

# 伊平屋島の鞍について

外 間 一 先

The Original Japanese style Saddle of Iheya Island

Kazuyuki HOKAMA

伊是名島・伊平屋島総合調査報告書、沖縄県立博物館・美術館 別刷

2019年3月15日

Reprinted from Survey Reports on Natural History, History and Culture of  
Izenajima and Iheyajima Islands, Okinawa Prefectural Museum and Art Museum

March, 2019

## 伊平屋島の鞍について

外 間 一 先\*

### The Original Japanese style Saddle of Iheya Island

Kazuyuki HOKAMA

#### はじめに

当館の博物館班が実施している島嶼の総合調査は昭和55年の粟国島を皮切りに、現在までのべ14の島々で行われた。その調査報告書の刊行は、平成26年度の鳩間島・新城島・黒島まで続いている。それぞれの学芸員がテーマを設定して独自の調査研究に取り組むという内容である。2016（平成28）年から18（平成30）年は、伊是名島及び伊平屋島が総合調査の対象であった。私は、特に伊平屋島の田名区に現存する馬具の和鞍を中心に調査を行った。

#### 伊平屋村について

まずは、伊平屋村の概要について確認する。

伊平屋村は沖縄県の最北端で、東シナ海洋上に浮かぶ離島村である。北緯27.2度、東経127度58分に位置し、那覇市から北方に117km、フェリー発着の今帰仁村運天港より41.1kmの距離にある<sup>1)</sup>。

村は伊平屋島（面積20.66km<sup>2</sup>、周囲34.23km）と、野甫大橋でつながれた野甫島（1.06km<sup>2</sup>、4.8km）の2つの島からなり、田名・前泊・我喜屋・島尻・野甫の5つの字に分かれている。人口は1,405人、世帯数575世帯（平成21年7月）。

年間を通じて安定した温暖気候で、水産業・農業を基幹産業としている。近年、村の活性化を図るために、島の自然や歴史文化等の地域資源を活用した体

験型観光振興に力を入れ、様々な取り組みを展開している。

伊平屋村について、その自然・歴史・文化などについて総合的に学ぶ必要があり、私は伊平屋村歴史民俗資料館を訪問した。同館は、00（平成）年に設立。伊平屋の歴史資料、考古資料及び民俗資料の収集、保管、展示を行っている。展示構成には、「農耕と漁労」、「暮らしと年中行事」「歴史と神話」をとりあげ、伊平屋の歴史や文化を紹介している<sup>2)</sup>。なかでも注目したのは、「暮らしと年中行事」にある“まつり”の部分に展示されていた鞍2点である。（写真1・2）



写真1



写真2（○で囲んだ部分）

\*〒900-0006 沖縄県那覇市おもろまち3-1-1 沖縄県立博物館・美術館  
Okinawa Prefectural Museum and Art Museum, 3-1-1, Omoromachi, Naha, Okinawa, 900-0006, Japan

## 馬具及び鞍（鞍橋くらぼね）について

伊平屋村歴史民俗資料館が所蔵する和鞍を紹介する前に鞍を含む和式馬具の概要から、騎乗用の装置となる馬具の名称と機能について確認する。（図1・2参照）

まず、馬の背に乗せて騎座を安定させる鞍（鞍橋くらぼね）、鞍の下に置く轡（したぐら）または大屨（大滑おおなめ）、泥よけとして用いられる障泥、足を載せる鐙とそれを吊る力帯、騎乗者が腰をおろす鞍橋の居木の上に置く鞍褥（くらしき）、馬腹から廻して鞍に結ぶ腹帯、四緒手（しおで）に結び鞍が前後に移動しないようにする胸懸（むながい）と尻懸（しりがい）、馬を制御する轡（くつわ）とその轡を馬の頭部に取り付ける面懸（おもがい）、轡に結ぶ手綱（たづな）、引馬に用いる差繩などである<sup>3)</sup>。

次に鞍の形態や名称について取り上げる。和鞍の伝統的な形態は、大きな半円形をした前輪（まえわ）、後輪（しずわ）と呼ばれる部位に前後を挟まれて、騎乗者が座るための居木（いぎ）と呼ばれる小さな部位が2枚組み込まれる点に特色がある。このため馬に装着した場合、前輪、後輪の爪先部内側の幅3～5cmほどの4面が鞍を支え、騎乗者の体重を受けることになる<sup>4)</sup>。

