を中心とする居住活動が見られることがわかってきた⁽⁹⁾。

ドルをアナファやエン・ゲヴと比較すると、地中海

沿岸地域とキンネレット湖地域ではフェニキアとの関わりに違いがあることがわかる⁽¹⁰⁾。第一に、ドルからの出土資料が早い時期より輸入品を多く含むのに対し、アナファやエン・ゲヴでは全体における輸入品の割合は後期ヘレニズム時代より前では少なく、むしろフェニキアタipesの日用品が多く見られることである。第二に、ドルが防御設備、ワインプレス、倉庫を備えた都市であるのに対し、アナファやエン・ゲヴではそうした施設は確認されていないことである。こうしたことから、地中海沿岸地域が地中海交易の場であつたのに対し、キンネレット湖地域は内陸の交易ルートを行く隊商たちの拠点であつたことがわかる。フェニキアにとつてのキンネレット湖地域の重要性は、穀物の栽培に非常に適した肥沃な農耕地に加えて、東はダマスカスを経由してシリア・メソポタミアへ、西は地中海方面へ、北はレバノン、南は死海を経由してアカバ湾へと、東西南北へ交通路を開けていた点であろう。フェニキアの特徴の一つであるセミ・ファイン土器は、後期ヘレニズム時代のテル・アナファ、テル・エル・ワウイヤット、ダン、そしてキンネレット湖周辺では、ホルヴァット・カナフ、エン・ゲヴから出土しており、これらの地点を結ぶと、フェニキア地

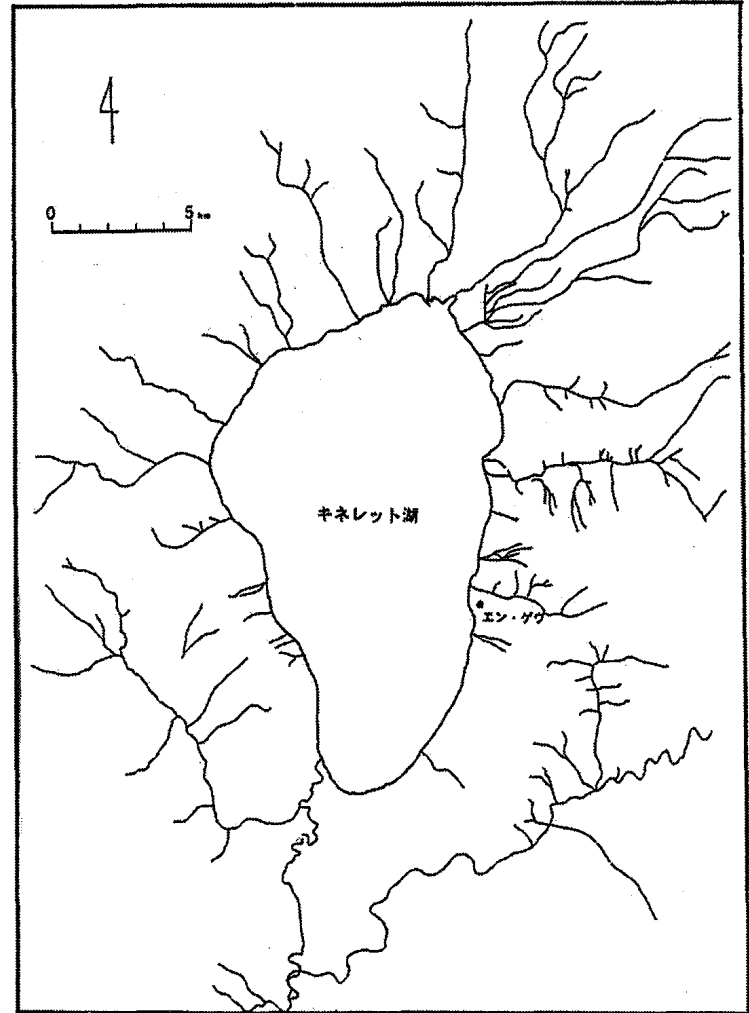
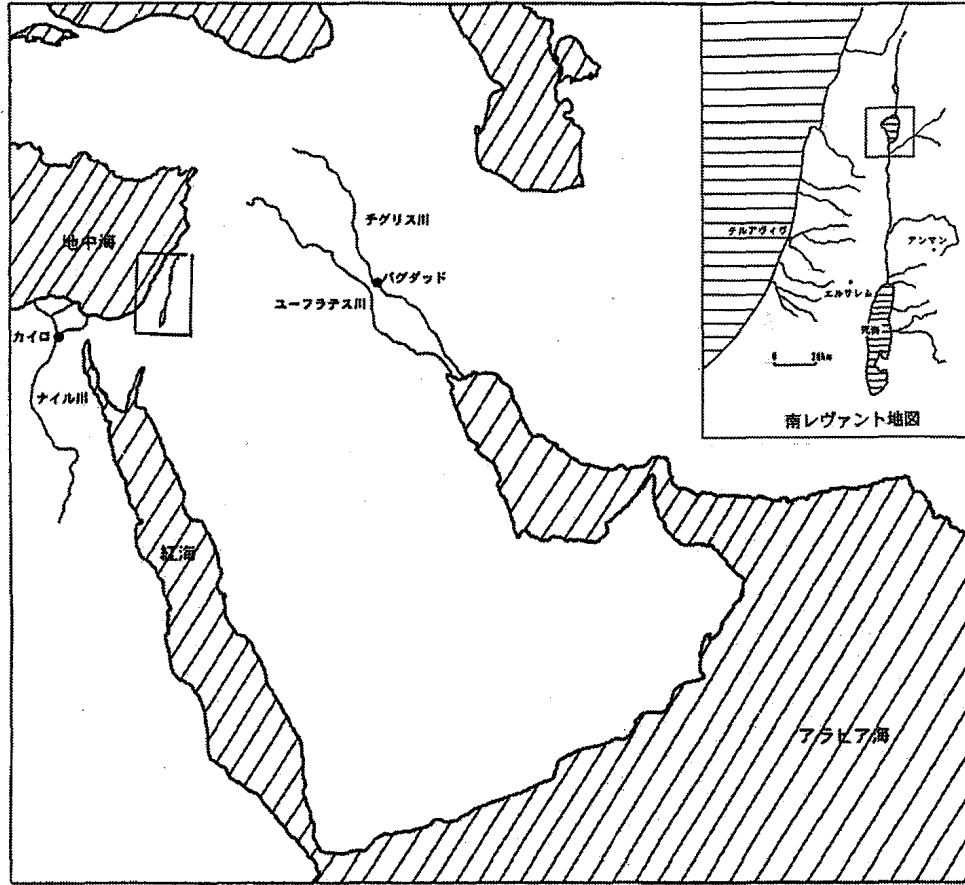
域からヨルダン川を南方へ下り、キンネレット湖を通過して南のベト・シエアンや東のアッコ方面へ繋がるルートが存在が示される。フェニキアが、アカバ、紅海を通じた内陸ルートの特長としてキンネレット湖地域を利用していったことが遺物に示されている。

かつて、H・クレンゲルは、一般的なフェニキアの交易地について「原理としては、こういう居留地も別段目新しいものではなかったが、しかしこの度は海外営業所の創設ではなかった。つまり、すでに存在している都市の商人居住区のなかに支店を開設するのではなかった。むしろ土着民と交易を営むために、防御施設で囲められた港町を建設したのである。そういうものなかからしばしば都市的な居住地が発達してきた。のちのギリシア人の植民とは対照的に、フェニキア人の活動は内陸に及ぶものではなかった」と述べている⁽¹¹⁾。フェニキアはクレタ、さらにはギリシアなどとともに海上王国とされるが、その支配は沿岸の狭い地域に限定されており、その交易地はギリシアの植民地とは異なり、内陸部との交易拠点、海上交易の中継地を確保することにあつたという見方である。しかし、近年の発掘で明らかとなりつつあるキンネレット湖周辺の状況は、この見方に修正を加えるもの

である。本稿では、近年のキンネレット湖周辺における成果を踏まえたうえで、キンネレット湖を通じた水運の実態と背景について検討を加えてみたい。その際に、湖の水運について研究がより進んでいる琵琶湖地域から得られた知見を参考にする。

二 琴湖と琵琶湖の比較研究の妥当性

キンネレット湖(第2図)は中近東のイスラエル国北部、北緯三二度五〇分、東経三五度三五分に位置し、現在の標高はおよそ海拔マイナス二〇九mと、世界でもっとも低い淡水湖である。現地ヘブライ語では「琴湖」を意味し、別名としてガリラヤ湖、チベリア湖、ギノサール湖とも呼ばれる。表面積は一七〇平方キロメートルと琵琶湖のほぼ四分の一、最大水深四三メートル、平均水深二五・六メートルで、水源は、北のレバノン国との境にあるヘルモン山の雪解け水や雨水である。湖の周囲には平野が少なく、東側には高度差およそ五〇〇メートルに及ぶ急斜面が迫り、火山性の玄武岩でおおわれるゴラン高原につながっている。湖の西側は比較的なだらかで、南西部には石灰岩層が多く見られる。湖には三〇本以上の川筋が流れ込む。南北を結ぶヨルダン川、東部へ続く



第2図 キネレット湖の位置

ヤルムク川、ラバ川、エン・ゲヴ川、カナフ川とサマク川などがそのような川筋として挙げられるが、小規模なものは乾季に干上がる枯川(ワジ)となる。これに対し、出水河川は、南のヨルダン川一本のみであり、湖南にデガニア・ダム(第4項参照)が建設された一九三二年以前には、海拔マイナス四〇〇メートルに位置する塩湖、死海へと湖水が自然流出していた。湖畔の中心都市は西岸のチベリアで、北にキノロット、東にエン・ゲヴなどの代表的なキブツ(集団農場)がある。気候は、温帯の地中海性気候に属し、冷涼な雨季(一〇月頃から三月頃)と温暖な乾季(四月頃から九月頃)がある。降雨日数は平均五七日で、年間平均降水量は四三一ミリである。キンネレット湖地域⁽¹²⁾における古代の水上交通の実態については、十分な研究が進んでいない。この理由については、ローマ時代の前後で事情が異なる。ローマ時代よりも前、すなわち、いわゆる旧約聖書の時代については、その記述を証明することが少なくとも二〇世紀前半までにおける考古学研究の主目的であったため、旧約聖書の舞台である荒野や砂漠、そしてそこを生活の本拠地とする遊牧民がより重要な研究対象であった。旧約聖書には湖としてのキンネレット湖に関する記述がほとんど見ら

