

準構造船とアイヌ民族のイタオマチブについて

岩本 才次[†]

“Jun-Kozo-Sen” and “Ita-Oma-Chip” of the Ainu Race

Seiji IWAMOTO

We can investigate the history of Japanese boats by the archeological survey, going back 10,000 years ago. Especially, the shipbuilding process of the semi-construction boat called “Jun-Kozo-Sen” that had appeared in the last part of the Yayoi Age is not known in detail, and historical relics are few except for several ship-type clay images, called “Funagata Haniwa” in Japanese, and the excavated remains.

By the way, the shipbuilding courtesy and the shipbuilding process of “Ita-Oma-Chip”, the semi-construction boat of the Ainu Race without character culture, might be handed down by oral instruction. I think to be able to obtain a lot of knowledge of “Jun-Kozo-Sen” by investigating the traditions of the Ainu Race.

This paper presents the investigation and discussion of the ship building process of the semi-construction boat mainly by reading and comprehending “Ezo Seikei Zusetsu” as life and culture records of the Ainu Race living in the Ezo district in the last part of the Edo Period.

Keywords : Shipbuilding Courtesy, Shipbuilding Process, Archeology, Jun-Kozo-Sen, Ainu Race, Ita-Oma-Chip

1 はじめに

人間が最初につくった乗り物は「フネ」と言われている。先史時代から移動手段として「フネ」が用いられていたことは、多くの発掘調査や文献研究によっても明らかにされており、また、現代においても物流の大半は船舶が担っている。人間の歴史の中で、フネが人間の生活手段として大きな位置を占め続けていることは周知の事実である。古来、造船技術は人間が持ち得る技術の中でも最先端の技術であり、それは口伝と徒弟制によって近代まで営々と受け継がれてきた。

日本列島におけるフネの歴史は、列島への人間の移住と定住の歴史とともに長い歴史を持つと考えられる。船の構造は、その歴史の中で考古学的には、刳舟（くりぶね）→準構造船→構造船と発達をたどる¹⁾。刳舟とは、一木から刳りぬかれたいわゆる丸木舟をいい、準構造船とは、刳舟を主船体とし、その舷側にタナ（柁、棚）と呼ばれる板材を築き上げ、積載量や航海性能の向上を図った上部構造を持つ船をいう。また、構造船とは、刳舟の代わりに敷（しき）または航（かわら、瓦の字を当てる場合もある）と呼ばれる船底板材を用いた、板と梁で構成される棚板造り（たないた

づくり）の大和型船型の船をいう。「かわら」はかつて一瓦二瓦と舟の隻数を数える語としても用いられた²⁾。

日本列島における刳舟の建造技術は、先史時代から現代まで10,000年以上にわたって、口伝と徒弟制度的方法によって受け継がれてきた。青銅器や鉄器が大陸から伝わる弥生式文化時代中期には準構造船が出現したといわれている。それは列島各地で独自の発達を遂げるが、刳舟の材料である巨木の減少とともに次第に衰退する。替わって、板材の製材技術と接合技術の発達によって、室町時代中期には棚板造りが出現する。

その後、棚板造りは、江戸時代に入り弁財船（べざいせん）に代表される和船の建造技術として完成する。明治以降、竜骨（りゅうこつ）と肋材（ろくざい）からなる骨組みに板を張る西洋式造船法が盛んになるまでは、室町時代中期から江戸時代を経、昭和の中ごろまで約500年間にわたって棚板造りによる日本独特の和船建造が盛んに行われ、次第に衰退しつつも継承され、ついに消滅した。

その間準構造船は棚板造りが現れた後も生き続け、近代まで約2000年の歴史を持つのである。また、刳舟も昭和の時代まで漁船として細々と存在したが、今はFRP船などによってすっかり駆逐され、博物館や民俗資料館などにその姿を止めるのみである。

刳舟の出土例は日本全国で100例を超えているが、準構造船の出土例は二三例に過ぎない。また、構造船

[†]鹿児島工業高等専門学校 機械工学科

である弁財船の実物は一隻も残存しておらず、実物大に復元建造されたものが二三、博物館に展示されているのみである³⁾。

弁財船の構造や航海法についてはかなり詳細に研究されているが、構造が比較的単純な準構造船の建造過程については研究例が少ない。準構造船について調査してみると、船底材である刳舟の工作法、棚板の構築法、防水法など意外に詳細が不明な点が多い。

アイヌ民族は文字を持たず、鉄器文化があまり普及しなかったため、造船儀礼や技術についても古式の伝統を色濃く継承していると考えられる。

著者は、すでに消滅した古代日本の準構造船の建造儀礼や技術が、江戸時代後期にはまだアイヌの「イタオマチ」建造過程に伝承されており、また、大きな船が作られなかったことから、航海法も古来の伝統を伝えていたと考えている。

本論文は、「日本庶民生活史料集成 第四巻」に掲載されている、江戸時代後期に編まれた「蝦夷生計圖説（えぞせいけいずせつ）」⁴⁾（以降、「圖説」と略称することがある）を中心に読み解くことによって、古代準構造船の建造儀礼と建造技術を整理・検討し、日本のフネの歴史的変遷の過程を造船学的に明らかにする足掛かりにしようとするものである。また、船体構造の変革をもたらしたと考えられる弥生式文化時代や室町時代の大工道具の発達についても触れる。

2 埴輪に見る準構造船

古代の準構造船を考える際にまず必要なのは、準構造船の構造に関する知見である。まず、古墳から出土した舟形埴輪から見ることにする¹⁾。

図1上図は大阪市平野区長原高回り2号墳（古墳時代中期前葉4世紀後半）から出土した完形の舟形埴輪である。長さ約129cmの準構造船で、船首と船尾の正面には波除けとして豎板が取り付けられ、船首尾ともワニが口を開いたような上下二股構造になっている。当初、このような二股構造の舟が果たして実在していたのか、船舶復原性の観点から疑問視されていたが、大阪府八尾市久宝寺遺跡から準構造船の一部が出土したことから、図らずもその存在が証明された。

図1下図にその出土状況を示す。工事用の矢板に分断されているが、刳舟端部と豎板（写真左の丸みを帯びた板）が確認できる。この系統の準構造船は弥生時代後期から古墳時代前期まで主流であったと考えられている。京都府弥栄町（丹後半島）にあるニゴレ古墳（5世紀前半）でも同系等の完形の船形埴輪が出土している。

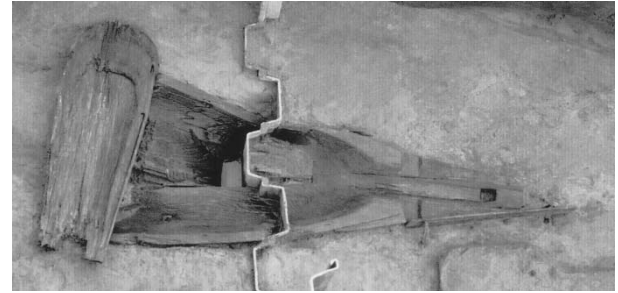


図1 長原高回り古墳の準構造船舟形埴輪と久宝寺遺跡出土の準構造船



図2 西都原古墳の準構造船舟形埴輪

図2は大正時代初期に宮崎県の西都原古墳（古墳時代中期5世紀前半）から出土した舟形埴輪である。船首尾が大きく反り上がっているのが特徴で、「ゴンドラ形式」と呼ばれている。長さ約100cm、幅約16cm、深さ約15cmの完形である。

古墳時代中期以降、二股構造の準構造船に替わりゴンドラ形式の準構造船が主流になるといわれている。

どちらの舟形埴輪も船底部は刳舟で、その上部に棚板を築き上げ積載量と凌波性の向上を図っている。刳舟と棚板、棚板と棚板の接目（はぎめ）または継目（つぎめ）に舟の長さ方向に棒状の隆起がある。これは、接目や継目に槓皮（まきはだ）や苔のような防水材を埋め込み、その上から目塞ぎの棒を当て、縄で綴るか釘によって圧着した、浸水防止のための当て木を表現したものであると考えられる。これと類似の防水法は「圖説」にも見える。

「板を接（は）ぐ」とは、板の切断面（木端：こば、木口：こぐち）を互いに突合せ接合することである。一方、板面（いたつら）を重ねて接合することを「板を継（つ）ぐ」という¹⁾。

技（わざ）は人とともにあり、特に口伝によって伝承される技芸は、モノが作られなくなればそれをつくる職人もいなくなり、技は職人とともに消滅する運命にある。木船が建造されなくなった現在、その技はすでに失われたと言っても過言ではない。

しかし、大和型船建造の設計図である木割図や板図、和漢船用集など多くの資料・文献が残されており、それらから建造技術を類推することはできる。しかし、技は獲得できない。

一方、準構造船の資料は極端に少ないが、アイヌ民族の準構造船である「イタオマチブ（板綴り船）」の造舟儀礼や造舟技術が、「日本庶民生活史料集成」の中の「蝦夷生計圖説」に、「造舟の部 續造舟の部」として掲載されているので、以下それを中心に紹介する。

日本庶民生活史料集成の記述は、現在ではいわゆる差別用語に属すると思われる表記もあるが、本論文は海事史・技術史論文であるので、正確を期すため原文をそのまま記載する。「圖説」の著者らはアイヌ民族を「夷人」と呼んでいるが、それに対する日本人を本論文では「和人」と書く。原文の引用は「」で括る。また、図の説明書きおよび引用文は「圖説」の旧漢字旧仮名遣いを使用する。3章から7章までは主に原文に沿った「圖説」の解説であり、時折著者の意見・見解を付記している。

3 アイヌの造舟儀礼

「圖説」には、アイヌが船材を求めて山に入り、山の神を祭り、木の神を祭り、伐採し、粗削りした敷を山おろしし、イタオマチブを製作するまでの過程が克明に記述されているので、原文を抜粋しつつ、挿絵とともに解説し紹介する。

