

# 手櫂（パドル）と民俗

—トカラから八重山まで—

板井 英伸

## はじめに 一問題の所在と方法—

筆者はこれまでトカラ、奄美、沖縄の島々で、境界の海を越える船という物質文化の技術的特徴とその技術史の変遷に着目し、それを島々の自然・社会・文化的環境の変化と関連付け、通時的動態として理解しようと試みてきた。そのなかで、琉球、南島、オキナワなどと称して一括されがちな島々が、単一の文化圏や文化領域、地域とみなせるのか、その境界がどう変化し、どうなろうとしているのか、そもそも文化圏等々とは何なのか、などについても考えてきた。本共同研究でも同様で、いま、境界は変化するものだと実感している。

以下、本稿では、文化論的な問題意識にも気を配りつつ [e.g. 安溪 2008, 内堀 (編) 2007, 高橋 2004, 原 2000]、第 I 章では島々の船の技術的特徴と身体技法（推進法）の変化を技術史的に明らかにし、ついで第 II 章では、その推進法の変化の背景について、島々の諸環境の変化や信仰、技芸、民具などさまざまな民俗事象と関連付けつつ考えたいと思う。そこでは副次的ながら、島々の民具全般についての、何らかの特徴がみえてくるように思う。そのうえで、島々の境界のもつ意味を考えたい。

なお、人力での船の推進法には、陸から曳く、手で掻くなどを除くと、竿や手櫂、櫂を使う抗力推進と、練り櫂や櫓を使う揚力推進などがある。ただし、これらの島々では、竿は補助的に使われただけで、練り櫂は用いられず、櫂も進行方向に顔を向け、前向きに漕ぐ方法では使われなかった。以下、取り上げない。

また、ここで検討する手櫂、櫂、櫓を比較すると、一般的に、艇子の原理を用いる櫂や櫓の方が手櫂より効率的で、なかでも一連の動作中、推進力を生まない時間が短い櫓が最も効率的とされている。反対に、櫂や櫓は船体に固定されて自由が利かないが、手櫂は扱いが難しい一方、使い手の技術次第で揚力も利用でき、自在に操船できるとされる。本稿も、その評価に従いたい。

最後に、以下、準構造船を、複材から造られるが骨格（構造材）を持たない舟艇と定義しておく。

## I 船型と推進法

本章ではこれらの島々の船でどのような推進法が行われてきたか、またその推進法がどう変化したかについて、第 1 節で丸木舟、第 2 節で準構造船と、船型ごとに分けて確認したい。

### 1 単材割船（丸木舟）と推進法

これらの島々では、トカラ列島でスブネ（マルキブネとも）、奄美大島から沖永良部島までの奄美群島でスブネ（スイブネ、セブネ、シイブネとも）、奄美群島の沖永良部島、与論島や沖縄県域でクリブネ（ウバ、サバニ、クリブネとも）など、さまざまな名で呼ばれる丸木舟が使われてきた。

これらはみな共通の技術的特徴を有し、船首・船尾が U～V 字型の平面で、船首・船尾の内側を削り残して碇や舳い綱をつなぎ、上述のとおりどれもみな「s+母音・b+母音・n+母音」の名称をもっていた。こうした特徴は周辺他地域の丸木舟にはない。すべて同一系統に属していたと考えられる。

そしてそれらは、手櫂で推進していた。島々の丸木舟と手櫂とはセットになっていたといえる。

## 2 準構造船と推進法の変化

これらの島々では、近代初期、全域でティンマ、伝馬、年貢船などと呼ばれる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、和船とともに中国大陸のサンパンに通じる特徴もあった。両者との関係が考えられる。

そしてこれらの島々には、特定の範囲に分布する準構造船もあった。トカラ列島にマルキブネが、沖永良部島以北の奄美群島にイタツケ（イタツキ、イユーチニとも）が、沖縄県域を中心に奄美群島の沖永良部島以南にサバニ（ウバ、クリブネとも）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た。

たとえばトカラ列島のマルキブネと沖永良部島以南のサバニは、それぞれ先行する丸木舟から変化したものである。前者は大正期に船底後部を横に広げ、道具の性能すなわち安定性を増して大型化したものであり、後者は明治期末に安定性の確保を使い手の技術に任せ、舷側に他材を接合して縦方向に船体を延長し、凌波性を保持しつつ大型化した。

