

# みんなのポジトリ

国立民族学博物館学術情報リポジトリ National Museum of Ethnology

## Means of Transportation in the Central Highland, Irian Jaya

|       |                                                                                                    |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| メタデータ | 言語: jpn<br>出版者:<br>公開日: 2010-02-16<br>キーワード (Ja):<br>キーワード (En):<br>作成者: 石毛, 直道<br>メールアドレス:<br>所属: |
| URL   | <a href="https://doi.org/10.15021/00004640">https://doi.org/10.15021/00004640</a>                  |

## 交通手段

——イリアン・ジャヤ中央高地の物質文化 (2)——

石 毛 直 道\*

- |                  |          |
|------------------|----------|
| 1. はじめに          | 4) 問題点   |
| 2. Kapauku 族のカヌー | 3. 道路と施設 |
| 1) 形態            | 1) 道     |
| 2) 操船法           | 2) 野営用小屋 |
| 3) 用途            | 3) 橋     |

### 1. はじめに

前号(1巻2号)にひきつづいて、1963年～1964年の京都大学西イリアン学術探検隊予備踏査隊に参加して、イリアン・ジャヤ(旧名西イリアン)の中央高地を現地調査した際得られた、物質文化資料の一部を報告する。この探検隊の性格、現地での行動、中央高地での民族誌的概報、この探検で得られた成果ですでに発表したものなどについては、前号の報告およびそのなかで引用している文献を参照されたい[石毛,1976]。

ニューギニア島の伝統的諸文化が車輛と役畜を欠くものであったので、当然中央高地で筆者が接触した Moni 族, Western Dani 族, Kapauku 族, Ufunduni 族の山地パプア諸部族の交通手段の主要なものは、徒歩であり、荷物の運

搬もふつう人力によっておこなわれる。調査当時、中央高地には自動車路はなく、旧オランダ領時代から中央高地西部の行政府が置かれていた Enarotali において、オートバイを使用している米国人宣教師が1名いたこと、それも滑走路と牧師館の間の約1kmのあいだしか走行可能な道路はなかった。Paniai 湖周辺の水上交通用に行政府、病院、宣教組織に所属する船外機をとりつけた輸入品のボートが数隻 Enarotali にあったこと、セスナ機を主力とする宣教用の航空網が設立されており、Moni 族, Western Dani 族, Kapauku 族, Ufunduni 族の4部族の分布域のなかに11の滑走路がもうけられていたことなどが、筆者が見た近代的交通手段のすべてである。

### 2. Kapauku 族のカヌー

筆者の接触した4部族のうち乗物とい

\* 国立民族学博物館第5研究部

えるのは、Kapauku 族のカヌーが唯一である<sup>1)</sup>。Kapauku 族の主要な居住地は Wissel 湖群の Paniai 湖（標高1,742m）、Tage 湖（標高1,747m）、Tigi 湖（標高1,617m）の3湖の湖岸とこれらの湖にそそぐ小河川の下流にあたる平坦な沖積地の湿地帯に形成されている。これらの湖や川の交通および、漁撈用にカヌーが使用される。これに対して、Moni 族、Western Dani 族、Ufunduni 族の分布域は、ほとんど平坦な場所のない山岳地帯であり、川も落差がおおきく、岩石のおおい、川幅のせまい急流ばかりであり、カヌーの使用は不可能な地帯にあたる。筆者の知るかぎり、Wamena から西方の中央高地でカヌーを使用するのは Kapauku 族だけである。

筆者が Kapauku 族のカヌーについて調査をしたのは1963年9月、Enarotali の Paniai 湖畔においてである。筆者は Kapauku 語ができないためインドネシ

ア語を少々解する Kapauku 族からの聞きとりであるために、知り得たことは断片的な資料の紹介の域を出ないものである。しかし、Kapauku 族のカヌーについての報告はほとんどなく、おなじ探検隊に参加した岡山大学農業生物研究所教授の安江安宣博士の簡単な報告があるだけなので [安江, 1973], いままで知られていなかったニューギニアの原始的な形態の船の資料としてとりあげることとする。