アイヌの舟の構造について次のように記されている。

「凡（おおよそ）夷人（いじん）の舟は敷（しき）をもて其（その）基本とす。」

現代語訳すれば『概していえば、アイヌの舟は敷が構造の基本である。』となる。敷とは、舟の船底部に当たり、この場合、刳舟を指す。従って、舟を作るためには、山に入ってまず敷とするに相応しい大木を探さなければならない。

山に入るときは、必ず山の入り口にて「イナヲ」を捧げて山の神を祭る。イナヲとは、神社の神主が神前で振るう御幣（ごへい）と同様のものである。

その時に祈る詞（ことば）は次の如くである。

「キムンカモイ、ヒリカノ、イカシ、コレ」

これは、キムン（山）カモイ（神）、ヒリカ（善）ノ、イカシ（守護）、コレ（賜れ）である。ノは助詞である。

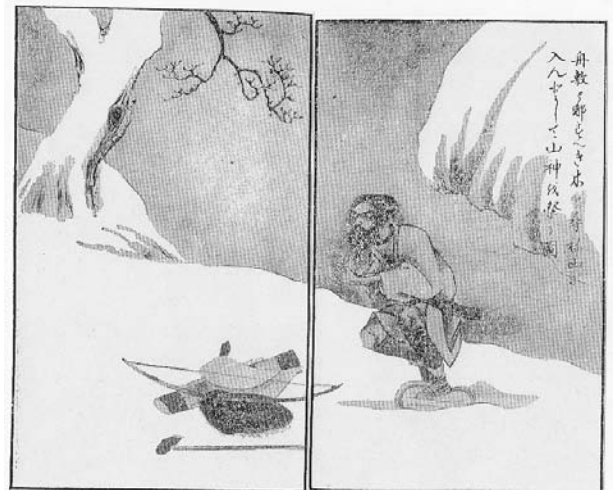


図3 舟敷となすべき木を伐（き）んとして其地の神を祭る圖

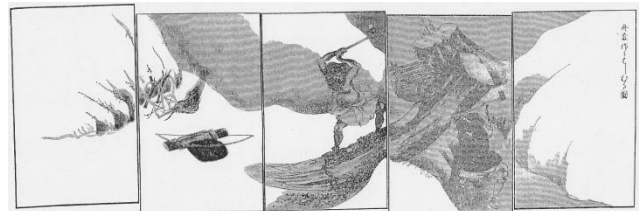


図4 舟敷作りはじむる圖



図5 割斧、切斧

和訳すれば『山の神よ、善（よ）く、守護、賜（たまわ）れ』となる。

山の神を祭り終わった後、山中に足を踏み入れる。木を伐る時だけではなく、山に分け入るときには必ず上述の祭りをするのがアイヌの習俗である。

山中に入り、舟敷（ふなしき）に相応しい良材を見出したらその木の下に行き、イナヲを捧げ、図3のように地の神に祈り、その地の神より木を請い受けるのである。

その時の祭る詞は次の如くである。

「シリコルカモイ、タンチクニ、コレ」

これは、シリ（地）コル（主）カモイ（神）、タン（これ）チクニ（木）コレ（賜れ）である。

和訳すると『地を主（つかさど）る神よ、この木を、賜れ』となる。この種の祈り詞は文献⁵⁾にも詳しい。

敷にする木だけではなく、山の木を伐る場合は大小に関係なく全て同じようにそこの地の神を祭り、祈った後に伐採する。

図4は立木を伐採した後、舟敷を作っているところである。アイヌが振るっているのは斧（おの）と思われる。

図5にアイヌも使ったであろう割斧と切斧を示す。それらの区別は判然としないが、割斧の方が斧身が直線的である。斧は別名「よき」ともいい、木を切り倒す時や木を裂く際に用いる刃渡りの短いものをいう。よく似たものに鉞（まさかり）がある。これは斧に比べ刃渡りが長く、「たづき」とも呼ばれる。これは木を裂く役割のほか木を形状を整える際に用いられる。唱歌にある「足柄山の金太郎」が担いでいたのは、正にこの鉞である。

アイヌは舟を造る時に鉄釘（てつくぎ）を使用しなかったが、立木の伐採には鉄製の斧を使っていた。江戸時代後期の大和（やまと）の地では鉄の工具は民間にも十分に普及していたので、アイヌが斧や鉞程度の限られた鉄器しか持たなかったのは、和人のアイヌ支配政策でもあったのだろうか。

舟の良し悪しは敷の出来具合に左右されるので、その削り出しは容易ではない。伐り倒した木はそのまま切り株の傍に置き、ここではとりあえず図4のように敷の概形だけを削り出す。その後はまた、切り株と梢にイナヲを捧げて木の精を祭るのである。

その祭る詞は次の如く唱える。

「チクニ、ヒリカノ、ヌウハニ、チツカモイ、キヤツカイ、ウエンアンベイシャム、ヒリカノ、イカシコレ」、これは、チクニ（木）ヒリカノ（善く）ヌウハニ（聞け）チツ（舟）カモイ（神）キ（為す）ヤツカイ（よって）ウエンアンベ（悪き事）イシャム（無き）ヒリカノ（善く）イカシ（守護）コレ（賜れ）である。

和訳すると『木よ善く聞いてくれ、これから舟の神と為すによって、悪い事が起きぬよう、善く守護賜れ』。

アイヌはこの世のものには全て魂魄（ラマチ）が存在すると考えているので、無情の木にもイナヲを捧げ祭り尊敬して、お許しを得て伐り採るのである。ましてや野山の動物や家畜など情あるものを殺すときには、その精を非常に手厚く祭るのである。

和人も新船建造時には、神々に祈りかつ祭り、進水時にも同様の儀式を行っていた。

玄界灘の漁師町で生まれ育った著者は幼少期、それは昭和2、30年代であるが、その頃はまだ各地で盛んに木船が建造されており、起工式、船下ろし、船祝い、初船出の時には村中の人々が集まり、餅播きなどで大賑わいであった。ただ、漁師は縁起を担ぐことが甚だしく、船祝いの時には女は乗船させなかった。海も船も女と見做されており、それらの女神（じょしん）の嫉妬からの海難を恐れてでもいたのだろうか。

また殊に印象深いのは、一晩中漁をして帰ってきた男たちが朝風呂に入るのだが、その風呂に、先に女が入っていようものなら、湯を全て落とし風呂を焚きなおす仕儀となるのである。

このように昔は神や怨霊が人々の心の中に生きており、仕来りを犯すことは死や厄災を意味する事でもあったから、神々を祭り祈り縁起を担ぐことは生活の中の重要な部分を占めていた。理屈ではないのである。

4 アイヌの造舟技術

山中で概形が削り出された舟敷を山から下し、住居近くに移してから仕上げにかかる。

敷の削り出しがほぼ終了すると、まず、図6の上図のように敷の両舷の内側に横木を入れ、舷側が内側へ倒れ込まないようにする。また、ひびが入らないように舳艫（じくろ）を筵（むしろ）のようなもので厚く巻く。敷が完全に乾き、ゆがみや狂いが出ないようになるまで何日も天日（てんぴ）にさらしながら待つのである。舳は、「じく、へさき、おもて」などと読み、

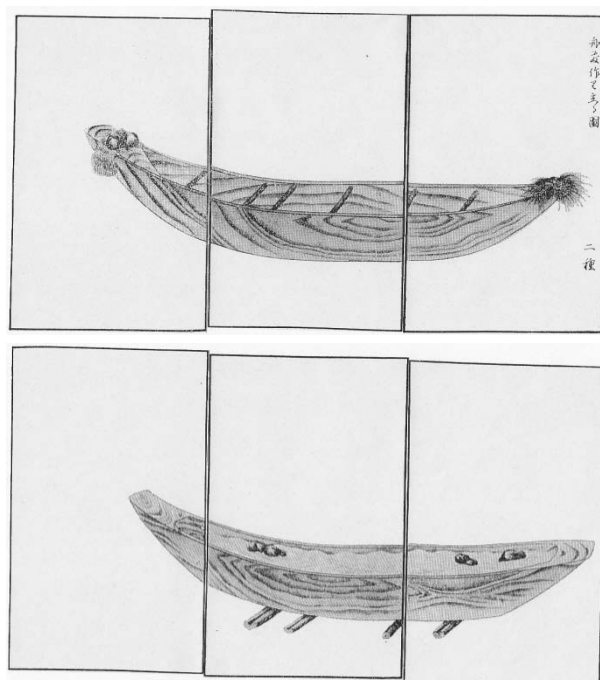


図6 舟敷作り立る圖 二種

船首部を表す。艚は、「ろ、とも」などと読み、船尾部を表す。

歪みや狂いが出ないことを見極めた後、図6の下図のように角材の上に敷を据え、敷の中に大小の石を入れ、敷の形状を矯正した後、敷の中に水を漲る。この水の水線を見て船体の高低を測り、船首船尾から工作を始め、舷側などの高低曲直を次第次第に削り直していく。このように艱難辛苦を重ね、勘と経験によってつくるので、一隻を作るのに数か月もかかる。これだけ月日

を重ね苦勞して作っても、出来が悪ければ無駄になり廃棄することもある。

図7に完成した敷を示す。この敷を主要船体として必要な板を用意して舟の製作にかかる。この敷は「イタシャキチブ」『板欠く舟』。すなわち、刳舟、または舟敷の両舷にまだ棚板を取り付けていない、準構造船になる前の刳舟のことを言う。舳艫および舷側には棚板を綴るための綴り穴が開けてある。イタシャキチブについては7章で更に詳しく解説される。

初めから川船として製作される刳舟とイタオマチブの敷として製作される刳舟では船首尾形状や船側部の削り出し角度に違いがあり、それは木取りに関わっていると、由良 勇⁹⁾が指摘している。イタオマチブの敷の場合、次に述べるラフショフイタやイクムを取り付けるため船首部が角張っているのに対し、川舟として使用する刳舟の場合は、船首尾の形状に細心の注意を払うという事はなく、総じて丸くなっているという。

