

みんなくりポジトリ

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

ミクロネシアのカヌー (第4回年次研究大会報告 講演)

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2015-11-18 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 須藤, 健一 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/10502/5172

講演

『ミクロネシアのカヌー』

国立民族学博物館助手 須藤健一

さまざまなカヌーのタイプ

ミクロネシアのカヌーというタイトルでお話しするんですけども、現在、太平洋地域におきまして、いわゆる伝統的なカヌー、長い歴史のうちに島民たちがつくり出したカヌーが、現在でも使われている地域というのは、非常に限られております。とりわけオーシャン・ゴイイング・カヌー、いわゆるセーリング・カヌー、数百キロ離れたほかの島へ航海するときに使われるような大型カヌーを使っている地域というのは、ほんとうに数えるほど、五本の指に入るか入らないかぐらいの地域しかございません。

その中でも、これからお話ししますミクロネシアの、中央カロリン諸島といたしまして、グアムの南に連なる珊瑚礁の島々では、現在でもカヌーをつくり、そのカヌーで、遠いときはサイパ

ンまで、千キロの海を乗り越えて航海しております。

ですから、これからお話しすることは、現在の太平洋において消滅していくであろうと思われる、伝統文化の一つの面を、カヌーを例にしまして、お話しさせていただきますと思います。

まず現在のカヌーはどういうものであるかということ、映画でご覧いただきたいと思えます。この映画を撮りましたのは、一九七九年です。場所は中央カロリン諸島のサタワル島。周囲わずか七キロ、人口は現在五百人という小さな珊瑚礁の島です。

そこで彼らがカヌーをつくる様子から、航海に出かける様子まで撮影いたしました。何しろ初めて八ミリの映写機を手にした私が撮ったフィルムですから、あるところは音がなかったり、あるところはなかったり、皆さんのお目にかかるには非常に心苦しい映画なん

ですけれども、がまんして見ていただきたいと思えます。

地域によって異なるカヌーの形

カヌーといいましても、カヌーの形にはいろいろな形があるわけです。

皆さんご存じのように、現在でもフィリピンのスル海、あるいはインドネシアにかけては一つの船体の両側に、いわゆるアウトリガーといわれる腕木を出しまして、その先にフロート、浮木をつけたようなタイプ（太平洋学会事務局注・柳原良平氏デザインの太平洋学会旗に描かれているカヌーはこのタイプ）が使われています。

