

境界の変遷

——トカラ・奄美・沖縄における丸木舟の変化——

The Changes of the Boundary

The Development of the Dugout Canoes in Tokara, Amami and Okinawa

板井 英伸

ITAI Hidenobu

要 旨

これまで「琉球」、「南島」、「オキナワ」の北限として設定されがちであった奄美群島とトカラ列島との間の「境界線」はどの程度、固定的か。本研究ではこうした疑問から出発して、トカラ列島を主なフィールドに選び、同列島に特徴的な丸木舟の形態と使い分けシステム、推進・操船方法の変遷の過程と背景を明らかにし、これまで筆者が積み上げてきた奄美・沖縄群島各地の船のそれと比較・対照しつつ、あらためて「琉球」、「南島」、「オキナワ」を区切る「境界」について考えてみた。

近代以前、これらの島々では全域で丸木舟が使われていた。それらは名称や形態など多くの技術的特徴を共有していた。島々は同一の圏域をなしていたといえる。しかし、各地の船の使い分けシステムを見ると、近代以後、トカラ列島中北部では汎用船として多方面に使われたが、同列島南部では定期船のはしけ船として専用船化し、奄美大島では特に変化はなく、それ以前に行われていた他船との使い分けが継続した。沖縄群島以南においては複材化してサバニへ変化する過程で漁業用に特化され、形態を変化させて独自色を強めていった。島々の間にまた別の「境界」が発生したといえる。そしてその推進・操船方法の変化を見ると、トカラ列島では櫓の使用が卓越するようになり、同列島以外では手櫓の使用が卓越するという推進・操船方法がその後も維持された。この場合の「境界」は、上で見たどの「境界」とも位置が違っていた。

それぞれの事象から浮かび上がってくる「境界」の位置は単に時間の推移に応じて変化してただけでなく、事象間においても多様に変遷した。モノ資料研究においてこれまで自明のように扱われてきた「境界」のありようには、まだ検討する余地があるように思う。

【キーワード】 「琉球」「南島」「オキナワ」の「境界」、トカラ列島のマルキブネ、奄美大島のスブネ、沖縄地域のサバニ、船の使い分けシステム

1. はじめに 一問題意識と方法一

筆者はこれまで、海事学・造船学等の技術的方法を援用した文献および図像の読解や、観察・聞き取りといったフィールドワークによりながら、奄美・沖縄群島の船の技術史の変遷を、各船を取り巻く自然・社会・文化が変化の様相と関連付けつつ、総合的、通時的かつ動態論的に考えようと試みてきた。簡単にいえば各地に残るさまざまな船が、どのような自然の中、どのような社会的・文化的背景のもとで、いつ・どのようにしてその場所に登場し、いつ・どのような変化を経た後にその形になり、いつ・どのように他のモノに代替され、あるいは消滅し、そしてその中の何が・いつ・どこに・どのように継承され、どうなろうとしているのか、そしてそれはなぜかを明らかにしようと試みてきたわけである。

そしてこうした問題の解明には、とくに船そのものの形態や運用方法などの技術的特徴を明らかにする造船学、海事学といった工学的研究に加え、歴史や民俗に関する研究との連携が不可欠である。しかし、ここで述べたような筆者の問題意識を一度に満たす先行研究は、残念ながら今も見つけられていない⁽¹⁾。たとえば本稿で取り上げる島々の丸木舟の場合、柴田恵司やフィリピンのK.W.A.マセンギらが造船学的観点から沖縄のサバニを取り上げており、白石勝彦が建築学に基礎を置きながら、同じくサバニの船体に関する工学的研究をおこなっている。彼らも上記したようなサバニの技術史の変遷に言及しているのだが、古文書や絵画といった古文献はもとより、彼らがおこなった聞き取り結果の扱い方を見ると、多少、甘さがあるように思われる。テキストクリティークが不十分であったり、単発的な聞き取り調査を鵜呑みにしたりすることがあるように思われる。

また、民俗の中の船ということであれば、古くは野口武徳にはじまって、上江洲均や川崎晃稔、北見俊夫、下野敏見、比嘉政夫、金城衛、重江良彦、登山修、平田耕拓、基俊太郎、山岡英世といった諸氏が、さまざまな船について、それぞれ民族誌、民俗誌的研究を積み上げている。そして歴史学的研究の分野では、伊波普猷や東恩納寛惇らによる古典的研究以後、池野茂や池宮正治、上田不二夫、小野まさ子、喜舎場一隆、金城功、高良倉吉、豊見山和行、山下文武らが、各船を政治や文学、交通、漁業といった社会的、文化的環境と関連付け、それぞれ成果を挙げている。しかし、各船の技術的特徴に関しては、造船学、海事学といった工学的知識の不足から、その分析はまだまだ不十分である。つまり、工学的研究と歴史や民俗に関する研究との連携には、総じてまだ不足があるように思われるのである。

そして、個人的にはこれが最大の問題ではないかと感じているのだが、これらの研究では船の技術史を語っているはずの部分で、時として時系列が無視されることがよく見られた。歴史学的な研究では比較的まれだが、その他の方法をとる場合、調査時における特定の船の形態や運用方法などの技術史的事項に「昔から」や「伝統的に」などの言葉を冠し、変わらずに受け継がれてきたかのように記述することがいまだにしばしばおこなわれている。船の変化に着目する研究は、出口晶子による東アジアの丸木舟の変化を論じた研究を除き、ほとんどない。その出口の研究にしても、丸木舟の変化を時系列に沿って跡付けることは十分にはおこなわれていないのである。民俗が変化することはすでに自明だと思うが、船のようなモノにおいても同様で、作り手は使い手との関係の中で常に工夫してきた。その変化が止まる時はそのモノの存在意義が失われ、消えてゆく時であるように思われる。

また、もう少し細かいことをいうと、これまでの研究では、同じ場所の同じ人々によって同時期に使い分けられてきたはずの何種類もの船がなぜか個別に論じられ、役割分担を含め、それら相互

の関係を論じることはほとんどおこなわれていない。筆者が知る限り、平田耕拓による奄美大島の船の使い分けとその変化に関する研究が見られる程度である。

そして、そうした複数種の船の使い分け方が変化する背景、すなわち「なぜ」や「どのように」に着目する動態論的研究もまた、ほとんどおこなわれていない。これについては、先述したような個別の船そのものの形態の変化に着目する研究でも同じことがいえる。

要するにこれまでの研究は、ある時点のある特定の船を恣意的に選びだし、他の船との使い分けについては捨象したうえに、場合によっては時系列まで無視して、静態的に、そして場合によっては本質主義的に論じることがしばしばおこなわれてきた。時系列への気配りをした上での通時的、動態論的な議論はまだまだ少ないように思われるのである。

しかし、上述したとおりそれぞれの船に関する共時的な事例の収集と、各領域におけるそれぞれの方法論に基づく各船の技術史的な分析は、すでにそれなりに進められている。こうした状況を受けて、筆者は、時系列への気配りはもとより安易な環境決定論、そして「風が吹けば桶屋が儲かる」式の外挿法に頼る牽強付会に注意しながらも、それらの成果を活用して、冒頭に述べたとおり各船の技術史の変遷や複数の船の使い分けの様相を総合的、通時的、動態論的に考えようと試みてきた。

なお、こうした方法での調査を進めるにしたがって、「琉球」、「南島」、「オキナワ」などと称して「日本」、「本土」、「ヤマト」と対置されがちなこれらの島々が、まずは単なる地理的概念以上の「文化圏」や「文化領域」ないし「地域」としてまとめられるのか、そしてそれ以前にそもそもどこからどこまでを「琉球」、「南島」、「オキナワ」の範囲と見なすべきかという疑問が筆者には生まれてきた。奄美群島以南の島々の文化、社会の多様性と統一性に関する議論にはすでに相当の蓄積があるが、船の技術史的展開の様相においても同様であり、統一性に関しては奄美群島以北にも広がる可能性が見出されたからである。

たとえばトカラ列島の民俗に関する文献を読むほどに、同列島が「琉球」、「南島」、「オキナワ」と「日本」、「本土」あるいは「ヤマト」との間で、いわばグレーゾーンをなしているように思われた。船についても同様なのだろうか。これまで「琉球」、「南島」、「オキナワ」の北限として設定されがちであった奄美群島とトカラ列島との間の「境界線」は、果たしてどの程度、固定的なものであろうか。こうした疑問が生じてきたのである。

なお、これは余談だが、こうした議論が多かったこと背景には、とくに筆者が居住する沖縄本島において米軍政期にアイデンティティーの揺らぎを経験した世代の住民間を中心に、そうした議論を求める風潮が強いこともあるように思われる。

ともあれ、本研究ではこうした疑問から出発して、とくにトカラ列島を主なフィールドに選び、同列島に特徴的な丸木舟の技術史の変遷、すなわちその形態と使い分けシステム、推進・操船方法の変遷という技術史的展開の過程を明らかにするとともに、その背景に関する調査をおこなって、これまで筆者が積み上げてきた奄美・沖縄群島各地の船のそれと比較・対照しつつ⁽²⁾、あらためて「琉球」、「南島」、「オキナワ」を区切る「境界」について考えてみたい。そうした島々の丸木舟の技術史的展開を見ることで、「琉球」、「南島」、「オキナワ」の北側の「境界」が必ずしも固定的なものではなく、むしろそれ自体、時間的にも事象間においても多様に移動してきたことが見えてくるのではないだろうか。

なお、文化圏や文化領域ないし地域間の「境界」をとりあげるといふある意味で民族誌、民俗誌的な問題意識のあり方についてだが、これについては当然、議論もあろう。文化は地域や集団に共有されるもの、という前提のもとに過去を論じようとする傾向への批判もあり得る。しかし、技術史という歴史的議題を含めて論じる際には、否応なく分布論や伝播論に話が及ぶものである。作業

