人類初期の舟技術
――環太平洋地域を中心に

後藤 明 ごとう あきら
南山大学人文学部

旧石器時代の舟の直接的証拠の発見はきわめてまれであり，絵画や模型など間接的証拠も同様である。西村眞次が記紀神話の記述から刳り舟，筏，獣皮舟ないし浮き，そして笊舟などの存在を推測している[1]。対象となったのは旧石器時代よりずっとあとの時代ではあるが，筆者は，植物の多様性が高い日本列島周辺では，直接的証拠のある丸木舟だけでなく，もっと多様な舟が先史時代にもあったのではないかと考える[2]。

旧石器時代の舟を推測するための条件は，旧石器時代に利用できた道具で製作可能であること，問題となっている地域で当時入手できた素材，そしてその地ないし類似環境における民族事例の存在するもの，などであろう。

そこで本稿では，環太平洋地域を中心に原始的な舟の民族事例を紹介し，旧石器時代に存在した舟の手がかりを得られるか検討したい。

原初的な舟：2 つの原理

水中で人間は体の体積に由来する浮力を得るが，その浮力を補助するものが浮き(float)である。木の枝，棒，板，あるいは動物の皮を膨らませたものなどが浮きとして使われた。この浮きから原初的な舟が考案されたのであろう。そして舟(boat)は植物あるいは動物の体を素材にして水に浮かべ，最低一人の人間が水に浸からず水上を移動するための人工物と定義できる[3]。

舟を造る原理は 2 つある。まず草や竹あるいは細い木材などを使用する場合，個々の素材では浮力が十分でない。しかしそれらを多数束ねれば，十分な浮力を得ることができる。これが筏や草舟，あるいは草筏の原理である[4]。

太くて浮力のある木材を並べて四角い面を作って浮かべる筏は丸太筏(log-raft)，あるいは竹を使う場合は竹筏(bamboo-raft)と呼ばれる。竹の長さを調整して舳先をとがらせるようにし，また舟底を丸くしたり側縁に竹を足して高くするなどして舟型にした竹筏舟(bamboo-raft boat)は中国・ベトナム国境，ベトナム側のモンカイ付近で海の漁業に使われているのを見たことがある(図 1)。そして筏が外洋航行能力が高いのはトール・ハイエルダールのコンチキ号や香港からアメリカを目指した徐福号の実験によって知られる[5]。

さらにハイエルダールのラー号などの実験で使われた葦舟(reed boat)もある。葦はこの種の舟の材質の代表であるが，同じ原理の舟はイネ科植物(例，笹竹)でも造ることが可能なので，草舟と総称するほうが適切である。この種の舟は素材を多数束ねて浮力を作るのであるから，原理的には筏あるいは草束筏(grass bundle raft)とも言える。しかし草を束ねて丸太状の太い束を作り，それを並べ，あるいは重ね，舳先をあげて舟型に仕上げることが普通なので，その特徴を表現するために草束舟(grass-bundle boat)と呼ぶのが適切であろう。タスマニアで使われた樹皮を丸太状に束ね，それを並べて樹皮舟のような形態にする樹皮束舟(bark-bundle boat)もそれに近い存在だろう。

もう一つの原理は，船体の真ん中を中空にすることによって排斥された水の体積に比例した浮力を得る舟である(アルキメデスの原理)。さらにこの種の舟には船体をひとつの素材から造る，船殻あり

Early Watercraft in human history: Circum-Pacific zone
Akira GOTO

図 1―竹筏舟
中国・ベトナム国境のベトナム側モンカイ付近の海にて。

図 2―笊舟
ベトナムや西アジアで見られる。アスファルトなどを塗って防水する。

き(シェル・ファースト)型の舟と，骨組みありき(リブ・ファースト)型の舟とに大別される。

船殻ありきの例としては船殻を獣皮で造る，いわゆるカヤック型の獣皮舟(skin-boat)，および樹皮で造る樹皮舟(bark-boat)がある。また中国のジャンク船や西洋でもバイキング船は船殻ありきの板張り式木造舟として知られている。オセアニアの大型カヌーやインドネシア，あるいはインドの造船法も多くはこちらの伝統を受け継ぐ。しかし西洋では骨組みありきの舟が発達してくる[6]。

