

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* (西の風を待つ) 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

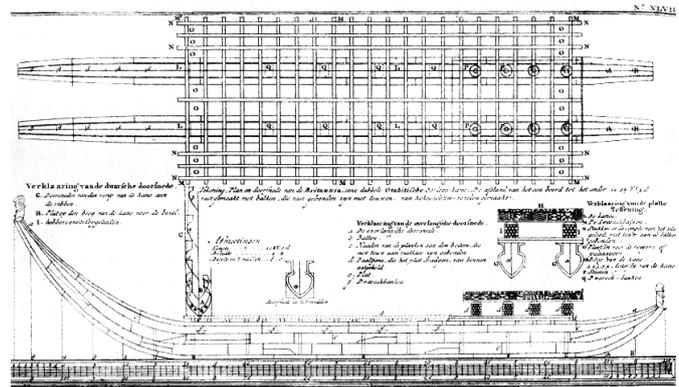


図10-5 クック艦長の残した戦闘用ダブルカヌーの図面 (Hornell 1936a: Figure 89)

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。

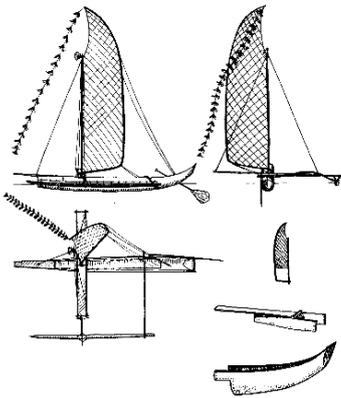


図10-6 Va'a Motu 型カヌー
(Neyret 1974: II.E4a)

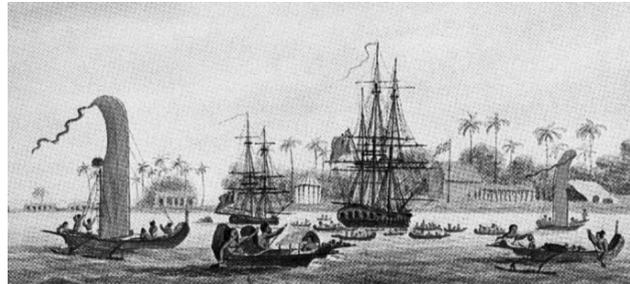


図10-7 ブライ船長の絵師トビアンが残した絵図
(Oliver 1988: Plate 9)

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。

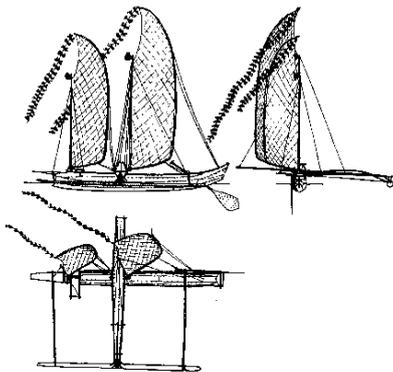


図10-8 複帆の Va'a Motu 式カヌー
(Neyret 1974: II.E4b)

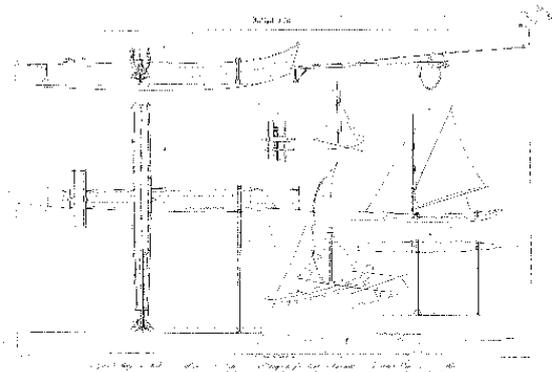


図10-9 パリス提督の絵図
(Rieth 2000: Plate 123; 原図 Paris 1843)

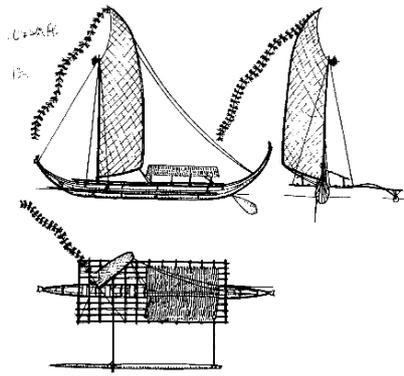


図10-10 帆走竜骨船 pahi 型カヌー
(Neyret 1974: II.E5)