仮説としてこうした問題を設定することには、筆者はそれなりに有効性があると考えている。必ずしもそうした「境界」の存在を、所与あるいは自明と考えているわけではないことを付け加えておきたい。それゆえ本稿ではあえて「境界」と、カッコつきで表記する。

最後に、本稿で使用するそれぞれの船の名称についてだが、原則として筆者がこれまでの論考で用いてきた名称を踏襲し、話者や文献によって異なる別称は割愛することとした。また、準構造船という言葉についてはさまざまな定義があるが、ここでは仮に、複材を組み合わせてつくられるが骨格に相当する部材を持たない船、と定義しておく。

2. トカラ・奄美・沖縄の丸木舟

1) スブネとサバニ —現状と名称の問題について—

2013年4月現在、これらの島々の丸木舟で実際に稼働しているものは皆無である。トカラ列島のものが3艘、奄美群島のものが8艘、沖縄群島以南のものが4艘、それぞれ残されているだけで、保全に問題を抱えている船体も多い。

たとえばトカラ列島の場合、1本の丸太から削りぬいてつくられた文字通りの丸木舟は、すでに1艘も残っていない。同地ではいわゆる日本本土の船でいうオモキに相当する舷側材の間をカジキ（加敷＝船底材）で埋めた船体もマルキブネと呼ぶが、そのタイプの船体が鹿児島市の県立歴史資料センター・黎明館、中之島の十島村立歴史民俗資料館（次頁からの写真1）、小宝島の自然洞窟内に各1艘が残っているだけである。うち黎明館と中之島の歴史民俗資料館所蔵のものはそれぞれ1976年、1988年につくられたもので、前者については鳥越皓之らが記録に残しているとおり、すでにおこなわれなくなっていたナガサイ漁という、丸木舟を用いたダツの追込み網漁法を再現するために製作したものである。ただし、その船体を使った操業の実態については詳らかではない。また、1988年製作のものについては、当初から歴史民俗資料館に展示することを目的としてつくられたという。いずれもいわば島民がこのマルキブネを文化財として再認識した結果、製作されることになったものであった。

これに対し小宝島のものだけは、定期船用のはしけとして大山幸成氏を中心にして1950年代後半に同地で製作され、約20年間使用されたものである。いわば実用に供されたことが明らかな唯一の船体で、その意味では大変貴重な資料だが、その保管場所は島内の「大岩屋」と呼ばれる洞窟である。そのため、雨ざらしではないことが救いではあるものの、すでにかなり崩壊が進んでいる。部材によっては腐朽、虫損が進行しており、保全に向けた方策を講じることが望まれる。

そしてこの船体については、本研究における調査期間中、小宝島の有志らがいわば島の文化的な資源と考え、島を訪れる観光客を案内するコースに組み込もうとしていたことに注目が必要である。十島村による平成22年度の人材育成事業の一環として、彼らは島民によるボランティア（ガイド）の養成を試みており、そのテキストとして用いられている『ガイド手順書』において、この船体をその保管場所である「大岩屋」とともに取り上げている。同手順書を執筆した小林礼子氏によると、現実にはこの船体の保全のための具体的な行動はなされていないということだが、一部の島民の間でその必要性についての議論が始まっているという。実用の場から退いた物質文化あるいは民具と呼ばれるモノ資料がまた別の価値観のもとで文化的にとらえ直される事例として、このことには今後とも注目していきたいと思う。

また、現在、同島が属する鹿児島県十島村が発行する印刷物等において、丸木舟のシルエットを描いた図柄がシンボル・マークのようにして用いられている。小宝島のみならず同村の島々の住民



写真1 トカラ列島のマルキブネ（鹿児島県立歴史資料センター・黎明館 十島村立歴史民俗資料館）



写真 2 奄美大島のスネ (旧笠利町立歴史民俗資料館)



写真3 西表島のクリブネ (琉球大学資料館・風樹館)

にとって、この丸木舟が地域のつながりを象徴するものととらえられ、再利用されていることがうかがえる。小宝島だけでなく、トカラの島々におけるこうした動向には、やはり注目が必要であろう。

なお、今回の共同研究がきっかけとなって、筆者は、同村の肝いりによって設立されたNPO法人トカラ・インターフェイスが刊行した『トカラ列島物語・新事典 トカラの「宝」発掘・宝探しで島再生』と題する観光ガイドブックに、丸木舟に関する記事を執筆することになった。本稿の論旨からは外れるためこれについてこれ以上言及はしないが、現地を訪れる研究者の言動が地域文化の記録、継承に何らかの影響を与えてしまうケースとして、今後、問題が生じることがあるかもしれない。余談ながら、追記しておきたい。

また、小宝島の船体が保管されている「大岩屋」だが、これは洞窟の開口部に石垣が積まれ、それが壁になって外部からは中が見えないようになっている。トカラ列島で同様の壁が築かれた洞窟はこの小宝島の「大岩屋」だけでなく南隣の宝島にもあるが、こうした形態は沖縄県内でしばしば見かける崖下の洞窟を利用した古い墓のそれによく似ている。他の島々とは異なりトカラ列島南部のこの2島は後述するとおり奄美群島以南とのつながりが強いが、これらの洞窟ではとくに発掘等の調査がおこなわれているわけではない。これも余談になるが、今後に期待したい。

次に、奄美群島の丸木舟についてだが、今回の調査では、鹿児島県霧島市の県立埋蔵文化財センター、鹿児島市の黎明館、奄美大島の旧笠利町立（現奄美市立）歴史民俗資料館（写真2）、奄美市立奄美博物館、鹿児島県立大島高校、大和村中央公民館、旧住用村立（現奄美市立）東城小中学校にそれぞれ1艘ずつ、実際に使用された船体が収蔵されており、奄美博物館には復元された1艘も併せて展示されていることが確認できた。川崎晃稔によれば徳之島にも1艘が残されていたはずだが、その所在が不明になっているほかは、今次調査でもそのすべての存在が確認できた。これらは今のところ、腐朽、崩壊の心配はないようである。

しかし、博物館のような一部の施設を除き、保存のための特段のケアがなされているわけではない。今後も引き続き無事であるかについては懸念がある。たとえば旧住用村にある原野農芸博物館には復元された船体が1艘収蔵されていたが、2010年10月の大水害によって完全に破壊された事実がある。上記した東城小中学校の船体も、かつては同校のシンボルとしてエントランスに展示されていたものが、この大水害以後、他の什器とともに空き教室に収められたままになっている。大島高校所蔵のものも通常は空調を切った室内で、しかも布で覆われた木枠の下で床に直置きされている。これらについては今後、破損が生じる恐れがある。とくに大島高校所蔵のものについては、収蔵時にすでに破損していたらしく、これ以上の劣化を防ぐために何らかの対策が必要になるかもしれない。

なお、これらとは別に、80年以上前に奄美群島の丸木舟が愛媛県宇和島市に漂着し、現在は同市在住の個人宅のガレージに保存されていることを特記しておきたい。2008年1月31日付の『愛媛新聞』に掲載された「どこから来たの丸木舟」と題する記事によると、この丸木舟は宇和島市沖の日振島に漂着したもので、同島出身で南予文化協会を設立した森岡天涯という人物が、旧宇和島藩主である伊達家が設立した伊達図書館に寄贈したものだという。さまざまな経緯ののちに現在は同市和霊町の画家・宮川淳一郎氏宅にあり、丸木舟に関する著書もある出口晶子が調査して「奄美大島から流れてきたか、引っ張ってきたかでは」と推測したうえで、その残存状態について「経緯を考えれば、まずまず」と評価したそうである。筆者も実見したが、漂着以来すでに90年近くが経過していることを考えると、確かに状態は悪くないように見える。

とはいえ、これも小宝島の丸木舟同様、雨ざらしではないだけの場所（ガレージ）に置かれており、場合によっては今後、腐朽が進行することが懸念される。宮川氏はすでに70歳を超えてお

り、いつまでもその篤志に頼るわけにもいきまい。宮川氏はこの記事の中で「このまま朽ち果てるのはもったいない」「補修してきちんとした施設で保存できれば」と述べておられるが、そのとおりである。すでに宇和島市教育委員会によって調査が行われ、簡易実測図が作成されて、保存・活用に向けた手だてが講じられようとしているが、奄美群島の丸木舟としては先に紹介した他の船体より格段に古いもので、おそらく是最古の資料であろう。この貴重な資料の保全に向けたどのような対策が実際になされるのか、今後の推移に注目したいと思う。

そして最後に沖縄県内の丸木舟だが、沖縄県立博物館・美術館に2艘（うち1艘のみ展示）、琉球大学資料館・風樹館に1艘（写真3）、石垣市立八重山博物館に1艘がそれぞれ保存されているだけである。風樹館、八重山博物館所蔵のものはどちらも、八重山群島の西表島の河川で農地への足あるいは渡船として使われたものである。なお、同島では戦前から戦時中にかけて男たちが出征、徴用のために集落を離れたが、彼らが戦争終結後に一斉に帰還した際に一時的な食糧難が生じ、戦時中に荒廃した耕作放棄地を再利用するための足として丸木舟が盛んにつくられたという。風樹館の丸木舟もその1艘で、1946年ないし7年に同島・祖納集落在住の前大用安氏まえおようあんが父親とともに製作したものである。おそらく沖縄県内で最後につくられ、使われた丸木舟のうちの1艘だったと思われる。

なお、2012年11月から翌13年2月にかけて、その祖納集落において丸木舟2艘の製作が試みられた。上記したとおり西表島は沖縄県内で最も遅くまで丸木舟がつくられ、使われた地域だが、それでも約60年ぶりの再現ということになる。その製作工程などについては別稿に譲りたいが、今後、他の島々でも製作が試みられる可能性がある。今後の動向に注目したい。