最後に，筏などの原理なのか，船殻を造る原理なのか，どちらに入れるか迷うのがベトナムや西アジアに見られる笊舟である。笊舟は船殻を造るという点では樹皮舟に近いが，竹片などを編んで船殻を造る方式は筏の原理に類するとも言えるからである。通常，笊舟はアスファルトなどを塗って防水をする(図2)。『古事記』の海幸・山幸の段で无間勝間(マナシカツマ)，『日本書紀』では無目堅間というのは，目つまりすきまのない籠で笊舟を意味していたのではないかといわれる。

西アジアでは笊舟は川用，ベトナムでは沿岸漁業用に使われているが，遠洋航海には向いていないようである。

丸木舟(刳り舟)

丸木舟(刳り舟)の大きさは使う木のサイズに依存する。人間が乗れる大きさであるためには少なくとも人間の尻の幅より大きな空間が必要なので，かなりの太さの木が必要である(メラネシアには馬乗りのように跨って乗るカヌーも存在はするが)。そのような大木を切り倒し，さらに刳りぬくことができるかが問題である。木の伐採と加工には，伝統的には斧や手斧が用いられ，金属器の発明以前には，その素材として石(石斧)やシャコガイなどの肉厚の貝殻(貝斧)が用いられた。

ただし斧を用いずに刳り舟を造る方法がないわけではない。16世紀の終わり頃，アメリカのヴァージニア州先住民の状況を描いた文献によると，人々は湿った苔で火が燃え広がるのを防ぎながら木の根もとで火を焚いた。こうして焼き倒した木は台の上において樹皮を剝ぎ，上で火をともし貝殻で彫ることを繰り返して刳り舟を造る。貝殻はときおり砂岩で研がれた[7]。また松本信廣も柳田國男からの情報として，ニューギニアの河川部で人々は丸太を松明で焦がし，その部分を小さな刃物で削り落とすことを繰り返して1週間で刳り舟を造ることができたと記している[8]。

このようにたいした石器がなくても刳り舟を造ることは原理的に可能であるが，かなりの手間がかかるようである。一般に刳り舟は石斧の誕生とともに本格化したといわれるので，そのような石器がない東南アジアや沖縄周辺の旧石器の舟としては別の候補も考えておくべきであろう。

獣皮舟

北方のイヌイットやアリュートが使っていたカヤックやウミヤックは獣皮舟の代表である。この地では船殻に用いられるのは海獣類の皮であるが，北米ではバッファローの皮，アイルランド，朝鮮半島やモンゴルでは牛の皮を張った獣皮舟が知られている。舟とは呼べないが，動物の皮あるいは羊や牛などの内臓を抜いた胴体を密封して作った浮きは，中国やメソポタミアなど乾燥地の河川地帯で見られる。獣皮の浮きを並べて筏にした獣皮浮き筏もメソポタミアでは使われていた[9]。

日本では『日本書紀』の応神記に播磨の国の「加古の港に来たとき，鹿の皮をまとった人間がたくさん浮いてくる」という奇妙な記述がある。天皇の一隊を水先案内した水主(かこ)の語源は鹿子で，これは獣皮製の浮きを意味していたのではないかと考えられる。

獣皮舟も旧石器時代の技術で造りうる舟であるが，その分布は北方域か乾燥地に限定される。それはおそらく，材料の獣皮が温かい海や湿気の多い地域では腐ってしまうからであろう。ティム・セベリンの実験航海で復元されたアイルランドの牛皮舟(クラフ)は，北大西洋の冷たい水に漬けられてかえって丈夫になったという報告がある[10]。

これらの状況を考えると，日本列島周辺では，北海道・サハリンあるいはオホーツク沿岸などの寒冷地はまだしも，本州以南の地域に鹿皮などを使った獣皮舟があった可能性は低いと考える。

一方，獣皮舟は，アメリカ大陸への移住では重要な役割を果たした可能性がある。アメリカ大陸への最初の移住が徒歩のみで達成されたのか，一部で舟が使われたのかは議論が分かれるところである。だが当時の気候を考えると，彼らは打製石器でできた道具類以外に革のテントをもつ必要があり，この革のテントは重くかさばるために何らかの輸送手段が必要であったはずだ。雪上なら橇

を使った可能性があるが，北西海岸やロッキー山脈沿いにできたであろう氷の回廊を南下するときなど，舟なしでは困難だったのではないか。またその東のカナダのユーコン川流域も，複雑に蛇行する地形を陸上で移動するのは極めて困難である。