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)。

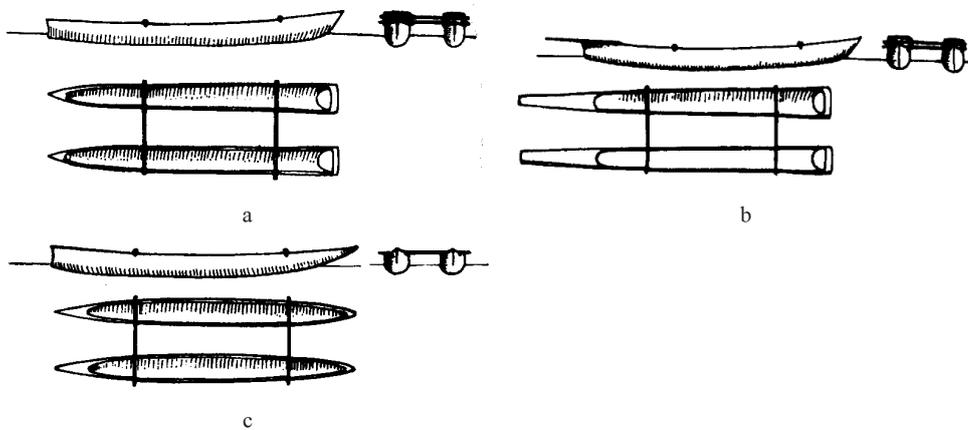


図10-11 小型のダブルカヌー maéha'ha or maiki (Neyret 1974: a: II.E6a1, b: II.E6a2, c: II.E6b)

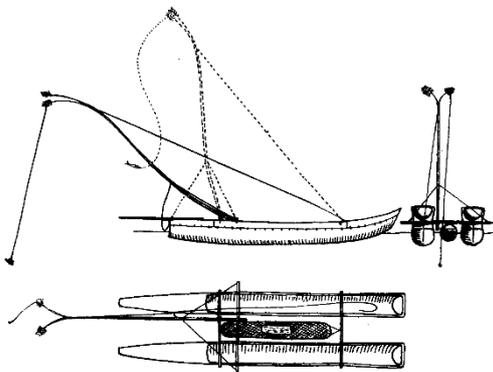


図10-12 マグロ釣り用の廻漕ダブルカヌー
(Neyret 1974: II.E7)

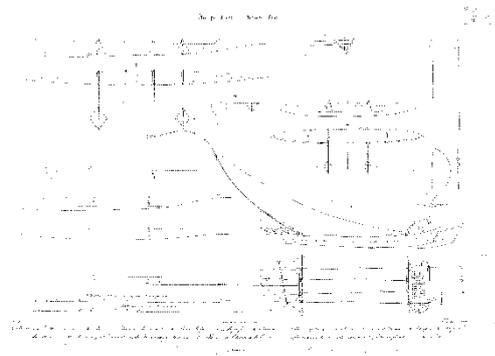


図10-13 パリス提督の実測図
(Rieth 2000: Plate 122; 原図 Pâris 1843)

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)。

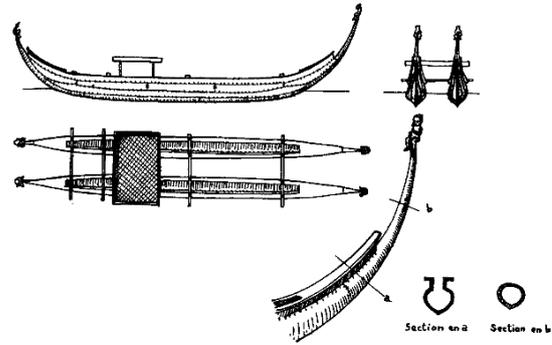


図10-14 戦闘用ダブルカヌー uliatéa 型式1
(Neyret 1974: II.E8a)

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)。

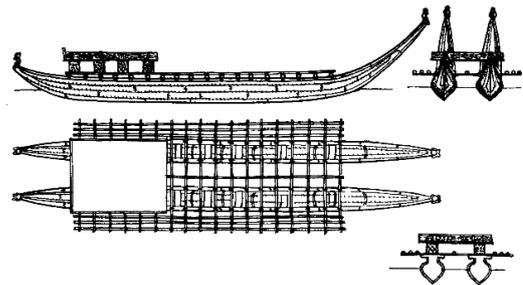


図10-15 戦闘用ダブルカヌー 型式2
(Neyret 1974: II.E8c)

