

## 島国観再考——内なる多文化社会論構築のために

岡 本 雅 享\*

**要旨** 筆者は「日本における民族の創造」（『アジア太平洋レビュー』5号）、「言語不通の列島から単一言語発言への軌跡」（『福岡県立大学人間社会学部紀要』17巻2号）、「民族宗教とアイデンティティ」（『アジア太平洋研究センター年報2008-2009』）、「二人の現津神」（『アジア太平洋レビュー』6号）等で、日本の単一民族論の幻想を出雲の視点に拘りながら解体し、日本人の「内なる多様性」の再建を試みてきた。本稿では、単一文化論の根拠となっている「孤立した島国の農耕民」という観念を海の文化の視点から捉え直し、内なる多文化社会論構築の一助としたい。

**キーワード** 孤立した島国の農耕民、海流の道、東亜地中海、裏日本、内なる多文化社会

### はじめに

日本は多文化社会である。しかし、それは、旧植民地出身者の在日コリアンや台湾人、インドシナ難民、1980年代以降急増した移民たちがいるからだけではない。明治維新以降、日本の領土に組み込まれたアイヌモシリ（北海道）の先住民族や、琉球王国下の沖縄・宮古・池間人たちがいるからだけでもない。この列島はもともと、本州、九州、四国に限定しても、実に多様な社会だったのである。ところが、いつからか、日本は周囲を海で隔てられた島国であり、その孤立した世界で長い歲月暮らしてきたため、日本人は均質・単一の民族となり、独自の文化を育てる反面、閉鎖的な島国根性を身に

つけたという「常識」が、広まっている<sup>1</sup>。この観念は、日本の中央集権、画一化政策を正当化し、高度経済成長期に「最適工業社会」を実現する上では「上手く」機能したが、日本社会に内在する多様な個性を否定し、異質なものを排除する性向を列島社会に蔓延させるという、大きな禍根を齎している。

日本が「海で閉ざされた島国」であるという観念は、「稲作主体の農耕民の文化」「大和朝廷による国家統一以来の（畿内・大和を発祥・中心とする）一元的文化」と合さって、日本における単一文化論の根拠になってきたと思う。だが、それらは多様な列島社会の一面にすぎない。三浦佑之は、単一民族国家観は、一つの王権が芽生え、国家へと成長し日本列島を統

\* 福岡県立大学人間社会学部公共社会学科准教授

一したという単線的な国家史観と繋がっており、「起源としてのヤマト」を手放してしまうと困る人たちが多いと述べている<sup>2</sup>が、それ故に「出雲」の視点に立つと、ヤマトを核として創り上げられた国家像や近代日本の矛盾が、より多く見えてくる。本稿では日本の島国観を再検証し、列島社会における人の移動や文化の伝播は、畿内を中心とし陸の道で放射線状にのびる大和の「陸の文化」だけではないことを、新羅（朝鮮半島東南部）、越（能登・越前～越後）、筑紫（宗像・福岡）、琉球諸島と海（流）の道で飛び地的につながる出雲の「海の文化」圏を素描することで提起し、単一文化論に代わる「内なる多文化社会論」の基盤を築く一助としたい。

## 1. 日本の島国観と単一文化論

### (1) 孤立した島国の農耕民という自画像

John Lie『Multi-Ethnic Japan』（2001年）は、「日本は単一民族の島国で、日本人の個性の基盤、深層心理として島国根性がある」と語った、ある現代日本人会社員の談話を掲載しつつ、「日本人論」ブームが生じた1970年代以降、「単一民族」「島国」「同一言語」といった決まり文句が、日本国内の言説を鵜呑みにした英語圏の著述者達によって、日本社会の特徴として、世界的に撒き散らされたとする<sup>3</sup>。リー（UC Berkeley 教授）は、こうした言説の源泉として、二人の日本人論者を挙げている。

その内の一人、木村時夫（早稲田大学名誉教授）は『日本ナショナリズム史論』（1973年）で、「島国という地理的条件」「めずらしい単一民族国家」「特異な皇室の存在」を、日本の国民性・思想動向を特色付ける三本柱として挙げてい

る。木村は「日本語を語り、かつて農耕を主とした一群の人々」を「日本民族」と定義し、「島国という地理的条件がもたらす人種的文化的隔絶」と、「日本が世界で珍しい単一民族国家である」ことが、「特異な日本ナショナリズムの土壌」であり、その中核が「農耕の指導者である天皇が、同じ日本民族の中から出て、平和的に日本の支配者としての地位を占めた」という歴史に由来する「国体」だとする<sup>4</sup>。木村は、文化に焦点を当てた『日本文化の伝統と変容』（1990年）でも、日本人は「閉鎖的な島国に育った純粋種族」であり、「日本の歴史を貫く伝統文化」は、「大陸から隔絶した……島国の地理的特殊性と……日本民族の単一性」によって成立したものだという<sup>5</sup>。

もう一人の論者、清水幾太郎（元学習院大学教授）は『戦後を問う』（1980年）で、「私たちは、遠い昔から、幾つかの小さな島に住み、人種的にもほぼ単一で、みな同じ言葉を用い、同じ無宗教を共有している」のであり、日本が「島国」「一人種」「一言語」「農耕民」であることは「単純な事実」だと述べている<sup>6</sup>。

こうした言説の雛形は、「日本の国家は、遠い昔から一つの民族として生活してきた、日本民族と称し得られる一つの民族によって形づくられた」とする、敗戦直後の津田左右吉「建国の事情と万世一系の思想」（1946年）に見出せる。津田はここで、「日本民族」は先史時代から農業を主たる生業とし、島国に住んでいるため異民族に接触したことがなく、天皇家の祖先を君主として戴くヤマトの国家が、何人の反抗も受けず、平和的に「日本民族」を統一したと論じている<sup>7</sup>。

これはもとより、直近的には、大日本帝国人口の3割を占めていた朝鮮人、台湾人の存在に

目を瞑ろうとする現実逃避の空想論であるが、小熊英二『単一民族神話の起源』は、第二次大戦の敗北後、軍事的な多民族帝国にかわって、単一民族の平和国家を主張する論者が台頭し、異質な者を含まない、またそれゆえ平穏な島国という日本の自画像が、戦争に疲れた人々の心をとらえたと分析している<sup>8</sup>。網野善彦によれば、1950年代、歴史学会でも、日本人の自立的・内的な発展が強調され、その中で「孤立した島国」「単一の国家・斉一な民族」「稲作中心の社会」という日本史像の枠組が定着していったという<sup>9</sup>。

今、日本人はなぜ排他的なのかと問えば、依然として多くの人々が島国であることに由来する日本人の閉鎖性・同質性を挙げるだろう。島国という、動かし難い地理環境において、長い歴史の中で培われた民族性に基づくとすれば、日本人の排他性は俄かには改めにくいものと映る。それが日本固有の民族性なのだから、移民達のために変える必要などないと思う人もいるだろう<sup>10</sup>。それは、複数民族から多民族社会へ転換しつつある日本社会において、ゼノフォビアを発生させる思想の根拠ともなっている<sup>11</sup>。

しかし単一文化論を支えている「隔絶した島国」観は、そう古いものではないし、突き詰めてみれば、合理性がない。例えば、70年代以降の日本人論ブームの中で論じられてきた閉鎖的島国論の多くは、海は人を隔てるものだという暗黙の前提にたっている。これに対し80年代、海は人を隔てる場合もあるが、結びつける場合もあり、陸より水上交通の方が遥かに活発だった近代以前は、むしろ後者の性格が強かったという批判を起こしたのが、網野善彦である<sup>12</sup>。

## (2) 対馬・宮古諸島からみる島国論の矛盾

戦後、多くの人々が日本人や日本文化の特質と考えてきた、①海で隔てられた島国故の民族、言語の同質性、②稲作主体の農耕民に根ざした信仰や習俗、③古代から天皇が存続しているといった点は、本州・四国・九州では、天皇を頂点に置いた単一の国家のみが存続したという前提で、人々の生活を支えた非農業的生業を無視し、人と人とを結びつける交通路としての海の役割に目を閉じ、別の国語となり得るほど違った諸国の言葉の相違に目を向けず、描き出した「虚偽」だと、網野は指摘する<sup>13</sup>。

特に、「海は人をつなげる機能をもっている」と主張する網野は、①日本国が現在の島々から成り立つようになったのは敗戦後のことで、台湾、朝鮮半島、中国東北を植民地としていた大日本帝国の時代はそうではなかった、②日本の島国論の中では、「島国」を構成する島は本州・四国・九州を中心とする島々に限定され、北海道・沖縄がほとんど欠落している、といった矛盾を挙げながら、こう述べている。「何よりも不思議なことは、島国論に基づく日本論が、現在の日本国内の島々の間の海のみを、人と人とを結びつけるものとし、他の海のすべてを、人と人とを隔てる海としている点である。しかし浪荒い玄界灘を隔てた九州と対馬の間に人々の文化の交流が縄文時代以来あったとしながら、狭い対馬と朝鮮半島との間の海—朝鮮海峡が人と人とを隔離したなどと考えるのは不自然である。南九州と奄美、沖縄との間に文化の交流があったとすれば、宮古、八重山と台湾との間に同じことがあったのは当然であり、東北と北海道の間の海が人と人とを結ぶならば、北海道とサハリン、沿海州との間の海が同じ役割をしないはずはない。「島国論」が成り立つためには、このあまりにも当然な事実が無視されなくては

図1 対馬



出所：www.shimagurashi.com

た虚構である」と<sup>14</sup>。

筆者は2007年夏、博多港からフェリーで4時間半かけて対馬南部の<sup>いずはら</sup>厳原港に入り、南北約80kmの島を（海人文化縁の地を巡りながら）陸路縦断し、北部の<sup>ひたかつ</sup>比田勝港から博多へ戻った。単身、（バイクで）上陸した筆者を、厳原で出迎えたのも、比田勝で見送ったのも、密入国者の摘発を目指す警察官（による身分証提示要求）だったことが、「国境の島」と言われる所以を、筆者に印象付けた。対馬北部と韓国南部は、対馬南部と九州北部より、遥かに近い（図1）。プサンまで49.5kmという韓国展望台がある北部の比田勝港とプサン港の間は、1時間半の高速船で結ばれている。北の島—上<sup>あがた</sup>県<sup>あがた</sup>の西岸部では晴れた日、水平線に韓国の山並みが見えるという。筆者は、島根半島の鹿島湾から<sup>おき</sup>隠岐諸島を見たことがあるし、筑前大島（<sup>むなかた</sup>宗像沖）の北岸から沖ノ島を遠望したこともある。いずれも海上50kmの距離。錦織明（前松江市城北小学校長）は1982年、教材研究で同僚と丸太舟を作り、隠岐—島根半島を航海し、13時間で漕ぎきったという。その距離感覚からすれば、対馬が韓国であってもおかしくない。逆に対馬がなぜ日本なのか—（厳原の）（日韓）二言語標記の百元ショップ（写真1）を見たり、