### 1) 形態

Kapauku 語でカヌーは Komá とよばれる<sup>2)</sup>。Paniai 湖および、その周辺の小河川で観察したかぎりでは、すべてのカヌーの形態は基本的に同型式に所属する、といえる。すなわち、直径数 10cm の丸太をくりぬいてつくった全長 4~6 m の一木製で、船首、船尾の区別なく両端をたち切った割竹形の船が、Kapauku 族



写真1 Kapauku 族の丸木船

- 1) Ufunduni 族のなかで、Nassau 山脈の南麓に居住するグループで、南海岸との交易関係をもつ人々があるとするならば、海岸付近の低地へ行ったときに、あるいはイカダを使用している可能性があるが、これをたしかめることはできなかった。Nassau 山脈南麓でも Ufunduni 族の居住地分布域内では川幅のせまい急流ばかりで、イカダは使用不可能と推定される。
- 2) Kapauku 語の表記法は原則として、[DOBLE, 1960] にしたがった。

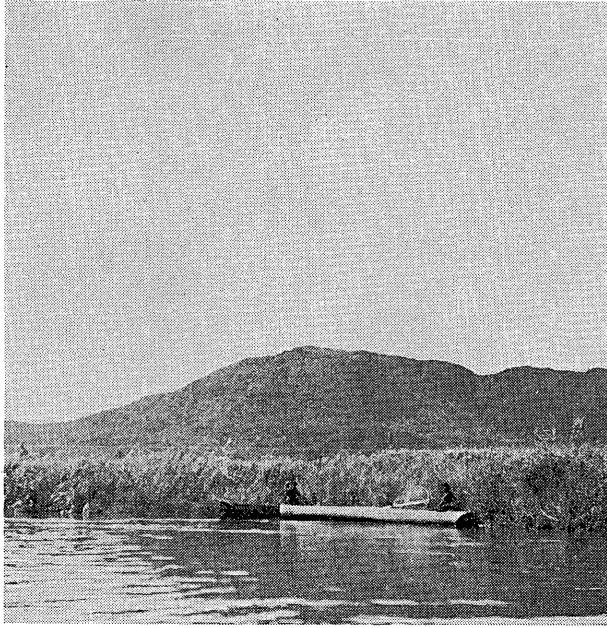


写真2 Kapauku 族の丸木船

の Komá といわれるものである。その他の形態をした船としては、さきに述べたインドネシアの行政官や白人宣教師が使用する輸入品のボートしかない。

典型的な Komá の実測図を、図1で示しておく。図1の船の全長は、約430cm、外形の最長部は約60cmである。大きさとしても、Komáの平均的なものを代表していると考えてよい。Kapauku語で dili とよばれる木(学名不明)を使用してつくってある。木の表皮および内皮をはぎとっただけの原木の丸太の表面そのものが船の底部および側面となっている。そこで舷側、船底の区別の生じるような丸太にたいする2次加工はおこなわれていないのである。

両舷の上端は丸太のシンの部分よりずっと上にくる。いいかえるならば、両舷の上端部よりも下の位置に船体の最大

幅の部分がある。図1の例でいえば、直径約60cmの丸太で船体が構成されているが、船体の外側で計測して、舷側の上端は高さ約50cmのところにある。

両舷の間の開口部のうちのり間隔は原木の太さによって左右されるが、40~50cmがふつうである。図1の例では、丸木船中央部における両舷間のうちのりは42cmである。すなわち、かろうじて船底にすわりこんだ成人の胴体を収容することができる程度のものである。最大幅の部分が両舷よりも下に位置するので、上でせまく、下でややゆったりとしている。