それぞれの部位の接合は紐を使い、乗馬の動きに柔軟に適応するようになっている。落馬や急激な衝撃に対して騎乗者や馬をなるべく傷つけることなく鞍が解体するように制作されているといえる。和鞍ともいわれる国内産の鞍は安全性が必要とされるため丈夫で力強さを持った実用的な美しさを放った存

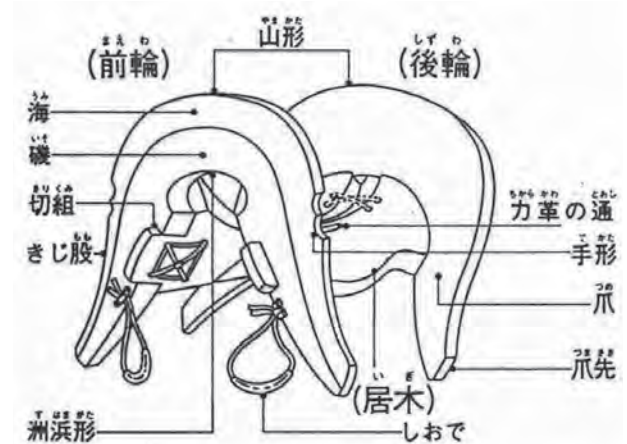


図2 鞍の部分名称『馬の博物館研究紀要第5号』より

在なのである。

馬具に関する様々な名称について確認したが、次に沖縄における馬や鞍について簡単に触れておく。沖縄に馬が渡来してきたのは11世紀頃で、九州から南下してきたことが有力である<sup>5)</sup>。琉球王朝時代に馬は士族の乗り物であるとともに中国への献上品として大切な輸出品であった。琉球競馬も盛んで、明治以降は農業や運搬用として馬は活躍した。1936（昭和11）年には46000頭以上の馬が沖縄で飼育されていた<sup>6)</sup>。また馬の鞍については、「沖縄では農作物などの荷を負わせる荷鞍が多く、乗鞍は士族や競馬用、またはノロ祭事用などごく一部の人が用いるのみであった。沖縄の鞍の形態はその用途および地域によって特色があり、一般的には鞍骨は曲木を利用し、下鞍は藁、茅、麻などの敷物を用いる。八重山の牛鞍・ヤマグラ（牛鞍の一種）や宮古の宮古鞍など、それぞれ特色がある。馬車鞍は明治中期以後普及した<sup>7)</sup>という記録が確認できる。

## 伊平屋村歴史民俗資料館所蔵 「化粧鞍」について

それでは、伊平屋村歴史民俗資料館が所蔵・展示している鞍について紹介する。鞍は同館の資料名で「化粧鞍」と記録されている。残念ながら収蔵時の記録は確認できなかった。伊平屋村田名区の祭祀ウンジャミを紹介するコーナーに出展しているため同区から収集した鞍であると思われる。まず鞍そのものについて以下に紹介する。

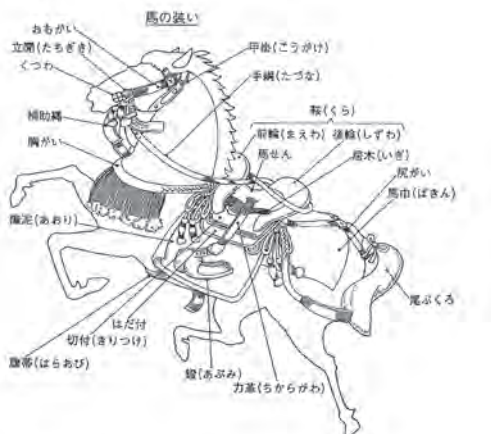


図1 『日本馬具大鑑』より



### (1) 黒漆螺鈿鞍（写真3）



写真3 螺鈿鞍

表面は全体に黒漆を塗り、前輪、後輪、居木のそれぞれに螺鈿細工が施されている。貝は大小様々な形をしており、不規則に割った貝を無造作に張っているように見える。鞍にちりばめられた螺鈿は大胆でたくましく、かつ繊細で美しいものとなっている。前輪の上部は、残念ながら貝が剥離しているが、居木や後輪などには比較的貝が残っている。