れない。「湖」という語が土地の区分を示す文脈で三ヶ所に⁽¹³⁾、「キネレテ」(キンネレット)という語が、湖、土地の区分、キンネレット湖西北岸の都市名、キンネレット周辺地域全体と、四つの異なる意味で八ヶ所に⁽¹⁴⁾、それぞれ記載されているが、いずれも水源を意味しているわけではない。こうした事情からも、考古学者や歴史学者の湖環境に対する関心は乾燥地に対するそれに比べると低かった。

一方、ローマ時代以後の事を記した新約聖書では、湖がひとつの重要な舞台となっている。というのは、キンネレット湖(この時代ではガリラヤ湖と呼ばれる)がキリストの重要な活動拠点の一つであったからである。新約聖書では、「湖」という語が三九個所において、舟、漁師、吹き荒れる風と波などといった、湖そのものに関する具体的な記述を伴って記されている。また、「ガリラヤ」という語が六九個所において、主にキンネレット湖周辺を示す地域名として記されている。さらに、同時代の作家ヨセフスの旅行記には、キンネレット湖を帆掛け船で航行したことが記されている⁽¹⁵⁾。史料のほかにもミグダル遺跡から出土したローマ時代のモザイクに描かれている帆船⁽¹⁶⁾、湖の北西岸ギノサールから発掘されたローマ

時代の木造の船⁽¹⁷⁾、コインなど、具体的な資料も残されている。しかしながら、この時代の考古学は物質文化そのものではなく宗教研究が中心で、船や水上輸送といったテーマはさほど関心を持たれなかった。

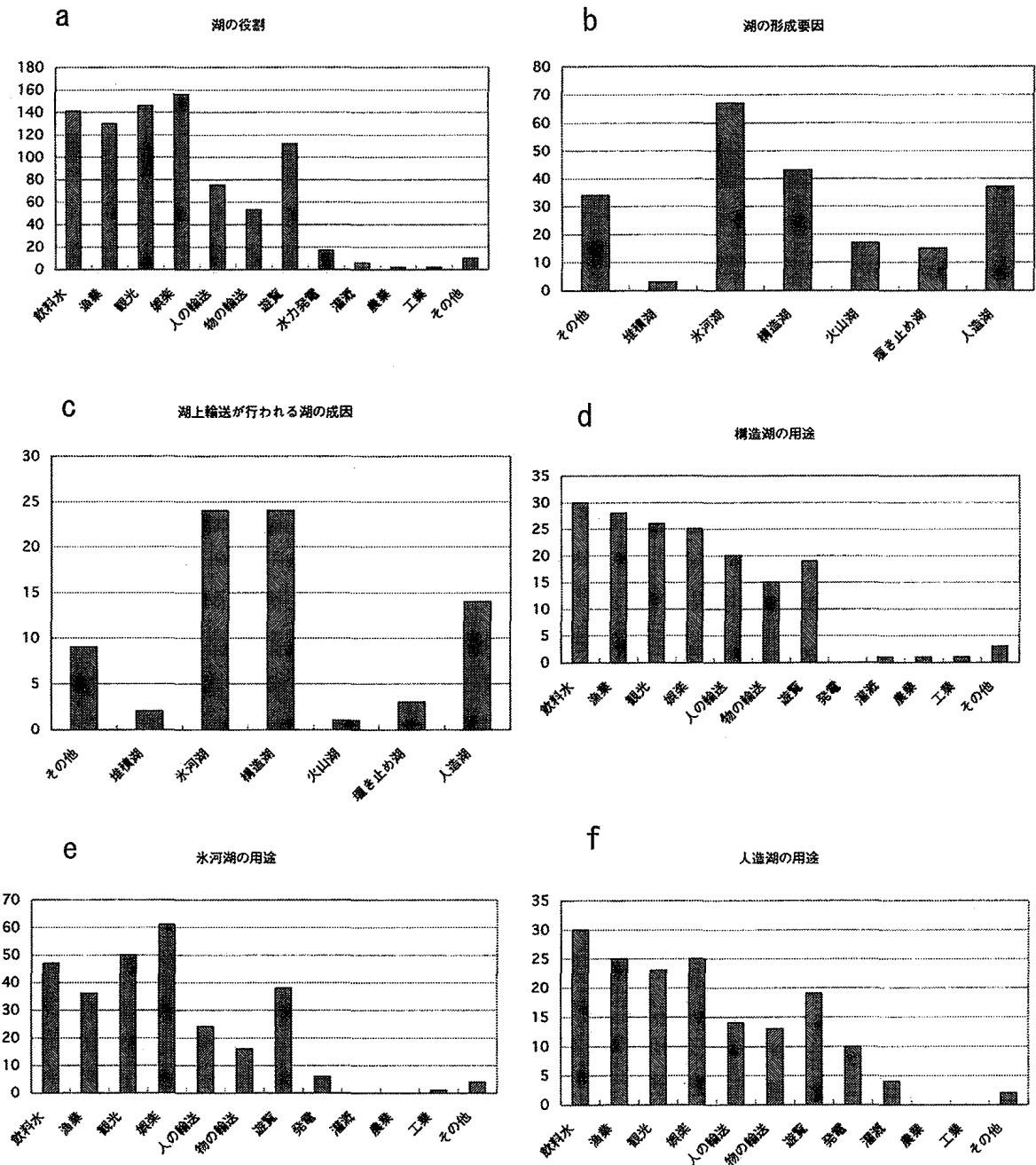
また、こうした事情とは別に、重要な交易ルートのひとつであるキンネレット湖の東部地域の考古学調査が一九六七年に勃発した第三次中東戦争（六日戦争）以来、一九八〇年代半ばまでほとんど行なわれず、湖からダマスカスを経由してシリア以東へつながる重要な交易ルートを解明するための研究資料が蓄積されてこなかったことも一因であった。このように、湖環境への関心の薄さ、宗教研究への偏り、そして政治状況による発掘調査の遅れによって、キンネレット湖における物質文化の研究は立ち遅れてきたといえる。

一方、琵琶湖においては学際的な視点から水上交通の歴史が解明されてきた⁽¹⁸⁾。また、伝統的な和船の利用についても研究が進められつつある。アジアの西端と東端に位置し、歴史的文化的には全く関連性が無いこれら二つの湖沼地域であるが、比較するにあたって妥当と思われる二つの共通する背景が存在する。第一に地殻の変動によって成立した構造湖である点、第二に大きな文化圏の

狭間に存在する点である。

第一については、I L E C (International Lake Environment Committee) が編集した世界湖沼データ⁽¹⁹⁾をもとに、湖の形成要因と湖利用の関係を検証してみた(第3図)。ここには、世界各地の二四七ヶ所の湖が網羅されている。それぞれの湖について、立地、水質、植生、生物相、周辺の土地利用、工業化の様子、人口密度、湖利用といった特徴が、さらに、湖利用の項目には、飲料水、漁労、観光、交通など、主要な用途が記載されている。このデータから、人や物の輸送に使われている湖が全体のうちのどのくらいの割合を占めるのかを調べてみた。交通としての用途は貨物の輸送と人の輸送に分類されている⁽²⁰⁾。分析の結果、湖全体で人の輸送に利用されているのは三〇%、貨物の輸送に利用されているのは二五%にとどまることがわかった(第3図-a)。この数字は、水資源、漁労、観光、娯楽としての利用(全体の五〇%以上)に比べるとおよそ半分にすぎない。

次に、交通や輸送として利用されている湖の成因について調べてみた。一般的な湖沼の形成要因としては、火山活動による深鍋形をしたマグマの噴出跡に水が蓄積された火山湖(火口湖)、火山が噴火した後に地面が落ち



第3図 湖の形成要因と湖利用
Kira. T.(ed.), 1995 を元に作成

込み湖となったカルデラ湖、入り江の入り口に土砂が積もり、海から取り残されて形成された海跡湖、蛇行した川の流れが変化し、取り残された部分が湖となった河跡湖（三日月湖）、地殻運動により地面がずれて窪地ができ、それが湖となった構造湖（断層湖）、人工的に形成された人造湖、氷河が大地を削った跡に水が蓄えられた氷河湖、流入する土砂によって川の一部が堰き止められて形成された堰き止め湖がある（第3図―b）。先に示した、輸送に利用された湖の成因を調べて見ると、約七〇%が構造湖と氷河湖で、約十五%が人造湖であることがわかった（第3図―c、f）。また、構造湖と氷河湖の割合はほぼ半々であった。構造湖と氷河湖の絶対数を比較すると、氷河湖の方が少ないことから、割合としては構造湖が最も輸送に利用されていることになる。

その理由は、構造湖が地殻変動によって形成された湖であるため、周辺の関連水系が道として利用されやすい、周囲の山岳地帯もしくは丘陵地帯から帆船の航行を促す局⁽²¹⁾地風が吹き抜ける、湖岸線が複雑化し港が形成されやすいなど、輸送に適した自然要因を作り出したためであると考えられる。琵琶湖とキンネレット湖は、共に地殻活動を成因とする構造湖である。琵琶湖の生い立ちは今

から四百万年前に遡り、現在の三重県付近に古琵琶湖として形成されて以来、徐々に移動しながら八つの段階を経て、今から四十万年前に現在の姿となった。一方、キンネレット湖はアジア・アフリカ大地溝帯の最北端に位置する。この湖を含むヨルダン川から死海にかけての谷は、約二千万前に形成が始まり、約六万年前にはリサン湖と呼ばれる南北二五〇キロメートルの塩湖を形成した。一万五千年前にはその大部分が干上がりキンネレット湖と死海が残された。キンネレット湖は、北側の山地からヨルダン川などを通じて水が流れ込み淡水湖となった。⁽²²⁾

両地域に共通する第二の特徴は、大きな文化圏の狭間に位置することである。それは、輸送に適した自然環境を道とするための社会的要因ともいえる。琵琶湖は京や奈良の都に隣接し、また、日本海を通じて朝鮮半島とも往来が可能であったため、古代より朝鮮半島から琵琶湖を経由して都を訪れたり、周辺地域にそのまま住み着く官僚たちが後を絶たなかった。湖周辺の谷間を利用したいくつもの街道、例えば、越前への北国街道と七里半越、美濃への東山道、伊勢への八風街道、千草越、伊勢道、東海道（鈴鹿越）、西の山城への東海道（逢坂越）、山中

