

環太平洋の原初舟 出ユーラシア人類史学への序章



後藤 明【著】

2022年度 第1号



南山大学人類学研究所
Anthropological Institute, Nanzan University

環太平洋の原初舟 出ユーラシア人類史学への序章

Indigenous boats on the rim and islands of the Pacific:
A prelude to the Out-of-Eurasia anthropological history

後藤 明【著】

2022年度 第1号



環太平洋の原初舟 出ユーラシア人類史学への序章

目 次

序論	5
第1部 始原の海へ	
第1章 原初的な舟	11
第2章 草束舟	23
第3章 樹皮舟	39
第4章 獣皮舟	55
第5章 筏舟	69
第6章 丸木舟から板接ぎ舟へ	89
第2部 カヌー研究の諸相	
第7章 オセアニアのカヌー研究史の批判的検討と新たな課題	105
第8章 カヌーの材質と構造	121
第9章 オセアニアにおけるカヌーの形態と構造の特徴	141
第10章 タヒチのカヌー：歴史文献と現地調査によるカヌー組成	151
第11章 フィリピンのダブルアウトリガー式漁船	179
第12章 オセアニアと日本が会うとき：小笠原・八丈島のアウトリガー漁船	189
第3部 象徴としてのカヌー	
第13章 船の旅化粧	201
第14章 交易人の威信としてのカヌー	221
第15章 南方世界の魂舟の表象	235
第16章 古代北欧と日本	247
おわりに	263
参考文献	265

序論

本モノグラフは環太平洋地域、具体的にはユーラシア大陸東縁、南北アメリカ大陸太平洋岸、東南アジア島嶼部、そしてオセアニア地域において先住系集団が使っていた船について考察するものである。それらの多くは植物素材ないし獣皮素材を船体に使い、また推進力も人力（漕ぎ）、海流や川の流れ、そして風力に依存するものである。いわゆる接ぎ船の発明から急速に発展し、金属製の船にも至り、さらに推進力もエンジンになる以前の船である。すなわち、自然素材を使って、自然力で推進する船舶を本書では「舟」と称し、対象とするものである。

出ユーラシア人類集団はユーラシア大陸の東縁からアメリカ大陸、そして南下して東南アジア島嶼部からオセアニアへと進出した。まずオセアニアであるが、今から5, 6万年前の氷河期は海面が低下したために陸路でボルネオやジャワ島付近までは移動できた（スンダランド）。その先の島々は最大120mも海面が低下しても陸続きにならなかった。一方、さらにその先にはニューギニア島とオーストラリア大陸がひとつになったサフル大陸が存在する。ここには旧石器時代の遺跡があるので、人類はかならず渡海、あるいは外洋航海をしたはずである。

同じ事は日本列島にもいえる。神津島の黒曜石が海を越えて本州島付近にもたらされているからである。また人骨や遺跡の発見されている3万年前頃、琉球列島は陸続きではなく、この地に到達した人類はかならず海を渡ったのである（海部 2016, 2020）。

さらにアメリカ大陸へは、氷河期、陸となったベーリンジアを徒歩で渡ったといわれてきた。しかしベーリンジアやその先にあるカナダ北方地帯は陸といっても湿地であり、簡単に徒歩では移動できなかった可能性がある。民族事例からするとそのような場合は舟が有効なのである。

さらにアラスカに到達した最初的人类集団は北米を覆っていた氷河が縮小したときにできた回廊を通過して南下したと考えられてきた。しかし氷河回廊ができる以前の段階で、太平洋岸沿いに移動することができたという仮説が、太平洋岸のより古い遺跡の発見とともに唱えられるようになってきた（Engelbrecht and Seyfert 1994; Des Lauriers 2010; De Lauriers, Porcayo-Michelin and Davis 2020）。ユーラシア、たとえば日本列島付近から舟で移動したとは容易に考えられないが、すくなくともアメリカ大陸太平洋岸の移動は、人類移動の重要ルートであったことは間違いないだろう。では彼らはどのような舟を使ったのか、その点が大きな問題なのである。

そしてオセアニアへの移動は舟であることはまちがいない。オセアニアでは民族誌上、刳り舟を基本とした船体に補助輪的にアウトリガーを装着した、アウトリガー式カヌーが主流である。そのため、この地の研究の主対象はカヌーであった。本書でもその問題を第2部および第3部で追究するが、それに先立ち第1部では刳り舟・カヌー以外の可能性も追究する。

しかし旧石器時代、サフル大陸への移動時にはおそらくアウトリガーカヌーは考案されていなかった。またカヌー文化といわれるメラネシアやポリネシアでも、筏や草束舟が使われている意味を再検討する必要がある（Suder 1930; Schori 1959; 後藤 2006a）。

それと同時に、人類はそれぞれの居住地で、目的・用途に合わせ、コストパフォーマンスを考え、世代を超えて受け継いできた技術の中の選択肢から、多様な舟を作り得たというのが本書を書いて得た結論のひとつである。

さて本書は筆者のライフワークの一端として書いたものである。

ライフワークといっても筆者は一貫してこのテーマ、すなわち「舟」を追究してきたわけではない。筆者の研究を一言で表現すると海洋人類学である。近年書いた「研究の歩み」で詳しく述べたので詳細はそちらに譲るが（後藤 2022）、20代から30代にかけてのテーマは「舟」ではなく「漁具」であった。卒業論文、修士論文（いずれも東京大学）、および博士論文（ハワイ大学）のテーマは銚頭や釣針と遺跡から出土する魚骨などの分析であった。考古学資料の解釈のために民族誌も勉強したが、舟にはあまり関心がなかった。

そのような筆者が舟に関心をもつきっかけが2、3あった。

まず大きなきっかけは、沖縄国際海洋博覧会公園内にある海洋文化館のリニューアルの総監修を任されたことであった。2003年の冬に最初の話があり、この館の展示をリニューアルするための目玉はカヌーコレクションだと直感したことであった。その後、2013年の新展示完成まで、ヨーロッパやニュージーランド、あるいはアメリカ（ハワイのビショップ博物館）の博物館を巡り、オセアニアのカヌーコレクションを見て回ると同時に、古い文献に片っ端からあたった。19世紀末から20世紀初頭にかけて、オセアニアの一部を植民地化していたドイツの博物館資料やドイツ語の文献は圧巻かつ詳細であった。この間、ニューギニアやタヒチなどでも現地調査を行った。そして本書は、その過程で筆者が収集した文献をもとに書かれているため、海洋文化館の主要なカヌーコレクションの背景を知るための解説書の役割も果たすと考えている。

またこの期間に奈良の万葉古代学研究所から2年間の研究助成金をいただき、研究仲間と研究させて頂くことができた。その間、『万葉集』をはじめ日本の古典を舟研究の視点から読む機会があった。本書第3部にある舟の旅化粧や象徴性についての考察は、この研究途上で着想したものである。

さらに神奈川大学の国際常民文化研究機構が行った国際常民研究プロジェクトで私は「環太平洋海域における伝統的造船技術の比較研究」班の代表として2014年まで5年間、じっくり文献にあたり、考察を深めることができた。その成果は第1部および第2部の論文に含まれている。

また次の契機は、2013年頃に、国立科学博物館が企画した「3万年前の航海徹底再現プロジェクト」に参加したことである。当時、科博におられた海部陽介氏（現在は東京大学総合研究博物館）が、琉球列島へ最初に到来した人類は海を渡ったはずなので、当時可能だった舟を再現して本当に渡れるか実験しようと提案したものである。上記の流れで舟を研究してきた私は旧石器時代に作り得た舟を考案するという課題が与えられた。そこでそれまでオセアニアのカヌーを中心に見てきたが、それ以外の原初的な舟を本格的に研究するきっかけとなった。

そして本書は科学研究費新学術領域「出ユーラシアの統合的人類史学——文明創出メカニズムの解明」[19H05731]（松本直子代表）の計画研究A01班「人工的環境の構築と時空間認知の発達」[19H05732]（鶴見英成代表）への参加が出版のきっかけであった。ユーラシア大陸を出た人類集団はオセアニアの島々はもちろん、アメリカ大陸への移住も海ルートであった可能性が高まっている。その議論を進展させるための基礎資料を提供することが本書の大きな目的である。そして本書もこの科研の成果報告である。

本書は以上のような研究の流れの途上で書いてきた論文をもとに、全体に書き直したものである。本書の章と過去の論文との対応は以下ようになる。

第1部

第1章、第4章、第6章は書き下ろしである。なお第1章や第6章の基本的アイデアは2017「人類初期の舟技術——環太平洋地域を中心に」（『科学』67(9)、2017）や他（後藤 2014）で一部披露

している。

第2章、第3章、第5章は「環太平洋海域の原初的造船技術について：熱帯・亜熱帯域における船殻形成の概観」（『国際常民文化研究叢書5：環太平洋海域における伝統的造船技術の比較研究』、2014）のそれぞれ対応する章の加筆修正である。なお5章におけるフィリピンの筏の部分は「フィリピン・ルソン島イロコス州における伝統的船舶の考古学的民族誌ノート——バンカ型漁船と竹筏を中心に」（『現代社会フォーラム』2、2006b）の竹筏の部分の部分を挿入して加筆修正した。

第2部

第7章と第8章は「オセアニアのカヌー研究再考：学史の批判的検討と新たな課題」（『南山大学人類学研究所・研究論集』1、2013）の前半部と後半部を二つの章に分けて、加筆修正したものである。ただしこれらの章の議論には「オセアニア・カヌーの材質について：海洋文化館収蔵カヌー植物材質の射程」（『海洋文化に関する事業報告』、沖縄海洋博覧会記念公園管理財団、2010a）、および「カヌーにおける技術的選択について——ニューギニア東方海上部の資料を中心に」（黒沢浩・森部一編『南山大学人類学博物館所蔵民族資料の研究：タイ北部山地民の現在／パプアニューギニアの物質文化』、南山大学人類学博物館オープンリサーチセンター研究報告書5、2011a）の議論も一部含まれている。

第9章は書き下ろしである。なお本章は2022年度南山大学 Pache-I-A-2助成金の成果でもある。

第10章は「海洋文化館収蔵ダブルカヌーの来歴について：タヒチ型ダブルカヌーの文化的および歴史的背景の考察」沖縄美ら島財団『海洋文化に関する事業報告』（2009a）の不必要な部分を削除した上、加筆修正した。

第11章は「フィリピン・ルソン島イロコス州における伝統的船舶の考古学的民族誌ノート——バンカ型漁船と竹筏を中心に」（『現代社会フォーラム』2、2006b）のバンカ型漁船の部分を加筆修正したものである。

第12章は「環太平洋海域の伝統的船舶技術の交流について——小笠原・八丈島のカヌー漁船を題材に」（『国際常民文化研究機構年報』1: 75-82、2010b）を加筆修正したものである。

第3部

第13章は「クラ交換の舞台裏——その物質文化的側面」（『物質文化』73、2002）、「船の旅化粧」（『万葉古代学研究所年報』9、2011b）、および後藤明・石村智「ショーテン諸島のアウトリガーカヌー：南山大学人類学博物館および沖縄海洋博公園海洋文化館の資料紹介」（『南山大学人類学博物館紀要』29、2011）などの一部を入れて書き直した。

第14章は「黒曜石の旅——民族誌に見るビスマルク諸島・ニューブリテン島産黒曜石の交易」（『東南アジア考古学』24、2004）、および「交易者の考古学的民族誌」（『考古学ジャーナル』529、2005）の一部を入れて書き直した。

第15章は「海彼世界への魂の旅：オーストロネシア（南島）語族における死者の島の諸相」（『万葉古代学研究所年報』6、2007b）、「オセアニア海洋民の魂の器としてのカヌー」（『アジア遊学』、128号、2009）などの一部を入れて書き直した。

第16章は書き下ろしである。

なお本モノグラフで使用する写真のうち、引用文献や提供者の記述のないものは、すべて筆者撮影である。

[第 1 部] 始原の海へ

Indigenous boats on the rim and islands of the Pacific:
A prelude to the Out-of-Eurasia anthropological history

第1章

原初的な舟



3万年前の航海実証プロジェクトで
最初に作ったヒメガマ製の草束舟（与那国島）

原初的な舟

はじめに

現世人類はすべて約20万年前にアフリカで発生したホモ・サピエンスに属する。その後ホモ・サピエンスはアフリカを出る、すなわち「アウト・オブ・アフリカ」をなしとげ、ユーラシア大陸へと移動していった。その北方ルートはエジプト付近からアラビア半島に渡り、北はアナトリアからシベリアやヨーロッパに行くルートとされる。

一方、南方ルートはエジプト方面から陸続きのアラビア半島に至り、その後海岸沿いにインド亜大陸を周り、その先のスンダランド（インドネシアの島々が大陸とつながってできた大陸）をへてサフル大陸（ニューギニア島とオーストラリア大陸が連続して形成）へと考えられる。あるいはソマリア半島から直接海を渡ってアラビア半島の南に到達したという説もあるが、人類が初めて海を越えた確実な証拠は、南方ルートで5万年ほど前（一説では7万年前）に、オーストラリア大陸で発見された遺跡からである（図1-1）。

オーストラリアは氷河期に海面が低下してニューギニア島などと連続になりサフル大陸を形成していた。しかし最大の海面低下時（約120mと推定）でもサフル大陸はアジア方面のスンダランドとは陸続きにならなかったからである。その中間にあるマルク（モルッカ）海峡の海深が深いからである。

さらにそれに続く渡海の証拠は日本列島からあがっている。約3.8万年前、伊豆諸島の神津島産の黒曜石が本州の遺跡で発見されているからである。神津島も海面低下によって陸続きにはならなかったので、黒曜石は海を越えて、しかも黒潮を越えて運ばれていたのである。

そしてそもそも数万年前、後期旧石器時代の日本列島にはどうやって人類が来たのであろうか。当時の列島の地形であるが、北海道はサハリンとつながってシベリアの一部、つまり半島であった。したがってシベリアからは狼の獣などを追って歩いて渡ってこることができた。しかし北海道と本州の間には海があった。すなわち現在の津軽海峡である。シベリア到来の人類はしばらくこの

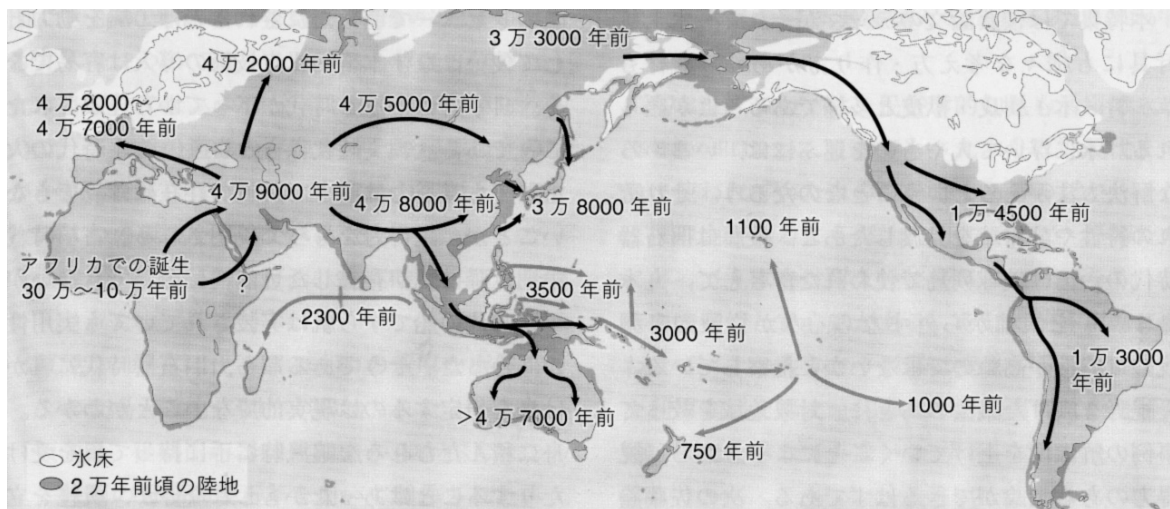


図1-1 ホモ・サピエンスの移動（海部 2017: 図1）

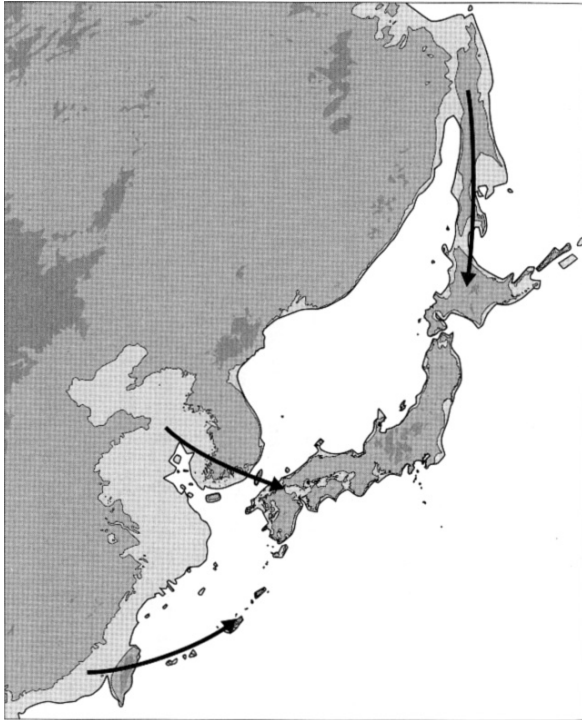


図1-2 5-3万年前の日本列島と人類の可能な移動ルート
(海部 2016: 図5-4)



図1-3 航海実験に使われた丸木舟 (海部陽介氏提供)

海を越えられなかったようである。

一方、朝鮮半島と九州が陸続きになったのかは微妙である。海面が最大に低下しても朝鮮海峡は浅い海ないし湿地であったという説もある。北海道にシベリアから歩いて入ってきた集団は津軽海峡を容易に越えることができなかつたようなので、神津島の黒曜石を利用した集団は朝鮮半島から入ってきた集団である可能性が高い (図1-2)。

さらに琉球列島でも3万年以上前の旧石器時代の人骨や断片的ながら石器が発見されている。かつて琉球列島は氷河期に中国大陸と陸続きになっており最古の人類は歩いて渡ってきたと言われたが、現在では人類到来時の陸続き説は否定されている。琉球への渡航も神津島から本州への移動も黒潮という難関を越えなくてはならず、日本列島に到来した集団は、困難さではオーストラリア大陸への移住よりも高度な海上渡航の手段が必要であった。

琉球列島への移住に関しては、2013年より国立科学博物館の海部陽介氏 (現 東京大学総合研究博物館) を中心とした研究者と海のプロたちがタッグを組んで行った実験「三万年前の航海徹底再現実験」があった。これは2019年7月に台湾から日本最西端の与那国島まで丸木舟を1日半かけて漕ぎ渡ることによって成功裏に終わったことは読者の記憶に新しいだろう (図1-3)。

筆者はこの実証実験に初期から関わり、旧石器時代に作り得た舟について検討した経験がある。さらに筆者は現在、岡山大学の松本直子氏代表の新学術領域科研「出ユーラシアの統合的人類史学」に参加し、ユーラシアの東縁からオセアニア世界の人類の進出について考えている。

その鍵はいうまでもなく舟である。第1部ではそのような人類にとって原初的な舟について概観していきたい。

1. 多様な舟の伝統

舟 (boat) という概念は規定が明確なわけではない。たとえば「カヌー」だが、丸木舟を指すという狭い規定もあるし、一方、樹皮や動物皮 (例 カヤック) を船体とした舟もカヌーに入れる考え方も広くみられる。しかし筏は異った原理の「舟」だろう。

ここでは伝統的な素材、すなわち木や植物、動物の皮、土 (土器を並べて浮く筏のように) などを船体の材質として、自然の動力、すなわち風、潮流、あるいは人力で動く水上運搬具のことを舟

(boat) と包括したい。これ以外の金属を使用したり、蒸気やエンジンで推進する水上運搬具は船 (ship) と考えたい。

世界の舟・船を概観した著作に J. ホーネル (Honrnell) の『水上運搬具』(1946) があり、基礎的文献と言える。またドイツ語文献では、H. ズーダー (Suder) の『丸木舟や筏から舟へ』(1930)、ベルリン民族学博物館館長だった G. コッホ (Koch) の『全世界からの舟』(1985)、小冊子だが同じくベルリン民博の H. ネバーマン (Nevermann) の『異民族の船舶』(1949) などがあげられる。ズーダーの舟の分類は構造や形態という基準が若干入り乱れているが、全世界の舟のタイプの分布を概観するには便利な文献である。

アジアでは中国 (Needam 1971; Worecester 1966)、韓国 (Underwood 1979)、台湾 (凌 1970)、ベトナムに関する Paris のフランス語文献 (1955)、インドおよび南アジアでは英文で Hornell (1920b) と McGrail (2003)、ドイツ語では (Wiebeck 1987) などがあげられる。日本人にも東アジアの事例を中心に、古くは西村真次 (Nishimura 1925) や松本直廣 (1978)、近年では出口顕子 (1995) のように優れた業績はある。環太平洋地域に視野を広げれば、アメリカ大陸の研究も見ることがある (e.g. Friedereici 1971)

さて B. グリーンヒル (Greenhill 1976) や P. ジョンストーン (Johnstone 1980) による古代舟の研究書では、原初的な舟のルーツとして次の四者をあげている：(1)筏と葦船 (raft and reed boat)、(2)皮舟ないし獣皮舟 (skin boat)、(3)樹皮舟 (bark boat)、および(4)割り舟 (dugout canoe) である。

この中でも割り舟は舷側板を足して大型化し、やがて板張り舟 (plank boat) に発展し、さらに構造船に進化して船の主要な構造を生み出していく。日本列島の縄文時代や中国揚子江流域の新石器文化でも割り舟が出土し、新石器時代以降は木材の豊富な冷帯・温帯域から熱帯域にかけて舟の主流であったことが窺われる。縄文時代には磨製石斧が出土するが、それは木を切り倒す斧や丸木を彫る手斧として使われたと推測される。

獣皮舟は船体に張る大型動物が存在する必要があるだろう。北方のイヌイットやアリューートの使用するカヤックの素材は大型海獣類の皮であった。一方、アイルランドで著名な皮舟クラブは牛の皮を張っていた。さらに羊や山羊などの皮を浮きにした事例も東アジアやインド、メソポタミアには見られる。

牛、羊、山羊などの家畜は新石器時代以降に利用できると思われるので、旧石器時代の獣皮舟に使用することが不可能であろう。海獣の革を使った獣皮舟はアメリカ大陸への移動、あるいはその直後の海岸部の移動に使われたと推測される (e.g. Engelbrecht and Seyfert 1994)。さらに南米でもアザラシの皮を利用した浮きや獣皮船が報告されている。

S. マクグレイルは近年原初的な舟を分類する図式を提唱している (McGrail 1987: Figure 2.2; 2001) (図1-4)。この中で彼は小さな、あるいは細い部材を組み合わせて船体を作り、個々の部材の持っている浮力の総合で大きな浮力を得る舟、すなわち筏と、一つの部材ないし結合させて一つにした部材で舟型を作ることで浮力を得る舟とに分類した。さらに後者を、船殻を先に作るシェル・ファースト (shell-first) 方式と、内部の骨組みを先に作ってあとで船殻材を張っていくスケルトン・ファースト (skelton-first) 方式とに分類した。シェル・ファースト方式は割り船の伝統を持ち、東南アジアやオセアニアにおいて今日まで主流の方法である。中国のジャンクも同様であり、ヨーロッパでは中世バイキングの船も同様であった。スケルトン・ファースト (skelton-first) 方式はヨーロッパで発達した竜骨をもつ船に相当する。

原初的な舟の中で分類の難しい事例のひとつはベトナムやインド、あるいはメソポタミアで見られる箆舟ないし籠舟である。これは竹を細くさいたものを編んで、油やアスファルトなどを塗って

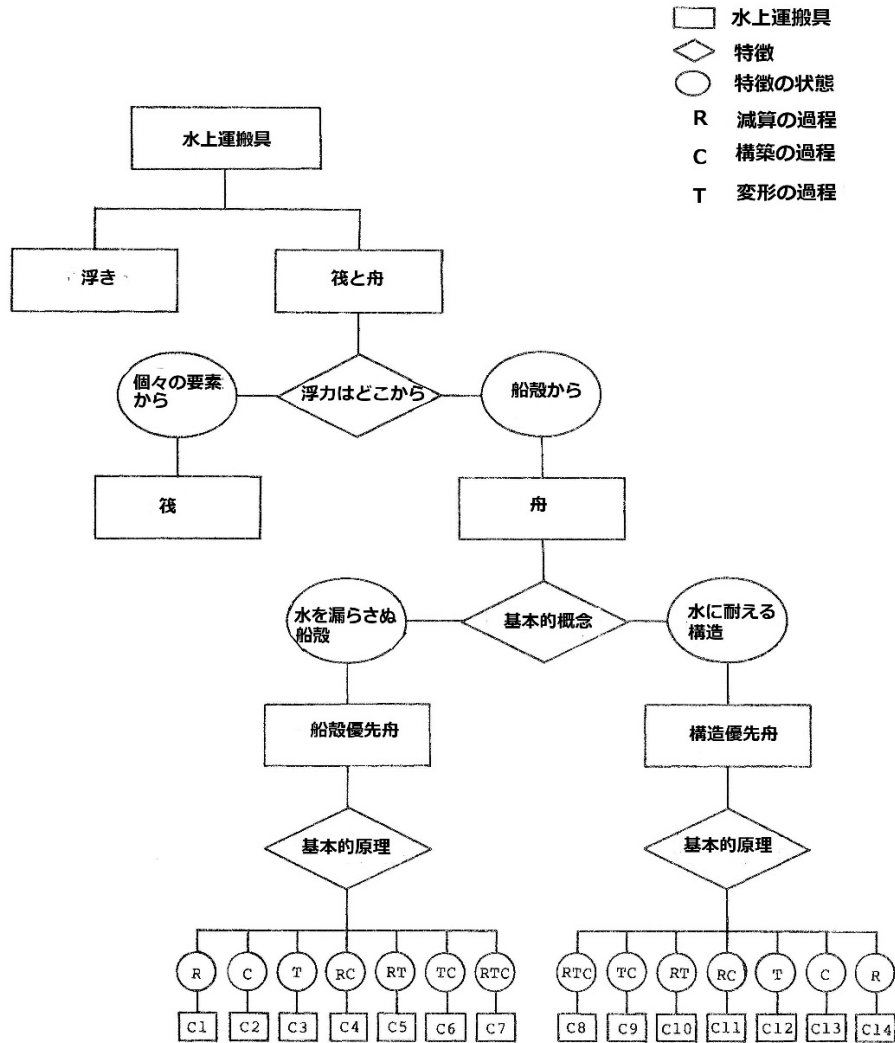


図1-4 原初舟の分類 (McGrail 2001: Fig. 1.4)

防水して使う舟である。マクグレイルは、箬舟は骨組みを先に作ると考えてむしろスケルトン (skelton-first) の側に分類している (McGrail 1987: Table 2.2)。しかし箬舟は船体を形成する小さいないし細い、個々の部品のもっている浮力を総合して大きな浮力にしているという意味ではむしろ筏ないし葦船の方に近いともいえる。実際に筆者がベトナム北部で製作現場を観察したところ、薄く裂いた竹の皮を編んでいく作業が先であり、この意味ではむしろシェル・ファーストの舟とも言えるであろう。

2. オーストラリアへの移住

更新世に到来した4期目の氷河期には海面が低下し、オーストラリア大陸とニューギニア島は陸続きになりサフル大陸を形成していた。一方、インドネシアの島々はジャワ島やボルネオ島などを中心としてスンダランドを形成していた。最終氷河期は7万年前に始まって1万年前に終了したので、サフルへの移住が6~7万年前であったという説が正しいとすると最終氷河期が始まった直後に人類は海を渡ったことになる。

そのルートとしては二つ考えられている。まずジャワ島から東に連なるスンダ列島を東進し、チモール島あたりから海を渡ってサフル大陸の西岸にたどり着くルートである。この場合、オースト

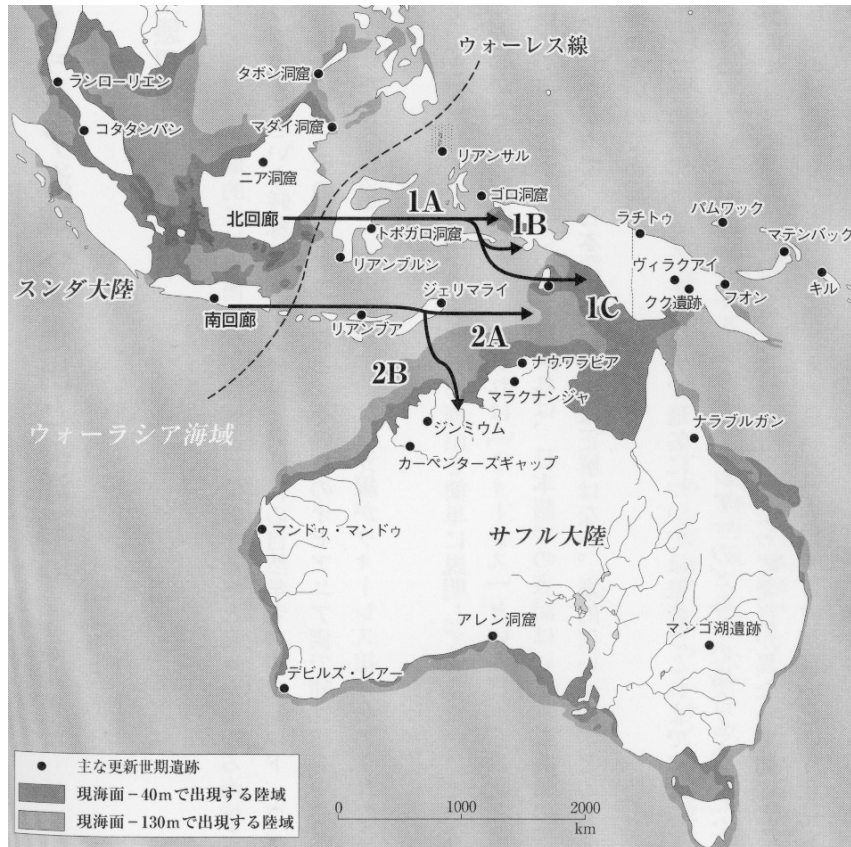


図1-5 スンダランドからサフル大陸への航海ルート（小野 2017: 図30）

ラリアへは直接到達した可能性がある。

もう一つはボルネオ島からスラウェシ島、そしてハルマヘラ島東端のゲベ岬から島々を伝わってモルッカ海峡を渡ってニューギニア島の西端、チャンドラワシ半島に至るルートである。あるいはハルマヘラ島の南に浮かぶスルー諸島を利用するルートである（図1-5）。

ゲベ岬からニューギニア島に至るルートは、近年まで利用されていたルートである。筆者が調査を行っていた、マルク（モルッカ）諸島のハルマヘラ島西に浮かぶマレ島の男たちは、女性が作った土器をアウトリガーカヌーに載せて、ハルマヘラ島一帯からモロタイ島、スルー諸島そしてニューギニア島まで販売していた。航海に適しているのは3～4月頃で、海では太陽を目指せばいいと経験者は語る。この頃はちょうど春分前後なので、太陽は真東に近い方角から昇ってくる。とくにニューギニア島は目標が大きいのので外れることはないであろう。

さて、人類最初の本格的な渡海であるサフル大陸への移動に使われた舟はどのようなものであろうか。詳しくは以下の節で個々の舟について見ていくが、アボリジニやタスマニア先住民が使っていたのは樹皮舟、また丸太筏ないし樹皮束筏つまり樹皮を丸めて丸太のようにした筏であった。たとえば時代は特定できないが、アボリジニが残した岩絵には次章で論ずる草束舟のように、先端が高く橈上がった舟が描かれている（図1-6）。

現在、マルク諸島周辺はアウトリガー地帯である。オーストラリア大陸北部やトレス海洋に住むアボリジニたちは丸木舟やアウトリガーカヌーも使っていたが、これはニューギニア島からの影響であり、最初の移住者の名残とは考えられない。また移住時期はずっと後（約5000～3000年前）になるがオーストロネシア系のポリネシア人が住んでいたニュージーランドやチャザム諸島では草束舟が使われていたが、その由来は謎である。



図1-6 アボリジニの岩絵に描かれた草束舟らしき図像 (Bigourdan 2006)

3. アメリカ大陸へ

北アメリカ大陸内部のメインの移動ルートはロッキー山脈の東に無氷河の回廊 (ice-free corridor) を使ったものだと考えられてきた。一方、西海岸沿いに南下するルートは氷河のために氷河が終わるまで使われなかったと考えられてきた。しかし近年はかつて R. ディクソンが唱えたこの海岸沿いルートも、有力なルートの一つであると言われるようになってきている (Dixon 1928: 29-31)。

アメリカ大陸への移住は確実なところは15,000BCE、可能性としては30,000BCE まで遡りうるだろう。しかし海水面の上下からすると、シベリアからアラスカへの陸上移動は45,000BCE の前か、25,000~14,000BCE の間に起こりえた。一方45,000~25,000BCE の間あるいは14,000BCE の後には舟を使った海上移動が必要であった。陸上移動が可能といってもこの地域は当時は湿地帯で、乾いた土地を簡単に歩いて行くような状況ではなかった。ユーコン川は蛇行していたし、ベーリンジアも河川を使わないと渡るには難しい土地であった (McGrail 2015b: 160)。

45,000~25,000BCE の海上移動は丸太筏、あるいは単純な獣皮舟であったろう。丸太であれ獣皮製浮きの場合、人間の体が一部水の中に浸かるので北緯65度以北の寒い海では無理であったろう。水をかぶる丸太筏は短時間なら使えるが夏であっても内水域においてのみ使われ、海では使われることはないだろう (McGrail 2001: 396)。しかし獣皮舟はかろうじて冷たい水から体を守れたであろう。

アラスカからの南ないし東への移動はコルディレラ、ローレンシア、そしてグリーンランド氷河によって16,000BCE までは妨げられていた。しかし中石器時代の獣皮舟、そしておそらく旧石器時代の簡単な獣皮舟は夏ならば沿岸航海に使えたであろう。そのようなルートはより多様な食料が得られて、流木も利用できたであろう。アメリカ大陸への主要な移動経路はベーリンジアを通る、基本的に陸路であったであろうが、湿地帯であったことを考えると、湖であれ海上であれ、島の居住の証拠が比較的早く現れるのはそのためであろう (Engelbrecht and Seyfert 1994)。

南北アメリカの先住民が使っていた舟には獣皮舟、樹皮舟、丸木舟、筏、そして板張舟が報告されている。筏にはブラジルやペルーのバルサ材などを組んだ丸木筏以外があるが、さらに草を束ねた筏、つまり草束舟も使われている。また筏にはひょうたんを並べて浮力を生み出す gouge raft なども含まれている。

これら各種の舟の分布は一部で重なりながらも南北という緯度によって整理できる (McGrail

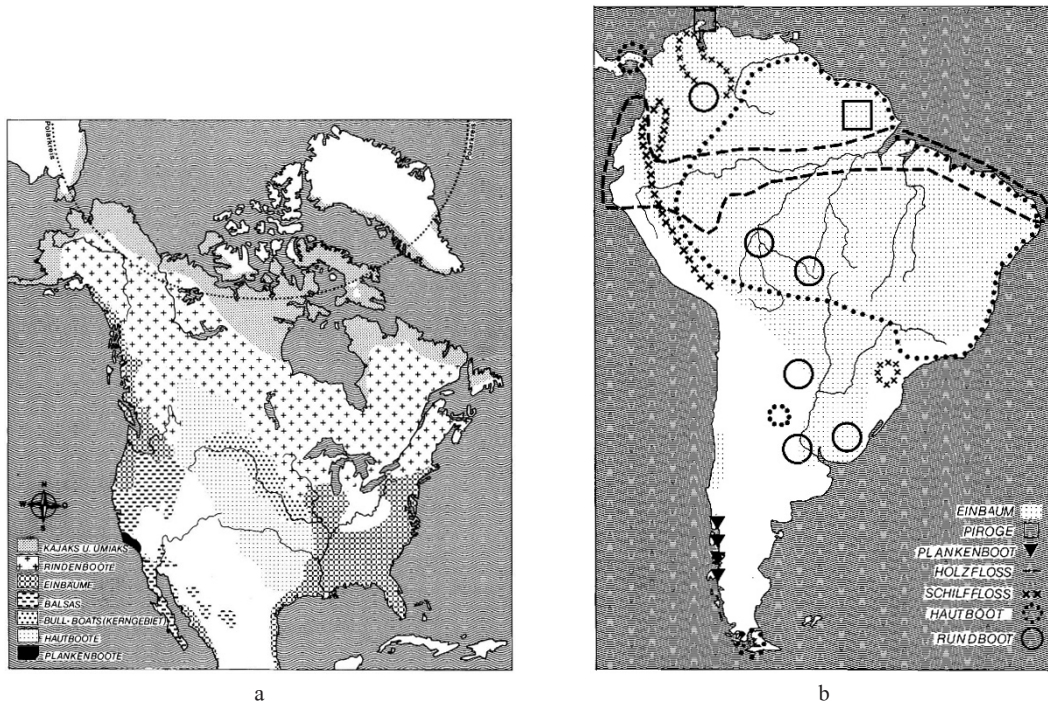


図1-7 アメリカ大陸における原初舟の分布 (Koch 1984: p. 202 & p. 238)

- a: 北アメリカ (Kayaks U Umiaks カヤックとウミヤック; Rindenboote 樹皮舟; Einbaume 丸木船; Balsas 草束舟; Bull-boats (KERNGEBIET) バッファロー皮舟; Hautboote 獣皮舟; Plankenboote 板接ぎ舟)
 b: 南アメリカ (Einbaum 丸木舟; Piroge カヌー; Plankenboot 板接ぎ舟; Holzfluss 丸太筏; Schiffloss 草束舟; Hautboot 獣皮舟; Rundboot 丸舟)

2015b: Table 8.1)。面白いのはたとえば獣皮舟の分布は最北端の北極海やベーリング海、アリューシャン列島、もう一カ所は南米の比較的北部の太平洋岸である。北米と南米はそれぞれその南に樹皮舟帯が来るといふ不思議な「入れ子状態」が見られる (図1-7)。

人類が最初にシベリアからアメリカに移動したときは、大きな環境の変化はなかったであろう。しかしそこから東ないし南に移動する際には環境や資源、材質を新たに開発する必要があった。アメリカ大陸を南下したのは、太平洋岸沿いの海上のルートと、氷河の大回廊をぬけて北米大平原に抜ける陸上のルートで、湖沼などが積極的に利用されたであろう。また氷河が溶けた後はカナダの東部を南下することも可能だったろう。

そして最近注目を集めている太平洋岸沿いのルートで従来、あまり顧みられなかったのは筏、とくに草束舟である。たとえば開発が早かったサンフランシスコ湾では早くから先住民の文化がなくなってしまった。一方、考古学的にはこの湾には貝塚がたくさん形成されており、湾内の活発な漁労活動があったことが知られている。それに使われたのはおそらく草束舟である。サンフランシスコ湾沿岸はもともと湿地が多く、適した植物の宝庫だったのである。そして今日、オセアニアのカヌールネサンスに覚醒された先住民たちが草束舟を再び作ってその誇りを取り戻す動きがあるのである。

4. 地中海

サフルとアメリカ大陸に次いで、古い海上渡航の証拠が出ているのが、地中海である。

ギリシャ文明の故郷、ペロポネソス半島およびメロス島であるが、メロス島は海面低下時でも島であったことがわかっている。メロス島で採掘された黒曜石製の石器がギリシャ本土の Franchthi

洞穴で発見されている。10,000BCEである。この海上移動は直行したならば93km程度の移動がなされているはずである。しかしキラデス諸島西部の島々を辿るルートの方があり得るのだが、その場合は1回の移動距離は30km弱であったろう。

キプロス島も紀元前9千年紀には資源の一時的利用、ないし移住がなされていたであろう。同時期クレタ島に渡ることもできたが、直接的な証拠は少ない (McGrail 2001: 99)。

新石器時代になるとエーゲ海の島々にも明確な居住および交易の証拠がでてくる。交易品には家畜やもちの種なども含まれていたであろう。キプロスは紀元前9千年紀で74kmの海上渡航が必要であった。クレタ島は7千年紀にアナトリア方面からは46kmで渡航できた。ペロポネソス半島からであればキティラやアンティキティラなどの島々を経由すれば28km程度であったろう。

地中海でもこの時代は帆の使用の証拠はない。推進はパドルないしオールが使われたのであろう。風の状態が悪くなければ1ないし2ノットで推進できたであろう。板接ぎ舟であれば順風の場合3,4ノットは出たであろう。若干の逆風では1~1.5ノットが出たであろう。新石器時代の最長距離の航海はメロス、サルディニア、コルシカからバレアレス諸島まで45海里で、地中海のこのあたりの緯度を考えると真夏ならば14.5時間、あるいは黎明から日暮れまでなら最長15.5時間の明るい時間帯があったので、その時間内で目的地まで舟を漕ぐことはできたであろう (McGrail 2001: 100)。

5. 古代日本の舟：西村真次の先駆的研究

日本列島で船の直接的証拠というと、縄文時代の丸木船があり、さらに埴輪などから古墳時代には接ぎ船が登場したことが窺われる (深澤・南部 2013)。しかしそれ以外に日本の古代にも多様な舟が存在した可能性を西村真次や松本信廣らが古典や民族誌を含めて推論しているので、それを最後に見てみよう。

まず『日本書紀』の仁徳天皇の段には治水のために大阪湾に南の水の排水をして、北の川の塵芥を防ぐために茨田の堤を築いた時の話がある。担当者が瓢を水に浮かべて神意を得る場面がある。また『古事記』中の仲哀天皇の段、神功皇后の話で朝鮮征伐についての神意を問う場面で「真木を焼いた灰を瓢にいれ……すべて大海に散らし浮かべてお渡りになるがよい」という神意を得る。西村は「真木の灰」は「真木で作った船」と解釈すべきと主張している。

西村によると古代日本には瓢船という言葉があつて、水筒を意味する可能性と何らかの水運搬具を意味していた可能性の両者があるという。後者の場合、人間が腰につけて使用する浮きか、単に筏や船につけて浮力を増す部材を意味していた。この原理は南中国の Wai の民族によってもたらされた。瓢という言葉の意味は浮きであったろう (Nishimura 1936: 70-71)。

次に『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上記のような浮きを意味していたのではないかと西村は推測する。朝鮮半島やモンゴルではおそらく牛の皮船、あるいはおそらく浮きが使用されていたという証拠がある。皮浮きは瓢浮きと併存していたのであろう (Nishimura 1936: 114-5)。中国や西アジアでは羊や山羊の皮を用いた浮きもさかんに使われていた。

また、『日本書紀』神代の段でスサノオが不品行な行いで追放され新羅にいったとき、戻ってこようと思って「土で舟を造り」出雲の地に舞い戻ったとされる。これは埴舟と呼ばれるが、これは土器の舟として疑問が出されてきた。しかしこれを土器筏と解釈すれば朝鮮半島や中国に存在するので信憑性を帯びる。

さらに西村は、葦船あるいは本書でいう草束舟についても考察している。『古事記』や『日本書紀』の一書には、イザナキ・イザナミが最初の交合のときに過ちを犯したために死産した蛭子を葦の船に乗せて流したという有名な下りがある。のちに『古事記伝』を著した本居宣長もこれは葦をたくさん束ねて船にした葦船であろうと推測している。ただし西村はこの記述は船ではなく、一種の水葬を意味していたという見解も紹介している (Nishimura 1925: 111)。そして西村は福井県大石村出土の銅鐸に見る船体の上下にたくさんの長い突起の見える図を葦船と解釈できるか可能性を示している (Nishimura 1925: 15)。これに対し松本信廣は葦船の影響を受けたであろうゴンドラ式のロングボートと解釈している (松本 1978: 10)。

また『古事記』の出雲神話の段、オオクニヌシ命の代、波を越えて羅摩船 (カガミノフネ) に乗って寄り来る神、スクナビコナノカミの話がある。カガミは鏡で佐渡のたらい舟のように真ん丸の舟を意味していた可能性もあるが、次田真幸の『古事記』(講談社学術文庫)の解説の中では、「かがみ」とは多年生蔓草のガガイモの古名称で長さ10センチほどの楕円の実を割ると船の形になる、とされている。一方、新井白石はスクナビコナが小人であったと解釈し、小さな船の隠喩であるとした。しかしある種の植物の細い枝を行李のように水を通さないように堅く編んだ船 (wicker boat) の可能性もあると西村は論じている (Nishimura 1931: 126-128)。そうであるなら構造的には筏舟に近いことになる。

そして『古事記』の海幸山幸神話で、山幸彦の乗った無間勝間 (マナシカツマ) で、『日本書紀』の無目堅間 (同=すきまのない) という表現が籠を意味するのであると考えられてきた。『日本書紀』では塩土の翁が串を投げると竹林ができ、その竹で籠を編んで舟にしたと書いてある。一書に「その竹を取って目の荒い籠を造り、ヒコホホデミノミコトをその中に入れて海に入らせた」あるいは「無目堅間=目のつんだ籠で水の上に浮かぶ筏を造り細縄でヒコホホデミノミコトを結びつけて海に沈めた」とされている。

新井白石はこれは竹を接いだ紐を編んで作った帆をつけた舟と解釈している。一方、本居宣長は籠の舟は現実にはあり得ないとして、神話世界の記述としてとらえた。また金光金沢は『和漢船用集』(1766)において海外では竹や籐で編んだ籠の船が存在するのでそれを想定し想像図も添付している (Nishimura 1931: 16-18)。

また『万葉集』4巻には櫻皮纏作流舟 (カニワ・マキ・ツクレル・フネ) という表現があり、これは樹皮船を意味していたのではないかと西村は推測している (Nishimura 1931: 197-228)。

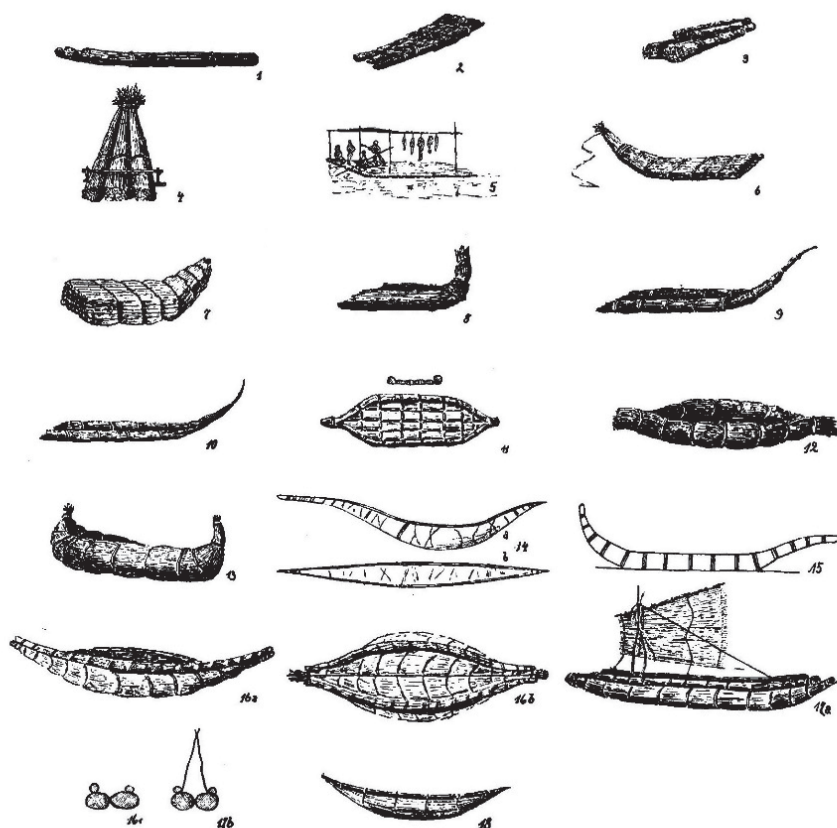
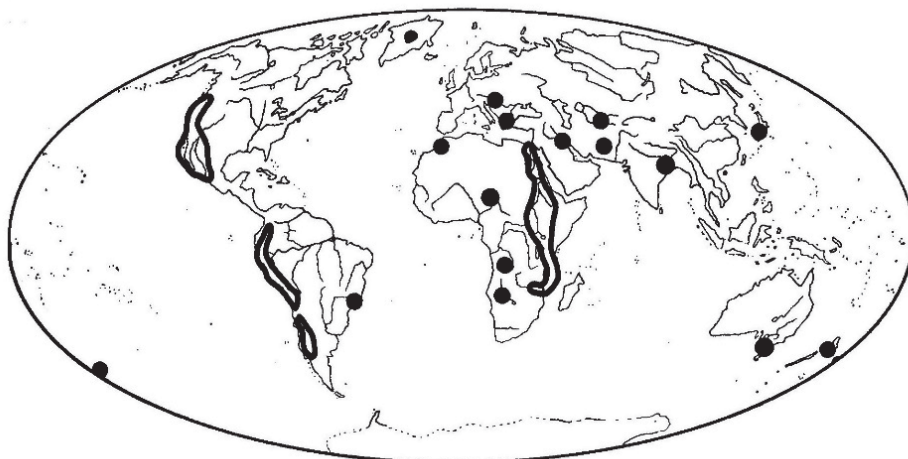
最後にイザナキ・イザナミが高天原から原初大海に下りて日本列島を生み出す件で、二人は天の浮き橋を伝って下りてきたとされる。これは本居宣長は梯子のようなイメージをもったが、西村は新井白石の説に言及して、これは木を組んで海に浮かべたような施設、すなわち筏のようなものではなかったのかと推測する (Nishimura 1925: 11)。

このような西村の仮説は古典の解釈と民俗事例に基づいているので、直接的な証拠は少ない。しかし中緯度帯に位置する日本列島は植物の多様性が高く、いろいろな素材が利用できた。本書で以下見ていくが、一つの地域で異なった舟が使われることはむしろ自然なのであり、「何々舟地帯」のように個々の地域の特徴を単純化し、無理矢理分布図の線引きをすることは実態を見失う (後藤 2017)。これが本書で筆者が行いたい主張のひとつである。

第2章

草束舟

Tafel 10



Das Schilffloß

草束舟

1. 古代文明と草束舟

エジプト、メソポタミアあるいはインダスなどの古代文明において、絵画から葦などを束ねた舟が描かれており人類の舟の源流のひとつであることがわかる (Greenhill 1976; Johnstone 1980; MacGrail 2001)。

その材料はいわゆる葦 (アシ、ヨシ類) 以外でも中空の茎を持つイネ科の植物なら広く舟とすることができる。また細い竹やガマやヒメガマでも舟を作るのが可能である。したがって「葦船」というと誤解が生じるので別の名称を使うべきであろう。

これらの舟はただ草を寄せ集めてつくる舟ではない。実際は草の束をきつく縛って丸太状の部分を作り、その丸太を数本束ねて舟にするのである。後半の作業は丸太筏を作る作業と共通性が高い。このような特徴をより客観的に描くならば草束舟 (grass-bundle boat) ないし草束筏 (grass-bundle raft) という名称がより適切であろう。なおタスマニア島には1本の木からとった樹皮を丸めて1本とし、それを数本束ねる式の樹皮束筏舟 (bark-bundle raft) が知られているが、バリエーションのひとつであろう。

直接的な証拠は残りにくいですが、メソポタミアでは伝統的に瀝青で固めた葦のマットが家の壁などに使われてきた。古代ウル期からはロープ、葦そして板などの圧こんのついた固まった瀝青が発見されており、それは壁以外に防水して草束舟ないし板接ぎ舟に使った部材ではないかと解釈されている。

5000BCE 年紀、ウバイド期から出土する土製品は帆柱の穴をもった何らかの舟である可能性がある。船体の楕円形状の形状だけからは民族誌で見られるお椀型の筏舟が想定される。また4000BCE 年紀のウルクからは両端が高く上がった草束舟とみられる粘土板が発見されている (図2-1)。舳先と艫と思われる部分の内側には垂直に伸びたものが表現されているが、それは舳先と艫を縛り上げたロープではないかと思われる。地中海でも2000BCE 台のミノア文明においても同じような草束舟が金細工の表面に表現されている (McGrail 2001: 103)。

メソポタミアでは20世紀になっても葦を基本として、それを堅く柳の枝などで編み、アスファルトで止水するような草束筏舟が使われていた (図2-2)。zaima と呼ばれる舳先と艫が尖ったいわゆる舟状の舟と、quffa と呼ばれる丸い、佐渡のたらい船のような草束筏舟が使われていた (McGrail 2001: 60; Hornell 1946: plate 17b)。モロッコやサルディニアでは20世紀になっても草束筏が漁業などに使われていた (McGrail 2001: 103)。



図2-1 メソポタミアの草束舟 (McGrail 2001: Fig. 3.3)



図2-2 メソポタミアの草束筏舟（門田修氏提供）

2. 北米太平洋岸

草束舟の中心地のひとつはアメリカ大陸太平洋岸である。葦船はカナダのブリティッシュ・コロロンビアからオレゴン州のクレマス（Klemath）インディアン、さらにカリフォルニア湾のセリ（Seri）インディアン、そしてメキシコの海岸部にひとつの中心地がある。

サンフランシスコ湾付近にはオローニ（Ohlone）族が住んでいた。カリフォルニアは気候もよく、南西部の集団のように農業を営まずとも狩猟採集によって定住村をつくる集団が生活していた。北米でも人口密度がもっとも高かったとも言われている。気候や地形も似ているので（ちなみにカリフォルニア州は日本とほぼ同じ面積）しばしば日本の縄文文化とも対比される。

しかしゴールドラッシュなどの影響でもっとも早くから白人文化の影響を受け、文化変容が始

まった地域でもある。現在、南西部のナバホやホピのように、居留区ではあれ、まとまった集団として生活しているわけでもない。

オローニ族は主に狩猟採集によって生活していたが、一部南西部から伝わったトウモロコシなどの焼き畑農耕の一種が行われた。彼らが常食としていたのは、ドングリ、ハシバミ、草の種、草の実などであった。ドングリは縄文人がやったように潰して粉にして、それをあく抜きして、焼くなどして食べていた

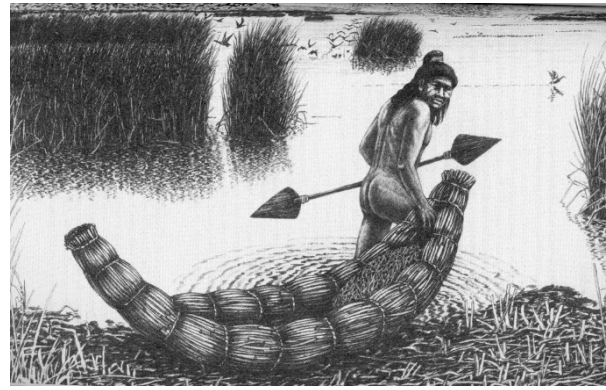


図2-3 オローニ族の草束舟 (Margolin 1978)

ようだ。それ以外の植物や、狩りや罠で捕えた小動物、魚や他の海産物、とくにサンフランシスコ湾および太平洋でとれる貝類も彼らの食生活に重要であった。サンフランシスコ湾岸は彼らが残した巨大貝塚の宝庫であり、貝塚文化と呼ばれることもあるくらいだ。

また穏和な気候に育つ動物にはハイイログマ、エルク、プロングホーン、およびシカ、川ではサケ、パーチ、トゲウオなどが利用できた。鳥の種類も多く、鴨、雁、カンムリウズラ、アメリカワシ、ミズク、ハシボソキツツキ、セジロコゲラ、オウゴンヒワ、キバシカササギがいる。湿地の広がるサンフランシスコ湾などの食生活にもっとも重要だったのは水鳥で、網やおとりを使って捕えた。太平洋岸と湾内にはラッコ、クジラ、およびカリフォルニアアシカが到来し、季節的に捉えられた。人々は基本的に定着村を営んでいたが、多様な自然資源を利用するために、ときおり移動しキャンプ生活を行ったようだ。

彼らの湾内での生活に欠かせなかったのが草束舟である。湿地に生息する *tule*、すなわちホタルイがその材料であった。この植物は湿地帯に分布するカヤツリグサ科ホタルイ属 (*Scirpus*) の多年草の総称で、先住民族ナワトル族 (*Nahuatl*) の、ホタルイを意味する *tollin* から来ていると言われる。

彼らはホタルイを集め、3本の葉巻状の草の束を作った。それを並べて、舳先と艫が尖り、中央部が太くなって甲板となる草束舟を作っていた。大きさは長さ3m、中央の幅が1m弱程度であった。この舟は最大で4人くらいが乗れて、エスキモーが使うよう両端にブレードのあるパドルを使って操船された。この舟の特徴のひとつは軽さであった。あるヨーロッパ人の記録では、人々は「きわめて簡単に軽いタッチで舟を漕ぐ」と書かれていた。そしてスペイン人のボートを凌駕するスピードが出たとも書かれている (図2-3)。

この舟を使って彼らは好物の鵜の卵の採集を行ったようである。卵はすぐ食べるだけでなく、雛を育てて後に食料にもした。さらに季節的にやってくるアザラシやトドの子供なども捕らえていたようだ (Margolin 1978: 37)。

3. 南米海岸部

南米には大小の葦船が知られている。まず歴史的な記録を辿ってみよう。

1590年の記録ではホセ・デ・アコスタ (Jose de Acosta) は住民がスゲか葦で作った浮きをバルサ (*balsa*) と呼んでいると記す (Edwards 1965: 1)。彼らは肩に担いで岸まで運び、水の中に勢いよく投げ込んで馬のようにまたがって乗り込んで、乗馬のように波を乗り越え網や釣りの漁をすると書かれている。戻ると漁師は再び浮きを抱えて陸に戻し、束ごとに結縛を解いて乾燥させる (Edwards 1965: 2)。

1530年代半ばにチチカカ湖畔に行ったエルナンド・ピサロ (Hernando Pizarro) は葦船 *balsa de enca* を目撃したと書いている。また1609年にガルシラソ・デ・ラ・ベガ (Garcilaso de la Vega) は葦船が荷物や通行人の運搬のために川や海で使用されていると書いている。それによると、2本の太い葦の束からできた葦船は牛くらいの幅がある。艫は広く、舳先はとがっていて船のように沿っているのを波を切ることができる。漁師は浮きの上に跪いて割ったキビを櫂にして漕いでいる。彼らは4~6海里あるいはそれ以上も海に出て行く。キビの空ろな側が櫂の刃の役をするのだが両端を代わる代わる水に入れるのでダブルブレード・パドルの様相を呈する。この船がフルスピードで進むと馬でも追いつけないくらいのスピードになる、と書いている (Edwards 1965: 1)。

1653年のベルナベ・コボ神父 (Padre Bernabé Cobo) は次のように書いている。もっとも一般的なバルサは乾燥させた葦やほかの種のスゲで次のようなやり方で作られる。葦を束ねて、求めるバルサの大きさに適した2本の束を作る。それらは堅く結ばれ丸みを帯びているが、舳先の部分はとがっている、真ん中が太くなり艫の部分にかけて細くなっている。両端は同じように細くなっているのではなく、艫の部分は舳先に比べると太い。しかし両端が同じように細くなっている束を並べて束ねる場合もある。最も小さいもので約1.8mより若干大きいくらいである。その最も太い部分は人間が両腕をやっと回せるくらいである。大きな船では4.5~6m位であり幅は3~3.6m位である。小さいタイプは1~2名用で大型は10人も乗ることができる。2つの大きな船がつけられて結縛され、ひとつの船とされると馬や牛さえも運ぶことができる。大型の船は本来、川やラグーンを渡るのに使われ、小型の船は海での漁撈に使われる。帆はつけないが、それは船体があまりに軽いので風により転覆しやすいからである。船はパドルか竿で推進される (Edwards 1965: 2)。

さらに少し違った構造の葦船も報告されている。1895年の植物学者アントニオ・ライモンディ (Antonio Raimondi) は4束で作られる船を見ている。そのうち2本は長く船底にされ、短い2本はその上に重ねるが、舳先の部分は合わせるので艫の部分に人間の乗るスペースができる。乗り手はそこに足を前に伸ばすかひざまずくような格好で乗り込む。波が荒いと足を投げ出してまたがるようにする。これから名称カバジート (*caballito*) が由来する。乗り手はダブルブレード・パドルで推進する。この種の船は1カ月しか保たない。乾燥させるときは束をバラバラにして使うときに再び組み合わせる。もしそれでも材料の葦が役に立たなくなったら最後は家を造る材料にする (Edwards 1965: 4)。

ペルー海岸では全般的に草束舟が使われるが、北部と南部では異なった構造の舟が見られる。北部のサンタ・ロサ (Santa Rosa) 付近で使われる葉巻を意味するカバジートは2つの太い束 (*haces*) を平行に結合する型式である。1.8~2.4m程度の長さの茎を束ねて直径30cmほどの太さの束を作る。そして注意深く茎を前に出したり後ろに出したりして3.6mほどの長さにし、先端を尖らせる。そして軽く紐で括って茎を叩いたり圧迫したりして直径を1/3くらいまで圧縮する。この芯の部分にさらに茎を加え37~38cm位の太さにする。さらに短い束を一方の側に加えて舳先から全体の2/3、あるいは艫から約90cm位までの長さに届くようにする。その部分は人が乗るコックピットの隙間になる (図2-4)。

巻き方は船尾からはじめて強く螺旋状に芯の部分にそれ以外の茎を結縛していく。これが出来ると一人が舳先を持ち上げ、もう一人が全体重をかけて舳先から数10cmあたりに乗り舳先を曲げる。これを何度か繰り返すとそりあがった形が維持されるようになる。その後紐を舳先に結びつけ形を固定する。突き出た茎は切って整えられ、もう一方の束 (*haz*) と結合される準備ができる。

そして2つの束が繋がれて後方にコックピットが作られる。艫は中央部よりも若干細くなっている。艫から前の方に向かって引っかけ結びが行われコックピットの底は隙間がないように注意深く

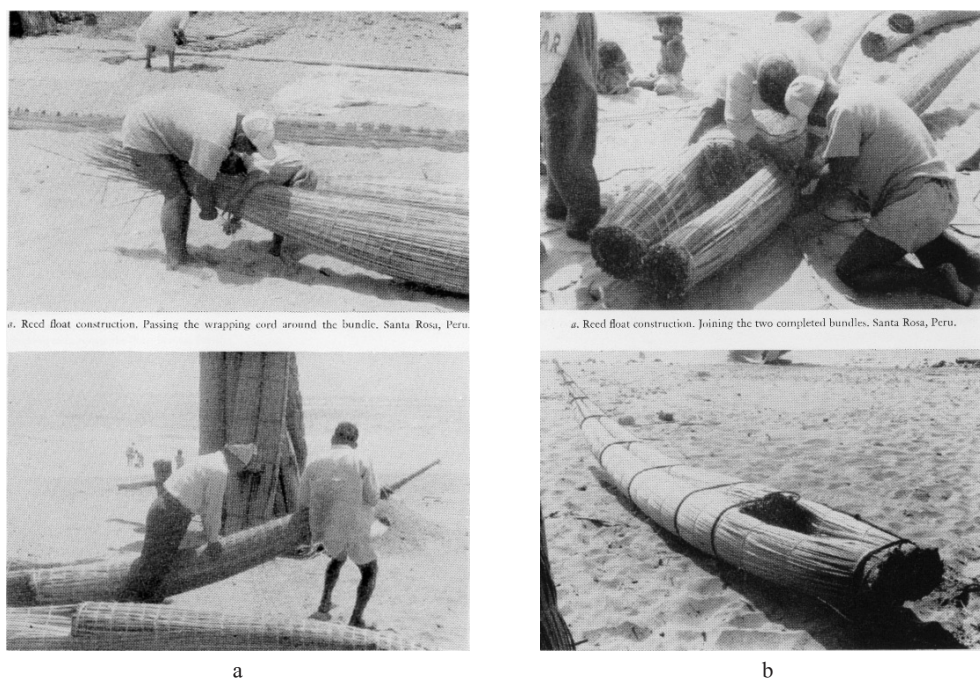


図2-4a & b ペルー北部海岸の草束舟 (Edwards 1965: Plate 2a & 2b)

結縛される。尖った舳先が徐々にあわせられて再び反り返りが調整される。最後に舳先を結びつけると完成である。この種の船は通常1カ月から6週間保てるが、毎日乾かしても葦はだんだん水を吸ってきて裂け割れてしまう。この記述と歴史記録のそれを比べると、16世紀以降現代までほとんど構造には変化がないと推定できる。

南部海岸のカバジートは3本の束から作られる点が異なる(図2-5)。4.5~5.5m程度の長さの葦が並べられ4~5cmおきに1本の紐で結ばれる。艫から舳先に向かって束は紐を梃子の原理で捻って強く締める道具を用いて縛られていく。紐は束の上を通されて底を通り抜け一回りしてから、側面に到達すると2本の棒の穴に紐を通し、きつく縛られる。そうして15~20cm直径の芯ができる。この作業の過程で葦は叩かれて強い圧縮が加えられる。第2層は7~8cmの厚さで芯に巻き付けられる。第3の層は舳先に向かって5~7.5cmごとに反転するように螺旋的に結縛される。最後の結縛の前に鋭く上に向かったカーブが与えられるが、できあがった束はだいたい30cm位の直径で舳先は15~20cmまで細くなっている。

同じようにして作った束が3本並べられて結ばれる。外側の束、たいていは右舷側にはしばしば堅い木かキビ *caña* (*Guadua* sp.) の皮を剥いた材があてがわれて釣り糸が葦に食い込まないように工夫がなされる。比較的短命な北部の船と違いこの南部の船は上手に管理すれば、9カ月から1年も使うことができる。とくに周りの葦を取り替えれば芯は数回使うことができる。この南部の3本葦船は北の型式よりも丸太の筏に構造が近いであろう。これはコボが描いた幅3~3.5mの筏に由来するであろう。南北海岸ともに1.5~1.8mの長さの *caña* が縦に裂かれてダブルブレード・パドルのような推進具に使われる。

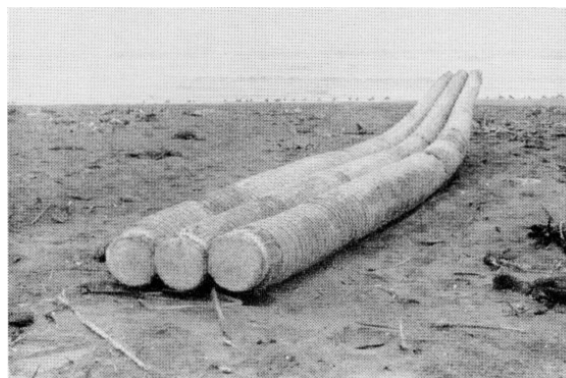


図2-5 ペルー南部海岸の草束舟 (Edwards 1965: Plate 3)

エドワーズが報告を書いた1965年段階では葦船は一部の地域を除いて木造船にほとんど取って代わられた。しかしペルー海岸で葦船が隆盛を誇ったのには地形的な理由が指摘されている。南米海岸はエクアドルの河口部を除き (Anderson *et al.* 2007)、湾港のような地形は少なく、単調な岩浜や砂浜が卓越する。漁師は小さな湾の岩の上に葦船や漁具を載せて乾燥させるのが普通であるが、これは軽量の葦船でなければ可能でなかったであろう。またそのような湾口に寄せる荒い波を越えるにも適していたようである。

ペルーの漁師は葦船をあらゆる漁撈活動に使用した。中にはフンボルト海流の縁にまでこぎ出して釣りや刺し網を行った。それ以外に巻き網は地引き網、銚漁、籠漁など万能の水上運搬具であった (Edwards 1965: 4-7)。

4. アンデス高地

エクアドルの高地、オタバロ (Otavalo) 湖では葦浮きが使われる。緩く束ねた葦が葦採集者や鳥猟師に使われる。この浮きは *caballetes* と呼ばれるが、長さは葦の最大長を超えず約2.4m 程度である。浮きは葦を先端が尖るように束ねたものを2ないし3束併せて使うものである。この束は葦を屋根材やマット材とするために束ねて村に持ち帰るときのように、楔状の断面をしている。浮きにするためにはもう少し葦を堅く結び、また先端が反り返るようにするだけである。必要なときに必要なところで作られるだけで、乾燥はしない。ときには細い束を両側に足して波よけ薄板 (*washboard*) とする。類似の浮きはペルーの湿地帯でも作られる。

高地の葦船で有名なのはチチカカ湖やリオ・デサグアデロに住むアイマラ (Aymará) 族やウル (Uru) 族の人々の間である。葦を採集するために葦林の周りには土手道が造られ、そこから採集する場合、また林のなかに水路を掘って中から採集する場合などがある。葦は根冠の上をナイフや鉋で切られ緩い束の筏状にされて岸まで運ばれる。岸では円錐形に束ねられ乾燥地まで運ばれて乾燥される。葦を切るのは男性、乾燥は女性の仕事である。葦は2~3週間乾燥される。

まず大きな束を地面において注意深く揺ってすべての葦をきれいに並べる。そして端をそろえて束ねて長い葉巻のような形の束にする。それらは堅く草を組んだ *chiyigua* 紐、あるいは町で買う綿の紐で縛られる。最初の束を芯としてさらに2層を重ねる。仕事が進むと先端が反りあがるようになり、葦でくるまれた岩が両端におかれて結縛が完成するまで形を保つために使われる。紐をきつ



a



b

図2-6 チチカカ湖の葦束舟 (a: Edwards 1965: Plate 5; b: 海部 2020: 図1-8)

く締めるために *carahuata* と呼ばれる堅い木の棒が使われる。同時に葦は大きな瘤をもつ一種の木髓 (*yocallito*) で叩かれて締められる。そのあとこれら3重の束が完成するとそれらはバルサの船体を形成する。紐は螺旋状にかけられて外側の束を縫いつける。外型には15~25cmの太さの束が舷側として装着される (図2-6)。

バルサの中には粗末な帆を保つ場合がある。帆は葦を一方向に並べて紐で編まれる。細い竹が上桁

と下桁の役割をし、索が下桁に結ばれる。マストは舷弧のセットであり、根元は舷側に押し込まれる。マストの先端は交差されて結ばれる。帆はほとんど順風のときにしか使われない。もっとも一般的な推進具は竿である。湖の上では長い木に切れ端のブレードをつけたパドルが使われるが、ときにはブレードのない竿をダブルパドルのように使ってゆっくり推進するものもある。

高地の葦船の起源であるがウル族はかつて海岸部で航海者や漁民として活躍していたので海岸部からの導入の可能性がある。海岸部とチチカカ湖の葦船はダブルパドルや竿で推進するのが共通点をもつ。しかしチチカカ湖の舟は舳先と艫の区別がない形態であることが海岸部のものと異なる。しかしかつては海岸部ではチチカカ湖型の形態があったらしいので、両者は共通の起源があるかもしれない (Edwards 1965: 9-11)。

材料の植物については様々なスペイン語起源の名称、*enea*, *junco*, *espadaña*, *cortadera*, *carrizo* などが使われている他、現地名 *totorá* も適用されている。チチカカ湖で使われている葦は *Scirpus tatora* と同定する植物学者がいるがそれは *S. californicus* に含める説もある。後者はアルゼンチンから米国まで広く分布する種である。ワンチャコ (Huanchaco) からペルー北海岸に分布するのも *Scirpus* の一種だろう。リマより南の *caballito* 地帯では *Scirpus* とともに *enea* と呼ばれる *Phragmites (communis)* 種か) が使われる。一方チリでは *enea* ないし *torora* でそれは *Maleochaeta viparia* と *vatú (Dichromena atropurpurea)* および *juncos* or *cortadera (Carex chilensis)* と *carrizo (Phragmites communis)* など多様な種類が使われた (Edwards 1965: 14)。

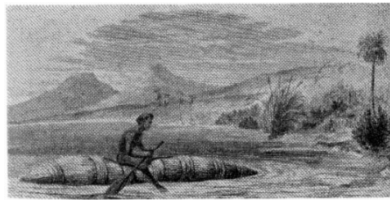
5. ポリネシア・ニュージーランド

ポリネシアはカヌー、とくにアウトリガーカヌーの中心地である。しかし同時に筏の重要性も指摘されているが、草束舟も存在するのである。たとえばニュージーランドのマオリ族はポリネシアには大陸性の島で内水域の利用や移動の必要性が高かった。そのような目的にはアウトリガーなしのいわゆる丸木舟の他に、草束舟が使われていた。オタゴ開拓博物館に展示されているヒメガマ製の草束舟は川を渡るための目的で、速成で作られた可能性がある (図2-7)。したがってポリネシア系のマオリ族本来の舟ではないかもしれないが、逆に草束舟は丸木舟などよりも時間と材料や道具の節約のために、比較的容易に考案される可能性があるといえよう。

一方、マオリ族はアウトリガーがなく、パドリングで動く、丸木舟型の大型戦闘カヌー *waka pahi* が有名である。しかし東海岸のレコフ (Rekohu) の人々が古代の *Te Wai Pounamu* に住む *Waitaha* の人々の関係を象徴する、*mānuka (Leptospermum scoparium)* と *raupō (Typha orientalis)* とで作る草束筏舟があった。マヌカはニュージーランドやオーストラリア原産のフトモモ科のギョリュウバイで枠組みを作るのに使われる。マヌカは葉がお茶のようにも使われるので英語ではティーツリーとも呼ばれ、マヌカの蜜は高級品として知られる。*Raupō* はガマ科のコガマないしコヒメガマと言われる種類の植物で、ラウポーは刈られた後2週間ほど小屋で乾燥させられる。野外だと4週間ほど必要である。

ラウポーはきつく縛られて束にされ、その束を箱形に並べることで草束式筏舟 (後述、舷側を垂直に上げて箱形にした筏) が作られる。防水のために海藻が船底にしかれ、さらに海獣や鯨の脂が塗り込まれる。

1990年に復元されたこの種の舟は長さ13m、竜骨部は10.7m、船体内の横材 (beam) は最大で1.9m、そして喫水は0.65mで船体の高さは平均1.5mであった。またこのとき、次に述べるラパヌイの草束舟ないし浮きに似た *mokihi* と呼ばれる草束舟も復元された (Nelson 1991: 99-102)。



a



b

図2-7a マオリ族の草束舟 (Best 1925: Fig. 100) ; 7b オタゴ入植者博物館

6. ポリネシア・ラパヌイ

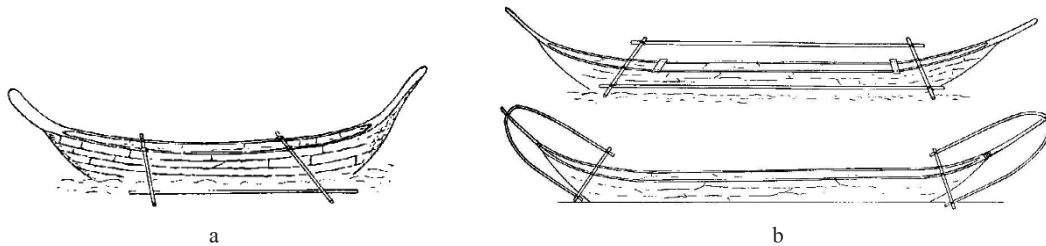
ポリネシアで草束舟の有無の議論が重要なのはラパヌイ、いわゆるイースター島である。ラパヌイを最初に発見した西洋人はオランダのヤコブ・ロッヘフェーンで、島を発見したのが復活祭の時期だったのでイースター島と命名され、モアイ像とともにその呼び名が有名になった。

彼の記録によるとラパヌイのカヌーは小さい部材を植物繊維で縫い合わせたような不格好なカヌーだったようだ。しかし島民はまいはだ（水止め）を知らないらしく、継ぎ目から耐えず水が漏れ、大半の時間をアカカキに費やさねばならなかった。カヌーの長さは3 m程度であった (Rapau Museum 2004: 35)。

その後ラパヌイのカヌーに関するスケッチも数少なく不正確なものばかりである (図2-8)。

ラパヌイの岩絵の調査によると、もっとも多いモチーフは抽象的な幾何学模様 (692) が多いが、それ以外には女陰 (564)、顔 (517)、鳥人 (473)、釣針 (380) について船 (250) となっている。船に続くのがマグロ (136) や鳥 (103) となり船はかなりメジャーなモチーフと言えよう (Lee 1992)。

岩絵の中でダブルカヌーを思わせる事例はオロンゴ (Orongo) 儀式村の岩絵 (図2-9a) とアヴァ・オ・キリ (Ava O Kiri) (図2-9b) の例である。前者は確かに舳先が二股になっている。



a

b

図2-8 ラパヌイで記録されたカヌーらしき舟 a: 1786年ラ・ペルーズの絵画 ; b: 1816年に訪れたクロリスの絵画 (a & b: Hornell 1936a: Figure 66)

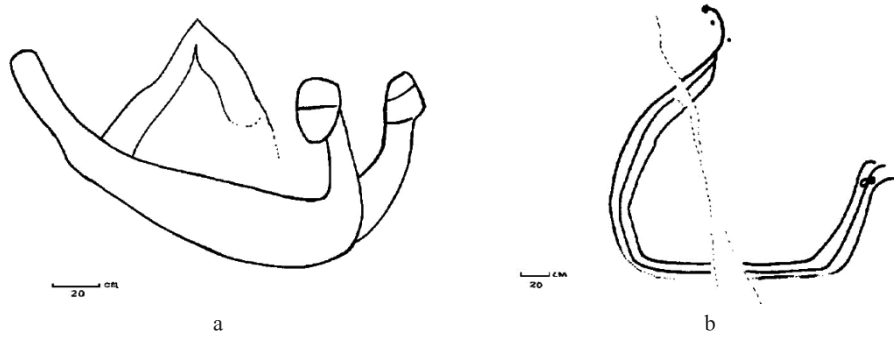


図2-9 二股の舟 a: Orongo; b: Ava O Kiri (Lee 1992: figure 4.101 の上下)

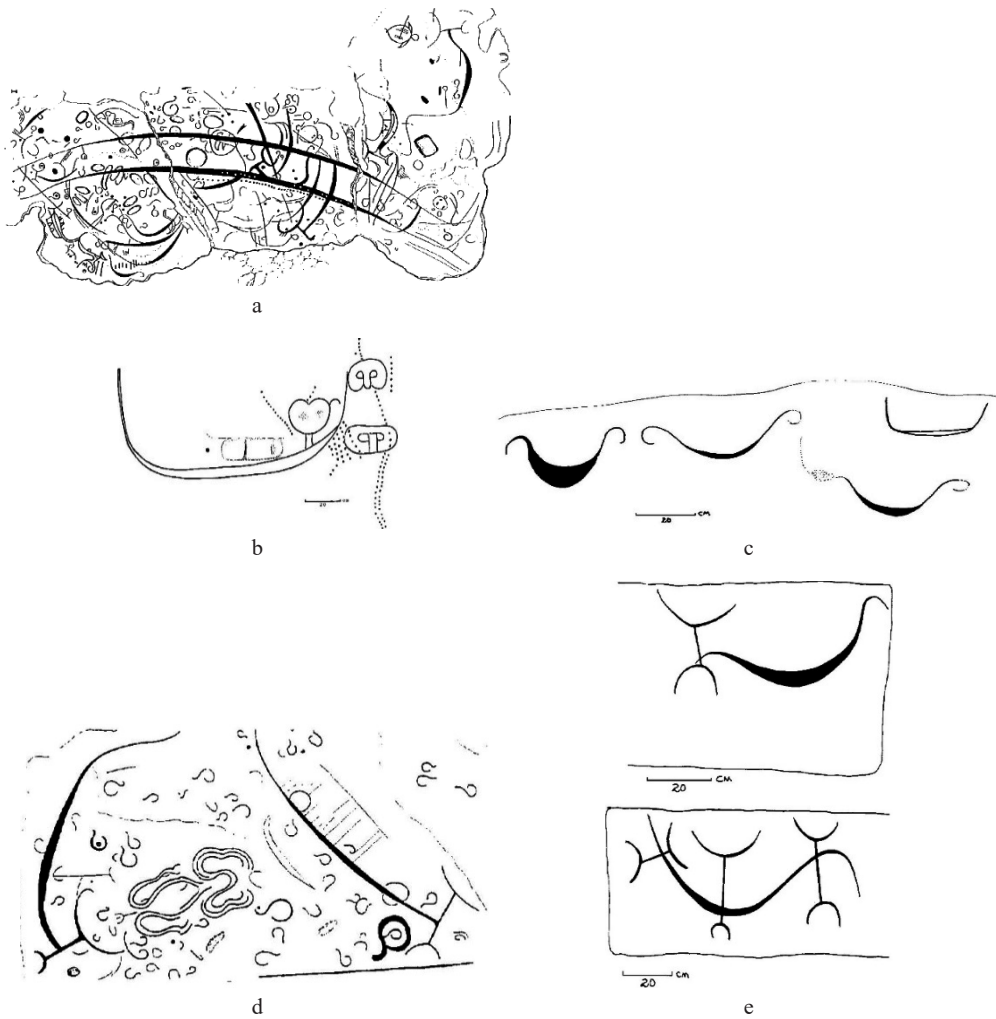


図2-10 ラパヌイにおける草束舟らしき岩絵 a: Ahu Ra'ai (Lee 1992: Figure 4.107); b: Cave 547 at Motu Nui (Lee 1992: Figure 4.8); c: Moai ar Rabi Raraku (Lee 1992: Figure 4.104); d: Ahu Ra'ai (Lee 1992: Figure 4.112); e: Ahu Nau Nau (Lee 1992: Figure 4.109)

一方、ラパヌイの舟を表したとされる岩絵の中でもっとも事例の多いのは図2-10a-eのような両端の上がった、いわゆる Gondola 型の形態である。また多くの事例に船尾、あるいは船体中央部にも複数「工」型の印が描かれている点も特徴である。この Gondola 型のように船首、船尾の高く上がったカーブはポリネシアのソサエティやマルケサスの大型カーブ、航海カーブないしダブルカーブを表現している可能性がある（第2部参照）。

しかしこの岩絵の解釈のもう一つの可能性が草束舟である。

ラパヌイの二つの火口湖、ラノ・カウ (Rano Kau) とラノ・ララク (Rano Raraku) にはトトラ葦 (*Scirpus californicus*; *Scirpus totora* とする意見もあり) が現在でも生えている。ハイエルダールがサツマイモや綿とならんでポリネシアへの南米文化の影響の根拠にした植物のひとつである。トトラ葦はチチカカ湖やペルー海岸で草束船に使用される材料である。南米の先住民がラパヌイに持ってきた可能性も否定できないであろう。

ハイエルダールが発掘したモアイ像 (図2-11a) の腹に図2-11bのような岩絵が彫られていたのは有名である。これはモアイ像の製作場、ラノ・ララク山斜面にある No. 263 と呼ばれる、運搬途上で放棄されたモアイ像のひとつである。その腹にゴンドラ型の船体の上面にとげのような突起が描かれている。これは一説では乗組員を表し、その数から大型の舟であったという推測に繋がっている。ニュージーランド・マオリの岩絵には類例が見られる (Trotter and McCulloch 1971: Fig. 46)。また船底から伸びる紐の先には碇あるいは亀が描かれ、3本の帆柱がある。突起のある船体はむしろ草束船を表現している可能性がある一方、四角帆 (ポリネシアは三角帆が主流) は西洋船の状況を示し、接触後の西洋線を表しているという可能性もある。

なおラパヌイではトトラ葦製の草束浮きも有名である。それは鳥人儀礼と関係しているからである。モアイの信仰が廃れつつあったとき、鳥人儀礼が発達したといわれる。これは島南東部にあるオロンゴ岬の沖に浮かぶ岩に、年に一度セグロアジサシがやってくる現象と関係する。その卵を、浮きを使い泳いでいって持ち帰った者が「鳥人」とされ、一年間いわば生き神として扱われるのだ。これは自由参加ではなく、各集団の首長が指名した男たちの競争であった。泳ぐ海峡にはサメがおり、命がけの業であったともいわれる。

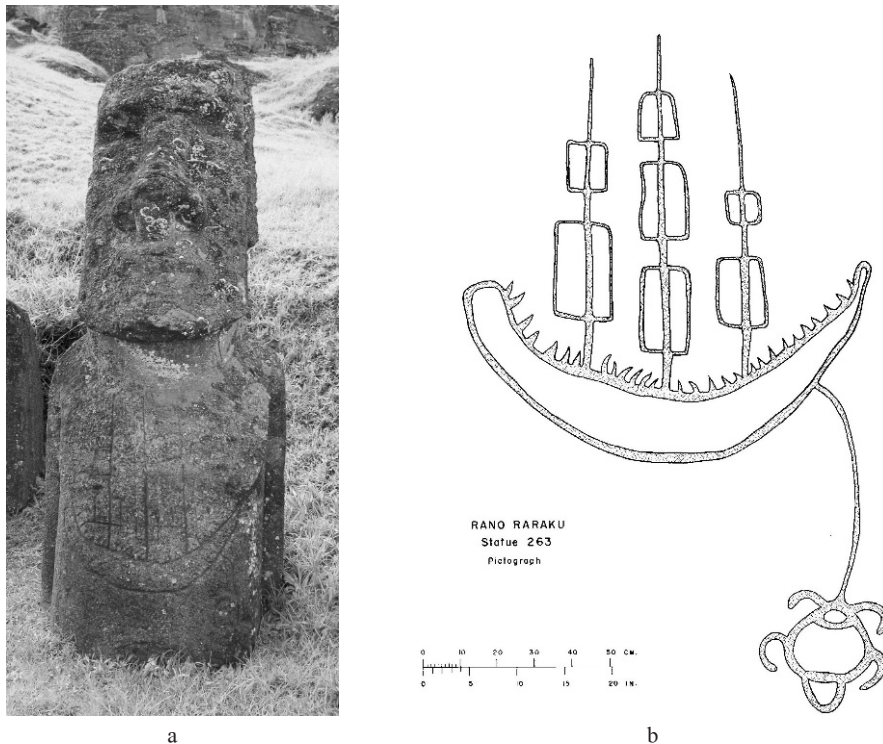


図2-11 モアイに描かれた舟 a: Moai No. 263; b: Ship at No. 263 (Heyerdahl and Ferdon eds. 1961: Fig. 93)

7. 草束舟の実験航海

草束舟の実験航海で有名なのは、トール・ハイエルダールの「葦船」の実験であろう。有名なコンチキ号の冒険のあと、文明の海上移動論に傾倒するハイエルダールはラー号というパピルス製の草束舟を作り、エジプトから中米マヤ方面への文明伝播を証明しようとした。

彼がエジプト・ナイル川の船大工に葦舟のラー号に帆柱をつけてくれるように依頼したところ、そんな舟は見たこともない、と一蹴された、しかしチャドから来た3人の船大工が製作を引き受けたという逸話は有名である。つまりアフリカの中央部のチャド湖では草束舟カダイが生活のために使われていたのだ。ただしそれは櫂漕であり帆をつけるものではなかった。

ハイエルダールはクフ王のピラミッドで発見された板継ぎ舟の特異な形態、つまり舳先と艫が高くそり上がった形態が、もともと葦船をモデルに作られたと推測し、エジプト文明はナイル川に豊富なパピルス葦を使った舟で伝播したと推論した。その発想の原点はラパマイでみた岩絵であった。コンチキ号の実験のさい、彼は丸太筏にするか草束舟にするか（もう一つ獣皮浮きもありえたが）、南米の民族事例で可能性を考えていた（ハイエルダール 1971: 25）。

1969年にクフ王のピラミッドのふもとで建造され、エジプトの太陽神の名前をつけた「ラー号」はモロッコ海岸のサフィに運ばれ、大西洋を西に旅立だった。ラー号は建設不備と舵の損失があったにも関わらず、8週間の遠征で5,000kmの航海を達成した（図2-12a）。

ラー号でアメリカ大陸に渡るのは失敗だったが、かなりの健闘をしたので、ハイエルダールは翌年、チチカカ湖の先住民などの協力を得て改良型の10カ月後、ラーII号が同じモロッコの海岸線から海に投げられた。このラーII号は前回の船よりも全長が短く、より頑丈に建設されており、モロッコからバルバドスの目的地までの約6,100キロの航海を57日間で終えた（図2-12b）。

1960年代からメソポタミア文明のシュメール人が帆の付いている船を使っていたことは知られていたが、それは主に川と海岸線沿いにのみ用いられていたと考えられていた。ハイエルダールはエジプト、ルクソールの王家の谷の墓内に描かれている絵を目にし、古代メソポタミア文明、イン

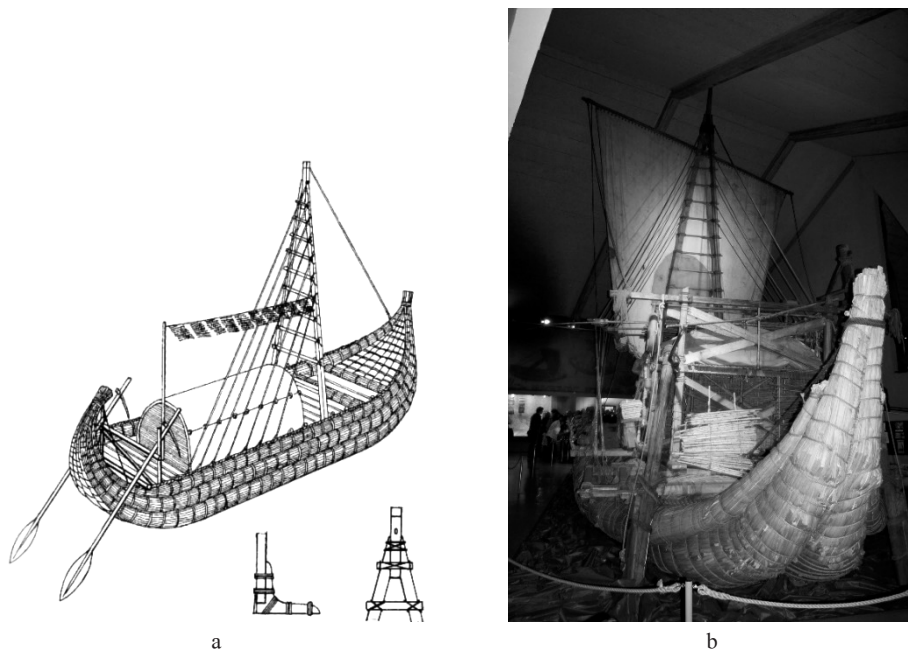


図2-12 ハイエルダールのラー号 a: ラー号 (Wiebeck and Lübeck 1995: 51); b: ラーII号 (オスロ・コンチキ博物館)

ダス文明とエジプト文明は海を使って交流していたと確信したという。

1976年、ハイエルダールはイラクを訪れ、シュメール人の葦船を調査した。そこで彼は葦の浮力は8月に収穫された時に頂点に達することを学んだ。そして現地人の勧めに従って、1977年には最大級の葦船建設に取り掛かった。船の全長は18mで、ユーフラテス川とティグリス川が合流する地点で水に投げられ、ティグリス号と名付けられた。

シャットウルアラブ川を下流しアラビア湾を経てアラビア海へとティグリス号は進んだ。ティグリス号はコンチキ号やラー号とは異なり、海流や風に流されるのではなく、目的地の各地の港を目指して航海帆走した。操縦性は高くなかったが、パキスタンのインダス溪谷、そして続いて東アフリカのジブチに到着した。続けて紅海に進むことを予定していたが、地域の紛争や乗組員の疲弊状態を鑑みて、遠征はジブチで幕を閉じることとなった。今回の遠征は6,800km、143日間だった。この遠征を通して彼は葦船による海の帆走が可能だという事を証明した(図2-13)。

1947年のコンチキ号の実験から2000年までに行われた筏による航海実験の集大成によるとバルサ筏が13回、草束舟が12回、竹筏は3回となっている。実験はラーI号・II号のように大西洋で行われたものもあるが(7回)、太平洋で行われたものが30回と群を抜いている。そのほとんどがオーストロネシアないしポリネシア人の移住実証であった(Capelotti 2001: 264-247)。

この中で草束舟による実験航海だが、スペイン人のキティン・ムニョスは1988年ペルーのリマからトトラ葦で造った船で7月に出港した。製作を依頼したのはアイマラ・インディアンの人たちだった。船はウル(Uru)号と命名された。7週間後、マルケサス諸島に上陸、さらにタヒチへと向かったが嵐にあって救助された。彼は目指すタヒチへはいけなかったが葦船が2カ月近くの航海に耐えうることを証明した(Capelotti 2001: 190)。

次にムニョスはラパヌイのトトラ葦でもっと大きな葦船を作って南米に渡る実験を行った。製作にあたったのは同じアイマラ・インディアンの人たちであった。彼らはラパヌイの葦は南米のそれより弱く、水を吸収するので浮力が出せるか心配していた。船は前述のモアイ No. 263に描かれた絵をモデルにしていた。その船はマタ・キ・テ・ランギ(Mata ki te Rangi)、すなわち「空を見つめる目」号と命名された。当初、4月の後半に出発する予定であったが悪天候のために出発は5月にずれ込んだ。その間船は雨ざらしにされ葦は水を吸って腐り始めていた。そして出発して東のピトケルン島を目指したが思うように進まず、2週間もしないうちに舟は壊れて乗組員は救助された。その間ラパヌイの北



図2-13 ティグリス号の製作 (Wiebeck and Lübeck 1994: p. 141)

VIRACOCHA

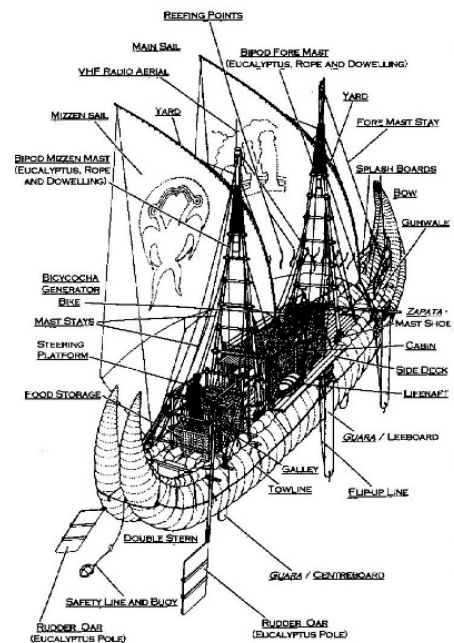


図2-14 実験航海船ピラコチャ号 (Thorp 2003: 巻末の図)

西185マイルしか進んでいなかった。

マタ・キ・テ・ランギ号の失敗はいくつかの教訓を残した。まずハイエルダールも指摘する通り、葦を刈る季節を選ばないと浮力を保つことができない点である。またマタ・キ・テ・ランギ号は海岸で放置されすぎたので葦が割れてしまっていた。さらに65フィート以上の葦船はそれぞれの束がバラバラに動こうとして分解しやすいという傾向も指摘された。また大きいと葦束全体を縛る長さの、自然素材のロープを作るのが難しく、そうするとやはり強度が落ちる。さらに No. 263 のように3本のマストを備えた葦船はきわめて危険な船であることも推測された (Capelotti 2001: 193)。

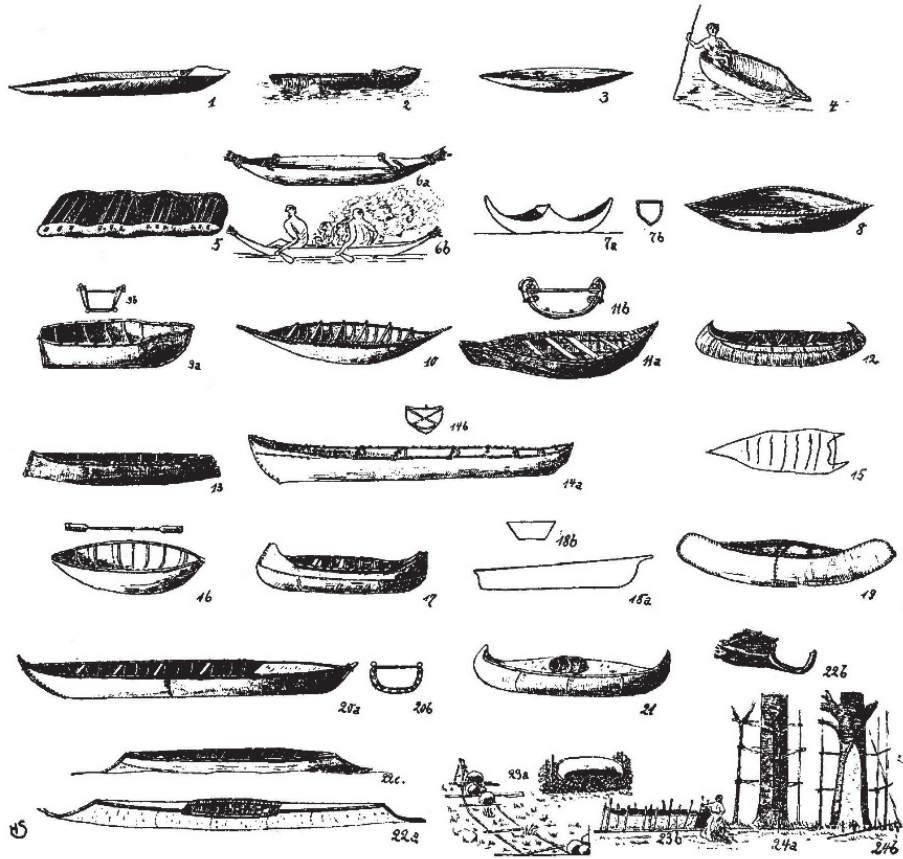
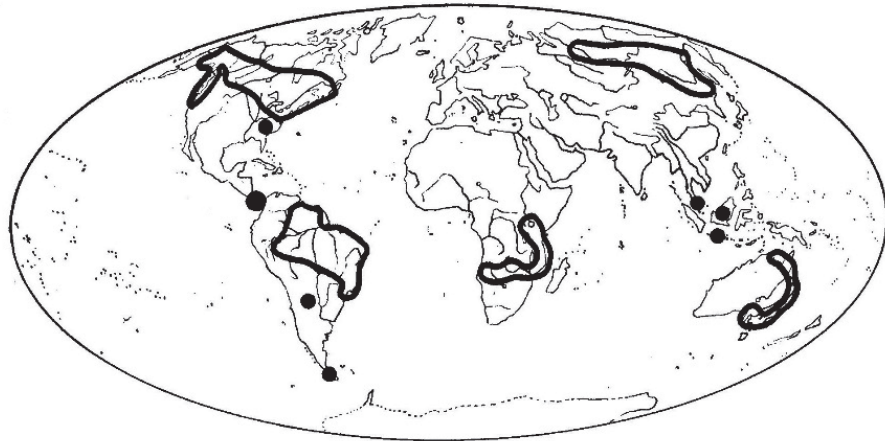
一方、南米からラパヌイまで航海に成功した葦船にビラコチャ (Viracocha) 号がある (Thorpe 2003)。これを指揮したのがフィル・バックである。チチカカ湖の葦を使って完成したのが1999年の3月、そのあと船は屋根のある小屋で乾燥させられ、12月に出航のために運ばれた (図2-14)。この乾燥の過程が重要で葦が水を吸わない状況になったと思われる。その後船にはマストや小屋が造られ、2000年の1月にチリからラパヌイを目指して出航した。出航する前に船は数日水に漬け、葦にある程度水をしみこませてバラストの役割を持たせた。

船は比較的順調に西進し無人島のサラ・イ・ゴメス島を通った。スペイン人の記録した伝説によると、インカや前インカの航海はラパヌイの途中でこの島の海鳥を見たと言っているからである。そしてビラコチャ号はホツ・マツアの上陸したアナケナ湾は無理だったが、西のオロンゴ岬を回って南海岸のハンガ・ピコの港にたどり着いた。4月9日のことであった (Capelotti 2001: 228-229)。この航海の様子は『八人の男たちとアヒル』 (Thorpe 2003) で詳しく知ることができる。

第3章

樹皮舟

Tafel 13



Das Rindenboot

樹皮舟

はじめに

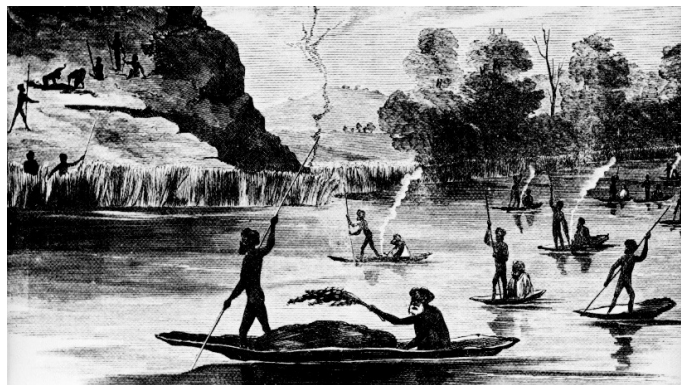
初期の現世人類が草束舟と並んで利用した原初的な船のひとつが樹皮舟であろう。その理由は木材という広く利用できる材料がある点、比較的簡素な道具で製作可能な点、さらに一方で東南アジアからオーストラリア大陸周辺と、もう一方でシベリアからアメリカ大陸という、人類の初期海上移動ルートに沿った分布をしていることがあげられる（洲澤 2014）。