鞍の全体的なフォルムは、山形が高くふっくらとした柔らかい印象を受ける。前輪及び後輪の表面にわずかな起伏がみられる。この起伏については前輪の上方（外側）にあたる部分を海といい、下方（内側）部分を磯という。鞍は、いわゆる海有鞍といわれる形態に分類される<sup>8)</sup>。前輪の両肩には手形といわれる部分がえぐられている。

居木は、前輪と当たる部分が一部欠損しており、黒漆の剥離と虫食いがみられる。ただ前輪や後輪と連結する居木先部分や二つ居木の間にも螺鈿が施されるなど細かい部分にも細工がみられる。乗馬用の馬具として使用すると見えなくなる部分でもあり、実用的な馬具としてだけでなく、観賞用としても用いられるよう制作したと思われる。

前輪高：約25.5cm 後輪高：約32cm  
居木長：約29.8cm

### (2) 黒漆鞍（写真4）

鞍は全体的に黒漆が塗られていたと思われる。前輪の全面は漆が剥離し木地が露出している。湾曲した前輪であるが、木材をつなぎ合わせた部分はなく、曲木を利用したと思われる。また文字が書かれているようであるが、何が書かれているか判別できない。



写真4 黒漆鞍

海有鞍の形態であり、前輪には緩やかな起伏が確認できる。

一見すると黒漆のみの鞍に見えるが、こちらも螺鈿が施された「化粧鞍」である。前輪や後輪の爪先部分や前輪の周縁部（覆輪）には細かい貝が貼り付けてあることが確認できた。さらに興味深い点では、塗膜が剥離した部分から木地と漆の間に革のような素材が確認できるところである。麻布などで木地を覆う布着という技法ではなく革張りによって木地を強化していたようである。この点は、今後も継続して調査研究する必要があると思われる。

前輪高：約25.0cm 後輪高：約  
居木長：約29.0cm

### 田名区所蔵の鞍について

二つの化粧鞍は、同村田名区の祭祀ウンジャミで使用していた鞍とみられることは前述した。次にその田名区について紹介する。同区は伊平屋島の中心よりやや北側に位置する集落である。伊平屋島のほぼ半分を占める広い字域を有し、島北端の田名岬から標高200m以上の山々が連なり、海上から眺めると伊平屋島独特の山容を示している。集落は海拔230.8mの後岳の麓、南東部に立地し、田名田圃（ダナターブクア）沿いに形成され、風光明媚な自然に囲まれ、伊平屋島最初の集落という古い歴史を持つ区である<sup>9)</sup>。

また、同区には田名ノロ、安里ノロ、天ノロを含む20名の女神役がいる。祭祀を行い、現在でも継承されている。次に同区の祭祀ウンジャミの内容は以下のとおりである。旧暦の七月十七日に行う祭り



写真5 田名のヌイシジチ（撮影 友利安德氏）

をウンジャミという。「海神祭」の文字を当てるのを見るが、海との関係が強い行事だからである。伝承では、むかしチチャ（喜界島）のノロの船が、首里からの帰途伊平屋の東方海上で難破した。その喜界ノロを救助し、介抱したのち厚くもてなし、送り歸したことに由来するという。（しかし、神送りの行事は各地にあり、喜界ノロの話は後に付会したのであろう）午前、田名屋の火の神を拝み、その庭で神を歓待し、さらに村はずれから馬を連ねて神送りをする。最後は東岸の岩の上からの神送りである<sup>10)</sup>。

この神送りの際に神女たちが馬を連ねて島の東岸で神送りをするを「ヌイシジチ」と呼んでいる。語義は＜乗り続き＞または＜乗り連ね＞であろう。前夜数人の神女が各戸を訪問してススキを配り、その返礼に月桃の葉に包んだ餅をもらう。17日の朝、根屋である田名屋の庭で東方へ向かって神歌（ウムイ）をうたい、神酒を受けたのち、舟型のなかに立って模擬的な船こぎ儀式をおこない、手をかざして神送りのしぐさをする。その近くで各血族が準備した馬に乗り、東岸の港口まで乗り連ね、そこにある拝所の前の岩に上り、東方を拝んで神送りを終る<sup>11)</sup>。

田名区において馬は農業や運搬で飼育されていただけでなくウンジャミという祭祀の中でも重要な役割を果たしていた。そのため現在でも神女たちが使っていた馬の鞍は、神アシャギで預かり保管している。神アシャギには鞍が11個確認できた。そのうち木製の鞍が6つあり、他5つは革製の鞍であった。