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)。

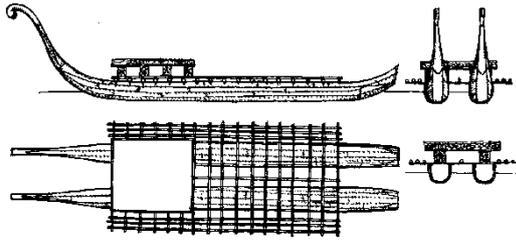


図10-16 戦闘用ダブルカヌー 型式3
(Neyret 1974: II.E8c1)

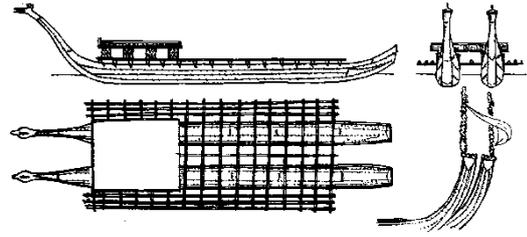


図10-17 戦闘用ダブルカヌー 型式4
(Neyret 1974: II.E8c2)

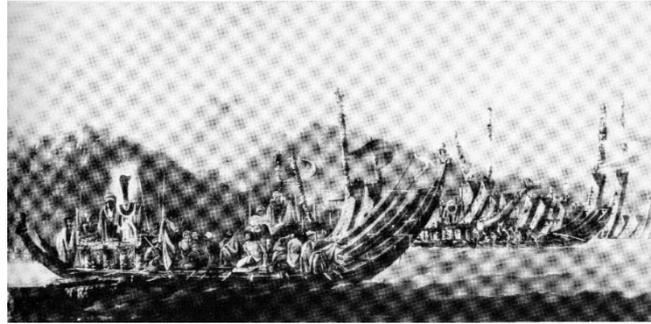


図10-18 クック艦長の絵師 Hodges の描いた王族の乗るダブルカヌー (Hornell 1936a: Figure 88)

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。

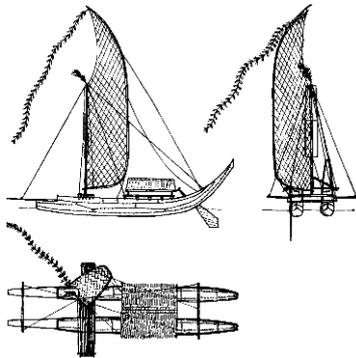


図10-19 単帆式運送用ダブルカヌー型式1
(Neyret 1974: II.E9a1)

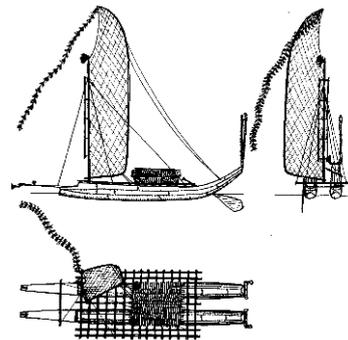


図10-20 単帆式運送用ダブルカヌー型式2
(Neyret 1974: II.E9a2)

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。

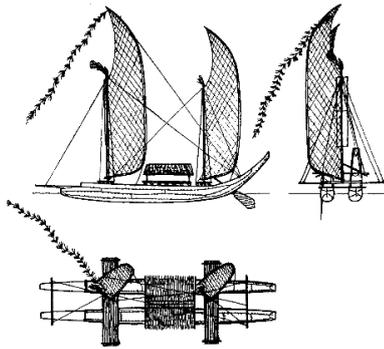


図10-21 複帆式運送用ダブルカヌー 型式1
(Neyret 1974: II.E9b1)

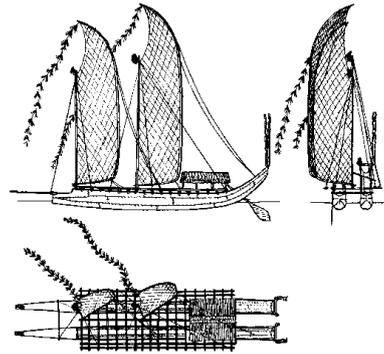


図10-22 複帆式運送用ダブルカヌー 型式2
(Neyret 1974: II.E9b2)

