

クフ王第二の船甲板室側壁と部材に記された文字

山 田 綾 乃

はじめに

クフ王第二の船とは、エジプト・ギザ遺跡内で発見された二隻の木造船のうちの一隻である。二隻の船は、古代エジプト古王国時代第四王朝第二代の王クフ（Khufu）のピラミッド南側に、東西方向に並列して穿たれた二基の堅坑から発見された（写真1）。それらは発掘された順に、東側の堅坑に埋納された船が第一の船、西側の堅坑に埋納された船が第二の船と呼ばれている。⁽¹⁾ 古代エジプトではしばしば船を埋納（副葬）する習慣があり、実際に人が乗船できるほどの大型船から、両手に収まるほどの小型模型船まで様々な「船」が発見されている。⁽²⁾ こうした背景には、古

代エジプト特有の死生観が多分に影響していることが知られており、死後、すなわち来世（冥界）への旅において船を持つていくことの重要性が、複数のテキストで言及されている。中でもギザ遺跡で発見された両船は、部材の残存状況や復元時の規模（約四〇メートル）から見ても稀有な資料であり、船を巡る古代エジプト社会の思想解明において、重要な役割を果たすと考えられる。また、石造建造物が目を引く当該研究分野において、古代の木工技術を研究する資料としても注目すべきである。古代エジプトには広葉樹しか自生しないが、木造船や木棺・木製彫像には古くから針葉樹の利用も認められており、伝統的な木工技術の系譜も存在する。⁽³⁾ さらに、ナイル川を中心とした経済活動には船の存在が必要不可欠であり、クフ王第二の船は造



写真1 復原展示されているクフ王第一の船（右）と船坑に納められた第二の船（左）

船技術研究においても重要な示唆を与えることが想定される。

クフ王第二の船は、現在日本・エジプト合同調査隊によって発掘作業中であり、これまでに約七〇〇点の部材が船坑から取り上げられた⁽⁴⁾。中でも特徴的な発見は、部材に文字が記されていることが判明したことである。第一の船においても同様の資料の発見が報告されているが、一部の文字の写真資料の公開に留まり、正確なトレース資料も未出版である⁽⁵⁾。そのため第一の船から発見された文字資料の本格的な分析は、吉村による復元者の手記を基にした論考に限られる⁽⁶⁾。吉村の研究では、これらの文字の一部が部材配置を示していることが明らかにされた。彼はそれを「番付システム」と呼び、復原考察における重要な情報と位置付けた。従って、今後第二の船における文字資料においても、同様のシステムが用いられていたかが問われるであろう。

そこで本稿では、手始めに、これまでに資料化が進められた甲板室の側壁について取り上げる。クフ王第二の船の発掘調査では、作業の都合上、本来組み上がっていた部材をパーツごとに分けて取り上げている。それによって、第一の船では実現されなかった、部材の各面の詳細な観察が可能となった。その成果を基に、側壁の構成について概括

し、部材に記された文字について詳細をまとめたい。字種や記載された位置、表記法の違いなどから、それぞれの文字の意味について考察する。

一 甲板室の構造と名称について

古代エジプトの壁画には様々な形状の船が描かれている。植物（主に葦・パピルス）を結わえただけの浮船から、大型の帆船、舳先と艫に動物の意匠が施された船も一般的に登場する。また用途も多岐にわたり漁撈船、運搬船あるいは死者の葬列に用いられる船も見受けられる。クフ王第二の船がどのような船体に復元されるかは今後の発掘調査・研究を待つところであるが、本稿ではまず用語の整理として、クフ王第一の船を例に、船の構造と各部位の名称についてまとめたい。

図1はクフ王第一の船甲板室の復元模式図である。本稿で扱う「甲板室」とは、甲板上やや船尾寄りに位置する建屋である。これまでの実測調査により、第二の船の甲板室の規模・構成・様式のひとつがクフ王第一の船と酷似していることが既に明らかになっている。⁽²⁾ よって、甲板室を構成する各部材についても、第一の船と同様の呼称を用いたい。甲板室は船首側に広い台形平面を呈しており、それ