また、奄美群島のイタツケと沖縄本島北部のタタナーは、技術的特徴がほぼ一致している。類縁性が推測される一方、先行する丸木舟はおろか、その他の船との連続性はなく、他所にも類例がない。これらの島々に固有の船型といえる。イタツケは那覇市垣花でサバニの建造技術を習得した宮崎県出身の海老原万吉氏が、奄美大島の大和村・湯湾集落で、イタツケの安定性にサバニの凌波性を加え、大正期から昭和初期にかけてアイノコという船型を考案したことで変化した。これは性能の幅広さから昭和期後半まで多様に使われた。一方、タタナーは、2010年夏、カツオ漁の生餌捕りに使われた最後の4艘が、母船の廃業で放棄された。

なお、2010年現在、その他の船も実用の役を終え、消えつつある。しかし、トカラ列島のマルキブネや奄美群島のイタツケ、沖縄県域のサバニなどはその場所や人々を象徴する文化的な「資源」とされ、利用・消費されている。この点については、いずれ別の機会に考えたい。

ともあれ、これらの準構造船も、基本的には手櫂で推進していた。これらもやはり手櫂とセットになっていたのである。ただし、全域で使われた伝馬、トカラ列島の年貢船とマルキブネ、沖縄県域のティンマ、奄美群島のイタツケでは、櫓も使われることがあった。島々の準構造船では、一部、手櫂と櫓の併用がみられたのである（写真1）。



写真1 櫓と手櫂を併用する1934（昭和9）年  
当時の中之島のマルキブネ

（神奈川大学日本常民文化研究所所蔵「アチック写真」から・三宅宗悦撮影）

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、奄美群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、推進法が変化したのである（図表1）。上で傍点を付した道具の性能と使い手の技術の関係だが、人々がそのどちらに頼りながらモノを使いこなす、あるいは改良してゆくかという選択に、奄美以南の民具の傾向が現れてくるように思う。これについては次章で再論する。

## II 推進法の変化とその背景

本章では、前章でみた奄美以南での効率度外視の手擧の卓越や、以北での櫓の卓越の背景について、まず第1節で統計や年表をもとに、島々の諸環境の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事象から考えたい。

### 1 「世替り」 —自然と社会—

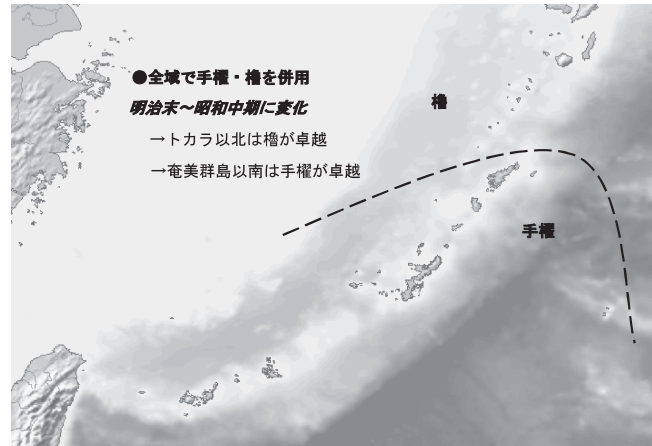
明治期の大きな社会的変動を、沖縄県域では「世替り」と呼ぶ。こうした急激な変化は他の島々でも起き、その結果、近代化と開発が進められたのだが、これが推進法の変化やその偏りに影響を与えたと考えられる。

たとえば社会資本から考えると、港湾整備は沖縄県域に始まり、逐次、他でも実施されて、ハシケによる荷役を不要としていった（図表2）。その過程で櫓の使用が減少したのである。ただしトカラ、奄美の港湾整備は戦後まで遅れ、トカラ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。トカラ列島ではハシケ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る（図表3）。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。こうした状況は、八重山群島や沖縄本島北部など、他の島々にもみられたのである。

また、船の推進法の変遷に影響した事項として、もうひとつ、近代的なカツオ一本釣り漁の消長も挙げられる（図表4）。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〕。おおむね母船1隻ごとに船団を組み、近海で操業していた奄美群島や沖縄県域のカツオ漁は、こうした変化に乗り遅れ、戦後、急激に衰えた。その結果、一時的に増えた櫓の使用も減少したのである。