越、途中越、若狭への九里半越のほか、関連水系も道として利用された。琵琶湖への流入河川は小水路まで含めると五百本を超える。一方、湖から流出する唯一の河川である南の瀬田川は、下流で宇治川、淀川と続き大阪湾に至る。この川筋もまた、都への輸送水路として重要なものであった。実際に琵琶湖は、江戸時代に瀬戸内海を経由する西廻り航路が使われるようになるまでは、日本の東西南北と都を結ぶ最も重要な交通路であった。⁽²³⁾ キンネレット湖にも全く同様の状況が見られる。既述の通り、キンネレット湖はレヴァント南部に位置する。レヴァントは、肥沃な三日月地帯と呼ばれる中東の文明の地の真中に位置し(第2図)、東にはイラク・イランにメソポタミア文明が、北東にはシリア内陸部に勃興したエブラやウガリトに代表される文明が、南にはエジプト文明が、西には地中海を挟んでギリシアに代表される文明がそれぞれ繁栄していた。レヴァントはこうしたいくつかの文化圏の間にあり、それらの影響を絶えず受けていた。さらにその中心にあって東西南北を結ぶ役割を担っていたのがキンネレット湖地域であった。

このように、二つの湖沼環境は、共通する自然要因および社会的要因を持っており、琵琶湖で帆船を用いた水

運が十分に発達していたように、キンネレット湖でも同様の状況があったと推測できる。

三 風の利用

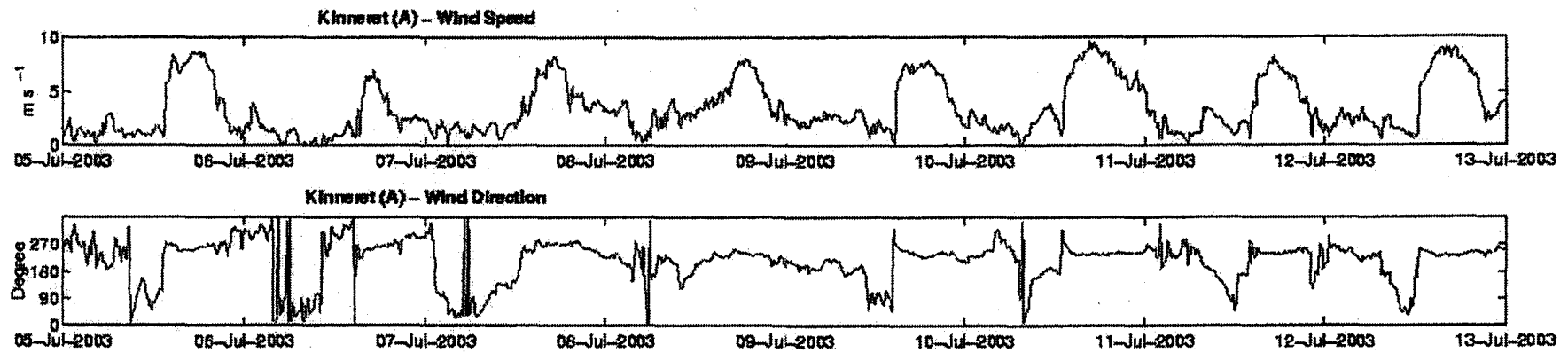
古代の水上輸送の手段として有効だったのは帆船である。帆船を御すためには風について熟知することが不可欠であり、琵琶湖では季節や時間帯によって吹く様々な風について語り伝えられてきた。⁽²⁴⁾

では、キンネレット湖が実際にどのような風に見舞われるのか、西オーストラリア大学の工学数理学科 (The faculty of engineering, computing and mathematics, The University of Western Australia) の水環境研究センター (Centre for Water Research) が世界各地で計測したデータの中に含まれるキンネレット湖の風向きと風速を調べてみた。⁽²⁵⁾ 風速は〇メートルから最大一〇メートルの幅で示され、風向きは北から南へ吹く風を〇度とし、時計周りに三六〇度、すなわち、九〇度は東から西へ、百八十度は南から北へ、二七〇度は西から東へ、と角度で示されている。いずれも一〇分ごとの平均値を示したものである。とところどころ数値が記載されていない部分もあるが、年間を通じての詳細な傾向がわかる。

キンネレット湖のデータの一年分（二〇〇二年十月～二〇〇三年九月）を集計してみると興味深い傾向に気づく。まず、五月中旬から十月初頭にかけて、風の速度と方向にある程度の規則性が見られる点である（第4図）。毎日午後になると急に風力が増し、最大で毎秒十メートルほどとなる。この状況がおよそ半日間続き、夜中になるにつれて風力は弱まり、明け方にはほぼ無風状態となる。風の方向は風力の最大時を中心に二七〇度の方向、すなわち西風（西から東へ吹く風）となる。タルムードなどに記された「チベリアからスシートへ」という航路は、この西から東方向への風を利用したものである。北西および稀に北から吹きつける風もあるが、そのような場合には毎秒五メートル以内の微風となっている。

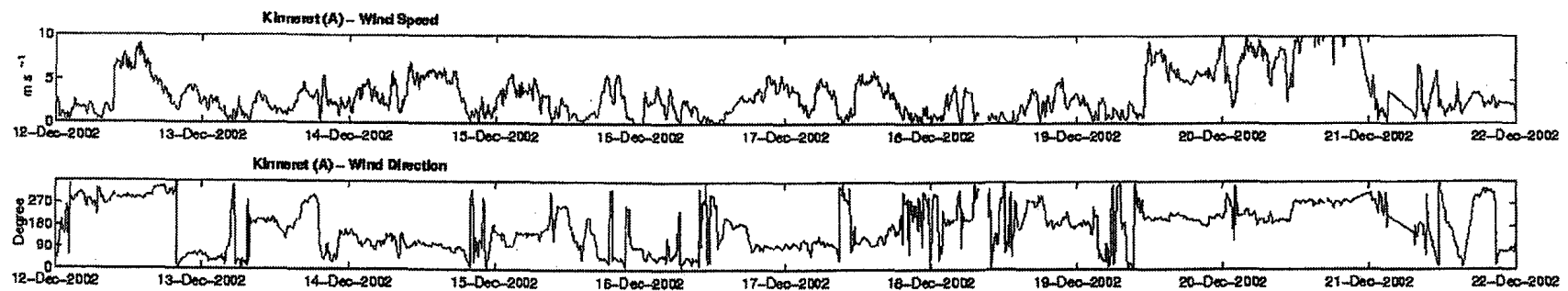
ところが、十月に入るとこの規則性に乱れが生じ、風の方向や強さ、時間帯に規則性が見られなくなる（図5）。風の吹く時間帯は日によって異なり、その強さも無風状態から時には十メートルを超える強風までと一定していない。風向きは、〇度から三六〇度、すなわちあらゆる方向があり、やはり一定していない。この状況は四月末まで続く。しかし、一見無秩序に見える冬季の状

況にも、詳細に観察するといくつかの興味深いパターンを見つけることができる。第一に風の強さである。夏季には十メートルを超えるような風は六月二三日の一日だけであるが、冬季、特に十一月末から四月末には、強風注意報が発令されるほど、すなわち最大風速が十二～十三メートルとなるような状況がしばしば見られる。十一月八日、二四日、二九日～三〇日、十二月三日、九日、十一日、二〇日～二二日（第5図）、二月一九日～二〇日、二五日、三月二日、一八日～一九日、二五～二六日、四月二五日にそのような現象が見られるが、夏季に比べると冬季は強風にさらされる日数が多いことがわかる。さらに、風向きが九〇度方向、すなわち夏季とは逆の東から西へと吹く日が多く見られる。風力は毎秒五メートル前後のものが多く、毎秒十メートルに達するものは少ない。そうした状況が一日のうちになくとも一度、多いときには四～五度も見られ、しかも一月半ばまで続いている。同じく十一月から一月半ばには、二七〇度方向、すなわち西から東への風が吹いた直後、全く逆方向の東風が吹きぬける様子が見受けられる。しかも、風力は毎秒十メートル前後、時にこれを大きく超え、風向きと風力双方の急激な変化を伴うことから突風を引き起こす。



第4図 春から夏の風向きと風速 (7月の場合)

(Centre for Water Research, A school in the faculty of engineering, computing and mathematics, The university of Western Australia のデータより)



第5図 秋から冬の風向きと風速 (12月の場合)

(Centre for Water Research, A school in the faculty of engineering, computing and mathematics, The university of Western Australia のデータより)

キンネレット湖の東側には海拔五百メートルのゴラン高原が迫っており、ここから吹き降ろす東風がその要因である。仮に西風に乗って航行していたとしても、こうした突然の東風に見舞われれば、帆船を御すのは困難であったであろう。冬季の航行は予測できないような困難に見舞われる危険性を孕んでいたに違いない。

これらのデータは近年のものであるが、気象状況が古代においてもほぼ同様と想定すると、エンジンによってある程度の波や風を御すことのできる現在とは異なり、風速と風向きにある程度の規則性がある夏季、すなわち五月中旬から十月初頭が大掛かりな運搬船の航行に適していたであろう。また、小規模で日常的な漁や運搬などは年間を通じて行うこともできたであろうが、冬季の予測できない突風から船を守るための工夫、すなわち防波堤や港が必要であったらうと想像できる。

四 水位の変動

琵琶湖の場合、流入する多数の河川に対し、出水口は瀬田川一本のみである。その瀬田川に近い田上山の木材が古代より過剰に伐採された結果、土砂が流出し、河床が上昇した。このことによって琵琶湖は出口を失い、大

雨が降るたびに洪水に悩まされてきた。明治五年、明治二九年、昭和二八年、昭和三四年には、未曾有の大洪水も発生した。このため、特に明治時代以後、琵琶湖の水位が県主導で制御されたり、瀬田川の浚渫や田上山の植栽も行なわれたりした。こうした政策による水位の変動は、琵琶湖や関連水域における船の航行数に影響を及ぼした。明治三八年には南郷洗堰が琵琶湖の流出口に完成し、水位が一定に保たれるようになった。地域住人からの情報によると、これを機に湖の水位が高くなり、船を使う機会が増えたという。一方、二〇世紀半ばになると、土地基盤整備計画、いわゆる圃場整備が進められ、その結果、琵琶湖周辺の内水面のクリーク地帯が埋め立てられ、農作業として日常的に利用されていた田舟が急速に衰退した。⁽²⁶⁾

一方、キンネレット湖の水位についても、自然の要因によって変化し、またある時期を境に琵琶湖同様に管理されるようになった。自然状態の湖の水位を決めるのは降雨量である。雨季には大量の雨水が湖に流れ込む。三〇本以上の入水口に対し出水口は南のヨルダン川だけであるため、流れ出る水の量は限られている。従って、雨季直前の初冬には水位が最低となり、雨季の終わりであ

