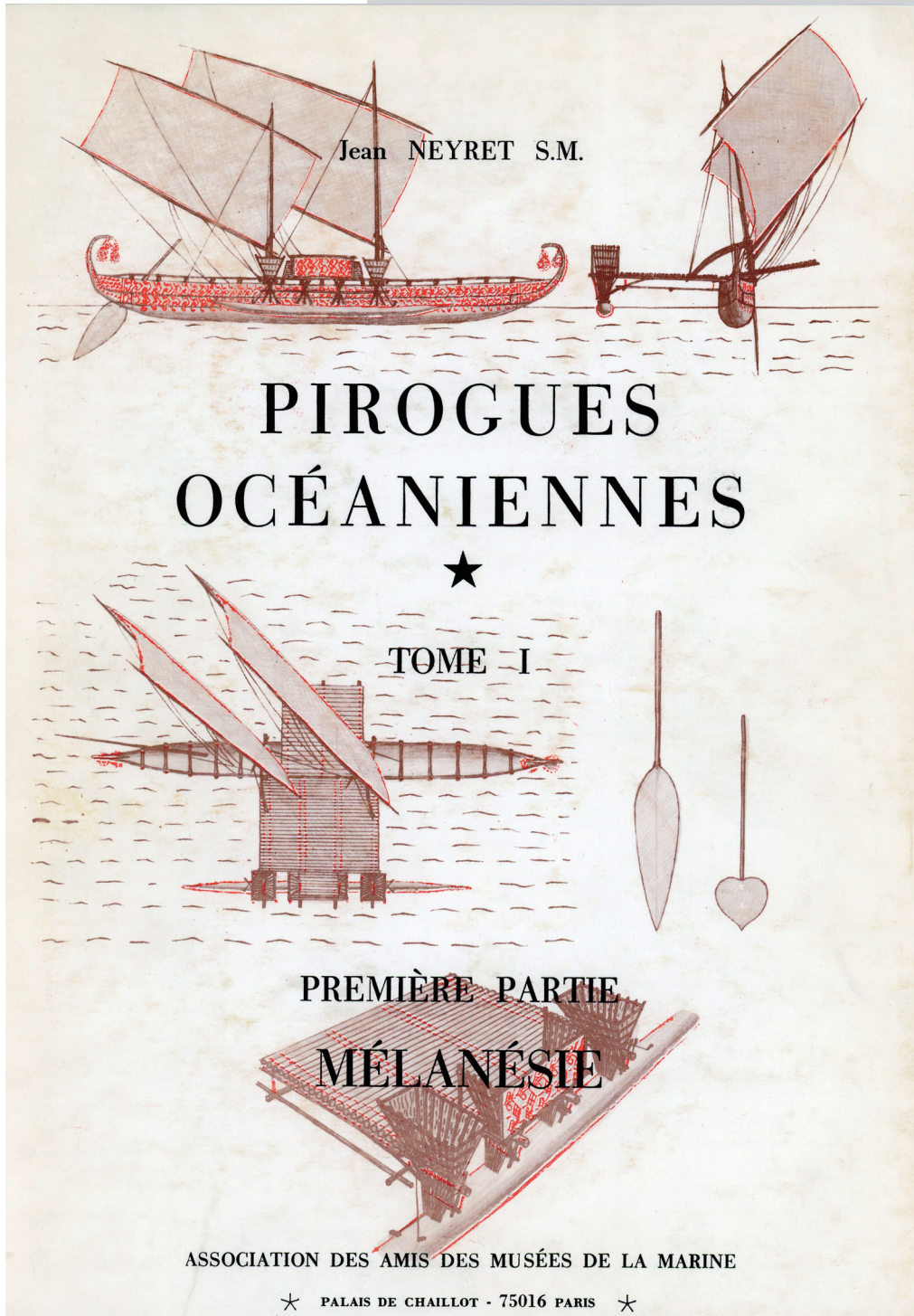


第9章

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

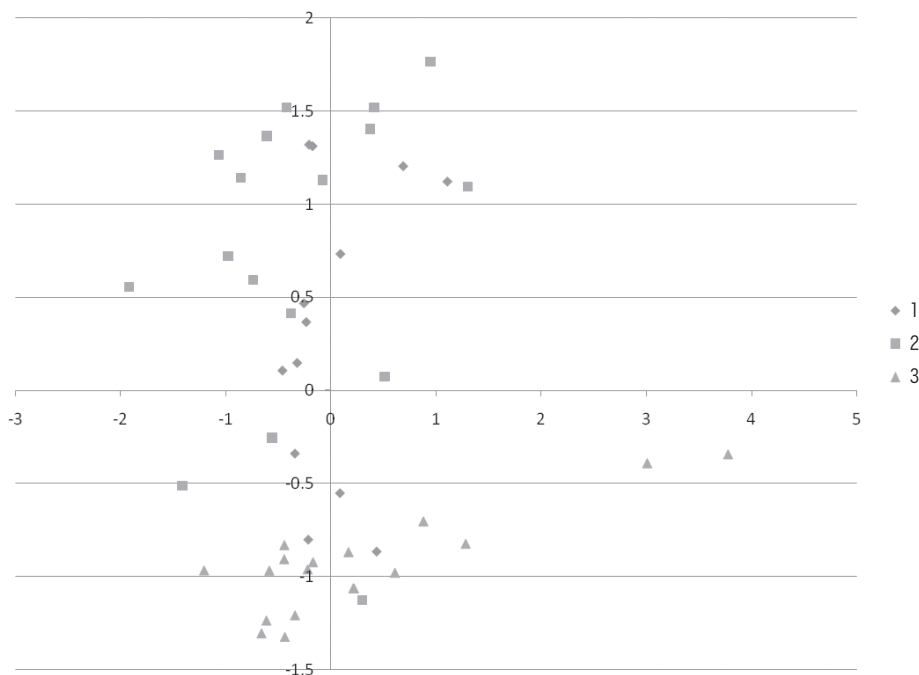


図9-1 ニューギニア島周辺のカヌー形態の比較

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。

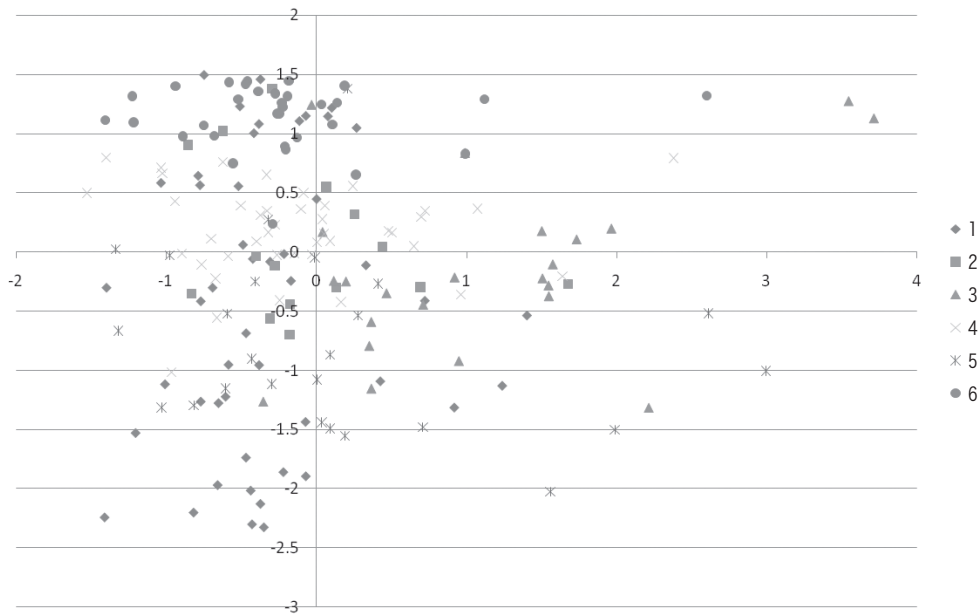