なお、これらの丸木舟の名称についてだが、どの船体についても昭和期初頭までは、おおむねスブネないしサバニに類する名称で呼んでいたそうである。スブネ（素舟）、セブネ（瀬舟）、スイブネ（椎舟）、スウニ・スンニ（潮舟）、サバニ（小舟）などの名称が今も各地に伝わっている。こうした名称はその北側すなわち種子島や屋久島以北では聞くことができず、南側すなわち台湾以南では、当然とも思われるがまったく聞かれない。その語源については上述した通り諸説あるのだが、これらはどの場合も、サ、ス、セ、スイなどS音から始まる一音節（語意不詳）と、ブネ、ブニのようなB音ないしN音から始まる二音節（舟の意）とに分けて解されている。後世の解釈はともかく、どれも同一の語源から派生した語と考えてよいように思う。丸木舟の名称から見るかぎり、これらの島々は同一の圏域をなしていると言える。

ところで、沖縄本島南部、字糸満の一部では、サバニという語を「サバ（鮫）」を獲る「ンニ（舟）」すなわち「サバンニ（鮫舟）」と解し、糸満漁民の域外出漁の結果としてサバニそれ自身が各地に伝播し、名称もそれとともに伝わって、スブネその他の名称に転訛したと語られることがある。しかし、「サバ」すなわちS音とB音からなる二音節を一単位として理解する例は、先述したとおりほかの島々ではまったく見出せない。歴史的に見ても、たとえばあの膨大な『琉球王国評定所文書』全19巻の中にさえ、この説を立証できる記述や描写を見つけることはできていない。

また、奄美群島北部およびトカラ列島への糸満漁民の出漁は明治期末以後であり、それ以前にさかのぼる同地のスブネという名称が、この「サバンニ」から派生したとは思えない。加えて同地においてもサバニはまずサバニと呼ばれており、イトマンブニ（糸満舟）、ナハブニ（那覇舟）などとも呼ばれていて、地元のスブネとは明確に呼び分けられている。

これらのことを考えると、糸満の一部でなされている「サバニ＝鮫舟」という解釈には疑問が残る。こうした言説は、やはり糸満漁民の優秀さを称揚する一部の糸満住民の、愛郷心に起因する創出かと思われる。

2) 共通する技術的特徴 —トカラ列島のマルキブネを中心に—

今回の共同研究では、先述したとおりとくにトカラ列島のマルキブネに注目して調査をおこなった。現存する船体3艘については2010年1月14日と6月10日に黎明館で、同じく2010年6月4日と2011年1月26日に中之島の十島村立歴史民俗資料館で、2011年1月23日と5月25日に小宝島でそれぞれ実船を確認し、各部の計測、写真・動画の撮影をした。ここでは黎明館および十島村立歴史民俗資料館所蔵の船体の写真と（前掲写真1）、鳥越皓之による船体の実測図をもとに（図1）、その技術的特徴について述べてゆくことにするが、その前に、このマルキブネの技術史の変遷について略述しておきたい。

なお、現在、残っているトカラ列島のマルキブネは、丸木舟すなわち単材刳舟という名を持つにもかかわらず、すでに述べたとおり実際には1本の木を刳りぬいてつくられたものではない。日本本土の舟艇でいうオモキに相当する刳りぬきの部材2本を左右の舷側基部に置き、その間にカジキ（加敷＝船底板）を挟み込んで、大きく3つの部材で船底を形成している。しかも左右両舷側の上部にはネイタと呼ばれる板を継ぎ足して高さを増し、船体内部の深さを確保している。つまりトカラの丸木舟は、最低でも5点の部材から構成されているのである。船首の上にも上述のネイタに続く部材を加えるが、それを入れれば6点の部材から構成されている。つまりこの舟は、厳密には丸木舟ではないのである。

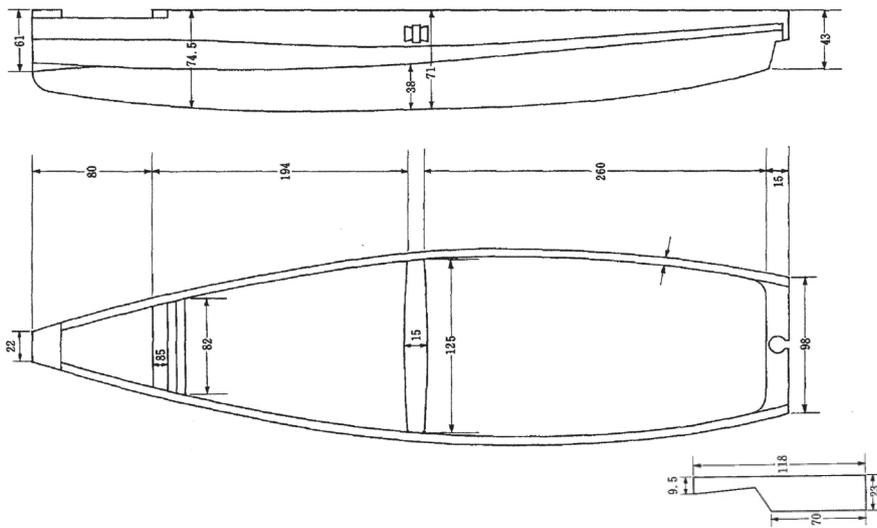
しかし、島民自らはその船体をマルキブネと呼んでおり、上述したとおりその船底には文字通りの丸木舟の形態を残しているうえに、以下に述べるとおり形態が変化する過程を跡付けることができ、それ以前の形態を復元することも可能である。他の島々の丸木舟と同様に、これも丸木舟として以下、述べてゆくこととする。

まず、長澤和俊は『トカラ列島有形民俗資料調査報告書』で、口之島には戦前まで1本の丸太をくりぬいた船体が2～3艘あり、カジキを持たず、オモキ2つを合わせただけの船体も1950年代の初頭までは見られたと記している〔長澤 1971：63-65〕。カジキを備えた船体は大正期の初めごろから使われはじめ、現在に至ったということであった。この大正期の形態の変化について、鳥越皓之は中之島在住の大山彦助氏の発案によるものとして「この地域のあわせ木方式は、他の地域からその方式が伝播されてきたのではなくて、大山彦助独自の発想であった。この点についてはこの製作に関係した人からも確認をとっている」と述べている〔鳥越 1981：41〕。大山氏発案による丸木舟の変化については中之島の半田正夫氏も話してくれたが、そのようにしてつくられるようになった船体を「フタゴ」と呼んだという。これらはどれも、用材の不足に起因する変化だったということである。そしてその結果として、山が深く用材に恵まれた中之島が、丸木舟の製作の中心になったそうである。

たとえば悪石島では中之島に渡って原木を買い、同島でマルキブネに仕上げしてから漕ぎ帰ったという。あるいは小宝島在住の岩下信夫氏によれば、中之島から用材とともに経験者を招き、製作を依頼することもあったという。先述したとおり小宝島に現存する船体は、こうしてつくられたということであった。

なお、長澤によればこうしたマルキブネは「村落内の共同作業」で製作されたそうである。中之島ではヒトツバの木をよく用いたが、用材の不足により、ロウソクノキ（オガタマノキ）を使用するようになったという。集落の経験者が木を選定し、木がそりあがった方を上に、根の方がトモすなわち船尾になるように製作した。3～4人がかりで1週間もあれば仕上げられたそうである。なお、長澤は完成までの全工程を山中で行うと述べていたが、中之島在住の半田正夫氏によればオモキ相当の部材だけを荒削りして山から浜へおろし、その後の工程は海岸近くでおこなっていたと

図1 トカラのマルキブネ実測図 [鳥越 1981: 34]



注) : この図の計測と作成は北林伸造・田中賢治・伊藤広之の三君にお願いした。

図2 奄美大島のスブネ実測図 [板井 2001: 27]

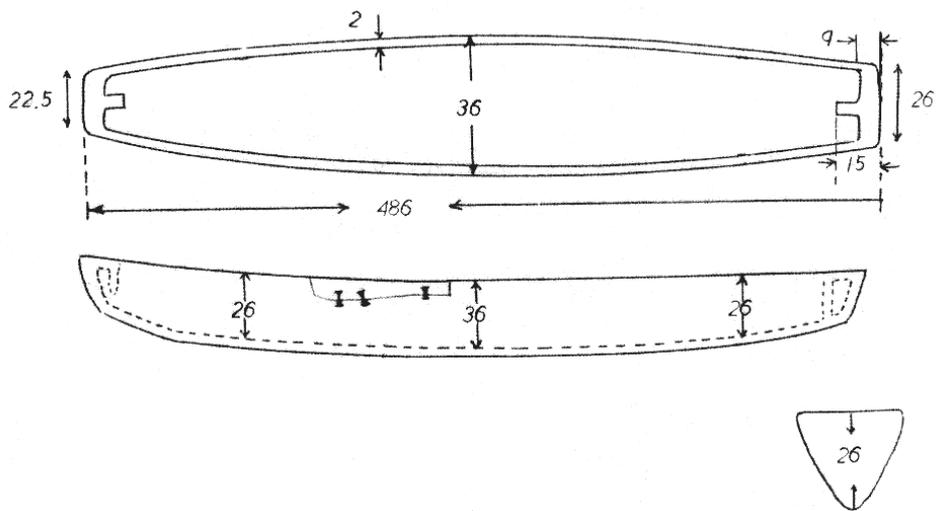
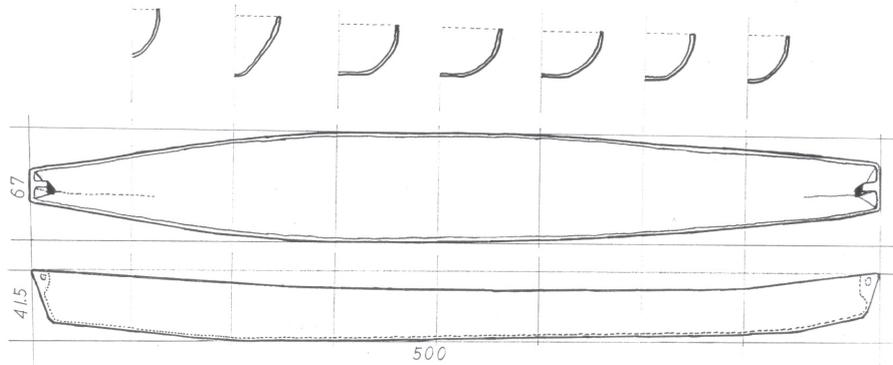