図8にみよし（水押；船首材）を2種類示す。アイヌ語でこれをラフショフイタという。ラフ（羽）、ショフ（付けること）、イタ（板）である。これは敷舟の舳の平たく削られた所に取り付けられる。舟敷の両舷側に縫い合わせる板を羽板といい、それらを船首部で合わせて取り付ける板であることからそう呼ぶ。波除（よ）けの働きもある。二種類示したのは、アイヌの居住地によって風俗が異なり形が変わるからである。

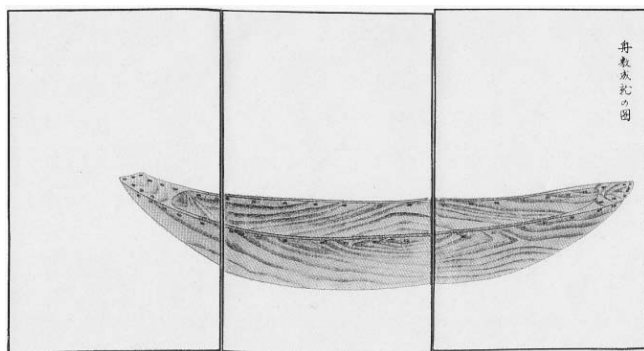


図7 舟敷成就の圖

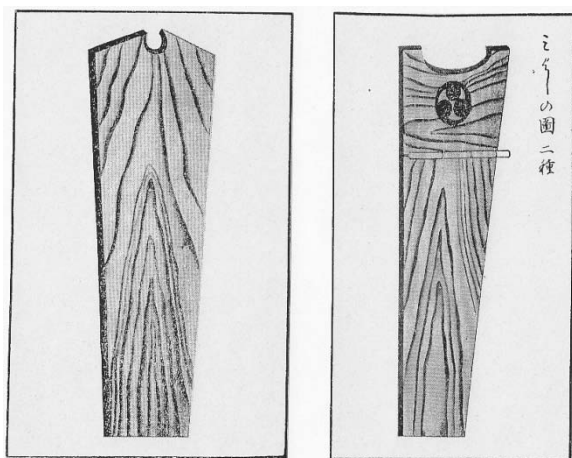


図8 みよしの圖 二種

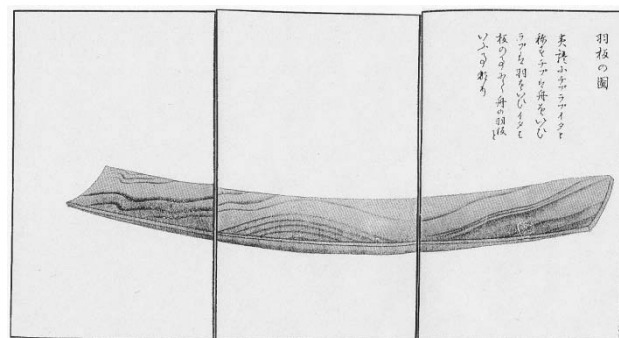


図10 羽板の圖

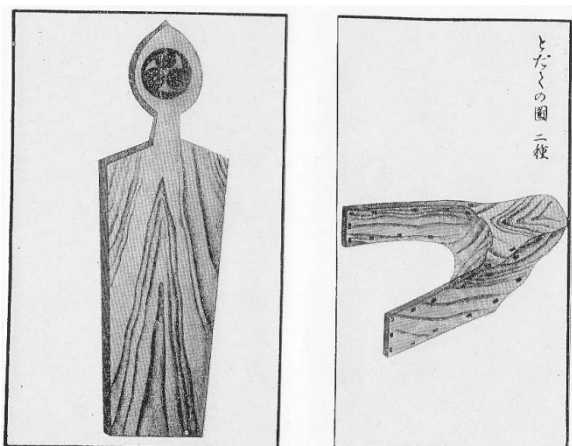


図9 とだての圖 二種

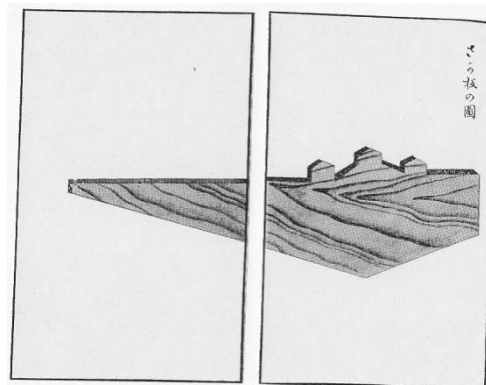


図11 さか板の圖

図9にとだて（戸立）と呼ばれる船尾材を示す。これも居住地によって形が異なり、アイヌ語でイクムと呼ぶところもあればウカキというところもある。これらの語源は解らないとしている。

図10に羽板を示す。アイヌ語でチプラプイタという。チプ（舟）、ラプ（羽）、イタ（板）である。舟敷の両舷側に築き立てる舷側板で、いわゆる棚板である。舟の長さ方向に片舷当たり2ないし3枚で構成される。

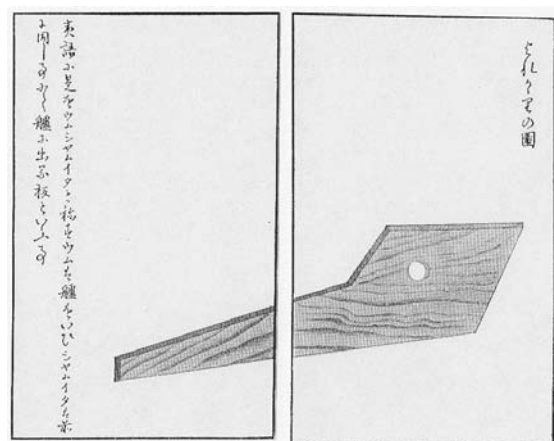


図12 よれかゝりの圖

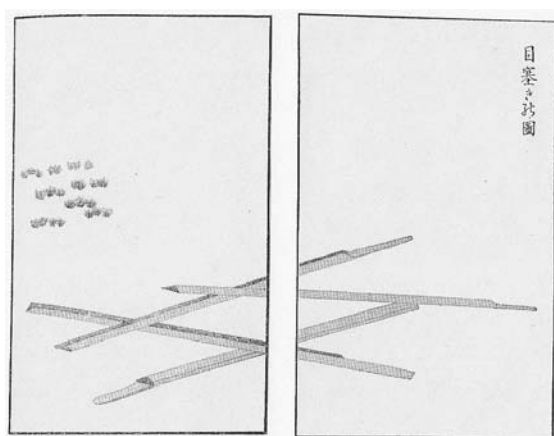


図13 目塞ぎの圖



図14 槇皮（旧宗像市民俗資料館、福岡県宗像市鐘崎：H.22.3.31 閉館）



図15 槇皮打ち（熊本県天草市通詞島の歴史民俗資料館に展示、平成25年3月撮影）

図11のさか板はアイヌ語でナムシャムイタと呼ばれ、舳に突き出る板である。ナム（舳）、シャム（出る）、イタ（板）である。後で示す図31の完成したイタオマチプを見ればわかるが、ナムシャムイタは、チプラプイタとラフショフイタが結合される船首部の上に縫い合わされる波除け側板である。

図12のよれかゝりは、アイヌ語でこれをウムシャムイタという。ウム（舳、とも）、シャム（出る）、イタ（板）である。図11のナムシャムイタは船首に突き出る板であるのに対し、これは船尾部に出る板である。

図13の目塞ぎは、縫い合わされた板と板の隙間を埋め、浸水を防ぐ防水資材である。アイヌ語でこれをヒンラリップという。ヒン（物の隙間）、ラリ（塞ぐ）、プ（器）である。

アイヌの舟は釘を用いず全て縄を用いて縫い合わす。隙間に苔（ムン）を当てその上から木を当て縄で縫い圧着する。ムンとは元々草のことを言ったが、アイヌには苔も草と同じものという認識があったのでそういう呼び名となった、という事である。

大和では古くから防水材に槇皮（まきはだ：槇や檜の樹皮から取ったやわらかい繊維）が用いられた。これは水に強く腐れにくい。

図14に槇皮を示す。図1および図2の準構造船にもこれと同じ防水法が用いられていたと考えられる。

図15に槇皮を板と板の隙間に埋めるときに用いる「槇皮打ち」を示す。

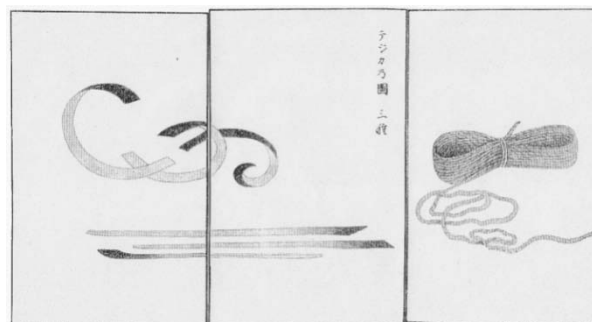


図16 テシカの圖 三種

これは現代のものだが、アイヌは木製のへら様のもを使ったかもしれない。福岡県の鐘崎では槇皮打ちを「ヤトク」という。

図 16 に、舟を造るときに板を縫い合わせる縄三種を示す。

テシカのテシは木を綴じ合せることや筵

(むしろ)を編むことをいう。カは糸のことである。すなわち、物を綴じ合せる糸のことである。

テシカには三種あり、一種はニベシという木の皮を剥ぎ縄としたもの。一種は桜の皮を剥いでそのまま用いるもの。一種は鯨のひげを剥いでそのまま用いるもの。どれを用いるかは地方によって異なる。

イタシャキチブ(舟敷)とチブラピタを縫い付けるために、ムンとヒンラリップそしてテシカを用いた。財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が出版した

