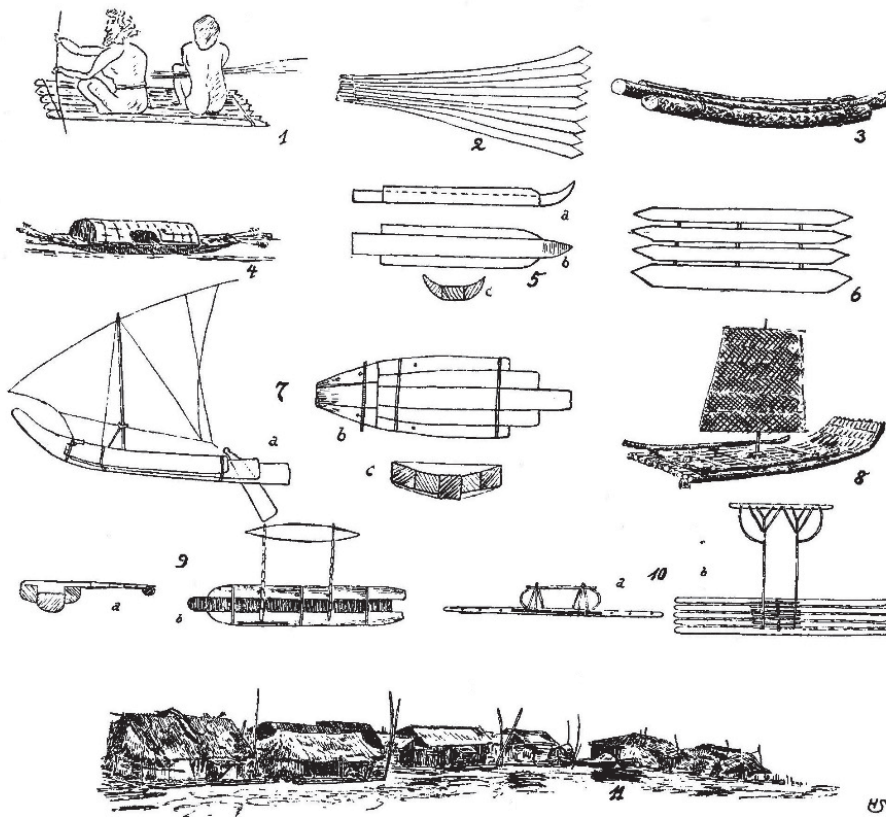


第 5 章 筏舟

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)

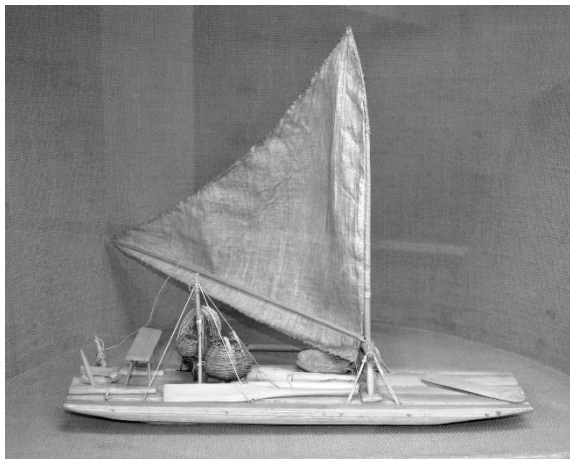


図5-3 ブラジルで使われた丸木筏舟模型
(ロンドン英国科学博物館)

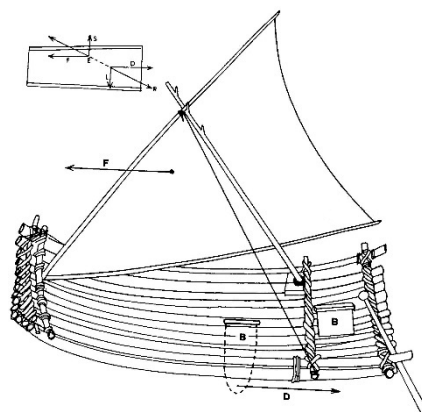


図5-4 ホリッジが想定したオーストロネシア
初期の竹筏 (Horridge 1987: Fig. 91)

