慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	古代の船
Sub Title	Un Aperçu sur l'Origine de la Navigation Japonaise
Author	松本, 信廣(Matsumoto, Nobuhiro)
Publisher	三田史学会
Publication year	1958
Jtitle	史学 Vol.31, No.1/2/3/4 (1958. 10) ,p.644- 656
JaLC DOI	
Abstract	Le progres de la culture humaine dans l'antiquite a ete accelere par diverses inventions et par leur perfectionnement. En particulier, les migrations des peuples et le contact des civilisations orientales et occidentales ont ete favorisees par l'amelioration des moyens de communication. De meme que la generalisation de l'usage des chevaux et l'invention des vehicules a traction animale a joue un grand role dans l'histoire des peuples continentaux, le developpement des moyens de navigation est en rapport etroit avec l'histoire des populations maritimes. Si on veut ecrire l'histoire culturelle de l'Asie Orientale, pour le nord, on doit etudier l'histoire des moyens de transport terrestres tandis que, pour le sud, il faut etudier le developpement de la navigation. L'histoire de l'ancienne navigation au Japon reste encore a ecrire. Mais les decouvertes archeologiques recentes nous ont fourni de nombreux bateaux primitifs, ce qui nous a permis de tracer un apercu sur l'origine de la navigation. La premiere mise a jour assez importante a ete faite, en 1917, aupres de Yokaichiba dans la plaine Kujukuri, prefecture de Chiba. Dans la partie laisse'e en marais, appelee par des villageois "Nokoshi-numa", on a trouve une pirogue en tronc creuse. Les extremites de cette pirogue sont pointues. Mr. Nishimura qui ecrivit un rapport sur cette decouverte, supposait que cette pirogue fut construite par des aborigenes de l'epoque neolithique. Mais a cette epoque on n'avait encore trouve aucun objet archeologique qui nous permet l'authenticite de cette date. L'Opinion de Mr. Nishimura est devenue plausible grace a de nombreuses decouvertes. Parmi eux, nous pouvons signaler la decouverte d'une pirogue par Mr. Shimizu (Junzo) dans la riziere au bord de la riviere Takaya, affluent de Kuriyama, dans la prefecture Chiba. Ce bateau se trouvait dans une couche de sable tourbeux d'a peu pres 80 cm. d'epaisseur. Audessous du bateau, est y adherant, fut decouvert un manche de pagaie. Dans la meme couche de sable tourbeux furent exhumes de nombreux fragments de poteries "Jomon" du type "Kasori B", c'esta-dire, de la periode neolithique posterieure. A 8 metres a l'Est de ce point, dans un prolongement de la meme couche de sable tourbeux on tira aussi de nombreux vases intacts en poterie "Jomon". Toutes ces decouvertes nous ont conduit a la conviction que l'origine de cette pirogue remonte authentiquement au neolithique. Jusqu'ici tous les bateaux creuses qu'on a trouves dans le sol etaient horizontaux. Mais la barque qui fut tiree de l'eau en amont du grand pont Iruma "Iruma Ohashi" (pont sur la riviere Iruma), a attire notre attention par sa particularite, c'est-a-dire, extremite recourbee vers le haut. La pirogue etait cassee en deux si bien que nous n'avons pu connaitre la forme de l'autre extremite. Mais, heureusement une decouverte recente dans la prefecture Chiba, aux environs de Tako, au nord de la cite Yokaichiba, a fourni un autre specimen de ce type, et, par bonheur, intact. Les deux extremites en sont recourbees vers le haut. Dans les alentours sur les plateaux se trouvent plusieurs entassements de coquillages, traces d'habitation humaine de l'age Jomon inferieure. Ce fait nous a conduit a supposer Fantiquite de ce bateau. Nous pouvons actuellement presumer que ce type fut l'une des formes primitives des bateaux creuses. Vers l'epoque proto-historique, les japonais ont commence a servir du bateau de planche dont la forme etait longue et les extremites etaient recourbees vers le haut. On peut retrouver aussi ce type aux pays meridionaux et dans la cote maritime du continent asiatique. D'apres l'opinion de l'auteur, le Japon a subi une certaine influence etrangere, probablement venu du sud a cette epoque.
Notes	慶應義塾創立百年記念論文集
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19581000-0648