図9-2 ニア・オセアニアからリモート・オセアニアにかけてのカヌー形態比較

- 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

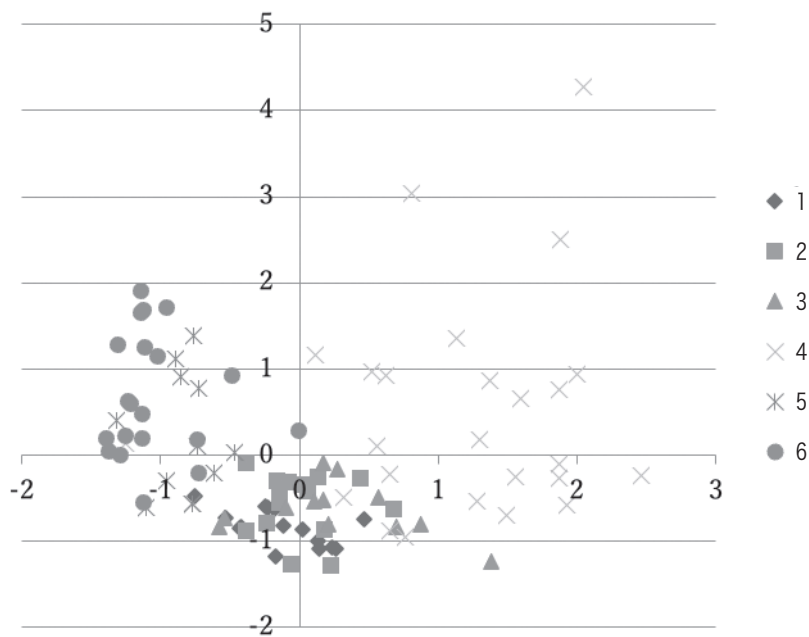


図9-3 リモート・オセアニアにおけるカヌー形態の比較

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)。