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。

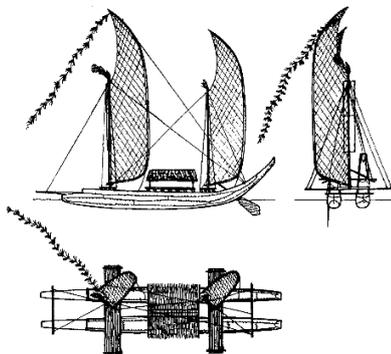


図10-23 複帆式航海用ダブルカヌー 型式1
(Neyret 1974: II.E10a)

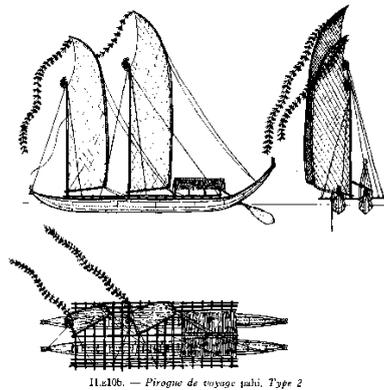


図10-24 複帆式航海用ダブルカヌー 型式2
(Neyret 1974: II.E10b)

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。

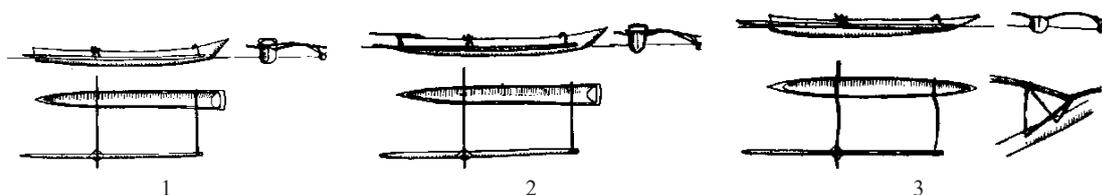


図10-25 アウトリガー式櫂走カヌー (Neyret 1974: II.E10a)_1: II.E1a1, 2: II.E1a2, 3: II.E1a3

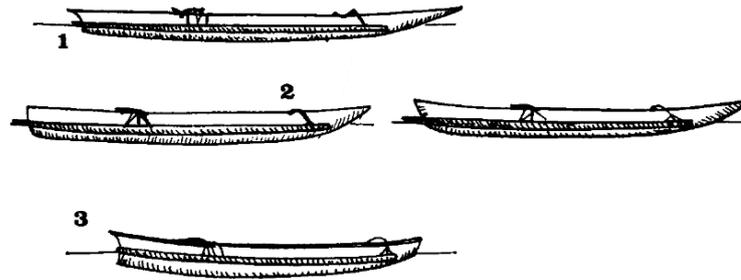


図10-26 外島のカヌー (Neyret 1974: II.E1b)

・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。

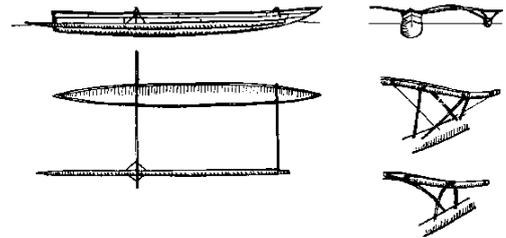


図10-27 tipai-hoé 型カヌー (Neyret 1974: II.E2a)

・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。

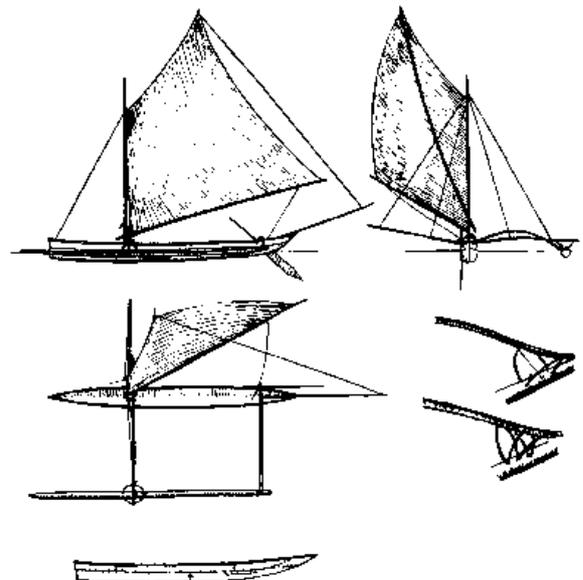


図10-28 近代式の Pahi 型カヌー (Neyret 1974: II.E3)