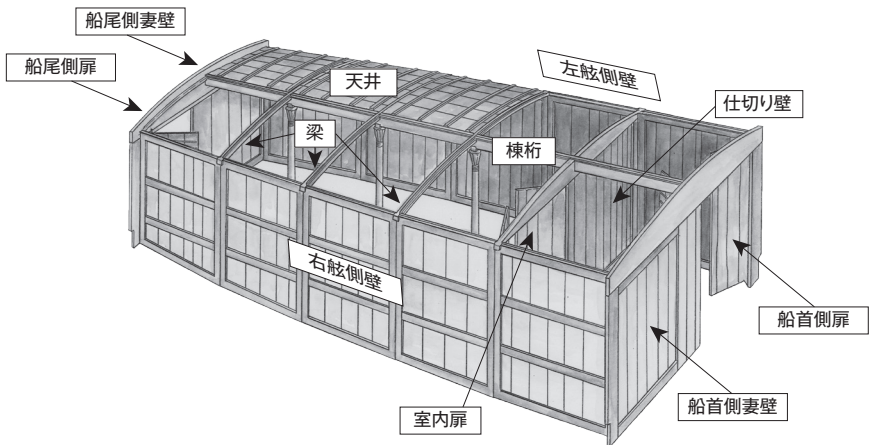


図1 甲板室の構造と名称（クフ王第1の船甲板室を基に）（柏木・山田2017b、図3より）

ぞれに船首側妻壁・船尾側妻壁を備える。さらに、右舷・左舷に各五枚、計一〇枚のパネル状の側壁が並ぶ。同じく天井も右舷・左舷各五枚、計一〇枚のパネルで構成されている。また、甲板室は仕切り壁により二分されており、船首側、船尾側、そして室内扉の三つの扉を備えている。

次に、パネル状に作られた側壁の細部を見ていきたい(図2)。基本的に側壁は、縦長の板材と、四周を囲む枠、そして板材を押さえる二本の横棧で構成されている。それぞれは柄・太柄・木釘によって留められていた。さらに、

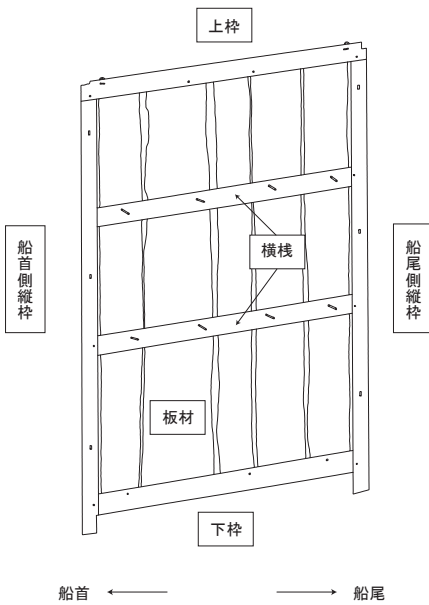


図2 側壁の構成と名称

木造船の甲板は船首船尾に向かって高く傾斜している。従って側壁の高さは、船尾に向かうほど低く、各パネルでも船首側の方が背が高い(板材が長い)点が特徴である。

二 クフ王第二の船側壁詳細

本章では、クフ王第二の船側壁を便宜的に船首側から一枚目、二枚目…と数え、両舷計一〇枚の側壁から発見された文字資料について解説する。文字資料の確認方法は、目視のほかに、近赤外線カメラを用い、不可視状態にまで劣化・消失しかけている資料も収集した。記録はフィルムトレースおよび写真トレースを実施し、同時代史資料との比較により字種を判読した。尚、各部材の詳細な寸法や建築学的所見と、それらに基づく側壁一〇枚の配置同定については、柏木・山田二〇一七bを参照されたい。⁽⁸⁾

(一) 右舷側壁 (図3)

右舷側壁からは、鑿と推察される金属製工具を用いて刻まれた文字(刻書)が二枚目と四枚目から発見された。いずれも数字と判読される。また一枚目の横棧からは、「下」を意味する墨書が一字発見された。三枚目および五枚目からは、いずれの文字資料も確認されなかった。

① 右舷一枚目

右舷一枚目では、上下に二本渡された横棧のうち、下段の横棧（00411）から墨書が発見された。墨書は組み上がった際に外側（室外側）となる面のほぼ中央に記されていた。よって甲板室が完成した際には、この文字は外から直視できる状態だったと想定される。字種はケル⁽⁹⁾ミ（Gardiner T28; Möller 397; Goedicke 38ab）と判読され、「下に」という意味を持つ。

② 右舷二枚目

右舷二枚目では、四周を囲む枋材のうち、天井と接する上枋（00169）に文字が記されていた。この場合、文字は鑿で施された二本の刻線で表現されており、数字の「2」を意味する刻書と判読される。刻線の長さは八ミリメートル前後であった。記された位置は約二五ミリメートルの幅しかないの上枋の上面にあたり、船尾側端から一一〇ミリメートルの箇所である。

③ 右舷四枚目

右舷四枚目も、二枚目と同様に上枋（00463）の上面に刻書が記されていた。船首側の端から一〇六ミリメートルの位置に、三本の刻線が残されており、数字の「3」と判

読される。

(二) 左舷側壁（図4）

左舷側壁では、一々四枚目の縦枋から、いずれも墨書による文字あるいは数字が確認された。船と関連する意味を持つター・ウル⁽¹⁰⁾の文字が発見されたことに加え、墨書が記された位置が高さ一七〇センチメートル付近に集中している点や、ジェド⁽¹¹⁾という同一字種が複数回用いられている点が左舷側壁の特徴である。