図3 西表島のクリブネ実測図 [板井 2005: 32]



のことであった。

ちなみに長澤も半田氏も、山から浜までは「シラ」を並べ、十数人がかりで浜までおろしたと言っている。この「シラ」という語には注目が必要である。これは日本語でいう「修羅」と同根の語で、コロないし木製のソリのことをいう。沖縄では山からおろすことではなく、船を海におろす進水式のことをスラウルシ、シラウルシというが、そのスラ、シラとも同根であろう。ただし中之島では、進水式のことをジンオロシといったそうである。

ともあれ、こうして男たちが木を浜へ曳きおろしてくると、婦人たちがオチャジウケ（茶菓）を用意して出迎えたという。船づくり、船おろしに参加した人々は温泉につかり、舟主の家によばれて祝宴を開いたということであった。これを長澤は「村落内の共同作業」と称したものであろう。

しかし、半田氏によれば、こうした共同作業による造船は中之島でも代々島に暮らしてきた「西区の住民」によっておこなわれたものであり、明治以後に主に奄美大島から移住してきた「東区の住民」や戦後に移り住んだ「朝日区の住民」がこれに関与することはなかったそうである。与論島から移り住んだこの半田氏を含め、「西区の住民」以外の者がマルキブネづくりに直接、携わったのは、黎明館や村立歴史民俗資料館のために再現した船体だけではないか、とのことであった。

なお、動力化以前、推進には手櫂（パドル）と櫂（オール）、櫓と帆を使い、操船には舵も使ったが、船をつくる際には当然、そのような付属品の製作も欠かせない。櫂類や舵にはアカモモの木が用いられた。これは別名ナタオレノキともいい、鉋が折れるという名前からもわかるとおり、極めて堅い木である。

また、船体の規模と付属品その他についてだが、全長は 547 cm、中央部の全幅は 174 cm、船体の前部に渡されているヤホドーギという梁に立てた帆柱に約 210 cm×90 cm の小さな帆を、中央部のセキノドーギという梁に立てた帆柱に約 365 cm×182 cm の大きな帆を立て、櫂（オール）と櫓、舵が付属している。櫓はイチイガシとシイの木を組み合わせてつくられている。水もれ対策としては、ヒノキまたはマキの樹皮を鉄製のクサビと木槌で打ちこんだ。船内にたまった水を排出するためのアカトリは奄美や沖縄のものと同型で、杉材を削りぬいてつくられた。取手を内側につけたものもあったが多くの場合は外側についており、こうした形状のアカトリはマルキブネ専用で、いつも船の中に入れてあったという。

以下、その技術的特徴について述べてゆく。

まず全長 5 m 程度の小型の舟艇にマスト（帆柱）を 2 本備えているのが珍しい。また、船体中央に建てられる帆柱が大きく船尾側に向けて後傾しているのも近隣の船には見られない特徴である。さらに言えば同船の幅が最大になるところは船体の中央ではなく、むしろ船尾側に偏っている。

そして全長（L）に対する全幅（B）の比率（L／B）が 3：1 程度で、奄美大島のスブネや沖縄以南のサバニのそれが 5：1 近くあるのとは対照的にでっぴりと太った船型をしている。その平面形状を極端に言えば楔形ないしは二等辺三角形をなして、スブネやサバニに比べ、積載性に優れている。

そしてこうした特徴は、推進・操船方法について述べる際にもあらためて触れるが、積載性を増すためにかつての丸木舟から現在見られる形に船型が変化したことに伴って発案されたもので、どれも船体の直進性、操作性を高める効果を生むものである。

たとえば船体の幅が最大になる箇所が船尾近くに移動すると、船体の重心もそれに伴って後方に移動する。そこでメインの帆柱を後方に傾けると、船体の重心と帆が生み出す推進力の中心間の距離が近づき、船が風上や風下に蛇行することを防ぎ、直進性を確保しやすくなる。また、前方のマストに掲げる帆は、メインの帆とともに推進力を増す効果が期待できるとともに、先述した船体の

重心と帆の推進力の中心とのズレから生じる蛇行を防ぐ効果もある。これらはみなおそらく経験の中で試行錯誤をしつつ行き着いた解決策と思われるが、そう考えると、2本のマストを備え、しかも1本が大きく後傾するというトカラのマルキブネの特異な形態は、きわめて合理的なものであることが理解できる。

なお、すでに述べたとおりこうした特徴は、屋久島や種子島、奄美群島以南の島々など南北の島々の丸木舟には見られず、トカラのマルキブネに限って見られるものである。ただし、現在、残っている船体の形態が完成する以前、1本の丸太を削りぬいてつくっていたマルキブネには帆柱は、1本しかついていなかったという話も聞かれた。その頃の帆柱は奄美大島のスブネ同様、船体の前方に偏って立っていたそうである。

また、操船具として手櫂（パドル）と櫂（オール）、櫓のすべてを備え、かつ取り外し式の舵も備えている点に注目が必要である。原則として櫓と舵が併用されることはないからである。また、舵は手櫂や櫂を使って推進する際には使われず、もっぱら帆走時に使用されるものであったという。舵を使わない時の方向転換には手櫂、櫂が用いられた。これらは単なる推進具ではなく、操船具としても用いられていたわけである。手櫂や櫂の使用が卓越し、櫓や舵の役割が小さいという推進・操船方法は、奄美群島以南の丸木舟と共通する。トカラ列島北隣の屋久島、種子島の丸木舟の場合、櫓で推進・操船することが一般的であった。

そして、全長5m程度の船体規模に対して舵の全長が極めて長いことも、その特徴と考えてよい。船の針路を変える力は舵の面積に比例するが、単に方向転換に用いるだけであればこれほど長い舵は必要ない。この舵は単に方向転換に用いるだけでなく、横風での帆走時に船体が受ける横方向へのモーメントを相殺するもので、ヨットにおけるセンターボードの役割も担っていると考えられる。

つぎに、船首の形状もまた非常に特徴的である。トカラ列島の北隣にある屋久島や種子島の丸木舟の船首が細く尖っているのに対し、トカラのマルキブネの船首は、その正面が平たく切り落とされたように平面になっている。そしてその内側には削り残しの部分があり、そこに横穴が開けられて係船用のロープが通してある。屋久島、種子島の丸木舟の場合、船首の内側にこのような削り残しはなく、船首側の係船用ロープは船体の両舷に渡された梁や、それ用に設置された突起に結わえつけられているからである。

同じことは船尾の形状についても言え、船尾の正面も平面に切り落とされており、内側には削り残しの部分があって、船首と同じように横穴が開けられてロープが通されている。ただし、船尾側のロープは単に係船用に用いられただけでなく、右舷・左舷のふたつの材をつなぎ、結びとめる役割も担っているという。

そしてこれらの特徴は、奄美群島で使われたスブネ、沖縄群島以南で使われたサバニといった南の丸木舟に共通しているものが多い。旧笠利町立歴史民俗資料館所蔵の船体や琉球大学資料館・風樹館所蔵の船体と比べてみても、そのことは一目瞭然である（前掲写真2～3・図2～3）。また、船体各部の細かい名称を比べてみても、ヒーツラ、シオハジキなど同根の言葉も使われている（表1）。サバニ、スブネという名称と同様、こうした形態や推進・操船方法上の特徴からも、島々の丸木舟相互の間に系譜関係があることが理解できる。

しかし、トカラ列島のマルキブネとそれ以南の丸木舟との間に系譜関係があることは、これまでまったく見過ごされてきた。その最大の原因は、現在、残されているトカラ列島のマルキブネの形態が、それ以前の形態がわからなくなるほどに変化していたことが考えられる。言葉を変えていえば、トカラ列島、奄美群島、沖縄群島以南の丸木舟がそれぞれ別の経過をたどって独自の形態を持

表1 丸木舟の各部・付属品名称対照表

	種子島		中之島		沖縄本島	
船首	オモテ	ミヨシ	オモテ	<u>ビーズラ</u>	ウムテイ	<u>ビーズラ</u>
舷側	ネイタ		ネイタ		ハラケーギ	
舷側保護材	コベリ		コベリ		ウラーグマ	
舷側蔽浪板	サシイタ	デーイタ		<u>シオハジキ</u>		<u>ヌーゲーシ</u>
船尾	トモ		トモ		トゥム	
船尾材	トダテ		トダテ		トゥムヂラ	
舵軸保持部	カジツボ		カジツボ		(なし)	
船底	カワラ		カワラ		カーラ	
前方横木	オモテのドウギ		(なし)		ウシカキー	
前方横通材	オモテのヌキ		ヌキ		(なし)	
中間横木	セキのドウギ		(なし)		ウシカキー (?)	
中間横通材	セキのヌキ		ヌキ		(なし)	
後方横通材	トモのヌキ		(なし)		(なし)	
船内デッキ (すのこ)	スノイタ		スノイタ		ザシカ	

網掛け=種子島の丸木舟と同根の語
斜字・下線=沖縄本島の丸木舟と同根の語

つようになった結果、それら相互の関係が不分明になっていったものと理解することができるのである。

3. 丸木舟の変化 —形態の変化と使い分けシステムの変化—

丸木舟の形態の変化の背後には、その船を何にどう使うかという用途の変化がある。船にはそれぞれ、その用途に応じた形があるからである。そしてその用途の変化には、それ以前の用途を代替する何らかのモノの出現が影響を与えるものである。たとえば奄美大島では、用途の変化に応じてどの船を何に用いるかという船の使い分けシステムが、戦前期、占領・復興期、高度経済成長期、それ以後の4期に応じて変化しており、それに応じて船型の改変がおこなわれ、特定の船型の消滅が起きていた [板井 2005: 556-581、平田 2007: 16-37]。