る春には水位が最高となる。こうした雨季と乾季の貯水量のバランスと出水口の規模と数が、湖の水位を決定する基本要因となっている。キンネレット湖が成立した今から約一万六千年前、その出水口は現在と同様ではなく、やや西側にあった。その後、堆積土壌で形成された南の湖岸線は波による侵食を受け続けたため、湖はゆっくりと南方へ迫り出し、出水口がキブツ・デガニア付近へと東に一・五キロメートルほど移動した。このことで、一時的に二つの出水口が出現したことになる。一一〇六年にはロシア人の移民が湖に現れた二つの川について言及している。⁽²⁷⁾この頃の自然状態では、年間の変動幅は海拔マイナス二一〇・五メートルからマイナス二〇九メートルほどであった。旧河川は次第に堆積物によって埋まり、新しい河川、現在のヨルダン川が主要な出水口となった。二本の河川が一本となったことで、雨季と乾季における年間の水位の変動はそれまでよりも大きくなったようだ。上下四分の一メートル程度拡大し、海拔マイナス二一〇・七五メートルからマイナス二〇九・二五メートルほどであっただろうと考えられている。⁽²⁸⁾

一九三〇年代に入ると、水位を人工的に制御する時代となった。一九三二年には湖から八キロメートル南に下

ったヨルダン川にデガニア・ダムが設けられた。冬季にヤルムク川から海拔マイナス二〇〇メートルのキンネレット湖へ、又、夏季にキンネレット湖から海拔マイナス四〇〇メートルの死海方面へ流れ落ちる水圧を発電に利用するための仕組みである。得られた電気はヨルダン側へ、水はイスラエル側へ供給された。一定の電力を安定供給するため、湖の水位を一定に保たねばならない。そこで、出水口が三・五メートルの深さまで浚渫され、デガニアの水門によって湖水位が海拔マイナス二一四メートルに設定された。このため、年間の水位の変動幅は、海拔マイナス二一二メートルからマイナス二〇九メートルと倍増した。

一九四八年のイスラエル建国をきっかけにこうした水と電力を分け合う協力関係は中断した。また、イスラエルはデガニヤ・ダムの水門を閉じ、湖水を国全体に供給することで水の確保と洪水の防止の両面の解決を図る計画を策定した。この計画は一九六四年の国立水利施設（メコラット）の設立によって実行に移された。年間の水位の変動幅はマイナス二一二・四メートルからマイナス二〇八・九〇メートルへと拡大した。この数値はその後たびたび修正を加えられ、現在では最低水位がマイナ

ス二一三メートル、年間の変動幅は五メートルにまで拡大しつつある。発掘調査を行なう場合には、こうした水位の変動を経て、現時点での遺跡の状況が形成されていることを念頭に置かねばならない。

以上のように、古代における自然状態のキンネレット湖では、出水口の堆積物によって、出水量が減少する一方で、常に、南の死海方面へ流出し続けていたことから、年間における水位の変動は現在に比べるとずっと小さく安定していた。このことは、古典時代の水運を考える上での基本条件となる。

五 古代の港

琵琶湖の港については、古文書にも記されており、七世紀頃にはすでに幾つかの港が存在し、万葉の時代には、湖北の塩津、菅浦、大浦、湖西の勝野、比良、和邇といった港が湊、泊、浦として知られていた。一方、キンネレット周辺の古典時代の港に関する考古学的な資料としては一九七〇年代から一九九〇年頃の渇水期に水中考古学協会やM・ヌンによって調査が行なわれ、概要がまとめられている。⁽²⁹⁾このうち、港の遺構の多くは少なくともヘレニズム時代に遡るものである。

当時のキンネレット湖の水位を知る重要な手がかりとしてヌンが指摘しているのは、北部のクファアル・ナウム湖岸で発見されたローマ時代の遊歩道である。それは、全長八〇メートルで幅二メートルの擁壁に支えられ、海拔マイナス二〇九・二五メートルの地点に設置されている。もうひとつのヒントは東岸のクルシでローマ時代の港に隣接して発見された生簀の遺構で、やはり海拔マイナス二〇九・二五メートルに設置されている。一方、現在のチベリアの遊歩道は海拔マイナス二〇八・三メートルに設置されている。現在の年間における水位変動がマイナス二一三メートルからマイナス二〇八・九メートルであることを参考にすれば、洪水に見舞われないように高水位であるマイナス二〇八・九メートルから六〇センチメートル高い所に設置されていることになる。この数値を先のローマ時代の遺構に当てはめれば、高水位はマイナス二〇九・八五メートルとなる。既述のように、当時の湖は自然状態にあり、年間の水位の変動幅は現在よりもずっと小さくおよそ一メートルであったと想定される。従って、低水位はマイナス二一〇・八五メートルとなり、少なくともローマ時代の湖水面は、およそマイナス二一〇・八五メートルからマイナス二〇九・八五メ

ートの変動幅にあったと推定できる。⁽³⁰⁾

港の遺構⁽³¹⁾としては、クルシ(ゲルゲサ)⁽³²⁾、クファアル・アカヴィヤ⁽³³⁾、エン・ゴフラ⁽³⁴⁾、スシートタで二ヶ所⁽³⁵⁾、ガダラ⁽³⁶⁾、フィロテリア(ベト・イエラハ)⁽³⁷⁾、センナブリス⁽³⁸⁾、マゲダラで二ヶ所⁽³⁹⁾、タブハ⁽⁴⁰⁾、キンロット(ゲノサール)⁽⁴¹⁾、アイシュ⁽⁴²⁾、クファアル・ナウムと、十三ヶ所が特定されている。これらはすべて水中にまでのびる石製の防波堤を共通要素とし、漁業や湖上輸送を生業とする湖辺の集落が船を係留して波や風から守るために構築したものと考えられている。

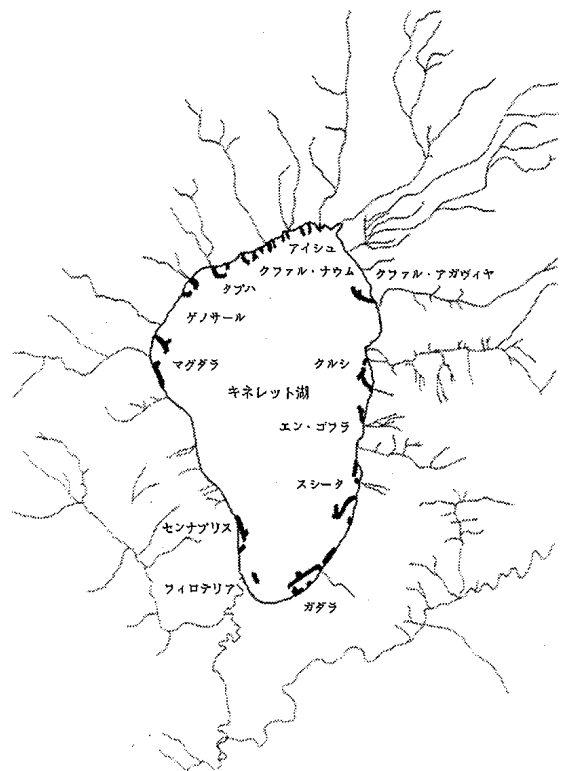
ヌン氏の報告をもとにこれらの遺構の設置面の高さを比較したものが第6図である。いずれも防波堤の遺構底部の絶対値で、低いものはマイナス二一四メートル(フィロテリア)、高いものはマイナス二一メートル(マゲダラ)とかなりばらつきがあるが、その中でもマイナス二一メートル代、マイナス二二メートル代にある程度集中しており、キンロットとフィロテリアが他から外れた数値を示していることがわかる。

これらの建築物は、水位がもっとも低くなった乾季に構築されたであろう。しかし、夏季における風の利用が帆船を用いた輸送に適していたことを考えると、全く干

上がった場所に構築したとは考えにくい。船を係留させるに十分な水位を保ち、なおかつ人が水中で作業できる深さに構築されたであろう。それを仮に〇・五メートル(一メートルと想定するならば)⁽⁴⁴⁾、前項において設定した最低水位マイナス二一〇・八五メートルから〇・五メートル(一メートルを引いた)、マイナス二一一・三五メートル(マイナス二一一・八五メートルが、船が係留でき、人が水中で構築できる防波堤の底部の範囲と考えられる。

このことを条件に再度図6に目を移すと、この数値の範囲に遺構が集中していることがわかる。マゲダラ、クファアル・ナウム、メンサ・クリステイ、スシート(エン・ゲヴ)の一ヶ所が部分的にここに含まれる。一方、アイシュ、ガダラ、クファアル・アカビア、エン・ゴフラ、スシート(エン・ゲヴ)の同じ港の他の部分、キンロット(ゲノサール)、フィロテリアは、上記に設定した低水位期でも構築作業が困難であり、さらに低い水位を、恐らくさらに五〇センチメートル(六〇センチメートル低い数値である年間およそマイナス二一一・三〇メートルからマイナス二一〇・三〇メートルという変動幅を想定する必要があるだろう。もともとの出水口が堆積土壌で埋まり、その後出水口が新たにキブツ・デガニア付近

-211m	マグダラ
-211.2m	マグダラ
-211.25m	クファル・ナウム、スシータ(エン・ゲヴ)
-211.5m	タブハ
-212m	アイシユ、ガタラ
-212.5m	クファル・アカビア、エン・ゴフラ、スシータ(エン・ゲヴ)
-213m	キンロット(ゲノサール)
-214m	フィロテリア



第6図 キンネレット湖周辺の港と遺構の設置面の高さ
(Nun 1992 の報告をもとに作成)

へと東に一・五キロメートルほど移動したことを考慮するならば、堆積土壌の蓄積によって出水口が狭まり、水位の上昇をもたらしたであろう。すなわち港の構築箇所の高さの違いは時代差を反映しているのかもしれない。

もう一つの可能性としては、係留する船舶の規模によって構築する深さを変えた可能性である。日常レベルの輸送では小舟を利用し、夏季の定期的な風を利用した大掛かりな輸送では大型船を利用したと仮定するならば、大型船用の船着場は他よりも深い場所に構築する必要があっただろう。マイナス二一・八五メートルよりも高いところに設置されているものは、スシータ(エン・ゲヴ)以外は北西岸に集中している。低いところに設置されているものは、ちょうど東西南北にバランスよく分布している。特に他と数値的な差が認められるフィロテリアについては、出水口に近いため、浚渫工事との関連から、このような低い数値を示しているのかもしれない。