① 左舷一枚目

前述の通り、甲板室は船室内部で二部屋に分けられており、左舷側には仕切り壁が嵌め込まれている。この時、仕切り壁の縦枋（00359）は、左舷一枚目側壁の船尾側の縦枋（00252）と接する構造となる。その縦枋（00252）を観察したところ、仕切り壁側の縦枋（00359）と接する面に二文字の墨書が確認された。上下に書かれた二文字のうち、上の文字はガチヨウあるいはカモと推定される鳥類を表した文字で、サア⁽¹²⁾（Gardiner G39; Möller 216; Goedicke 16ab）またはゲブ⁽¹³⁾（Gardiner G38）と考えられる。一般に前者は「息子」と訳されるが、この文字を含むサアウ⁽¹⁴⁾という古代エジプト語には、「角材beam」や

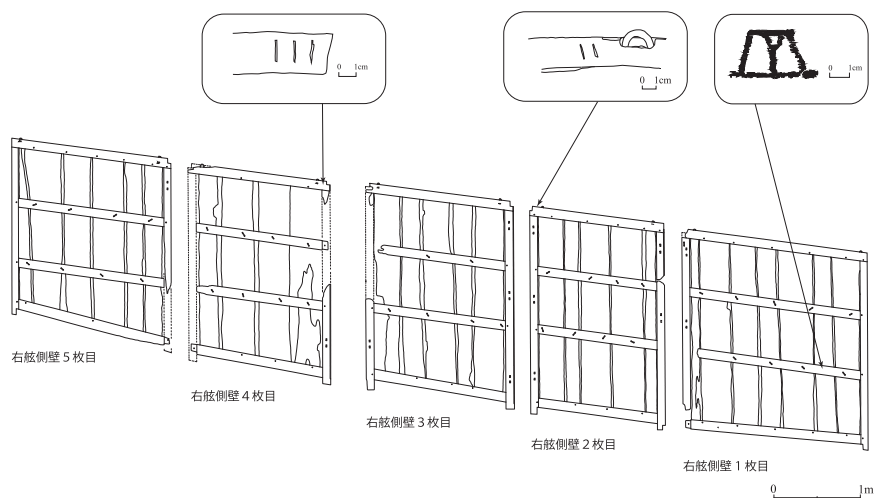


図3 右舷側壁と発見された文字資料

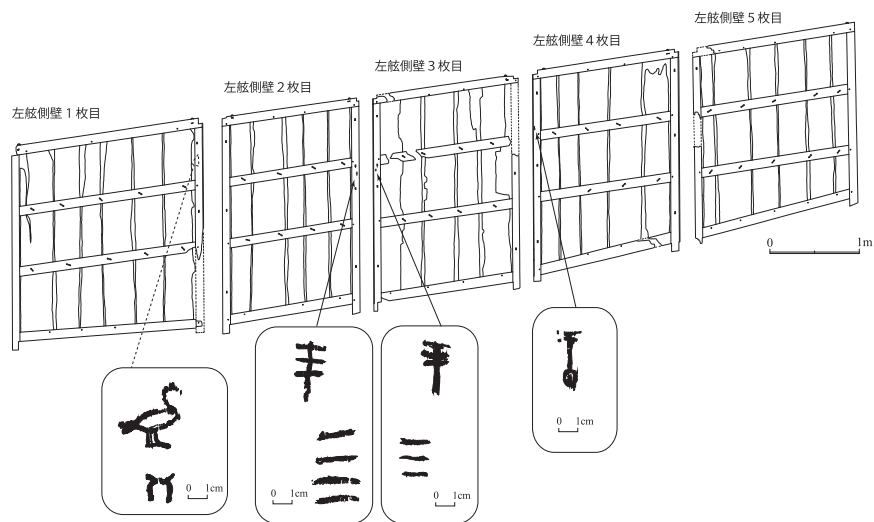


図4 左舷側壁と発見された文字資料

「板 plank」といった意味もある。

一方、下に記された文字は、ター・ウル *v(-wr)* (Gardiner S22; Möller 536; Goedicke 35ab) と判読された。この文字は複数の意味を持っているが、その中には船の左側の船縁を指す「左舷」という意味が含まれる。また、労働者集団の名称として使われる場合があることも同時に知られている^⑩。尚、同字種は、クフ王第一の船の資料でも頻出している^⑪。

②左舷二枚目

続いて、左舷二枚目では、側壁の船尾側縦枠 (00348) に二文字の墨書が確認された。二文字の墨書が記された場所は、共に甲板室を立ち上げた (組み上げた) 際に室外側に露出する面である。一つは *gḏd* (Gardiner R11; Möller 541; Goedicke 33ab) の文字と判読され、その斜め右下に横線四本で数字の「4」が表されている。また部材実測の結果、ジェド *ḏd* の文字は縦枠下端から約一六六〇ミリメートルに位置し、文字の天地は側壁の上下と一致していることも確認された。尚、ジェド *ḏd* という文字には「安定 stability」や「恒久 eternity」という意味があり、古代エジプト語において一般的な文字の一つと言える。墨書としての類例は、古王国および中王国時代のピラミッドの