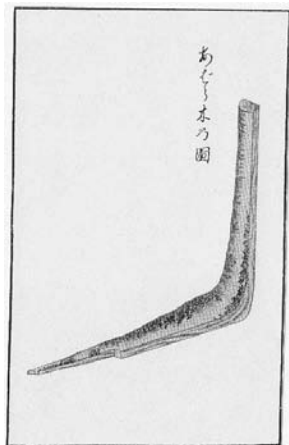


図 17 あばら木の圖

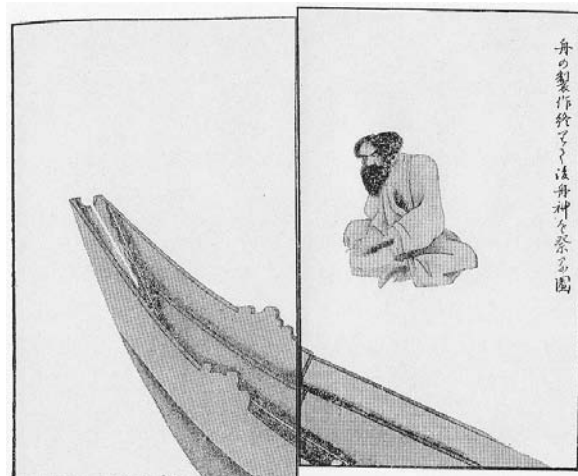


図 20 舟の製作終りて舟神を祭る圖

「アイヌ生活文化再現マニュアル」⁶⁾に板の綴り方が詳しく掲載されている。ここでの縫合は長い麻縄により連続的に綴じ付けられているが、文献⁷⁾の第三章によると、アイヌの縫合の仕方は、「当て木の上下にあけられた穴に何回も通して縛りつけ」連続的に綴じ付けない。これは「一所のほころびが全体に及ばないようにするための工夫である」とその理由を示している。この方法は造船学的にも説得力があり、かつて溶接技術が未熟であった時の鋼船建造では、溶接線に沿ってある間隔で鉚打ちをし、溶接の割れを打鉚点で食い止める措置を取っていた。また、アイヌは出航、帰港のたびに組み立て分解を繰り返す⁷⁾ことから、一本の縄で連続的に綴じ付けない方が締め具合の調節が簡単で手分け作業ができるなどの有利な点が多いと推察される。また結びも簡単に固縛でき簡単に解ける結索法でなければならない。イタオマチブの現物が残存していないため、実際にどのように綴じ付けられたかは不明である。

図 17 にあばら木を示す。アイヌ語でこれをキウリという。風波の激しい北の海では、船体強度を増すためにどの舟もこれを用いている。

図 18 に、今まで紹介した部品を集め製作しつつある舟を示す。

図 19 に舟の完成図二種を示す。上図はシリキシナイ(尻岸内：函館市の東方の亀田半島の先端部の村)よりヒロウ(広尾：襟裳岬の東側の海辺の村)まで、下図はヒロウよりクナシリ(現在の国後島)までに用いられる舟である。

舟の完成の後、イナヲを舳(船首)に立て図 20 のように舟神を祭る。舟神とは和人の言う舟霊(ふなだま)と同じものである。

その祭る詞は、

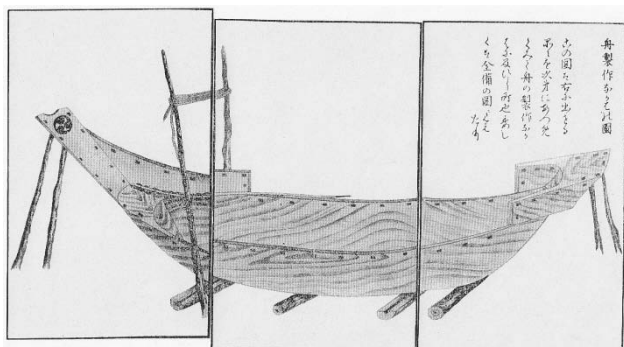


図 18 舟製造なかばの圖

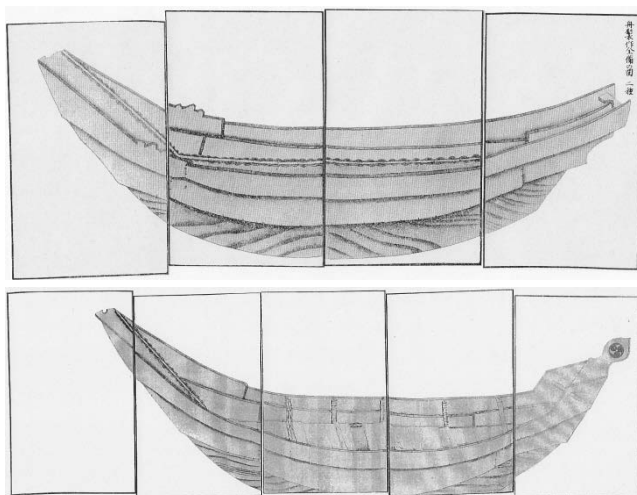


図 19 舟製造全備の圖 二種

「チブ、カシケタ、ウエン、アンベ、イシヤマ、ヒリカノ、イカシ、コレ」と唱える。

和訳すると『舟の上に、悪きこと、有ること無く、よく、守護賜れ』となる。

この舟神を祭る儀式は、舟上の安穏を願うだけでなく、新たに造った舟に神霊を招き移すという気持ちがあり、神事には全て意味がある、とある。

船体の製作については以上である。以下に示すのは船体艤装品であり、これらに取り付けられて初めて航海が可能になる。

5 舟の装具

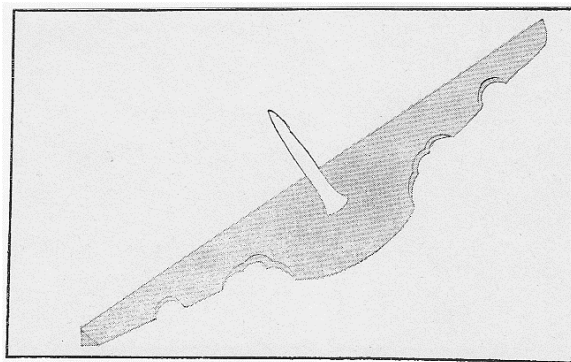


図 21 タカマヂの圖

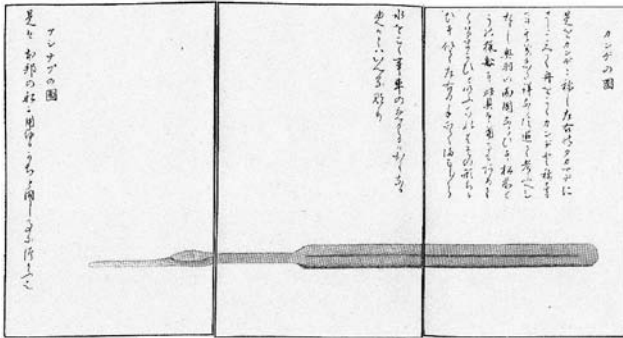


図 22 カンヂの圖

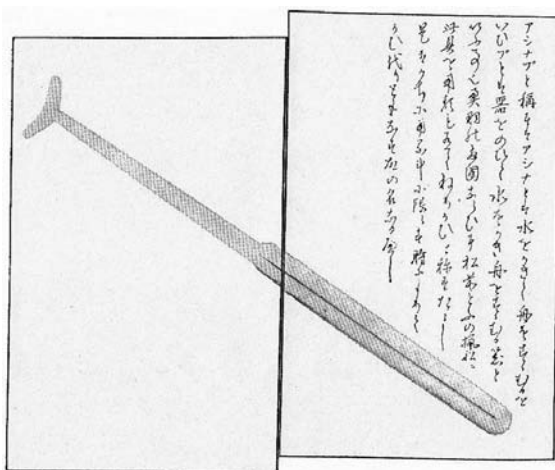


図 23 アシナブの圖

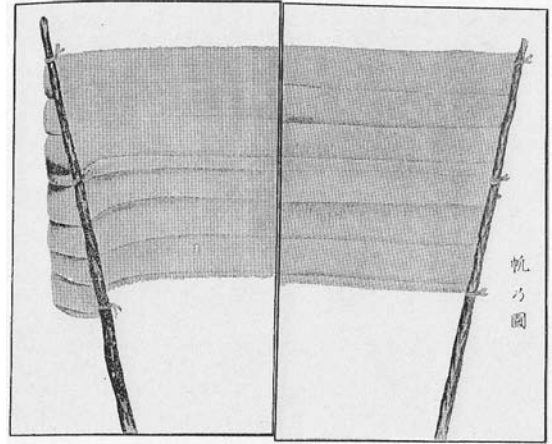


図 24 帆の圖



図 25 珍敷塚古墳の舟の壁画

図 21 の部品は櫂を漕ぐときの支点となる部品である。アイヌ語でタカマヂという。左右の船縁（ふなべり）に取り付ける。

図 22 はカンヂと呼ばれる特殊な櫂である。カンヂの穴にタカマヂの突起を差し込み、突起を中心にしてカンヂをくるりくるりと回しながら舟を漕ぐことから「くるまかひ（車櫂）」と呼ばれる。奥、羽、松前などの猟船（魚だけではなく海獣を採捕するためこのように書かれる）で用いられる。

図 23 のアシナブは大和でいうところの舵（かぢ）の役割をする櫂である。アシナ（水を掻いて舟を進めること）ブ（器）であり、文字通り水を掻いて舟を進める器ということである。奥、羽、松前の猟船でこれを用いる者があり、そこでは練櫂（ねりがひ）という。このように舵として用いるだけではなく、櫂の代わりをするためアシナブという。練櫂の漕法には①スカリング②プーリング③縦漕ぎ、の3種類があるとしている⁸⁾。専用の舵が現れるまでは、アシナブのような長い舵櫂が舟の後部に装着され舵として使用された。土器に刻まれたフネの線刻画からもそのことは窺える。

「かぢ」を表す漢字には楫、舵、楫、梶、舵などが当てられる。字義の詳細は省略する。

図 24 は帆と帆柱である。アイヌ語では帆をカヤという。帆はキナ（蝦夷地に生える草）で編んだ筵のようなもので、いわゆる筵帆（むしろぼ）である。カヤの語源は不明である、としている。