図1の例における船体の縦断面の厚さは、船底部でいちばん厚く約6cm、舷側の上端でいちばん薄く約2cmである。

船首、船尾がたち上ることはなく、舷側上端の延長線上にある。また、船首、



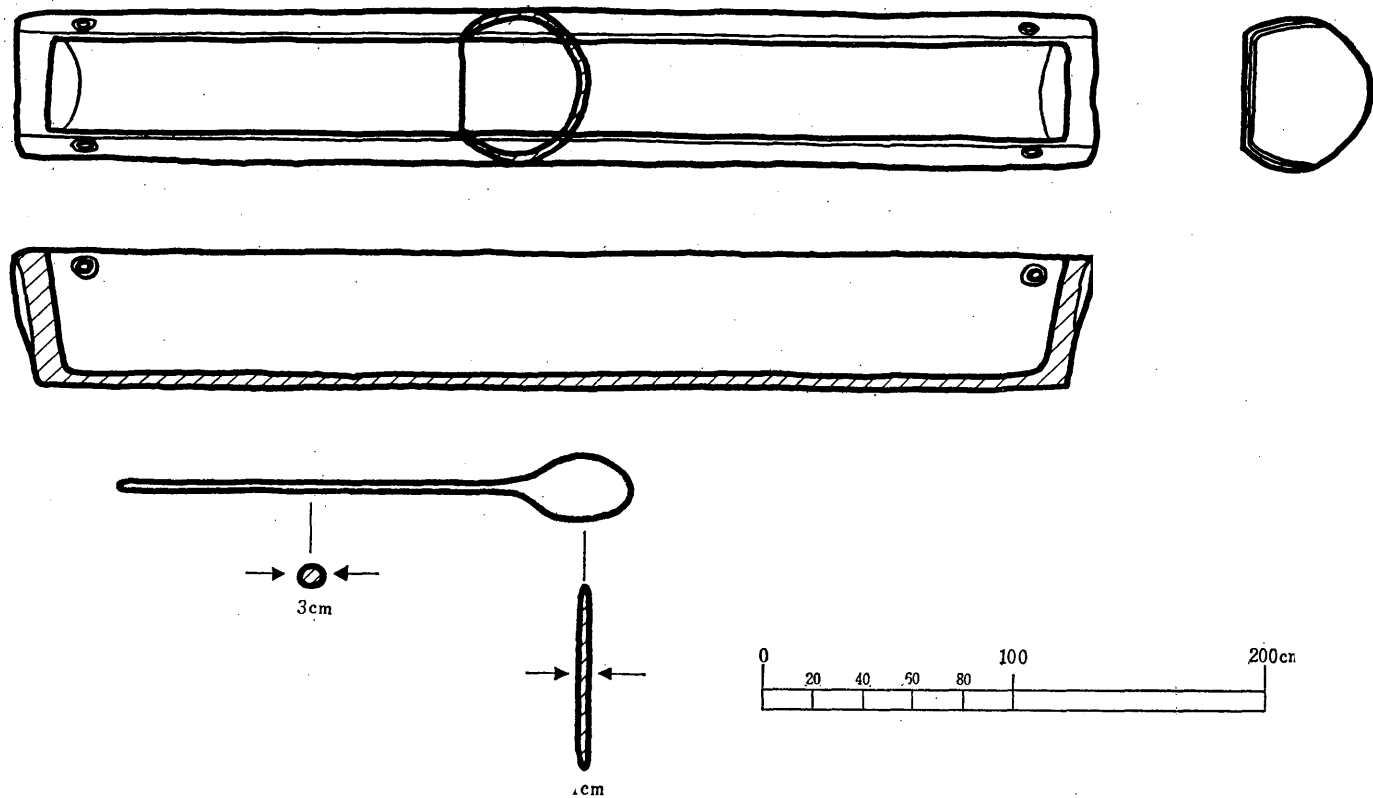


図1 Kapauku 族の丸木船実測図

船尾をとがらすことによって水きりをよくするような加工もほどこされないのがふつうである<sup>3)</sup>。簡単にいえば、両端に節を残した竹管の中心よりも上の部分で割裁した形が、Kapauku 族の船の基本的な形態である。製造過程を観察する機会はなかったが、水平に置かれた皮をはいだ丸太を仮定するならば、丸太の両端をほぼ垂直に切り落し、長軸方向の割裁をおこなわずに、ただちにくりぬきの加工をほどこしただけで船体の主要部分がつくられる、と推定される。すなわち、丸太をくりぬいて船体を作製する船としてはもっとも簡単な工法によって、Kapauku 族の船はつくられている。丸木船をつくるにあたってのもっとも単純な製法以上の工法をおこなうことがないので、Kapauku 族の船はすべて同一型式のものとしかなりようがない、ともいえよう。

ついで、細部の加工についてながめると、船体の内外ともに手斧目を残しており、斧でけずりっぱなしで、トゲとなりそうなササラを除外する程度以上に、ヤスリ状の道具でみがくなどの特別な加工はされていないようである。