1. アボリジニ

オーストラリア大陸の北部やトレス海峡で使われていた丸木舟や外来のアウトリガーカヌーとは異なりアボリジニが本来使っていた舟の主流は樹皮舟であった。アボリジニの樹皮舟は単純樹皮舟（simple bark-canoe）（図3-1）、結縛式樹皮舟（tied bark-canoe）、および縫合式樹皮舟（sewn bark-canoe）の3種類がある。さらに先端をねじって補足的に結縛した型式、また先端を粘土で閉じた型式（単純型）などの変異もある（Thomas 1905: 58）。



図3-1 アボリジニの自然のカーブを利用した樹皮舟（ミュンヘン・ドイツ博物館展示資料）



a



b

図3-2 a: マレー川流域の単純型樹皮舟（R. Edwards 1972: 29）；
b: 南部 Chowilla の単純型樹皮舟（R. Edwards 1972: 41）

船体の形もマレー川流域では、樹皮の自然の形を利用して舳先と艫はそれほど高くなく、丸みを帯びた形態の舟から、舳先と艫が縫合されまっすぐ上に広がるような形が知られる(図3-2)。カーペンタリア湾では横から見ると三日月型に反っているような特徴がある。さらにクィーンズランド海岸からノーザンテリトリーのメルビル島では舳先と艫が縫合されて、垂直に上がり、上から見ると舳先と艫の部分が急激に絞られたような形のもの、などのバリエーションが見られる。

もっとも〈単純な樹皮舟〉は南東部内陸マレー・ダーリング(Murray-Darling)平原を中心に分布する。これは樹皮を剥いで自然のカーブを利用して舟にするものだが、舳先と艫に粘土や泥を塗って補強する場合もある。また船底に粘土や泥で炉を作る場合もあるが、縫合や肋材の使用は見られない。

これらの舟は *Eucalyptus camaldulensis* というユーカリの一種の樹皮を剥いで作られる。皮を剥いでまだ生乾きの状態で簡単な作りの樹皮船が川や湖を渡るのに使われた。通常推進具は竿であった。このような舟はマレー・ダーリング水系から西ビクトリアと南東オーストラリアに見られる。

ニューサウスウェールズ海岸と南東ビクトリアではもっと大型の樹皮船が目撃されている。これを造るためには3~5mの円筒状の樹皮を剥ぎ取らねばならない。主に *Eucalyptus obliqua* が使われた。重い樹皮が剥ぎ取られたあと丸太の上で広げられた。外側の表面は剥ぎ取られ、先端が結縛のために細くされた。樹皮の下で火がたかれ、適度な柔らかさになったら裏返しにされて先端が結縛される。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。なお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(McGrail 1987: 91)。

さらに大きい縫合型の樹皮舟を造るためには皮が柔らかくて剥ぎやすくなる雨季に皮を剥ぐ。乾期に剥ぐと樹液が下がって乾燥して剥ぎにくいばかりでなく、樹皮自体に弾力性がなくて割れてしまう。その樹皮は船体の左右に用いるために準備され、船首、船尾と竜骨の部分で縫合され止水される。船体を高くするためには舳先と艫の上にさらに樹皮が縫合される。形を保つために肋材や伸張材(stretcher)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が船底に伸ばされて補強され、防水される(C. Edwards 1972)。

船体にはゴムの木が使用されるが、樹液が潤沢で皮が柔らかいものが適している。マレー川流域は水が豊富で生育のよい木が見つかるが、土壌の厚さによって同じ場所でも樹皮の状態が異なる。あまり皮が厚いのは適していない。アボリジニはヤムイモを掘る棒で6m強の樹皮を舟型に切る。そのとき舟の中央部あたりにロープを巻いて剥ぐ作業中に樹皮が落ちてしまうのを防ぐ。次に棒などを樹皮と幹の間に差し入れて少しずつ剥いでいく。大きな舟の場合はロープを別の場所でも縛る。剥ぎ方が終わると樹皮は下に降ろされるが6~8人の住民が丁寧にそれを地面に降ろす。樹皮は木の上の方がずっと薄い。樹皮の側面に支えが立てられ火がたかれて湿気を乾燥させる。同時に樹皮は湾曲するので内部に材を入れてあまり丸まらないように、舟の形として適当な湾曲に調整する。南オーストラリアでは別の方法が記録されている。剥ぎ取った樹皮は地面に掘った穴にそって置かれ、泥や粘土で重しをかけられて理想的な形に湾曲するまで乾燥に任せる。木の上部にあたる薄い端は反り上げることができるので舳先になり、厚くて曲げるのが難しい根元部分は艫となる。舷側の上縁を折り返して強化しガネルとなす工夫も見られる。

樹皮舟の推進用には4m強の若木のモミの棒が使われる。先には魚も突けるように小型ユーカリの木の銚先が付けられる。寒い季節は船底に粘土をおいて暖を取るため火がたかれることもある。火をたいて船体を乾燥させるときは湾曲しすぎないように注意を払う。底を平らにするために石を置く(R. Edwards 1972: 31-35)。

樹皮船殻形成についての詳細な報告もある。それによると6種類の木が使われる。(1) mountain ash (=iron bark) が結縛されるが樹皮は裏返しにしない、(2) stringy bark (Dibil palm)、(3) red gum (*E. rostrata*) が結縛されるが樹皮は裏返しにしない、(4) blue gum (ballok) は結縛され裏返される、(5) white gum of river valleys (snowy river mahogany)、(6) peppermint はよく

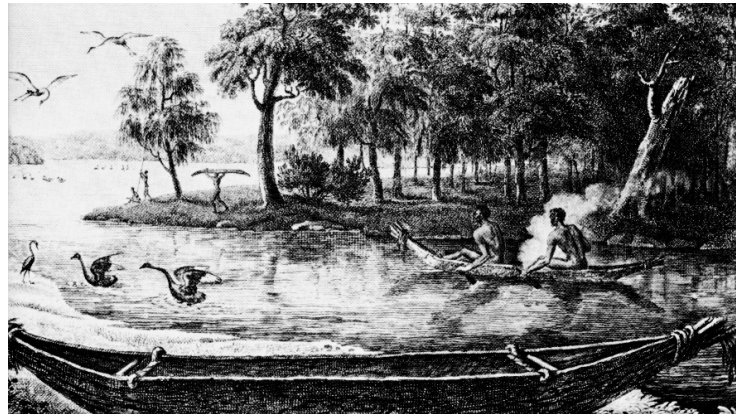


図3-3 両端を結縛し肋材を入れた樹皮舟 (R. Edwards 1972: 8)

薄い繊維の多い樹皮でよい種類のは yam goura と呼ばれる (Thomas 1905: 59-60)。〈結縛式の樹皮舟〉は南東海岸部、ニューサウスウェールズ北海岸からビクトリア東部のギプスランド (Gippsland) 湖付近に分布する。この舟は舳先と艫を結縛することで舷側を高くし、張り材を渡して船幅を保つ。さらに肋材を入れて船体を補強、船体の縁に藺草 (いぐさ) の束を結んで舷側を補強する。一般的に北に行くほど複雑な造りになっている (図3-3)。

単純型樹皮舟で小さいのは2~3mで2人乗りのものから最大4~6mで7、8人から10人乗りまで、幅は90cmで高さ20cm程度である。それに対し縫合型は総じて大きい、長さは4.5mで幅が60cmで4、5人から8人乗りであった (Thomas 1905: 63-64)。

乗る姿勢についても多様性がある。座り姿勢、たち姿勢、片膝立て姿勢などであるが、当然同じ船に乗っていても行う作業の種類によって姿勢を変える (Thomas 1905: 65)。

〈縫合式樹皮舟〉は(1)ノーザンテリトリー、(2)カーペンタリア湾岸、(3)クィーンズランド東海岸と三地域に中心地がある。

ノーザンテリトリーにある舟は舷側にマングローブの棒を結びつけ、斜めに交差した棒で船体の幅を保つ。船底には砂岩が置かれて炉の役割を果たす。樹皮が縫合される場合は縦方向に縫合される。舳先や艫は縫合され樹脂で固める。最大6名乗りである。さらにクノッカー (Knocker) 湾で目撃された樹皮舟は一本の木の皮から作られていたが、底にもう一枚樹皮がひかれていた。これは船体の幅を保つためか防水のためかわからないが、棒の舷側が加えられていた。大きさは4.5m程度で8人乗りであった。

アーネムランドのボラルーラ (Borrailoola) で観察された舟は3枚の樹皮が縦に縫い合わされて船体が形成され、それに小さな樹皮が舳先と艫に縫いつけられている。棒が両舷側に結縛され9カ所で結縛されている。おのおのの結縛部には棒が縁から縁に渡されて船体の幅を保ち、もう2本の棒が舷側の結縛部に一方を押しつけ、もう一方を交差させて船底に押しつけている (=船体内でX字に交差)。これで肋材の機能をもたせている。

カーペンタリア湾において報告された縫合型樹皮船は棒の舷側と肋材のないものもある。船体を広げるための支棒が普通の場合使われ、二股状の棒を船体内部に入れて結縛を強くしめる。この工夫はノーザンテリトリーの事例を思い起こさせる。

クィーンズランド東岸では一枚の樹皮から作った縫合型が報告されている。構造は違って、棒か小枝で作ったガネルが舳先のすぐ後ろから艫の端まで伸びている。肋材は樹皮の余った部分を床に押しつけるためと側面を補強するために装着される。このさい真ん中の1カ所だけ結縛される。これらのカヌーは総じて小さく1人乗りである。

縫合型樹皮舟には地域差も見られる。トゥリー (Tully) 川では2枚の樹皮が使われる。ホワイサンデー (Whitsunday) 島とフィツロイ (Fitzroy) 川の間海岸では珍しく3枚の樹皮から作られている。

2. タスマニアの樹皮束筏

タスマニア島の先住民は植民地時代の初期で消滅してしまったのでその文化内容には不明な点が多い。しかし彼らはニュージーランド・マオリ族と似た、おそらくコガマで作った草束舟か、ユーカリ属の *Eucalyptus obliqua* ないし *E. regnans* あるいはフトモモ科のコバノブラシノギ (*Melaleuca*) 系の木の樹皮を束ねた樹皮束筏を使っていた。後者の方が長持ちし、また軽いのでより好まれたようである。推進には棹が使われたが、樹皮を手で持ってパドルのように水をかく推進法もあったようだ (図3-4)。

木の皮はオーストラリアあるいは北米 (後述) のように道具を使って慎重に剥がれるのではなく、地面に落ちている樹皮を利用するか、自然にゆるくなった樹皮を剥ぎ、それを両端が尖った円筒形に束ねることで丸太のようなものを作った。束ねるには草や樹木の内皮が使われた。このような束を三本並べたが、真ん中の束が若干短めにされ、舳先と艫で三本が結縛され若干上に反るような形にされた。

ジョーンズの実験によると *paper-bark* だと5,6時間は十分な浮力を維持できたが、*stingy-bark* では1時間も持たなかったであろうとのことである (Jones 1976)。タスマニア人は最大で8キロ沖の島まで行っていたはずだが、片道1時間はかかるのでその場合、前者を使って風向きの良いという条件が必要であったろう (McGrail 2001: 283-284)。

大きさは概ね長さが3m、幅は1m前後、内側の深さが0.25m程度であった。もっとも大型の事例では4.5m×1.5mで最大7,8人くらいが乗れて、西洋の「捕鯨用ボート」程度であったと記されている。

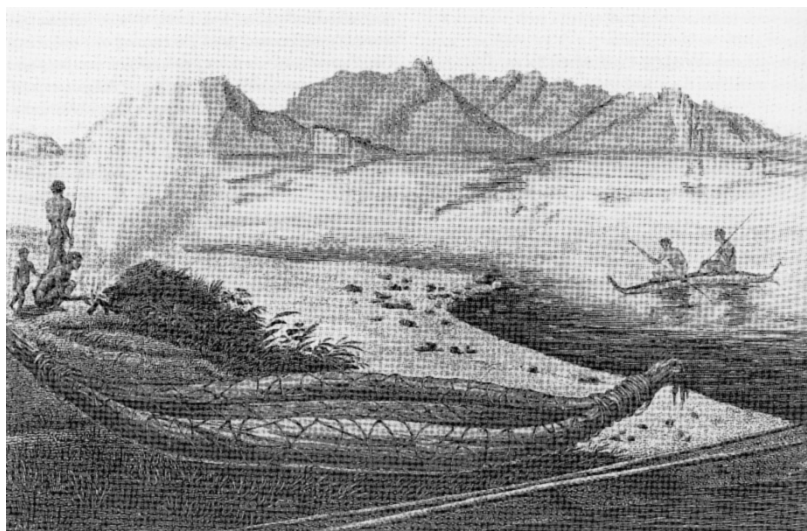


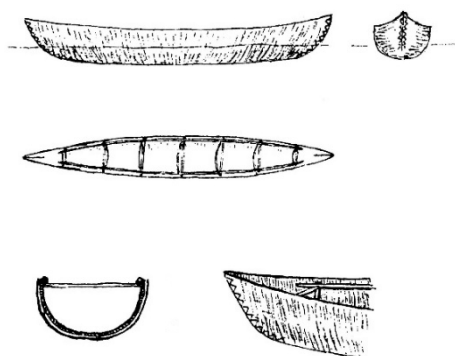
図3-4 タスマニアの樹皮束筏 (McGrail 2001: Fig. 7.3)

3. 東南アジアやメラネシア

熱帯域ではインドネシアのボルネオ島の河川部で樹皮船は使われていたようだが、主流は丸木船で多用はされなかった。事例としてはダヤク族である（図3-5）。種は詳細不明だが、繊維の多い木の樹皮を切り取って使った。根本と下から2～2.4m くらいの高さまで樹皮を剥ぎ取り、その両端を斜めにカットする。その端を注意深く縫合し粘土で固める。舷側は横木によって幅が保たれる。推進は両側についた固定式パドル（オール）によってなされたようだが、この推進方式は後世の導入であろう（Nishimura 1931: 225; Vairo 1995: 108）。

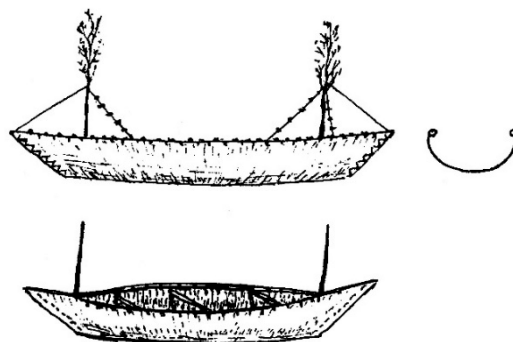
樹皮舟は中央ソロモンのガダルカナル島とマライタ島でも作られていた（Vairo 1995: 108）（図3-6）。両島とも筆者の調査地だが1990年代、丸木舟以外目撃したことはない。種類は不明だが ago ないし pogogo と呼ばれる木の樹皮を剥ぎ、苔を除去してまず縦に丸められる。そして両端を熟して柔らかくしたあとツタのような植物で縫合される。そのあと斜めに切って舳先と艫を作り、poro の葉で覆って止水する。船体は交差した枝を入れて広げられる。舟縁には棒を渡して強化する。

この舟は4,5人の人を乗せて川で使われる。海では鯨に襲われることがあり、鯨の歯で穴が空いてしまう。真偽の程は不明だが鯨は樹皮舟を襲うのではなく、樹皮の色が鰐だと勘違いして襲うのだという（Vairo 1995: 108）。



BARK CANOES OF IBANS - BORNEO

図3-5 東南アジア・ボルネオ島の樹皮舟
(Vairo 1995: p. 109)



BARK CANOE OF GUADALCANAL AND MALAITA - SOLOMON ISLANDS

図3-6 ソロモン諸島ガダルカナル島およびマライタ島周辺の樹皮舟 (Vairo 1995: p. 107)

4. アフリカ

中央アフリカの Cikapa 川を渡るときにリビングストーンは「一枚の樹皮から作られ、両端が縫い合わされ、また数カ所で棒が横に渡された舟で渡った」と記している。Chikapa とは元来、樹皮や獣皮を意味していたようだ（Johnstone 1980: 200）。それを彷彿とさせる岩絵がカラハリ・サン族によって描かれている（図3-7）。

東アフリカ、とくにマダガスカル島を望むモザンビーク海峡では、かなり複雑な樹皮舟が作られていた（図3-8）。それは次に述べる北米のものに似て、舳先・艫と船体を別々の樹皮から縫合して作り、竹の棒を船底内部に縦に平行して並べて船体を強化する。さらにその下には網を敷いている。また縫い目は樹脂で止水されていた（Vairo 1995: 110-111）。

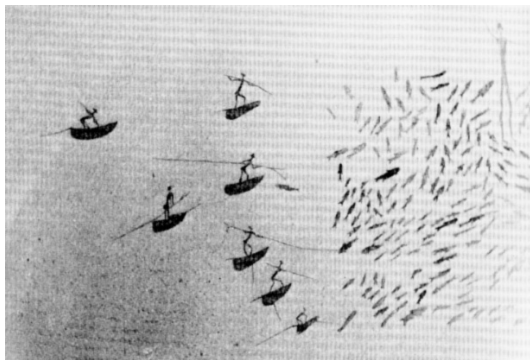
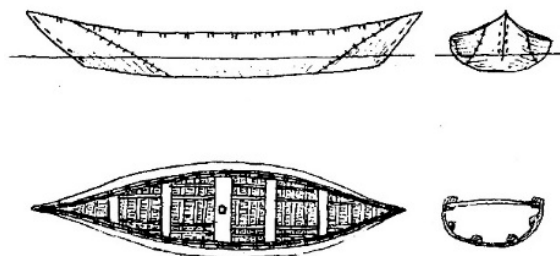


図3-7 樹皮舟を思わせる岩絵
(Johnstone 1980: Fig. 3.4)



BARK CANOES OF MOZAMBIQUE - EASTERN AFRICA

図3-8 モザンビーク海峡の樹皮舟
(Vairo 1995: p. 111)

5. 北方ユーラシア

北海道アイヌの舟として丸木舟に属するイタオマチップなどが知られている。しかし材料の木が手に入らないとき、あるいは簡素に作る舟として樹皮舟が使われていた。形は全体が箱形であり、川を移動するときや漁労に使われていた(図3-9)。

それに連なる北方帯の舟としてシベリア諸民族の樹皮舟があった。当時国立民族博物館の佐々木史郎氏(現国立アイヌ文化博物館)らが、レーヴィンとポターポフが編集した『シベリア歴史民族誌表録』(Историко этнографический атлас Сибири)を主なる情報源としてシベリア・ナーナイ族の樹皮舟を復元したときの論考から要約する(佐々木 2008)。

上記文献によるとシベリア、極東ロシアの先住諸民族の樹皮舟は次の3種類の系統に分類できる。

- (a) エニセイ型：柳葉のような細長い形で舳先と艫が尖っている。主にエニセイ川流域、ニージナヤ・ツングースカ川、パドカーメンナヤ・ツングースカ川、オリョクマ川、ヴィチム川流域のエヴェンキに見られる。
- (b) レナ型：エニセイ型同様舳先と艫が尖り、かつ先端部分が縫い合わされ閉じている。主にヴィチム川、オリョクマ川、レナ川流域のエヴェンキ、ヤクートに使われる。
- (c) アムール型：舳先と艫の部分がホッケーのスティックの形状をした材で閉じられ、かつ船内の一部がカバーで覆われる。アムール川流域のナーナイ、ウリチ、ネギダール、エヴェンキなどの集団に見られるが、『皇清職貢図』によれば、かつてはウデへにもあった(図3-10)。



図3-9 北海道アイヌの樹皮舟
(犬飼 1939: 第6図)

樹皮舟の材料であるが胴体は白樺(talo)である。舳先、胴体、艫と3枚の白樺樹皮を使用した。いずれも幅1m以上あり、少なくとも直径40cm近い大木から取られた樹皮であった。舳先の樹皮の長さは120cm、胴部は305cm、艫は150cmほどの長さの樹皮が用意されていた。それぞれ15cmほどののりしろが取られていた。火であぶる、熱湯をかけるなど、温めると可塑性が高まる。

骨組と材質は進行方向に沿って並べる。底板は堅いカラマツ材、バネのような働きをしつつ船の形を丸く保つ肋骨材にはモミ、側舷部分と舳先、艫にもモミが使われる。そして白樺樹皮を挟み込む側舷に打ち込まれるのは、水に濡

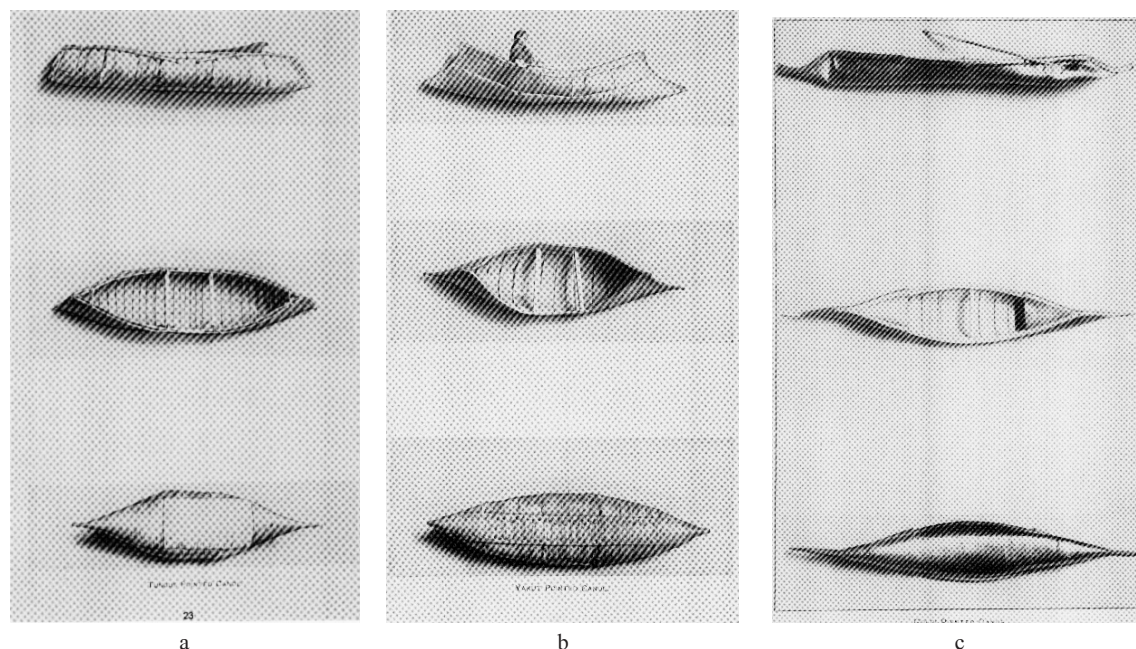


図3-10 シベリアの樹皮舟 (Mason 1901: Plate 3,4,5) a: ツングース ; b: ヤクート ; c: ゴルディ

れるため金釘よりも白樺製の木釘 (tukki) であった。

接着剤は主にモミやチョウセンゴヨウの松脂 (nuta) で、鍋に入れ火で温めて溶かしてから塗る。冷えて固まると、しっかりと接着し、防水性も高い。ただし、熱に弱い。木釘を固定するのに木工用の接着剤 (mo kamdoni) が使用されたが、これは現代の技術だろう。

樹皮舟の推進は、基本的にはカヤックのように長い柄をもったダブルブレード・パドルで交互に水をかくことによって得られる。舟は細身なので川を遡るときでも強い推進力が得られる。それに対して、岸辺近くによって、水辺から獲物に音を立てないように接近する際には、へら状の短いパドルか竿が使われる。両者とも2本1組で、両手で持って水をかくか、川底を押す。

ヘラジカやノロジカ、アカシカは川の岸辺近くに生える長い水草を餌として好む。現在では漁師は銃 (昔は弓矢) と懐中電灯を持ち、鹿が水草を食べるピチャピチャという音をたよりに、静かに風下から接近し、懐中電灯の光を当て、それに驚いて鹿が頭を上げた瞬間に銃で撃ち取る。沿海地方のウデヘではこのような猟専用の丸木舟が現在でも製作され、利用されている。ゴリン川のナーナイでは、現在は丸木舟も樹皮舟も廃れてしまったために、幅の広いモーターボートのモーターを止めて行うしかない。寸胴のモーターボートでは水辺から動物に接近するという微妙な技がやりにくいために、このような猟師の技量が必要な猟も廃れてしまった。

この樹皮舟は補修すれば何年も使える耐久性のあるボートである。揺れたときの復元性が高く、操船も安定している。手こぎなので静かであり、獲物に接近するときには有利である。実際、手こぎでボートを操船している間、すぐ近くまで接近しているにもかかわらず、カモは全く動じていなかった。

他方で欠点もある。舳先、艫の両端が尖っているために船外機を取り付けることができない。また、樹皮製なので船体が軽く、重いモーターや燃料タンクを積むとバランスが崩れてしまう。そのためにモータリゼーションには適合せず、1960年代以降、ソ連政府のモータリゼーション推進政策もあって、急速に廃れてしまった。

6. 北米

樹皮舟は北米北部 (Dunphy 1979) から広範囲に、獣皮舟地帯の南帯、南米のギニアとブラジル (とくにアマゾン川) の流域、さらにチリ太平洋岸の南部で使われる。樹皮舟は基本的にパドリングで推進され海岸や深い川で使われる他、急流ではとくに効果的であった。比較的軽いので運搬ができて、浮力もあるので荷物の運搬に適していた。材料は川の近くで入手しやすく、入植したヨーロッパ人もその便利さを悟り、一時期モンリオールには樹皮舟を作る工場すらあった (McGrail 2015b: 171)。

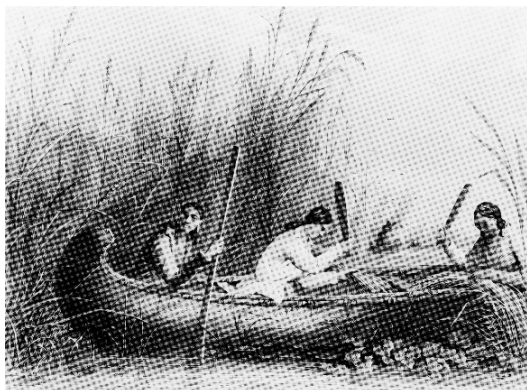
17世紀初頭にカナダのケベック地方で記録されたアルゴンキン系の樹皮舟は6m×1.4mの大きさであった。記録されている限り同じ系統の集団がもっている樹皮舟は最大で10m前後のようだ。一部の記録にある10m以上の舟は戦闘用の舟で、これはフランス人の影響で作られるようになった可能性がある。

樹皮舟の形態は部族によって細部が異なるようだが、18世紀半ば、ニューイングランド地方からイギリスに搬送され詳細に計測された樹皮舟に概ね類似していたといわれる。それは船体はできるだけ幅広に作ってあるが、舳先と艫で急激に細くなり、舳先と艫自体は薄い板状にすぼまっている形である。横から見ると舳先と艫は緩やかなカーブで若干上に反っている。船底は平らか若干湾曲し、いわゆる丸底ではない。計測値からすると、 $L/B=6.4$, $L/D=11.8$, $B/D=1.8$ である。

北米の樹皮舟で異なった形態をもつ舟は太平洋岸、カナダのブリティッシュ・コロンビアから米国のワシントン州にかけての河川で用いられるものである (図3-11)。クテナイ (Kutenai) 川で報告されたものが有名なのでクテナイ・タイプというが、これは舳先と艫の船底部方が長く尖って出ているのである。この姿がチョウザメを思い起こさせるので、チョウザメの鼻先とも称される。同じ形態の舟はモンタナやアイダホの川でも使用されていた。

この形態は北太平洋を挟んで、ロシア側、アムール川流域の Ottascha、ゴルディ、Tungar and Yakut などに見られ、さらに北はオホーツク海沿岸のサハリン湾やカムチャッカ半島西岸にも伸びている (図3-12 a&b)。これに関してアメリカ自然史博物館の物質文化研究の大家、オーティス・メイソンは『クテナイとアムールにおける尖ったカヌー』という論考を書いている (Mason 1901)。アメリカとロシア側の舟の系統に関しては証明されていない。この特異な形態の共通の特徴はおそらく、比較的急流の川で進行を保ちまた速度を増すためであろうと考えられている (McGrail 2001: 410)。

製作に必要な道具はナイフ、くさび、スクレーパー、木のローラーが樹皮を剥がすのに使われ、



a



b

図3-11 カナダ内陸湖沼地帯の樹皮舟 (Koch 1983 a: Abb. 21; b: ミュンヘン・ドイツ博物館展示)

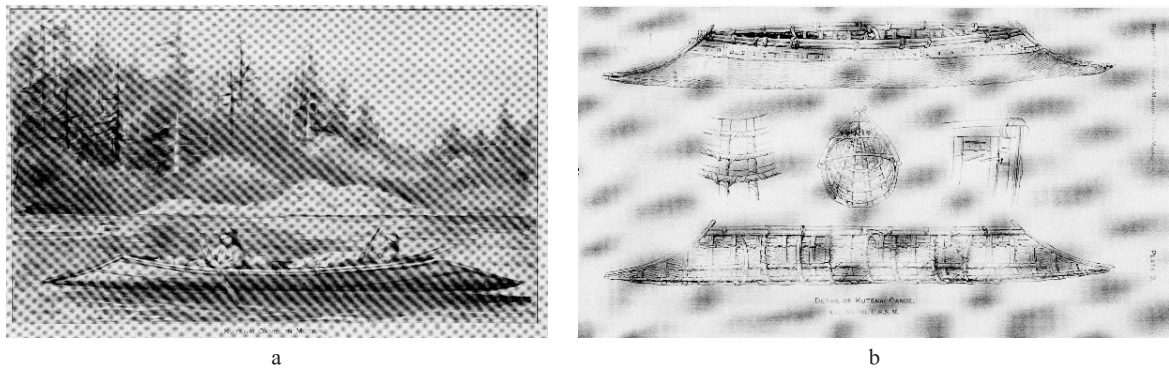


図3-12 北米 クテナイ族の「チョウザメ」型樹皮舟 (Mason 1901 a: Plate 1; b: Plate 2)

ナイフと錐は結縛や縫合のため、ナイフと槌は組み立てのために使用された。北米では特徴的な刃の曲がったナイフが肋材を整えるために使われた。

樹皮の材質でもっとも優れていたのは北方森林帯で採れるシラカバであった。それに加えて南下するにしたがってプラナタス、ポプラ、ハコヤナギ、シナノキ、クルミ科、トウヒなどが用いられた。トウヒは紐や肋材にも使われたが、紐にはカラマツやマツなども用いられた。肋材にはスギ、モミジ、ヤナギなども使われた。

剥がれた樹皮は目指す船体の形によって最初の裁断が行われる。とくに北米東部の形態は念入りに樹皮に切れ目をいれて最終的に作るべき立体の船殻になるように準備される。特徴的なのは、まず製作場所を決めて樹皮を置き、その反り具合などを消すために石を重しにする。さらに数10センチの杭を船型に並べて作業の目安を作る。その杭は一度外されて樹皮も適当な大きさに整えられまた立体にするための切れ目などが入れられる。そして再び杭を立てて船体を形成していく。

7. アマゾン

アマゾン川やオリノコ川流域で樹皮を剥ぎ、その状態で自然のカーブを利用した舟も丸木舟以外でも使われていた (Koch 1984: 238) (図3-13)。人食い族といわれた Tupi-Guarani に1554年に拉致されたドイツ人がフランスの船乗りによって救出されたあとの記録がある。それによると、この土地には igaibira と呼ばれる木があって、住民は木の回りに枠を作って木の皮を縦に剥ぐ。彼らは剥

がれた皮を海に持って行って火で熱し、両端を曲げて交差した棒を入れ反るのを防ぐ。こうやって彼らは戦闘のときに30人乗って帆走できる舟を作る。樹皮は親指くらいの厚さがあって4フィート (1.2m) の幅があり、40フィート (12m) の長さがある。舟はオール (おそらくパドル) で漕がれ、海では2リーグ

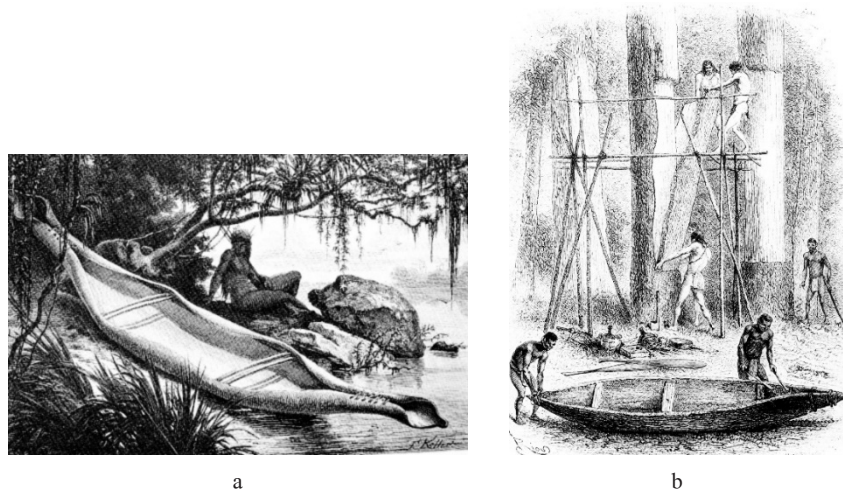


図3-13 アマゾン川の樹皮船 a: 樹皮舟 (Koch 1984: 251) ; b: 製作過程 (Koch 1984: 245)

以上沖にはいかないが、内水域ではもっと遠くまで行くことができる。

これ以外にもアマゾンの樹皮舟は断片的にしばしば記述されているが詳細は不明である。ただし樹皮を複数縫い合わせるような技法はないが、補助的に肋材を入れたり、船縁に棒を入れたりして補強することが行われたようである。また使われる木は *Jotoba* (*Hymenaea altissima*) との情報がある。雨季のほうが樹皮を剥ぎやすく、また柔らかいので弾力があって割れにくいといわれる。先住民はできるだけまっすぐな木で、根本付近には枝のない木を探す。

サンパウロ博物館の De Lima によると、住民は最大で 8 m 程の高さの杵を木の回りに組む。そして 20~80cm の長さ、幅は 2, 3cm の楔を 10cm おきに樹皮と木の間、樹皮の両側に楔を刺す。木の上に向かって細くなるように楔を刺してそちら側を舳先にする。上の方から樹皮を剥がしていくが、その場合少しずつ水を上から注ぎ 8 時間くらいかけて剥いでいく。剥いだ部分は重いので、紐をかけて杵に対して斜めにしながら下の方に移動していく。剥ぎ終わると、50分くらいかけて慎重に地面に下ろす。作業は神聖で、この間、住民は飲んだり食べたりせず、真剣に作業を進める (Vairo 1995: 115-120)。

地面の上では製作の第二段階が始まる。樹皮の上には改めて 3 cm 程度の太い枝で杵組みが 1 m おきに作られて、船体を曲げた形に保つ作業が行われる。舳先は皮を剥ぐ段階で尖らせてあるが、艫の部分は空いたままなので、樹皮に切れ目を入れて内側に曲げることで作られる。

そのあと船体は逆さにされて、外側をなめらかにされる作業が行われる。さらに船体の形を保つために、船体内部や外部で火をたいて柔らかくしながら曲げる。樹皮が燃えないように砂をかけ、熱しては曲げる作業が繰り返される。火をかける作業は最低でも 4 時間かかるが、急いでやるとすぐに船体に変形するので、できれば 24 時間から 48 時間かけて丁寧にやる方が長持ちする船体ができる。

人々は舟をとっても大事にして、乗るときも直接に座らずに枝を中に入れてクッションにする。舟は使わないときは直射日光が当たらないように葉の日よけをかけ、水に沈められる場合もある。

舟の重さは最大で 300kg ほどあったと推定される。そして最長で 2 年ほどの耐久性があった。それは仕上げ工程の丁寧さに依存していた。長さは 6~8.8m ほどあり幅は 70cm 前後であった (Vairo 1995: 115-120)。

8. 南米南部

チリやアルゼンチンの南端、先住民の間で火の土地「ファイアー・ランド」と呼ばれる場所では、アボリジニのように、樹皮舟が主なる水上運搬具だった。18 世紀後半探検に訪れた英国のウォーリス (Wallis) が長さ 4.5m、深さ 90cm 近くある樹皮船を目撃している。樹皮は獣の皮紐で結縛され、縫い目に何らかの藺草のようなものが詰められ、表面が樹脂かゴムでコーティングされていた (図 3-14)。15 本の細い枝をアーチ状に曲げたものを船体の内部に肋材として入れ、船体上部には舷側から舷側へと数本棒が渡されしっかりと結縛されている。しかし全体として粗野な作りであった (Edwards 1965: 22)。

18 世紀半ばの資料を総合すると、サイズの変異は長さ 4.6~7.6m、幅 0.9~1.2m、深さ 60~90cm 程度であり、最大 9 ないし 10 人が乗り込めたようだ。これらの樹皮船が海で使われるときは石をバラストして積載した。これらの記録は西欧人との接触後 250 年もたってからの記述によっている。そのためアザラシの皮を使った帆は本来あったものか疑わしいが船殻の形成方法は伝統的なものであろう (McGrail 2001: 411)。

さらにスペインのバルガス・イ・ポンセ (Vargas y Ponce) は詳しく書いている。樹皮船は樹脂の出る木の皮で作られている。樹皮は厚さ2.5cmを超えない。船体は3つの部分からなっている。真ん中の竜骨をなす部分、それと左右の部分である。木を剥ぐ作業は驚くべきで、彼らはフリント製の尖った石器だけを用いて木の皮をぐるりと切っていく。そして切り出された樹皮は長さが9から10mである。これは船首と船尾を含むのでだいたい船体の長さは7~8mとなる。幅は1.2m、深さは0.6~0.9mであり最大9~10名は乗れたようである。皮は両端に石を積み上げて2、3日放置する。また舷側になる皮を斜めにおいて乾いた葦で縫い合わせていき、縫い目をわらでふさぎ泥を塗って水の進入を防ぐ。



図3-14 フェゴインディアンの樹皮船
(McGrail 2001: Fig. 11.6)

船体の形を保つために舳先から艫にかけて小さい幅の楕円形の肋材を入れる。ガンネルとして両舷側に棒を結びつけ、場合によっては横材 (thwarts) を入れる。船体の内側には30cm くらいの長さの同じ樹皮を敷き詰める場合もある。そのために都合のよい形になるために火であぶり半生にする。また舳先と艫に4分の1くらいまで甲板のように樹皮を張る。それはそこから15cm くらい高く付けられ船体の真ん中はアカカキのために空けておく。

船はパドルで推進するがパドルを作るのは女の役目であった。風がよいとき長い航海をするには舳先に棒を立て、アザラシの皮を桁のような棒に突き刺してぶら下げ、下は手で持って帆のように使う。船体の中央には石や貝殻や砂で炉を作って火をおこした。ただしこの観察は西欧人との接触後250年もあとに記述されているので、帆は西欧船をまねた可能性を否定できない (Edwards 1965: 22-23)。

樹皮の種類はブナの一種であるマゼランブナ (*Nothofagus betuloides*) がよかったようだ。10月から2月頃までなら、樹皮がゆるくなって樹液が流れる状態だと剥ぎやすくなる。樹皮船の寿命は約半年であるが、舟は石をのせて水に沈めておくと樹皮が柔軟なまま保つことができる (Lothrop 1932: 251)。それ以外の特徴的な船殻形成では細い枝を縫い目に内側から縫合して水漏れを防ぐ工夫、ガンネルには長い棒を舷側上部に渡して樹皮でそれをくるんで縫合するやり方などがあげられる (Edwards 1965: 24-25)。

9. 樹皮舟の復元実験

樹皮舟は現役で使われている事例は少ない。日本の民博によるシベリアの樹皮舟復元についてはすでに触れたが、ここで紹介するのはアルゼンチンのカルロス・バイロ (Carlos P. Vairo) らによるフェゴ島先住民が使っていた樹皮舟を1990年代に復元した試みである。

このさい情報として依存したのは、ここで1920年代に調査をしたドイツ人のマルチン・グジンデ (Martin Gusinde) の著作である。グジンデは独逸学派民族学者の一人でカトリックの神父である。彼は一時期、名古屋の南山大学人類学研究所に席をおいていた。人類学研究所には彼の残した乾板写真などが保管されている。その後彼はドイツに戻ったが、その資料は現在ウィーンの世界文化博物館 (旧民族学博物館) に保管され、収集品が一部展示されている。その中に、フェゴ島で収

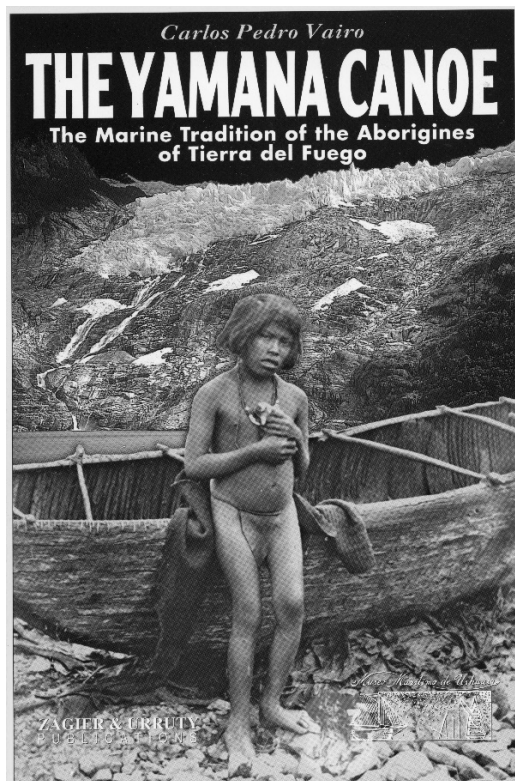
集した樹皮舟の模型がある。

ヴァイロらはこの模型とグジンデの残した写真を元に舟の形を復元しようとした。彼らはまず木を探したが、すでにフェゴ島付近は国立公園になって樹木の伐採が自由にできなかった。かつて海岸まであった森林も今は後退していた。そこで場所を変えて Moat 付近でマゼランブナを見つけて作業に着手した。樹皮を剥ぐためにはグジンデが書いているとおり、切り取る部分の上下に水平の切れ目を入れ、剥いでいった。しかしグジンデが書いている「途中で足を入れて剥いでいく」という記述は不明であった。おそらく樹皮の上の方を剥いたら、樹皮と幹の間に足を突っ込んでさらに剥いでいく、という意味だろう。いずれにせよ剥ぐためには貝殻や石で作ったナイフや楔、さらに鯨骨や堅い木で作った剥ぎ棒が必要であった。そして剥ぐときは樹皮の単繊維帯を丁寧に切りながら同じような厚さを保って切ることが重要であった。かかった時間は近代的な道具も使ったので45分程度で4mの長さで70~80cmの幅の樹皮を得ることができた。

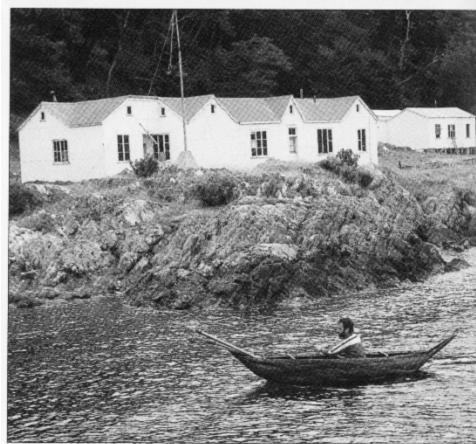
次に樹皮を運ぶのにも苦労した。二人で前後を持って運ぶのは重いので無理であった。グジンデは草をひいて引っ張った、と書いているが、バイロらは枝で作った橇のようなものにロープをつけて引っ張って運搬した。しかし山から道路までの地形は急坂があつて失敗し、素材をだめにしたこともあった。そのあと海岸までは車で運送した。

作業は1月に始まり、その後樹皮を雪解け水に浸して柔らかくし、さらに火で熱して曲げて舟の形にする作業が行われた。実験的に樹皮を半年くらい寝かしておくことも行われたが、結論としては樹皮を剥いたらすぐ次の作業に入った方がよさそうだということである。このような実験と記録から樹皮を剥ぐのは初夏から秋先まで（南半球なので1~3月頃）が適していた。

舟のデザインは何枚かの写真とグジンデが採集した舟がサンチャゴの歴史博物館にあったのでそれを参考にした。ウィーンの世界文化博物館にはそれに似た模型がある。その舟形は横から見ると



a



b

図3-15 南米ヤマナ族の樹皮舟復元実験 (Vairo 1995: p. 39) a: 本の表紙; b: 復元された樹皮舟

グジンデが「三日月型をして両端が突き出ている」と表現したデザインである（図3-15）。

作り方であるが、これは舟の発達の二大仮説と絡んで難しい問題があった。つまり板接ぎ舟はもと骨組みを作って樹皮ないし獣皮を張る舟から、外側が板剥ぎになったというスケルトン・ファースト説、そして丸木舟のように船殻を作ってから補強に骨組みを入れる、というシェル・ファースト説の併存である。実はフェゴ島民の樹皮船の作り方の記録にもどちらともとれる記述が併存していたのである。

船体は樹皮であるが、船縁に沿って縦に直線的であり、かつ柔軟性のある *winter's bark* (*Drimys winteri*) を当初使ってみたが、乾くと曲がってしまうという欠点があった。それで同じような特長をもつ *deciduous beech* (*Notofagus pumilio*) を使うことになった。この棒は樹皮が舳先と艫を縫い合わせる前の状態で樹皮に結縛され、紐にはトドの皮が使われた。

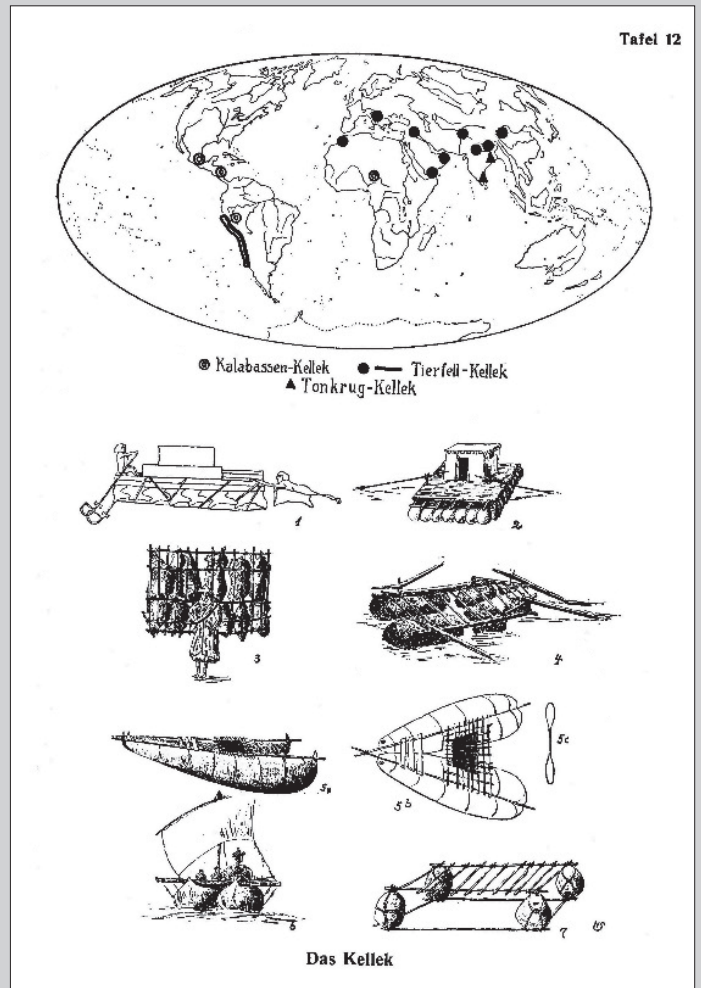
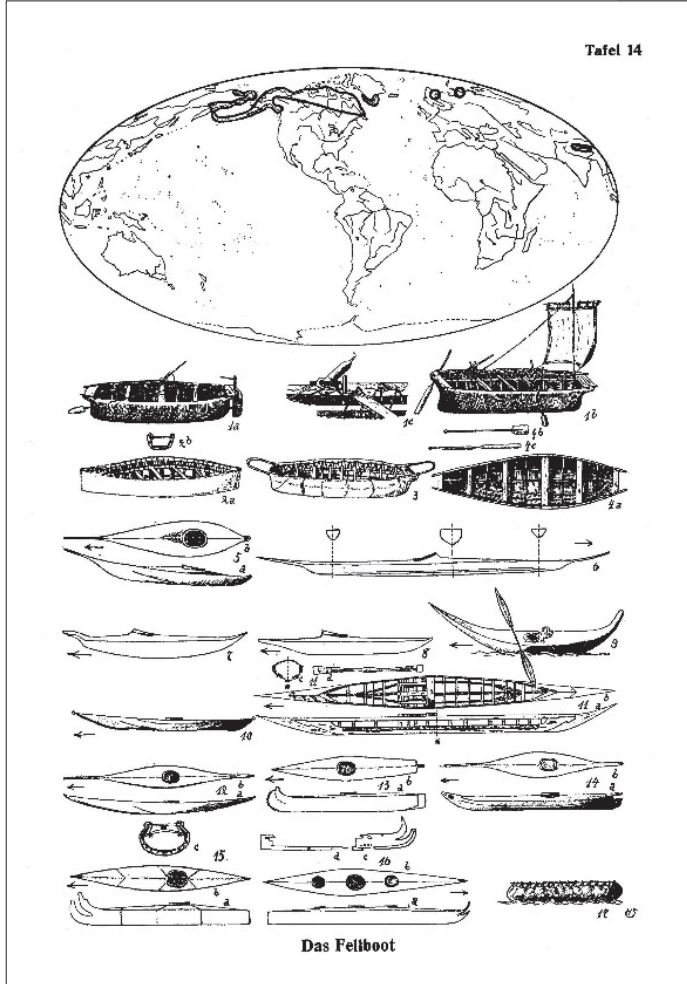
横材は縦材とは逆に堅い木が求められた。使われたのは *Maytenus magellanica* である。1インチ程度の太さの枝を船体の幅に合わせて最大70cm、舳先と艫の部分では30cm程度の長さにして、切れ目を入れて船縁に渡した立て材に組み合わせた。

このあと縫合であるが、民族誌では樹皮の縫合の針にはしばしば鯨骨が使われたと書かれている。また止水のために苔やハーブが詰められていたと記録されている。

結局できあがったのは3.5m, 0.7m, 0.6depthの小型の船であった。積載能力であるが、二人が乗って約155kgの重さでも15cmほど沈む程度であった。速度は最大で4ノット程度であろう。宣教師の記録によるとこのような舟で最大で200マイルほど先住民が漕いでくることができたようである (Vairo 1995: 70-73)。

第4章

獣皮舟



獣皮舟

1. 獣皮の舟とは

獣皮を服や舟に利用することは旧石器時代以来習得された技術であろう。動物を殺してから脂肪分をスクレーパー等で除去し、また脳や骨髄からとれる溶解性の油が物質を安定させ堅くなるのを防ぐことを人類は知ったのであろう。また皮を何度もねじることによって脂肪が皮にしみこみ燻蒸が腐敗を助けることも習得したのであろう。

獣皮舟が報告されている地域は南北アメリカ、シベリア、モンゴル、インド、チベットなどのユーラシア、グリーンランド、アリューシャン、アフリカではエチオピアなどである。古典の世界ではアラビア、イタリア、スペイン、ブリテン島とアイルランドである。今でも使われているのはアラビア、ブリテン島とアイルランドである (McGrail 1987: 173–191; Badage 2009) (図4-1)。

皮船に使用される獣皮には、牛 (アイルランド、英国)、馬 (アイルランド、モンゴル)、ヤク (チベット)、ラクダ (モンゴル)、カリブー・トナカイ・クジラ・アザラシ・トド (極北地域) となっている。さらに縫合に使われる動物素材としては、トナカイの腱・クジラの腱 (シベリア)、カリブーの腱 (極北) となっている。

脂肪分を除去してからあとは2つの工程がある。被覆 (dressing) となめし (tanning) である。被覆に使われるのは木の煙 (燻)、油ないし脂肪 (tallow)、脳漿、尿、塩、ミョウバン、ミルクなどである。これで皮の表面を覆う。しかしこの処理は可逆性があり、長く見ずにつけていると被覆材がなくなり皮が腐ることもある。つぎにいろいろな木を使ってなめして、なめし革 (leather) に仕上げるのが理想的である。

骨組みに使われる木材としては柳 [*Salix* sp.] (アイルランド、英国、極北)、トネリコ [*Fraxinus* sp.] (ウェールズ)、ビャクシン [*Juniperus* sp.] (チベット)、モミ [*Abies* sp.]・トウヒ [*Picea* sp.] (極北)、竹 [*Bambusa* sp.] (インド) などとなっている。

骨組みを縛る素材としてはロープや釘 (アイルランド)、革紐・カリブーの腱 (極北)、ヒゲクジラのひげ・クジラのヒレ (シベリア)、クジラの腱 (極北)、そして皮を骨組に結ぶのはなめし革 (インドやチベット)、柳の小枝 (チベット)、馬の毛 (スコットランド)、そしてヒゲクジラのひげ (シベリア) などとなっている (McGrail 1987: 176–177)。

獣皮舟は運搬用、フェリー、沿岸漁業や島間の仕事に主に使われ、極北では海獣猟にも使われた。獣皮舟は一枚の獣皮から作られることもある。このように簡単な獣皮舟は内臓を抜いて湾曲している獣皮をそのまま使うもので、モンゴル、南アメリカ pelota、エチオピアなど文化的に関連しない地域に散在する。素材は牛である。

さらに数枚の獣皮を縫って作り骨組

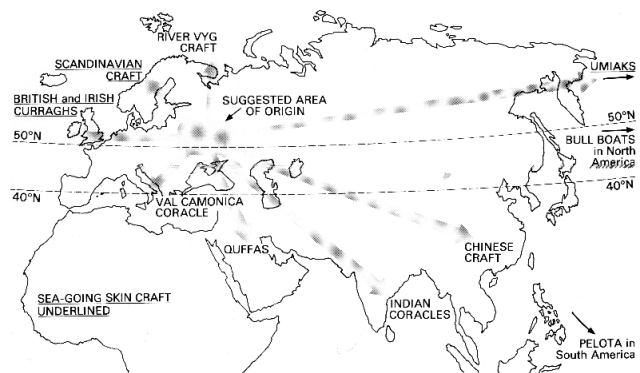


図4-1 獣皮舟の分布 (Johnstone 1980: Map 4-1)

みも入れる場合がある。後者でもっとも有名なのは西アジアのコラクル、アイルランドのクラフ、極北のカヤックおよびウミヤックである。獣皮舟の形態には丸、楕円、四角および舟型などがある。獣皮舟は総じて軽く、コラクルは16kg、クラフは最大75kg、カヤックは15～20kg程度である。

骨組みを作る技法のひとつは、竹や柳などを編んで作る場合である。形態は丸ないし楕円、隅丸方形のような形になる(図4-2)。網みかたは隙間のないように固く編む場合と、隙間を作って編む場合の両者がある。前者の例はスコットランドやインドで見られるが、このように作ればそれ自体で船になる可能性があり、西アジア、インド、あるいはベトナムで使われる筏舟となる。日本神話の目無勝間(=隙間のないくらいに固く編んだ舟)がそれに相当する。後者の例は英国ウェールズ地方に見られる。

さらに編むのではなく骨組みを縛ったり、釘で固定したりして作る場合がある。これらは獣皮舟では最も発達した形式で形態も舟型になる。アイルランドのクラフ、そして極北のウミヤックやカヤックがこれに相当する。

クラフやウミヤック・カヤックのような外洋にまで乗り出す獣皮舟は構造もしっかりしている。たとえば舷側の上、つまり船の縁には特別に木材が加えられた。この部分はまた櫂があたり、それを支えるために支柱を据え付けなくてはならなかったからだ。

獣皮舟に竜骨あるいは内竜骨(keelson)があったかどうかは議論的であった。紀元前154年にカエサルは竜骨のある獣皮舟を見たと書いているが、疑う意見もある(Hornell 1946)。アイルランドや英国の19世紀以前のクラフやカナダのウミヤックの場合は竜骨的な木材あるいはクジラの骨(ウミヤック)を使用していたのは確かなようである。

大きさは1人乗りから数人乗りが普通である。J. ホーネルは、即席で造った約8mの皮船で30人載せて、船尾に馬を引いてアイルランドのシャノン川を渡ったという(Hornell 1946)。インドでは丸い皮舟に最大50人が乗ったという。ただこれらは、川を渡る目的のためだけに作られたもので、外洋を渡る目的で作られたのではない。

速度であるが最も早いバイダルカで6ノットは出たようである。セヴェリンのブレンダン号の大西洋横断実験(後述)だと3ノットが最大であった。

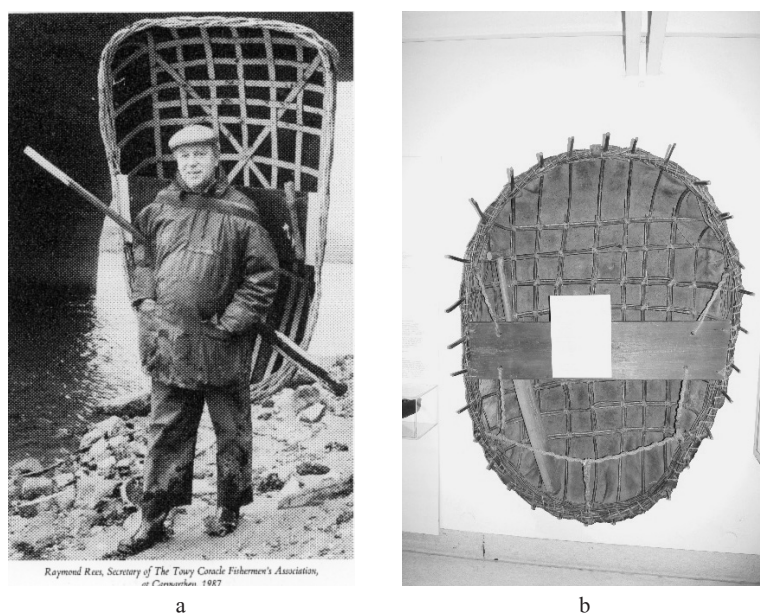


図4-2 英国やアイルランドで使われていた竹骨製獣皮舟クラフ
(a: Jenkins 1988: Frontispiece; b: ミュンヘン・ドイツ博物館展示資料)

皮で覆ったかなり大型の船は、一見脆そうに見えるが想像するよりも遙かによく流水からの衝撃にも耐える。それは船の形状と大型の皮舟建造の伝統のおかげである。しかし皮を骨組みに固定するようなことはしなかった。むしろ皮は舟縁と船首および船尾にしっかりと結び付けられ、骨組みにはゆるく固定されているだけだった。強い衝撃があれば皮の覆いは大きく歪み、また骨もしくは木材で作った骨組みも機材が緩めに結ばれていたために柔軟であった。この柔軟さゆえに大型の皮船も比較的安全に荒れた海でも乗り切ることができた。獣皮で覆われた船体は軽いので、乗組員は船を自ら引き上げ、凍った障害物を乗り越えて運ぶことができる、シベリアやアラスカの海岸では流木はたくさんは見つからなかったので、木材の資料は最小限に留められて船は大きさの割には軽く柔軟であった（フェイガン 2013: 285）。

2. 北米の獣皮舟

16～17世紀に極北や亜極北あるいは南米に移動してきたヨーロッパ人は種々の獣皮舟を見た。一方、その直接的証拠はアメリカ大陸では西暦500年までしか遡れない。しかしヨーロッパと極北において獣皮舟が広く使われているという事実から、北方帯において獣皮舟は人類の原初的な舟の一つであったのは間違いないだろう。獣皮舟は木材の使用は最小限であっても、動物の骨が枠組みに使えることもある、また船体は豊富な獣皮を利用できるという意味でも、極北・亜極北の海に適した舟であったといえる。

最も古い獣皮舟の推測は3000～2000BCEに遡る。そこでは舟の間接的な証拠で、鯨を含む、海獣狩猟具、銛複合が発見されているからである。これはカヤックの上で使われることが多いので、背景にはカヤックの存在が想定される。また西アラスカのクルーゼンスタイン岬で発見されたセイウチの牙の針通しにはウミヤックと思われる大きな舟が彫刻されている。

紀元前1000年になるとイヌイット集団が東進してグリーンランドまで移動する。その移動手段や狩猟方法、たとえば捕鯨用の銛を固定する台を備えるためにはウミヤック式の舟が想定される。またカヤックやウミヤックの牙模型も出土する。カヤックは船底が丸く舷側は燃え上がるように立ち上がり、ウミヤックの船底は平らになっている。11mのウミヤックの骨組みがグリーンランドで発掘され、C14年代は14, 15世紀頃とされる（McGrail 2015b: 174-175）（図4-3）。

ウミヤックやカヤックは以下の節で詳しく見るとして、北米大陸を南下すると、簡素な獣皮船が北米北西部のアルゴンキン系集団から北米平原部からさらに南米のコロンビア、ベネズエラ、ブラジル、ポリビア、パラグアイ、パタゴニア、そしてアルゼンチンと広く使われている。

このような舟の場合、骨組は全く使っていなかったが、多くの場合、細い枝を革紐で縛る形で骨組みを入れて補強が行われた。北米大平原ではバッファローの皮を使い、柳の枝を曲げるなどして船体の内側に張り、舟の上縁と底には円形に枠を入れた舟が作られていた。この舟も運搬目的で泳ぎながら曳航される以外に、膝立して1人乗りの狩猟用舟としても用いられた（McGrail 2015b: 176-177）（図4-4）。



図4-3 グリーンランドで発掘されたウミヤックの骨組み（McGrail 2001: Figure 11.24）



a



b

図4-4 北米平原部の野牛皮製の舟 Bull-Boat (a: Koch 1986: p. 210; b: Koch 1986: Abb. 16)

3. ウミヤックとバイダラ (Umiak and Baidara)

アラスカのウミヤックとシベリアのバイダラは構造的には同じである。これらは海用で甲板がなく開いている舟であり、柔軟な骨組にはモミやトウヒの流木が利用される。それに2～5枚のセイウチやオットセイの皮をかぶせてある。海流によってアジアからアラスカや極北、あるいは北極海を通過してグリーンランドや北米北東部まで流木が流れるが、それが利用される。骨組みは動物の腱や皮の紐で縛られ、いわゆる骨格ファーストで作られる舟である (図4-5)。

獣皮のカバーは骨などの針で縫い合わされるが、縫い目は皮を突き通さずに、縫い紐は厚い皮の内側を通るようにしてその面には出ないようにされる。その後表面の皮はアザラシやカリブーの油が塗り込まれ、縫い目にはボウコウで止水処理される。

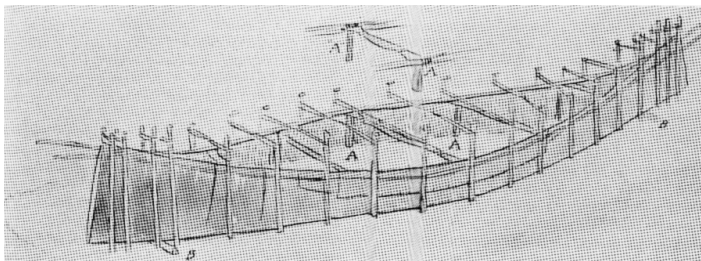


図4-5 ウミヤックの骨組み (Adney and Chapelle 1983: Figure 41)



図4-6 アラスカ・プリンスオブウェールズ岬付近のウミヤック (セイウチ皮製) (Adney and Chapelle 1983: Figure 168)

ウミヤックの大きさは10m前後が多かったが、最大のものでは18mあるものが記録されている。ウミヤックは基本的にパドリングで推進して捕鯨などに使われた (図4-6)。四角い帆が使われているのが目撃されているが、これはロシア船などの影響だろう (McGrail 2015b: 179-180)。

ウミヤックの大きさは10m前後が多かったが、最大のものでは18mあるものが記録されている。ウミヤックは基本的にパドリングで推進して捕鯨などに使われた (図4-6)。四角い帆が使われているのが目撃されているが、これはロシア船などの影響だろう (McGrail 2015b: 179-180)。

人類がベーリング海峡を渡るのに使った舟の原型はウミヤックのようなものであったろう。ウミヤックはカヤックほどスピードは出せないが、僅かな乗組員だけで効率よく漕ぐことができた。ウミヤックのように原型は平底で舷側は広がってお

り、喫水を過度に増すことなく重い荷を積むことができた。また浜辺から海に押し出せる点でこの地域の環境で理想的な舟でもある（フェイガン 2013: 286）。

太平洋探検を行った英国のクック船長は、夏はアラスカ付近でイヌイットたちと毛皮交易を行い、厳しい冬場は南太平洋で水や食料を補給するという繰り返しであった。あるときクック船長はカナダでみた軽快な舟カヤックを入手し、ハワイの海で浮かべたことがあった。カヤックは獣皮を臑などで縫い合わせ、その縫い目にラードを塗って止水していたが、海水温が高いのでラードが溶け出し、たちまち船体がバラバラになって使い物にならなかったと記している。獣皮海では一般に暖かい海では用途に耐えなかったようだ。

4. カヤックとバイダルカ

ウミヤックが10人以上の人を載せる大型の舟であるのに対し、カヤックないしバイダルカは1人からせいぜい3人乗りの小型の獣皮舟である（図4-7）。船体は細く、舳先と艫は若干反っているだけで喫水線も低いために安定性は悪い。もっとも重要な特徴は漕ぎ手が乗る「コックピット」以外は獣皮でカバーしており水が入らないような仕組みになっている点である。漕ぎ手は片方にブレードのあるシングルブレード・パドルか両方にブレードのあるダブルブレード・パドルを使って安定を保ちながら、水面すれすれを漕いでいくような技術が求められる。

舟の中でも、もっとも人舟一体の技術が求められる舟である。そのスピードと軽快さゆえに、いわゆるカヌー競技で使われる舟はカヤック系であり、また川や海でのカヤックの普及は今やアウトドアスポーツ用として全世界的である。コックピットの中に漕ぎ手が固定されるということは、転覆しても容易に逃げられないということである。だからカヤックの初心者の練習ではわざと転覆させて、パドルや体のバランスで一回転してまた起き上がる練習をするのである。

カヤックも細い枝で、獣のあばら骨のような骨組みを作った上に皮を張っていく。ウミヤックと違ってカヤックは骨組みの曲がる部分にはヤナギが使われる（図4-8）。全体に断面は扁平な形をとるが、縦方向に伸びたフレームの部分ではかぶせた皮は容易に折れ曲がる。その結果、断面の上半分は逆三角形のようになり、そこから船底にかけて急激に折れ曲がるが、1カ所で折れ曲がる（heavy chine）傾向にあるグリーンランド・タイプ、あるいは何か所かで緩やかに折れ曲がる（multi chine）



図4-7 アラスカ・北極海海岸のカヤック（Zimmerly 2000: Figure 94）

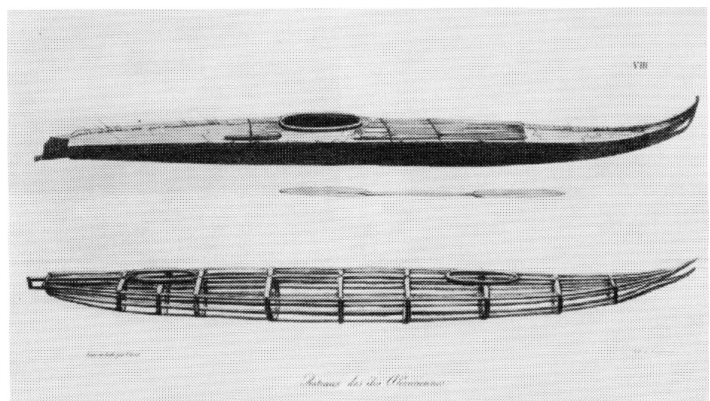


図4-8 アリュート式バイダルカの骨組み（Zimmerly 2000: Figure 13）

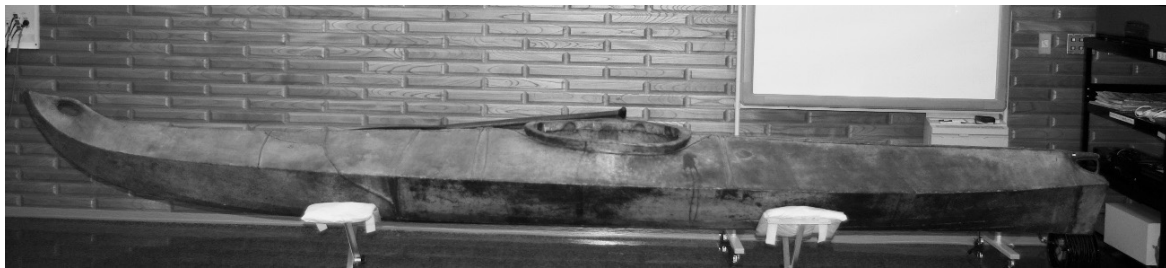


図4-9 アリュートのバイダグカ（網走北方民族博物館展示資料）



図4-10 3人乗りのカヤック（Zimmerly 2000: Figure 45）

と称させる形で、アラスカ・タイプなどの特徴を持つ。

D. ツィマリー（David W. Zimmerly）の書いた本ではシベリアのコリヤークやチュクチ、アリュート、ベーリング海集団、そしてアラスカのコーディアック島および北極海沿岸のエスキモーのカヤックのデータが集成されている（2000）。カヤックの大きさであるが3 mから最大7.5m程度である。もっとも大きな舟が報告されているアリュートやコーディアック島では2人

乗り（二穴）が6 m、3人乗りが7.5m程度となっている。

2人乗りでは後ろの漕ぎ手と前の鋸打ち（やがて鉄砲打ち）という役割分担があった。しかしもともと基本は1人乗りであったという意見もある。ロシア人との毛皮交易が盛んになって猟の効率化をはかるために2人乗りが登場したのかもしれない。そして3人乗りは明らかにロシア人の影響で（図4-10）、真ん中には毛皮商人あるいは聖書をもった宣教師が乗っている様を表した絵や彫刻がある（大西 2014）。

5. 南米の獣皮浮き

南米太平洋岸ではすでに見た草束舟や次説でみる筏が主流であったが、筏とともに樹皮舟が描かれている珍しい絵がある。

記録では、1553年にチリの Tarapacá 溪谷でアザラシの皮で作った漁撈用 balsa の記録がある。その後1590年の記録ではイカ（Ica）の住民が葦の浮き以外にアザラシの浮きを使うと記されている。後者はしばまないようにときおり空気を入れていたと書かれている。さらにかつてはそのような船で外洋にまで出ていたという伝承が紹介されている。

さらに1653年の記録ではアリカ（Arica）地方の住民がアザラシの皮の浮きをつなげた船を使っていると記されている。浮きはしばむので小さな筒が差し込まれ、ときおり空気を入れ、帆はなくてパドルで推進されていた。さらに植民地時代の記録では木の棒を渡してデッキを作った獣皮船がダブルブレード・パドルで推進されているとも書かれている。またときおり小さな綿帆が使われ、また獣皮は縫い合わされ魚骨の針が縫合部に差し込まれて、アザラシの腸で作った縫合用の紐の留め金のように使われていた（図4-11）。

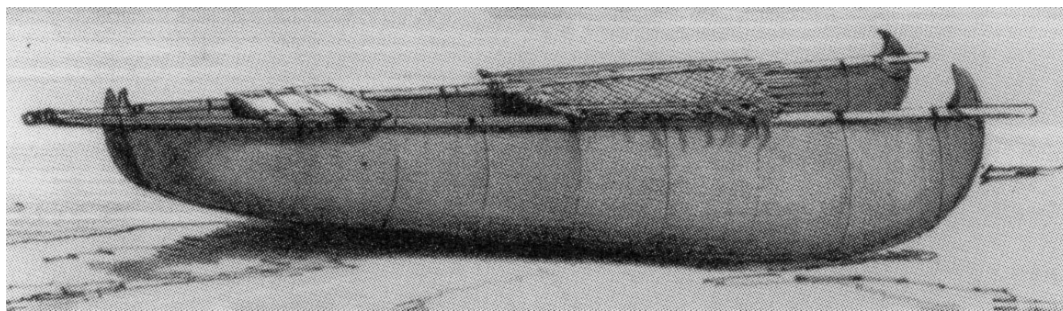


図4-11 南米のアザラシ皮製の双胴獣皮舟 (McGrail 2015b: Fig. 8.6)

18世紀後半の記録によるとチリ中央部では獣皮船が河口部の運搬作業に使用されていた。作り方であるが、アザラシの皮を剥いてから、2.5~3.5mの長さにして、艫にする方が若干幅広に加工された。皮は強いとげで縁を重ねるように縫い合わされる。糸ないし紐の記述はない。2つの浮きはそれぞれ空気をいれた筒であり、棒を渡して平行に、舳先はぴったりとあわせ艫は若干隙間ができるように結ばれる。船はダブルブレード・パドルで推進される (Edwards 1965: 17-18)。図4-12には珍しく2隻の獣皮舟と後述するバルサ型筏が描かれている。

1822年、イエズス会の宣教師 Martin Dobrizhoffer がパタゴニアで見た事例は、野生の牛の皮を用いた舟であった。頭と手足を切り取られた皮が毛の部分を下にして地面におかれていた。そして足のあった部分をつまんで垂直に立ちあげ、革紐でしばって四角張ったカップのような形に仕上げるのであった。そしてこの目撃談の場合は、一人の人間が川に入って紐をつけた川舟を引っ張って川を泳いで渡った。乗っていたのは家族であったろう。またこのような皮舟は雨が降り続いたりすると柔らかくなって腐り長持ちしなかった。



図4-12 獣皮船と筏と一緒に描かれている18世紀半ばの絵画 (Estrada 1988: 92に引用)

6. ヨーロッパ最古の舟

ヨーロッパの古典に最初に登場するのは獣皮舟である。構造船が現れる以前は、北大西洋付近で主力だったのは実は獣皮舟であった可能性があるため、ここは少しヨーロッパの古典的資料を眺めておこう。

神話によるとアイルランドには何度かの移住の波があった。最初の移住は中石器時代で9000年ほど前のことであったが、その移動手段はおそらく獣皮舟であったと思われる。5000年ほど前の泥炭層遺跡からは籠が出土している。それは直径18mmほどの組紐で縛られた籠であるが、このような骨組みをもった獣皮舟が作られていたのではないかと考えられる。後世それはアイルランド型の獣皮舟、クラフとして使われていったのであろう。

紀元前3500年ころ、アイルランドのボイン渓谷型のクラフを思わせる模型が南メソポタミアのエリドゥ遺跡で出土している。また初期青銅器時代の墓から皮で覆われた舟を棺にしたものがス

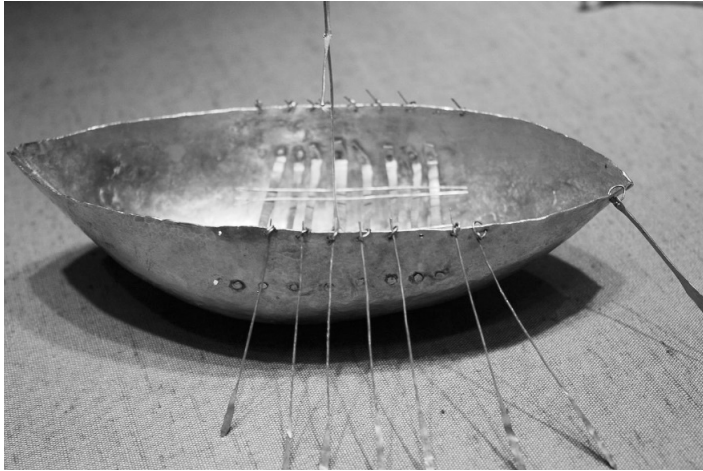


図4-13 アイルランド出土・金製の舟模型（ダブリン博物館展示資料）

20cmしかないが実物を推定すると15m以上になり、外洋にも耐えうる強靱な船であったように思われる。獣皮船はその軽さ、および波への耐航性では驚くほど優れていたが、大西洋北西部は潮の流れが速いため航海の時期を入念に選ぶ必要があったであろう（フェイガン 2013: 238-240）。

コットランドから発掘され、同類のものはウェールズからも出ている。

そしてアイルランドの鉄器時代からは有名な金でできた *Brighter Boat* がある（図4-13）。この金製品は楕円形の皮船を表現しているようで、船尾には大きな操舵櫂がある。9列の漕ぎ座があり人力で推進させるために18本のオールとオール受けがある。船体中央には檣座（しょうぞ）がありマストを支え、また大きな横帆用の帆桁がある。模型は

7. 歴史上の証拠

紀元前500年、ヘロドトスはユーフラテス川でアルメニアからロバとワイン用の大樽を運んで無事川を下ってきた舟を見ている。岸に着くとすぐに酒は売られ、柳の骨組みとイグサの束も売られたが、舟を覆っている皮は丸められてロバの背に乗ってアルメニアに戻っていった、と書いている。また彼は別の場所では枝と皮でできた船がユーフラテス川をバビロンに向かっていているのを書いている。この船には馬車と20人の男を運ぶことができたという（O'gibne 2012）。

ホメロスの『イリアス』では牛の皮を使い油の中に浸し、丸くなって前後に引っ張り、伸ばした皮に油をしみこませる様が説明されている。紀元前3300年にアルプス山脈で見つかったミイラは燻蒸の技術を示しているが、何か植物を使って燻蒸した技術のヒントとなっている（O'gibne 2012）。

4世紀のローマの詩人ルフィウス・フェストゥス・アウィエヌスが『オラ・マリティマ（海岸）』に引用した前6世紀頃を描いた海の案内書には、スペイン北部位のフィニステレ岬の近くに住むといわれる誇り高き交易商人、あるいはブルターニュ半島で皮の小型平底船（スキフ）であらくれる海と大洋のうねりのなかを定期的に航行して行く人々のことを述べている。曰く「縫い合わせた皮で船を見事に覆い、広大な塩水域をしばしば皮を使って渡る」として獣皮舟の存在を示している。

Ora Maritima Avienus はパピルスに書かれた詩の中で、*Oestrymnides*（北西イベリアやアロモリカの西端）では「広くトラブルのある海と怪物に満たされた大海を皮製の *skiff*（1人乗りの小舟）で遊んでいる……縫い合わせた皮の船で見事に艤装して、しばしば広い塩水をなめし革にのって走り抜ける」と。

紀元前3世紀の初頭にプリニウスの『博物誌』でもブリテン島から船で6日間、内陸に入ったところにあるミクティスという島（場所は不明だが、フランスの海岸部といわれる）でも錫が見つかり、ブリトン人はここまで縫い合わせた革で覆った枝編みの細工の船で渡る、という。紀元前2世紀には *Strabo* がイベリアの北西部の人々がなめし革で海岸を行き来している様子を描いている。

カエサル『ゴート戦記』ではアイルランドではすでに皮舟は使われていなかったようだ。しか

し依然として帆を作る素材として皮が使われていた。アイルランドでは当時、亜麻は知られておらず、強い風には依然として獣皮の帆が適しているとされていたようだ (O'gibne 2012)。カエサル自身もスペインの戦いの間ブリトンで2、3年前に見たという船を作らせた。それは「竜骨と肋は軽い樹で作られている。船体は皮で覆われた編まれた柳の細枝」であった。この舟に竜骨があったかどうかには諸説あるが、しかし6～7世紀の *Vita Columbae* では竜骨のあるクラフが描かれている (Cuncliffe 2001: 66-67)。

8. ブレンダン航海記

一見、頼りない獣皮舟であるが、実は北太平洋の荒波には適した舟として、ジョン・M・シングの随筆『アラン島』には「カラハ (curagh)」という名称で描かれている。

今朝早く、家の男が四挺櫂のカラハ、すなわち四人の漕手が乗り、銘々が二本ずつ使えるように両側に4つの櫂があるカラハで私を迎えに来た。人間が初めて海に乗り出して以来、原始人に使われていた粗末な布のカヌーに乗って、文明から逃れていると思うと、私には言いしれぬ満足のひとときであった……再び出発したときは、小さな帆を船首に掲げて、瀬戸横断の途についた。その飛ぶような動揺はボートの重い進行とはよほど違っていた。帆はただ補助として用いるに過ぎず、帆を上げた後も男たちは漕ぎ続ける。そして漕ぎ手4人は私の腰掛けを占めているので、私は船尾のカンパスの上、掩われた木の骨組みの枠の上に横たわった。その骨組みは下を波が通りすぎるたびに震えたりする (シング 1973: 26) ……

(一度、暗礁に当たって穴が空いたとき) 彼らは坊さんに持っていく馬鈴薯の復路からズックを引き裂き、穴に栓をした。それで大西洋と我々の間には破れた布一枚あるだけで出立したのであった (シング 1937: 67)。そして (昨日繕ったところにはタールが塗られていた……しかし修理する場所が間違っていた) 今度は麻布がない。マイケルは私のポケット鋏を借りて、驚くほど手際よくフランネルを自分のシャツの裾から四角に切り取り、櫂から切った木片にしっかり結びつけてその穴に押し入れた (シング 1937: 92)。

このようにカラハ (クラフともいう) は荒海に逆らわずむしろ適応して使うことができる舟であり、修理もしやすい優れたものであることがわかる。そしてこのようなクラフはケルトの伝統であった。

ケルトの修道士は優れた航海者であった。己の信ずる祈りの言葉を伝えるために彼らは勇敢に海を渡った。修道士たちは牛の革を張ったカラフと呼ばれる小舟で次々と船出して行ったと語られる。カラフは物語上だけの存在ではない。大型船を造る木材の不足するこの地では漁業などに広く使われた実用の船であることはシングの随筆からもうかがうことができる。さてこのような航海は危険覚悟の船出であり、そのような状況に身を置くこと自体神への信仰の証しであった。日本の補陀落渡海と同様であろう。

修道士の渡海物語は「イムラヴァ」というジャンルを生み出した。その代表が『聖ブレンダン』の物語である。この物語は実在の人物をモデルにしたようである。5世紀終わり頃、アイルランドの西海岸というもっとも辺境の地で宗教活動をしたブレンダンという修道僧がいた。彼はアイルランドだけではなくスコットランドなどにも布教のため渡ったらしく、彼の名を冠した地名が各地に残っている。その偉業を語り継ぐ過程で次のような物語が生まれた。

聖ブレンダンは3,000人ももの修道士をかかえる修道院共同体の長であった。ある日バーリンドと名乗る修道士の訪問を受けた。彼は西方海上にある「聖人たちの約束の地」の話をした。そこは果実がたわわに実り、花が咲き乱れる美しい土地であるという。

ブレンダンは14人の弟子を選びそこへの航海を提案すると、全員従うことを誓った。彼らはカラフの製造に取りかかった。木枠を組み、その上をオークの樹皮でなめした牛皮で覆い、継ぎ目には獣脂を塗って防水処理をした。船にはマストと帆、舵、40日分の食料を積み込んだ。出発の間際、3人の修道士が遅れてきた。ブレンダンは彼らが悲惨な最期を遂げるだろうと警告した。

彼らは西に向けて15日間航海した。やがて方向を失ったが絶壁の間にある入り江から最初の島にたどり着いた。犬が案内する館に滞在したが人間はいなかった。不思議なことに食料だけは用意されていた。一行が再び旅立とうとしたとき、遅れてきた修道士の一人が銀の馬勒を盗もうとしたのでブレンダンはその修道士を叱責した。すると修道士の胸から悪魔が飛び出し、修道士は死んでしまった。

その後、羊の島、大魚の島、鳥の楽園と次々と島を渡っていった。大魚の島は島だと思って上陸すると大魚の背中であった。やがて海を彷徨うこと3カ月、とうとう聖エルベ修道院の島にたどり着いた。そこには年を取らない11人の修道士がいた。しかしこの島では火を通した食べ物を一切取らなかった。ブレンダン一行はこの島でクリスマスを過ごしその8日後に再び出帆した。食料も底をつこうとしたときにイモや魚の豊富な島にたどり着いた。そこで元気を取り戻し東風に乗って帰途についた。

その後再び羊の島に戻り、さらに海の怪物に追われ、海面すれすれの島、葡萄の島をへて再び聖エルベ修道院の島に戻ってきた。次に澄み切った海を通り、水晶の柱という凍りついた海を経て、鍛冶屋の島、炎の山、隠者の島と冒険を繰り返して、最後に再び羊の島の給仕に導かれて「聖人たちの約束の地」に到達することができた。豊かな島で探検をすると一人の若い男が現れ、「神がこの地にお導きになるのを遅らせたのもひとえに大洋の神秘をお見せになりたかったからだ」と告げた。そして「この地の果実と宝石を集めて故国へ帰られよ、なぜなら聖ブレンダンには最期の日が迫っているからだ」と予言した。

ブレンダンはこの助言に従い帰途についた。修道院では皆が歓呼してブレンダンを出迎えた。ブレンダンは航海で体験した出来事を皆に聞かせた。しかし彼は「約束の地」で若者が行った予言にしたがって死期が近いことを弟子たちに告げた。ブレンダンはしかるべく身支度し、教会の秘跡にあずかると、弟子たちに見守られながら主のみもとへ旅だった（セヴェリン 1976）。

この神話の実証に挑んだのがティム・セヴェリンである。彼は後述する中国式の竹筏で太平洋横断を試みたり（Severin 1995）、アウトリガーカヌーでインド洋横断を試みた、強者アイルランド人である。1976年セヴェリンは数名の仲間と共にカラフを復元してアイルランド西海岸から北西に向けて航海実験を行っていた（図4-14）。

まず彼の冒険はアイルランドに残っていたカラフの実見から始まった。ただし当時、獣皮舟はすでに獣皮ではなく帆布で覆われ、防水のために内側にタールが塗ってあった（26-29）。獣皮舟の卓越したアイルランドや英国を探したが、舟を作れる皮職人や船大工はすでにいなかった。

そこでまず彼は革や船の専門家の意見を聞いた。それによると船体に塗る脂は牛脂、羊脂、蜜蝋、タラの脂が考えられ、また防水のためには羊毛からとった脂、実質的には未加工のラノリンであった。それはプリニウスの時代から知られていたものだ。そして当時でも珍しくなっていたオーク樹皮が革のなめしに最適であることを知った。大英博物館がサットン・フー遺跡出土の埋葬船

(板接ぎ舟、後述)とともに出土した革の盾を修理したときに供給した会社があった。その工員がいろいろ試したがオーク樹皮の革が一番よかったことをつきとめた。当時オークの樹皮を扱っている会社が少なかったが見つけだし、また仕上材には羊毛脂だとわかった。オーク樹皮はヨークシャーの会社から取り寄せ、ようやく革の準備が始まった。

舟設計者は海洋博物館で原初舟の専門家で、彼はディングル・カラのようなデザインを考案した。次にそれにそって骨組の製作である。二重の船縁にはオーク、骨組みと縦桁にはトネリコ、樅や帆柱もトネリコが必要だった。当時、短く切ってしか使われないトネリコを供給してくれる会社がひとつだけあった。

製作は救命ボートの分解修理などを担当している会社が受け持った。骨組みを組み上げる紐は、トーイング、つまり明礬を使うローマ時代から使われる鞣し法が使われ、また結び方も工夫された。そして出来上がった骨組みに羊毛脂を塗った。

最後に牛革を骨組に縫い付ける作業があった。苦勞して馬具作り職人を探しあてた。彼は普段は革靴や子供のカバンの修理をしていたが、亜麻の糸を羊毛脂と蜜蝋を混ぜた黒い蠟の塊でこすってものの上で葉巻作りのように転がし糸を擦っていった。これも苦勞の連続で針が折れたり、針で手を指して血が出たり、糸を締めるときに筋肉に食い込むこともあった。しかし蠟を塗った糸は傷を悪化させないこともわかった。

この元馬具職人のジョン・オコネルは神業を駆使して作業の陣頭指揮にあたり「革の1.3cmの厚さ、人をも殺す鞍作りの突錐のすばやい一突きでまっすぐ完全に貫通し、穴が閉じる前に、先の丸い針を突っ込む、その先は引き抜かれる突錐の先端に触れるようにする……1秒遅れれば革が穴の周りに閉じるので、せっかく開けたのがなんにもなくなかった」という具合であった。作業は遅々として進まなかったがロンドンからの工業専門学校の生徒が手伝ってくれた。

このようにしてできあがった獣皮舟「ブレンダン号」は、現在の技術を使って作った舟であり、古代舟の実験とはいえないという批判もある。しかし、このように聞くも涙、語るも涙の苦勞を知ると、獣皮舟は家畜利用の歴史の長い西欧の、しかも総合的な技術であったのかがわかる(図4-15, 16)。

ブレンダン号は全長11m、幅2.5m船で、5人の乗組員を乗せてアイルランドから寒い北大西洋に漕ぎだし、2カ月後アイスランドのレイキャビックに到達することができた。そこで越冬し、翌年5月再び西に向かって船出した。途中海から突然大魚が現れて船の周りをうろつくなど『聖ブレンダン航海記』にも類似した体験をしたのであった。彼はこの実験から聖ブレンダンがたどり着いた楽園の島はカナダのニューファウンドランド島ではないかと推測している。

その結果、この物語に記された牛革舟は小さいながらも、遠洋航海に適し、北大西洋の冷水に耐えるどころか、かえって丈夫になることを体験した。

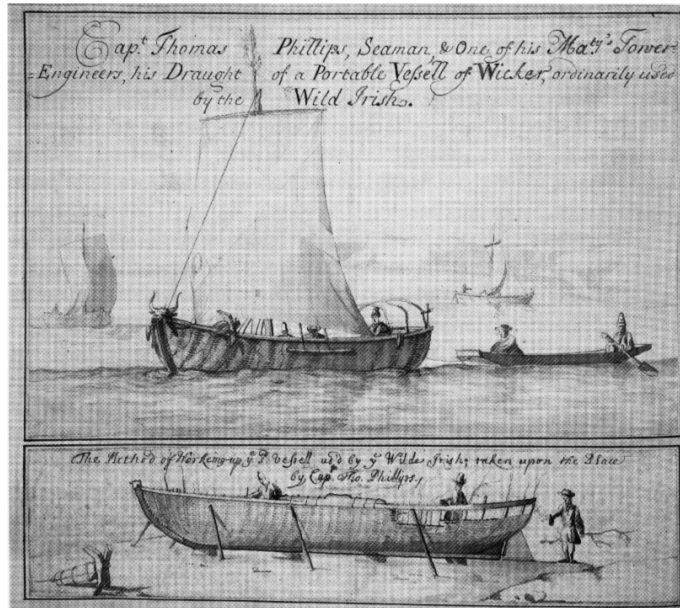
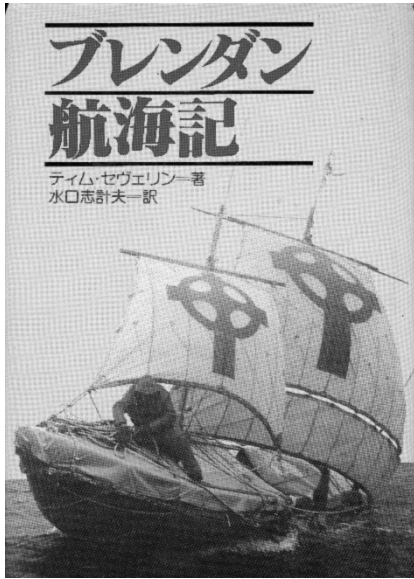
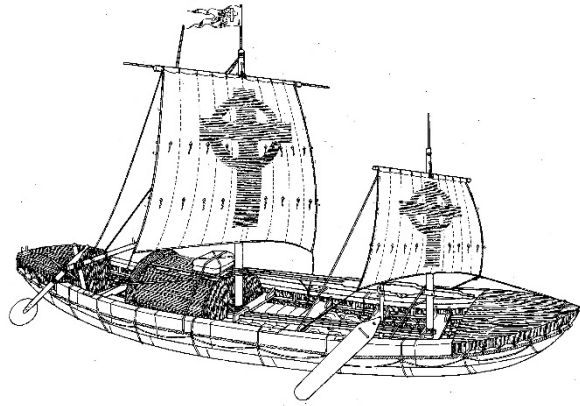


図4-14 17世紀に描かれたアイルランドのクラフ (Cunliffe 2001: Figure 3.2)



a

Übersichtszzeichnung der „Brendan“ (noch [54]).



b

図4-15 ブレンダン号 (a: セヴェリン 1979: 表紙; b: Wiebeck and Lübeck 1995: p. 67)

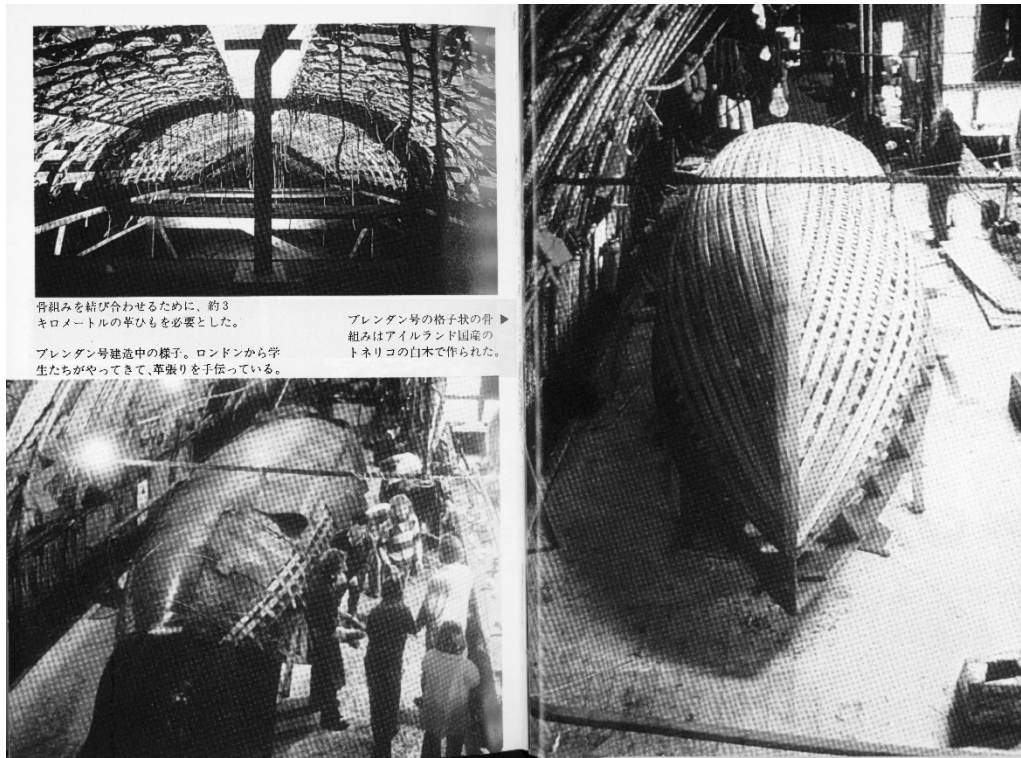


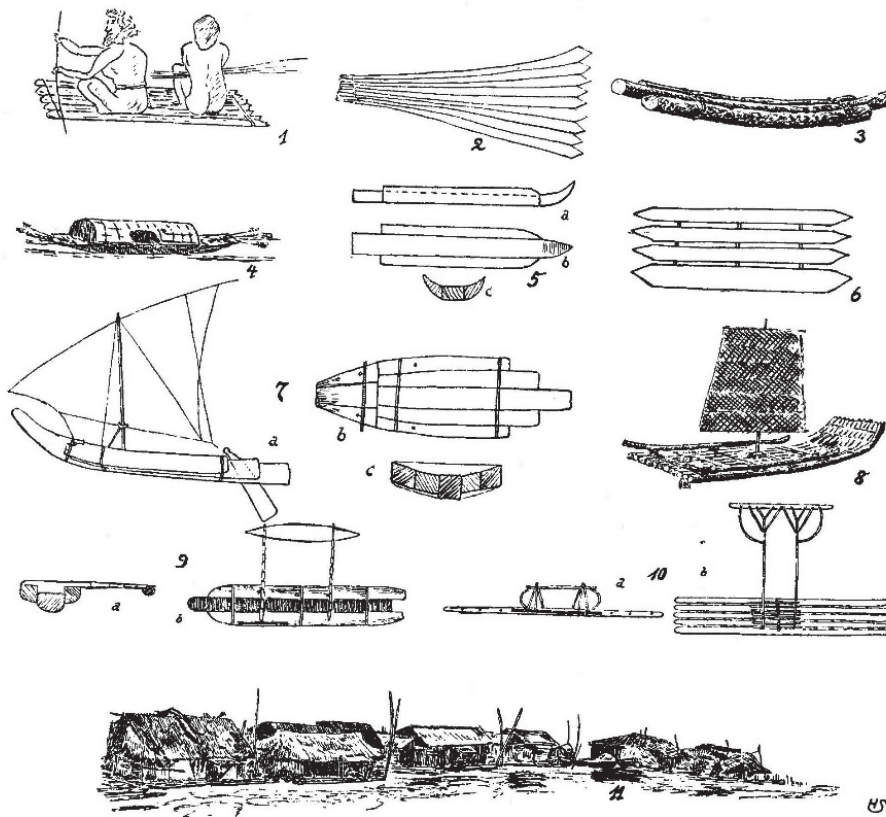
図4-16 ブレンダン号製作の様子 (セヴェリン 1979: 口絵)

第 5 章 筏舟

Tafel 9



Das Holzfloß ist nur eingetragen, wo es von größerer Bedeutung ist.