そのため筆者は本研究においても、訪れた各地で上の4期にそれぞれどのような船が何隻くらい稼働しており、どのような用途にどう使い分けられていたのかについて聞き取り調査を行った。こうした調査方法についてはすでに2011年発行の『神奈川大学国際常民文化研究機構年報2』で報告したとおりである [板井 2011: 284-285]。

ともあれ、本章では筆者が本共同研究外でおこなってきた調査結果も総合しつつ、トカラ列島から八重山群島までの島々におけるこうした船の使い分けシステムの変遷がどのようなものであり(表2)、その背後にどのような事情があったのかを見てゆきたい。

なお、表2中でカッコ書きしている(準)は準構造船を指し、丸木舟に類する名称を持ちながら実際には複数の材を組み合わせで作られた船体であることを意味している。また、移動を用途とする船体に付された(近)や(中)、(遠)は、それぞれ移動距離を示している。(近)は同一の島の中で日をまたがない程度の移動、(中)は同一の群島・列島内で一日航程程度の移動、(遠)は複数日にまたがる移動を指す。

表2 各島における船の使い分けシステムの変遷（各欄の上にあるものが使用頻度が高い）

表2-1 トカラ列島北部

	口之島	中之島 西区=在来島民	中之島 東区=奄美大島からの移民	中之島 朝日区=その他移住者
戦前期	マルキブネ（準）⇒漁撈・移動（近） 「和船」⇒移動（中・遠）	マルキブネ（準）⇒漁撈・移動（近） 「和船」⇒移動（中・遠）	アイノコ⇒漁撈・移動（近・中） 動力化船⇒移動（遠）	アイノコ・サバニ⇒漁撈・移動（近・中） 動力化船⇒移動（遠）
占領・復興期	マルキブネ（準）⇒漁撈・移動（近） 動力化船⇒漁業・移動（中・遠）	マルキブネ（準）⇒漁撈・移動（近） 動力化船⇒漁業・移動（中・遠）	アイノコ⇒漁撈・移動（近・中） 動力化船⇒移動（遠）	アイノコ・サバニ⇒漁撈・移動（近・中） 動力化船⇒移動（遠）
高度経済成長期	動力化船⇒漁撈・漁業 マルキブネ（準）⇒はしけ	動力化漁船⇒漁撈・漁業	動力化漁船⇒漁撈・漁業	動力化漁船⇒漁撈・漁業
それ以後	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業

表2-2 トカラ列島中部

	臥蛇島	平島	諏訪之瀬島 =奄美大島ほかからの移民	悪石島
戦前期	マルキブネ（準）⇒漁撈・移動（近） 「和船」⇒移動（中・遠）	マルキブネ（準）⇒漁撈・移動（近） 「和船」⇒移動（中・遠）	アイノコ⇒漁撈・移動（近・中） 動力化船⇒移動（遠）	マルキブネ（準）⇒漁撈・移動（近） 「和船」⇒移動（中・遠）
占領・復興期	マルキブネ（準）⇒漁撈・移動（近） 動力化船⇒漁業・移動（中・遠）	マルキブネ（準）⇒漁撈・移動（近） 動力化船⇒漁業・移動（中・遠）	アイノコ⇒漁撈・移動（近・中） 動力化船⇒移動（遠）	マルキブネ（準）⇒漁撈・移動（近） 動力化船⇒漁業・移動（中・遠）
高度経済成長期	動力化船⇒漁撈・漁業 マルキブネ（準）⇒はしけ	動力化船⇒漁撈・漁業 マルキブネ（準）⇒はしけ	動力化漁船⇒漁撈・漁業	動力化船⇒漁撈・漁業 マルキブネ（準）⇒はしけ
それ以後	(集団離島のため無人化)	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業

表2-3 トカラ列島南部・奄美大島

	小宝島	宝島	奄美大島 旧笠利町・用	奄美大島 瀬戸内町・瀬相
戦前期	イタツケ⇒漁撈・移動（近・中） マルキブネ（準）⇒はしけ	イタツケ⇒漁撈・移動（近・中） マルキブネ（準）⇒はしけ	アイノコ⇒漁撈・移動（近・中） 動力化船⇒移動（遠） スブネ⇒漁撈・移動（近）	イタツケ⇒漁撈・移動（近・中） スブネ⇒漁撈・移動（近）
占領・復興期	イタツケ⇒漁撈・移動（近・中） マルキブネ（準）⇒はしけ 動力化船⇒漁業	イタツケ⇒漁撈・移動（近・中） マルキブネ（準）⇒はしけ 動力化船⇒漁業	アイノコ⇒漁撈・移動（近・中） 動力化船⇒移動（遠） スブネ⇒漁同・移動（近）	イタツケ⇒漁撈・移動（近・中） スブネ⇒漁撈・移動（近）
高度経済成長期	動力化船⇒漁撈・漁業 マルキブネ（準）⇒はしけ	動力化船⇒漁撈・漁業 マルキブネ（準）⇒はしけ	動力化船⇒漁撈・漁業 アイノコ⇒漁撈・移動（近・中）	動力化船⇒漁撈・漁業 イタツケ⇒漁撈・移動（近・中）
それ以後	FRP 化船⇒遊漁・漁業・はしけ	FRP 化船⇒遊漁・漁業	FRP 化船⇒遊漁・漁業	FRP 化船⇒遊漁・漁業

表 2-4 沖縄県域

	沖縄本島 旧玉城村・奥武	沖縄本島 本部町・瀬底	宮古群島 伊良部島・佐良浜	八重山群島 黒島・仲本
戦前期	サバニ（準）⇒漁撈・移動（近）	サバニ（準）⇒漁撈・移動（近） タタナー・テインマ⇒移動・運搬（中・遠）	サバニ（準）⇒漁撈・移動（近）	クリブネ⇒漁撈・移動（近） サバニ（準）⇒漁撈・移動（中・遠） テインマ⇒移動・運搬（中・遠）
占領・復興期	サバニ（準）⇒漁撈・移動（近） 動力化サバニ⇒漁業（中・遠）	サバニ（準）⇒漁撈・移動（近） 動力化サバニ⇒漁業（中・遠）	サバニ（準）⇒漁撈・移動（近） 動力化サバニ⇒漁業（中・遠）	サバニ（準）⇒漁撈・移動（中・遠） テインマ⇒移動・運搬（中・遠） クリブネ⇒漁撈・移動（近）
高度経済成長期	動力化サバニ⇒漁業（中・遠） 動力化船⇒漁業（中・遠） サバニ（準）⇒漁撈・移動（近）	動力化サバニ⇒漁業（中・遠） 動力化船⇒漁業（中・遠） サバニ（準）⇒漁撈・移動（近）	動力化サバニ⇒漁業（中・遠） 動力化船⇒漁業（中・遠） サバニ（準）⇒漁撈・移動（近）	動力化サバニ⇒漁業（中・遠） 動力化船⇒漁業（中・遠） テインマ⇒豊年祭
それ以後	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業 動力化サバニ⇒漁業（中・遠） サバニ（準）⇒漁撈・移動（近）	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業 動力化サバニ⇒漁業（中・遠） サバニ（準）⇒漁撈・移動（近）	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業 動力化サバニ⇒漁業（中・遠） サバニ（準）⇒漁撈・移動（近）	FRP 化漁船⇒遊漁・漁業 動力化サバニ⇒漁業（中・遠） テインマ⇒豊年祭

1) 「専用船化」 —トカラ列島—

表 2 によると、同じトカラ列島内でも北部の口之島、中之島西区、中部の平島、悪石島では戦前に「和船」タイプの他の準構造船が使われていたが、それらが戦後の早い段階で使われなくなり、それに代わるように現在、見られる形のマルキブネがさまざまな用途にまたがって使われるようになっていた。それに対し、南部の宝島、小宝島では、マルキブネは定期船の舳として限定的に使われるだけで、漁撈や移動など他の用途には、奄美大島のものと同じ形態を持つイタツケがもっぱら使われていたことがわかる。

なお、こうしたイタツケを主とする船の使い分けシステムは、奄美大島、特にその南部のシステムと共通する。つまり船の使い分けシステムの変遷から見る限り、トカラ列島南部は以北の島々とは違い、戦後しばらくまでは奄美大島南部と共通する船の使い分けシステムを持っていたことが理解できるのである。トカラ列島のマルキブネと言いつつ、その実、マルキブネの使い方から見ると同列島内に差異が存在したことがわかる。

ともあれ、同表によれば、それ以降、動力化船が普及するにつれて、マルキブネの用途が狭まっていることがわかる。鹿児島港もしくは奄美大島の名瀬港との間を結ぶ定期船の舳としてのみ、使われることになるのである。櫓も備え、船体内部に十分な空間があるこの形のマルキブネは積載性に優れており、こうした形態が人荷を運搬する舳には最適であったものと思われる。もともとマルキブネを使っていなかった同列島南部にもこの船が普及した背景には、こうした事情があったことが理解できる。

そしてこうした使われ方は、木造ながら動力化された舳が普及し、あるいは岸壁が整備されて定期船が直接、島の港に着岸できるようになるまで継続した。表 3 はトカラ列島の各島における定期船の着岸状況を一覧にしたものだが、参考までに南西諸島各地の港の事例と比べると、同列島各島の港湾整備がかなり遅れていたことが理解できる。こうした状況の中で同列島のマルキブネは、戦後、相当期間、使われ続けたものと理解できるのである。

表3 着岸年表 (トカラ各島・名瀬港・那覇港・平良港・石垣港)

