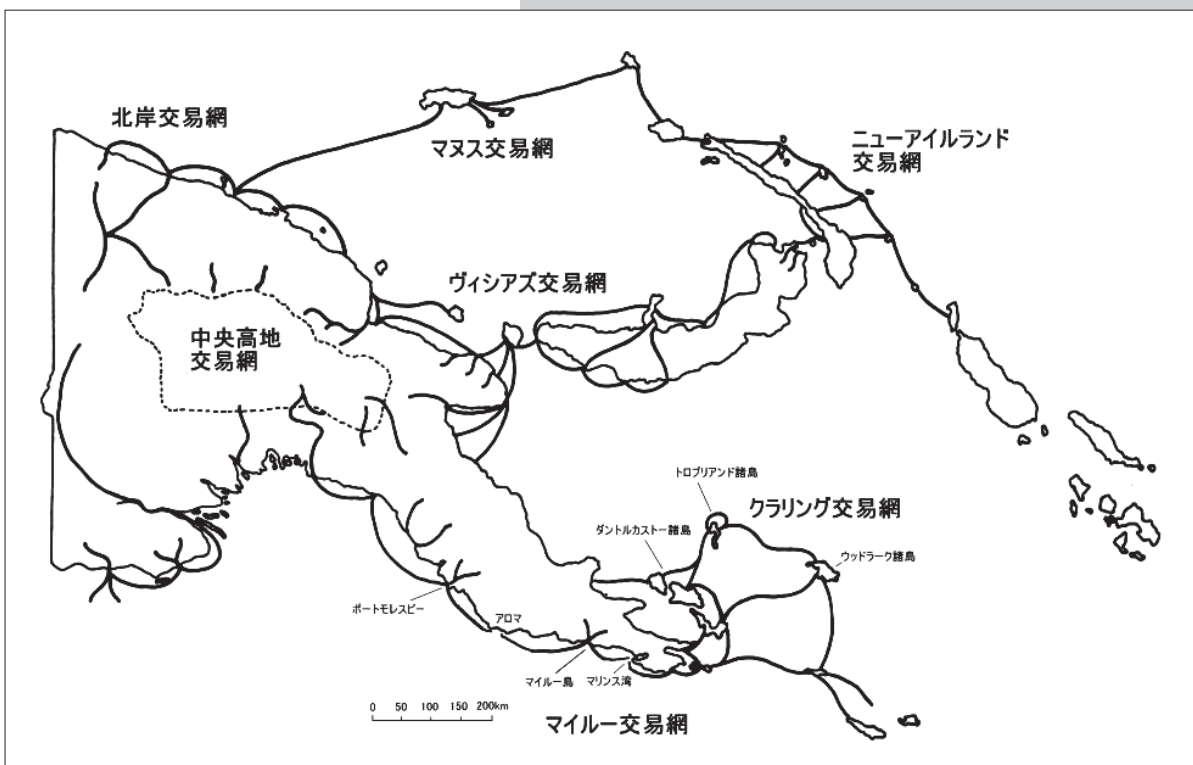


第14章

交易人の威信としてのカヌー



交易人の威信としてのカヌー

はじめに

ニューギニア本島周辺には前章で論じた「クラ」をはじめ、M. サーリンズが『石器時代の経済学』で詳述しているビシアズ交易網、さらにそれらと連結する形でニューギニア本島東の半島の南岸のマイルー集団を中心とする交易網があり、さらに首都ポートモレスビー海岸に住むモツ族を中心とするヒリ交易網などがある（後藤 2001）（本章扉）。

本章の目的は特定地域で専門的な交易集団あるいは仲買人のような役割をもつ人々がもっとも航海の能力に優れた性能をもっているという点と、彼らの威風堂々たるカヌー、いわば「交易人の威信」を示すのではないか、という視座で見ていきたい。

1. マイルー島民のカヌー

1) マイルー島民の交易活動

マリノフスキーが民族誌上の金字塔『西太平洋の遠洋航海者』を著す前に、デビュー作として書いた民族誌『マイルーの先住民』という著作がある（Malinowski 1988）。さらに先行する報告にも交易品の腕輪や土器、あるいは交易に使われるカヌーなど物質文化についての詳しい記述があり、考古学的にも一読の価値がある（Saville 1926）。

パプア・ニューギニア国の首都ポートモレスビーの南に展開するアマゾン（Amazon）湾およびオレンジ（Orange）湾周辺に住むパプア語系のマジ（Magi）語を話す集団がいる。その中心はマイルー（Mailu）島であるが、ニューギニア本島海岸に点在する村は人口規模が百数十人程度なのに対し、マイルー島だけは20世紀初頭のデータで500～600人の大集落であった（Saville 1926: 144）。マイルー島では農耕、漁撈、狩猟も行われるが、本島に比べると生産力は小さい。にもかかわらず人口規模が大きかったのは交易によって豊富な食料を得ていたからである。

マイルー島では粘土が採れ、島民はこの地域の中における交易用土器のほぼ唯一の生産者である。土器の製作は女性の仕事であり、装飾された土器は近隣ではサゴデンプン一包、バナナー房、一ガイマ（10～12個）のタロイモ、サツマイモ一籠、サトウキビ一包みあるいは大きな魚一匹などと交換される（Saville 1926: 194）。もうひとつマイルー集団の技術的特徴は貝輪の製作である。

マイルー周辺には、マイルー島と本島海岸やその後背地を結ぶネットワークと、本島の岸にそった集落や島を結ぶ長距離交易の2つのシステムが存在していた。近距離交易においてマイルー島民は対岸に住む集団と交易を行った。本島の村ではマイルー島民から得た土器を保管し、定まった市の日に后背地の集団と交易する。内陸の人々は交換にイモなどの作物（Saville 1926: 151）、近隣の海岸集団は羽毛、編んだバッグを持ってきて、土器やココヤシ、貝細工、薪をなど持って帰る（Saville 1926: 28）。近隣に交易に出るとき、女がカヌーに乗って行ってその甲板で、あるいは停泊した海岸で土器を焼いて食料と交換する。