Das Holzfloß

筏舟

1. 筏とは

筏というともっとも原初的で作りやすく、地球上でもっとも広範囲に分布する舟だと思われるかもしれない。しかしその実態を真剣に研究した事例は意外に少ない。筏や次に述べる丸木舟は砂漠のような樹木が生えない地域を除いて、全世界的に、河川や湖沼、そして海洋において広く使われる。しかし筏は水をかぶるという宿命があるので、その分布は緯度、南北40度の内側の温かい海に限られる (McGrail 1987: 44) (本章扉図)。

ここでは環太平洋を中心にその分布を概観しよう。

アジアで筏は中国、朝鮮半島、日本列島の各地で、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 (Nishimura 1925; Worcester 1966)。さらに海用竹筏は台湾とその対岸の江南地方海岸部に集中する (出口 1995: 52-87)。

中越国境付近、ベトナム北部でも海洋性の筏は使われていた (図5-1)。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 (図5-2)。カタマランとはタミル語で「結縛された木材」を意味する (Hornell 1923: 169)。そしてこの名称は、舳先が尖るように先端を削った木材で作った筏を「カタマラン」と呼ぶ。

一方、アメリカ大陸の先住民でも筏は知られている。その中でも注目すべきはブラジルで使用されている筏である (図5-3)。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類似するとされ、トランス・パシフィックを示す事例として古くから注目されてきた (Doran 1978)。

さて海洋民的色彩の強いオーストロネシア系集団は紀元前4000年頃台湾付近に出現し、紀元前3000年頃フィリピンへと南下を始め、さらにインドネシアを通過してニューギニア北岸付近に到達したのが紀元前2000～1500年頃であった。そして紀元前1300年頃ビスマルク諸島から東進を開始し、や



図5-1 中国南部海岸で使われていた筏舟の模型 (ハワイ・ビショップ博物館の特別展)



図5-2 インドネシアのカタマラン型筏舟 (Wiebeck 1987: Abb. 29)

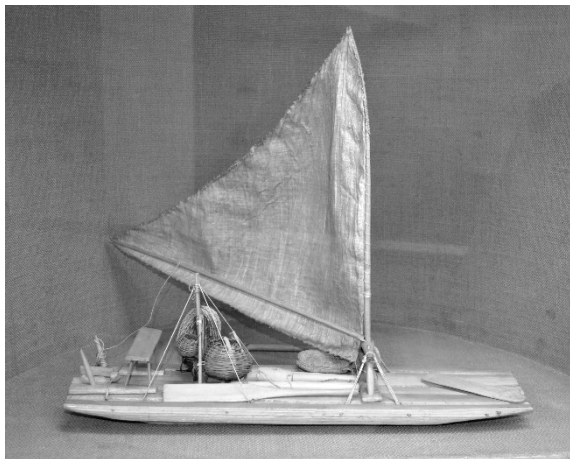


図5-3 ブラジルで使われた丸木筏舟模型
(ロンドン英国科学博物館)

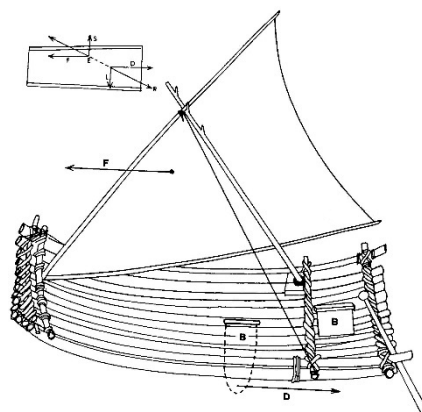


図5-4 ホリッジが想定したオーストロネシア
初期の竹筏 (Horridge 1987: Fig. 91)

がメラネシアを通して前人未踏のポリネシアの島々に移動していった、というのが一般的なシナリオである (後藤 2003)。

この数千年にわたる海上移動の間、オーストロネシア系集団はどのような移動手段を使っていたのだろうか？ オーストロネシアの源境とされる台湾には竹筏がある。しかしフィリピン以南ではカヌー、とくに側面に浮き木をつけたアウトリガー式カヌーの世界となる。オーストロネシア集団は移動の当初からアウトリガーカヌーを使っていたのか、それとも他の船舶を使っていたのかはまだ謎である。アウトリガーカヌーの成立を考える際常に問題となったのは「対抗馬」たる筏との関係であった (e.g. Anderson 2000; Doran 1981; Mahdi 1999; 後藤 2006a)。ホリッジはオーストロネシア系カヌーに使われる帆装は竹筏の上で実験されて発達したと推測する (Horridge 1987: 156-157)。とくに台湾などで見られた海洋の帆走竹筏などを参照してである (図5-4)。

またホーネルは、筏はカヌー以前に遡る方法であり、各地に見られる事例はその残存である可能性と、トレス海峡やマンガレバの事例のようにカヌーが作れなくなった時の退化型あるいは先祖帰りのような現象である可能性を指摘している。さらに一部に見られるペグ法による筏は、縫合型のカヌーが発達してから生み出された技法ではないかと言う (Hornell 1946: 75)。

2. 台湾の竹筏

台湾には淡水用と海用の両方の竹筏の伝統があった。川・湖用は漕漕用であり、比較的簡単な作りで底は平らである。海用は大型で舳先が反り返り、漕走だけでなく帆走を行い、遠洋航海用筏も存在した。ま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 (Ling 1970) (図5-5)。

筏用の竹には麻竹 (*Dendrocalamus latiflorus*) と刺竹 (*Bambusa stenostachya*) が使われた。それ以外の素材は帆柱や櫂に使う木材と、竹や部品を結ぶ籐の紐であった。竹の加工はまず皮を剥ぐことから始まる。その目的は軽量化、変形や結縛の容易化、割れの防止、歩くときに滑らないようにする、などである。そのあとに虫がつかないようにするために、海水ないし淡水に漬ける、あるいは海水が洗う海岸の砂に埋めるという工程を経る。これには天候などによって1週間から1カ月をかける。防虫処理を行った竹には掘り出したあと籠などで出た灰を水で溶いた汁を塗る (劉・高 2005)。

次に変形であるが、麻竹の場合は熱して柔らかくした上で梃子をかけて曲げる。厚く硬い刺竹はこうして曲げるのは容易ではなく、自然に曲がった物を選ぶか曲がった麻竹の板を装着して曲げる。

次に曲がった竹を台の上で平行に並べ節の所で切る。しかし長さが一定でなくなるので、艫の部分はまっすぐになるように並べ、舳先の部分はそろわないという結果になる。節の部分で切ると余り短くなる竹は節以外の部分で切り、刺竹を使って穴をふさぐ。そのさい桐の種油で塞ぎ目を防水する。帆走の筏には9～11本の竹が使われる。中央の竹にもっとも太い物を使用し、一番外側両サイドの竹は次に太い竹を使う。外から3～4番目には刺竹を使う (Ling 1970)。ただし竹の選択は村によって異なるようである (劉・高 2005)。そして竹は変形した後防水のために海亀、鮫ないし桐の種油を塗ったあと台の上で乾燥させ、真ん中の竹から縛っていく。その際木の棒を竹に直交するように渡して固定する。また小さい竹の木っ端を竹と竹の間に挿入する。最後に細い竹を両外側の竹の上に結び波よけにする。

今日では竹の代わりに下水などに使う塩ビパイプを並べて作った筏、およびその土台を発泡スチロールで補強して浮力を増した漁船が、東海岸では一般的である (図5-6)。素材が変化しても竹筏的な構造が保たれているのが特筆される。ただし2013年の調査では両サイドを塩ビパイプにして真ん中はゴムや発泡スチロールで床をつくった筏がアミ族の間で漁撈や観光用に使われている。

2003年からはオーストロネシア系原住民族のアミ族の間で、復活した竹筏でレースを行い、文化復興の一助とする試みが行われている (図5-7)。

アミ族部での筆者の聞き取りによると、かつて西海岸の台南の方から漢人がトラックに太い麻竹を運んできて筏にして漁を行い、帰るときは現地の人々にそれを置いていったことから太い竹で筏を作るようになったと言う。そのときにオール式の漕ぎ方が伝わったのではないと思われる。それ以前は鳥井龍蔵が記録しているような (東京大学総合研究資料館 1990: Plate 65; cf. Montgomery 1922: 195; 李 1962: Plate XXXIII: 2)、細い竹で作り、竿やダブルブレード型のパドルを使って海岸や河川を渡る形式の筏が多用されていたのではないだろうか (図5-8)。そのような原初的な竹筏を彷彿とさせる姿が以下で述べるベトナム北部海岸やフィリピンのイロコス州の竹筏である。

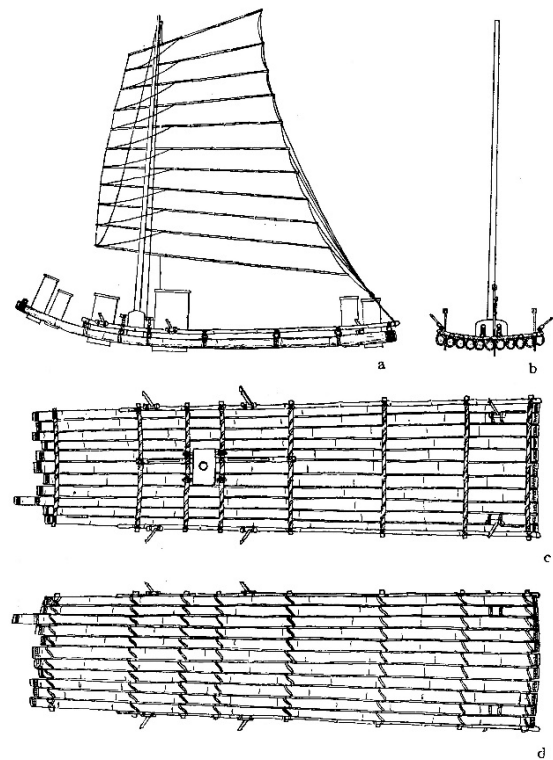


図5-5 台湾東海岸で使われていた帆走竹筏舟 (Ling 1970: Plate II)



図5-6 台湾東海岸で使用される塩ビパイプを発泡スチロールで補強した筏式漁船



図5-7 台湾台東県アミ族製作の竹筏



図5-8 鳥居龍蔵が記録したアミ族の竹筏舟
(東京大学総合研究博物館 1990: Plate 65)

3. ベトナム

北部ベトナムでは台湾と同様、海用の竹筏が使用されていた (Paris 1955)。ベトナムでも竹筏の製作はほとんど行われていないが、最近の報告ではトンキン湾に面する北部ベトナムのサムソンでは今日でも帆装を行った海用の竹筏が作られている。そしてドンソン型胴鼓に描かれる舳先が高く曲がった船はこのような竹筏を表すとの推測もある (Belcher 2004) (図5-9)。後述する実験航海用の竹筏「徐福号」もこの地で製作された (Severin 1994)。また筆者は中国国境のモンカイ海岸において竹製の船が漁船として使用されているのを

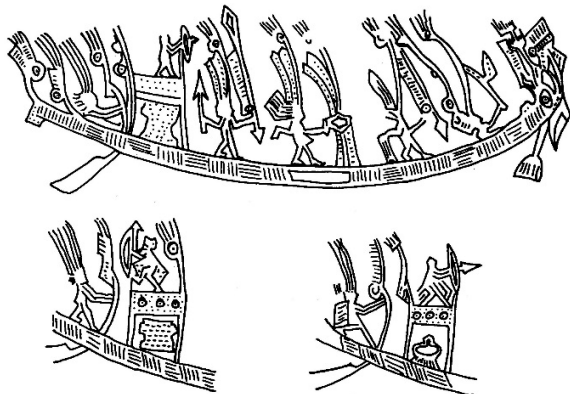


図5-9 ドンソン型銅鼓に描かれた竹筏舟と思われる図像
(Needham 1971: Fig. 960)

1999年の調査で観察している。筏のように竹を並べて平らな船底を作り、同じ竹で両側を作っていくタイプの船である。これらは地引き網漁で使われていた (図5-10a & b)。

また筏ではないが竹製の船として有名なのは箬船である (Paris 1955)。西村が言うように日本神話の「^{まなしかつま}無間勝間」を彷彿とさせる箬船がベトナムの海岸や川では使われている (Nishimura 1925)。箬船の耐久性は劣るが安価な値段、さらに軽いので運搬が容易だという理由で今日ま



a



b

図5-10 ベトナム・モンカイ海岸で使用される竹筏改良型漁船



図5-11 ハナム島における筏船作り

で根強い人気がある。筆者はベトナム北部・クアンニン省のトンキン湾イェンフン地区に浮かぶハナム島において、網の目のように用水路が張り巡らされている水田地帯を農夫が筏船をかついで水路から水路へと移動しているのを観察している。アイルランドで牛皮舟を釣りが人が担いで移動する様を彷彿とする（図4-2a）。また聞き取り調査では海で漁撈活動をするさい、エンジン付きの船で筏船を曳航し、作業するときに必要なに応じて乗り移って使うと言う。

写真はそのハナム島における筏船作りの模様である。職人は竹を裂いて薄く長い紐を作り、そのあと縦横にその紐を組みあげ、丸ないし楕円形の船体を作る（図5-11a）。最後に近隣で取れるアスファルトを船底に塗って火であぶって仕上げるのである（図5-11b）。

4. フィリピン

東南アジア島嶼部の川ではフェリーなどの運搬用や様々な水上施設として竹筏は活躍する（e.g. Hornell 1936: v 70）。さらに海では浮き魚礁、すなわち海上に浮かべて置いて浮き魚を集める漁具に竹筏が使われる。インドネシアやフィリピン各地で見られるこの漁法はロンポンと呼ばれ、もともとは竹筏をダブルカーヌー状にしてその間に水中に降ろす施設を設けるものである。

ズーダーによる世界的な伝統船舶の研究においては、フィリピン群島にはまったく筏の分布が記されていない（Suder 1930）。またカーヌー研究の大家ホーネルは東南アジアにおける竹筏についてわずかな事例を指摘するのみであった。その中で狭義の筏と言えるのは、スルー諸島で見られる大きな竹の束からなる筏、あるいはマニラで使われていた *saraboa* と呼ばれる漁撈用の筏である。それは竹ないし軽い木の棒を二層ないしそれ以上の層をなすように、縦横を違えて重ねた構造になっている（Hornell 1946: 70）。しかしフィリピンではカーヌーが発達する以前には竹筏がむしろ主流であった可能性がある。たとえばスコットの引用した13世紀のビサヤ海の住民に関する中国人の記録がある。「彼らはボートや櫂を使っては移動せずに竹筏だけを用いる。彼らはドアスクリーンのようにそれをたたんでおき、せっぱつまった時は筏を取って泳いで逃げるのである」（Scott 1982: 344）。これは筏というより、浮きないしサーフボードのような浮き具を意味しているのであろう。

ルソン島北西部イロコス州の漁村でアウトリガー式のバンカ（*Vangka*）漁船と並んでもっとも目につく船舶は竹筏であった（後藤 2006b）。イロカノ語で竹筏は *rakit* ないし *balsa* と呼ばれ、海岸だけではなく河口や淡水性の湖でも広く使われ、河口や湖での漁撈活動では主体の位置を占める（図5-12）。竹筏は湖では釜漁や刺し網漁に使われ、海岸では刺し網漁以外に見突き漁に多用される。さらに海岸での共同作業が必要な地引き網漁では沖合から網をしぼったり、魚を追ったりする



図5-12 フィリピン・ルソン島・イロコス地方の湖沼で使われる竹筏



図5-13 フィリピン・ルソン島イロコス海岸における竹筏



図5-14 イロコスの竹筏の門構造



図5-15 イロコス海岸の竹筏一形態

役目をする者たちが多く筏で海に出るのが観察された（図5-13）。

竹筏は直径が8～10cm 強の太い麻竹 *kawayan* を5本から8本程度並べただけの簡単な構造をしている。節から10数cmのところをそろえて竹を切り、穴を開けて木の貫を通して竹を固定した部分を艫とする（図5-14）。舳先の部分は節近くを切っているため、竹の長さは不揃いになる。艫以外は竹や木材を上から渡してテグスなどで縛る程度の簡単な作りをしている。さらにある村では真ん中の長い竹を少し上曲させておく。これは筏を岸にあげる際、この上曲した竹を取手にして引き上げるためである（図5-15）。また河口の部落で観察したのみだが、細い竹（直径＝6.5～8.0cm）を二重にした渡河用竹筏も存在していた。筏はバンカ漁船の浮き木と同じ麻竹を使い、その耐久性は1年程度といわれる。筏の場合朽ち果てた竹から順次交換するような形で使い続けられる。廃棄されたバンカの浮き木を一部に転用した筏も観察された。

イロコス海岸では竹筏の代用物と見られる平底の舟が1980年代ころから使用され筏と同じ名称



図5-16 カガヤン川を渡る筏。牛が泳いで曳いている

で呼ばれている。このような代用物的船の使用は筏が使われ続ける意義ないし必然性を示す物であろう。

ルソン島北東部のカガヤンの海岸はイロコス海岸と連続した地域であり、アウトリガーのバンカ型漁船の形態はほぼ一致している（後藤2006b）。しかしカガヤン海岸では、波が荒いせいか竹筏はほとんど見な



図5-17 パナイ島ドゥマンガス海岸で使用される竹筏



図5-18 パナイ島口ハス地方のリフト型網用の筏

かった。一方、大河であるカガン川支流では渡し船として竹筏が使用されているのを観察した。写真は牛を泳がせて川を渡っている所である（図5-16）。

またビサヤ海のパナイ島では遠浅の海岸に敷網を使った漁撈用構造物や定置網が造られている。そのような構造物の製作や修理、養殖池内での作業あるいは漁獲作業のために竹筏が使用されている。写真はドゥマンガス海岸で見た竹筏であるが、海上に設置された定置網の作業用である（図5-17）。これはルソン島の筏と違って、門は使わず、紐で固定して作ってあった。一方、沖合に敷網洋構造物を敷設するミヤガオ周辺の漁村では作業用に図のような幅広の筏が使用されている。また、島北部のロハス周辺でも竹筏が水上作業用あるいは大型のリフトネットを備えた漁船ないし施設として竹筏は活躍している（図5-18）。

5. オセアニア

ニューギニア島や周辺のビスマルク諸島ではバナナの木などの筏が知られている（Hornell 1946: 70-71）。ニューギニア島の北東部を流れるセピック川では柔らかい木を切ってきて縦横に並べ、それを4層に重ねて、籐などで縛った筏が報告されている。この筏なら鋭い利器がなくても製作可能でこの地の旧石器時代の技術で十分作り得るだろうと言われている（Jones 1976）。また短い竹が船体となるバナナの木をつなぎ合わせるペグ（木釘）として利用されることもあった（Haddon 1937: 132-133）。ニューブリテン島では人が入るほど大型のウケを運ぶために竹筏が使用されていた（Parkinson 1999: 37）（図5-19）。

ソロモン群島北部のブーゲンビル島では内陸と海岸の交易のために筏が使われた（Oliver 1955: 295）。ブカ島とニッサン島ではカヌーを持たない人々が竹筏でラグーン内の漁撈を行っていた。またこの地域では断面四角の棒を4本程度並べた筏も使われていたが、その棒を結合する方法はペグ法であった（Hornell 1946: 74-75）。



図5-19 ニューブリテン島の竹筏（Parkinson 1999: Plate 6）

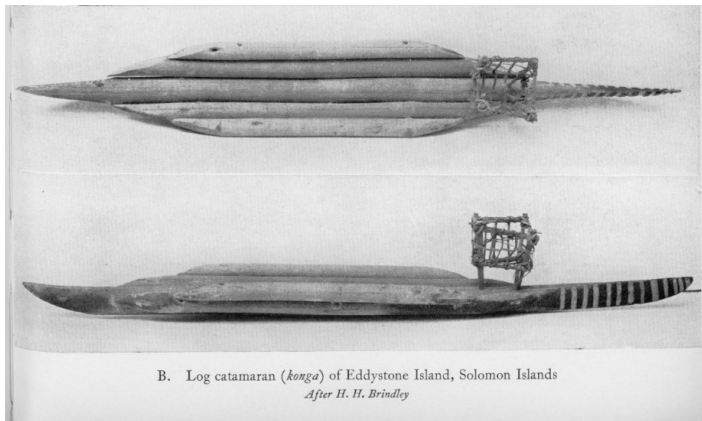


図5-20 ソロモン諸島の芭蕉筏 (Hornell 1946: Plate VII-B)



図5-21 フィジー・ピチレブ島レフ川の芭蕉筏 (Derrick 1951: Plate 74)

サンタカタリナやサンクリストバル島では芭蕉の木を並べサゴヤシの葉の中肋を束ね、その両側に棒をつけてV字にした形のカヌーが報告されている (Haddon 1937: 91) (図5-20)。マライタ島でもラグーン内で人口島を作るための珊瑚石運搬用に筏が使用された (Ivens 1930: 60)。またタブー観念から生理中あるいは出産後の女性が筏で水上を移動した (Ivens 1930: 102-105)。サンタクルーズ諸島では筏にアウトリガーがつけられ、筏と浮き木の間に甲板が作られていた。この全体の構造は明らかにカヌーと同様であり、何らかの理由でカヌーを作れなかったので筏で代用したのであろう (Hornell 1946: 75)。

バヌアツでは竹筏が短い海上航海に使われた (Hornell 1946: 76)。ニューカレドニア島では粗野な筏が報告されている。それは上に寝て乗る一種のサーフボードのような補助手段であった。一方、長い棒か櫂によって推進する筏もあったようである

(Haddon 1937: 13)。また竹筏の典型はフィジーに見いだされる。ピチレブ島のレフ川流域で竹筏が報告されている (図5-21)。船首から船尾にかけてしだいに広がるように竹を並べた構造の筏と、ダブルカヌー型の筏の両者が存在した (Hornell 1936a: 330-332)。

ポリネシアのトンガでは尖らせた3本の木材を並べて作る筏があり、真ん中の木は長くて、両側の木材を若干離して横木で固定した。材質はおそらくパンノキであった。これ以外竹の束を2つ離して固定し、甲板を造るというダブルカヌー型式の筏もあった (Hornell 1936a: 273-274)。同じく神話だがサモアでカヌーの起源を語るとき、カヌー以前は筏であったという件がある (Hornell 1936a: 246)。

マルケサス諸島ではバナナの木を3本並べ、先を尖らせたカタマラン型の筏が川で使われていた。その製作は短時間で行えた (Hornell 1936a: 48) (図5-22)。戦いに敗れた一族が竹筏で逃亡したという伝説もある (Handy 1923: 20; Hornell 1936a: 49)。ソシエテ諸島のライアテア島でイカダ (reho) が珊瑚の石を運ぶのに使われているとの報告がある (Hornell 1936a: 144)。それはラグーン内で水の中に入った人間が引っ張るか、乗った人間が竿を使って推進した (Handy 1932: 57-58)。

もっとも有名なのはポリネシア、マンガレバ島のカタマラン型筏 paepae である (Hiroa 1942)。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船であった (Hornell 1936a: 92-96)。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言う (Hiroa 1938: 289) (図5-23)。

ニュージーランドのマオリも外洋の漁撈用に hounma の木 (*Entelea arborescens*) で造った筏を使用している。木の先を削って尖らせたものを数本束ねて筏にするのだが、それをダブルカヌー型式に2列にしていたようである。そうすることで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 (Hornell 1936a: 217)。さらにマオリは内水域でも筏を使用していた。またマオリと同類でチャザム諸島に住んだモリオリ族は箱形構造の筏を造っていた。小型の物から15m に及ぶ大型の外洋用まで、かなり高度な技術で造られていた (Hornell 1936a: 218-219) (図5-24)。



図5-22 マルケサス諸島の芭蕉筏 (Hornell 1936: Figure 32)

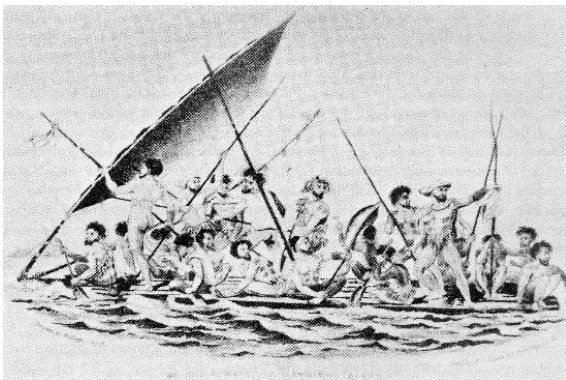


図5-23 マングレバのカタマラン型筏 (Hornell 1936a: Figure 64)

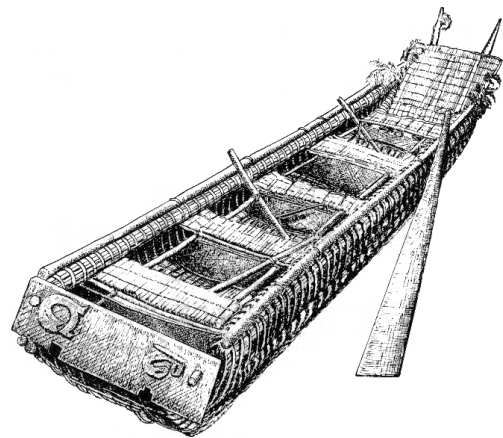


図5-24 チャザム諸島の筏舟 (Hornell 1936a: Plate 148)

ミクロネシアだが、キリバス諸島では、2本の太い木の上に台を付けた筏式ダブルカヌーが報告されている。これはラグーン内部の漁撈に使われた (Koch 1986: 216) (図5-25)。太い棒2本ではなく、フィジーなどで見られるように棒を束ねた筏を平行に並べて、真ん中にプラットフォームを造ったダブルカヌー型の筏も知られている (Hornell 1936a: 355-356)。同様の筏はポリネシア・アウトライアー (飛地) のツバルでも報告されている (Koch 1983: 167-159)。

ヤップでは巨大な石貨を運搬するときに筏が使用された (Haddon and Hornell 1938: 14)。その石材を切り出したと言われるパラウ諸島にも同様の用途の竹筏

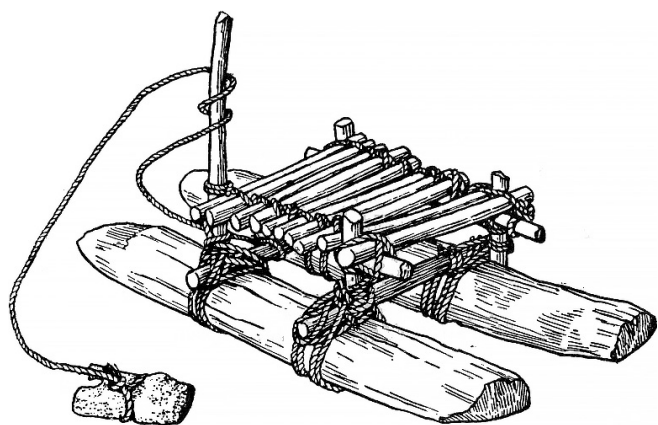


図5-25 キリバスの筏状漁業施設 (Koch 1986: Fig. 105)



図5-26 パラウの竹筏

が存在したと報告されている。さらにパラウでは小型の筏 (prer) は浅い海域で引き潮の時に蟹や貝を捕るときに使用された。もっと精巧に作られた小屋付きの筏は klsokes と呼ばれた。大型の筏 (gologutul) は大型のウケを運搬するときに使用された (Hornell 1936a: 435-436)。2006年の調査では私自身パラウで竹筏を観察した。マングローブの中にある船着き場で、民族誌に描いているような椅子を備えた筏が現存している

のを確認した (図5-26)。パラウの竹筏は門は使わず紐で固定し、両端の竹を長くして突き出させる点の特徴である。写真のとなりに船外機の漁船が映っているが、筏と漁船はそれぞれ用途を異にするため併用されているものと思われる。さらにヤップでも同様の筏が使われている (門田・宮澤 2014: 237)。

6. 南米

1) 川の筏

川用の筏はコロンビアからエクアドルで渡し船として使われている。1560年代という古い記録から筏は記されている。筏は数本のバルサの木で真ん中が長く舳先を成している。両側縁に大きさと積み荷の量によって3～5人の住民が乗っている。大型のものは7本の棒が使われている。筏は船体が低いので水が上を洗うこともある。そのために棒を止める渡し棒の上に板を甲板のように乗せて積み荷の乾燥を保つ。ときには舷側に手すりのようなものを渡して子供などが水に落ちるのを防ぐ。日差しを防ぐために藁のようなもので小屋を造る。住民は下流のグアヤキルから上流のデセンバルカデロへ遡上するためには3日もかかるので筏も頑丈なものである (Edwards 1965: 62)。

1730年代の記録でも雨期か乾期かでも違うが、上流に行くには数日かかるのでそれなりにしっかりした筏が必要であった。筏は運搬以外に家族が乗り込んで漁撈を行うための水上家屋的な使い方もあった。漁撈にはカヌーが使われることもあったが、魚の塩干作業は筏の上で成された。

植民地時代初期には筏はペルー北部でも使われていた。ただしこれより南に行くとはバルサ材はないので他の木材で作られた筏が使われた。チリ最南端でも筏があったという記述があるが詳細は不明である。チリ中部ではマゲイ (maguey) という木を使った筏があったとも書かれている (Edwards 1965: 62-63)。バルサの産地エクアドルでは地形によってバナナの運搬などに筏は1960年代でも使われていたようだ (Edwards 1965: 64)。

海岸部での筏の使用は墓から出土する筏模型によって推測できる。それは軽い三本の棒で出来ていて真ん中の棒が3分の1ほど長く突き出ている。ダブルブレード・パドルが伴出している。このような型式の筏はもっと立派に作られた帆走筏とともに1563年にベルツォーニ (Benzoni) によって描かれている。簡単な作りの筏は今日まで漁労用として使われているが、真ん中の棒が突出する作り方は失われている。

ペルー北海岸では帆走用の筏やボートを造る経済的余裕がない漁師やパートタイムの農民漁師は小さなバルサの筏 (balsitas) を帆なしで使って魚を捕る。また大きな船の艀の乗組員が balistas をよく使う。これらは粗雑な造りで流木を利用することもあるが、少なくとも購入した良質の木を2本は使う必要がある。丸太は algarrobo のような堅い木を2、3本渡し木にして固定される。渡し木はそのカーブがうまく丸太を圧迫して平



図5-27 小型バルサ筏の上陸地点 (Edwards 1965: Plate14b)

らな状態にして浮力を増すように選ばれる。丸太の先端は下から尖るように斧やナイフで削られ、粗雑だが舳先にされる。一方艀の部分はそのままで残されるが多少四角くされる。真ん中の丸太の前の方には大きなバルサの固まりが結ばれ bogadero (櫓の支点) を形成する。

推進は広く平らで先が尖った板をパドルにするが、この形状は移動竜骨や舵にも似ている。このような形状のものを帆がない筏で保っているのは興味深い。パドルとしてはこの形状のものは大変扱いにくく水中でもゆっくりとしか進めないであろう。

ペルー北海岸で沿岸漁に適しているのは岩の崖に面した荒い海岸である。このような地形はヨーロッパ人や北米人は近づかないが、住民たちは小さな入り江を上陸地点としてこのような海岸を利用する。このような入り江に下りる道があって小さな家 (漁小屋) が建っている。このような湾には小さな balsitas が停泊している (図5-27)。それは漁師のニーズに合わせて沈まず、軽くて荒い波にも転覆しない。普通のボートは近づけない状況だが漁師はのんきに海にこぎ出すのは信じられないほどだ。彼らは沖に出て石をつるんで棒をつけて作った碇を降ろして釣りや網漁をする。漁具の材料を置き換え、服装をかえれば古代と同じような姿と言える (Edwards 1965: 65-66)。

2) 帆走筏

南米の筏の大きな論争点は移動竜骨と四角い帆をつけた帆走筏である。ハイエルダールのように両者とも南米固有のものであるという意見もあれば、それらはアジアからの影響、とくに帆については西洋人以降であるという意見も依然強い。

帆走筏のもっとも古い記録は1575年のヘルス (Xeréz) のもので「それらは、とてもすばらしい木で作ったマストとヤードに備えられた我々の舟と同じ形の綿の帆を持っていた」という件である。同じ形を帆という記述で四角い帆という解釈が生まれた (図5-28)。しかし当時ペルー付近を航行していたスペイン船は birgantines かあるいは caravel 船であり、これらは通常ラテン型三角帆を備えている。また



図5-28 もっとも早い帆付きのバルサ筏の絵 (Edwards 1965: Plate 15)

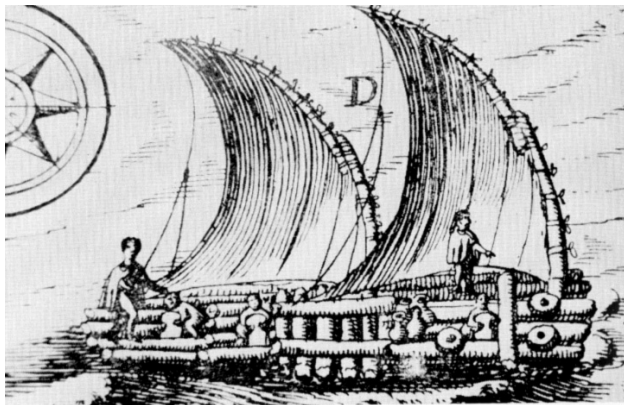


図5-29 重層構造のバルサ筏 (Edwards 1965: Plate 16a)

マスト、あるいはいわゆるオセアニア型スプリットスルのように2本の移動する桁によって張られていたのか、詳細は不明である。三角帆の絵画はいくつか存在するのだが、共通しているのは帆がマストないし上桁と下桁と垂直方向におそらく何枚かの布を縫い合わせている点、マストあるいは前桁は丸く湾曲し後方支索で支えられている点である。またマストは2本の棒が継がれていること、また上部に向かって細くなっている点なども観察できる (Edwards 1965: 69) (図5-29)。

船体の構造であるが、一番底面は太い棒を縦に並べ、その上にやや細い棒を横に渡して結縛しているようである。そうすることで乗組員や荷物が水で洗われないようにしているようである。もっと詳しい記述では筏は後方甲板、小屋、舵、帆、索、碇の役を果たす石などが備えられている。底面の棒はコルクのようだというのでバルサ材である可能性が高くそれらは真ん中が長く、手のひらのような形に3本から多いときで11本も並べられたようである。一方舳先と艫が同型のような型式もあったようだ (Edwards 1965: 69-71)。

基本的に南米の筏に関して詳細は不明だが三角形の縦帆、特にラテン帆を装着していたようだが、スペイン人と接触した後17世紀の後半には四角の横帆ないしラグスルを使うようになったようである (図5-30)。また帆柱は一本であるのが本来の姿であったようだが、やがて逆V字型の帆柱が描かれるようになっていった。また外洋用の筏には必ず移動竜骨 (センターボード) が装着されている (図5-31)。なおこの帆柱の構造はチチカカ湖の葦船も同様でおそらくスペイン以降、四角帆の導入とともに進展したのであろう (Edwards 1965: 73)。

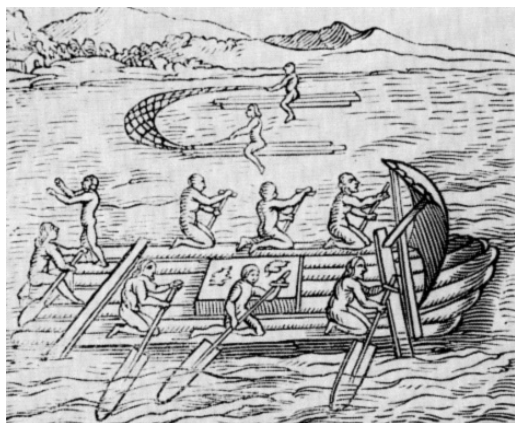


図5-30 横帆を装着したバルサ筏 (Edwards 1965: Plate 16b)

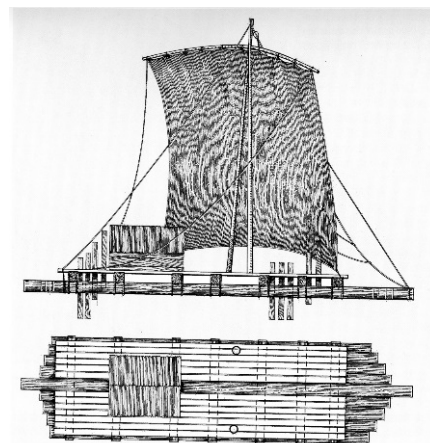


図5-31 横帆と移動竜骨を備えたエクアドルのバルサ筏 (McGrail 2001: Fig. 11.6 Plate 16b)

7. 筏の航海実験

筏の航海実験で有名なのはハイエルダールの行ったコンチキ号の実験であるが、それ以外にも数多くの実験がある。たとえば台湾・ベトナム付近で使われた竹筏は帆や移動竜骨を装着するとかなりの程度外洋航海に使用可能である。それは徐福号やタヒチヌイ号の航海実験で明らかである。文化や神話において新旧両大陸で見られる不思議な共通性を説明するためのひとつの要因として、筏によるトランス・パシフィックは興味ある問題である (Lothrop 1932; Heyerdahl 1955, 1957; Nelson 1991; Doran 1971, 1978; R. Edwards 1972; Thorne and Raymond 1989; Engelbracht and Seyfert 1994; Langdon 2001; Anderson et al. 2007)。

ポリネシア人の移住に関する航海実験としてはコンチキ号とホクレア号が有名だが、それだけを論じていたのでは公平でない。その理由がコーウェンの関連した一連の試みに触れないからである。

話は1930年代に遡る。フランス海軍にいたエリック・ドゥ・ビショップ (Eric de Bisshop) はポリネシアの海に憧れ、中国のジャンクなどを改良した航海実験をしていた。特に彼はポリネシアの伝説に残るダブルカヌーの航海を夢に見て、ジャンク船を平行につないだ船カイミロア (Kaimiloa) 号をハワイで作り上げた。カは冠詞、イミは「探す」、ロアは「遠く」という意味である。

カイミロア号は1936年にハワイを出航して西太平洋からインド洋を横断、アフリカ南端を回って北上、フランスのカヌヌに250日かけてたどり着いたのであった。このような冒険航海でもっとも長い航海であろう (ビショップ 1953)。

さてビショップはポリネシア人と新大陸の集団の類縁性はポリネシアから新大陸へと人類が渡ったのだと考えた (de Bisschop 1963)。それを証明するために今度はタヒチで竹筏のタヒチヌイ (Tahiti Nui) 号を建造した (図5-32a & b)。カイミロア号の建造には釘やのこぎりが使われていたので、次はポリネシアにある道具だけで船を造りたいと願っていた。また彼はポリネシア人が使っていた船は多様であったと考え、竹筏を実験対象にした。

タヒチヌイ号は1956年にタヒチのパペエテを出航し南米を目指した。このときクルーの一人が

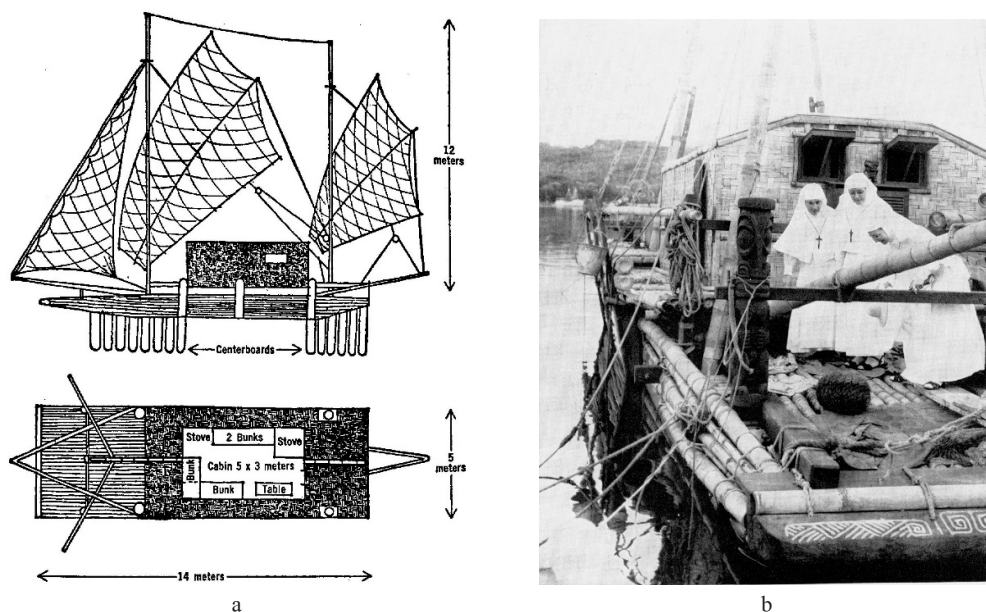


図5-32 タヒチヌイ号 (a: Danielsson 1960: p. 71; b: de Bisschop 1959: p. 92)

フランス・コーウェンであった。この筏は約7カ月かけてペルー沖数百キロまで到達するという健闘を見せた (Bisschop 1959)。しかし南米を目前に沈没したので、ビショップは南米の材木で再びタヒチヌイ二世号を造り、1958年チリのコンスティチューションから出航、南米海岸を北上し、フンボルト海流に乗って西進、半年後にクック諸島のマニヒキ島にたどり着いた (Danielsson 1960)。コンチキ号はフンボルト海流を横断できずに軍艦に曳航してもらって沖から出発したので、筏でポリネシアに渡ることができることを実証したという栄誉はビショップに与えられるべきかもしれない。

また旧石器時代の海上渡航、たとえば台湾から琉球列島への海上移動を考えると沖縄およびその対岸の台湾で出土した石器が問題となる。それらは貧弱な剥片が多く、割り舟を彫るのはもちろん、麻竹のような太い竹を切ったり皮を剥いたりすることが可能だったかどうか疑問なのであるが、国立科学博物館が行った「3万年前の航海」実験では、台湾で石器を用いた竹筏をひとつの候補として考えた。しかし作った筏もかなり重量があり、黒潮を超える速度が十分得られなかった。

8. 現代でも生き続ける筏の原理

本章で論じた台湾の東海岸の塩ビパイプ式の筏は、竹筏の構造を保った上で材料が竹から塩ビパイプに変わった現代的な適用形態である。台湾の日本統治時代、日本のメカジキのツキンボ漁などが導入され、台湾の漁法のひとつとして民俗化している。その際日本式の漁船も影響を与えたといわれる。図5-33aなどは一見すると日本でもおなじみの漁船のように見えるが、その底を見ると塩ビパイプが重ねられ、スクリュー部分だけ空白が作られて漁船として機能していることがわかる (図5-33b)。

一方、バシー海峡対岸のイロコスの平底舟バラシャン (balasyan) は、材料は木材 (厳密にはベニヤなどになっているが) であるが、筏の全体の形態を平底舟に変えた舟、つまり構造を変えながら全体の形を保った適応形態であるといえる。台湾の場合はさらにエンジン付きの漁船にするための改良が施されているが、これは日本式の漁船の影響もあるといわれる。一方イロコスの場合は、あくまで竹筏の使い方を保ったまま、構造を変えた事例といえる。平底舟を使う身体技法からもそのように論ずることができる (図5-34)。

竹筏はルソン島イロコスの海村でバンカやビライなどの漁船と共存しているが、竹筏の代用物である平底船 (バラシャン) も使われている (図5-35a & b)。この船は1980年代ころから使用され始めたと言われる。マニストック (Manistoc) 村近くの河口の漁場では竹筏、およびその代替物の

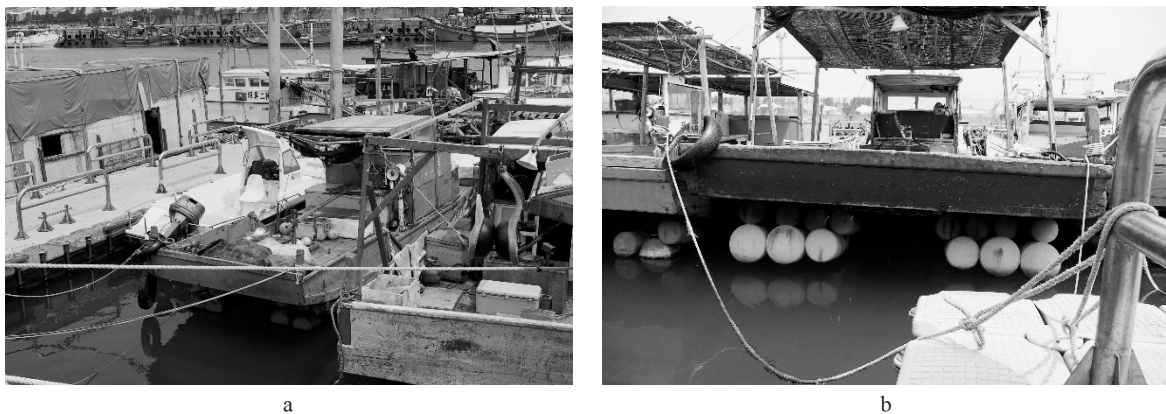


図5-33 台湾東海岸成功港における塩ビパイプ式漁船

筏の発展形態 (台湾とフィリピン)

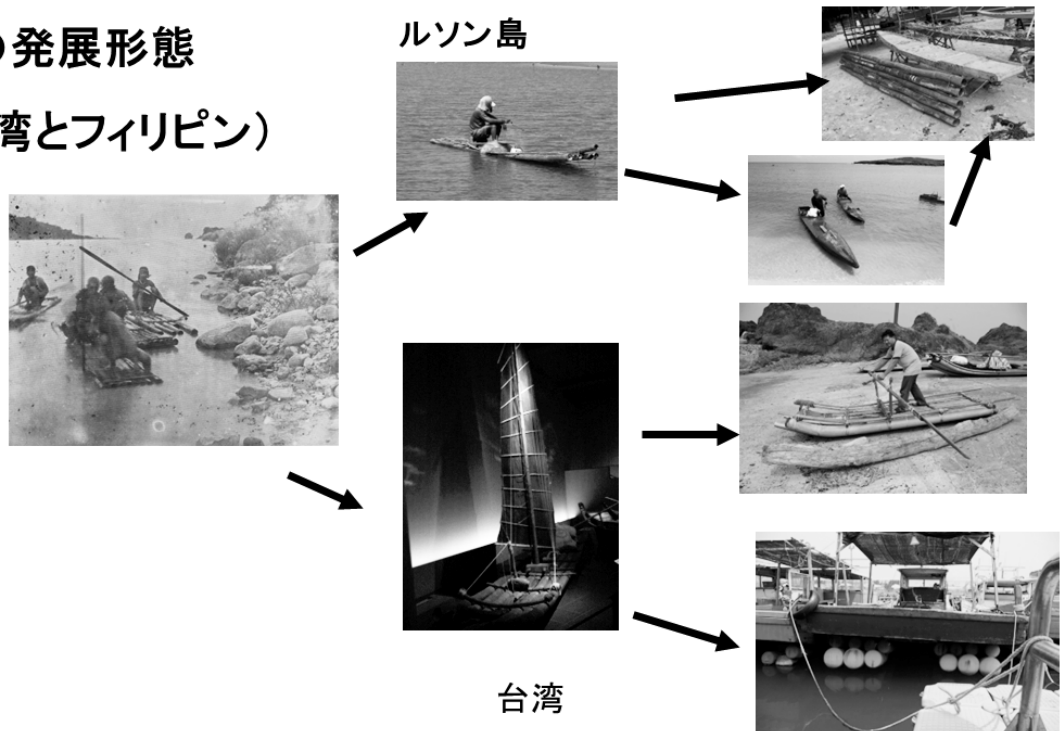


図5-34 パシー海峡周辺における竹筏の現代的改良過程（筆者作成）



図5-35 イロコス海岸で使われる筏改良型の平底船バラシャン
a: バラシャンでの漁 b: バンカ舟および竹筏と共存するバラシャン

みが使われている。ここでは付近の村人（必ずしも専門の漁業者ではなく、他の職業者のおかず取りないし内職）が投網や刺網をやっているのを観察したが、使用される船はすべて筏かバラシャンであった。投網を投げるには船も必要なく、筏とバラシャンはもっぱら刺網に使われていた。

舟の進化は単に物質文化的側面の変化だけを意味しない。とくに原初的な舟はそれを乗りこなす人間の身体と密接に関わる。人間は自らの体で推進力を出すし、また舟全体のバランスをとるための重しともなる。

竹筏は人間の身体技法と密接に関わる船舶である。すなわち人間の姿勢や体の使い方が操作法上きわめて重要である。筏に乗る方法には(1)座る（小さな椅子を使う）、(2)しゃがむ、(3)立つ、および(4)寝る（筏とクロスするように体をうつぶせにする）、である。

座るおよびしゃがむ姿勢は、普通に筏を漕ぐ以外では、湖で笠を設置したり、刺網を使ったりするときの姿勢である。座る、ないししゃがむ姿勢の場合、カヌー型の櫂を使う場合（図5-36）と



図5-36 パラシャンに乗る漁師

カヤック型の櫂を回転させて左右で水をかくようにして推進する場合の両者がある(図5-36)。

立つ姿勢は湖や珊瑚礁などで水面下を見ながら慎重に進むときの姿勢である(図5-37a)。立つ場合、パンカやカヌーで使用される

短い櫂は事実上用をなさない。したがってその場合、カヤック型の櫂ないしは竹竿を使って船を操る。しかし立つ姿勢の場合カヤック型の櫂は水をかく場合と、竿のように浅い水底を押しようにして推進するのに使われるという具合に二通りの使い方がなされる。少なくとも筏はオーストロネシア世界で発達するカヌー型櫂のみで操業することは難しいようだ。

さらに「寝る」というのはめがねを使って水中を見ながら見突き漁、あるいは潜水漁をするときの姿勢である(図5-37b)。この場合筏は船というよりサーフボードのような用途になる。このさい漁師は片手にヤスをもち、足に合板で作った自作のフィンをはき、そのフィンで水をかいて筏を動かす。あるいはもう一方の手に櫂をもってそれで静かに水をかいて筏を動かしながら獲物を狙う。ブルゴス村ではこのような用途で片手でも使うことのできる籠状の櫂を観察した。

このように竹筏は構造だけではなく、用途、使う姿勢ないし身体技法、および推進具(櫂や竿)が多様でかつ密接に関係している。カヤック型の櫂は「一刀彫」タイプと、棒の両側に合板でヒレを装着した物の両者がある。また筏の操作には姿勢、推進のさせかたに大きな個人差が観察できる。また同じカヤック型の櫂でも座って(あるいはしゃがんで)漕ぐ場合と、立って推進する場合ではまったく違った使い方がされる。このように姿勢、推進具の種類およびその構造には技術的選択が見られる。

このように原初的な舟の原理はその後、構造船に変化したというだけではなく、現代的な状況でも様々な工夫をへて生き残っている。人類学的な研究の事例では、そのように技術的な原理の維持について着目していく必要がある。

古代から続く筏の維持は単なる「残存」ではない。それは環境条件や資本の有無、共同体ベースの漁撈経済システムにも密接に依存するのである。すなわち網やパンカ船を持たなくても、筏やパラシャン船で地引き網に参加して沖合で網を曳いたり、魚を追えば、それなりに分け前にあずかることができるという一種の生産モラルのことを意味する。パシー海峡の両側に位置する台湾とルソン島において「筏」原理の漁船が使われ続けているのには、それぞれの地域の社会経済的要因が関



a



b

図5-37 筏やパラシャンを乗りこなす種々の身体技法

わっているのである。

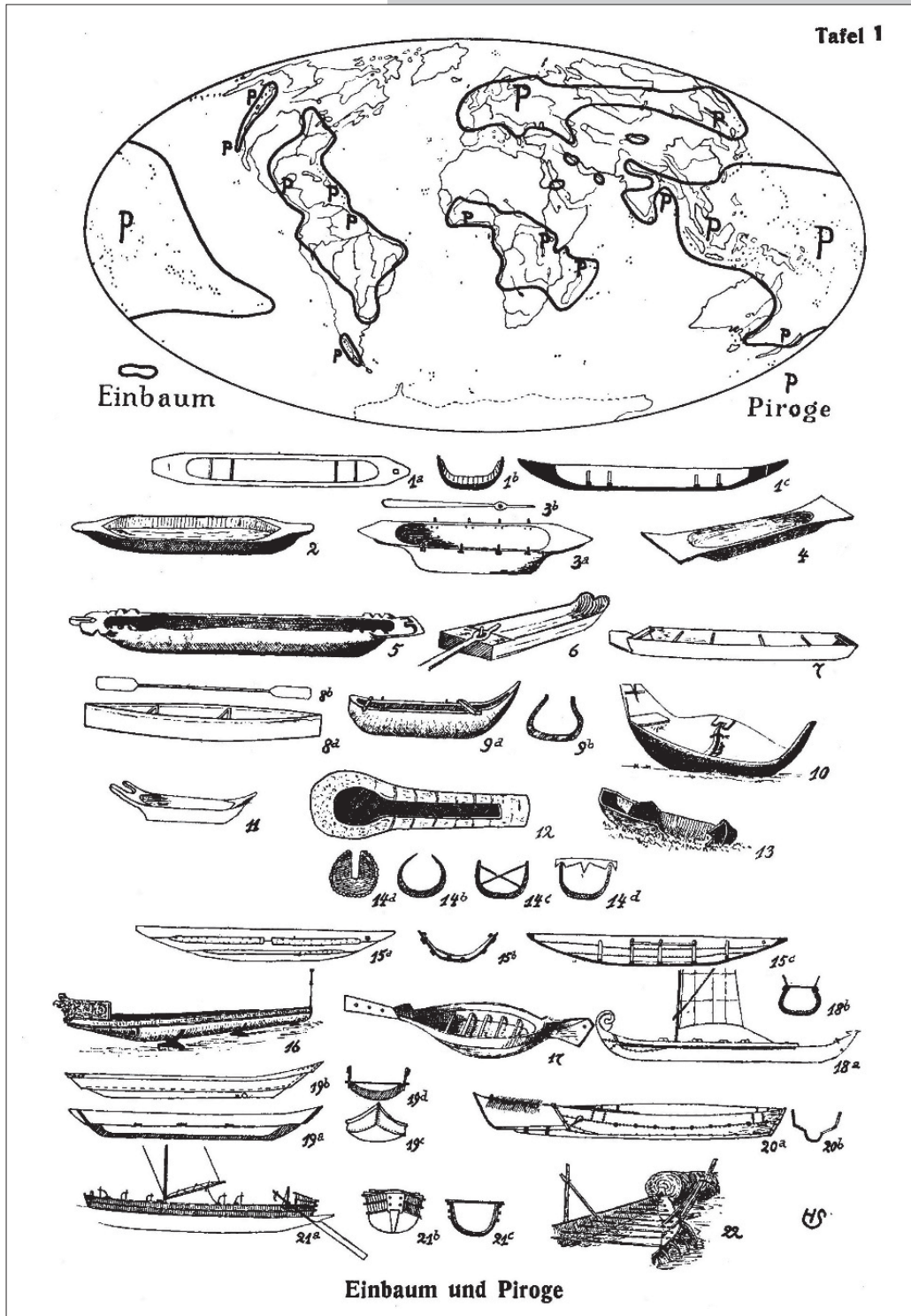
筏はカヌーより古く、人類でもっとも初期の水上移動手段であると言われる (e.g. Suder 1930; cf. Doran 1971; 後藤 2003, 2006a) かつて日本の人類学者鳥居龍蔵が残した台湾原住民の写真の中に、イロコスで今日見られる竹筏の使用と見まがうようなシーンがあった (東京大学総合研究資料館 1990)。場所はおそらく台湾東海岸のアミ族の間のものである。数本の大竹を並べた竹筏をカヤック型の櫂を使って、河口と思われるところで筏を操っている姿である (図5-8と図5-13を比較)。台湾では外洋航海用の帆走竹筏テッパイが有名であるが、イロコスのように内陸や内海用の竹筏は中国南部海岸や河川部で見られる (Worcester 1966; Thorne and Raymond 1989)。さらにベトナム海岸にも竹筏の伝統があり (Paris 1955; Belcher 2004)、竹筏を改良し発泡スチロールを利用した船が地引き網用として中越国境で使用されていることは報告した (後藤 2006a)。

日本や朝鮮半島といった東アジアにも筏を使う伝統がある。その主な用途は漁業用の場合、海藻採集である。また推進具も櫂やオールである。筏の材質は竹ではないが、門を使って板を並べ固定する方法はイロコスの竹筏と同様である (出口 1995)。太い竹のない沖縄・奄美では竹の代わりにバナナ系の芭蕉木の筏が存在した (2005年9月沖縄伝承話資料センター資料、および筆者による鹿児島県徳之島での聞き取りによる)。

またインドにはカタマラン型の筏 (Hornell 1920b)、オーストラリアでもアボリジニの間に筏は知られているが (Davidson 1935)、竹筏は中国・ベトナム海岸から東南アジアにかけてが分布の中心のようであり、さらにオセアニアでどの程度竹およびそれ以外の素材の筏が分布するかが検討課題である (後藤 2003, 2006a)。

第 6 章

丸木舟から板接ぎ舟へ



丸木舟から板接ぎ舟へ

はじめに

原初的な舟の中で世界中でもっとも広く使われるのは、1本の木を削り抜いて作る削り舟 dugout canoe、あるいは丸木舟 logboat である。ダッグアウトとは彫り込んだという英語の語彙であり、野球のダッグアウトと同じ意味（土を掘り込んだ部分であるので）である。log は丸太の意味である。

有機物素材で作られる舟研究の悩みは考古学的遺跡では残りにくいことである。おそらくもっとも古い直接的証拠があるのが丸木舟であろう。そのひとつがオランダで発見された Pesse のカヌーであり、炭素年代測定法により、紀元前8040年～紀元前7510年ころのものとして推定されている。日本の縄文時代からも丸木舟の発見は多く、最古のものは縄文早期7500年前の丸木舟が千葉県市川市のかみなりしたいせき雷下遺跡から発見されている。

丸木舟は一般にカヌーと呼ばれるが、カヌーの語源には諸説ある。もっとも一般的に言われているのは、南米の仏領ギアナで先住民が使っていた舟を表す語彙がスペイン人にカノア canoa として記録されたことが、カヌーの語源となったという説である。

この丸木舟には転覆防止のためにアウトリガーという補助輪の設備を付ける技術が東南アジアやオセアニアにおいて考案された。さらに船体を2本あるいはそれ以上並べ、甲板を作ったダブルカヌー、トリプルカヌーあるいはマルチハルカヌーがオセアニアでは発達した。それは第2部以降で詳しく見よう。

さて丸木舟は太い木が生える場所では広く作られ、河川や湖沼、そして海洋において使われる。丸木舟の分布は、それが欠如する所を指摘した方が理解しやすい。丸木舟が見られないのは乾燥する砂漠地帯、すなわちサハラ砂漠、中央アジアの砂漠、オーストラリアの内陸部、そして寒冷地である極北地方である（本章扉）。

これ以外の地域では何らかの方法で木を削り抜いた舟が使われている。丸木舟は第1部で見えてきた他の型式の舟ともしばしば共存しながら分布する。したがって丸木舟の分布をそれだけで世界的に追うよりも、特定地域でどのように他の舟と使い分けがなされてきたかを見る方が理解しやすい。

1. アメリカ大陸の丸木舟

1502年、アメリカ大陸を発見したコロンブスはホンジュラスの沖で2.5m 弱の丸木舟が運搬に使われているのを見ている。その呼び名がカヌーの語源ともなったと言われる。北米大陸のロッキー山脈より東側の、カナダからアメリカ北部にかけての森林地帯では樹皮舟や獣皮舟（バッファローなどの皮製）であるが、その南のミシシッピ川からカリブ海沿岸で丸木舟が主に使われていた。メキシコ高原のアステカ文明の主要な舟も丸木舟であった。5120BC に遡る丸木舟はフロリダで発掘されている。また南米ではカリブ海沿岸、オリノコ川やアマゾン川流域でも丸木舟は樹皮船などと並んで使われている。

トーマス・ハリョット (Thomas Harriot) が1588年に発表したアメリカ・バージニア州の先住民

の丸木舟製作についての版画と説明が有名である (Harriot 1590)。すでに彼らは鉄器を持つてはいたが、それを使わずに丸木舟を作っていた。まず適度な木の根元で火をたく。そして少し焦がしては焼けた部分を打ち欠いて、最後には大木を倒してしまう。火が燃えすぎないためには苔が使われたようである。そのあと樹冠も同じようにして焼き切られ、樹皮が剥がされる。そのあと横たえた木の上で焼き、そして焦げた部分を大きな貝殻とヤスリ石で削り取って木を彫っていった (図6-1a)。

作られる丸木舟はかまぼこを逆さにしたような形、すなわち舳先と艫が高くあがらず、舟縁とほぼ水平、そして平面図では尖っていないシャベル型、つまりフェリーの舳先のような形で、この形は内水面型に多い形態である。民族誌の記録からもこの形は河川や湖沼での漁労や運搬などに使われたものであろう (図6-1b)。

北米大陸でもっとも丸木舟が有名なのは北西海岸、すなわちアラスカ南部からカナダ太平洋岸からカリフォルニア北部までを含む文化領域である。トーテムポールや蕩尽儀礼ポトラッチなどで有名で、その社会を支えていたのが豊かな海産資源、とくにサケ・マスであり、縄文文化ともしばしば対比されてきた。ここに住む先住民は川だけではなく海の資源を開拓できたことがその豊かさにつながっている。

先住民はセドロあるいはニシインドチャンチン (*Cecrele orodata*) と呼ばれる広葉樹 (スペインシーダーと呼ばれるが針葉樹ではない) を使って最大18 mにもなる丸木舟を作っていた。彼らはそれを漁労や捕鯨に使っていた。そこで使われる漁労具では巨大なオヒョウを釣り上げる装飾された釣針、あるいはバンクバー島に住んでいたヌートカ (Nootka) 族では捕鯨鉤などが有名である。

北西海岸では西欧人到来後の鉄器導入以前、バージニアと同様、木材は石器と火を使って削り抜かれていた。船体の外側も同じように削られて、舳先と艫の部分で反り返るような独特の形態に仕上げられた。また舟によっては舳先や艫を別の部材で作って臍で固定された。大型の舟は幅が2 mもある木材が必要であるが、そのような太い木が見つからない場合は、削り抜いた内部にお湯を入れて柔らかくされた。さらにそのあと横材を挿入して広げていった。なお北西海岸の先住民は土器を持っていないので、お湯を沸かすには船体にまず水を入れてそのあと焼け石を投入したのである。

北西海岸の集団でもトリンギット (Tlingitあるいはクリンギット)、ハイダ (Haida)、チムシアン (Chianti)、クワキトゥル (Kwakwaka'wakw)、そしてベラクラ (Bella Cula) などが海用の大型丸木舟を持っていた。その舟は鋭く垂直にせり上がる水切り (cutwater) と丸みを帯びた船尾突出部 (counter) に特徴づけられる。船首と船尾の突出部は別々に作られ、穴をあけて小枝^{こづる}によって固定された。かつては船首にはカラフルな装飾が描かれ、さらに船首や船尾には氏族を意味する彫刻が船首斜簷の

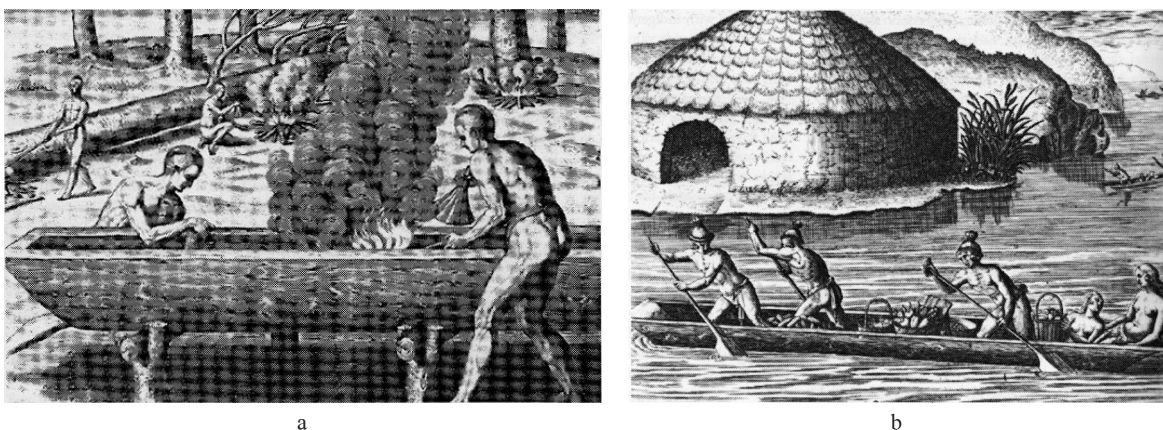


図6-1 北米バージニアの先住民の使っていた丸木舟 (McGrail 2001 a: Fig. 11.25; b: Fig. 11.26)

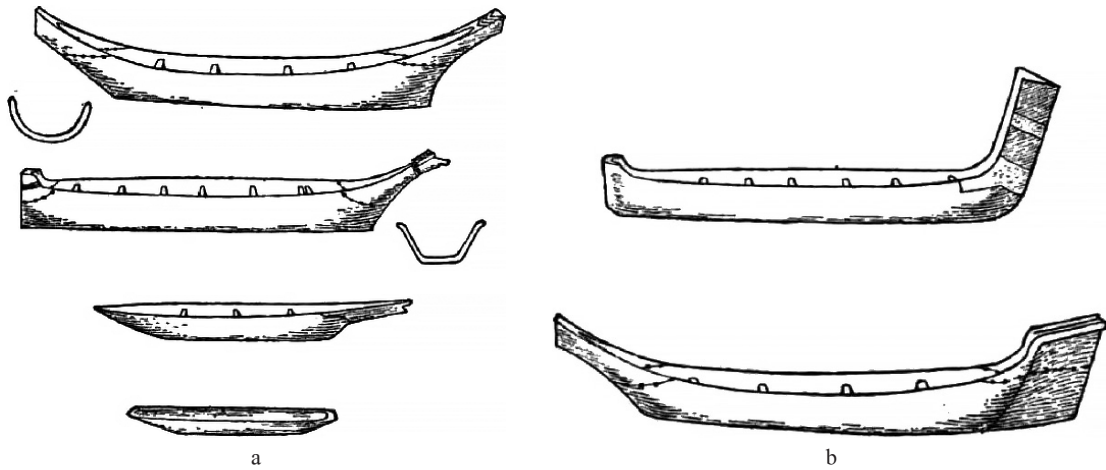


図6-2 北米北西海岸の丸木舟 (Drucker 1955 a: Figure 14A; b: Figure 14B)

ように取り付けられた (図6-2: a & b)。

とくにハイダ族の舟は有名でクィーン・シャーロット諸島の赤いシダーの木が使われる見事なものだった。大きいもので長さ15m、幅は2mもあった。北西海岸の集団はみな用途に応じて大小の舟を作ったが、ハイダ族のものはとくに他の集団からも買われるほどの価値があった。

一方、バンクバー島付近に住むヌートカ族のカヌーは舳先がハイダの舟ほど高くなく、艫は垂直に反り上がる形であった。このような舟は沖合での捕鯨や海獣狩猟に使われた。船底は平らであるが、そこから反り上がるように作られた断面は、水の抵抗を最小にするためには理想的な形であると言われる。アメリカ開拓時代、東海岸のニューイングランド地方で発達したアメリカ型のクリッパー舟はこの形態を模倣したのではないかといわれるくらいである。

フィヨルドの卓越する静かな海域では舳先と艫がまっすぐな舟も使われ、さらに河川部では、舳先と艫が「シャベル型」に加工された、簡素な形の丸木舟も作られた。

なお古代型として、かつては船首が高く反り上がった舟が戦闘用として作られていたといわれる。図6-2bはクワキトゥルと海岸サリッシュ集団の事例であり、これらは民族調査の時代(19世紀末から20世紀初頭)に、儀礼のときのみ使われていた。

さらにアメリカ大陸では2カ所、丸木舟を基本にした板接ぎ舟が発達した地域がある。南カリフォルニア、サンタバーバラ沖に住んでいたチュマシュ (Chumash) 族のトモル (tomol) とチリのペナス湾と沖に浮かぶ島々で使われていたようなダルカ (dalca) と呼ばれる舟である。

トモルは貝殻製の斧や鑿、スクレーパーとフリント製の螺旋きり、鯨歯のヤスリ程度の道具しか使っていなかったチュマシュが18世頃に

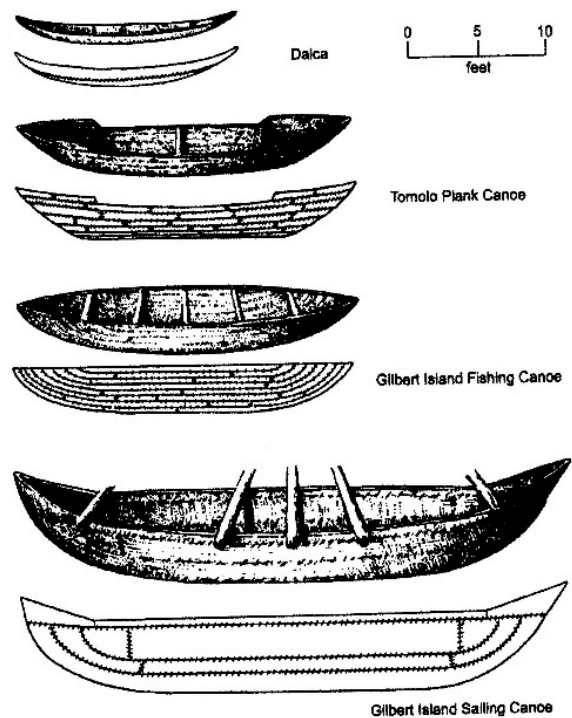


図6-3 カリフォルニア南部チュマシュ族の平張式丸木舟 (Jones 2011: Figure 1.2)

作っていた板接ぎ舟で、20個前後の長い板材を鹿の臄製の紐で縫合して作られた舟である。板は平張り（edge-to-edge）され、止水は付近でとれるタールを熱し、樹脂との混合液でなされていた。内部に肋材はなく、真ん中に一本板材を入れ、舳先と艫が30度程度の角度で上がっている（図6-3）。

その大きさは「手の甲（palm）」36個、深さは3個と表現されている。もし「手の甲」が4インチ（約10cm）とすると長さは3.5m、深さは90cmくらいと推定される。さらに6m前後の長さで幅1m前後のトモルも知られている。L/Bの値は3.5 to 5.5くらいとなる。

2. オセアニア

丸木船は鉄器がある場合は斧などで中を刳り抜き、また外側を削って形を整えるのが普通である。オセアニア、とくにポリネシアやミクロネシアでは元来、斧ではなく、手斧で作るのが普通であった。鉄の導入以前は斧刃は石あるいはシャコ貝などの貝殻で作られた。日本では縄文時代に出土する石斧が、泥炭地遺跡などから出土する丸木船を作るのにも使われたことは確実であろう。また国立科学博物館が行った「3万年前の航海」実証実験では、後期旧石器時代の局部磨製石斧が丸木舟を彫るのに使われただろうと仮定して、台湾から与那国島まで、実際に石斧で作られた舟で渡海の実験が行われて成功を取めた。

オセアニアでは第2部よび第3部で詳述するようにアウトリガー式のカヌーが主流である、その本体は丸木舟であるが、メラネシアのソロモン諸島のラグーン内の航行やポリネシアのアオテアロアの沿岸航行用のカヌーでは丸木舟本体だけが使われる傾向がある。近年では船外機を付けるために船尾をまっすぐ垂直にするような改良が行われている（図6-4）。

北米バージニア先住民と同じような丸木舟製作法はニューギニア高地でも記録されている。書いて



図6-4 ソロモン諸島・マライタ島・ランガランガラグーンの丸木舟

ているのは実は柳田國男である。それは『定本 柳田國男集』第1巻に掲載された「海上文化」という小論においてである。その中で舟の発達を論ずる文脈で、刳り抜き舟が最も古いだらうと論じながら、ニューギニアで1908年頃、オランダの学者がニューギニア高地の「非常に高い一万何千尺の山脈」を越えようとしたときの話に言及している。以下、現代的表現にしたが、それ以外の表現はそのままで紹介する。

入り口までは川の岸も非常に深いものであるから普通の舟で行って、入り口から梢々登ったところで吃水が許さなくなつて始めてそこでランチを下ろしたのである。ランチで探り探りまた15里とか20里とかを昇っていく。もうどうしても動けなくなった所で、そこで始めて山の木を伐つて来るのである。そうすると是から先は土人の事業であつて、土人は其木を見て居る裡に一面だけ平らにして其平になつたものを、大體是だけを舟にしようと思ふ所に松明を持って行って焼き、炭になつた所を小さな刃物で削り落とす。丹念な話ではあるが朝から晩迄働いて居ると一

週間位にはなり大きな物が出来る。今度は其割舟を以て上がって行く……鑿だの斧だの色々なものがあつたから、炭にしてから掘り起こすというようなふうなことはしなくても宜しかったのであるが、大體に舟の造り方というものはこういう風にして作つて居たのである。

(柳田 1968: 518-519)

一方、オーストラリアのアボリジニに見られる水上運搬具は丸木船、樹皮舟、筏および浮きであった。しかし丸木舟も北海岸、アーネムランドから西、プリンス・リージェント (Prince Regent) 川付近まで分布する。さらにこの分布域の東、ヨーク半島北西岸のバタヴィア (Batavia) 川から半島の先端を回って東海岸のプリンス・シャーロット (Prince Charlotte) 湾までは両側に浮き木をもつダブルアウトリガー式のカヌーが、その南のグラフトン (Grafton) 岬付近までは片側にのみ浮き木のあるシングルアウトリガー式のカヌーが分布する (第2部で詳述)。

アーネムランド付近でアウトリガーなしの丸木船が卓越するのはナマコ漁に來たマレー系集団の影響であろう。彼らはアウトリガー式カヌーの製法をアボリジニに教えたいが、もともとアウトリガーなしの樹皮船に乗っていた彼らはアウトリガーには必要性を感じなかったか、あるいは面倒に思ったのか、それを採用しなかった。しかしもともとデザインに近く、強度のある丸木船は採用されたようだ。

3. アジア先史時代の丸木舟

木材の豊富だったアジアにおいて丸木舟は先史時代から重要であったことは想像に難くない。たとえばインドはインダス文明の時代からメソポタミア方面と海上交易があった。インド洋のモンスーンを利用した、アラビア、アフリカ方面の交易は歴史上も有名である。

古い証拠は青銅器時代、紀元前3000年、インダス川のハラッパ文明に伴う平底の板接ぎ舟と思われる粘土の船模型が発見されている。モヘンジョダロでは紀元前2000年頃の絵画で、艫に楫櫂と真ん中にマストを備えたように見える構造舟の線画が発見されている。マストを備えた、板接ぎ舟と思われる証拠は紀元前1, 2世紀のガンジスデルタとスリランカでテラコッタの印章に象られている。板がチキリのようなもので接合されている舟の絵がメダルに象られている事例が紀元前1世紀のBaharhutで発見されている (McGrail 2015b: Figure 3.4; pp. 51-52) (図6-5)。

直接的証拠であるが、インドやスリランカでの木造船の発見は断片的である。最も古い事例は紀元前6～4世紀の間と推定されるスリランカのロンボ地方のKelani Gangaで発見された丸木船であろう。

中国ではもっとも簡単な板接ぎ原理をもった舟はいわゆる鹽舟であるが、



図6-5 インダス文明で使われていた板接ぎ舟 (McGrail 2015b: Figure 3.4)

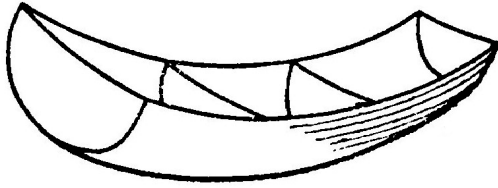


図6-6 中国の板接ぎ舟 (Needham 1971: p. 391の図)

通常の舟の概念に当てはまるのは、紀元前2000年紀の後半に出てくる、漢の起源である「舶」である。『中国の科学と文明』を書いたジェセフ・ニーダムは全形が四角い形をした、平底の板接ぎ舟で、隔壁と帆を備えた船であると推測した (Needham 1971)。

一方、松本信廣はこの文字について考察し、中国から南方に行くための大型のジャンク船を意味する言葉であったと論ずる。そして黄河文明付近では「船」が使われたが、江南地方では「舶」が使われ区別されていたのではないかと考察している (松本 1978: 165-176)。

縫合型の板接ぎ舟の発掘は中国自体ではほとんどない。民族事例ではその周辺、つまり日本、タイ、ベトナム、ミャンマー、台湾などでは縫合型の板接ぎ舟が知られている。12世紀後半の記録で海南島で縫合型の板接ぎ舟が報告されている。板材がココヤシの紐で、竹の木摺の上から結縛されている。止水は gogon の草で行われていた。

西暦4世紀のはじめ、gomuti 椰子の繊維が船の結縛に使われていたという記述もあり、中国南部ではこのように縫合型の板接ぎ船の伝統があったようだ。北部では漢代に板接ぎ船が発掘されている。また川船と思われる punt 型の粘土模型も発見されている (McGrail 2015b: 114)。

4. 構造舟の発達過程

さてこの第1部で紹介してきた様々な原初的な舟の発達過程はどのように考えられるだろうか。

異なった原初舟の間関係を示す証拠としては、インドの丸木船の内側に必要ない輪状の部分が彫り残されている事例がある (図6-7)。これは樹皮船の骨組みの名残りだと推測される。しかしこのような証拠以外では、構造上の特徴から論理的に推論する他はない。

原初的な舟の原理は第1章図1-4のように多要素と単船体と二つの原理で整理することができる。多要素とは単体では舟として浮力が足りない要素をたくさん集積して必要な浮力を出す原理の舟で草束舟や筏が相当する。これらは比較的簡単な道具で製作可能である。

筏でも太い木材を使う筏は丸木船に発展する可能性がある。また中国の事例のように、箱形に木材を並べれば、ジャンク舟のような平底の板張舟に発展する可能性がある (図6-8)。事実この原理の筏式箱舟はベトナム北部、中国国境近くのモンカイ海岸では漁船として使われている (図



図6-7 南インド・マラバーにおける樹皮舟の構造の名残を残す丸木船 (Hornell 1946: Plate XXVI)

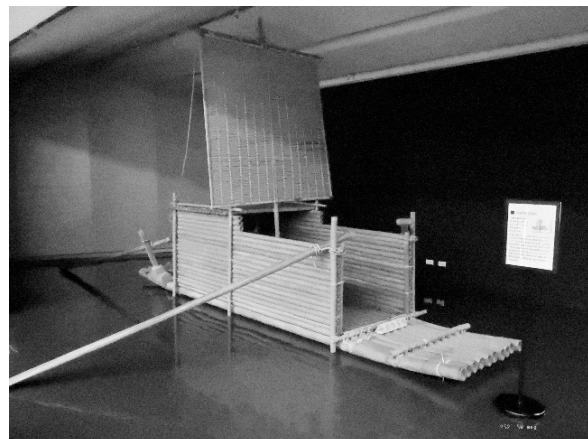


図6-8 箱形の竹筏舟 (台南の国立台湾歴史博物館)

5-10)。フィリピンにおける竹筏から平底舟への発展は現代的脈絡における同様の变化といえるだろう (図5-34)。

ニーダムは『中国の科学と文明』で中国の事例を中心に詳細な舟発達の仮説を提案している (図6-9)。さらにヴィーベックはインドの事例を中心に簡潔な舟発達の仮説を提案している (Wiebeck 1987) (図6-10)。

以上の議論を受けて筆者は改めてこれらの議論やホーネルの著作 (Hornell 1946) などを再検討して、原初的舟の原理を整理した (図6-11a)。

多要素からなる草束舟や筏と異なった流れは「皮舟」である。樹皮舟と獣皮舟はともに旧石器時代まで遡れる可能性があり、その選択は気候による素材の有無と関係するのであろう。そして上に紹介した樹皮舟から丸木舟の発達と同様な可能性は皮舟でもありうるだろう。また樹皮舟と丸太筏の中間形態にはタスマニア島の樹皮束舟がある。

一方、本章で論じたように丸木舟を船底にして舷側を足していけば、板張舟 (板接ぎ舟) に発展する (図6-11b)。第2部でみるフィリピンのルソン島では丸木舟式竜骨 (casoco=スペイン語) に

Table 71. Chart of the development of boat construction (based on Hornell, 1)

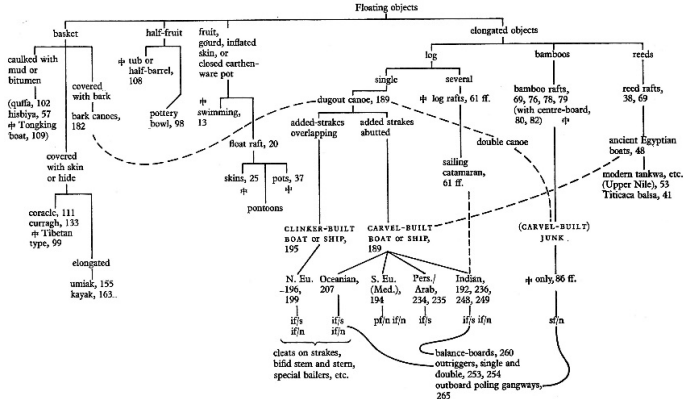
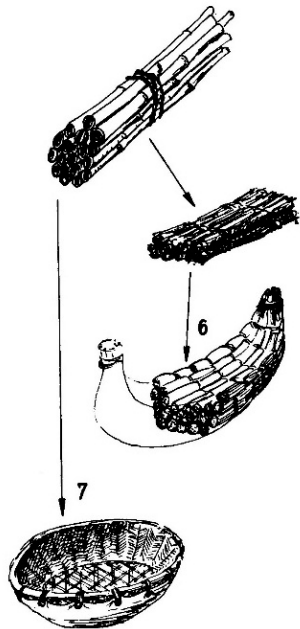
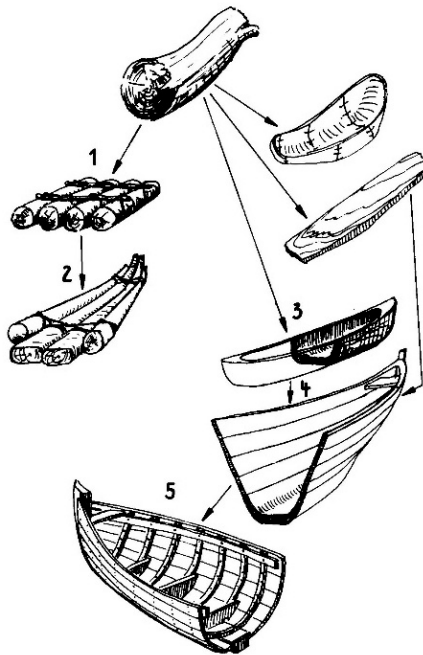


図6-9 ニーダムによる舟進化仮説 (ニーダム 1980: 第71表)

Gruppe 2: Schilf/Bambus



Gruppe 1: Holz



Gruppe 3: Hohlkörper aus Leder, Ton usw.

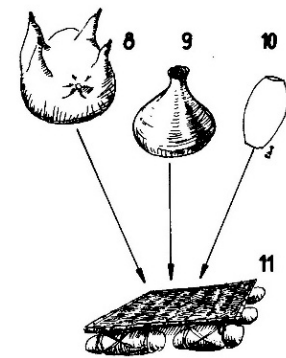


Fig. 17 Baumaterialien und Entwicklungsstufen indischer Wasserfahrzeuge

図6-10 Wiebeck による舟進化仮説 (Wiebeck 1987: Fig. 17)

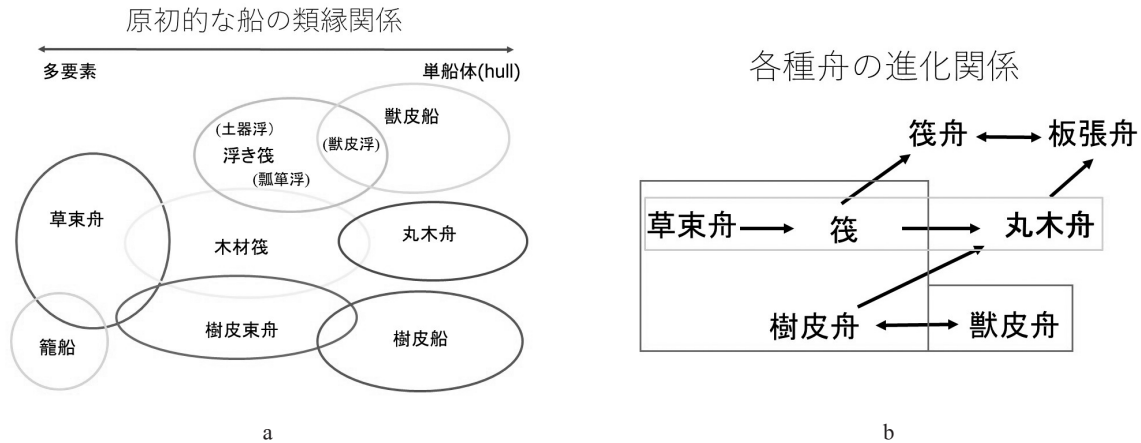


図6-11 舟の原理 (a) とその進化関係 (b) (筆者作成)

ペニヤの舷側を足したアウトリガー式漁船が主体である。このような事例も第2部のオセアニアのアウトリガー式カヌーにおいて詳しく見てみよう。

さらにカヌーの卓越するオーストロネシアでどのような社会文化的な脈絡で筏が使用されるのかも重要な問題である。竹筏ではないが、沖縄の民話には芭蕉の筏の伝承が散見される。それによると石垣島のオヤケアカハチの乱を鎮めるためのトリック、あるいは南の島（バイヌスマ）への逃亡の手段など特殊な文化的意味づけがされている（沖縄伝承話資料センターの資料）。メラネシアにおける民間信仰やポリネシア神話における筏の意味づけも合わせて考えると、筏を使い続けた文化的理由があるのではないかと思われる。

このあたりの問題は第3部でも論じられるであろう。

補遺：ヨーロッパにおける板接ぎ舟の始動

板接ぎ舟の発達に関して、現時点でなんとか実証できそうなのはヨーロッパにおける丸木舟からの発達である。ここで少しヨーロッパの状況で見てみよう。

1) 地中海

地中海では1000BCE年紀からエーゲ海のアトス島の黒曜石がギリシャ本土に運ばれるなど、海上移動が行われたことが知られている。直接の距離だと約93km（50海里）だが、おそらくキクラデス諸島を経由するルートの方の蓋然性が高い。その場合最大で28km（15海里）程度の渡海が行われたであろう（McGrail 2001: 99）。

原初的な舟の直接的な証拠はないが、一般論と民族誌的類推から3800BCEの初期青銅器時代以前では、丸木筏、浮き筏、草束舟、またイベリア半島では獣皮舟が考えられる。新石器時代には丸木舟も作られていたであろう。

そのあと舟の間接的な証拠が青銅器時代前期（3800～2000BCE）に見つかっている。それは鉛製の船の模型であるが、それはL/Bの値が12:1と極めて細長い形態をしている。模型なので誇張があるだろうが、おそらく丸木舟ないし丸木舟の船底をもった板剥ぎ舟であろう（図6-12a）。同じ時代のテラコッタにも細長い舟が表現されている。それは通称「フライパン」型図像では高く上がった舳先の上に魚と思われる装飾をもった舟のようで、テラコッタの舟形模型にも一致している（図6-12b）。この舟の船体が丸木舟なのか、それとも丸木舟の船底に板を接いだような板接ぎ舟を

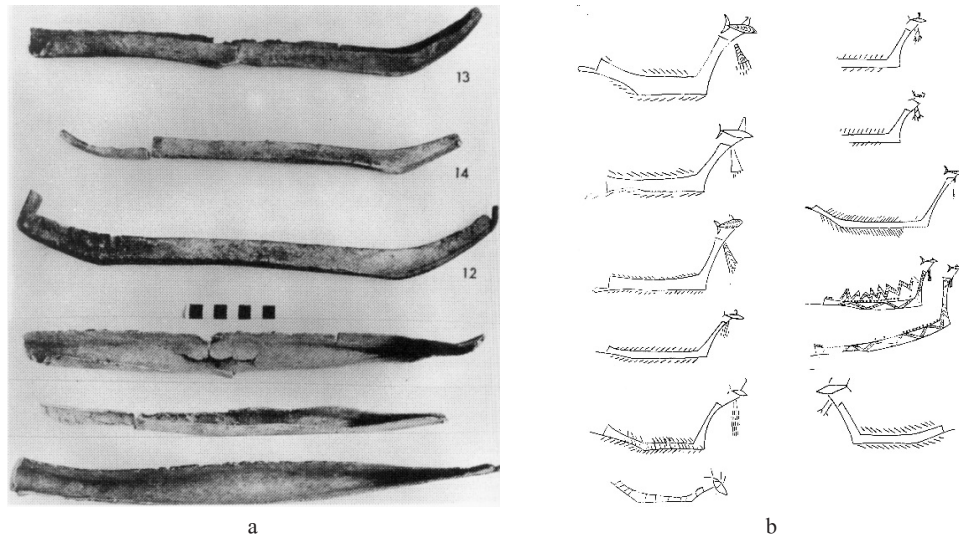


図6-12 古代地中海の丸木舟らしき模型とテラコッタに描かれた図像
(a: Wachsmann 1998: Figure 5.1; b: Wachsmann 1998: Figure 5.4)

表しているのか不明であるが、少なくとも舳先部は船底とは異なった部材が接合されていると見る
ことができるだろう。

青銅器時代中期（2000～1500BCE）にはクレタ島周辺で海上交易が盛んになる時代であるが、
布、絵画、そして印章などさまざまな媒体に舟が表現されている。そしてこの時代からは帆の表現
が出現する。さらに青銅器時代後期（1550～1100BCE）にはエジプト、レバント、キプロスなど
の間に交易が盛んになり、舳先と艫が高く上がった、板剥ぎ舟が使われたものと思われる（図
6-13）。

板剥ぎ舟の直接的な証拠は、水中考古学の創始者、アメリカのジョージ・バス（George Bass）
によってトルコ沖の海中から発見
された。それは60cm から26cm
幅の竜骨をもち、20mmの厚さを
持つオークの臍穴（mortise）で固
定され、臍を使って部材が繋が
れていたことがわかった。当時の
エジプトの舟は板を結縛式でつな
いでいたのに対し、この舟は臍を
木釘で板を剥いでいたという技術
的な進化が見られる。年代は
1305BCE頃と推定され、レバン
ト産ではないかと思われる。

そのあと時代が少し降って、紀
元前8世紀頃を描いたホメロスの
イリアッドやオディッセウスの物
語では板接ぎ舟が戦闘や交易に使
われていたことが描かれている。
ホメロス自身は舟にどれだけ詳し

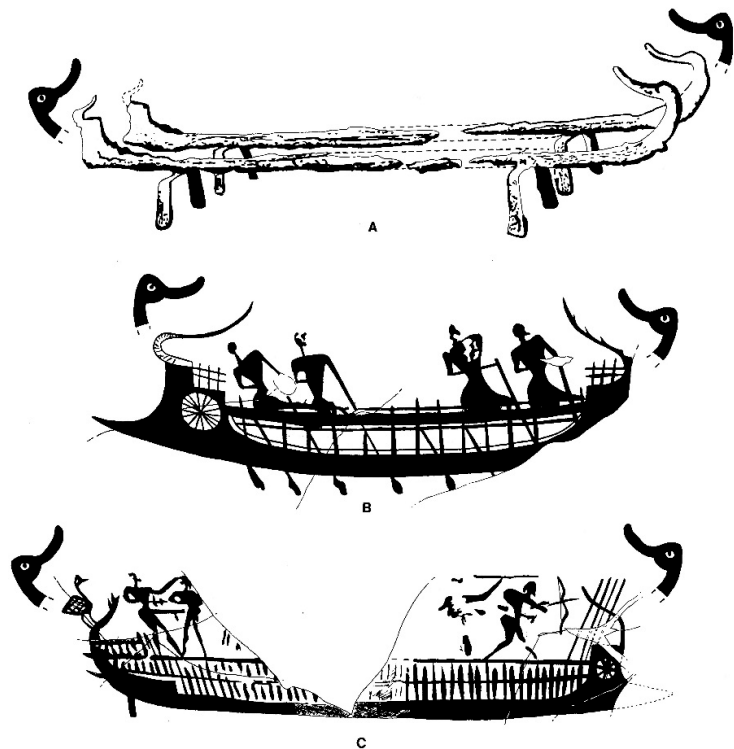


図6-13 地中海青銅器時代の構造舟（Wachsmann 1998: Figure 8.5）

かったのか不明であるが、板材はハンノキ、ポプラ（ハクヨウ）、モミであったようで、臍を用いて板を接合する舟で、おそらく船殻ファーストの舟であったと推測される。

紀元前9～8世紀のギリシャで出土した土器に描かれたのは高い舳先と衝角（ram）を持ち、帆を持つと同時に多数のオールで漕がれる戦闘用の舟である。

紀元前2000年紀の中頃から紀元前6世紀にかけて、約千年間、レバントにはカナン人あるいはシドニア人、より有名な名称ではフェニキア人が、地中海の交易の中心的存在として君臨していた。フェニキア人は舟作りでも先進的であったようだ。エジプトの技法を発展させ、1300BCE頃にはロックされた臍によって板接ぎが考案されていたことが水中考古学のバス博士によって発見された。舟の特定は難しいがおそらくフェニキアの産であるとされている。

北西ヨーロッパや東南アジアで卓越する縫合式の接ぎ舟は地中海では発達しなかった。縫合という技法がまったくなかったわけではなく、臍式と併用された。その場合でも板を横につなぐためではなく、縦に、継ぎ目にそって縫合がなされた（McGrail 2015a: 79）。

2) 西ヨーロッパ

地中海では西暦5～6世紀頃、骨組みファーストへの大変革が行われた証拠が発掘資料から知られている（McGrail 2015a: 84）。

西ヨーロッパで明確な渡海の証拠は中石器時代にヘブリデス諸島やダニッシュ諸島に居住が始まった。さらに新石器時代にはスコットランド北方海上のオークリー諸島、バルト海のゴットランド島などが海を渡って居住された。またアイルランドが7000BCE、ブリテン島が6000BCEにドーバー海峡を渡って再居住された。

これらが成し遂げられるには夏季の日中に半日程度漕漕すれば可能であった。この海域は潮汐が複雑で川も多いのが航海には難点であった。そしてとくに冬季この海域は荒れるので、航海は5～9月の間が最適であった（McGrail 2015a: 97）。使われた可能性のある舟は、すでに述べてきたような草束舟（アイルランドに民族事例あり）、獣皮舟、丸太筏、そして丸木舟など多様な手段がありえたと推測されている。

しかし直接的な証拠があるのはやはり丸木舟のみである。ヨーロッパアカマツ（*Pinus sylvestris*）で作られた丸木舟がオランダで発見されているのはすでに述べたが、その後はハンノキ、ポプラ、オークなどの丸木舟がヨーロッパ各地から発見されてくるようになる。

1000BCE以降の後期青銅器時代になるが、英国のブリッグ（bragg）やハッシュオルム（Hashoolome）などで15mにもなる丸木舟が発掘されている（図6-14）。これらは樹齢800年にもなるオーク材を使い、船尾には船尾梁（船尾を切り落としたような形）が船体に溝を彫る形で取り付けられている。このブリッグの丸木舟にはそれ以外にクリーツ（cleats）などの部材も発見され、独立した部材が作られるという意味で、板接ぎ舟への発展形態とみることができる。

ハッシュオルムの舟は舷側板が発見されているが、それ以外の事例では6000～3000BCE年紀のデンマークの事例から丸木舟の船体の上縁近くに舷側板を縫合用と思われる穴と推測される事例がある。また紀元後になると舷側板を装着した舟が発見されている（例 BJORKE 340-530AD, Utrecht 885AD）。300BCE頃とされる Clifton 1 and Clifton 2 という2隻の舟がノッチンガム付近から見つかっているが、この舟は双胴船だったとも推測されている（McGrail 2015a: 108）。

明らかな縫合舟としては紀元前1770年頃とされる Ferriby 1 という平底をもった事例である。この舟は長さ15mで幅2.6m、深さ0.7mである。吃水を30cm、乾舷（freeboard）を40cmとすると約3トンの積載量があったと推測されている（McGrail 2015a: 112）。

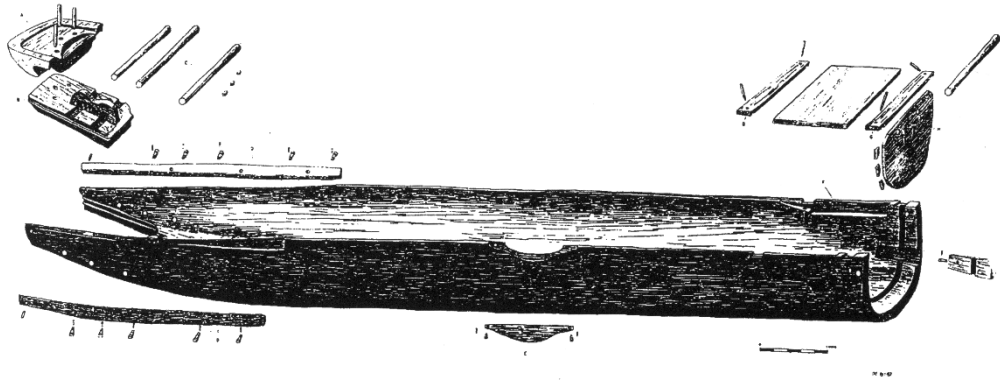


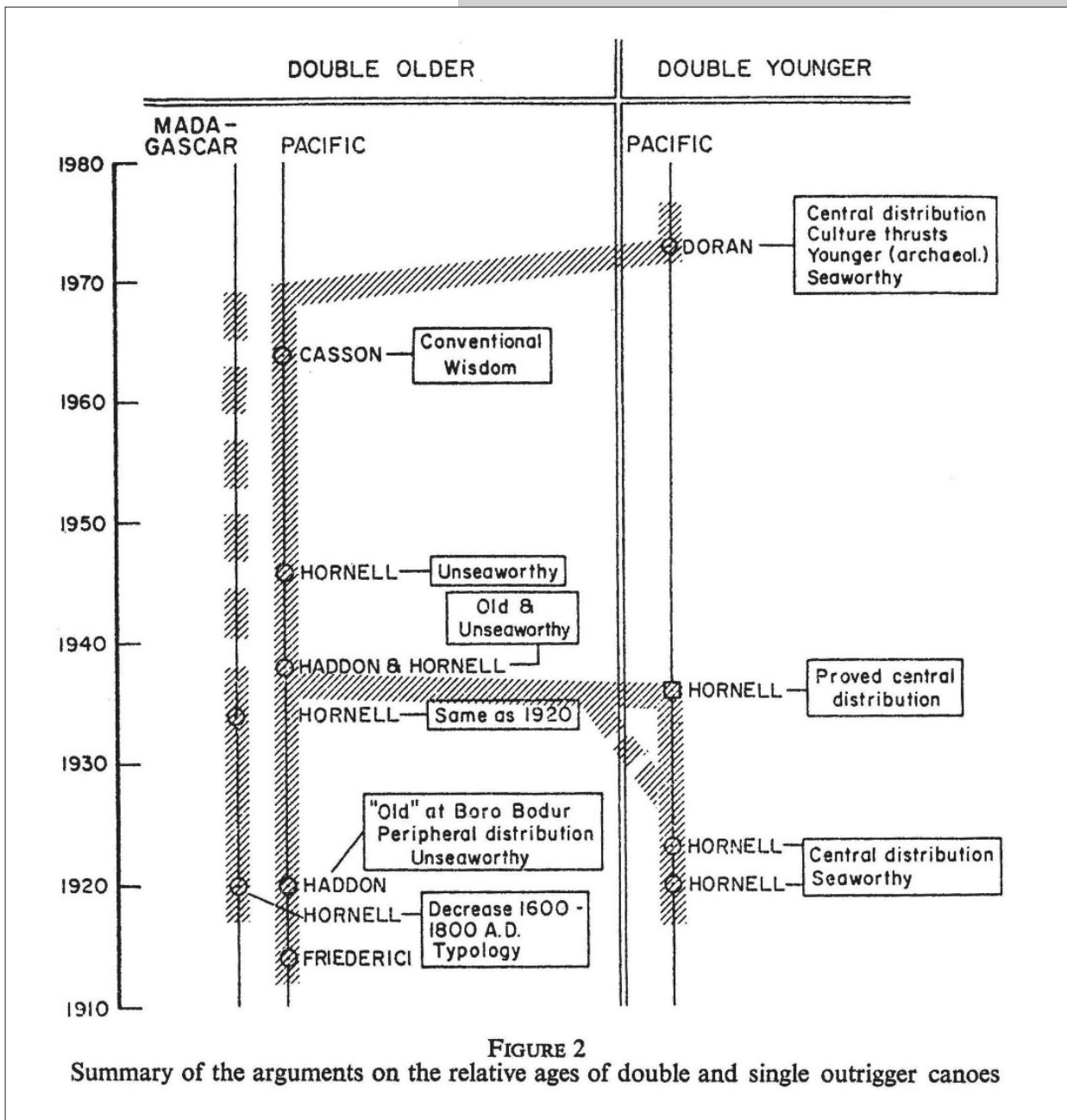
図6-14 英国ハッシュオルムの丸木舟 (McGrail 2015a: Fig. 3.7)

[第2部] カヌー研究の諸相

Indigenous boats on the rim and islands of the Pacific:
A prelude to the Out-of-Eurasia anthropological history

第7章

オセアニアのカヌー研究史の 批判的検討と新たな課題



オセアニアのカヌー研究史の批判的検討と新たな課題

はじめに

海上移動を行った民であるオーストロネシア語族の研究においてはその移動手段であった船、とくにカヌーの研究が最重要課題の一つである。しかしカヌーは素材上考古学的資料としては残りにくいため、その起源や系譜関係について決定的な結論を出すに至っていない。しかしそれと同時に、カヌーの形態や構造そのものを分析する視点にも限界があったと筆者は考える。

本章は英国の古典的物質文化研究代表者 A. ホーネルらによって先鞭をつけられたオーストロネシア世界のカヌー研究の系譜を追いながら、研究史を批判的に検討する。さらに本章および第 8 章では現時点で入手できる文献、博物館および現地調査資料を技術人類学、とくにシェーンオペラトワール論や技術的選択論の視点から統合的にとらえ直すことによって（後藤 2011a, 2011d）、今後物質文化研究として取り組むことのできる問題点を浮き彫りにすることを目的とする。

以下、本章を貫く主な視点は：(1)過程としての技術と技術における選択性、(2)身体技法、(3)各部位の関連性：部位における変化の連動性と独立性、(4)製作工程に関わる表象、価値観、および信仰である。

1 オーストロネシア世界のカヌー研究概観

1) 代表的な研究書

オーストロネシア世界のカヌーを論じるための基礎文献がいくつかある。まず A. ハッドンと R. ホーネルの『オセアニアのカヌー』3巻本（1936, 1937, 1938）はその中で金字塔といえよう。ハッドン・ホーネル本がオセアニアに限定されているのに対し、フランスの J. ネイレ著『オセアニアカヌー』2巻本（Neyret 1974）は1巻がメラネシアだけだが、2巻はポリネシア、マイクロネシア、インドネシア、フィリピンさらにインド洋や台湾までの船を包括している。近年出た本ではニュージーランドのオークランド博物館が中心となって行った企画展に伴う論集（Howe ed. 2006）が詳細な情報を提供している。またタヒチ博物館で出された論集がタヒチと中核ポリネシアを中心にカヌーの形態や構造、材質あるいはカヌーに関する信仰、さらに近年の文化復興について論じている（Guiot 2008）。

インドネシアに関してはオランダ国内の模型を中心にアウトリガーの構造を比較した『インドネシアのアウトリガーカヌー』（Nooteboom 1932）、またホーネルの「インドネシアのアウトリガーカヌー」（1920a）、ハッドンの「インドネシアカヌーのアウトリガー」（1920）などが多様なアウトリガーの構造を比較している。またドイツの G. フリーデリッチはインドネシアとメラネシアの資料に大部のページを割いて、アウトリガーの構造、船体の構造を板接ぎや結縛法、さらに船首の形態的特徴、さらにはパドルの形態、そして各部の語彙などについて総合的な比較を行っている（Friedereci 1912）。インド洋に関してはホーネルの「インドの船の起源と民族学的意義」（1920b）、グルブランドセンの『スリランカにおけるアウトリガーカヌーの発達』（Gulbrandsen 1990）などがあげられる。

丸木舟ではなく接ぎ舟を中心としているが帆装などでは共通性が多いので重要な文献としてインドネシアでは『インドネシア・バリとマドゥラのアウトリガーカヌー』(Horridge 1987) および概論 (Horridge 1981, 1986a)、ベトナムでは『安南の人々の海事民族誌』(Paris 1955)、インド洋では『南アジアの船』(McGrail 2003)、『インドのボートと船』(Wiebeck 1987)などを参照すべきであろう。またアメリカ大陸先住民のそれと比較するための基礎文献もある (Edwards 1965; Frederici 1971)。なおオセアニアのカヌーや航海術に関する文献リストも航海者の日誌などを検索するのに役に立つ (Goetzfridt 1992)。