年	事項
1884	明治 17 那覇港～鹿児島・大阪航路開設。
1907	明治 40 那覇港・着岸。
1908	明治 41 十島航路、大洋商船の受命航路となる (名ばかり)。
1913	大正 2 平良港・仮着岸。
1924	大正 13 石垣港・着岸。
1933	昭和 8 村営定期船「十島丸 (鋼船 155トン)」就航・月4航海。
1941	昭和 16 村営定期船「金十丸 (鋼船 570トン)」就航。
1953	昭和 28 村営定期船「八島丸 (木造 70トン)」就航。 平良港・着岸。
1954	昭和 29 村営定期船「十島丸 (鋼船 155トン)」再就航。
1956	昭和 31 名瀬港・着岸。
1958	昭和 33 村営定期船「第二十島丸 (鋼船 253トン)」就航。
1968	昭和 43 中之島・着岸。
1971	昭和 46 村営定期船「第三十島丸 (鋼船 496トン)」就航。
1985	昭和 60 村営定期船「としま (鋼船 1,090トン)」就航・月8航海。
1990	平成 2 小宝島・着岸。艇による通船作業の終了。

2) 「変わらない」という選択 —奄美大島—

そして奄美大島においては、上で見た南部でのイタツケとの使い分け同様、北部に位置する旧笠利町用集落においても、スブネと呼ばれる丸木舟とアイノコと呼ばれる準構造船の使い分けシステムが見いだされた。このアイノコはイタツケの船型を改良してつくられるようになったものだが、その点を勘案しつつあらためてトカラ列島南部の船の使い分けシステムと比較してみると、同列島南部の島々が奄美大島北部とも同様のシステムを持っていたことが改めて理解できる。つまり、船の使い分けシステムから見ると、トカラ列島南部は奄美大島と同一の圏域をなしていたのである。

ともあれ、奄美大島においてスブネは、他の準構造船との間に明確な使い方の違いがあり、その違いゆえに、そうした用途が他のモノに代替されるまで継続して使われ続けていた。あらためて表2を見ると、丸木舟であるスブネは、漁撈および近距離の移動に使われていたことがわかる。ここでいう近距離の移動とはもっぱら農地への往來を意味しているが、道路が未整備で自動車の普及率も低かった時代、ちょうど現代の農家が軽トラックをあらゆる用途に使用しているのと同じように、スブネを汎用的に使っていたのである。

そして、その用途に使う以上、それほど大きな船体は必要ではない。そのため、アイノコもしくはイタツケ、戦後は他の動力化船との間で、スブネを使い分けるシステムは継続して機能し続けたのである。逆に言えば、戦前期の用途が戦後も引き続き行われた結果、戦前期そのままの形のスブネが使われ続けたのであった。いわば奄美大島のスブネは、変わらないことを選択したのである。

そして表4は奄美大島の旧住用村を例に陸上交通の状況の推移をまとめたものだが〔板井2005: 556-581〕、1960年代末から1970年代初頭にかけて、道路の整備状況も自動車の台数も飛躍的に変化していることがわかる。こうした変化の中でスブネは、その形態を変化させることなく姿を消していったのである。

3) 「独自化」もしくは「ガラパゴス化」 —沖縄群島以南—

表2-4によれば、沖縄群島以南すなわち現在の沖縄県域においては、丸木舟は戦前の段階ですでにほとんど姿を消しており、沖縄本島を中心とする沖縄群島や宮古島の周辺では複材化して、現

表 4 旧住用村における陸上交通の整備状況推移

表 4-1 自動車保有台数

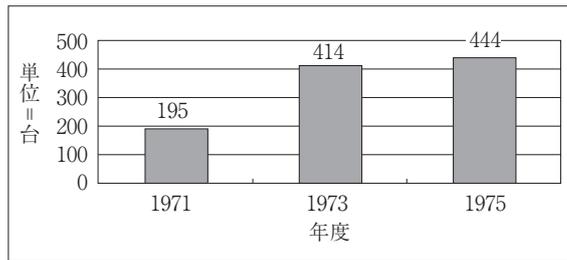


表 4-2 県道役勝山間線整備状況

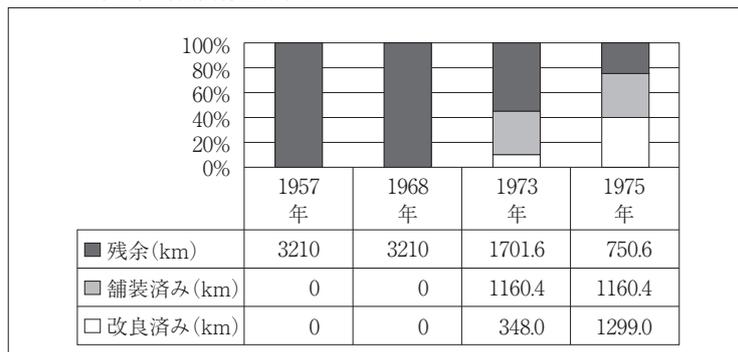
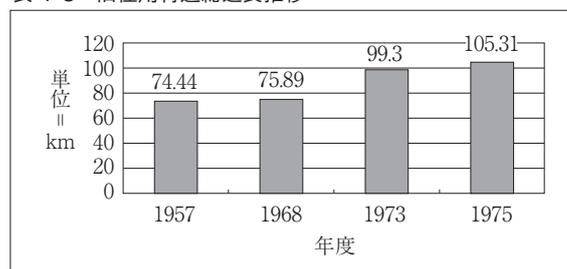


表 4-3 旧住用村道総延長推移



在サバニと呼ばれる船になっていた。

しかし、八重山群島では戦後まで引き続き近距離の移動に使われ、トカラ列島南部や奄美大島と同様、他の準構造船との間で使い分けのシステムが機能していたことがわかる。そして、そうした使い分けシステムが戦後まで引き続き機能していた背景には、陸上交通網の未整備と自動車の普及の遅れという、奄美大島でスブネが使われ続けたのと同じ事情があったことは興味深い。両者間に直接の交流があったわけではなく、全くの偶然の一致だが、類似する条件が船の形態の変化の方向性（この場合は変化しないという方向だが）を決めたのである。船にかぎらずモノ資料の変化を論じる際、そのモノ自体にだけ注目するのではなく、併せて周りの状況まで勘案すべきということがよくわかる。

それはともかく、八重山群島での例外的な状況を除き、それ以外の島々で複材化したサバニがエンジンを積んで動力化し、さらにはFRP化までして、戦後、長く使われていたことに注目が必要である。まずトカラ列島では複材化したマルキブネが動力化、FRP化することはなかったし、奄美大島ではそうした船も作られはしたが、比較的早くに本土製の量産型の和船が普及して、従前の船型を持つ船は駆逐されている。こうした動力化、FRP化した船体が2000年代に至るまで使わ

れ続けているという状況は、沖縄県域だけで見られることだからである。

しかし、こうした動力化、FRP化したサバニだが、こちらは実に多様な形態を持っていた。とくに目を惹いたのがその喫水部分になされた改造の数々である。これらは特にFRP化された船体で著しいのだが、時にはどう考えてもその必然性が見出せない形状にまで加工された船体が見うけられる。たとえば船体の後半で断面が8字状を呈するような船型は、どう解すればよいだろう。機関を積んで自重が増し、水中に沈み込む船体に浮力をつける目的があったと思われるが、実際に効果はない。逆に全体のバランスを崩し、燃費等の運用効率を悪化させたはずである。

こうした船体は、興味深いことに、少なくとも水面上に見える部分のどこかに必ずサバニ独特の逆三角形の断面を持ち、実際の海上で走行中には無動力で小型のサバニと同様の外見を持つように加工されている。こうした改造はまさに外見を重視したものであり、効率を度外視しておこなわれたと理解できる。サバニはたとえどのようにその技術的特徴が変化しても、少なくとも喫水線上の形状という点だけは変わらずに継承しようとしてきたのである。

とはいえ、このような改造にはやはり無理があり、その非効率の結果として、初めから通常の動力漁船を建造するという選択肢が待っていたはずである。単にその形状を保持するためにおこなわれたこのような改造は、単なるサバニの「独自化」というにとどまらず、「ガラパゴス化」とも呼べるような状況になっていたように思われてならないのである。

4. 丸木舟の変化と推進・操船方法の変化

これまで見たような丸木舟の船型の変化は、当然、その推進・操船方法の変化を引き起こすものであった。本章ではこれらの島々の丸木舟でどのような推進・操船方法がおこなわれてきたか、またその方法が船型の変化とどうリンクしていたかについて確認したい。

まず丸木舟の場合、これまで見たような変化が起きる以前、すべて手櫂（パドル）で推進していた。島々の丸木舟と手櫂とはセットになっていたといえる。そしてこれらの島々では、近代初期、ティンマ、伝馬、年貢船などと呼ばれるさまざまな準構造船が用いられていた。トカラ列島の年貢船や一部の伝馬は明らかに和船であり、沖縄県域で使われたティンマには中国大陸のサンパンに通じる特徴もあったのだが、こうした外来の技術との共通点を持つ準構造船以外にも、特定の範囲に分布する準構造船も確認されている。複材化して以後のトカラ列島のマルキブネや沖縄県域のサバニもそうであり、沖永良部島以北の奄美群島にイタツケが、沖縄本島北部にタタナーがあり、それぞれ固有の技術的特徴を有しているものの、基本的に手櫂とセットになっている点では共通していた。要するにこれらの島々では、丸木舟であれ準構造船であれ、基本的に船には手櫂がつきものになっていたのである。

ただし、伝馬、年貢船、複材化後のマルキブネ、ティンマ、イタツケなど一部の準構造船では、一部、手櫂と櫓の併用がおこなわれた。そしてトカラ列島のマルキブネは大正期から昭和中期にかけて手櫂を使わなくなり、櫓の使用が卓越するように変化した。一方、奄美大島以南のイタツケやティンマでは、同じ昭和中期を最後に櫓が使われなくなって、効率が悪いはずの手櫂の使用が卓越するように変化した。つまり、昭和期中期を境として、トカラ列島と奄美以南とで推進・操船方法が異なるように変化したのである。このような変化の結果、丸木舟の名称や形態、複数の船の使い分けシステムで見えてきた「境界」とはまた違う船に関する「境界」が、トカラ列島と奄美群島との間に生じたことになるのである。