そしてマイルー島民はこの地域で唯一の長距離交易者である（図14-1）。彼らは125km西のアロマ（Aroma）、50km東のムリンス・ハーバー（Mullins Harbor）の集団と交易をする。彼らはそのた

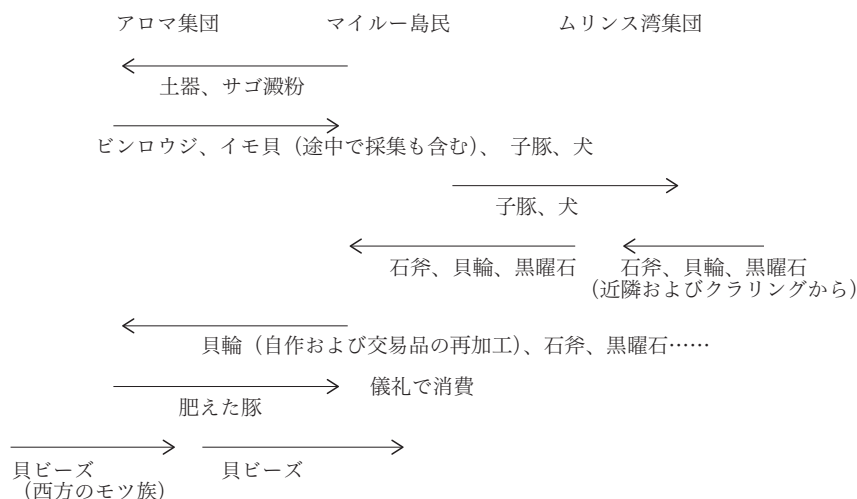


図14-1 マイルー集団の交易システム概念図 (後藤 2005)

めのダブルカヌーを持っている。その特徴は改めて見るが、この長距離交易は季節風と海況に依存するので季節が決まっている。マイルーは東西の交易仲間と世帯レベルのパートナー関係を維持し、代々受け継がれる (Saville 1926: 162)。

7～8月にマイルー島民は西のアロマに航海し、土器との交換でピンロウジやイモ貝、あいは豚などを持って帰る。イモ貝は途中で珊瑚礁で彼ら自身が潜水して採集するものが加えられる。島民はこれを村で腕輪に加工し、次の航海でアロマに再び輸出する。イモ貝の頭を硬い石で打ち割る作業は、帰る途中のカヌーの中ですでに始まる。割った貝殻には研磨が加えられるが、その作業に古い土器片を石で尖らせたものが鑪として用いられ、仕上げの研磨は石が使われる。加工は砂と海水を使い海岸で行われる (Saville 1926: 156)。

土器が日常的な生活物資の獲得に役立てられる反面、貝輪は結婚やそのほかの義務の返礼に使われ、社会的に価値が高い。彼らは男性の作る貝輪は富であるというが、女性の作る土器を富であるとはいわず、食料と同じものとみなしている (Saville 1926: 153)。

価値の高い貝輪は「男の腕輪」と呼ばれる、男の肘まではめ込むことができる大きさがある。それほど大きくない貝輪が「女の腕輪」と呼ばれるのは、女の肘の上までははまるが、男の肘にははまらないためである。男の貝輪4本と女の貝輪4本で一単位となって、それを男輪を中心にして両側に女輪、そして貝輪を10個入れて束ができ、紐と称される。

11～12月になると今度は東方のムリンス・ハーバーへ土器とアロマ産の豚と犬を運び、主に石斧や貝輪などと交換する (Saville 1926: 164; Malinowski 1988: 241)。石斧は付近産の石材より、遙か東方沖合に展開するクラリングの中のウッドラーク諸島やダントルカストー諸島産の物が質がよい。この石斧は装飾の柄に装着されて儀礼に使われた。また貝輪はトロブリアンド諸島などクラリングからもたらされる。貝輪は上述のようにマイルーでも製作されるが、腕輪は西に運ぶと値段が高いので名声のあるクラリング産の貝輪もここで調達する。

旅から戻るとマイルー島民は再びアロマに向かい、自分たちの作った腕輪と交易で得た腕輪の両方を携える。貝輪は西方の好みに合わせるように加工されている。腕輪は腕のより高い肩に近い位置で装着できるように内側を削って加工を施す (Malinowski 1988: 242)。交換で得るのは豚で、この豚は姻族への贈与や葬送儀礼に使われる他、近隣集団との間で、石斧、黒曜石、犬歯製のネックレス、バナナの黒い種を通した紐 (装飾用)、サゴデンプン、葦製のマット、調理壺、調理用の貝殻 (鋸歯状にするなどの加工はマイルーで行う) などと交換される (Saville 1926: 162)。

さらに彼らはアロマ方面から貝ディスクを得る。貝ディスクは自家用の耳飾りにされる他、長い紐に通されて次の航海で東方集団と交換される。このビーズはさらに東進し最終的には沖合に展開するクラリングにまで到達するようだ (Saville 1926: 156)。

このように複雑で多様な交易システムによってマイルー島民はきわめて富む人々であった。それを支えていたのが優れた航海技術であった。

2) マイルーのダブルカヌー

マリノフスキーは物質文化の記述についても優れた研究者であった (図14-2)。彼はマイルー島民が交易に使う帆走式のダブルカヌー「オロウ」(oro'u) についても詳述している。

オロウは、前後同形でどちらにも進むことができるので、タッキングの能力に優れている。しかし平行につながれる丸木舟は、9～12m程度であるが、長さが若干異なることがある (図14-3)。帆柱は大きい方の船体の真ん中に固定され、逆三角形のいわゆる「蟹挟み型」帆が掲げられる。帆はハワイやタヒチの逆三角形の帆に見似ているが、オロウの帆は垂直に立てられた帆柱に、湾曲した帆桁の一方が固定されるという点で異なる。ハワイ・タヒチの場合は、まっすぐな帆桁自体が帆柱の役割を果たすからである。なおオロウでは帆のある側の丸木舟はツエビ (tsēbi)、小さい方はラーリマ (lārima) と呼ばれ区別されていた。