次にオーストロネシア世界におけるカヌーの分布や系譜関係について、代表的な学説を概観しその妥当性を批判的に検討する。

2) シングル・アウトリガー式 VS. ダブル・アウトリガー式カヌー分布論

オーストロネシア世界のカヌーの特徴は安定を増すための仕組み、アウトリガー (outrigger) の装着である。アウトリガーは腕木 (boom) と浮き木 (float) から成り立つ。その間に結合するための種々の中間材 (attachment) もしばしば使われる。そしてアウトリガーが片側に付くのがシングル・アウトリガー式カヌー、両側に付くのがダブル・アウトリガー式カヌーと呼ばれる。

腕木と浮き木を直接結合させる A. 直接法 (direct method)、その細分として 1. 挿入型 (inserted: 腕木が浮き木に刺さる形)、2. 結縛型 (lashed: 腕木が浮き木に結びつけられる形) (図7-1 & 7-2)、3. 混合型 (mixed: 複数の腕木があってそれぞれの浮き木との結合法が異なる場合) が規定される。さらに稀なケースに一本の腕木の両側に位置する浮き木が異なった結合法が取られる複合型 (complex attachment) が定義される。

次に腕木と浮き木の間に接合材ないし中間材を介在させる B. 間接法 (indirect) であるが、その細分は 1. 中間材が浮き木に挿入 (図7-3)、2. 中間材が浮き木に結縛 (図7-4)、3. 混合型、となっている。1. と 2. に関しては中間材の形態 (垂直、Y字、X字など) や構造 (棒状、板状など) によってさらに細分がなされている (Haddon 1920; Hornell 1920a)。

アメリカの心理学者 A. ウィスラーは環境と文化要素の分布関係について中心地理論的なモデルを適応する中で、インドネシアのアウトリガーカヌーについて論じた (Wissler 1926)。シングル・アウトリガー型式がオセアニアやインド、一部アフリカ、ダブル・アウトリガー式が主にフィリピンからインドネシアに分布するので、前者が周縁的、後者が中心的分布とウィスラーは捉える。その中心地たるインドネシアではアウトリガーの腕木と浮き木の結合型式について3つの型式がある: 1. 直接接合法: 腕木の端が直接浮き木に結縛; 2. 間接接合法ハルマヘラ型: まっすぐか S 字



図7-1 直接結縛法のシングル・アウトリガー式カヌー模型 (ホノルル・ビショップ博物館収蔵資料)



図7-2 直接結縛法のダブル・アウトリガー式カヌー: フィリピン・パナイ島イロコス海岸



図7-3 間接結合法のシングル・アウトリガー式カヌー：
PNG ビスマルク諸島ニューアイルランド島



図7-4 間接結合法のダブル・アウトリガー式カヌー：
フィリピン・ルソン島・アパリ川河口付近

状に曲がった桁で腕木と浮き木を結合；3. 間接結合法モルッカ型式：U字ないしO字の籐製の中間材で腕木と浮き木が結合である。これらの分布を見ると「1と2と3」という具合に包摂関係があるように見えるので、より単純に見える直接接合法が一番古く、その改良型のハルマヘラ型が発達し、さらに改良型のモルッカ型が中央部で発達したと解釈した (Wissler 1926: 27-30)。

これに対し、中心地モデルをベースにした伝播論の単純な適用に警鐘をならしたのがハーバード大学にいた人類学者 R. ディクソン (Dixon) であった。彼は現在まで参照される神話学の名著『オセアニア神話』の著者であり、オセアニアの文化史、文化層の議論にも詳しい研究者であった。彼は(1)ダブル・アウトリガーとシングル・アウトリガー型式の分布、および(2)アウトリガーの腕木と浮き木の結合方法という二つの問題についてそれぞれ論じている。

まずダブル・アウトリガー型式の分布は(1)マダガスカルとコモロ諸島、さらにアフリカ東部海岸、(2)インドネシア全体、(3)ニューギニア南部、フライ川河口、トレス海峡、オーストラリアのヨーク半島からクィーンズランド付近、(4)ポリネシアのイースター島とマルケサス諸島、(5)ニュージーランド、(6)ミクロネシアのパラウ諸島、ポナペ島、ポリネシアのサモア諸島、メラネシア・ソロモン諸島北部のニッサン島などである。この中でとくにダブル・アウトリガー型式が唯一であるのは(2)のみであり、(1)、(3)、(4)の地域ではシングル・アウトリガー型式と共存する傾向があり、(5)では可能性が伝説上にあるのみである (ニュージーランド・マオリ族のカヌーはアウトリガーが付いていない型式が主流)。このようにダブル・アウトリガー式カヌーの分布は詳細に見るとかなり複雑な状況であり、とくに現在分布外であるポリネシアやミクロネシアにも存在していたとする意見とそれを否定する意見の双方が存在する (e.g. Best 1923; Hornell 1932; Friederici 1933)。

一方シングル・アウトリガー型式は(1)スリランカ、モルジブ、アンダマン、ニコバル諸島の唯一の型式、そして(2)メラネシア、ポリネシア、ミクロネシアのオセアニアほぼ全域に分布する。したがって大局的に見ると：アフリカ (ダブル)、インド洋 (シングル)、インドネシア (ダブル)、オセアニア (シングル)、という具合に「入れ子状」になっており、ウィスラーが言ったように単純にインドネシアがダブル・アウトリガー型式の中心ということはできない。

さらに分布をよく見ると(1)ではダブル・アウトリガー型式の分布圏であるマダガスカル付近にはシングル・アウトリガー型式が分布 (シングルがダブルの中にすっぽりに入るように分布) している。しかしここではダブル・アウトリガー型式がもともとあり、シングル・アウトリガーに代わり取って代わられたことが知られている。そしてミクロネシアやポリネシアにあったとされるダブル・アウトリガー型式も西欧人に記録された頃には消滅傾向にあったことを考え、ダブル・アウ

トリガー型式が古く、シングル・アウトリガー型式が新しい、革新的な型式だったと結論するひとつの理由だとした。

しかしディクソンは逆の可能性もなりたちうとした。インドネシアで17～18世紀に描かれた西欧人絵画ではコラコラ型という大型の戦闘用カヌーはダブル・アウトリガー型式であるが、そのまわりには小型のシングル・アウトリガー型カヌーが描かれている。インドネシアの漁撈用などの小型カヌーにシングル・アウトリガー型が一般的で、コラコラのような特殊なカヌーがダブル・アウトリガー型式であるということは、後者の方が大型化による革新（イノベーション）とも言えるのではないかというのである。さらにこのような分布論的な議論は限界で、インドとオセアニアにおけるシングル・アウトリガー型式は独立発生とも考えられ、結論は出せないと論じた（Dixon 1928: 76-86）。

3) ハッドンとホーネル理論

『オセアニアのカヌー』3巻本においてイギリスのA. ハッドンとJ. ホーネルは、大英帝国が支配した領域の資料を中心にカヌー研究においても指導的な役割を果たした（Haddon and Hornell 1936-1938）。上記ウィスラーとディクソンの論争は北米大陸で有効であった中心地モデルの是非を巡ったものであったが、ハッドンとホーネルの場合は船の構造や機能により即した論争が展開されている。

8～10世紀に彫られたポロブドゥールの壁画は大型の構造船にアウトリガーが装着されていることで有名である。腕木と浮き木の装着自体はもっとも原始的と言われる直接結合法であるが、おそらく船体を浮力で支えるために竹と思われる浮き木は数本束ねてある。このように竹を束ねて浮力を増す仕組みは現在でもフィリピンの船内エンジン付きの漁船にも用いられる（図7-5）。ポロブドゥールの船の壁画は合計で5枚あるがいずれも片側から書かれており逆側は表現されていないのでシングル・アウトリガーかダブル・アウトリガーか判断できない。5枚のうち4枚が左舷、1枚では右舷が彫られており、すべてにアウトリガーが表現されているところから、おそらくこの船はダブル・アウトリガー型式であったと推測される（Haddon 1920: 101）。

ホーネルは海用の船の起源は内水域であるとし、東南アジアの川舟に注目した。ミャンマーや中国大陸の川舟の中で米を運ぶ船はバランスを取るために両舷側に張り出し（sponson）を持つ船がある。この張り出しはバランスを取る以外に漕ぎ手が座る、また積荷の上げ下ろしに便利などいろいろな理由で装着される。さらに南米のコロンビアの河川では丸木舟の両舷側に浮きのようなバルサ材の棒を装着し、舟が傾いたときの復元力を増す工夫がされているものがある。この場合両側の棒を装着する腕木をのばせばダブル・アウトリガー式カヌーが誕生するわけである。じっさいコロ



図7-5 複数の竹を束ねたカヌー漁船：フィリピン・ルソン島・イロコス地方

ンビアの海岸ではそのようなカヌーが海用として用いられている。この両舷側のバルサ材は、普通は水に浸からないので浮きというよりもバランスをとる重しのように思われる。ホーネルはこの種の船は独立発生なのか、それともスペイン時代にフィリピンで目撃したダブル・アウトリガー式カヌーの名残なのかわからないとしている（Hornell 1943: 98）。

しかし基本的にこのように両舷側に張り出しがないしバランスを装着した川舟からまずダブル・アウトリガー式カヌーが発達したが、ダブ

ル・アウトリガー式カヌーは外洋には向かなかつたと考えた。すなわち荒波にもまれたとき、風下側の浮き木が深く沈みすぎ転覆の危険が生じる上に、両側の浮き木がそれぞれ波頭に乗るような状況になると宙に浮いた状態になるため、船体の重みで腕木が折れる危険性がある (Hornell 1943: 99)。

このように両舷側に板状の仕掛けかきわめて短い腕木をもったダブル・アウトリガー式カヌーから海用のダブル・アウトリガー式カヌー、そしてそれがオセアニアにいたって外洋に耐えうるシングル・アウトリガー式カヌーに発達したという学説は、同じ世代のドイツを代表する民族学者 R. ハイネ＝ゲルデルンも独自に到達していた (Heine-Geldern 1932)。

さてアメリカの船研究家 E. ドーランは、ホーネルがハッドンと『オセアニアのカヌー』を書くに当たって説を変えたことを指摘し、このような「権威」の心変わりが議論を混乱させたと批判的である (Doran 1974: Figure 2)。ホーネルはかつてシングル・アウトリガー式カヌーの方が古く、ダブル・アウトリガー式カヌーがそれから発達したと主張していた。しかしホーネルは1923年と1938年の15年間のどこかで見解を変えた模様である (Doran 1974)。ドーランはかつてホーネルが持っていた説、すなわちシングル・アウトリガー式が古くダブル・アウトリガー式が新しいという説を改めて主張した (cf. Hornell 1920a, 1920b vs. 1943)。彼はシングル・アウトリガー式カヌー、ダブル・アウトリガー式カヌー、ダブルカヌーのそれぞれに対して速度や逆風航海能力の実験を施し、ダブル・アウトリガー式はシングル・アウトリガー式にくらべて決して航行能力は劣らないことを示した。三者の中で一番劣っていたのは次に論ずるダブルカヌーであった。ダブルカヌーは積載能力の大きさで他の型式より勝っており、何を持ってより優れたとするかは、ニーズによって異なることを考慮する必要がある。

ドーランは自らの航海経験からもダブル・アウトリガー式カヌーはシングル・アウトリガー式カヌーに劣っていない、またホーネルらが言うように風下側の浮き木が着水してもそのことで航行方向に回転のような不要な力がかかることはないし、むしろ全体としては安定している船であるとする (Doran 1974, 1981)。筆者の経験ではダブル・アウトリガー式カヌーはスピードが出ると浮き木が水から浮いて抵抗にならない状態にもなる。自転車の補助輪がごとしである。

4) ダブルカヌー

シングル・アウトリガー式カヌーとダブル・アウトリガー式カヌーの発展関係の議論に絡んでくるのがもう一種類のカヌー、ダブルカヌーである。ダブルカヌーは浮き木の代わりに双胴のカヌーを作ることで安定をまし、中央に甲板などを作ることでできる大型のカヌーである (図7-6)。ニューギニア南部のモツ族の間ではさらに3本あるいは最大10本の船体を並べるトリプルカヌー (triple canoe) ないしマルチハルカヌー (multi-hull canoe) のラカトイ (lakatoi) という型式が発達する (図14-5など参照)。しかしダブルカヌーがもっとも発達し、人類居住に重要な役割を果たしたのはポリネシアである。上記ドーランは東南アジアにもダブルカヌーは散見されるのでオーストロネシア系住民はオセアニアに到達した時点で最初からダブルカヌーは持っていたとする。しかし彼が言及している「ダブルカヌー」の事例は河川部で車などを載せて川を渡



図7-6 ダブルカヌー模型 (トンガ王国国立博物館展示資料)

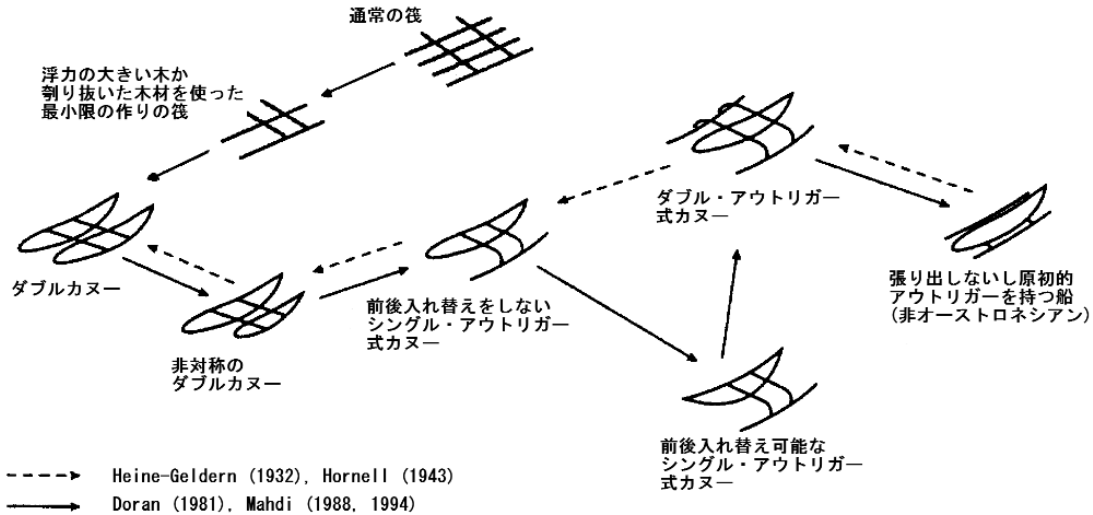


図7-7 筏・カヌーの発展仮説 (Mahdi 1999: Figure 5.1 改変)

す筏のような運搬船である。また文献などから中国にもダブルカヌーがあったとする意見もある (Ling 1970)。

筏も含めたこれらのカヌーの進化関係にはたくさんの議論があったが、インド系の言語学者 W. マハディがそれを手際よくまとめている (Mahdi 1999) (図7-7)。

すなわちまず内水域を中心に筏が分布する。筏を浮かせる竹や棒の数を減らし、最終的には丸木船を双胴にするダブルカヌーに変化する。ダブルカヌーのうち1本が小さくなり、やがてそれは浮き木となってシングル・アウトリガー式カヌーが誕生する。腕木を反対側に伸ばして浮き木をつければダブル・アウトリガー式カヌーとなる。その腕木の幅を狭めれば河川部で見られる両舷側に張り出しの付く船となる (図7-8)。このマハディ学説はドーランに同調するもので、逆の発達関係説 (張り出し付きの川舟 → ダブル・アウトリガー式カヌー → シングル・アウトリガー式カヌー) にはハドソン、ホーネルおよびハイネ・ゲルデルンがいるわけである (Hornell 1928)。

さらにハドソン・ホーネルは東南アジア・オセアニアに加え南アジアとアフリカ東部まで含めてアウトリガーの型式分類を行っている (Haddon and Hornell 1938)。これに基づき彼らは次のような進化関係を想定する。筏ないしアウトリガーなしの丸木船で最初に海を渡ったのはパプア系の住民である。次に東南アジアのオーストロネシア集団の間でアウトリガー式カヌーが発達する。その最古形である直接結合法は内水域のような水の穏やかな場所で見られる結合法なので、海洋進出する前のもっとも原初的な結合法である。海でも南インド、スリランカではこの型式が主流である。さらに東南アジアではフィリピン中部から南部にかけてダブル・アウトリガー式カヌーの結縛法がこの型式である。さて直接結縛法メラネシアには一部みられ、東部ポリネシアの辺境地帯といわれるハワイでは再びこれが主流で、マルケサスやラパヌイにも記録がある。

すなわち直接結縛法はフィリピンと東部ポリネシアという周縁部に「残存」した原初的な構造と見る。ソシエテ諸島では2本の腕木のうち後部の腕木にこの種の結縛法が見られる (ただし腕木は浮き木に刺した短いペグに結縛される場合が多い)。直接挿入法がポリネシア、ミクロネシア、メラネシアに断片的に分布するのも同じ理由であろう。

次に船体が高くなるにつれて腕木の位置も高くなり、直接接合法では浮き木が水に届かなくなるという理由でさまざまな間接的接合法が生まれた。フィリピンでも北部のルソン島では「肩」のような中間材が入る (図7-9)。インドネシアからオーストロネシア系集団の第2派が到来したとき、



図7-8 舷側の両側に竹の張り出しをもつスラウェシ島の川舟（門田修氏提供：撮影 Muhammad Ridwan Alimuddin 氏）

彼らのカヌーは2本の腕木をつけ、垂直ないし斜行した棒状の支柱、あるいは真っ直ぐの2本の支柱で腕木を挟むないし逆三角形の支柱をもつ型式のアウトリガーを持っていた。おそらく帆は四角帆でマスト、上桁、下桁を備えていた。

さらに続く集団はダブルカヌーと航海用のシングル・アウトリガー式カヌーをもっており後者においては上交差式(overcross: X字状に交差したペグの交差点の下に腕木が結縛)の接合材を2本の腕木に備えたアウトリガーであった。さらにミクロネシアやポリネシアにはほとんど欠落する下交差式(undercross: X字状に交差したペグの交差点の上に腕木が結縛)カヌーを持った集団がニューギニア北部からメラネシア北部へとその後移動した時期もあった。

ポリネシアやミクロネシアでは基本的に腕木は2本ないし多くて3本であるが、ニューギニア島周辺には櫂漕用のカヌーでも数本、多いときは10本近くの腕木を持つシングル・アウトリガー式カヌーが分布し、その場合接合法は下交差の間接接合型式である。ハドン・ホーネルはこれは新しい波であると推測する (Haddon and Hornell 1938: 23)。



図7-9 中間材の入ったダブル・アウトリガー式カヌーの浮き木部分：イロコス海岸

5) 艀装と航海法

ハットン・ホーネル (1938) はカヌーの帆、艀装 (rigging) を次のように大別した。

- (1) オセアニア型スプリットセイル (Oceanic Spritsail) : (a) 単純ないし原始的オセアニア型スプリットセイル (simple or primitive Oceanic spritsail) は2本の桁をもった三角帆が、1本の桁がマストのように立てられる型式; (b) 蟹鉗型スプリットセイル (crab-claw spritsail) は桁の1本が垂直に立てられ支索で支えられて、もう1本の桁が湾曲するために蟹の鉗のように見えるものでハワイが典型である; (c) 下桁スプリットセイル (boomsprit sail) は(b)と基本的に同じだが、2番目の桁が角度をつけて曲がるものでタヒチが典型である。
- (2) オセアニア型ラテン帆: (a) 原ラテン帆 (protolateen) は固定した太いマストに三角帆が紐でぶら下がる型式; (b) 原始的オセアニア型ラテン帆 (primitive Oceanic lateen) は三角帆が二股になったマストに上桁が支えられる型式。ただしマストは固定されているのか、それとも前後に可動式なのかが不明確; (c) 真正オセアニア型ラテン帆 (true Oceanic lateen) は二股になった前後可動式マストに、三角帆の上桁に結んだ索でぶら下げる型式。

この分類の上でハットン・ホーネルはその発達関係について、最初の移住者は単純 (原初的) オセアニア型スプリットセイルを持っていた、それが原ラテン帆に進化し、それがいろいろなオセアニア型のラテン帆に進化したと論ずる。

ハットン・ホーネルの資料に大局的には依存しながら海事史研究家 R. ボーデン (Bowden) は次のような結論に達した。(1) 四角帆がまずエジプトで発明されて世界に広まった; (2) オセアニア型スプリットセイルと類似の2本ブームの帆は原オセアニア型スプリットセイルから進化した。そしてそれは初期のインド型の四角帆 (平行に立てられた2本のマストに横帆を張る) から進化した; (3) ハットン・ホーネルは原ラテン帆 (proto lateen) と真正オセアニア型ラテン帆 (true Oceanic lateen) を区別するが、ボーウェンはこれらすべてをオセアニア型ラテン帆と呼ぶ¹; (4) ハットン・ホーネルの言う原始的オセアニア型ラテン帆 (primitive Oceanic lateen) はホリッジのマドゥラ型ジュクン帆 (Madurese Jukung rig) に相当するがインドネシアから東方まで移動し、中央ポリネシアにくさびのように分布が食い込んでいる (Bowden 1952, 1959)²。

冒険家でカヌー研究家の D. ルイス (Lewis) はオセアニア型スプリットセイルという用語は誤解を招くという。この用語は桁が帆を斜めに横切ることによって、マストと逆側の帆の縁を張るための桁であるので、オセアニアのように2本の桁で逆三角形を作る帆とは厳密に異なる。ポリネシアに限定すると帆は単純ポリネシア型ラテン帆、2本の桁で逆三角形の帆、蟹挟み型帆の3種類に分類される。単純ポリネシア型ラテン帆は、トンガのダブルカヌー・トンギアキ型において17世紀に記録されているが、二俣に別れたマストの先端に上桁をかける型式なので帆を下げるのに不便であり、ミクロネシアから18世紀頃フィジー、トンガ、サモア付近に入ってきた真のラテン帆 (シャンティング用) には劣るとする。後者は三角の帆の上桁を前後に動くマストに紐でぶら下げる型式で上げ下げが容易であり、シャンティングのために前後入れ替えにも便利なのである (Lewis 1978: 56)。

さらにルイスは2本の桁で形成される逆三角形の帆は第3の型式、蟹挟み型の退化型だと見る。

1 ホリッジのこの考えについて、考古学者 A. アンダーソンはウィンドサーフィンの帆の原理を安易に大型の船に適応した誤った議論だと批判する (Anderson 2000)。

2 中国科学史の大家 J. ニーダムもエジプト起源の四角帆 (横帆) が源であるとする。このことからインドでは平行に立てたマストの間に張る帆が発達、一方インドネシアでは四角帆を船体に沿わせ (縦帆)、そして斜めにしてマストに掲げる型式が発達し、ここからオセアニア型の三角の縦帆が発達したと考えた (Needham 1971: Table 72)。しかし A. ホリッジはオセアニアに進出したオーストロネシア系集団はヨーロッパないしアラブ世界から四角帆が到来する以前に三角縦帆の原理をインドネシアで習得して移動していたのでこれらの考えは間違いであるとする (Horridge 1987: 150)。

逆三角形の帆は彼が批判する「オセアニア型スプリットセイル」と呼ばれ多くの研究者がポリネシアの元型だとする型式である。ニュージーランド・マオリやマルケサス諸島などで記録されている型式である。蟹挟み型は2本の桁のうち1本がマスト状になる型式で典型例はハワイやタヒチ、その影響を受けたと思われるツアモツ諸島などに見られる。この蟹挟み型に一見似ているのが、メラネシア・ソロモン諸島南東端のリーフ、サンタクルーズ諸島の通称タウマコ型、またニューギニア島南部のマイルー島民のダブルカヌー、またモツ族のマルチハルカヌー・ラカトイなどに見られるものである。蟹挟み型がメラネシアとポリネシアの東部に分布するということは、原初的な型式である可能性を示唆するという (Lewis 1978: 57)。しかしハワイ・タヒチの蟹挟み帆は1本の桁がマストになるが、他の事例では独立したマストで2本の桁で逆三角形になった帆が支えられている点の本質的に異なるので筆者は疑問である。

一方、海事研究者 E. ドーラン (Doran) は4つの型式を規定する (図7-10)。(1)ダブルスプリットセイル (double spritsail) は2本の平行に立てたマストに四角い帆を装着するタイプ。スリランカが典型である。(2)一般的スプリットセイル (common spritsail) は17世紀のオランダやイギリスの船のようにまっすぐ立てたマストにスプリットを入れた四角い帆を立てるタイプ。(3)オセアニア型スプリットセイルは2本の桁によって形成された三角帆、(4)クレーン型スプリットセイル (crane spritsail) は2本の桁で作られる三角帆をマストの上に持ち上げるタイプ、(5)桁付きラグセイルは平行の上桁と下桁に挟まれた概ね四角形の帆をマストで持ち上げる型式。アジアからオセアニアに伝わったものであろう。

ドーランは地中海型のラテン帆、オセアニア型スプリットセイル、クレーン型スプリットセイル (オセアニア型ラテン) 三者の機能の違いを説明している。三角帆の3点を ABC で表し (A が最高点、C が舳先、B が艦側の点)、AC が上桁、BC が下桁、そして XY がマストであるとする、地中海型ラテン帆は XY で上桁 AC の C に近い側を持ち上げる型式である。上桁とマストの接点は C すなわち舳先により近い方に位置する。オセアニア型スプリットセイルでは XY は存在せず、AC がいわばマストの役割を持ち、C 点が船体の横材などにはめ込まれる。そして下桁 BC は風向きによって C 点を支点にして回転される。クレーン型スプリットセイルではマスト XY で帆の上桁 AC を持ち上げるが、それはあくまで支えで、帆は C 点で船体の横材などにはめ込まれる。そしてタッキングやシャンティングの際に C 点が持ち上げられて反転されて今まで艦であった側に移動される。この型式は表面的にはラテン型に見えるが両者は機能的にまったく異なる原理である (Doran 1981: 39-45)。

神経生理学者でカヌー研究家の A. ホリッジ (Horridge) は既存の分類には多くの混乱ないし表面上の類似に囚われた誤りが見られると指摘する。とくに多くの研究者がオセアニア型スプリットセイルとした交差する2本の桁で作る三角帆は、船体に渡した横材にはめ込むマスト役の桁が固定されるかあるいは回転するのか、それとも前後に倒せるように凹みに置かれるだけなのかは大きな機能的相違である。またドーランの上の議論もオセアニア型スプリットセイルにいろいろな機能を

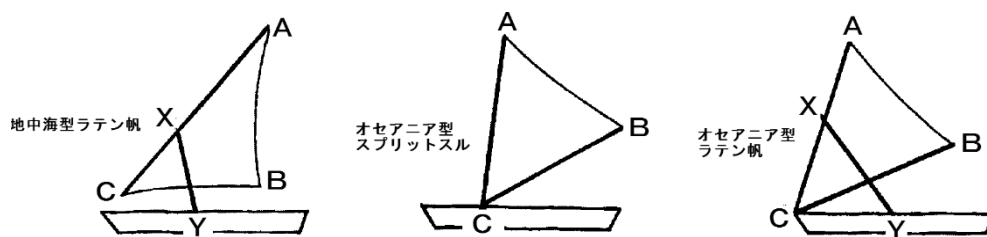


図7-10 帆装の基本的形態 (Doran 1981: Fig. 22 改変)

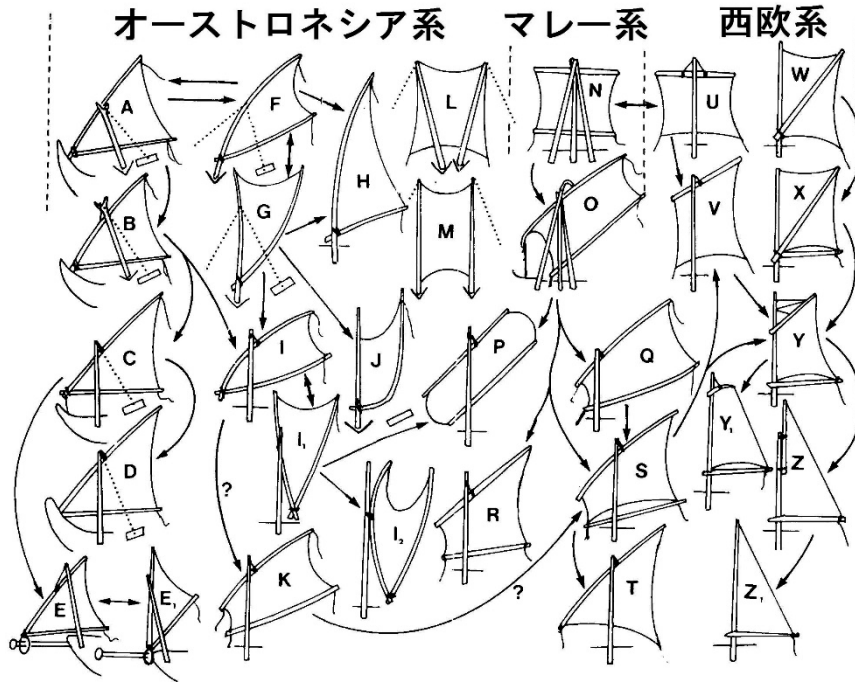


図7-11 オーストロネシア世界の艀装 (Horridge 1987: Fig. 83 改変)

持った帆装を混合していると指摘し、その上でホリッジは独自の進化過程を提唱する (図7-11) (ホリッジの定義と他の研究者の定義の関係については Appendix 参照)。

まず彼はオーストロネシア系住民が東南アジアにいたときにもっとも原始的な帆装は彼の言うマドゥラ・ジュクン (Madura Jukung) 型であった。これは上桁と下桁の2つで形成される三角帆の頂点 (桁の交点) を舳先に装着し、上桁を前後に動くマストで持ち上げたタイプである。この原理は筏かダブルカヌーかを問わず大型の船に適した型式である。最初は筏にこのような帆をつけて種々の実験が行われたであろうし、筏であればセンターボードの使用もあり得ただろう³。筏に適したこの帆はダブル・アウトリガー式カヌーにも適していた。帆の進化はなしに船体の結縛法などの進化によって筏からダブル・アウトリガー式カヌーに移行したのであると論じた (図7-10)。

オセアニアに人類が進出したルートに関してはラピタ土器文化に示されるようにメラネシアの回廊を通る以外にも東南アジアから直接マイクロネシアへ、あるいはマイクロネシアの南端を通してポリネシアへなど、種々の可能性が否定できない。オーストロネシア系集団はまた東南アジア付近でカヌーを生み出す過程でいろいろな種類の帆を試したに違いないとする。しかしポリネシアへの移動の段階となって積載能力の理由と長距離航海のためにダブルカヌーが発達した⁴。一方マイクロネシアへの移動はシングル・アウトリガー式カヌーで行われその過程でシャンティングが考案された。ポリネシア人移動の当初にあった帆の可能性は2つである。オセアニア型スプリットセイルかオセアニア型ラテン帆である。両者の共通点は帆を押し上げて支索によって回転させることができること

3 これに対し A. アンダーソンは前後に動く支柱 (prop) と固定式のマストはまったく異なった原理であるとする。彼は、ホリッジがウィンドサーフィンのように帆を前後できる仕掛けを大型のカヌーの帆にまで適応した誤った考えだと批判する。

4 実験航海に携わった人から、マイクロネシア型の航海カヌーは食料積載能力などを考えてせいぜい2週間程度の航海用であろうと聞いた。一方ポリネシア型のダブルカヌーは1カ月程度の航海には耐えうるであろうという。マイクロネシア、とくにヤップからカロリン諸島にかけてはほぼ東西方向に島が並び、それぞれが数日の航海圏内である。一方ポリネシアでは、たとえばハワイとタヒチは度重なる航海実験でも1カ月はかかることが証明されている。カヌーの発達や型式の違いはこのような現実的な要因も背景に考えねばならない。

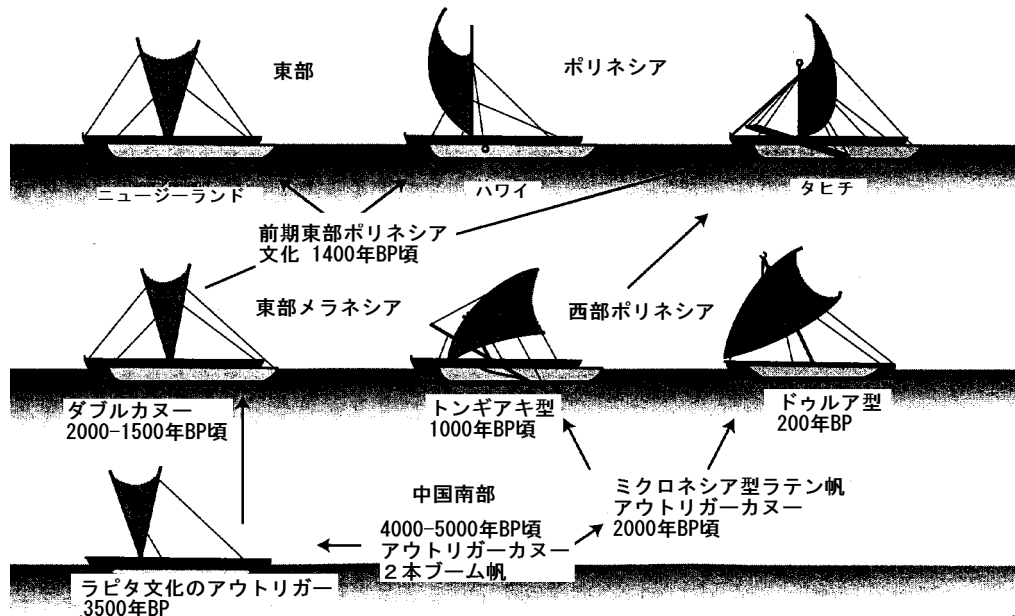


図7-12 カヌーの発達関係仮説 (Anderson 2000: Figure 5 改変)

である。そのために固定式の舵は必要がなかった。マストは固定せず、帆を上げる滑車もポリネシアでは知られていない (Horridge 1987)。

考古学者 A. アンダーソン (Anderson) はオセアニアにおけるオーストロネシア系移民の初期、具体的にはラピタ式土器文化の時代は支索ステー (stay) のみで横索シュラウド (shroud) のない2本の桁で作られる逆三角形 (所謂 オセアニア型スプリットセイル) をつけたシングル・アウトリガー式カヌーであったと推測する (図7-12)。これはマルケサスやニュージーランド・マオリの記録に見られるタイプである。そして東部ポリネシアに進出する過程で積載能力が高く長時間の航海のできるダブルカヌーが艤装をほとんど変えないで誕生した。ダブルカヌーは東南アジアや中国で発生していたという説もあるが、言語学者 R. ブラスト (Blust) の言うように、ダブルカヌーを意味する *paqurua (* は再構成された仮説的語彙を示す) が存在するのは東部ポリネシアのみである。もしそれより西でダブルカヌーが存在していたらそれは言語学的に無標章 (unmarked) であり不自然である。したがってダブルカヌーはフィジー・トンガ・サモアの東部ラピタ文化圏で考案された可能性が高い (図7-11)。

このオセアニア型スプリットセイルからタヒチなど中央ポリネシアでは横板 (leech: 風下に流されないように平底船の舷側に取り付けた板) にシュラウドを張り、前後のステーも強化して、1本の桁をマストのようにした蟹挟み型の帆が誕生し、ハワイにも受け継がれた。一方、やはりオセアニア型スプリットセイルからミクロネシアではシャンティング用にラテン型帆が考案された。そして18世紀頃にフィジー・トンガ・サモア地域に到来して影響を与えトンガのトンギアキやフィジーのドゥルア型のダブルカヌーを生み出した。もともとポリネシアのダブルカヌーは船体と同じ大きさであったが、フィジーのドゥルアに至ってはシャンティングを行う必要性から一方の船体が小型化し、いわばアウトリガーの役割を持つようになった。なお東部ポリネシアの植民をなした時代のダブルカヌーは逆風帯や赤道無風帯を乗り切るためにパドリングが重要となり帆走と併用された。そのために B. フィニーの実験から知られるように、漕ぎ手が座って漕げるように船体が開き、またフリーボードも60cm程度でなくてはならない。これはトンギアキやドゥルアなど船体の上に甲板を渡して閉じてしまうような型式ではこれはありえなかった (Anderson 2000)。なおメ

ラネシアとくにニューギニア周辺の櫂漕カヌーの船体は、断面は上すばみ形であり、基本的に漕ぎ手はカヌーの中に座るのではなく、またがって乗る（後藤・石村 2011）。

6) 批判的検討

以上概観してきたカヌーの分布論や進化論に関する論争には決め手を欠く決定的な理由がある。それはカヌー自体が考古学資料でほとんど残存しない点である（cf. Scott 1982; Sinoto 1983）。水中考古学の進展で今後資料は若干増えるだろうが、オセアニアのカヌーのような構造を持った船が海底から見つかる可能性もあまり期待できない。結局われわれは歴史言語学の助けを借りながら（Ross et al. 1998）、民族誌および西欧人航海者の記録（16～20世紀）にみる分布から、系譜や進化関係を推測する以外に手段はない。ただそれらにも資料的限界がある。

まずカヌーのような物質文化の場合、正確な図ないし写真が必須となる。写真が発達する以前は図に頼るしかない。大航海時代の船には専門の絵師が乗り組み、彼らの描いた絵にはかなり役にたつ資料が少なくない。しかしカヌーを片側から描いていても逆側のアウトリガーの有無が分からないことなどが資料的制約となる。ましてアウトリガーや船体の結縛状況などの詳細はほとんど分からない。

冒頭であげた基礎文献の中でフランスのネイレ本はカヌーの三面図、すなわち正面図、側面図、上面図を掲載している点で貴重である。一方、ハッドン・ホーネル本は図に一定の方針がない。ただしネイレ本の図は文献記録にある一側面の図から推測して三面図を起こしているようで、いわば「頭で書いた」図であることを注意しなくてはならない。

また限られた資料による西欧人到来後、カヌーの分布状況やカヌーの形態・構造は急速に変化したことも知られている。たとえばタヒチのダブルカヌーの議論で航海者の間で相矛盾した記載が見られることに対しては民族学者 E. フェルドンが詳細に批判的検討を加えている（Ferdon 1981: 230-245）。

さらに今までのカヌー論争のもうひとつの制約は分析視点ないし手法である。それはカヌーをシングル・アウトリガー式カヌーあるいはダブル・アウトリガー式カヌー、あるいはダブルカヌーと型式化した上での議論が主流であった点である。そこでは実際のカヌーの使われ方、あるいはアウトリガーの機能など、総じて技術選択的な視点が希薄であった点である。たとえばダブル・アウトリガー式カヌーがオセアニアに存在するか否かについては意見が分かれているが（Dixon 1928; Hornell 1932; Friederici 1933）、東南アジアにシングル・アウトリガー式カヌーが分布する点についてはほとんどの研究者が認めている。筆者自身もインドネシアのスラウェシ島などで実見している（図7-13）。しかしインドネシアのダブル・アウトリガー式カヌーは腕木を船体の両側から持って



図7-13 インドネシアのシングル・アウトリガー式カヌー：スラウェシ島南部海岸

きて船体の上で結縛するため取り外すことが可能な事例が存在する。網漁をするときアウトリガーがあると不便であるので、その場合は最初から取り外してシングル・アウトリガー式カヌーにして使うことなど、状況に応じた使い分けがなされているのである。

しばしば筆者が指摘したように東南アジアのダブル・アウトリガー式カヌーの浮き木は竹、最近では塩ビパイプで作られることが多く、浮きの役割をもつ。一方、オセアニアのシングル・アウトリガー式カヌーの浮きのほとんどは

密度の高い木で作られ、むしろ重しなのである。そのためオセアニアのシングル・アウトリガー式カヌーでは「重し役を果たす浮き」は風上側に置くのが理想的である。そしてマイクロネシアやメラネシアでは逆風航海（間切り）のさいには舳先と艫を入れ替えるシャンティング法が発達する。一方、スリランカのシングル・アウトリガー式カヌーはシャンティングの技法がないので、風上に浮き木（重し）を置くためにその都度アウトリガーを取り外し逆側に取りつける（ロンドン・ケンジントンの国立科学博物館の展示解説）。このようにアウトリガーの使われ方の実体こそ何より考慮すべき要因なのである。

同じ事はダブルカヌーにも言える。ドーランらは東南アジア河川部で車のフェリーに使われる双胴ないし多胴船をダブルカヌーと見てその起源を東南アジアに辿る意見がある（e.g. Doran 1981）。文献では同じ原理は中国にも見られるし、沖縄でもサバニを並べて甲板を作る、いわゆる平安座船ないしテーサン船が知られている（図7-14 a & b）。甲板には牛や酒壺のように幅の狭いサバニに収容しにくい積荷が積載される。用途がなくなれば解体されサバニとして本来の使われ方をする。ニューギニアの多艘カヌーラカトイを形成する丸木船体も同様である。したがってこのように船を並べる原理はポリネシアのダブルカヌーのように最初から長距離航海を目的として双胴に組まれたとは言えない。必要に応じて船体を2本以上並べるのは、人類が自然に到達する共通の原理、平行現象であり、それとポリネシアのダブルカヌーを系譜づけてはならないと考える。

一方、インドネシアからフィリピン群島まで分布した大型のダブル・アウトリガー式カヌーのクラコラ（korakora）であるが、船体の両側に腕木の部分を格子状に作ったアウトリガーを備える。このアウトリガーは積載や漕ぎ手が乗る甲板のように機能する。筆者はポリネシアのダブルカヌーとクラコラのようなダブル・アウトリガー式カヌーは類似の必要性に対する異なった技術的選択であると推測している。後者のような選択はマヌス島など一部メラネシアの航海用シングル・アウトリガー式カヌーでも採用されていると見る。

このように筆者は今までの議論に欠落してきたのは状況に応じた技術的な選択（contextual technological choice）の視点であると結論する。これにはカヌーとそれに乗る人間の身体との関わりかたも含まれる。このような視点を阻んでいたのが型式論的な議論だった。その一因は本節で論じたような資料的制約もあったのだが、以下の章では既存の文献資料と博物館資料およびフィールドワークを加味すれば、さらに別の側面の技術的選択を論ずることが可能であることを示す。それは材質や部材の結縛の側面である。



図7-14 沖縄の平安座舟 (a) およびテーサン舟 (b) (ともに慶良間海洋文化館展示資料)

第 8 章

カヌーの材質と構造



カヌーの材質と構造

1. 部材の材質

1) カヌーに使われた植物

オセアニアの植物利用、とくに材料としての利用はニューギニア (Paijmans 1976)、ソロモン諸島 (Henderson and Hancock 1988)、およびポリネシアのいくつかの地域 (e.g. Whistler 2009) などで集成がなされているが、カヌーの各部材の材質ごとの集成はまだなされていない。筆者はこの欠を補うためにカヌー部材の植物材質のデータベースを作成した (後藤 2010a)。このようなデータベースを確立していくためには中央ポリネシアを中心に植物の分布や生態、また密度などのデータを掲載したきわめて有用な植物事典のような文献が今後望まれる (Butaud, Gérard, and Guibal 2008)。

おそらく現在までオセアニアカヌーの材質に関してもっとも詳細な報告はバナックとコックスによるフィジーのラウのものであろう (Banack and Cox 1987; cf. Gillett et al. 1993)。カヌーの各部材にはそれぞれ異なった役割があるので、それに適した材質も異なった選択が行われるわけである。またベストの素材がないときは別の選択肢から選ばれる、といった状況を以下のように詳細に論じている。

船体にはタシロマメの類 *vesi* [*Intsia bijuna*, Fabaceae、マメ科] が使われるが、それはきわめて堅い木で耐久性が高く、長持ちするからである。同じ木はマストの先端のY字部とマスト置き台にも使われる。マストには必ずテリハボク *damanu* [*Calophyllum amblyphyllum*, Clusiaceae、オトリギソウ科] が使われる。その理由は高くまっすぐ伸び、枝は地上から高くつき、弾力があるからである。腕木と浮き木を結合する材 (connective) は *kaukukata* ないし *kaukata* [*Memecylon vitiense*, Melastomataceae、ノボタン科] は小さな木でとても堅いので適している。船大工は浮き木のサイズによって種々の太さの木を選択する。またアカカキには必ずハスノハギリ *evuevu* [*Hernandia nymphaeifolia*, Hernandiaceae、ハスノハギリ科] が使われる。それは柔らかくて、船体を痛めないで長く使えるからである。

しかし上記の材料はあくまで理想であり実際様々な条件で選択肢が見られる。それらに影響する条件は、耐久性、成長した形、密度、仕事場への距離である。耐久性はカヌーが海の航海に使われる際へのストレスへの抗力と、腐食への耐久性の二つの意味がある。さらに木は風、塩水、太陽などの影響、そして間切りへの効果も同時に考慮される。

舷側板など真直ぐな部材が必要なときは *bau levu* また *vau* [*Planchonella pyrulifera*, Sapotacea、アカテツ科]、*gaoa vula* [*Macaranga gaeffean* var. *Major*, Euphorbiaceae、トウダイグサ科]、*selavo* [*Alphitonia franguloides*, Rhamnaceae、クロウメモドキ科] などが利用できるが、他の木で代替できないわけではない。bau は主に舷側板、船首カバーや甲板などに使われるがその理由は、真っ直ぐで幅広の板材が取れるからである。同じ目的で代替可能なのは *vesi* [*Intsia bijuga*] および *yagai* ないし *malayagai* [*Canarium harveyi* var. *Harveri*, Burseraceae、カンラン科] であるが *bau* の方が耐久性と密度が高いからよい。yevo [*Messerschmidia argentea*, Boraginaceae、ムラサキ科] や *nawanawa* [*Cordia subcordata*, Ehretiaceae、ムラサキ科] はそれに対して内部の肋骨に使われる。それはこの木は曲がって成長するので人為的に曲げなくても船体内部にフィットするからである。

密度は木を選択する上で重要な要素である。材料の木の合計の重量はカヌーの浮力より大きくてはいけない。たとえば船体のためのベストの木は *vesi* [*Intsia bijuga*] である。その平均比重は0.65でこの重さを埋め合わせるために特に軽い木を浮き木にする必要がある。浮き木は帆への風圧とのバランスを取る必要があり、基本的に海面に浮き上がるように設計されている。*gadoa vula*はその軽さと多孔性のために選ばれる。しかしそれはパンノキ *uto* [*Artocarpus atililis*, Moraceae、クワ科]、*uko* [*Barringtonia edulis*, Barringtoniaceae、サガリバナ科] あるいはハスノハギリで代替されるが、ハスノハギリは小型のカヌー *camakau* 型にしか使われない。腕木 (*i kaso*) のためにはやはり密度の低い木が選ばれる。たとえば *sevua* [*Vavaea megaphylla*, Meliaceae] であるが、中央の渡し木には *vesi* が使われる。それは重い、強度があるからである。

棟梁は船体、浮き木、舷側、舳先の覆い、接合材の材質を自分で選ぶが、他の部分はそれぞれ担当した大工個々人が選択した材で造られる。木の選択をするための他の要因は仕事場との近接度である。それには村から森までは越えるのが大変な石灰岩の崖などの障害物の有無も検討される。船体を村に運ぶために *kadragi* ツタ [*Ventilago vitiensis*, Rhmnaceae、クロウメモドキ科] を結ぶ。

このようにカヌーの船体、アウトリガーの腕木、浮き木、あるいはマストはそれぞれ異なった性格が要求され、それぞれにおいて多様な選択がなされることが了解される。これ以外にも紐、接着剤、帆などにおいてさらに多様な選択肢が存在する。比較例を見ると、ポリネシアの飛地フツナ (*Futuna*) において船体にもっとも好まれるのは *tamanu* および *tsilo* と呼ばれるテリハボク系の木であるが、その他8種類も可能性のある木材があげられている (Burrows 1936: 154)。たとえば *ngate* [*Erythrina indica*] で作られたカヌーは軽くて速いが *tamanu* や *tsilo* 製のカヌーより耐久性が劣ると言われる (Burrows 1936: 155)。

また同じ島や諸島内でも珊瑚礁や岩場にカヌーを上げる地域と砂浜に上げる地域では船体に用いる材質の違いが見られる傾向、さらにひとつの諸島でも高い島ではテリハボクその他が好まれても、珊瑚島など低い島ではパンノキを利用せざるを得ないなど微地形的な差も存在する (e.g. Hiroa [Buck] 1927, 1932a, 1932b)。このようにカヌーの各部位では多様な要求と自然条件によって最終的に用いられる木材が決定される。

さらにミクロネシア中央カロリン諸島のポロワット島の航海カヌー製作 (2012年3月観察) に言及しよう。この場合船体はパンノ木が使用された。カヌーを造るためにあらかじめパンノ木の老木ないし死木が数本選定されていた。若い木は食用の実が採れるので普通カヌーには利用されない。さて選定された木も切り倒してから切断面をみて内部の腐り具合や全体のねじれ具合をみて船体 (船底) に使用可能かどうか検討される (図8-1a)。もし不適切であれば舷側板などの部材に利



図8-1a ミクロネシア・カロリン諸島：ポロワット島における航海カヌー製作・切り口の精査



図8-1b ポロワット島における航海カヌー製作・当初の上下を変える作業

用される。筆者の観察時では最初の木は不適合であり、2本目の木が適合と判断され船体に利用されることが決定した。しかしこの木も斧で荒削りをする過程で不適切な部分を削除したりしながら、最終的にどの面を上にするか決定された。すなわち最初上にしようとした面が不適切であると判断され、途中で木を120°ほど回転させた面を最終的には上面とすることに決定した(図8-1b)。またこの地の航海カヌーはアウトリガー側とその反対側では断面の形状が異なることが知られているが(e.g. Alkire 1970; Gladwin 1970; 田中 1996)、どちら側をアウトリガー側にするかは、やはり作業をしながら決定されたのであった。

2) 紐の材質：植物分布と技法との関係

一部の例外を除き(Hiroa [Buck] 1950; Connor 1983; Summers 1990)、民族誌でもっとも欠落しているのが部材の結合を行う紐の種類や結縛のしかた(lashing)の記載である。しかし筆者の聞き取りの限りでは、カヌーをつくるための労力の大部分は紐作りといえるのである。

オセアニアのカヌーの部材の結縛に使われる紐としてもっとも一般的なのはココヤシ殻の繊維から撚って作られる紐である。しかし籐が分布するメラネシア地域では一部ココヤシ紐が使われても、アウトリガーの腕木を船体に結縛する、あるいは腕木と浮き木の結縛、さらには帆を固定する索など主要な部分に多用されるのが籐科の植物[例 *Calamus* sp., *Palmae*、ヤシ科]の茎部caneである(図8-2)。

筆者が実見した博物館資料では沖縄海洋博公園海洋文化館のニューギニア北東部海上のショーテン諸島のカヌー(図8-3)、および南山大学人類学博物館所蔵のショーテン諸島カヌーがその例である(後藤・石村 2011)(図8-4)。あるいはまたドイツ・ブレーメンの海外博物館(Übersee Museum)に展示されているニューギニア・アドミラルティ(Admiralty)諸島・マヌス(Manus)島の帆走カヌー(図8-5)、ニューギニア本島モツ族の使っている三艘カヌーラカトイ(図8-6)、さらにニューアイルランド島で観察した小型の櫂漕用カヌーでも、アウトリガー部の結縛はやはり籐であった(図8-7a)。籐の紐はココヤシ紐のように撚ったり編んだりせずに、適当な幅に剥いただけの状態でカヌー部材結縛に使われるのが普通である。しかしニューアイルランド島西南岸のコントゥー(Kontu)村で観察したところ、この地で有名な鮫招き(shark calling)漁で鮫の首に掛けて捕縛する紐は、この籐を男たちが三人がかりでカ一杯三つ編みにした紐であった(図8-7b)。

一方、海洋文化館のトロブリアンド諸島のクラカヌーは船体の舷側材は籐で結縛されているよう



図8-2 結縛用の籐の一種(PNG アロタウの国立カヌーフェスティバルにて)

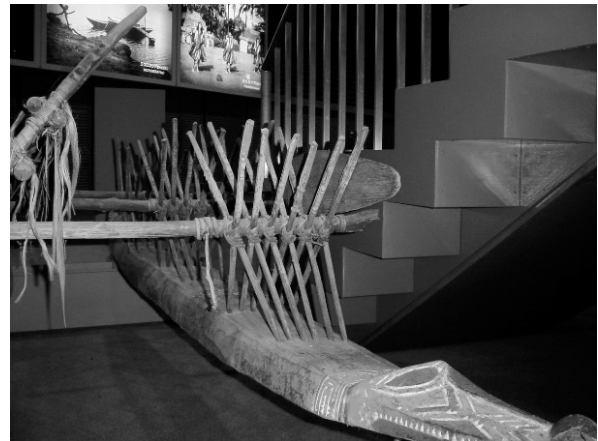


図8-3 籐によるショーテン諸島カヌーアウトリガーの結縛(海洋文化館蔵展示資料)

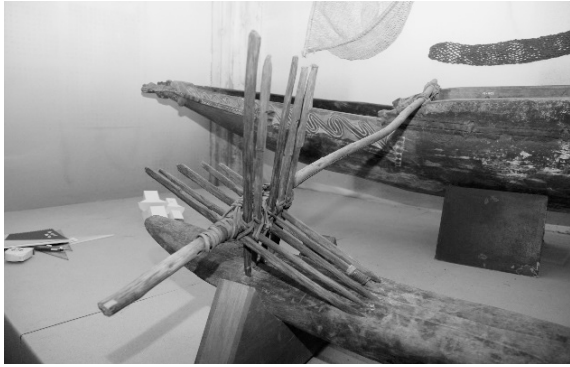


図8-4 籐によるショーテン諸島カヌーアウトリガーの結縛（南山大学人類学博物館展示資料）

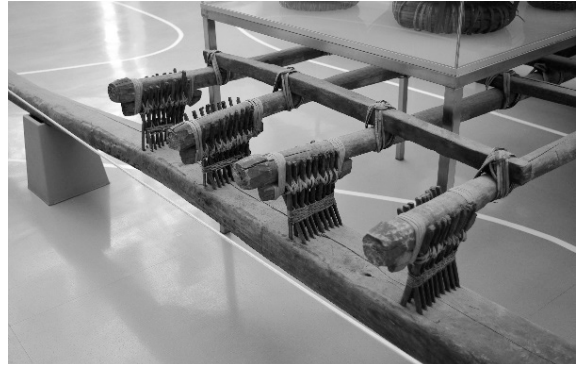


図8-5 籐によるマヌス型カヌーアウトリガーの結縛（ブレーメン海外博物館）



図8-6 籐によるラカトイの部材の結縛：PNG国ポートモレスビー付近独立記念日祝祭用のラカトイ型カヌー



図8-7a ニューアイルランド島の櫂漕用アウトリガーカヌー



図8-7b 同島、コントゥー村での籐製の三つ編み紐づくり

に見えるが、腕木と浮き木・中間材は別の植物で結縛されている。トロブリアンド諸島のような離島部ではおそらく籐の欠乏のためだと思われるが、代わりに蔦（例 ナンゴクカニクサ [*Lygodium circinnatum*, Schizaeaceae, フサシダ科]）が使われる。2011年のトロブリアンド諸島キリウィナ島調査においてこの蔦 wayugo (wayugwa) はクラ交換には直接携わらない内陸の村から交易で得ると筆者は聞いた (cf. 後藤 2002)。現在ではトロブリアンドでも市販のナイロン紐やテグスが使われるのであまり使用されないが、かつて内陸の民がクラ交換を行う海岸の村に交易で持ってきた状態を復元してもらった (図8-8a)。日常的に使う漁労用のカヌーは今もこの蔦で結縛されている (図

8-8b)。

2012年にニューギニア島東端のアロタウ (Alotau) で開催されたパプア・ニューギニア国カヌーフェスティバルでは蔦で結縛されたクラ地帯のカヌー (図8-9) と籐紐で結縛されたニューギニア本島東端地域ミンベイ (Milne Bay) 型カヌー (図8-10) が対照的であった。

ただし同じクラリング地帯でも、蔦を結縛に使っていたのは北西部の島々、すなわちトロブリアンド諸島、グッドイナフ、ファーガソン島付近のカヌーであった。一方クラリングの南東部のルイジアード諸島 (例 ミシマ島) やウッドラーク諸島のカヌーの結縛はナイロン紐やテグスに変わっていた。

さてこの蔦を使った船体部位の結縛はもっとも地味な作業に思えるが、実はクラカヌー製作儀礼でもっとも重視される瞬間なのである (Malinowski 1922: 126)。他の部材はその善し悪しは見れば分かるが、結縛用の蔦の善し悪しは簡単に見分けられないし、航海に出てもっとも危険な場面は結縛が切れて船体がバラバラになることであるからである (Malinowski 1922: 136)。

さらに文献によるとニューギニア・ギルビク (Geelvink) 湾では莎木めん [*Arenga saccharifera*, *Arecaceae*]、ビスマルク諸島・ニューブリテン島ではシダの一種 [*Lygodium circinatum*, *Lygodiaceae*]、ヴァヌアツではハイビスカス [*Hibiscus tiliaceus*, *Malvaceae*] も使われる。ハイビスカスはポリネシアやマイクロネシアでもより使用頻度が増すようである。フィジーでは部材の結縛はココ椰子紐、帆の索はハイビスカス製の紐という使い分けが指摘されている (Banack and Cox 1987)。さらにソシエテ諸島ではタコノキの一種ツルアダン [*Freycinetia* sp., *Pandanaceae*] が浮き木の結縛に使われる。ハワイでは漁網や釣り糸にも多用されるイラクサの一種 *olonā* [*Touchardia latifolia*, *Urticaceae*]、ココ椰子が利用できないニュージーランドではユリの一種 [*Phormium tena*, *Xanthorrhoeaceae*]、同じく植物貧困なラパヌイ (イースター島) ではアオイの一種 [*Triumfetta semitriloba*, *Malvaceae*] もカヌー部材の結縛に使われる。



図8-8a トロブリアンド・キリウィナ島における結縛用の蔦



図8-8b キリウィナ島蔦紐によるアウトリガーの結縛



図8-9 蔦で結縛されたクラ型カヌー (アロタウのカヌーフェスティバル)



図8-10 籐で結縛されたミルンベイ型カヌー

さて籐や蔦を使う場合、茎そのものを使う。すなわち素材を編まないで使うが、ココ椰子殻繊維やハイビスカスなどその他の植物の皮製の紐の場合、撚らないし組むという作業をへて作られた紐を使用する。それは単独の繊維では弱くかつ短くて用をなさないので、撚ることによってそれを克服するためである。さらに撚り方、組み方にも多様な技法が存在する。紐製作技法については W. ハーリーなどが基本である (Hurley 1979)。

3) ココヤシ紐製の紐：紐造りに見る身体技法

カヌーのみならずオセアニアにおいて紐の素材としてもっとも一般的なのはココ椰子殻 (coconut husk) の繊維を素材とする紐である。ミクロネシアのカロリン諸島やポリネシアの一部ではココ椰子紐を 50~60cm ほどの束に組んだものが貴重な交易品として扱われる (図8-11)。そしてトロブリアンドでは蔦紐が重要であったと同様、ミクロネシアでもカヌーを作ることが決まると最初に考慮されることは紐が十分あるか否かである。2011年11月、沖縄の海洋文化館に展示するためにカロリン諸島民に航海カヌー製作を依頼する会合で最初に彼らが心配したのがココヤシ紐の有無であった。

ところでカヌー用あるいはその他の用途のために用いられるココ椰子紐でも地域差、とくにミクロネシアとポリネシアの違いについては十分認識されてこなかった。たとえばミクロネシアの辺境カピングマランギ島 (文化的にはポリネシア飛地) の事例では、紐用の繊維は飲料用の若いココナ



図8-11 タヒチ島産の結縛用のココ椰子紐の束 (海洋文化館展示資料)

ツ rumata から採集される。一方、熟したココナツ matu の繊維は堅すぎてまた長さも足りないので紐用には用いられない。これは熟したココ椰子の方がより好まれるポリネシアとは対照的である。同じ素材の評価や選考の地域差が指摘されるのである (Hiroa [Buck] 1950: 123)。

ココヤシ紐の製作プロセスであるが、まず椰子の実を海水に漬けるなどの前処理をしたあと実がほぐされて繊維が選別される。作り手は左手で繊維を掴み、右手の親指と人差し指で繊維をほぐし太さを選別する。漁網用の紐は細く、家やカヌー用は太い紐を用いる。そして基本的に右足の太ももの上で右手の手のひらを使って糸を撚っていく。まず太ももの付け根から膝に向かって繊維を撚り (その結果 S-撚りの糸ができる)、その糸 (ply) を今度は膝から上 (手前) に向かって手のひらを手首から指先に動かしながら 2 本撚りに



図8-12 サタワル島産ココ椰子紐：Z-撚り紐 (海洋文化館展示資料)

していく (その結果、Z-撚りの紐ができる：図8-12)。左手は糸を強く持って撚りを調整する。カピングマランギなどミクロネシアでは 2 本撚り紐 (two-ply twisted cord) が一般的であるが、それに対してポリネシアでは 3 本組紐 (three-ply braid) が多用される (Hiroa [Buck] 1950: 125-126)。

2 本撚り紐は左手撚り (S-撚り)、右手撚り (Z-撚り) どちらでも作ることができるが、カヌーや家を作るときは右手撚りの紐を使うのは

よくないとされる¹。逆に漁網や笠を作るときは左手撚りの紐はよくない。住民は右手の方が強いので右手撚り (kautonu) の方が撚りが細くなり (= 単位の長さあたりに含まれる撚り数が多い)、撚りが堅いという。一方、左手撚り (kauihara) は撚りが荒く、そのために伸縮性に富み、カヌーや家のように大きな力がかかる対象にむしろ向いている。また右手撚りは tirahira henua nei (この土地の2本撚り)、そして左手撚りは tirahira mai tai (海から来た2本撚り) と表現される (Hiroa [Buck] 1950: 126)。ヒロアの推測によるとカピングマランギ島民はもともとポリネシア人であり昔はカヌーや家には2本右手撚りの糸を3本使った組紐 (pita kaha) が使われていたことは「土地の=土着の」という表現から推測され、後にミクロネシアから左手撚りの紐が導入されそれが採用されたのだろうと推測する (Hiroa [Buck] 1950: 127)。カピングマランギにはこれ以外に組紐、またハイビスカスの皮や組紐なども存在した (Hiroa [Buck] 1950: 127-131)。

またキリバス (ギルバート諸島) の民族誌によると、まず女性がココ椰子繊維を両手の親指と人差し指でつまんで紐 (binoka) を撚る。次に右足の太股の上で撚りをかけて2本撚り紐 (kora) を作る。図によるとこれはZ-撚りである (Koch 1986: Figure 86a)。次に家の梁に3本の撚り紐を懸けて3人の男たちが自分の持っている紐を隣に順々に渡しながらか3本撚り紐を作っていく。この撚り紐は ro と呼ばれ図によるとS-撚りになっている (Koch 1986: Figure 86c)。カヌー船体に使われるのはこの ro である。

次にポリネシアの事例としてハワイを見よう。ハワイでは紐にする材料として 'ākia [*Wikstromieia* spp., Thymelaeaceae]、hau [ハイビスカス科のオオハマボウ、上述]、māmaki [*Pipturus* spp., Urticaceae]、olonā [イラクサの類、上述] などが代表的である。まず2本撚り紐は aho と呼ばれ、これを作る過程は hilo ないし hilo maoli と呼ばれる (Summers 1990: 2)。民族資料として残っている紐を観察すると80%以上がZ-撚りであるのはハワイ人では右利きが多かったことと関係する。カピングマランギの場合と同様、右足の太ももの上で、まず左手で持ったココヤシ繊維を右手で下に (膝に向かって) 撚って2本の糸を作り (S-撚り)、それを右手のひらを手前に滑り上げて2本撚り紐を作る (Z-撚り) からである (Summers 1990: 2)。このようにして作る撚り紐 hō'aho ないし hō'aha は基本的に女性の仕事である (Summers 1990: 3-4)²。

さらにハワイ人は平織りの組紐 hili pālaha を作る。この作業 hili は男性の仕事である (Stokes 1906: 106 cited in Summers 1990: 4)。基本的に同じ太さであれば撚り紐の方が組紐より丈夫であり、前者の方が柔軟性がある一方、繊細な紐にも仕上げることができる。平組紐の利点は平面的であるので、互いに巻き合ったとき滑ることが少ないことである。この性格の差からハワイ人は撚り紐を釣り糸や漁網に使い、組紐をカヌーや家の部材の結縛に使う (Summers 1990: 6)。ただし考古学資料ではカヌーの舷側板の補修にはZ-撚り紐の使用も観察された (Summers 1990: 86-7)。

ポリネシアでは基本的に紐造りおよびそのカヌーへの使用はハワイと同様であったようだ。たとえばタヒチ (Handy 1927: 105-109) やサモア (Hiroa [Buck] 1930: 231-248) での事例が詳しく報告されている。タヒチではココヤシ製の3本組紐 (nape) (図8-11) はアウトリガーの腕木を船体に結びつける時に使うという (Handy 1927: 106) が、それを示す博物館資料もある (Guiot 2008: 82-83)。また purau [ハイビスカス=オオハマボウ、上述] 製の紐もカヌーに使われる (Handy 1927: 107)。

1 撚り紐の種類については本稿で言及したように右手・左手、時計回り・反時計回りなどさまざまな表現があるが、今後は考古学で使用するようにS-撚りとZ-撚りに統一すべきであろう (Hurley 1979)。

2 このように紐造りの問題は身体技法と直結する。一般にココヤシ紐は太ももの上で撚っていくのが一般的であるが、サモアでは指先で作る撚り紐の技法が存在する (Hiroa [Buck] 1930: 233-235)。また紐作りの身体技法についてはミクロネシアのポリネシア飛地プカプカ (Pukapuka) 島においても報告されている (Beaglehole and Beaglehole 1938: 145)。

2. 船体の構造

1) 船体の造り

オセアニアのカヌーは基本的に丸木舟が主流であり、大型のカヌーでも船底は丸木舟の原理を残している。これは筆者が調査報告したフィリピン・ルソン島北部イロコス地方でも同様であり、名称にもその名残が残っている（後藤 2006b）。

アウトリガーの有無と関係なく、東南アジア、オセアニアの船の造りは竜骨から骨組みを最初にする rib-first ではなく、舷側を接合して船体を造り、後で補強のために骨組みを入れる shell-first 形式である。さらにその場合板と板をエッジ（edge to edge）で合わせていく平張（carvel built）が主流である。そして接ぐ板と板の対応する場所に穴を開けて、紐で結縛していく技法がもっとも一般的であるが（石村 2014）、東南アジアやオセアニアの一部では板の内側にクリート（cleat 耳型綱止め）を彫り残しそこに開けた穴に紐を通して内側から結縛していく方法が見られる。ホーネルはこのような船体の作り方を、やはり shell-first であった北欧バイキングの造船法との比較を行っている（Hornell 1936b, 1944）。ただしバイキング船は鍔張り（clinker built）が主流である。

アウトリガー式が常識であるオセアニアにおいてアウトリガーを持たないカヌーが普及するのはメラネシアのソロモン諸島（Woodford 1909）である。ソロモン諸島は内水域的なラグーンが発達したためアウトリガーを失ったのではないかと推測される（図8-13）。しかし戦闘用あるいは外洋漁用のカヌーは舳先が高く上がり、丸木舟ではなく基本的に接ぎ舟（図8-14）であるという特徴は、台湾タオ族のチヌリクランとも類似し（図8-15a）、さらに北欧のバイキング船（図8-15b）ともしばしば比較の対象とされてきた（Hornell 1936b）。またニュージーランドのマオリの間でも戦闘用のカヌーなども舳先が高く同時にアウトリガーを失う傾向があった（Best 1925）。マオリ族は岸近くを櫂漕する戦闘用カヌーなどでは多くの漕ぎ手が漕いでスピードを重視するためにやはりアウトリガーを外したのではないかと推測される（Nelson 1991; Evans 1997, 1998, 2000）。



図8-13 アウトリガーなしのカヌーが卓越するソロモン諸島・マライタ島・ランガラン
ガラグーン

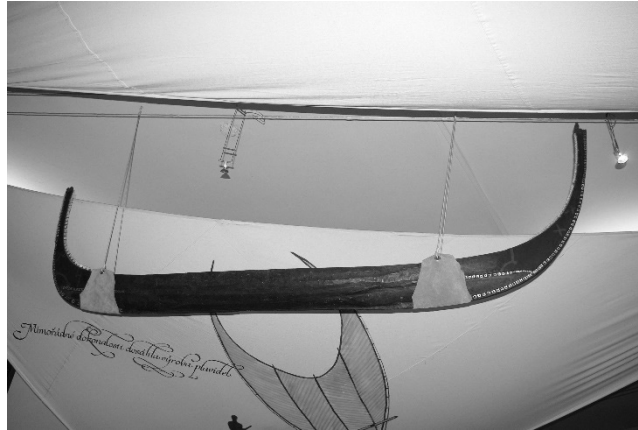


図8-14 ソロモン諸島の外洋漁用カヌー（プラハ・ナープルステク博物館展示資料）



図8-15a 台湾蘭嶼島タオ族のチヌリクラン（台北・台湾中央研究院収蔵資料）



図8-15b バイキング船（オスロ・バイキング博物館展示資料）

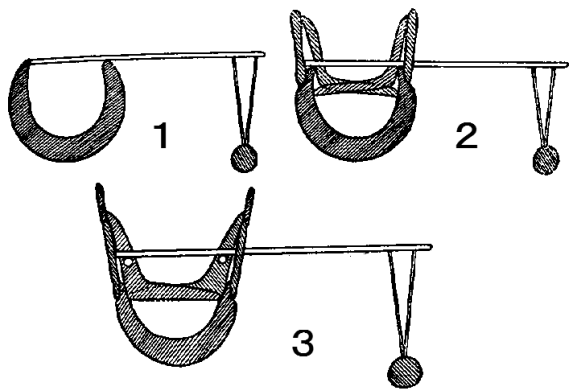
2) 舷側板の接合技法：板接ぎ技法の多様性

オーストロネシア世界の板接ぎ型カヌー（plank canoe）は基本的に5部型と言われる。船底ないし竜骨部、左右の舷側、そして舳先と艫という5つの部位からなるのが基本である。しかし各地のカヌーの部材の種類とその接合をすべて網羅するのは現時点ではほとんど不可能であるので、本稿ではもっとも基本的で共通する接合、すなわち丸木式の船体（ないし竜骨部）とそれに平行に船体をくみ上げる舷側板（gunwale strake）に議論を絞り地域的な技術的選択を概観する。

(1) ニューギニア周辺

メラネシアのカヌーの本体と舷側部の結合についてもっとも役に立つ記述はマリノフスキーの民族誌である。彼の処女作であるニューギニア島南東部のマイルー島付近にすむ交易民マジ（Magi）の民族誌はカヌー造りを詳しく記述している（Malinowski 1988: 230-237）。彼らは通常のシングル・アウトリガー式カヌー以外に交易用にダブルカヌーも使用する。サヴィルによるとマイルーのカヌーをシングル・アウトリガー式カヌー（waona）、軽いダブルカヌー（gebo）、戦闘用ダブルカヌー（bobore）、交易用大型ダブルカヌー（oróu）と4種類を区別している（Saville 1926: 111-142）。交易用カヌーの双胴は非対称で大きい方 tsébi にマストをつけることで、小さい方の láríma と区別される。前者はカヌー本体、後者は浮き木という認識のようである。

さてマリノフスキーの観察した船体 oróu は、メラネシア西部で一般的なように断面が内湾する



1. Kewo'u 2. Kalipoulo 3. Masawa

図8-16 トロブリアンド諸島におけるカヌーの舷側板結合 (Malinowski 1922: Figure II 改変)

形に削り抜かれる。その材質は *móda* と呼ばれる壁根のある木である。しかし白人が来る前は *ilimo* と呼ばれる木が使われていた。というのも、白人のもたらした鉄斧でないと *móda* は削り抜けないからである。*ilimo* はおそらくダスティカ科の *Octomeles sumatrana* だと思われる。カヌー用の木材は島ではとれず、対岸の本島海岸のサゴヤシ地帯で切ってくる。

削り抜かれた船体の左右両側に長い木材から作った舷側 (*gunwale*) が装着される。舳先と艫ではそれぞれ短い舷側が装着される。この結縛は細いがきわめて強い蔦 *tsináre* (上述のナンゴクカニクサか?) を使って行われる。削り貫き船体の上の縁に開けられた穴とそれに対応するように舷側板の真ん中辺に空けられた穴に蔦が通され、そのあと舷側板の上を通過してまた舷側板の穴、そして船体の穴という順序で数回通される。長い舷側板にはこのような結縛のための穴が10~12カ所空けられている (図8-16)。

本体と舷側板はさらに3カ所で肋材 (*a'e*) を入れて補強される。それは *váru* の木を用いるが、この木のほぼ直角近く自然に曲がった部分を使う。すなわちL字の肋材を舷側板の内側に装着し、その先端が舷側板の上縁、カーブの部分が舷側板と船体の結合部にあたるように固定する。そしてもう一方の先端は反対側の舷側板と船体との結合部にあたるようにして、その3カ所を *tsináre* 蔦で結縛する。そしてこれに対応するように反対側にはこの肋材と対称的に設置された肋材が結縛される。肋材は前後、真ん中と3カ所で入れられるので、合計6個の同じような肋材が準備される。舷側板と本体の間の隙間は柔らかい皮をもった *kaitsio* の木から作られたマイハダが装填される。

次にマリノフスキーのトロブリアンド諸島のカヌーの記述を見る。彼の滞在したキリウィナ (ないしボヨフ) 島でもメラネシヤ的な内湾する丸木船が使われる。3種類のシングル・アウトリガー式カヌーが同定される: (1) 丸木船体のカヌー (*kewo'u*)、(2) 舷側板が接がれた漁撈用のカヌー (*kalipoulo*)、(3) クラ航海用大型カヌー (*masawa*) である。後二者は側面を高くするために舷側板が接がれる。トロブリアンド諸島の特徴は舷側板が船体の上縁の外に重なるように接ぎ木される点である。したがってオセアニアには珍しく鎧張りの原理が見られる。これはオセアニアにおいてはニューギニア島東方海上、マッシム (*Massim*) 地方だけの特徴のようである (Prins 1986: 96-98)。



図8-17a クラカヌーの内部構造 (キリウィナ島)

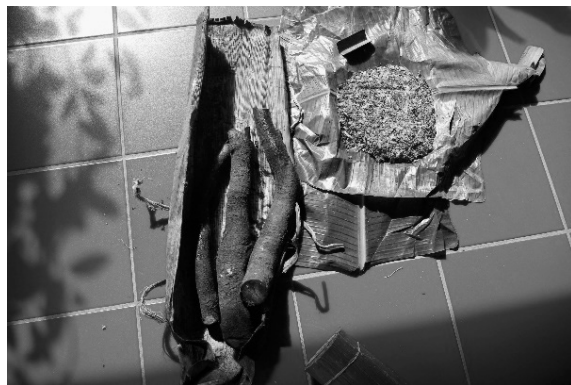


図8-17b 板接合部充填用のマイハダ

またここでもマイルー式カヌーと同様、L字の肋材を対称的に交差させるように入れて舷側板の固定を補強する (Malinowski 1922: 108-113) (図8-17a)。

接合部には ketawola という木の皮から作った kaybasi と呼ばれるマイハダが装填される (図8-17b)。海洋文化館のクラカヌー (第13章参照) を観察するとマイハダは接合部の間に充填するというよりは鎧張り状に重ねた舷側板の下縁を固めるように塗り込められている。またキリウィナではクラカヌーは kwesila の木から作られるが漁撈用のカヌーの船体は busa の木が使われる。そして海洋文化館のクラカヌーは上述のように船体に舷側版を外側に沿わせるように平張りした後、その上にさらに鎧張りでもう一枚舷側版を結縛している。

(2) ポリネシア

西部ポリネシアのウヴェア島では部位は不明だが3種類の結縛が知られている。まず部材の斜めに穴を空け厚みのほぼ半分でその穴を貫通させて斜めに紐を通すやりかた (図8-18: 1 & 4)、また西部ポリネシアで一般的なように耳 (クリート) を作りそこに斜めに穴を開けて紐を通し結縛する方法 (図8-18: 2 & 5)、さらに東部ポリネシアで多用されるように2つの部材にまっすぐ穴を貫通させて結縛する方法 (図8-18: 3 & 6) の三者である (Burrows 1937: Figure 12)。これ以外ではエリス諸島やサモアの民族誌も船体の製作過程が記述されている (Kennedy 1929; Hiroa [Buck] 1930)。

クック諸島北部のトンガレヴァ島では船体と舷側板の結縛法に2種類あることが記されている。一つは船体と舷側板の接合部の外側を削ってそこに添え木をあてその上下にある穴に紐を通して数回結縛し、それが終わったら隣の穴のペアに移り縛っていく方法である (図8-19: 1 & 2)。この結合部を hono と呼び、穴を rua と呼ぶ。紐は hau と呼ばれ (ハイビスカスであろう)、結縛用の穴はココヤシの殻をつぶしたまいはだで充填される (Hiroa [Buck] 1932a: 192-193)。もう一種類はサモア型であり、船体と舷側板それぞれの縁に耳をつけてその根本に穴を空け結縛していく方法である (図8-19: 3 & 4)。

同じクック諸島でもマニヒキ島とラカハンガ島方面ではダブルカヌー用として紹介されているが、図8-20のような鎧張りのな結縛法がある。舷側版に内耳をつけ、その下に船体をはめ込み、船体の上縁に貫通した穴から紐を通して舷側版の内耳に貫通した穴に通し結縛するが、船体の内側には添え木をつけて固定する。1カ所が終わったら図8-20_2のように内耳の上の穴から隣の船体部の穴へ斜め下に紐をずらして行く (Hiroa [Buck] 1932b: Figure 64)。

クック諸島のプカプカ島では船体と半分程度の厚さの舷側板を平張り式に結合させるやり方がある (図8-21: 1-3)。船体と舷側板それぞれに対応する場所に穴を空けて紐を数回通すが、半分の厚さの舷側板は船体の外のラインに併せて接合されるために内側に「柵」ができる。そこに添え木を

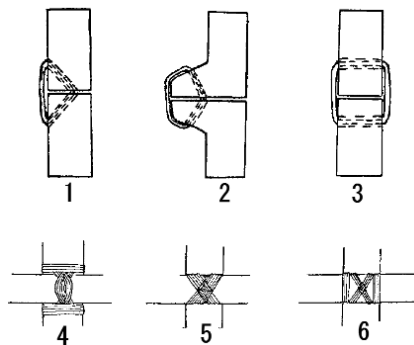


図8-18 ウヴェア島の事例 (Burrows 1937: Figure12 改変)

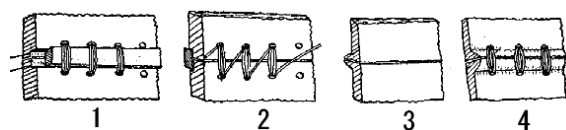


図8-19 トンガレヴァ島の事例 (Hiroa [Buck] 1932a: Figure 51 改変)

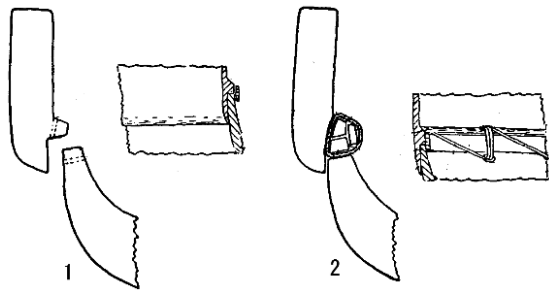


図8-20 マニヒキ・ラカハンガの事例 (Hiroa [Buck] 1932b: Figure 64 改変)

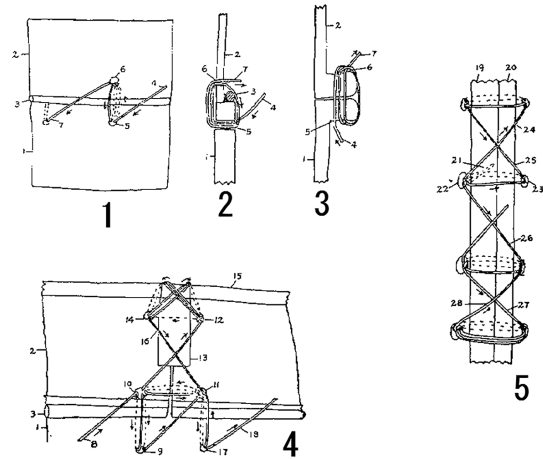


図8-21 プカプカ島の事例 (Beaglehole and Beaglehole 1938: Figure 27 改変)

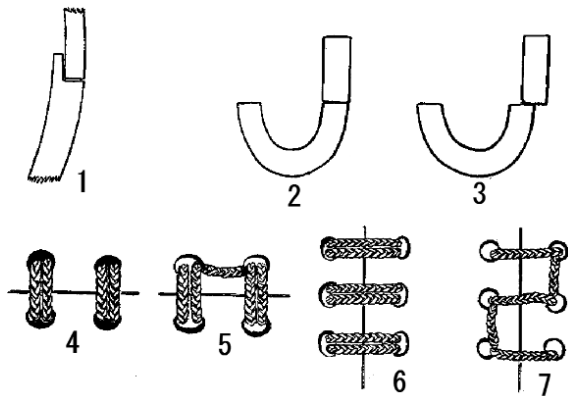


図8-22 ソシエテ諸島の事例 (Handy 1927: Figure 11 改変)

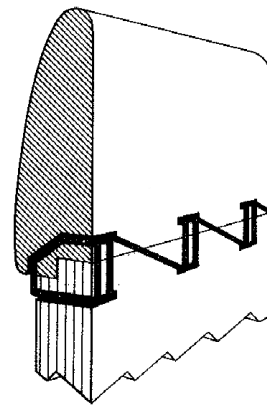


図8-23 ハワイ諸島の事例 (Holmes 1981: p. 44-1 改変)

して紐を通すやり方がある。もう一つのやり方はサモアと同様内耳を作って結縛するが(図8-21: 4 & 5)、内耳はサモアでは断面が三角形であるのに対しプカプカでは断面が半円形である点異なる (Beaglehole and Beaglehole 1938: Figure 27)。

ソシエテ諸島のカヌーについてはC. ハンディが記載している(図8-22)。彼が依存している航海者の記録では、夫婦と思われる男女一組が小型カヌーの船体に舷側版を取り付ける作業について描かれている。船体と舷側版の対応する位置に2カ所ずつ1インチ(約2.5cm)ほどの間隔で穴が開けられる。そしてこれらの2個対の穴自体は2フィート(約60cm)ほどの間隔で開けられる。3本組紐が通された後、棒が差し込まれてねじるようにして強く締め、そのあと石で組紐を叩いて平らにしたあと穴の中に楔状の木を入れて次の穴に紐を通すことで強く紐を結縛していく。船体と舷側版との関係は図のように舳先、中央部、艫の部分でそれぞれ異なる(図8-22: 1-3)。また結縛部は通常船体と舷側版を平行にするときは図8-22: 4 & 5のようであるが、部材を垂直に併せるときは図8-22: 6 & 7のようになる (Handy 1932: 50-51)。

さて次はハワイであるが、その特徴は船体の上縁よりも厚さのある舷側板を接合させることである。すなわち舷側板(mo'o)、船体上縁(niao)ともに段差があり、それが組み合わせられるように、すなわち「そぎ継ぎ(scarf joint)」される点が特徴である(図8-23)。舷側板に使われる木材とし



図8-24 ハワイのカヌー修復に使われる「チキリ」
(カウアイ博物館展示資料)

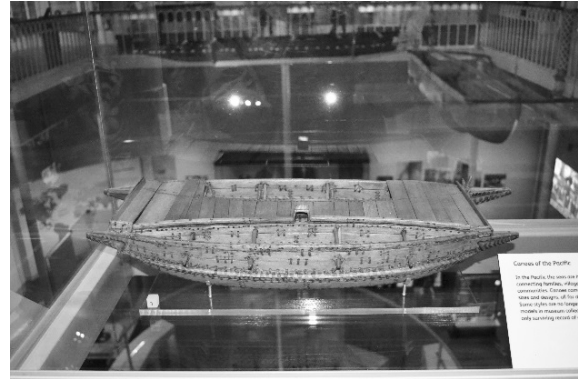


図8-25 全身縫合されたツアモツ諸島のダブルカヌー
模型 (エジンバラ・スコットランド国立博物
館展示資料)



図8-26a 縫合型のツアモツ式カヌー (タヒチ国立博物
館展示資料)

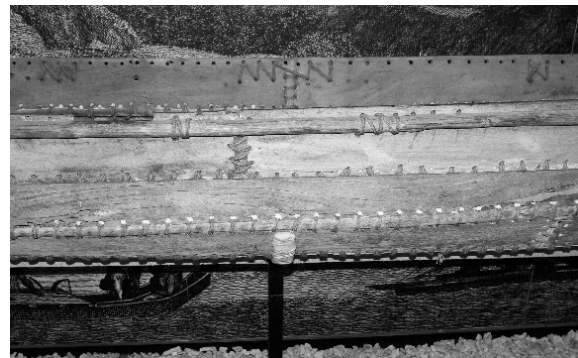


図8-26b 同左拡大図

ては 'ahakea [*Bobea* spp., Rubiaceae] がもっとも理想的だが他の材質も使われる³ (Holmes 1981: 43)。舷側板と船体は対応する位置に細長いスリット状の穴 (puka 'aha) が開けられているが、スリット状の穴はハワイの特徴である (Hiroa [Buck] 1957: 260-263)。そして舷側板の底には船体上縁の厚さに合わせた部分にもう一つ穴があり、そこに3本組紐を通して内側の穴を通し、さらに紐は船体上縁の穴を貫通させ、再び舷側板の底の穴に通される。この作業を3回ほど行って次の穴に移動するという方法がとられる (Hiroa [Buck] 1957: 259-260)。なおハワイではカヌーの舷側板結合部の補修にカヌーと同様にココ椰子紐の鋸歯状の結縛法が使われる以外に、蝶々型をしたチキリ (pewa: 原義は蝶々) が使用される (Holmes 1981) (図8-24)。これは瓢箪などの木器の修理にも使われるものである (Jenkins 1989)。

ツアモツ諸島のダブルカヌー (図8-25) やアウトリガカヌーは小島ゆえ大木が少ないためだと思われるが、流木などを利用した板材をしばしば添え木を使い縫合して作るカヌーが有名である (Emory 1975; Hiquily 2008)。ダブルカヌー模型 (図8-25) とシングル・アウトリガ式カヌー (図8-26a & b) であるが、これらは全身縫合され、「フランケンシュタイン」型とでも称したくなる事例である。

³ たとえば hōlei [*Ochrosia compta*, Apocynaceae]、ōhi'a lehua [*Metrosideros macropus*, Myrtaceae]、'aiea [*Nothocestrum* spp., Solanaceae]、kukui [*Aleurites moluccana*, Euphorbiaceae]、kōlea [*Myrsine* spp., Myrsinaceae]、hō'awa [*Pittosporum* spp., Pittosporaceae]、āla'a [*Planchonella* spp., Sapotaceae]

(3) ミクロネシア

ミクロネシアのカヌーの構造を示すスケッチは、第一次世界大戦までこの地を領有していたドイツの民族誌に多数描かれているが意外に造りの詳細は表現されていない。その製作過程がある程度明らかになっている資料は中央カロリン諸島のチュークの英文民族誌である (LeBar 1964: Fig. 79, Fig. 87)。しかし今日まで航海カヌーと伝統航海術の伝承されている西部および中央カロリン諸島では今日でもその製作過程を観察することができる。この地域では基本的にココヤシ撚り紐で船底と舷側板が平張りされる工法が基本である。この紐の結縛過程についてはヤップ島におけるサワル島民のカヌー建造過程を記述した田中の論考に詳細に描かれている (田中 1996)。

それ以外ではカピングマランギ島においては舷側板 (kauo) を船底部に結合する方法が詳しく報告されている。材質はパンノキのようで、船体と舷側板の対応する場所に穴が開けられる。縁から0.4インチのあたりに、7~8インチ間隔で穴が開けられる。紐を数回通したあとカヌーの外側でくり合わせ (英語では seized=水平方向にぐるぐる巻きにして結縛を固定する。これを mataha と呼ぶ) をして固定する。紐が縦にあたる部分にあらかじめ溝をつけて紐を埋め込み、表面に露出して摩耗することを防ぐ方法もある。この技法はカロリン諸島にも広く見られる (e.g. 田中 1996)。舷側板の一個の穴に対応するように船体側には2個の穴を開けて逆V字型に紐を通す方法もありこの技法は mangarua と呼ばれる (Hiroa [Buck] 1950: 183-184)。またキリバス諸島は上記のツアモツ諸島と同様の理由で類似した縫合型が発達する (Koch 1986)。

3) アウトリガーに見るオセアニアカヌーにおける技術的傾向

学史的検討の部分で明らかのように、オセアニアのカヌー系譜論争の中心はアウトリガーの構造を巡ってであった。それは絵画、写真あるいは実見によって直接観察しやすい側面があるからである。しかし腕木と船体の結縛法、あるいは腕木と浮き木や中間材の結縛法、とくにそのプロセスが明らかになる文献資料は少ない。また様々なアウトリガーの構造の機能や性能に関する議論もあまり行われていない。

たとえば、腕木と浮き木を直接接合する直接結合法はフィリピンやハワイなどオーストロネシア世界の対極あるいは周縁に分布するので、もっとも原初的なあるいは原始的な結合方法の故であるとされてきた (Nooteboom 1932; Hornell 1936a)。ところがホリッジは、直接結合法はむしろ荒い外洋に適した構造とも言えるとしている (Horridge 1987: 43)。

数本から10本近い腕木で浮き木を固定するのはニューギニア東方海上のクラリング地帯、マヌス諸島あるいはビスマルク諸島の特徴である。船体が大きくなればそれだけ腕木の本数も増す。一方、フィジーやポリネシアになると大型カヌーでさえ2本ないし3本の腕木で浮き木が結合される。腕木が多数ある地域ではその結縛は上述のように籐ないし蔦でされ、一方フィジー以东ではそれはココヤシ紐となる。ホリッジは前者を喩えれば「籐の椅子」式であり、後者は家具式である。つまり前者は堅い紐素材で結縛するためにゆりみが多く、腕木を多くして船体とアウトリガーの構造を全体として保つための選択である。一方後者はかなりしっかりと結縛できるために少ない本数の腕木で十分なのであると。

さて西欧人が到来したときその影響でもっとも早く変化したのは帆である。主にパンダナスで帆を作っていたオセアニアの人々は、西欧人がもたらしたキャンバスやその他の素材の帆をいち早く取り入れた。同時に西欧式の四角い帆の形態も同様である。18世紀末にハワイをおとずれたイギリスのバンクーバー艦長は当時ハワイを統一しつつあったカメハメハ大王がそのダブルカヌーに西欧式の帆を張って満足したと記述している (後藤 2008)。

また船体の素材も現在では伝統的な素材以外に合板材やベニヤあるいはFRPなどが使われることも多く、その結果形態にも影響を及ぼしている。さらに結縛用の紐もナイロン紐やテグスがよく使用される（註4参照）。しかしそれでも結び方には保守性が見られるのは上述の通りだが、アウトリガー式カヌーの構造でもっとも保守性が高いのはアウトリガーの構造、すなわち浮き木と腕木・中間材の結合法であると筆者は断言する。とくにハットン・ホーネル本の基礎となった100年から数十年前の結合法に関する資料と現在の結合法とでは紐や中間材の材質が変化していても、結合法自体には保守性が見られるからである。

オーストロネシアのカヌーにおける共通の特徴は丸木を基本にした船体とアウトリガー (outrigger) の装着であろう。それは船体が細い割り舟形式であるので、大型化すると必然的に全体が大きくなる。すると重心が高くなりその状態で外洋に出ようとするとき安定が悪くなる。とくに外洋で帆走しようとするとき転覆の危険性が増す。それを防ぐには自転車の補助輪のような船体に横木 (boom) を渡して船体に平行にした浮き木 (float) を装着する、アウトリガーが必要となる。とくにフィリピン以南の東南アジア島嶼部からオセアニアにかけてアウトリガー式のカヌーが卓越する。さらにオーストロネシア語圏であるアフリカのマダガスカル島周辺やオーストロネシア語圏外であるがインドの一部にアウトリガーは存在する。このアウトリガー装着はオーストロネシア系カヌーにおけるもっとも基本的な特徴で傾向 (フランス語 *tendance* ; 英語 *tendency*) と言えるであろう。

フィリピン以南の東南アジアではアウトリガーが両側につくダブル・アウトリガー型式、オセアニアではシングル・アウトリガー型式が特徴的である。この2つの型式の時間的關係、またどちらが優れた装置か、などについては諸説あり、まだ決着がついていない。その一因はカヌーのような木製の人工物が考古学資料として残らない点が上げられるが、それと同時にかつての研究者の思考方式にも問題があったことはすでに第7章の学史的展望の部分で指摘している。

オセアニアでも河川など内水域のカヌー、またラグーンが発達し静かな海での生活が中心となったソロモン諸島ではアウトリガーを失う傾向があり、また多数の漕ぎ手で廻漕をして速度を増す戦闘用のカヌーもアウトリガーを持たない傾向がある。アウトリガーは安定度を増すことに効力がある一方、ブレーキにもなり速度はむしろ落ちるからである。

一方、カヌー本体は割り舟であるため幅が狭く積載量が小さいことが致命的である。そのためにアウトリガー部の腕木の部分に板を渡して甲板を作り荷物を積むような工夫がなされるが、それ以上にポリネシアを中心に見られるように、船体を並べて双胴にし、その間に甲板を作り小屋などを造るダブルカヌーが発達する (図8-27)。タヒチなどでは双胴の船体の中に多数の漕ぎ手が座ってパドルを漕ぐことで速力をました戦闘用カヌーが知られている。さらに船体を3本以上並べるマルチ・ハルのカヌーも知られている。パプア・ニューギニアで使われるラカトイ型カヌーで3本から最大10本ほど船体を並べ筏に分類する研究者もいる。

インドネシアのマルク諸島を中心に大航海時代に記録されているコラコラという大型のダブル・アウトリ



図8-27 ポリネシアのダブルカヌー (復元されたトンギアキ型カヌー：ベルリン民族博物館展示資料)

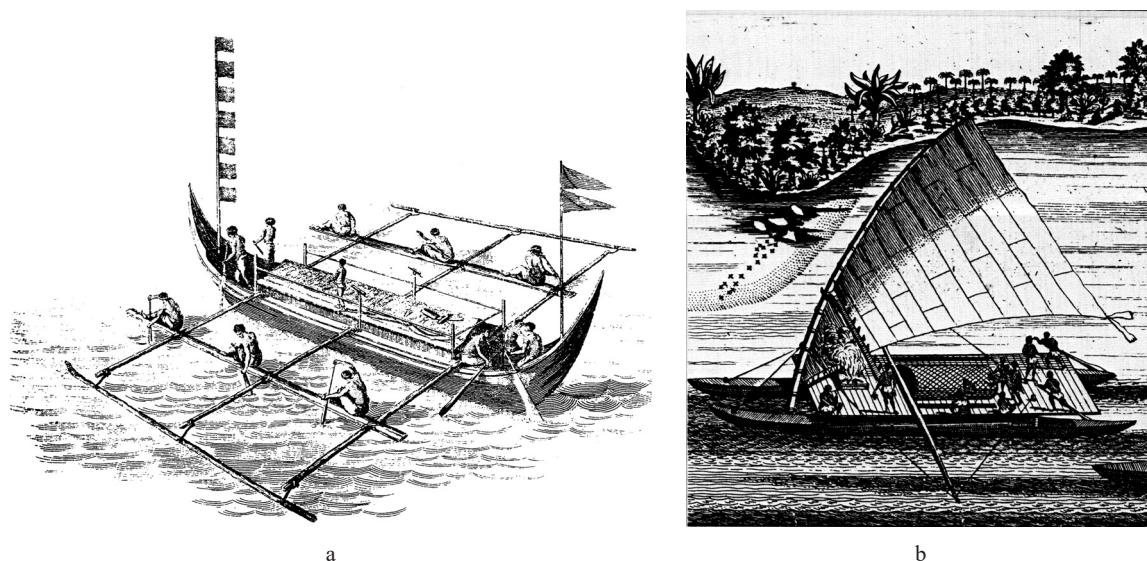


図8-28 インドネシア・マルク地方の大型ダブルアウトリガー舟コラコラとダブルカヌー
(a: Swadling 1996: Figure 5; b: Hawkins 1982: 14)

ガーは、船体両側の腕木に多数の漕ぎ手が乗って速力を最大化し敵を攻撃した（図8-28a）。またその部分は積み荷などを載せる広い甲板にもなるのであるから、筆者はポリネシアのダブルカヌーとマルク諸島のコラコラ（korakora）は共通のニーズに対応した異なった解決法、技術的な選択であると推測する（後藤 2013: 228）。

以上の特徴はカヌーの持っている基本的な用途と水上運搬具に本質的に関わる、避けて通れない物理的な条件に対応する基本的な特徴から説明できる、技術的選択と言えよう。ただしその選択には限られており、アウトリガーが片側か両側か、そうでなければ船体平行に並べていくかしかありえないので、技術の傾向に関わる特徴と言えるであろう。日本や中国など東アジアや東南アジア大陸部にはアウトリガーの存在は知られていないが、船を双胴にする原理は沖縄などで存在した。これは同じ必要性に対する平行現象であると思われる。

次にこのような傾向の中で当然地域的な変異、いわば技術の多様性が様々な部分において観察できる。

4) アウトリガーの保守性と変化

このように艀装とくにその材質と形態は多様性が高いと同時に変化が早い。では多様性が高いということは技術的選択の余地があるので変化も早いと結論できるのだろうか？

艀装と同様にアウトリガーの構造、腕木と浮き木の結合の様式は千差万別である。たとえば直接結縛法、間接結縛法（下交差、上交差等）、あるいはタヒチのように前腕木と後腕木が異なる混合型式など様々である（後藤 2013）。ところが艀装と違ってアウトリガー構造はきわめて保守的なのである。

オセアニアでアウトリガー部における技術革新の事例が皆無ではない（例 マルケサス）。しかし筆者がすでにタヒチの事例で示したようにアウトリガー構造にはきわめて高い保守性が見られる（後藤 2013: 240-241）。タヒチではペグの材質が木から鉄棒や金属パイプに変わっても構造は100年以上も変化していないのである（詳しくは第10章参照）。

次にインドネシアのダブル・アウトリガーの事例を見よう。インドネシアのアウトリガーに関してはオランダ植民地時代に収集された模型を中心としたモノグラフ（Nooteboom 1932）や英国の報

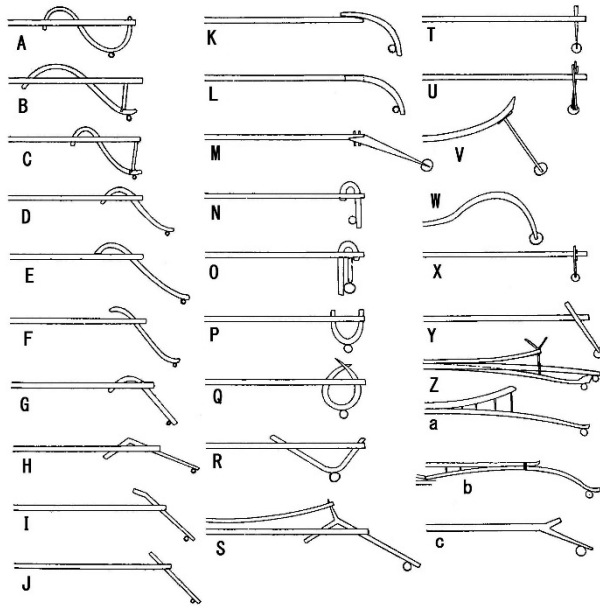


図8-29 インドネシアカヌーのアウトリガー型式 (Nootboom 1932: Fig. 25 改変)

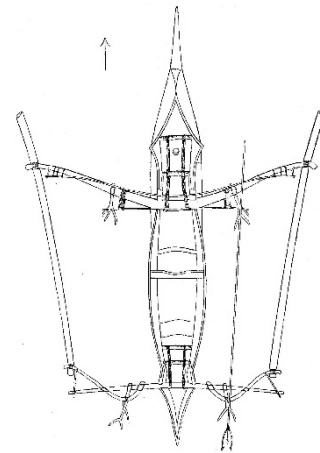


図8-30 スラウェシ島北部のミナハッサ式のアウトリガーカヌー (Haddon 1920: Fig. 45 上下逆転表示)

告 (Haddon 1920; Hornell 1920a) が集大成としてある。図8-29はその一例である (Nootboom 1932)。いずれも100年ほどまえの資料を対象としているといえる。

スラウェシ島北部のミナハッサからその北に浮かぶサンギル諸島まで、角の突き出した特徴的な船体のカヌーが知られている (図8-30)。特徴的なのはアウトリガー構造にも見られる。前腕は太くて湾曲する形状で直接浮き木に結縛して腕木の上に支えの横木が渡してある (図8-29: Z)。後ろ腕木は真っ直ぐな腕木にS字状の中間材を介して浮き木と結びつけられる (図8-29: B or C)。