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

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

古代の船

松本信廣

日本人が此島に住みつくようになつたのは一體北の方からやつて來たか、或はまた南の方からやつてきたのであるか？　此問題は、大變興味をそそる所であり、從來いろいろな解答がなされている。然しまだ解決がついた譯でなく、これまであまり研究されなかつた角度からなほ研究してみることが必要である。古代船舶の研究もやはりそういふ意味から手をつけてみたのである。

一體日本群島は孤立した島嶼である。然しユーラシア大陸の東邊に位し、西は朝鮮半島に近く、更にその南に山東半島あり、南シナとも近く、インドシナとは潮流風位の關係で結ばれ、また島傳いに太平洋の島嶼群へも道が開かれてをる。また北の方はカムチャッカ半島やアリューシャン群島とも相接してをる。こういふ地帶から舟をもつて故意又は偶然にいろいろの人種が我國に寄り來つたことが考えられる。その際どんな舟が使用されたかといふことは今日出土する考古資料によつて或程度確められはしないか？　そしてそういふ知識によつて我國上代に於ける移住の方向をあとづけることが出來はしないか？

一體日本の遠い石器時代に居住した人々はどんな交通具を使用して水上を横斷していたであらうか？ごく大昔の時代は知らず、繩文時代になつてくると丸木舟の使用が行はれて來てをる。古代獨木舟を形式的に分類することは既に佛の

デシェレット Joseph Déchelette がその「先史考古學提要」Manuel d'Archéologie préhistorique の中に三様の分類を試みてをり、我國に於て西村眞次博士また之を祖述して鰹節型、割竹型、箱型の三樣に區分された。そして氏は東京人類學會創立五十年記念講演會に於て發表せられた「關東發掘刳舟の二型式」（人類學雜誌四十九卷六號）に於て關東地方から發見せられた十一例の獨木舟を擧げ、之を平面圖に於て長楕圓形、或いは尖圓形をなすもの（所謂鰹節型、サセックス型、ロベンハウゼン型）及び長方形をなすもの（割竹型、ゲルマン型、メーリンゲン型）の二種に分ち、前者を繩文式文化に結びつけ、後者を彌生式文化に結びつけ、兩者の特色を人種的差違に基づくとされてをる。

以後本邦殊に關東地方に於ける獨木舟の發見は、極めて數多くその形狀に就て更に若干加ふべきものがある。一體獨木舟の發達する以前から、また之と並行して種々なる浮き、又は筏の類が用いられ、之が獨木舟の生成に大きな影響を與えたことが推定される。今割竹型と鰹節型の兩獨木舟の中何れが原始的なものであるかを比ぶれば、立木を切り倒し、その切口を其儘とし、横に切斷した部分を刳り凹めた割竹型が先づ現はれ、次いでその兩端に丸味を加え、先を尖らせた鰹節型が生起したことが考えられる。我國に於ても初期の獨木舟と目せられる千葉縣安房郡加茂から發見せられた刳舟は、前期より中期に亙る繩文文化時代の遺跡に於ける泥炭層の下部より發見せられたものであり、その平面圖は兩端の細まつた長方形をなしてをる。その點に於て割竹型の範疇にいれるべきであるが、之がメーリンゲン型の割竹型獨木舟と異なるのは、全體が板狀をなし、横斷面がゆるい凹形をなした舟であり、原始的な割竹狀をなす刳舟と大分ちがってをることである。何故我國の原始文化初期の遺品がかように意表を衝く技巧を示すのであるか？　此點に吾々はこの形式の獨木舟が最初から舟としての目的に適合するよう作爲されたと見るよりも他の因素の影響があるのではないかと