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、鯨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)、細い竹で作る、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。

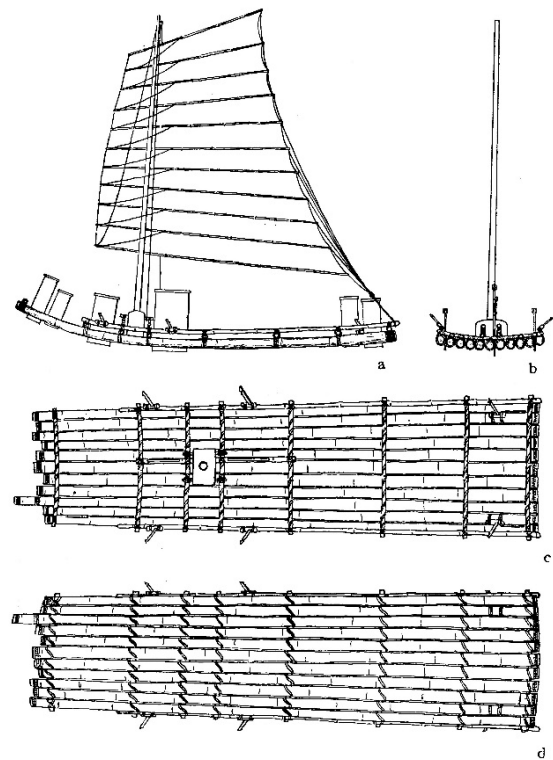


図5-5 台湾東海岸で使われていた帆走竹筏舟 (Ling 1970: Plate II)



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

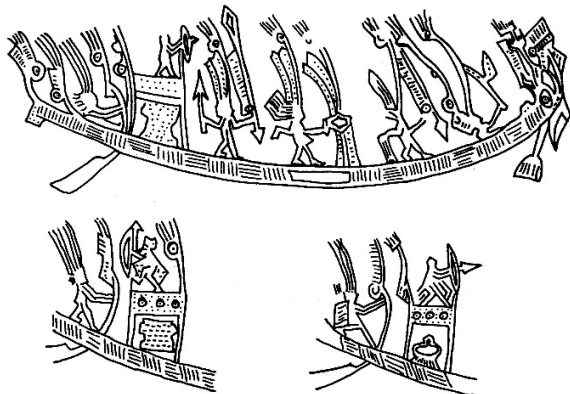


図5-9 ドンソン型胴鼓に描かれた竹筏舟と思われる図像
(Needham 1971: Fig. 960)

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「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）。

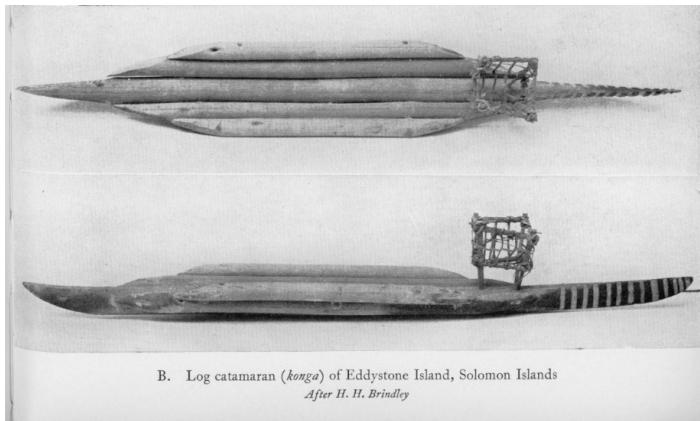
5. オセアニア

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）



B. Log catamaran (*kongā*) of Eddystone Island, Solomon Islands
After H. H. Brindley

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)