石材に記された建造墨書が知られている。^⑫

③左舷三枚目

続く左舷三枚目の側壁からも、同じくジェド *ḏd* と数字の組み合わせの墨書が認められた。ただし数字は、横線三本で表現された「3」と判読された。

これらの墨書が記された部材は船首側の縦枠 (00554) の外面 (室外側) であり、構造上、左舷二枚目の側壁の船尾側縦枠と隣り合う。さらに、ジェド *ḏd* の文字の上端は、縦枠下端から一六三八ミリメートルに位置しており、この点も左舷二枚目の例と酷似している。

④左舷四枚目

左舷四枚目でも、同じく縦枠に墨書が認められた。この場合は船首側縦枠 (00448) であった。ネフェル *nfr* (Gardiner F35; Möller 180; Goedicke 13ab) と判読される墨書は、縦枠の下端から約一七二五ミリメートルの高さに位置しており、文字の天地は側壁の上下と一致していた。ネフェル *nfr* の文字もジェド *ḏd* と同じく古代エジプト語において一般的な文字の一つであり、建造墨書の類例も多数確認されている。「良い good」や「美しい beautiful」といった意味の他に、建築作業時には「ゼロ」の意味で用い

られることもある。⁽¹³⁾

三 考察

以上のように、クフ王第二の船甲板室側壁では、右舷・左舷にそれぞれ特徴的な文字資料の存在が認められた。ただし、文字自体が船に関連する意味を持つ例は、左舷側壁一枚目に限られ、それ以外は古代エジプトにおいて広く使用される字種あるいは数字で構成されていることが明らかとなった。

よって本章では、発見された文字資料の「テキスト」としての意味だけでなく、文字が記されたコンテクストも重視し、改めて各文字に与えられていた意味（換言すれば役割や機能）について考察を与えたい。

(一) 右舷上枠に記された数字

右舷側側壁の上枠からは、数字の「2」と「3」と判読される二文字が確認された。「2」の文字は船首側から数えて二枚目の側壁に位置している。この点だけを抽出すれば、上枠に記された数字は、側壁を船首側から数えた場合の番号であると推察される。しかしながら、もう一文字の「3」は、船首側から数えて四枚目の側壁から発見されて

おり、先の法則と合致しない。

同様の問題は、甲板室の右舷側天井パネルにおいても看取された。⁽¹⁴⁾ 天井右舷二枚目には、側壁と同様に数字の「2」を表す刻書があり、さらに天井右舷四枚目にも「3」を表す刻書が認められたのである。

ただし天井の例では、右舷五枚目にも刻書が認められ、その刻書は数字の「5」を表していると判読された。二枚目と五枚目の天井の配置は、実測値や他の天井パネルに記された文字資料等の特徴からも確定的と考えられる。すなわち右舷天井では、船首側から数えた場合のパネルの枚数と、刻まれた数字が、二枚目と五枚目の二カ所で一致していることとなる。この点は、上枠に刻まれた数字を、側壁を船首側から数えた際の番号（枚数）と考える先の解釈を強化する事例と言えるだろう。

一方で、側壁・天井ともに、船首側から四枚目のパネルに「3」の文字が刻まれている理由についても考える必要がある。この点は、甲板室の構造から詳しく検討したい。

クフ王第二の船の甲板室天井と側壁を構成する各一〇枚のパネルは、台形平面かつ船尾に向かって甲板がせり上がる構造に合わせて微調整されている。その中で船首から数えて三枚目と四枚目の側壁と天井は、ほぼ同規格の甲板室を持つクフ王第一の船では、極めて相似性の高い規格で作

表1 右舷三枚目・四枚目に関わる各種寸法

	棟桁の欠き込み間	天井の板の長さ	側壁上枠の長さ
三枚目	1540mm	1620mm前後	1727mm(残存部)
四枚目	1500mm	1570mm前後	1655mm(推定)

られていた。そこで以下にクフ王第二の船の場合の保存修復後の実測値を比べてみる(表1)。

表1から分かるように、三枚目と四枚目の天井あるいは側壁に関わる数値は、四〇〇八〇ミリメートルの誤差しかない。また、各一〇枚の天井・側壁のうち、妻壁や仕切り壁と接することのない三枚目・四枚目は、柄や欠き込みなどの構造上の細かな特徴でも相似関係にある。ゆえに、理論上は三枚目と四枚目が入れ替わることが可能であり、入れ替わったとしても構造上重大な問題が生じる確率は低いと考えられる。それよりも、四〇メートル級の大型木造船を造るにあたって、造船時に何らかの計画変更が行われたり、あるいは取り違えなどのミスが起こったりする確率の方が高いだろう。実際に、クフ王第一の船の妻壁では、一度完成された妻壁の一部を改変した痕跡があるとも指摘されている⁽¹⁵⁾。従って、作業上の計画変更は往々にして在り得ることだと考えられ、側壁・天