ならない。それゆえ、こうした日本島国論は根本的に、現在の日本国の国境に規定された俗説、国家が作り出し

日本人観光者を遥かに上回る韓国人観光者（バス）と何度もすれ違いながら、疑問が沸いてくる。対馬の漁師によれば、以前、所謂「李承晩<sup>イ スンマン</sup>ライン」を越えた日本漁船が韓国警備艇に拿捕される事件が頻発した際、韓国沿岸警備隊は「イルボンサラム（日本人）か、テマドサラム（対馬島人）か」と聞き、対馬人だと分かると見逃してくれるのが常だったという。「日韓併合」によって、朝鮮海峡の国境が消えた20世紀前半、対馬の人々は博多ではなく、プサンへ買物に出かけていた。国境のない古代も、対馬が九州より近い朝鮮半島と繋がっていたのは当然で、対馬の縄文遺跡からは、朝鮮系隆起文土器や櫛目文土器が検出されているし、プサン港外の東三洞遺跡等からは、縄文式土器と九州産の黒曜石が出土している<sup>15</sup>。

筆者はまた2006年、沖縄本島よりも台湾が近い八重山諸島の、石垣島からさらに船で渡った<sup>たけとみ</sup>竹富島で、郵便局のATMで現金を引き出した時、海という自然環境が国境を生み出すのでは決してないことを実感したが、沖縄本島の言語は本州・九州・四国の言語と近親性が高い一方、宮古諸島の言葉とはかなり違う。沖縄本島には、縄文文化が及んだ形跡があるが、宮古、八重山へは渡っていない<sup>16</sup>。宮古島の<sup>ひらら</sup>平良市を訪れた時、「<sup>りく</sup>陸」という姓の店員に会ったので、

写真1 対馬・厳原の百元ショップ



出所：2007年7月、筆者撮影

華人かと思ったら、先祖代々宮古島だという。「陸」は中国南方に多い姓だと言ったら、彼女は驚いていた。平良市のスーパーで、沖縄本島でも見かけない台湾産の生鮮食品が置かれていたのも、印象的だった。

### (3) 大きな島の小さな根性

日本が古来、大陸から海で隔てられた島国であることが、視野が狭く、自己中心のかつ保守的で排他性が高い島国根性を生み出したと、一般に考えられている点について、西川治「日本島国論の再考」は、日本が小さな島国だという意識が普及し出したのは、地理教育が始まり、多くの人々が世界地図上の日本列島を見るようになった明治以降のことであり、島が他の人界と全く隔絶しているとみなすのも誤りで、小さい有人島ほど外界との人的交流が不可欠であるとする。しかも、日本人の島国根性が想定されているのは、小さい島ではなく、本州・九州・四国という「大きい島」である。人口規模が数百万人を越える島は、多様性、異質性を内包した「小宇宙」だとする西川の説によれば、数千万人の人口規模をもつ島の島国根性論には、合理性がない<sup>17</sup>。

日本の列島は実際、広大な空間に展開している。日本の国土（＝陸地）面積は約38万km<sup>2</sup>で世界60位。42万km<sup>2</sup>のカリフォルニア州（合州国）より小さいが、領海と排他的経済水域（EEZ）＝約447km<sup>2</sup>を合わせた総面積では世界9位である。また日本の人口は、1950年当時の世界5位からは下がっているものの、2009年現在でも世界10位である。実態面からみても、小さな島国ではない。日本は小さな島国だから、国民は島国根性が高いというのは、幻想にすぎない。そうした矛盾に気づいたのは、何も近年の

論客だけではない。

新渡戸稲造は明治37（1904）年の随筆「島国根性」で、「島国の生活は、決して吾人の精神をして矮小ならしめず。……狭隘、偏屈、猜疑、空誇、大言、頑固及び過度の名誉心、これ等を有する所謂日本人の島国根性は、我が地理の産物に非ず」と記している<sup>18</sup>。そもそも島国根性という言葉の生みの親とされる久米邦武は、明治5年の渡英を機に、「英は島国なり。故に島人根性ありて大陸地に抵抗心強く、操舟術に慣熟し、海上貿易を盛に行い、世界の津々浦々に船旗を翻す」と述べ、陸地に縛られず、世界を股にかける気質として、それを使い始めた<sup>19</sup>。「島国根性」を「他国との交渉が少ないため、視野が狭く、閉鎖的で、こせこせした性質」と説明する国語辞典<sup>20</sup>の編者は、それに気づいていない。

網野善彦は、日本列島には、たやすく同一視することのできない個性的な社会集団、地域社会が形成されてきたのであり、それを頭から追究可能なアイデンティティを持つ「日本人」としてとらえ、その文化、歴史を追及し、その特質を論じようとする試みは、国家に引きずられた架空の議論であり、本質的に成り立ち得ないとする。そうした「日本人論」「日本文化論」は否応なしに、多様な社会集団や地域社会を無視し、その多くを切り落とした歪んだものになるか、「孤立した島国」「瑞徳国（＝稲作中心の社会）」「単一民族」など根拠のない「虚像」を作り出すか、或いは事実の追究を放棄し、「神話」「物語」によってアイデンティティを捏造するか、いずれにせよ事実即した「日本論」としては成り立たない議論とならざるを得ない、と批判した<sup>21</sup>。

筆者の手元に、1983年の島根県高等学校海

外教育弁論大会の受賞論文をまとめた冊子がある。そこに掲載されている「これからの日本人と海外」(山陰放送賞)で、当事高校1年生だった筆者はこう述べている。「島国根性—日本人の心の根底に流れている通念—とでもいいでしょうか。中学校の社会科の先生が、よく口に出しておられた言葉なのですが、今もずっと心の中で鳴り響いています。……(中略)国内の利益を追求して、他国への援助が少ないと、国際社会から突かれるのも、『日本列島を豊かにすればいい。海の向こうの事などどうでもいい』という島国根性が、はびこっているためではないのでしょうか。日本の周りはすべて海です。明治時代まで他国の干渉を、極力避けられたのも、そのお陰です。人々は、海の向こうの事など考えもしなかったでしょうし、必然的にこの国に骨を埋めることになった訳です。その点、大陸にある国々は、歩いて国境を超え、他の国へ行けるのです。隣国を無視して国は成り立たないのです。この事も、日本人の国際感覚を鈍らせている要因のように感じます。そして多くの日本人を、日本にとどめている原因でもあるのではないのでしょうか」<sup>22</sup>。

高校時代の筆者は、「孤立した島国」「海は人を隔てるもの」だという観念に、まんまとはまり込んで、日本人の閉鎖性の要因を、島国であることに求める、見当外れの分析をしていたのである。すでに別稿で述べたように、現代日本人の排他性(及び、それと表裏一体の同質性)は、島国という(動かしがたい)地理環境に由来するものではなく、直近的には、高度経済成長期、規格大量生産に適した独創性と個性がない人材の養成を図り、東京一極集中による情報の一元化、文化の単一化を図るなどした結果、生じたものである。

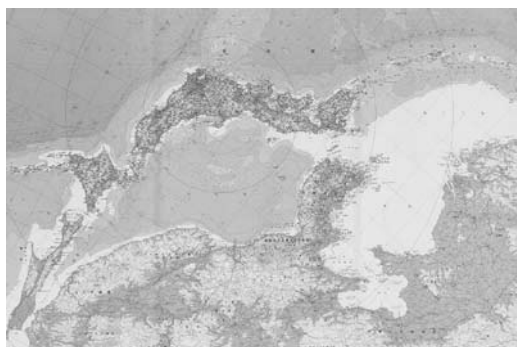
見当はずれの分析では、日本社会の画一性、排他性を改め、多文化共存社会を築くことはできない。日本人内部の(封印された)多様性に気づかぬままでは、新しい移民たちとの多文化共存も実現しにくいだろう。もともとは同質でも単一でもないのに、自分たちは同質だという幻想に漬かっている—そうした意識の下での「多文化共生」観は、同質と思う人たちが、異質と思う人たちに「してあげる」という、恩着せがましいものにもなりかねない。他人事ではない多文化社会を創るためにも、私たちは、幻想の島国論や単一民族論、大和中心の一元文化論を脱し、また近代国家形成以降、特に高度経済成長の過程で否定され、封じ込まれてきた様々な内なる多様性を復権させる必要がある<sup>23</sup>。一元文化の幻想を創りだすために、多様な文化を否定していく社会は「美しい日本」(安倍晋三元首相)とも、「友愛」の社会(鳩山由紀夫首相)ともいえまい。多文化社会の構築とは、内なる多様性の復権を伴う、日本人自身のアイデンティティ再構築の作業でもあるべきだと思う。

## 2. 人を繋ぐ東亜地中海と出雲の海人文化

### (1) 逆さ地図が語るもの

図2は、富山県が1994年に作成した「環日本海諸国図」=通称「逆さ地図」である。この地図を見ると、「日本海」が、実は東アジアの大きな内海であり、海は人を隔てるのではなく、つなげる役割も果たしてきたという網野善彦の観念に頷くことができよう。また明治半ば以降、「裏日本」とされた地域が、何世紀もの間、この列島への入り口だったことも、第二次世界大戦後の冷戦構造、戦後処理をめぐる軋轢の中

図2 環日本海諸国図（通称：逆さ地図）



出所：富山県作成の地図を転載（平6総使第76号）。

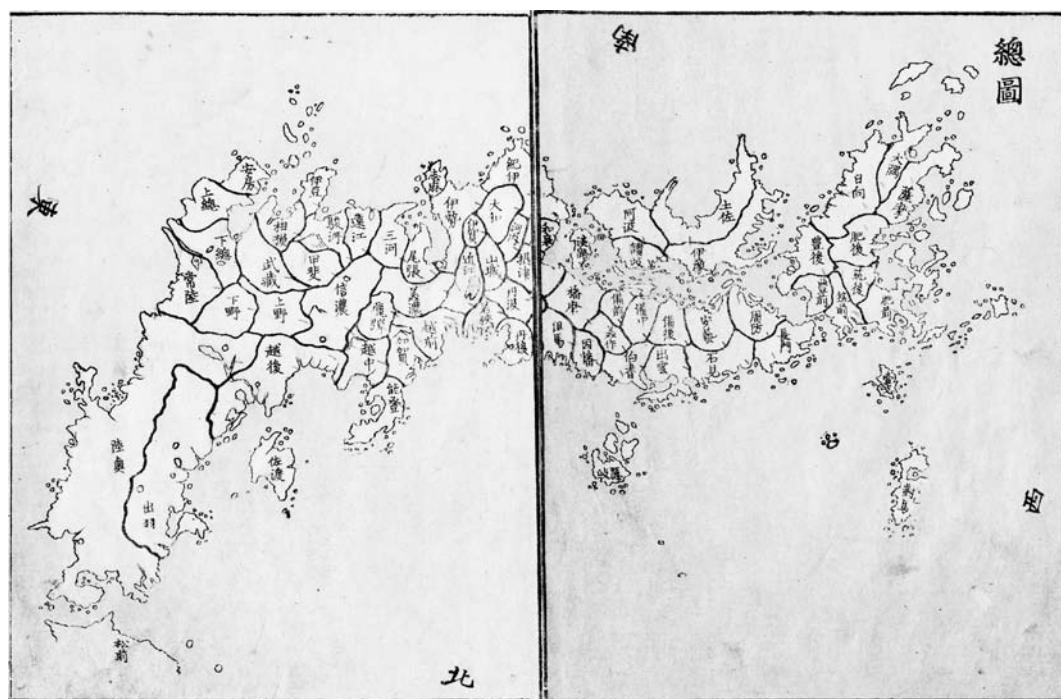
で「近くて遠い国」となった諸国が、依然、日本と一衣帯水の位置にあることも、改めて実感できる。