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

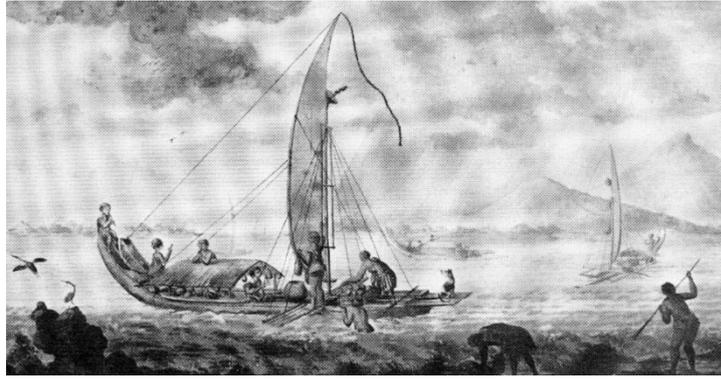


図10-29 クック艦長の絵図 (Parkinson 1999掲載の絵画, 1769)

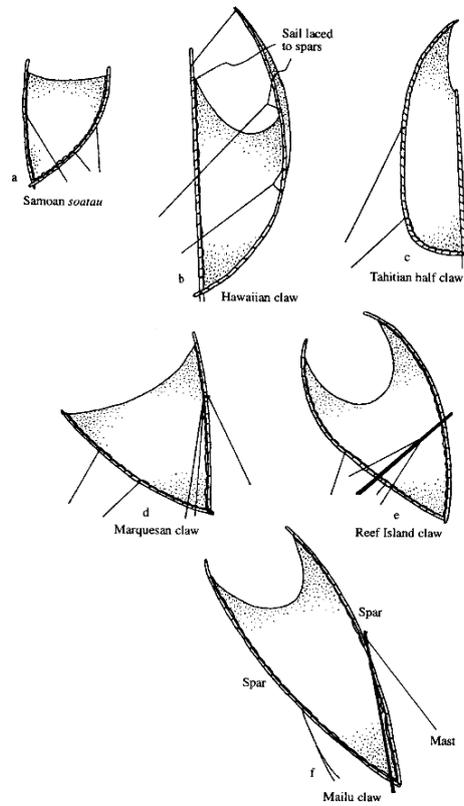


図10-31 オセアニアのカヌー帆装 (Lewis 1994: Fig.7)

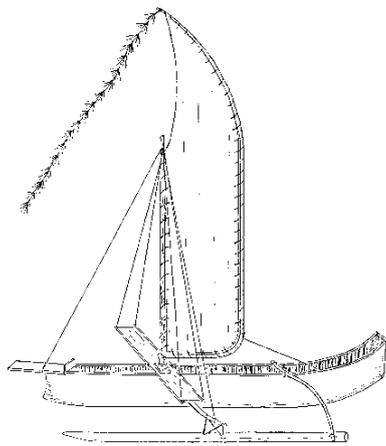


図10-30 タヒチ型カヌー va'a の帆装 (Ellis 1929: 172より再描)

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。

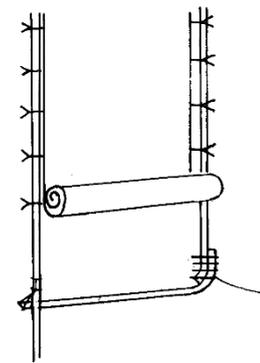


図10-34 タヒチ型帆の巻き上げ (Neyret 1974: II.E0c)



図10-35 マーチン艦長の絵図 (Martin 1981: plate between 64-65)

