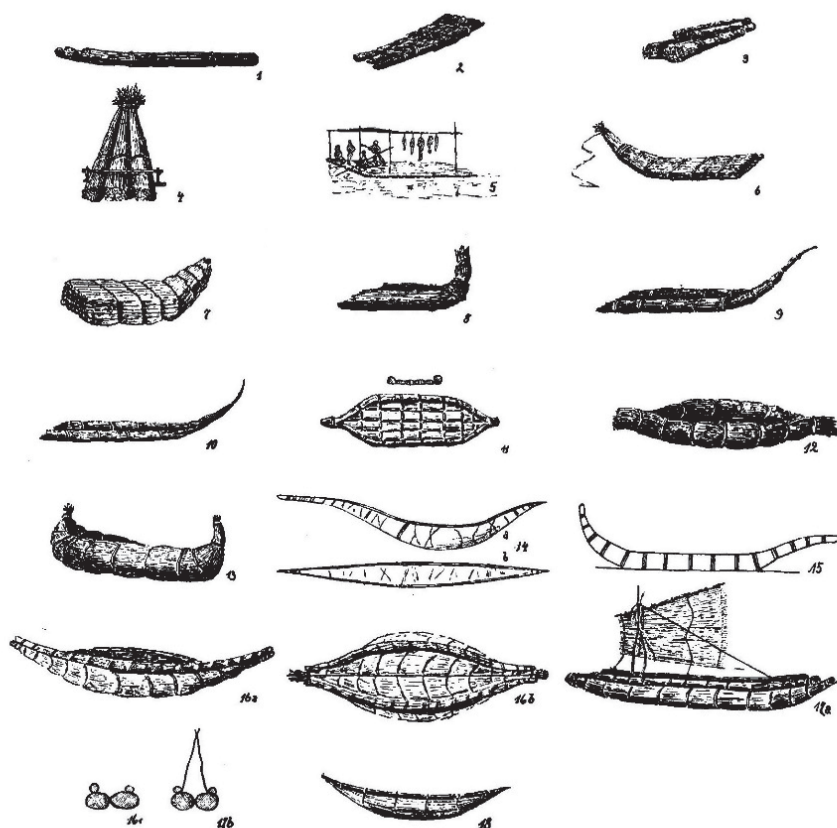
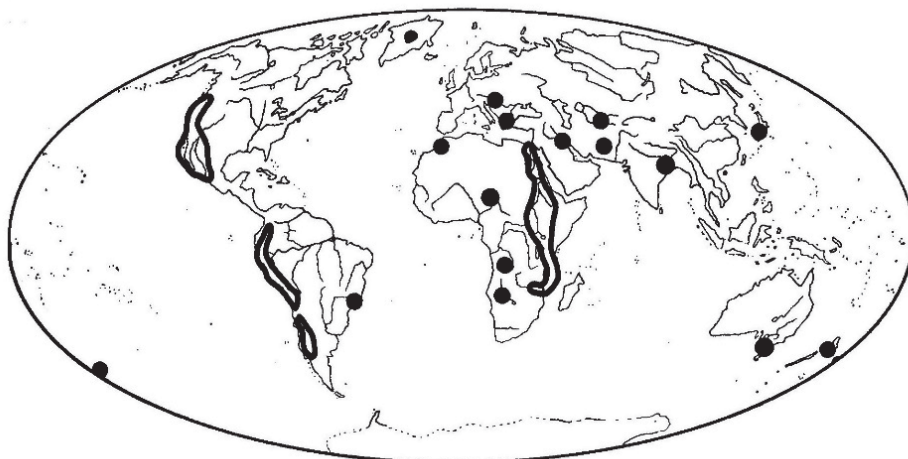


第2章

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
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

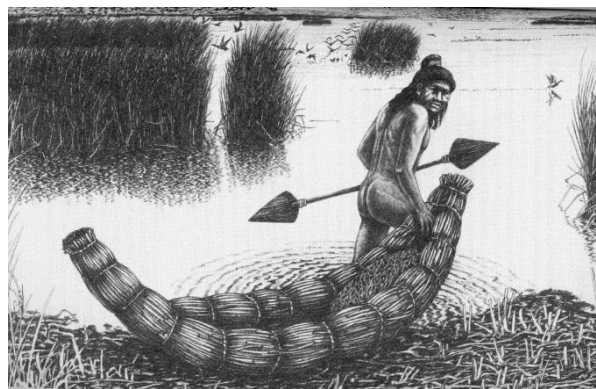


図2-3 オローニ族の草束舟 (Margolin 1978)