思ふ。アフリカのアシャンテイ地方の土人は、板狀の浮きの上にまたがり、兩手を櫂のように使用して水上を航行する習慣がある。この板狀木材は、表面を稍凹め、將に獨木舟にならんとする一步手前にあるものである。恐らく此種の浮きが使用されてをる原始社會に於てこの浮きを更に精巧にけづり、擴大し、板狀の獨木舟につくったのが加茂の舟に該當するのではなからうか？繩文前期末に我關東南部に居住した石器時代人が此段階にあり、當時なほ入江であつた加茂附近の水面に此種の航行具を使用してすなどりその他に從事していたのであらう。然し此時代に於て獨木舟が全て之に似たものであつたといふのではない。

埼玉縣入間郡芳野村の入間川河道より發見せられた鰹節型の刳舟は、その先端がやや反り上り、從來發見せられた獨木舟に例をみない所謂「ゴンドラ」式をなしてをる。此舟のみつかつたと云はれる地點の附近から繩文前期の纖維土器片が發見せられたことから、此刳舟の年代は或は加茂のそれに近く、場合によつてはそれより少し早いのではないかと思はれるのであるが、土器片が同時伴出でないので未だ確證があるわけではない。ただ此種の兩端の反り上つた舟は波の高い海洋に使用せられるに適したと推定せられるが、今日海岸線を極めて離れた地方に此型の存在することは甚だ興味ある事實と云はねばならぬ。

關東地方の冲積層より發見せられる獨木舟の中繩文文化時代のものと目せられるものはごく特殊の例をのぞいて既に西村博士の指摘せられた如く鰹節型の形式を具えてをる。此種の刳舟に似たものが現在アイヌ人の間にも使用されてをることは云ふまでもない。然し此式の獨木舟は世界の至る所に共通に行はれてをるものであり、特にアイヌ型と呼ぶことは出來ぬようである。

しかし此種の刳舟が果して繩文文化期に屬するものであるかを親しく發掘によつて實證し得た例は乏しく本塾の清水助教授が九十九里沿岸平野の調査中、山武郡大總村谷臺高谷川の流れに沿ふ繩文後期文化遺跡より發見した鰹節型刳舟がその稀有な一例である。此系統に屬する刳舟は、千葉縣畑町の元檢見川草炭發掘場より三隻も發見せられてをるが、發見當時その年代に就ていろいろに論議せられ、一部の人々により古墳期のものに目されたが今日最早此系列の舟を繩文末期、それも晩期よりむしろ後期に近い所に比定して間違いはないと思ふ。畑町の遺跡は柄部に特殊の彫刻を伴いその櫂身の表面中央に稜線の走つてをる櫂を出だしてをるが、此種の櫂は繩文末期の特徴であり、加茂の例で知られる如く繩文前期の櫂が何等彫刻を伴はず、滑澤な表面を呈してをるのと對比（コントラスト）を示してをる。

更に此鰹節型刳舟の一部、稍時代の下つたと思はれるものの上に横梁の彫刻が刳り抜きで出來てをるものがあることが注意されてをる。此形式のものは大正六年千葉縣八日市場の南方の低濕地々帶「殘し沼」と云はれた地點から發見せられてをり、其後もその附近より多く發見され、また因幡沼附近、埼玉縣綾瀬川の舊河道、大宮附近等よりも發見せられてをる。かかる進歩した構造をつくりだしたのは恐らく繩文文化期の末期、所謂、晩期あたりに該當するものではないかと思ふ。

關東地方に於ては彌生式遺跡より刳舟を出した例に乏しく僅かに西村博士の香取郡佐原小野川緣より發見せられた例が報告せられてをるが、此舟は今日殘存せず、博士の云はれる所に從へば割竹型の部類にはいるとされてをる。一體彌生式文化時代には我國の文化は急激な變化を見たらしく、それに續く土師器文化期に入ると刳舟の形式は長方形型が壓倒的に多くなつてくる。關東に於て土師器を伴ふ刳舟を發見したのは茨城縣結城郡豐田村曲田の小貝川河岸より發見せ