井ともに三枚目と四枚目が入れ替えられた可能性も十分に想定される。つまり、右舷側壁四枚目に刻まれていた「3」の数字は、本来右舷側壁三枚目として計画されたが、最終的に右舷側壁四枚目として設置されたことよって起きた数字と配置の不整合ではないだろうか。

以上の点から、本稿においては右舷側壁の上枠に刻まれた数字を、船首側から側壁を数えた際の枚数(番号)と解釈したい。クフ王第二の船甲板室では、何らかの理由による三枚目・四枚目の天井・側壁の総入れ替えが行われた可能性が示唆され、そのために「3」の刻書は右舷四枚目に位置しているものと考えられる。今後、現状取り上げられていない右舷側壁縦枠(00460)や、側壁が立つ甲板の調査成果が得られた際には、最終的な復元考察を含めて本仮説を再度吟味したい。

(二) 側壁横棧に記された文字

側壁横棧から発見された当該資料は、右舷一枚目の¹⁶の文字に限られる。先述の通り、ケル¹⁷は「下に」という意味に訳することができ、側壁の横棧は各パネルに上下二本ずつ配されており、右舷一枚目の場合は、まさに「下」の横棧にこの文字が記されていた。文字が持つ元来の意味と、部材の位置関係が一致したことから、このケル¹⁸の

文字は、上下の横棧を区別するために記されたと考えられる。

ただし上下二本の横棧は、各側壁でそれぞれ長さ、幅が同規格であり、上下どちらにも据え付けることが可能である。また仕口も、横棧両端に柄を備え、縦柵側に柄穴を設ける共通の様子が施されている。そのため用意した二本の横棧は、板材を固定することができれば、それぞれを区別する必要性は本来低いと考えられる。では一体何の目的があつて、二本の横棧は区別されたのだろうか。

文字が下段横棧に記されていたこと以外の出土コンテクストを振り返ってみると、記された文字の位置が側壁の外側（室外側）にあたるということが注目される。外面に記されているということは、部材を組み上げた後にもこの墨書は目視でき、むしろ見えていても問題が無かったことを示唆している。文字の天地と側壁の天地も一致しており、まるでこの部材が下段に収まることが決まってから、それを記録した行為のようにも窺われる。

次に横棧の仕口に注目すると、横棧は二本とも同様の仕様ではあるが、柄の厚み・受ける側の柄穴の形状など細部が完全に一致しているわけではないことが分かる。また、上枠から一本目の横棧までの距離と、一本目から二本目の横棧までの距離はほぼ同じで、かつ三本が平行に設置され

ていた。このように間隔と傾斜角を揃えるためには、それぞれが収まる位置を両脇の縦柵に正確に写し取る必要がある^⑬。写し取った位置には、横棧を嵌め込むための柄穴が穿たれ、その柄穴に正確に収まる柄が横棧の両端に削り出されなくてはならない。そして柄と柄穴の関係が決まった上枠と二本の横棧は、船尾側に向かつて、（右舷であれば）外から見て左上がりに傾斜するように計算した上で嵌め込まれなくてはならない。以上のような種々の条件を満たすためには、地上で外枠だけを並べて横棧の位置を墨付けたら、柄と柄穴の位置を確認するために仮組し、再び解体して微調整を施したりするなどの手順が当然必要となったと考えられる。

さらに、甲板室全体を施工する際の状況を想定すると、船尾に向かつて徐々にせり上がる甲板上に甲板室を正確に据え付ける作業は、容易ではないと推察される。側壁の縦柵には一度鋸刃を入れたが材の途中で切断を中断している痕跡なども見つかつており、側壁を建てるにあたっての職人らの苦勞が看取された。単純に見積もってみても、甲板室完成に至るには、用意した側壁と妻壁を固定し、長手方向中央に棟桁を渡し、その棟桁に直行するように梁を渡し、最後に天井一〇枚を並べる工程を経なくてはならない。その各工程も、コンピュータ上で設計・試行された現

代の建築物とは異なり、全てが一回の施工で完了したとは甚だ考え難い。従ってここでも、一部を組み上げては一旦解体し微調整を施し、再び組み上げるという作業工程が想定される。

しかしながら、先述のように柄と柄穴は各々僅かに細部に異なる形状を有するため、一旦両者の関係が決まった後では、たとえ同規格の横棧であつたとしても、上下の配置を入れ替えることは難しい。すなわち、横棧に記された「下」を意味する文字は、甲板室を完成させるまでの過程で繰り返し返された想定される仮組や解体作業中に、既定されている横棧の配置を誤らないための目印、あるいはその部材を正しく下段に収めることを指示する目的を備えていると考えられる。