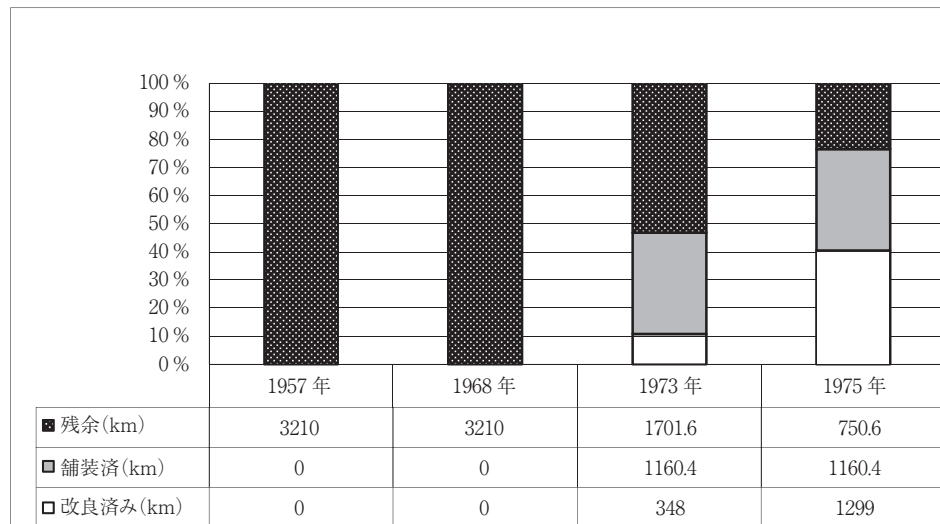
なお、カツオ漁の導入を契機とする推進法の変化は、トカラ列島ではみられなかった。かつて同列島では島単位で貢納用にカツオを捕っていたが、この漁法は、母船1隻に4~5艘の生餌捕り用の舟艇と20人近い乗組員を必要とする。門中やハロウジなどと呼ばれる比較的、広い親族関係に基づき、ユイマール、ユイタバなどと称する協働関係を築いて乗組員を確保できた奄美や沖縄では、この変化に対応できたが、自然環境の



図表1 推進法の変化

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 昭和 1	石垣港・着岸。
1932 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 18	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。

図表2 着岸年表（トカラ各島・名瀬港・那覇港・平良港・石垣港）



図表3 奄美大島・旧住用村の陸上交通網の整備状況・県道役勝山間線整備状況 [板井 2005: 575]

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人の日本人が在住。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、ケビアンで、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・伊藤忠商事がバ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。
1973	大洋漁業がソロモン諸島で合弁会社ソロモン大洋を設立し、カツオ漁業を開始。
1975	かつお節生産量が2万トン突破。
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。
1990	出入国管理法改正にともない「外国人研修生制度」が創設される。
1990年代	スラウェシ島ピトゥンでのかつお節生産が軌道に乗る。
1996	モルディブ水産公社で、日本人技術者の指導のもと、かつお節生産が本格的に始まる。
2000	かつお節生産量が4万トン突破。この年、1800名を超える外国人漁業研修生。
2001	マルハ、ソロモン大洋の閉鎖を決定。枕崎市のかつお節工場、中国人研修生の受け入れが始まる。

図表4 カツオ漁年表(鹿児島・沖縄関連事項抜粋) [藤林・宮内(編著) 2004: 310-311]

・2010年9月現在 (筆者調査による)

\* 奄美・沖縄との通婚なし

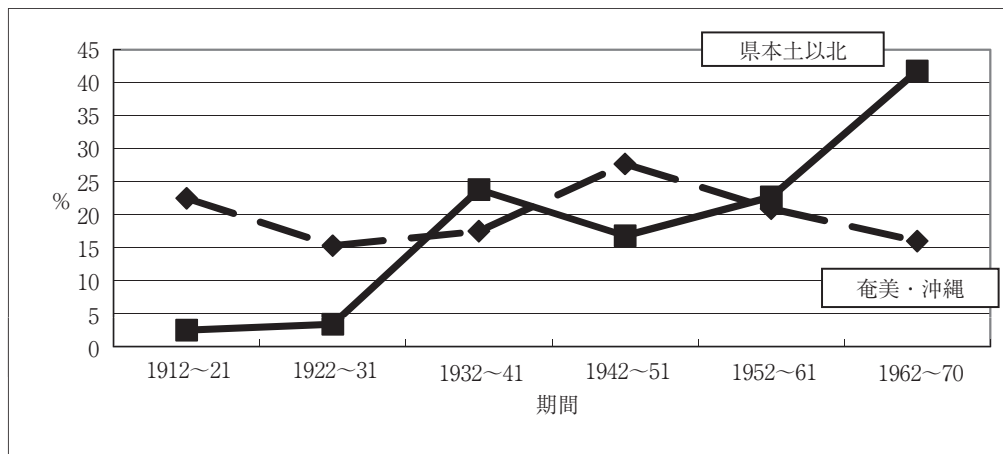
島内 ・島内	島内 ・村内	島内 ・県本土	島内 ・県外	島内 ・薩南	島外 ・島外	奄美 ・奄美
17	3	3	4	1	2	1