られた三隻の刳舟である。この時代のものが石器時代のものと異なる點は平面圖が長方型をなし、底部が平らとなり、その表面が金屬器を使用して琢磨せられた滑澤な面を示し、舳と艫とが漸次形をことにし、舳の方は細く尖ってくるが、艫の方は方形で終る所謂「舟型」をなしてくるなどの特色があるが、材質の點に於てもカヤのかはりにマツ、スギ、クリ、ナラなどが主として使用せられるなど顯著な相違が發見せられる。この形式の刳舟の最も發達した例と考えられるのは埼玉縣和土村村國の舊荒川河道より發見せられた刳舟であり、その構造は極めて發達し、艫部の狀は箱型をなし、此點に於てデシェレットの第三形式（サントーバン・アン・シャロレー型）に近いと云ふことが出來る。自分の考えでは和土村の舟は古墳期より下りそれ以後の時代にはいったものであり、非常に出土例の乏しい我國歷史時代、恐らくは中世の刳舟の標本であると思ふ。

凡そ獨木舟の存在する時代にはそれに並行して他種の航行具も行はれていたことを考慮にいれねばならぬ。丸木舟の外に古代に於て樹皮船が使用せられたことは人の知る所である。我國に於て原始時代に此種の船の存在したことは想像出來るが考古學的にその實在を證明することは極めて至難であつた。所が幸ひ近時北海道の兒玉作左衞門、大場利夫兩氏の「函館市春日町出土の遺物について」（北方文化研究報告九輯昭和二十九年三月）に發表せられた長さ一五、九糎、幅上端五、一糎、下端推定一二、〇糎（下部の一角が缺けてをる）厚さ一、九糎で扁平で梯形をなす凝灰質淤泥岩の用途不明の石製品の表面に畫かれた繪畫が、如何にも珍しい舟狀の粗描を示し、私共に非常な興味を惹き起したのである。この遺物は、昭和廿五年住吉町遺跡を調査した際、理學部の窪田薫氏が、春日町遺跡の斷崖に於て春日町式（第二群A、B、C）土器の破片數片と一緒に發見されたものである。（窪田薫、繩文式文化期後期の沈刻線畫を有する石器の發掘、趣味の

地學五卷一號昭和二十六年九月）報告者は、此舟の兩舷が著しく突出し、かつ舟底が凹彎して表現されてをる所から、「舟は丸木舟ではないように感ずる」と云はれ、かつその周圍にある條線を網の粗描と見て「かなり多くの網を使ひ、波浪と闘ひながら漁撈している」光景ならんと想像されてをる。この舟が果して丸木舟でないとすれば如何なる種類の舟であつたであらうか？　報告者は此舟が波浪にもまれてゐる狀景を表わしたものと推してをるが、その舟底の彎曲は果して波のうねりを示してをるものであらうか？　幸ひ此點はオーストラリア人がユーカリ樹の皮を石斧で剝ぎ、火の上で細工し、兩端を外の木の皮で結んだ皮舟が如何にも舟緣が彎曲してこの春日町の繪畫に表はれた舟と相似してをることが私共の注意を促すのである。我國の繩文土器時代のごく初期にその北邊に此種の樹皮舟が用ひられたのではないかと云ふことは私の一つの意見として提起したい點であるが、更に之に似た今一つの資料として最近江坂輝彌氏によつて紹介された秋田縣由利郡川内村小川字新澤平の後、晩期遺跡出土の石錘上の繪畫が注目せられる。これは興野義一氏の採集品でその長さ四糎、幅三糎ばかりの薄い河原石（粘板岩）の長徑の兩端を缺いたものであり、その兩面に細い線で彫刻してあるが、その一面の下部に如何にも舟らしい繪畫が刻まれてある。此種の舟は丸木舟らしくない感じであり、自分は、これに比較するものとしてはアイヌの樺皮舟ヤチツプ、コリアク族又はアレウト族などの木組の上に獸皮を張った皮舟、ウミアツクと云はれてをるものとの類似を感ずるのである。私共は從來石器時代から原史時代にかけて丸木舟の出土に注目し、その研究に主力を注いでゐたが、この種の繪畫的の資料から北方或いは遠隔の土俗資料と類似する皮製原始舟が我古代人によつて使用せられていたらしい推測をなすことが出來て非常な興味を感ずるのである。