船体にする木はマイルー島自体には自生しておらず、本島側に住むマイルー集団から譲り受ける。木には精霊が宿るので、特定の呪術的能力を世襲的に受け継いだ人物しか木を切る権利をもたない。彼は切った木をだまかに削っておき、マイルー島の航海者はそれを受け取って島で仕上げるのである。

ラーリマはアウトリガー式カヌーの浮き木にも適用される名称である。このことがマイルーだけでなく、フィジー、トンガー、サモアで使われる左右の船体の大きさがアンバランスなダブルカヌーの起源、すなわちダブルカヌーはシングル・アウトリガー式カヌーの浮き木をもう一艘の丸木舟にしたという進化仮説の根拠となる。

オロウを構成する船体にはこの地域のカヌー一般に見られるような特徴がある。すなわち、人間の尻が入らないくらい断面が内湾する丸木舟のガンネルに垂直に舷側板を結縛法で装着する。そして1.2～1.5mの間隔で平行に並べられた2本の船体の間には、10本ほど腕木が渡されその上に甲板が設置される。補強のために甲板の前と後ろに

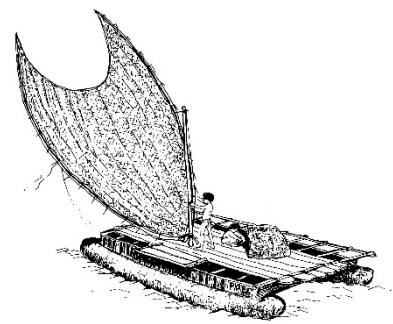


図14-2 マイルー集団のカヌー (Oliver 1989: Figure 10.8)

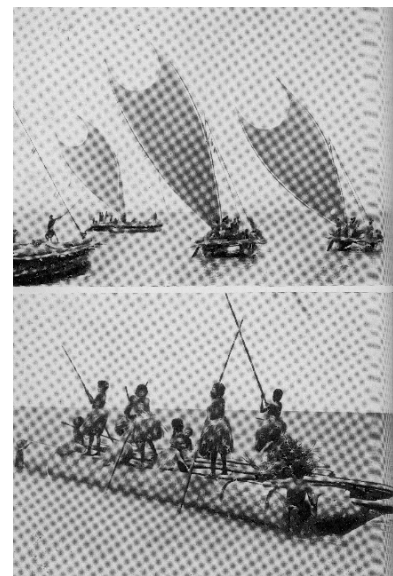
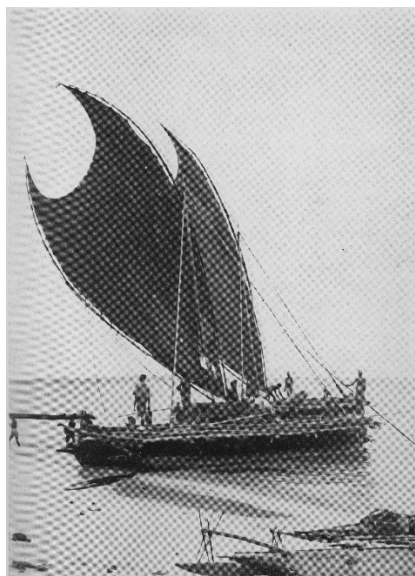


図14-3 民族誌におけるマイルーのカヌー (Saville 1926: p. 32 と p. 33の間の写真)

太い木の棒が渡されて両側の船体に固定される。さらに各々の船体の舷側板の上辺に2本ずつ棒が渡される。また各々の船体の前後には船体を横切るように波よけ板が装着される (Haddon 1937: 233-237)。

2. ラカトイとヒリ交易

1) モツ集団とヒリ交易

パプア・ニューギニア国の首都ポートモレスビーは島北東部の海岸に位置する。この地域は降水量の変異が大きく、サバンナ気候に分類されるが、この地はオーストロネシア系集団のモツ (Motu) 族の居住地であった。生産力の低い乾燥地に住むモツ族は周辺の海岸集落および内陸のパプア系集団との間に交易を行っていた。彼らが行っていた交易の中でもっとも大規模で有名なのがヒリ (hiri) と呼ばれる海上交易であった。またそれに使用されるのがラカトイ (lakatoi) と呼ばれる、丸木舟を3本から最大10本まで並べた大型カヌー帆船である。

ポリネシアには船体を双胴にしたダブルカヌーが発達するが、ラカトイは3本以上の船体を並べることが最大の特徴である。その名称はカヌーを意味する laka と3つを意味する toi からなる。文字通り「三艘カヌー」である。

ラカトイは船体を3本以上持つので一見、複雑に見えるが、マイルーのオロウなどと比較すると舷側が欠如し、より簡単な作りで、むしろ筏に近い。割り船 (asi) は舷側に開けられた四角い穴を通して堅く結ばれた、たくさんの横断ビームによって固定されている。カヌーを横切って長い竹が渡され、竹は両サイドに長く突き出る。

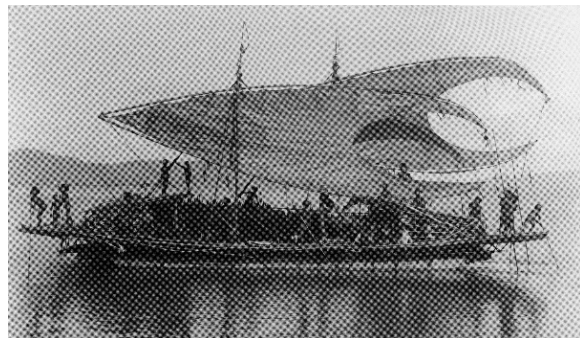
写真を見ると0.6~1m くらいの高さで、船全体はココ椰子の葉で作られた雨よけスクリーンで囲まれる。堅い籐の紐がスクリーンの上端に結縛され、船の中央部を通して甲板の横木の端に結ばれる。

舳先と艫から1.8mのあたりに、横木の上に竹の骨組みの小屋 (ilaha) が作られる。この小屋は雨などをしのぐために壁や屋根がマットで覆われる (Haddon 1937: 227-228) (図14-4 a & b)。