注: 「村内」とは十島村内の他島からの婚入。  
 「奄美」とは奄美大島・同群島からの婚入。  
 「県本土」とは九州の鹿児島県からの婚入。  
 「薩南」とは薩南諸島からの婚入。

・過去の通婚圏 (貴島玲子による)

\* 1950年代以降、奄美・沖縄との通婚激減

	1912~21	1922~31	1932~41	1942~51	1952~61	1962~70
奄美 ・沖縄	22.5	15.3	17.5	27.7	20.9	16
県本土以北	2.5	3.4	23.8	16.8	22.7	41.8



図表5 トカラ列島・中之島の通婚圏 [貴島 1980: 290・314]

	種子島		中之島		沖縄本島	
船首	オモテ	ミヨシ	オモテ	ヒーヅラ	ウムテイ	ヒーヅラ
舷側	ネイタ		ネイタ		ハラケーギ	
舷側保護材	コベリ		コベリ		ウワーグマ	
舷側蔽浪板	サシイタ	デーイタ		シオハジキ		スーゲーシ
船尾	トモ		トモ		トゥム	
船尾材	トダテ		トダテ		トゥムヅラ	
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: 種子島と共通する語彙、斜字: 沖縄本島と共通する語彙

図表6 トカラ列島のマルキブネ - 各部・付属品名称対照表 - (抜粋)

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〔鳥越 1982, 斎藤 1980〕。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。

ところで、こうした家族単位の協働関係のありようは、用材の供給地であり、造船地であった中之島やその北隣の口之島などトカラ列島北部においては、以北にある薩南諸島や九州南部のそれと類似している〔鳥越 1982〕。南に通じる丸木舟を使っていたこれらの島々では、前述のとおり大正期以後、丸木舟が準構造船化し、櫓が導入されていた。こうした協働関係の以北との類似は、その変化と関係があるのではないだろうか。

たとえば中之島の通婚圏をみると、以北との通婚は、米軍占領下にあった一時期を例外に、大正期以後、一貫して増えている（図表5）。社会的な関係の網の目が北へ延び、そこから人口が流入するにつれて薩南諸島の丸木舟や九州の和船の技術がまず同列島北部に定着し、それが「島イトコ」、「オヤコ」などと呼ばれる擬制的な親族関係を通じて他島へ波及したことが予測される。

また、2010年夏に採集した中之島の丸木舟関連語彙には、南北のものが混在していたが、多くは薩南諸島など以北のものと共通していた（図表6）。丸木舟をめぐる文化的な意味の網の目もより濃密に北に通じていたのであり、社会的関係と同様に、文化的なつながりが強まるのと並行して、櫓が導入されて定着したと考えられよう。

とはいえ、同列島での調査はまだ不十分で、未訪問の島も多い。たとえば同列島南部の宝島や小宝島では奄美群島のイタツケも使われており、社会や文化の面で以南との結びつきがより強く現れるように思われる。さらなる調査が必要である。

## 2 いのりとわざ ー象徴化と身体化ー

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月の畦払い、5月のエツカスヒー、6～7月のアーリー、ウシヤミ、9月のシツイ、漁業で有名な沖縄本島南部・糸満のハーレーにヤマドウミ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〔白鳥・秋山（編） 1995, 比嘉1999〕。

そしてその儀礼では、漕ぎ終えた手櫂を跳ね上げ、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、糸満のハーレー、八重山群島・黒島のアーリー、同群島・西表島祖納のシツイなどでは、いまも行われている。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。二人一組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（写真2）。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

ユエ世揚げであり、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、アケストビキン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、この黒島のユエアギでは、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、先にみた手擧の使い方は、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、まれに船は蝶ハベル・ハベラとも表現される。蝶は船に限らず靈魂の象徴とされ、ノロと称される女性司祭の儀礼用装束の紋様にも現れるが、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、ユエ=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行われているのである。

なお、民俗における手擧は、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、ヤフすなわち手擧を武具として用いている。余談ながら現在、沖縄県域では手擧をエーク、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。