環日本海交流拠点作り推進に向けて、この「逆さ地図」を作った富山県は、「見慣れた世界地図を回転させたユニークな発想の地図」であり、「従来の視点を変えて北と南を逆にし、

大陸から日本を見た地図」だと説明している<sup>24</sup>。だが実は、今「ユニークな発想の地図」とされるこの「逆さ地図」は、近世までの列島社会では、ごく普通の地図だった。

1837（天保8）年の国郡全図（図3）を御覧いただければ、一目瞭然だろう。これは、北が上、南が下という地図の「決まり事」の制約がなかった当時の人々が、列島を今は「日本海」と呼ばれている「北ツ海」（東アジアの地中海）を手前にして見ていたことを物語る。手前側の海岸沿いには、北前船（ベザイ船）で栄えた航路と津々浦々がある。その手前＝地中海の向かい側には、文明の先進地帯だった朝鮮半島と中国大陸があり、その海域には有史以前から数え切れない人々の往来があった。いっぽうの太平洋側は、今でこそ世界の主導国アメリカと繋がる「表玄関」だが、昔の舟では頻繁に往来でき

図3 天保年間国郡全図：総図（天保8〔1837〕年）



出所：紙久図や京極堂 古地図CD-ROM

る場所も人も少ない、繋がる先のほとんどない海だった。人々が、北ツ海＝地中海を手前に列島を見ていたのは当然だろう。近代国家の形成によって、列島に住む人々の間で、地図の逆転が象徴する一脱亜入欧という言葉が端的に示す一視点の逆転が起こった。現代日本人の「見慣れた世界地図」「従来の視点」の方が、実は、長い歴史の中で継承されてきた世界観を逆転させた「逆さ地図」だったのである。

この内海はその後、「不幸な歴史」の舞台となり、戦後は東西冷戦の中で「人を隔てる海」となった。しかし、それは人類の歴史の中でみれば、ごく一時期のことであり、冷戦が終わり、日本で韓流ブームが起こるなどの状況変化も見れば、この内海が数十年後、100年後も「人を隔てる海」であり続け、内海の対岸が「近くて遠い国」であり続ける可能性は、かえって小さい。その際、遅くとも8世紀初頭以来の古称「北ツ海」に比べれば、圧倒的に歴史の浅い（1904年の日露戦争後に普及した）「日本海」という呼称も<sup>25</sup>、「東亜地中海」（East-Asia Mediterranean）などと呼びかえていくべきだろう。

図4は、前掲・天保8年国郡全図の出雲国である。出雲国の古地図は、寛永10（1633）年の出雲国絵図でも今とは上下逆さで、それを眺めると、全国図とはまた違う「逆さ地図」が意味するものが見えてくる。

例えば、海と今の島根半島、そして入海（<sup>いりうみ</sup>宍道湖＋<sup>しんじ</sup>中海）が手前のこの地図をみると、今とは違って、海と湾と河川による水路が主要な幹線交通路になっていることが分かる。今は宍道湖、中海と呼ばれ、二つの湖とされている水域が、一つの大きな湾＝入海として描かれ、今は存在しない水路が、縦横に走っている。湾

が目立って描かれているのは、それだけ人々の生活に重要だったことを物語る。各々が日本7大湖に入る中海と宍道湖（中海が5位、宍道湖が7位）は、両者をつつとみなせば、今でも琵琶湖に次ぐ霞ヶ浦とほぼ同じ面積をもつが、中海干拓事業や、斐伊川のデルタ拡大で大幅に縮小する以前の江戸時代はもっと大きかった。この入海が水上交通の要となり、外海と河川をつないでいる。杵築（大社）の浜（湾）と入海（＝宍道湖）の間が、出雲平野部を縦横にはしる水路で繋がっているのは、今とは大きく違う点だ（図4-2）。また今の地図では省略され、描かれない小さな島々が描かれているのも、それを目印にして、人々が津々浦々を舟で移動していたことをうかがわせる。この地図を見ていると、水路が主要な交通経路であった時代、海から陸を見る視点の地図が実用的で、動線に合っていたことが分かる。

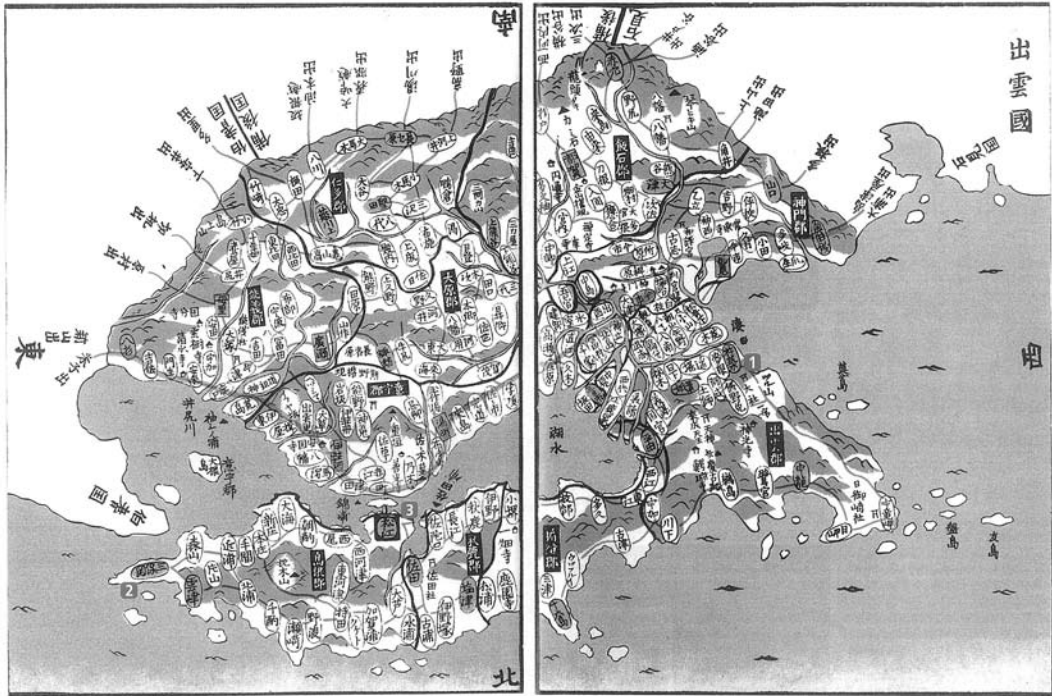
現代の、陸から海を見る地図で出雲を見れば、手前には関西や首都圏へ繋がる陸路（鉄道・道路）が見える一方、海の向こうには何もなく、海岸部は地の果て、僻地、行き止まりのように映る。しかし、海から陸を見る近世の出雲地図における海岸は、逆に入口または（人の移動、物流、情報の）最前線なのである。

## (2) 海流の道

出雲の天保国郡全図で手前にあって存在感の大きい島根半島は、出雲の建国神話—八束水オミズヌの国引神話の舞台である（『出雲国風土記』〔733年〕所収）。八束水オミズヌの八束水は「長大な水路」を、オ（大）ミズ（水）ヌ（主）は水の主宰神を意味するといわれる<sup>26</sup>。創造神が水神であることは、出雲の海洋文化を象徴しているが、出雲人にとって、この入海をめぐる

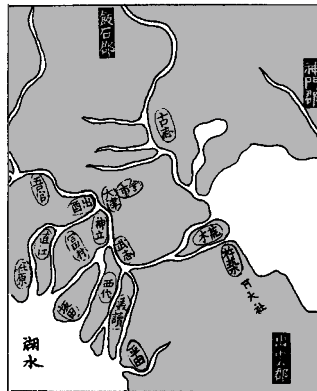


図4 天保年間国郡全図：出雲国（天保8〔1837〕年）



出所：人文社編集部『天保国郡全図でみるもの知り江戸諸国 西日本編』人文社、2004年、106～107頁。

図4-2



出所：国郡全図をもとに筆者作成。  
(右側図中央部分の拡大)

出雲と新羅、越、隠岐のつながりである。それは遺跡や出土物、古くからの出雲系神社の分布や地名、出雲国造編纂の『出雲国風土記』の他の記述や、畿内政権編纂の『古事記』(712年)、『日本書

紀』(720年)の記述などとも、符合している。では、何が出雲と新羅、越をつなげていたかという、海流である。

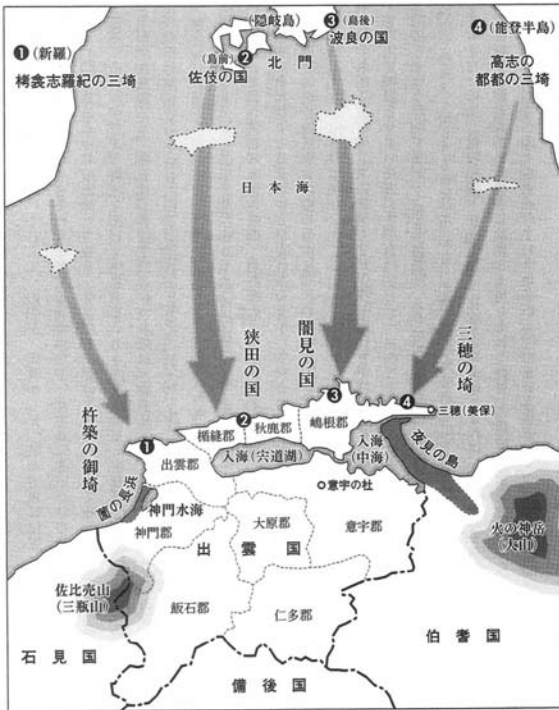
東亜地中海の主な海流は、対馬暖流とリマン寒流だ。図6は、対馬西水道(対馬—朝鮮半島間)と東水道(対馬—福岡玄海島間)で行った海流(ピン)調査の結果である。これを見る

一帯が非常に重要だったことも分かる。

国引きは、八束水オミズヌという巨神が、出雲は誕生して間もなく、小さな国だから大きくしようと言って、4ヶ所から土地を網で引き寄せ、島根半島を作り上げる神話である。島根半島は、鼻高山・朝日山・美保関・嵩山の四つの山塊からなり、それぞれの山塊毎に、杵築国・狭田国・美徳国・闇見国の国別けがなされていた。国引き神話は、この四つの国は、杵築御崎は新羅(朝鮮半島東部)の岬より、狭田国は佐伎国(隠岐・島前)から、闇見国は良波国(隠岐・島後)から、美徳崎(美保関)は「高志のツツの三崎」(越・能登の珠州岬)から陸塊を引寄せて創った国だと語る(図5)。

国引き神話は、出雲の文化・歴史を考える上で重要な要素を内包しているが、その一つが、

図5 国引きの図



出所：三浦佑之『古事記講義』文藝春秋、2003年、237頁。

と、朝鮮半島東南部から出航した舟も、九州北岸から出航した舟も、漕がずとも出雲へ漂着することが分かる。出雲の創世神話に登場する新羅には、のっていた海岸の岩が離れて動き出し、海の向こう、東の国まで海原を渡り、そこで王になったというヨノランの伝説がある。国引き神話との類似性も目を引く点だが、新羅の南ではなく、東というからには、出雲の可能性が高い。

