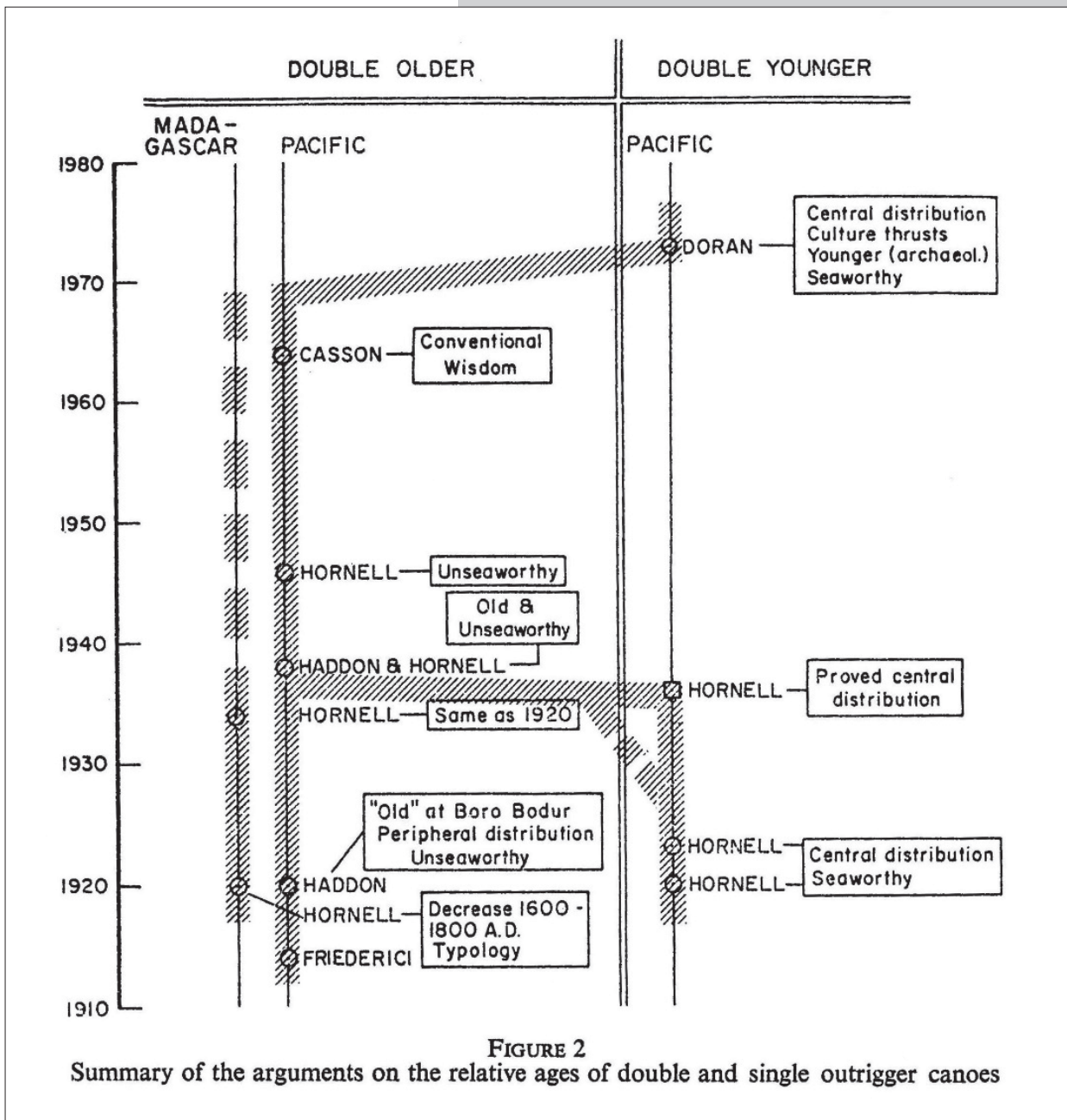


第7章

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 \rightarrow 2 \rightarrow 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、結論は出せないとした（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)

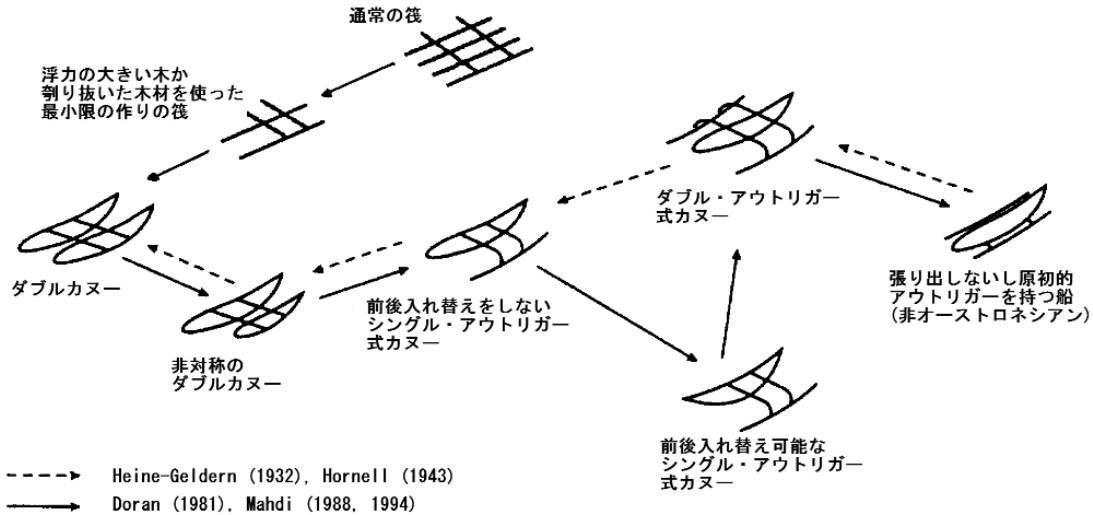


図7-7 筏・カヌーの発展仮説 (Mahdi 1999: Figure 5.1 改変)