帆柱 autupua は甲板の真ん中に立てられる。帆は上から三分の一のあたりに hadeolo と呼ばれるロープが両サイドに結ばれる。それは長い足をもったアルファベットのAのような状態になる。その1本はハリヤードの役割でマストの先端の股を通して帆を上げ下げするときに使われる。逆側のラインはシート (帆脚綱) の役割を持っている。帆の下端の角は甲板の受けに入ると帆が立てられるときは自由に動く。帆は風を受けてもふくらまず、硬直して見えるが扱いやすく、突然の突風



a



b

図14-4 a: ラカトイの船体の構造 (Williams 1932/33: 167)、b: 帆を下ろしたラカトイ (Skelly and David 2017: Figure 12)



図14-5 a: パプア・ニューギニア国の独立記念日に合わせて復元されるラカトイ
b: 海洋文化館収蔵のラカトイ（展示のために帆は縮小してある）

のときには簡単に解き放たれる（Pratt 1906: 72-73）。船が停泊しているときは帆は水平に降ろされる。

なおヒリ交易は100年ほど前に終了している。1976年、パプア・ニューギニア国の独立の時、ポートモレスビー付近に住むモツの人々が中心となってラカトイを復活させた。それ以来9月17日の独立記念日の式典に、普段使っている丸木舟を束ねてラカトイが復活されてきている（図14-5a）。

このラカトイの実物は海洋文化館で見ることができる（図14-5b）。ただし天井の高さとの関係で長さが半分以下に縮小した帆が装着されている。なおこのラカトイは独立の年、エリザベス女王の来訪を祈念して復元された4隻のラカトイのひとつである可能性がある。筆者は1975年当時、沖縄の海洋博覧会のためにパプア・ニューギニア国の文化財関係者としてラカトイを送る仕事を担当した方と面談し、その当時の状況を聞いている。

2) ヒリ交易

毎年9月の終わりか10月の初め南東貿易風が始まるとラカトイの船団がポートモレスビーと近隣のモツの村を離れ、フライ川の河口を目指す。彼らは土器と装飾品および最近得た外国からの物品を積んで、サゴヤシと刳り舟（asi）を作る権利を交換で得るために出発する。

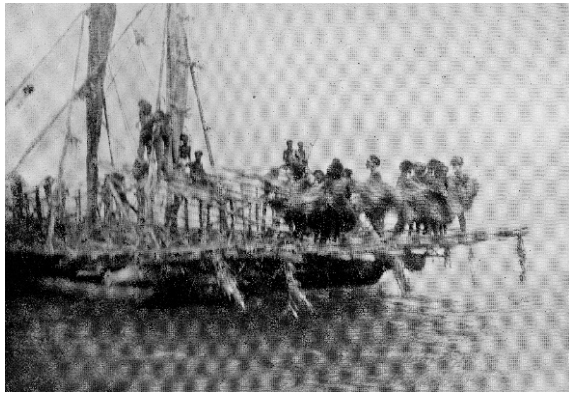
ヒリに際して特定の人物とモノをタブーにするためにいろいろな呪術儀礼が行われる。普段は単独で使われる船体となる刳り舟は修理され、ラカトイが作られる。帆柱や索には風向きを見る吹き流しや飾りに加え、船長の属する氏族の紋章が備えられる。キビの杵で作られた飾りの先にOvulum貝が固定され、各マストの先端に掲げられる。

準備が出来るとまずラカトイの儀礼的航海が行われる。女たちが舳先側の甲板の上で踊り、後ろの甲板では数名の男性が重いステアリングパドルを操作する（図14-6a）。これらが終わると船は停泊地に持っていかれ土器などの積み荷が積まれる（図14-6b）。

主要な交易品である土器には色々な形態とサイズのもの混じっているが、交換のために丁寧に乾いたバナナの葉でくるまれる。オーストロネシア系のモツ族と、交易相手のパプア語系のパプア湾岸の部族は違った言語を使うが、交易用の共通語をもっている（Barton 1910: 96）。

女たちは忙しく土器や薪、そして男たちが狩りをしてきたカンガルーあるいはワラビーの肉をたくさん積みこむ。積み込みが終わると皆で船を海に押し出す。船出のとき残された家族、女性たちは悲しみ泣く（Lyne 1885: 37-38）。

ヒリの開始を宣言するのはバディタウナ（baditauna＝原義はヒリを言いだした人、あるいはスポ



a



b

図14-6 a: 甲板上で踊る女たち (Pratt 1906: 75)、b: モツ式の土器を積みこむところ (Skelly and David 2017: Figure 18)

ンサー) とドリタウナ (doritauna= トップに位置する男、あるいは協力者) と呼ばれる 2 人の男である。それぞれが別の氏族の長にあたる人物である。彼らは実際の航海を指揮する船長や帆を司る航海長のような人物を氏族から指名する。

ラカトイの甲板内部はバディタウナとドリタウナの側に分かれる。バディタウナはオウム貝などで作った氏族の紋章 *pepe* を身につける。このような紋章はヒリ交易のときにしか使われない。ラカトイのマストの先端には籐と子安貝の飾りが付けられる。土器の積み込みは 2 人のバディタウナとドリタウナの分を真ん中の特別な場所に置き、それ以外の物はバナナの葉で丁寧に包んでラカトイのおおのの端、船体の内部の *rumaruma* という小屋に置かれる。

ラカトイはバディタウナとドリタウナの氏族に由来する名称が与えられる (Barton 1910: 100–104)。ラカトイは前後同型で、どちらの方向にも走れるが、バディタウナの側が往路の間ずっと舳先になる。一方、突風など不測の事態でないかぎり復路はドリタウナの側がずっと舳先になる。ラカトイは、夜は停泊することもあるが、順風であれば一晩中走ることもある (Barton 1910: 104–106)。

さらに神聖な少年 *udiha* が選ばれる。彼らは航海中さまざまなタブーに服する (図14-7)。持衰、つまり航海の間、特定の人物が航海安全のために犠牲になるような風習である。彼らは舟の真ん中に一種の生き神様として座る。2 人の少年は足が塩水につからないように 4 人の男によって抱えら



図14-7 ラカトイ内部と聖なる少年 (Barton 1910: p. 114 と p. 115 の間の写真)