以前（1987年冬）、玄界灘（福岡県沖）で遭難した韓国船の乗員が、1人は10日後、出雲・大社町の海岸に漂着し、1人は11日後、同町沖（日御碕海上）で漂流しているのが発見されたことがある。黒潮の分岐である対馬暖流の主流は、本州北岸に沿って、最大流速2～3ノット（1ノット＝時速1852m）で北上しているといわれる。もちろん、この海流によって、さらに

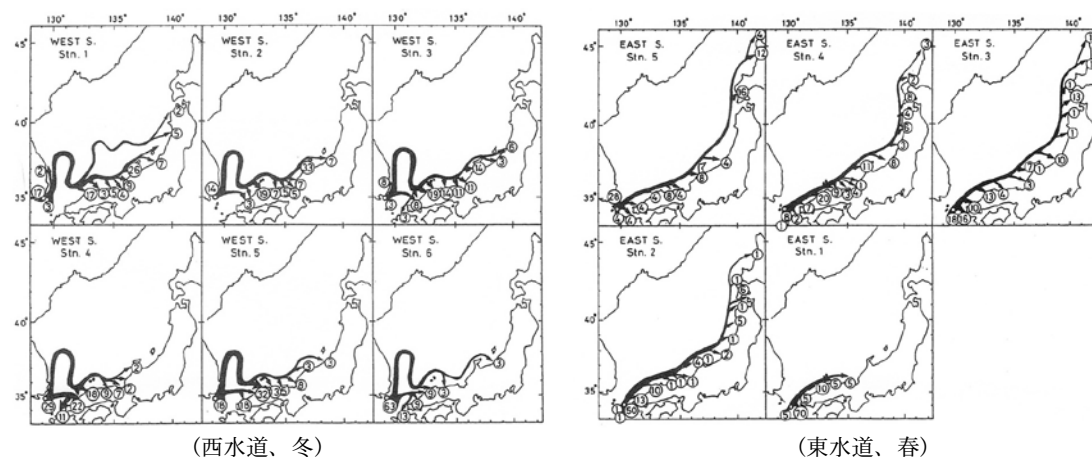
風力を利用して航海すれば、もっと速い。江戸時代、帆船で順風を得ると、下関から佐渡まで6日で着くのが普通だったという<sup>27</sup>。とすれば、筑紫→出雲、出雲→能登は、それぞれ2日程度の航海ということになる。帆船のない時代、舟の航路を決める最大の要因は、潮の流れであった。古代の手漕ぎ舟でも、海流によって舟を漕げば、筑紫（九州北部）から出雲まで3、4日で着いたのではないかと推察される。

さて再び海流図に目を戻せば、対馬暖流は出雲沖を回流して能登半島へ向かう。これは、出雲以東へ漕ぎ出した舟が海流にのれば、沖合いをはしり、伯耆・因幡・丹後の若狭湾を越えて、越前海岸・能登半島・越後へ漂着することを示している。『日本書紀』（720年）は、垂仁天皇2年是歳の条で、オオカラ（大伽耶）の王子・ツヌガアラシトが、穴戸（長門）から嶋浦をつたよひつつ「北ツ海より廻りて、出雲国を経て此間（越の筥飯＝敦賀の気比の浦）に至れり」と記し、朝鮮半島南部→長門→出雲→越前という海路を、8世紀初頭の人々が知っていたことを示している。

では、北ツ海（北東）の航路は、北東への一方向だったかということ、そうではない。北東へ向かって進む対馬暖流の沖（沿海州沿い）を、平行して逆向き（南西）に流れるリマン寒流（の分派）がある。この海流にのれば、越→出雲、出雲→筑紫へと航海できる。『出雲国風土記』（733年）は、神門郡古志郷の条で、「古志（＝越）の国人ら来到りて、堤をつくり、やがて宿居れりし所なり、故、古志と云ふ」と記している。福岡では、出雲系土器が多く出土している<sup>28</sup>。越から出雲、出雲から筑紫へ、移住した人々がいたことを物語る。

国引き神話で土地を引いてきたというのは、

図6 海流ビンの漂着状況



出所：三井田恒博「対馬海流における流れ(1)」『日韓トンネル研究』1987年6号65、66頁。

その土地の人々が移住してきたことの反映ではないかと、筆者は思う。出雲の例ではないが、渤海と鉄利（靺鞨の一族）の人々が、746年に1100余人、780年に359人、出羽国に着岸し集団移住したことが記録に残っている<sup>29</sup>。有史以前から多くの人々が、海原を越えてきた実態の冰山の一角であろう。

国引き神話には、もう一つ、現実を反映している点がある。地形の変化だ。

### (3) 海の道のフロンティア

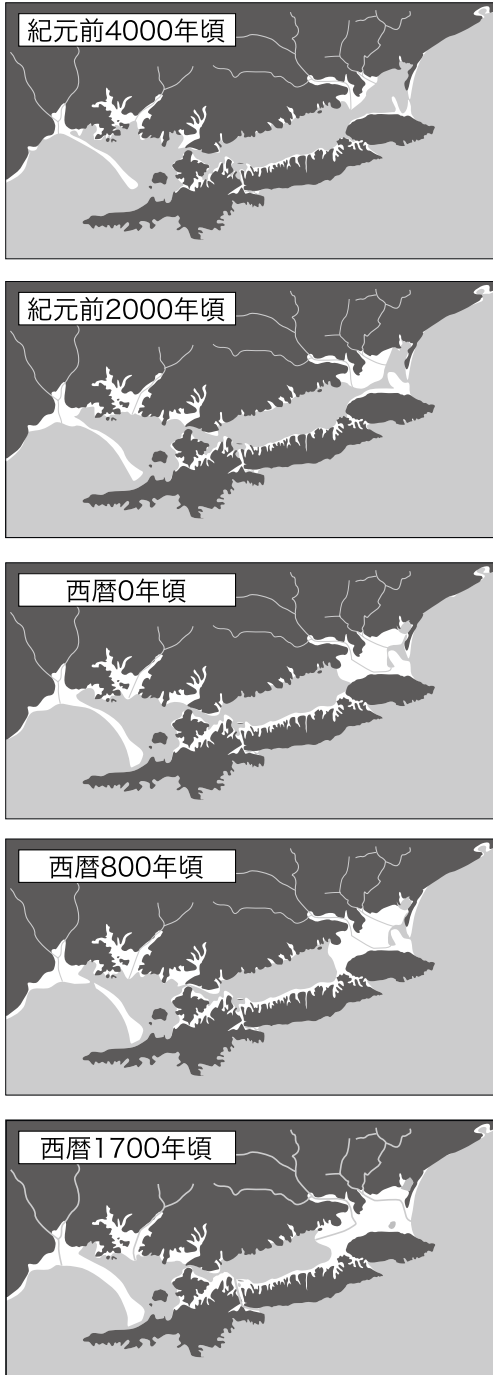
出雲の地形は、原始、古代から現在までの間に大きく変わっている。その変化を示した図7を見れば、島根半島が縄文時代は大きな島で、今、出雲平野となっている地域は本島との間の海峡（水道）だったことが分かる（紀元前4000～2000年の図）。東西砂州のデルタ作用で次第に本島と島がつながり、弥生時代にかけて半島となったのである（紀元年頃）。島根半島は4ヶ所から引き寄せたと伝える国引き神話は、古代の出雲人が四つの山塊をきちんと識別していたことを物語るが<sup>30</sup>、図7で縄文時代、

島根（半）島が一つの島というより、二箇所できびれた三つ陸塊＝島に見えることを考え合わせると、国引き神話は、三列の島（美保関は一体）が本島に繋がっていった地形の変化をも反映した物語だったと、考えられる。

現在の島根半島が島で、今の杵築から美保関まで通り抜ける海峡だった頃、波静かな海峡の両岸は、舟を休めるのに格好の場所であり、（朝鮮半島東南部や九州北部を航し）本州北部海岸を航海する人々が流れ着き、逗留し、住み着き、或いは旅立っていったと思われる。響灘以东の本州西北部（山陰）の海岸線が概して単調で、屈曲がなく、大きな湾や入り江、潟湖などがない中で、出雲は最も屈曲に富んだ複雑な（リアス式）海岸を擁し、天然の良港が多い。『出雲国風土記』（733年）は、小型の「舟」ではなく大型の「船」が、質留比浦に30隻、久毛等浦に10隻、宇礼保浦に20隻、停泊できることを、また千酌浜に北方50kmの隠岐諸島とを結ぶ航路があったことを示している<sup>31</sup>。

海峡の西部が出雲大川（斐伊川）や神門（戸）川が作り出す砂州で、陸続きになっても、出雲

図7 出雲の地形の変化



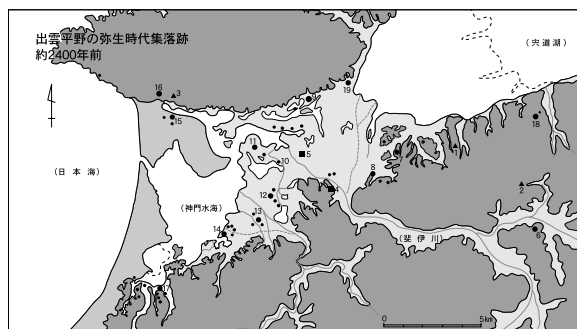
作成：中村唯史（島根県立三瓶自然館）。本稿のために、原図を「逆さ地図」に変えたものを作成・提供下さった中村氏に、厚くお礼申し上げます。

ではかなり後までも、杵築の湾から美保湾まで外洋を迂回せず、水路で移動できたと思われる。中村唯史（島根県立三瓶自然館学芸員）によれば、出雲におけるボーリング調査等では、河川の流路までは分かっておらず、図7の流路は想像だという。いっぽう図8は出雲の郷土史研究者・池田敏雄が、微高地、集落跡（遺跡）や地名を根拠に作成した（島根半島が陸続きになった）弥生時代の地形だが、神門水海かんのみずうみ—二つの川の作用で、入海（湾）から区切られてできた外海と直結した大きな潟湖（出雲国風土記の時代でも、周囲18.9km）—と入海（湾）の間は3km程度で、河川で通じてもいる。オミズヌの国引き神話にも、古代の出雲人が河舟を陸上でひく描写があるが、小型の舟なら、所々陸地をひくか、川を使って往来できたであろう。少なくとも江戸時代後期、杵築の湾＝外洋と入海が水路で繋がっていたことは、図4の天保国郡図から明らかだ。

このような地形は、九州北部から能登の間では出雲にしかない。しかも、ほぼ中間点にある。だから、対馬海流にのって筑紫—出雲—越へ、またリマン海流にのって越—出雲—筑紫へ航海する人々は、出雲へ立ち寄り、休んだり、物資の補給をし、或いは交易したと考えられる。14世紀前半、元弘の乱に失敗し隠岐に流された後醍醐天皇が、密かに隠岐を脱出し出雲に向かった際の様子を記した『太平記』は、一行が途中で遭遇した船をみて「筑紫船か商人船か」迷ったと記しており、当時、出雲沖を筑紫船が、日常的に航行していたことを物語る<sup>32</sup>。東西航路の交流点—それが古代、人々が早くから出雲に住みつき、また出雲文化が海の道を通じて拡がっていった所以であると、筆者は考える。