図 25 は、福岡県浮羽郡吉井町の古墳時代後期（6 世紀）に築造された珍敷塚（めずらしづか）古墳に朱で描かれた壁画の一部で、両端が反り上がったゴンドラ風の舟が描かれている。船首に鳥が止まりその後方には二本の棒状の柱が立っている。これは古代の帆柱ではないかという説があるが、正にキナを両端で支える

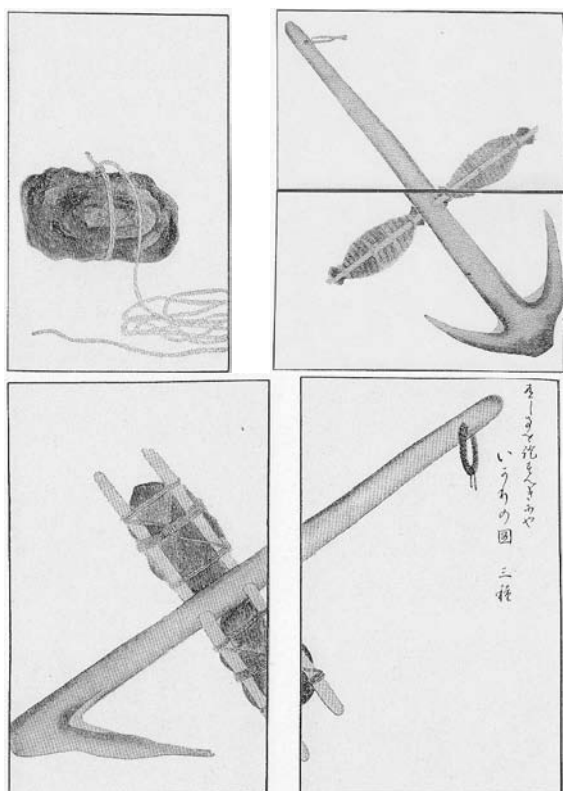


図 26 いかりの圖 三種



図 27 熊本県天草市通詞島の歴史民俗資料館に展示されている碇と錨（平成 25 年 3 月撮影）

アイヌの帆柱に酷似しているのである。また、絵の左手に人物様の線が描かれており、それが持っていると思われる長い櫂、すなわちそれはアシナブと同じく撞木（しゅもく）状の握りのある練櫂または舵櫂と考えられる。

このように江戸時代末期、19 世紀初頭のアイヌのイタオマチブに装備されていた練櫂や帆は、6 世紀に造られた装飾古墳の壁画に描かれた舟の絵と、形状、配置において酷似する点が多いのである。

図 26 は碇（いかり）である。アイヌ語でこれをカイタという。語源は不明である。ここでは木と石で作ったイカリを碇、金属製のイカリを錨と書くことにする。

左上の碇は、石塊をテシカでくくり碇とした最も原始的なものである。右上の碇は、多分、和人の碇を模して製作されたと思われるが、木の幹から出た枝を爪として巧みに成形し、筵で作った吠（かます）に小石を詰め込み、碇の重りとして横木（Stock）にくくりつけた、いわゆる Stock Anchor である。爪が海底に食い込みやすく安定した働きをする。

下図は碇の胴部（Shank）に横木を二本通し、細長く成形した碇石 2 個を横木にくくり付けたもので、このような碇は四、五十年前の昭和の時代にも手漕ぎの伝馬船（てんません）で見ることができた。いわゆる Single Arm Type であるが、海底で爪が上を向く可能性があるものの把注力は大きい。

図 27 は熊本県天草市五和町二江の通詞島（つうじしま）にある五和歴史民俗資料館に展示されているイカリ三種である。上二つは正に昭和の時代まで使用された碇で、碇石として自然石を用いている。図 26 の下図にみえる碇と同種である。碇の胴部と腕木は二材構成で、連結部は針金やロープで巧みに「フの字」に工作されている。一番下は唐人型と呼ばれる鉄製の比較的新しい錨である。Stock Anchor の一種で、木製の Stock が爪とは直角に錨頭部に差し込まれている。確実に海底に食い込むように作られている。

また、碇石といえば、鎌倉時代の元寇船の碇石が有名で、北部九州各地に多くの「元寇の碇石」が展示されている。1994 年には、佐賀県伊万里湾の湾口にある長崎県鷹島の海中で、碇石が装着された状態の元寇船の碇が確認され、碇には竹索（竹で編んだ縄）が使用されていることも確認された。

図 28 は和人の言う、あか（塗）取り、すなわち船底に溜まった水を掻き出す塵取りの形状をした道具である。「あか」は、もとは仏教用語の闍伽、すなわち、仏に供える香水を盛る器の事とも仏に供える水の事ともいい、船中で汚（けが）れた言葉を使わないための忌

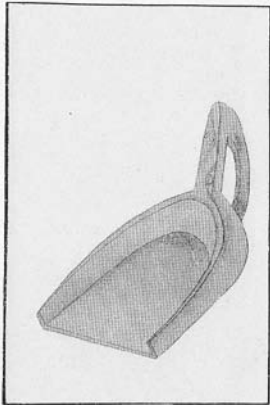


図 28 あかたりの圖

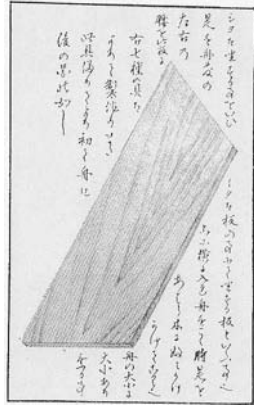


図 29 ショイタの圖

み言葉と考えられる。「圖説」にも、「船中にて忌み憚るの詞もあり。」と記されている。

アイヌ語では浚取りをワッカケプという。ワッカ(水ケ(取る事)プ(器)である。奥、羽、松前などではこのようなものをペゲともいう。アイヌでは水のことを「ワッカ」とも「ペ」ともいい、ペ(水)ゲ(取る事)、すなわち水取りであり同義語である。「ペ」は水の古語である、としている。

図 29 のショイタはショ(座する事)イタ(板)であり座する板すなわち腰掛板である。イタオマチブの舟敷の上に板を横に入れ、それに腰掛け、足を左右のあばら木に踏みかけてアシナブを漕ぐのである。イタオマチブには甲板(deck)はない。

以上の装備品が整って初めてイタシャキチブはイタオマチブとなり、海上に漕ぎ出すことができるのである。その時にも祈ることを忘れない。

6 帆走術

図 30 は舟が海上を帆走している図を示している。

船出する時も先ず、水伯(すいはく:水神のこと)に海上の安穩であることを祈願する。

その祈る詞は「アトイ・カモイ、ネト、ヒリカノ、イカシ、コレ」。これは、アトイ(海)、カモイ(神)、ネト(風のこと)、ヒリカノ(善く)、イカシ(守護)、コレ(賜れ)である。

和訳すれば『海の神よ、風波が穏やかになるよう、善く、守護賜れ』となる。

以上のように祈った後に出帆する。このような仕来りは和人も全く同じである。出帆するに当たっては、日和見(ひよりみ)、すなわち観天望気(空模様を観察して気象を予測する事)することも現代と全く同じである。また、船中での禁句や時化(しけ)に会ったときの祈願の方法もある、としている。

アイヌは陽が高いうちに帰り着けるかどうか、岸ま

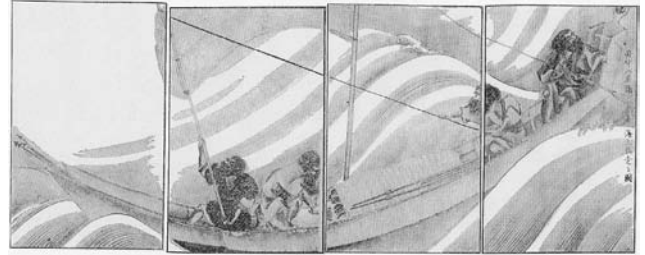


図 30 舟中の具備りて海上を走る圖

での距離を考えて航海し、常に海岸に沿って走る。

この航法は江戸時代の和人もよく用いた一般的な航法で「地乗り」⁹⁾と呼ばれる航法である。常に陸地の山や岬の方向、形を視認し、経験に照らし、自分の位置を確認しながら、日が暮れる前に陸に着けるように航海するのである。アイヌの住む北方では海上の風波が激しいため夜間の航行を恐れ嫌ったのである。それだけではなく、アイヌの舟が構造上時化に弱いことと、アイヌには文字文化がないため口伝によって航法を伝える他なく、航海術が古代からほとんど進歩を見なかったこととも無関係ではない。

和人は陸地の目印(山たて)で船位を知ること「山あて」といった⁹⁾。

図 30 の説明書きには「風の左りへ走るさま也」と書かれている。左が舳(へさき:船首の事)、右が艫(とも:船尾の事)である。すなわち、風が吹き去る方向に対して船首は左を向いて、左舷後方から風を受けて帆走している。カヤで風を正面から受けようとすれば、右舷側の縄を引き絞りがつ左舷側の縄を緩め、舟を真上から見たとき、2本の帆柱の下端を支点にしてカヤを右回りに振るような操作となる。

図 30 を更に解説した「圖説」の記事を紹介する。

「艫の左右に縄を以て帆を繋ぎ立て、アシナブにてかちをとり走るなり。風の右に走るとすれば左右の縄をとりかへ、帆を左にかたむけ、風を請(うけ)て走るなり。」

すなわち、帆は、左右2本の帆柱を後方から縄で繋ぎ止めることによって支えられている。練櫂で舵を取り帆走する。風の吹き去る方向に対して舳を右に向けて走る場合は、右舷側の縄を緩めかつ左舷側の縄を引き締めて、舟を真上から見たとき、カヤを左回りに振じり帆の正面から風を受けて帆走する。「左右の縄をとりかへ」とは風の左に走るときと右に走るときでは、縄の張り具合を逆にしなければならないということである。大和型船の航法でいう「ひらき走り」⁹⁾である。