パレオ・インディアンの遺跡から出土する石斧は丸木舟を彫る，あるいはピエール・エスキーユ(楔形石器)は樹皮舟や獣皮舟の木製の枠を作る木材を割るために楔のように使われたのではないかと推測される。したがって獣皮舟は，北方海域では有力な候補であろう[11]。

樹皮舟

『万葉集』四巻には樺皮纏作流舟(カニワ・マキ・ツクレル・フネ)という表現があり，これは樹皮舟を意味していたのではないかと推測される。樹皮舟はオーストラリアのアボリジニ，ボルネオ島，シベリア，北米の北方先住民，アマゾン流域，南米南端のフェゴインディアン，オセアニアではソロモン諸島などで使われていた。すなわち樹皮舟は熱帯雨林，乾燥帯，また寒冷気候など様々な気候帯で使われ，とくにアボリジニが多用していたことで知られる。このように樹皮舟は環太平洋地域に点々と分布していることにより，旧石器時代にも存在した可能性が高い。

オーストラリア内陸のマレー渓谷ではもっとも原初的な樹皮舟の宝庫であった。舟はユーカリの一種の樹皮をヤムイモを掘る棒だけで剝いで造られる。皮を剝いでまだ生乾きの状態で造った樹皮舟が，川や湖を渡るのに使われた。また南東部の海岸地帯では，もっと大型の樹皮舟が目撃されている。これを造るためには，3〜5 m の円筒状の樹皮を剝ぎ取る。そして樹皮の下で火がたかれ，適当な柔らかさになったら裏返しにされて先端を

コラム

星と神話と航海術

後期旧石器時代に神話が語られていたことを示す直接的証拠はほとんどない。しかし西ヨーロッパ各地の洞窟壁画に見られる象徴的な思考，さらに壁画モチーフの配置から推測される一種の「文法」，さらに人間とライオンが合体したような「変身」型彫像などを見ると，人類は言語を持ち神話的な思考を行い得たことは間違いないだろう。

旧石器時代の神話の内容はその輪郭すら推測の域をでないが，最近，旧石器時代の神話内容を大胆に推測する仮説が提唱されている。それが世界神話学(ワールド・ミソロジー)である。詳述する紙面はないが，この仮説によると，世界の神話は大きく２つのグループ，ゴンドワナ型神話とローラシア型神話にわかれる。記紀神話やギリシャ神話など，われわれがイメージするのはローラシア型神話である。一方，アフリカのカラハリ・サン，東南アジアのネグリト，オーストラリアのアボリジニらに残されているのが古層のゴンドワナ型神話である。その顕著な特徴は，創世神話を欠く，すなわち世界は最初からあったと語られる傾向である。また人間が動物あるいは天体と区別なく地上で暮らしたとし，さらに結果として王権や社会的不平等の起源を説かない神話群である[21]。

さて後期旧石器時代の人類が天体を意識していたことを主張する研究が出てきている。それによるとラスコー壁画の中でバイソンの近くに描かれている棒の先に鳥がついた道具と，その隣にいる「バードマン(鳥人間)」のような図像が注目される。先端に鳥がついた棒はシベリアの狩猟民族の間でシャーマンが使う儀礼用の道具に酷似している。これは鳥は天空に到達できる動物であり，この棒で天の中心をシャーマンは指すのである。しかしその棒と約 45° の角度で傾いているバードマンは鳥の仮面を被り毛皮などを着て踊るシャーマンの姿であろうと推測する。鳥の棒とシャーマンが 45° 傾いているのはなぜか？

ラスコーの壁画が描かれた１万数千年前，星の回転の中心となる北極星はこの緯度では仰角 45° に見えた。北半球では地点の緯度と北極星の仰角は一致するからだ。ただしこの時代，地球軸の歳差運動によって北極星は白鳥星 δ 星付近にあった(現在の北極星はこぐま座に属する)。そして鳥をつけた棒は当時の北極星，つまり宇宙の中心を指し，一方それと 45° 傾いたバードマンは天頂を向

結縛し尖らせる。つまり樹皮舟は皮の内側を外壁にし，外側は表面が削られて平らにされて船体の内側になるのだ。このように樹皮を裏返して使うことは南北アメリカでも知られている。

さらに大きい縫合型の樹皮舟を造るには形を保つために肋材や伸張材が差し込まれる。マングローブの木が舷側に結縛されて船体の崩壊を防ぐ。できあがると別の樹皮を船底に伸ばして補強する。樹皮舟は小さいのは2〜3 mで2人乗りのものから，最大4〜6 mで7〜10人乗りがあった。しかしその用途は主に内水域であった[12]。