「島国の孤立性は、封鎖性という一種の保守

図8 弥生時代出雲平野の地形（紀元前400年頃）



提供：荒神谷博物館。

●集落 ■四隅突出型墳丘墓 ▲青銅器の出土場所 □砂州・砂丘  
■山地・丘陵・段丘 ■谷底平野 ==旧河道 -----現在の汀線

性を生む」とする木村時夫は「気候に恵まれ、食べる物にも困らない島国で生活する人は、あえて危険をおかして海を渡り、他国から新文化を求めようとはしない」「太古の日本人にはそういう消極性が強かった」と述べている<sup>33</sup>が、それは陸上交通主体の社会に慣れきった「現代日本人」の感覚を過去に投影した発想にすぎない。水野祐は、出雲は自然条件に恵まれ、自給自足の生活条件を充足していたが、さりとて排他的ではないとする。沿岸地域で海洋性の性格をもち、対馬暖流の流路が漁撈民や航海民に流動性に富む生活圈を与え、絶えず人々の渡来・交流があり、生活に幸福をもたらす神は海を渡って訪れる客人神であると考えた出雲人には、外者歓待の思想があったとする。水野はこうした出雲人の海洋性の気質は、古代にさかのぼる程顕著だというのが<sup>34</sup>、明治半ばまで、北ツ海の廻船の寄港地として栄えた島根半島の宇竜、鷺浦、加賀、美保関などでは、海による他国人の移動がつねに見られ、人々はそれに慣れていたはずである。

こうした古代の地形や海流を見れば、列島の中で、出雲に早くから人々が住みだし、独自の勢力を形成したことが自然に理解できるが、現

代の地図や交通体系を基にしたのでは、それらは全く見えてこない。新幹線や高速道路といった大規模な開発が行われてこなかった出雲では、発掘調査の機会が少なく、必然的に考古学上の顕著な発見がなかったこともあり、戦後、多くの史学者たちが「神話の出雲は8世紀の朝廷がでっちあげた絵空事にすぎない」「神々の国出雲などどこにもなかった」「出雲は天皇家のための神話の引き立て役にすぎない」などと論じてきた<sup>35</sup>。そのため1984年、出雲神名火山（仏教山）近くの荒神谷遺跡から、それまで日本各地の遺跡から発掘された銅剣の総数（300本余り）を上回る358本の銅剣群（1世紀前半頃）が1箇所出土した時、「中央」の多くの「専門家」達は動転し、新聞社の取材に対し「何かの間違いではないか」と口々に念を押し、事実だと知ると「どうして出雲みたいな辺地に」と絶句した学者もいたという。高橋徹は、当時、出雲地方は北九州、畿内、瀬戸内からも遠く、「文化果つる所」という考え方が考古学者達にあったと述べている<sup>36</sup>。それは、現代日本の生活実感が与える先入観に他ならない。

筆者は、東京や関西の人が「出雲は遠い」というのを、何度も聞いてきた。今の東京・関西中心の陸路の交通体系からみれば、出雲は、山を越えていかねばならない辺鄙な土地と映るだろうが、陸路より海路が便利であった時代は違う。渤海国（新羅と唐に挟まれた地域で、約230年続いた王朝）は、727年から919年まで正式の使節団（1回100人以上の大使節団）を34回、日本へ派遣しているが、来着地が分かる28ヶ所はすべて本州北岸で、そのうち隠岐に4回、出雲に3回、伯耆に2回来ている（図9、出羽、能登、加賀、越前にも多い）<sup>37</sup>。高句麗の使者も、瀬戸内海を通ったのではなく、みな

本州北岸に着岸したという<sup>38</sup>。中国大陸や朝鮮半島から日本にたどり着く人や、船を使って本州北岸を東西へ航海していた人々から見れば、出雲は近くて便利な場所であり、そこから山を越えていかねばならない畿内や関東の方が、むしろ辺鄙な地だったのである。戦後日本に蔓延した画一主義は、人々の目を曇らせ、そうした柔軟な視点の転換をも許さない思考の硬直性、単一性を生み出してしまったのかもしれない。

松前健は、古代における出雲国内の神社数が非常に多い『出雲国風土記』(733年)が記す出雲国内の神社が合計399社で、『延喜式神名帳』(927年)が掲載する式内社も187社ある一点について、こう述べている。「その数は隣の因幡国の50座、伯耆国の6座、石見国の34座に比べて、ケタ外れに多い。畿内の大和国286座、伊勢国252座、山城国122座など、一級クラスと肩を並べるものである。山城や大和に官社が多いのは、政治の中心がそこにあったからで、宗

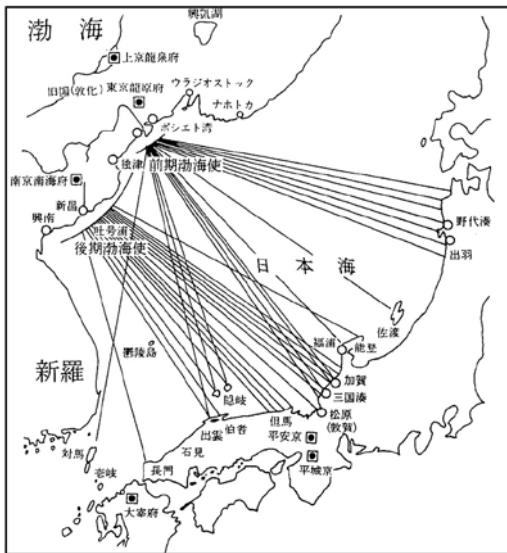
教性とは無関係であろう。伊勢は神宮との関係が深いからであろう。出雲に官社の数がこれほど多いのは、朝廷と特別な近親関係があったからか、もしくは出雲独自の宗教的性格の故であろうとしか考えられない。「西<sup>ニ</sup>の<sup>ニ</sup>地であるから前者であるとは考えられない」<sup>39</sup>。祭政一致の古代において、神社の数は政治勢力の大小に比例するとみるのが自然だろう。畿内を基点とする「西<sup>ニ</sup>の<sup>ニ</sup>地」という先入観が、自然な発想を歪めた一例である。

### 3. 近代日本の誕生と人を隔てる海 一脱亜入欧、裏日本化と冷戦

#### (1) 中近世も人を繋げ続けた東亜地中海

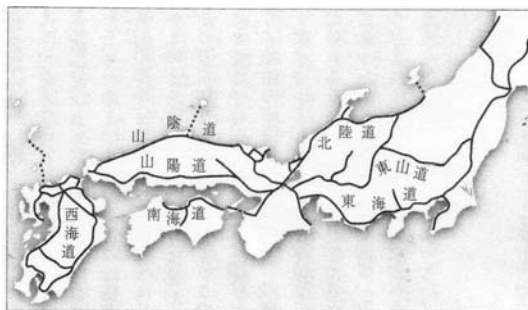
網野善彦によれば、海を人と人とを隔てる障壁と見る見方は、8世紀ヤマト政権の貴族の意識に由来する。ヤマト政権は、畿内を起点に、西方に山陰道・山陽道・南陽道、東方に北陸道・東山道・東海道、九州に西海道という直線道路＝七道を造成した(図10)が、それは縄文時代以来の列島の海や川による交通を無視した交通体系であり、その直線的な道路は、新羅(西方)や蝦夷(東北)に対する軍事的目的で造営されたという。この陸路主体の交通体系は長くは続かず、遅くとも10世紀以降、江戸時代を通じて、重量のある物資の輸送をはじめ、交通体系の基本は一貫して海上・河川の交通であり、陸上の道は主として人馬の交通路として、補助的な役割を果たす状態が続いた。それを明治政府が19世紀末、再び富国強兵を目指す軍事的な目的で、鉄道網として全国的に復活し、7道の多くは幹線の名称として用いられ、現在に至っている<sup>40</sup>。陸の道＝陸上主体の交通体系は、中央集権的政治体制の産物であり、逆に海の道＝水

図9 渤海使の着岸状況



出所：上田雄『渤海国』（講談社、2004年）229頁の「渤海使仮定推定航路図」（航路を仮に直線引した図）。

図10 七道（8世紀）



出所：網野善彦『日本』とは何か』講談社、112頁

上交通は、多元的、分権的な政治、社会体制とつながる性質があるともいえよう。実際、水上交通が主体であった中世・近世、中央の視点で描かれる「日本史」には出てこないが、本州北岸地域では、東アジアの巨大な内海を通じた、為政者に限らない、多元的な人々の交流が続いていたのである。

例えば出雲では、14世紀の禅僧・<sup>むがんそおう</sup>夢巖祖庇が、漂着した高麗人を寺に預かって帰国させたり、多伎町本願寺の秀関和尚が1400年頃、高麗に渡り仏教を修め帰国したりしている。また1366年、高麗王朝が倭寇の禁圧を要請すべく、日本に派遣した金龍ら17名の使節団は、出雲の杵築に到着している<sup>41</sup>。海路は図面が残っていないし、記録もほとんどないから、今では当時の出航地や着岸地さえ分からない場合が多いが、中世にも出雲と高麗を結ぶ海の道は続いていたのである。

高麗に代わった朝鮮王朝は、倭寇対策として通交を認めたので、出雲や石見の大名が活発に交流した。1425年に石見海岸に漂着した張乙夫ら10人を救助した周布和兼は、15世紀を通じて朝鮮王朝の図書を受けて通交を重ねた。出雲国では雲州太守源鋭、守護の京極持清、美保関の郷左衛門大夫盛政、見尾関処松田備前守公順、留関海賊大将藤原義忠、隠岐国でも太守源

秀吉、守護代佐々木栄熙が「遣使来朝」したと『李朝実録』や『海東諸国紀』などが記している。

江戸幕府は鎖国政策をとり、「異国船」が漂着しても着岸・上陸を許さず、長崎に送るよう定めていたが、朝鮮船については乗員の上陸を認め、介抱した上で長崎奉行所に送り、対馬藩経由で帰国させる扱いをしていたので、1635年から1849年までの約200年間で、朝鮮船の出雲・石見海岸への漂着が63件記録されている。

長い歴史の中で、大陸・朝鮮半島から海原を渡ってくる人々にとって、本州北岸域（北ツ海側）は列島の入り口であり、国を閉ざし、港を閉ざしても、東亜地中海の太古からの海流は、変わることなく人々を運び続けたのである。この「人を繋げる海」を「人を隔てる海」に転化させたのは、近代国家の「脱亜入欧」、戦後の「冷戦」、そして近現代を通じた「裏日本」化政策である。

## (2) 裏日本の創造

内藤正中は『島根県の百年』（1982年）でこう述べている。

「山陰は、北陸とともに「裏日本」と呼ばれることがある。……裏という言葉は、それ自体としての独立は意味しておらず、表があつての裏、表に対する従属でしかない。……1932年発行の大阪毎日新聞社『経済風土記・中国の巻』は、山陰について「貧弱な物資と交通の不便、これがいつしか、人々をして、この地方を裏日本と呼ばしめるようになった」と記している。……だがしかし、山陰が昔から遅れていたわけではない。……「僻隅の地域」「裏日本」という言葉が、明治末から大正初年にかけて創られたことは重要な意味を持っている<sup>42</sup>。