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のも、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掛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

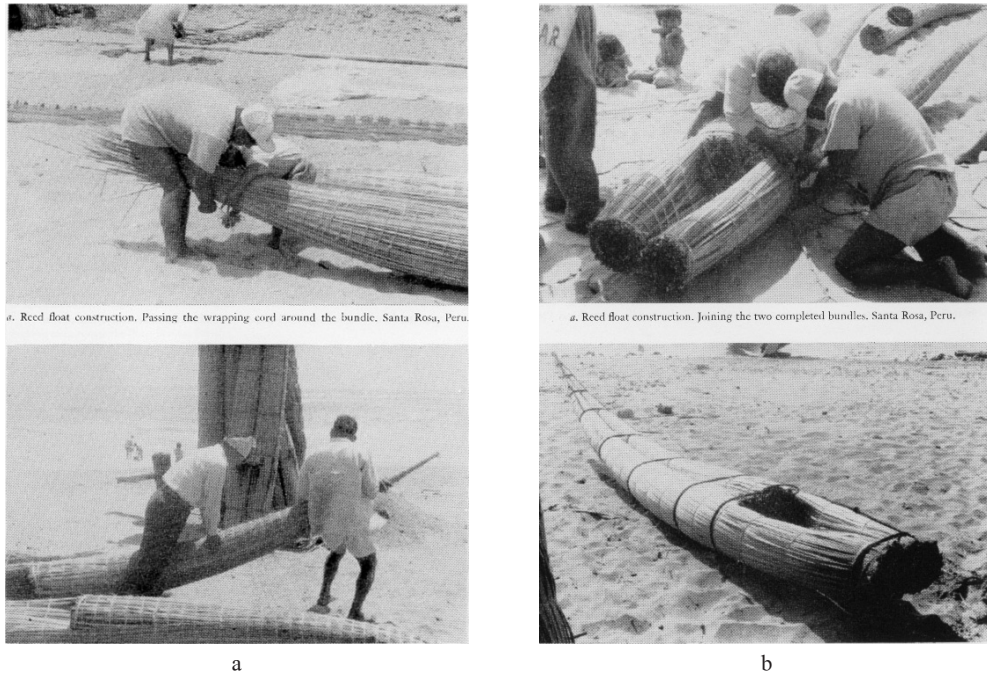


図2-4a & b ペルー北部海岸の草束舟 (Edwards 1965: Plate 2a & 2b)

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。

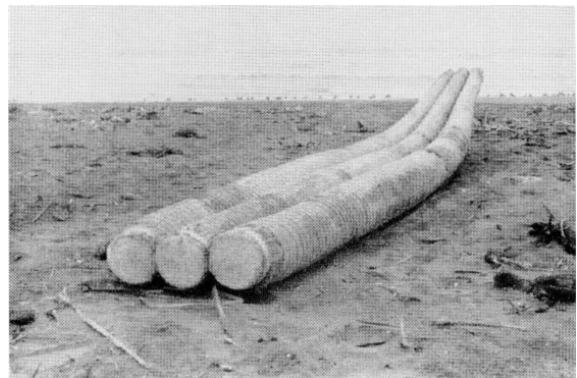


図2-5 ペルー南部海岸の草束舟 (Edwards 1965: Plate 3)

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鉈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