英国のホーネル (Hornell) は1920年代にこの構造の船を報告したが (図8-30)、筆者は1990年代にまったく同じ構造のカヌーを目撃している (図8-31)。また同様に1920年代に報告された文献にはハルマヘラ島周辺では特徴的なS字状中間材を使うアウトリガーが報告されているが (図8-29: C or D)、筆者は1990年代にハルマヘラ島西方のマレ島で同じ型式を目撃している (図8-32)。一方、スラウェシ島では逆L字状の中間材が記録されているが (図8-29: F)、これも今日まで踏襲されている (図8-33)。また中部マルクのアンボン島では半円形の中間材の使用が報告されているが (図8-29: P)、これも1990年代に筆者がアンボン島で目撃している (図8-34)。すなわちインドネシ



図8-31 サンギル産のカヌー (インドネシア・スラウェシ島マナド港)



図8-32 インドネシア・北マルク地方・マレ島のダブルアウトリガー舟

アでも少なくとも70年、あるいはおそらく100年間以上にわたって、アウトリガーの構造に関してはきわめて保守的な傾向が指摘できる。

その傾向は次のように説明できるであろう。まず西洋舟にはアウトリガーは存在しないので帆のように影響される可能性は低かった。そしてアウトリガー構造には選択の幅が広いということは、逆に昔ながらの作り方に拘ることも不可能ではなかった。西欧人到来以降、大型の航海カヌーやダブルカヌーは急速に姿を消した。現在、アウトリガーをつけている生活用のカヌーは主に小型の権漕カヌーである。このようなカヌーはコストも安くあまり高い性能が求められないため、アウトリガーには伝統的な構造が残る余地があったのであろう。

すなわちある技術的要素の変化が少ない場合、それが技術的必要性、たとえば水上運搬具としての物理的必要性から来る場合があるだろう。あるいは逆に選択の余地が広く外部の影響（例 西欧人の技術の影響）から中立的であるので技術移転が起こりにくく、伝統的な作り方が踏襲されるという場合があるのではないか。



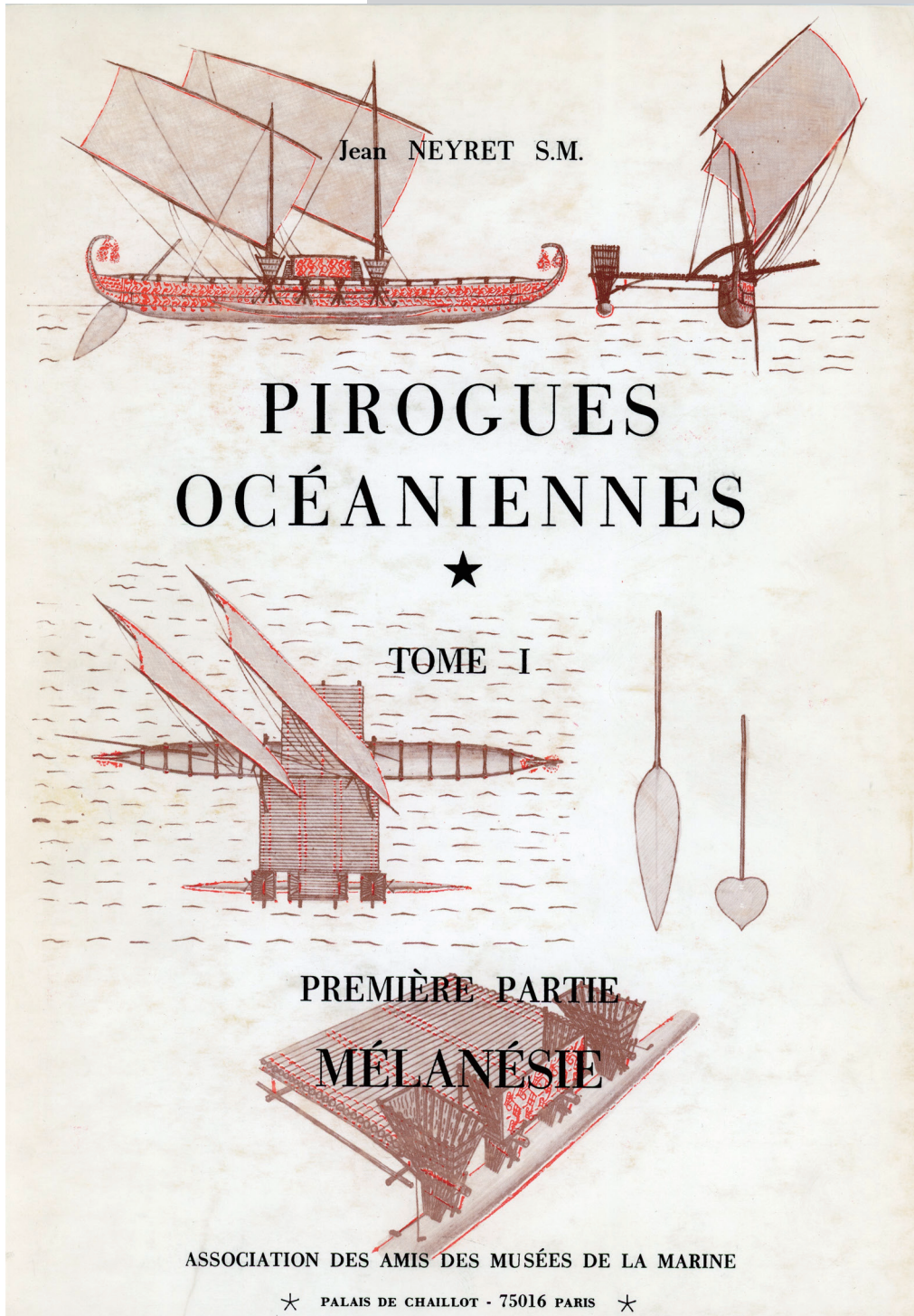
図8-33 インドネシア・スラウェシ島・マカッサル付近のダブルアウトリガー舟



図8-34 インドネシア・中部マルク・アンボン島付近のダブルアウトリガー舟

第9章

オセアニアにおけるカヌーの
形態と構造の特徴



オセアニアにおけるカヌーの形態と構造の特徴

はじめに：統計的分析の手法

本章ではオセアニアおよび比較事例としてフィリピンのカヌーの形態や構造の外形的な比較を行う。とくに船体の形状や船体の長さアウトリガー構造、つまり腕木や浮き木の長さの比率の比較、すなわち舟全体の「バランス」を分析する。そしてそのバランスが遠洋航海能力などどのように関係したかを考察する。

このような比較には統計的手法を用いる。オセアニアカヌーの統計的分析の試みはすでにあるが、それは島を単位として、特定の特徴があるかなしかを基本にした質的な分析である (Beheim and Bell 2011)。その中ではカヌーの特徴が継承なのか、何らかの生態学的な要求からくるのか、などが検討されている。

本稿はこのような方法とは異なり、カヌーの量的な属性を使って、カヌーの形態、すなわち舟としてのバランスや性能を考察するための基礎的な分析を行う。

1. 統計的な分析

オセアニアのカヌーの場合はネイレの文献にある図を使った。その理由は以下のような理由である。

まず、広大なオセアニア地域全体におけるカヌーを計測調査するのは短時間では不可能である。さらにそれ以上の理由として、今日、オセアニアの島々を実際に訪れても、ネイレが報告しているような伝統カヌーは残っていない。メラネシアの一部やマイクロネシアのカロリン諸島では伝統カヌーが実見できないわけではないが、文化変容の進む地域ではそれは事実上不可能である。マイクロネシアのマリアナ諸島、ポリネシアのハワイなどではまったくその可能性はなく、クック諸島などでも離島に行かないと伝統的なカヌーは実見できない。

なおソシエテ諸島の観察では、漁労用の小型カヌーは素材が変わっても構造や形態は維持されるにしても、航海カヌーはほとんど残っていない (第10章参照)。現在見ることのできる航海カヌーは1970年代以降のカヌールネサンスの脈絡で復元ないし創作されたものであり、本章の目的には沿わない。

これに対しネイレの文献はインドネシアからオセアニアにかけて、図版であるが統一的な基準で描かれた図が掲載してある。ただし図には縮尺がないので、カヌーの全体の大きさ、船体の長さの情報は記述のあるなしのばらつきがある。わかるのは全体の比率であるので、図から物差しで必要な項目を測り、それを全長の値で割って、相対的な比率を使った。以下分析には7つの値を使った：

B/L：船体の幅／全長

D/L：船体の深さ／全長

BH (BowHeight) / L：舳先の舟底からの反り／全長

SH (StenHeight) / L：艫の船底からの反り／全長

LF/L：浮き木の長さ／全長

BB (Brace Breadth) / L: 腕木の最大幅 / 全長

INT (Interval of Brace) / L: 腕木の間隔 / 全長

手法には因子分析を行い、地域ごとの特徴を強調するために因子負荷にヴァリマックス (VariMax) 回転をかけた結果を示している。

2. ニューギニア周辺

広大なニューギニア島の海岸部と河川部、そして島の北から東方に浮かぶ島々には今日までアウトリガー式のカヌーが現役で活躍している。

まず南部のパプア湾岸から見ていこう。ニューギニア島西部 (イリアンジャヤ) は古くからインドネシアのマルク地方の影響を受けてきた。とくに北岸西部ではインドネシア式のダブルアウトリガー形式のカヌーが使われている。

その流れだと思われるが、パプア湾西岸に住むマワタ (Mawata) 集団にはダブルアウトリガー式が報告されている (Neyret 1974 I: 108)。しかし多くはアウトリガーのない丸木舟かシングル形式のようである。その特徴は幅の狭い2本の腕木に浮き木が装着される点である。ダブルアウトリガー形式の構造もこれと同じで、帆走式カヌーも同様である (Neyret 1974 I: 108-111)。浮き木の装着方法は上交差の逆V字型である。

このような特徴はフライ (Fly) 川流域のキワイ (Kiwai) 集団でも見られるが、図を見る限り、浮き木が真ん中ではなく、舳先側あるいは艫側に偏って装着され、腕木の幅も若干広めである。ここから北東に移動したバム (Bamu) 川流域のパプア系集団では、幅を広くとった2本の主要な腕木の中に、補助的な腕木が2本ないし3本装着される構造が見られる (Neyret 1974 I: 112-113)。

パプア湾奥に住むイピ (Ipi) の集団 (パプア系) も同様の特徴をもつが、特筆すべきはダブルカヌーが使われる点である (Neyret 1974 I: 114-116)。同じ傾向は東にいったらロロ (Roro) 川流域のオーストロネシア系集団にも見られる。ダブルカヌーは10本以上の腕木を渡し、船体に並行に格子状に竹などを並べ甲板を作る (これはトリブリアンドなどと似ている) が、シングルアウトリガー形式でも同じようにして浮き木が装着される (Neyret 1974 I: 116_I.G1d1)。遠洋航海をしない集団がダブルカヌーを持つ例は特異であるが、おそらくヒリ交易で到来するモツあるいはこの地の交易者として有名なマイルー集団の影響であろう。

湾東岸の交易者モツや沖に住むマイルー集団になると圧倒的にダブルカヌーの報告が多くなる。彼らの交易活動については第3部14章で詳しく見るが、シングルアウトリガー形式でも多数の腕木で浮き木を装着させる形式が維持される (Neyret 1974 I: 123_I.G1f2)。

さらにニューギニア島の東端から沖に浮かぶマッシム地域の島々で使われたカヌーもこのような特徴を持つ。すなわち10本近くの腕木の上に竹やサゴヤシの枝を渡して甲板を作る、そして浮き木は長く、船体より若干短い程度である。半島部のムリンス湾から東端のミルネ湾に至るまでは小判型あるいは四角い帆を島中央の垂直に立てられた帆柱に掲げる形式である。

マッシムの集団南のミシマ (Misima)、西部のドブー、北部のトロブリアンド、東部のウッドラークなどの島々はクラ交易を行う島々として有名である。これらの構造はパプア湾東岸のオーストロネシア系集団と同様だが、クラ用と思われる航海カヌーは舳先と艫が高く反り上がるように船体とは別に作られ、彫刻や彩色などの装飾が施される。ただしトロブリアンドでは装着式の短い帆柱が進行方向によって取り付けられ、帆も三角の帆、いわゆるラテン型の帆である点が異なる (12

章参照)。

さて再び本島に戻り、イーストケープ北岸から島北東部の海岸に進むと丸木舟の船体に基本2～3本の腕木で船体の半分程度の長さの浮き木を装着する形式が卓越する。腕木の幅は狭く、舟の全体の形態はパプア湾西岸から湾奥部のパプア系集団のカヌーに近いように見える (Neyret 1974 I: 126-137)。

これらの多くは沿岸用のようだが、ビシアズ海峡を臨む集団は四角の帆を1本ないし2本備える海上交易用カヌーをもっている。これらのカヌーは大型で外洋航海に耐えるように船体の上に箱形に舷側板を乗せてある (第14章参照)。しかし船体とアウトリガーの特徴はパプア湾西岸から湾奥のものに近いように思われる。そしてこの特徴は島北岸を西進してイリアンジャヤまで持ち込まれるようだ (Neyret 1974 I: 139-155)。

一方、イリアンジャヤではパプア湾西岸のようにインドネシア型のダブルアウトリガー形式と共存するようになる (Neyret 1974 I: 156-162)。そしてダブルアウトリガー形式のカヌーでは腕木が5, 6～10本近くのもの報告されている。これはこの地域に影響を与えてきた、インドネシア・マルク地方のコラコラ型カヌーの特徴を受け継いだものであろう。

そしてニューギニア本島周辺の3地域、南岸部、マッシムとマヌス付近、そして北海岸 (北東部からイリアンジャヤ) から48事例をとり、因子分析を行った (図9-1)。第1因子に負荷量が大きかったのはBH/LとSH/Lであった。この因子負荷量が大きいほど舳先と艫の反り返りが大きいということである。第2因子はLF/LとINTである。この値が大きいほど浮き木が長く、また腕木の間隔が長い、つまり浮き木が作る枠が「大枠」という傾向である。

これに基づき、第1因子をX軸、第2因子をY軸にとり、ニューギニア本島南岸から東端、沖に浮かぶマッシム周辺、そして本島北部からイリアンジャヤと3地域に区分して因子得点を表示した。その結果、マッシムと島北部海岸が第2因子で大きく分かれる結果となった。つまりマッシム・マヌスではアウトリガーの枠組みが大きく、北海岸ではそれが小さい、とくに腕木の間隔が狭

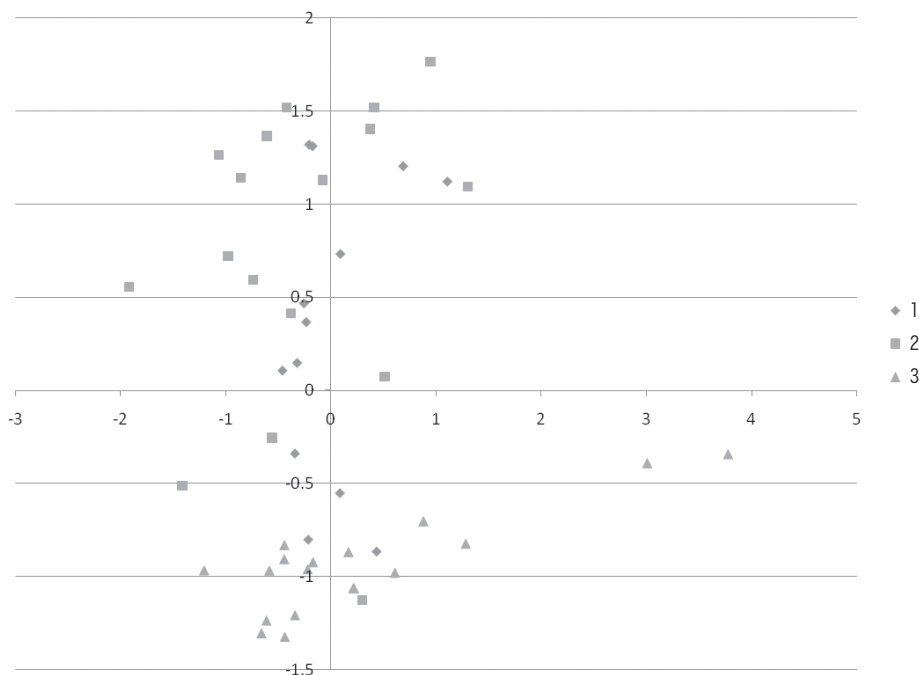


図9-1 ニューギニア島周辺のカヌー形態の比較

1：南岸部、2：マッシムとマヌス、3：北東部からイリアンジャヤ

いという傾向である。

本島南部ではこの2地域にまたがる分布を示す。マッサムと北部は大局的にオーストロネシア系とパプア系の違いと解釈され、南部地域ではパプア湾西部や湾奥にパプア系、湾東岸からイーストケープにかけてオーストロネシア系集団の航海カヌーが使われるという傾向に相当すると解釈される。

また北部海岸では第1因子が大きな値を示す事例があった。これは舳先が大きく反り返る事例で、改めて図を見ると、イリアンジャヤにそれが見られるようである。これは説明の部分で述べたが、インドネシアのコラコラ型カヌーの影響であろう。

総じて、パプア系のカヌーは狭いか間隔の2本ないし3本の腕木に、比較的短い浮き木が装着される傾向がある。一方、オーストロネシア系のカヌーは船体とほぼ同じの長い浮き木に10本前後の腕木が装着され、腕木の上に甲板のような装備されるという区別が指摘できる。後者の特徴は外洋航海への適応の結果と解釈できよう。

3. ニア・オセアニア vs. リモート・オセアニア

次に同じ手法で、ニューギニア島東方沖に浮かぶオーストロネシア系の集団から、メラネシア、ミクロネシア、ポリネシアの集団のカヌー形態の分析を行った。地域としては次の6つの地域の間の差を見出すのが目的である。

- (1) ニューギニア周辺 (マッサム、アドミラルティ)
- (2) ビスマルク、ソロモン諸島 (ただしソロモン諸島に含まれるポリネシア飛び地を含む)
- (3) ヴァヌアツおよびニューカレドニア
- (4) フィジー、西部ポリネシアからポリネシア飛び地
- (5) 中央ポリネシアから東部ポリネシア (クック、ソシエテ、ツアモツ、ハワイ、マルケサス、ラパヌイ、オーストラル等)
- (6) ミクロネシア

因子分析の結果得られた因子得点の分布は図9-2である。まず、第3象限を中心に第2象限と第4象限に広く分布する、ニア・オセアニア (ニューギニア周辺のオーストロネシア集団) の事例に対して、第1象限に分布する南メラネシア (ヴァヌアツ・ニューカレドニア) の事例が対象的である。ニューギニア周辺の事例は第2因子に関してばらつきが大きい、すなわちアウトリガーや浮き木といった「外枠」と船体バランスが多様であるということである。一方、南メラネシア (ヴァヌアツ、ニューカレドニア) の事例が分布する。これは船体の幅や深さが大きな、いわゆる「ずんぐりむっくり」的な形を表し、またアウトリガーという外枠もやや小さいことを意味する。

一方、ソロモン諸島のポリネシア飛び地は第2象限に分布が偏る傾向がある。第2象限に集まる傾向はフィジーから西部ポリネシアおよびフィジー付近のポリネシア飛び地にも見られる。そしてこの方向に向かいベクトルはさらにミクロネシア事例で顕著である。すなわち「細身」の船体に狭い腕木間隔と短めの浮き木が装着される傾向である。とくにカロリン型の航海カヌーは短いが重い浮き木 (= 重し木) を装着されることが知られている。興味深いのはソロモン諸島南端のサンタクルーズのタウマコ型カヌーは第2象限の高い位置になり、ミクロネシアの事例の中に入ることである。

そして中央から東部ポリネシアはこのベクトルには沿わず、原点付近に集中し、むしろニア・オセアニアの事例と重なるという違いが見いだせる。

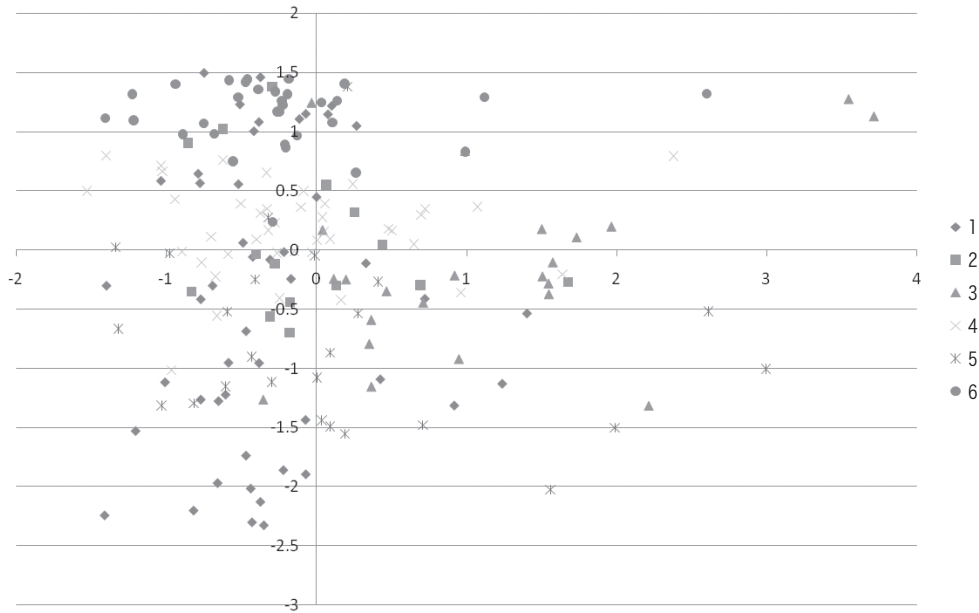


図9-2 ニア・オセアニアからリモート・オセアニアにかけてのカヌー形態比較

- 1：ニア・オセアニア（マッシュム、ビスマルク、ソロモン）
- 2：ソロモン付近のポリネシア飛び地（ティコピア、アヌタ、オントジャヴァ、タウマコ）
- 3：ヴァヌアツ、NC
- 4：フィジー、西部、飛び地
- 5：中央および東部ポリネシア
- 6：ミクロネシア

このような結果を人類移住の過程と併せて考えると次のような考察が導かれる。

まずラピタ文化の源境が含まれるニューギニア周辺からビスマルク・ソロモン諸島にかけてのニア・オセアニアは多様性の高いカヌーが使われている。装飾性の高いユニークなカヌーが多いことは第3部の第12章や13章でも詳しく論ずる。

そこからリモート・オセアニアへと人類が移住するために、より航海能力の高いカヌーが求められる。それがフィジー、西部ポリネシアおよびポリネシア飛び地のカヌーであろう。さらにこの傾向はミクロネシア、とくにカロリン諸島に至ってより洗練された形のカヌーとなる。またフィジー、トンガ、サモアで民族誌に記されたラテン帆を持った航海用のダブルカヌーはカロリン型の航海カヌーの影響もあるので、逆にミクロネシアからの影響も否定できない。

ソロモン諸島のポリネシア飛び地はポリネシアの影響であるためか、フィジー・西部ポリネシア型に近い形態をとる。とくにソロモン諸島でも南東端に位置し、いわばリモート・オセアニアの、窓口になるサンタクルーズ付近のカヌーは、全体のバランスがフィジー・西部ポリネシアからカロリン型のカヌーに近いという結果になる。タウマコ型カヌーの外洋航海能力の高さは実証されているが（Feinberg and George 2007）、半分沈んだ船体の上に作られる甲板と小屋、および全体のバランスが西部ポリネシアのダブルカヌー（vakalua）に近いという意見もある（Mondragón and Talaván 2016: 19）。

一方、このような流れから枝分かれしたのが、ヴァヌアツ・ニューカレドニアのカヌーである。この「南メラネシア」地域の文化はラピタ文化にその起源を持つのであろうが、フィジーに進出した流れからいわば取り残されて地域的な発展をしたのではないかと解釈される。ヴァヌアツにはポリネシアからの影響が一部の島のカヌーや神話などに見られるものの、マクロの人類移動との関係ではこのように解釈される。

さらにフィジー・西部ポリネシア・ポリネシア飛び地からマイクロネシアへの流れとは逆の方向へと発展したのが東部ポリネシアである。東部ポリネシアへの移住はもっとも距離が長く、挑戦的な条件があったはずである。最初の発見とは別に、計画的な人類移住のためには、本分析では対象としなかったダブルカヌーが主に使われたのがその原因かもしれない。

それ以外に考えられるのは、初期移民が成功したあと、比較的豊かな島々で社会が安定し、やがて長距離航海が放棄された結果、島ごとに多様なカヌーが作られるようになったという解釈も可能であろう。ニュージーランドではアウトリガーが失われたというのもその一環として解釈できよう。

逆にフィジーおよび西部ポリネシアでは「適当な距離」で交易などが維持された結果、遠洋航海能力があり、全体のバランスが似ているカヌーが残ったと解釈できるのではないか。

4. リモート・オセアニア

次にフィジー以東のポリネシア、およびマイクロネシアにかけて、すなわちリモート・オセアニアのカヌーだけ取り出して同じような分析した（図9-3）。地域はフィジー、西部ポリネシア、ポリネシア飛び地、中央および東部ポリネシア、東部マイクロネシア（マーシャル、ポーンペイ、コスラエ、キリバス）、および西部メラネシア（カロリン、マリアナおよびパラオ）である。

この分析でも第1因子として浮き木長と腕木幅、第2因子として舳先と艫の反り返りが抽出された。これをX軸とY軸にして因子得点の分布をみると、中央部にフィジー、西部ポリネシア、およびポリネシア飛び地が集まる傾向が見られる。そこから差が見られ、X軸の右（正の値）に中央および東部ポリネシア、一方X軸左の第2象限に東部および西部マイクロネシアが集中する。マイクロネシアの東西では差が顕著に見られない。

この分析でも移住の早かったフィジー・西部ポリネシアおよびその影響の強い飛び地のカヌーに類似性が見られ、そこから派生するのが一方で中央・東部ポリネシア、また一方でマイクロネシア型

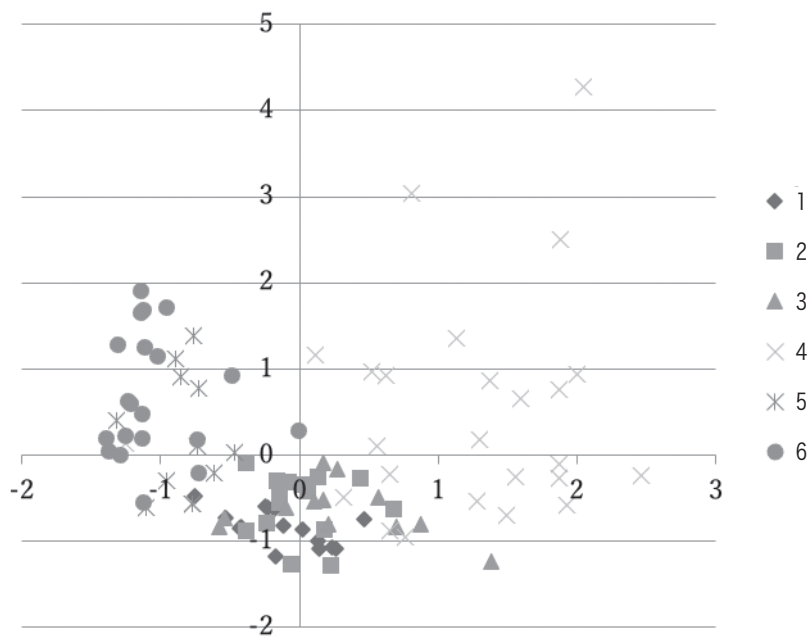


図9-3 リモート・オセアニアにおけるカヌー形態の比較

1：フィジー、2：西部ポリネシア、3：飛び地、4：中央、東部ポリネシア
5：東部マイクロネシア、6：西部マイクロネシア

のカヌーという結果になった。

いずれにせよリモート・オセアニアでは [フィジー・西部・東部＝ラピタの及んだ地域周辺]、[中央・東部ポリネシア]、そして [ミクロネシア] という3つの地域区分がより明確になったといえよう。

ただし飛び地のカヌーはミクロネシアのようにタッキングのたびに前後を入れ替え、浮き木を風上型に置くシャンティング航法がとられるとされる (e.g. Lewis 1978)。この場合、カロリン型のカヌーに見られるように、船首と船尾が入れ替わるので舳先と艫に区別はない。しかしティコピアやアヌタは舳先と艫の区別があり、浮き木はポリネシアの他地域と同様、左舷側に置かれる。このため逆風航海能力が劣るので、アヌタ島民が遠洋航海をするときは、風向きの変化に合わせて待機するような戦略がとられる (Feinberg and George 2007: 1987)。飛び地のカヌーはこの意味でもポリネシアとミクロネシアの漸移帯にあるといえるのである。

5. 結論

本章での議論を要約する。ニューギニア周辺からニア・オセアニアは装飾も含め形態の多様性の高いカヌーが使われ、リモート・オセアニアへと移住するとバランスの洗練されたシャンティング式カヌーがフィジー、西部ポリネシア、ポリネシア飛び地で発達した。その形状はミクロネシア、とくにカロリン諸島のカヌーにつながる一方、南メラネシア (ヴァヌアツとニューカレドニア) ではこの流れとは分岐する形になっている。メラネシアからポリネシアに広く散らばる飛び地は、上記のような特徴を持ちつつそれぞれの地域の影響も受け、漸移的な位置づけができるであろう。

また航海距離の長かったはずの中央および東部ポリネシアではこの流れには乗らない多様なカヌーが発達してくる。東部ポリネシアの移住にはホクレア号の実験などから1カ月程度の航海が必要であるので、積載量の大きいダブルカヌーが使われただろう。しかし植民が成功したあと豊かな島々では生活が安定し、長距離航海が放棄され、島ごとに沿岸用の多様なカヌーが作られた。一方、フィジーおよび西部ポリネシア、カロリン諸島では適当な距離 (数日間の航海) で交易や貢納関係が維持された結果、全体のバランスが似ている遠洋航海カヌーが使われ続けたと解釈できる (図9-4)。

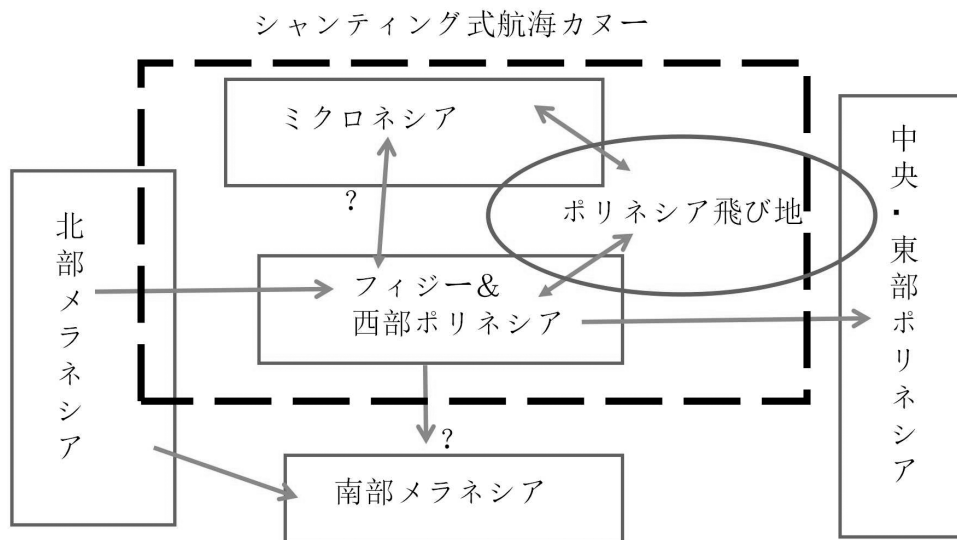


図9-4 カヌーの形態による関係図 (筆者作成)

W. ドーラン (Doran) はカヌーの構造 (アウトリガーやダブルカヌー等) と航法 (シャンティン
グ vs. タッキング) によって東南アジア・オセアニアのカヌーの分布の大局を示した (図9-5)。本
章で行った分析はカヌー各部位の比率という異なった基準を使ったものであるが、大局的に一致し
ていることが興味深い。

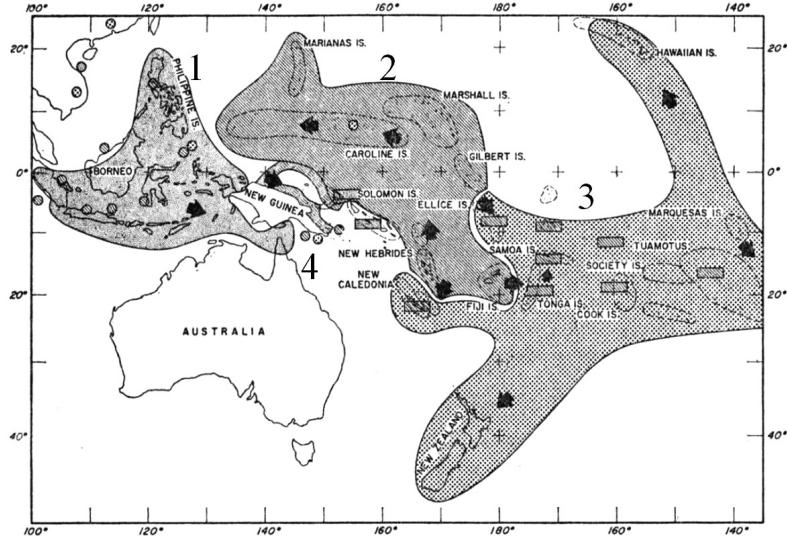


図9-5 東南アジアとオセアニアのカヌー型式分布 (Doran 1974: Figure 3)

1. 東南アジアのダブル・アウトリガー型、2: ミクロネシアのシャンティン
グ式シングル・アウトリガー型、3: ポリネシアのタッキング式シングル・
アウトリガーおよびダブルカヌー、4: 混合型

第10章

タヒチのカヌー：歴史文献と 現地調査によるカヌー組成



タヒチのカヌー：歴史文献と現地調査によるカヌー組成

はじめに

カヌーの材質、構造、形態の他に重要なことは、組成である。つまり一つの地域で同じ人々がどのように異なったカヌーを組み合わせ、あるいは使い分けているか、という問題である。それをソシエテ（ソサエティ）諸島のタヒチ島を中心に論じたい（後藤 2009a）。

タヒチ（Tahiti）はフランス領ポリネシアに属するソシエテ諸島の主要島であり、事実上フランス領ポリネシアの中心である。

タヒチ島は面積1,048km²、人口約17万人（2002年推計）。首都はパペーテで、タヒチ島はパペーテのある西方のタヒチヌイと東方のタヒチイティの2島で結成している、ひょうたんのような形をした島である。火山性の山がちな島で、最高峰が標高2,241mにも及ぶオロヘナ山で、島の周囲にはサンゴ礁が取り巻き、火山性特有の黒い砂浜が多いのが特徴である。

植民地化の歴史であるが、1842年9月9日、フランス太平洋艦隊の司令官デュプチ・トゥアルが、タヒチ島の女王ポマレに対し、タヒチをフランスの保護領とする条約を強制する。1843年11月5日、フランスが、タヒチの領有を宣言する。1847年に中央ポリネシア（ソシエテ諸島、マルケサス諸島、ツモアツ諸島等）が、フランスの保護領土として承認される。1880年（明治13年）8月29日、タヒチ国王ポマレ5世によって主権譲渡を宣言、フランスの植民地になる。1957年にフランス領ポリネシアとして第二次大戦後、正式に海外領土となった。

ソシエテ諸島の居住は確実なところ西暦8世紀以降となっている。言語はオーストロネシア系のポリネシア語である。

1. 航海者の見た古代型ダブルカヌー

1) 航海者の記録から

(1) va'a：側板を足した大型のカヌー

船体はおおむね丸木式の単式カヌー pu ho'e に似ているが、10フィートからバンクスの見た最大72フィートくらいまでの大型カヌーを指す。2つないしそれ以上の数の船底をつなぎ合わせ、平らな舳先材と高く反り上がった船尾をもち、アウトリガー式ないしダブルカヌー式の両方がある（図10-1）。

船底は平らな丸木ないし船底は丸くて3インチの厚さの板接ぎがある。側面は基本的に垂直で大型の船になると2,3枚の板を継ぎ足している。しかし船底から舷側までの高さは3.5フィートは超えない。

上から見ると2つの船体はまっすぐだ



図10-1 クック艦長がタヒチヌイのマタヴァイ湾島で見た va'a (Hodges による絵画, 1773; Hornell 1936a: Figure 86 改変)

が、艫は反り上がり、18～20インチの幅で、舳先の幅より3分の1ほど小さい。舳先にはナイフのように先が尖った板が突き出ている。大型の船では4～8フィートくらい突き出している。板はブーゲンビルによると荒海では水が入るのを防ぐ役割がある。艫は削り抜かれて中空だが高く反っており、波を防ぐ効果があるのだろう。バンクスによると大型の船ではこの反りが4～5フィートである。航海カヌーはその機能故にそれほど高い艫はもてないが、廻漕カヌーは14フィートも高い艫を持つことがある。その場合艫全体が彫り抜きで作られるので、重みを軽減するために削り抜かれた柱を立てられる場合がある。

航海者もさるものながら、イギリスの宣教師エリス (Ellis) は1820年代と若干遅れてタヒチに來たが、もっとも詳しくカヌーの種類を観察し、次のように書く (Ellis 1929_Vol. 1: 163-166) (図10-2)。

エリス家族が原住民の船に荷物を積んでいたときにクルック (Crook) 氏とその家族が大形の立派なダブルカヌーでやってきた。それは *tiatitoerau* (西の風を待って) という名前だった。長さは30～40フィートで立派な作りだった。竜骨、あるいは船底は堅い *tamanu* の木 (*Inophyllum callophyllum*=ナンヨウボク) の板が組み合わせられてできていた。板はおおの12～16インチの幅で内側が彫りこまれ外側が丸く彫られているのでカヌーの底は凸型を呈している。これらはココヤシの実を材料として作られた繊維製の紐によって強く結縛されている。竜骨の前には木の幹から彫られた堅い部分がカヌーの舳先として同じように結縛されている。その上部には厚い板が水平につき出して水面に平行になっている。この前部はたいがい5ないし6フィートの長さであるが12～18インチの幅があり、*ihu vaa* (カヌーの鼻) と呼ばれている。そして船首斜檣がつけられている。

カヌーの側面は1.5ないし2インチの厚さの二列の短い板で構成されている。下部の線は外側が凸型で9～12インチの幅がある。上部の板は真っ直ぐである。艫はかなり反り上がり、竜骨は内部に上湾し、そして艫の下部は尖った盾の底に似ている。一方 *noo* つまり艫の上部は側面よりも9～10フィート高くなっている。全体は結縛されているが、ジョイントでつながれるのではなく、2つないしせいぜい3つの穴がそれぞれの板に開けられており (穴は対応する穴と1インチ間隔くらい離れている) 結合される板の対応する穴に紐が通されて結びつけられる。9インチか1フィート間隔で同じような穴が開けられる。ジョイントはいかなる形でも作られず、ただ対応する板と側面を併せて結縛するだけである。それは驚くべき石斧の技と目によってである。彼らは尺などは決して使わない。板の縁にはパンの実から作ったのりが充填され、その上にココヤシの実の繊維がのぼされる。繊維は水に濡れると膨張しいかなる隙間も埋めてしまう。ダブルカヌーを構成する二隻のカヌーは曲がった強い木を上を渡して縛られる。



図10-2 エリス師のスケッチ：スクリーンのあるダブルカヌー (Ellis 1929_Vol. 1: 165)

2枚の舳先板 (bowsprits) の間は板で覆われていて、かなりの大きさの台がしつらえてある。この上にココヤシの葉のマットで作られた一種の覆いが広げられ人々が航海の途中に休む場となっている。カヌー胴体のそれぞれの上部は12か15インチ以上広くはない。内部側面には小さな突起がつけられ小

さな可動式の横木あるいはベンチが固定されている。その上に男が座りカヌーを漕ぐ。荷物は底に、艫の方に積み上げられるかあるいは双胴の上に置かれた甲板の上に置かれる。日差しは強いので粗末な日よけが大いに助けになる。

パドリングの仕方は、一方で5ないし6分漕いで、そのあと漕ぎ手のリーダーがパドルで合図をすると一斉に逆側で漕ぐ。

主要な首長に属するカヌーは *va'a mataaina* (公的地域のカヌー) と呼ばれる。だいたい大形で50~70フィート近くになる。おのおの2フィートの幅、3ないし4フィートの深さ。艫はとても高くときには15~18フィートにも水面から高くなる。しばしば *tii* と呼ばれる神像が彫られる。首長のランクはある程度カヌーの大きさと、装飾の程度、および漕ぎ手の数に比例している。

(2) *pahi* : 竜骨をもった大型船

船体の中央部に竜骨を持つ点で、他のカヌーとは形態と構造が大きく異なる。側面は丸みを帯びている。舳先と艫が両方反り上がっている。竜骨は丸木から彫られ側面は板材からなる。大きさは30~100フィートないしそれ以上である。バンクスは51フィートくらいが平均とする。舷側の幅は14~18インチ。船体のふくらんだ部分は32~35インチ、中央の船体の深さは3フィート4インチである。*va'a* と同じく艫には彫刻がつけられているが *pahi* は舳先にもつけられ、基本的にダブルカヌー式である (図10-3)。

基本的に竜骨がついて断面はくさび形である。船底には板材が結びつけられ断面がV字型をなす。この板の列の上には若干凸状の板材が結ばれ、さらに3列目には舷側として垂直な板材が結縛される。この結果断面の全体はスペードの形になる。さらに特徴的なのは内部材、つまり肋骨である。また *pahi* が *va'a* と違う点は舳先と艫が高く持ち上がっている点である。しかし舳先は常に艫よりも低い。船体が高くなっている部分は尖って先端に神像が彫られている。船体の真ん中は覆いが無いが、舳先と艫には覆いがあり、航海時の浸水を防ぐのに役立つ。

この船は航海限定なので小型はありえず、76フィート (約23m) くらいの大きさにまでなる。バンクスによると船体は中央部が若干広く、ハッチの真ん中は18インチ (約46cm)、そして船体のふくらみの直下は36インチ (約92cm) くらいである。しかし舳先と艫は尖っているのでせいぜい3ないし4インチくらいである。しかしクックの最初の航海では少し異なった *pahi* を見ている。中央部がもう少し広い。これはおそらくクック第3回目の航海のときにウェバーが描いた腕木の広い種類の船でどちらかというとき非タヒチ型といわれるものである。丸底と平底両方の *va'a* があるように *pahi* にも地方差があったものと思われる。

va'a はタヒチ本島で造られその西にある島でも同様であるのは正しいにしても、*pahi* に関してはそうではない。クックが最初にタヒチに来たとき、*pahi* を6隻だけ見たと主張しているが、彼はその船はタヒチで造られたのではないと告げられている。バンク



図10-3 クック艦長の戦闘用カヌー絵図 (Hodges による絵画, 1773: 英国グリニッジ海洋博物館蔵)

War Canoe.



図10-4 エリス師の描いたスケッチ：戦闘用
ダブルカヌー (Ellis 1929_Vol. 1: 168)

スもタヒチを出たあとで西にある風下諸島を航行中にタヒチで造られる船は va'a のみであるが、ライアテア、ファヒネ、および近隣の島々では pahi と va'a の両方が造られ前者は遠洋航海用であると聞いている。しかしバンクスが風下諸島を訪れる前にクックとともにタヒチイティのライアラブ半島を訪れたとき、彼らはたくさんのカヌーに驚かされ、それらはタヒチヌイでの造りと違い高い舳先と艫を持っていると報告している。タヒチ型の va'a は決して舳先が上がってはならず水平の飛び出しを持っているのが特徴であるが、pahi は舳先が立ち上がっ

ている。一つ可能な推測はこのタヒチイティのカヌーは va'a でも pahi でもなく、別のタイプであるということである。しかしそのわずか3年後にドミンゴ・ボエネチェアはライアラブ半島で1,500～2,000隻のカヌーを見ており、その同伴者のファン・デ・ヘルベは、首長は一隻ずつ pahi を持っていると主張している。おそらくバンクスの見たのは確かに pahi なのであろう。クックは半島でわずかな時間しか過ごさなかったため、後で記憶に頼って情報をまとめたので混乱が生じたのであろう。

1769年の段階でそれだけ大量に pahi がライアラブ半島部にあったということであるが、それがすべてライアテア方面からの輸入ということは考えられない。タヒチイティはかなり独立の政体であるのでクックがマタヴァイ湾に停泊したとき6隻しか見なかったというのは驚くに当たらず、タヒチイティと風下諸島との関係を示すであろう。これはこの種のカヌーが1769年になってやっとタヒチヌイに伝播し始めたということであろう。1774年にクックは二度目の航海で pahi 型式が Tu で建造されているのを目撃している。

ソシエテ諸島における va'a の広範囲な分布は簡単な丸木舟も含めどこでも誰でも作ることが出来たと推測できよう。艫が高く上がった型式などが発達し単純な形態と共存した(図10-4)。一方 pahi は突然タヒチの海に出現するように見える。ホーネル (Hornell) のようにツアモツからの影響であるという可能性が高いであろう (Ferdon 1981: 230-240)。

再びエリス師の詳しい記述を見よう (Ellis 1929_Vol. 1: 165-170)。

次に大きいのは戦闘用のカヌー、pahi である。自分で見たのは一隻だけだったが、艫は低く、攻撃者の石つぶてから護られるように覆いが取り付けられていたのがあった。底は丸く、船体上は幅が狭くなっている。艫にはみにくい人間の頭か神かなにかが彫られている。船首はしばしば白鳥の首のように曲がり、鳥の頭の彫刻が先端に施されている。全体は他の種類の船よりもがっちりしていてコンパクトだ。前方に、だいたい真ん中近くには台座がある。その上には戦士が乗っている。これらのカヌーはときには60フィートもある。深さは3～4フィートで台座にはおそらく50人くらいの戦士が乗る。

聖なるカヌー vaatii (va'a tii, tii はティキ神の意味) は常に強く大型で、他の種類よりも装飾がなされている。彫と羽毛で。それぞれには小屋が建てられ、時には鳥の形が象られ、時には色々な色の羽毛で飾られた中空の円筒形の飾りが中に備えられている。ここにはしばしば祈りが捧げられて人身御供がなされた。

戦闘用カヌーの詳細な図面はクック艦長の1774年の調査で残されている。このカヌーはイギリス（ブリタニア）にちなんで *Britania* 号と名付けられていた（図10-5）。

2) 製作工程

船体を彫る木として好まれたのは‘ati あるいは *tamanu* (*Calophyllum inophyllum*、テリハボク)、*mara* (*Nauclea forsteriana*)。もっと加工しやすい木にはパンノキ *tou* (*Cordia subcordata*)、マンゴ、そして部品にはココヤシ、*hutu* (*Barringtonia* sp.)、*purau* (*Hibiscus tiliaceu*) などがあげられる (Handy 1932)。

船体を彫るために、時には火が用いられる。彫ったり磨いたりする作業は石斧で行われる。板を規格通りに切るには熱とくさびが使われる。仕上げは珊瑚石と砂で磨かれる。また特殊なカヌー作りに特化した神殿（マラエ）もあった (Henry 1928: 146)。いろいろな地域的部族内の熟練船大工は制度化された協力関係を持っていたが、詳細は記録されていない。おそらくカヌー造りの仕事は男の仕事である。だが小型カヌーを造る場合は女性が助力をすることも観察されている。少なくとも板を組紐で結びつけるような仕事は女性も携わった (Henry 1928: 50)。またオセアニアの通例からして一般に帆を編む仕事は女性であったと思われる。

製作用具だが石斧やノミは玄武岩、ノミ、丸ノミあるいは錐は人骨製、石斧の先は *mape* や *miro* の曲がった木の柄に結縛 (*oiri*) された。斧を使う人は絶えず研ぐ必要があり、水を入れたココヤシの殻と砥石にする平たい石を頻繁に使って研ぐ。ヨーロッパ人が来る以前は木の柄にとがった骨の錐を使っていたが、釘が入ってきてからは取って代わられた。またフォルスター (Forster) は、エイの皮を丸い木の上に固定したヤスリとして使われたと書いている。仕上げのときは、船体や側面は貝殻を利用したスクレーパーで削られ、海岸の石や平らな珊瑚の枝の砥石、ぬれた珊瑚の粉と砂を研磨剤に使って磨かれた。今では大木は鉄製のこぎりや斧で、粗挽きは斧や鉄の手斧で、穴あけは焼いた棒や螺旋錐で行われる (フォルスター 2007)。

カヌーを造るときも家を造るときも個人的に造る場合は口頭で依頼して、ブタ、マット、樹皮布あるいはオイルなどを代金として払う。しかし公的な場合は、戦闘用のカヌーならびに神々に捧げられるカヌー造りの場合は王や首長の依頼を受けて神官が携わる。「どの神や王が、どのサイズのこれだけの数のカヌーを所望している」と宣言し、依頼した王は配下の貴族や地主（氏族の長）たちを集めて宴をする。そしてブタや布やオイルなどを集めて船大工に払ってそれを船大工が満足すればすぐ森に入って木を切り始める。地主たちは自分の森の木が使われることになったら手助けを提供し粗挽きをして木を海岸に運ぶ。

木を運ぶ日が決まるとあらかじめカヌーを造る小屋を建造する。仕事が無事終わった段階で宴が催される。とくに底（竜骨）ができあがったときは大きな宴と供物が捧げられる。胸の飾り、赤と黒の羽毛、上等なマットなどでカヌーは飾られて大きなマラエ（神殿）に持ち込まれ人身御供がなされて祭壇に捧げられる。カヌーはマラエのそばに運ばれて掘っ立て小屋が建てられ神官が神に捧げる羽毛や王に捧げる飾りを保護する。その後犠牲者の目が王の前に捧げられ体はマラエに捧げられる。戦闘用のカヌーも同じようにされるがその場合は人間の代わりにブタが捧げられる (Henry

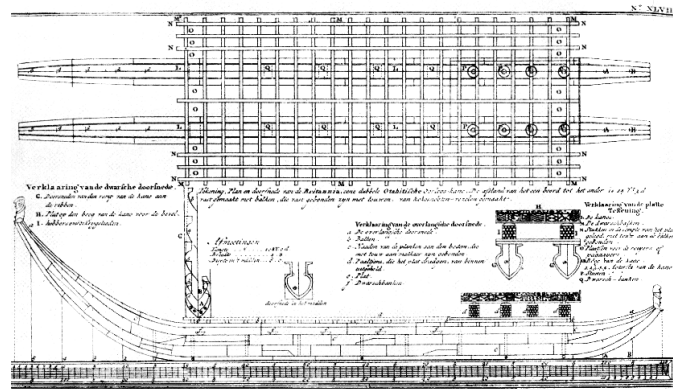


図10-5 クック艦長の残した戦闘用ダブルカヌーの図面 (Hornell 1936a: Figure 89)

1928: 201–202)。

3) 神話における竜骨船 pahi の発明

もっとも特徴的で大型、そして神聖であった pahi 型カヌーは、神話でもタヒチ付近で「発明」されたと語られる。沖縄の海洋文化館では復元されたこの型のカヌーを見ることが出来る。この節ではタヒチ人のこの種のカヌーに対する文化的意義を理解するために関連する代表的な神話、航海の英雄ヒロ (Hiro) の神話を見てみよう。

(1) 航海英雄ヒロによる pahi 型カヌーの発明

航海の英雄ヒロの神話ではヒロが竜骨式カヌー・パヒ (pahi) を発明し何度か航海に使ったと言われる。その中でヒロが大型のパヒを製造する場面が描かれている。これは神話ながらパヒ型カヌーの製作工程や材料あるいはそれに伴う儀礼に関する詳細な情報が得られる。

ヒロは大航海に出るための大型カヌーを製造しようと決め、ライアテア島で製造に取りかかる。彼は Puna 王の領土にたどり着き、カヌーを造るために木を切り倒す。ヒロは aha-tea、mara-uri、toi (*Alphitonia*, sp.)、hauou (別名 pua; *Fagraea berteriana*) の木々を切り倒し、海岸に運んだ。ヒロはマラエの周辺に神々のために植えられる木さえ容赦しなかった。それは tamanu (*Callophyllum inophyllum*) であったが、ヒロは大きな木を切り倒して、カヌーの舳先の板材として切り分けた。枝は浮き木と腕木用にした。またもっとも神聖な miro (*Thespesia populnea*) をカヌーの後ろの部分の板として切った。そしてまっすぐなパンノキを甲板の小屋用として切った。そして fau の木 (*Hibiscus tiliaceus*) をパドルと甲板材として、3本の細い hutu (*Barringtonia asiatica*) をマスト用として切った。

その後ヒロと仲間はカヌー小屋とローラー (カヌーを運ぶ台) の製作を行った。

有名な船大工がカヌー造りを手伝った。それはヒロのおつきの大工ホトゥ、そして彼の助手タウ・マリアリ、そしてオポア王家の職人メメルおよび彼の友人のマイ・ハエであった。ヒロが仕事全体を指揮した。

次に儀礼を行い、よい兆候が得られたので、長さ30尋、幅6尋、高さ5尋の大きさの、海岸に面した大きな小屋を作る。職人たちは石の斧、ココヤシや貝殻の錐、紐などを入れたかごを持ってきて、それをターネの神に仕事の成功を祈った。ヒロは竜骨、骨組、腕木、側板などを切る印をつけ、職人たちがそれを切った。

彼らは竜骨を avai、toi、mara の木々で作った。それを丁寧に削り、木釘と紐でしっかり組み上げていった。台の上で炭を混ぜた赤土で船体に色をつけた。それは虫から木材を守るためであった。彼らは竜骨にあばら骨を木釘とひもで固定していった。竜骨と側板に等間隔で穴が開けられ、人々は次の工程で作業を行った。船大工の頭領のホトゥがカヌーの右外側を、助手がその内側、王家の頭領メメルが左外側、その弟子が内側という具合にである。おのおのが向き合って、板に紐を通しあって作業を続けた。次第にカヌーは形をなしてきた。舳先が海を向かって彼らは歌った。

私は何をもつ、おおターネ神よ／おお、ターネよ、美の神よ。

この紐、天の主の紐、汝、おお、ターネ神の紐！

内側から通せ、それは外側から来る／外から通せ、それは内側から来る。

しっかり結べ、素早く結べ。
 これが汝の紐の結び方だ。
 おお、ターネよ、汝のカヌーを持ち、それが長い波の上を走るように。
 そして短い波の上も。
 水平線に近づくまで／もっと遠くの水平線に至るほど。
 これが汝の紐だ、おお、ターネよ／それをもて、それをもて！

竜骨の上にあるすべての縫い目と穴が細いココヤシの実の繊維でふさがれ、神殿に生えた神聖なパンノキからとった糊でふさがれた。作業が終わるとカヌーがお目見えし、乾燥されたあと赤い粘土と炭の塗料で赤と黒に内側と外側が塗られた。カヌーの船体が小屋の屋根に届くほどだったのでそれはついに壊された。甲板用の板が腕木の上に木釘と紐で固定された。Tamanuの木で作られた ama（浮き木）は防虫のために十分水に浸され、珊瑚石で磨かれ、カヌーの左側に紐でしっかりと結ばれた。次は腕木の歌である。

これは腕木（'iato）の上で結ぶ紐である。
 ターネ神の神聖な紐。今、締めよ、しっかり結べ。
 締めよ、撚れ／紐をその周りに。
 弱めるもの、絶つもの、
 神聖な紐でしっかり止めれば、汝の神聖な紐で、おお、ターネよ。

次に彼らは彫刻された高くそびえる2つの彫刻、rei mua（前の首）、rei nuri（後ろの首）をしかるべき場所にくくりつけた。そしてそれらは rei-fa'apiapi-fare（家を満たす首）と名付けられた。というのはそれをつけるために家を壊してカヌーを完成させなくてはならなかったからである。oa mua（前の家）、oa muri（後ろの家）と呼ばれる二つの家がおかれ、faraの葉っぱで屋根が葺かれた。そのあと頭領のHutuが甲板に竜骨まで達する穴を開けて、3本のマストを立てた。そのマストはあらかじめ水に浸し、鍛えられ、その後乾燥されて、磨かれていた。

カヌーが完成したのでヒロはターネ神に捧げた。カヌーをHohoio（＝侵入者）と命名し、カヌーを造る材料がプナ王の土地から由来したことの記憶とした。進水の日たくさんの人が集まった。カヌーの支えがはずされ、人々はコロの上を転がしてカヌーを水につける準備をした。ホトゥはタアロア、ターネ、オロ、ラア、ロオ、モエなどカヌー作りを手伝った神々を呼び起こして進水の手助けを祈った。やがて神々が降臨したのが感じられ、カヌーが動き出した。ゆっくりとそれは水の上に浮いた。カヌーは空の親柱 Ana-mua（蠍座のアンタレス）の星が送った風が立てた波によって海に運ばれた。人々はヒロのカヌーを賞賛した。カヌーは潮水を飲み、前と後ろに動かされて、偉大なる動く神殿の波に浸されターネ神に捧げられた。神のためには後方甲板に小さな神殿が作られ3本のマストが立てられ長いタパ布が吹き流しとしてたなびいていた。

2, 3日中に積み荷が積み込まれた。巨大な魚用のかごが竹で編まれ、色々な種類の魚が入られ魚を活かすために外に据え付けられた。水を入れた竹と瓢箪が積み込まれ、バナナ、タロイモ、発酵したパンの実もたくさん積まれた。甲板の上には砂と石で火をおこすための炉が作られ、やがてヒロは出航を告げた。ヒロが船長だったが星や日の出日の入りに詳しい航海士を連れ、女子供も夫に従って乗り、快晴の日、順風に乗って出帆した。多くの見物人がヒロの

偉大なパヒの出港を見た。その船は水平線に消え、二度とタヒチの海には姿を現さなかった (Henry 1928: 549-551)。

(2) 神の乗るカヌー・死者の乗るカヌー

さきに神像を乗せるカヌー *va'a ki'i* について述べた。このカヌーの艫や舳先には神像が彫られ、しばしばダブルカヌーの甲板には神殿が作られた。

ライアテア島で勃興した新興宗教にオロ (Oro) 神の信仰がある。オロは創世神タンガロアの息子とされるが、この神を信奉する神官たちがタヒチの島々を巡航して信仰を広め、最終的にソシエテ諸島を統一したタヒチのポマレ王家の守護神にもなった。

信仰が広まるにつれてこの信仰の中心であったライアテア島の神殿タプタプアーテアには他の島々からも戦闘用カヌーに乗って巡礼者が訪れたと言われる。オロ神が乗せられる偉大なカヌーは *Anuanua* (虹) と呼ばれ、このカヌーに積んでタプタプアーテアから運ばれた石が新しいオロ神の神殿の基礎となった (Henry 1928: 120)。

この信仰を共有するに至った島々はライアテア島を中心とした宗教連合を作ったと言われる。その範囲はソシエテ諸島はもちろん、ツアモツやクック諸島、そしてオーストラル諸島やニュージーランドのマオリにまで及んだと伝えられる。

この同盟を維持するためにタプタプアーテアに島々から神官、戦士、学者などが定期的に集まって儀礼を行った。同盟は東側の暗い世界 (*te-ao-uri*) と西側に白い世界 (*te-ao-tea*) の二大勢力に大別されており、それぞれの代表は、ライアテアの王族と同格の扱いをされた。

島々からはオロ神を崇拝するために、定期的にオポアにダブルカヌー *te-va'a-roa-o-te-mata'i* (風の中の長いカヌーの意味) が送られた。各々には自分の属する側にそった黒ないし白い吹き流しをマストの先につけていた。カヌーには神聖な太鼓とホラ貝が積まれ、聖地に近づくときに鳴らすとされた。カヌーが来ると下々の人々は森の中に入り沈黙した。海も天地も静かになったとされる。

神殿の前に広がる珊瑚礁には聖なる水路があってそこからカヌーは入ってきた。カヌーは北側に白い土地、南側に黒い土地という具合に二列に整列する。漕ぎ手は太鼓とホラ貝の音に合わせて櫂を漕いだ。カヌーの中央部に作られた祭壇には人身御供の他に、大魚や鮫、亀などが供物とされた。正装した神官が祭壇の上に立ち、戦士と王はカヌーの船体の方に座った。

二つの地域の神官が賑々しく挨拶を交わすと、人々は人身御供の頭をかち割って殺し、供物の動物と一緒に並べる。岸に着いたカヌーは人身御供の屍体をコロにして海岸に引き上げられた。

戦争で汚された地を清める儀礼で使用されるのにもカヌーが使われた。人々は土地を清める儀礼 *tu'ura'a va'a uta hara* を行った。その原義は「罪を追い払うためにカヌーを送る」儀礼である。カヌーは本当の航海に出るように帆、吹き流し、そして大きな舵用の櫂を船尾に固定する。そしてココヤシの葉などで作ったフンドシやターバンを巻かれた人形が漕ぎ手として乗り、海の神への贈り物として人形の周りにはたくさんの食料が置かれる。最後に神官が外海に面した海岸に出て、祈りと共にカヌーを沖に押しやるのであった (Henry 1928: 321-322)。

2. ネイレによるタヒチの古代式カヌーの型式論

上述のようにタヒチには数種類の大型ダブルカヌーがあったようだ。しかしその中の細分や詳細に関しては航海者の残した限られた絵図などからは確定することが難しい。この点で形式学的に存在したであろうタヒチカヌーの理論的バリエーションまで考察した、フランスのネイレ (Neyret

1974) による分類学は特筆される。理論的とは形式Aと形式Cが確認された場合、その中間形態あるいは漸移形の形式Bも存在したはずである、といったような推測である。

1) アウトリガー式の帆走カヌー（単帆）

このカヌーは va'a motu と呼ばれ、2, 3 週間の長い航海や漁撈のために外用での航行に使用された（図10-6）。10~13m 近くあった。船体はU字型で、そりがあがった船尾は小型の場合（型式1）、1本の木だが大型の場合（型式2）は板を組み合わせる。帆は1本であり、マストの下、前腕木の付近には船体の両側にバランスのために張り出した船端（balance platform）huhui が付けられる点が特徴である。型式2が型式1と違うのは、ブライ船長の絵師 Tobin が描いているように（図10-7）、舷側に板を足して高くしている点である。

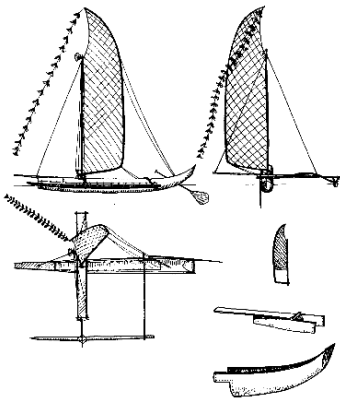


図10-6 Va'a Motu 型カヌー
(Neyret 1974: II.E4a)

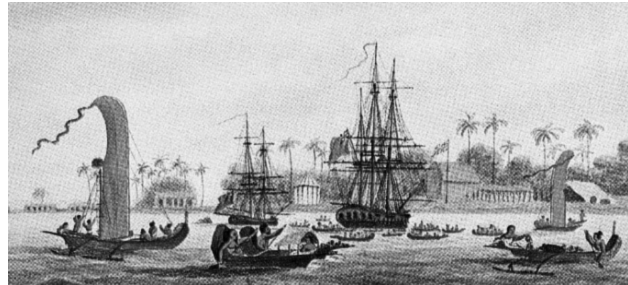


図10-7 ブライ船長の絵師トビアンが残した絵図
(Oliver 1988: Plate 9)

2) アウトリガー Va'a Motu 式の帆走カヌー（複帆）

これは1829年にパリ（Paris）提督がタヒチから持ち帰ってパリの海洋博物館に収蔵されている模型から復元された（図10-8）。同じ調査でパリが残した絵はすでに近代式の帆が装備されているが（図10-9）、帆を古代式にすれば図10-8のようになるだろう。特徴は2本の帆と2本の安定版の存在に特徴づけられる。図10-8の帆は前が小、後ろが大のいわゆるスクーナー式に復元してある。安定版は前が約1.3m程度と短い。そこには前帆マストがつけられ、横に伸びたシュラウドを結びつける。後ろの安定版は長く、右舷側で主腕木の3分の2位の長さ、左舷側では腕木と同じ長さで浮き木の中央付近で接続している。

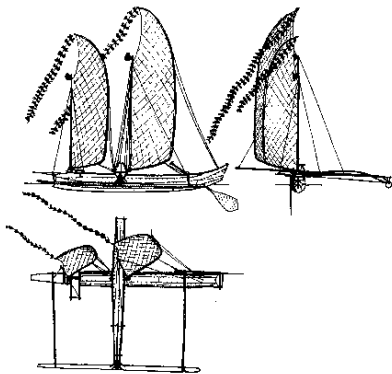


図10-8 複帆の Va'a Motu 式カヌー
(Neyret 1974: II.E4b)

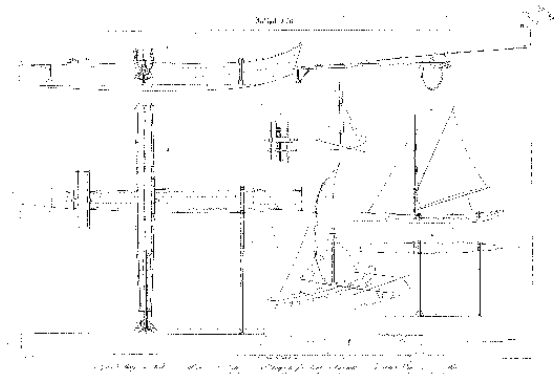


図10-9 パリス提督の絵図
(Rieth 2000: Plate 123; 原図 Paris 1843)

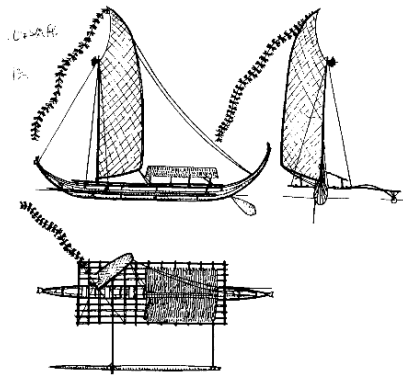


図10-10 帆走竜骨船 pahi 型カヌー
(Neyret 1974: II.E5)

3) 帆走竜骨船 pahi

帆走式で竜骨をもち、船首・船尾が持ち上がった pahi 型カヌーで、浮き木を付けるタイプである (図10-10)。クックが3回目の航海のときウェバー (Webber) によってスケッチ記録されている型式である。ただしホーネルは甲板を持つ型式はアウトリガー式のカヌーにはそぐわないとしてタヒチの型式ではないとしている。舳先と艫は pahi のように反り上がり、艫にチキ像が彫られている。ツアモツ産の可能性はそれほど高い反り上がりを持たない点で否定される。ホーネルらはオーストラル諸島、とくにルルトウの影響ではないかと推測する (Haddon and Hornell 1936)。

4) 小型のダブルカヌー maéha'ha or maiki

pu-hoé と同じ型式のカヌーを2本並べただけのカヌーで、稀に3本の事例もある。古代のカヌーのように船首が尖って垂直で、船尾が切り取られたような型式1 (図10-11: a)。さらに船首に張り出し板材を突き出す型式のカヌーを並べたものも型式2 (図10-11: b)。戦闘用、戦闘の時に首長を乗せることもあった。台を腕木の所に渡して葉でふいた小屋をつけ、神聖な像を置く場所にもできる。神殿 (maraé) とも呼ばれるこの聖なるカヌー va'a ti'i は、首長の骨を運ぶときのお供をすることもあった。また船尾が尖っているカヌーを並べた型式3がある (図10-11: c)。

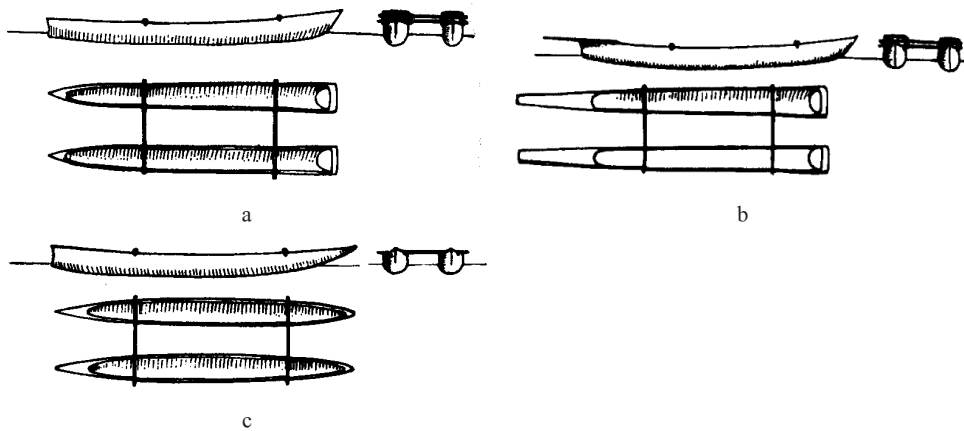


図10-11 小型のダブルカヌー maéha'ha or maiki (Neyret 1974: a: II.E6a1, b: II.E6a2, c: II.E6b)

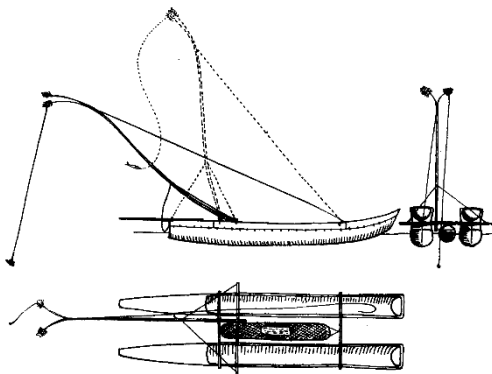


図10-12 マグロ釣り用の廻漕ダブルカヌー
(Neyret 1974: II.E7)

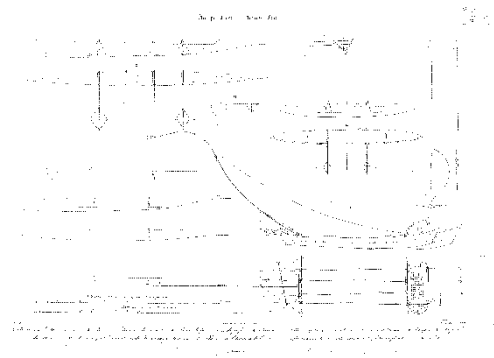


図10-13 パリス提督の実測図
(Rieth 2000: Plate 122; 原図 Pâris 1843)

5) 廻漕の漁撈用ダブルカヌー

マグロ釣り用のカヌー。7～8mで、前述の図10-6や図10-11: bのように舳先には張り出し板、船尾は切れている形で反りあがる。船体を結ぶ腕木は三本目が前につけられて自由に動く釣り竿を支える(図10-12)。パリス提督が詳細な図面を残している(図10-13)。

6) 戦闘用ダブルカヌー (uliatéa) 型式1

クックが1774年に160隻もの大きなカヌーを目撃したというタイプである。大型のカヌーで平均40人を乗せるほど巨大であった可能性がある。その後急激に消滅したようで、1829年にパリス提督は一隻も見えていない。船底はV字(断面はスベード)、戦闘および運搬に使われた。この型式は、双胴船体の間隔が他の型式より狭く、台座も簡単で四本の柱で支えられる。腕木も4本のみで甲板はない(図10-14)。

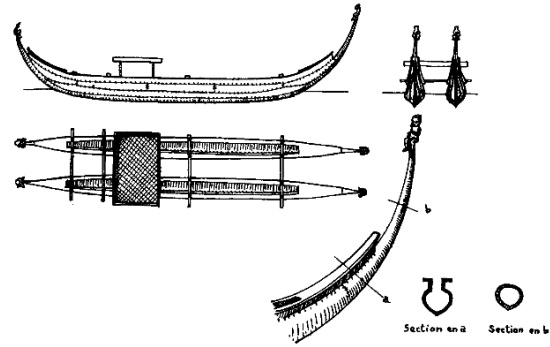


図10-14 戦闘用ダブルカヌー uliatéa 型式1
(Neyret 1974: II.E8a)

7) 戦闘用ダブルカヌー 型式2 (図10-15)

より大型で船体はV字断面である。記録の上では長さ33mで、幅1m、深さ1.3mある。そしてフォルスター (Forster) によると144人乗り、操舵手はそれぞれのカヌーに4人ずつついた。台座は幅4m、長さ8m程度であり8本の柱に支えられていた。柱は軽くするため中空に削られ、外側は彫刻ないし彩色されていた。台座の前や横も同じように彫刻されていた(フォルスター 2007)。

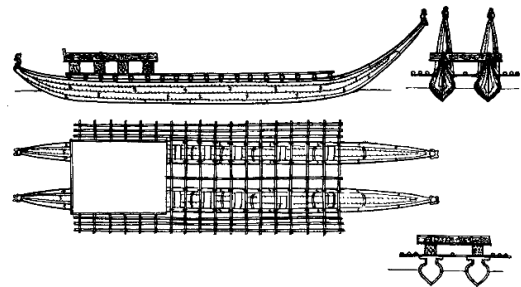


図10-15 戦闘用ダブルカヌー 型式2
(Neyret 1974: II.E8c)

船尾は高く水面から8mほど高くなっていた。一方船首はあまり高くなく、30～60cm程度水面から離れていた。船首と船尾にはチキ像が彫られていた。メーノートは戦闘用の大型カヌーは300人ものが乗れたとしている(Morenhout 1873)。船尾にはタパの吹き流しが風に吹かれていた。このタイプが海洋文化館の資料に最も近いと思われる。

8) 戦闘用ダブルカヌー 型式3 (図10-16) と型式4 (図10-17)

丸い底と垂直な舷側を持ち戦闘に特化したカヌー。竜骨は4つないし5つの木をつなげてあり、側面は3列の板材(2mの長さ)からなる。型式1型・式2と逆に、これらは船首が船尾よりも高い。型式3は渦巻き、型式4は鳥形をしている。両方とも船尾は典型的なタヒチ型(切り取られたような形)である。しかし中には船尾が船首と同じくらい高くなっているものもある。その飾りは塔門の飾りのように高くなった船尾にたてられてタパの吹き流しがつけられている。クック艦長の残した絵図において前方には型式2が描かれているが、後方に大量に描かれているのは第3ないし第4型式だと思われる(図10-18)。

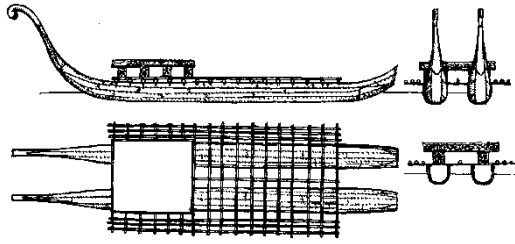


図10-16 戦闘用ダブルカヌー 型式3
(Neyret 1974: II.E8c1)

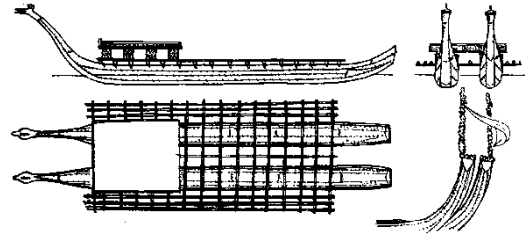


図10-17 戦闘用ダブルカヌー 型式4
(Neyret 1974: II.E8c2)

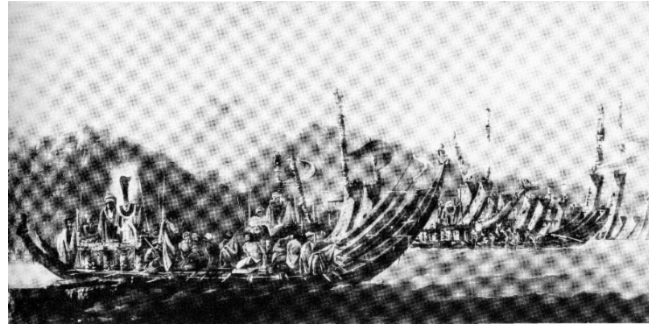


図10-18 クック艦長の絵師 Hodges の描いた王族の乗るダブルカヌー (Hornell 1936a: Figure 88)

9) 単帆式運送用ダブルカヌー tipairua

型式1 (図10-19) 船体は va'a motu と同型だがより大型で、24m にもなる船もある。帆も va'a motu と同じである。帆も似ているが、型式1は狭い安定版が前の方に設置してあり、そこにマストが立てられる。それは後ろの支檣索の土台ともなっている。真ん中の差し渡しの部分には小屋が建てられる。ウィルソンによると乗組員は4~20人であった。

型式2 (図10-20) 型式1との違いは、大きな格子状の甲板の存在である。それは船体のかなりの部分を覆う形になっている。さらに卓越した装飾も異なる点である。

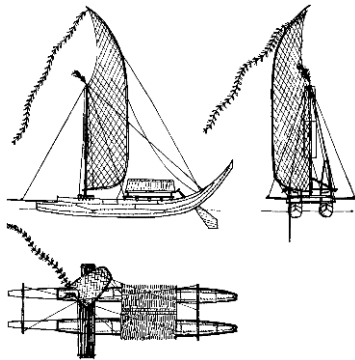


図10-19 単帆式運送用ダブルカヌー型式1
(Neyret 1974: II.E9a1)

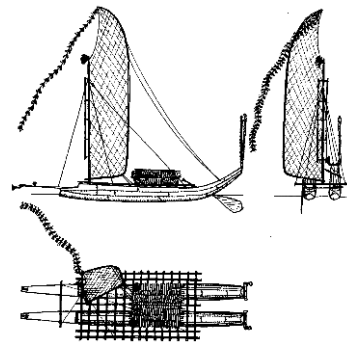


図10-20 単帆式運送用ダブルカヌー型式2
(Neyret 1974: II.E9a2)

10) 複帆式運送用ダブルカヌー tipairua

型式1 (図10-21) ここでは tipairua と同構造であるが帆を支えるための狭い、2枚の甲板のある型式。マスト支索は直接マストの頂上に結縛される。これは下隅索を変える必要があったり停船したりするとき面倒になるが、クルーの数が多いため克服されるだろう。

型式2 (図10-22) マストの形はアウトリガー式の複帆カヌーに似ている。パリスの描いた va'a motu である。

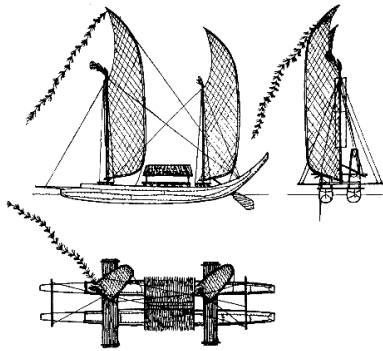


図10-21 複帆式運送用ダブルカヌー 型式1
(Neyret 1974: II.E9b1)

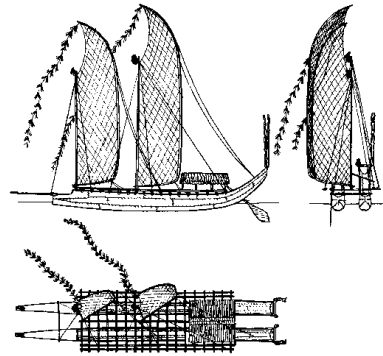


図10-22 複帆式運送用ダブルカヌー 型式2
(Neyret 1974: II.E9b2)

11) 複帆式航海用ダブルカヌー

型式1は pahi 型の大型ダブルカヌーである (図10-23)。舳先と艫が高く上がり、断面はスベード型である。帆は複帆の tiparua と同じで、甲板や小屋も同様である。甲板は前後に2枚ついており、おのおのがマストを支え、小屋を持つ。前帆は大きく真ん中より少し前、後帆は小さくてかなり後ろに装着される。前帆が大きく、真ん中に近い。いわゆる西洋のケッチのような形である。

型式2は pahi tamai と構造的に類似している (図10-24)。同じように大きさは17~26mの偏差がある。戦闘と航海の両方に使われたのだろう。これに対しアウトリガー式の複帆カヌーは後ろ帆が大きく、スクナーのような形であったと推定される。

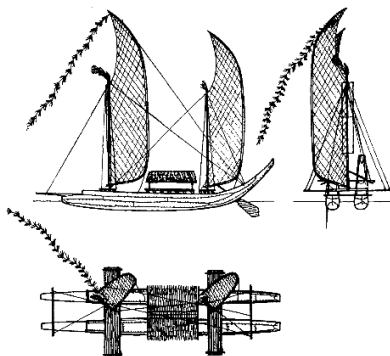


図10-23 複帆式航海用ダブルカヌー 型式1
(Neyret 1974: II.E10a)

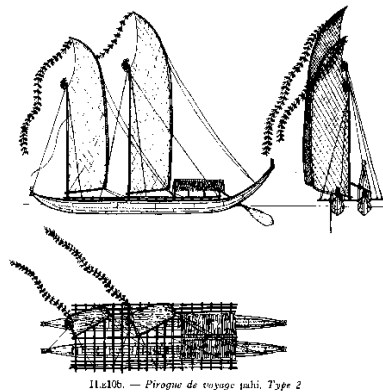


図10-24 複帆式航海用ダブルカヌー 型式2
(Neyret 1974: II.E10b)

3. アウトリガーと帆装の変遷

1) 櫂走型アウトリガーカヌーの分類

タヒチのカヌーでもっとも日常的に使われ、今日でも見られるのは pu ho'e という小さな丸木舟型のカヌーである。一本の丸太からなる、ときに薄い舷側が加えられるだけである。丸みを帯びた船底と凸型の水切り、横から見ると少し立ち上がった舳先、ゆるやかなカーブで尖った艫をもっていた。主にリーフ内の漁撈などに使われるアウトリガー式の小型カヌーである。大きさは5~10mで、2~6人の人を乗せることが出来た。パドルのみで推進し岸の近くで漁撈に使われた。1767年に西欧人としてはじめてタヒチを発見したウォーリス (Wallis) によって記録されたものが最初の事例となる。

船体の断面は狭いU字型である (凹入はしない)。船首材は垂直で、ややくぼんでいる。近代式

のカヌーの船尾は尖って、少し曲がっている。これは全体として水利学的に理想の形態である。しかし本来この形であったかどうかは疑わしい。古い航海者の記録からして、また小型の廻漕のダブルカヌー tira の形から比較して、おそらく原初的には船尾は切り取られたような形で、断面はU字型の仕切りがつけられていたものと思われる。船尾は少し高くなっていて、仕切りは水の上に位置していた。同じように古代の帆走カヌー va'a motu と似ていたものと思われる。

ホーネル (Hornell) は19世紀末から20世紀初頭にかけての情報を提供している (1936a: 103-143)。パドリング用のカヌーは削りぬきで3~6 mの長さ、外形の幅が40~60cm、で深さが30~50ないし60cmの幅があるとしている。しっかりした四角い板がたいていは釘か木釘で掘り抜きの上に固定されて舷側手すり (gunwale rail) を形成する。少し大きなカヌーでは上部の張り板が挿入され、喫水と積載量を増加させる。

船体の形とアウトリガーの構造には顕著な統一性が見られる。船体の側面は真っ直ぐで底は丸く、全体的に直線的である。舳先は鋭くほとんど垂直で若干くぼんでおり、尖った水切りからゆるやかに直線的な船底に続く。艫は細く、流線型で尖っており、少し上に舷弧を描く。船体には地域差もある。比較的大型の、タウティラやタヒチヌイで見られるような外洋カヌーでは舳先が長く、細く、垂直で、板のような舳先になっている。計測したのではこの部分は17インチあった。

さて上述のネイレは次のように3つのタイプに分類している (Neyret 1974)。

型式1 (図10-25: 1)

基本的な形態。前の張り出しがない。

型式2 (図10-25: 2)

型式1と異なるのは船首に真っ直ぐな張り出しを持つ。

型式3 (図10-25: 3)

この型式が上記の型式と異なるのは、船尾が尖って曲がっている点である。これは現水利学的な理由から一般的に採用されている新しい型式である。

また一見単純に見えるアウトリガーカヌーも島ごとに特徴がある。

型式1 ファヒネ (Huahine) 島 (図10-26: 1)

船体は長く、細く、尖っている。船首材は凹んでいるが、前に突き出ている。速度が重視されているようだ。

型式2 ファカラヴァ (Fakarava) 島 (図10-26: 2)

船首材は凸状で疑いなく古代のカヌーの名残。角状の船首と船尾は消滅している。

型式3 ラパ (Rapa) 島 (図10-26: 3)

ずんぐりした形態で、船首は凸状か真っ直ぐである。波からの防御重視のように見える、というのはラパの海域は波が荒いからである。

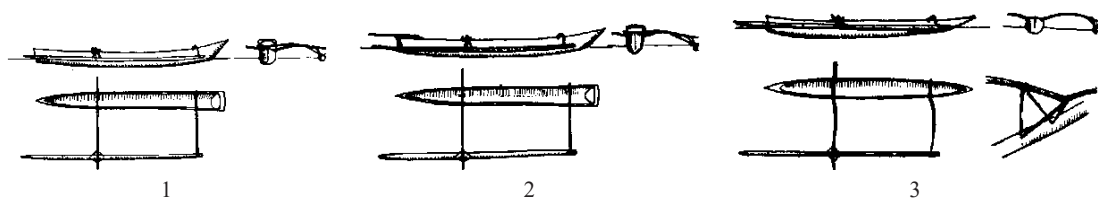


図10-25 アウトリガー式櫂走カヌー (Neyret 1974: II.E10a)_1: II.E1a1, 2: II.E1a2, 3: II.E1a3

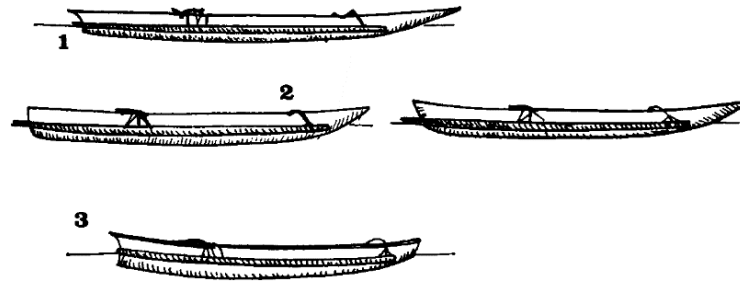


図10-26 外島のカヌー (Neyret 1974: II.E1b)

・近代型の漁撈用櫂走カヌー

近代型は上から見ると船首船尾共に尖っている。一般的で小形のカヌーは現在でも pu-hoé と呼ばれるが、洗練された櫂漕カヌーは tipai-hoé である (図10-27)。前者が1本の木から彫り抜かれるのに対し、後者は木を接いでより大型に作られる点異なる。それはサモアやトンガで paopao と va'a alo (トンガでは tafa'anga) の区別と同等である。

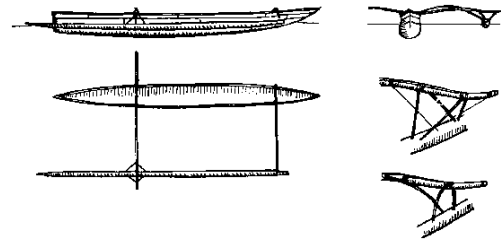


図10-27 tipai-hoé 型カヌー (Neyret 1974: II.E2a)

・近代的な改良型のカヌー改良型のカヌー pahi

船体は tipai-hoé に似ており基本は彫り抜きだが、竜骨や舷側には板を継ぎ足してある (図10-28)。アウトリガーが元来の型式であるが、変化したのはアウトリガーと逆側 (右舷) に張り出しの棒がある点である。それは何本かの棒を束ねてあり少し上を向くように主腕木のアウトリガーと逆側に突き出た部分に結ばれる。帆は主腕木の前につけられる。シュラウドは4本で2本は左舷の腕木に、2本は右舷のバランスに結縛される。

乗組員は3人必要である。シュラウドを調整して船を操作する航海師、浮き木かバランス棒によってバランスをとる係、および水をくみ出す係である。帆は斜桁 (ガフ) をもった四角形に変化している。

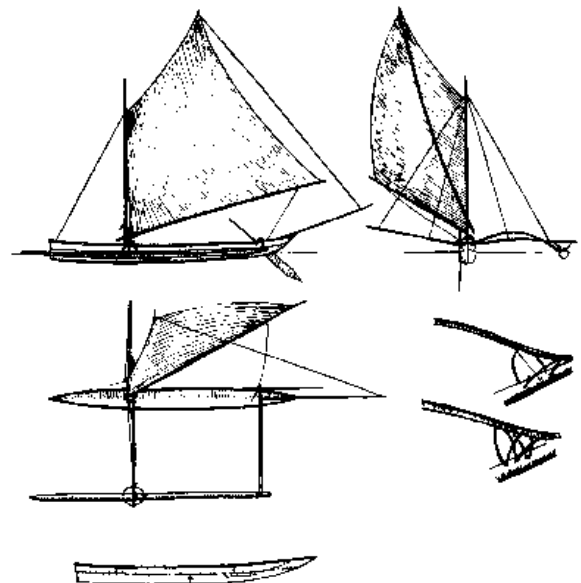


図10-28 近代式の Pahi 型カヌー (Neyret 1974: II.E3)

2) タヒチ型の帆装について

タヒチの特徴的帆装は航海者によって繰り返し描かれてきており、他のポリネシアには類例を見ないタイプである。それは固定された直立したマストに、帆桁の下部がL字ないし湾曲したあと、まっすぐ垂直に上に伸びて、上部ではマストより遥かに高い所まで伸びてしなやかに曲がり、帆は全体としてナイフ状を呈するものである。マスト頂上には吹き流しが付けられる (図10-29 & 図10-30)。

オセアニア式カヌーの帆装は大別して、(1) 2本の逆V字の可動式帆桁で帆を制御するタイプ (図

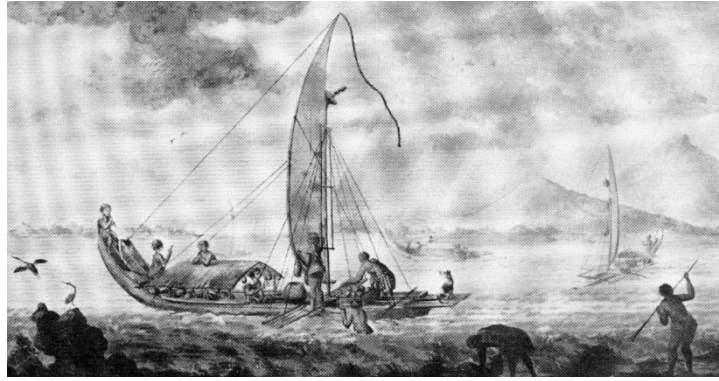


図10-29 クック艦長の絵図 (Parkinson 1999掲載の絵画, 1769)

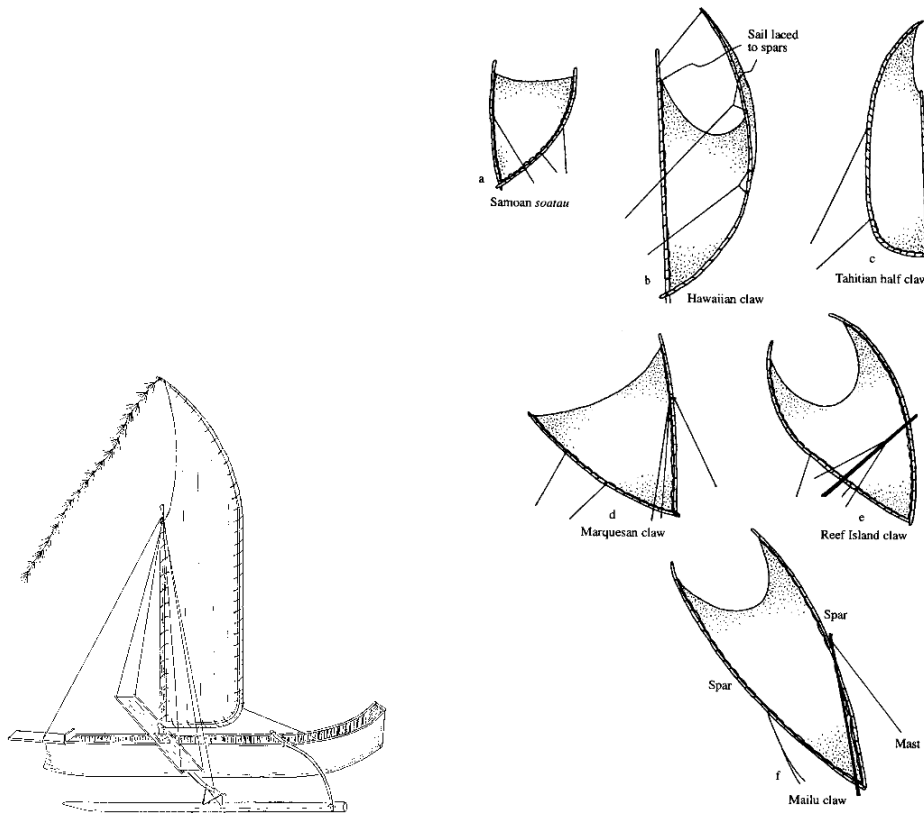


図10-30 タヒチ型カヌー va'a の帆装 (Ellis 1929: 172より再描)

図10-31 オセアニアのカヌー帆装 (Lewis 1994: Fig.7)

10-31: a)、(2)固定式のマストに帆をくくりつけるタイプ (図10-31: b, c)、(3)稼働式のマストに三角の帆を吊り下げる (図10-31: d-f)、いわゆるポリネシア式ラテン型の三種類に分けられる。タイプ1は図10-31: aのようにサモアの古式、マルケサスあるいはニュージーランド・マオリなどに見られるものでオセアニア型スプリットセイルと呼ばれる。ポリネシアあるいはオーストロネシア型カヌーの帆装の元型であると考えられている。タイプ2はポリネシア内部ではタヒチ (図10-31: c) やハワイ (図10-31: b) に限定されるが、同じ原理の帆は遠く離れたメラネシアのサンタクルーズ (図10-31: e)、ニューギニアのマイルー (図10-31: f)、あるいはモツ族のカヌーに見られるタイプである。海洋文化館の資料ではラカトイがこのタイプである (図10-32)。タイプ3は稼働式のマストを前後に倒し、また三角帆を逆転させるなど逆風航海のためのタッキングに優れた型式である。おそらくミクロネシアのカロリン諸島で発達してポリネシアではトンガやサモア、さらにフィ



図10-32 海洋文化館のラカトイ



図10-33 海洋文化館のクラカヌー

ジー付近に典型的となった。海洋文化館の資料でクラカヌーがこの型式である（図10-33）。

ハワイとタヒチに共通の「蟹挟み型帆 (claw sail)」は共通の発達基盤があったものと思われるが、さらにタヒチの特徴は帆下部のL型部分から帆をたたむときに巻き上げる点であろう（図10-34）。

以下で見るようにカヌーの部分の中でアウトリガーはきわめて保守的なのに対し、もっとも変化が早いのが帆装である。たとえばハワイのカメハメハ大王は西欧人からのプレゼントとして帆用の布を喜び、18世紀末にはすでに西欧式の帆をつけたダブルカヌーを実用していたことが知られている（後藤 2008）。たとえば1840年代、タヒチがフランスに割譲された時期に宣教師とともにいたマーチン艦長の残した絵図では、すでに帆は西欧式の影響を受け四角形になっていた（図10-35 & 10-36）。やがて帆はタヒチでもハワイでも、上桁、下桁と斜桁（ガフ）と3本の桁によって張られていくようになった。ちなみに1830年にハワイから小笠原諸島に導入されたカヌーにもこの型式の帆が張られている。

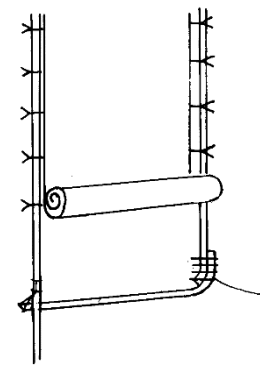


図10-34 タヒチ型帆の巻き上げ (Neyret 1974: II.E0c)

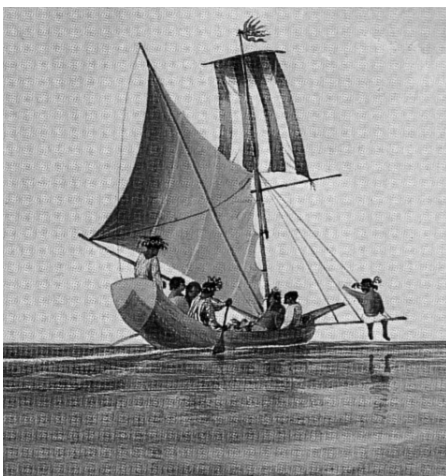


図10-35 マーチン艦長の絵図 (Martin 1981: plate between 64-65)

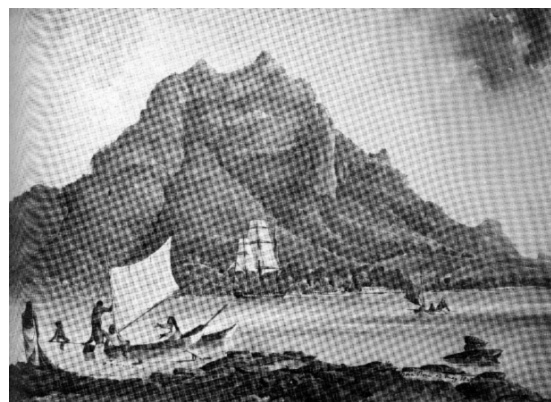


図10-36 マーチン艦長の絵図 (Martin 1981: 71)

3) アウトリガーの構造

前に見た多様なタヒチ型カヌーのうち、帆走カヌーとくにダブルカヌーは19世紀の中頃ですでに消滅してしまっただ。これはハワイなどでも同様であった。今日まで使われ続けているのは小型の櫂漕カヌーである。船体は現地で入手できる木材以外に、合板やFRPを使った素材のものが今日観察されるが、アウトリガーの構造はかなり保守的であることが2008年の調査で明らかになった。以下ではアウトリガーの構造を中心に見ていきたい。

アウトリガーはたいいていの場合、左側につけられる。それは2本の非対称的な腕木によって長い円筒形の浮きが、いわゆる混合形式によって装着される。すなわち前の腕木は間接的（腕木と浮き木の間に何らかの中間的な装着材が使用される）に、後ろの腕木は直接的に（腕木と浮き木が直接接合）接合される（図10-37）。

purau の木で作られる浮き木は長く真っ直ぐか少しだけ湾曲している。前方は尖っていて舳先のあたりまで伸びているが、後方は切り落とされて後方の腕木のすぐ後ろで終わっている。前方は反り上がってはおらず中心に向かって尖らされている。数少ない例では先の上方から鋭い切れ込みが入って尖らされている。

前方の腕木は tamanu のような強い木で作られた断面が四角の棒である。他の特徴は右舷に12～22インチほど突き出た腕木の端である。腕木は飛び出しの部分を入れて6～8フィート、部分的なサイズは2～2.5インチの幅、1.5～1.75インチの厚さである。最小のカヌーでは腕木は荒い四角い作りで、ほぼまっすぐか少しだけ曲がっている。

前の腕木の飛び出しは古いタイプの搬送カヌー（va'a motu）に今でも見られる右舷の安定板の退化した名残である。それは今日ではカヌーを陸に運び上げるときの手頃な取っ手意外の用途はない。

前の腕木をカヌーの側面に取り付ける方法は、組紐を数回巻き付けることである。単純な割り貫きカヌーの場合舷側の直下の2つの穴に、あるいは舷側の継ぎ目の真下に舷側手すりによってである。穴は腕木の幅と同じか少し短い間隔で離されて空けられる。小さなカヌーでは1つだけ穴が開けられる。

結縛の一般的な方法はまず船体の外側の腕木に紐を巻いた後、船体の穴に外から内側に紐を通し、その次に船体内側で腕木の上に紐を渡して隣の穴から紐を外側に出す。そしてこの方式を繰り返して、舷側の上に置いた腕木を船体に固定する。

後ろの腕木はしなやかで柔軟で船から外の部分ではかなり曲がっていて、船の内側を横断する部分では直線的である。浮き木に接続する部分では4つの異なった方法によってつながれる。その3つは直接的である。まず浮きの上面に空けられた穴に挿入される、あるいは上に何回か紐を巻き付けて欠縛されるか、または浮きの上面にV字に空けた穴を通して細いひもで結びつけられる。これ

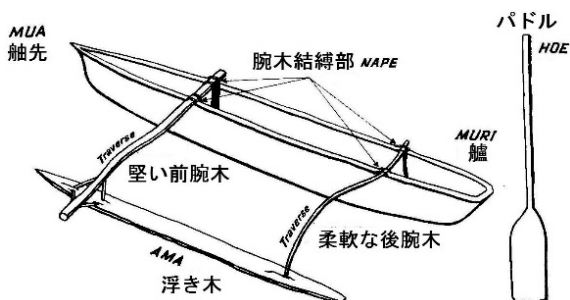


図10-37 アウトリガーカヌーの概念図
ソシエテ諸島のカヌー構造
(Jourdain 1970: p. 4-1図 改変)