実際、明治13（1880）年時点では、全国で

最も人口が多い県は石川県で、次は新潟県、島根県も東京府より多かった。都市人口でも、1876（明治10）年時点では、金沢（5位）が横浜や神戸より多く、富山（12位）が福岡や堺より多く、松江（23位）も岡山より多かった。10年後の明治19（1886）年でも、金沢が全国6位で、富山が12位、新潟が18位、福井が20位、松江が22位、鳥取が29位で、順位に大きな変化はない<sup>43</sup>。

明治15年、新潟県を視察した河瀬真孝（政府の役人）は、「経歴諸県中、富豪の多きは本県を以て第一となす。……貧民と云うも甚だ赤貧ならざるが如し」（『新潟県史』）と報告し、同年の『新潟新聞』社説も、「我越州の富は天下に冠たり、全国更に其比を見ず」（10月25日）と豪語している。また明治16年、全国を巡察した榎村正直（元老院議員）は、『島根県管内巡察記』で「旧松江藩土族の風俗たる、頗る奢侈を好み虚飾に流る」云々と記している。その後

に創られた「裏日本」イメージとは、ほど遠い。産業面でも、太平洋側への従属などない。明治17（1884）年時点では、全国工場総数の10.3%（218工場）が、たたら製鉄や鉱山業の多い島根県に集まっていた。島根県は、明治前半期、全国一の製鉄県で、良質の砂鉄（真砂）に恵まれ、有史以前—733年の『出雲国風土記』ですでに記載されている一から「たたら製鉄」を行ってきた奥出雲は、明治15年の統計でも、全国の52.4%の製鉄を生産し、奥出雲に隣接する地域をもつ鳥取県（22.4%）、広島・岡山両県を加えると、全国生産量の9割を占めていた<sup>44</sup>。

また16世紀、出雲との国境近くにある大森（石見）銀山—16世紀、全世界の銀流通量の3分の1を占める日本の銀のほとんどを産出し、

中国などを經由して欧州まで行き渡り、世界経済に大きな影響を与えたとされる一を発見したのは、筑前から海路、出雲の鷲銅山へ買い付けに行く途中の博多の商人・神谷寿禎だったというが、鷲銅山の隣に鷲峠銅山もあり、明治10年代半ばは、出雲の銅の産出量（明治16年頃で月産6万斤）が銅の全国価格を上下させるほどの比重を占めていた<sup>45</sup>。

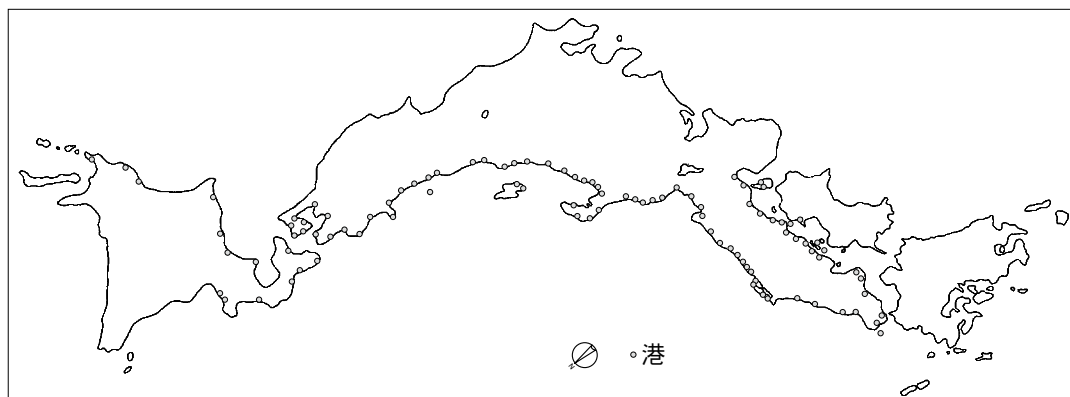
これら鉱物資源の運搬、交易を支えたのが、在地の水上交通であった。『出雲国風土記』（733年）は出雲大川（斐伊川）の舟航の便を記しており、古代から出雲大川が奥出雲の鉄を海岸部へ運んでいたことが分かる。明治16〔1883〕年の島根県・県会道路改修案審議録が「元来雲石（出雲・石見一筆者）ノ両国ハ水路ノ便アリテ、殊ニ近時ヨリ汽船ノ定時往復アリ、故ニ貨物人運輸ハ多ク水路ヲ取り、陸路ヨリスルモノハ甚ダ稀ナリ」と記すように、明治になっても半ばまでは、水上交通が主要な運輸手段として機能していた。陸上交通へのシフトが本格化するのには、明治半ば以降である<sup>46</sup>。

少なくとも明治前半までは、このように出雲や越では在地の資源と水上交通を用いて、自前の産業を自律的に営んでいたのである。文化・教育面を見ても、江戸時代、「加賀は天下の書府」（新井白石）と言われた金沢では、明治20年、全国5つの高校の一つとして第四高等学校が設立されている。

本州北岸の繁栄に変化が生じるのは、明治半ば以降である。都市人口の順位でみると、松江市の場合、明治22年の22位から、明治31（1898）年には32位、明治41（1908）年には52位へと急激に下がっている。明治21（1888）年時点で全国の19.8%を占めていた日本海沿岸8県の人口は、「裏日本」化後に8.2%（1975年）まで



図11 主な北前船寄港地



出所：加藤貞仁『北前船—寄港地と交易の物語』（無明社、2002年）掲載の図をもとに、筆者作成。

下がる<sup>47</sup>。政府が列島の地域間構造を改造し、出雲や越を太平洋側への人・資源の供給地＝裏日本に転化させたからである。この構造変動を生じさせた大きな要因が、水上交通から陸上交通への転換、及び幹線交通路の太平洋側への偏重であった。

### (3) 水上から陸上へ—交通網の転換と南北逆転

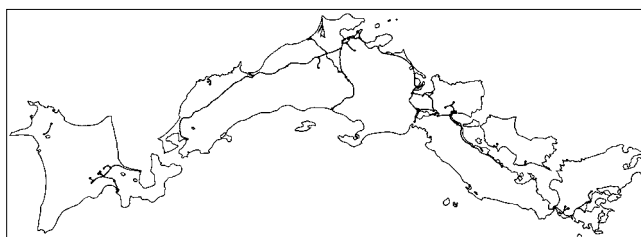
江戸時代から明治半ばまで活躍した北前船は、本州北岸域の主要港を結ぶ物流の幹線航路であった（図11）。船主たちは、千石船（馬1000頭以上分の荷を運ぶ）などを駆使し、諸国間にまたがる貿易で富を得た。今では往々にして「離れ島」や「陸の孤島」と見なされる島や半島に住む人々も、海を利用して広範囲に活動し、豊かに暮らしていたのである。

図12は、政府が鉄道敷設法を公布した明治25（1892）年度末の鉄道施設状況を示すが、これを北前船の主要寄港地（図11）と比べれば、鉄道路線が北前船の航路とほとんど対照的に、太平洋側に優先的に敷かれた、その逆転状況がよく分かるだろう。鉄道の敷設によって、国

内交通体系は海から陸へと移行し、交通・物流・情報の最前線だった本州北岸の沿岸部の多くが「僻地」へと転じていく。本州北岸の鉄道敷設は後回しにされ、山陰線が京都から松江まで開通したのは、山陽線の開通（兵庫—明石間、明治21＝1888年）から20年後の明治41（1908）年、大社まで延びるのは1912年、石見の浜田まで延びたのは1921年だった。その後も山陰線延長のペースは遅く、下関まで全線開通するのは1931年である。

中世・近世の列島では、国府を水上交通路の近くに置くなど、陸路も水上交通に合わせて設けられていた<sup>48</sup>が、明治政府は交通網も、陸路を主体とする古代への復古を図った。その陸路と優先的につないだ水路は、大型洋式船舶が寄

図12 創業時代の鉄道線路図（明治25〔1892〕年度末）



出所：『日本国有鉄道百年史 第1巻』日本国有鉄道、1969年、巻末図。ただし地図を回転させている。

航する国家のための港で、本州北岸がメインだった海運面でも、太平洋側へのシフトが図られていく。維新政権は明治3（1870）年に公布した商船規則等で、日本船から洋式船への転換を打ち出したが、明治13（1880）年の段階でも、五百石以上の大型和船が、北前船の伝統をもつ石川県内だけで344隻あるなど、在来型帆船が国内海運の主役である状況は、明治半ばまで続いた。政府は日本郵船設立の明治18年、「日本型五百石以上ノ船舶ハ明治二十年一月ヨリ其ノ製造ヲ禁止ス」る（第16号布告）とし、日本型帆船の優位を転換させ、大型帆船の洋式化を強行する。政府は明治27年までに西洋船の造船所を53ヶ所設けるが、長崎と北海道以外は悉く本州南岸で、本州北岸は新潟の1工場のみだった。こうして海運産業でも、太平洋側を台頭させ、本州北岸を切り捨てる、地域構造の改造を推し進めた。港は国家のための大型船のためのものとなり、庶民が日常的な交通手段にしていた津々浦々は寂れていく。政府は大型船舶に対応する港湾の造成整備面でも、横浜・神戸・大阪・名古屋など太平洋岸の港を優先し、新潟港や敦賀港・伏木港などの修築は、後回し（大正以降）にし、太平洋側を台頭させた<sup>49</sup>。

#### (4) 本州北岸域の人為的凋落とヤマト起源史観の拡大

こうして明治半ば以降、政府は太平洋岸を工業化の主体と位置づけ、本州北岸域をそこへの安価な労働力と資源、食糧の供給基地に改造していく。列島社会のこうした人為的構造変動の中で産み出され、汎用されるようになったのが「裏日本」という言葉である。阿部恒久によれば、この用語の初出は、明治28（1895）年の矢津昌永『中学日本地誌』（丸善）である。そ

れが1900年頃までには、地域格差を伴う観念として、一般化していたという<sup>50</sup>。

1915年、大隈重信（初代早稲田大学総長）は、久米邦武『裏日本』に寄せた序文で「裏とは僻隅の謂にあらず、日本の裏は世界に対する表なり……山陰は決して僻隅にあらず、然り、出雲・伯耆・因幡・但馬・丹後等の日本海に向へる諸港は、今の太平洋南洋に向きたる横浜・神戸の其よりも猶ほ大陸に接近し、古来文明東漸の通路となり」云々と述べている<sup>51</sup>。しかし大隈自身、その後段で「昔の裏日本は決して今の裏日本に非ず」と述べているように、それは当時すでに、往時を振り返るものになっていた。同じ頃に書かれた山川健『新潟』（1912年）は、「北日本は神代の時代から悉く敗者の集まる所」であり、「先天的に失敗に慣れた北日本一帯の民族は何時しか柔従という情けない美德をなすようになった」と書いている。本州北岸を「負け組み」と断じ、その要因を先天的な民族性に求める発想には、当時世界を席卷した優勝劣敗の社会ダーヴィニズムの匂いがする。

