

## 第11章

# フィリピンの ダブルアウトリガー式漁船



## フィリピンのダブルアウトリガー式漁船

### はじめに

イロコス地方はルソン島北西部に位置し、山がちで耕地が狭く、早くからハワイ移民などが多かった（図11-1）。漁村は概ね小規模で、村ないし親族単位の漁撈活動がほとんどである。使用される漁船も1人からせいぜい2,3人乗りのバンカ（後述）型の漁船が主体である。バンカ（*bangka*）はオーストロネシア世界にもっとも共通に見られるカヌーを意味する語彙である。そのオーストロネシア祖語再構形は \**ba(ŋ)ka(q)* である。

バンカは役所に税金を払い登録されるので、統計が利用できる。クリマオ（*Currimao*）郡の統計によると約4分の1の漁業者がバンカを所有し、その85%強がエンジン付きとなっている。クリマオ郡の統計では漁業者826人のうち、210隻のバンカが存在する。そのうち180隻がエンジン付きとなっている。バンカ1隻あたりの年間収入は36,000ペソ（約72,000円）である。しかし以下見るように、バンカだけがここで使われる漁船ではない。そこには筏を含めて複数形式の漁船があり、多様な漁法（cf. *Umali 1950*）、操業形式、分業がなされている。

漁船に限ると、ラウグ川河口に位置する漁村ラパス（*La Paz*）では *bilog* と呼ばれる平底の川船が使われていた。観察した事例はカヌーのように櫂で推進していた。大型の船ビライ（*viray*）は、浮き魚礁（*panoy*）や地引き網漁（*daklis*）、あるいは巻き網（*silot*）の際の母船を意味する。エンジンは装備されないものの、アウトリガーはなく船前方の両側に数対の櫂が備えられる。これは集団漁のような特定の目的のために短時間、ある程度の速度で航行するための船である。

しかしもっとも一般的なのは以下述べるアウトリガー形式のバンカ型漁船と竹筏およびその改良型の平底船である。

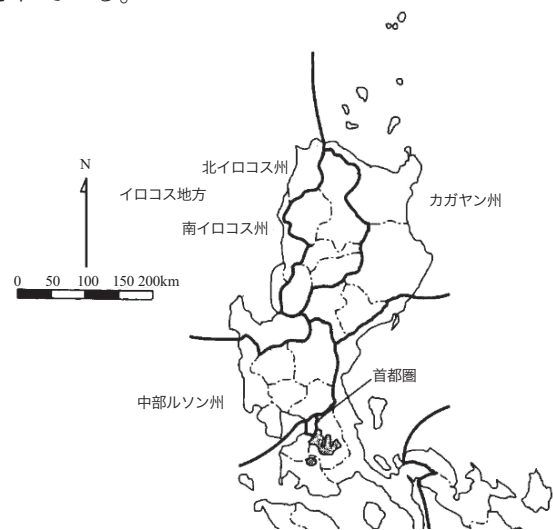


図11-1 ルソン島とイロコス地方

### 1. ダブル・アウトリガー型式のバンカ船の特徴

この地域、あるいはフィリピン全域でもっとも一般的な小型漁船はダブル・アウトリガーカヌー型式のバンカである。ビクトリア（*Victoria*）村での聞き取りによると1970年代まで横帆 *layag* 付きで削り船型式のバンカを使用していたが、徐々にラワン材合板の船体とエンジン付きのバンカに変わっていったと言う。

イロコス地方北端の漁村パグプッド（*Pagudpud*）における船大工の聞き取りによると、バンカの船底 *casco* の部分は削り船の伝統を残し（図11-2）、現在でも堅い木、すなわち *santal*、*danupra*、*dalupawin*、*basom* などの木を使用する。



図11-2 割り貫き式船底カスコ (Pagudpud)