樹皮船も丸木舟もごく原始時代の交通要具であるが、更に歷史時代と關連をもつて重要性あり、此處で次に問題にし

たいのは構造船の事である。丸木舟では波浪の烈しい大海を横切るのに相當困難がある。そこで大洋を横斷するのに向くいろいろな方策がとられる。二つ以上の丸木舟を横に並べてしばる舟筏の類は、その最も普通なものと考えられるが彌生式文化以降には、數多の材木をあはせてつくつた可成大きな構造船の存在が想定される。一體彌生式以後になつてくると楠の木を船材とした大きな丸木舟が用いられ、楠の長木がすくないので中央で二つの船材をつなぎあはせる技術が進歩して來た。それと共に此時期に於ては舟の兩端が著しく上に反り上つた所謂ゴンドラ型の舟が盛んに利用されてをる。その最も有力な證據は福井縣出土銅鐸の上に見ゆる繪畫である。之は西村博士により葦舟をあらはすのではないかと論ぜられてをるものであるが、矢張り彌生時代である唐古出土の土器の上に見ゆる舟圖などから見て私は、之をゴンドラ型の長大な舟であると云ふ解釋をとりたい。このゴンドラ型の狹長な形式の舟は、既に先覺がエジプトのパピルス船に形を眞似て古代エジプト人がつくりだした船型であると云ふ說を唱え世人の注目を惹いてをる。パピルスを束ねてつくつた葦舟型の舟は、エジプト以外メソポタミアにもインドにもあり、葦舟と云ふ名はシナ、日本の古代文獻にも見られる所であり、必ずしもその起原をエジプト一箇所に求めることは出來ぬと自分は異議をとなえたいが、然し我國の彌生式時代に行はれたエジプト型船舶については、之を全く我國自生の技術文化の所產としてみるのには疑問があるように思ふ。

彌生式以降古墳時代にかけて我國の丸木舟が從來の鰹節型から割竹型に移行することはたしかに驚くべき變化であり、之は曾つて西村博士がインドネシア人の移住といふ事實によつてこの變遷を說明されようとした所である。今日の學界は人種的變動によつて此問題を解釋するのに必ずしも贊意を表していないけれどもそれといつてなにによつて之を

說明すべきかは吾々の考えなければならぬ點である。西村博士の割竹型と云はれるのは舟の平面圖が長方形をなしてをるものであり、必ずしも原始人が、大木を横に切斷してつくつた所謂原始的の割竹型と、同一のものと云ふことは出來ない。私は寧ろ之を割竹型の第二次的のものであり、それと共に彌生式時代以降は、我國に於ては一面に於て構造船が行はれてをり、その構造船が同じく平面圖が長方形のものであることに注意したいと思ふ。獨木舟が同樣の形式をしてをるのは構造船と關連あるためではなからうか?