れカヌーに乗ってラカトイに乗り組む。2 人はそれぞれの側にマットを敷いて航海の間動かないとされる。その脇にバディタウナとドリタウナが寝る。まずウディハが料理を食べ、彼らが食べ残した食料を同じ壺からバディタウナとドリタウナが食べる。ほかの乗組員は彼らが食べるまでは食事をしてはいけない。ウディハは水を飲んではいけなく、ココヤシジュースしか飲めない。ウディハはサゴヤシ、アレカナッツ、バナナ、ヤムイモ、幾種類かの魚などを航海中食べるのがタブーとなっている (Barton 1910: 101–102)。

ラカトイが目的地の村に着くとタブーは終わり、バディタウナとドリタウナおよび聖な

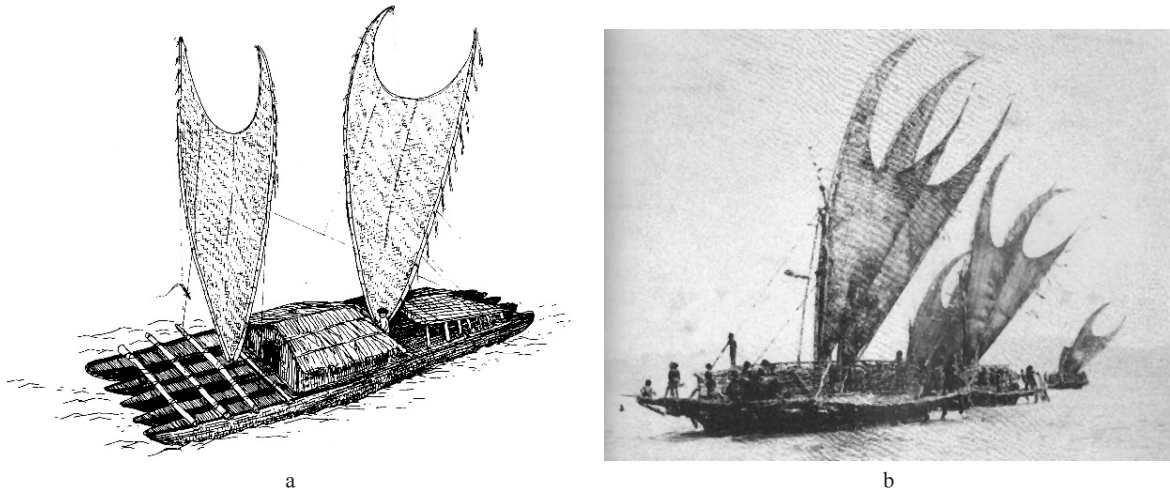


図14-8 ラカトイ (a: Oliver 1989: Figure 10.3; b: Pratt 1906: 21)

る少年は海に入って体を洗う。現地の村長が配下を連れてラカトイに儀礼的訪問をする。バディタウナとドリタウナはそれぞれ村長の中から交易相手を選び、持ってきた飾りで相手を飾る。さらに乗組員がそれぞれ持ってきた飾りで相手を飾り、飾りの価値が認められれば返礼の飾りが返される (Barton 1910: 108)。

言語の異なる同士の間で交易する慣習は次のようである。モツ族は土器を持って行くが、そのとき割り符を使って相手を確認し、返礼のサゴデンプンを受け取る。まるで勘合貿易のようである。また丸木を調達する場合は、貝輪を支払いに用いる。湾岸の友人がその支払いに満足したら、森に入り候補になる木の周囲の長さを紐で測って示し、モツがそれに満足したら交渉成立である。湾岸の男は木を切って川に流して海岸まで移動させると、モツ族がそれを海岸で削り貫く。そしてモツの帰りの航海では新しい丸木舟を加えて、最大10本ほど並べるので筏状になる (図14-8 a & b)。帰りはドリタウナの側が舳先になる。

ラカトイが近づいてくると村中におふれが回され、バディタウナとドリタウナの妻たちも体を清め飾りを付けてカヌーに乗って夫を出迎える。妻たちもラカトイが航海に出ている間、タブーに服し、家を出てはならない。妻たちは家の中に紐をぶら下げ、毎日それに結び目をつけて日数を数える (Barton 1910: 110-3; Williams 1932/33)。

19世紀の末に観察されたラカトイの船団の平均は20隻で、1隻30人弱の乗組員が乗る。1885年の観察では4隻のラカトイが船出したが各々1,600個程度の土器を積んでいた。1903年には四胴ラカトイ一隻が1,296個の土器を積んでいたので、1丸木舟あたり324個の土器が積まれていたはずであろう。

このとき帰りにラカトイは10艘になり、25トンのサゴデンプンを持ち帰った。1884年には14胴の最大級のラカトイが34トンのサゴデンプンを積んで戻ってきた。それは全体で18m×15mの大きさであった。他の2隻のラカトイはそれぞれ30トンずつ積んでおり、16m×11m程度であった (Barton 1910: 96-120; Haddon 1937: 229-230)。

モツ族の環境はサバンナ性気候で乾季には食料が不足するのでパプア湾の湿地に生育するサゴヤシと丸木舟を作る木が必要なのである。ヒリ交易の起源にはけんか別れした兄妹の話がある。兄の妻と関係した弟が兄に責められ、サゴヤシなど大事な食料やビンロウジをもって出て行ってしまふ。それで食糧難になった兄が弟の住むパプア湾と定期的な交易をすることになったというのである (Barton 1910: 97-100; Riesenfeld 1950: 338-339)。

3. 黒曜石と土器を運ぶ航海カヌー：ヴィシアズ海峡の交易民

1) 黒曜石の採収と運搬

九州と同じ程度の面積をもつニューブリテン島北部中央に突き出るウィラウメズ (Willaumez) 半島は硫黄の臭いが立ちこめ、所々から噴煙のあがる活発な火山地帯である。半島の面積は約2,700km²、九州でいえば長崎半島のような位置づけであろう。半島内にはオーストロネシア語のキンベ (Kimbe) 語派に属する諸集団がいた (Specht 1981: 324)。