(三) 左舷側壁縦枠に記された文字

左舷側壁では、文字はいずれも縦枠から発見され、全て墨書であるという共通点が看取された。一方で、コンテキストに相違点も認められた。まず文字が記された箇所については、左舷一枚目は仕切り壁と接する面、それ以外の二枚目、三枚目、四枚目は全て縦枠の外側（室外側）という違いが見られた。また左舷一枚目縦枠の場合は、組み上げ後仕切り壁によって隠れる位置に墨書が記されている一方

で、その他は組み上げ後も舷側から目視できる位置に記されている。このような明らかなコンテキストの差から、左舷一枚目とそれ以外の左舷側壁から発見された文字の機能は異なることが予想される。よって、それぞれを分けて考察したい。

① 左舷側壁一枚目に記された文字

左舷一枚目に記された二文字のうち、下段の一字「タ・ウル」(タ・ウル)はもともと船舶関連の「左舷」という意味と、労働者の集団名の一つという二つの意味を持ち合わせている。先の右舷側壁に記された文字と同じく、文字の意味とコンテキストの一致を重視するならば、この場合は「左舷」という意味で解釈する方が、現段階では妥当性が高いと言えるだろう。

一方で上段に記された鳥の文字は、それ単体で意味を成すものとは考え難い。「角材」や「板」という意味を持つ「サウ」(サウ)という単語にこの鳥の文字と音が含まれていることから、大工の間では馴染み深い文字であった可能性も排除できないが、木造船のすべての部材が角材か板であり、その意味で解釈するのは少々無理がある。むしろ馴染み深い文字であるからこそ、記号や単なるマークとして、本来の意味とは異なる条件で利用された可能性の方が高い

と考えられるのではないだろうか。繰り返し言及しているように、この二文字は仕切り壁と接する面に記されているわけだが、さらに正確に述べれば、仕切り壁によってちょうど文字が隠れるように、縦枠の中心からやや左に寄っている。このように意識的に文字を記す位置を調整している点は極めて示唆的であり、この文字が、それと接する仕切り壁との関係において何らかの意味を持っていることを強く窺わせる。

柏木・山田による甲板室の復元では、クフ王第二の船の仕切り壁は、中央より左舷側には板壁、右舷側には扉を備える構成で、表裏共に同じ作りをしている⁽¹⁷⁾。そのため通常の側壁とは異なり、縦方向に長い部材は、左舷側壁と接する板壁の縦枠（00339）と、甲板室中央に立てられ扉と接する側の板壁の縦枠（00361）、そして扉を隔てて右舷側壁と接する縦枠（00401）の計三本がある。そのうち、板壁の両脇に当たる部材番号00339と00361は、相似した構造を持つ。先述した右舷側壁の横棧の例からも、細部の違いを瞬間的に判断できないほど相似した構造の部材には、その配置を誤らないための目印が必要となるだろう。

残念ながら、仕切り壁を構成する部材からは、墨書・刻書共に文字は発見されなかった。しかし、それに接する左舷側壁一枚目船尾側側壁に記された二文字が、三本の縦枠

の配置を誤らないための目印あるいは補助としての機能を有してはいないだろうか。

そのような仮説に立つて、二文字の意味を検討してみると、*タァ・ウル*（*ṯa-ur*）の文字はやはり「左舷」を意味し、仕切り壁の左舷側の縦枠がこの部材と接することを意図しているように推察される。またその上に記された鳥の文字は、文字そのものの意味とは関係なく、単なる記号として認識されていたとみて間違いないだろう。鳥の文字が記号であつた場合には、接合する部材同士に同じ文字（記号）を記し目印とする手法が想定される。符号あるいは符牒（符丁）と呼ばれるこの手法は、クフ王第一の船やツタンカーメン王の厨子といった木造・木製品だけでなく、王国時代の石造建造物の内部でも見られ、古代エジプトにおいて常用された手法の一つであつた⁽¹⁸⁾。従つて、現存こそしてはいないが、接合する部材（00339）の表面にも同じ鳥類の文字が記されており、同一字種同士を組み合わせることで相方となる部材が見つけられるように工夫されていたのではないだろうか。

②左舷二・四枚目の記された文字

同一字種同士を組み合わせる手法は、左舷側壁二枚目と三枚目にも見られる。⁽¹⁹⁾ではジェド⁽²⁰⁾の文字が共通し

ていた。建築学的所見から順に側壁を並べた際、ジェドの文字が記された二枚目船尾側縦枠（00328）と三枚目船首側縦枠（00554）は隣接する位置関係となる。

以上のことから、これらの文字は、符牒関係を目的として隣り合う部材に記された文字であると同定される。同時に建築学的所見に基づく左舷側壁の配置復元にも矛盾がないことが、文字資料からも裏付けられた。尚、同様の視点から考察すれば、左舷四枚目の船首側縦枠（00428）に見られたネフェル^{ニヤ}の文字も、符牒の片割れと考えることができる。隣り合う三枚目船尾側縦枠は上段横棧下端付近から上部が失われているが、本来はその失われた箇所と同じ文字が記されていたのではないだろうか。