以上のように、港の構築箇所の高さの違いは、機能差を反映しているとも考えられる。

例外的な状況は、スシータ(エン・ゲヴ)で異なる高さに広がる防波堤が見られることである。既述の「チベリアからスシータへ」という表現や、夏季における東西

の定期的な風を考えるならば、ここが重要な港であったことに違いないが、なぜ異なる高さに構築する必要があったのかわかっていない。⁽⁴⁵⁾ また、スシートではもう一ヶ所別の防波堤が発見されているが、この設置面の高さについてヌンは記しておらず、また時代については、双方ともが少なくともヘレニズム時代、もしくはそれ以前にさかのぼるといふ記述にとどめている。

六 フェニキアの船について

以上のような風や水位を利用してキンネレット湖で用いられていた船はどのようなものであっただろうか。既述のように、ローマ時代については新約聖書やヨセフス・フラヴィウスが残した文献から盛んに船が利用されていたことがわかる。また、実際に遺物としても出土しているが、それは長さ九メートル、幅2・5メートル、高さ1・25メートル、櫂の枝を用いた肋材に杉材を縦に張り合わせた構造船であった。⁽⁴⁶⁾

では、ローマ時代よりも古い時代、特にフェニキアの水運にはどのような船が利用されていただろう。新改訳聖書⁽⁴⁷⁾では、船と舟の両方の語が使われており、前者は外洋、⁽⁴⁸⁾後者はキンネレット湖と区別されている。このことか

ら、キンネレット湖では、外洋で用いられるものよりも単純な作りの船が用いられたと考えられる。一般的な船の発達史を考えた場合、単材の刳り舟から始まり、特に横断面から見て縦もしくは横に材を継ぎ足すことによつて船の容量を増し、最終的には、船体全体を材の継ぎ足しによつてさらなる容量の増大を図る構造船へという発達が見られる。従つて、聖書に記された外洋船は恐らく構造船であり、キンネレット湖で用いられた比較的単純な作りの船とは、いわゆる準構造船的な特徴を持つものであったかもしれない。

琵琶湖の場合、江戸時代を中心に活躍した伝統的輸送船、丸子船がある。丸子船は、船体の両脇に丸太材が取り付けられていることから準構造船に分類されている。浅瀬や堀を航行できるように船体は浅く、しかしながら、日本各地から琵琶湖を通じて運ばれる物品を掲載できる容量を可能とするため、幅広で船体の両脇に重心がある。なおかつ、様々な方向からの風や波に柔軟に対応するため、船体全体が丸みを帯びている。こうした特徴は琵琶湖の丸子船にしか見られない。都に隣接し、日本の東西南北を結ぶという交通の要所であったにもかかわらず、自然要因によつて深い大型の船を使うことには不向きで

あったことが、こうした準構造船的な特徴と丸い形状を生み出したといえる。⁽⁴⁹⁾

興味深いことにフェニキアの船と琵琶湖の船にも共通項が見られる。フェニキアの造船技術や船については、聖書その他の文献からある程度理解することができる。

「どうか、私のためにレバノン山から杉の木を伐り出すよう、「あなたの家来に」お命じくください。私の家来たちもあなたの家来たちと一緒に働かせます。私は、あなたの家来たちの賃金を、あなたのおっしゃる通りにあなたに払います。ご存知のように、われわれのものには、シドン人のように「巧みに」木を伐る術を知る者がいないのです」。(列王記上 五・二〇)

「あなたの申し出を伺いました。杉の木材と糸杉の木材は、お望み通りにいたしました。私の家来たちは「それを」レバノン山から海まで運び降ろします。私はそれをいかに組んで、海路、あなたが私に指示する場所へ送り、そこでいかだを解きます。それからはあなたの方で運んで下さい。あなたには、私の家のために食物を渡して下さるようお願います」。(列王記上 五・八〜九)

これらの記述からは、フェニキアが優れた航海術と造船術を持ち、また、木材の切り出しや運び出しにも専業

集団を抱えていたことがわかる。琵琶湖でもかつては船大工が材を得るまでには、いくつもの専業集団の手を通じて、木材の選抜、伐採、運搬がなされたが、⁽⁵⁰⁾フェニキアの造船も同様であったようだ。

また、船材の全てをレバノンで入手したわけではなかった。

「彼らはセニルの杜松をもって、お前の舷板すべてを造り、レバノンから香柏を取って、お前の上に帆柱を造った。彼らはバシヤンの樫をもって、お前の樫を造り、キッティ人の島々の糸杉をもって、お前の甲板を造った。エジプトの上亜麻の文錦がお前の帆、おまえの旗印となった。エリシャの島々の青紫と赤紫がお前の覆いとなった。シドンとアルワドの住民はおまえの漕ぎ手となった。お前の賢者たちが、ツロよ、お前の中におり、彼らがお前の水夫となった。ゲバルの長老と賢者らがお前の中におり、お前の亀裂を修繕する者と「なった」。大海を渡るあらゆる船と船乗りたちがお前の中におり、お前と交易を行なった」。(エゼキエル書 二七・五〜九)。

バシヤン(キンネレット湖東岸のゴラン高原)では樫を作るための樫が、また、キティム(キプロス)では甲板を造るための檜が用いられている。レバノンでは帆柱

用の杉とその他の部材のみの木が利用された。また、船舶の修理や船頭もフェニキアに優れた技術者が居たことがわかる。

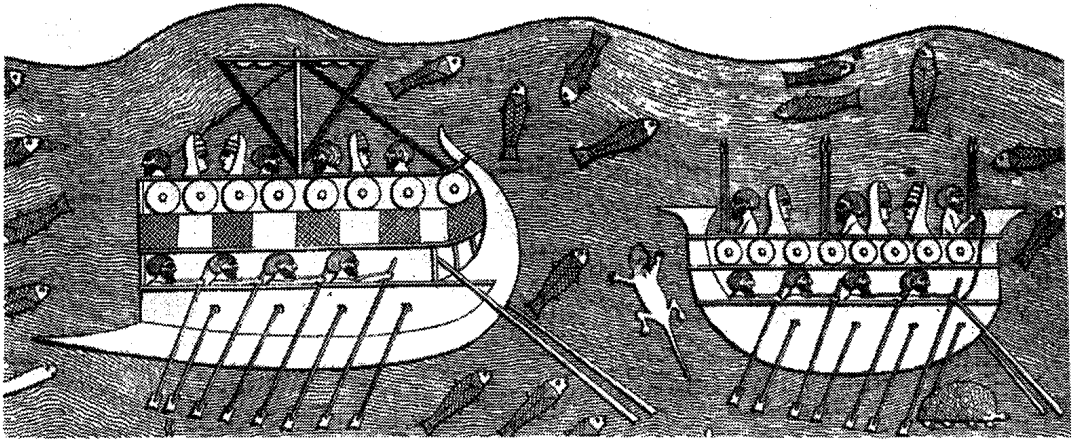
こうした職人たちによって作られたフェニキアの船は大きく二つのタイプに分類できる。船体が丸い商船と船体が長い軍艦である(第7図⁵¹)。軍艦は商船をもとに発達した形態であり、商船は、エーゲ海のミノアに由来する船が原型であると考えられている。丸い商船は、船首尾が反り上がったバスタブ形で、長さは幅の三〜四倍ほどで九〜二四メートルほどあり、船首像は馬の首であった⁵²。

琵琶湖における百石積の丸子船の場合、長さ十七メートル(舵を下ろすと十九メートル)、幅二・四メートル、深さ一メートルで、船体中央よりやや後部に高さ十二メートルの帆柱が取り付けられる。従って、フェニキアの丸い船に比べると全体に細長い。しかしながら、この計測値は、近世以後の丸子船のものであり、それ以前には、舳先も丸く、全体にやはりバスタブのような形をしていたことが古い絵図などからわかっている。また、この丸い形は十八世紀半ばに、舳先がまっすぐに伸びた全体に細長い形に変化した⁵³が、その基本となったのは軍艦であ

る安宅船であった可能性がある。こうした形態の変化により、あらゆる波や風柔軟に対応できる機能は失われたものの、時間帯と航路を限定したうえで、より早く移動できるという新たな機能を獲得した⁵³。

フェニキアの商船である丸い船には竜骨がなく「竜骨の機能を果たすがんじょうな木製の横梁の内側に、強い縦の骨材を備えていたので、船底を抜いてしまう危険なしに、マストの太い根元を檣座に備え付けることができた」という構造であった⁵⁴。船体の表面に防水用の瀝青が塗られ、「黒い船」「黒塗りの船」「がらんどうの船(うつろな船)」と表現されることもあった。例えばホメロスは、「船乗りとして名高い、ポイニケ(フェニキア)人たちがやってきた。強欲な連中だが、さまざまな小間物を黒船に積んできたのだ⁵⁵」、と記している。主な推進手段は帆で、「二本のマストをもち、それを船の中心にすえていたらしい。長い木製のポール、すなわちヤードから四角帆を吊り下げ、帆はヤードの端からデッキに張られた二本のロープ(操桁索)で操作された⁵⁶」。

琵琶湖の丸子船は、その担う役割の大きさにも関わらず、航行する水域が比較的浅く、また掘などの狭い航路を利用することもあったため、船体全体を大型化するこ



第7図 丸い商船と長い軍艦（ニネヴェのセンナケリブの宮殿の浮き彫りより）
（Casson, L., 1994, p. 40 を一部を改変）

とによって揚載量を増やすことはなかった。⁽⁵⁷⁾ 日本海および瀬戸内海を経由する西廻り航路が新たに開拓された際には、丸子船の数倍、数十倍という揚載量を誇る弁才船が建造され、丸子船および琵琶湖の輸送路としての役割は次第に歴史の舞台裏へと消えることとなった。

興味深いことに、クレンゲルはフェニキアの丸い船について同様のことを述べている。すなわち、「積載力ほどのくらいあったのか。少なくともヘレニズム時代より前には、それほど大きかったとは考えられない。おそらくふつうの船では二五〇トンを超えることがなかったろう。それなのにフェニキア人がこの比較的小型な船で進んでいった距離には、まったく驚嘆を禁じ得ない。食糧や新鮮な水を補給するために途中でしばしば港に立ち寄りなくてはならなかった。通常船は陸地の見える距離を保ちながら走り、夜間はどうしても走らなくてはならぬ。いかぎりには北極星に頼って方角を定めた。しかし夜はできるだけ上陸して過ごした。そうすると今度は、難破船の積み荷を奪う盗賊団一味の手に陥る危険があった。一日あたり進む距離は約三〇海里（五五キロメートル）を超えることはおそらくなかっただろう。したがって、故郷の港を離れるとたいは長旅を覚悟したくはなら