船体の両端は基本的には水平に置いた丸太の両端を垂直に断ち切った形状であるが、おおくの船にみとめられる特徴として、舷側上端部がこころもち外側に張りだしていることがみとめられる。図1、写真1にみられるように舷側上端部が船体の両端で広くなり、その延長部が船体の端の主体部の横断面よりもわずかに（図1では最大長 6~7cm）外側につきだし、その張り出しは船体の両側部にな

がれて、船体の最大幅部あたりで、この張り出しは消滅して主体部横断面と合致する。すなわち、丸太の両端を船底から両舷側にかけてえぐる2次加工をすることによって、船の両端での船体上部にわずかな張り出しがもうけられるのだが、そのいちばん張り出した部分は舷側上部にあたり、そのもっとも張り出したもので数cmで、2~3cmのものもあり、なかにはまったく張り出し部分をもたない船もある。

この張り出しのになう意味については不明である。船首、船尾の舷側上部を広くすることによって積載量を多くするという意図と解釈するには、あまりにも張り出しの部分がちいさすぎる。あるいは衝突のさいのショック・アブソーバーとしての機能があるのかもしれない。

ほとんどの船の船首、船尾部分の舷側上端部に近い位置に孔がうがたれている。図1の例では、船首、船尾の両側に計4個の孔がみとめられる。この孔は船をもやうための設備である。ふつう船をもやうさいには、岸の泥のなかにサオを立て、サオとこの孔のあいだを綱でしばりつける。

## 2) 操船法

船をあやつる道具としては、カイとサオがある。

サオは ukui とよばれる。長さ 3m 前後、直径約 5 cm の木の樹皮をはいだ棒が使われる。サオを使用できるのは、比較的浅い場所にかざられるので、浅い川での使用が多く、Paniai 湖でいえば、湖岸から船を離すときにカイをつくぐらい

3) Paniai 湖周辺を探索旅行をしたさいに、1 例だけ船首がとがった船をみたが、それは数10例の船に出会ったなかでの唯一の例で、例外的なものとしてよい。

で、湖岸から離れたら水深が深くてカイを使用することはできない。円底の船なので安定が著しく悪いために、船のなかで立ちあがってサオをつかずに、すわったままでサオをついていることも多いようである。

カイの名称は gita (あるいは lita)。図 1 に示したカイは owai の木(学名不明)でつくられた、という。図 1 の例では全長 196cm。柄部の断面は円形をしており、直径 3cm 前後。水をかく部分は長軸約40cm、短軸 24cm の隋円形をしている。水かき部分のもっとも厚い部分で幅 1 cm で、縁に近い部分ほど薄くなる。図 1 にあげた巨大なシャモジ状の形態がカイの典型的な形態を示している、といってもよい。ニューギニアの海岸部の各地にみられるような彫刻をほどしたカイはみられない。

船底に腰をおろし、すわったまま 1 本のカイを左右にあやつて、こぐ。カイを舷側に止める支点をもつ oar ではなく、自由にこぐ paddle として使用される。2 人が 1 本ずつカイをもって、船をこぐこともあるが、原則としては、船 1 艘につき 1 本のカイをあやつる。

方向を大きく転換するときには、反対方向にすわりなおして、こぐ。すなわち、船首、船尾は一定していないのである。

船をあやつるのは、すべて女の仕事である。男は決して、船こぎをしない。男が湖を渡るときも、女に頼んでこいでもいい、男は乗客として乗るだけである。

### 3) 用途

交通手段としての用途以外に、船の重

要な用途は漁撈活動のための道具としてある。漁撈は女の仕事であり、男は漁撈に従事しないことが、Kapauku 族の船をあやつるのが女の役割りとなっている慣習にかかわりをもっている、と考えられる。

Wissel 湖群および湖群にそそぐ川の下流部をのぞいて、中央高地の河川には土産の魚類はまったくない。Wissel 湖群にもともと生息していた魚類としては、ハゼの一種であるカワアナゴ科の *Oxyeleotris fimbriatus* があっただけである<sup>4)</sup>。このハゼは体長数 cm ほどのものであり、このハゼをとるための特別な漁法もなく、Kapauku 族の食生活にとっては、さほど意味をもたない。伝統的に重要な食料資源となってきたのは、Wissel 湖群に産するザリガニの一種 *Cherax buitendijkae* である<sup>5)</sup>。このザリガニは、長さ約 1.5m の柄をもち、直径数 10 cm の円形あるいは楕円形の枠に樹皮製の繊維でつくった網を張った手網で、船上からすくいあげる(写真 3 参照)。Pospisil によると、ザリガニのほかに、オタマジャクシ、水棲昆虫、トンボの幼虫も手網ですくって食料とされる [POSPISIL, 1959: p. 14]。