出雲の場合は、この「裏日本」というイメージの上に、8世紀のヤマト政権が名づけ、明治政府が復古させた山陰というイメージが重ねあわされる。作家・田畑修一郎は『出雲・石見』（1943年）で、「山陰地方は、その名の示すごとく、非常に陰気で、暗い所だといふのが一般の人の抱いてゐる観念であるが、事実はその反対で……冬期をのぞけば……かへって非常に明い感じのする所」<sup>52</sup>だと記す。それは出雲の隣国・石見出身の田畑ゆえの言説で、「一般人」は違った。1920年末、初めて出雲を訪れたという作家・樋口麗陽の「出雲所感」（1921年）に、その一端が垣間見られる。出雲へ向かう汽車の中で、同行者と山陰道はどんな所か想像を語り

合ったら、二人とも「日の照らない水気の多いジメジメした陰気な所」だと一致したという樋口が出雲入りした日は、冬の曇天だったようで、目を覚まし車窓から外を眺めると「想像した通り、日光に浴することの少ない、水気の多いジメジメした陰気な気分の漂ふている風物」で、「海は見渡す限り暗緑色の日本海で、陽気をそそるような処は少しもな」く、「其の名の通りの山陰道であった」とし、「山陰道に住む人たちが、すべて此風物の如く、暗い冷たいジメジメした……退廃的な覇気のない人たちばかりであるやうに思われてならなかった」とも述べている<sup>53</sup>。

1945年の敗戦によって、明治半ば以降の近代化システムが一時的に崩壊すると、「裏日本」化政策とそれに伴うこうした差別意識は一時弛緩するが、それも東の間、1950年代後半から高度経済成長期に入ると、公共投資の7割が太平洋ベルト地帯に向けられ、格差がいつそう拡大した。東京への集中度が、1980年時点で、全国人口の24.5%、学術研究機関の47%、管理職従業員の51%、資本金10億円以上の法人の60%に達する一方、「山陰」男子製造業就業者の所得水準は東京圏の半分（52%、1971年）、島根県は一人当たり都道府県民所得で東京都の5分の2（1970年度）となる。こうした中で、中央・大都市・工業優位の効率システムが完成期を迎える1980年代にかけて、「裏日本」という言葉が汎用される第二のピークが生じた。

「裏日本」は1960年代、差別語として問題視され、NHKが放送禁止用語にするなどし、70年代には公的には使われなくなったが、「経済的・社会的・文化的に遅れた地域」を含有する「裏日本」観念は、人々の意識に根深く浸透した<sup>54</sup>。この言葉が差別語として放送禁止にな

る時期、言い換えれば、「裏日本」という言葉のもつ差別性がピークに達した時期に書かれた鳥越憲三郎『出雲神話の成立』（1971年）には、当時の裏日本観が如実に反映されている。出雲は「天皇の主権を高揚するために、神話の裏方として利用されたにすぎなかった」（序文）とする鳥越は同書でこう記す。

「（出雲は）考古学的調査からみても、……中央の大和の文化とは比較にもならないほど、小さな一地方的部族集団を形成していたものにすぎない。現在でも県庁所在地である松江市の人口はわずか11万で、貧乏県として国庫補助を多く受けなければならない所である。……それなのに、出雲国の弱小国がどう理由で（記紀）神代巻の3分の1も占めるとともに、それに基づいて起こった錯覚によって、千年もの長い間、大和朝廷に対立する強大な出雲国を我々に想像させてきたのだろうか」。

高天原を「表」、根国・黄泉国を「裏」とする鳥越は、「出雲は神話の中で常に裏方の役を果たす」位置づけにあり、また「九州は表方」で「山陽は裏方としては不都合」なのに対し、「山陰道は（裏方に）もっとも適当」などと述べ、「山陰道の中で、石見・出雲・伯耆・因幡のいずれを裏方として用いても差し支えなかったが、その中で出雲国が選ばれたにすぎない」と、荒神谷以降の考古学上の発見だけからみても、全く見当はずれの偏見を流布している<sup>55</sup>。

表や中心を志向する人は、それらを持ち上げるための、貶める対象としての裏や辺境を必要とし、一条乱れぬ同質社会を夢見る人は、異質なものを排斥し、攻撃しないではおれないらしい。上田正昭は、差別的な地域格差を含む用語として「裏日本」が使われ始めた明治30年代以前の時代を、「裏日本」という現代の先入観で

図13 出雲の四隅突出型方墳  
(ヒトデ型、西谷三号墓)



出所：島根県教育委員会

論じてはならないと警鐘しているが<sup>56</sup>、念頭には鳥越のような論者があるのだろう。

産業構造から情報、文化に至るまで一元化を極めた社会で暮らすうち、人々は列島社会に多元的な勢力や文化が存在してきたことを、想像すらできなくなっていったようだ。国家の誕生・形成をヤマトに一元化する文化論や、日本は太古の昔から統一国家だったという幻想が浸透する社会的な土壌が、高度経済成長をピークとして形成されたといえる。

標準語との乖離が大きい出雲、越後、奥羽地方等の方言が相互に似ている理由として、大和で発達した新しい言葉が列島に広がる中、日本列島に古くからあった古語が出雲、越後、奥羽のような辺境・僻地に残ったのだという説がよく聞かれるが、これは大和が(列島)世界の中心であり、文化はそこを起点に陸路で放射線状に伝播したという前提に立った発想である。ところがズーズー弁圏である沖縄、出雲、越は陸地図で見ると何のつながりもない飛び地だが、(近代まで主要な交通手段であった)海(流)の道では、見事につながっているのである。

1974年、杉谷四号墳(富山市)の試掘調査

図14 大和の前方後円墳  
(カギ穴型、五色塚古墳)



出所：www.geocities.co.jp  
/Berkeley/8776/goshiki

で、出雲特有の墓制である四隅突出型方墳(図13)が確認されると、出雲と越とが「日本海」をルートとして結び合い、畿内の影響を受けない勢力圏があったと

いう新聞記事が出た。それが驚くべき事実とされたのは、1970年代まで、全国の古墳はすべて「大和朝廷」から波及したというのが通説だったからである。首長の墓制が同じ形なのは、単に人々の往来があったという以上の繋がりを物語る。越と出雲との中間地域にそれが検出されないのは、その交流が直接海上ルートで行われたからに他ならない。その発見をもって、古墳発生期、大和の影響を受けない独自の古墳文化があったとする藤田富士夫(富山市埋蔵文化財センター所長)らに対し、中央の学者達は、近畿地方より早い時期の古墳はありえないと反対意見を表明し、富山の四隅突出型方墳の存在そのものを否定する人もいたが、後日、現地に案内すると「やはり四隅突出型でしたね」と呟いたという<sup>57</sup>。

この「方墳」が、畿内から波及したものでないだけでなく、それらがヤマトの前方後円墳(図14)より早い(弥生時代の)時期のものだと分かったことは、ヤマト起源史観に、より都合が悪かった。考古学界では従来、「古墳」はヤマト地方で3世紀後半に発生し、その後「大和朝廷」による国家統一の過程で、畿内を起点とし全国に波及したと説かれ、それに合わせて「古墳時代」という時代区分が設けられていたからである<sup>58</sup>。ところが代表的な四隅突出型方墳である西谷三号墓(出雲市大津町)などは「弥生時代」後期(2世紀後半造成)のもので、しかも一辺の長さが50mをこえる巨大な墓である<sup>59</sup>。埋葬主体を持ち、盛土がなされた巨大な墓を古墳という。その定義に基づけば、四隅突出型方墳は「古墳」に他ならないが、畿内発祥の古墳ではなく、また古墳時代以前のものであるため、古墳と呼ぶべきではないという意見が主流となり、「四隅突出型墳丘

墓」と呼ばれている<sup>60</sup>。ヤマト起源史観は、こうした矛盾・無理を引きずりながら、維持されてきたのである。

明治半ば以降に創られ、高度経済成長期に再生産された裏日本観は、出雲や越を歴史・文化上も取るに足らない地域だとするイメージを流布することで、ヤマトを中核とする単一文化論が、支障や抵抗なく受容されていく土壌を創りあげた。それ故に、歴史・文化における裏日本の復権は、自ずと日本の大和一元観念の幻想を内側から打ち破るものとならざるを得ない。

1960年代、四大工業地帯（東京・名古屋・大阪・北九州）を連ねるベルト地帯を工業立地の中心にする政策を、社会党が「東北、裏日本、南九州が一層とり残される」と批判したという。古代の王政復古を果たした近現代の日本で見捨てられていった地域が、古代ヤマト勢力に「まつろわぬ人々」とされた地域—蝦夷（東北）、出雲・越（裏日本）、熊襲・隼人（南九州）と完全に重なるのは、単なる偶然とも思えない。

### おわりに—裏日本の復権と多元社会観の構築

筆者は学生時代に読んだ<sup>キムダルス</sup>金達寿『日本の中の朝鮮文化』の中で、「稲佐の浜の密航者」という下りが、とても印象に残っている。旧暦10月「神迎え祭」が行われる出雲の稲佐の浜へ「神々は どうして稲佐の浜へ上陸するのだろうか」と不思議に思いながら、タクシーで行くと、浜に着いた運転手に「ここは、朝鮮からの密航者がよくあがる」んだと言われ、はっとしたという逸話だ<sup>61</sup>。昔、国家も民族も国境もなかった時代、朝鮮半島から海原を越えて出雲の海岸へ辿りついた者は神となり、今渡ってくる者は「密航者」と呼ばれる。おおらかな古代に比べて、人

間の社会はよくなったのだろうか。出雲の海岸で「密入国」がらみの看板を見るたび、この逸話を思い出すようになった。私たちは、国家の論理に、あまりにも縛られすぎている。

海で閉ざされた島国という観念は、列島に住む人々に、ずっと昔から平均的に備わっていたものではなく、海の道から陸の道への大きなシフト、偏重という近現代日本の国家政策によって生み出された要素が大きい。海で隔てられた島国に住んできたため、長い歴史の中で、同質的、排他的な性格が身についたのではない。海で隔てた国境の中で、強力な国民統合を進めた近代国家によって、それはつくり出され、経済成長のために、社会構造から個人に至るまで同質化・画一化を極端に推し進めた高度経済成長によって、それは増幅されたのである。それ故に、裏日本とされた地域が、表日本との従属関係を脱し、再び自律的に発展し、国家に依らない誇りをとり戻す道は、東京や関西の方を向いて追いつこうとするのではなく、再び海に向かって開くことだろう。永留久恵は「まだ国境がなかった弥生時代と、国境線が自在に越えられた中世とが、対馬の文化史上最も豊かな時代であった」と述べている<sup>62</sup>が、出雲や越が輝いていたのも、人々が東亜地中海をより自由に往来できた時代であることを、歴史が教えている。

東亜地中海側の歴史を見ると、太平洋側の畿内や東京のような中央集権的、単一の中心ではなく、出雲、筑紫、越などが、多元的に併存する世界がみえる。それは、畿内、東京を中核として放射線状に伸びていく陸の道と違い、陸上では繋がらない地域が海の道で飛び地的に繋がっている交流圏ゆえの特徴ではないかと思う。近代国家は、中心—周縁という一極概念を