カヤのような古式の帆は追い風、すなわち艫の正面から受ける風の場合のみ使用に耐えうると書かれた文献が多いが、「圖説」では斜め追い風での操船法を伝え

ており、定説を覆すものである。しかし、西洋のヨットとは異なり、深い keel を持たない刳舟は、斜め後方からの風では船体の横流れが大きく、船足（船速）は左程つかないので、やはり順風の時が一番推進効率が良い。

因みに、大和型船の操船法⁹⁾では、真後ろから風を受けて走ることを「真臚（まとも）走り」といい、その時の帆の張り具合を「真帆（まほ）」といった。真臚走りは西洋帆船の操船法では Running という。また、斜め追い風または横風を受けて走ることを「開（ひら）き走り」といい、その時の帆の張り具合を「片帆（かたほ）」といった。開き走りは西洋の操船法でいう Abeam に近い。

「あいつは真面（まとも）な人間だ」という時の「まとも」は「真臚走り」の「真臚」に由来している。

これら海上を帆走する舟をアイヌは、ホイボウチブ、パシテチブ、カヤウシチブなどという。ホイボウもパシテも「走る事」、カヤは「帆」、ウシは「立てる事」、つまり帆を立て、帆走する舟をいう。

7 船体構造と櫂漕（とうそう）

図 31 は漕ぎ舟（櫂で漕ぐイタオマチブ）である。

上図は完装した漕ぎ舟を示している。構造がよくわかる。帆走時の舟（走り舟）と何も変わらない。掲載図は小さく判然としないが、原画では詳細に読み取れる。ワッカケブ（滄取り）、カイト（碇）、そしてカンヂ（車櫂）が2丁、舟底にみえる。舟縁（ふなべり）にはカンヂが片舷につき5丁、計10丁がタカマヂに挿してあり、船尾左舷側には縄の輪に通したアシナブ（練櫂）が装着されている。また、船体中央部の船底には筵が見える。カヤ（帆）かもしれない。キウリ（あば

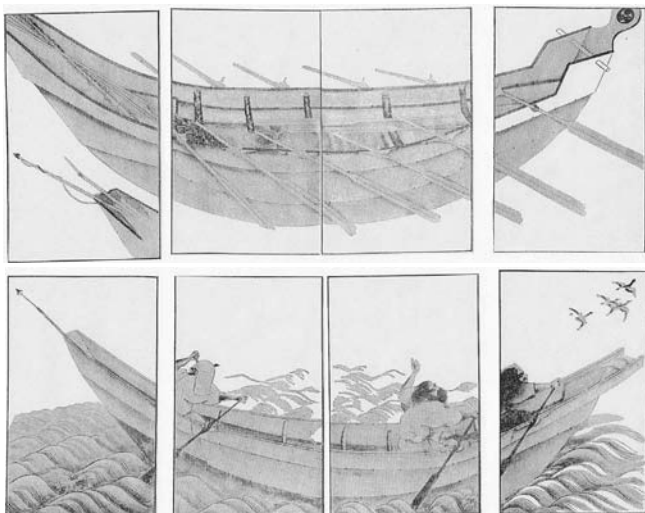


図 31 こぎ舟の圖 二種

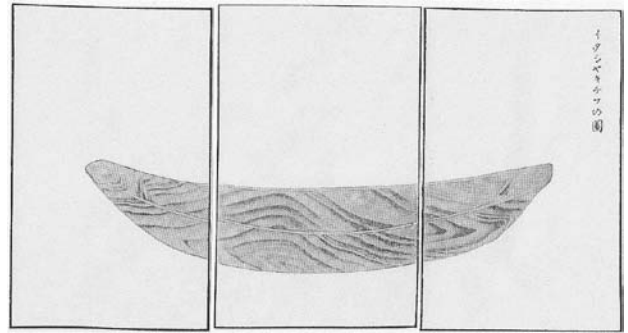


図 32 イタシャキチブの圖

ら木）は片舷に5本取り付けられ、舷側のチブラブイタ（羽板）は2段構成、1段目2段目とも前後方向に3枚構成で、チブラブイタ（羽板）がテシカ（縄）で縫い合わされている様子が明瞭に見て取れる。船首部には紐のついた狩猟用の銚（もり）もみえる。

下図は海上で櫂を漕いでいる様子である。漕ぐ時はショイタに腰掛け、左右のカンヂを両手で漕ぐ。右手に持ったカンヂが水を掻いている時は、左手は上に上がり、持ったカンヂは水から出ようとしているように見える。公園の貸ボートは左右のオールは同時に同じ動きを繰り返すが、カンヂは左右代わる代わるに水を掻く。いわばカヌーに乗ってダブルブレードのパドルで左右代わる代わるに水を掻くの に似ている。違いは櫂が single か double か、また舟の進行方向に対して漕ぎ手が前を向いているか後ろを向いているかである。現代人から見るとかなり特異な漕ぎ方に見える。相当の腕力と体力を必要とする漕法である。カンヂの数は舟の大きさによって異なる。アシナブ（練櫂）は帆走する時と同じで舵の役割を果たす。

このように舟を櫂で漕ぐことをアイヌは、チブモウという。チブ（舟）モウ（乗る事）である。ヒロウから国後辺りでは波が荒く舟も大きいので、一枚のショイタに2人ずつ腰掛け、左右別々に漕ぎ手が付く。

図 32 はイタオマチブの舟敷、すなわち船底材である。アイヌ語でこれをイタシャキチブという。イタ（板）シャキ（無い）チブ（舟）、すなわち、「板なし舟」の意である。元々はイタオマチブの舟敷となるものであるが、川舟として乗る刳舟（丸木舟）と変わらず、時にはこのままにて川で乗ることもあるので、そう言い習わしているのであろう。万葉集に「棚なし小舟」とあるのはこのこと（刳舟）であろうと推量している。また、和人の船大工が和船の敷にイタシャキチブを用いないようになったのは何時からであろうか、船大工がカシキ（加敷）、ヲモキ（面木）を用い始めた時からで、その堅固さに利があるので専らそればかり用いたので、ついにイタシャキチブは厚い板（敷）にとって

かわられたのであろう、としている。しかし、今でも奥、羽、松前などではすべて敷にイタシャキチプを用いている。これをムタマという。これはムタナ（無棚）の転語で、棚板のない舟、という意味で、イタシャキチプと同義である。

図 32 のイタシャキチプには図 7 と異なり、棚板を縫い付けるための縫い穴はまだ開けられていない。

ムタマの左右に板をつけアイヌと同じような舟に仕立てたものをモチプという。これはモウイヨップの略称で舟を指す。総じてアイヌの地では舟の事をチプと言うが、モウイヨップというのが本当の名称で、チプはその略称であると、アイヌの古老が言い伝えている。モウ（乗る事）イヨ（入れる事）プ（器）、すなわち乗ったり入れたりする器という意味で、舟のことを言う。この語が転じてモチプと称するようになったと、解説してある。

図 33 は二種類の川舟の図である。これらはいわゆる丸木舟で、作り方は図 32 のイタシャキチプと何も変わらない。上図は流れの緩い川や沼などで乗る舟である。下図は急流の川や流れに高低があって飛沫のかかると