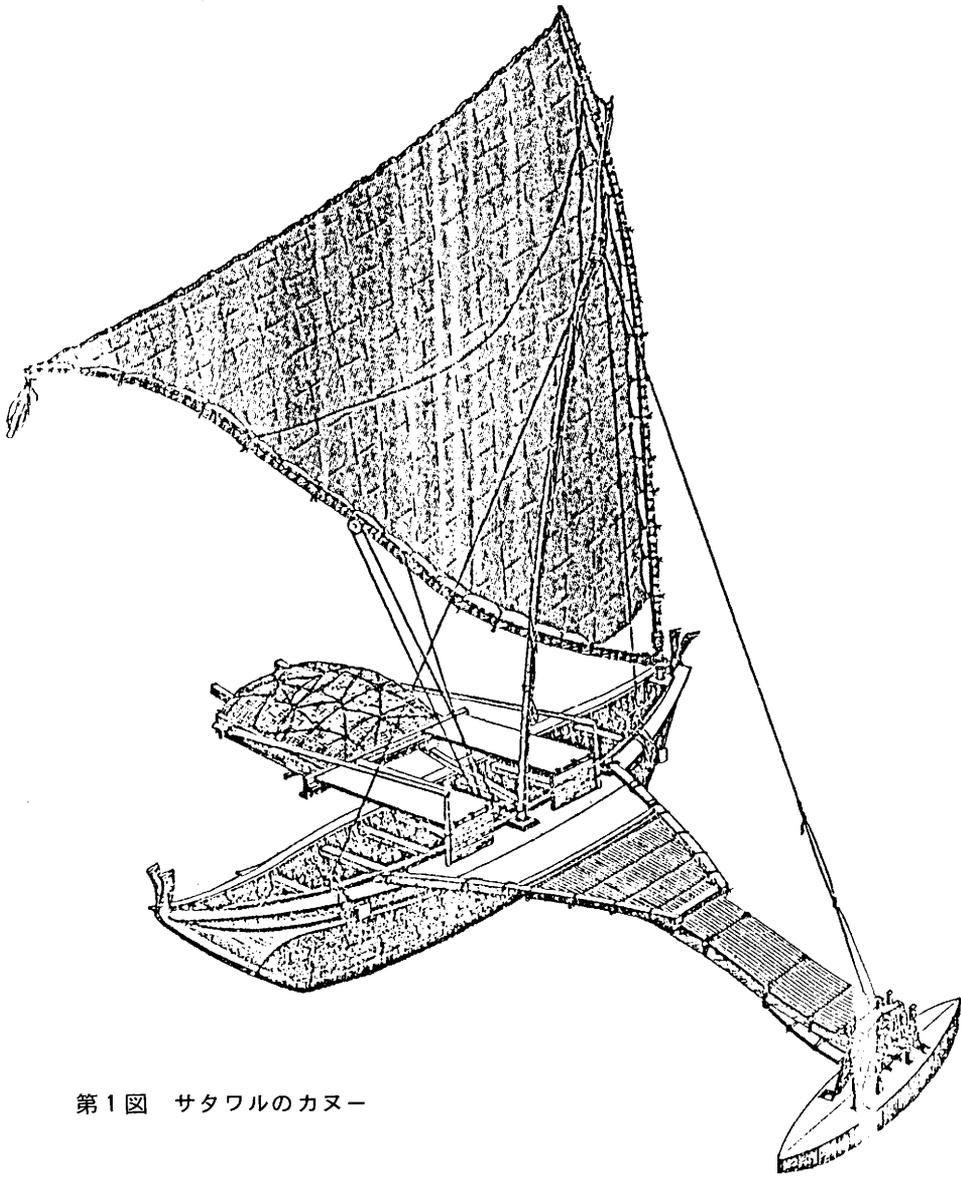
また、片腕しか出さないようなタイプ、あるいは二つのくり抜いた船体を連結して走るようなダブル・カヌーというタイプがございます。

ミクロネシアで使われてきたカヌーというのは、シングル・アウトリガー

・カヌーといいまして、一つの船体の片方にしか腕木を出さないタイプでございます。

ポリネシアは、ダブル・カヌー、シングル・アウトリガー・カヌー、両方使われていたわけですが、ミクロネシアでは、どういうわけかダブル・カヌーの存在がはっきりしません。おそらく使われていなかったのではないかと思います。

ただしトラックの古い報告によりますと、儀礼の場面にダブル・カヌーに似たような形のものが使われていたというような報告がありますけれども、実際の海の上を走らせるダブル・カヌーというものは、ミクロネシアには存在しなかった。ミクロネシアではダブル・カヌーは作られてこなかったというような見方をしても、かまわないと思います。



第1図 サタワルのカヌー

ミクロネシア・カヌーの特徴

ミクロネシアのカヌーというのは、造船工学の立場の人の報告、あるいは、いままでのカヌーの形の進化、進歩ということから見ると、世界のカヌー

の中で最も性能がいい、いわゆる早く走ることができるカヌーであるというふうにいわれております。

といいますのは、船体の形が非常にV字形をしておりまして、深く水中に入りまして、そして潮流に流されない

ような仕組みを持っているということであります。

それから前後、つまり船首、船尾が全く同じ形をしているわけです。そのため風の向きによってジグザグ航法にいわゆるヨットでいうタッキングに相

当するんですけれども、それよりもっと進んだ、電車が線路の上を行ったり来たりする原理ですから、シャンティンクという人もいますが、そういうことができるようになってきているわけです。そのために真向かいに近い風の状況においても航海ができるような、非常に優れた構造的特質を持っているということが、いわれております。