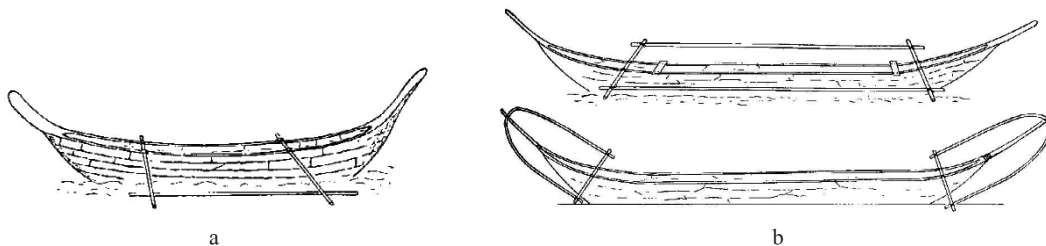
ポリネシアで草束舟の有無の議論が重要なのはラパヌイ、いわゆるイースター島である。ラパヌイを最初に発見した西洋人はオランダのヤコブ・ロッヘフェーンで、島を発見したのが復活祭の時期だったのでイースター島と命名され、モアイ像とともにその呼び名が有名になった。

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)

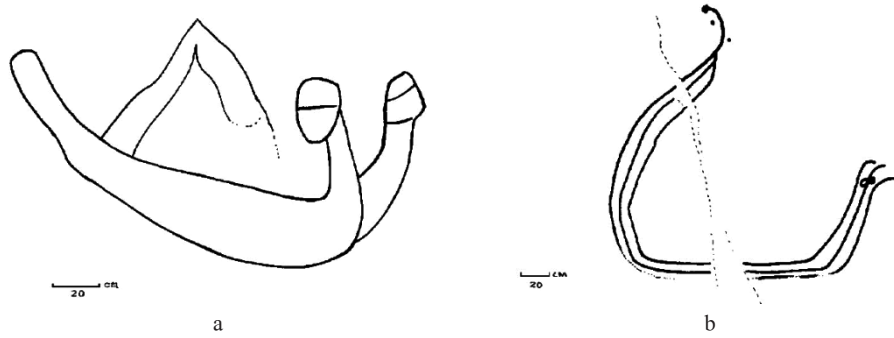


図2-9 二股の舟 a: Orongo; b: Ava O Kiri (Lee 1992: figure 4.101の上下)