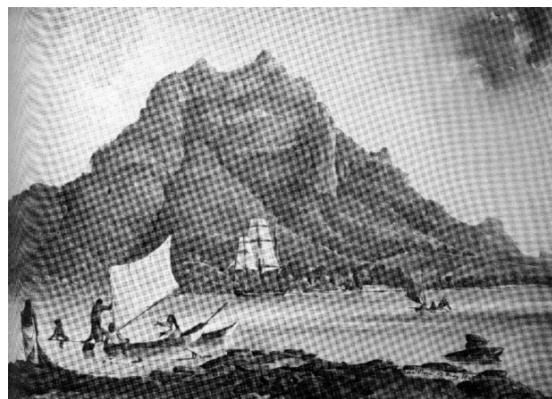


図10-36 マーチン艦長の絵図 (Martin 1981: 71)

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けでなく、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

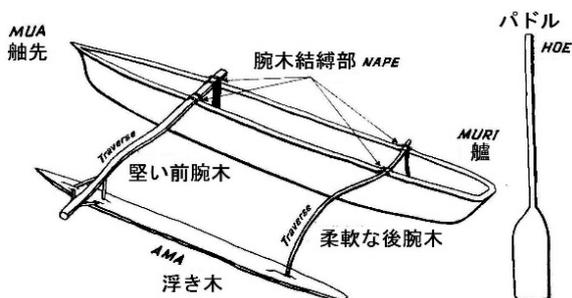


図10-37 アウトリガーカヌーの概念図
ソシエテ諸島のカヌー構造
(Jourdain 1970: p. 4-1 図 改変)

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

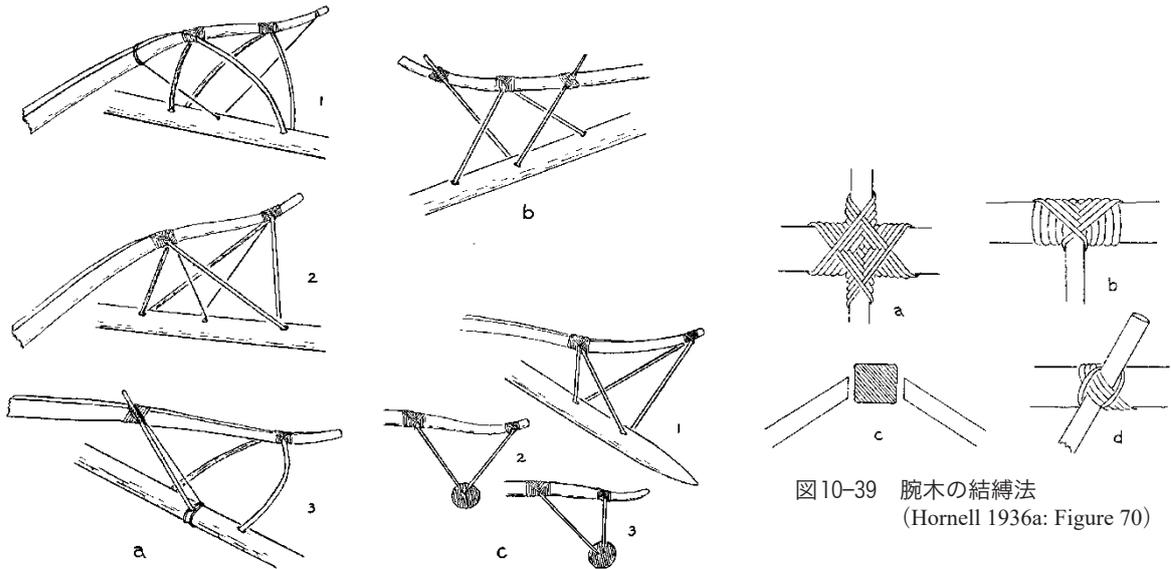


図10-39 腕木の結縛法 (Hornell 1936a: Figure 70)

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)

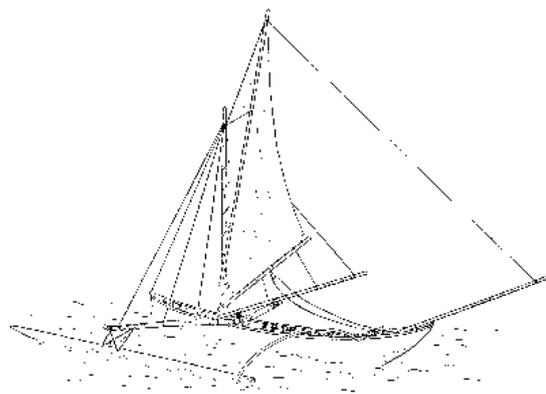


図10-40 20世紀初頭のアウトリガーカヌー (Hornell 1936a: Figure 83)