そういうことで、このミクロネシアの地域において、カヌーの形ないしカヌーの構造というものが、ほかの太平洋の地域と比べますと特徴的な、はっきりいえば性能の優れたカヌーが、つくり出されてきているわけです。

それからもう一つ、帆の形からいっても、風を大きく受け、カヌーの船体とのバランスを保ちながら、より早いスピードを求めるには、いわゆるオセアニック・ラテン・セイルといわれる、大三角帆といわれる、あとで映画の中に出てきますけれども、逆三角形の帆の形をつくり出して、カヌーに装着するという工夫。この大三角帆は、世界でもミクロネシアに限定される特徴です。

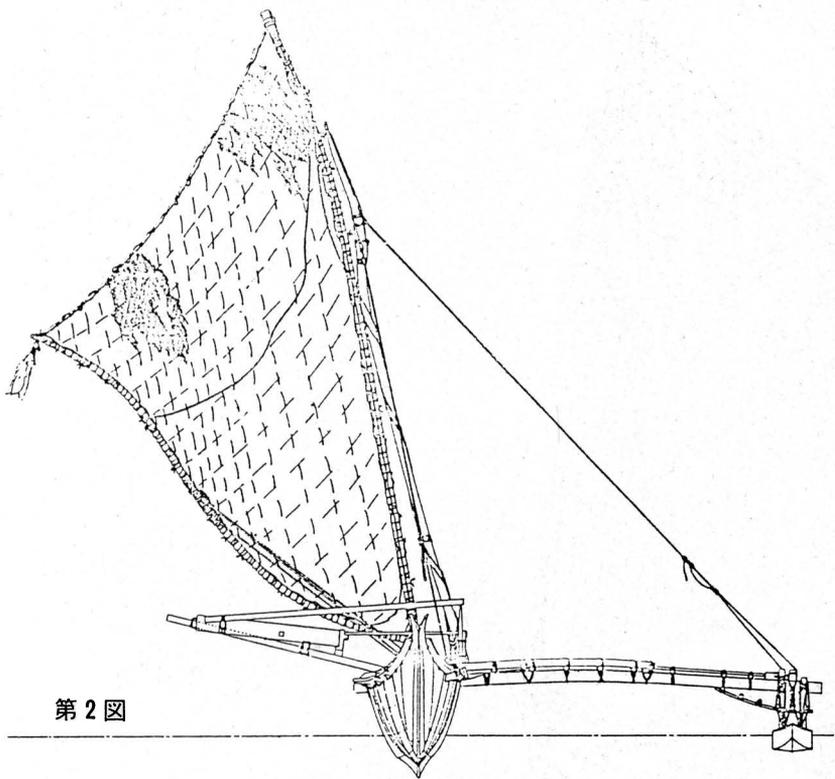
そういう意味でも、このミクロネシアというのは、カヌー、特にオーシャン・ゴイング・カヌーの構造におきましても、きわめて性能のいいカヌーをつくり出してきていたわけです。

ミクロネシア・カヌーの構造

いままで、ミクロネシアのカヌーの特徴を、簡単に述べたわけですが、どれも、次に、実際カヌーというのとはどんな形をしているのか。典型的な例は、私どもの国立民族学博物館に展示してありますチエチエメニ号、あのタイプになります。

あのタイプのカヌーというのは、マゼランがグアムへ来たとき、あるいは

十七世紀のヨーロッパの人々が、グアム島周辺へ来たときに、自分の帆船より早く走るカヌーがあることを知りました。そのころの記述を読みますと、おそらく二十ノット以上出るんじゃないかというような記述をしております。そのカヌーのタイプというのが、チエチエメニと同じタイプです。お配りしました図(第1図)に、チ