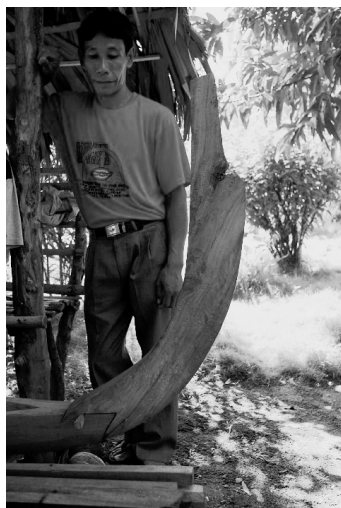


図11-3 船底と舳先材の組み合わせ (Pagdupud)

*casko* はスペイン語の「船体・船殻」を意味する語彙であるが、これ以外にも、船関係あるいは漁法用語にかなりスペイン語の影響が見られる。これは別途行ったイロコス語の魚名についても同じであった。イロコスはフィリピンでもっとも早くスペインの統治が行われ、統治の中心であった (Ilocos Norte Government 2004)。そのためイロコス語にはスペイン語の影響が大きいと言われている。さらにもっとも強度が要求される舳先と艫 *roda* には *pisek*、*alokon* などの木が用いられる (図

11-3)。*roda* もスペイン語で「船首材」を意味する語彙である。

現在船体側面はラワン材の合板を使うが、合板をとめる骨組み *stad* は *tanguile* 木を用い図11-4のように作る。

アウトリガーの腕木 (boom) *pakkaway* は2, 3年物の *barayungan* 竹を用いる (図11-5)。青くて堅い竹がよい。小型のバンカは2本の腕木を渡し、直接浮き木の竹を結縛 (direct attachment 法) するものが少なくない。しかし多くのバンカには3本の腕木と浮き木の間に装着材 (attachment ないし connective) である *sikosiko* (「肘」の意味) あるいは *basiko* を介在させるが、それは堅い *kandaruma* の木を加工するのが理想である。浮き木 (float) *batanga* は大竹 *kawayan* で、堅くない木が理想であり、1年物で十分である。堅すぎると割れる欠点があるからだ。竹は皮をはぎ、しばしば防水のためにエポキシ加工をする。先端は焼いて尖らせるような加工をされる場合もある。竹は買う場合1本300ペソ、2本で500ペソ程度の値段である。

バンカ船は5~10年もつと言われるが、部分によって耐久性がかなり異なる。浮き木は1年で交換する必要があるが、割り貫き式の船底 *casko* は20年もつとパグプッドの船大工は言う。同じようにカブガオ (Cabugao) の船大工も *casko* 型の船底は20年もつと言ったので、この数字は確実性が高いであろう。

現在パグプッドでは顧客が必要な木材を取りそろえて船大工の所に持参し、それを大工が18,000



図11-4 バンカの合板製船体の骨組み (Davila)



図11-5 湾曲する竹製の腕木、肘型の装着材とマダケの浮き木 (Padugpud)



図11-6 アルミ製船底をもつバンカの内部と腕木の結縛 (Badoc)



図11-7 アルミ製船底バンカの運搬 (Badoc)

～25,000ペソ程度で加工を引き受ける。もともとは大工自身が木材を買ったり採集したりして作ったようだが、船底用の木材の入手が困難になったために、このようなシステムがとられるようになったものと思われる。

船大工の使用する道具だが、船底の内側を彫る手斧状道具 *pawko*、カンナ *katam*、船底の横（端）を削る溝つきカンナ *lepres*、のみ *paet*、彫刻刀 *likop*、ペグを削る *gabilan*、荒削り用の斧 *wasai*、ノコギリ *sarutssso*、などがあげられる。

バドック (Badoc) 村では船底がアルミのバンカ型漁船が使われていた。腕木は竹を渡しただけの直接結縛法で同スケールのバンカが装着材をつけるのと異なる。船底は腕木を結縛するため内部にあばら骨のような突起がつけられる (図11-6)。これは東南アジアの板張り船に伝統的なように、rib first 式の船造りの名残であろう (Horridge 1982: Figure 2)。カブガオの船大工が考案した船であると言うが、重いので現在では造らない。実際にこの船を運ぶには7, 8人で運んでいた (図11-7)。