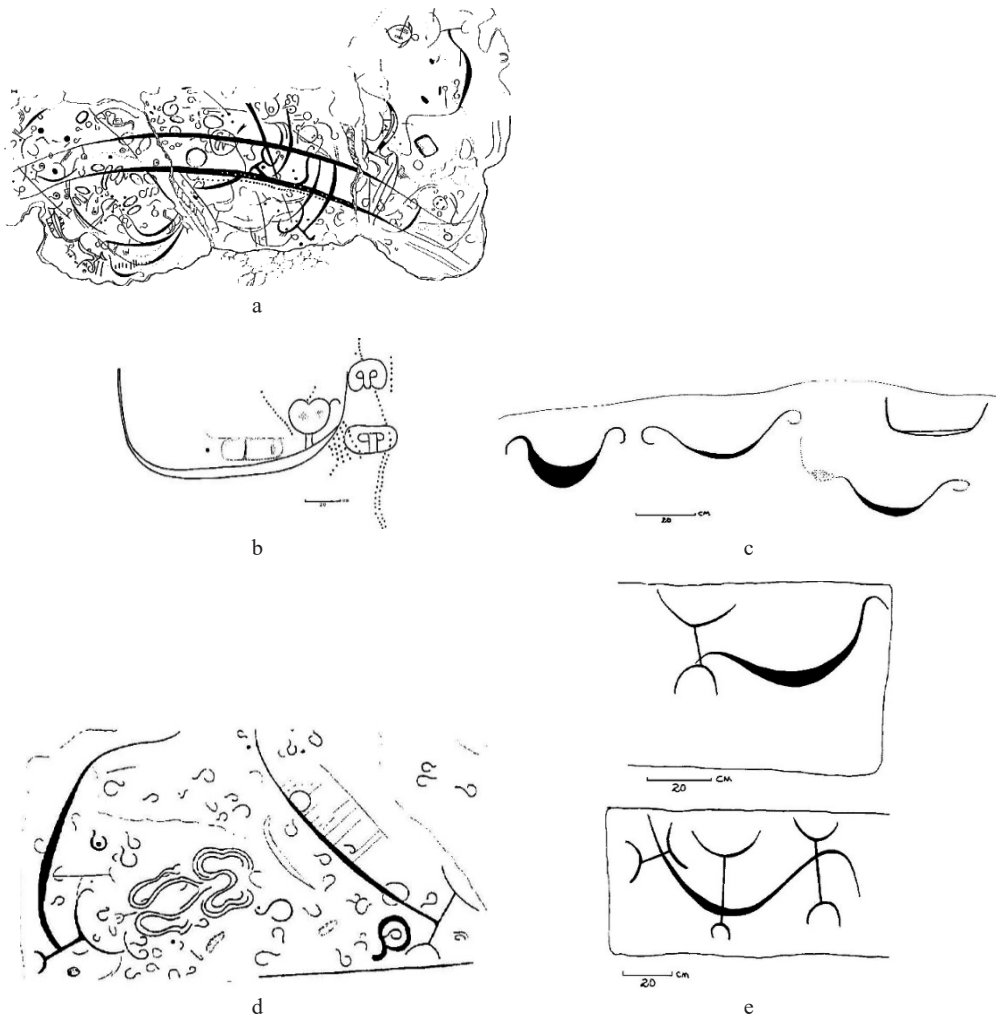


図2-10 ラパヌイにおける草束舟らしき岩絵 a: Ahu Ra'ai (Lee 1992: Figure 4.107); b: Cave 547 at Motu Nui (Lee 1992: Figure 4.8); c: Moai ar Rabi Raraku (Lee 1992: Figure 4.104); d: Ahu Ra'ai (Lee 1992: Figure 4.112); e: Ahu Nau Nau (Lee 1992: Figure 4.109)

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。

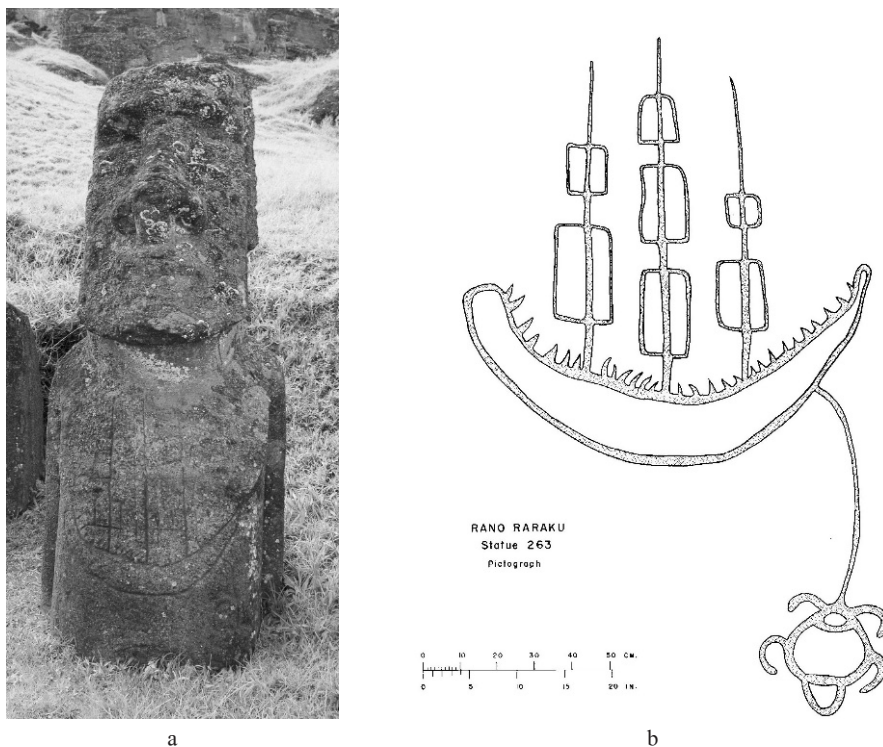


図2-11 モアイに描かれた舟 a: Moai No. 263; b: Ship at No. 263 (Heyerdahl and Ferdon eds. 1961: Fig. 93)