第2図

エチエメニと同型のカヌーが出ておりますので、それを見ながら、カヌーの構造というものを、簡単に説明させていただきます。

まず船体ですが、長さが八メートルから十メートル、これが標準的な長さです。そういう船体をつくり出すためには、一本の木をくり抜いてつくるといふふうなことは、珊瑚礁の島、いわゆるミクロネシアの多くの島々では不可能なわけです。というのは、カヌーの船材になるような大きな木が存在しないわけです。

そのためにカヌーは、必ず船体部、船首、船尾、それから舷側というものを、貼り合わせてつくる構造になっております。しかし、構造船のように、龍骨であるとか肋骨材であるとか、そういうものは使わないで、木をそのまま縫い合わせる、貼り合わせるという構造をとっております。

その場合に、先ほどミクロネシアのカヌーの特徴は、V字形をしているといいましたけれども、必ずしも船体を見た場合、左右とも同じ形をしているわけではありません。このサタワルのチエチエメニのカヌーですと、アウトリガー側がよりスムーズな、鋭い形をしています。その反対側がふくらんだ形になっております。(第2図)

これは、カヌーをまっすぐ進めるための工夫になっているわけです。その地方に限らず、シングル・アウトリガ

ーの場合には、風を後ろからではなくて、アウトリガー側から、いわゆる横から受けて、順風というのは、後ろからではなく、横ないし斜め横の風というのが、カヌーを走らせる上では、最も好まれる風向になるわけです。

そのためにカヌーを走らせますと、アウトリガーがありますから、どうしてもカヌーは軸先をアウトリガーの方向に向けてという癖は、必然的に出てくるのです。この癖をいかに修正するかということが、問題になるんですけども、その場合に、先ほどいいた全体のおくらみを左右、つまり、アウトリガー側とその反対側で、違いをつけることによって、いくぶんかは解消しようとする工夫が見られます。

しかしあとでちょっと触れますけれども、アウトリガー側がふくらんでいるカヌーと、その反対側がふくらんでいるカヌー、ミクロネシアの中においても二つの形があります。

このへんは、いわゆる造船工学ないしは流体力学の上からいきまして、どちらが性能がいいのかということはまだはっきり聞いてないんです。民族学博物館の研究会におきまして、茂在先生なんか伺いまして、どちらかということはいえない。茂在先生のやられた経験ですと、アウトリガー側をふくらましたほうが、カヌーはまっすぐ進むというふうなことも、いっておられます。

ですから、ミクロネシアにおいて、二つのタイプが見られるということは、おそらく島民の経験において、その地域では最も早く走るから、それぞれのタイプを取ったわけです。それが先ほどいった、造船工学的にどういうことになるのかということが、非常に大きな問題になってくるわけですが、どちらがいいかということに関しては、現在のところはっきりしたことをいえるとはできません。

帆走する姿はカモメに似ている

それからアウトリガーですけれども、ミクロネシアの場合は、オーシャン・ゴーイング・カヌーにおきましては、二本の腕木を出すのが普通のタイプです。そしてこういう腕木も、先ほど申しましたように、走る場合に風を受けて、船体とのバランスの関係がありますので、長さというのは、船体の長さに対して、どのくらいの長さでなければいけないかとか、あるいは浮木もどのくらいの長さでなければいけないかというところは、船体の長さを基準にして、一定の計測法に基づいて決められています。

サタワルのカヌー、チェチュエニなんかですと、船体の船底部の長さの約半分というのが、大体の基準になっております。ですから、カヌーの各部分の長さというのは、伝統的な造船技術の経験に基づきまして、船体との相対