構造船がどんな形式をなしたものであるか吾々は彌生式時代に於てはあまり資料をもつていない。之を寧ろ古墳時代の埴輪に表はされた船型によつて遡て考えなければならぬ。我國の古代船を論ずるものは普通西都原發見の船埴輪をもつてその重要な資料としてをる。所が此舟は兩舷側が並行して走り先端に於て上に反り上り、所謂「兩枝船(フクマタブネ)」の格好をなしてをる。かくの如き舟の特色は極めて珍しきものであつて、舟が水を切つて進むためには魚形の如く先端が尖るべき筈なるに底面だけをとがらしその上部に於ては方形になし兩舷を上方に反り上らせるのは何か特殊な傳統を考えなければならず、之を單純な割竹型の丸木舟の進化したものとは認めがたいのである。

此點に於て自分は此種の非常に珍しい船型が我國に近い大陸に分布してをることに注意したいと思ふ。まづ朝鮮の新羅に於て古墳より發掘された舟をかたどる容器に矢張り、この我國の長方形構造船に近いものが發見されてをる。更に隣國のシナにはいると此國の重要な航行具となつてをるジャンクの形式が矢張り上方甲板が長方形の形式をとつてをる。古代シナに於ては竹筏がひろく行れたらしくまた二つの小舟をつらねて筏とした「舫」が使用せられてをり、古代の「舟」と云ふ文字がそういふ長方形の舟型をもつて舟を表現してをる。この傾向が次第に發展してジャンク型を生み

出したものと考えられるが、然しこのジャンクの船型と我國の古代船の型と比較するには重大な難點がある。それはジャンクにあつては木材の乏しい中國のこととて船の骨に當る船材をいくつも蛇腹式に樞軸線と反對方向に並べそれに横板をつなぎ合せてこしらえあげてをる。之は我國におけるように底部に以前の丸木舟から發達した部分を置きその兩側に長い板を接合して大船をつくりあげてゆく技術と全く反對である。それと今一つの相違はジャンクの方は平面圖が長方形をなしてをると云つても大體が箱型をなしそれほど細長くないのに我國のそれは、銅鐸に見ゆる圖から類推すると可成り長大なものが存在し、獨木舟の傳統を後まで傳えていたと考えられるからである。寧ろ此點に我國の古代ゴンドラ型構造船は、シナの南の地帶に行はれてをる龍船型舟と同系統であり、またインドシナの水祭の際用いられるような長大な細長いカヌーの類に近いと考えられる。この種のカヌーは主たる船體を丸木でつくり、その前後に反り上る部分を添加したものであり、此點に於て我國の古代船と用材の使用法は相似てをると云つてよい。

ただ問題となるのは現在のタイ、カンボジア等の龍船を見てもその尖端は龍首になぞらえられ、兩舷側がはなれて高く上に並行に反り上る「兩枝船」の形式をとつていない。之に近いものを求めると寧ろ非常に遠いナイル河畔のゴンドラ型舟と相似をもつてをる。最近カイロの西三哩の地點で發見されたエジプト王 Khufu の死後の乘用に供せられた舟は、死後太陽神として彼の魂を天空を横切つてはこぶ所謂「太陽の舟」であるが、その形式はゴンドラ型で兩舷が前後に突出し、その點に我國の古墳埴輪舟に見ゆる舳の形式と相似て、舟の平面圖は長方形型をなしてをる。從つてこのゴンドラ型構造船の長大なものの中には我國のそれの如く舳が兩枝船の形式をとつたものが存することを知りうるのである。今一つ我國のゴンドラ型構造船で重要な點はその舵の問題である。舟の後尾に固定舵をつけるのは後代の發達であ

つて、我國埴輪船の場合、及び九州地方古墳壁畫、唐古土器破片圖様、銅鐸文様の例から見ても固定舵は用いられてなく、舟の舷側後方に位した船員が大きな櫂をひいて舟の方向を曲げる所謂「舵用櫂」を利用してをる。之は對岸のシナに於ては最近出土した明器で實證されるように漢代廣東地方に於て舟の後尾に專用舵を固定させておいてあるのと全くことなつてをり、燉煌の壁畫に見ゆる船とか南方に於て用いられてをる「龍船」型の長大な舟の舵用櫂を用いてをる型式と類似してをり、ひいてはエジプト邊の舟の舵を用いてをる技術と同じ部類に屬してをる。