創り出した。しかし出雲の視点が示すのは、中央集権的な単一の中心ではなく、いくつもの拠点が併存する世界の可能性である。それが多元性を維持し、多文化社会を実現する鍵ともなるのではないかと思う。

出雲文化圏の広がりや、沿岸部だけではない。上田正昭は次のようにいう。「(方墳も含めた)前方後方墳、出雲伝説の分布、出雲系神社の分布を統合して考えると、百済から(瀬戸内海を通る)大和への文化に対して、新羅とか高句麗を通して、日本海ルートで出雲に入ってくる文化の対立があったと理解した方がいい。新羅と結びつく出雲文化は、さらに日本海を北上して能登半島から越の国に伝播していき、さらに信州へ、関東の北部に入って南下していく。そういう地域に(出雲が最も多い)前方後方墳は分布している」<sup>63</sup>。次は、そうした出雲文化圏の実像を描き出してみたい。

#### [注]

- 1 網野善彦『「日本」とは何か』講談社、2000年、25頁。
- 2 三浦佑之「古代という幻想」『東北学』2004年1号、98頁。
- 3 例えば、「地理的孤立と人種的単一性が、日本人の強固な民族的アイデンティティの源である」(Roger Buckley, *Japan Today*, 1985, Cambridge University Press) など。John Lie, *Multi-Ethnic Japan*, Harvard University Press, 2001, page 131, 143.
- 4 木村時夫『日本ナショナリズム史論』早稲田大学出版部、1973年、14、35頁。
- 5 木村時夫『日本文化の伝統と変容』成文堂、1990年、4～5、9、21、25、28、275、293頁。
- 6 清水幾太郎『戦後を疑う』講談社、1980年、226、

261頁。

- 7 津田左右吉「建国の事情と万世一系の思想」『世界』4号、1946年、30～39頁。
- 8 小熊英二『単一民族神話の起源』新曜社、1995年、339、340、345頁。
- 9 注(1)網野善彦『「日本」とは何か』337頁。
- 10 例えば、布施克彦『島国根性を捨ててはいけない』(洋泉社、2004年)は、日本には、伝統的な農業村落共同体社会の中で育まれてきた、農耕民社会の論理からなる島国根性があるとし、島国根性という言葉が本来意味する「偏狭性、狭量性、閉鎖性を捨てるべきなのだろうか」と問いかけ、「島国根性は日本民族の持つ大切な財産であって、それを捨てたら日本人には何も残らない」と主張している(35～38頁)。
- 11 例えば、1997年10月、愛知県小牧市で起きたブラジル人少年集団暴行致死事件では、見知らぬ「外人」に車を傷つけられた日本人青少年が、外国人に憎悪を抱き、面識もないエルクラノ君(14歳)を拉致し、27人で取り囲み、「何しに日本に来とるんや!」「ブラジルに帰れ!」「ガイジンがデカイ面するな!」「おれたちの国から出て行け!」等の罵声をあげながら、木刀や金属バット、鉄パイプ、ナイフで暴行・殺害している。その他の事例も岡本雅享編『日本の民族差別』(明石書店、2005年)で紹介している。
- 12 網野善彦「東と西の歴史」(谷川健一他『東と西—二つの日本』光村図書、1984年)50～54頁。
- 13 網野善彦「東国と西国、華北と華南」(荒野泰典他編『アジアの中の日本史Ⅳ・地域と民族』東京大学出版会、1992年)236～237頁。
- 14 注(12)網野善彦「東と西の歴史」87～88頁。同『日本論の視座—列島の社会と国家』小学館、1993年、33～35頁。
- 15 永留久恵『古代日本と対馬』大和書房、1985年、244、248頁。
- 16 注(12)網野善彦「東と西の歴史」50～54頁。

- 17 西川治「日本島国論の再考」『立正大学文学部論叢』98号、1993年、52～54頁。
- 18 新渡戸稲造『随想録』丁未出版社、明治40年、37、38頁。
- 19 加藤秀俊『日本人の周辺』講談社、1975年、151頁。
- 20 新村出編『広辞苑』第5版、岩波書店、1998年、1220頁。
- 21 注(1)網野善彦『「日本」とは何か』333頁。
- 22 島根県・同県海外協会等編『海外へ向かって』第18号、1983年、19～20頁。
- 23 門脇禎二「日本人の形成」(荒野泰典他編『アジアの中の日本史Ⅳ・地域と民族』東京大学出版会、1992年)25頁。
- 24 富山県「環日本海諸国図の掲載許可、販売について」(www.pref.toyama.jp)
- 25 芳井研一『「日本海」という呼称』(新潟新報事業社、2002年)によれば、日本海の呼称が初めて記載された地図は、1602年にマテオ・リッチが作成した「坤輿万国全図」だが、日本で作成される地図に「日本海」の呼称が登場するのは18世紀。その後も「東洋海」や「朝鮮海」との併用が続き、明治以降、教科書や海図で「日本海」が表記されるようになっても、地域レベルでは1000年以上の古称「北ツ海」を日清戦争の頃まで使っていた。ロシアのバルチック艦隊をほぼ壊滅させた日露戦争の海戦を「日本海海戦」と呼んだのが契機となって、「日本海」という呼称が普及したという(17、20、42～44頁)。
- 26 上田正昭『論究・古代史と東アジア』岩波書店、1998年、183～184頁。
- 27 朴柄植『スサノオの来た道』毎日新聞社、1988年、113～114頁。橋本澄夫「古代日本海文化と出雲」『歴史読本』1985年7月号、140頁。水野祐『古代の出雲』吉川弘文館、1972年、64～65頁。谷川健一『古代海人の世界』小学館、1995年、194頁。
- 28 保高英児『日本列島に映る「古代出雲」紀行』明石書店、2008年、26～31頁。
- 29 注(26)上田正昭『論究・古代史と東アジア』196頁。
- 30 注(27)水野祐『古代の出雲』26～27頁。
- 31 注(27)水野祐『古代の出雲』58～62頁。注(26)上田正昭『論究・古代史と東アジア』197頁。
- 32 内藤正中編『図説・島根県の歴史』河出書房新社、1997年、128頁。
- 33 注(5)木村時夫『日本文化の伝統と変容』4～5、9、21、25、28、275、293頁。
- 34 水野祐『古代の出雲と大和』大和書房、1975年、15～16頁。
- 35 関裕二『古代史謎解き紀行Ⅱ・出雲編』ポプラ社、2006年、はじめに。
- 36 高橋徹「二大発掘レポート」『歴史読本』1985年7月号、47頁。
- 37 上田雄『渤海国』講談社、2004年、88～89頁。上田正昭編著『古代史から日本を読む—古代から現代、そして未来へ』学生社、2000年、172～173頁。注(32)内藤正中編『図説・島根県の歴史』34頁。
- 38 門脇禎二「越と出雲—スナカワヒメ伝承をめぐって」(森浩一編『古代翡翠道の謎』新人物往来社、1990年)27頁。
- 39 松前健「出雲の神話」(上田正昭編『出雲の神々』筑摩書房、1987年)94頁。
- 40 注(1)網野善彦『「日本」とは何か』25、112～114頁。
- 41 以下、中世・近世における出雲と朝鮮半島の交流に関する記述は、注(32)内藤正中編『図説・島根県の歴史』34～38頁に基づく。
- 42 内藤正中『島根県の百年』山川出版社、1982年、121頁。
- 43 以下、特に注がなければ、「裏日本」に関する記述は、古厩忠夫『裏日本—近代日本を問い直す』岩波新書、1997年(13、22、24、27～29、32～35、58、93、153～155、161～162、171頁)に基づく。
- 44 島根県古代文化センター編『磨かれた技・豊かな

- 資源』島根県教育委員会、1996年、30頁。高橋一郎「奥出雲のたたら製鉄史28」『奥出雲』第269号、1997年8月、1頁。松尾寿他編『島根県の歴史』山川出版社、2005年、291頁。
- 45 前掲『磨かれた技・豊かな資源』39頁。注<sup>(32)</sup>内藤正中編『図説・島根県の歴史』36頁。大社町『大社まちかど百科』2005年、191頁。
- 46 注<sup>(32)</sup>内藤正中編『図説・島根県の歴史』198頁。
- 47 注<sup>(42)</sup>内藤正中『島根県の百年』122～123頁。
- 48 注<sup>(14)</sup>網野善彦『日本論の視座』418～419頁。
- 49 安達祐之『日本の船（和船編）』船の科学館、1998年、143頁。
- 50 阿部恒久『「裏日本」はいかにつくられたか』日本経済評論社、1997年、285、289頁。裏日本は20世紀初頭、本州北岸域、特に「北陸」「山陰」が、「表日本」に対するヒト・モノ・カネの供給地とされていく中で成立・定着した、「裏」を必要とする「表」中心の経済効率主義が生み出した呼称・観念だと、古厩忠夫はいう。太平洋ベルト地帯＝表日本の高度成長は、裏日本の労働力や資源・市場を前提として、はじめて可能になったものであり、今でも「裏日本」新潟の信濃川水系の電力が「表日本」東京の山手線を動かしている（古厩忠夫『裏日本』11、152、169頁）。
- 51 注<sup>(27)</sup>水野祐『古代の出雲』吉川弘文館、1972年、166～167頁。
- 52 田畑修一郎『出雲・石見』小山書店、1943年、3～4頁。
- 53 樋口麗陽「出雲所感」『神日本』創刊号、1921年、14頁。
- 54 注<sup>(50)</sup>阿部恒久『「裏日本」はいかにつくられたか』2、11頁。
- 55 鳥越憲三郎『出雲神話の成立』創元社、1971年、122～126頁。
- 56 注<sup>(37)</sup>上田正昭編著『古代史から日本を読む』168頁。
- 57 藤田富士夫『古代の日本海文化—海人文化の伝統と交流』中公新書、1990年、8頁。
- 58 水野祐「出雲文化の東漸」（神道学会編『出雲神道の研究』神道学会、1968年）196頁。文部（科学）省検定済教科書を見ると、近年に至っても、「3世紀後半から4世紀になると、近畿地方や瀬戸内海地方で古墳がつくられはじめた。……古墳はヤマト政権の勢力が拡大するとともに各地へ広まっていき、7世紀までつくられた。この古墳がつくられた3世紀後半から7世紀までを古墳時代という」（石井進他『高校日本史』山川出版社、2005年、22～23頁）といった記述がなされている。
- 59 瀧音能之『古事記と日本書紀』青春出版社、2005年、147、148、151頁。島根県教育委員会『古代の島根』2007年、17頁。
- 60 この日本語でも煩わしい名称を英語に直訳すると、さらに何のことだか分からなくなる。そこで筆者は2009年2月、サンフランシスコで講演した時、この墳墓が時々ヒトデ型と説明されており、また前方後円墳が英語でKeyhole-shaped（鍵穴型）burial moundと呼ばれていることから、Starfish-shaped（ヒトデ型）burial moundと名づけて紹介した。
- 61 金達寿『日本の中の朝鮮文化8』講談社、1984年、147～148頁。
- 62 注（15）永留久恵『古代日本と対馬』255頁。
- 63 司馬遼太郎・上田正昭・金達寿『朝鮮と古代日本文化』中央公論社、1978年、161頁。