的な比による明確な寸法が与えられております。ですから、大体のカヌーというのは、同じ形を持ったものが、どの島でもつくられてくるわけです。

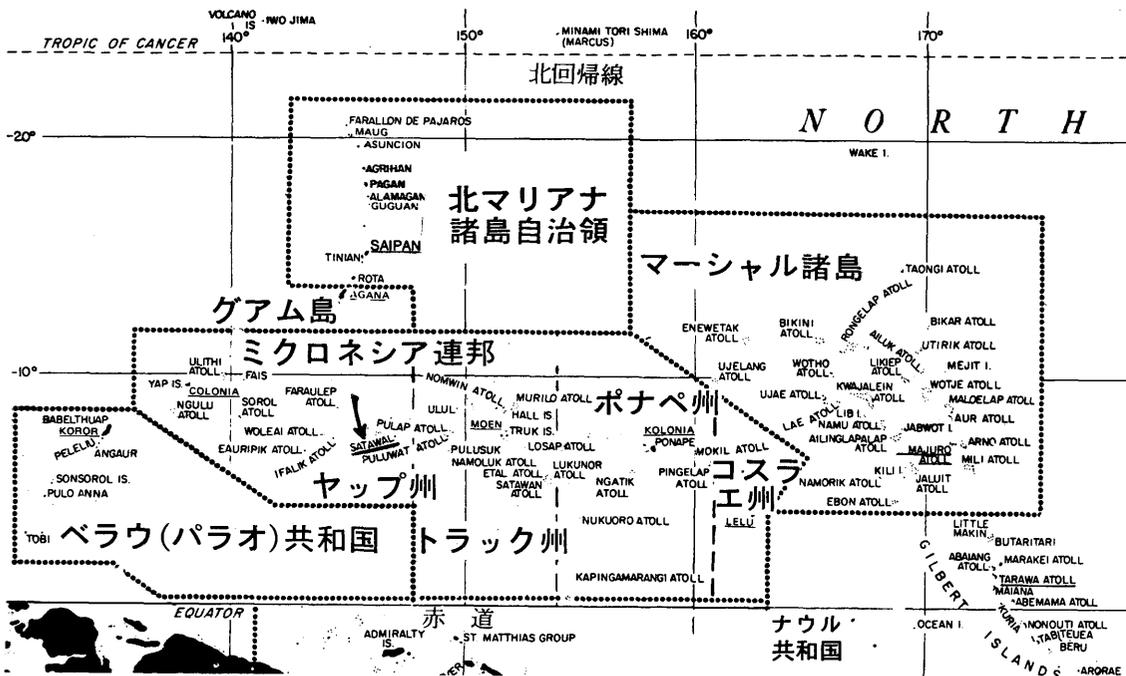
そしてこのカヌーは、アウトリガーの反対側に、いわゆる荷台兼船室というようなものをつけております。ですから正面図を見ていただければわかりますように、カヌーは船体を中心にして、いわゆる左右のバランスを考えたい構造になるわけです。いわゆるカヌーが海の上を走っている姿というのは、カモメが飛んでいる形に、非常に似たような形をしております。ですから、カヌーの構造におきまして、左右のバランスが非常に大きな意味を持つてくるわけです。