らはすべてまれなやり方だが、古い方法である。四つ目は一般的に使われるが腕木の端が浮き木の上面に打ち込まれた短いペグに欠縛される。しばしば短い釘か止め針金が代用されるが次第にこの方法がとられるようになっていく。この腕木の舷側への結合は前腕木と似ている。

次に前腕木と浮き木をつなぐ方式には島ごとの伝統があった。タヒチ島では図10-38のような構造のものが用いられた。前腕木と浮き木をつなぐ支柱（stanchion）に異なった数と形態の

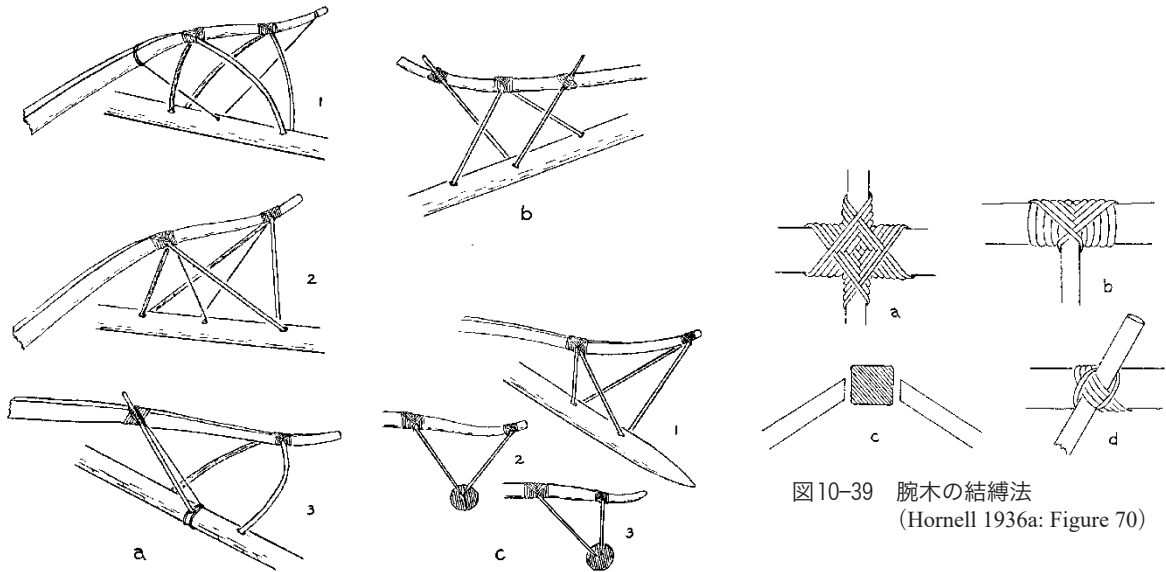


図10-39 腕木の結縛法 (Hornell 1936a: Figure 70)

図10-38 腕木と浮き木の接合 ソシエテ諸島のアウトリガー構造 (Hornell 1936a: Figure 69 改変)

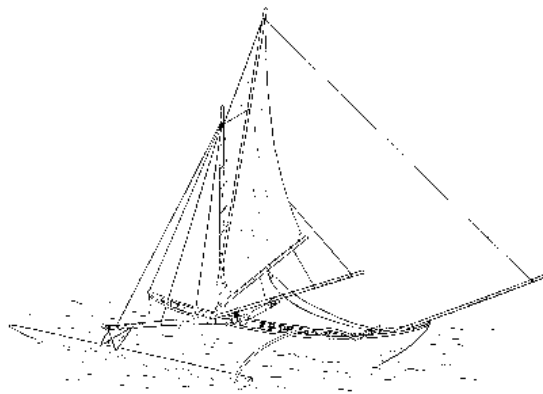


図10-40 20世紀初頭のアウトリガーカヌー (Hornell 1936a: Figure 83)

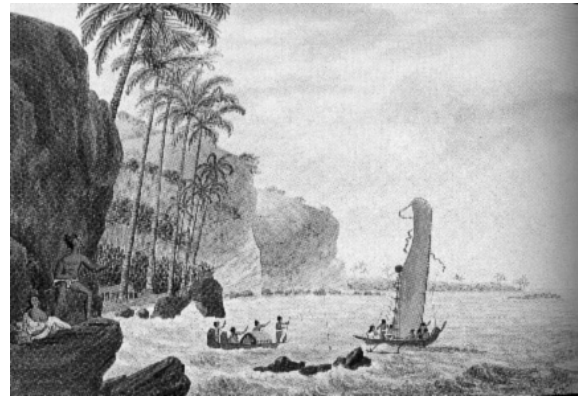


図10-41 ブライ艦長の絵図 (Oliver 1988: Plate 18)

ものが存在する。支柱は腕木には結縛され、浮き木には挿入（差し込まれる）のタイプが一般的である。支柱は湾曲するタイプ（図10-38: 1）と直線的なタイプ（図10-38: 2）、さらに外側の湾曲支柱一組と内側に1本の直線的支柱（図10-38: a）の両者がある。支柱以外に腕木と浮き木を結ぶ紐がつけられる（図10-38: 1, 2, a）。島内でもタヒチイティのタウティラ村では逆V字を呈する2本直線的な支柱の他に、直行するようにV字状の直線的な補助支柱が補助的につけられる（図10-38: b, c）。

また腕木と支柱の結縛にはかなりこった縛り方がなされることもハドン・ホーネルが報告している（図10-39）。

ホーネルはすでに帆装などが西歐式の影響を受けた「近代型」カヌーのスケッチを示している（図10-40）。このように約100年前に記録された特徴が今日も小型カヌーのアウトリガーに残されているのは驚きであった。さらに驚くことは、ブライ艦長の絵師トビアンが残した絵に描かれたアウトリガーカヌーには異なった前後の腕木が描かれ（図10-41）、このような特徴は200年以上も前から継続している可能性が高いということである。

たとえば前腕木と後腕木は異なった形状、つまり前者が太い直線的な木、後者は湾曲した木が使



a



b

図10-42 タヒチヌイの事例1



a



b

図10-43 タヒチヌイの事例2

用され、また腕木と浮き木の接合も前者の方が支柱などを使って堅固に作り、後者では腕木が浮き木に挿入ないし結縛される程度の簡素な作りという作り分けが今日まで変わらずに継続している(図10-42: a, b; 図10-38: 2と同型)。

また前腕木と浮き木の接合部だが、タヒチヌイの海岸で見た物は、支柱が直線的な構造を踏襲している(図10-43: a, b)。ただし支柱は今日ではアルミパイプのような金属、補助紐は市販のロープなどを使用している。

さらにタヒチイティのタウティラではこれと異なり、図10-44: aおよびbのようにハッドン・ホーネルが報告した型式が使われている(図10-38: b)。素材であるが支柱は木、補助支柱は鉄のボルト、あるいは支柱・補助支柱ともに太い針金など、おそらくカヌー所有者が入手できる様々な素材を使った、「器用仕事」の結果であることが了解される。

腕木と支柱の縛りには現在は簡素化されているが、タウティラでは図10-45のような凝った縛り方が今でも継承されている(cf. ホーネルの示した図10-39参照)。

また隣のモーレア島も基本的にタヒチヌイ型の構造であり、金属類が支柱に使われる場合が多いが、図10-46: a & bのように木材の湾曲した支柱を使う事例がいまだに存在する。

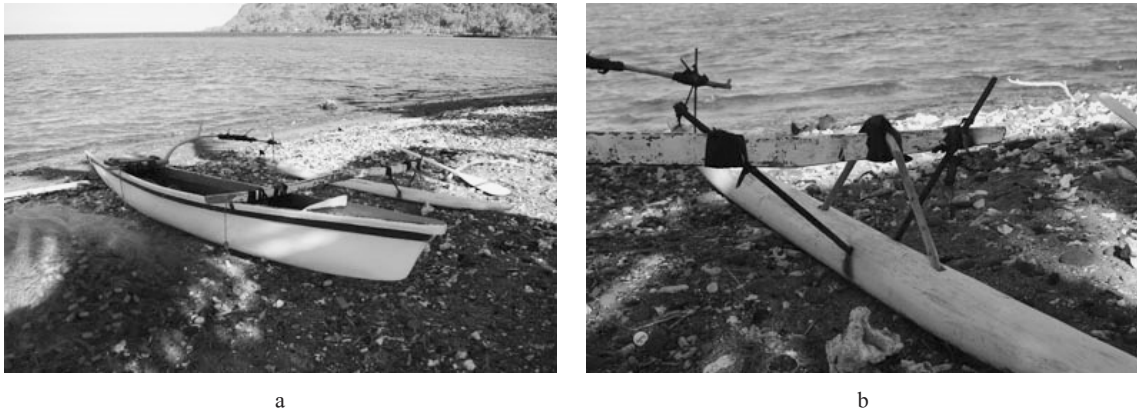


図10-44 タヒチイティ（タウティラ村）の事例



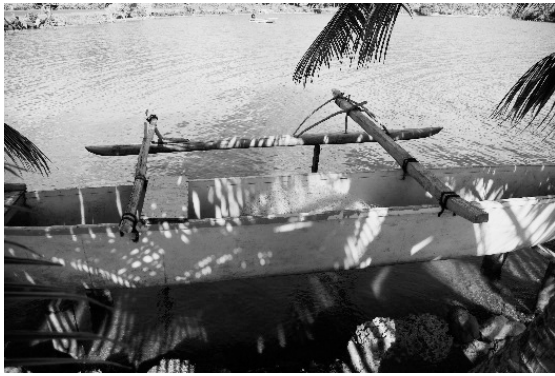
図10-45 タウティラ村で見た結縛法



図10-46 モーレア島の事例

このようにカヌーの船体自体は合板やFRPが主流で、今や丸木の彫り抜き型は少なく、支柱の素材も変化しているが、腕木と支柱の構造、さらにその地方的バリエーションの保守性には驚かされる。

さらに筆者は2010年もタヒチ島とライアテア島でカヌーの調査を行った。ライアテア島でも前腕木と後腕木が異なる形、というタヒチの形式と同様であった。前腕木と浮き木を接合するための中間材は湾曲（図10-47a）あるいは直線的（図10-47b）とタヒチ島内で見られるような変異をライアテア島島内で観察することができた。またライアテア島の特徴とし、後腕木と浮き木の接合にはY字状に二股に分かれた木材を入れるという特徴が指摘できる（図10-47c）。このような仕組みの報告は管見ではないようだが、前後腕木と浮き木の接合方式をあえて異にすることなどから、このような特徴も長い間維持されてきたこだわりであると言えよう。



a



b



c

図10-47 ライアテア島のアウトリガーカヌー (2010年8月)

4. タヒチにおける近年のカヌールネサンスと海洋文化館のカヌー

1) タヒチにまつわる伝統船復元の試み

漁撈用の小型カヌーなどは引き続き製作使用されてきたのでカヌー製造の技術はまったくなくなったわけではないが、ダブルカヌーのような大型カヌーは作られなくなったのである。そしてハワイでは今日生活用のカヌーの製作は絶えたが、タヒチでは材料は変わったものの200年前とほぼ同じ構造の小型カヌーは引き続き製作使用されている。

さてポリネシア人の海上移動ルートは大きな謎であり様々な憶測があった。研究者の推論や憶測に対し、実際に古代の船を復元して渡航の可能性を検証する試みが始まった。もっとも有名なのはノルウェーの人類学者トール・ハイエルダール (Thor Heyerdahl) の復元したバルサ材を主とした筏のコンチキ [コン・ティキという表記もあり] 号であった。アメリカ大陸からポリネシア人が居住したと論ずる彼は、1947年にチリからツアモツ諸島までの航海を成功させた。実際はチリ沖のフンボルト海流を乗り越えられず、海流の西まで曳航されての成功であったが、コンチキ号漂流記は我が国を含め世界各国に翻訳され、実験航海の代名詞ともなった (ハイエルダール 1951)。

しかしハイエルダールの理論は時代とともに言語学、民族学、植物学そして考古学の各方面から支持を失っていった。ポリネシア人が主食の一つとしたサツマイモは南米起源であるが、航海技術の優れたポリネシア人が南米まで行って持ち帰った可能性の方が高いと言われている。

しかしコンチキ号の陰であり知られていないが、ポリネシア人を巡ってはコンチキ号と相前後して実験航海を行った人物がいる。中央ポリネシアと南米の間を竹筏で横断したフランス海軍出身の冒険家ドゥ・ビショップ (de Bisschop 1959) である。彼はこのほかにも中国式のサンパン漁船

を並べた「ダブルカヌー」でハワイから太平洋を西進し、インド洋を越えてフランスのニースまで渡ったという逸話を持っている（1959）。

タヒチヌイ号は太い真竹を二層にした筏で台湾の竹筏のようにセンターボードを備えていた。帆はなぜか中国式のものであった。タヒチを船出して6カ月弱、ペルー沖で放棄された。ドウ・ビショップのタヒチヌイ号に同乗していたのが後述するタヒチ在住の冒険家、フランシス・コーエン（Francis Cowan）である。

ビショップらはこれにめげず、今度はペルーから再びタヒチヌイ二世号を使ってポリネシアを目指した。ペルーのコンスティチューションを船出した後、フンボルト海流に乗って北上したがエクアドルの沖から西進に成功し半年弱かかってクック諸島マニヒキ島（タヒチの北西）にたどり着いた。ハイエルダールがフンボルト海流を避けるために曳航してもらったのを考えれば、この成果は認められていいだろう。このタヒチヌイ二世号にはコンチキ号の同乗者でスウェーデン人の人類学者ダニエルソンが乗っており記録を残している（Danielsson 1960）。彼は後にハワイのビショップ博物館員となって活躍した。

2) ホクレア号

このようにダブルカヌーは実用品としては絶えてしまったが、ハワイとタヒチでは別の理由でダブルカヌーが復元製作された。ハワイの場合は1960年代にカメハメハ3世時代の図面を元に、ハワイ大学のベン・フィンニー（Ben Finnney）教授が中心となって復元されたナーレヒア（Nalehia）号、そのあと1975年に航海実験用に製作されたホクレア号が有名である。

一方、タヒチでもダブルカヌーを復元する試みはあったようだが、1930年代に作られた「戦艦バウンティ号」に登場したダブルカヌーが映像に残されている。しかしこれは見る限り、すでにあった小型カヌーを竹などでつないだだけの代物であった。

本格的に200年前の記録（ブーゲンビル、クックあるいはブライ船長らの記録）に基づいて復元されたのが1960年代のハリウッド映画「戦艦バウンティ号の反乱」に使用されたカヌーである。このとき形式の異なる3隻の大型カヌーが復元された。1隻帆走カヌー、2隻は廻漕用のダブルカヌーであった。王様がブライ船長を迎えるときに使われたダブルカヌーはその後、1976年にホクレア号がタヒチに最初の航海を成功させたときに歓迎にも使われた。

3) 2008年タヒチ調査

2008年のタヒチ調査で海洋文化館の資料ではないかと多くの現地人が主張したのがこのカヌーである。たとえばこのカヌーの製造に関わり、映画にも出演した冒険家フランシス・コーエン氏（モーレア島在住）がそうである。さらにやはり映画に出演し、このカヌーをタヒチ人役で漕いだスター（Ster）氏（タヒチカヌー協会の元会長）もその可能性を指摘した。

しかし映画のカヌーと海洋文化館のカヌーは型式が違っていた。海洋博のカヌーは祭壇が前方、映画のカヌーは祭壇が後方にありまた全体が彫刻されている点が異なるのである。さらに沖縄のカヌーは1975年段階ですでに沖縄に搬送されているが、映画のカヌーは上記のように1976年の段階でタヒチに存在しているので両者は異なるものであることは証明できた。

しかし、多くの人の記憶に混乱が生じ、それが聞き取りの進展を妨げたのは驚くべきことで、30年前の記憶がこれほど不確かなものだとうかつた。ちなみに映画のカヌーは主演のマーロン・ブランドが買った島のリゾートホテルに装飾として移動させたと聞いた（実見はしていない）。

結局海洋博公園の記録にあるタウティラ村での聞き取りに期待をかけた。海洋博公園に保存され

ているタヒチ語の手紙の主、サロモン (Salomon) 村長はすでに亡くなっていたが、その娘さんに会う約束を取り付けることができた。しかし先方の都合で二回キャンセルされてしまう中、しだいに帰国時期が迫ってきて方針変更も行う必要が出てきた。

しかし文化局に務めるカリム・コーエン (Karim Cowan) 氏に面談し、件のダブルカヌーの写真を見せたところ、すぐさま自分が子供の頃育ったタウティラ村で作った物であると証言し、関係者に案内してもらえることで一気に事態が進展した。

このカヌーはタヒチで有数のカヌー作りの村タウティラにおいて、1970年代、イタリアの映画に使うために製作されていた。ところが映画が頓挫して引き取り手のない状態であったものを、おそらく当時海洋博覧会のために資料を集めていた日本人調査員が聞いて購入したものであるようだ。このカヌーは一部輸入材を使っているものの、船体はパンノ木、祭壇の柱は彫刻はココヤシの木など、現地のカヌー作りに実際に使われる木を使って製造された本格的な作品であることも明らかになった。カリム氏は写真で見る限りパンノ木も質の良い古木を使ったのではないかと指摘している。この製作にあたって棟梁を務めた人物がカリム氏が逗留していた家でいわば育ての親にあたる。

その棟梁を中心として村の古老たちが仕事の合間に、現在体育館が建っている海沿いの空き地で作っていたという。その場所には作業が夜までずれ込んだときに明かりを採ったり、電動のこぎりを動かすための電気を採るために敷設した電信柱が残っていた。カリム氏によると人びとは時折目の前の海にカヌーを浮かべてはバランスなどを調整したという。したがってこのカヌーは当初映画用に製作されていたものであるが、単なる飾り的なカヌーではなく、本当に海に浮かべて走らせるための性能をもったカヌーとして作られていたことが判明した。

材質をとっても、その製作過程を聞いても、海洋文化館のダブルカヌーは復元ながら本格的なカヌーとして、つまり実際に海に浮かべて走らせるカヌーとして製造された、こだわりの作品であることがわかったのである。そのために聞き取りした棟梁の婦人は自分の夫が精魂かけて作ったカヌーを元型のままで大事に保存してくれていたことに感動し、何度も感謝の言葉を口にしたのであった。

なおこのダブルカヌーはデザインを担当した、ハワイのカヌー研究家でアーティストのハーバート・カネ (Herbert Kane) 氏から、タヒチで進水式を行い、また沖縄に輸送される時の写真をいただいた (図10-48)。

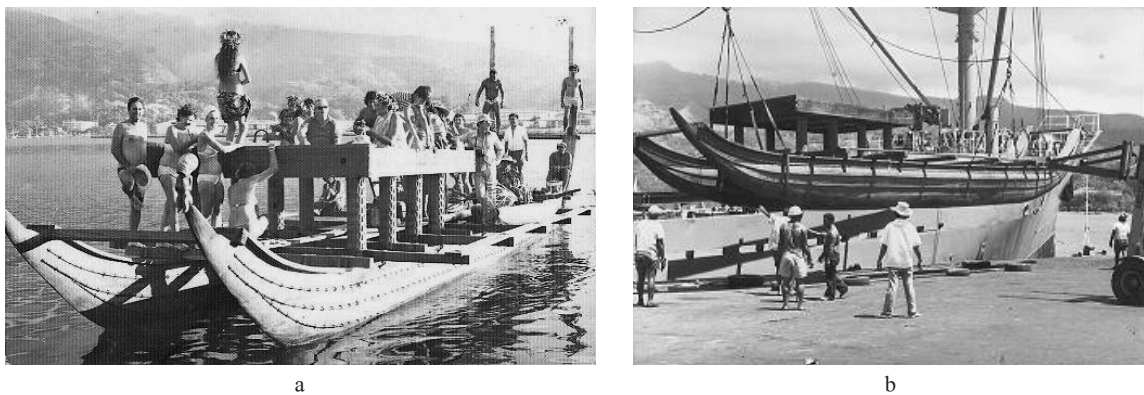


図10-48 1975年に進水し (a)、沖縄に搬送されるカヌー (b) (ハーバート・カネ氏提供写真)

4) 調査の総括

この調査の結果、タヒチの人びとにとってダブルカヌーは一隻一隻が記憶に残る貴重な文化財、シンボルであることがわかった。一方、ほぼ同じ時期に建造されたホクレア号、あるいは「マーロン・ブランド」カヌーなど、固有名詞的なカヌーと海洋博のカヌーとの混乱が生じていることもわかった。

2007年、海洋博公園にも訪れたホクレア号は、ポリネシア・カヌールネサンスの草分けである。すなわち1970年代の半ばに開催された沖縄海洋博覧会は現地のカヌールネサンスのルーツに直接連動していたのである。今後は海洋博覧会の意義をこのような国際的な脈絡で捉えておく必要がある。

前述したカリム・コーエン氏の義理の父フランシス・コーエン氏はダブルカヌー「タヒチヌイ」号を建造し、タヒチのアオテアロアの間を航海した有名な人物で、義理の息子にはマオリ族の彫刻家マタイ氏という人物もいる。しかしフランシス氏の建造したタヒチヌイ号は航海の後、諸般の事情でタヒチ博物館の野外に展示されていたが風雨と虫害で朽ち果ててしまった。熱帯に住むタヒチの人々にとってはこれは自明のことで、この地の気候ではカヌーを野外に放置した場合10年程度で崩壊してしまうのである。そのため30年以上前に建造されたカヌーがほぼ元型のままで残っているということに大きな驚きを示し、その上で自分たちの誇りとも言うべきカヌーを今日まで保存していた沖縄あるいは日本人に対して感謝と敬意を感じるということであった（カリム氏）。

これほどまでポリネシア人にとってカヌーというのは重要な文化シンボルであり、そのようなシンボルを多数、元型のままで今日まで保存してきた海洋文化館は文化施設としてきわめて重大な役割を持つことが痛感される。今回のような30年ぶりの現地調査は、太平洋諸島地域に住む現地の方々の記憶を掘り起こし、あらためて沖縄や日本との関係を構築するためにきわめて重要な試みであった。

第11章

フィリピンの ダブルアウトリガー式漁船



フィリピンのダブルアウトリガー式漁船

はじめに

イロコス地方はルソン島北西部に位置し、山がちで耕地が狭く、早くからハワイ移民などが多かった（図11-1）。漁村は概ね小規模で、村ないし親族単位の漁撈活動がほとんどである。使用される漁船も1人からせいぜい2,3人乗りのバンカ（後述）型の漁船が主体である。バンカ（*bangka*）はオーストロネシア世界にもっとも共通に見られるカヌーを意味する語彙である。そのオーストロネシア祖語再構形は **ba(ŋ)ka(q)* である。

バンカは役所に税金を払い登録されるので、統計が利用できる。クリマオ（*Currimao*）郡の統計によると約4分の1の漁業者がバンカを所有し、その85%強がエンジン付きとなっている。クリマオ郡の統計では漁業者826人のうち、210隻のバンカが存在する。そのうち180隻がエンジン付きとなっている。バンカ1隻あたりの年間収入は36,000ペソ（約72,000円）である。しかし以下見るように、バンカだけがここで使われる漁船ではない。そこには筏を含めて複数形式の漁船があり、多様な漁法（cf. Umali 1950）、操業形式、分業がなされている。

漁船に限ると、ラウグ川河口に位置する漁村ラパス（*La Paz*）では *bilog* と呼ばれる平底の川船が使われていた。観察した事例はカヌーのように櫂で推進していた。大型の船ビライ（*viray*）は、浮き魚礁（*panoy*）や地引き網漁（*daklis*）、あるいは巻き網（*silot*）の際の母船を意味する。エンジンは装備されないものの、アウトリガーはなく船前方の両側に数対の櫂が備えられる。これは集団漁のような特定の目的のために短時間、ある程度の速度で航行するための船である。

しかしもっとも一般的なのは以下述べるアウトリガー形式のバンカ型漁船と竹筏およびその改良型の平底船である。

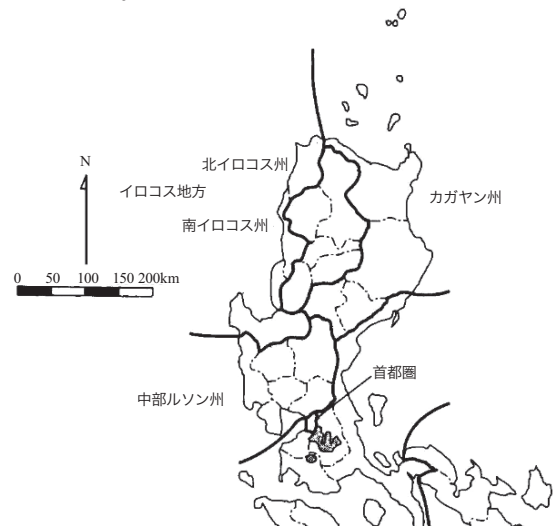


図11-1 ルソン島とイロコス地方

1. ダブル・アウトリガー型式のバンカ船の特徴

この地域、あるいはフィリピン全域でもっとも一般的な小型漁船はダブル・アウトリガーカヌー型式のバンカである。ビクトリア（*Victoria*）村での聞き取りによると1970年代まで横帆 *layag* 付きで削り船型式のバンカを使用していたが、徐々にラワン材合板の船体とエンジン付きのバンカに変わっていったと言う。

イロコス地方北端の漁村パグプッド（*Pagudpud*）における船大工の聞き取りによると、バンカの船底 *casko* の部分は削り船の伝統を残し（図11-2）、現在でも堅い木、すなわち *santal*、*danupra*、*dalupawin*、*basom* などの木を使用する。



図11-2 割り貫き式船底カスコ (Pagudpud)

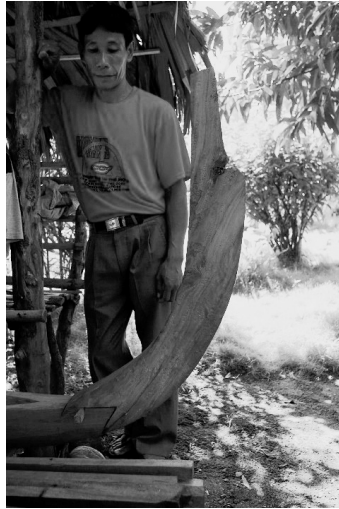


図11-3 船底と舳先材の組み合わせ (Pagdupud)

casko はスペイン語の「船体・船殻」を意味する語彙であるが、これ以外にも、船関係あるいは漁法用語にかなりスペイン語の影響が見られる。これは別途行ったイロコス語の魚名についても同じであった。イロコスはフィリピンでもっとも早くスペインの統治が行われ、統治の中心であった (Ilocos Norte Government 2004)。そのためイロコス語にはスペイン語の影響が大きいと言われている。さらにもっとも強度が要求される舳先と艫 *roda* には *pisek*、*alokon* などの木が用いられる (図

11-3)。*roda* もスペイン語で「船首材」を意味する語彙である。

現在船体側面はラワン材の合板を使うが、合板をとめる骨組み *stad* は *tanguile* 木を用い図11-4のように作る。

アウトリガーの腕木 (boom) *pakkaway* は2, 3年物の *barayungan* 竹を用いる (図11-5)。青くて堅い竹がよい。小型のバンカは2本の腕木を渡し、直接浮き木の竹を結縛 (direct attachment 法) するものが少なくない。しかし多くのバンカには3本の腕木と浮き木の間に装着材 (attachment ないし *connective*) である *sikosiko* (「肘」の意味) あるいは *basiko* を介在させるが、それは堅い *kandaruma* の木を加工するのが理想である。浮き木 (float) *batanga* は大竹 *kawayan* で、堅くない木が理想であり、1年物で十分である。堅すぎると割れる欠点があるからだ。竹は皮をはぎ、しばしば防水のためにエポキシ加工をする。先端は焼いて尖らせるような加工をされる場合もある。竹は買う場合1本300ペソ、2本で500ペソ程度の値段である。

バンカ船は5~10年もつと言われるが、部分によって耐久性がかなり異なる。浮き木は1年で交換する必要があるが、割り貫き式の船底 *casko* は20年もつとパグプッドの船大工は言う。同じようにカブガオ (Cabugao) の船大工も *casko* 型の船底は20年もつと言ったので、この数字は確実性が高いであろう。

現在パグプッドでは顧客が必要な木材を取りそろえて船大工の所に持参し、それを大工が18,000



図11-4 バンカの合板製船体の骨組み (Davila)



図11-5 湾曲する竹製の腕木、肘型の装着材とマダケの浮き木 (Padugpud)



図11-6 アルミ製船底をもつバンカの内部と腕木の結縛 (Badoc)



図11-7 アルミ製船底バンカの運搬 (Badoc)

～25,000ペソ程度で加工を引き受ける。もともとは大工自身が木材を買ったり採集したりして作ったようだが、船底用の木材の入手が困難になったために、このようなシステムがとられるようになったものと思われる。

船大工の使用する道具だが、船底の内側を彫る手斧状道具 *pawko*、カンナ *katam*、船底の横（端）を削る溝つきカンナ *lepres*、のみ *paet*、彫刻刀 *likop*、ペグを削る *gabilan*、荒削り用の斧 *wasai*、ノコギリ *sarutssso*、などがあげられる。

バドック (Badoc) 村では船底がアルミのバンカ型漁船が使われていた。腕木は竹を渡しただけの直接結縛法で同スケールのバンカが装着材をつけるのと異なる。船底は腕木を結縛するため内部にあばら骨のような突起がつけられる (図11-6)。これは東南アジアの板張り船に伝統的なように、rib first 式の船造りの名残であろう (Horridge 1982: Figure 2)。カブガオの船大工が考案した船であると言うが、重いので現在では造らない。実際にこの船を運ぶには7, 8人で運んでいた (図11-7)。

カブガオ村では15年ほど前から船底材の希少性から、船底も合板のバンカが造られている。現在は竜骨だけを *tangile* 木で造り船底から船体の部分は合板を組み合わせて造り上げる。合板だけで造ると軽すぎるので船尾近くに安定のために *palikpik* (「fin」の意味) をつける (図11-8)。この種のバンカは軽いのでガソリンの節約にはなる。フィンのおかげで水面を飛ぶように走り速度が増すからである。ただし珊瑚礁では船底が壊れやすい。ブルゴス (Burgos) やパグブッドのような北部の海岸では珊瑚礁が卓越するのでこの種のバンカは不向きなのであろう。この型式のバンカは、今回の調査地最南端カブガオ (Ilocos Sur) でしか見られなかった。

パグブッド村で見た大型のアウトリガー形式の地引き網用母船 (図11-9) は、船体は合板で作られるが、アウトリガーの腕木と船体内部を支える横木 (thwart) との結縛法に伝統の名残が見いだせる (図11-10)。たとえばマルク海周辺の舟の内部構造に使われた結縛法との比較においてそのようにいえる (図11-11)。



図11-8 フィン付き合板船体のバンカ (Cabugao)



図11-9 地引き網母船用バンカ (Pagdupud)

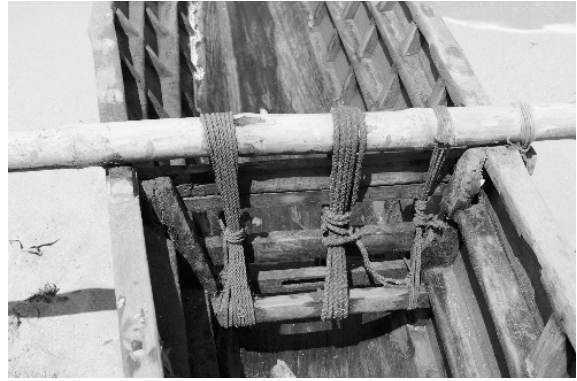


図11-10 その腕木と船体内部の結縛 (Pagdupud)

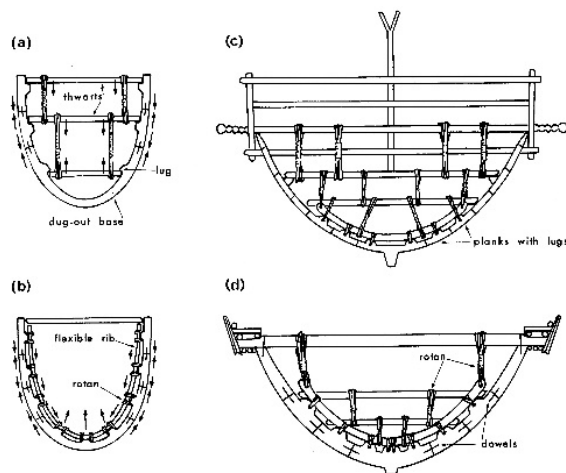


図11-11 マルク海からフィリピン付近の船体構造 (Horridge 1982: Figure 2)

2. バンカ型漁船の構造比較

一般にフィリピンはアウトリガー式船の北限、そしてアウトリガー形式はポリネシアと同様、直接結縛法が主流であるとされてきた (e.g. Haddon 1920; Hornell 1920a)。すなわちインドネシアのように腕木と浮き木との間に何らかの装着材を介入させず、腕木と浮き木を直接結びつける方式である。腕木と浮き木を直接つなぐにも、前者を後者の中に差し込む方法も可能であるが、フィリピンの場合は腕木を浮き木の上に渡して紐で結縛する方法が主流であるとされてきたのだ。

2005年の調査で観察したバンカの場合は腕木を直接結ぶのではなく、腕木と浮き木の間に「肘」のような装着材を介入させて、装着材を浮き木にかぶせて結縛するのであった。イロコスに隣接するカガヤン (Cagayan) でも同様の構造を持ったアウトリガー式バンカが使用されているようである (柴田・マセング 1991: Fig. 15)。

このように装着材を介在させる方式自体はインドネシアで発達する方法である。その装着材の形式は千差万別である (Haddon 1920; Hornell 1920a; Nooteboom 1932; Neyret 1974)。表面的にはイロコスで現在使われている装着材と類似形態のものは、むしろ距離的に離れたバリ島などに見いだせる (Horridge 1987)。またイロコスのバンカはエンジンなしの小型を除き、腕木が3本の型式が一般的である。

同じフィリピンでも1999年にルソン島マニラ市の近郊漁村で観察した事例は異なっている。こ



図11-12 マニラ郊外漁村のパンカ



図11-13 セブ島漁村のパンカ

ここでは竹の腕木を湾曲させ、浮き木に直接結縛させていた。腕木の本数も2本であった（図11-12）。またビサヤ諸島のセブ島やパナイ島でも、腕木は小型パンカでは直線的、中型以上は湾曲し補強材が入っているものの、基本的に装着材を用いなくて腕木と浮き木を直接結縛させている（図11-13）。

以上見てきたようなイロコス州で使われるパンカの腕木は上曲して、両側に肘のような装着材をつけてそれを浮き木に直接結縛で取り付ける。したがって全体としてM型を呈する。それはおそらく合板を使うようになって船体が軽くなったので喫水線が上がり、従来の直接結縛法では腕木の長さが足りないため、十分水面のレベルまで浮き木が下がらないからではないだろうか。船大工によると装着材は安定のためというのはそのような意味であろう。従来の割り貫き型のパンカや金属底のパンカは重いので、上曲する腕木に直接浮き木を結縛するのである。

一方、複数のスクリューを持つような大型のパンカは長い竹を腕木にして直接浮き木を装着することが多い。腕木は長い竹を2, 3本束ねて使用する。写真にあるような大型のパンカ用の長い腕木の場合、左右から竹を渡して中央部に補強のために竹を入れて結縛するのである。全体の形状は下曲するか（図11-14）、もっとも大型パンカの場合、竹がM形にしている（図11-15）。浮き木も数本の竹を束ねて浮力を増す場合が多い。これらの大型アウトリガー船はかつてインドネシアのマルク海からフィリピンのビサヤ海を席卷したコラコラ型アウトリガー船の名残をとどめるとも言われる（柴田・マセング 1991: 62）。



図11-14 大型パンカのアウトリガー (Cabugao)



図11-15 大型パンカのアウトリガー (Cabugao)

3. バンカ型漁船の形態比較

イロコスデータのサンプリングが足りないが、次に船体の計測値データの比較を行う。基本統計は柴田・マセンギ(1991)らにしたがい、船体長(L)、船体幅(B)、船体高(D)、浮き木長(LF)、浮き木幅(BB)、および腕木幅(INT)である(表11-1)。イロコスは筆者の調査、フィリピンの他地域のデータは柴田・マセンギ(1991)に依っている。これらの変数は基本的に船体長に相関しているため、船の形状の特徴を捉えるために船体長で他の変数を割ってみた。

その平均値を単純に算出するとイロコスのバンカはB/LおよびD/Lが他の地域より大きいことがわかる(表11-2)。つまり船体長に比して幅がある、「ずんぐり」型をしているということになる。またBB/Lも大きいようである。しかし西ビサヤ諸島パナイ島イロイロ(Iloilo)およびカピス(Capiz)のバンカはLF/LおよびINT/Lがかなり大きいという差が指摘できる。つまりパナイ島のバンカは浮き木の長さ、および腕木幅が船体長に比して大きく、全体として大きいアウトリガーを備えるという点が指摘できよう。

さらに柴田・マセンギ(1991)の報告したフィリピン諸地域のデータの中からルソン北部アパリ、ルソン島南部アルバイ(Albay)、東部ビサヤのテイテ(Leyte)および西部ビサヤのイロイロおよびカピスのデータについて表11-2の形態比率を変数として、原データの因子分析を行った。その因子負荷量や寄与率(表11-3)および因子得点による各データの分布を示した(図11-16)。

表11-3からはLF/LおよびINT/Lという「アウトリガー枠の大きさ」を意味する第一因子と、B/LおよびD/Lという「ずんぐり度」を意味する第二因子が観察できる。さらに図11-16からは図の

表11-1 イロコスにおけるバンカ船の計測値(上段：単位 cm)と計測値比率(下段)

Village	L	B	D	LF	BB	INT
Estantia	750	73	65	360	405	345
Davila	450	69	50	320	303	224
Pagupud	380	57	58	337	250	185
Victoria	775	74	70	380	438	335
Badoc	432	102	68	390	338	268
	B/L	D/L	LF/L	BB/L	INT/L	
	0.097	0.087	0.480	0.540	0.460	
	0.153	0.111	0.711	0.673	0.498	
	0.150	0.153	0.887	0.658	0.487	
	0.095	0.090	0.490	0.565	0.432	
	0.236	0.157	0.903	0.782	0.620	

表11-2 各地域のバンカ船の計測値平均値

Location	Island	B/L	D/L	LF/L	BB/L	INT/L	Sample size
Ilocos	Luzon	0.147	0.12	0.694	0.44	0.499	5
Aparri	Luzon	0.087	0.077	0.541	0.431	0.439	10
Albay	Luzon	0.089	0.089	0.671	0.404	0.526	24
Leyte	Leyte	0.085	0.072	0.648	0.544	0.515	28
Iloilo	Panay	0.082	0.062	0.952	0.473	0.658	19
Capiz	Panay	0.086	0.066	0.957	0.534	0.665	33

表11-3 因子負荷量と寄与率

変数名	因子 No.1	因子 No.2
B/L	-0.005	0.737
D/L	-0.252	0.731
LF/L	0.825	0.044
BB/L	0.297	0.311
INT/L	0.834	0.071
寄与率	30.55%	23.6%
累積寄与率	30.55%	54.16%

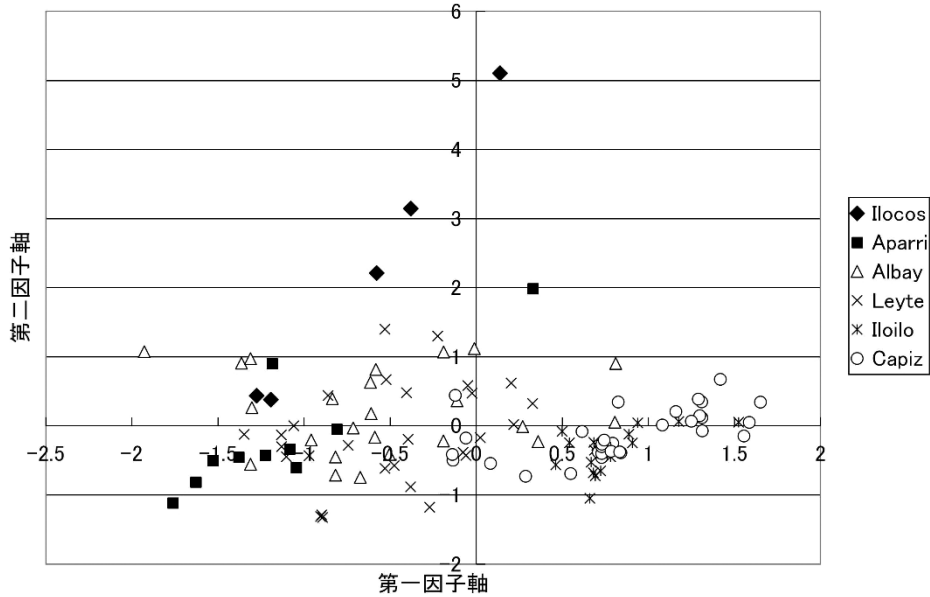


図11-16 カヌー形態分析の因子負荷量

左上（第二象限）から右下にかけて、北部ルソンから南部ルソンと東部ビサヤをへて、西部ビサヤの事例が漸移的に並ぶ傾向が窺える。

さて同じ原データを用いて、判別分析を行った。判別群を違えた3種類の分析を行った（表11-4）。
判別1：(a)北ルソン（イロコス、アパリ）、(b)南ルソン（アルバイ）と東部ビサヤ（レイテ）、および(c)西部ビサヤ（イロイロ、カピス）。判別的中率84.0%。

判別2：(a)ルソン（イロコス、アパリ、アルバイ）および(b)ビサヤ（レイテ、イロイロ、カピス）。判別的中率88.2%。

判別3：(a)ルソンおよび東部ビサヤ（イロコス、アパリ、アルバイ、レイテ）、および(b)西部ビサヤ（イロイロ、カピス）。判別の中率96.6%。

以上のように東部ビサヤをルソンに含めた群を西部ビサヤ群と対立させた場合の方がもっとも的

表11-4 計測値比率を用いた判別分析の結果

判別の結果1

		判別された群		
		N. Luzon	S. Luzon & E. Visayas	W. Visayas
真の群	N. Luzon	11	4	0
	S. Luzon & E. Visayas	11	39	2
	W. Visayas	0	2	50

判別的中率 84.0%

判別の結果2

		判別された群	
		Luzon	Visayas
真の群	Luzon	36	3
	Visayas	11	69

判別の中率 88.2%

判別の結果3

		判別された群	
		Luzon & E. Visayas	W. Visayas
真の群	Luzon & E. Visayas	65	2
	W. Visayas	2	50

判別の中率 96.6%

中率が高かった。ルソン島南部のアルバイから東ビサヤのサマル島からレイテ島まではルソン島北部のイロコス・アパリ、さらに西ビサヤのパナイ島の諸群と一部重複が見られ、これら両者の中間的な様相を帯びようである。さらにパナイ島のバンカはかなり他の地域とかけ離れるという結果が得られた。因子得点と同じように、(a)北部ルソン、(b)南部ルソンと西部ビサヤ、および(c)東部ビサヤという具合に、地域にそってバンカ形態も漸移的に形態変化をするものと思われる。とくに南部ルソンと東部ビサヤのバンカが形態的に近く、ひとつの「領域」を形成しそうだという見通しを指摘しておきたい。

おわりに

アウトリガー船や筏を単に古代からの残存ととらえてはならない。フィリピンのアウトリガーという技術要素は、合板化による軽量化、あるいはエンジンの導入（船全体の重量バランスの変化、船の高速化、等）などという大きな技術的变化にたびたび再適応してきたのである。腕木と浮き木の結合に関しては直接結縛法の卓越するフィリピンにおいて、「肘」的な装着材の導入も新たな技術的要求への対応であろう。また第1部の第5章で論じた、この地方における筏の製作法自体には古い伝統を感じさせるが、発泡スチロールでの補強など新たな工夫もなされている。廃棄されたバンカ浮き木の再利用も筏には観察できた。考古学でいうライフサイクル論的観察も含め、バンカと筏をセットとして、その技術的選択の動態を理解する必要がある。

また筏が単なる遅れた技術の残存でないのは、平底のバラシャンという筏の代替物と思われる新たな形式の船がバンカと並んで漁船の主体をなすことから明らかである。たとえば2005年8月24日、クリマオ郡ビクトリア村の海岸では網船（ビライ）1隻、バンカ23隻、バラシャン45隻、竹筏4隻という割合であった。数的にバラシャンないし筏がバンカを凌駕するのはイロコス海岸の漁船では珍しくない現象である。またスバ（Suba）湖沿岸の漁村ではほとんどの船が竹筏であった。

この地域では筏のような道具を使い続ける必然性があるのである。環境条件、漁法の特徴、資本規模、生産関係（基本的に個人漁）など様々な要因のバランスの上でこのような技術的選択がなされていると考えるべきである。アウトリガーにせよ、筏にせよ、技術伝統の長期的な継続と現代社会における再活性化にこそ着目すべきである。

さらに多くの漁村と同じく、バンカのような沖合用の船には基本的に男性が乗る。地引き網のような総出での漁でも女性は網を曳いたり、魚の行商をするのが基本的な仕事であり、海上には出ない。そのような女性が川を渡ったりするとき、手軽に使える手段は筏である。別途論じたように「カヌー」文化地帯であるオセアニア社会で、女性が水上移動するとき、あるいは生理など特定期間に使う手段は筏であった（後藤 2006a）。今後さらに筏の継続は性的分業とかジェンダーの問題とも関連させて見ていく必要があるだろう。

第12章

オセアニアと日本が出会うとき： 小笠原・八丈島のアウトリガー漁船



オセアニアと日本が会うとき：小笠原・八丈島のアウトリガー漁船

はじめに

第2部の最後に日本列島にもオセアニアから直接伝わったアウトリガーカヌーの伝統が存在することを見てみたい。それは小笠原諸島で漁業や運搬に使われていた舟と、そこからさらに八丈島に伝わり日本の漁船や漁法と融合した事例である。オセアニアの伝統が日本で民俗化した現象として興味ある事例である。

1. 小笠原諸島

東京から黒潮本流を越えて約千キロ南下したところに浮かぶ小笠原諸島は北端の聳島列島、次に中心地の父島のある父島列島、さらに南にもう一つの拠点・母島列島、そして最南端に硫黄島を含む火山列島の総称である（図12-1）。小笠原諸島は海洋島に分類される。海洋島とは大陸移動や氷河期における海面低下にさいしても、一度も大陸とつながったことのない島のことである。

小笠原諸島は歴史上では大航海時代にスペイン人などが見いだしていた可能性がある（大熊1985）。一方、日本では小笠原貞頼という人物が16世紀に発見したという伝説がある。小笠原氏は徳川家康の家臣で貞頼は家康の命令で探検をしたと言われるのだが、実在の人物かどうか怪しいと言われている。しかし幕末から明治初頭にかけて日本が領有宣言する過程で伝説の「小笠原」が採用されたのである。

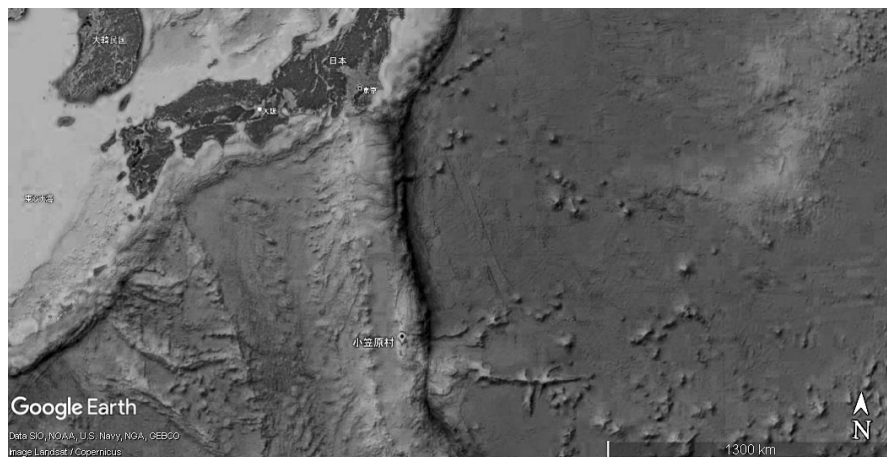


図12-1 小笠原諸島の位置

2. 八丈島・小笠原の考古学的位置づけ

採集品のため年代は得られていないが、小笠原諸島の南端に近い北硫黄島からは円筒形石斧が発見されている。この石斧は先端の刃部がやや凹んでいて、横から見ると非対称形で、斧というより正確には手斧であり、丸太を削り貫くような作業に使用されたものと思われる。類似の資料は父島

でも見つかっているが、周辺でこの種の石器が分布するのは北の日本列島ではなくむしろ南の北マリアナである。グアム島やサイパン島のラッテ期（今から3000～2000年ほど前）から類似の石器がたくさん発見されている。さらにシャコ貝製の斧、子安貝製の錘、また系統や時代は特定できないが石組みの儀礼用と思われる構造物などが発見され、全体としてマイクロネシアあるいはフィリピン方面と関係を示唆する資料が優勢である。おそらく今から2000年ほど前の先史時代、小笠原や伊豆七島南部にはオーストロネシア（南島）語系統の文化が到来し、かつてはマイクロネシアの一部だったと言うべきだろう（小田 1999）。

しかしその後、小笠原は千年以上無人島の時代が続いた。英語の名称ボーンアイランズは「^{ぶにん}無人」の音をまねたものとも言われる。

3. 人類の再居住

小笠原にはその後難破した捕鯨船の乗組員などが避難して住んでいた形跡がある。江戸時代には日本の漁師も何度か漂流している。小笠原はこのようにして無人の島から再び有人の島、ただしロビンソン・クルーソーの島となっていた。

そして今に続く歴史は1830年にハワイから西欧人とハワイアンやその他のポリネシア人の移民約25名ほどが移り住んだときから始まる。当時ハワイはカメハメハ3世の治める王国であった（後藤 2008）。1839（天保十）年、陸前高田（岩手県）の中吉丸が遭難して翌年の1月父島についた。このとき乗組員は1カ月ほど滞在して帰国した。住民たちは言葉が通じなかったが親切で、女性はムウムウの着用、挨拶は片手を上げて「アロウハ」だったと報告している。また乗組員は、口はマウス、鼻はノウシなど英語由来と思われる語彙も聞き取っていた。

ハワイからの移住者が持ち込んだ文化要素の一つがアウトリガーカヌーである（図12-2）。

黒船を率いて日本に開国を迫ったアメリカのペリー提督も1853年小笠原に寄って絵図や記録を残している。幕府は文久元年（1861）年に外国船の到来や江戸の南方に「外人」が住み着いたことにショックを受け、咸臨丸を派遣して初めて小笠原を認知し領有宣言をした。このときハワイから来た住民との通訳をしたのがジョン万次郎である。そのときの模様が『八丈実記』に「御奉行ヨリ



図12-2 父島ビジターセンターの帆走カヌー



図12-3 『八丈実記』に描かれたカヌー絵（第2巻）

御尋ヲセイボレ御答佐之通り」と書かれている。つまり探検隊長で外国奉行の水野筑後守に住民代表のナサニエル・セボレーが答えたとあるのだ。このセボレーこそ最初の移民のリーダー格の人物で、その子孫は今日まで続く小笠原の名門一家である。

近藤富蔵の記した『八丈実記』によると、このとき幕府の探検隊は住民が使っていたカヌーを3隻買い上げたと記される：

クノフ舟三艘買上

金一二両 一艘 長九尺 巾一尺五寸

金一五両 一艘 長二間 巾一尺五寸

金二〇両 一艘 長二間半 巾一尺八寸

また停泊中に「異人三人乗来る」として簡単な絵が添えてある（図12-3）。

4. ハワイ直輸入小笠原式カヌー

さて文久元年探検隊が残したかなり詳しい絵図が残されている（図12-4）。それには住民がハワイから導入したアウトリガーカヌーが描かれている。ハワイ式のアウトリガー式カヌーやパドルの特徴は表12-1（章末）にまとめてある。

『文化財の保護14号：特集 小笠原諸島文化財調査報告』（1982）には次のように記載されている。

本来は太平洋諸島で用いられた物で、在来島民が導入したと考えられ、現在では八丈島まで及んでいる。本当でも現在は八丈島の型、すなわち、へさきとともが別形をもち、舳先に向かって左側に腕木を出した物が一般的であるが、これは改良型であって、本来の型は前後同型のクリブネであった。材としてはアコウが多く、一部にハスノハギリを用いたクリブネであって、良材が少なくなってからはぎ合わせて作るようになった。腕木にはモンテンボクが使われ、船具としてシャリンバイで作ったブチボウを準備する。捕った鮫その他の大魚をこれで撲殺するのである。本土と同じくオモテ、トモの名が用いられ、表面の乗る部分にふたをする区画をカッパという。龍の形・目玉などの象形は用いられていない。

（小笠原村教育委員会 1982: 25-26）

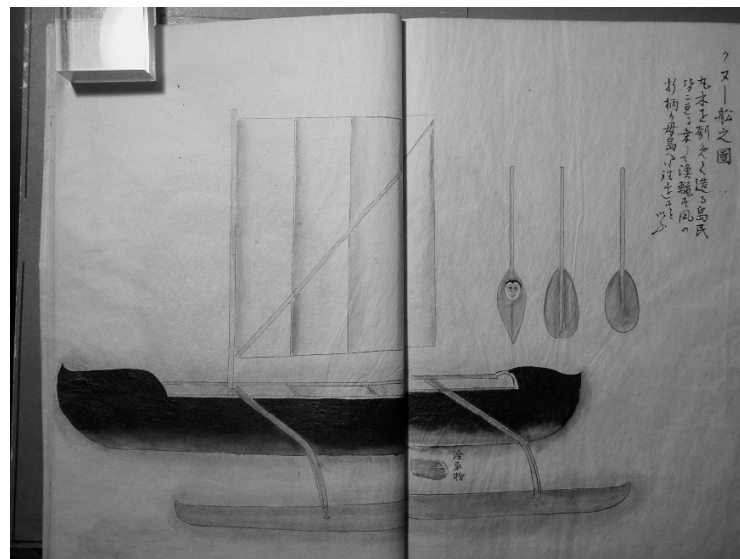


図12-4 文久元年の絵図（東京都公文書館）

さて小笠原で記録されている最古のカヌーにおいても、帆はすでに西欧のスプリット型セイルの影響を受けた四角帆であり、ハワイに典型的な逆三角形の帆ではすでにない（図12-5）。しかし浮き木の構造や一緒に描かれているパドルあるいはアカカキは明らかにハワイないしオセアニア式である。

1 本人面が描かれたパドルがある。目の大きな漫画的な人物が描かれている。オセアニアのカヌー用パドルに装飾が施されるのは珍しくない。しかしたいていは抽象的な文様が彫られるのが普通である。強いて具象的なものを探すと鱧などの図柄がないわけではないが、正面からみた人面のような図柄の例はあまり見ない。この種のパドルはメラネシア、ソロモン諸島北部のブーゲンビル島のものにもっとも近いのではと思われた（図12-6）。この島のカヌーパドルには丸い大きな黒目をもった人物像が描かれるのが特徴である。

さらに描かれた仮面の図柄がある（図12-7）。カヌーの舳先などに魔除けなどの目的でつけられるものと注釈がある。具象的な人面などを舳先につけるのはハワイやポリネシアではあまり聞かず、メラネシアのソロモン諸島などに限られる。ただ小笠原の絵図に似ているのはソロモン諸島よりも、その北西にあるビスマルク諸島、とくにニューアイルランド諸島の著名な原始芸術「マランガン」様式である（図12-8）。たとえば図12-7の仮面を見ると、頭と顔の比率、髪の毛の状態などが酷似している。また大きな牙を出した人面も特徴のひとつである。またあまり似ていないが、や



図12-5 父島ビジターセンターの帆走カヌー型



図12-6 メラネシア・ブーゲンビル島の装飾パドル（ハワイ・ビショップ博物館）

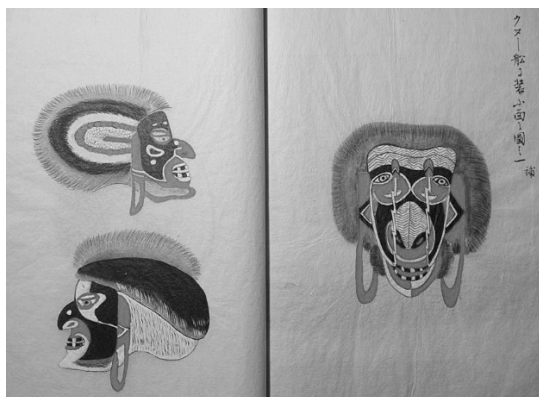


図12-7 文久元年絵図。カヌーの魔除けとして装着したものか（東京都公文書館）

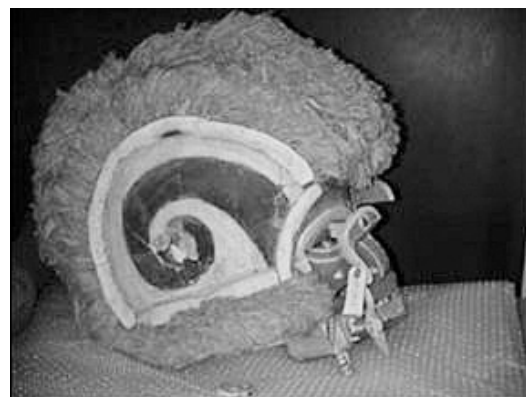


図12-8 メラネシア・ニューアイルランド島のマランガン様式仮面（南山大学人類学博物館蔵）

はりマランガン様式には巨大な牙をだした像が顕著である。

メラネシアのソロモンやビスマルク諸島を想起させる装飾パドルや仮面、これは何を意味するのか？ 小笠原に移住したのはハワイからの移民であってメラネシアの人々ではない。しかし最初の移民はハワイ先住民だけではなく当時ハワイに住んでいたオセアニアの他の人々もいたらしい。もう一つの可能性は小笠原にはハワイからの移民の前後、世界各地から来たビーチコマーが移り住んでいたことである。そのような人々の中にいた西欧人がメラネシア付近から土産物として持ち込んだパドルや仮面があったのかもしれない。

5. 和洋折衷式カヌーの誕生

さて小笠原のカヌーは当初はハワイ・ポリネシア式に丸木を彫って作られていた。タマナ（テリハボク *Calophyllum inophyllum*）などが最適であったといわれる。しかしカヌーが生活に根ざすに従って、次第に改良が加えられていった。たとえば船体は本州からもってきた杉材に変わっていった（図12-9）。作り方も丸木式の船底の上に、舷側板を加えるような接合型に変わっていった。板の接合には和船の技術が随所に取り入れられていった（図12-10）。

その他の特徴であるが、ハワイ式のアウトリガーを反映して、腕木と浮き木の接合は「直接結縛」式であった。しかしやがて改良が加えられ、浮き木自体が、丸木舟式の底部に蓋を重ね、全体が舟のような形になるように構造化されていった。また腕木も大きく湾曲させるために2つの部材を結合する形となった。ただし腕木が浮き木に刺し込まれる方式は維持された。

小笠原には八丈島から開拓民が到来し、中には船大工もいた。彼らもカヌーの改良に一役買っている。アウトリガーを持ったカヌーの使い手に感心した八丈島民は逆に八丈島にカヌーを導入したと聞く。現在まで八丈島で使われるカヌー型漁船である。むかしカヌーを造っていたという船大工に八丈島で聞き取りをした。それによると戦前軍役で小笠原に行ったおり、カヌーを見て作り方を覚え、戦後小型漁船として八丈島で作ったのだという。ただし1930年代に八丈島で撮影されたと思われる写真にアウトリガー・カヌーが写っているので、小笠原から八丈島への伝播は戦前に遡るようである。また青ヶ島でもカヌー漁船が写っている写真がある（東京都島嶼町村会発行『写真集『黒潮に生きる：伊豆諸島』、1981、参照』）。

カノウ式漁船は小規模な漁や趣味の船として小笠原、八丈島両地域で今日まで残っている。ただし船体は今日ではほとんどファイバーグラスである。小笠原では船体断面が縦長で元形を保っている（図12-11）。一方八丈島では普通の漁船のように横長、左舷にアウトリガーを装着するために

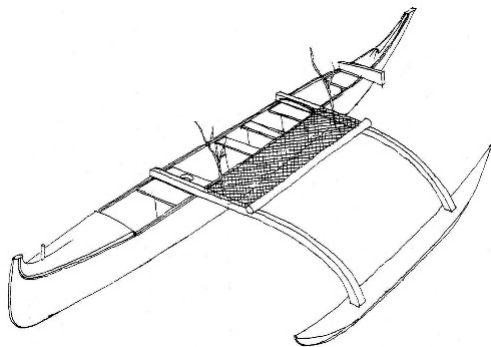


図12-9 現存する杉材製のカヌー計測図
(小笠原村教育委員会)
船体の長さ7.3m、幅0.41m、深さ0.53m



図12-10 戦後一時期千葉県で作られていた小笠原式カヌー（浅沼精太郎氏提供）



図12-11 現在使用されているファイバーグラス製の船外機用カヌー（父島にて）
船尾に帆を張るためのロープを縛る突起の残存が残る。モデルは浅沼精太郎氏が戦後千葉で作って「輸出」した図12-10のようなカヌー



a



b

図12-12 八丈島の「カノウ」漁船 a: 八重根港、b: 八丈島郷土資料館

非対象形の船体になる傾向はある（図12-12）。八丈島の八重根港で使われていた漁船は船体がかなり非対称形となっているが、郷土博物館に野外展示されている「古い」とされる漁船は船体がかより細身である。小笠原型から八丈島型への変化途上の姿を示すのではないかと推測される。

また小笠原と八丈島のカヌーの最大の違いは、前者がハワイ・オセアニア式のようにパドルで漕ぐが、後者は櫓で漕ぐ点である。八丈島での聞き取りでは、八丈島は波が荒いので船体を頑丈に高く造ったため座ってパドルで漕ぐのは無理で、立って櫓で漕ぐためなのだという（図12-13）。ハワイ・ポリネシア式カヌーが櫓で推進するに至ったのである。

一方、戦後アメリカ領となった小笠原には旧島民の中で西欧人の血の入った人だけが島に残るのを許された。日本人はみな本土に疎開させられたのであった。カヌー大工浅沼精太郎さんもその一人である。現在千葉県に住む浅沼さんは母島から疎開したカヌー大工のお父さんを手伝って市川市でカヌーを造り続けた。当時小笠原に住んでいた西欧人系の住人やアメリカ軍の軍人たちの間に需要があったためである。カヌーをまとめて造って当時アメリカ領だった小笠原に「輸出」したのであった（図12-10）。

浅沼精太郎氏の年始状と思われる「米軍政下帰島民生活状況について」という教育委員会の資料には次のように記載されている。

漁労にあっては本土からカヌーを購入する者も多くなり（主に千葉が多い）帆走していたが、後にも船外機も普及取り付けたので時間的にも肉体的にも余裕が出来た。

……カヌーの船外機取り付けには苦心したといわれ、ほぼ現在のようになったのは最近のこ

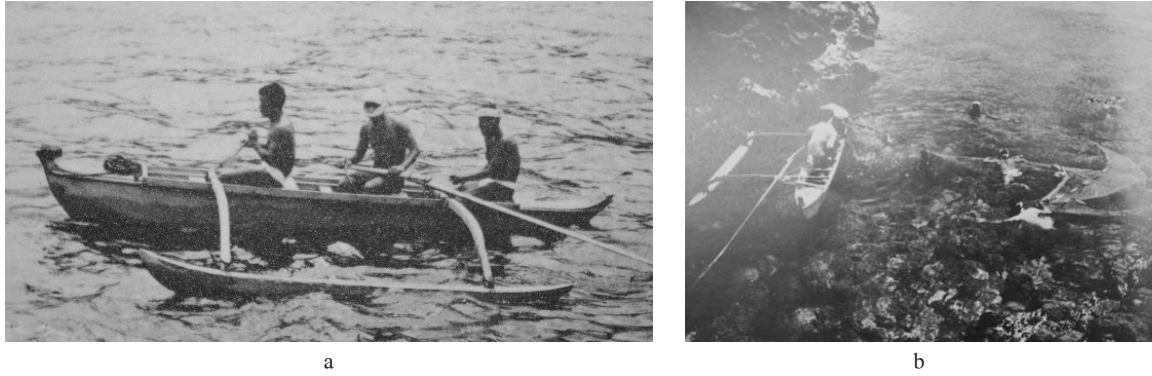


図12-13 櫓で推進する八丈島のカノウ (a: 八丈島郷土博物館、b: 写真集『黒潮に生きる：伊豆諸島』、1981、p. 248。東京都島嶼町村会発行)

とといわれる…… 帆走は特技とする者が多く、母島から1時間30分位で帰ったものもいるといわれる。
(小笠原村教育委員会 1982: 48)

このように本州や八丈島との交流の中で小笠原・八丈のカヌーは変遷してきた。小笠原のカヌーはサワラや亀を突く漁に主に使われる。そのとき使用される漁具は日本式である。たとえばサワラ鉞は房総半島付近のツキンボだし、亀鉞は伊豆七島形式のものである。そのほか海底に潜るときに使用するメガネはおそらく沖縄・糸満の人たちが伝えたものである。

つまり小笠原のカヌーはハワイ、西欧と日本の伝統が出会ったことでできあがった独特の船なのである。1830年代、すでに西洋式の影響を受けたハワイ型カヌーが小笠原に持ち込まれ、その後小笠原や八丈島の人たちが改良したのが今日のカヌー漁船の来歴である。小笠原と八丈島のアウトリガー型漁船には、日本内外の海民の活躍が体現されているものである。

表12-1 ハワイ式カヌーの特徴

<p>I. Hull form (船体の形態)</p> <p>a. both ends low</p> <p>b. <u>both ends upturned and pointed, height variable</u></p> <p>c. head low, stern elevated</p> <p>d. ends equal, upcurved, forked or with figure head</p> <p>II. Hulls with inserted transverse frames (船体に挿入された肋材)</p> <p>a. functional</p> <p>1. with ribs sewn directly to skin</p> <p>2. ribs lashed to comb cleats or to ridges on inner side of skin</p> <p>b. <u>degenerate or vestigial</u></p> <p>c. as solid bulkheads</p> <p>III. Forms of outrigger attachment (アウトリガー装置の形状)</p> <p>a. direct attachment of booms to float</p> <p>1. <u>booms curved, with lashed attachment</u></p> <p>2. booms elbowed, with inserted attachment</p> <p>b. indirect attachment</p> <p>c. mixed attachment</p> <p>d. number of booms</p> <p>1. <u>two booms</u></p> <p>2. multiple booms</p> <p>IV. Form of Paddle Blade (パドルの形状)</p> <p>a. <u>board and short; cordate, ovate, obovate, or elliptical</u></p> <p>b. lanceolate</p> <p>c. intermediate; strongly shouldered</p> <p>V. Modification of Blade Tip (パドル尖端の突起形状)</p> <p>a. tip swollen</p> <p>b. <u>tip ribbed</u></p> <p>c. tip beaked</p> <p>* 下線の特徴がハワイ式カヌーに適用される。</p>

(Haddon and Hornell 1936: 442 より改変)

[第3部] 象徴としてのカヌー

Indigenous boats on the rim and islands of the Pacific:
A prelude to the Out-of-Eurasia anthropological history

第13章

船の旅化粧



クラの財宝（南山大学人類学博物館のムアリ）

船の旅化粧

はじめに

天地の 初めの時ゆ 天の川 い向ひ居りて 一年に ふたたび逢はぬ 妻恋ひに 物思ふ人 天の
川 安の川原の あり通ふ 出の渡りに そほ舟の 鱸にも舳にも 舟装ひ ま楫しじ貫き 旗すす
き 本葉もそよに 秋風の 吹きくる宵に 天の川 白波しのぎ 落ちたぎつ 早瀬渡りて 若草
の 妻を巻かむと 大船の 思ひ頼みて 漕ぎ来らむ その夫の子が あらたまの 年の緒長く 思ひ
来し 恋尽すらむ 七月の 七日の宵は 我れも悲しも (10巻2089)

この万葉集の長歌は朱色の船の舳先と鱸に飾りを付けて、年に一度の逢瀬に向かう様を描いている。船に装飾を施すのは航海安全という目的だけではなく、船自体に相手のまなざしを意識させ、いわば化粧をすることである。同様に「……さしむかふ鹿島の崎にさ丹塗りの小船をまけて玉まきの小楳ししぬき」(9巻)など何カ所かに朱塗りの船という表現は出てくる。

民族学者の西村真次は『萬葉集の文化史的研究』(1928)の中で、船に言及した歌にふれ論じている。万葉集にはしばしば「大船の思ひたのみて」という表現があり、それは海で囲まれた国に住む人々が堅固な船への信頼の気持ちを表したものである。同様に琉球の『おもろさうし』、とくに13巻には船と大君の権威とが密接に結びついていた、あるいは大君の治世を大船にたとえて栄華を賛美する表現が頻出する。

海の民にとっての旅とは船に乗り海を越えることである。その目的に使われる船は外洋に長期的に出ることが多いので、旅用の船は構造的に複雑堅固で、また大型であることが多い。エンジン動力導入以前には、そのような船は風で運航することが一般的で帆を備えることが多かったであろう。

さらに沖縄の古謡『おもろさうし』13巻(967)にある次のような歌がある。

奥渡 舞う 鬼鷲／ つゝが上 使い／ 吾 守て／ 此の渡／ 渡しよわれ
(沖の海を舞う立派な鷲は、つつの上、せひの上を舞う神のお使いだ。我々を守ってこの海を渡したまえ) (外間 2000: 128)

鬼鷲とは立派な鷲、「つつ」とは船の帆柱、「せひ」とは帆をあげる滑車を意味する。帆柱は船霊を納める場所でもあり、船霊と鷲とが何らかの対応を持っていたことが窺われる。

オセアニアの航海師の間にしばしば見られる厳しい鳥食のタブーは鳥と人間との同一化に由来する(Feinberg 1988: 110-111)。帆柱に止まる鳥は行く手を教える導きの神であり、帆柱の先端に鳥のような装飾がなされるのはそのためである。同じ鳥の意匠でも異なった種類の装飾がみられる(図13-1: a & b)。

ミクロネシア・中央カロリン諸島は、今日まで伝統航海術が実用されてきた、地球上でもほぼ唯一の地域である。名誉ある航海士にとって鳥は重要だった。まず航海の決め手になるもっとも重要な星座は鳥の名前で呼ばれた。鳥は空を支配するだけではなく、アウトリガーを装着したカヌー自



図13-1 カロリン諸島の航海カヌー・舳先飾り a: 鳥型の舳先飾り、b: 別形式の舳先飾り
(ライブチヒ・グラッシー博物館)



図13-2 グアムのタモン湾に停泊するカロリン型航海カヌー
(右)と復元されたチャモロ型カヌー(左)

体も翼を広げた鳥に似ているし、航海士は自らを鳥に比定したとも思われる。航海カヌーは交易、とくに西方のヤップ帝国への朝貢のために使われた(図13-2の右)。

ポルワット島の航海師、マニー・シカウ氏によると、彼らの世界観では空の東には鳳が住むという。それは航海時、東の目印になるアルタイル星である。北緯8度付近に存在するポルワット島では、アルタイルはほぼ真東から昇る。東西に航海することが一般的なカロリン諸島方面では、真東と真西の指標となるアルタイルがもっとも重

要で、したがってそれが象徴する鳳座が天空を支配するという観念につながるわけである。

同様に多くの島で航海の目標になる星を鳥にたとえる。ポリネシア飛地のアヌタ島ではそれはシリウス、カノープスおよびプロキオンである。ヌクマヌ島ではシリウスをそのように認識していた。

さて実際に航海士は種々の鳥の生態を熟知する。すなわち鳥は種類によって陸から離れて飛ぶ距離が異なる。海で見る鳥の種類によって陸との距離が推測できるのである。また朝は陸から海、夕刻は海から陸に飛ぶ鳥ならば、時刻によって陸(島)の方角を示すからである。航海カヌーの舳先にはしばしば航海士を導く海鳥が象られるのである(タクウやヌクマヌの古いタイプの航海カヌーの事例)。

航海術の宝庫カロリン諸島の航海カヌーは舳先と艦はシャンティングを行うので区別がないが、船体の両端に海鳥を模した装飾が付けられる(図13-1)。海鳥は航海士が遠洋航海をするさいの重要な目印となる。鳥の種類によって陸から飛んでくる距離が異なるため、航海士は飛んできた鳥の種類で何キロ圏内に島があるかを知る。また朝なら飛んできた方向、夕方なら飛んでいく方向に島があると推測するのである。ただし海で寝るカツオドリだけは追ってはいけないと語られる。

また全体の形状が海鳥の頭のような形をした装飾がカロリン諸島の航海カヌーには共通に見られ

る。ただし鳥の頭は二股になり、正面から見ると角ないし触覚のように見える。長い航海を終えると鳥の目を休ませるために、航海士たちはこの飾りにパンダナス葉製の覆いをかける（図13-1: b）。

もう一つはU字型の枠の中にしばしば鳥の彫刻が配置されているような型式である。こちらの型式は新型といわれる。なお舳先・艫の装飾とは別に、海岸に停泊するカヌーの姿は、それ自体が渚に舞い降りた鳥を模しているのではないかと推測される（後藤 2011b）（図13-2）。

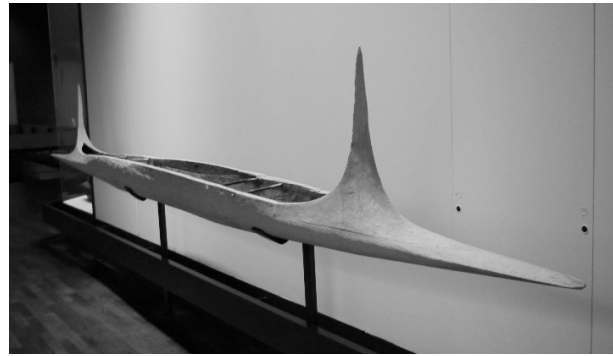


図13-3 マティ諸島のカヌー（ベルリン民族学博物館）

ミクロネシアとニューギニアの境の辺境、ポリネシアの飛び地（アウトライアー）とされるマティ（Matty）諸島では全体が白く塗られ、舳先と艫の手前に尖った装飾を持つカヌーが知られている（Haddon 1937: Figure 109）。筆者はこの姿に魚のカジキを想起する。すなわち尖った舳先が嘴、突起が背びれに見えるからである（図13-3）。さらにミクロネシアのナウル島のカヌーは舳先と艫の上にイルカの鰭を思わせるカーブした突起がついている（Hornell 1936a: Figure 254）。

さて本章および次章では旅や戦闘に使われる船が装飾される度合いが高いことに注目する。それは異文化集団に自分たちを確認させるあるいは誇示する意図があったと思われる（後藤 2011b, 2011c）。戦闘用の船であれば敵を威嚇する目的で船は装飾されたであろう。そのような旅用の船の「化粧」について以下、さらに南太平洋の民族事例でも有名なクラリングの事例に即して見ていきたい。

1. クラカヌーの旅化粧

1) クラ交易の舞台裏

近代的な人類学を確立したB. マリノフスキーの名と共に、パプア・ニューギニア東方海上、マッサム（Massim）地方の交易網クラ（Kula）はあまりにも有名である。この有名なクラについては数多くの書物や論文が書かれている（e.g. Leach and Leach 1983）。

クラはトロブリアンド、アムフレット、ダントルカストー諸島（ドブー語圏）、トゥベトウベやミシマ、ウッドラーク諸島などの広範囲にわたる慣習や言語の異なる部族社会を環とし、その圏内を時計回りに赤色の貝ビーズ首飾りソウラヴァ、逆方向に白色の貝製腕輪ムワリの2種類の装身具が贈り物として、リレーのバトンのように回り続けることを特徴とする。装身具は財物であり、また贈り物には石斧の刃などの貴重も加わる。これらは、長期間個人が持つ場合もあるが、基本的には1, 2年以上は保有せず、次の相手に送らねばならない。この地域では物を所有する者は他の人にそれを分配し共有することが期待されており、立派な贈り物を与えることで富者として有力者としての名声を得る。クラは男が行い、その社会的地位により相手の数は2人から100人以上と大きな偏差があるが、一度クラの仲間となると終生の関係は続く。

財宝はこちらから贈り物などを持って取りに行くものであって、先方が持ってくるのではない。だから逆に今回は、それに対応する財宝を求めて先方がやってくるのである。またこの際の贈り物はクラの財宝以外のもので、腕輪と首飾りは原則としてその価値を同時に比べて交換されるものではない（マリノフスキー 1980: 161）。

クラを論じたマリノフスキーの名著『西太平洋の遠洋航海者』（1980）は寺田和夫・増田義郎両氏の訳で紹介されたこともあり、日本の研究者にもよく知られている。しかしこの訳書は原著の抄訳である。この訳書は物質文化の記述がほとんど省略されているため、われわれはクラとは「非実用品」の儀礼的交換であるとの印象を持つ。しかし貝製品の儀礼的交換の背景には、数々の実用的な物品、食料、土器、木器などの交易があったのである（後藤 2002）。マリノフスキーは当初はクラ交換の実用的な側面を強調していたが、著作の段階では儀礼的な側面の記述に傾いていったようである（Norick 1976: 20）。また神話などから見ると、クラ交換は、異なった言語を持ち、敵対関係になりうる島々の恒常的なコミュニケーションを保つための役割があったと思われる（後藤 2002）。

また訳書を読んだだけでは湧いてくる、クラに関するいくつかの疑問については、原著を読むと解決されることはすでに論じたので（後藤 2002）、クラ交換に用いられるマワワ型カヌーを中心に以下、見ていこう。その前にクラの財宝について確認しておく（詳細は Campbell 2002 参照）。

2) クラの財宝

まず腕輪ムワリ (mwari) には10ほどのランクがあるが、その本体はイモ貝 (*Conus millepunctatus*) から作られる。紐や縁にも白いウミウサギ (*Ovula ovum*) 貝がつけられる。ここにつけられるウミウサギの数も等級に関係する。低級ムワリは1・2個、中級は2・3個、高級は4～6個である。さらにこのウミウサギの周辺には別の種類の小さなウミウサギ、西欧人から得たビーズ、あるいは botoboto と呼ばれる黒いバナナの種、などで作ったビーズ紐がつけられる (Campbell 1983: 231)。

マリノフスキーの滞在したトロブリアンド諸島のキリウィナ島北部の集団と沖に浮かぶカイレウラ (Kayleula) 島の人々の腕輪製作について原著では記述されている。それによると男がラグーンに潜ってイモ貝を採ったら、彼は妻の兄弟にあげなくてはならない。トロブリアンドは母系社会で、男は妻の兄弟に食糧供給などの義務を負う。妻の兄弟は返礼にヤムイモ、バナナ、ビンロウジの実、豚などを贈り、貝をもらった貝殻を加工する。

貝殻はまず円錐形の貝の先端と口元を打ち欠くような粗割りがなされる。この状態で男はクラの交易の時、南に行くパートナーであるアンフレット (Amphlett) 諸島に持っていき、クラ贈与の一部として残される。アンフレットの中心グマシラ (Gumasila) 村の男はそれを受けとって磨き、その状態で今度はクラの時ドブーに運ぶ。ドブーの男は穴を開けて種や貝ディスクで装飾をして完成させる。完成した後、クラのベルトコンベヤーに乗せられ循環が始まる (Malinowski 1922: 503)。

もう一方の財宝のヴァイグアないしヴァギはウミギク (*Spondylus*) 貝の赤いビーズを通したもので、首飾りとされる。そのサイズ、形態および色がヴァイグアの価値を決める (Campbell 1983: 234)。この首飾り用の貝ビーズはニューギニア本島のポート・モレスビー付近やクラリングの南東にあるロッセル島のようなクラリング外の地域に生産の中心があり、トロブリアンド諸島でも作られる貝ビーズは厳密にはクラの財宝用ではないとも書かれている (マリノフスキー 1980: 132)。

では首飾りは誰がどのようにして作るのか。キリウィナ島南部のシナケタ村 (ボヨワ島と独立した島のように呼ばれることもある) の村人はクラ交易のためにドブー島へ行くさい、色々な原材料や人工物を採集ないし交易で入手して帰る。たとえば途中のコヤ (Koya) では利器用の黒曜石、斧用の玄武岩や装飾のための赤い粘土、石器を磨く砂なども採取された。クラの航海はこのように、重要な材料を採集してくるという目的があるのである。

貝を採る場合には儀礼が必要である。モンスーンの終わる3～4月になると、シナケタ村民はカロマ呪術師にヴァイグアやその他の贈与をして、貝の豊漁を祈る。貝が採れると石片で貝を打ち欠

いて不必要な部分を取り、残った貝片を丸く整形する。そしてそれを円筒形の棒につけて表裏の表面を磨くと赤い層が出てくる。さらにそれに穴を開ける。この作業、研磨だけは女性、あとは男性の仕事である。カロマ貝のビーズをつないだものはサピサピ (sapi-sapi) と呼ばれる (Malinowski 1922: 370-371)。

筆者の調査地、南東ソロモン諸島のマライタ・ランガランガ・ラグーンでも類似の貝ビーズ製作が今日まで行われている (後藤 2020)。赤いビーズを通した紐はサフィ (safi) と呼ばれ、その状態でも流通する。しかしランガランガでは、貝の整形や穿孔は女性の仕事、研磨は男性の仕事と逆の分業形態になっている。聞き取りでも貝殻の潜水採集は男性の仕事、貝ビーズ製作は昔から女性の仕事であるという。

さてシナケタではディスクを使った飾り (kutadababile=大きなディスクの首飾り) は、貝を採る男とその妻の母系親族との関係維持のために使われる。妻の母系親族は彼にヤムイモを収穫時に持ってくるので、男はそれに返礼をしなくてはならない。つまり男は内陸の農耕地帯に住む親族やキリウィナ (同じ島の北部) に住む親族のため、あるいは友人や遠い親戚のために首飾りを作るのである。そして実際に貝ビーズを外部に流通するのはその親族の男であり貝を採った本人ではないことになる (Malinowski 1922: 372)。

3) クラカヌー

トロブリアンド諸島民は幾種類かのシングル・アウトリガータイプのカヌー waga をもっていた。もっとも小型は丸木船に腕木を渡して浮き木を装着するもの (kewo'u) でラグーン内の運搬や移動に使われた (図13-4)。外洋の漁に出るためのカヌーには舷側板が装着され喫水を高くして使用された (kalipoulo)。このようなカヌーにオセアニア型ラテン帆に似た三角帆が掲げられる。トロブ

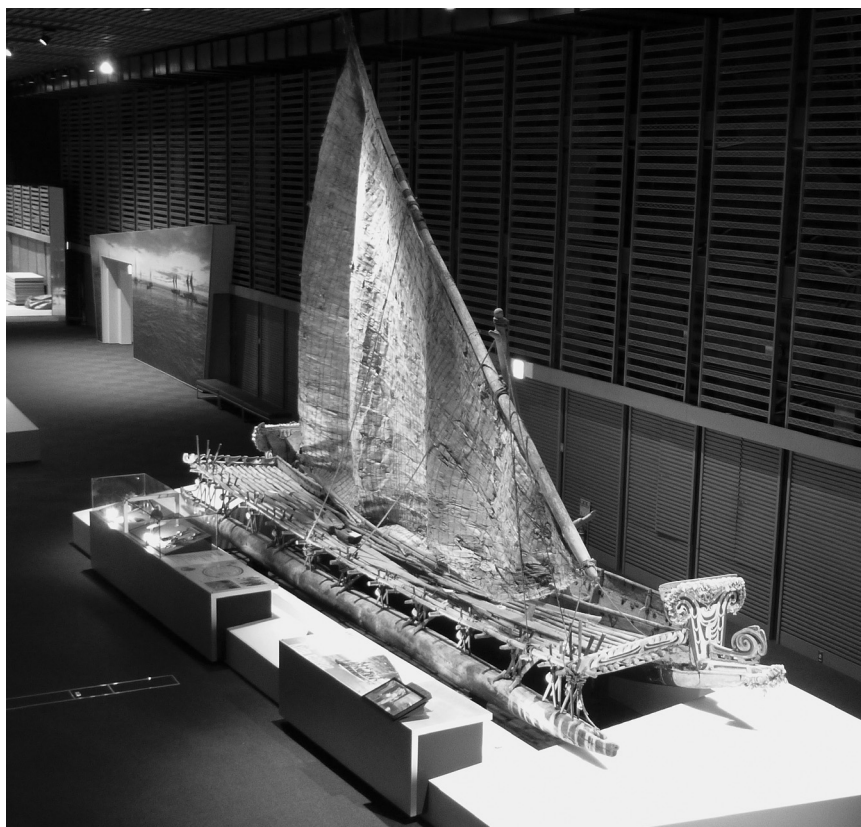


図13-4 海洋文化館蔵クラカヌー

リアンドのアウトリガーの特徴は船体よりやや短い太い浮き木を5～10本程度の腕木で支える点である。浮き木にはX字型のペグが挿入され、腕木を交差部に乗せるような構造、いわゆる下交差(undercross)になっている。このような構造上の特徴は今日でも漁撈用のカヌーに保持されている。

さらにクラ交換の航海に出るためのマサワ(masawa)型カヌーは、舷側を二枚以上鎧張りにつけ、さらに船体を横断する波よけ板lagim(splash board)と舳先に沿うように装着する舳先板tabuya(prowboard)を備える(Malinowski 1922: 108-112)(図13-5)。

カヌーで波よけ板が装着されるのはクラリング地域から交易網のあるヴィシアズ海峡からニューギニア島北東部の海岸やセピック川にかけてである。マッシュム地方、とくにトロブリアンド諸島周辺のそれは彫刻や色彩によって明確に区別できる(Hamson 2009)。

この地のクラカヌーの特徴は浮き木を風上側に置いて航行することである。したがって舳先と艫の区別はなくカヌーはどちらにでも航行可能である。たとえば北東にあるキタヴァに行くときは南西の風に乗って浮き木を右手にして向かう。逆に南のドブーの方に向かうには北西の風に乗って浮き木を左手に置いて向かう。

クラカヌーの装飾の中心は舳先板(prow board)と波よけ板(splashboard)である。トロブリアンドでは前者はtabuya、後者はlagimと呼ばれる。舳先材は突きでた舳先の上に、舳先に沿うように立てられる板である。波よけ板は舳先材の内側に舳先を横切って、進行方向についたてのように立てる板である。

舳先と艫は、機能的に区別はない。つまりそのとき船首になった側が舳先である。しかしそれとは別次元の区別がある。クラカヌーは基本的に首飾りを取りに南のドブー方面に行くか、腕輪を取りに東のキタヴァに行くかのどちらかである。彼らはドブーに向かうとき舳先になる側をdogdina、

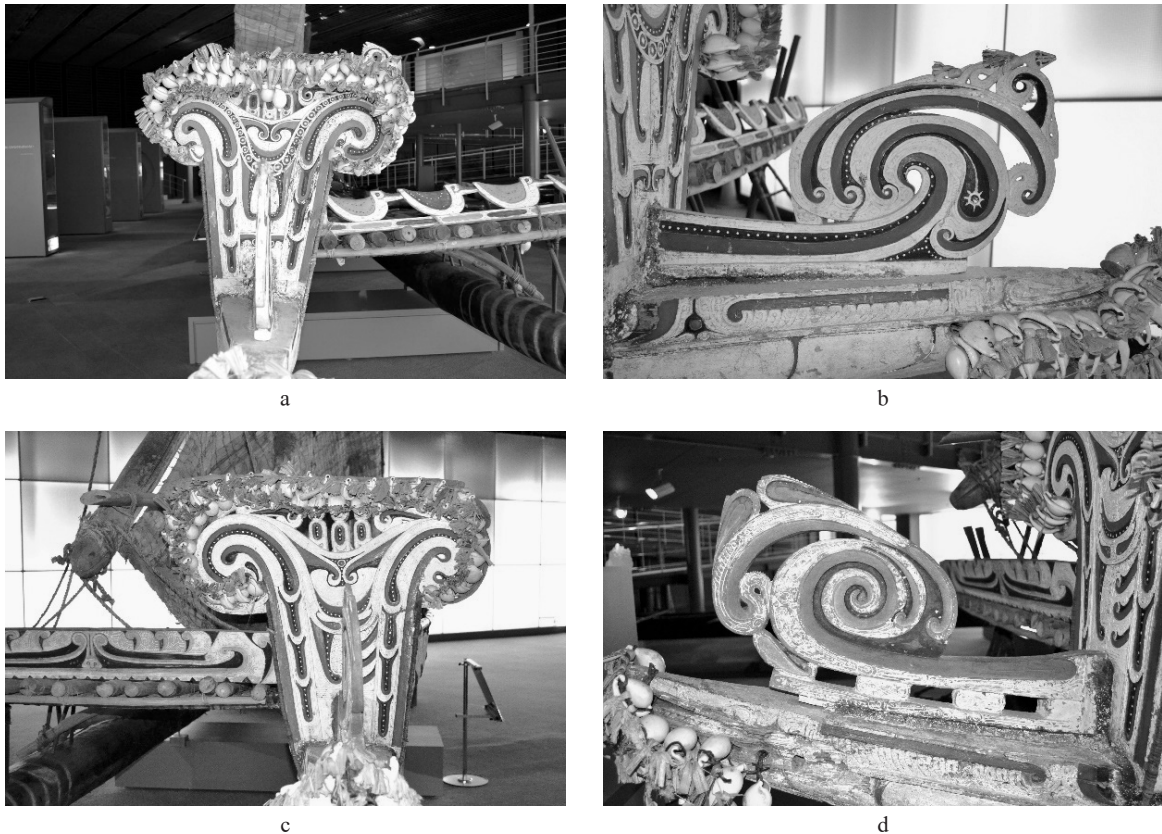


図13-5 海洋文化館展示のクラカヌーの波よけ板と舳先板
a: Dogina lagim, b: Dogina tabuya, c: Uuna lagim, d: Uuna tabuya

キタヴァに向かうときの舳先側を *uuna* と区別する。そしてそれぞれに装着される舳先板と波よけ板の彫刻が異なるのである。たとえば舳先板は *uuna* の場合丸い螺旋の下部に穴ないし空隙が開けられているが (図13-5: d)、*dogina* の場合はそのような隙間は作られないことより明確に区別がつく (図13-5: b)。

また波よけ板は一見左右対称に見えるが、浮き木のある側の方の渦巻きが大きく作られている。たとえば図13-4の場合、進行方向の船体右に浮き木が配置される。したがってこの舳先材と波よけ板はキタヴァに向かう際の舳先側となりそれぞれ *digdina tabuya*、*uuna lagim* と呼ばれる (Campbell 2002: 73)。

つまり機能的に同型ということと、象徴的にあるいは社会的な意味として、カヌーの両端は区別され、混同されてはならないのである。

トロブリアンド諸島の物質文化に見られる装飾、とくに彫刻と彩色は個性的な形式が多いメラネシアでも1つの際だった特徴を示す。その1つは渦巻き、あるいはメアングダーの多用である。これは北東ニューギニアを中心に見られる曲線紋文化 (*curvilinear*) の伝統でもある。その起源については東南アジアの青銅器文化とくにドンソン文化に由来するという説や種々の動植物に由来するなど様々な説がある。

ニューギニアにおける人類学的調査の先駆者イギリスのハッドン (Haddon) は、この地におけるメアングダーを鳥の頭を様式化したものだと考える (1894: 185-196; 1895: 181)。さらに鳥は単独で模様化されるだけでなくしばしば鱉と組み合わせられて様式化される (1894: 196-199; 1895: 57)。メアングダーは鳥かどうかの判別は難しいとしても、マサワ型カヌーのアウトリガー部、腕木の最前面ないし最後面にはカツオドリなどの鳥が重要なモチーフであった。海を越えて飛ぶ鳥に素早い航海の願望を込めることは一般的である (後藤 2011b, 2011c)。

セリグマンはダントルカストー諸島から収集された舳先板 (*ragim*) の意味について考察している (Seligman 1909, 1946)。この地の舳先板はトロブリアンドの舳先板の下半分を切ったような形で、下部には舳先に挿入するための舌のような突起を持っている。舳先板上部に彫られるのは一体の人間、その下に背中合わせの螺旋模様とその間の渦巻きや波模様など基本的な文様構成は共通している。人間の下模様には胸とか腹のような体の部分を意味する語で表現される。そしてその人間は赤子と表現される場合もあるが、より具体的にはマッシム地方で著名な文化英雄マタカポタイアタイナ (*Matakapotaiataia*) であるとする。しかしこの解釈には疑問を呈する意見もある (Norick 1976: 143)。

カヌーは航海や漁撈のための実用品であるが、マサワ型カヌーのように豪華に装飾されクラのような儀礼的交換に使われるカヌーは、製作されること自体に象徴的な意味があった。その製造過程において様々な儀礼が伴うことはマリノフスキーが詳述している (Malinowski 1922: 124-145)。さらに富を誇示するために作られるヤムイモ小屋の製作とクラカヌーを製作することの象徴的意味の共通性と対比する意見もある (Pffernberger 2001)。

大林太良は『仮面と神話』(1998)の中で、仮面と特定の社会システム、とくに北米やメラネシアにおいては母系制および秘密結社が発達する社会に仮面が伴う傾向を指摘している (1998: 126)。ただし大林も認めるように母系社会と仮面が伴うのはおもに島嶼部であり、ニューギニア本島では父系社会にも仮面は見られる。逆に本稿の舞台トロブリアンド諸島はメラネシア島嶼部の母系社会であるが仮面は見られない。しかし2019年9月の調査ではクラカヌーの波よけ板は仮面であると語る人物がいた。彼は波よけ板の装飾を基本的に顔の要素で解釈していた。たとえば波よけ板を形成する両側に関く螺旋は耳であり、その下の背中合わせのC字模様は目で、その下に鼻、ひげ、

口、あごと続くのである。その両側にあるU字状の模様は頬やそこに彫られた入れ墨を意味する。耳の上に彫られたメアンダーは波を意味し、波よけ板上部の模様はカモメ、その両側の曲線は蛇であるというのである。

4) 沖縄・海洋文化館のクラカヌー

トロブリアンド諸島は旧英領ニューギニアに属するが、大英博物館の他、オックスフォード大学のピットリバース博物館、ケンブリッジ大学民族学博物館などいくつかの博物館でトロブリアンド諸島産の波よけ板や舳先板が展示・収蔵されている(図13-6)。さらにカヌーそのものはニューギニア国立博物館に展示されているがこの資料には帆はついていない。ところが沖縄の海洋博公園内海洋文化館のクラカヌーはパンダナス製の帆のついたきわめて希少価値の高い資料である(図13-4)。

このカヌーは1968年以前に作られたことが確実である。長さ約10m、名称はトイラムラ・グーヤウ(Toilamula Guyau)号である。その意味は「首長の死を悼む人々」である。キリウィナ島のヤルングワ(Yalungwa)村で作られる首長のカヌーは代々この名前が受け継がれている。このカヌーは赤、白、黒三色で彩色されているが赤はミルンベイから来る赤土、白は珊瑚を焼いてつくる石灰、黒はココ椰子の実(コプラ)を焼いて作った(牛山 1975: 12)。舳先板と波よけ板には蝶々と蛇が彫られている(図13-5)。蝶々は飛ぶようにカヌーが疾走するように、蛇は空飛ぶ魔女がカヌーに悪さをしないための魔除けである。さらに航海の指針として3人の人面像が波よけ上部にあるのは明けの明星を意味する精霊(守護神)である。アウトリガーの外面には海鳥の彫刻があり(図13-5:a)、船体の基部に当たる削り貫き丸太にも彫刻が施されるのは首長のカヌーの特徴である。舷側板には明けの明星をデザインした星型が描かれている(牛山 1975: 15)。

このカヌーも前後同型だが舳先板と波よけ板の装飾は同じではない。このカヌーは現在、キタヴァ方面に走るように展示がなされている。それは帆柱の位置と舳先板の特徴からわかるはずである。

この海洋文化館のクラカヌーは1970年代初頭、キリウィナ島の首長ナルブタウ(Nalubutau)の所有カヌーであった(牛山 1975: 11-16)。彼は島で2番目に地位の高い首長である。このカヌーは同じ島のシナケタ村のクラ相手に貸し出されシナケタ村人が南方のドブーとクラを行ったときに用いられた。その模様は「すばらしい世界旅行」として名声を博した映像に登場している。そのときのトリワガ(クラ航海のリーダー)、首長トコバタリア(Tokovataria)の乗ったカヌー、いわば旗艦である(市岡 2005)。クラに出る首長同士はクラ航海のためにクラカヌーを貸し借りすることは珍しくない。

ナルブタウ自身もこのカヌーで東方のキタヴァへ数回クラ交換を行っている。それに乗っていた古老によると、クラ船団は舳先をキタヴァの海岸に突き刺すように接岸するのだという。そうすると舳先の装飾に相手方は魅惑されて、クラ交換に成功するのだという。背景に性的な表現も感じるのであるが、トイラムラ・グーヤウ号はとくに相手を魅了するカヌーであったと古老は懐かしんだ。

このあと、クラカヌーについては著作『Kula』(Malnic 1998)が書かれているが、それに登場するのが首長ナルブタ

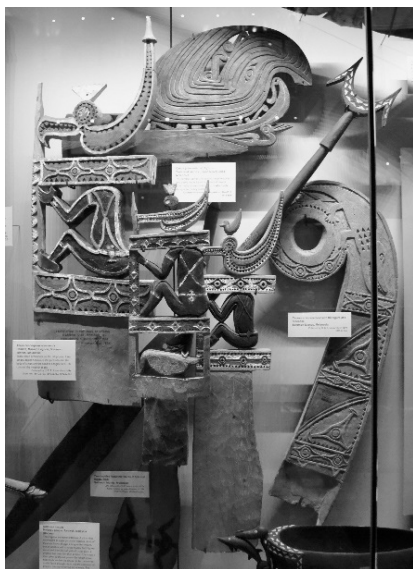


図13-6 オセアニアカヌーの舳先の装飾各種 [手前がソロモン諸島、後方がトロブリアンド諸島、後方右がハーミット諸島] (オックスフォード・ピットリバース博物館)

ウの母方の甥であるジョン・カサイプロヴァ (John Kasaipwolova) 氏である。彼は今日首長にあたる人物で、首長に薫陶を受けた後、オーストラリアで教育を受けた人物である。カサイプロヴァ氏によると螺旋は近代的な線的 (リニア) の思考の対局であり、われわれの五感を総合するような認識のプロセスを意味する。クラカヌーの装飾に使われる螺旋は無限の生命を象徴するのであると言う。

カサイプロヴァ氏によると、1970年代日本にクラカヌーを送った後、映像を撮ることもあってもう一隻トイラムラ・グーヤウ号を1980年代に建造したが、撮影の後、野外に放置したため朽ち果ててしまった。自分は子供の頃、叔父のナルブタウがクラカヌーの装飾板を彫るときに直接その意味を伝授されていると言う。そして遠く沖縄で元祖トイラムラ・グーヤウ号が原型をとどめているのを知ったのは驚きと喜びであると語った。

2. 精霊の島ニューギニア周辺のカヌー

第2部では、カヌーを作るには多種多様な木材が使われているのを見た。しかし材質の選択にはこれら以外の、材質に対する価値付けや好み、そして象徴性や宗教観念も関わってくる。たとえば触先は特定の木で作られなくてはならないかを追究する必要がある。

たとえばトロブリアンド諸島では木には精霊が宿ると考えられている。舟を作るために木を伐採することは木を殺すことに他ならない。そのために精霊に一時立ち退いてもらうための儀礼が欠かせないのである。将来、自分たちの命を託す船であればなおさらである。そして完成した舟には再び精霊あるいは「船霊」が宿ってもらうようにするのである。

このような観念と関連して本章ではカヌーの形態における象徴性について見ていきたい (後藤 2009b, 2011a)。とくに触先は装飾がなされる割合がもっとも高い部分である。現実的に博物館におけるカヌー本体の展示はスペースに限りがあって難しい。その場合、触先材がもっとも多く展示される部材となる (図13-6)。

1) ショーテン諸島

ニューギニア・セピック川周辺から北東海岸部では鰐のモチーフが触先の装飾に多用される (Bühler 1961; Newton 1971; cf. Müller-Wismar 1912)。ニューギニア北東部、セピック川の沖に浮かぶショーテン (Schouten) 諸島のカヌーは触先とともにアウトリガーの浮き木の先端も鰐のように加工される。さらにその鰐はカワウソをたべようとして銜えているが、その背景には因幡の白ウサギ型の神話がある。

この地のカヌーの民族資料は資料の宝庫ドイツや英国でも希少であるが、日本には2カ所、この地のカヌーが収蔵する施設がある。南山大学人類学博物館 (図13-7) および沖縄の海洋博公園海洋文化館 (図13-8) である。双方の資料とも触先と鱸に区別がないように思われる。この地の主要な民族誌はイアン・ホグビンの書いた『月経する男の島』(1970) であるが、その中でカヌーは前後同型でどちらにでも走ることができると書かれている。ちなみに「月経する男」とは、この地域で男性が大人としてイニシエーションを受けるときに、尿道の中にカニの爪や植物のとげを刺し入れて、母親から受け継いだ「女の血」を掻き出すことで一人前になる、これが男の月経である。

この島ではニューギニア本土と交易をするためのカヌーがとくに念入りに装飾されて作られる (Hogbin 1935; 図13-9)。たとえば触先と鱸には同型の鰐の彫刻が施されるのが一般的である (図13-7a & 13-8a)。ホグビン論文には触先に鰐を彫刻する呪術師の写真が掲載されている (図13-9d)