カブガオ村では15年ほど前から船底材の希少性から、船底も合板のバンカが造られている。現在は竜骨だけを *tangile* 木で造り船底から船体の部分は合板を組み合わせで造り上げる。合板だけで造ると軽すぎるので船尾近くに安定のために *palikpik* (「fin」の意味) をつける (図11-8)。この種のバンカは軽いのでガソリンの節約にはなる。フィンのおかげで水面を飛ぶように走り速度が増すからである。ただし珊瑚礁では船底が壊れやすい。ブルゴス (Burgos) やパグブッドのような北部の海岸では珊瑚礁が卓越するのでこの種のバンカは不向きなのであろう。この型式のバンカは、今回の調査地最南端カブガオ (Ilocos Sur) でしか見られなかった。

パグブッド村で見た大型のアウトリガー形式の地引き網用母船 (図11-9) は、船体は合板で作られるが、アウトリガーの腕木と船体内部を支える横木 (thwart) との結縛法に伝統の名残が見いだせる (図11-10)。たとえばマルク海周辺の舟の内部構造に使われた結縛法との比較においてそのようにいえる (図11-11)。



図11-8 フィン付き合板船体のバンカ (Cabugao)



図11-9 地引き網母船用バンカ (Pagdupud)

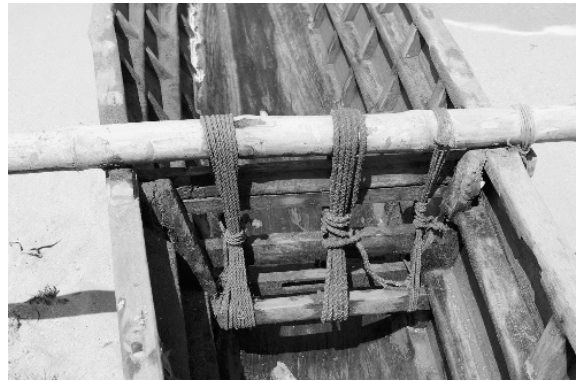


図11-10 その腕木と船体内部の結縛 (Pagdupud)

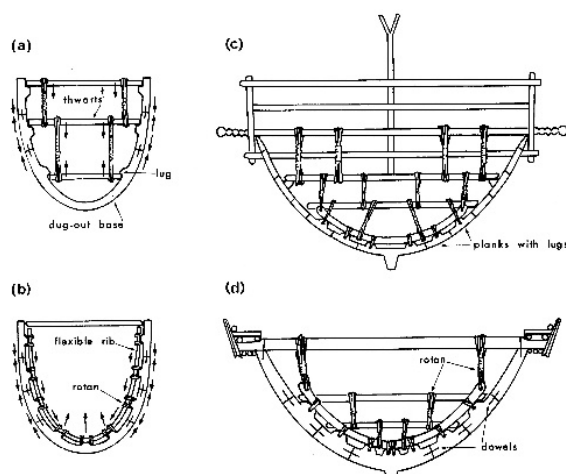


図11-11 マルク海からフィリピン付近の船体構造 (Horridge 1982: Figure 2)

## 2. バンカ型漁船の構造比較

一般にフィリピンはアウトリガー式船の北限、そしてアウトリガー形式はポリネシアと同様、直接結縛法が主流であるとされてきた (e.g. Haddon 1920; Hornell 1920a)。すなわちインドネシアのように腕木と浮き木との間に何らかの装着材を介入させず、腕木と浮き木を直接結びつける方式である。腕木と浮き木を直接つなぐにも、前者を後者の中に差し込む方法も可能であるが、フィリピンの場合は腕木を浮き木の上に渡して紐で結縛する方法が主流であるとされてきたのだ。

2005年の調査で観察したバンカの場合は腕木を直接結ぶのではなく、腕木と浮き木の間に「肘」のような装着材を介入させて、装着材を浮き木にかぶせて結縛するのであった。イロコスに隣接するカガヤン (Cagayan) でも同様の構造を持ったアウトリガー式バンカが使用されているようである (柴田・マセング 1991: Fig. 15)。

このように装着材を介在させる方式自体はインドネシアで発達する方法である。その装着材の形式は千差万別である (Haddon 1920; Hornell 1920a; Nooteboom 1932; Neyret 1974)。表面的にはイロコスで現在使われている装着材と類似形態のものは、むしろ距離的に離れたバリ島などに見いだせる (Horridge 1987)。またイロコスのバンカはエンジンなしの小型を除き、腕木が3本の型式が一般的である。