意味のある帆げたの曲線

それから帆は、先ほどいいましたラテン・セールです。帆の上部の長さが大きい、下が小さい。こういう帆の形を持つてくるわけです。

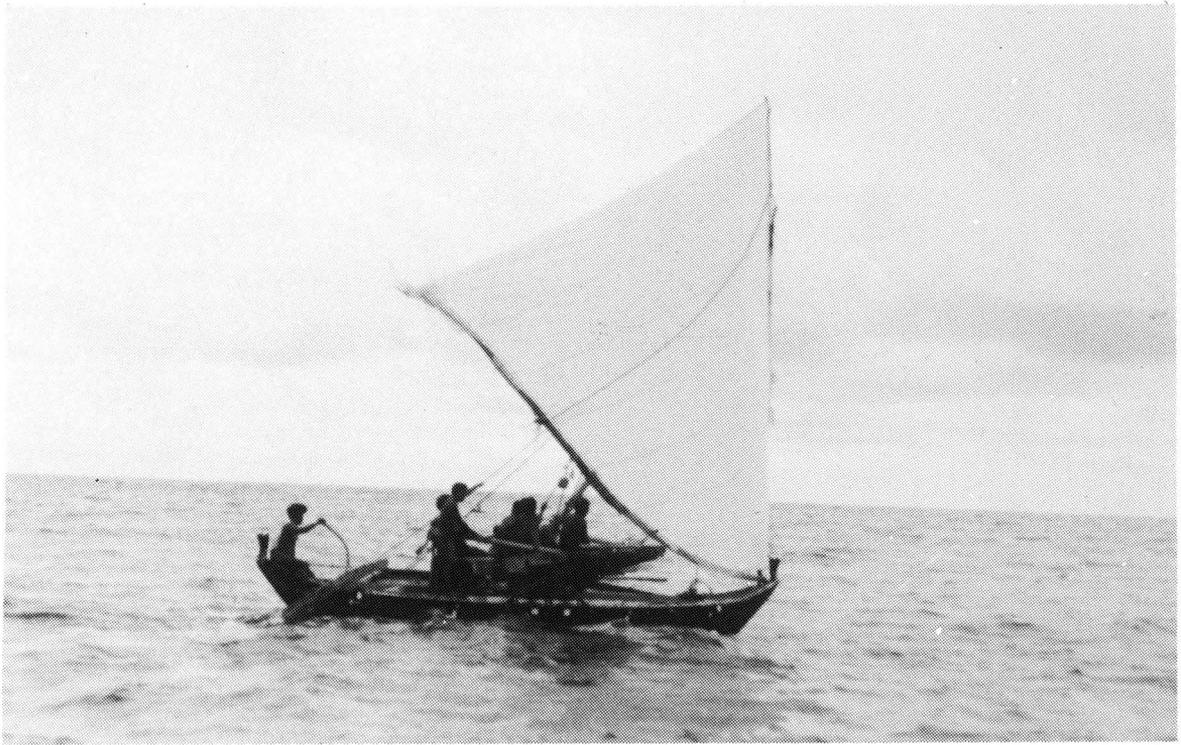
それで、この第1図を見て奇妙に思われるのは、帆の下の線、帆柱の構造ですけれども、マストと帆げたが直交しない。帆げたは帆げたで船首に立つ構造になっている。そして上部を連結するような帆とマストの構造になっているわけです。

そしてその帆を囲む柱の、下の柱が、曲線を描いております。この曲線というのが、構造的には相当に意味のある



ミクロネシア (矢印 サタワルを示す)

Map of the New Pacific, Hawaii Geographic Society に基き作図



帆走する大型カヌー。船体の前後が同型。写真提供・須藤健一

曲線でありまして、中央カロリン諸島におきましては帆というのは、現在ではダクロンの布製の帆を使っておりますけれども、古くは、つい二十年前までは、いわゆるチエチエメニの帆であるような、パンダナスの葉を編んだマットを、何枚も重ねて張っていくわけです。

その場合に、もし単に三角形に帆げたをつくっておきますと、帆がまっ平の帆になってしまふわけです。ところが帆に風を受けるためには、帆のどの部分にふくらみを持たせるかということが、非常に大きな問題になってくるわけです。

このように帆げたの下の部分に曲線を持たせておくということは、まっすぐのパンダナスのマットを順々に縫い合わせていきますと、最後には中央部にふくらみ、丸みができるような帆ができるわけです。いわゆるまっ平な帆ですと、帆の全面に風を受けるわけですから、非常に風の力が強くなります。カヌーの安定が悪くなる。それを防ぐために、帆の中央部に丸みを持たせるといふような形で、帆の中央部なしし下方に風が逃げるような工夫をしなければならぬ。そういう工夫は、サタワルのカヌーにおきましては、帆げたの下の線にカーブをつけるということ、解消しているわけです。