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。さらにマイ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。

ポリネシアやマイ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 Sprintsail) : (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 sprintsail) 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 sprintsail) 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事は、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

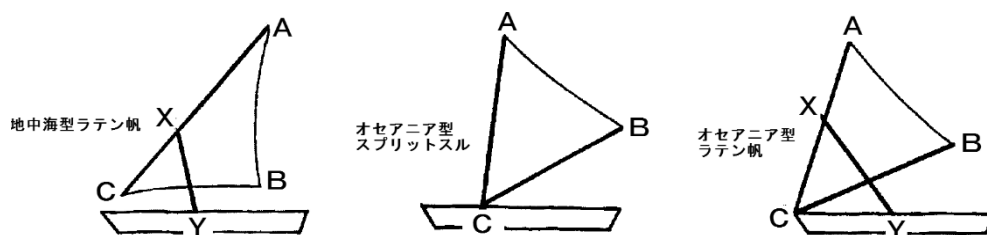


図7-10 帆装の基本的形態 (Doran 1981: Fig. 22 改変)

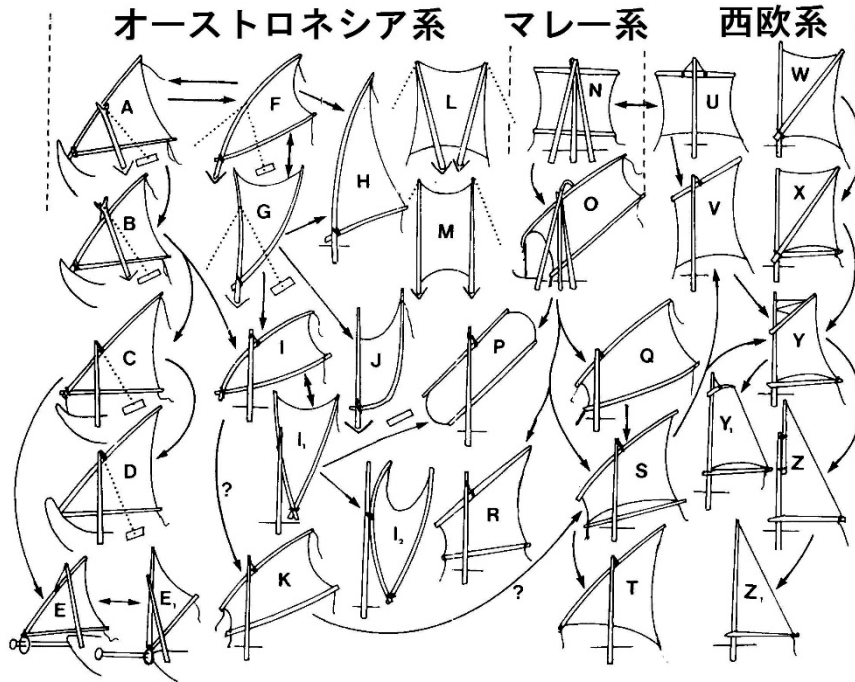


図7-11 オーストロネシア世界の艦装 (Horridge 1987: Fig. 83 改変)

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。

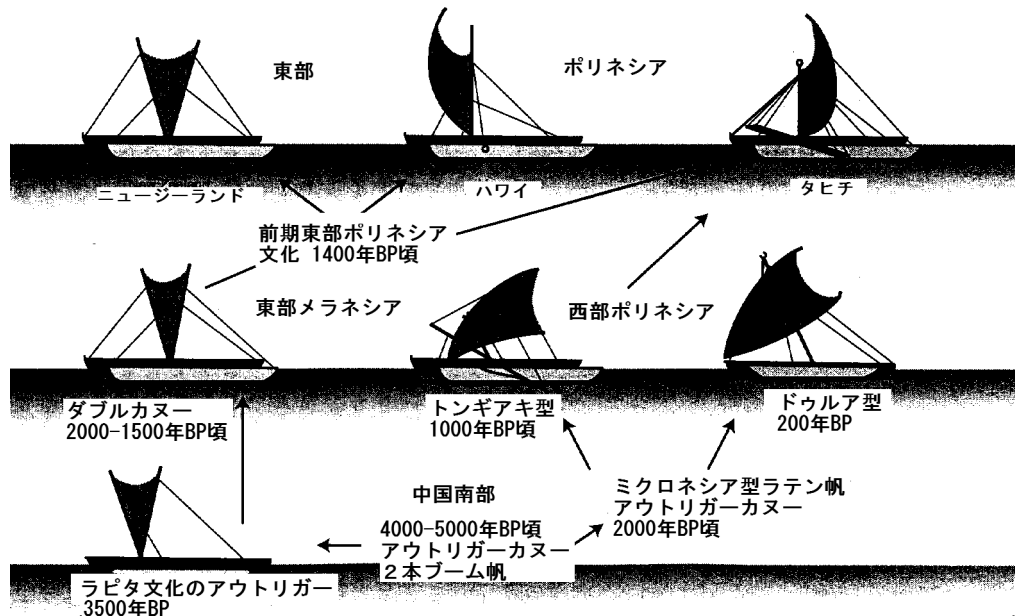


図7-12 カヌーの発達関係仮説 (Anderson 2000: Figure 5 改変)

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艀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とげ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程度でなくてははいけない。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)