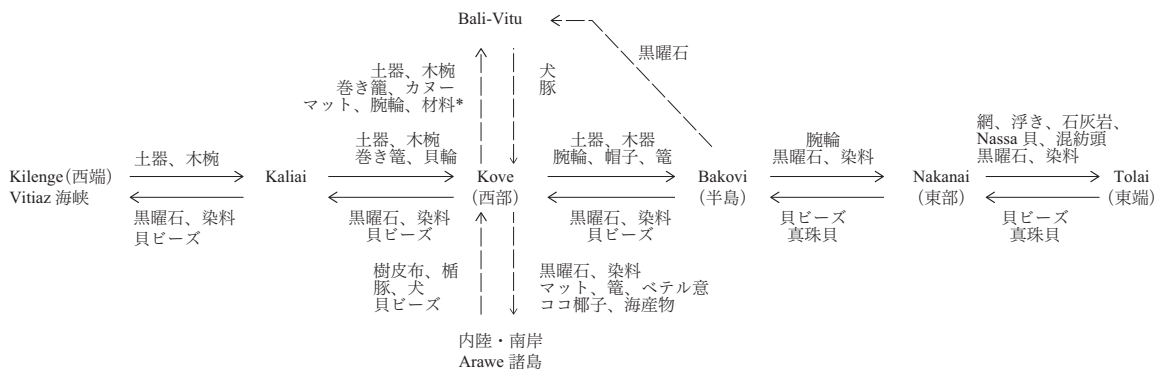
黒曜石は、ウィラウメズ半島中央・東海岸のタラセア (Talasea) を中心に、100km²の範囲にわたって分布し、特定の集団が独占することはなかった。黒曜石の採掘は主に男性の仕事であった。特定の採掘場はリネージュに属していたが、自集団の採掘場なら比較的自由に採掘ができた。

原産地近くでは黒曜石の石塊が取り引きされ、人々は使い捨て的に石刃を使っていた (Parkinson 1999: 103)。剥片の形態よりも剥片の刃部の鋭さが大事であり、リタッチなども希にしか行われなかった (Specht 1981: 346-347)。黒曜石剥片の用途はカヌーや木器の彫刻、あるいは骨格器や鱉甲の加工のような微細な仕事であった。特殊な用途として入れ墨、割礼あるいは「手術」などの身体加工や治療目的のために、人体に対して用いられた (Specht 1981: 347)。

ウィラウメズ半島の黒曜石産地に住む集団を中心に、半島内およびその東西の付け根まで、距離的にはせいぜい20~30km程度離れた、類縁部族同士で言葉の通じる集団間の物のやり取りがあった。たとえば半島内では儀礼の化粧用の赤や白の染料と黒曜石が交換された。

これらの集団間には婚姻を介した結びつきがあり、郷を訪ねる際に黒曜石の塊を手土産に持って行くという具合であり、交易というより交換というべきであろう。一方、半島の付け根に住む集団 (たとえば図14-9の Kove や Nakanai など) とのやりとりは異部族間との交易となる。これらの交易活動は日常的で小規模であるが、それに対しヴィシアズ海峡の交易は、季節性があり、大規模、または専門家が介在する交易システムであるという点が大きく異なる (Specht 1981: 349) (図14-10)。

図14-9は黒曜石がウィラウメズ半島を出て、北海岸を東西に交易される状況を示している。半島の東には、バコヴィの東にナカナイ (Nakanai) 部族がいる。さらに東へ行ってガゼル (Gazelle) 半島のトーライ (Tolai) 部族へと連続していた。トーライは沖のデュークオブヨーク (Duke of York) 諸島などを経て、指呼の距離にあるニューアイルランド島集団とも交易関係を持っていた。半島西部には、東から西へコヴェ (Kove)、カリアイ (Kaliai)、バリアイ (Bariai)、キレンゲ (Kilenge) などの部族がおり、ヴィシアズ (Vitiaz) 海峡へと続いていた。コヴェ集団は島を縦断し、南岸のアラウェ (Arawe) 諸島とも関係を保っていた。そして黒曜石は他の産物とともに海峡



材料* (ニューブリテン島産の材料、本文参照)

図14-9 ニューブリテン島北岸の交易システム (後藤 2004: 図3)

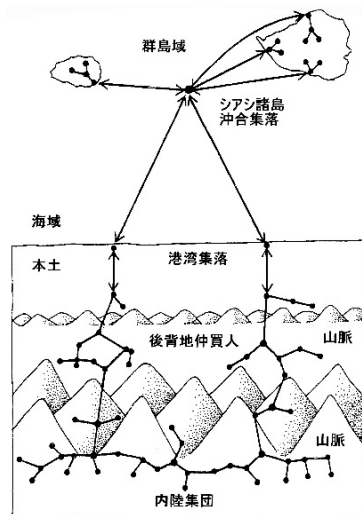


図14-10 ヴィシアズ海峡の交易システム (後藤 2004: 図3)



図14-11 ニューブリテン島東部で婚資にされるタンブー (Watom 島にて、2003年3月)

を渡り、ニューギニア本島まで運ばれ、さらに内陸に移動する (図14-10)。

一方、島東端に位置するトーライ (Tolai) は、沖に浮かぶ島々やニューアイルランド島から二枚貝や貝ビーズを得て、それを島北岸の交易網に乗せ西進させる。それらは北東海岸の交易の中心・ナカナイ部族に輸入され、逆にナカナイはトーライに後者が婚資として使う *Nassa* 貝 (小さな子安貝) を与える (Counts and Counts 1970: 98)。この貝は食用的価値がないが、東方のトーライに運ばれると婚資として必須のタンブー (tambu) 型貝貨の材料となる (図14-11)。さらにナカナイは半島から得た黒曜石や赤い染料、さらに自作の製品と西の集団から得た種々の産品 (例 木椀や土器) をトーライに与えた。また逆に彼らは東のトーライから得た貝ビーズや真珠貝を半島のバコヴィ集団と交易し、黒曜石、赤い染料、鼈甲の腕輪を得ていた (Chowning 1978: 298)。