更にも一つ考えなければならないのは帆の問題である。西都原の埴輪船には舟の中心部に穴があつてマストをたてたことが想像されぬことはないが、確かではない。自分が帆ではないかと思ふのは福岡縣珍敷塚（メジラシ）の壁畫に見える船の前方に二本の柱が接近してたちその間が一寸周圍より幾分濃く塗られた感じで帆らしく受取られる描寫をしていることである。ゴンドラ型の船がどんな形の帆をつかったかといふことは疑問であるが少くとも此例證から云ふと二本の柱をつかつて、長方形の帆を竪に利用したといふことが云えるのではなからうか？　それで此式の帆の我國周圍における例を求めると德川時代の繪巻物によるとアイヌ人は矢張り二本の竿の間に蓆をはり竿の先端に綱を張りその先をひつぱつて風力を利用する方法をとつてをるのである。卽ち竿そのものはまだ帆柱として舟の中に固定して立てられず、必要に応じて利用せられたらしいのである。

またインドシナ、アンコル・トムのバイヨン遺跡壁面の浮彫に見ゆるゴンドラ型船の上に矢張り、二本の竿をたてその間に布をはり、一つの竿の上端から綱をはつて引いて支えている狀が彫刻されてをる。これは帆でもあり旗でもあるととられるのであり、なる程アンコル・ワツト壁面のスーリヤヴルマン王の行列中にも同じような二本竿の布がえがか

れてあり、此方は明かに旗ととられる。しかし古代の航海に於て帆と旗との限界は必ずしもはつきりせず船上に張られた旗は或場合帆の役を演じたことが考えられるのではなからうか？　バイヨンのジャンク型船の甲板上に張られた帆ははつきり旗の形式をとつてをり、柱は一本でそれに長方形の布がはられ反對側の側面に三本の糸を張つてひつぱつてある。バイヨンは大體十二世紀末の建築であり、此當時此國に行はれていた帆は、大體、ゴンドラ型舟が古代に於て使用していた帆の形を保存していたと思ふ。その點に於て我國古代のゴンドラ型舟の帆走法と類似點をもつてをつたと云ふことが出來るのではなからうか？

我國の古代帆についてはまだ充分研究が行はれていないが、今日日本船に行はれてをる四角帆は、中央にたてた柱の上にとりつけられ、帆の上方にのみ横の帆桁が附せられ、上下する形式になつてをる。この形式の帆は、古代エジプトのゴンドラ型舟にも行はれていた樣式であり、時代と距離をへだて、相似點のあることは從來からも若干の學者により指摘せられていた。この型式の帆が我國上代のゴンドラ型舟によつても利用せられていたかどうかと云ふことを自分は今確言することが出來ない。我國上代墳墓の壁畫に此種の推定をなし得る材料がないでもないが、壁畫そのものが果して上代のものか、或はまた後の書き足しであるか判定のつかぬ場合が多くまだ確定した說を述べることが出來ないが、明かにシナのジャンクの疊み込み帆とことなる日本式四角帆が、その起原をかなり古い時代に淵源させてをることを推定することが出來る。中間に於て類例を發見することの出來ぬのは殘念であるがゴンドラ型の形式と舵用櫂とが相似てをるエジプトと日本とが帆の點に於て東西相似てをることは極めて注目すべき事實である。

こういふ風に技術の上に於て比較し得るのみならずゴンドラ型舟にともなふ神話的觀念に東西若干の類似點のあるこ

とも忘れてならない。卽ちインドシナの北部の銅鼓に見ゆるゴンドラ型舟は鳥の裝飾が附せられ、靈魂を冥界に運ぶ魂舟であり、靈魂鳥と同一視せられ、舟自體が鳥と考えられたインドネシア人の古代宗教觀念が表現されてをる。