また、舞踊「谷茶前たんちやめー」で、手擧を持った男性の所作は、ここで注目している手擧の使い方そのままである。くわえて背後に流れる音楽も沖縄民謡を特徴付ける「裏打ち」で、これは実際に船を漕ぐ掛け声にも現れる。いささか牽強付会に過ぎるかもしれないが、こうしたリズム感も、この推進法と何か関係するのではないだろうか。

さらに、第I章第2節で触れた道具の性能と使い手の技術の関係についてだが、奄美以南には後者を優先する民具は珍しくない。たとえば第II章ですでに述べたサバニがそうであり、ヘラと呼ばれる農具も、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擧の卓越にも、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擧と、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。



写真2 八重山群島・黒島の豊年祭（プーリー）  
ユエアギの儀礼（2010年・筆者撮影）

おわりに

トカラから八重山までの全島において、丸木舟の技術的特徴は、バリエーションを生じつつも共通していた。しかし、明治期末～昭和期にかけて、トカラでは船底後部を横に広げて安定性を増し、丸木舟を準構造船化したが、沖縄ではトカラと対照的に、従前の丸木舟の技術的特徴を保持しつつ、新しい準構造船（サバニ）を完成させた。そして、この変化に伴って、トカラでは櫓の使用が卓越するようになったが、奄美以南、とくに沖縄県域では一貫して手櫓の使用が卓越し、櫓が使われなくなっていった。

こうした変化の背景には、いわゆる「世替り」後に進められた港湾、道路の整備やカツオ一本釣り漁の動向に伴う、荷役、海上交通、生餌捕り用の準構造船の不要化があった。反面、トカラでは、かつて島単位で貢納用に行われていたカツオ漁が家族単位に縮小し、開発も相対的に遅れ、協働関係の築き方や通婚圏の変化、そして船関連の語彙に見られたように、以北との関係が深まっていった。その結果、トカラでは効率的に推進できる櫓の使用が卓越するようになったと思われる。

ただし、奄美や沖縄では手櫓による特定の漕法が信仰上、象徴的な意味を持ち、その動作は、とくに沖縄県域において、舞踊や音楽、武術（空手）などの技芸でも行われていた。こうした民俗の厚さや深さが、効率を度外視した身体技法の変化に影響したのではないだろうか。

また、とくに奄美以南の民具には、たとえばサバニやヘラのように、手櫓同様、道具の性能ではなく、使い手の技術に依存するものが多くあった。そうした奄美以南の民具の全般的傾向が、手櫓の卓越にも現れたとも考えられる。

ともあれ、島々の境界は、この短い期間にもさまざまに変化したのであり、そこには島々の社会、文化の統一性と多様性の両方が現れていた。これはまさに、島嶼性そのものの特徴といえよう。

#### 参考文献

- 安溪遊地 2008 「フィールドでの『濃いかわり』とその落とし穴」『文化人類学』70(4)：528-542、日本文化人類学会
- 板井英伸 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(4)：556-581、日本文化人類学会
- 板井英伸 2006 「奄美・沖縄群島の船 —自然・社会・文化の動態を見る『窓』としてのモノ研究—」『民具研究』134：55-70、日本民具学会
- 内堀基光（編） 2007 『資源と人間』弘文堂
- 貴島玲子 1980 「吐噶喇列島における通婚圏の変容」『トカラ列島 自然・文化・社会』弘文堂：290-314
- 斉藤毅 1980 「吐噶喇列島における漁業の特性」『トカラ列島 その自然と文化』古今書院：214-236
- 白鳥芳郎・秋山一（編） 1995 『沖縄船漕ぎ祭祀の民族学的研究』勉誠社
- 高橋孝代 2004 『境界性的人类学 重層する沖永良部島民のアイデンティティ』弘文堂
- 鳥越皓之 1982 『トカラ列島社会の研究』御茶の水書房
- 原知章 2000 『民俗文化の現在 沖縄・与那国島の「民俗」へのまなざし』同成社
- 比嘉政夫 1999 『沖縄からアジアが見える』岩波ジュニア新書 327
- 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

#### 付記

2010年、国立歴史民俗博物館と同民族学博物館で、「アジアの境界を越えて」と題する企画展が開かれた。趣旨説明によれば、それは文化人類学、民俗学、歴史学、考古学など分野間の境界も横断して、



境界の持つ意味を考えるものであった。筆者の問題意識もそこにあり、一観覧者として展示を楽しんだが、本共同研究での筆者は当事者である。楽しみはさらに大きい。機会を与え、便宜をはかって下さった皆様にお礼申し上げたい。