そしてヴィシアズ交易網を牛耳るシアシ (Siassi) 諸島民は「コヴェで作られた貝ビーズをキレンゲで得る」と語る。実際に貝ビーズは島の東端から遠路運ばれてきたものである。貝ビーズはシアシ諸島民やその交易相手シオ集団 (土器製作集団) の間では婚資でもあった (Harding 1967: 53; Counts and Counts 1970: 96)。

要約すると、ニューブリテン島北岸では貝ビーズの西進と逆にヴィシアズ海峡から入ってきた土器や木椀が東進した。またウィラウメズ半島より東では黒曜石と貝ビーズが逆に流れ、一方、半島より西では黒曜石と貝ビーズが同じ方向に流れていたことになる。

2) ヴィシアズ海峡交易網

ヴィシアズ交易網とは、ヴィシアズ海峡の離島シアシ諸島民が中心となっている交易システムである。それと連結して海峡北にはビリビリ (Bilibili) 島民、南にはタミ (Tami) 島民が携わるニューギニア本土にまで伸びるシステムがある。ビリビリとタミ島民は特産品の生産者で、ビリビリは木器、タミは土器で有名である。一方、シアシ諸島民はほぼ純粋な交易民である。シアシを始め離島の集団の多くはオーストロネシア系言語を話す、ニューギニア本島海岸から内陸にかけてはパプア語系言語が分布する。そして海峡周辺の集団は共通語としてシアシ語を理解するが、海岸部と内陸部の異言語集団間の場合、いわゆる「沈黙交易」によって物々交換がなされた (Harding 1967: 74)。

シアシ諸島民を中心とした交易システムは図14-10のようにモデル化される。(1)海峡を越える沖合集団(シアシ)、(2)海岸沿いの港湾集落(シオやタミ)、(3)港湾集落と後背地の仲介者、(4)内陸の集団、である。(3)と(4)の関係はおおむね川筋を通して海岸沿いに、そして内陸へは放射状に延びるネットワークである。なお海の交易を支配するシアシ諸島民はニューギニア本島の内陸民と直接の接触はない。この中でウィラウメズ半島産の黒曜石はニューブリテン島の北海岸を転々と運ばれ、島西端でシアシ諸島民が獲得する。さらに彼らはカヌーで海峡を渡り、ニューギニア本島の海岸部、またシオやタミ諸島まで黒曜石を運ぶ(Hogbin 1951: 82)。そして今度はシオ集団が内陸へ、またタミの人々がフーオン(Huon)湾全域に運ぶのである。

海峡周辺において、土器は素焼きの調理用であるが、ウンボイ島やニューブリテン島では貴重財や婚資である。シアシ諸島民自身は土器を作らないので、彼らはシオ地域の土器を得て、外島やニューブリテン島へと供給した。一方、黒曜石は原産地から離れて西に行くほど、交換レートは高まってゆく(Harding 1967: 42)。シオ式土器と黒曜石を巡る交換は次のような仕組みとなっている(NB島はニューブリテン島)。

ココ椰子 6～12個	→	土器 3個	→	黒曜石 1塊	→	土器 10個	→	豚 1頭
シアシ		シオ/ギトゥア		NB島		シオ		NB島

すなわちシアシ諸島民はココ椰子数個を3個の土器に換え、それをニューブリテン島で黒曜石1塊に交換する。さらにそれを再びシオに持って行って土器10個に換えて、再びニューブリテン島に運び、今度は豚1頭にするのである(Harding 1967: 139)。島を越えて遠方に運ばれてきた黒曜石はより貴重となり、ニューギニア本島周辺では、石核から剥離された剥片が交易の対象となった(Liley 1986: 345-357)。

海岸部のシオの村には、シオ集団が自作した土器や交易で得た物品をもとめて、内陸の後背地から山を越えて仲買人が到来した(Harding 1967: 109)。仲買人は海岸で得た産品をかついで内陸に流通させる(Hughes 1977)。海岸と違いこれらの交易活動は徒歩で行われた。土器は重く、壊れやすさという理由で、一度に運ぶことのできる個数は限られていた。一人がかつげるのは2, 3個であったようだ(Harding 1967: 43)。

以上、ニューブリテン島北岸では隣接する諸集団が、土器、木椀、貝ビーズなど、それぞれ「外来」の品を機軸とし、同時に黒曜石に種々の地元産品を加えてリレー式の交易を行っていた。このようにしてウィラウメズ半島産の黒曜石は島北岸を東西両側に移動し、また一部から内陸や南岸部へと移動していた。

一方、ヴィシアズ海峡に至ると、専門的なシアシ集団による計画的な交易システムがあり、この交易網はシオ、タミあるいはビリビリといった離島や海浜集団の下位の交易網に連結していた。そしてオーストロネシア語とパプア語という異なった語族集団の間の沈黙交易において黒曜石は重要な戦略的交換財として扱われ、ニューギニア本島では徒歩による小規模な内陸交易の中で剥片の状態で山深く運ばれていった。黒曜石は剥片として取り引きされたため、観察が容易でないためこれ以上の情報はないが、西欧人が金属を導入して以降、黒曜石交易は急速に衰退したようである(e.g. Watson and Cole 1978: 199-200)。

3) ビシアズ海峡のカヌー

ビシアズ海峡に臨むビルビル、タミ、シアシなどの集団は自作でカヌーを造っていたようだ。そ

してカヌーは貿易風の強い7～8月あるいはモンスーンの激しい1～2月を除いて交易の航海に使われた。

シアシ島ではアラモット (Aramot) とマンドック (Mandok) 村がカヌー作り集団として知られ、他の村の集団は彼らに依存していた。しかしアラモットとマンドックはカヌー製作をするためには、隣の大きなウンボイ島から木材を交易で得なくてはならない。アラットとマンドックは主に豚を育ててカヌーの木材と交換した。ニューギニア周辺では豚は余剰生産物を使って育てる貴重な財であった。つまりこの地域の経済システムはそもそも交易によって成り立っていたのである。

さてこの地域で交易に使われるカヌーはマッサム地方のクラ交易で広く使われるマサワ形式よりずっと積載量が大きく外洋航海に向いている。そのカヌーは9～17mほどのもので2本のマストを持ちこの地方の強い嵐にも耐えられた (図14-12a & b、図14-13a)。