以下、木製の鞍を中心に紹介する。

#### ① 朱漆巴紋鞍（鐙付）

鞍は全体に朱漆を塗り、前輪中央（頂点）よりやや左側に金で巴紋が配されている。前輪の表面は海と磯の区分はなく平滑につくられた海無鞍である。前輪の肩にはゆるやかな手形がある。二枚の居木の間隔は比較的に広く、前輪及び後輪の両方に金の縁取りがみられる。シンプルなデザインであるが、爪先の間に約34cmの幅があり、がっちりと丈夫なつくりである。塗膜の状態も比較的良好。鞍の下に置く鞆（したぐら）と鐙（あぶみ）が付いている。太い板状の鐙は、現地の方言で「ジウミ」という。前輪高：約28.1cm 後輪高：26.0cm 居木長：約29.2cm



写真6 朱漆巴紋鞍（鐙付）

#### ② 朱漆巴紋鞍

鞍は全体的に朱漆を塗り、前輪中央（頂点）に巴紋を配す。前述した鞍と同様の形態とデザインであるが、前輪の馬膚部分の長さが左右で異なる。前輪から見える居木先も太さが異なる。そのため鞍を正面から見て左側に負担があるようでヒビや塗膜剥離



写真7 朱漆巴紋鞍



などの痛みが大きい。鞍通の穴から先が房状になった紐が付いている。

前輪高：30.0cm      後輪高：28.1cm  
居木長：29.5cm

### ③ 朱漆家紋入鞍

総朱漆で塗られた鞍の前輪に黒で家紋と思われるマークが配されている。塗膜の状態は比較的よい方である。前輪及び後輪の周縁部に金はみられない。前輪に馬具をつなぐ鞍（しおで）が付いており、他の鞍にはみられない特徴である。鞍の下に置く鞆（したぐら）は「シタンダ」と呼ばれ棕櫚やアダン、藁などで作った。

前輪高：約30.0cm      後輪高：29.5cm  
居木長：約28.8cm



写真8 朱漆家紋入鞍

### ④ 朱漆鞍

前輪と後輪は朱漆が塗られているが、居木には塗られていない。形態は海無鞍である。シタンダには布が使用されている。戦後は米軍から払い下げを受けた絨毯や麻袋ロープなどを馬具に活用した。



写真9 朱漆鞍

前輪高：約28.1cm      後輪：約30.1cm  
居木長：約29.2cm

### ⑤ 朱塗鞍（鍔付）

もとは朱漆だったと思われる。補修が行われたのか前輪と後輪には赤い塗料、居木には黒い塗料が上塗りされている。田名区で平成29年まで馬3頭を飼育していた名嘉幸一氏（昭和20年生73歳）によると、父の名嘉守助氏が鞍を含めて多くの馬具を作成販売していたという。また漆にペンキを混ぜて塗料として使用していたということも話していた。

前輪高：約27.0cm      後輪高：約32.2cm  
居木長：約25.6cm



写真10 朱塗鞍

### ⑥ 朱和鞍（海有鞍・鍔付）

前輪の表面に段差をつけた海有鞍である。他の鞍より小型で軽量である。素材はデイゴの可能性はある。赤い塗料が塗られており、名嘉氏の証言を裏付けるような鞍である。

前輪高：約21.5cm      後輪：約21.2cm



写真11 朱塗鞍（海有鞍・鍔付）

居木長：25.9cm

田名区の神アシャギには、他に 5 点の洋鞍が確認できた。革製の鞍はウェスタン鞍といわれる種類のもので戦後、入手したものと考えられる。参考のため以下に紹介する。



写真 12 革製鞍 1



写真 13 革製鞍 2



写真 14 革製鞍 3



写真 15 革製鞍 4



写真 16 革製鞍 5

### 鞍の制作について

さて、このような鞍（木製和鞍）は、一体どこで制作していたのか。沖縄本島や宮古・八重山、あるいは地元の伊平屋島なのか。それとも日本本土からの輸入品だったのか。

『琉球国旧記』の事始記の項に「鞍工」の一説がある。「本島の馬鞍は中古の世すでに日本の法を学んで造る。近世にいたりては製造をなすもの無き也。独り牧志親雲上なるものあり。小太鞍をもって本国へ給与せられ、この様に照らして造る。これより鞍工は、もっともその法を善くするものすこぶる多し、しかるに歴年久遠にしてしたがって詳稽することなし」