同じフィリピンでも1999年にルソン島マニラ市の近郊漁村で観察した事例は異なっている。こ



図11-12 マニラ郊外漁村のパンカ



図11-13 セブ島漁村のパンカ

ここでは竹の腕木を湾曲させ、浮き木に直接結縛させていた。腕木の本数も2本であった（図11-12）。またビサヤ諸島のセブ島やパナイ島でも、腕木は小型パンカでは直線的、中型以上は湾曲し補強材が入っているものの、基本的に装着材を用いなくて腕木と浮き木を直接結縛させている（図11-13）。

以上見てきたようなイロコス州で使われるパンカの腕木は上曲して、両側に肘のような装着材をつけてそれを浮き木に直接結縛で取り付ける。したがって全体としてM型を呈する。それはおそらく合板を使うようになって船体が軽くなったので喫水線が上がり、従来の直接結縛法では腕木の長さが足りないため、十分水面のレベルまで浮き木が下がるからではないだろうか。船大工によると装着材は安定のためというのはそのような意味であろう。従来の割り貫き型のパンカや金属底のパンカは重いので、上曲する腕木に直接浮き木を結縛するのである。

一方、複数のスクリューを持つような大型のパンカは長い竹を腕木にして直接浮き木を装着することが多い。腕木は長い竹を2,3本束ねて使用する。写真にあるような大型のパンカ用の長い腕木の場合、左右から竹を渡して中央部に補強のために竹を入れて結縛するのである。全体の形状は下曲するか（図11-14）、もっとも大型パンカの場合、竹がM形にしている（図11-15）。浮き木も数本の竹を束ねて浮力を増す場合が多い。これらの大型アウトリガー船はかつてインドネシアのマルク海からフィリピンのビサヤ海を席卷したコラコラ型アウトリガー船の名残をとどめるとも言われる（柴田・マセング 1991: 62）。



図11-14 大型パンカのアウトリガー (Cabugao)



図11-15 大型パンカのアウトリガー (Cabugao)

### 3. バンカ型漁船の形態比較

イロコスへのデータはサンプリングが足りないが、次に船体の計測値データの比較を行う。基本統計は柴田・マセンギ（1991）らにしたがい、船体長（L）、船体幅（B）、船体高（D）、浮き木長（LF）、浮き木幅（BB）、および腕木幅（INT）である（表11-1）。イロコスは筆者の調査、フィリピンの他地域のデータは柴田・マセンギ（1991）に依っている。これらの変数は基本的に船体長に相関しているため、船の形状の特徴を捉えるために船体長で他の変数を割ってみた。

その平均値を単純に算出するとイロコスのバンカはB/LおよびD/Lが他の地域より大きいことがわかる（表11-2）。つまり船体長に比して幅がある、「ずんぐり」型をしているということになる。またBB/Lも大きいようである。しかし西ビサヤ諸島パナイ島イロイロ（Iloilo）およびカピス（Capiz）のバンカはLF/LおよびINT/Lがかなり大きいという差が指摘できる。つまりパナイ島のバンカは浮き木の長さ、および腕木幅が船体長に比して大きく、全体として大きいアウトリガーを備えるという点が指摘できよう。

さらに柴田・マセンギ（1991）の報告したフィリピン諸地域のデータの中からルソン北部アパリ、ルソン島南部アルバイ（Albay）、東部ビサヤのテイテ（Leyte）および西部ビサヤのイロイロおよびカピスのデータについて表11-2の形態比率を変数として、原データの因子分析を行った。その因子負荷量や寄与率（表11-3）および因子得点による各データの分布を示した（図11-16）。

表11-3からはLF/LおよびINT/Lという「アウトリガー枠の大きさ」を意味する第一因子と、B/LおよびD/Lという「ずんぐり度」を意味する第二因子が観察できる。さらに図11-16からは図の