ともあれ、以下、こうした変化の背景について、まず第1節で統計や年表をもとに、島々の社

表5 鹿児島・沖縄地域の鰹関連年表
『カツオとかつお節の同時代史（コモンズ、2004年）』310-311頁をもとに筆者作成

年代	できごと
1890年代	各県は殖産興業の一環としてかつお節産業の育成を図り、先進県から技術者を積極的に招聘。
1901	沖縄県座間味島で、沖縄初のカツオ漁・かつお節製造が開始される。
1910	沖縄県、カツオ漁・かつお節製造の技術者を先進地から招聘し、県内のカツオ産業が盛んな地域へ派遣。台湾でかつお節の生産が開始される。
1921	沖縄でのかつお節生産がピークを迎える。
1925	沖縄県糸満出身の玉城松栄、トラック諸島でカツオ漁業を開始。
1927	鹿児島県の原耕、南洋カツオ調査に成功。
1929	原耕、日本政府より多額の補助金を得て、アンボン島でかつお節生産に着手。
1936	ボルネオ水産、沖縄県水産会と契約し、「英領北ボルネオ移住漁業団」が組織される。
1942	この年、南洋群島には95,392人が在住。うち、沖縄県人が56,927人。うち、6,164人が水産業に従事。
1960	シアミル島にて大洋漁業（マルハ）がカツオ漁業を開始（1963年に撤退）。焼津水産加工協同組合が、かつお節の削り工程の機械化に成功、全国に広まる。
1966	カツオの頭切り機が登場、かつお節製造工程が合理化される。
1969	にんべん、花かつおの小口パック「フレッシュパック」を発売開始、大ヒット。
1970	鹿児島県枕崎市の漁船の大型化が始まる。
1970ごろ	かつお節の原料として近海カツオより遠洋カツオが好まれるようになる。
1971	極洋、ケピアンで、沖縄漁民を中心にしたカツオ漁業開始。
1972	日本水産・報国水産・伊藤忠商事がパプアニューギニアで、やはり沖縄漁民を中心にしたカツオ漁業開始。
1975	かつお節生産量が2万トンを突破。
1980年代中期	スラウェシ島北部で、輸出をめざした水産冷凍会社、缶詰会社、かつお節会社が増加。

会的な変化と関連付けながら考えたい。ついで第2節では、船がかかわる祭りに関する住民の語りや技芸、その他「民具」などの民俗から考えたい。

1) 「世替り」 —社会的変化との関連—

明治期の大きな社会的変動を、沖縄県域では「世替り」と呼ぶ。こうした急激な変化は他の島々でも起き、その結果、「近代化」と「開発」が進められたのだが、これが推進法の変化やその偏りに影響を与えたと考えられる。

たとえば社会資本から考えると、すでに見たとおり港湾整備は沖縄県域に始まり、逐次、他でも実施されて、舢艀による荷役を不要としていった（表3）。その過程で櫓の使用が減少したのである。ただしトカラ列島の港湾整備は戦後まで遅れ、同列島の有人全島で岸壁が整備されたのは1990（平成2）年であった。トカラ列島では舢艀が動力化されるまで、櫓の使用も継続したのである。

同様のことは各島の道路整備状況にも現れる。たとえば奄美大島では、山がちで海岸線の屈曲が多い自然環境のために陸上交通網の整備が困難である。2010年10月の大水害で孤立した奄美大島各所で、交通に船が使われたのは記憶に新しい。同島でこの目的の船が目立って減ったのは、1970年代に入ってからであった。船が動力化される以前、櫓で進む伝馬やイタツケが使われた。そしてこうした状況は、八重山群島や沖縄本島北部など、他の島々にも見られたのである。

また、船の推進法の変遷に影響した事項として、これまですでに見たような事項とは別に、近代的なカツオ一本釣り漁の消長も挙げられる（表5）。周知のとおりこの漁法には生餌が必要で、その採集用にイタツケやティンマ、タタナーといった在地の準構造船が用いられ、櫓が使われた。し

かし、1920年代以後、漁場が遠方化し、船団も母船を何隻も抱えるほど大規模化し、工業化する[藤林・宮内(編著) 2004: 310-311]。おおむね母船1隻ごとに組合を組織し、近海で操業していた奄美群島や沖縄地域のカツオ漁はこうした変化に乗り遅れ、戦後、急激に衰えた。その結果、一時的に増えたこうした用途での櫓の使用も、減少したと思われるのである。

なお、カツオ漁の導入を契機とする推進法の変化は、トカラ列島ではみられなかった。かつて同列島では島単位で貢納用にカツオを捕っていたが、この漁法は、母船1隻に4～5艘の生餌捕り用の舟艇と20人近い乗組員を必要とする。門中やハロウジなどと呼ばれる比較的、広い親族関係に基づき、ユイマール、ユイタバなどと称する協働関係を築いて乗組員を確保できた奄美や沖縄ではこの変化に対応できたが、自然環境の面では生餌用の生簀を設置する静かな水面を持たず、社会的にも家族単位の相対的に狭い協働関係を築いていた同列島では対応しきれなかったものであろう。同列島の櫓の消長に、カツオ漁は関与しなかったと思われる。

2) いのりとわざ 一象徴化と身体化一

奄美、沖縄における船にまつわる民俗に、ハーリー、ハーレーなどと呼ばれ、船を漕いで世と称する豊饒・幸福を招来する競漕儀礼がある。旧暦でいえば3月の浜下りや三月ウマチー、4月のアブシバレー、5月のユッカスヒー、6～7月のブーリー、ウシヤミ、9月のシツイ、畦払い、5月の四日の日、6～7月の豊年祭や海神祭、9月の節祭など主に穀類の農耕儀礼のなかで行われ、漁業で有名な沖縄本島南部・糸満のハーレーに山留めという農作業の禁忌が伴っているように、海の祭り、海人(漁業者)の祭りというよりは、むしろ農耕儀礼と考えられている。

そしてその儀礼では、漕ぎ終えた手櫓を跳ね上げ、正面から見ると何かの生き物が羽ばたくように見せることがある。この漕ぎ方は日常的に行われるものではなく、かつ、競漕儀礼のイベント化、スポーツ化にともなって事例数を減らしているが、たとえば沖縄本島北部・塩屋湾のウシヤミや糸満のハーレー、八重山群島・黒島の豊年祭、同群島・西表島祖納の節祭などでは、いまもおこなわれている。人々はその理由を、祭りだから、儀式だから、などと語る。

そして上記のうち、たとえば黒島の競漕儀礼は、船を漕ぐだけでは終わらない。2人の青年が陸上に居並ぶ長老や司祭役の女性たちの前から波打ち際まで走り、船に飛び乗って沖まで往復し、再び長老たちの前に駆け戻る。彼らは御船と呼ばれるが、この呼称に端的に表されているように、彼らは生身の人間であると同時に船そのものであり、船の魂だ、とも語られている。

また、その御船が往来する海の彼方には大渡海渡と呼ばれる他界があり、先述の世の根源と観念されている。御船は集落を代表する長老たちの前からそこへ赴き、また還ってくるのである。

そしてその後、黒島の豊年祭ではユーアギと呼ばれる儀礼が行われる。船体を頭上に差し上げ、砂丘を越えて内陸の集落へ運び込むのだが、これは単なる船の後片付けではない。奄美、沖縄の言葉では船内に溜まった海水を塗と呼び、上述の世と同音で表している。すなわち塗揚げであるとともに世揚げであり、集落に豊饒・幸福を招来すると語られる。同様の観念は糸満のハーレーにもみられ、蜻蛉羽衣と呼ばれる薄い衣装が透けて肌が見えるほど塗を浴びた漕ぎ手たちの姿を、人々は喜び、寿ぐのである。

なお、この黒島のユーアギでは、人々は「ヘンサーヨイサー」と声をかけ続ける。ヘンサーとは隼など小型の猛禽を意味するが、やはり糸満のハーレーの歌謡にも現れ、沖縄の古謡集『おもしろさうし』にも船が走る様子を、「羽打ちする」と描写する例がある。船は鳥と観念されているのである。鳥が他界から五穀の種をもたらす伝承は奄美群島以南の各地にあるが、先にみた手櫓の使い方は、その観念を表象しているといえよう。

ただし、奄美群島や宮古群島の一部では、まれに船はハベル・ハベラとも表現される。蝶は船に限らず霊

魂の象徴とされ、ノロと称される女性司祭の儀礼用装束のモチーフにも現れるが、他界に自在に飛翔するものとして、鳥と同様に観念されている。

以上を総合すると、奄美、沖縄の競漕儀礼では、船は魂を持つ鳥あるいは蝶と観念され、それが上述の黒島の大渡海渡、奄美のネリヤカナヤ、沖縄のニライカナイなどさまざまに呼ばれる他界との間を往還し、世＝豊饒・幸福をもたらすとされている。そのなかで、羽ばたくような漕ぎ方という特殊な体の使い方がおこなわれているのである。

なお、民俗における手櫂は、こうした信仰にまつわる部分だけに現れるものではない。たとえば空手の型の一つにヤフヌティというものがあり、ヤフすなわち手櫂を武具として用いている。余談ながら現在、沖縄県域では手櫂をエーク、エークと呼ぶことが多いが、奄美群島、八重山群島ではヤフ、ヨホなどとも呼んでいる。

さらに、奄美以南にはそのものの改良ではなく使い手の工夫によって使い勝手を確保する「民具」は珍しくない。たとえばヘラと呼ばれる農具は、耕起、播種から除草、収穫までの全作業で使われる。こうした汎用的で使い手の技術に依存する性質は、同地の「民具」によくみられる。必ずしも効率的ではない手櫂の卓越にも、この傾向が現れているように思う。