カヌー船体自体は、カヌーの舳先と艫はながく水平に突き出し、先端には鰐の彫刻がされている。断面を見ると、ニューギニア周辺の航海カヌーの事例と同様、内湾するように彫られている。そして割り舟の上縁から垂直に舷側を足して、その上に甲板を作るのであるが、この型式のカヌーの特徴的な点は、甲板の上に、まるで箱を載せたように覆いを作る点である (図14-13b & c)。ここに大量の交易品を積載したのである。太いアウトリガーは短くしばしば上端が曲がっており3本の腕木で固定される。腕木はX字型のペグの上に置かれる、いわゆる下交差 (under-crossed) の型式である (図14-12a)。

さらに2本のマストは恒常的に船体の中央に近寄って据えられる。その特徴は船体の床につけられた枠の中から、前後に傾いて据え付けられる。さらに帆はパンダナスの帯でチェック柄に編まれた四角帆である。基本的にオセアニアの伝統カヌーの帆は三角帆であるが、ニューギニア北岸からシアシ海峡周辺まではこのような四角帆が分布する。これは本来のものか、それともインドネシア方面からの影響かは議論の余地がある。帆はヤード (帆を上から支える桁) やブーム (下を支える桁) の余った部分に風向きを見るための吹き流しがつけられる。6人程度の乗組員が甲板に座り、下の甲板には最大2トンの積み荷が載せられる。

この型式のカヌーの実物はドイツのハンブルク民族学博物館の2階フロアに設置されているので、間近に見ることができる (図14-13a～c)。

本章で見てきたように、交易活動とは、質の異なる交易システムの連結ないし階層化によって成

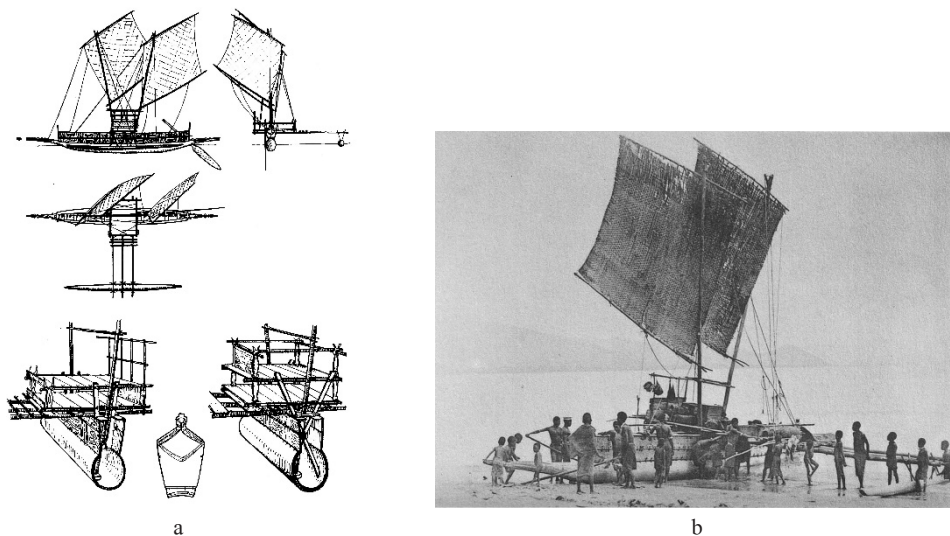
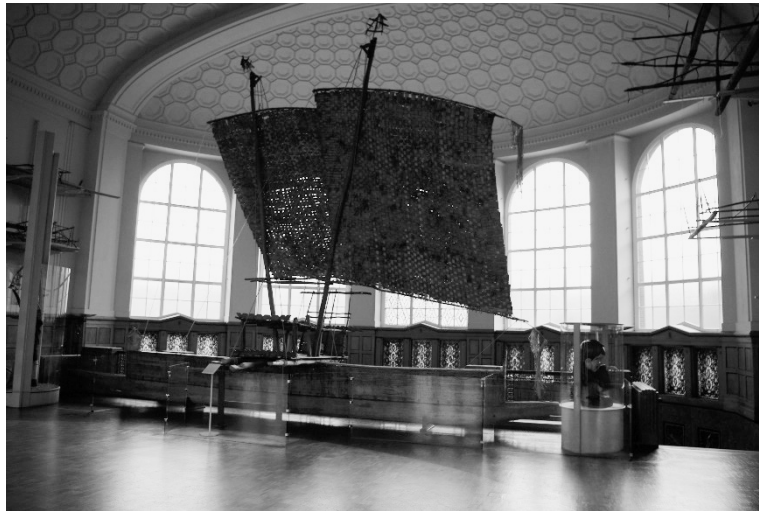


図14-12 a: フーオン湾・フィンシュ半島付近の交易カヌー (Neyret 1974: I.G4a6,2)、
b: タミ集団の航海カヌー (Lewis 1932: Plate XLVI)



a



b



c

図14-13 フーオン湾・フィンシュ半島付近の交易カヌーとその特徴的な箱形の甲板上構造 (ドイツ・ハンブルク民族学博物館資料)

り立っていた。一方、考古学的に認知できる「交易」はしばしば様々なモノのやりとり慣習の総和あるいは重ね書き (palimpsest) の結果なのである。その上で強調したいのは、海上の交易はその地域でもっとも専門的な集団によって取り仕切られていたという傾向である。彼らは同時にその地域でもっとも優れた航海民であり、それに耐えうる性能とシンボル性を兼ね備えた舟を操る集団であった。これは東南アジア、インドネシアのマレ島やフィリピン・ビサヤ海の土器製作・交易者集団にも当てはまる (後藤 2007)。このような海上土器交易民 (maritime-potter-trader) にとって、しばしば土器が戦略物資になったのである。

土器のような素材を大量に、また安全に運搬する手段のひとつが舟なのであり、とくに土器製作集 (女性=土器製作、男性=交易) がその地域のカヌー・航海技術の中心となるとう傾向が指摘できる。ただしその中でシアシ島民だけは土器を作らない交易者である。過去土器を作っていたかどうかはわからないが、彼らは交易の技を洗練することによって純粋なミドルマンになったのである。