ザリガニ漁は、一日中おこなわれるが、夜間あるいは早朝におこなわれることも多い。夜間に漁をするときには、暖をとるために船中でたき火をすることも多い。船にたき火用の特別の設備はもうけられず、船底に水草を敷いたうえで火を燃やす。この火が、採暖のみならずザリガニを集める集魚灯の役割りをはたしているのかもしれないが、船端の外にとくに意図的に火をつき出すことはない。

4) 安江安宣博士がオランダの Boesman 博士に依頼して、同定 [安江, 1975]。

5) 安江安宣博士がオランダの Holthuis 博士に依頼して、同定 [安江, 1975]。

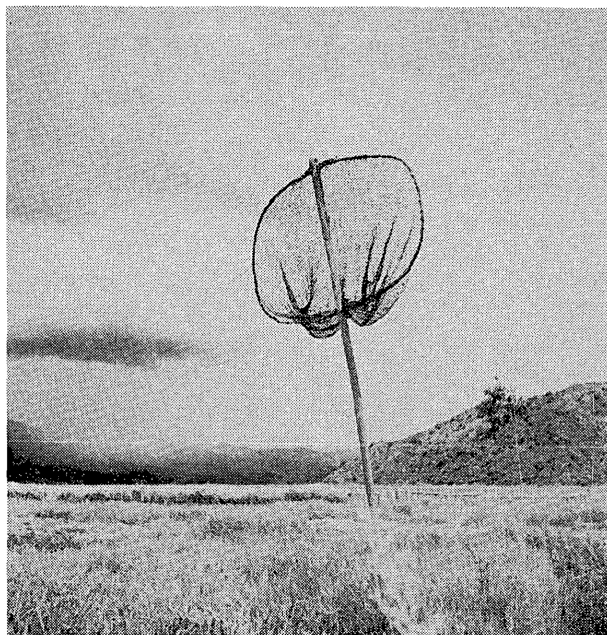


写真 3 Kapauku 族の手網

Paniai 湖のザリガニ漁場には多いときで約 200 艘の船が集まったのを観察した。

なお、旧オランダ領時代に Paniai 湖にドイツ鯉が放流され、これを輸入品の釣針と釣糸で釣りあげること現在ではおこなわれるようになった。釣りという技術は Kapauku 族は知らなかったものであり、調査時点でもまれにしかおこなわれない、とのことであった。

#### 4) 問題点

Kapauku 族の船についての資料は奥地への探検準備のあわたしい期間の観察で得たもので、断片的なものに終わっている。船の建造法、船の所有権や使用権などについての資料はいっさいない。

不完全なものでありながら、注目すべき資料として筆者が提出した意図は、そ

の形態の特異性についてである。

Kapauku 族の船の船体は清水潤三の丸木船の分類にしたがえば、「上面観」、「縦断面図」による分類では I 割竹形、「横断面図」による分類では C 半円特殊形になり、「I C 形」という日本の古代には出土例をみない型式に属する[清水、1975 : pp. 53-58]。

さながら、浮かぶ棺桶ともいうべき、原始的な形態をもち、機能的にも安定性は著しく悪く、水きりもはなはだ効率の悪い Kapauku 族の船はオセアニアの船の系譜のうで、いったいいかなる位置に属するものであろうか。

先に述べたように、イリアン・ジャヤ中央高地の諸部族のあいだで船を製作使用するの Kapauku 族にかぎられている。筆者の知るかぎり、ほかに水上交通の乗物があるのは中央高地東部の Baliem