次に、ジェド^{ニヤ}の文字に伴って記されている数字の意味について考えたい。左舷の場合、数字は二枚目に「4」、三枚目に「3」と記されていた。

ここで一旦、本章第一節で扱った右舷側壁上枠に記された数字の意味について振り返ろう。右舷の場合、作業上何らかの計画変更は窺われたものの、側壁上枠に刻まれた数字は、船首側から数えた枚数との関連が示唆された。

一方左舷の場合では、三枚目と「3」の一致が確認できる。そして二枚目に「4」が記されていたが、これは船首側から数えた数字ではなく、船尾側から数えた側壁の枚数

と一致する。建築学的所見から見ても、右舷のような側壁の入れ替わりは考えづらく、二枚目の側壁の並び順は固定されている。従って、左舷側壁にジェド^{ニヤ}の文字と併記された数字は、船尾側から枚数を数えた場合の数字と解釈される。現代人の感覚では、特に奇をてらわずに考えた場合、船首側から数字を振ることが自然であろう。しかし、クフ王第二の船の左舷に限っては、我々が通常思い浮かべる方向とは反対の指向が看取された¹⁹。

さらに、隣り合う縦枠同士に記した符牒に加えて、側壁の枚数を示す数字が併記された理由については、次のような状況が想像される。

仮に、左舷側壁の全ての縦枠にジェド^{ニヤ}やネフェル^{ニヤ}のような符牒が振られていたとしよう。その場合、符牒を頼りに隣り合う縦枠を並べることが容易である。しかし、右舷の例でもあったように、船首側から三枚目と四枚目の酷似した規格の二枚の側壁については、隣り合う縦枠が判明したとしても、再び入れ違いが起る可能性は大いにあり得る。そうした誤りを確実に防ぐために、左舷では符牒に加えて、側壁の枚数が併記されたのではないだろうか。左舷側壁二枚目、三枚目の例を見る限り、数字は一枚の側壁の両脇にある二本の縦枠のうち、いずれか一本だけに記される。従って、四枚目のネフェル^{ニヤ}の文字に数字が付

随しない理由もこれで説明することができる。ただしこれらの数字が正しく作用するためには、「左舷の場合は、船尾側から枚数を数える」という原則が、船大工あるいは作業員の間の共通認識となっていたことが前提となる。

最後に、左舷側壁の文字が記された工程について考察したい。ここで重要な点は、すべての文字が高さ約一七〇センチメートル前後の位置に記されていたという共通点である。先述の通り、甲板室の組み上げには仮組と解体を繰り返し、微調整を施す必要がある、ここまで本稿で扱った文字群は全て、そのいずれかの段階で部材の配置情報を伝える目的で記されたこととめることができる。ただし、どの段階（工程）で記されたかについては、現時点で予想を立てることは難しい。

しかしながら、左舷側壁に関してはこの点について予察を与えることができる。一七〇センチメートル前後という高さは、大体一六〇センチメートル前後の身長の間が直立した状態で軽く肘を曲げながら腕を持ち上げた時の高さに相当する。また、側壁に記された文字の天地はいずれも側壁の天地と一致しており、ネフェルティティの文字に至っては、下方向に向かってインクの垂れが認められた。すなわち、左舷側壁の文字はいずれも縦枠を立てた状態で、立ち上がって筆を持った姿勢の成人によって記されたと推察さ

れる。もちろん隣り合う縦枠同士の調整には、枠同士を固定する紐穴や横棧の柄穴の位置決めをはじめ、縦枠を寝かした状態で施される調整も含まれる。しかし少なくとも左舷側壁に見られた文字は、全て縦枠を立てた状態で行われた作業段階で記された可能性が高い。

また縦枠に関しては、部材表面が丁寧に仕上げられており、そこに書かれた文字も擦れや劣化が比較的少ないように観察された。従って、文字が記されてから部材が船坑に埋納されるまでの時間は比較的短く、さらに踏み込んで考えれば、激しい風砂や水に晒される機会も少なかったのではないだろうかと推測される。

結論 — おわりにかえて —

本稿では、クフ王第二の船の甲板室側壁に記された文字について、字種・記載位置・表記法に着目し、各特徴をまとめ、それぞれの意味について考察した。考察結果は以下の五点にまとめることができる。

i) 右舷側壁上枠の数字は、船首側から数えた場合の側壁の枚数に対応する。

ii) 右舷側壁横棧は、「下」を意味する文字を記すことで上下を誤らないよう工夫されている。

iii) 左舷側壁一枚目の船尾側縦枠に記された二文字のうち、タア・ウル^三(^三ミ)の文字は「左舷」を意味している。またもう一字は記号的役割を持っており、接合する仕切り壁の左舷側縦枠との符牒である可能性が高い。

iv) 左舷側壁縦枠に記された文字は、符牒関係にある文字と併記された数字を確認することにより、側壁の配置が分かる仕組みとなっている。この際、左舷側壁は船尾側から枚数を数えることが条件となる。

v) 左舷側壁縦枠の文字は、縦枠を立たせた状態で記されている。

本研究において、クフ王第二の船の甲板室側壁に記された文字は、全て部材配置と何らかの関係性を備えており、船大工による単なる落書きではないことが判明した。その中には、符牒や枚数に合わせて番号を振るなどの一定のシステムが存在しているように見受けられた。本研究成果を受けて、甲板室天井・扉、さらには甲板、天蓋、梁などの他の部材から今後発見されるであろう文字の意味や法則性がどのように関連するのかも注目される。また将来的には、第一の船における番付システムとの比較検討も大きな課題となるだろう。