以上、各地の競漕儀礼や技芸に現れる手櫂と、奄美以南の「民具」に特徴的な傾向についてみてきた。卵と鶏の議論かもしれないが、こうした民俗における身体技法の厚さや深さ、そして傾向が、奄美や沖縄の人々に、単なる効率の追求とは異なる推進法を選択させたのではないだろうか。

5. おわりに ―モノ研究の多角化に向けて―

以上、本稿では、丸木舟の名称や形態、他の船との使い分けシステム、推進・操船法の変化をテコにしながらいわゆる「琉球」、「南島」、「オキナワ」と「日本」、「本土」、「ヤマト」との間の「境界」のありようについて考えてきた。

たとえば近代以前、これらの島々では全域で丸木舟が使われていた。それらは名称や形態など多くの技術的特徴を共有していた。丸木舟の分布から見るかぎり、これらの島々は同一の圏域をなしていたといえる。しかし、島々の船の使い分けシステムを見ると、近代以後、各島の丸木舟はそれぞれ違う道をたどったことがわかる。トカラ列島中北部では汎用船として多方面に使われたが、同列島南部では定期船の舳として専用船化し、奄美大島では特に変化はなく、それ以前に行われていた他船との使い分けが継続した。沖縄群島以南においては複材化してサバニへと変化する過程で漁業用に特化され、形態を変化させて独自色を強めていった。島々の間にまた別の「境界」が発生したといえよう。

そしてその推進・操船方法の変化を見ると、トカラ列島では櫓の使用が卓越するようになり、同列島以外では手櫂の使用が卓越するという共通の推進・操船方法がその後も維持されていた。この場合の「境界」は、上で見たどの「境界」とも位置が違っていた。

このように多角的に船を見た場合、一口に丸木舟について考えると言っても、それぞれの事象から浮かび上がってくる「境界」の位置は、単に時間の推移に応じて変化してただけでなく、事象間においても多様に変遷していたことが浮かび上がってきた。はじめに述べたとおり文化圏や文化領域ないし地域間の「境界」をとりあげるといふ、ある意味で民族誌、民俗誌的な問題意識のあり方には、「文化は共有されるもの」という前提のもとに、その間の「境界」をどこかに固定しようと試みるのが含まれよう。

むろん、これもはじめに述べたとおり、技術史という歴史的議題を実証的に論じる際には、否応

なく分布や伝播や論じざるを得ない。作業仮説としてこうした「境界」を設定することには、筆者はそれなりに有効性があると考えている。しかし、本稿で見たように丸木舟というただひとつの資料だけに話を限っても、見る角度によって、すなわち分析する事象によって「境界」はさまざまに移動するのである。船にかぎらず他の物質文化あるいは「民具」といったモノ資料においてこれまで自明のように扱われてきた「境界」のありようを、再検討する余地があるようにも思われる。

 注

(1) ここで挙げた諸氏の研究については、本来ならひとつずつ具体的にその内容を検討したうえで批判すべきだが、紙幅の関係で割愛せざるを得なかった。諸先輩方にはご寛恕を願うものである。

なお、これらの諸氏は他にも数多くの文章を発表している。参考までに、その中でも特に筆者が繰り返し参照しているものを、著者別（五十音順）に挙げておきたい。奄美・沖縄群島の船について考えるとき、ここに挙げた文献は最低でも読んでおきたいものばかりである。

池野茂

1994『琉球山原船水運の展開』 ロマン書房

池宮正治

1991『『おもしろさうし』における航海と海の民俗』『古代の日本 3』 555～575頁、角川書店

上江洲均

1973『沖縄の民具』 慶友社

1982『沖縄の暮らしと民具』 慶友社

上田不二夫

1991「漁具」『糸満市史資料編 12 民俗資料』 糸満市役所

小野まさ子

1994「近世琉球の道の島と琉球 ―評定所文書の事例を通して―」『南西諸島における文化複合の総合的研究』 8～10頁 沖縄県立芸術大学

川崎晃稔

1991『日本丸木舟の研究』 法政大学出版局

喜舎場一隆

1970「薩琉関係の沿革と所収資料」『那覇市史資料篇第一巻 2』 那覇市

1974「馬艦船考」『海事史研究』 23号 日本海事史学会

1995『近世薩琉関係史の研究』 国書刊行会

北見俊夫

1973「南島の海上交通民俗 造船儀礼を中心に」『歴史人類』 5号 3～26頁、筑波大学歴史人類学系

金城功

1983『近代沖縄の鉄道の海運』 ひるぎ社

金城衛

1991「漁業」『糸満市史資料編 12 民俗資料』 糸満市役所

柴田恵司

1998『東アジアと東南アジアの船』 九州労働金庫

1991『北西太平洋地域における在来型沿岸漁船漁具』 東南アジア漁船研究会

下野敏見

1989『ヤマト・琉球民俗の比較研究』 法政大学出版局

白石勝彦

1985『沖縄の船サバニ』 白石勝彦住空間設計室

重江良彦

1981「交通・運搬」『図説 郷土の暮らしと文化 下巻』 212～217頁、新星図書出版

高良倉吉

1985「海運の発展と商活動」『那覇市史通史篇 1』 那覇市

出口晶子

2001『丸木舟』 法政大学出版局

豊見山和行

- 2002「海船と久米村」『北の平泉、南の琉球』 200～219 頁、中央公論社
 登山修
 1978『蘇刈民俗誌』 瀬戸内町教育委員会
 名嘉真宜勝
 1983「山原船」『沖縄大百科事典 下巻』 765 頁、沖縄タイムス社
 野口武徳
 1975「沖縄の伝統的船について」『船』 119～139 頁、社会思想社
 比嘉政夫
 1973「シヌグ・ウンジャミと船漕ぎ儀礼」『沖縄県史 第 23 卷 民俗 2』 沖縄県
 平田耕拓
 2007「大和村における舟の変遷とその使い分け」『民具研究』 135 号 日本民具学会
 基俊太郎
 1994『島を見直す』 南海日日新聞社
 山岡英世
 1981「労働（海）」『図説 郷土のくらしと文化 下巻』 202～211 頁、新星図書出版
 1988「海の道」『龍郷町誌 民俗編』 95～116 頁、龍郷町
 山形欣也
 2001「『南島風土記』における『尋定』について」『史料編集室紀要』 26 号 33～48 頁 沖縄県教育委員会
 山下文武
 1988『嘉永六年の奄美 解説「島中御取扱御一冊」』 ひるぎ社
 1995「『御国許直乗飛船萬日記』について」『南日本文化』 鹿児島女子短期大学
 (2) 板井による論考については、以下の通り
 板井英伸
 2001「奄美大島の船 丸木舟と準構造船」『沖縄民俗研究』 20 号 11～34 頁、沖縄民俗学会
 2002「奄美大島の船 モーター船」『沖縄民俗研究』 21 号 73～90 頁、沖縄民俗学会
 2002「馬艦船の多様化とその背景」『民具マンスリー』 35 巻 5 号 1～17 頁、日本常民文化研究所
 2003「沖縄県本部半島の準構造船・タタナー」『民具マンスリー』 36 巻 2 号 1～14 頁、日本常民文化研究所
 2003「古文書の中の船 奄美・沖縄群島の船についての書誌学」『沖縄民俗研究』 22 号 85～122 頁、沖縄民俗学会
 2004「琉球大学資料館『風樹館』新収蔵のサバニの帆について」『民具マンスリー』 36 巻 11 号 1～6 頁、日本常民文化研究所
 2004「沖縄県・史料編集室所蔵のポルトガル語文献」『琉大アジア研究』 5 号 61～76 頁、琉球大学法文学部
 附属アジア研究施設
 2005「沖縄の準構造船・サバニ その登場から代替・消滅・継承まで」『民具研究』 131 号 27～44 頁、日本民具学会
 2005「奄美大島の船の代替・消滅・継承 住用村山間集落の事例から」『文化人類学』 69 巻 4 号 556～581 頁、日本文化人類学会
 2006「奄美大島の船 ある航海記録に見る一九世紀の海事学的状況」『沖縄民俗研究』 24 号 沖縄民俗学会
 2006「民俗技術とその地域の自然・文化・社会的環境との関係性についての動態的研究 ー沖縄本島の準構造船・サバニの事例からー」『環境科学総合研究所年報』 24 号 財団法人環境科学総合研究所
 2006「奄美・沖縄群島の船 ー自然・社会・文化の動態を見る「窓」としてのモノ研究ー」『民具研究』 134 号 55～70 頁、日本民具学会
 2007「沖縄県八重山群島・黒島の船 ー豊年祭の爬龍船ー」『民具マンスリー』 39 巻 12 号 1～16 頁、日本常民文化研究所
 2011「研究活動報告」『神奈川大学国際常民文化研究機構年報 2』：284-285

参考文献

板井英伸

- 2001「奄美大島の船ー丸木舟と準構造船ー」『沖縄民俗研究』 20 号 沖縄民俗学会：11-34
 2005「奄美大島の船の代替・消滅・継承 住用村山間集落の事例から」『文化人類学』 69 巻 4 号 日本文化人類学会：556-581

- 2005「沖縄の準構造船・サバニーその登場から代替・消滅・継承まで」『民具研究』131号 日本民具学会：27-44
- 2011「研究活動報告」『神奈川大学国際常民文化研究機構年報2』：284-285
- 鳥越皓之
1981『海の文化史 最後の丸木舟』御茶の水書房
- 長澤和俊
1971『トカラ列島有形民俗資料調査報告書』鹿児島県明治百年記念館建設調査室：63-65
- 平田耕拓
2007「大和村における舟の変遷とその使い分け」『民具研究』135号 日本民具学会：16-38
- 藤林泰・宮内泰介（編著）
2004『カツオとかつお節の同時代史』、コモンズ：310-311