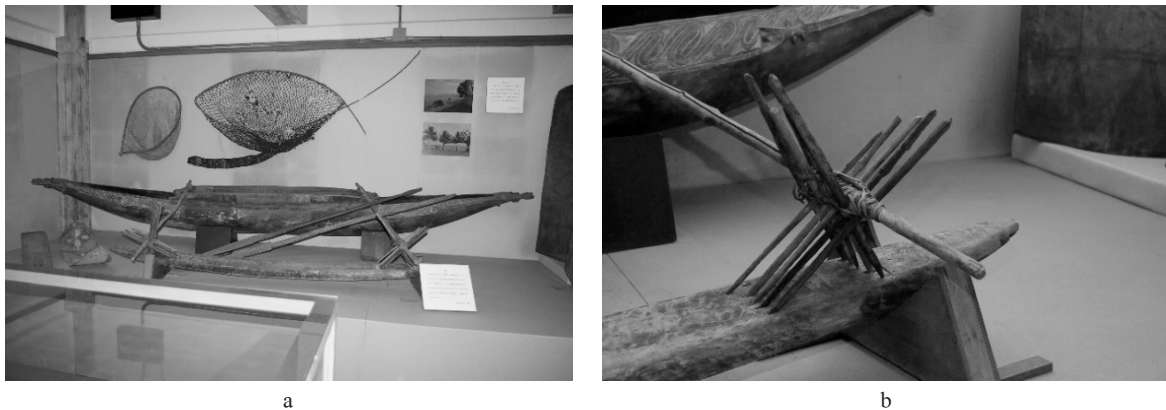


図13-7 南山大学人類学博物館カヌー a: 全形、b: 腕木と浮木の先端



図13-8 海洋文化館のショーテン諸島カヌー a: 全形、b: 浮木の先端

(Hogbin 1935: 384)。同様にアウトリガーの浮き木の両端にも鰐の模様が描かれることが多い (図13-7b & 13-8b)。南山の資料には鰐は描かれていないが、スキー状に薄く上湾曲した形態は全体としてデフォルメした鰐の形状を思わせる。

ホグビンによると、丸木を彫るのは若衆に任されている。丸木がおおむね彫り上がるとカヌーは火であぶられた後、塩水に漬けられ全体をこすられる。呪術的な効果があると思われるダンスと歌が披露される。次の段階は舳先と艫の彫刻を仕上げることであるが、この作業はベテランの長老にゆだねられる。長老はまた内部の最後の仕上げも行う。この作業の仕上げには精霊の夫婦の伝承に因んで、夫が妻に言った「目がきれいになるように、目が輝くように」という言葉が掛けられる。同時に彫刻についた煤がこすり取られる。これはカヌーが目的地までまっすぐ進むという願いが込められている (Hogbin 1935)。

両資料共に、アウトリガーの構造は数本のペグを用いた下交差 (under-cross) 式である (図13-9aも参照)。X字に組んだペグの上に腕木を固定するやりかたを下交差、X字交差の下に腕木を固定する方式を上交差 (upper-cross) と呼ぶが、サイズを反映して海洋博資料では腕木は3本、南山資料は2本である。また海洋博資料は腕木の上に荷物用のプラットフォームが設えられているが、南山資料の方はそれがなく、船体の上縁に外反する舷側板が装着される。両資料とも船体は上すぼみであり、腰を船体に入れて座るのは不可能であり、船体を跨いで、馬乗り状になって操船する形式になる (図13-9c)。これはニューギニア北東部からビスマルク諸島にかけてのカヌー船体の特徴である。ソロモンまで南下すると、カヌーの中に腰をすっぽり入れて座れるような形状になる。

さらに両資料ともに舳先に加工がある。これは神話からモチーフをとった「カワウソを飲み込む

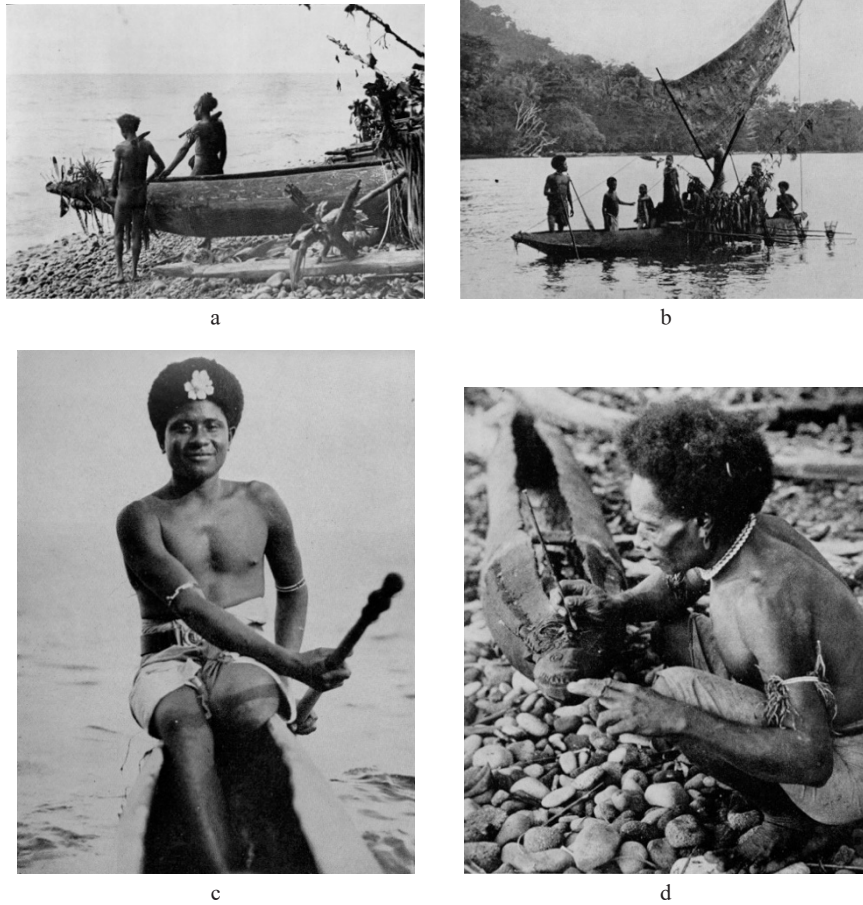


図13-9 ホグピンの報告したショーテン諸島のカヌー (Hogbin 1935)

鰐」であろう (図13-10a & b)。また船体には装飾が施される (図13-11 & 図13-12)。両資料ともに船体中央部を煤で黒い帯状の部分を作り、そこに刻文 (図13-11a) か白色 (石灰) 塗料 (図13-12a) で図像を描いている。そしてその前後の部分には刻文でメアンダーのような装飾がなされる (図13-11b & 図13-12b)。この種の文様は他の物質文化にも適応される地域の特徴である。

造形が完成させられ船体の横にデザインが施される。これが行われる前に呪術が施される。造形は専門家によって造られ、船体に浅いレリーフを施すときは専門家の指導で村人が行う。模様は幾何学的だが、それが象徴しているものによって呼ばれる。この模様の起源を神話では最初の男性が旅に出るとき不貞をはたらかないように妻の体に彫った入れ墨の模様だと語られる (Hogbin 1935)。

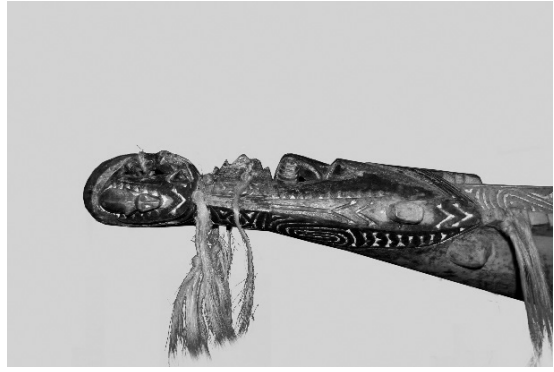
さらにカヌー用パドルの先端も特徴的である。海洋博、南山資料共に、パドルの柄の先端が鰐ないし蛇の頭を思わせる加工がなされている (図13-13a & b)。

パドルの水を掻くブレードの部分も浮き彫りがなされている。海洋博の資料は細長い同心円がX字をなすような加工がなされ (図13-14a)、南山資料には魚と思われる彫刻があり、その胴体には四つ葉状に配された同心円の模様が施されている (図13-14b)。

また南山資料のアカカキは内側に取手のある典型的なオセアニア型である。この内側に曲がった取手も鰐ないし蛇、あるいは亀頭のような彫刻が施されている。また側面には魚と思われるモチーフが浮き彫りされている (図13-15)。



a



b

図13-10 カヌーの舳先彫刻の比較 a: 南山大学; b: 海洋文化館

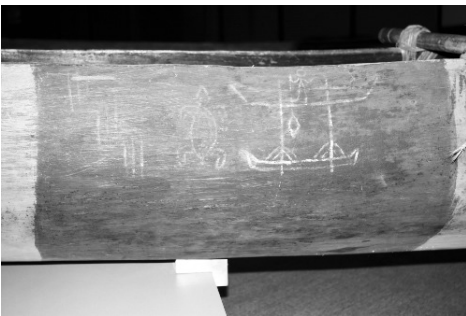


a



b

図13-11 カヌー船体の装飾 (南山大学資料)



a



b

図13-12 カヌー船体の装飾 (海洋文化館資料)



a



b

図13-13 カヌーパドル先端彫刻の比較 a: 南山大学; b: 海洋文化館



a



b

図13-14 ショーテン諸島のカヌーパドル・ブレード部の装飾
(a: 南山大学、b: 海洋文化館)



図13-15 アカカキと取手の装飾 (南山大学)

2) エルミット諸島

パラ・ミクロネシア (Para-Micronesia) とは、ショーテン諸島の北方、アドミラルティ諸島の西方に浮かぶ島々を指す総称である。ドイツ時代には西方諸島 (Westliche Inseln) と総称され、また同時にパラ・ミクロネシアという文化領域名でも呼ばれていた。その名称の由来は、島民の肌や髪の色がミクロネシアに近く、ミクロネシアとメラネシアの混合文化のように思われていたからである (Koch 1969: 133-138)。この地は文化変容が早くから起こり、文献や研究がもっとも少ない地域でもある。物質文化も独特で刀や櫂などにはミクロネシアのキリバスとの類似性も指摘されているが、カヌーの形態、多数のX字型のペグで浮き木用の腕木を、下交差式に固定する方法などは周辺のメラネシア、マヌスやビスマルク、また南に浮かぶショーテン諸島により近いものと思われる。

エルミット諸島から収集された首長の使用する交易用のカヌーは圧巻である (図13-16a & b)。これはパーキンソンが報告しているカヌーの実物で、ベルリンの民族学博物館に展示されている (Parkinson 1999: Plate 30)。長さ約15mで1本の木を削り貫いた船底に側板を足し、中央が若干ふくらんだV字状をなす断面をもつ航海用のカヌーである。片側に浮き木を4本の腕木で装着する。各腕木は下に湾曲した支え棒をもつ堅固な作りとなっている。全体に隙間なく鍵状の模様が描かれ、見る者を威圧する。

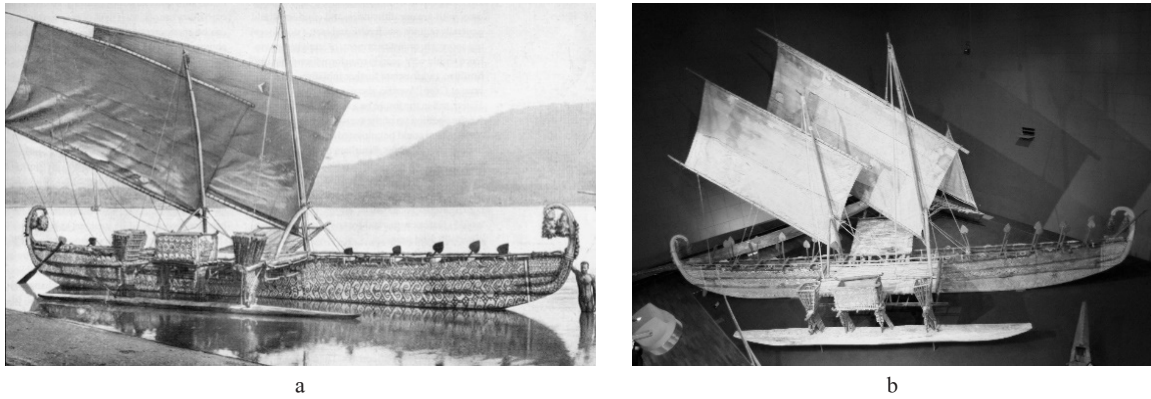


図13-16 ニューギニア・ハーミット諸島のカヌー (a: Parkinson 1999: Plate 30, b: Parkinson によって報告されベルリン民族学博物館に収蔵されている同じカヌー)

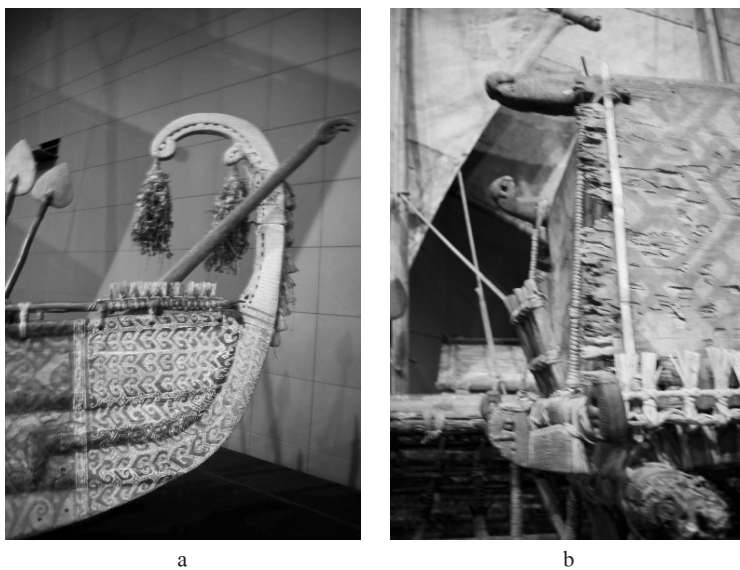


図13-17 ニューギニア・ハーミット諸島のカヌー (ベルリン民族学博物館展示資料)

船首と船尾は同型で航行法はシャンティングであろう。湾曲した舳先は男根をシンボル化したものとも言われるが(ベルリン民族学博物館の解説パンフレット063による)、むしろシダ植物を模し、その生命力をカヌーに込めたのではないかと筆者は推測する(図13-17a)。

太い腕木やアウトリガー側に備えたプラットフォーム上の台を支える棒などはすべてその先端が鱗ないし蛇のような加工が施される点がショーテン諸島のカヌーとの類似点である。またこのカヌーの

舳先にあるシダ植物のような螺旋模様は、先端にだけ注目すると他の物質文化、たとえばビンロウを噛むさいに使う石灰簗の柄先端に彫られた装飾を想起させる(図13-17b)。

このカヌーは交易用だが、このような全面装飾あるいは「入れ墨」といった豪華なカヌーに乗って交易相手の島を訪れるときのクルーたちの誇らしげな顔が目に浮かぶ。このような特徴的なカヌーや帆が彼方に見えてきたら、敵ではなく味方が来たことを相手は知るであろうことはクラカヌーの事例からも容易に想像がつく。

この地域西端に位置するマティ(Maty)諸島のカヌーも特徴的である。この地域の住民は肌の色もあまり濃くなく、言語はサモア語に近いという説もある(Haddon 1937: 177)。カヌーの舳先と艫は反り返っているのではなく、むしろきわめて鋭く突き出している。そしてその上部に角のように細く反り返る装飾部を装着している(Haddon 1937: 177)。実物は全体を白く塗られベルリン民族学博物館に展示されているが、筆者はこのカヌーを見た瞬間メカジキの姿を想起した(図13-3)。

3) アドミラルティ諸島・ビスマルク諸島

マヌス島を中心とする島々はアドミラルティ諸島と呼ばれる。この地のカヌーは細身の船体から

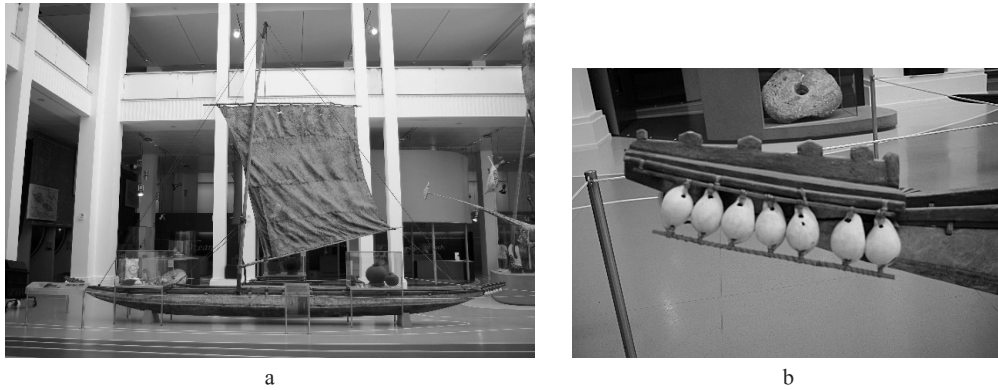


図13-18 アドミラルティ諸島のカヌー a: カヌー全形、b: 船先の装飾
(プレーメン海外博物館展示資料)

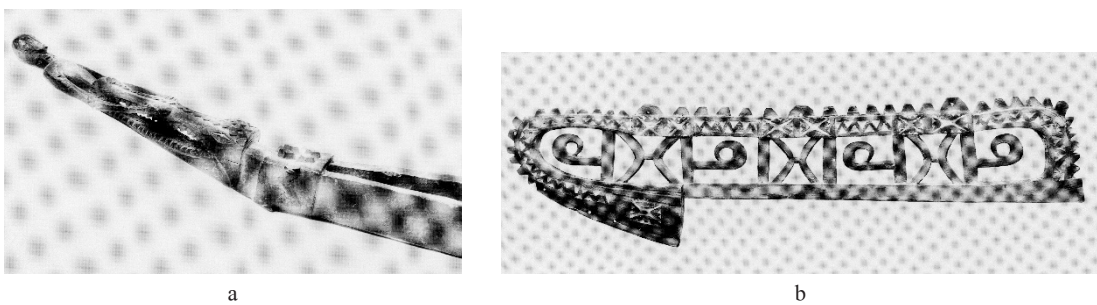


図13-19 アドミラルティ諸島のカヌー船先装飾 (a: Ohnemus 1998: 402, b: Ohnemus 1998: 400)

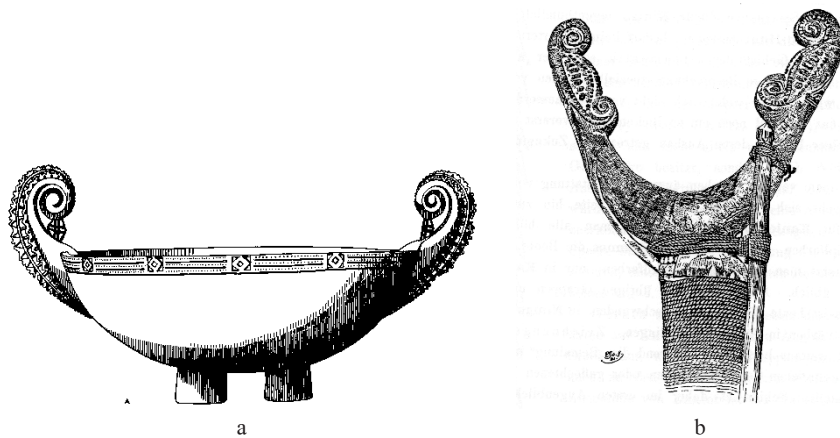


図13-20 アドミラルティ諸島のカヌーと木椀の装飾
a: 木椀 (Badner 1972: Figure 10)、b: マストの先端 (Thilenius 1903: Fig.102)

尖った船先と艫が垂直に伸びる形が主流であり、反り返った形態はしていない (図13-18a)。また船先には鰐が彫られるのが普通であるが、ショーテン諸島のカヌーに比べると、彫りが浅いため角張った船先の全体の形態は保たれている。あるいは尖った船先に白いタカラガイ (ウミウサギ) を並べた装飾も行われる (図13-18b)。別の形ではショーテン諸島のように鰐が人?を飲み込もうとしている意匠もある (図13-19a)。

これらとは別形式の船先飾は板に透かし彫りがなされている。楕円形を帯びた全体は垂直なのであるが、透かし彫りの中に、シダ植物状の螺旋模様が彫ってある (図13-19b)。同様の螺旋模様をアドミラルティの物質文化の中で探すと、木椀の柄がそれにあたる (図13-20a)。アドミラルティの木椀における柄の装飾はこの種の物質文化ではもっとも凝った装飾として著名である (Nevermann

1934: 204)。また水をくむ柄杓の柄の先にも類似の装飾が見いだされる (Thilenius 1903: Fig. 104)。

また帆走用カヌーにつけられるマストの先端に何らかの装飾があることはこの地域では一般的である。アドミラルティのタウイ (Tau'i) 島では二股に分かれたマストの先端がシダ植物あるいは巻き貝状に装飾が施されている (図13-20b) (Thilenius 1903: Fig. 102)。

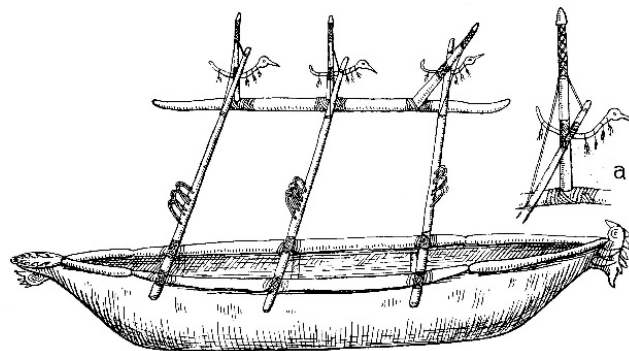
さらに南東に進み、ビスマルク諸島のニューアイルランド島南、ニューブリテン島との間に浮かぶデューク・オブ・ヨーク諸島周辺ではソロモン諸島に特有のモン (mon) 型カヌーが知られている。モン型カヌーとは竜骨の上に数枚の下の側板を複雑に積み上げ、さらにオセアニアでは珍しくアウトリガーを付けない型式のカヌーである。一般にモン型カヌーは沿岸を櫂走するのに使われ、舳先と艫が反り上がっているのが特徴である。特にこの地域のモン型カヌーの特徴は舳先に雄鶏の鶏冠を思わせる飾りが装着される点である。

ニューアイルランド島南西部およびその沖でニューブリテン島の上に浮かぶワトムなどの島々ではアウトリガーの接合が特徴的である。それは二股に分かれた枝をとっておいて腕木にするという工夫である (図13-21a)。また北西海上に浮かぶニュー・ハノーバー島に至るとアウトリガーの腕木と浮き木を結合するペグ (中間材) に鳥型の飾りが装着される。これはさらに北東洋上に展開するエミラ (Emira) 諸島のカヌーでも観察される (図13-21b)。

さらに戦闘用の大型カヌーでは様々な型式の舳先が知られている (図13-22) (Stephen 1907; Meyer 1911)。まず図13-23aのニューブリテン島の東端のガゼル半島を中心に見られる kuku と呼ばれる型式はカブトムシの角を表している。実例は海洋文化館に展示されている (図13-23b)。デューク・オブ・ヨーク諸島周辺やニューアイルランド島の東海岸には雄鶏の鶏冠をモデルとした舳先が見られる (図13-24 a & b)。



a



b

図13-21 ビスマルク諸島の櫂漕用カヌー a: 二股の腕木をもつタイプ (ニューアイルランド島コントゥー村)、b: 鳥の装飾を持つ腕木 (ニューハノーバー島 Haddon 1937: Figure 88)

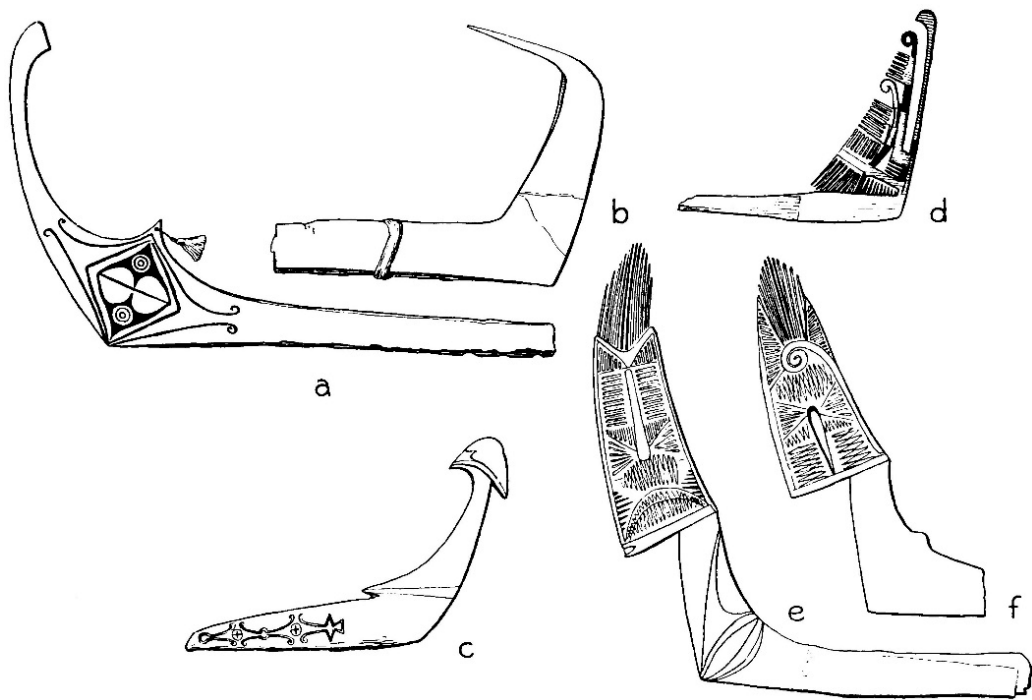


図13-22 ビスマルク諸島の戦闘用カヌーの舳先の装飾 (Haddon 1937: Figure 80)

Ernst Stephan, Südseekunst. Tafel VII.

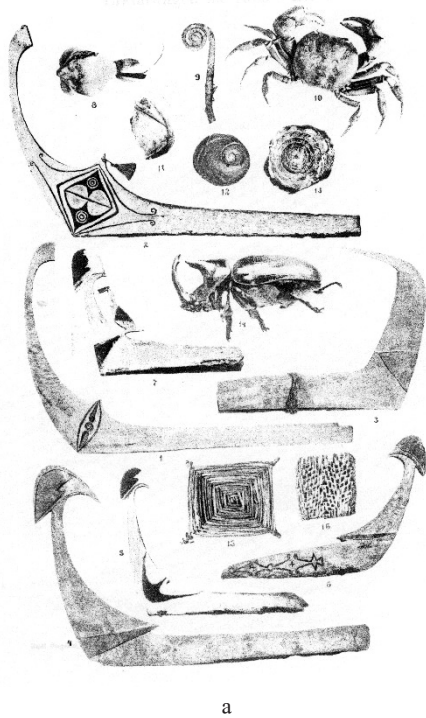
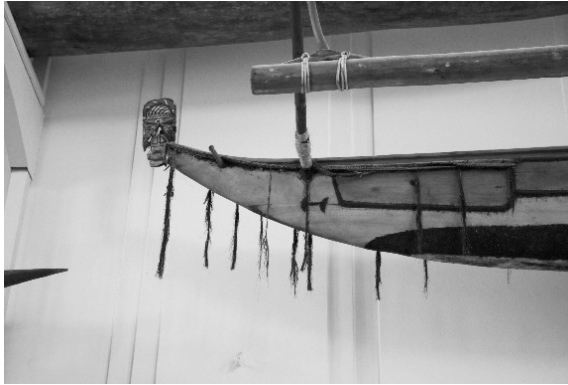
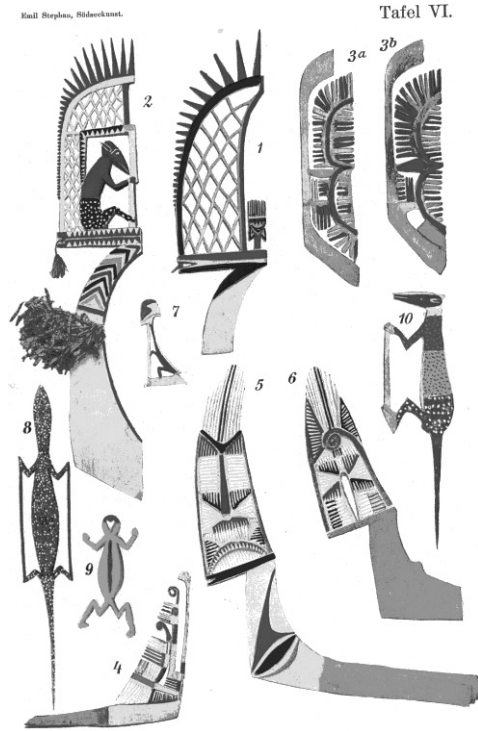


図13-23 カブト虫角型舳先 a: 舳先とそのモデルとなる動物 (Stephen 1907: Tafel VII)、
b: ビスマルク諸島・ワトム島採集のカヌー (海洋文化館収蔵)



a

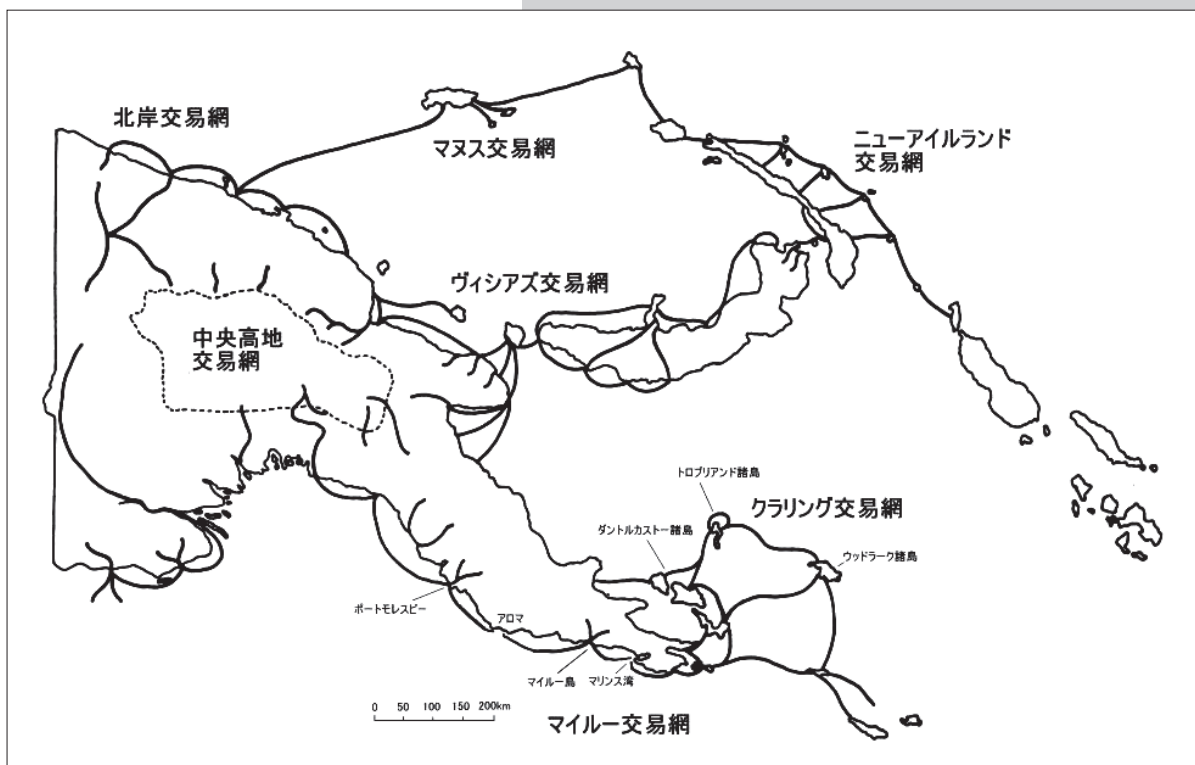


b

図13-24 ビスマルク諸島の戦闘用カヌーの鶏冠型船先 (a: ハンブルク民族学博物館、
b: Stephen 1907: Tafel VI)

第14章

交易人の威信としてのカヌー



交易人の威信としてのカヌー

はじめに

ニューギニア本島周辺には前章で論じた「クラ」をはじめ、M. サーリンズが『石器時代の経済学』で詳述しているビシアズ交易網、さらにそれらと連結する形でニューギニア本島東の半島の南岸のマイルー集団を中心とする交易網があり、さらに首都ポートモレスビー海岸に住むモツ族を中心とするヒリ交易網などがある（後藤 2001）（本章扉）。

本章の目的は特定地域で専門的な交易集団あるいは仲買人のような役割をもつ人々がもっとも航海の能力に優れた性能をもっているという点と、彼らの威風堂々たるカヌー、いわば「交易人の威信」を示すのではないか、という視座で見ていきたい。

1. マイルー島民のカヌー

1) マイルー島民の交易活動

マリノフスキーが民族誌上の金字塔『西太平洋の遠洋航海者』を著す前に、デビュー作として書いた民族誌『マイルーの先住民』という著作がある（Malinowski 1988）。さらに先行する報告にも交易品の腕輪や土器、あるいは交易に使われるカヌーなど物質文化についての詳しい記述があり、考古学的にも一読の価値がある（Saville 1926）。

パプア・ニューギニア国の首都ポートモレスビーの南に展開するアマゾン（Amazon）湾およびオレンジ（Orange）湾周辺に住むパプア語系のマギ（Magi）語を話す集団がいる。その中心はマイルー（Mailu）島であるが、ニューギニア本島海岸に点在する村は人口規模が百数十人程度なのに対し、マイルー島だけは20世紀初頭のデータで500～600人の大集落であった（Saville 1926: 144）。マイルー島では農耕、漁撈、狩猟も行われるが、本島に比べると生産力は小さい。にもかかわらず人口規模が大きかったのは交易によって豊富な食料を得ていたからである。

マイルー島では粘土が採れ、島民はこの地域の中における交易用土器のほぼ唯一の生産者である。土器の製作は女性の仕事であり、装飾された土器は近隣ではサゴデンプン一包、バナナー房、一ガイマ（10～12個）のタロイモ、サツマイモ一籠、サトウキビ一包みあるいは大きな魚一匹などと交換される（Saville 1926: 194）。もうひとつマイルー集団の技術的特徴は貝輪の製作である。

マイルー周辺には、マイルー島と本島海岸やその後背地を結ぶネットワークと、本島の岸にそった集落や島を結ぶ長距離交易の2つのシステムが存在していた。近距離交易においてマイルー島民は対岸に住む集団と交易を行った。本島の村ではマイルー島民から得た土器を保管し、定まった市の日に后背地の集団と交易する。内陸の人々は交換にイモなどの作物（Saville 1926: 151）、近隣の海岸集団は羽毛、編んだバッグを持ってきて、土器やココヤシ、貝細工、薪をなど持って帰る（Saville 1926: 28）。近隣に交易に出るとき、女がカヌーに乗って行ってその甲板で、あるいは停泊した海岸で土器を焼いて食料と交換する。

そしてマイルー島民はこの地域で唯一の長距離交易者である（図14-1）。彼らは125km西のアロマ（Aroma）、50km東のムリンス・ハーバー（Mullins Harbor）の集団と交易をする。彼らはそのた

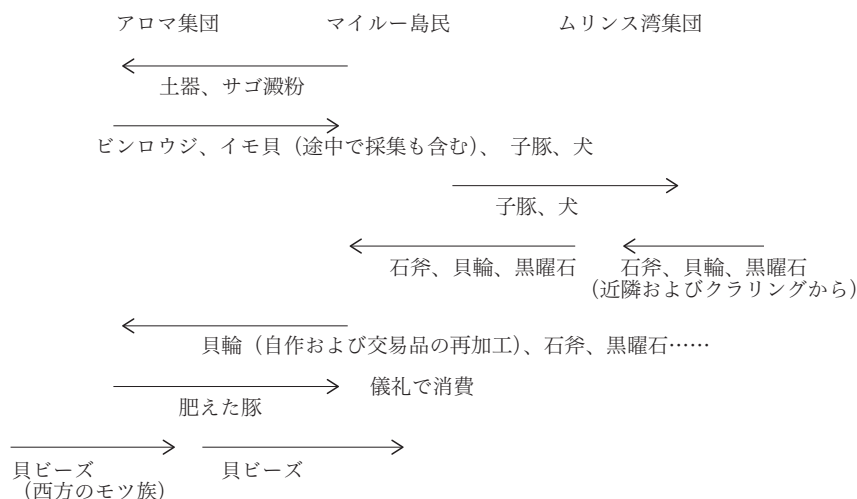


図14-1 マイルー集団の交易システム概念図 (後藤 2005)

めのダブルカヌーを持っている。その特徴は改めて見るが、この長距離交易は季節風と海況に依存するので季節が決まっている。マイルーは東西の交易仲間と世帯レベルのパートナー関係を維持し、代々受け継がれる (Saville 1926: 162)。

7～8月にマイルー島民は西のアロマに航海し、土器との交換でピンロウジやイモ貝、あいは豚などを持って帰る。イモ貝は途中で珊瑚礁で彼ら自身が潜水して採集するものが加えられる。島民はこれを村で腕輪に加工し、次の航海でアロマに再び輸出する。イモ貝の頭を硬い石で打ち割る作業は、帰る途中のカヌーの中ですでに始まる。割った貝殻には研磨が加えられるが、その作業に古い土器片を石で尖らせたものが鑪として用いられ、仕上げの研磨は石が使われる。加工は砂と海水を使い海岸で行われる (Saville 1926: 156)。

土器が日常的な生活物資の獲得に役立てられる反面、貝輪は結婚やそのほかの義務の返礼に使われ、社会的に価値が高い。彼らは男性の作る貝輪は富であるというが、女性の作る土器を富であるとはいわず、食料と同じものとみなしている (Saville 1926: 153)。

価値の高い貝輪は「男の腕輪」と呼ばれる、男の肘まではめ込むことができる大きさがある。それほど大きくない貝輪が「女の腕輪」と呼ばれるのは、女の肘の上までははまるが、男の肘にははまらないためである。男の貝輪4本と女の貝輪4本で一単位となって、それを男輪を中心にして両側に女輪、そして貝輪を10個入れて束ができ、紐と称される。

11～12月になると今度は東方のムリンス・ハーバーへ土器とアロマ産の豚と犬を運び、主に石斧や貝輪などと交換する (Saville 1926: 164; Malinowski 1988: 241)。石斧は付近産の石材より、遙か東方沖合に展開するクラリングの中のウッドラーク諸島やダントルカストー諸島産の物が質がよい。この石斧は装飾の柄に装着されて儀礼に使われた。また貝輪はトロブリアンド諸島などクラリングからもたらされる。貝輪は上述のようにマイルーでも製作されるが、腕輪は西に運ぶと値段が高いので名声のあるクラリング産の貝輪もここで調達する。

旅から戻るとマイルー島民は再びアロマに向かい、自分たちの作った腕輪と交易で得た腕輪の両方を携える。貝輪は西方の好みに合わせるように加工されている。腕輪は腕のより高い肩に近い位置で装着できるように内側を削って加工を施す (Malinowski 1988: 242)。交換で得るのは豚で、この豚は姻族への贈与や葬送儀礼に使われる他、近隣集団との間で、石斧、黒曜石、犬歯製のネックレス、バナナの黒い種を通した紐 (装飾用)、サゴデンプン、葦製のマット、調理壺、調理用の貝殻 (鋸歯状にするなどの加工はマイルーで行う) などと交換される (Saville 1926: 162)。

さらに彼らはアロマ方面から貝ディスクを得る。貝ディスクは自家用の耳飾りにされる他、長い紐に通されて次の航海で東方集団と交換される。このビーズはさらに東進し最終的には沖合に展開するクラリングにまで到達するようだ (Saville 1926: 156)。

このように複雑で多様な交易システムによってマイルー島民はきわめて富む人々であった。それを支えていたのが優れた航海技術であった。

2) マイルーのダブルカヌー

マリノフスキーは物質文化の記述についても優れた研究者であった (図14-2)。彼はマイルー島民が交易に使う帆走式のダブルカヌー「オロウ」(oro'u) についても詳述している。

オロウは、前後同形でどちらにも進むことができるので、タッキングの能力に優れている。しかし平行につながれる丸木舟は、9～12m程度であるが、長さが若干異なることがある (図14-3)。帆柱は大きい方の船体の真ん中に固定され、逆三角形のいわゆる「蟹挟み型」帆が掲げられる。帆はハワイやタヒチの逆三角形の帆に見似ているが、オロウの帆は垂直に立てられた帆柱に、湾曲した帆桁の一方が固定されるという点で異なる。ハワイ・タヒチの場合は、まっすぐな帆桁自体が帆柱の役割を果たすからである。なおオロウでは帆のある側の丸木舟はツエビ (tsēbi)、小さい方はラーリマ (lārima) と呼ばれ区別されていた。

船体にする木はマイルー島自体には自生しておらず、本島側に住むマイルー集団から譲り受ける。木には精霊が宿るので、特定の呪術的能力を世襲的に受け継いだ人物しか木を切る権利をもたない。彼は切った木をだまかに削っておき、マイルー島の航海者はそれを受け取って島で仕上げるのである。

ラーリマはアウトリガー式カヌーの浮き木にも適用される名称である。このことがマイルーだけでなく、フィジー、トンガー、サモアで使われる左右の船体の大きさがアンバランスなダブルカヌーの起源、すなわちダブルカヌーはシングル・アウトリガー式カヌーの浮き木をもう一艘の丸木舟にしたという進化仮説の根拠となる。

オロウを構成する船体にはこの地域のカヌー一般に見られるような特徴がある。すなわち、人間の尻が入らないくらい断面が内湾する丸木舟のガンネルに垂直に舷側板を結縛法で装着する。そして1.2～1.5mの間隔で平行に並べられた2本の船体の間には、10本ほど腕木が渡されその上に甲板が設置される。補強のために甲板の前と後ろに

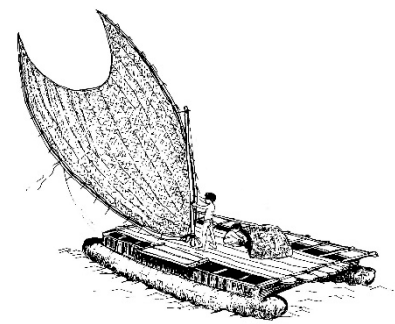


図14-2 マイルー集団のカヌー (Oliver 1989: Figure 10.8)

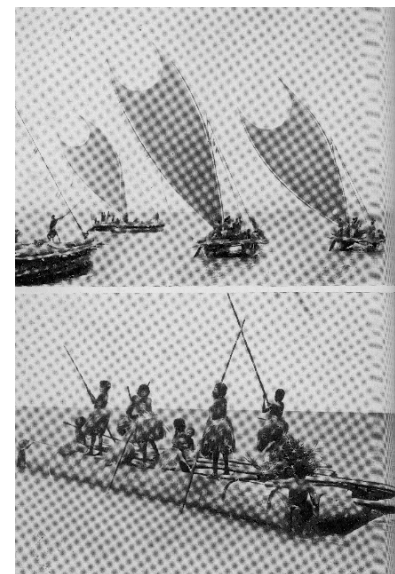
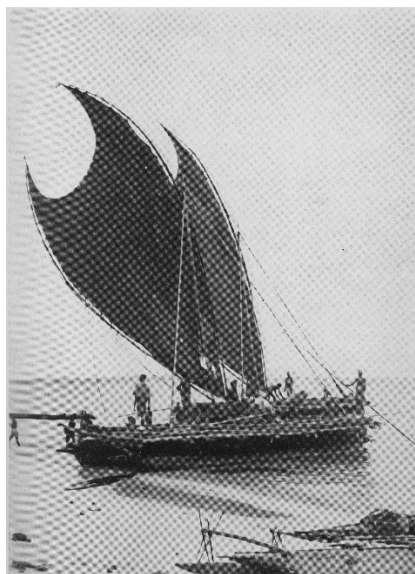


図14-3 民族誌におけるマイルーのカヌー (Saville 1926: p. 32 と p. 33の間の写真)

太い木の棒が渡されて両側の船体に固定される。さらに各々の船体の舷側板の上辺に2本ずつ棒が渡される。また各々の船体の前後には船体を横切るように波よけ板が装着される (Haddon 1937: 233-237)。

2. ラカトイとヒリ交易

1) モツ集団とヒリ交易

パプア・ニューギニア国の首都ポートモレスビーは島北東部の海岸に位置する。この地域は降水量の変異が大きく、サバンナ気候に分類されるが、この地はオーストロネシア系集団のモツ (Motu) 族の居住地であった。生産力の低い乾燥地に住むモツ族は周辺の海岸集落および内陸のパプア系集団との間に交易を行っていた。彼らが行っていた交易の中でもっとも大規模で有名なのがヒリ (hiri) と呼ばれる海上交易であった。またそれに使用されるのがラカトイ (lakatoi) と呼ばれる、丸木舟を3本から最大10本まで並べた大型カヌー帆船である。

ポリネシアには船体を双胴にしたダブルカヌーが発達するが、ラカトイは3本以上の船体を並べることが最大の特徴である。その名称はカヌーを意味する laka と3つを意味する toi からなる。文字通り「三艘カヌー」である。

ラカトイは船体を3本以上持つので一見、複雑に見えるが、マイルーのオロウなどと比較すると舷側が欠如し、より簡単な作りで、むしろ筏に近い。割り船 (asi) は舷側に開けられた四角い穴を通して堅く結ばれた、たくさんの横断ビームによって固定されている。カヌーを横切って長い竹が渡され、竹は両サイドに長く突き出る。

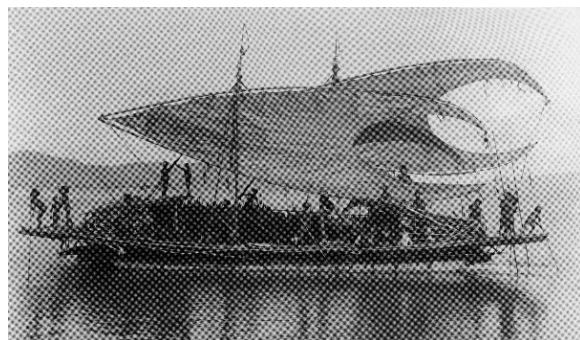
写真を見ると0.6~1m くらいの高さで、船全体はココ椰子の葉で作られた雨よけスクリーンで囲まれる。堅い籐の紐がスクリーンの上端に結縛され、船の中央部を通して甲板の横木の端に結ばれる。

舳先と艫から1.8mのあたりに、横木の上に竹の骨組みの小屋 (ilaha) が作られる。この小屋は雨などをしのぐために壁や屋根がマットで覆われる (Haddon 1937: 227-228) (図14-4 a & b)。

帆柱 autupua は甲板の真ん中に立てられる。帆は上から三分の一のあたりに hadeolo と呼ばれるロープが両サイドに結ばれる。それは長い足をもったアルファベットのAのような状態になる。その1本はハリヤードの役割でマストの先端の股を通して帆を上げ下げするときに使われる。逆側のラインはシート (帆脚綱) の役割を持っている。帆の下端の角は甲板の受けに入ると帆が立てられるときは自由に動く。帆は風を受けてもふくらまず、硬直して見えるが扱いやすく、突然の突風



a



b

図14-4 a: ラカトイの船体の構造 (Williams 1932/33: 167)、b: 帆を下ろしたラカトイ (Skelly and David 2017: Figure 12)



図14-5 a: パプア・ニューギニア国の独立記念日に合わせて復元されるラカトイ
b: 海洋文化館収蔵のラカトイ（展示のために帆は縮小してある）

のときには簡単に解き放たれる（Pratt 1906: 72-73）。船が停泊しているときは帆は水平に降ろされる。

なおヒリ交易は100年ほど前に終了している。1976年、パプア・ニューギニア国の独立の時、ポートモレスビー付近に住むモツの人々が中心となってラカトイを復活させた。それ以来9月17日の独立記念日の式典に、普段使っている丸木舟を束ねてラカトイが復活されてきている（図14-5a）。

このラカトイの実物は海洋文化館で見ることができる（図14-5b）。ただし天井の高さとの関係で長さが半分以下に縮小した帆が装着されている。なおこのラカトイは独立の年、エリザベス女王の来訪を祈念して復元された4隻のラカトイのひとつである可能性がある。筆者は1975年当時、沖縄の海洋博覧会のためにパプア・ニューギニア国の文化財関係者としてラカトイを送る仕事を担当した方と面談し、その当時の状況を聞いている。

2) ヒリ交易

毎年9月の終わりか10月の初め南東貿易風が始まるとラカトイの船団がポートモレスビーと近隣のモツの村を離れ、フライ川の河口を目指す。彼らは土器と装飾品および最近得た外国からの物品を積んで、サゴヤシと刳り舟（asi）を作る権利を交換で得るために出発する。

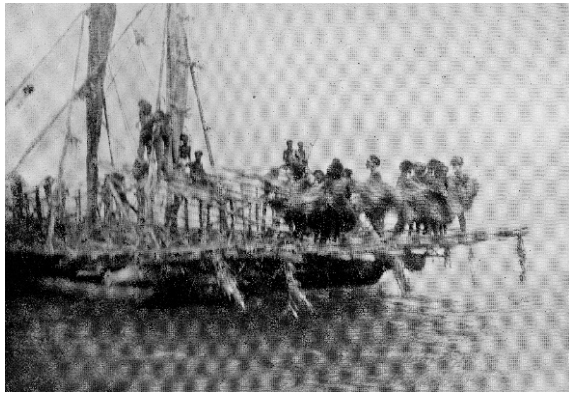
ヒリに際して特定の人物とモノをタブーにするためにいろいろな呪術儀礼が行われる。普段は単独で使われる船体となる刳り舟は修理され、ラカトイが作られる。帆柱や索には風向きを見る吹き流しや飾りに加え、船長の属する氏族の紋章が備えられる。キビの杵で作られた飾りの先にOvulum 貝が固定され、各マストの先端に掲げられる。

準備が出来るとまずラカトイの儀礼的航海が行われる。女たちが舳先側の甲板の上で踊り、後ろの甲板では数名の男性が重いステアリングパドルを操作する（図14-6a）。これらが終わると船は停泊地に持っていかれ土器などの積み荷が積まれる（図14-6b）。

主要な交易品である土器には色々な形態とサイズのもの混じっているが、交換のために丁寧に乾いたバナナの葉でくるまれる。オーストロネシア系のモツ族と、交易相手のパプア語系のパプア湾岸の部族は違った言語を使うが、交易用の共通語をもっている（Barton 1910: 96）。

女たちは忙しく土器や薪、そして男たちが狩りをしてきたカンガルーあるいはワラビーの肉をたくさん積みこむ。積み込みが終わると皆で船を海に押し出す。船出のとき残された家族、女性たちは悲しみ泣く（Lyne 1885: 37-38）。

ヒリの開始を宣言するのはバディタウナ（baditauna＝原義はヒリを言いだした人、あるいはスポ



a



b

図14-6 a: 甲板上で踊る女たち (Pratt 1906: 75)、b: モツ式の土器を積みこむところ (Skelly and David 2017: Figure 18)

ンサー) とドリタウナ (doritauna= トップに位置する男、あるいは協力者) と呼ばれる 2 人の男である。それぞれが別の氏族の長にあたる人物である。彼らは実際の航海を指揮する船長や帆を司る航海長のような人物を氏族から指名する。

ラカトイの甲板内部はバディタウナとドリタウナの側に分かれる。バディタウナはオウム貝などで作った氏族の紋章 *pepe* を身につける。このような紋章はヒリ交易のときにしか使われない。ラカトイのマストの先端には籐と子安貝の飾りが付けられる。土器の積み込みは 2 人のバディタウナとドリタウナの分を真ん中の特別な場所に置き、それ以外の物はバナナの葉で丁寧に包んでラカトイのおおのの端、船体の内部の *rumaruma* という小屋に置かれる。

ラカトイはバディタウナとドリタウナの氏族に由来する名称が与えられる (Barton 1910: 100–104)。ラカトイは前後同型で、どちらの方向にも走れるが、バディタウナの側が往路の間ずっと舳先になる。一方、突風など不測の事態でないかぎり復路はドリタウナの側がずっと舳先になる。ラカトイは、夜は停泊することもあるが、順風であれば一晩中走ることもある (Barton 1910: 104–106)。

さらに神聖な少年 *udiha* が選ばれる。彼らは航海中さまざまなタブーに服する (図14-7)。持衰、つまり航海の間、特定の人物が航海安全のために犠牲になるような風習である。彼らは舟の真ん中に一種の生き神様として座る。2 人の少年は足が塩水につからないように 4 人の男によって抱えら



図14-7 ラカトイ内部と聖なる少年 (Barton 1910: p. 114 と p. 115 の間の写真)

れカヌーに乗ってラカトイに乗り組む。2 人はそれぞれの側にマットを敷いて航海の間動かないとされる。その脇にバディタウナとドリタウナが寝る。まずウディハが料理を食べ、彼らが食べ残した食料を同じ壺からバディタウナとドリタウナが食べる。ほかの乗組員は彼らが食べるまでは食事をしてはいけない。ウディハは水を飲んではいけなく、ココヤシジュースしか飲めない。ウディハはサゴヤシ、アレカナッツ、バナナ、ヤムイモ、幾種類かの魚などを航海中食べるのがタブーとなっている (Barton 1910: 101–102)。

ラカトイが目的地の村に着くとタブーは終わり、バディタウナとドリタウナおよび聖な

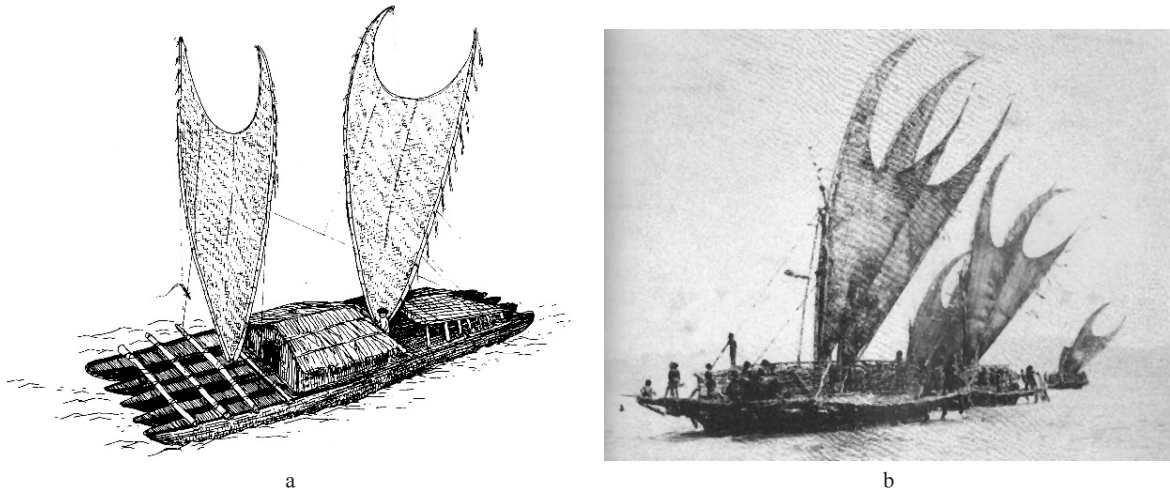


図14-8 ラカトイ (a: Oliver 1989: Figure 10.3; b: Pratt 1906: 21)

る少年は海に入って体を洗う。現地の村長が配下を連れてラカトイに儀礼的訪問をする。バディタウナとドリタウナはそれぞれ村長の中から交易相手を選び、持ってきた飾りで相手を飾る。さらに乗組員がそれぞれ持ってきた飾りで相手を飾り、飾りの価値が認められれば返礼の飾りが返される (Barton 1910: 108)。

言語の異なる同士の間で交易する慣習は次のようである。モツ族は土器を持って行くが、そのとき割り符を使って相手を確認し、返礼のサゴデンプンを受け取る。まるで勘合貿易のようである。また丸木を調達する場合は、貝輪を支払いに用いる。湾岸の友人がその支払いに満足したら、森に入り候補になる木の周囲の長さを紐で測って示し、モツがそれに満足したら交渉成立である。湾岸の男は木を切って川に流して海岸まで移動させると、モツ族がそれを海岸で削り貫く。そしてモツの帰りの航海では新しい丸木舟を加えて、最大10本ほど並べるので筏状になる (図14-8 a & b)。帰りはドリタウナの側が舳先になる。

ラカトイが近づいてくると村中におふれが回され、バディタウナとドリタウナの妻たちも体を清め飾りを付けてカヌーに乗って夫を出迎える。妻たちもラカトイが航海に出ている間、タブーに服し、家を出てはならない。妻たちは家の中に紐をぶら下げ、毎日それに結び目をつけて日数を数える (Barton 1910: 110-3; Williams 1932/33)。

19世紀の末に観察されたラカトイの船団の平均は20隻で、1隻30人弱の乗組員が乗る。1885年の観察では4隻のラカトイが船出したが各々1,600個程度の土器を積んでいた。1903年には四胴ラカトイ一隻が1,296個の土器を積んでいたので、1丸木舟あたり324個の土器が積まれていたはずであろう。

このとき帰りにラカトイは10艘になり、25トンのサゴデンプンを持ち帰った。1884年には14胴の最大級のラカトイが34トンのサゴデンプンを積んで戻ってきた。それは全体で18m×15mの大きさであった。他の2隻のラカトイはそれぞれ30トンずつ積んでおり、16m×11m程度であった (Barton 1910: 96-120; Haddon 1937: 229-230)。

モツ族の環境はサバンナ性気候で乾季には食料が不足するのでパプア湾の湿地に生育するサゴヤシと丸木舟を作る木が必要なのである。ヒリ交易の起源にはけんか別れした兄妹の話がある。兄の妻と関係した弟が兄に責められ、サゴヤシなど大事な食料やビンロウジをもって出て行ってしまふ。それで食糧難になった兄が弟の住むパプア湾と定期的な交易をすることになったというのである (Barton 1910: 97-100; Riesenfeld 1950: 338-339)。

3. 黒曜石と土器を運ぶ航海カヌー：ヴィシアズ海峡の交易民

1) 黒曜石の採収と運搬

九州と同じ程度の面積をもつニューブリテン島北部中央に突き出るウィラウメズ (Willaumez) 半島は硫黄の臭いが立ちこめ、所々から噴煙のあがる活発な火山地帯である。半島の面積は約2,700km²、九州でいえば長崎半島のような位置づけであろう。半島内にはオーストロネシア語のキンベ (Kimbe) 語派に属する諸集団がいた (Specht 1981: 324)。

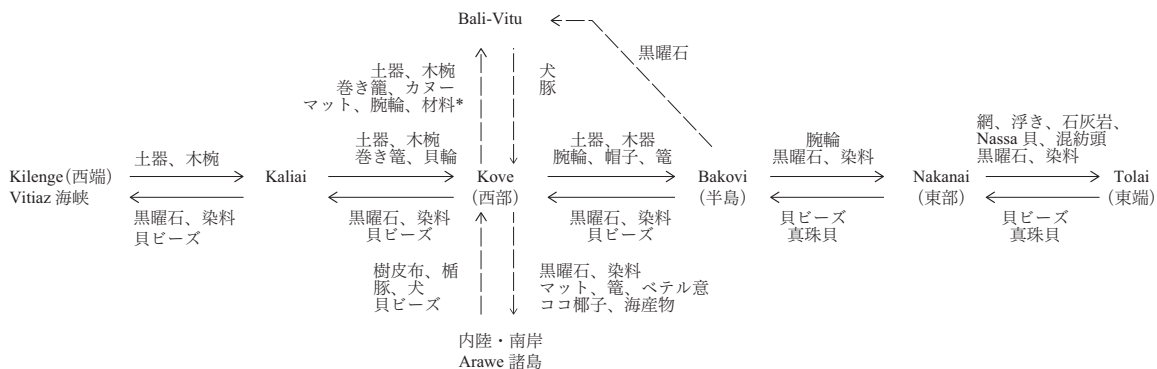
黒曜石は、ウィラウメズ半島中央・東海岸のタラセア (Talasea) を中心に、100km²の範囲にわたって分布し、特定の集団が独占することはなかった。黒曜石の採掘は主に男性の仕事であった。特定の採掘場はリネージュに属していたが、自集団の採掘場なら比較的自由に採掘ができた。

原産地近くでは黒曜石の石塊が取り引きされ、人々は使い捨て的に石刃を使っていた (Parkinson 1999: 103)。剥片の形態よりも剥片の刃部の鋭さが大事であり、リタッチなども希にしか行われなかった (Specht 1981: 346-347)。黒曜石剥片の用途はカヌーや木器の彫刻、あるいは骨格器や鱉甲の加工のような微細な仕事であった。特殊な用途として入れ墨、割礼あるいは「手術」などの身体加工や治療目的のために、人体に対して用いられた (Specht 1981: 347)。

ウィラウメズ半島の黒曜石産地に住む集団を中心に、半島内およびその東西の付け根まで、距離的にはせいぜい20~30km程度離れた、類縁部族同士で言葉の通じる集団間の物のやり取りがあった。たとえば半島内では儀礼の化粧用の赤や白の染料と黒曜石が交換された。

これらの集団間には婚姻を介した結びつきがあり、郷を訪ねる際に黒曜石の塊を手土産に持って行くという具合であり、交易というより交換というべきであろう。一方、半島の付け根に住む集団 (たとえば図14-9の Kove や Nakanai など) とのやりとりは異部族間との交易となる。これらの交易活動は日常的で小規模であるが、それに対しヴィシアズ海峡の交易は、季節性があり、大規模、または専門家が介在する交易システムであるという点が大きく異なる (Specht 1981: 349) (図14-10)。

図14-9は黒曜石がウィラウメズ半島を出て、北海岸を東西に交易される状況を示している。半島の東には、バコヴィの東にナカナイ (Nakanai) 部族がいる。さらに東へ行ってガゼル (Gazelle) 半島のトーライ (Tolai) 部族へと連続していた。トーライは沖のデュークオブヨーク (Duke of York) 諸島などを経て、指呼の距離にあるニューアイルランド島集団とも交易関係を持っていた。半島西部には、東から西へコヴェ (Kove)、カリアイ (Kaliai)、バリアイ (Bariai)、キレンゲ (Kilenge) などの部族がおり、ヴィシアズ (Vitiaz) 海峡へと続いていた。コヴェ集団は島を縦断し、南岸のアラウェ (Arawe) 諸島とも関係を保っていた。そして黒曜石は他の産物とともに海峡



材料* (ニューブリテン島産の材料、本文参照)

図14-9 ニューブリテン島北岸の交易システム (後藤 2004: 図3)

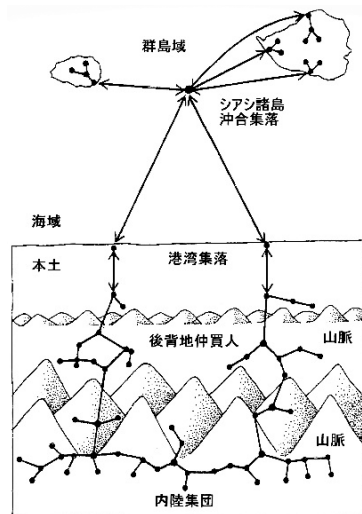


図14-10 ヴィシアズ海峡の交易システム (後藤 2004: 図3)



図14-11 ニューブリテン島東部で婚資にされるタンブー (Watom 島にて、2003年3月)

を渡り、ニューギニア本島まで運ばれ、さらに内陸に移動する (図14-10)。

一方、島東端に位置するトーライ (Tolai) は、沖に浮かぶ島々やニューアイルランド島から二枚貝や貝ビーズを得て、それを島北岸の交易網に乗せ西進させる。それらは北東海岸の交易の中心・ナカナイ部族に輸入され、逆にナカナイはトーライに後者が婚資として使う *Nassa* 貝 (小さな子安貝) を与える (Counts and Counts 1970: 98)。この貝は食用的価値がないが、東方のトーライに運ばれると婚資として必須のタンブー (tambu) 型貝貨の材料となる (図14-11)。さらにナカナイは半島から得た黒曜石や赤い染料、さらに自作の製品と西の集団から得た種々の産品 (例 木椀や土器) をトーライに与えた。また逆に彼らは東のトーライから得た貝ビーズや真珠貝を半島のバコヴィ集団と交易し、黒曜石、赤い染料、鼈甲の腕輪を得ていた (Chowning 1978: 298)。

そしてヴィシアズ交易網を牛耳るシアシ (Siassi) 諸島民は「コヴェで作られた貝ビーズをキレンゲで得る」と語る。実際に貝ビーズは島の東端から遠路運ばれてきたものである。貝ビーズはシアシ諸島民やその交易相手シオ集団 (土器製作集団) の間では婚資でもあった (Harding 1967: 53; Counts and Counts 1970: 96)。

要約すると、ニューブリテン島北岸では貝ビーズの西進と逆にヴィシアズ海峡から入ってきた土器や木椀が東進した。またウィラウメズ半島より東では黒曜石と貝ビーズが逆に流れ、一方、半島より西では黒曜石と貝ビーズが同じ方向に流れていたことになる。

2) ヴィシアズ海峡交易網

ヴィシアズ交易網とは、ヴィシアズ海峡の離島シアシ諸島民が中心となっている交易システムである。それと連結して海峡北にはビリビリ (Bilibili) 島民、南にはタミ (Tami) 島民が携わるニューギニア本土にまで伸びるシステムがある。ビリビリとタミ島民は特産品の生産者で、ビリビリは木器、タミは土器で有名である。一方、シアシ諸島民はほぼ純粋な交易民である。シアシを始め離島の集団の多くはオーストロネシア系言語を話す、ニューギニア本島海岸から内陸にかけてはパプア語系言語が分布する。そして海峡周辺の集団は共通語としてシアシ語を理解するが、海岸部と内陸部の異言語集団間の場合、いわゆる「沈黙交易」によって物々交換がなされた (Harding 1967: 74)。

シアシ諸島民を中心とした交易システムは図14-10のようにモデル化される。(1)海峡を越える沖合集団(シアシ)、(2)海岸沿いの港湾集落(シオやタミ)、(3)港湾集落と後背地の仲介者、(4)内陸の集団、である。(3)と(4)の関係はおおむね川筋を通して海岸沿いに、そして内陸へは放射状に伸びるネットワークである。なお海の交易を支配するシアシ諸島民はニューギニア本島の内陸民と直接の接触はない。この中でウィラウメズ半島産の黒曜石はニューブリテン島の北海岸を転々と運ばれ、島西端でシアシ諸島民が獲得する。さらに彼らはカヌーで海峡を渡り、ニューギニア本島の海岸部、またシオやタミ諸島まで黒曜石を運ぶ(Hogbin 1951: 82)。そして今度はシオ集団が内陸へ、またタミの人々がフーオン(Huon)湾全域に運ぶのである。

海峡周辺において、土器は素焼きの調理用であるが、ウンボイ島やニューブリテン島では貴重財や婚資である。シアシ諸島民自身は土器を作らないので、彼らはシオ地域の土器を得て、外島やニューブリテン島へと供給した。一方、黒曜石は原産地から離れて西に行くほど、交換レートは高まってゆく(Harding 1967: 42)。シオ式土器と黒曜石を巡る交換は次のような仕組みとなっている(NB島はニューブリテン島)。

ココ椰子 6～12個 → 土器 3個 → 黒曜石 1塊 → 土器 10個 → 豚 1頭
 シアシ シオ/ギトゥア NB島 シオ NB島

すなわちシアシ諸島民はココ椰子数個を3個の土器に換え、それをニューブリテン島で黒曜石1塊に交換する。さらにそれを再びシオに持って行って土器10個に換えて、再びニューブリテン島に運び、今度は豚1頭にするのである(Harding 1967: 139)。島を越えて遠方に運ばれてきた黒曜石はより貴重となり、ニューギニア本島周辺では、石核から剥離された剥片が交易の対象となった(Liley 1986: 345-357)。

海岸部のシオの村には、シオ集団が自作した土器や交易で得た物品をもとめて、内陸の後背地から山を越えて仲買人が到来した(Harding 1967: 109)。仲買人は海岸で得た産品をかついで内陸に流通させる(Hughes 1977)。海岸と違いこれらの交易活動は徒歩で行われた。土器は重く、壊れやすさという理由で、一度に運ぶことのできる個数は限られていた。一人がかつげるのは2, 3個であったようだ(Harding 1967: 43)。

以上、ニューブリテン島北岸では隣接する諸集団が、土器、木椀、貝ビーズなど、それぞれ「外来」の品を機軸とし、同時に黒曜石に種々の地元産品を加えてリレー式の交易を行っていた。このようにしてウィラウメズ半島産の黒曜石は島北岸を東西両側に移動し、また一部から内陸や南岸部へと移動していた。

一方、ヴィシアズ海峡に至ると、専門的なシアシ集団による計画的な交易システムがあり、この交易網はシオ、タミあるいはビリビリといった離島や海浜集団の下位の交易網に連結していた。そしてオーストロネシア語とパプア語という異なった語族集団の間の沈黙交易において黒曜石は重要な戦略的交換財として扱われ、ニューギニア本島では徒歩による小規模な内陸交易の中で剥片の状態で山深く運ばれていった。黒曜石は剥片として取り引きされたため、観察が容易でないためこれ以上の情報はないが、西欧人が金属を導入して以降、黒曜石交易は急速に衰退したようである(e.g. Watson and Cole 1978: 199-200)。

3) ビシアズ海峡のカヌー

ビシアズ海峡に臨むビルビル、タミ、シアシなどの集団は自作でカヌーを造っていたようだ。そ

してカヌーは貿易風の強い7～8月あるいはモンスーンの激しい1～2月を除いて交易の航海に使われた。

シアシ島ではアラモット (Aramot) とマンドック (Mandok) 村がカヌー作り集団として知られ、他の村の集団は彼らに依存していた。しかしアラモットとマンドックはカヌー製作をするためには、隣の大きなウンボイ島から木材を交易で得なくてはならない。アラットとマンドックは主に豚を育ててカヌーの木材と交換した。ニューギニア周辺では豚は余剰生産物を使って育てる貴重な財であった。つまりこの地域の経済システムはそもそも交易によって成り立っていたのである。

さてこの地域で交易に使われるカヌーはマッサム地方のクラ交易で広く使われるマサワ形式よりずっと積載量が大きく外洋航海に向いている。そのカヌーは9～17mほどのもので2本のマストを持ちこの地方の強い嵐にも耐えられた (図14-12a & b、図14-13a)。

カヌー船体自体は、カヌーの舳先と艫はながく水平に突き出し、先端には鰐の彫刻がされている。断面を見ると、ニューギニア周辺の航海カヌーの事例と同様、内湾するように彫られている。そして割り舟の上縁から垂直に舷側を足して、その上に甲板を作るのであるが、この型式のカヌーの特徴的な点は、甲板の上に、まるで箱を載せたように覆いを作る点である (図14-13b & c)。ここに大量の交易品を積載したのである。太いアウトリガーは短くしばしば上端が曲がっており3本の腕木で固定される。腕木はX字型のペグの上に置かれる、いわゆる下交差 (under-crossed) の型式である (図14-12a)。

さらに2本のマストは恒常的に船体の中央に近寄って据えられる。その特徴は船体の床につけられた枠の中から、前後に傾いて据え付けられる。さらに帆はパンダナスの帯でチェック柄に編まれた四角帆である。基本的にオセアニアの伝統カヌーの帆は三角帆であるが、ニューギニア北岸からシアシ海峡周辺まではこのような四角帆が分布する。これは本来のものか、それともインドネシア方面からの影響かは議論の余地がある。帆はヤード (帆を上から支える桁) やブーム (下を支える桁) の余った部分に風向きを見るための吹き流しがつけられる。6人程度の乗組員が甲板に座り、下の甲板には最大2トンの積み荷が載せられる。

この型式のカヌーの実物はドイツのハンブルク民族学博物館の2階フロアに設置されているので、間近に見ることができる (図14-13a～c)。

本章で見てきたように、交易活動とは、質の異なる交易システムの連結ないし階層化によって成

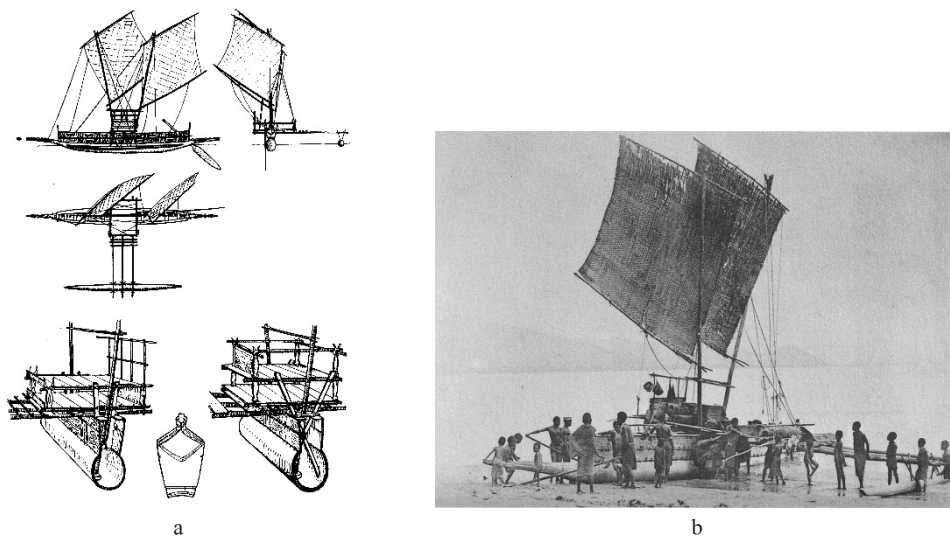
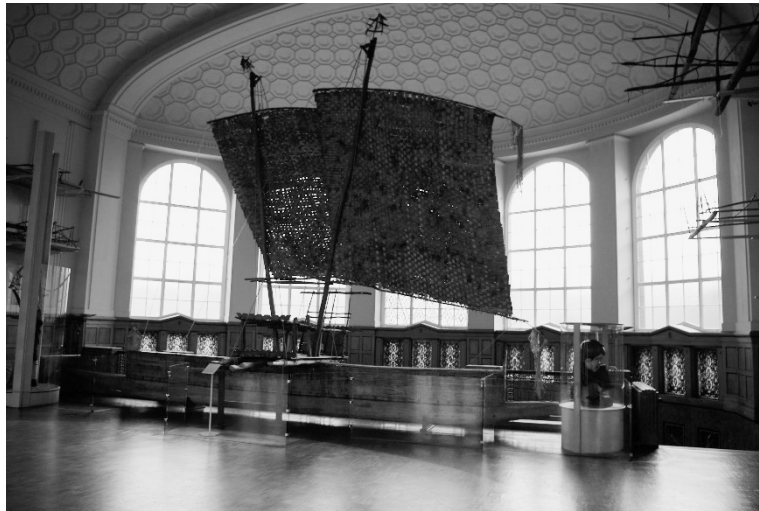


図14-12 a: フーオン湾・フィンシュ半島付近の交易カヌー (Neyret 1974: I.G4a6,2)、
b: タミ集団の航海カヌー (Lewis 1932: Plate XLVI)



a



b



c

図14-13 フーオン湾・フィンシュ半島付近の交易カヌーとその特徴的な箱形の甲板上構造 (ドイツ・ハンブルク民族学博物館資料)

り立っていた。一方、考古学的に認知できる「交易」はしばしば様々なモノのやりとり慣習の総和あるいは重ね書き (palimpsest) の結果なのである。その上で強調したいのは、海上の交易はその地域でもっとも専門的な集団によって取り仕切られていたという傾向である。彼らは同時にその地域でもっとも優れた航海民であり、それに耐えうる性能とシンボル性を兼ね備えた舟を操る集団であった。これは東南アジア、インドネシアのマレ島やフィリピン・ビサヤ海の土器製作・交易者集団にも当てはまる (後藤 2007)。このような海上土器交易民 (maritime-potter-trader) にとって、しばしば土器が戦略物資になったのである。

土器のような素材を大量に、また安全に運搬する手段のひとつが舟なのであり、とくに土器製作集 (女性=土器製作、男性=交易) がその地域のカヌー・航海技術の中心となるとう傾向が指摘できる。ただしその中でシアシ島民だけは土器を作らない交易者である。過去土器を作っていたかどうかはわからないが、彼らは交易の技を洗練することによって純粋なミドルマンになったのである。

第15章

南方世界の魂舟の表象



南方世界の魂舟の表象

はじめに

ニューギニア北部を流れるセピック川の住民イアトゥムル族は原初の海から鱐が最初の島を創ったと考えている。この島はセピック川に浮かぶ草の島のようなイメージであるが、陸は創造神である鱐の背中に今でも乗っていると信じている。そしてカヌーの舳先に象られた鱐の表象は、この原初の時、すなわち鱐の背中に乗っている村や人間のありかたを象徴する（図15-1）。

カヌーを造るとき舳先には軽い木、艫には重い木を使う。父と息子がカヌーに乗るときは舳先には息子、艫には父が乗るが、木でいえば父は下の重い部分、息子は尖端の軽い部分に乗ることになり、一隻のカヌー自体が上下原理の合一と木になぞらえられた一族の継続を象徴する。

かつて首狩りに使われたこのようなカヌーは、男子のイニシエーションにも欠かせない道具である。儀礼の行われる男小屋には柵が作られ外からは見えないが、内部には大きな穴が掘られ水が張られる。そして柵の外から割れ目太鼓の音とともに祖先の霊が登場する。霊は装飾された頭蓋骨で柵の内部から繋がれた棒によって操られ、あたかも祖先の霊が踊っているように見える。祖先の霊には供物がなされ、それが終わると柵が壊される。すると祖先の霊はカヌーの舳先の彫刻に憑依し、首狩りや交易にでる男たちを護るのである（Appel 2005: 73-75）。

以下本章では、オセアニアと東南アジアを中心に、まず天地を分けて進む舟の表象を論ずることで、航海自体が世界の創造と関係していたという視点を提示したい。つぎにテーマ的には重複する側面もあるが、死者の乗る舟および魂の器としての舟という視点で事例をいくつか提供する（e.g. Vroklage 1936; Spiegel 1971; Appel 2008）。さらにオセアニアや東南アジアの比較事例としてよく取り上げられる北欧青銅器時代および鉄器時代の舟の表象を見た後、日本の古代も含め、「舟に乗ること」を根幹とした海民社会における舟、という問題を本書の結論として論じたい（後藤 2009b）。

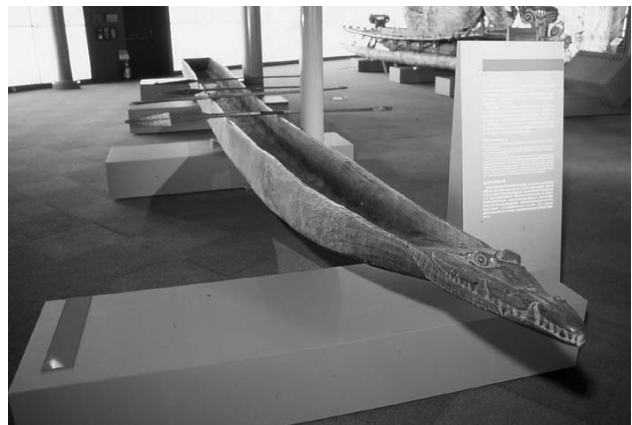


図15-1 ニューギニア・セピック川の川舟 ただし船尾は船外機用に加工されている（海洋文化館展示資料）

1. インドネシア・タニンバル諸島における舟の表象

ニューギニア島の南西海上に浮かぶインドネシアのタニンバル諸島は東南アジアとオセアニアの漸移地帯として興味ある地域である（図15-2）。タニンバルでは村自体が舟と考えられている。親族は互いに舟のクルーと考え、偉大なる家と呼ばれるロングハウスは舟の帆とされ、太陽の運航に従って東西軸に沿って立てられる。そして家の東半分は舵取りの部分、西半分は航海士の部分と呼ばれる。

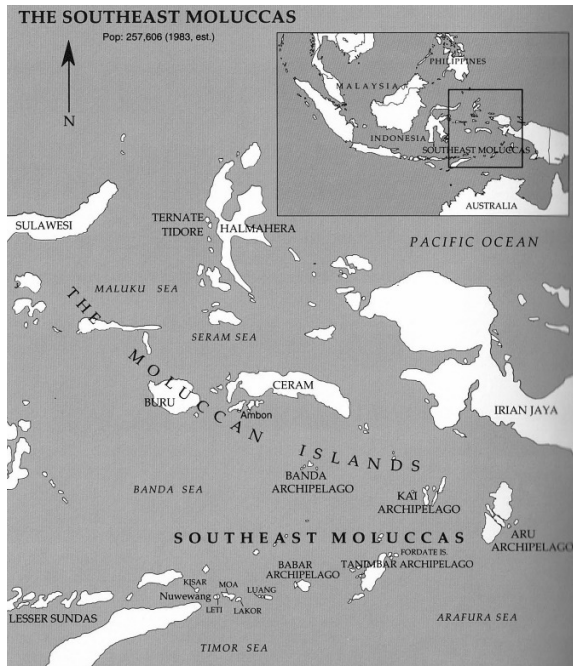


図15-2 タニンバル諸島 (Taylor and Aragon 1991: 230)

家はさらに4分割され、それぞれの部屋に出自集団が住まうが、最年長の集団は右の舵取りの部分割り当てられ家長の役割を持つ。彼らは「舵を握る者 (mekamulol)」と呼ばれ、家の家宝もその部屋に置かれる。また村全体もこのような家が集まっているので一緒に航海する船団と表現される (Appel 2005: 47)。

キリスト教化以前はウビラア (Ubila'a) という男女の神が「最高の祖父母・孫」として崇められていた。そして村は石の祭壇の周りに構成され、祭壇は舟型をしている (図15-3a & b)。そして儀礼のメンバーが舟の乗組員とされ、その家族は最初の乗組員の子孫とされる。祭壇の舳先は海側に向けて柱と供儀の石が建てられ、ウビラアの主要な祭壇が設けられる。舳先は艦には役割に応じて主要な儀礼者や村長のための石の座席が置かれる。

祭壇は村人の議論の場であり、また儀礼の踊り、そしてウビラアと祖先に対する供物が行われる。舟の名前は村の語源であり、その名前から遠くの祖先の国へと系譜が辿られる。一族を最初の海上移住者の子孫とし、また一族を起源のカヌーの名称で呼ぶのは、ポリネシア人であるニュージーランド・マオリ族にも同様の思想が見られる。

彼らのコスモロジーでは天空神=男神は棒状の木像で表され、地母神=女神は平たい丸い石や貝殻で示される。天の神が乗る舟は舳先や艦が飾られ、舟が乗る棒は平たい石=地母神の上に立てられる。それは天と地の合一を意味する (Appel 2005: 51)。この思想も後で触れるマオリ族のそれと同一である。

人間はモルモルソル mormorsol とデメイル dmeir という二つの原理によって生まれるとされる。前者は成長と体の動き、あるいは鼓動や呼吸に現れる活力のような原理で、顕著な現れが経血である。モルモルソルは人間のように死ぬが、それは死と誕生の循環を意味する。デメイルは人間の個性やアイデンティティーに関わる原理で、顔つき、体形、名前、声である。死後、人間のデメイル



a



b

図15-3 タニンバル諸島村内の舟型祭壇 (a: Taylor and Aragon 1991: Fig.VIII.2; b: McKinnon 1988: Fig.161)

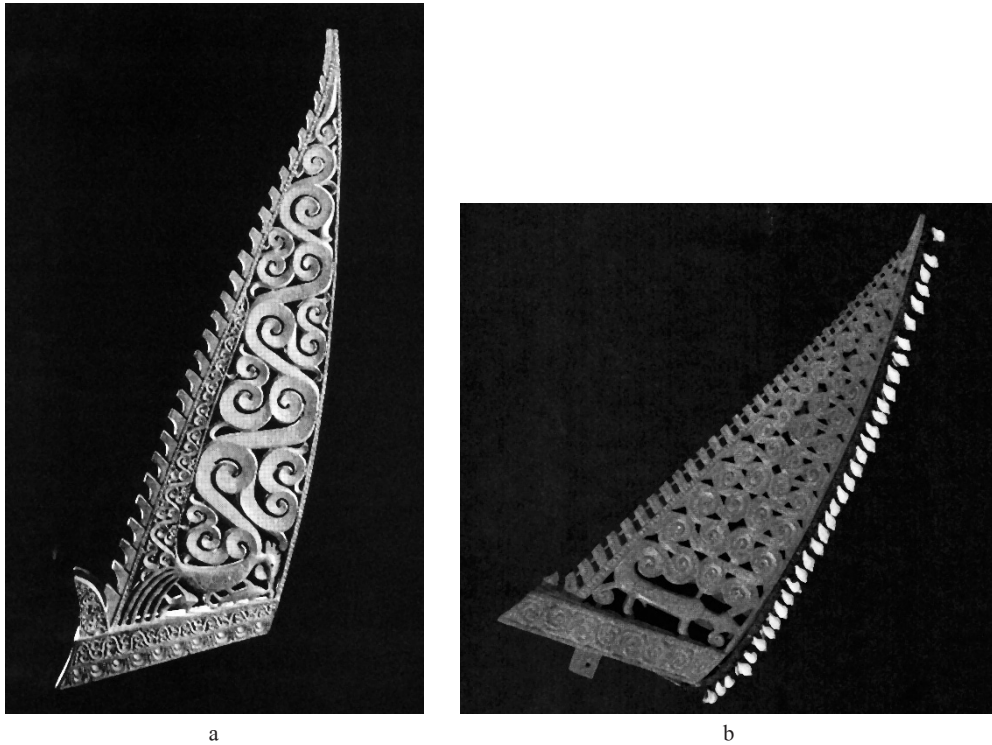


図15-4 タニンバルのカヌーの装飾 a: 鶏モチーフ (McKinnon 1988: 図158)、
b: 犬モチーフ (Taylor and Aragon 1991: Fig.VIII.3)

は去るがモルモルソルは社会的アイデンティティとして継承される。

舟そのものも生き物であり、舳先と鱧は鼻と踵、パドルは肩胛骨と呼ばれる。夫婦の間で妻は船、夫は舵取りという具合に家の普請と同様、船作りにも男女の結合が象徴される。たとえば下に横たわる竜骨(=女)に舳先材(=男)がはめ込まれるときに造船のもっとも重要な過程である。これは家の大黒柱を床に立てるときと同じである (Taylor and Aragon 1991: 233; Appel 2005: 48)。

そして原初の舟は雄鶏の姿をして、陽の光のように黄金の羽根を着ている (McKinnon 1988: 155)。航海カヌー用の舳先板に象られるのは雄鶏や犬、そして魚(しばしばサメ)であり、上ないし空に昇るような螺旋模様で表現される。それは波を砕いて、太陽に輝く鳥の羽毛である (図15-4a &b)。

タニンバル諸島の創世神話では象徴としての舟が色濃く表現されている。

かつて天と地が重なっていた。東の水平線で太陽が月や星を囲いこんでいたので闇が支配していた。あるとき英雄アトゥフが魔法の槍を持ち東の水平線に向かって船出した。英雄は槍で太陽を粉々に砕くと月や星が現れ、天地が分離して光が射すようになった。太陽や月の通り道ができたので夜と昼が定期的に訪れるようになった。この魔法の槍は船の舳先にくくりつけられた。槍は本土と島を切り分け、陸に突き刺さると水がわいてきた。

(McKinnon 1988: 158-159)

この神話にそって、舟の舳先にくくりつけられた槍は船が天地を切り分けながら進む様を象徴する。つまり道の大海原を航海する行為自体がこの世を分節し、光と闇を別け、秩序立てる行為であることを示すのである。

島民の起源は南西にある島とされるが、何度かにわたっていろいろな集団が到来しひとつになっ



図15-5 タニンバルの儀礼的航海 (Taylor and Aragon 1991: Fig.VIII.4)

たとえられる。これらの集団を統一するために村の中に石の祭壇が作られ、起源の舟を象徴する祭壇は、だいたい4～5 m位の大きさに30～40cmの高さがあった。祭壇は舟型であるが、舳先と艫板 (kora utu and kora muri) が実際に設けられる場合もある。

もともと海を渡ってきた人々の子孫にとって、村同士の連帯を示す絆は常に補強されねばならない。村同士の間では様々な食料や財宝、嫁を

交換するだけでなく戦争では連帯する。この関係は血盟で成し遂げられ違反は人身御供など血であがなわれねばならない。これらの関係を維持するために互いに舟で村を訪れる必要がある (McKinnon 1988: 161)。

訪れる舟の中では女たちが踊り続けるが、出航の前に帆が風をはらむように舳先に位置するドラマーたちは踊りの前から音を鳴らす。それにあわせて女たちは「高貴なグンカンドリのように踊る」(図15-5)。舳先に乗って手を広げ鳥が風をはらんで飛ぶように踊るからだ。そして儀礼の専門家が舟の真ん中に座り、船長として舟を正しい方向に導く。

村に着くと一連の儀礼が待っている。訪問者は最初、威嚇的な口上を述べる。そして訪問者は祭壇まで行進して祭壇の真ん中を槍で刺し、攻撃的な踊りを踊る。訪問者が歌うのは祭壇や村を破壊する意味の歌であるが、ホスト側は祭壇に敵を殺す魔法の物質をまいて訪問者のパワーを押し量る。この儀式は闘鶏のようなもので、女性の踊り手は極楽鳥の羽根、男性は雄鶏の鶏冠のようなココヤシの茎の頭飾りをつけている。

最初の3日間は以上のような儀礼が続けられるが、訪問者の歌はしだいに暴力的なニュアンスが薄れていく。そして4日目に舟型を形成して取り巻いていたホスト側が突然踊りの輪に入り、両者は隠していた村の宝を見せ合う。これによって互いに連帯を結ぶ価値があるかどうかを判断する。贈り物が釣り合うと判断されると両者が直線になって対峙し、贈り物の交換が始まる。両者は闘鶏のようににらみ合うが、無事終わると訪問者は財宝や嫁を連れて意気揚々と村に帰る。訪問の成功の証に舟の舳先には旗を掲げる (McKinnon 1988: 165-167)。

この儀礼的航海と訪問は、神話的過去の出来事、つまり海を越えて連帯してきたというシーンを再現する。連帯する村を定期的に訪れるこの儀礼は過去への旅であり、航海自体が世界を切り分ける、つまり「創世」の意味合いをもつ。

2. 天地分離と天翔るカヌー

ポリネシア創世神話の特徴の一つは天地分離の話である。水平線の彼方まで常に旅をしてきたポリネシア人にとって、水平線では天と海が合一する。とくに星を頼りに船を操作する航海師にとって海を航海することは星の間をめぐる天を航海することと同義であったことは想像に難くない。

タヒチでは英雄ルーが重なっていた天と海を押し分け、水平線の彼方にカヌーで船出する神話、またタネ神がカヌーによって天界に至る神話がある。別の神話ではタネはルア・ヌウ、アルル、

妻、2人の職人を連れて神の航海に出発した。彼らはカヌーで北東の風に乗って帆走し、すべての障害のない天を超えてカヌーが座礁したときアテア神の天涯に至った。テ・トゥム・ヌイ（＝根源）はオロヘナ山の頂上でカヌーを用意した。タネはそのカヌーをつかまえ天に投げあげ、それは十番目の天まで到達した。タネは晴れ渡った空をカヌーで航海したがアテアの天涯がそれに立ちはだかった（Henry 1928: 458-459）。

ニュージーランドのマオリ族のカヌー装飾も豪華である。舳先には透かし彫りした螺旋が彫られ、創世神話にまつわる神々の像が配置されている。とくに戦闘用カヌーが念入りに作られる（Evans 1997, 1998, 2000）。カヌーはそれぞれが名前を持ち、ほとんどが女性である。舳先飾りは通常のカヌーより豪華に装飾され、島に最初に到達した祖先に由来する（Nelson 1991: 35）。反り上がったカヌーの舳先装飾に見られる渦巻き文は光と知識が地上に出現する様を象徴している。渦巻きがしばしば分離しているのは地母神パパと天空神ランギ間に繰り上げられる天地分離神話を意味している。二人の堅い抱擁から神々が生まれ、それを無理やり切り離したことによって天地が分かれたとされるマオリの神話が背景にある。

図15-6の舳先材は基本的にランギとパパによる天地の分離を表している（図15-6a & b）。基部に寝ているのはパパでその下に死神が半身鯨神の形で表されている。戦闘用カヌーは死と関係するので、これは最初に殺された人間カエの記憶に関係する。後ろには地震の神ルアモコ（モコ＝トカゲ神）がいて、それは、天を向くように仰向けになった地母神パパの胸に抱かれている。舳先には三つの像が一行になっている。最初は人間カエ（kae）と戦争の神トゥマタウエンガが振り返って創世神で海の神タンガロアに戦闘の踊り、「ハカ」のように舌を出して警告をしている。ここではトゥマタウエンガはタンガロアと永遠の戦いをしているのだ。豊饒神タネは渦巻きの中に彫られ、カヌーをのぞき込むように風の神が彫られる場合もある。

マオリでもう一つ重要なのは、カヌーが各部族の祖先と密接に関わる点である。それは同じカヌーに乗ってきた人々が各地に住み着いて今の部族の祖先となったとする点である。各部族は原初カヌーの名前から代々祖先をたどる系譜を語り継ぎ、いかに祖先がハワイキの国からサツマイモなどの作物をもたらしたか語るののである（Simmons 1976）。この思想は今日まで受け継がれ、マオリ人が現代に生きるアイデンティティーの基盤となっている。



図15-6 ニュージーランド・マオリ戦闘用カヌー（オークランド博物館）

3. 死者の乗る舟・棺としての舟

インドネシアから、ニューギニアの海岸部、そしてメラネシアの西部にかけては魂の船の表象が発達する。オーストロネシア語で天の川は道 (path) という意味であることが一般的である。言語学者 R. プラストの再構成では PMP (Proto-Malay-Polynesian マレー・ポリネシア祖語) における *zalan は単に道ではなく「人間によって動物に対して作られた道」という意味が与えられている。

ルソン島の北、台湾との間のバシー海峡に浮かぶカタナウアン (Catanauan) 島の洞窟にある舟型墓は今から約1000～1300年前の間と推定されている。この洞窟は南東に入口が向いており、それは乾季に天の川が見え始める方向と一致する。さらにそのとき見えるシリウスやカノープスの方位を向いているような洞穴もある。時期は1月の中頃に曇りがちのフィリピンで短期間空が晴れて星空が見えるときである。天の川は2月の中頃まで見える。死者の魂が天の川を通過して来世に行くと考えられているのはこの時期ではないかと考えられる。

さて魂の舟の民族事例で有名なのはボルネオ島ダヤク族における魂の舟の表象である。この舟には生命の木、そして神話的動物であるサイチョウや水蛇が描かれる (図15-7)。さらにルソン島のイフガオやボントック族、スマトラ島のバタク族、スラウェシ島のトラジャ族のような内陸の民も、家ないし棺にカヌーを象ったとされる (図15-8a & b)。とくに位の高い者が舟型棺に埋葬された。バタク族では舟型棺が住居の軒下にぶら下げられ、遺骸からでる死汁を体に塗ることで、そのパワーを継承すると考えられた。死汁を塗ったり飲んだりする風習は舟型棺の分布と相まって、ニューギニア方面まで見られる (棚瀬 1966)。

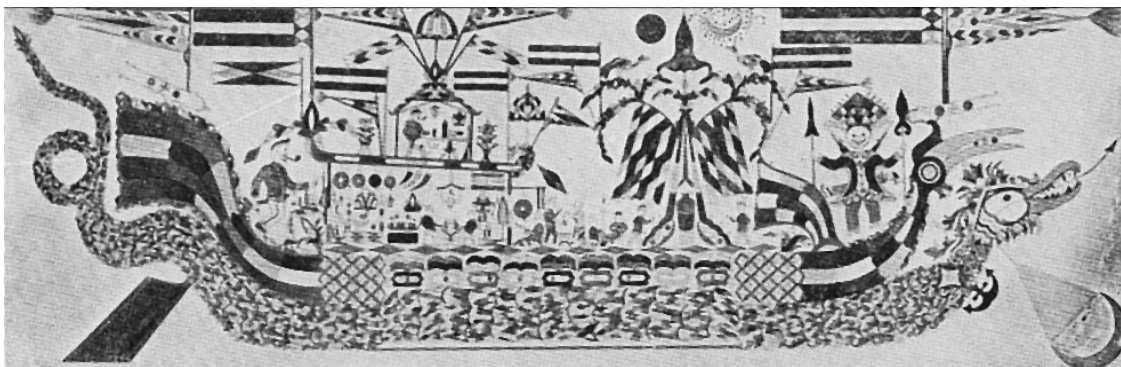


図15-7 ボルネオ・ダヤク族の魂舟 (シェーラー 1979)



a



b

図15-8 フィリピン・ルソン島・ボントック族の舟型棺 a: 洞窟内に積み上げられた舟形棺、
b: 地下世界を象徴するトカゲが彫られた棺

さらに死者の舟の意匠はパチック布にも織り込まれる。この魂の船は、マレーの病舟（厄払い舟）にもその影響があるとも言われている。厄払い舟はカヌーに悪霊とくに病気をもたらす悪霊を封じ込めて下流や海に流す風習である（図15-9）。



図15-9 マレー人の厄払い舟（海洋文化館展示資料）

メラネシアでは死者の魂の赴く先としてしばしば具体的にある島が示される。たとえば筆者の調査地ソロモン諸島のマライタ島、ランガランガ・ラグーンでは、死者

は近隣の小島に埋葬されるが、一部の位の高い者の頭蓋骨はその後村の祭壇に戻される。祭壇に頭蓋骨が奉納された者も村が移動したりするときは、埋葬の島に戻され、死者の魂はさらに遠くの死者の島に旅立つとされる。その行き先であるガダルカナル島のマラウ湾小島では、普通に死者たちが生活していると語られる（後藤 1996: 258-273）。同様の思想はソロモン諸島に見られることが各地から報告されている（Bernatzik 1935; 棚瀬 1966）。

沖の小島に一時死体を安置する風習と関連して死体化生型のココヤシ起源神話が語られる。死期を悟った父が息子に遺体をカヌーに乗せ、近くの小島に安置させ、数日したら見に来いと遺言する。息子が戻ってみると父の頭からココヤシが生えてきた。この種の話にはオーストロネシア世界に広がるココヤシ＝頭蓋骨のシンボリズムが背景にあり、首狩り文化複合の一端をなすであろう（後藤 2002; 山田 2015）。この話は隣のガダルカナル島では叔父と甥の話に変換されている。マライタ島は父系だが、ガダルカナルは母系なので男子は母方の叔父を継承するからである。

ソロモン諸島のサンクリストバル島では、死者の骨は鮫型の器に入れられ、カヌー用の糊で密閉されて海に流される（図15-10）。この浮かぶ棺に最初に近づいてきた物が祖先の魂の化身である。たいていは鮫だが、蛸、イカ、亀あるいは鱈のこともある。鮫は一般に祖先の化身として畏敬されるので、鮫に化身した魂は救済されるが、下等な動物に取り憑かれて化身した魂は浮かばれず、悪霊として振る舞うと信じられている（Fox 1924: 108）。

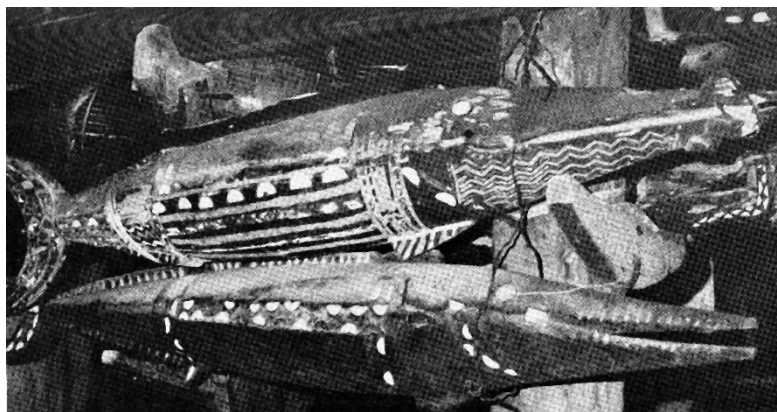


図15-10 ソロモン諸島の舟型納骨箱（Mead 1973）

4. マランガン様式

ビスマルク諸島のニューアイルランド島で発達した木彫芸術はマランガン malangan と呼ばれる (Appel 2005; Gunn and Peltier 2006)。南太平洋芸術の極致と言われる豪華な彫り物で、第12章で述べたように経緯は不明だが、小笠原諸島で江戸時代に記録された絵図にマランガン様式と思われる仮面が描かれているのを指摘した。

そもそもマランガンとは死者儀礼と関連する。つまりそれは祖先儀礼の際に披露される仮面や木像を全体と呼ぶ名称であり、同時にこのような飾りを作る神聖な行為および死者への愛を表す媒体全体を呼ぶ言葉でもある。