このような記録では、沖縄の鞍は日本本土のものを参考につくられていたと解される<sup>12)</sup>。

さらに琉球王国時代に漆器製作の注文を受けた際の一種の製作仕様書に相当する記録をみる。貝摺奉行所の記録である貝摺奉行所文書に収録されている同治九年（1870）『大和への卸進物道具并目料帳』

には大和（薩摩）へ進上する漆塗り御道具のなかに「青かい御鞍式口」とあり図案も残されている<sup>13)</sup>。

明治20年（1887）に琉球漆芸の調査を行った沖縄県商工課長の石澤兵吾が刊行した『琉球漆器考』（明治22年）にも馬の鞍に関する記録がある。『琉球漆器考』は貝摺奉行所の「卸進物道具并目料帳」から引用した御道具図が掲載されており、なかには延享四年（1747）製の青貝摺鞍の図案が確認できる<sup>14)</sup>。

また琉球において馬の生産地であった宮古島の宮古島市総合博物館に無垢材の鞍が2点展示されている。鞍を「フラ」と呼び、競馬用の「バグフラ」と労働馬用のフラがあった。「バグフラ」にはきれいな飾りがしてあり、また出来のいいフラには製造した職人の部落名がつけられていたという<sup>15)</sup>。

さらに資料紹介で触れた名嘉幸一氏の父、守助氏は地元の田名区で戦後に馬具を制作していたという。明治45年生まれ守助氏は幼少の頃から馬の飼育や使役を身につけ、青年期にはいかなる馬も手なづけていた。昭和6年に伊平屋で農耕や運搬に「荷馬車」が必要であることに着目し、馬とともに導入し馬耕の普及と運搬業に従事した。昭和13年には産業振興を計る村の委託を受け、馬の飼育管理・改良生産に取り組んだ<sup>16)</sup>。その一端として馬具の生産や販売に大きく関わっていたのが守助氏ということになる。

ちなみに琉球王国時代の18世紀につくられた沖縄各地の絵図「間切図」（当館所蔵：重要文化財）には馬場の表示が確認できる。沖縄本島全域と宮古島、石垣島、伊江島、伊平屋島、伊是名島、久米島にも馬場があり、沖縄全体で150を越えていたというほど沖縄は馬と関係性の深い地域であった<sup>17)</sup>。

沖縄県年次別家畜飼育頭羽数によると明治13年（1880）の馬の飼育頭数は8198頭の記録があり、大正から昭和19年までは約3万頭台を維持する。沖縄戦により家畜も大きな被害を受け戦後は昭和21年（1946）に7733頭、翌年1万頭台に達し、昭和31年（1956）に21940頭とピークを迎える<sup>18)</sup>。

馬は農耕、運搬や祭祀に競馬、時に軍事用としても重宝された。戦前は自動車や機械が普及しない間、原動力として従事し、昭和初期は（役）肉用牛の飼育頭数を上回り、活躍していた。沖縄の気候風土に

順応し、強健温厚な馬は人々から愛護されていたといえる。当然、鞍をはじめとして馬具も沖縄各地で生産されていたと予想できる。

## 伊平屋島における馬の飼育について

伊平屋島において、現在飼育されていない。しかし伊平屋村誌には「元来伊平屋村の畜産業は、繁殖を主体に奨励してきた。廃藩後本部、今帰仁、遠くは与那城勝連方面からも、小牛、小馬、小豚の購入にバクヨー（家畜買人）が乗り込んでいた。従来本島（村）の家畜は在来種であったが、ことに馬は伊平屋馬として、希少ではあったが気力があったので、沖縄本島ではとても愛用されたようである」また戦後も「米軍の上陸に牛や豚は屠殺して、食料の補給に充てたため減少したが、終戦後は政府から奨励されて牛・馬・豚の牡種を委託管理させた」とある。19)

1970年（昭和45）の市町村別家畜飼養頭羽数では伊平屋村に218頭の馬が存在した。宮古、石垣、久米島、糸満市に次いで飼育頭数が多く、国頭地区では最多であった<sup>20)</sup>。

伊平屋村は沖縄において馬の飼育が盛んであった場所であり、田畑が多いため農耕にも大いに活用した地域であった。しかし残念ながら71年以降は飼育頭数が年々減少していく。