川の流域に居住する Grand Valley Dani 族がイカダを使用する例があるだけである。筆者は Baliem 川流域を訪れていないが、筆者らの探検隊に同行した朝日新聞記者の本多勝一、藤木高嶺の両名が Wamena 附近の Baliem 川でイカダを使用している写真をとっているし [本多・藤木, 1964, 写真頁], また Hitt の文献にもこの地方でのイカダの写真がみられる [Hitt, 1962, 写真頁]。この2例とも写真から判断すると、直径20~30cm, 長さ数mの丸太(樹皮をはいであるかどうかは写真からは判断できない)を20~30cmの間隔をもって3本並べ、両端に棒を横木として1本ずつ置いて、横木と丸太を籐で結びつけてつくられたイカダである。人はイカダの上に立ち、木棒をサオとしてあやつる。いずれも川を横断するために使用されており、写真から判断するかぎり、流れはゆるやかである。

Grand Valley Dani 族のほか、筆者は中央高地におけるイカダの使用は知らない。

イリアン・ジャヤ中央高地を離れて、ニューギニア島全体を見わたしたところでも、Kapauku 族の船に似た形態のものは見あたらない。ニューギニア海岸部で使用される一般的な船はシングル、あ

るいはダブル・アウトリガーをもつものであり、局部的には双胴船やパプア湾における lakatoi のような船もあるが、いずれも船首、船尾ともにとがった整美された形をしたものである。アウトリガーなしの一本製の丸木船としては Sepik 川, Fly 川の川船, Asmat 地方の戦闘用の船が知られているが、いずれも長大なもので、船首、船尾ともにとがった形態をしている。

台湾の日月潭の船 [凌, 1968 : p. 2, 図版 1-A, B, C, D] やヨーロッパの新石器時代の船など、地域的あるいは時代のへだたりの遠いところに Kapauku 族と同形態の船を見つけることはできるが、もっと近いところで類似のものはないであろうか。

筆者の知るかぎり、南太平洋において Kapauku 族の船にいちばん近い形をしたものは、Haddon と Hornell の大著のなかにあらわれるオーストラリア北岸の York 岬半島の Bedford 岬で使用するアウトリガーつき丸木船の船体部である [HADDON and HORNELL, 1937 : p. 189]。図2にあげた Bedford の丸木船からアウトリガーと腕木を取りさり、両端の張り出しを著しく縮少させたならば、Kapauku 族の丸木船と同様の形態

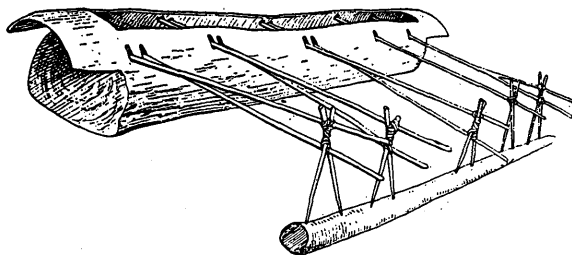


図2 オーストラリア北岸, Bedford の丸木船  
[HADDON and HORNELL, 1937 : p.189] から引用

となるであろう。この Bedford の丸木船の全長は15～16フィートである、とされているので、長さも Kapauku 族の船とほぼ等しい、といえよう。

東西ニューギニアを通じて、山地パプア諸部族の文化は東へ行くほど新しい文化要素が多く、西に居住する部族ほど古い文化の層を残すことから、山地パプア諸部族は歴史的に東から西へ移動したのではないか、あるいは移動を考えずとも新しい文化要素が東から西へ伝播した、という仮説を筆者はもっている〔石毛, 1973: pp. 205-210〕。この仮説によれば中央高地の西端に分布する Kapauku 族は、いちばん古い文化の層を残す部族といえよう。この Kapauku 族に特異な形態の船があることを説明するには3通りの方法がある。

(1) 船というものを知らなかった、あるいは船の使用可能な環境がほとんどない山地に入ってから長い時代を経て、船の知識を失ってしまった山地パプア諸部族のうち、Wissel 湖群という船を使用することが便利な環境へたどりついた Kapauku 族が、独自の船を発明した。すなわち、Kapauku 族の船は独立発生である、と考える。

(2) 海岸民と Kapauku 族のあいだに細々とした交易関係があったことが知られている〔石毛, 1973: pp. 217-219〕。海岸で船というものを見た Kapauku 族が、船の原理だけを知り、これをかれらなりの技術で模造したのが Kapauku 族の船である、と考える。すなわち、海岸地方からの情報によって船をつくったが、細部にわたる船についての情報や技術が欠落してしまい、結局はもっとも簡