メラネシアでは一般的であるが、死者がでると直後の葬式ではなく、その後の用いが数年も続く。霊を弔う儀礼で使われる割れ目太鼓の深い音色は聞いている者に死者を思い出させるが、数年後には肉体が完全に滅び、死者の魂は純粋な霊的存在、靈力に満ちた存在となる。しかしそのままでは危険な状態であるので、死者によって植えられたすべての作物が刈り取られ、また死者の持ち物が破壊される。これらの行為は「皮を剥ぐ」と表現され、生者の世界に死者が残した者は根絶され、魂は完全に肉体の束縛から逃れるとされる。

マランガンが作られるのはこのときで、それは死者の「皮」を提供し、それに魂を憑依させて制御するのである。これによって彫刻は生命を得るのだが、それは死者の霊が乗り移った木彫が森の奥に運ばれ、そこで朽ち果てるに任せるためである。

さてマランガンの中でカヌーを模した作品がある。それは数人がカヌーを漕ぐ型式に彫られた木彫である (図15-11)。これは漁に出て遭難した、あるいは鯨に食われて命を落とした男たちの供養にと作られたマランガンである。

このようにとくにメラネシアでは棺がカヌー型をしているのに加え、カヌーと類似した装飾が割れ目太鼓、儀礼用の木椀、そして骨壺などに共通に見られる。カヌーの形態自体も魂の器である。それらにしばしば彫られる鰐が創世神話や魂の旅と密接に結びつくのはセピック川の事例などですでに見たとおりである (Badner 1972)。

割れ目太鼓の音色は祖先の声あるいは魂を呼ぶ音とされ、カヌー、割れ目太鼓、木椀、骨壺などに共通する位相幾何学的構造は「中空」である点である。カヌーをパドリングする際、パドルがカヌーの舷側に規則的に当たる音に合わせ、漕ぎ手は歌を歌うのだ、と筆者はソロモン諸島で聞いている。



図15-11 マランガン様式の死者の舟 (Gunn and Peltier 2006: Taf.69)

つまりカヌー自体が巨大な割れ目太鼓なのである。また筆者は同地で大量に食料を加工や洗浄するときにカヌーを器にして行うことも目撃している。つまりカヌーは食料を盛る器にも関連する。このようにしてカヌーを棺にすることとカヌーや魚を象った骨壺に骨を収めることも共通の思考方式になるのである (e.g. Mead 1973)。天地分離のような創世神話に結びつくカヌーは魂が生まれ、また魂が帰る場所、「魂の依

り代」であった。

5. 祖先の国とポリネシアのハワイキ

祖先の国、作物や祖先の起源地、あるいは死者の行く場所として、メラネシアのアドミラルティ諸島付近ではヤップ Jap (Meier 1907)、ミクロネシアのカロリン諸島ではユール Yur (Böhne 1937; Goodenough 1986) と呼ばれていた。そして西部ポリネシアではプロトゥ、東部ではハワイキと呼ばれる地が一般的である (Geraghty 1993)。

西部ポリネシア・トンガの創世神話では一般にプロトゥの支配者はヒクレオとされるが、プロトゥはネガティブなだけの土地ではない。なぜならトンガの神話にはプロトゥから作物がもたらされたとされるからである。トンガでは神ヒクレオが支配すると言われる死者の国プロトゥへの船旅の話がある。

四人の神がプロトゥへ行こうとする。途中の岸で老いた女神と一緒に乗せてくれと頼む。しかしすでに船は満杯だったので断ったが、女神はどうしても乗せてくれ、自分が行くといいいこともあると譲らず、とうとう彼女も乗せてゆくことにした。彼らはそこでいろいろな試練を受けるが、女神の助けで生き延び、戻るときにヒクレオの秘匿するヤムイモ、タロイモあるいはある種の魚を盗んで来た。(Gifford 1924: 155-164)

トンガのヒクレオはハワイなどで冥界を訪ねたヒクという男と同じ系統の存在であろう。ヒクは死んだ恋人の魂を追ってカヌーで水平線の先にある冥界にたどり着いたとされる (Thornton 1984)。ハワイでは彼岸の国をカヒキ (タヒチが語源か?) とするが、その他の東部ポリネシアでは一般的にハワイキと呼ばれる。ハワイはハワイキを語源としているので、ポリネシア人はハワイから拡散したとは、かつてハイエルダールなどが唱えた説である。

ところでポリネシアのマルケサス諸島には、東から西へ向かう旅の話がある。

首長が死んだとき盛大な葬式を催した。たくさんの花が供えられたが、太陽が昇るとしぼんでしまう。そこでクラという鳥の赤い羽で飾りを造ろうとして、英雄が遠く東へ旅だった。彼は2人の義理の息子を連れ、大きなダブルカヌーで140人の漕ぎ手を乗せて出発した。しかし航海は7カ月かかり、飢えて80人も死んだ。しかしようやく島にたどり着き、鳥罟を作って貴重な羽毛を得た後、1年がかりで戻った。(Von Steinen 1988: 11-12)

マルケサス諸島では死後の魂が赴く土地はハワイキと呼ばれていた。ただしそれは、遠い島あるいは地下界とも天上界とも捉えられていた。また方位についても西あるいは東などさまざまな情報が入り乱れ、具体的に比定することは意味をなさない。

死後の世界は海の彼方であるという思想と関連して、魂はカヌーのような形をした棺によって流された (e.g. 図15-12)。たどり着くべき死者の島は幸福の島として捉えられていた。この島はマルケサスではヌクヒヴァ島の西方海上にあるとされた。島民がこの幸福の島を大型のダブルカヌーで見つけに出かけ、戻ってこなかったという話がある。

天上界に向かう魂もカヌーが必要であったとされる。西欧人がマルケサス諸島の溪谷にある墓を訪れたときの話がある。そこには偶像があり、数歩離れたところには4隻の立派なカヌーが置かれ



図15-12 ハワイで発見されたカヌーを利用した棺 (Kirch 1985: Figure 204)

ていた。そのカヌーはアウトリガーが備えられ、人間の毛髪、珊瑚、そして長くて白い吹き流しによって飾られていた。艫では櫂を持ち、装飾された人間の偶像が舵を取っていた。もっとも立派なカヌーの艫に座っている舵取りは、敵に殺された司祭であると人々は語った。またカヌーの中や周りにはたくさんの死体があった。首長、司祭あるいは戦士のような傑出した人々は、天にたどり着くための漕ぎ手に、人身御供がたくさん必要であったからである (Frazer 1994 Vol. III: 364-366)。

6. ミクロネシアの死者と豊穡の島

キリバス (旧称ギルバート諸島) では、魂は北に行き、島から島へと飛び跳ねてゆくとされる。魂はそこで審判を受けねばならず、行いが良いとされると幸福な死者の国ボウルに到着する。そこで魂は食料を与えられ祖先によって長寿が祝福される (Mackenzie 1930: 169-171)。

マーシャル諸島民が信じるには、魂はラロクと呼ばれる守り神のいる珊瑚礁を越え、恐ろしい悪魔の地に至る。もし悪魔に捕らえられなかったら、魂はさらに西に行つてエオレロックという天国の島にカヌーで到達する。大事なことは魂が大きなカヌーで現れるか、それとも小さなカヌーで現れるかとされる。もし大きなカヌーで現れれば、魂の存続が約束されるが、小さなカヌーであれば最後の審判が下され魂は消滅する (Frazer 1994: 87)。

魂の舟の概念はパラオでも見受けられる。魂はカヌーに乗ってピリル島の南東にある見えない島に運ばれる。またポナペ島の来世は島の西側かあるいは海底にあるとされる (Mackenzie 1930: 171)。ヤップ島では魂は天国に昇るが、天国自体が海に囲まれた島のようにイメージされていた。そこでは住民はカヌーに乗って魚を捕まえている。あらゆる作物が実り、それらはあとで地上に植えられた (Frazer 1994: 167)。そして中央カロリン諸島には、南の島ユールの観念がある。作物、とくにパンの実はここから来たと語られる (Goodenough 1986)。南にあるとされる伝説の島は与那国島のハイドゥナン (南のドナン=与那国) の伝説を想起させるが、カロリン諸島でも魂は南に航海し、祖先の国にたどり着く (Böhne 1937: 87)。

第 16 章

古代北欧と日本



古代北欧と日本

1. 北欧青銅器時代の魂舟

前章では東南アジアからオセアニアにおける死者と船の象徴的関係を魂舟を中心に見てきた。魂舟とそれに関連する多様な物質文化モチーフは、ベトナムの青銅器文化ドンソン文化に一つの起源を持つであろう (Newton 1988)。その類縁的思想は日本の古墳時代の壁画や線刻絵、そしておそらく舟を表現した埴輪などにも見られるようである。同じ文化現象はそして遠く離れて北欧の青銅器文化にも見いだせるのである (Crumlin-Pedersen and Thye 1995)。

これは何らかの歴史的な関係を示すのか、それとも北欧と東南アジアや日本では離れすぎているので、類似の思考方式の多発的現象なのかが興味ある課題である。ゲルマン民族の文化と日本列島の基層文化には関連があるという意見もあるので (スラヴィック 1984)、今後の比較研究の進展が待たれる。

ここではまず北欧の状況を見てみよう。

スカンジナビア半島から北ドイツにおける初期青銅器時代 (1600-1400BC) に船にまつわるモチーフが急速に発達するが (図16-1)、不思議なことに英国や中南ヨーロッパには広がらない。一方、初期鉄器時代 (Early Pre-Roman Iron Age) になると北欧でも舟のモチーフは一部を残して廃れてしまう。デンマーク、スウェーデン、ノルウェーなどでは廃れる。

青銅器時代には社会階層化が進み、貴族的なエリートが形成されると同時に塚の墓が現れる。そしてそこで発見される副葬品を中心に船、馬、魚、蛇などのモチーフが登場する。この新しい宗教思想がドイツ北部にも影響を与える。

最も重要だったのは船のモチーフでデンマーク、スウェーデン、ノルウェーに短期間で広まった。紀元前1600-1500年とされるデンマークのジールランドの Rørbjerg で発見された青銅刀には内側に湾曲した刀身と (第1期)、上に湾曲した船首、まっすぐか若干上に伸びる尖った竜骨と船尾翼を持つ船が表現されている (図16-2)。

やがて第2期になると馬の頭が舟の舳先飾りとして導入される。馬の飾りは青銅器時代を経て500BCまで使われる。後期青銅器時代 (紀元前1100-500年) はアーンフィールド (Urnfield) 文化の影響で水生動物が舳先の飾りとして登場し、より装飾化された上に反り上がる舳先や船尾翼に特徴付けられる。

スカンジナビアの方は岩絵が多いのに対し、デンマークでは岩絵を描く広い岩が少ないため、青銅器の上に表現された船が主体である。そこでは422個の遺物の上に800事例の船が観察される。それはカミソリ (ひげ剃り)、ナイフ、首輪などの上に描かれた舟である (Kaul 2014: 124)。

重要な発見は紀元前1500年とされる「太陽の馬車」である。これはデンマークの北ジールランドから発見された副葬品で、馬が太陽を馬車に乗せて引いている遺物である (図16-3)。馬はこの地域では新しいモチーフで、ギリシャないし中央・南ヨーロッパからの導入であるが、北欧に至り馬・船 (航海) と太陽が結びつくことになった。舟そのものはエジプト起源のモチーフであろう。また馬車の車輪に描かれた十字状のスポークは太陽のイメージであり、中に十字が表現された2つの車輪のイメージはギリシャから中央ヨーロッパを通して導入された可能性がある (Kaul 2004: 128)。

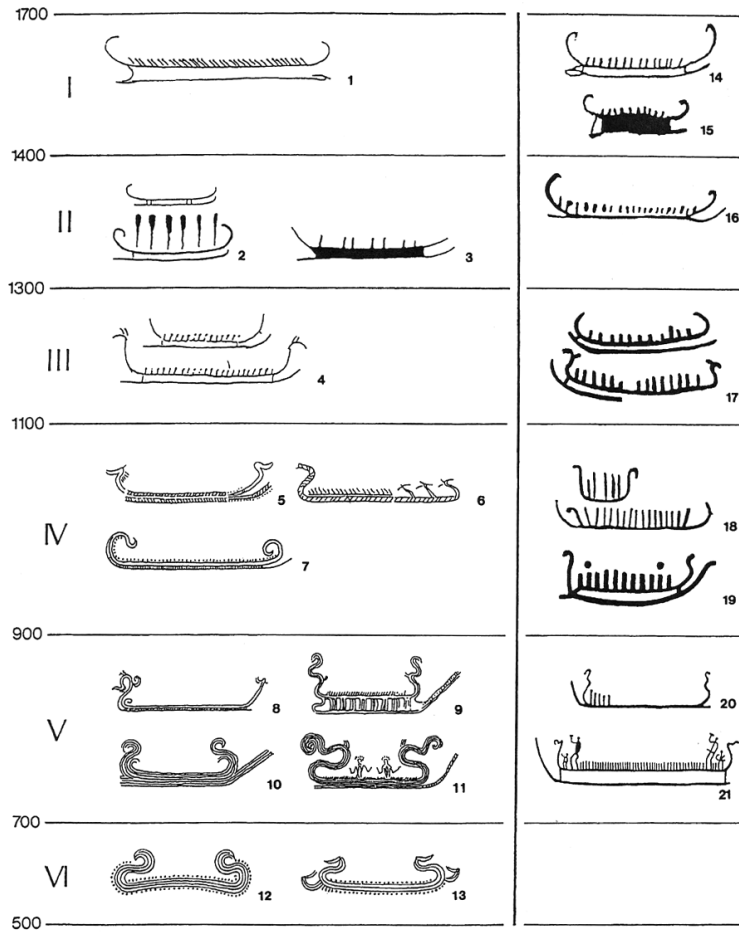


図16-1 北欧青銅器時代における舟モチーフの発達 (Kaul 2004: Fig.14.3)

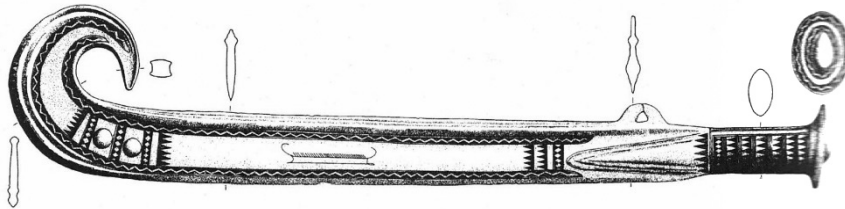


図16-2 舟モチーフをもつ青銅製の刀身 (Kaul 2004: Fig.14.1)

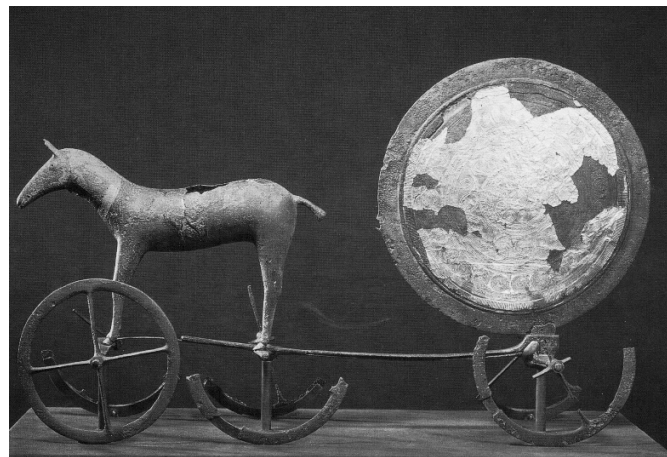


図16-3 太陽の馬車 (Green 1991: 表紙)

馬と船と一緒に描かれるようになった蛇であるが、馬と蛇の組み合わせは、昼と夜に太陽の運行を助ける一対のエージェント、つまり馬は昼間、蛇は夜間の象徴ではないか。そして船は夜と昼の媒介、時間経過の象徴とされるのであろう。

同じ組み合わせは日本の古墳時代の壁画にも当てはまるが、なぜ馬と舟のイメージが連合されるのか？ ある説によると、青銅器時代、馬は地上で最も速い乗り物で貴族的な存在であった。同じように船は富、権力、資源の制御、外地との交流、新しい知識の獲得などの手段であった。新石器時代の

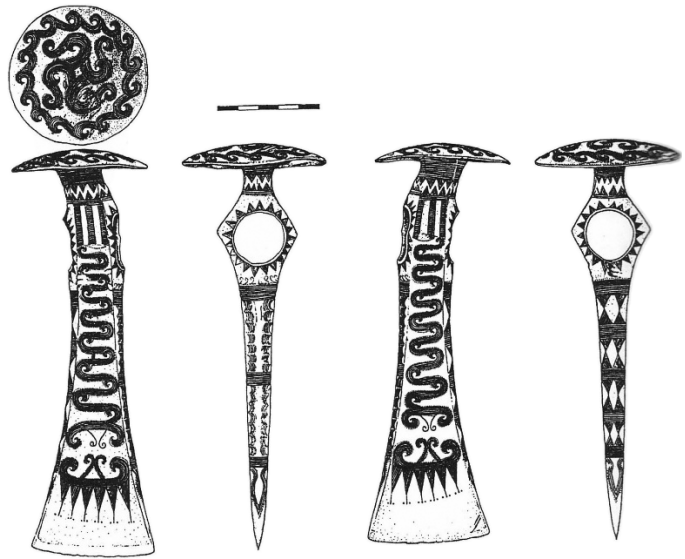


図16-4 太陽のモチーフの可能性のある青銅製品
(Kaul 2004: Fig.14.4)

終わり頃から、北欧内部でフリント製石器の材料が海を越えて交易されていたが、青銅器時代になると舟はより宗教的な重要性が増した。すなわち舟はヨーロッパの南からの金属の供給手段として必要だった。しかしこの時代、金属は実用性よりも、呪術的な意義をもっていた。その証拠として舟のモチーフは起源前1500年から500年まで、約1000年もの間、儀礼用の大型青銅斧など同じ歩調の消長を見せていた。

また団扇、あるいはキノコのような形をしたシンボルも前期青銅器時代から始まる特徴である。ヒッタイトの印章の図像に由来する可能性が高い。とくに注目されるのは後期の青銅製カミソリに描かれた舟や太陽あるいは蛇などの図像である（図16-4）。その資料を集積した分析から、昼間の太陽に関係するとの仮説が提案されている。というのは舟の進行方向に見られる、ある「偏り」からそのように推測されるのだ（Kaul 1998）。

青銅器に表現された船のモチーフは対称的、つまり前後同型ではない。船先は特徴的な高く持ち上がった竜骨の延長であり、一方、船尾の延長は短く水平的である。その分析により、舟は右向きと左向き、どちらに向けて表現されているのかの推測ができる。それによると資料の4/5は右向き、1/5が左向きである（Kaul 1998: 186）。上述の太陽を引く馬車も右向きに想定されている。

とくにその主要な資料は青銅製のカミソリに象られた太陽船のモチーフである。船は船先の飾りから右向きと左向きの両方が存在する。緯度の高い北欧の場合、空を眺める場合、南天を向いて太陽の運行を見ることが多い。その場合、昼間の太陽は左向きに、すなわち東から西に移動する。一方、神話では太陽は夜の間、地底（海底）を通過して、西から東、すなわち右向きに移動する。したがって逆向きの船のモチーフは昼と夜の太陽の異なった移動方向の運行を表しているのではと推論できる。

図16-5のカミソリの図像では船が重なって描かれている。竜骨が上がっている方が船先と仮定すると、上の船は左から右、下の船は右から左に走っている。下の船の船先（左端）の上には太陽と魚が描かれ、魚が地界を動く船を地上に導いているように解釈される。

図16-6aでは馬が太陽を引っ張っている。船は右向きであるので昼間は太陽を馬が引いて運行させている様子が窺える。船の船先には蛇らしき動物が象られ、太陽を飲み込もうとしているように見える。

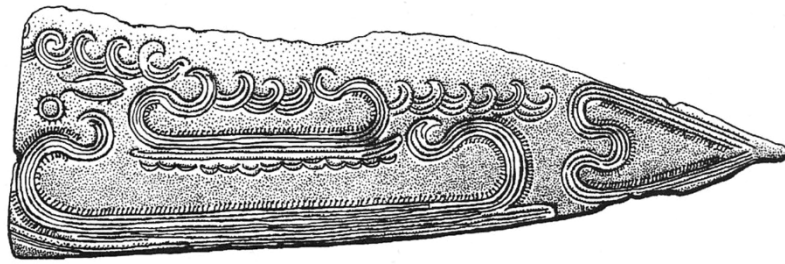


図16-5 青銅製のカミソリ (Kaul 2004: 14.10)

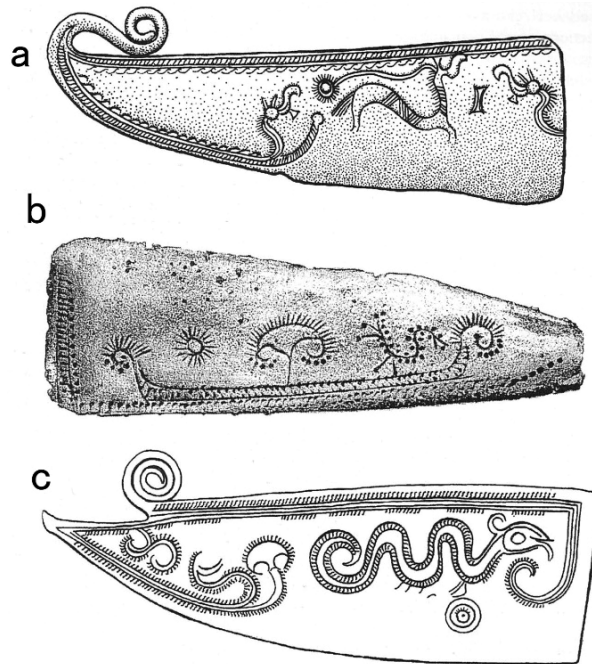


図16-6 カミソリに象られた舟、太陽、馬あるいは蛇 (Kaul 2004: Fig. 11-13)

図16-6bは太陽の馬が船に舞い降りたかのように、団扇の脇に太陽が描かれている。これは右向きであり、太陽の運行を船に任せている午後を意味する。図16-6cでは蛇と太陽が一緒になって船を導いているように見えるが、これは夜のシンボルである蛇が太陽を地下界に導く夕方を意味している。そして図16-7は集成したモチーフを、対応していると思われる時間帯で整理したものである。

スカンジナビアに多い舟の岩絵は、埋葬のための塚と同じように、重要な水路を望む場所に作られることが多い。それは神話で、水際は生者と死者との境界と考えられていたことが重要だからである。また岩絵は埋葬に伴って描かれた証拠もあるので、埋葬儀礼で重要であったと思われる。そして副葬品として備えられたのが、装飾されたカミソリである。この時代遺体は火葬されたが、カミソリそのものは焼かれてはいない。カミソリは火葬のために遺体を準備する、ひげや体毛を剃るために使われたのではないかと考えられる (Ballard et al. 2003: 388-389)。また棺の中に舟が描かれることもあるが、ときには逆さまに描かれるのは、この世とあの世においてはすべてが逆転する、つまり季節や位置関係が逆転するという思想の反映かもしれない。同じような逆転の思想は東南アジアやオセアニアにも見られる (柵瀬 1966)。さらに北米先住民の間にも見られる (後藤 2016)。

中央ヨーロッパに行くと、船の方角にはとくに規則性はないが、それはドイツ文化圏で知られる

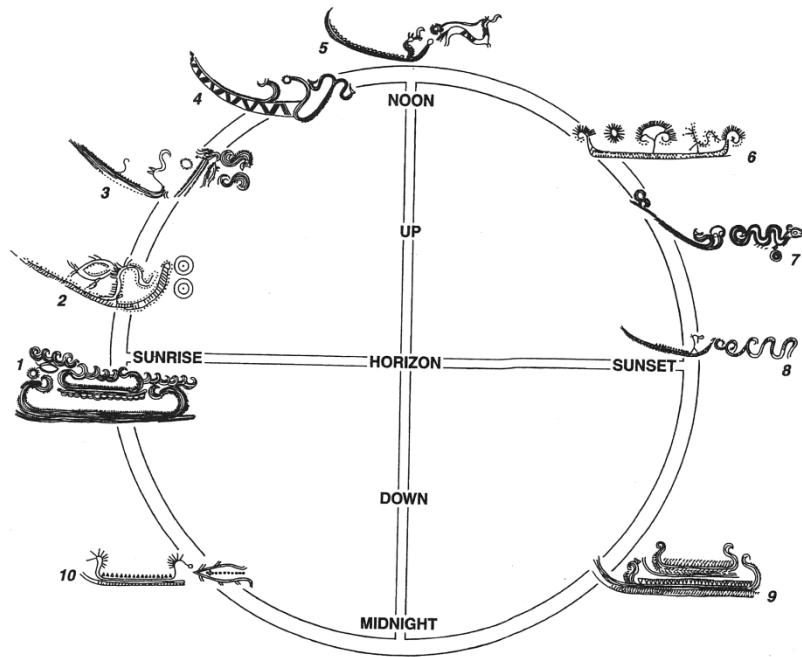


図16-7 デンマークの後期青銅器時代 (1100-700BC) が示す、異なった方向を向く舟のモチーフ (Kaul 2004: Fig. 14-14)

「鳥一太陽 Vogel-Sonnenbarken」の思想と関連すると思われる。太陽が舟で運ばれるというのはエジプトでも見られるが、南ヨーロッパではあまり見られない。ハンガリーが青銅器図像の中心地であったことと相容れないわけではないが、あまりはっきりしない。北欧と地中海の関係性は今後さらに追究されるべきである (Kaul 2004: 133)。

太陽舟のモチーフは北欧青銅器時代の終末期、紀元前500年頃に消滅した。船も前後対称的になっており、ときおり楫櫂も描かれ、艫の水平板もなくなる。この姿は船の図像がより現実的姿を表現したということではないか。つまりこのような形の方が岸から素早く離れられるし、前後を回転しやすいからだ。そして初期プレ・ローマ鉄器時代に描かれた馬は宗教性を失い、武装した兵隊と一緒に描かれるなど、現実的なモチーフになっていった。

これは青銅器時代、船が金属などを得る交易の手段として重要であり、また儀礼的にも重要であった時代から、鉄器時代は船はより現実的に戦闘の手段として、また首長権が交易よりも地上の資源の実質的な支配へと変化したからではないか。紀元前500年あたりから戦闘方法が変わるにしたがって、交易、とくに海上交易における「聖」と「俗」の概念の分離が始まったのではないか。

2. ゴッドランドの絵画石碑

バルト海に浮かぶゴッドランド島から出てくる舟の描かれた装飾石碑も特筆すべきである。それは北欧神話のオーディンと死んだ戦士の国ヴァルハラ (Valhalla) への航海を示していると考えられる。

石碑に描かれた舟も西暦4～5世紀頃の事例はマストがなく、櫂走の舟を表している (図16-8)。これは北欧の宇宙観、すなわち太陽、地上 (中つ国) と地界、三界を行き来する手段を表現しているという。地上世界は海に囲まれ、海は世界蛇に取り巻かれている。したがって地上から地下世界へは舟で行くしかない。船には霊柩車のような施設が表現されている。

太陽のシンボルと思われる渦巻き紋の下に櫂走する舟が描かれる。舟の中央には天幕ないし船室



図16-8 ゴットランドにおける絵画石碑に描かれた權走舟（ゴットランド歴史博物館）

がありその屋根には盾が飾ってあるように見えるが、これは西の太陽の沈む国へ死者の霊を運んでいるかのようである。天幕は靈柩車のような施設であろう。このような信仰は太陽信仰とも結びつく。日本の装飾古墳の絵を彷彿とさせる。

6～7世紀になるとこの信仰は変容した。石碑は現実世界の舟を表すようになり、はじめて四角帆を備えた舟が登場し、舟の上には鳥（おそらくガチョウ）、牡鹿、馬、蛇などが傍らに描かれるか、ときには乗っている（図16-9）。これは供儀を意味するのであろう。古い帆船ではキノコのような形の帆が上に突き出ている。

しかしそれまで、バルト海で帆は利用されていなかったのだろうか？ 最初の頃、帆は旗のような形だった。しかしそれは一定の幅の敷布を縫い合わせた帆であるため強風に耐えられなかったであろう。やがて経木で編んで作った帆であれば強風に耐えられるようになったと考えられる。それは縫い目がないからである。実際に格子状ないし網状の帆が表現されているのは偶然ではあるまい（Nylén and Lamm 1978: 42）（図16-9 & 図16-10）。

8世紀になると帆船の図像は簡素化される、この時期の特徴としては「馬の乗り手を歓迎する女性 welcome of a horseman by a woman」が船の上に乗っている（図16-11）。この女性は戦士に蜂蜜酒の角杯を差し出している。それは北欧神話の主神オーディンが、位の高い人間を死者の国バルハルに迎えるシーンを表しているとも考えられる。騎士の馬はしばしば八本足でおそらくオーディンの駿馬スレイブネルであろう。この種の絵画には下に大きな基盤模様の帆を張った舟が描かれる。上のシーンの描写では死者がバルハルスなわち主神オーディンの館、戦士の楽園へ着いたところであろう（Nylén and Lamm 1978: 68-70）。

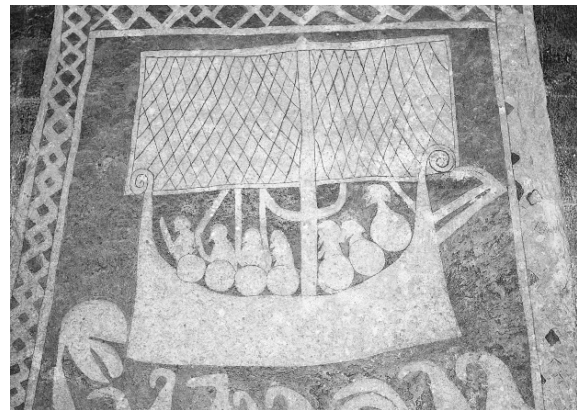


図16-9 編んだ帆を掲げた舟を描いた絵画石碑と右拡大図。天上界および地上界の生活や供犠を意味すると思われる動物が描かれている（ゴットランド歴史博物館展示）

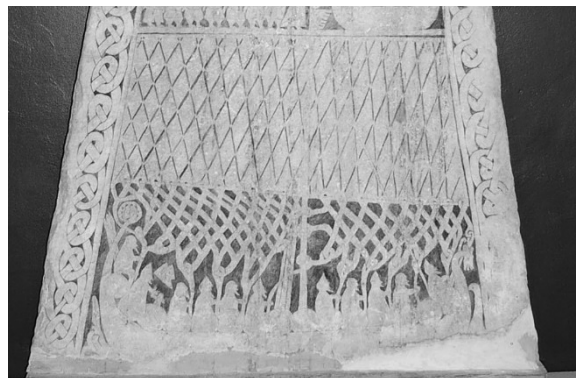
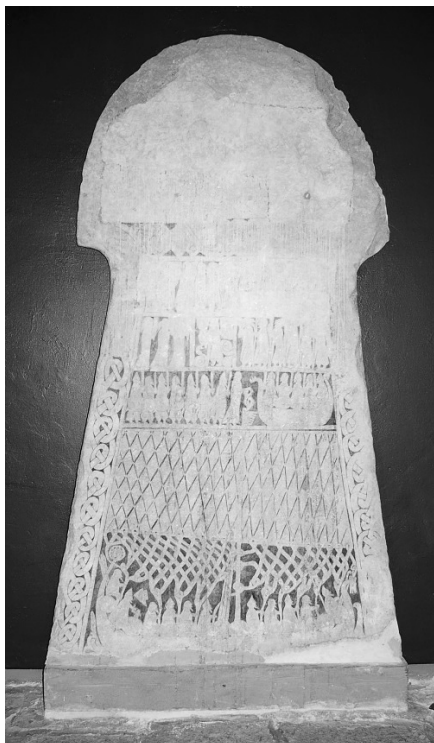


図16-10 編んだ帆を掲げた舟が描かれた絵画石碑と右拡大図（ゴットランド歴史博物館展示）



図16-11 北欧神話「馬の乗り手を歓迎する女性」を表すと思われる絵画石碑 (Nylén and Lamm 1978: 69)

3. アングロ・サクソン王の舟葬：サットン・フーでの発見

時代は鉄器時代に下るが、英国で発見された、6～7世紀頃とされるサットン・フー (Sutton Hoo) での発見に言及しよう。この遺跡では王墓と見られる舟葬の証拠が見つかった (図16-12a)。サットン・フーはスフォークのデベン川左岸の絶壁上にあり、海から7マイル離れている。一帯は中世イースト・アングリア王国の墓地となっており、多数の古墳が散在している。そのうち1号墓地と呼ばれる地域から出土した船葬墓が特筆される。

出土した多数の副葬品は豪華な金銀の装飾品や武具、武器などである (図16-12b)。また西暦625年の銘をもつ金貨が出土していることから年代も絞られ、627年に死去したイースト・アングリア王レッドウォールド (Roædwald) の墓ではないかと推定されている。それと同時に多くの研究者の興味を引くのはアングロ・サクソン起源の英雄神話『ベオウルフ』の記述を彷彿とさせたからである。

『ベオウルフ』は、デンマークを舞台として、主人公の勇士ベオウルフの若い時を描いた第1部と、それから時代が飛び、老域に入ったベオウルフ王の最期までを描いた第2部に分かれている。第1部でベオウルフは巨人あるいはドラゴン (竜) ともいわれるグレンデルとその母親と戦う。第2部では炎を吐く竜と死闘をかわし、竜を倒すが自らも致命傷を負い、戦士たちに見守られながら埋葬される。

この神話には多くの写本があるが、グレンデルはしばしば翼をもって空を飛ぶ炎を吐く竜であり、財宝を蓄え守っていると語られるところから、この物語はトールキンの『ホビット』や『指輪物語』で絵がかれた西欧の竜の原型となっている。

ベオウルフは竜との戦いで死に至る傷を負った後、次のように遺言する。

予はもはやこの世に止まること能わず。

茶毘の炎の静まって後、勇名高き者どもに命じて

海に伸びたる岬に大いなる塚を築かしめよ。

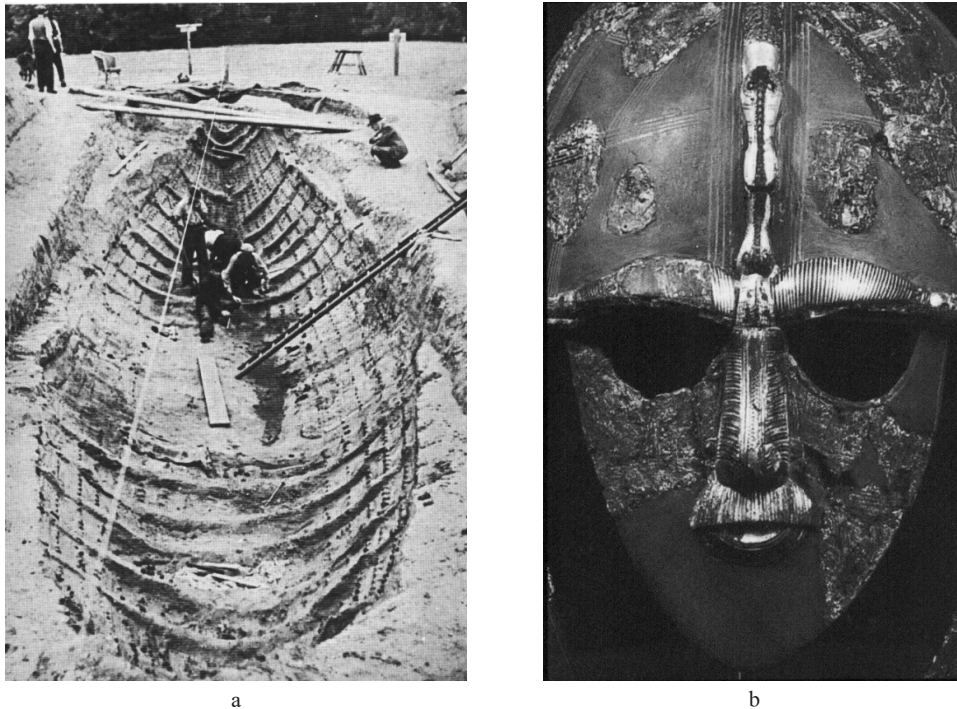


図16-12 サットン・フーで発掘された構造舟 (a) と被葬者のかぶっていたと思われる鎧用仮面 (b) (a: McGrail 2015a: Fig.3.24; b: Green: 1991: 表紙)

さすれば、その塚はわが民の想い出の
 よすがとして、^{いさな}鯨ヶ崎に高々と聳え立ち、
 霧立籠むるわたつみを越えて遠方より
 大船を繰り来る後の世の船人どもは
 これを称して^{おちかた}ベーオウルフの陵^{みさきぎ}というであろう。
 心猛き君主は、黄金の環をおのが首より
 外して従士なる槍取る若武者に
 授け、黄金造りの兜、宝環、鎖鎧をも
 与えて、心して用いるように仰せ付けた。
 (『ベーオウルフ』、岩波文庫、第38節)

王の遺言どおり、竜が守っていた豪華な財宝が副葬された。このときベーオウルフは舟棺のまま火葬されたとされる。またサットン・フー遺跡からは鉄で作られ顔全体を覆う兜と鎧が見つかるが、上記の詩の通り、英雄の死への出で立ちともいえる。あるバージョンでは王の死を埋葬した12人の従士たちは、太陽の同じ方角に塚の周りを巡ったと語られる。太陽の運行と埋葬儀礼との関係を示唆する興味ある事例である (サトクリフ 2002)。

4. 海民社会の舟と墓

このように青銅器時代の北欧に存在し、変容しながらも英国やアイルランドのような西ヨーロッパ島嶼部にまで広がっていた文化をラーソンは、海洋的社会 (maritime society) と規定する。それは日本の研究者が呼ぶ「海人」あるいは「海民」文化と非常に類似している。

しかしこの概念は、海の側に住んでいたとか生業が海に大きく依存していた社会という意味ではない。そうではなく、彼らの世界観自体が海、舟の乗組員が社会的紐帯の中心的シンボルとなっていた。つまり社会構造の原理として中心であり、そして文化のあらゆる部分に海と舟が関係している社会、すなわちコスモロジーの根幹に海と舟がある社会という意味においてである (Larsson 2007)。

北欧の海洋的世界においては、人間活動のほぼすべての側面が海洋的な構造にそって構成され、海軍的な領土構成によって体系化されている。その事例がレイダガル (leidangr) とよばれる原理である。

レイダガルの基礎となる社会集団はフンダレ (hundare) であり、それは100 (英語の hundred) という単位を意味する。その下にジャムナス (jamnas) という単位があり、それは12人の漕ぎ手を意味し、それが集まってできる単位がフンダレであった。またフンダレ hundare は船の乗組員を基礎とした4つの居住単位に分割されている。おそらく2つのジャムナスが舟全体の乗組員 (約24~25名) とされ、それが4つ集まってフンダレとなったのであろう。このような単位は、軍事的なものであると同時に徴税の単位のような経済的なものであった。またレイダガルの中にはスケップスラグ (skeppslag) という概念があった。それは舟の供給地という意味で、1隻の船とクルーを供給する地という意味であった (Larsson 2007: 300-309)。

フンダレは実際の権力というよりも象徴的な力によってルーズに連合した各地の勢力を意味していたが、しだいに法に基づく厳密な連合体に変化していったのではないか (Larsson 2007: 306)。このような単位は11世紀半ばには現れていたようだが、やがて統一王朝ができていく13世紀には消滅し地縁的なレン (län) という単位に再編され王が制御力を発揮していく (Larsson 2007: 301)。

このような原理の物質的な現れとして、埋葬された舟あるいは棺としての舟、さらに地上に作られた石舟遺構などがあげられる (Larsson 2007: 237)。たとえば舟棺墓の方位について、海に舳先を向けるのか、それとは関係ない方位性をもつのかが問われる。男性は舳 (=船長ないし操舵手)、女性は舳先の方に埋葬される傾向があることを指摘する研究者もいる (Larsson 2007: 267)。

墓に埋葬された船あるいは舟形棺の方位であるが、人骨が残らない場合や舳先と舳が明確化できない場合でも、槍が積んである位置から推測される。ゴットランドの絵画石碑では槍はほとんどが舳に積んであるからである。舳先は馬など動物が象られ、舳は宗教的なシンボルが象られることが多い。あるいは舳にはオーディンのシンボルである槍先などが奉納されることがある。

北アジアやヨーロッパでは北は実際の北より少し東、北東にあると考える傾向があったが、墓も北向きにされる傾向があった。北を意識するのは北欧一般に見られる。というのは特定の神話と関係づけられる訳ではないが、天界、地界、地下界、三階の思想、北極星を中心に回る天、地上と天を結ぶ世界山、世界柱ないし世界樹の思想、死者の魂は鳥に乗って天に向かうがその入り口が北極星であるという思想と関係する (Larsson 2007: 280)。これは太陽の運行を南天に見る思想とは対照的である。

また死んだ人と頭を北に向けるのは体から魂が抜け出るのを防ぐ意味がある。民間伝承では北は生命の始まりで南は終わりを意味していた。また北に頭を向けると腐敗を防ぐ、そしてそのために遺体に動物が来るのを防ぐとも言われる (Larsson 2007: 276)。

5. 広域東南アジア (東南アジア島嶼部からメラネシアまで)

ベトナム付近から南シナ海、さらにインドネシア方面まで影響を与えたドンソン文化の青銅器に

典型的なモチーフとして、舟の反り上がった舳先、そしてその舳先や艫にしぼしば伴う雄鶏、ワニ、その他の歯牙をもつ怪物、トカゲあるいはトカゲのような動物がある。また太陽と思われる図像に加え木が甲板から生えているような模様も描かれている。これは太陽に導かれ「生命の木」を運ぶ舟の図像であると思われる (Ballard et al 2003: 393–396)。

たとえばフィリピンでもスカンジナビアの事例によく似た舟型埋葬址がバタン諸島から出ている。そこでは舟による長距離の旅行と死や超自然との関連が指摘されている (Ballard et al 2003: 398)。また青銅器に描かれた舟の図像や岩絵の図像もよく似ている (e.g. 本書図5–9および図16–1)。

北欧とアジアに共通する思考を求めるとするならば、舟を秩序ある社会集団のメタファーと捉えることであると言える。たとえばフィリピンのタガログ語の村や字を意味するバランガイ (barangay) はもともと舟や舟の積荷の意味であった。同時にそれは小さな社会集団を意味する。現在のフィリピン社会ではバランガイの長、つまり村長や区長をスペイン語起源のキャプテンと呼ぶ。舟の船長である。

バンカないしかパン (banka/kabang) は舟を表す場合と家を表す場合の両者がフィリピン内の言語に見られる。さらに同語源のバンワ (banwa) はパラワン語やインドネシア・スラウェシ島のトラジャ語では家、そして同時に大きな社会集団 (ジャワ、バリ、ブギス、マレー)、さらに舟をも意味する。

バランガイの場合のように多くの東南アジア社会では舟、家および社会を同型的な概念と捉える。ブギス族で「舟を作るのは家を作るのと同じ」、トラジャ族では家に住むことは「舟と一緒に生きること」という意味とされる。彼らの思考では舟は動く家、家屋そのものは動かない家として対比される。

インドネシアのピコールでは同語源のランガイ「laygay」とは、「舟に乗って命令する」また「家を統括する」人のことを意味する。バジャウでは基本的な核家族の上の拡大的な社会集団は「一緒に旅し停泊する舟の団」と理解され、彼らのリーダーはマレー語の nakhoda から借用したナクラ (nakura) で、原義は舟の主人つまり船長 shipmaster (Manguin 2001: 2–3) なのである。

すでに見たタニンバルでは家の各部分が竜骨、帆柱、帆、舵などと呼ばれる。死者は舟型の埋葬址で埋葬される。村の空間分割は公共の舟のように起源の旅の反映であった。舟表象は織物上でも重要である。なぜならインドネシアでは布は重要な威信財あるいは婚資であり、同時に地位ある者の遺体を包む衣でもあるからだ。たとえばランプン (Lampung) の葬儀用布は舟布 (ship-cloth) と呼ばれ、魂をあの世に運ぶという意味があるとされる。布を含め葬儀に関係する人工物、たとえばビーズやマットにおいても、舟と同時に表現されるのは、鳥 (だいたいサイチョウ)、野牛、蛇、旗、生命の木、太陽と月などであり、すべて死者儀礼の複合体を形成する。

ここでも舟の隠喩は社会集団であり、5m にもなる布は最も高いランクの象徴で年長のリネージの最年長者のためにとって置かれる。それ以外の人工物も舟の形に象られる：花嫁の頭飾り、真鍮の容器など (Manguin 2001: 4–5)。

社会集団のランクも舟の船員をなぞられて表現されることがある。下層のランク (suku) は船内の位置づけで、船員や舵取りなどと表現される。通過儀礼でもっとも大事なのはパルドン (paradon) の儀礼で、この儀礼で資格が与えられた人は、家の前に舟や鳥や蛇で象られたアーチを立てることが許される。もっとも高いランクの人はサイチョウが象られた木の船に乗って儀礼 (adat) に行く。儀礼の場ではそれぞれの代表者が自分の前にそれぞれの位置づけを示した舟布を掲げる。

マレーのスルタン (イスラム系の王) の治める王国でも、王は船長、大臣は舵取りとか乗組員と

される。王が並立する危険な状態は「舟に船長が二人いる」として忌避される。インドネシア古代のマジャパヒト王国やシュリビジャヤ王国の豪華な船団、たとえば他国から王女を娶るための絢爛豪華な船旅についての記述が残されている (Manguin 2001: 6-8)。

一方、舟葬、つまり死者が舟形の棺で祀られる風習も広く知られている。東南アジアのオーストロネシア系言語の多くで舟と棺が同じ語彙で表現される。たとえば舟を意味するバンカないしカバン (bangka/kabang) はジャワ、スンバなどでは棺も意味する語彙である。スラウェシ島の kalamba は石の棺のことであるが同時に舟も意味する。マレー語の larong ないし long の同族語は palong でやはり舟の意味である。死者の舟としばしば呼ばれそれに伴うモチーフは天のサイチョウで示され、それに帯する地下界は蛇 (chthonian)、そして現世の生命の木と家全体でコスモロジーを表す (Manguin 2001: 9-10)。

一般に、ティモールやケイあるいはメラネシアでは船葬は位の高い人の埋葬法である。チーフや神官あるいは戦士などである (棚瀬 1966)。また舟は動、移住だけではなくある状態から別の状態への移行を象徴する。同時に多くの部材をもつ舟を作り上げることは家屋の建造と同様、独立した部署を持つ集団を一つの社会に構築することを意味する。このような作業の頭領はまた儀礼の主催者でもある。マレー漁村でもボートグループ、網グループ、漁撈集団単位などにおける権威や階層は社会集団と舟のシンボリズムに密接な関係を示していた (Manguin 2001: 14)。

6. 見えてくる日本古代

このように東南アジアからオセアニアにかけて舟あるいは航海が広範な象徴性をもっていたことは明らかである。しかしそれが同一起源から発達したと単純化はできない。というのは舟が表現される物質文化の媒体は多様である。さらに舟が表象するのは社会の階層あるいは上層部の表現である、またそれとは逆に社会の基本的な親族集団や家族を意味する場合もあるからである。ただし一般的に死とは現世から来世に移動することであり、その移動手段として舟、そしてその旅を導き守るのが鳥 (とくにサイチョウ)、蛇、太陽あるいは月などの自然的要素であるというのは最大公約数的に言えることであろう。

日本の古代、とくに古墳時代の墳墓に舟形の棺あるいは舟そのものを使ったのではないかという議論は長く行われてきた。そのきっかけは太平洋戦争中、千葉県房総半島南部の大山寺1号洞穴で丸木舟の舳先が発見されたことである。土師器や須恵器、あるいは鉄製甲冑、太刀や鉄鏃なども伴出した。5～6世紀に比定されている。崖の下に西を向いた洞窟が3つあり、その後の調査でも発見された木棺は舳先を西の入り口方向に向けた、舟形木棺ないし丸木舟そのものを棺にした可能性が指摘されている。

同じような可能性は房総半島や三浦半島の洞穴墳墓遺跡からも指摘されている。また紀伊半島の磯間岩陰遺跡では、アジサシを抱くようにして伸展葬された子供の骨に辰巳和弘などが注目している。死者と鳥の組み合わせ、とくにアジサシは南方海域で航海の目安とされる大事な鳥である。日本ではあまり注目されない鳥が埋葬社から出土するのは、死後の旅と何らか関連を持っていたのではないかと辰巳は論じている (辰巳 2011)。

この舟形木棺あるいは舟そのものを棺にした事例は弥生時代に遡ることは、愛知県の平手町遺跡の方形周溝墓からの舟形木棺の発見からも推測される。丸木舟を駆使し、海に親しんできた縄文人ではなく、農耕を導入した弥生人にとって舟が新たな意味を持ってきたことを窺わせるのではないかと考える。舟形木棺や埋葬と舟との関係について、日本の考古学者は懐疑的であったといわれ

る。むしろ松本信宏あるいは大林太良ら神話学者あるいは民族学者が比較の視点から注目していたものである（松本・大林 1975; 松本 1978）。

平手町遺跡をはじめ、その後の古墳時代では木棺だけではなく、舟形の埴輪、円筒形埴輪に描かれた舟の線刻画、あるいは装飾古墳の中に描かれた舟の絵など、舟に関する事例は多く、北欧青銅器時代との比較、すなわちどのような社会や宗教観念の背景があったのかを追究する必要がある。同時に東南アジアから南方世界の民族事例との対比は地理的に近いだけに系譜関係も想定できる可能性があるだろう。

古墳時代に出現する舟の図像に頻繁に見られるのは、舟の舳先に描かれた鳥、舟の上に描かれた太陽、またたなびく旗あるいは幟、また馬など、要素だけ見ると北欧青銅器時代に共通する、あるいは南方海域の民族事例では魂の舟にも共通項のある要素である。

辰巳和弘の集積した舟の線刻画（2011: 図84）の中で、もっとも有名な東殿塚の3つの舟はいずれも左から右に進んでいるように見える。また太陽や鳥とともに描かれている珍塚古墳や鳥塚古墳の壁画の舟も左から右に進んでいる（図16-13）。

北欧の事例で紹介したように、北半球では通常太陽の運行は南天で観察するので左（東）から右（西）になる。赤道近くになると事情は異なるが、日本や中国のような中緯度帯でも同様であろう。一方カラネガ岳2号墳などは舵櫂の位置からして右から左に動くようである（辰巳 2011: 図84）。古墳時代の中期から後期になると舟の線刻画も簡素化され、向かって右側に錨綱らしきものを垂らしているの、右から左に動くように想定されているかに見える（図16-13）。

これだけから結論づけるのは困難であるが、北欧の事例から魂の舟の向く方向に意味があり、とくに昼間の太陽と夜間、地底ないし水底を移動するとされる太陽の動きと何らかの関係があるので、という仮説を提示したい。

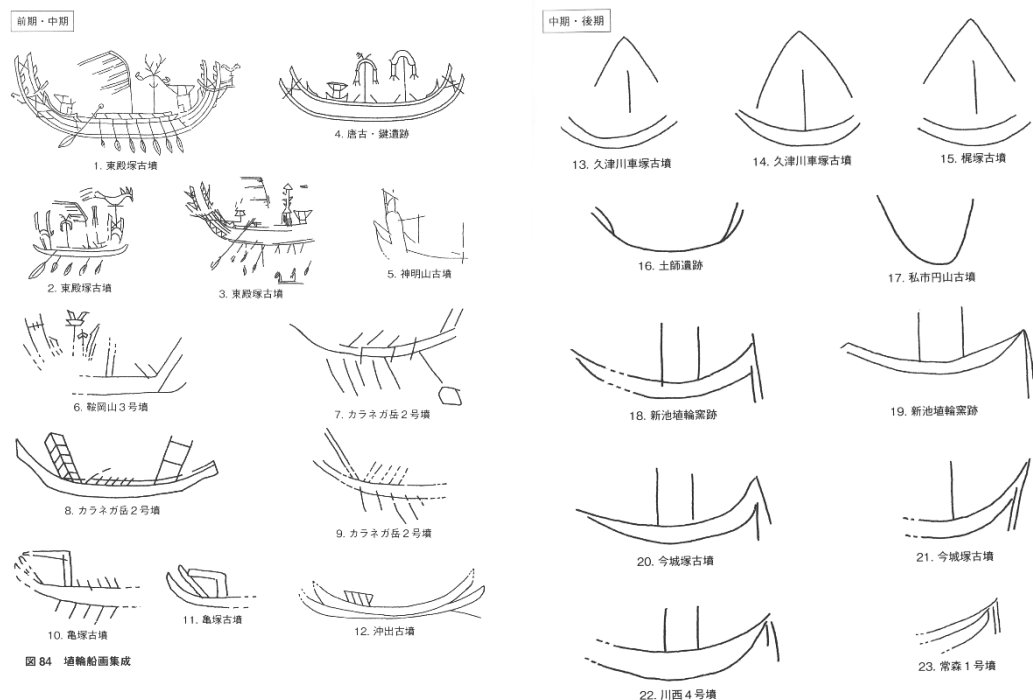


図16-13 古墳時代に見られる舟の表象（辰巳 2011: 図84）

おわりに

本書のタイトル『環太平洋の原初舟：出ユーラシア人類史学への序章』について最後に一言記したい。とくに副題の出ユーラシアであるが、これは序論に書いたとおり筆者が参加させて頂いている新学術科研「出ユーラシアの統合的人類史学——文明創出メカニズムの解明」（代表 松本直子）の計画研究「A01班：人工的環境の構築と時空間認知の発達」（代表 鶴見英成）の成果として出したことと大きく関係する。

当初副題は「出ユーラシア集団のハードウェア」として、次に準備している民族天文学やコスモロジー、とくに航海術や暦および天文神話の著作を「出ユーラシア集団のソフトウェア」とすることを考えていた。しかし舟を含めた技術は認知の問題や神話や伝承から切り離さないというのが、筆者の一環した姿勢であったので、「ハードウェア」「ソフトウェア」という分け方は、筆者の姿勢とうまく整合しないと思ったからだ。

また副題を「序説」としたが、むしろ「研究ノート」の方が適切かもしれないと思っている。

これは筆者が学んでいた東大文学部の印度哲学の講義の記憶がベースにあるからだ。その講義では「印哲」の卒論にはサンスクリット語の短い経典の翻訳だが、そこで本文の翻訳部分より注釈部が何倍も分量が多いというのを聞いた記憶が残っているからだ。その延長で人類学も注釈の学問ではないかと思うように至ったからである。

つまり人類学者は人々の行動や慣習に関して記述するが、それには膨大な注釈が必要である。たとえば家を作る技術はカヌーを作る技術と関連し、家を作ることでカヌー製作法も学ぶ。しかし家を作る椰子の実ロープの縫り方はカヌーを結ぶロープの縫りとは違う、などの注釈である。

つまり人類学も異文化をきれいな理論で説明し尽くすことを目指すのではなく、部分的な解釈、あるいは一見異なっている文化現象や行動の間に張り巡らされた膨大な「リンク」を開示することを目指すべきではないかと考えるからだ。

その流れで本書は首尾一貫した体系的な著作ではなく、原初舟をめぐって様々な角度から注釈したノートというべきものを目指した。とくに筆者が2003年から2013年まで研究人生の大きな部分を賭けてきた、沖縄国際海洋博覧会記念公園・海洋文化館に展示されているカヌーの注釈とすることも本書の目的の一つである。

十数年にわたる舟研究の過程でお世話になった方々はあまりにも多い。遺漏があるといけないのでむしろお名前は記さないことにする。写真の提供を快諾された沖縄国際海洋博覧会記念公園管理センター、スタジオ海工房および南山大学人類学博物館、また本書の編集で手を煩わせた南山大学人類学研究所プロジェクト研究員の加藤英明氏および「あるむ」の舞木望氏への謝辞のみ記すこととする。

なお本モノグラフは南山大学人類学研究所の新しいシリーズの創刊号となる。筆者がライフワークのひとつとして成果をまとめたいという提案に賛同していただいた渡部森哉所長と宮脇千絵第1種研究所員、ならびに第2種研究所員の皆様、また印刷所との原稿のやり取りでお世話になった事務室の皆様に感謝をしたい。

ありがとうございました。

参照文献

(欧文)

Abbreviations: BPBM-B: *B.P. Bishop Museum, Bulletin*

JPS: *Journal of the Polynesian Society*

SWJA: *Southwestern Journal of Anthropology*

Adney, Edwin T. and Howard I. Chapelle

1983 *The Bark Canoes and Skin Boats of North America*. Washington D.C.: Smithsonian Institute.

Alkire, William H.

1970 Systems of measurement on Woleai Atoll, Caroline Islands. *Anthropos* 65: 1–73.

Anderson, Atholl

2000 Slow boats from China: issues in the prehistory of Indo-Pacific seafaring. In: S. O'Connor and P. Veth (eds.), *East of Wallace's Line*, pp. 13–50. A.A. Balkema, Rotterdam.

Anderson, Atholl, Helene Martinsson-Wallin and Karen Stothert

2007 Ecuadorian sailing rafts and Oceanic landfalls. In: A. Anderson, Kaya Green and Foss Leach (eds.), *Vastly Indigenous: the Archaeology of Pacific Material Culture. in Honour of Janet M. Davidson*. Otago: Otago University Press, pp. 117–133.

Appel, M. Oceania

2005 *World Views of the South Seas*. München: Staatliches Museum für Völkerkunde München.

2008 Haus und Boote in Austronesien. *München Beiträge zur Völkerkunde* 12: 161–195.

Badage, Peter

2009 *Coracles of the World*. Llanwst: Gras Carreg Gwaleh.

Badner, Mino

1972 Some evidence of Dong-Song-derived influence in the art of the Admiralty Islands. In: N. Barnard (ed.), *Early Chinese Art and Its Possible Influence in the Pacific Basin*, pp. 597–629. New York: Intercultural Arts Press.

Ballard, Chris, R. Bradley, L.N. Myhre and M. Wilson

2003 The ship as symbol in the prehistory of Scandinavia and Southeast Asia. *World Archaeology* 35(3): 385–403.

Banack, Sandra Anne and Paul Alan Cox

1987 Ethnobotany of Ocean-going canoes in Lau, Fiji. *Economic Botany* 41(2): 148–162.

Barton, F.R.

1910 The annual trading expedition to the Papuan Guls. In: C.G. Seligman, *The Melanesians of British New Guinea*, pp. 96–135. Cambridge: Cambridge University Press.

Beaglehole, Ernest and Pearl Beaglehole

1938 *Ethnology of Pukapuka*. BPBM-B 150.

Beheim, Bert A. and Adrian V. Bell

2011 Inheritance, ecology and the evolution of the canoes of east Oceania. *Proceedings of Royal Society D* 278: 3089–3095.

Belcher, George

2004 The bamboo sailing rafts of Vietnam. *Maritime Life and Traditions, Autumn* 24: 40–51.

Bernatzik, H.A.

1935 *South Seas*. New York: Henry Holt.

Best, Elsdon

1923 Did Polynesian voyagers know the double outrigger? *JPS* 32: 200–214.

1925 *The Maori Canoe*. Wellington: Government Printer.

Bigourdan, Nicholas

2006 *Aboriginal watercraft depictions in Western Australia*. Report of Department of Maritime Archaeology, Western Australia Museum, 206.

Bisschop, Eric de

1959 *Tahiti Nui*. McDowell, New York.

1963 *Vers Nousantara ou l'Énigme Polynésienne*. Paris: La Table Ronde.

Böhne, H.

1937 *Der Ahnenkult in Mikronesien*. Leipzig.

Bowden, Richard L.

1952 Eastern sail affinities. *American Neptune* 12: 81–117, 185–211.

1959 The origins of fore-and-aft rigs. *American Neptune* 19: 155–199, 274–306.

Bühler, Alfred

1961 Kultkrokodile vom Korewori. *Zeitschrift für Ethnologie* 86: 183–207.

- Burrows, Edwin G.
 1936 Ethnology of Futuna. BPBM-B 138.
 1937 Ethnology of Uvea. BPBM-B 145.
- Butaud, J.F., J. Gérard and D. Guibal
 2008 *Guide des Arbres de Polynésie Française: Bois et Utilisations*. Papeete: Au vent des Iles.
- Campbell, Shirley F.
 1983 Attaining rank: a classification of kula shell valuables. In: J.W. Leach and E. Leach (eds.), *The Kula: New Perspectives on Massim Exchange*, pp. 229–248. Cambridge: Cambridge University Press.
 2002 *The Art of Kula*. Berg: Oxford.
- Capelotti, P.J.
 2001 *Sea Drift: Rafting Adventures in the Wake of Kon-Tiki*. New Brunswick: Rutgers University Press.
- Chowning, Ann
 1978 Changes in West New Britain Trading Systems in the Twentieth Century. *Mankind* 11: 296–307.
- Connor, Jane
 1983 A descriptive classification of Maori fabrics: cordage, plaiting, windmill knotting, twining, looping and netting. *JPS* 92(2): 189–214.
- Crumlin-Pedersen, O. and B.M. Thye (eds.)
 1995 *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia*. Copenhagen: National Museum of Denmark.
- Cunliffe, Barry
 2001 *Facing the Ocean: the Atlantic and its People 8000BC–AD1500*. Oxford: Oxford University Press.
- Counts, David and Dorothy Counts
 1970 The vula of Kaliai: a primitive currency with commercial use. *Oceania* 41: 90–105.
- Damm, Hans
 1935 *Inseln um Truk 2. Halbband: Polowat, Hok und Satowal*. Hambrug: Friederichsen.
 1938 *Zentralkarolinen. 2. Halbband: Ifaluk, Aurepik, Faraulip, Sorol, und Mogemog*. Hambrug: Friederichsen.
- Danielsson, Bengt
 1960 *From Raft to Raft*. Garden City: George Allen & Unwin.
- Davidson, D.S.
 1935 Chronology of Australian watercraft. *Journal of the Polynesian Society* 44: 1–16, 69–84, 137–152, 193–207.
- Des Lauriers, M.R.
 2010 *Islands of Fogs: Archaeological and Ethnohistorical Investigations of Isla Cedros, Baja California*. University of Utah Press: Salt Lake City.
- De Lauriers, Matthew, Antonio Porcayo-Michelin and Loren G. Davis
 2020 The possibility of Pacific rim origins for New World ancestral populations. In: Naoko Matsumoto, Saburo. Sugiyama and Claudia. Garcia-Des Lauriers (eds.), *Landscape, Monuments, Arts, and Rituals Out of Eurasia in Bio-Cultural Perspectives*. Grant-in-Aid for Scientific Research on Innovative Areas (2019–2023) Integrative Human Historical Science of “Out of Eurasia” Exploring the Mechanisms of the Development of Civilization, pp. 165–177.
- Derrik, R.A.
 1957 *Fiji Islands: A Geographical Handbook*. Suva: Government Printing Department.
- Dixon, Roland B.
 1928 *The Building of Cultures*. New York: Charles Scribner’s Sons.
- Doran, Edwin, Jr.
 1971 Sailing raft as a great tradition. In: C.L. Riley et al. (eds), *Man across the Sea*, pp. 115–138. Austin: University of Texas Press.
 1974 Outrigger ages. *JPS* 83: 130–140.
 1978 Seaworthiness of sailing rafts. *Anthropological Journal of Canada* 16(3): 17–22.
 1981 *Wangka: Austronesian Canoe Origins*. College Station: Texas A&M University Press.
- Drucker, Philip
 1955 *Indians of the Northwest Coast*. Iowa City: Natural History Books.
- Dunphy, W.P.
 1979 Bark canoes of North America. *Mariner’s Mirror* 65: 77–82.
- Edwards, Clinton R.
 1965 *Aboriginal Watercraft on the Pacific Coast of South America*. Ibero-Americana 47.
 1972 New World perspectives on Pre-European voyaging in the Pacific. In: N. Barnard (ed.), *Early Chinese Art and its Possible Influence in the Pacific Basin*, pp. 843–887. New York: Intercultural Arts Press.
- Edwards, Robert
 1972 *Aboriginal Bark Canoes of the Murray Valley*. Adelaide: Rigby for South Australian Museum.
- Ellis, William
 1829 *Polynesian Researchers*. 2 Vols. Fisher, Sons & Jackson, London.
- Emory, Kenneth
 1975 *Material Culture of Tuamotu Archipelago*. Pacific Anthropological Records 22.
- Engelbrecht, W.E. and C.K. Seyfert
 1994 Palaeo-Indian watercraft: evidence and implications. *North American Archaeologist* 15: 221–234.

- Estrada, Jenny
1988 *La Balsa: en la Historia de la Navegación Ecuatoriana*. Guayaquil: Instituto de Historia Maritima Armada del Ecuador.
- Evans, Jeff
1997 *Nga Waka o Neherā: the First Voyaging Canoes*. Auckland: Reed.
1998 *The Discovery of Aotearoa*. Auckland: Reed.
2000 *Waka Tāua: the Maori War Canoe*. Auckland: Reed.
- Feinberg, Richard
1988 *Polynesian Seafaring and Navigation: Ocean Travel in Anuta Culture and Society*. Kent: Kent University Press.
- Feinberg, Richard and Mimi George
2007 Seafaring in Polynesian Outliers. In: H. Selin (ed.), *Encyclopaedia of the History of Science, Technology, and Medicine in Non-Western Culture*, pp. 1983–1989. New York: Springer.
- Ferdon, Edwin
1981 *Early Tahiti as Explores Saw it: 1767–1797*. Tuscon: University of Arizona Press.
- Fox, C.E.
1924 *The Threshold of the Pacific*. London: Keagan Paul.
- Frazer, J.
1994 *The Belief in Immortality and the Worship of the Dead*. 3 Vols. Richmond: Curzon Press.
- Friederici, Georg
1912 Ein Beitrag zur Kenntnis der Malaio-Polynesischen Schifffahrt vornehmlich innerhalb der Deutschen Schutzgebiet. In: *Wissenschaftliche Ergebnisse einer Amtlichen Forschungsreise nach dem Bismarck-Archipel im Jahre 1908 II*, pp. 235–315. Berlin: Ernst Siegfried Mittler und Sohn.
1933 Forschung und Umschau: Das Auslegergeschirr der Südsee-Boote. *Ethnologischer Anzeiger* 3: 187–201.
1971 *Die Schifffahrt der Indianer*. Meisenheim: Horst Hamecher Kassel.
- Geraghty, Paul
1993 Puluotu, Polynesian homeland. *Journal of the Polynesian Society* 102: 343–384.
- Gifford, E.T.
1924 *Tongan Myths and Tales*. BPBM-B 8.
- Gillett, Robert, J. Ianelli, T. Waqavakatoqa and M. Qica
1993 *Traditional Sailing Canoes in Lau: Na Camakau main a Yatu Lau*. Suva: Institute of Pacific Studies.
- Gladwin, Thomas
1970 *East is a Big Bird: Navigation and Logic on Puluwat Atoll*. Cambridge: Harvard University Press.
- Goetzfridt, Nicholas J.
1992 *Indigenous Navigation and Voyaging in the Pacific: A Reference Guide*. New York: Greenwood Press.
- Goodenough, W.
1986 Sky world and this world: the place of Kachaw in Micronesian cosmology. *American Anthropologist* 88: 551–568.
- Green, Miranda
1991 *The Sun-Gods of Ancient Europe*. London: Hippocrene Books.
- Greenhill, Bazil
1976 *Archaeology of the Boat: a New Introductory Study*. London: Adam and Charles Black.
- Guiot Hélène (ed.)
2008 *Va'a: La Pirogue Polynésienne*. Papeete: Au Vent des Iles.
- Gulbrandsen, O.
1990 *Development of Outrigger Canoes in Sri Lanka*. Madras: Bay of Bengal Programme.
- Gunn, M. and P. Peltier
2006 *New Ireland Art of the South Pacific*. Milan: Continuous Editions.
- Haddon, A.C.
1894 *The Decorative Art of British New Guinea: a Study in Papuan Ethnography*. Dublin: Royal Irish Academy.
1895 *Evolution in Art*. London: Walter Scott.
1920 The outriggers of Indonesian canoes. *Journal of Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland* 50: 69–132.
1937 *Canoes of Melanesia, Queensland, and New Guinea*. (*Canoes of Oceania*, Vol. 2), B.P. Bishop Museum, Special Publications 28.
- Haddon, A.C. and J. Hornell
1936–1938 *Canoe of Oceania, 3 Volumes*. B.P. Bishop Museum, Special Publications 27, 28 and 29.
1938 *Definition of Terms, General Survey, and Conclusions (Canoe of Oceania, vol. 3)*. B.P. Bishop Museum, Special Publications 29.
- Hamson, Michael
2009 *Art of the Massim and Collingwood Bay*. Primedia: Brussels.
- Handy, E.S. Craighill
1923 *The Native Culture in the Marquesas Islands*. BPBM-B 9.
1927 *Handicrafts of the Society Islands*. BPBM-B 42.
1932 *Houses, Boats, and Fishing in the Society Islands*. B.P. Bishop Museum, Bulletin 90.

- Harding, Thomas G.
1967 *Voyagers of the Vitiaz Strait*. Seattle: University of Washington Press.
- Hawkins, Clifford
1982 *Praus of Indonesia*. London: Nautical Books.
- Heine-Geldern, Robert
1932 Urheimat und frühest Wanderung der Austronesier. *Anthropos* 27: 543–619.
- Henderson, C.P. and I.R. Hancock
1988 *A Guide to the Useful Plants of Solomon Islands*. Research Department, Ministry of Agriculture and Lands, Honiara.
- Henry, Teuira
1928 Ancient Tahiti. BPBM-B 48.
- Heyerdahl, Thor
1955 The balsa raft in aboriginal navigation off Peru and Ecuador. *SWJA* 11: 251–264.
1957 Guara navigation: indigenous sailing off the Andean coast. *SWJA* 13: 134–143.
- Heyerdahl, Thor and Edwin N. Ferdon (eds.)
1961 *Report of the Norwegian Archaeological Expedition to Easter Island and the East Pacific, Vol. 1: Archaeology of Easter Island*. Monographs of the School of American Research and the Museum of New Mexico.
- Hiroa, Te Rangi (Peter Buck)
1927 *The Material Culture of the Cook Islands (Aitutaki)*. Memoirs of Board of Maori Ethnological Research, Vol. 1. New Plymouth, N.Z.
1929 Canoe outrigger-attachments in Tahiti and New Zealand. *JPS* 38: 183–215.
1930 *Samoan Material Culture*. BPBM-75.
1931 Maori canoe-sail in the British Museum. *JPS* 40: 136–140.
1932a *Ethnology of Tongareva*. BPBM-B 92.
1932b *Ethnology of Manihiki and Rakahanga*. BPBM-B 99.
1938 *Ethnology of Mangareva*. BPBM-B 157.
1942 *Ethnology of Mangareva*. BPBM-B 157.
1950 *Material Culture of Kapingamarangi*. BPBM-B 200.
1957 *Arts and Crafts of Hawaii, Vol. VI: Canoes*. Honolulu: B.P. Bishop Museum.
- Hiquily, Tara
2008 Technique de construction pa'amotu. In: H. Guiot (ed.), *Va'a: La Pirogue Polynésienne*, p. 128. Au Vent des Iles, Tahiti.
- Hogbin, Ian H.
1935 Trading expedition in northern New Guinea. *Oceania* 5: 375–340.
1951 *Transformation Scene: The Changing Culture of a New Guinea Village*. London: Routledge & Keagan Paul.
1970 *The Island of Menstruating Men: Religion in Wogeo, New Guinea*. Scraton: Chandler Publishing.
- Holmes, Tommy
1981 *The Hawaiian Canoe*. Honolulu: An Editions Limited.
- Hornell, James
1919 The affinities of East African outrigger canoes. *Man* 19: 97–100.
1920a The outrigger canoes of Indonesia. *Madras Fisheries Bulletin* 12: 43–114.
1920b The origins and ethnological significance of Indian boat designs. *Asiatic Society of Bengal, Memoirs* 7: 139–256.
1923 The origins and ethnological significance of Indian boat designs. *Asiatic Society of Bengal, Memoirs* 7: 139–256.
1928 South American balanced canoes: stages in the invention of the double outrigger. *Man* 102: 129–133.
1930 Outrigger-attachments in the Society Islands. *JPS* 39: 89–93.
1932 Was the double-outrigger known in Polynesia and Micronesia? *JPS* 41: 131–143.
1936a *The Canoes of Polynesia, Fiji, and Micronesia (Canoes of Oceania, Vol. 1)*. B.P. Bishop Museum, Special Publications 27.
1936b Boat construction in Scandinavia and Oceania: another parallel in Botol Tobago. *Man* 36: 145–147.
1943 Outrigger devices: distribution and origin. *JPS* 52: 91–100.
1944 Constructional parallels in Scandinavian and Oceanic boat construction. *JPS* 53: 43–58.
1945 Was there pre-Columbian contact between the peoples of Oceania and South America? *JPS* 54: 167–191.
1946 *Water Transport, Origins and Early Evolution*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Horridge, Adrian, G.
1981 *The Prah: Traditional Sailing Boat of Indonesia*. Singapore: Oxford University Press.
1982 *The Lashed-Lug Boat of the Eastern Archipelagoes*. National Maritime Museum Monograph and Reports 54.
1986a *Sailing Craft of Indonesia*. Singapore: Oxford University Press.
1986b The evolution of Pacific canoe rigs. *Journal of Pacific History* 21: 83–99.
1987 *Outrigger Canoes of Bali and Maruda, Indoensia*. Honolulu: Bishop Museum Press.
- Howe, K.R. (ed.)
2006 *Vaka Moana, Voyages of the Ancestors: The Discovery and Settlement of the Pacific*. Auckland: Auckland Museum and David Bateman.
- Hughes, Ian
1977 *New Guinea Stone Age Trade*. Terra Austtalis 3.

- Hurley, William M.
1979 *Prehistoric Cordage: Identification of Impressions on Pottery*. Aldine Manuals of Archaeology 3. Taraxacum.
- Ilocos Norte Government
2004 *Ilocos Norte: A Travel Guidebook*. Gameng Foundation, Museo Ilocos Norte.
- Ivens, Walter G.
1930 *The Island Builders of the Pacific*. Seeley, Service and Co. Ltd., London.
- Jenkins, J. Geraint
1988 *The Coracle*. Devon: David & Charles Ltd.
- Jenkins, Irving
1989 *The Hawaiian Calabash*. Honolulu: Editions Limited.
- Johnstone, Paul
1980 *The Sea-Craft of Prehistory*. Cambridge: Harvard University Press.
- Jones, Rhys
1976 Tasmania: aquatic machines and offshore islands. In: I.H. Longworth and K.E. Wilsons (eds.), *Problems in Economic and Social Archeology*, pp. 235–263. London: Duckworth.
- Jones, Terry
2011 Re-introducing the case for Polynesian contact. In: T.L. Jones, A.A. Storey, E.A. Matisoo-Smith and J.M. Ramírez-Aliaga (eds.), *Polynesians in America: Pre-Columbian Contacts with the New World*, pp. 1–6. Plymouth: Altamira Press.
- Jourdain, P.
1970 *Pirogues Anciennes de Tahiti*. Paris: Société des Oceanistes Dossier.
- Kaul, F.
1998 Ships on Bronze: A Study in Bronze Age Religion and Iconography. *Studies in Archaeology and History*, Vol. 3. Copenhagen: National Museum of Denmark.
2014 Social and religious perceptions of the ship in Bronze Age Northern Europe. In: P. Clark (ed.), *The Dover Bronze Age Boat in Context: Society and Water Transport in Prehistoric Europe*, pp. 122–137. Oxford: Oxbow Books.
- Kennedy, D.G.
1929 The Ellice Islands canoe. *JPS* 38: 71–99.
- Koch, Gerd
1969 *Südsee*. Berlin: Museum für Völkerkunde.
1971 *Materielle Kultur der Santa Cruz-Inseln*. Berlin: Museum für Völkerkunde.
1983 *The Material Culture of Tuvalu*. Suva: Institute of Pacific Studies (Originally as *Materielle Kultur der Ellice-Inseln*. Berlin: Museum für Völkerkunde).
1984 *Boote aus Aller Welt*. Berlin: Museum für Völkerkunde.
1986 *The Material Culture of Kiribati*. Suva: Institute of Pacific Studies (Originally as *Materielle Kultur der Gilbert-Inseln*. Berlin: Museum für Völkerkunde, 1979).
- Krämer, Augustin
1926 *Palau*. Hambrug: Friederichsen.
1932 *Truk*. Hambrug: Friederichsen, De Gruyter.
1935 *Inseln um Truk 1. Halbband*. Hambrug: Friederichsen.
1937 *Zentralkarolinen, 1. Halbband: Lámotrek-Gruppe, Oleai, Feis*. Hambrug: Friederichsen, De Gruyter.
- Kubary, J.S.
1895 *Ethnographische Beiträge zur Kenntnis des Karolinen Archipels*. Leiden: Verlag von P.W.M. Trap.
- Langdon, Robert
2001 The bamboo raft as a key to the introduction of the sweet potato in prehistoric Polynesia. *Journal of Pacific History* 36(1): 51–76.
- Larsson, Gunilla
2007 *Ship and Society: Maritime Ideology in Late Iron Age Sweden*. Uppsala: Uppsala Universitet.
- Leach, Jerry W. and Edmund Leach
1983 *The Kula: New Perspective on Massim Exchange*. Cambridge: Cambridge University Press.
- LeBar, Frank M.
1964 *The Material Culture of Truk*. Yale University Publications in Anthropology 68.
- Lee, Georgia
1992 *Symbols of Power, Prayers to the Gods*. Los Angeles: UCLA Institute of Archaeology.
- Lewis, David
1978 The Pacific navigators' debt to the ancient Seafarers of Asia. In: N. Gunson (ed.), *The Changing Pacific*. Melbourne: Oxford University Press, pp. 46–66.
1994 *We, the Navigators: the Ancient Art of Landfinding in the Pacific*. (初版は1972年) Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Liley, Ian
1986 Prehistoric exchange in the Vitiaz Strait, Papua New Guinea. Ph.D. dissertation, The Australian National University.
- Lothrop, S.K.
1932 Aboriginal navigation off the West Coast of South America. *Journal of Royal Anthropological Institute* 62: 229–256.

- Lyne, Charles
1885 *New Guinea*. London: Sampson Low, Marston, Searle & Rivington.
- Mackenzie, D.A.
1930 *Myths from Melanesia and Indonesia*. London: The Gresham.
- Martin, Captain Henry Byam
1981 *The Polynesian Journal of Captain Henry Byam Martin*. Peabody Museum, Salem.
- Mason, Otis T.
1901 *Pointed Bark Canoes of the Kutenai and Amur*. Washington D.C.: Government Printing.
- McGrail, Seán (ed.)
1987 *Ancient Boats in North-West Europe: the Archaeology of Water Transport to AD 1500*. London: Longman.
2001 *Boats of the World*. Oxford: Oxford University Press.
2003 *Boats of South Asia*. London: Routledge Curzon.
2015a *Early Ships and Seafaring: European Water Transport*. Barnsley: Pen and Sword Books.
2015b *Early Ships and Seafaring: Water Transport Beyond Europe*. Barnsley: Pen and Sword Books.
- Mahdi, Waruno
1999 The dispersal of Austronesian boat form in the Indian Ocean, In: R. Blench and M. Spriggs (eds.), *Archaeology and Language III*, pp. 144–179. London: Routledge.
- McKinnon, Susan
1988 Taninbar boats. In: J.P. Barbier and D. Newton (eds.), *Islands and Ancestors: Indigenous Styles of Southeast Asia*, pp. 152–169. New York: the Metropolitan Museum of Art.
- Malinowski, Blanislow
1922 *Argonauts of the Western Pacific: An Account of A Native Enterprise and Adventure in the Archipelagoes of Melanesian New Guinea*. London: Routledge and Keagan.
1988 *The Natives of Mailu: Preliminary Results of the Robert Mond Research Work in British New Guinea*. London: Routledge.
- Malnic, Jutta
1998 *Kula: Myth and Magic in the Trobriand Islands*. Rushcutters Bay: Halstead Press.
- Manguin, Pierre-Yves
2001 Shipshape Societies: boat symbolism and political systems in Insular Southeast Asia. *Techniques & Culture* 35/36: 373–400.
- Margolin, Malcolm
1978 *The Ohlone Way: Indian Life in the San Francisco-Monterey Bay Area*. Berkeley: Heyday.
- Mason, Otis
1901 *Pointed bark canoes of the Kutenai and Amur*. Washington D.C.: Smithsonian Institution.
- Mead, S.M.
1973 *Material Culture and Art in the Star Harbour Region, Eastern Solomon Islands*. Toronto: Royal Ontario Museum, Contribution in Ethnology 1.
- Meyer, P.O.
1911 Die Schifffahrt bei den Bewohnern von Vuatom (Neupommern, Südsee). *Baessler-Archiv* 1: 257–268.
- Meier, J.
1907 Mythen und Sagen der Admiralitätsinsulaner. *Anthropos* 2: 646–667, 933–941.
- Morenhout, J.A.
1873 *Voyages aux îles du Grand Océan*. Paris.
- Mondragón Carlos and Miguel L. Talaván
2016 Early European descriptions of Oceanic watercraft: Iberian sources and contexts. In: A. Di Piazza and E. Pearthree (eds.), *Canoes of the Grand Ocean*, pp. 9–22. BAR International Series 1802.
- Müller-Wismar, Wilhelm
1912 Austroinsulare Kanus als Kult und Kriegs-Symbole. *Baessler Archiv* 2: 235–249.
1917 *Yap. I. Halbband*. Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung: Ergebnisse der Südsee-Expedition, 1908–1910. Hamburg: L. Friedrehsen & Co.
- Needham, J.
1971 Civil engineering and nautics: In J. Needham, *Science and Civilization in China*, Vol. 4, Part 3. Cambridge: Cambridge University Press.
- Nelson, Anne
1991 *Ngag Waka Maori: Maori Canoe*. Auckland: Macmillan.
- Neuhauss, R.
1911 *Deutsch New-Guinea*. Berlin: Dietrich Reimer.
- Nevermann, H.
1933 *Ergebnisse der Südsee-Expedition 1908–1910: St. Matthias-Gruppe*. Hamburg.
1934 *Admiralitäts-Inseln*. Hambrug: Friederichsen, De Gruyter.
1949 *Die Schifffahrt exotischer Völker*. Berlin: Druck und Verlangsanstalt H. Wigankow.
- Newton, Douglas
1971 *Crocodile and Cassowary: Religious Art of the Upper Sepik River, New Guinea*. New York: The Museum of Primitive Art.

- 1988 Reflections in bronze: Lapita and Don-Son art in the western Pacific. In: J.P. Barbier and D. Newton (eds.), *Islands and Ancestors: Indigenous Styles of Southeast Asia*, pp. 10–23, Prestel: München.
- Neyret, Jean
1974 *Pirogues Océaniques*. 2 Volumes. Paris: Association des Amis des Musée de la Marine.
- Nishimura, Shinji
1925 *Ancient Rafts of Japan*. Tokyo: The Society of Naval Architects.
1931 *Skin-Boats*. Tokyo: The Society of Naval Architects.
1936 *Floats*. Tokyo: The Society of Naval Architects.
- Nooteboom, C.
1932 *De Boomstamkano in Indonesie*. Leiden: E.J. Brill.
- Norick, Frank Albert
1976 An analysis of the material culture of the Trobriand Islands based upon the collection of Bronislaw Malinowski. Ph.D. dissertation. University of California, Berkeley.
- Nylén, Erik and Jan Peder Lamm
1978 *Stones, Ships and Symbols*. Visby Gidlunds.
- O'gibne, Claidhbh
2012 *The Boyinne Currach from Beneath the Shadows of Newgrange*. Dublin: Open Air.
- Ohnemus, Sulvia
1998 *An Ethnography of the Admiralty Islanders*. Bathurst: Crawford House Publishing.
- Oliver, Douglas
1955 *Solomon Island Society*. Beacon Press, Boston.
1989 *Rerutn to Tahiti: Bligh's Second Breadfruit Voyage*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Paijmans, K. (ed.)
1976 *New Guinea Vegetation*. Amsterdam: Elsevier Scientific Publishing.
- Pratt, A.E.
1906 *Tow Years among New Guinea Cannibals*. London: Seeley & C. Limited.
- Paris, Pierre
1955 *Esquisse D'Une Ethnographie Navale des Peoples Annamites*. Rotterdam: Museum voor Land- en Volkenkunde en Maritiem Museum.
- Parkinson, R.
1999 *Thirty Years in the South Seas*. Bathurst: Crawford House Publishing. (Originally as *Dreißig Jahre in der Südsee*. Stuttgart: Berlag von Streder & Schröder, 1907). (R. Parkinson, [1999], *Thirty Years in the South Seas*. Bathurst: Crawford House Publishing).
- Pffernberger, Bryan
2001 Symbols do not create meaning—activities do: or why symbolic anthropology needs the anthropology of technology. In: M.B. Schiffer (ed.), *Anthropological Perspectives of Technology*, pp. 77–86. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Prins, A.H.J.
1986 *A Handbook of Sewn Boats*. Maritime Monographs and Report 59. Greenwich: Nataional Maritime Museum.
- Rapaui Museum
2004 *Easter Island: the First Three Expeditions*. Rapa Nui: Rapanui Press.
- Rieth, Eric
2000 *Atlas des Voiliers et Pirogues du Monde: au Début du XIX Siècle (Essai sur la Constructoin Navale des Peoples Extra-Européens, de L'Amiral Pâris.)* Paris: Editions du Layeur.
- Riesenfeld, Alphonse
1950 *The Megalithic Culture of Melanesia*. Leiden: E.J. Brill.
- Ross, Malcolm, Andrew Pawley and Meredith Osmond (eds.)
1998 *The Lexicon of Proto Oceania 1: Material Culture*. Canberra: Pacific Linguistics.
- Saville, W.J.V.
1926 *In Unknown New Guinea*. Philadelphia: J.B. Lippincott.
- Schori, Dieter
1959 *Das Floss in Ozeanien*. Ph.D. dissertation of Göttingen University. Göttingen: Ludwig Häntzschel.
- Scott, William Henry
1982 Boat-building and seamanship in classic Philippine society. *Philippine Studies* 30: 335–376.
- Seligman, C.G.
1909 A type of canoe ornament with magical significance from South-eastern British New Guinea. *Man* 9: 33–35.
1946 'Ragim' and 'tabuya' of the D'Entrecasteaux group. *Man* 46: 112–122.
- Severin, Tim
1994 *The China Voyage: Across The Pacific By Bamboo Raft*. Boston:Da Capo Press.
- Simmons, D.R.
1976 *The Great New Zealand Myth*. Wellington: A.H. & A.W. Reed.
- Sinoto, Yosihiko
1983 Huanine: heritage of the great navigators. *Museum* 35: 70–73.

- Skelly, Robert J. and BrunoDavid
 2017 *Hiri: Archaeology of Long-Distance Maritime Trade along the South Coast of Papua New Guinea*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Speiser, Felix
 1996 *Ethnology of Vanuatu: An early Twentieth Century Study*. Goolwa: Crawford House Press.
- Spiegel, H.
 1971 Soul-boat in Melanesia: a study of diffusion. *Archaeology and Physical Anthropology in Oceania* 6: 32–43.
- Specht, Jim
 1981 Obsidian sources at Talasea, West New Britain, Papua New Guinea. *Journal of the Polynesian Society* 90: 337–356.
- Suder, Hans
 1930 *Vom Einbaum und Floss zum Schiff*. Veröffentlichungen des Institute für Meereskunde B-7.
- Swadling, Pamela
 1996 *Plumes from Paradise*. Port Moresby: Papua New Guinea National Museum.
- Stephen, Emil
 1907 *Südseekunst*. Berlin: Dietrich Reimer.
- Stokes, John
 1906 Hawaiian nets and netting. *B.P. Bishop Museum, Memoir* 2: 105–163.
- Summers, Cathrerine C.
 1990 *Hawaiian Cordage*. Pacific Anthropological Records 39.
- Taylor, P.M. and L.V. Aragon
 1991 *Beyond the Java Sea: Art of Indonesia's Outer Islands*. Washington D.C.: Smithsonian Institution.
- Thilenius, Georg
 1903 *Ethnographische Ergebnisse aus Melanesien*. Halle: Nova Acta.
- Thomas, N.W.
 1905 Australian canoes and rafts. *Journal of the Royal Anthropological Institute* 35: 56–79.
- Thorne, Alan and Robert Raymond
 1989 *Man on the Rim: the Peopling of the Pacific*. Angus, North Ryde.
- Thorpe
 2003 *Eight Men And A Duck: An Improbable Voyage by Reed Boat to Easter Island*. Free Press.
- Thornton, A.
 1984 The story of the woman brought back from the underworld. *Journal of the Polynesian Society* 93: 295–314.
- Trotter, Michael and Beverley McCulloch
 1971 *Prehistoric Rock Art of New Zealand*. Wellington: A.H. & A.W. Reed.
- Umali, Agustin
 1950 *Guide to the Classification of Fishing Gear in the Philippines*. Research Report 17, Fish and Wild Service, United States Department of the Interior.
- Underwood
 1978 *Korean Boats and Ships*. Seoul: Yonsei University Press.
- Vairo, Carlos Pedro
 1995 *The Yamana Canoe: the Marine Tradition of the Aborigines of Tierra del Fuego*. Burnos Aires: Zagier & Urruty Publications.
- Von Steinen, D.
 1998 *Von Den Steinen's Marquesan Myths*. Canberra: ANU Press, Canberra.
- Vroklage, B.
 1936 Das Schiff in den Megalithkulturen Südostasiens und Südsee. *Anthropos* 31: 712–757.
- Wachsman, Shelley
 1998 *Seagoing Ships & Seamanship in the Bronze Age Levant*. College Station: Texas A&M University Press.
- Watson, Virginia Drew and J. David Cole
 1978 *Prehistory of the eastern highlands of New Guinea*. Canberra. Australian National University Press.
- Whistler, Arthur W.
 2009 *Plants of the Canoe People: an Ethnobotanical Voyage through Polynesia*. Lawai: National Tropical Botanical Garden.
- Wiebeck, Erno
 1987 *Indische Bote und Schiffe*. Lizenz: VEB Historff Verlag Rostock.
- Wiebeck, Erno and Irmin Lübeck
 1994 *Welt der Entdeckerschiffe in Berühten Nachbauten*. Hambrug: DSV-Verlag.
- Williams, F.E.
 1932/33 Trading voyages from the Gulf of Papua. *Oceania* 3(2): 139–167.
- Wissler, Clark
 1926 *The Relation of Nature to Man in Aboriginal America*. New York: Oxford University Press.
- Woodford, C.M.
 1909 The canoe of the British Solomon Islands. *Journal of Royal Anthropological Institute of Breat Britain and Ireland* 39: 506–516.

Worcester, G.R.G.

1966 *Sail and Sweep in China: The History and Development of the Chinese Junk as Illustrated of Junk Models in the Science Museum*. London: Her Majesty's Office.

Zimmerly, David W.

2000 *Qayaq: Kayaks of Alaska and Siberia*. Fairbanks: University of Alaska Press.

(中国語)

Li, Yih-Yuan (李亦園)

1962 『馬太安阿美族的物質文化』、中央研究院民族学研究所。

Ling, Shun-Sheng (凌純聲)

1970 *Formosan sea-going raft and its origin in ancient China*. 『中国遠古與太平洋印度兩洋の帆筏舟船方舟和樓船の研究』、中央研究院民族学研究所。

劉焜錫・高清德編

2005 『「東海岸阿美族竹筏漁獵文化調查記錄」計劃調查報告、行政院文化建設委員會・交通部觀光局東部海岸國家風景區管理所。

(日本語)

石村智

2014 「オセアニアのカヌーの船体構造とその特質：特に板接ぎ技法について」『国際常民文化研究叢書 5：環太平洋海域における伝統的造船技術の比較研究』、pp. 145-157、神奈川大学国際常民文化研究機構。

市岡康子

2005 『クラ：貝の首飾りを探して南海をゆく』、コモンズ。

犬飼哲夫

1940 「アイヌの木皮舟」『北方文化研究報告』1: 93-105.

牛山純一

1975 『海洋文化館調査報告』、日本映像記録センター。

大熊良一

1985 『小笠原諸島異国船来航記』、近藤出版社。

大西秀之

2014 「植民地支配が迫った技術選択：バイダルカに刻まれた露米商会の経営」『国際常民文化研究叢書 5：環太平洋海域における伝統的造船技術の比較研究』、pp. 47-58、神奈川大学国際常民文化研究機構。

大林太良

1998 『仮面と神話』、小学館。

小笠原村教育委員会

1982 『文化財の保護14号：特集 小笠原諸島文化財調査報告』、六一書房。

小田静夫

1999 『黒潮圏の考古学』、第一書房。

小野林太郎

2017 『海の人類史：東南アジア・オセアニア海域の考古学』、雄山閣。

海部陽介

2016 『日本人はどこから来たのか？』、文藝春秋。

2017 「人類最古段階の航海：その謎にどう迫るか？」『岩波・科学』87(9): 836-840.

2020 『サピエンス日本上陸：3万年前の大航海』、講談社。

後藤明

1996 『海の文化史：ソロモン諸島のラグーン世界』、未來社。

2001 『民族考古学』、勉誠出版。

2002 「クラ交換の舞台裏：その物質文化的側面」『物質文化』73: 1-16.

2003 『海を渡ったモンゴロイド：太平洋と日本への道』、講談社選書メチエ。

2004 「黒曜石の旅：民族誌に見るビスマルク諸島・ニューブリテン島産黒曜石の交易」『東南アジア考古学』24: 1-18.

2005 「交易者の考古学的民族誌」『考古学ジャーナル』529: 11-14.

2006a 「東南アジア・オセアニアにおける竹筏：もう一つの伝統」『水中考古学』2: 22-31.

2006b 「フィリピン・ルソン島イロコス州における伝統的船舶の考古学的民族誌ノート：バンカ型漁船と竹筏を中心に」『現代社会フォーラム』2: 93-111.

2007a 「東部インドネシア・マレ島における土器交易システム：〈海上・土器制作＝交易者〉システムに埋め込まれた土器製作」『土器の民族考古学』、pp. 123-139、同成社。

2007b 「海彼世界への魂の旅：オーストロネシア（南島）語族における死者の島の諸相」『万葉古代学研究所年報』6: 229-237.

2008 『カメハメハ大王』、勉誠出版。

2009a 「海洋文化館収蔵ダブルカヌーの来歴について：タヒチ型ダブルカヌーの文化的および歴史的背景の考察」沖繩美ら島財団『海洋文化に関する事業報告』、pp. 12-48.

2009b 「オセアニア海洋民の魂の器としてのカヌー」、単著、2009年12月、『アジア遊学』、128号：136-147.

2010a 「オセアニア・カヌーの材質について：海洋文化館収蔵カヌー植物材質の射程」『海洋文化に関する事業報告』、pp. 2-10、沖繩海洋博覧会記念公園管理財団。

- 2010b 「環太平洋海域の伝統的船舶技術の交流について：小笠原・八丈島のカヌー漁船を題材に」『国際常民文化研究機構年報』1: 75-82.
- 2011a 「カヌーにおける技術的選択について：ニューギニア東方海上部の資料を中心に」黒沢浩・森部一編『南山大学人類学博物館所蔵民族資料の研究：タイ北部山地民の現在／パプアニューギニアの物質文化』、南山大学人類学博物館オープンリサーチセンター研究報告書5、pp. 147-160.
- 2011b 「船の旅化粧」『万葉古代学研究所年報』9: 127-134.
- 2011c 「トロブリアンド諸島におけるクラカヌーの装飾：その文様分析の予備的考察」篠田知和基編『神話・象徴・図像』、楽瑯書院、pp. 103-112.
- 2011d 「民具研究の視座としての chaîne opératoire 論から物質的関与論への展開」『国際常民研究機構年報』2: 201-218.
- 2013 「オセアニアのカヌー研究再考：学史の批判的検討と新たな課題」『南山大学人類学研究所・研究論集』1: 217-268.
- 2014 「環太平洋海域の原初的造船技術について：熱帯・亜熱帯域における船殻形成の概観」『国際常民文化研究叢書5：環太平洋海域における伝統的造船技術の比較研究』、pp. 159-184、神奈川大学国際常民文化研究機構。
- 2016 「北米先住民のコスモビジョン」『南山考人』44: 21-40.
- 2017 「人類初期の舟技術：環太平洋地域を中心に」『科学』67(9): 841-848.
- 2020 オセアニアの貝ビーズ文化：欧米化のなかの婚資と地域通貨」池谷和信編『ビーズでたどるホモ・サピエンス史』、pp. 205-219、昭和堂。
- 2022 「研究の歩み」大西秀之編『モノ・コト・コトバの人類史』、pp. 359-374、雄山閣。
- 後藤明・石村智
2011 「ショーテン諸島のアウトリガーカヌー：南山大学人類学博物館および沖縄海洋博公園海洋文化館の資料紹介」『南山大学人類学博物館紀要』29: 39-56.
- 佐々木史郎
2008 「よみがえったナーナイの樹皮舟」『北海道民族学』4: 89-92.
- サトクリフ、ローズマリ
2002 『ペーオウルフ：妖怪と竜と英雄の物語』、原書房。
- 柴田恵司・マセンギ、K.W.A.
1991 「東南アジアの在来型沿岸漁船」柴田恵司編『北西太平洋地域における在来型沿岸漁村漁具の比較研究：東南アジアと日本の漁船』、トヨタ財団研究助成報告書、pp. 28-259.
- シング、ジョン・M
1937 『アラン島』、岩波文庫。
- 洲澤育範
2014 「樹皮舟」『国際常民文化研究叢書5：環太平洋海域における伝統的造船技術の比較研究』、pp. 113-144、神奈川大学国際常民文化研究機構。
- スラヴィック、A
1984 『日本文化の古層』、住谷一彦・クライナー、ヨーゼフ訳、未来社。
- セヴェリン、ティム
1979 『ブレンダン航海記』、サンリオ。
- 辰巳和弘
2011 『他界へ翔（かけ）る船：「黄泉の国」の考古学』、新泉社。
- 田中拓也
1996 「伝統的帆走カヌーの建造過程」『アルバトロスクラブ会報』14: 133-180.
- 棚瀬襄爾
1966 『他界観念の原始形態：オセアニアを中心として』、東南アジア研究叢書1。
- 東京大学総合研究資料館
1990 『東京大学総合研究資料館所蔵鳥居龍蔵博士撮影 写真資料カタログ 2部 写真・台湾1：ヤミ族、アミ族、プユマ族、パイワン族、ルカイ族』、東京大学総合研究資料館・標本資料報告第19号。
- 東京都島嶼町村会
1981 写真集『黒潮に生きる：伊豆諸島』、東京都島嶼町村会。
- 出口晶子
1995 『日本と周辺アジアの伝統的船舶』、文献出版。
- 西村真次
1928 『萬葉集の文化史的研究』、東京堂。
- ニーレン、エリック・ヤーン・ペーテル・ラム
1986 『ゴトランドの絵画石碑：古代北欧の文化』、岡崎晋訳、溪流社。
- ハイエルダール、T. [「ハイエルダール」という表記も使われる]
1951 『コン・ティキ号探検記』、月曜社。
1971 『葦舟ラー号航海記』、草思社。
- ビショップ、E
1953 『カイミロア』、法政大学出版局。
- フェイガン、ブライアン
2013 『海を渡った人類の遙かな歴史：名もなき古代の海洋民はいかに航海したのか』、河出書房新社。

フォルスター、G

2007 『フォルスター：世界周航記(下)』、岩波書店。

深澤芳樹・南部裕樹・菅博絵

2013 『原始・古代の船 I』、立命館大学考古学論集刊行会。

外間守善

2000 『おもろさうし』、岩波文庫。

松本信廣・大林太良

1975 「対談・古代の船と海の文化」、大林太良編『船』、pp. 243-269、社会思想社。

松本信廣

1978 『日本民族文化の起源 第2巻：古代の船・日本語と南方語』、講談社。

門田修・宮澤京子

2014 「「オセアニアのカヌー」映像記録について」『国際常民文化研究叢書5：環太平洋海域における伝統的造船技術の比較研究』、pp. 235-247、神奈川大学国際常民文化研究機構。

柳田國男

1968 『定本 柳田國男集』、第1巻、筑摩書房。

山田仁史

2015 『首狩の宗教民族学』、筑摩書房。

南山大学人類学研究所モノグラフ・シリーズ1 2022年度 第1号

環太平洋の原初舟 出ユーラシア人類史学への序章

ISSN 2758-3104 ISBN 978-4-9912963-0-7

2023年3月20日 発行

著者 後藤 明

編集委員 吉田 竹也、渡部 森哉、宮脇 千絵

南山大学人類学研究所

〒466-8673 名古屋市昭和区山里町18 電話 (052)832-3111 (代表)

代表者 渡部 森哉

E-mail: ai-nu@ic.nanzan-u.ac.jp

印刷 株式会社あるむ 電話 (052)332-0861

ISSN 2758-3104

ISBN978-4-9912963-0-7



9784991296307



1921349000003

南山大学人類学研究所モノグラフ・シリーズ 1

Monograph Series of the Anthropological Institute, Nanzan University

2022年度 第1号