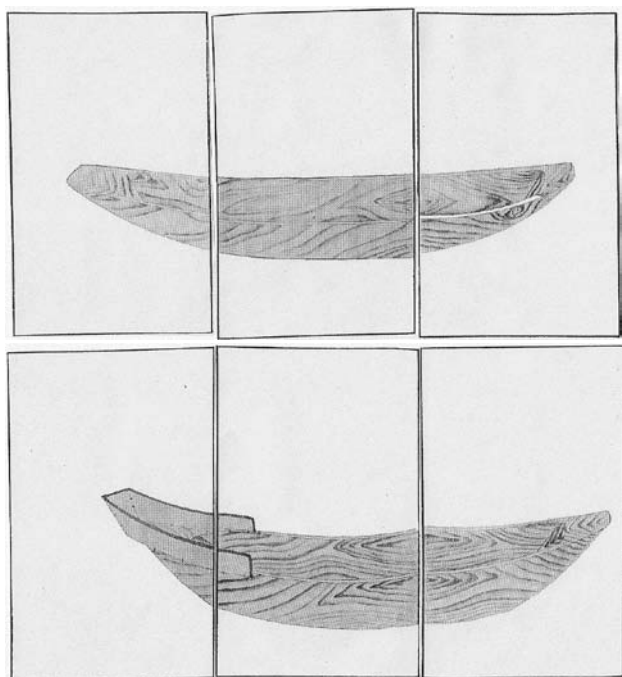


図 33 川を乗る船の圖 二種

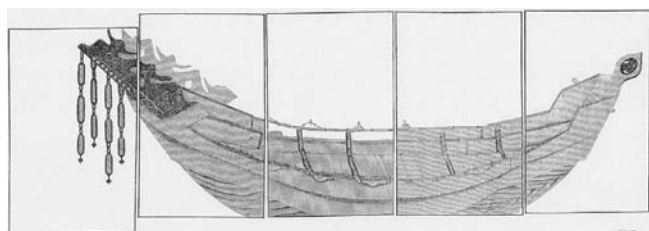


図 34 ウイマムチプの圖

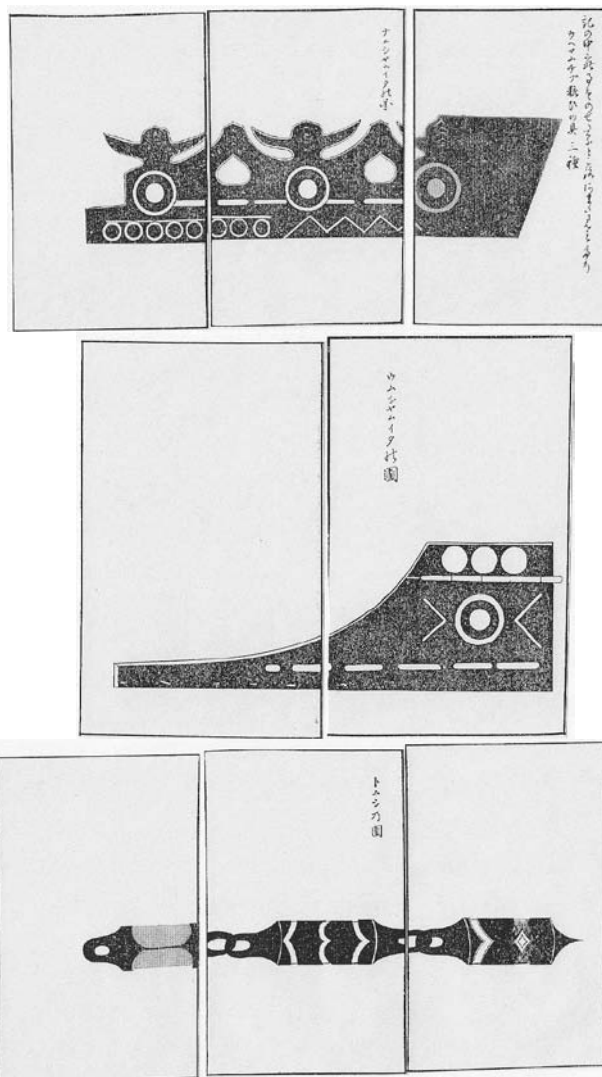


図 35 ウイマムチプ粧ひの圖

ころを遡る事などがある時、水が打ち込まないように舳に板を綴じ付けて高くした舟である。

図 34 はウイマムチプという特別な献使船である。北海道の松前氏の領地に住まうヲトナと呼ばれるアイヌが、松前氏に一代限り初めてお目見えする時、貢物を積む舟をウイマムチプという。ウイマムとは官長の人に初めて会う事をいう。従って、「官長の人に初めて会う舟」という事である。

その舟のつくりが特別であることは見ての通りである、と述べている。

その昔は、松前氏に貢物を献じたように、シャモロモシリにもウイマムチプに乗せて貢物を献じた。シャモロモシリとは大和（日本）を指す。アイヌと和人の間に権力による支配関係があったことを示している。

図 35 はウイマムチプを飾る装飾品（艀装品）である。上図はナムシャムイタ、中図はウムシャムイタ、下図はトムシという。ナムシャムイタは図 11 のものと同じで、舳に突き出る板である。また、ウムシャムイタ

も図 12 と同じで船尾部に突き出る板である。トムシは何の役割を果たしているのかその意義は不明である、としている。

ウイマムチブに用いる図の三種の飾りは大切にされており、破損してもみだりに捨てるようなことはなく大事に保管される。そうしなければ神の罰を受けると考えられており、殊に恐れ尊ばれている。罰はアイヌ語でパクという。

「蝦夷生計圖説 四 造舟の部 五 續造舟の部」の記述の概容は以上である。途中筆者の取材や意見を挿入している。

アイヌ民族の造舟儀礼と造舟技術には、その宗教観が色濃く出ており、和人が当時信仰していた仏教や神道とは異なる、いわば、原始日本人が天地山川草木全てを神とあがめ畏れた素朴な宗教感がよく表れている。和人から支配抑圧されつつも、古来の宗教観はアイヌ民族の中に脈々と生き続けていたことがわかる。

もはや熟練による職人芸の文化は廃れ、合理主義と功利主義と平準化だけに支配された物質文明が全世界を覆い尽くしている。その流行に乗り遅れまいと目先の利益に右往左往する現代人に比較し、支配され差別を受けても、アイヌの伝統文化を一途に守り抜こうとする精神の高潔さに思いを致すと同時に、抑圧される者の悲惨を思わずにはいられない。

8 木工工具と製材技術

単材刳舟（丸木舟）を大型化する方法には、①舟の長さ方向に複数の刳舟を継ぐ複材刳舟とする方法、②刳舟を左右舷別々に製作し、船体中央部に板（敷と呼ぶ）を挟んで幅を広げる方法、③刳舟の舷側上部に棚板を築き上げる方法、の3通りがある。①の方法によって造られる舟は、石井謙治¹⁰⁾が門式嵌接法（かんぬきしきかんせつほう）呼ぶ方法によって複数の刳舟を長さ方向に継ぎ長大化した複材刳舟である。長さ幅比が 10 を超える細長い舟に棚板を築き上げた準構造船の舟敷であろうと考えられている。②と③の方法は出口晶子⁷⁾によって詳細に類型分類されている。

刳舟の上部に棚板を築き上げ大型化した準構造船が出現するとみられる弥生式文化時代中期は、青銅器と鉄器文化がほぼ同時に大陸から伝来し金石併用時代¹¹⁾に入る紀元前 100 年頃とほぼ一致し、その頃、木工工具、とりわけ製材用工具の飛躍的な発達があったと思われる。

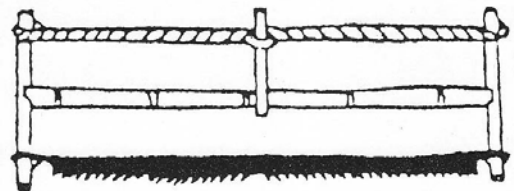
板を効率よく製材するには鋸（のこぎり）と鉋（かんな）が必要である。しかし、石器時代から、木材を繊維に沿って縦に裂く技術はすでに存在し、刳舟はそ

の技術を駆使して造られた。青銅器・鉄器文化の伝来によって丸太を裂く精度は格段に向上し、鉋（ちょうな、「手斧」の字を当てる場合もある）による木材の裁断面の成形が、容易にかつ精巧に行われるようになったと考えられる。約 2000 年前のものと思われる出土木材の中には、木材表面に鉋によって削ったと思われる独特の工作痕が見られものがある。

丹下昌之¹²⁾の研究によれば、4 世紀初頭の前方後円墳から鋸の出土が報告されている。すでにそれ以前に鋸が大陸から伝来しており、木工工具の飛躍的な進歩があったと考えるのは自然である。しかし、この鋸は製材するための縦挽き鋸とは考えにくい。

出土した鋸には鋸身の両側に鋸歯があり、「あせり」は認められない。形状は短冊状で鋸身の全長は 24 センチメートル程度、鋸身幅は 4 センチメートルに満たない。鋸身の両端には柄を付けるためとみられる目釘穴が丸く開いている。鋸を両手で持ち材木に鋸歯を強く押し当てて挽いたものと考えられている。これでは大きな板の製材には適さない。

鋸歯の「あせり」とは、鋸歯を交互に左右に曲げたものをいう。鋸に関する書物では「あさり」と書いているものも多いが、ここでは引用文献の用語に従うこ



第1図 大鋸図（注81より）

図 36 室町時代の大鋸（文献 12）より転載）

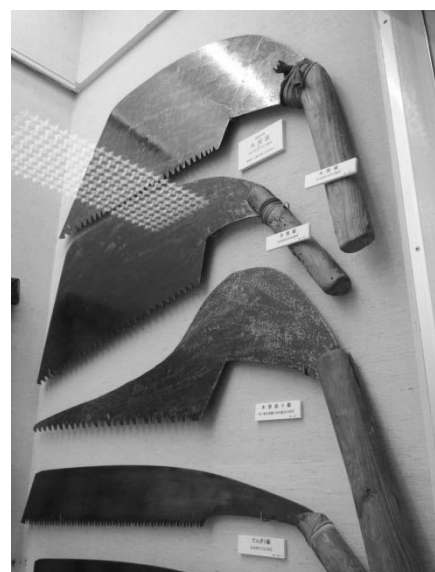


図 37 造船用の大鋸（天草通詞島）

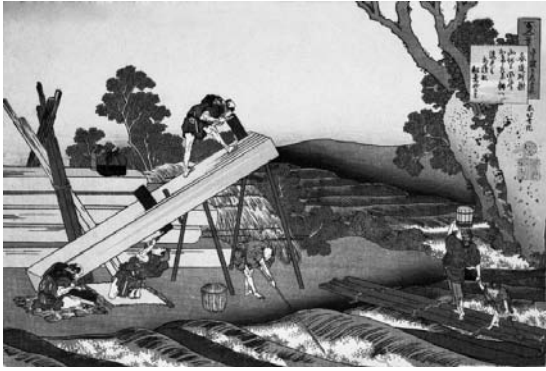


図 38 葛飾北斎の版画

とにする。

製材のための縦挽き鋸である大鋸（おが、おおが）は、室町時代に大陸から伝わったといわれているが、その頃の大鋸は図 36 に示すような形状をしており、左右から二人で挽く鋸であった。

100 年ほど時代が下ると、図 37 の上二つに示すような一人挽き用の前挽き大鋸になる。これは天草市通詞島歴史民俗資料館に展示されている船大工道具である。上二つは、「木挽き鋸（丸木をわくの用に使用）」と書かれている。「わく」とは「割く、別く」であろうと思われる。縦挽き鋸である。三つ目は、「木挽き曲り鋸（長

い板を曲線に切る場合に使用）」と書かれている。このように曲線に切る鋸は、直線裁断を専らとする指物大工（さしものだいく）にはなく、船大工特有のものと思われる。四つ目は、「だんぎり鋸（丸太をたてに切る）」と書かれているが、これは中型の横挽き鋸である。

鋸の切り屑のことをオガクズというが、そのオガは大鋸に由来している。

図 38 は葛飾北斎の海外に流出した版画の一枚である。誇張はあるが、一人は角材の上に乗し、もう一人は角材の下で膝立ちの窮屈な姿勢で上向きに大鋸を挽いている。また画面左下に男が座って鋸の目立て（磨滅した鋸歯を研ぐこと）をしている姿がみえる。電動鋸などなかった江戸時代はこのようにして製材していたのだろう。製材作業は技と体力が必要な重労働であったのがわかる。