一方，南米南端のフェゴ島付近の多島海では，樹皮舟が水路を渡って島間を移動するために使われていた。樹皮を適切に処理して造れば，耐久性も半年から1年とかなり長持ちしたようである[13]。

草束舟や葦舟

日本神話のイザナミ・イザナキの段では死産した蛭子を葦の舟に乗せて流した，という有名なくだりがある。この種の舟も太平洋沿岸に点々と分布し，原理としては旧石器時代にも遡るのではないかと考える。葦舟，あるいはより正確には草束舟はハイエルダールが実験したラー号が有名である。これはエジプトやメソポタミアで使われる比較的太い，パピルスを並べて造った葦舟である。これ以外に有名なのは南米のペルー海岸ではもっと細いトトラ(フトイの一種 *Scirpus tatora*)と呼ばれる草を束ねて造った葦舟が使われていた。現在の海岸ではもう消滅してしまったが，ボリビアとの国境にあるチチカカ湖では今でも葦舟が造られている。

ペルー海岸では全般的に葦舟は使われたが，北

き，儀礼の結果エクスタシーに達して飛翔しようとしているシャーマンを表すと推測する。それ以外に複数の洞窟でプレアデスなどを表した図像の存在が指摘されている[22]。

この推測がどこまで正しいかは議論がわかれるが，人類の数十世代程度の間では，方位や季節がほぼ固定されて規則的に繰り返される天文が，人類の時空間認識の基礎を提供したことは想像に難くない。

琉球列島への渡海，あるいは2万年前ニューギニア島北東海上のマヌス(Manus)島への移動はまったく陸の見えない海域を航海する必要がある。そのさい何を目標にしたのか，あるいはどのような航海術があったのかは推測しかできない。時代は下るが，ミクロネシア・カロリン諸島の航海術では星座の出現・没入位置によって方角を推測した。北半球なら沈まない北極星を北の目印にする，カロリン諸島のように北緯8°付近であれば，ほぼ真東から昇り真西に沈むアルタイルを目印にするが如くである。これは水平線の向こうに煙が上がったことから，火山の存在を推測するようなインデックス的な考え方ではない。

台湾の北東海岸に近い山に登ると西表島(氷河期なら石垣島と接合していた？)あるいは与那国島が見えることがあるらしい。山に登ったらたまたま，たとえば夏至の太陽が昇る方角(北東)に島が見えたとする。あるいは夕方，ちょうど島があった場所からある星座，たとえばプレアデスが昇ってきたとする。

しかし，山を降りていざ舟を出そうと思っても海上からはその島は見えない。そこで太陽が昇る方向，あるいは同じ星座が夕方に昇る方角に目標の島はある，という演繹的な思考をして船出したはずである。つまり見えないものの間に別の指標を使って関係性を想定するような思考力にもとづいてである。これこそホモ・サピエンスの進化の賜物ではなかったろうか。

ただし3万年前というと歳差運動などの影響で，現在とはかなり異なった天文現象がみられたはずである。天文ソフト・ステラナビゲータで3万年前と時代を仮定してシミュレートすると，星空の回転の中心，すなわち天の北極は今とは異なり，りゅう座とうしかい座の間あたりにあり，北極「星」は存在しなかったようだ。

部で使われるカバリトス(原義は葉巻)は2つの太い束を平行に結合する型式である。そして真ん中にもう一本短い束を挟むと一番後ろに隙間ができるので，ここが乗員が乗るコックピットとなる。束にした葦を直径3分の1程度に圧縮するために木槌で強く叩き，さらにそれをきつく縛って，叩きながら舳先を上げて舟に仕上げる。なお南部海岸のカバリトスは3本の束から造られた。ここでは同じ長さの3本の束を叩いて堅くして並べ，結果としては丸太を並べた筏のようになる。ペルーの漁師は葦舟をフンボルト海流の縁にまでこぎ出して漁を行った[14]。

北米サンフランシスコ湾にいたオーロン族はホタルイ(*Scirpus hotarui*)あるいはアブラガヤ(*Scirpus wichurae*)の葦舟をもっていた。両方ともカヤツリグサ科ホタルイ属の植物である。葉巻状の束を3本束ねるのは南米の形式とほぼ同じである。この舟には4人が乗って，イヌイット型のダブルブレードパドルで漕がれた。住民はこの舟で沖の島まで鵜の卵を採取に行ったり，アザラシやトドを狩猟した。