なかつた」とまとめている。⁽⁵⁸⁾ フェニキアの主な活動水域は地中海である。ここは、閉じた海域であり、いわば塩湖と捉えることもできる。大量の荷物を一度に運び、大波を切り、迅速に移動する機能というよりも、各地に寄航しながらゆつくりと比較的穏やかな水域で、しかし、多方面からの波を柔軟に避けながら航行する機能が求められる場合には、こうした丸い船が適当だったのかもしれない。もちろん、キンネレット湖の場合にも同様であったといえる。フェニキアの丸い商船は、地中海に適応して生み出されたものであるがキンネレット湖における輸送にも適していたかもしれない。

七 まとめにかえて

エン・ゲヴ遺跡やアナファ遺跡で明らかにされたように、フェニキアがキンネレット湖地域に滞在型ともいえる交易拠点を設けていた理由については、第三項で述べた風のパターンがヒントとなるだろう。仮に大掛かりな湖上輸送が行なわれたとするならば、風力と風向きが安定する春から夏が適当であつただろう。また、同時にキンネレット湖地域と他の地域とを結ぶ水運を考慮した場合には、河川の水量が増す冬季の終わりが適当であつた

だろう。これらを総合すると、水運を利用した運搬は、五月から十月初頭に集中して行なわれたに違いない。このために拠点を設け、一定期間滞在しながら交易活動に従事する必要があつたのではないだろうか。アナファやエン・ゲヴは、そうした拠点だったのではないだろうか。既述のように、クレンゲルはフェニキアが内陸に拠点を持たなかつたとしたが、その一方で、フェニキアとガリラヤの関係について指摘している。⁽⁵⁹⁾ その根拠となるのは、イスラエルの王ソロモンがエルサレムに宮殿を築造する際、フェニキアの木材を利用したことに関する旧約聖書の記述である。

「ソロモンは、ヤハウエの神殿と王の宮殿の二つの建物を二十年かけて建て終えたとき、……「その間」ソロの王ヒラムは杉と糸杉の材木と金を彼の望むままに「供給して」助けてくれた……ソロモン王は、ヒラムにガリラヤの地の二十の町を与えた。ヒラムはツロから出て来て、ソロモンが彼に与えた町々を見たが、彼にはそれらが気に入らなかつた」。(列王記上 九・一〇～一二)。
クレンゲルはこれをフェニキアの都市ツロがその後背地を広げる重要な事件であると指摘している。⁽⁶⁰⁾ また、既に引用したが、フェニキアが船舶の櫂の材料として、キン

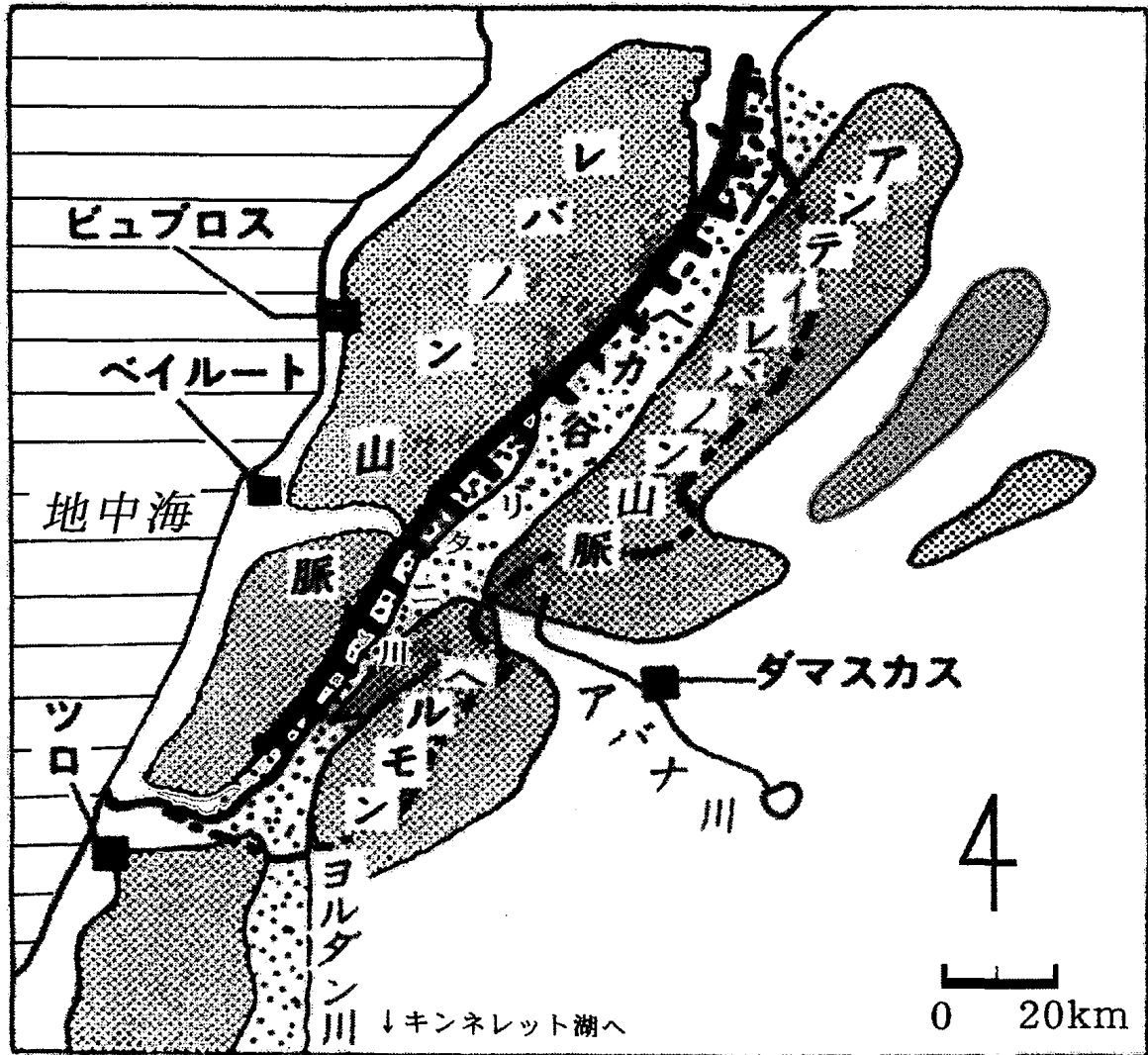
ネレット湖東岸地域の木材を利用していたことを示す旧約聖書の一節（エゼキエル書 二七―五九）については、ツロがキンネレット湖北東部のバシヤン地方を商取引の地として認識していたことを示すものと指摘している。⁽⁶¹⁾

さらに既述の一節は、フェニキアによるキンネレット湖を通じた水運を思わせる。

「あなたの申し出を伺いました。杉の木材と糸杉の木材は、お望み通りにいたしました。私の家来たちは「それを」レバノン山から海まで運び降ろします。私はそれをいかだに組んで、海路、あなたが私に指示する場所へ送り、そこでいかだを解きます。それからあなたはあなたの方で運んで下さい。あなたには、私の家のために食物を渡して下さるよう願います」。（列王記上 五・八―九）レバノンの木材をエルサレムへ運搬する際に筏に組んで海を通じて運んだというものである。文中の海は、ヘブライ語で「ヤム」と記されており、⁽⁶²⁾一般的には地中海と解釈される。しかし、キンネレット湖は通常「ヤム・キンネレット」（琴の海）と呼ばれ「アガム」（湖）と呼ばれることは一般的ではない。従って、「海」は地中海だけではなく、キンネレット湖も指す可能性がある。

琵琶湖周辺の山々の木材も、古代より京都や奈良の都を増築する際に盛んに切り出された。琵琶湖周辺の山の木材が選ばれたのは、湖と関連水系を通じて木材を搬出するのに都合が良かったためで、春の雪解けで増水した川に切った丸太を落とし、川下でそれをまとめて筏に組み、必要な場所へ運んだことがわかっている。このような方法は、輸送手段としてトラックが利用されるようになる昭和初期まで続けられていた。「木を買うなら出しを買え」（搬出しやすい山の木を買うべし）という言葉が表すように、現在のような輸送手段を持たない古代においては、木材を搬出するためには、川筋などの水運を利用することがもっとも便利であったのである。

第8図はレバノンの山地と川、および地溝帯を示したもののだが、山地のうちでもレバノン山脈の西側斜面の一〇〇メートル以上の高度帯にレバノン杉が分布するという。⁽⁶³⁾確かにリタニ川から地中海沿岸を経由し、そこからエルサレムへ陸路で運ぶことも可能ではあるが、それよりも、リタニ川やベカの地溝帯およびヨルダン川を通じて、キンネレット湖、死海と、水運を通じて運搬したほうが便利であったのではないだろうか。死海の東では、6世紀のメデバの教会には、死海とエルサレムを含む地