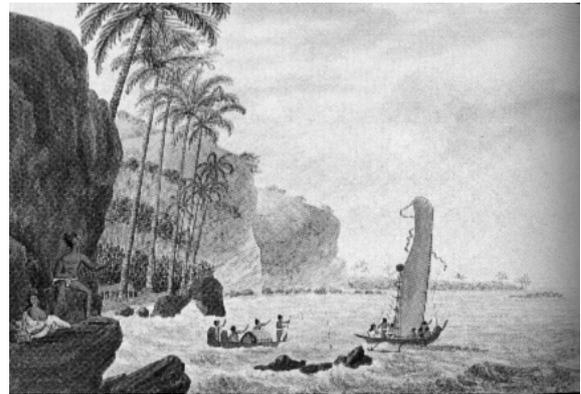


図10-41 ブライ艦長の絵図 (Oliver 1988: Plate 18)

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。

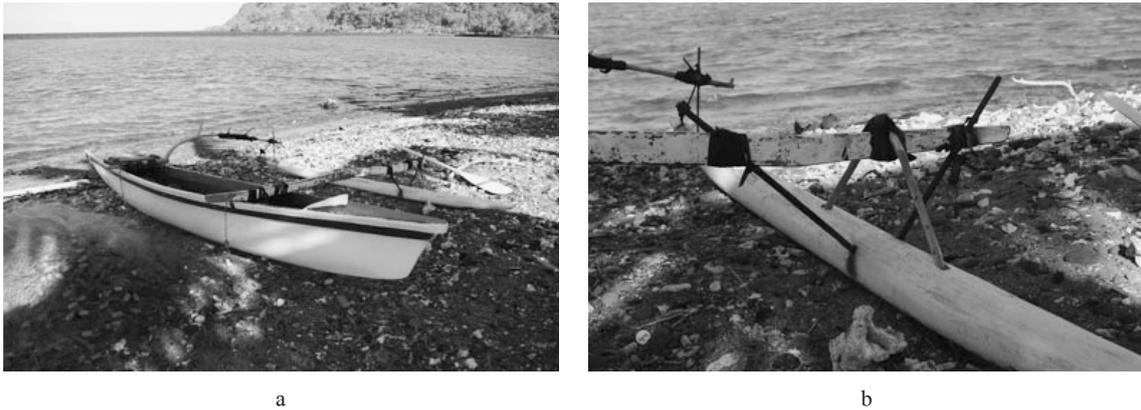


図10-44 タヒチイティ（タウティラ村）の事例



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 Finney）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)。

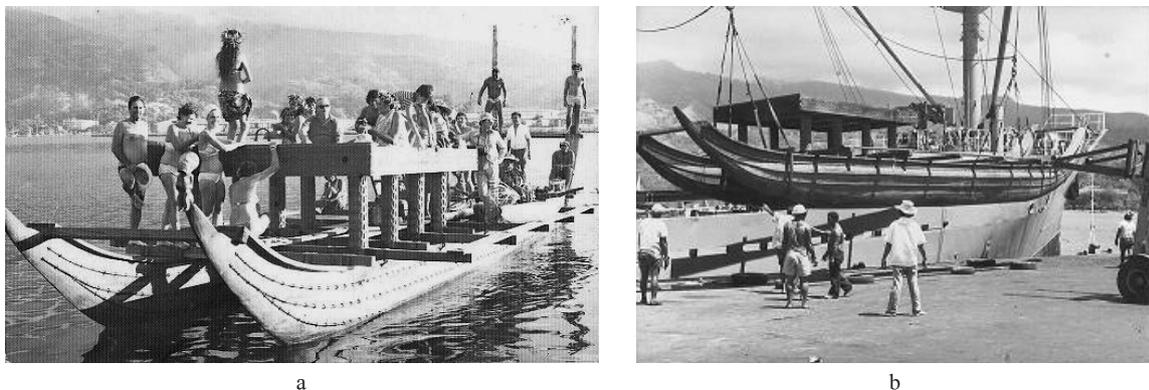


図10-48 1975年に進水し (a)、沖縄に搬送されるカヌー (b) (ハーバート・カネ氏提供写真)

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。