ニュージーランド沖に浮かぶチャザム諸島に住むモリオリ族はラウポーと呼ばれるヒメガマ(*Typha augustifolia*)，あるいはアブラガヤ・フトイ(*Scirpus* sp.)，またリュウゼツラン(*Phorminum tenax*)を束ねた筏モキヒを造っていた。タスマニアでは葦舟もあった。おそらくヒメガマ(*Typha* sp.)から造った5束を並べて造る葦舟である。

ラウポーでできた3本の束はだいたい長さ5 m，真ん中辺の直径は60 cm程度で先端が尖っている。束はきつく亜麻の紐で縛られる。束は2本一緒にされて舟型になるが，真ん中にもう1本の束を入れて竜骨状にする。こうしてメソポタミアなどで使われる葦舟とよく似た舟ができる。記録では20 mメートル近くもある葦舟が報告されている[15]。

筏と舟型筏

筏は世界中にあるが，東アジアで筏は中国，朝鮮半島，日本列島の各地，また東南アジア大陸部でも河川部を中心に広く使われていた。海用の竹筏は台湾とその対岸の江南地方海岸部に集中する。アメリカ大陸の先住民でも筏は広く知られるが，注目すべきはブラジルで使用されている筏である。これはセンターボードと帆を使用する点で台湾の竹筏と同様で，太平洋横断を示す証拠として古くから注目されてきた。インドの東海岸ではカタマランという筏が使われている。カタマランとはタミル語で「結縛された木材」を意味し，舳先が尖るように先端を削った木材で造った筏を「カタマラン」と呼ぶ。

外洋航海にもっとも優れた筏は台湾やベトナムで造られていた竹筏である。台湾のアミ族の間には淡水用と海用の両方の竹筏の伝統があった。川・湖用は櫂漕用であったが，海用は大型で舳先が反り返り帆走を行い，遠洋航海も可能だった。海用の筏にはセンターボードが使われるのが特徴である。

筏用の竹には麻竹(*Dendrocalamus latiflorus*)と刺竹(*Bambusa stenostachya*)が使われ，紐には籐や竹の皮が使われた。竹の準備は手間がかかり，軽量化，変形や割れの防止，結縛の容易化，滑り防止などのために竹の皮を剝ぐ。そのあとに防虫のために海水ないし淡水に漬けるか海水が洗う海岸の砂に埋める。さらに熱しながら梃子をかけて曲げる。最後に防水のために海亀，鮫ないし桐の種油を塗る。

アミ族の筏は現在オールを使うが，これは漢人の影響で，もともとの形は鳥井龍蔵が記録しているような，竿かダブルブレード型のパドルを使う形式の筏が多用されていたようだ。そのような原初的な竹筏は，海峡を挟んでフィリピンのイロコス州で現役である(図3)。北部ベトナムでは台湾と同様，外海用の竹筏が使用されていた。ドンソン型胴鼓に描かれる舳先が高く曲がった船は海上移動用の竹筏を表すとの推測もある[16]。

カヌー地帯と言われるオセアニアにも筏は広く分布する[17]。ニューギニア島や周辺のビスマルク諸島ではバナナ(芭蕉)木などの筏が知られている。ソロモン諸島やバヌアツでも竹やバナナの筏がラ

図 3―竹筏
フィリピン・イロコス州にて現在も使われている。

グーン内の漁撈や石の運搬などに使われた。フィジーのビチレブ島・レワ川流域で竹筏が報告されている。

カヌーの発達したポリネシアでも各地で筏が使われている。もっとも有名なのはマンガレバ島のカタマラン型筏パエパエである。これは筏の上に甲板を造り，20 人程の人を乗せ，ラテン型の帆をつける本格的な舟であった。帆の上桁・下桁も竹が利用された。18 世紀の末に主権を握った首長が他の集団のダブルカヌーを破壊し，またその技術を奪ったためにこのようなダブルカヌーを模した退化型の筏が生み出されたのだという。

ニュージーランドのマオリも外洋の漁撈用に桑科の木(*Entelea aborescens*)で造った筏を使用していた。先端を削ってとがらせたものを数本束ねて筏にするのだが，腕木を渡してダブルカヌー型式に 2 列にしていた。そうすると中央にすきまができ，漁撈に使うウケを中央の隙間から仕掛けるのに便利であった。ミクロネシアのヤップやパラオでは巨大な石貨を運搬するときに筏が使用された[18]。