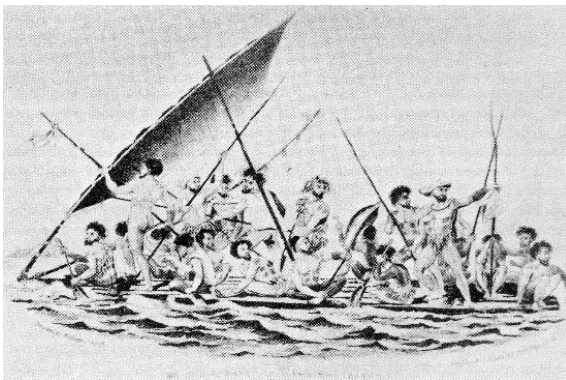


図5-23 マングレバのカタマラン型筏 (Hornell 1936a: Figure 64)

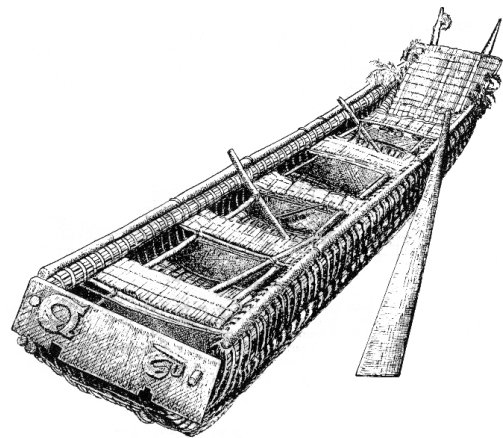


図5-24 チャザム諸島の筏舟 (Hornell 1936a: Plate 148)

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

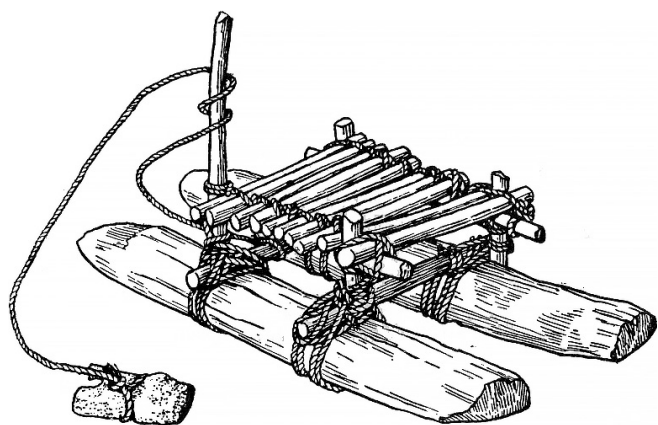


図5-25 キリバスの筏状漁業施設 (Koch 1986: Fig. 105)



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。また大きな船の舢舨の乗組員が 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。一方艫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っていて沈まず、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)

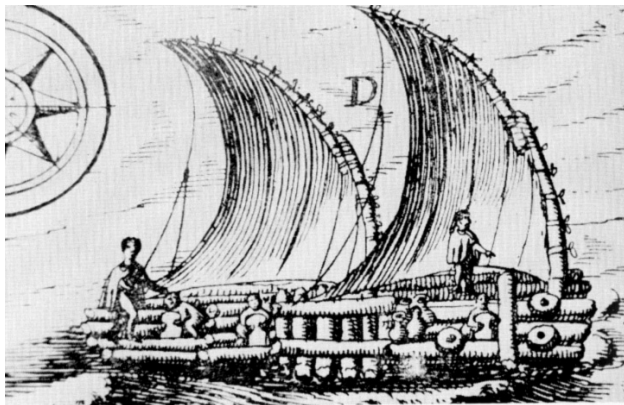


図5-29 重層構造のバルサ筏 (Edwards 1965: Plate 16a)