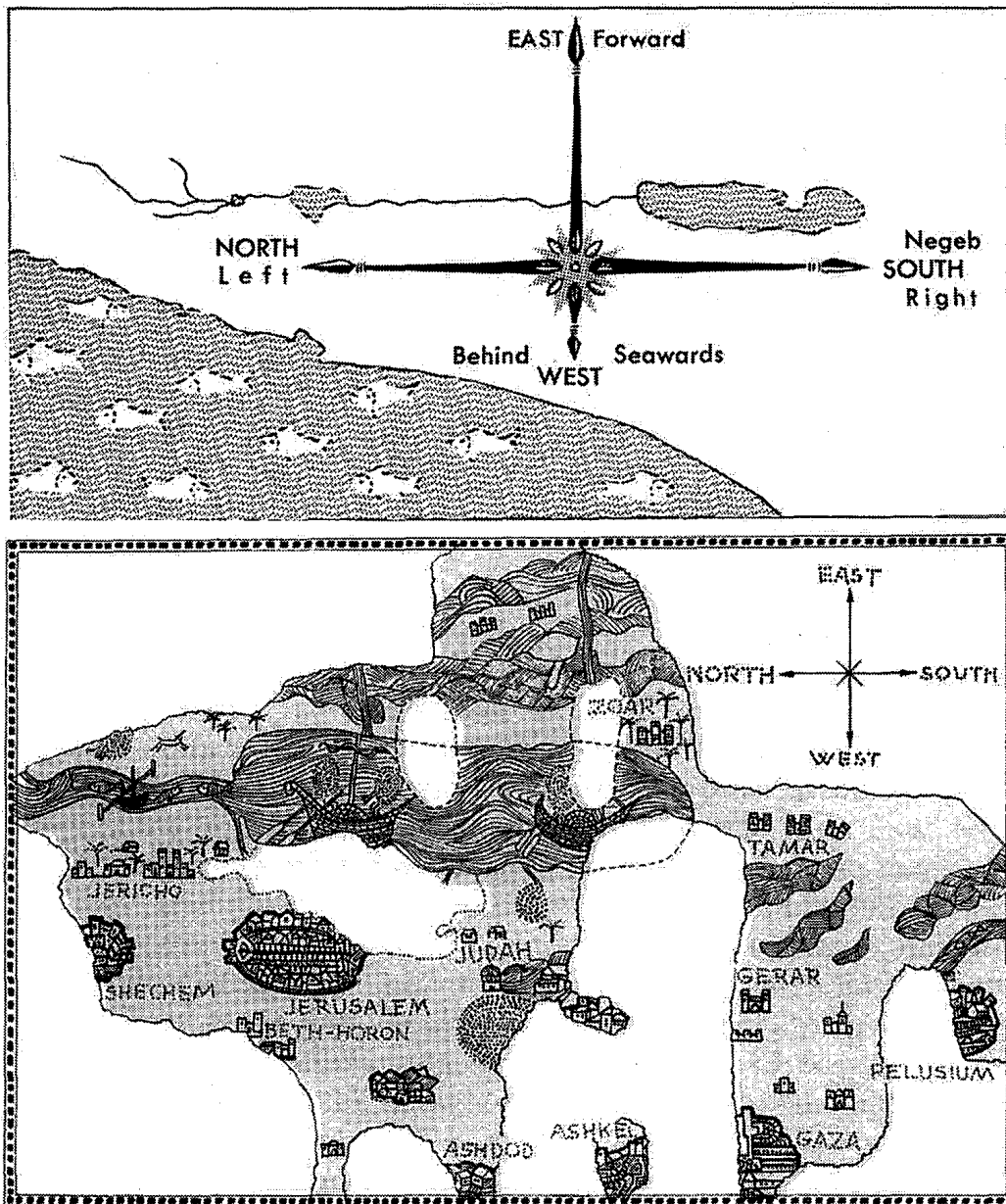


は地構帯 は山地

第8図 レバノンの山地と川および地構帯
(金子 p. 9 の図を一部改変)

図がモザイク画として残されているが、そこには、死海とヨルダン川との間で船が往来する様子が真ん中に描かれており、その下にエルサレムが描かれている(第9図)。これを見る限り、エルサレムへの輸送にヨルダン川と死海を通じた水運が少なからず重要であったと考えられる。

このように、琵琶湖が日本の東西南北と都を結ぶ交通の拠点であったように、レヴァントにおいても東西南北を結ぶ交通の拠点としてキenneレット湖を経由する水運が重要であったと考えられる。フェニキアは特にレバノンの山地とエルサレムへ通じる南方への通路としてヨルダン川やキenneレット湖の水系とその自



第9図 メデバのモザイク画の一部
(Aharoni et al, 1977 fig. 1 より)

然条件を最大限に活用し、その結果交通の拠点として湖辺に設けた集落がエン・ゲヴやテル・アナファアであったのではないだろうか。今後もそうした観点から引き続き遺物や遺構の調査を重ねて行きたい。

註

- (1) 発掘全体の報告としては、日野 一九九四、月本昭男ほか 二〇〇〇を参照。ペルシャ時代からヘレニズム時代のエン・ゲヴについては、牧野 一九九七、二〇〇一、二〇〇四を参照。
- (2) R. H. Smith 1990 pp. 123-130.
- (3) 牧野 一九九五一〇九〜一二四頁。
- (4) Watzinger 1935 p. 3., W. F. Albright 1960 p. 142.
- (5) M. I. Rostovtzeff 1941 p. 153.
- (6) F. L. Koucky 1987 pp. 11-40.
- (7) K. M. Kenyon 1960 pp. 296-302.
- (8) E. Stern 1982.
- (9) 牧野 二〇〇一。
- (10) 牧野 二〇〇四。
- (11) クレンゲル 二六二頁 三行目。
- (12) 通常、キンネレット湖地域(ガリラヤ湖地域)とは、西はアッコやゼブロンのある地中海沿岸平野まで、南はイズレルの谷、北はリタニ川、東はキンネレット湖までをさすが、本稿では、キンネレット湖を中心とし、北はダン、南はベト・シェアン、東はゴラン高原、西は地中海沿岸平野のやや東側までを含む地域とする。
- (13) ヨシユア記十二一三、十二二七、十五、五。
- (14) 民数記三四、十一、申命記三、十七、ヨシユア記十一、二、十二、三、十三、二七、十九、三五、列王記上一五、一〇。
- (15) Whiston 1996 (*Josephs* 18, 31, 32, 33, 34, 59, 73).
- (16) Steffy & Wachsmann 1990.
- (17) Wachsmann *et al* 1986, pp. 42-44, Wachsmann 1990.
- (18) 概説については木村 一九八七、一九九二を参照。
- (19) Kira, T. (ed.) 1995.
- (20) 編者の吉良龍夫氏より直接ご教示いただいた。
- (21) 局地風と地形条件のモデルについては、吉野 八一〜八二頁を参照。
- (22) Orni *et al* 1980.
- (23) 木村 一九九一。
- (24) 橋本鉄男 一九八四 二四八〜二五〇頁、一九九九。
- (25) ネット公開データを参考にした。
- (26) 牧野 二〇〇五⁹。
- (27) Nun 1991 pp. 14-15.
- (28) *Ibid.* p. 16, 11-12.
- (29) この間に水位がおよそ二m〜四m下がったために、湖岸周辺から先史時代、及びヘレニズム時代以降の遺構が明らかにされた。このうちの、先史時代の遺跡については考古局のD. Nadelが(1989-91)、歴史時代の遺跡については同じく考古局のY. Stepanskiが(1991)組織だった調査を行っている。これらの調査結果については、Nadel 1993を参照。
- (30) ヌンは、「恐らくは海拔マイナス二〇九・五〇メートルを越えない程度であっただろう」としている。*Ibid.* pp. 7-113.
- (31) これらについては、Nun 1992を参考にした。
- (32) 港の遺構は、現在のテル・クルシの北に位置し、湖岸

から半キロメートルほどの地点の比較的浅瀬に構築されている。玄武岩を幅四〇メートルにややカーブを描くように並べ、全長一五〇メートル、五分の一ヘクタールほどの狭い面積を取り囲む。船着場は全長約百メートル、最大幅は二五メートルである。北側の波が静かな部分に入り口が設けられ、風の衝撃を直接受ける南と南西方向は強固な作りである。また、港の北側には同時期と思われる高さ一・二五メートル、平面が三X三・五メートルで内側に漆喰を塗った生簀と思われる遺構その他が見つかっている。Ibid. pp. 6-9.

(33) 全長七五メートルの北へ彎曲する防波堤が南と西からの高波を防ぎ、北からの高波を自然の湖岸線が防ぐ仕組みとなっている。港の基礎部は幅五メートルで、最下層には二段〜三段まで石材が残っている部分も見られる。突堤を構成する石組みにはオリーブ油絞りの断片も再利用している。クルシよりも防波域がより広く、また先端で海抜マイナス二二・五メートルに達するほどの深さであったため、大型で深い船も係留することができた。小さな埠頭も備えられていた。防波堤から町へ通じる遊歩道の遺構として、全長一五〇メートルの擁壁の基礎部が残っている。Ibid. p. 10.

(34) 玄武岩の自然石で構築された全長五〇メートルほどの遺構である。防波堤が岸辺から延びており、突堤が北の波の穏やかな方へ彎曲している。船着き場は二〇メートルほどの広さしか無いが、先端の深さは海抜マイナス二二・五メートルにまで達する。Ibid. p. 11.

(35) スシートは湖から三五〇メートルほど丘を上った自然の要塞に立地する。紀元前三世紀のヘレニズム時代に最初に町が建てられた。湖岸には関連する港の遺構が見られる。中央部の防波堤は全長一二〇メートルで、その基礎部は五〜七メートルである。突き出した石製の防波堤は南に彎曲し、深さマイナス二二・二五メートルの地点で岸辺とほぼ平行になり、八五メートル続いている。先端部は西方に鋭く折れ曲がり、深さマイナス二二・五メートルまで延びている。南に開口部を持つ長い内陸部が形成されるため、第二の防波堤が岸辺から四〇メートルの長さで延びている。結果、港の内側は〇・五ヘクタールほどの船着き場となっている。防波堤全体は一八〇メートルで、その両側は内側を小さな石や建材や大理石の柱の破片などで埋めた石列で構築している。

さらにこの港の北側には、垂直にのびる二つの防波堤で構成された小さな港がある。その北側は全長五〇メートルで基礎部の幅は五メートルである。南側の防波堤は全長四〇メートルで、西側に開口部がある。Ibid. pp. 12-14.

(36) ガダラはヤルムク川を見下ろすギレアド山に立地し、ヘレニズム時代の湖周辺で最も繁栄していた町として知られている。チペリア、テル・サマラといった重要な集落や、ハマット・ガデルの保養所、さらにベト・シエアンとスシートを結ぶ交通路へアクセスする拠点として重要であったと考えられる。従って、港の遺構も比較的大掛かりな規模である。中央部の防波堤は全長二五〇メー

トル、基礎部の幅は五メートルで、加工した石材を並べた様子が海抜マイナス二二メートルの深さに残されている。湾の規模は幅五〇メートル、一ヘクタールほどの面積で、南に開口部がある。遊歩道の中程には楕円形の塔が立ち、港の門には一辺が二〇メートルほどの矩形の公共建造物の一部が残存している。 *Ibid.* pp. 16-18.

(37) フィロテリア(ベト・イエラハ)は紀元前三世紀に湖の南岸に設けられた。港の遺構としては、摺石や建築物の廃材で構築した全長三〇メートルの防波堤が岸から百メートル離れた海抜マイナス二四メートルの地点に残存している。 *Ibid.* pp. 18-19.

(38) 岸辺から平行に延びた二六メートル幅の玄武岩の自然石を積み上げて構築した二百X五〇メートルの遺構である。全長五〇メートルで幅四〇メートルの防波堤らしき建造物が南からの波を避けるように作られている。自然および人口の突堤がぶつかる地点で深くなった水門があり、防波堤から八〇メートル湖側に延びた埠頭がある。 *Ibid.* p. 19.

(39) 開放の船着き場と冬季のゴラン高原から吹き下ろす北東の風を避けるような船溜りを備えた港である。湖岸線と平行して構築された船着き場は、アラブ時代の塔の跡のすぐ下手から延び、北へ百メートルほど続いている。この船着き場は、マイナス二一メートルとマイナス二一・二〇メートルの異なる高度の二箇所を隔壁が設けられており、それぞれの幅はおよそ三・五メートルと二メートルである。船着き場の北側は半ヘクタールほどの

船溜りとなっている。玄武岩と石灰岩の自然石で構築された防波堤の基礎部は幅六メートル全長七〇メートルで、小さな埠頭が付随している。 *Ibid.* pp. 20-21.