単な形態をした船におちついてしまったのである、と考える。

(3) かつてニューギニアの古層文化における船は、Kapauku 族の船と同様の形態のものであった。ニューギニア古層文化と関係をもつとされるオーストラリア原住民の文化の船にも同様なものであった、と仮定する。のちに、船首、船尾のとがった船、アウトリガーつきの船（おそらくアウトリガーはオストロネシア系の言語をもつ人びとの文化にともなって導入された）など進歩した船の文化がおおいつくして、古層文化における Kapauku 族式の船と、とってかわってしまった。Bedford 岬の船は、古層文化の船体に新しい原理であるアウトリガーがつけられて残存したものである。ニューギニアでは海岸の文化の影響がほとんどおよばず古層の文化を残す高地の諸部族のなかで船を使用する環境にある Kapauku 族のなかに、古い文化層の船が残っている。

以上の3つの仮説のいずれもが、現在のところ実証する資料を欠くものにとどまっている。なお、Kapauku 族の船が、いつ頃から存在するのかについて明らかにする資料もない。第2次大戦前にオランダの探検隊の撮影した写真にあらわれることから、白人との接触前（1937年に Wissel 湖へ最初の探検隊が入る）から Kapauku 族の船はあった、というほかないのである〔Le Roux, 1950: 写真32〕。

### 3. 道路と施設

#### 1) 道

Moni 語で道を ki, Kapauku 語では itá という。Wissel 湖群周辺の沖積低地をのぞくと、中央高地西部には平坦な道

はほとんどなく、山道ばかりである。集落の周辺の道、畑のなかの道だけが、障害物となる木を切り倒したり、草をとりぞいて手入れをした道路らしい景観をしめす。集落から離れた草地、森林のなかの道は自然に形成された踏み跡にすぎない。人ひとりがかろうじて通れる細い踏み跡が草原のなかや森林のなかに通じている。しかし、使用頻度のすくない踏み跡はたちまち草におおわれたり、木の枝が張り出してわからなくなり、現地人の案内なしでは迷ってしまう。

集落間をつなぐ道は、大局的にいえば川ぞいであるが、川そのものはすべて急流であり、深い谷が切り立っており、河原がすくないので谷底そのものを道とすることは案外すくない。川にそった尾根

道が多い。

山を巻く、ということではなく、山に登る道は高度差にかかわらず最短距離を直登する。手がかり、足がかりがあるかぎりは、どんな急斜面でも尾根にむけてまっすぐ登る踏み跡となっている。山道では障害物となる木を切り倒すようなことはないが、下生えの灌木の多いところでは人ひとりが背をかがめてかろうじてくぐれるくらいの最低限の枝はらいが必要である。手で枝を折りとることが多いが、斧で枝を切らなくてはならない場合もある。つい最近まで、石斧を使用していたので、労力を最少限にとどめる意味においても、直登のルートが好まれたものかもしれない。