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)。

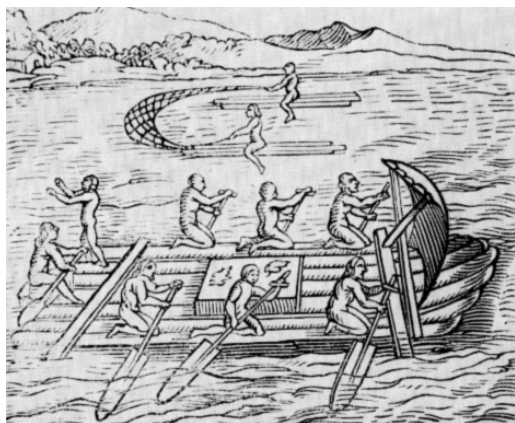


図5-30 横帆を装着したバルサ筏 (Edwards 1965: Plate 16b)

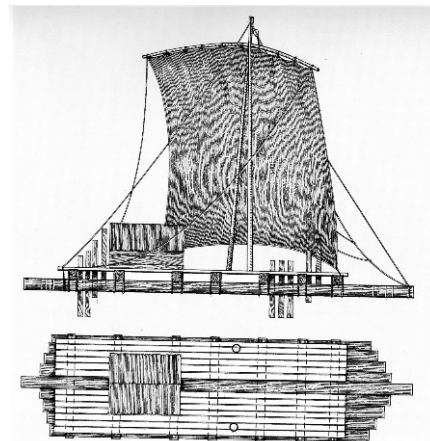


図5-31 横帆と移動竜骨を備えたエクアドルのバルサ筏 (McGrail 2001: Fig. 11.6 Plate 16b)

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

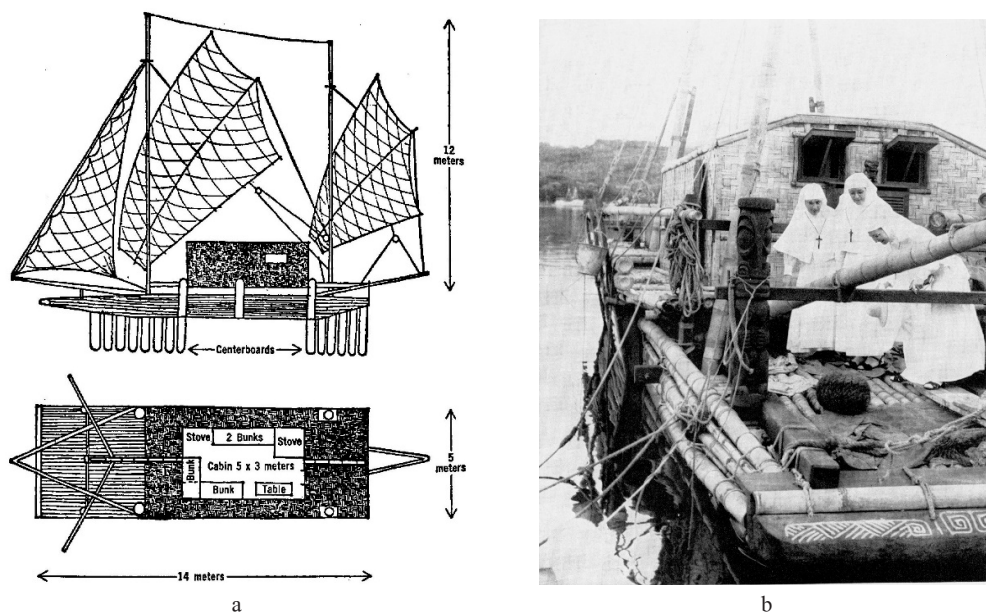


図5-32 タヒチヌイ号 (a: Danielsson 1960: p. 71; b: de Bisschop 1959: p. 92)