クフ王第二の船は、第一の船と比べると比較的保存状態

が悪く、全ての部材が完全な形で現存していることは望めない。従って、建築学的所見からの復元が困難な場面も想定される。その際に、本研究の成果が部材配置に関して重要な手掛かりを提供することとなるだろう。

謝辞

本稿を執筆するにあたり、クフ王第二の船復原調査(太陽の船プロジェクト)の資料を使用した。資料使用の許可を頂いた調査隊隊長・吉村作治氏(東日本国際大学学長)、並びに調査隊現場主任・黒河内宏昌氏(東日本国際大学客員教授)に心より感謝を申し上げる。また、復元考察における建築学的所見の指導を頂いた柏木裕之氏、取り上げ担当・高橋寿光氏、保存修復担当・西坂朗子氏(いずれも東日本国際大学)らにも、この場を借りて御礼を申し上げる。尚、本研究は科学研究費若手研究(B)(課題番号17K13570「部材番付システム解明による古代エジプト木造船の造船工程研究」)の成果の一部である。

註

(1) クフ王第一の船に関しては、以下の文献において詳しく述べられてゐる。Jenkins, N. 1980. *The boat beneath the pyramid: King Cheops' royal ship*. London, New York: Landstrom. B. 1970. *Ships of the Pharaohs. 4000 Years of*

Egyptian Shipbuilding, London: Lipke, P. 1984. *The royal ship of Cheops: a retrospective account of the discovery, restoration and reconstruction. Based on interviews with Hag Ahmed Youssef Moustafa*, BAR International Series 225, Archaeological series 9, Greenwich: Nour, M. Z., Iskander, Z., Osman, M. S., Moustafa, A. Y., 1960 *The Cheops Boats*, Part I, Cairo.

(2) Jones, D. 1995. *Boats*, London.

(3) Gale, R., Gasson, P., Hepper, N. and Killen, G. 2000 'Wood'. In Nicholson, P. and Shaw, I. (eds.) *Ancient Egyptian materials and technology*, Cambridge, pp.334-371.

(4) クフ王第二の船の発掘調査の経緯・詳細は、以下を参照されたい。

黒河内宏昌・吉村作治

二〇一三「二〇一一年太陽の船プロジェクト活動報告」『エジプト学研究』第一八号、六九―七六頁。

二〇一三「二〇一二年太陽の船プロジェクト活動報告」『エジプト学研究』第一九号、五―二三頁。

二〇一四「二〇一三年太陽の船プロジェクト活動報告」『エジプト学研究』第二〇号、五―一一頁。

二〇一五「二〇一四年太陽の船プロジェクト活動報告」『エジプト学研究』第二二号、五―一八頁。

クフ王第二の船甲板室側壁と部材に記された文字

二〇一六「二〇一五年太陽の船プロジェクト活動報告」『エジプト学研究』第二二号、五―二三頁。

二〇一七「二〇一六年度太陽の船プロジェクト活動報告」『エジプト学研究』第二三号、一〇五―一一三頁。

(5) Abubakr, A. M. and Mustafa, A. M. 1971. 'The funerary boat of Khufu'. In Haeny, G. (ed.), *Aufsätze zum 70. Geburtstag von Herbert Ricke*, Wiesbaden, pp.1-16.

(6) 吉村作治 二〇〇九「古代エジプト・クフ王「第1の船」の復原に関する研究」汶文社。

(7) 柏木裕之・山田綾乃 二〇一七 a 「クフ王第2の船の甲板室で用いられた部材の調査研究」『オリエン』第五九巻第二号、二六四―二六五頁。

(8) 柏木裕之・山田綾乃 二〇一七 b 「甲板室部材についてクフ王第2の船実測調査報告その1」『昌平エジプト学会紀要』第四号、一六―七一頁。

(9) 文字の判読においては、常に以下三冊の書体研究書を参考とした。本稿では扱う字種には、数字以外のすべての文字の初出に各書の管理番号を付す。Gardiner, A. 1957. *Egyptian Grammar*, Third edition, Oxford; Goodicke, H. 1988. *Old Hieratic Palaeography*, Baltimore.; Moller, G. 1909-12. *Hieratische Paläographie: die ägyptische Buchschrift in ihrer Entwicklung von der fünften*