表11-1 イロコスにおけるバンカ船の計測値  
（上段：単位 cm）と計測値比率（下段）

Village	L	B	D	LF	BB	INT
Estantia	750	73	65	360	405	345
Davila	450	69	50	320	303	224
Pagupud	380	57	58	337	250	185
Victoria	775	74	70	380	438	335
Badoc	432	102	68	390	338	268
	B/L	D/L	LF/L	BB/L	INT/L	
	0.097	0.087	0.480	0.540	0.460	
	0.153	0.111	0.711	0.673	0.498	
	0.150	0.153	0.887	0.658	0.487	
	0.095	0.090	0.490	0.565	0.432	
	0.236	0.157	0.903	0.782	0.620	

表11-2 各地域のバンカ船の計測値平均値

Location	Island	B/L	D/L	LF/L	BB/L	INT/L	Sample size
Ilocos	Luzon	0.147	0.12	0.694	0.644	0.499	5
Aparri	Luzon	0.087	0.077	0.541	0.431	0.439	10
Albay	Luzon	0.089	0.089	0.671	0.404	0.526	24
Leyte	Leyte	0.085	0.072	0.648	0.544	0.515	28
Iloilo	Panay	0.082	0.062	0.952	0.473	0.658	19
Capiz	Panay	0.086	0.066	0.957	0.534	0.665	33

表11-3 因子負荷量と寄与率

変数名	因子 No.1	因子 No.2
B/L	-0.005	0.737
D/L	-0.252	0.731
LF/L	0.825	0.044
BB/L	0.297	0.311
INT/L	0.834	0.071
寄与率	30.55%	23.6%
累積寄与率	30.55%	54.16%

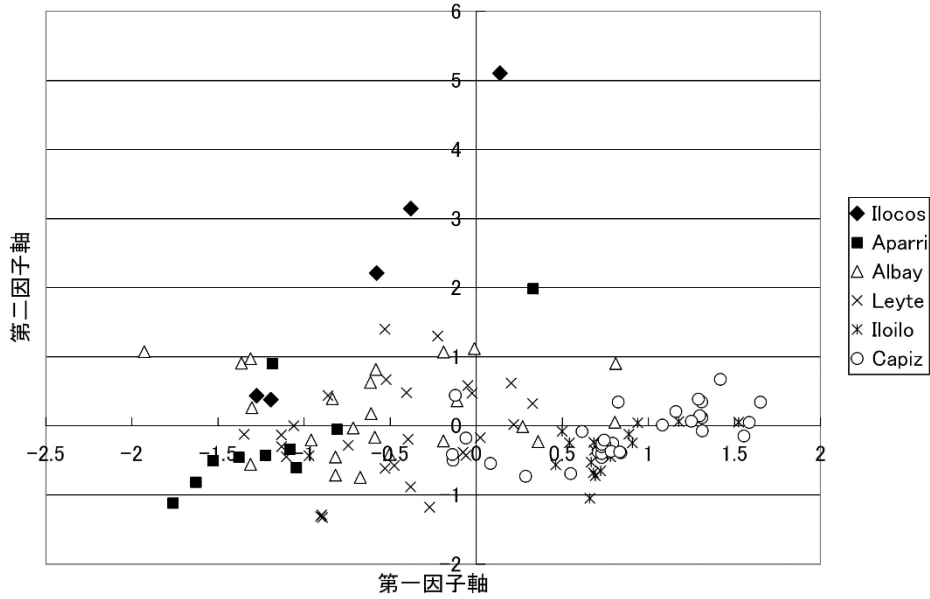


図11-16 カヌー形態分析の因子負荷量

左上（第二象限）から右下にかけて、北部ルソンから南部ルソンと東部ビサヤをへて、西部ビサヤの事例が漸移的に並ぶ傾向が窺える。

さて同じ原データを用いて、判別分析を行った。判別群を違えた3種類の分析を行った（表11-4）。  
判別1：(a)北ルソン（イロコス、アパリ）、(b)南ルソン（アルバイ）と東部ビサヤ（レイテ）、および(c)西部ビサヤ（イロイロ、カピス）。判別的中率84.0%。