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

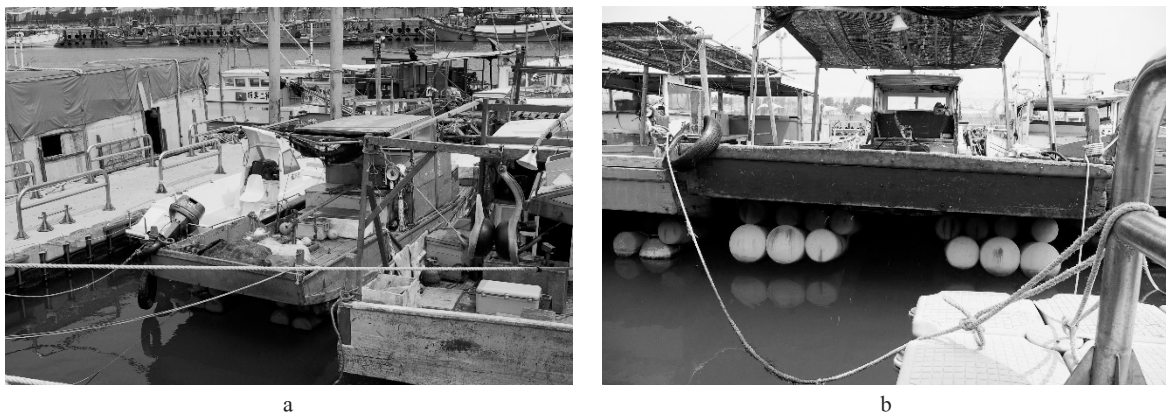


図5-33 台湾東海岸成功港における塩ビパイプ式漁船

筏の発展形態 (台湾とフィリピン)

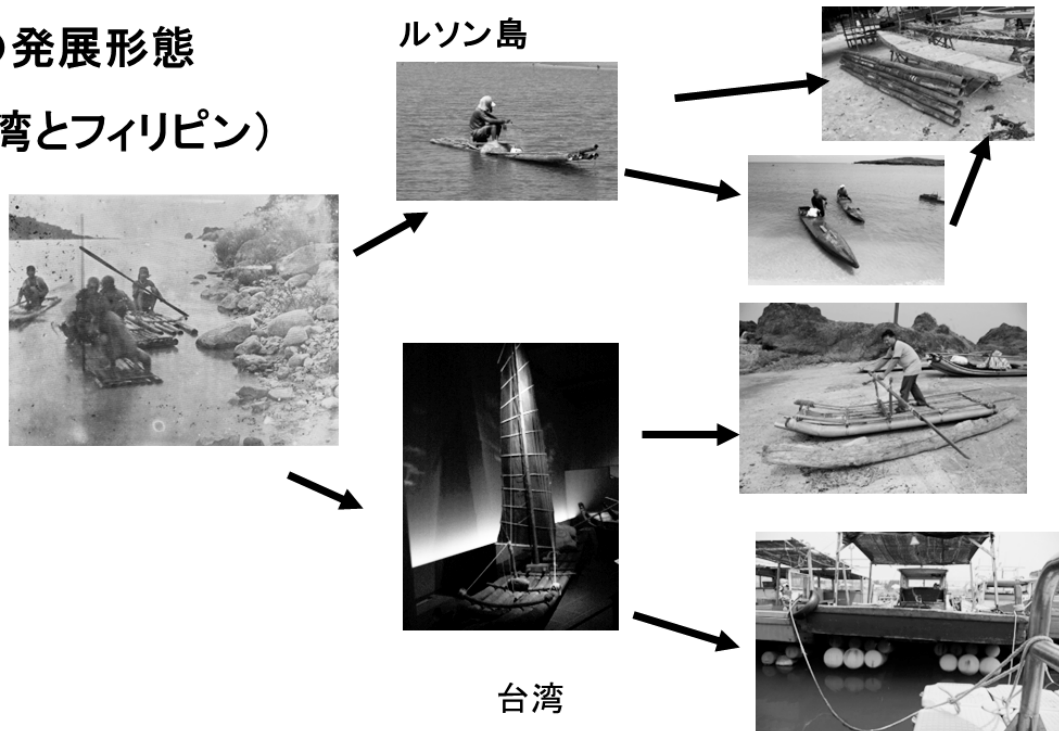


図5-34 パシー海峡周辺における竹筏の現代的改良過程（筆者作成）



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)。