(40) 二つの防波堤から構成された港である。西側の防波堤は湾曲しながら岸辺まで全長六〇メートル、二つ目の防波堤は岸辺から直角に四〇メートルほど延びている。船溜りは幅が約三〇メートルで東に入り口がある。タブハは有名な温泉地で、冬には暖かい水が魚を惹き付ける良質な漁場でもあった。ヌンは、タブハを訪れる旅行者や漁師もこの港を利用していたと考えられている。 *Ibid.* p. 22.

(41) 二つの防波堤から構成された港である。東側の防波堤は西側に彎曲している。残存する遺構は最も低い場所である幅四〇メートルである。岸辺との接合部分は破壊されているが、海抜マイナス二一三メートルの深さまで七〇メートルにわたって延びている。これに面して並ぶ二つ目の防波堤は僅かな痕跡しか残っていない。 *Ibid.* p. 23.

(42) アイシュは豊かな泉が湧き出る小さな湾に立地した集落である。港は二〇メートル間隔で平行して走る二つの防波堤で、海抜マイナス二二メートルの地点で狭い入り口を形作っている。また、大型の石を組み合わせた全長百メートルの遊歩道も発見されている。 *Ibid.* p. 23.

(43) クファル・ナウムの町は紀元前二世紀以後、一千年以上にもわたって存在し、最盛期には湖岸沿いに七百メートル以上にも広がる大集落であった。港の主要部分は、遊歩道から延びる長さ三〇メートルのいくつつかの棧橋で、海抜マイナス二一・二五メートルの地点まで延びてい

る。棧橋の幅は一・五メートルから四メートルで、夏の西風から船を守るような作りになっている。そのいくつかは対になり末端が彎曲しているため、より安全な空間を作り出している。 *Ibid.* pp. 24-26.

(44) ヌン氏は船が水中を航行するには五〇センチメートルあれば十分としている。 *Ibid.* p. 5.

(45) ペルシャ時代からローマ時代のエン・ゲヴ遺跡については若干の都市プランの変更はあるものの基本的には同様であることや、ほぼ連続して居住活動がなされていることから、それぞれの時代の床面を明確に区別することはしばしば困難である。しかしながら、一部においてマインス一九六・五四メートルとマイナス一九六・九メートルの地点で遺構の変化が見られることがわかっている。このことと二つの港の設置高の関連性についても今後検討する必要があると思われる。 牧野 一九九七参照。

(46) 詳細については註6を参照。

(47) 創世記四九、十三。

(48) 申命記二八、六八、士師記五、十七、ヨブ記九、二六、箴言三〇、十九、三二、十四、エレミヤ書五一、三三一。

(49) 牧野 二〇〇三。

(50) Makino 1999.

(51) Herman 1966 plates 7 and 9、ヘルム 一一二―一一四頁。

(52) エデイ 四五頁。

(53) 牧野 二〇〇五a。

(54) エデイ 四二頁。

(55) ホメロス(松本千秋訳) 八二頁。

(56) エデイ 四五頁。

(57) 牧野 二〇〇三。

(58) クレンゲル 二八一頁。

(59) 前掲 二六二頁 一五行目。

(60) 前掲 二六六頁 一八行目。

(61) 前掲 二六八頁 一六行目。

(62) JPS Hebrew-English TANAKH-The traditional Hebrew text and the new JPS translation-second edition. Jewish Publication Society Philadelphia p. 719 1999.

(63) 金子 一七―一八頁。

〈参考文献〉

Aharoni, Y., & M. Avi-Yonah. (1977) *The Macmillan Bible Atlas*. Revised edition. Macmillan Publishing Company. New York.

Albright, W. F. (1960) *The Archaeology of Palestine*. Harmondsworth.

エデイ・メートランド・A (桑原則正訳) (一九七七) 『海のフェニキア人』 ライフ人類100万年) タイムライフブックス) 東京。

橋本鉄男 (一九八四) 『琵琶湖の民俗誌』 文化出版局) 東京。

橋本鉄男 (一九九九) 『ワタリスジ談義』琵琶湖周辺の気候と民俗』琵琶湖地域環境教育委員会編『ピワコダス・湖国の風を探る 生活と科学の接点としての気象研究の試

橋本鉄男 (一九九九) 『ワタリスジ談義』琵琶湖周辺の気候と民俗』琵琶湖地域環境教育委員会編『ピワコダス・湖国の風を探る 生活と科学の接点としての気象研究の試

- み』琵琶湖博物館研究調査報告第一四号 滋賀 九三
 ～一〇一頁。
- ヘルム、ゲルハルト、(関楠生) 訳) 一九八四 『フェニキ
 ア人』(第六版) 河出書房 東京。
- Herman, Z. (Translated in English by L. Ortzen) (1966) *Peo-
 ples Seas & Ships*. Phoenix House. London.
- 日野宏(編) (一九九四) 『高原と湖の遺跡—古代エン・ゲヴ
 の発掘調査』 天理大学
- ホメロス(松本千秋訳) (二〇〇二) 『オデュッセイア』下
 岩波文庫 東京
- 池田裕(訳) (一九九九) 『列王記』岩波書店 東京。
- 金子史朗(一九九〇) 『レバノン杉のたどった道』 原書房
 東京。
- Kenyon, キロメートル、(1960) *Archaeology in the Holy Land*.
London.
- 木村至宏(編) (一九八七) 『図説 滋賀県の歴史』河出書房
 新社 東京 二九九頁。
- 木村至宏(一九九二) 『湖を渡った人と物の歴史』渡辺誠編
 『湖の国の歴史を読む』新人物往来社 東京 二一九～二
 四三頁。
- Kira, T. (ed.) (1995) "Data Book of World Lake
 Environments-A Survey of the State of World Lakes-vol.
 1-3" International Lake Environment Committee Founda-
 tion. United Nations Environment Programme. shiga.
- クレンゲル、ホルスト、(江上波夫 五味亨 訳) (一九八
 三) 『古代オリエント商人の世界』 山川出版社) 東京。
- Koucky, F. L. (1987) "The Regional Environment" pp. 11-40
 in S. T. Parker (ed). *Roman Frontier in Central Jordan*,
 Part I. Biblical Archaeology Review International Series
 340. London.
- 牧野久実(一九九七) 『ペルシャ時代のエン・ゲヴ』『史学』
 六六 一五二～一六七頁 三田史学会 東京。
- Makino, K. (1999) "Why the Maruko boat has disappeared?",
 (eds.) by H. Kawanabe, J. Coulter, A. Roosevelt. *Ancient
 Lakes: Their cultural and biological diversity*, Kenobi, Bel-
 gum.
- 牧野久実(二〇〇二) 『ペルシャ時代から初期ヘレニズム時
 代のキンネレット湖地域における交易活動』『西アジア考
 古学』二 五七～六八頁 西アジア考古学会。
- 牧野久実(二〇〇三) 『丸子船の横断面が語ること』『史学』
 七二～七三、四 一八九～二〇四頁 三田史学会 東京。
- 牧野久実(二〇〇四) 『イスラエル国エン・ゲヴ遺跡から出
 土したペルシャ時代からヘレニズム時代の土器と遺物デ
 ータベースにもとづいて』『時空をこえた対話—三田の考
 古学』慶応義塾大学文学部民族考古学研究室編 二〇
 一～二〇六頁 六一書房 東京。
- 牧野久実(二〇〇五a) 『丸子船の船先の形状について』『史
 学』七三～七四、三三 三三～三九頁 三田史学会 東京。
- 牧野久実(二〇〇五b) 『研究最前線—琵琶湖各地の伝統的
 木造船の調査』『うみんど』三四号 七頁 滋賀県立琵琶
 湖博物館 滋賀。
- 牧野久実(二〇〇五c) 『丸子船の横断面に見られる和船の

原型要素について』『史学』七三―四、一〇九―一二九頁
三田史学会 東京。

- Miller, M. (1983) *The Phoenician Cities-A Case Study of Hellenization*. Proceedings of the Cambridge Philological Society 209, pp. 55-71.
- Nadel, D. (1993) "Submerged Archaeological Sites on the Shores of Lake Kinneret". *Atiqot* 22, pp. 1-12.
- Nun, M. (1991) *The Sea of Galilee-Water Levels, Past and Present*. Ein-Gev.
- Nun, M. (1992) *Sea of Galilee-Newly Discovered Harbors from New Testament Times*. Ein-Gev.
- Orni, E., & E. Efrat. (1980) *Geography of Israel*.
- Rostovtzeff, M. I. (1941) *The Social and Economic History of the Hellenistic World*. Vol.1. Oxford.
- Serruya, C. (ed.) (1978) *Lake Kinneret*. The Hague.
- Smith, R. H. (1990) "The Southern Levant in the Hellenistic Period" *Levant* 22, pp. 123-130.
- Steffy, J. R., & S. Wachsmann. (1999) "The Migdal Boat Moored" in pp. 115-118, S. Wachsmann (ed) *The Excavation of an Ancient Boat in the Sea of Galilee (Lake Kinneret)*. Jerusalem.
- Stern, E. (1982) *The Material Culture of the Land of the Bible in the Persian Period*. Warminster.
- Stern, E. (1994) *Dor. Ruler of the Seas*. Israel Exploration Society. Jerusalem.
- Sugimoto, T. (1999) "Iron Age Potteries from Tel En-Gev, Is-

rael. Seasons 1990-1992". *Bulletin of The Society for Near Eastern Studies in Japan* 36, pp. 1-22.

月本昭男 (訳) (一九九九) 『エゼキエル書』岩波書店 東京。
月本昭男ほか (山内紀嗣、市川裕、名取四郎、佐藤研、置田雅昭、桑原久男、牧野久実、日野宏) (二〇〇〇) 「イスラエル国ガリラヤ湖周辺の宗教文化についての総合研究」『平成十一年度文部省科学研究費補助金 (基盤研究 A2) 研究成果報告書』。

Wachsmann, S., K. Raveh and O. Cohen. (1986) "Ginnosar, Ancient Boat". *Excavation and Surveys in Israel* vol. 5, pp. 42-44.

Wachsmann, S. (1990) "The Excavation of Ancient Boat in the Sea of Galilee (Lake Kinneret)". *Atiqot* 19, Jerusalem.

Watzinger, D. (1935) *Palastinas II*. Leipzig.

Whiston, W. A. M. (1998) *Josephus: The Complete Works*. Thomas Nelson Inc.

吉野正敏 (一九八五) 『風の世界』東京大学出版会 東京。