判別2：(a)ルソン（イロコス、アパリ、アルバイ）および(b)ビサヤ（レイテ、イロイロ、カピス）。判別的中率88.2%。

判別3：(a)ルソンおよび東部ビサヤ（イロコス、アパリ、アルバイ、レイテ）、および(b)西部ビサヤ（イロイロ、カピス）。判別の中率96.6%。

以上のように東部ビサヤをルソンに含めた群を西部ビサヤ群と対立させた場合の方がもっとも

表11-4 計測値比率を用いた判別分析の結果

判別の結果1

		判別された群		
		N. Luzon	S. Luzon & E. Visayas	W. Visayas
真の群	N. Luzon	11	4	0
	S. Luzon & E. Visayas	11	39	2
	W. Visayas	0	2	50

判別的中率 84.0%

判別の結果2

		判別された群	
		Luzon	Visayas
真の群	Luzon	36	3
	Visayas	11	69

判別の中率 88.2%

判別の結果3

		判別された群	
		Luzon & E. Visayas	W. Visayas
真の群	Luzon & E. Visayas	65	2
	W. Visayas	2	50

判別の中率 96.6%



中率が高かった。ルソン島南部のアルバイから東ビサヤのサマル島からレイテ島まではルソン島北部のイロコス・アパリ、さらに西ビサヤのパナイ島の諸群と一部重複が見られ、これら両者の中間的な様相を帯びようである。さらにパナイ島のバンカはかなり他の地域とかけ離れるという結果が得られた。因子得点と同じように、(a)北部ルソン、(b)南部ルソンと西部ビサヤ、および(c)東部ビサヤという具合に、地域にそってバンカ形態も漸移的に形態変化をするものと思われる。とくに南部ルソンと東部ビサヤのバンカが形態的に近く、ひとつの「領域」を形成しそうだという見通しを指摘しておきたい。

## おわりに

アウトリガー船や筏を単に古代からの残存ととらえてはならない。フィリピンのアウトリガーという技術要素は、合板化による軽量化、あるいはエンジンの導入（船全体の重量バランスの変化、船の高速化、等）などという大きな技術的变化にたびたび再適応してきたのである。腕木と浮き木の結合に関しては直接結縛法の卓越するフィリピンにおいて、「肘」的な装着材の導入も新たな技術的要求への対応であろう。また第1部の第5章で論じた、この地方における筏の製作法自体には古い伝統を感じさせるが、発泡スチロールでの補強など新たな工夫もなされている。廃棄されたバンカ浮き木の再利用も筏には観察できた。考古学でいうライフサイクル論的観察も含め、バンカと筏をセットとして、その技術的選択の動態を理解する必要がある。

また筏が単なる遅れた技術の残存でないのは、平底のバラシャンという筏の代替物と思われる新たな形式の船がバンカと並んで漁船の主体をなすことから明らかである。たとえば2005年8月24日、クリマオ郡ビクトリア村の海岸では網船（ビライ）1隻、バンカ23隻、バラシャン45隻、竹筏4隻という割合であった。数的にバラシャンないし筏がバンカを凌駕するのはイロコス海岸の漁船では珍しくない現象である。またスバ（Suba）湖沿岸の漁村ではほとんどの船が竹筏であった。

この地域では筏のような道具を使い続ける必然性があるのである。環境条件、漁法の特徴、資本規模、生産関係（基本的に個人漁）など様々な要因のバランスの上でこのような技術的選択がなされていると考えるべきである。アウトリガーにせよ、筏にせよ、技術伝統の長期的な継続と現代社会における再活性化にこそ着目すべきである。

さらに多くの漁村と同じく、バンカのような沖合用の船には基本的に男性が乗る。地引き網のような総出での漁でも女性は網を曳いたり、魚の行商をするのが基本的な仕事であり、海上には出ない。そのような女性が川を渡ったりするとき、手軽に使える手段は筏である。別途論じたように「カヌー」文化地帯であるオセアニア社会で、女性が水上移動するとき、あるいは生理など特定期間に使う手段は筏であった（後藤 2006a）。今後さらに筏の継続は性的分業とかジェンダーの問題とも関連させて見ていく必要があるだろう。