此考え方は我國の古代神話を傳える古事記の中などにも「天鳥船」と云ふ名で殘つてをり、珍敷塚の壁畫などに見える舟の舳先に鳥のとまつた圖形などと考えあはせて南方と我國古代との間に古代宗教的觀念がなんらかのつながりがあるのではないかと云ふことを考えさせられる。今一つ問題となるのは太陽にまつわる神話觀念である。銅鼓の上にみゆる舟は、靈魂舟として解釋せられるけれども、また一方ではポリネシア人のように死後の靈魂は太陽の所に飛ぶと考えられ、その舟は、また太陽舟であるとも考えられているのである。所が東アジアに於て流布してをる太陽神話を見ると二つの系統に分れ、北の方では車によつて太陽が毎日天空を横切ると云ふ型が行はれてをるが、我國に於ては太陽神たる天照大御神が舟の上に座す場合があるといふ信仰が傳わつてをり、(播磨風土記、及び神功皇后征韓傳說參照)此點エジプトの古代神話に於て毎日太陽がゴンドラ型の舟によつて大地を一周するといふ思想、また王の魂が死後舟に乘つて太陽に隨伴して空を飛ぶと云ふ太陽舟の考へ方と相類似し、北方大陸の陸地型と反して南方の海洋型に屬してをるのである。恐らく日本に長大なゴンドラ型構造船が行はれた時代に於ては、海をへだてた大陸と相當密接な交涉をもつていたとは云へ、その大陸と云ふのは北方內陸的なものでなく、主として海洋につたはつて南北にひろがつていた所謂「環太平洋文化」の行はれていた地帶であり、その地帶の交通は南方インドシナ半島、インドネシア方面に伸び、此地點に於て西方から海をつうじておしよせて來た西アジア、インドのアフリカ等の文化の流れとも若干の交涉を持つていたものであらう。

環太平洋文化の問題は從來いろいろ論ぜられていた所であるが今このゴンドラ型構造船の我國における發達も此方面

の文化と結びつけられるべきものと考えられる。こういふ推論を強める他の文化要素における連絡事實も傍證としてあげることが出來る。たとえばインドシナの石器時代から金石併用時代に特有の有肩石斧がインドシナ半島に多く發見せられ、西方はアツサムからインド中部にのび、北方は南シナから山東をかすめて南滿州から朝鮮を經て繩文末期、彌生式時代の日本に擴つてをり海上に於ては臺灣からポリネシアの方に延びてをる。また有段石斧の方も同じことが云へ、南シナから朝鮮、日本を經、ポリネシアに及んでをる。海の上にひろがつているといふことはこういふ石斧の傳播が舟を伴つていたことを證據だてるものである。マレイ半島からインドネシア方面には有肩石斧が見られず、四角斧が分布してをるが、それに伴ふてアウトリツガーを附したカヌーが擴つてをる。また有肩石斧の分布してをる地帶に於てはアウトリツガー船はそれ程進出していない。してみると有肩石斧や有段石斧をひろめた文化はこの形式の舟を伴つてはいなかつたようである。自分は甚だ大膽であるが此形式の石斧を伴ふ古代文化は前後のそり上つたカヌー式の獨木舟、更にそれから發達し兩端、兩側に船材を接合した構造船、臺灣のヤミの使ふ舟の如きものを伴つていたのではないかと考える。

登呂の彌生式遺跡から出た舟の先端に下部の兩側を驅逐艦の先のようにえぐつてあるものが見つかつてをる。これと同形式の獨木舟の先端が東大理學部教室に藏されてをる。由來不明であるが船材が南洋產のものである所から南方からの漂流物であることは間違ひない。南洋の現在行はれてをる丸木舟の先にも此種のえぐりが行はれてをる場合がある。こういふ技術の一致は必ずしも連絡がなくて發生する場合が考えられるが彌生式、土師器時代の刳舟が多く寒帶にそだたぬ楠の船材を使用してをる事實とにらみあはせて考えると彌生式前後の古代日本に南から來た文化の波のあつたことを推測することが出來る。