## 伊平屋村の馬の飼育頭数と自動車

馬の飼育頭数の減少には、いろいろな要素があると思われるが、やはり自動車の導入が大きな要因であると考えられる。伊平屋村誌に「伊平屋村に自動車とトラックの始め」という記録ある。内容は次のとおりである。「大東亜戦争の終戦前の昭和20年（1945）6月3日米軍が、本村に上陸の際、米軍使用の自動車とトラックが見えたのが始めて終戦になって米軍が引き揚げ後に個人がその文化物を見て購入した。」<sup>21)</sup>

その同じ頃、田名区において馬の飼育管理や荷馬車の導入、馬耕の奨励に関わっていた名嘉守助氏は、自動車の到来普及を予想し昭和27年に自動車を購入している。さらに1980（昭和55）年にフェリー



伊平屋が周航。総トン数約500トン、定員300人、車両積載大型車6台の船が本部港に就航した。

馬の飼育頭数と関連づけると、79年の89頭から80年に58頭に激減。70年の218頭から年々減少していたが、80年の減少が最も大きく約35%の馬が島を離れた。その後も減少を続け1998（平成10）年には1頭となる。2003（平成15）年に10頭が増える年もあるが減少が続き、現在は1頭もないという状況である。80年のフェリー就航により自動車や農耕機械が普及することで馬の役割が終焉を迎えたといえる。

## 現在の伊平屋村田名区のヌイシジチと馬の鞍

伊平屋村田名区のウンジャミにおいて、現在でも神女が使っていた馬の鞍は貴重なものとして、祭祀の中で象徴的な役割を果たしている。儀礼を行う神アシャギには馬の鞍が並び、信仰の対象のような、祭祀に欠かせない道具のひとつである。しかし現在の祭祀において、かつてのような乗馬行列（ヌイシジチ）はみられない。実際に乗馬し鞍を使ったのは1970年代後半までは続いたようである。

近年、神女たちは海岸での神送りの際には、自動車を使い移動する。ただ、ここでも乗馬行列をしていた名残で自動車の馬の鞍を乗せて移動する神女もいる。

伝統を守りつつ近代化を受け入れ変化する祭祀の様子を物語る馬の鞍は、螺鈿や朱漆といった加飾や作りのみならず人々の信仰や伊平屋に多く存在した馬、生活の変遷を物語る貴重な資料なのである。

## おわりに

伊平屋村田名区のヌイシジチは、1970年代までは乗馬という形態で行われていた。馬の飼育頭数が減ることで、乗馬行列から自動車に変わる。この変化した年はいつなのかということは今後の課題とする。

今回の総合調査において伊平屋村歴史民俗資料館の嘉手納知子氏、同村田名区長の国吉真安氏、かつて神女を務めた仲里スミ氏をはじめ、田名区の皆さまや伊平屋村役場など関係各機関には大変お世話に

なった。記して感謝申し上げたい。

- 1) 伊平屋村歴史民俗資料館パンフレットより
- 2) 伊平屋村公式ホームページより
- 3) 末崎真澄：「和式馬具の名称と機能」馬の博物館研究紀要第5号（1992年）
- 4) 日本馬具大鑑編集委員会『日本馬具大鑑第四巻近世』1991年
- 5) 新城明久：『沖縄の在来家畜 その伝来と生活史』2010年
- 6) 沖縄県農林水産部畜産課『沖縄の畜産』1974年（昭和49年度）
- 7) 11) 沖縄タイムス社『沖縄大百科事典』
- 8) 日本馬具大鑑編集委員会：『日本馬具大鑑 第四巻近世』1991年
- 9) 16) 伊平屋村田名公民館建設記念事業期成会『伊平屋村田名字誌』2003年
- 10) 伊平屋村教育委員会『伊平屋のまつり』1988年
- 12) 原田兎雄訳注『琉球國旧記』榕樹書林2005年
- 13) 沖縄県沖縄史料編集所『沖縄県史料前近代1 首里王府仕置』1981年
- 14) 石澤兵吾『琉球漆器考』東陽堂明治23年（1890）
- 15) 宮古島市総合博物館
- 17) 梅崎晴光『消えた琉球競馬 幻の名馬「ヒコーキ」を追いかけて』ボーダーインク2012年
- 18) 當山眞秀『沖縄県畜産史』那覇出版社1979年
- 19) 21) 『伊平屋村誌』
- 20) 沖縄県農林水産部畜産課『市町村別家畜飼養頭羽数の推移昭和45年～昭和57年』1974年