森林の地表は大木の板根による凸凹が

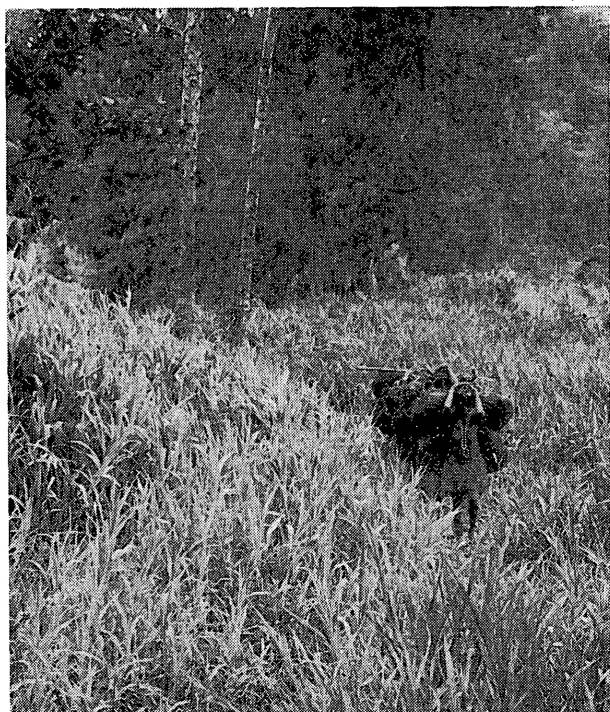


写真4 Homejo 集落附近の道を行く Moni 族の女たち  
道といっても草地のなかの踏み跡にすぎない



写真 5 道は谷川で消え、ついで尾根道に出るまで、崖を直登する  
Kemabu 川上流の支谷にて

多く、また高度 2,000m 前後から鮮苔林となり、苔でおおわれて足元がさだかないため、倒木があれば、なるべく倒木のうえを歩くように踏み跡はつづく。

はなれた部落間をつなぐ長距離の道を歩くのはほとんど男性にかぎられる。筆者の接触した部族のすべてについて、女は自分の集落と畑の周辺の外へは出ないのがふつうであるといえる。

数日の行程の交易の旅に出るときでも、旅仕度は簡単である。交易について

は別稿で詳しく述べる予定であるが、旅の身仕度としては、頭から背にぶらさげた編袋のなかに塩などの交易品と 2, 3 日分のサツマイモ、発火具、斧、ナイフ（現在は鉄製）、子安貝通貨を入れた財布などの荷物を入れるが、ふつう 15kg 以上の重量の荷物となることはない。どこへ行くにも男は必ず弓矢をたずさえる。身軽な荷物でハダシのまま、驚くほどのはやいペースで山道をあるく。あるく、というよりは山のなかでマラソンをして



いるといっても、誇張ではないほどのスピードである。そのスピードのすさまじさの体験についての記録は〔本多・藤木、1964：pp. 120-132〕にあらわれている。

## 2) 野営用小屋

長距離の旅のときは、部落から部落を泊りあるくのがふつうである。Moni 族の場合だったら sonowi とよばれる talking chief の家屋、Western Dani 族の場合は kumi という『男性の集会場の家屋』に旅人は泊められ、無償で食料を供給される。

部落間の距離が遠く、無人地帯で野営しなければならない場合には、自然の岩室を利用した野営場所、適当な岩室などがないときには、既設の野営用の小屋がある。1日行程で次の部落にたどりつけない道中には、必ずこれらの野営場所か1カ所はあり、交易の旅にしたがった経験をもつ者は、その所在地を熟知している。Kapauku 語で、このような野営用の避難所を watii, Moni 語で kita という。

近くに適当な野営用の避難所がない場

合、即席に野営用の小屋を建造することがある。以下に紹介するのは、1964年1月7日本探検隊が森林のなかで野営したときに、Kapauku 族のポーターたちがつくった小屋である。小屋の形態には以下A型式とB型式と区別する2種類があるが、いずれも Kapauku 語では owaa kodogo とよび、Moni 語では避難所とおなじ名称で kita とよばれる。

小屋を建てるには数人が手助けをして、森林のなかの灌木性の生木を切り倒す者、直径30cmほどの木を倒し屋根にふくための樹皮をはく者、同じく屋根にふくためのパンダナスの葉や、葉の多い木の小枝を集める者、小屋組をしぼりつけるための籐を採集する者などにわかれる。

型式Aの小屋組みのつくり方から説明しよう。灌木の枝わかれした部分を利用してY字状の棒をつくる。小屋組に用いる用材はすべて生木を切って用い、樹皮つきのまま使用する。直径5cm程度のY字状の棒を4本地面につきさし、その上に長さ4mの横木をのせた2列の柱列ができる(図3-1)。地表から横木の下端

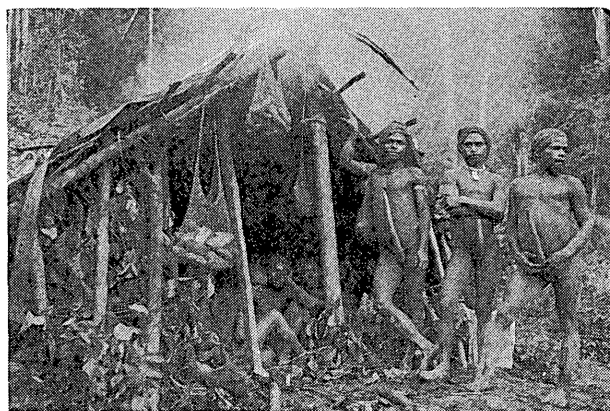


写真6 Kapauku 族の野営用の小屋  
本文でのべたものよりも太い柱を使用している