図 39 は通詞島歴史民俗資料館に展示されている鋸、水平器、鉦、墨壺である。木船建造が盛んだった昭和まで使用された工具である。鋸歯の刃先が鋸身に沿って湾曲している上 2 本の鋸は「脇鋸」と表示されている。板を切る木工用鋸で、13 世紀ごろからある「木の葉」型鋸の一種と考えられる。その下 3 本の鋸は「すり鋸」である。2 枚の板を突き合わせて大きな板を作る時、突き合わせた板の木口にすり鋸を差し入れて挽く鋸である。こうすることによって接（は）ぎ合わされる木口がしっくりとかみ合い水漏れしにくくなるのである。普通、すり鋸は仕上げに依じて、オオバ、チュウバ、コバの三種類を使い分けるとされている。その下の鋸歯が直線に並んだ両歯鋸（鋸身の両側面に鋸歯がある鋸）は現代の鋸で鋸身の一方に縦挽き、他方に横挽きの歯が付いている。その下の鋸身の先端が尖った 3 本の内、一番上の鋸には「穴挽鋸（横に切断する為に使う）」と説明書きがある。横挽き鋸の小型のものであろう。下 2 本は「引廻しノコ」とある。これは板に穴を開けたり曲線に挽いたりするための鋸である。簡単に言えば、学校の工作時間に使う「糸鋸」の類である。

写真の左下には鉦がみえる。木材の表面を整える鉄製の木工道具である。その下には墨壺と墨差（すみさし）がみえる。



図 39 鋸各種、鉦、水平器および墨壺（天草通詞島、歴史民俗資料館）



図 40 槍鉋

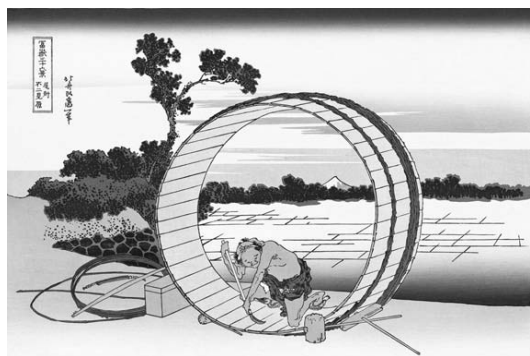


図 41 富嶽三十六景 尾州不二見原（葛飾北斎）

図 40 は槍鉋（やりがんな）である。丸太を裂いた表面を整える鉄製の大工道具で、室町時代に箱鉋（はこがんな）が現れるまでは槍鉋全盛であった。

図 41 は葛飾北斎の有名な富嶽三十六景尾州不二見原（びしゅうふじみがはら）の版画である。現在の愛知県名古屋市付近である。桶職人が槍鉋で樽の内側の表面を仕上げているところである。右手を逆手にして柄を持ち、板面を滑らすように槍鉋を手前に引き寄せながら表面を削るのである。

図 42 は、福岡県宗像市鐘崎の旧宗像市民俗資料館に展示してあった船釘各種である。大小様々あり、用途によって、釘の頭の形状、釘のそりなどが異なる。

船釘は板と板を接ぐ場合や継ぐ場合に用いられ、直接に打ち込むと板が割れる危険があるため、図 43 に示すような、予め釘道を通すための専用の鑿を使用する。

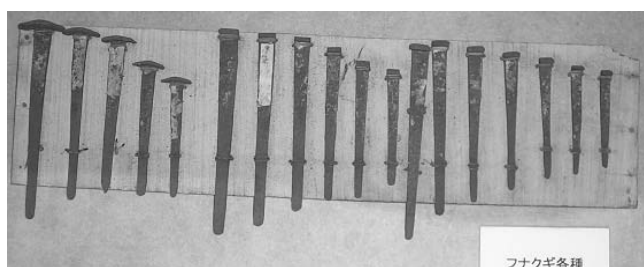


図 42 船釘各種（旧宗像市民俗資料館）



図 43 船釘用鑿各種（天草市歴史民俗資料館）



図 44 船釘の用法（旧宗像市民俗資料館）

ここに展示されている鑿の説明書きには、「釘差（大）（小）」、「ツバのみ（釘通し）穴をあける為の使用」、「片つばのみ（穴あわせ用）」とある。船釘にはその用途によってそれぞれ名前が付けられている。

例えば、図 44 の左上の写真は、板と板の木端を突き合わせて I 型に接ぐ場合に用いられるヌイクギ（縫釘）である。縫釘を打つ前に片鑿鑿（かたつばのみ）で釘道を通し、その後から縫釘を打ち込む。縫釘の特徴は釘身が湾曲していることであり、釘の頭は L 字型である。板と板を T 字型または L 字型に接合する場合には右上の写真のようにトオリクギを用いる。釘の頭は T 字型をしている。また、縁の取り付けなどに用いる場合はカイオレクギを用いる。釘の頭は L 字型である。

室町時代中期に準構造船から構造船へと造船法が変化する時期は、このような板材の接合技術が飛躍的に向上した時期と符合する。板の接合法に技術革新があったから建造法に大きな変化が生じたと考えてよい。

9 おわりに

蝦夷生計圖説を中心に読み解くことにより、アイヌ民族のイタオマチブ（板綴り舟）を通して古代のフネの変遷、特に準構造船の造舟儀礼と造舟技術そして木工工具の発達の歴史を見てきた。その中で判ることは造舟技術は徐々に進歩したのではなく、青銅器・鉄器文化の伝来や新たな大工道具の伝播といった文化的文明的画期が飛躍的な進歩をもたらすという事である。このことは他の技術分野にも言えることである。

丸太を板に加工する製材技術の進歩は、造舟法に多大な影響を与えたと考えることができ、木工工具、特に鋸や鉋の発達と刳舟から準構造船さらに構造船へと発達する過程とは深く関係していると推察できる。

以上のことから、アイヌ民族が何らかの理由で鉄器文化を十分に享受できなかったことが、洗練された鉄器文化が開いた江戸時代後期に至っても、板綴り舟の段階で造舟技術が停留していたことと深く関係していると考えられる。逆説的にいうと、そのお蔭で、大和では疾（と）うの昔に失われた伝統的技術技能がアイヌに温存されていたとみることもできるのである。

10 謝辞

長 洋一先生が平成 25 年 4 月 2 日に逝去された。享年 83 であった。

著者は 10 年ほど前から、福岡高等学校時代の同窓生有志（主に伊藤俊一君と奥田隆司君）が企画する「長先生と歴史を語る会」に参加するようになった。長先生（元西南学院大学教授）は著者の高等学校時代の恩師で、社会科の教諭であった。その後大学教員に転じられたが、古代史・中世史の専門家で、特に福岡市東区にある香椎宮の起源に関しては造詣が深かった。

「語る会」はいつも飲み屋の一角を借切り、先生の準備された「古事記」や「日本書紀」などの古文書の講義から始まった。苦闘すること二時間余り、そのあとはお決まりの宴会で実に楽しかった。著者はもともと歴史や地理に興味があったせいもあり、すっかり常連になってしまった。長先生と「語る会」仲間で、何度か遺跡巡りの一泊旅行をしたこともあった。

高等学校卒業以来、数十年ぶりに拝聴する先生の講義は決して簡単ではなかったが、語りかけるような口調と慈しむような笑顔を忘れることができない。私は当時から、先生の内に秘めた優しさと反骨に惹かれるものを感じていた。

「語る会」に参加するうちに、古代の文化や文物の伝播については詳細に語られるものの、それらの運搬

手段である船についてはほとんど触れられないことに気付いた。私が船舶工学を専門にしていることも、気付くきっかけになったかもしれない。

先生にそのことをお話しすると、「岩本君、是非、船舶史を学問として体系付け給え」と課題を頂いた。しかし、劣等な教え子である私には、先生の下さった課題は、背負うにはちょっと荷が重すぎた。身の事情もあり研究は遅々として進まなかった。会に触発されて日本航海学会誌 NAVIGATION に「昔の日本の船事情」¹⁾を投稿したのが平成 18 年 6 月、約 8 年前である。

その頃から、アイヌ民族のイタオマチブに古代準構造船の造舟過程を解く鍵があるのではないかと、文献検索や整理をしていたが、思いもよらない訃報によって、とうとう纏まった著述を先生のお目にかかる機会を永遠に失ってしまった。痛恨の極みである。

本論文は、急遽短時日で書き上げたもので、全く不十分だと先生からお叱りを受けるかも知れないが、遅れ馳せながら、この論文を先生の御霊に捧げる次第である。感謝と尊敬の念を込めて。

参考文献

- 1) 岩本才次：「昔の日本の船事情」、日本航海学会誌 NAVIGATION、第 164 号、2006.6、pp. 24-46。
- 2) 御菌生翁甫：「二瓦三棟船論考」、巖南堂書店、1961.4。
- 3) 例えば、海事博物館 みちのく北方漁船博物館、青森県青森市沖館 2-2-1。
- 4) 秦 憶丸 撰、村上貞助・間宮林蔵 増補：「日本庶民生活史料集成 第四巻」“蝦夷生計圖説 四 造舟の部、五 續造舟の部”、三一書房、1973、pp. 571-602。
- 5) 由良 勇：「北海道の丸木舟」、マルヨシ印刷株式会社、1995.7.10 発行。
- 6) 財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構：「アイヌ生活文化再現マニュアル 綴る イタオマチブ」【板綴り舟】“、<http://www.frpac.co.jp/manual/files/2002-06.pdf>。
- 7) 出口晶子：「丸木舟 ものと人間の文化史 98」、法政大学出版局、2001。
- 8) 大野恵三：“中世絵画史料にみる櫓・櫂操作の技法”、民具研究 第 138 号、2008.9。
- 9) 堀内雅文：「大和型船—航海技術編—」、成山堂書店、1982。
- 10) 石井謙治：“複材刳船の考察 —とくに門式嵌接法に関連して—”、稲・船・祭 松本信廣先生追悼論文集、六興出版、1982。
- 11) 児玉幸多編集：「標準日本史年表」、吉川弘文館、1968。
- 12) 丹下昌之：“古代遺跡出土鋸の研究”、民具研究 110、1995.3.30、pp.1-18。