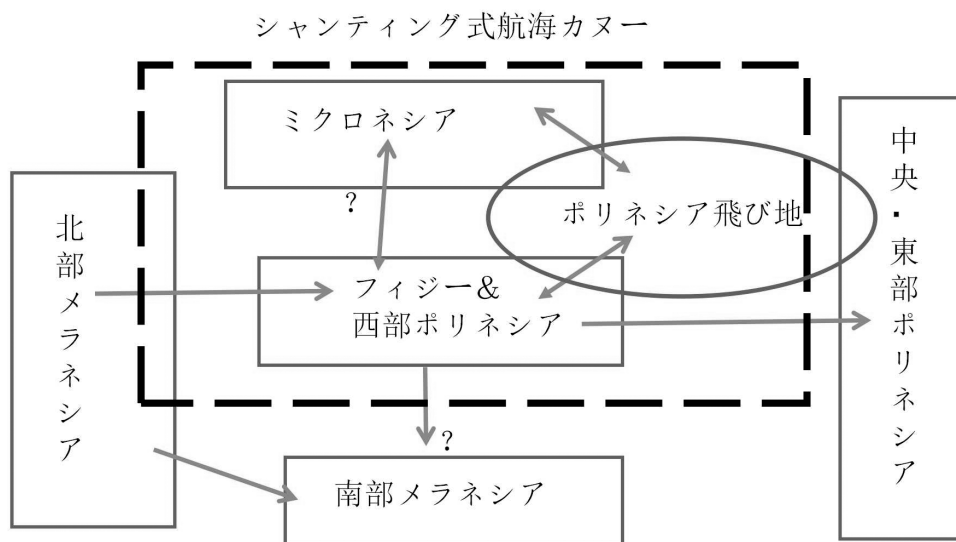


図9-4 カヌーの形態による関係図 (筆者作成)

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。

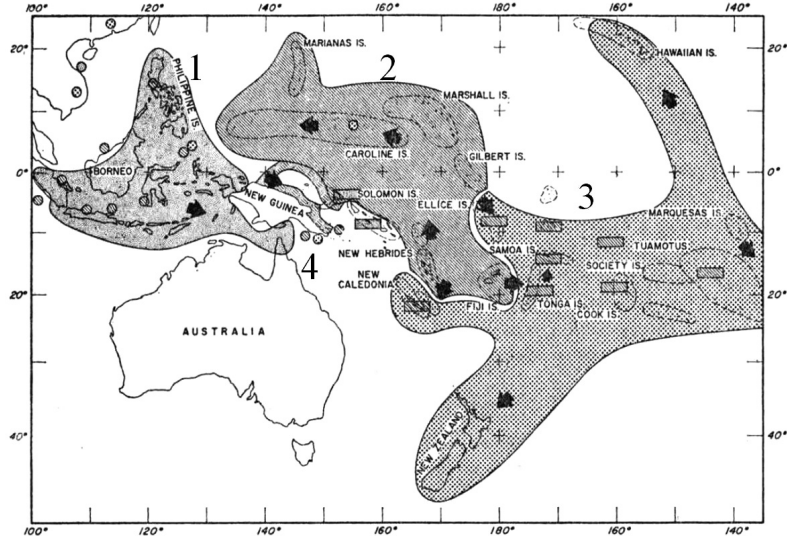


図9-5 東南アジアとオセアニアのカヌー型式分布 (Doran 1974: Figure 3)

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