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

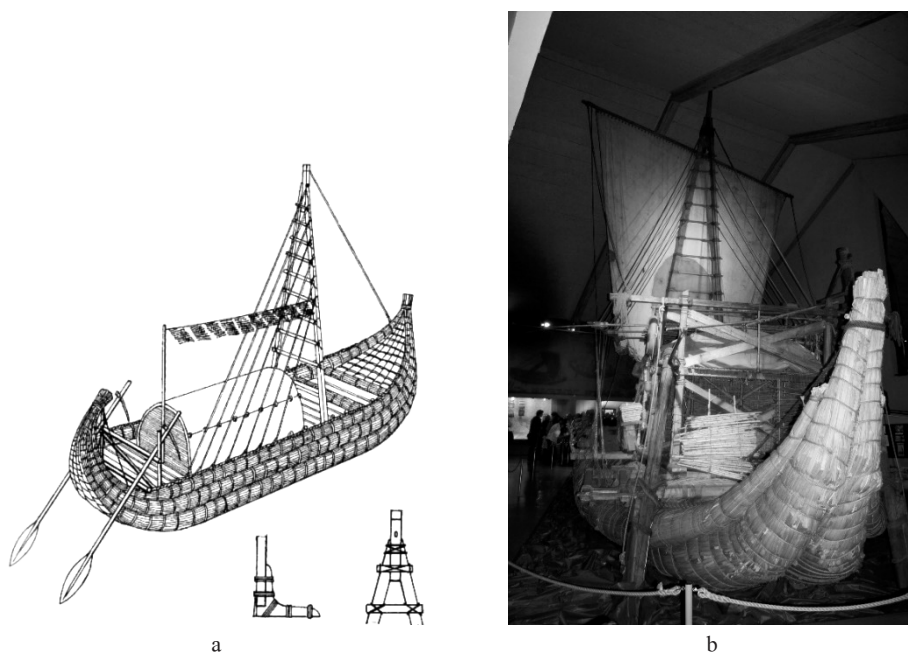


図2-12 ハイエルダールのラー号 a: ラー号 (Wiebeck and Lübeck 1995: 51); b: ラーII号 (オスロ・コンチキ博物館)

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

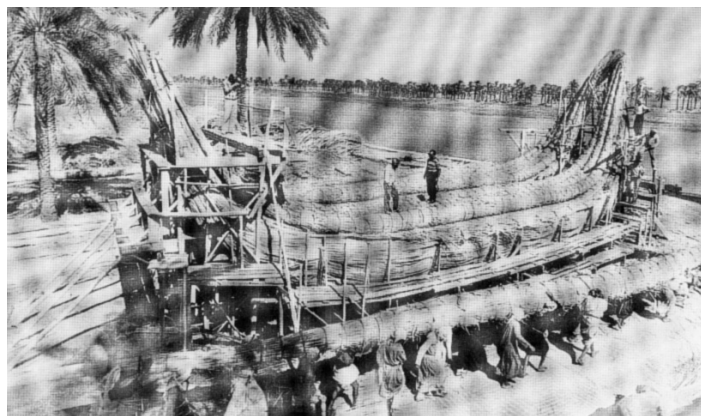


図2-13 ティグリス号の製作 (Wiebeck and Lübeck 1994: p. 141)

VIRACOCHA

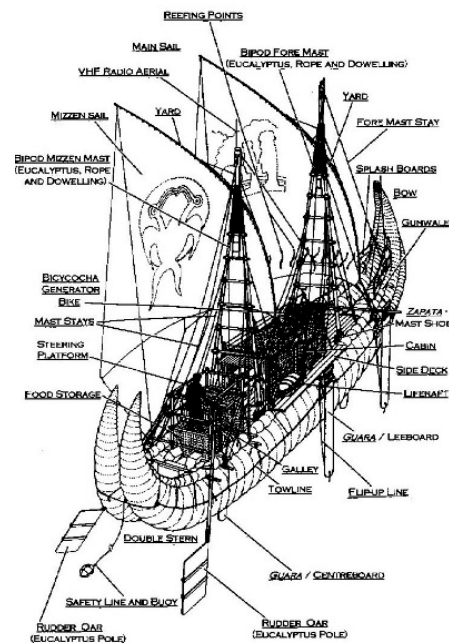


図2-14 実験航海船ピラコチャ号 (Thorp 2003: 巻末の図)

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。