オーストラリアの舟

4 万 7000 年前頃に達成されたスンダランド(氷期にマレー半島と陸続きになったインドネシア西部の島々からなる大陸)からサフル大陸(オーストラリアとニューギニア島からなる大陸)への移住には，幾度もの渡海が必要であるため，舟が存在し，意図的な航海が行われたと考えられている。したがって，ここで使われていた舟の民族事例の中に，旧石器時代の舟をさぐるためのヒントがあるかもしれないので，最後にまとめておきたい。

北部アーネムランドなどのアボリジニは刳り舟を使っていたが，これは数千年前に移動してきたオーストロネシア系文化の影響を受けた可能性がある。これを除くと，アボリジニが伝統的に使っていたのは，樹皮舟，樹皮筏，草束舟，そして筏などである。

タスマニアの事例では，先住民は樹皮あるいは草を束ねた樹皮筏を使っていた。長さは最大で 5 m，人員は 3〜4 人で，最大でも 10〜12 人であった。荒い海での使用では浮力は 1 日からせいぜい 2 日しかもたず，最高でも 8〜15 km の距離

しか航行できなかった。沖の島への航海は海が静かなときだけ行われた[19]。

またアボリジニは丸太筏(log raft)も使っていた。これは木の根本の太いほうと先の細いほうを並べ，さらにもう一組同じように並べたものを，細い側で結合したものである。したがってできあがった筏は真ん中が細い形状になる。とくに舳先を尖らせたりはせずに，川や内湾を移動するときに使われた[20]。

*　*

台湾・琉球列島付近の亜熱帯の海で，沿岸漁業や狭い海峡を渡る目的には，丸木舟(刳り舟)を除くとしたら，樹皮舟あるいは草束舟でも可能であろう。しかし黒潮を超えるような難業に耐える舟としては筏，とくに材木ないし竹製の舟型筏がもっとも可能性が高いのではないか。

文献

1—S. Nishimura: Ancient Rafts of Japan(1925); Skin-Boats(1931); Floats(1936)，いずれも The Society of Naval Architects.

2—後藤明: 国際常民文化研究叢書 5, 159(2014)

3—J. Hornell: Water Transport, Cambridge University Press(1946)

4—S. McGrail: Boats of the World, Oxford University Press(2010)

5—前掲文献 2

6—前掲文献 4

7—前掲文献 4，p. 423

8—松本信廣: 日本民族文化の起源 2　古代の船・日本語と南方語，5，講談社(1978)

9—前掲文献 3

10—T. セヴェリン: ブレンダン航海記，サンリオ(1979)

11—S. Seyfert: North American Anthropologist, **15**(3), 221(1994)

12—R. Edwards: Aboriginal Bark Canoes of the Murray Valley, South Australian Museum(1972)

13—C. Vairo: The Yamana Canoe: the Maritime Tradition of the Aborigines of Tierra del Fuego, Zagier & Urruty(1995)

14—C. Edwards: Aboriginal Watercraft on the Pacific Coast of South America, Ivero-Americana 47(1965)

15—前掲文献 3

16—前掲文献 2

17—D. Schori: Das Floss in Ozeanien, Ph.D. Dissertation. Göttingen(1959)

18—前掲文献 2

19—R. Jones: in 'Problems in Economic and Social Archaeology,' G. Sievening et al. ed., Duckworth(1976)pp. 235–263.

20—W. Thomas: Jr. of Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland, **35**, 56(1905)

21—後藤明: 世界神話学入門：人類最古の神話を探る，講談社(近刊)

22—後藤明: 天文の考古学，同成社(2017)

後藤 明 ごとう あきら

宮城県生まれ。東京大学文学部卒業，同大学院修了，専攻考古学。ハワイ大学人類学部博士課程修了，Ph.D.(人類学)。主なる関心：海洋人類学，天文人類学，物質文化研究。現在：南山大学人文学部人類文化学科教授，南山大学人類学研究所長。物質文化研究会代表。NPO 法人日本航海協会理事，沖縄美ら島財団研究顧問。主な著作：単著に『ハワイ・南太平洋の神話』(中公新書)，『南島の神話』(中公文庫)，『「物言う魚」たち』(小学館)，『民族考古学』『カメハメハ大王』(勉誠出版)，『海を渡ったモンゴロイド』『海から見た日本人』(講談社選書メチエ)，『天文の考古学』(同成社)。編著に『土器の民族考古学』(同成社)，共編著に『ハワイ研究への招待』(関西学院大学出版会)。