このように、ミクロネシアのカヌーの優秀性ということを述べましたが、

帆のつくり方にしましては、非常に伝統的な経験からだと思ふんですけれども、このように非常に合理的な、あるいは科学的なつくり方をしているわけです。

それでは、不鮮明な部分もありますけれども、八ミリ映画で、実際のカヌーを見ていただきます。

△映画上映▽

最初に踊りが入ります。この踊りは偉大な航海者の祖先をたたえる踊りです。

カヌーは、使わないときは、必ずカヌー小屋という、浜辺に建てられた大きな小屋の中に入れておきます。

これは帆を前後にかえたときですけれども、風の向きによって、自由にかけられるわけです。

これは約百キロ離れた島へ、親戚の人の葬式に行くときの航海フィルムです。

現代ではキリスト教が入っていますので、ミサをしております。そして伝統的な航海のチャント（ご詠歌）、あるいは航海のおまじないの呪文なんかは、全く使われないことになっておりますけれども、キリスト教が効かない場合は、昔の伝統的な宗教を取り入れて、昔の儀礼をすることもあります。

これで百キロ離れた島にいま着いて帆を降ろすところです。

こういう島には自分の同じクラン、



帆を船首から船尾へ移し、方向を変える。写真提供・須藤健一

一族の人がいますから、そういう人が出迎えて、島に滞在する間は、すべての面倒を見てくれるわけです。今度はカヌーづくりのシーンに入っております。

これはパンの木を切っているところですが、使う道具は斧だけです。四、五人で一メートルぐらいの木でも、二時間半ぐらいで切り倒します。

木が倒れたときに声を出したのは、木に宿っている悪い霊を追い出すためだといっております。このようにキリスト教が入りましても、宗教的な面でも、あるものは現在でも使っている、あるものは放棄するというように、使い分けております。

そして船体にする部分だけを、幹から切り離す。ここにある白いのがパンの木の樹液で、これがカヌーを貼り合わせる接着剤に使われます。

これは伝統的な長さの測り方です。ものさしを持っていませんから、人間が腕を伸ばして長さを決めます。いま三尋ですから、これは中型のカヌーをつくる寸法です。

こういう斧を使った切り方は、種子島なんかのカヌーづくりの方法と、全く同じ切り方ですね。

そして、木材は中が腐っていますから、どの方向で切り込んでいったら、いいカヌーができるかを決めます。こうして、カヌーの基本が決まってくるわけです。

船底にする方向が決まりますと、あとはその両側を削り落とす作業が始まるわけです。

いまでは日本の大工さんが使う線引を入れていきますけれども、船底になる部分を最初に決めて、その両脇をV字の形に削り落とす仕事が始まりますが、この削る仕事も、手斧一本です。

カヌーの幅を決める方法というのは、計測法というのではないので、両脇を序々に削り込んでいって、船大工の目でもいいところまでできると、削るのをやめるというふうに、カヌーの幅を決めるのは、船大工の目によって決定されます。

これで一応船底部を細くする段階は終りまして、今度は中をくり抜く段階に入っていきます。

最初はジグザグに、斧で目をつけていきます。そのあと手斧で中をえぐる段階に入ります。

森での仕事が終わると、これを引っ張って、カヌー小屋での作業に移っていくわけです。カヌーは必ず地面をすべらせて引かなければならない。かっいではいけないということが、決められています。このときは、島の男が総出でこの仕事に参加するわけです。

直射日光に当たるとひびが入るので、必ず小屋の中に入れて、しまっておきます。島の人がした仕事には、そのカヌーの所有者がお礼をする。つまり、労働力に対する贈り物です。葉たばこ



進行方向を修正するために、船尾で「踏み櫂」が使用される。写真提供・須藤健一

をきざんだものが写っていますが、これが島の男の人たちへのお礼の一つになるわけです。

このあと、カヌー小屋でのカヌーづくりの段階に入っていきます。

これは、船首、船尾を合わせている段階ですけれども、まだ船体の船底部になる部分が厚くて、これからどんどん薄くしていくわけです。

赤い塗料を塗って合わせては、その塗料の付いたところを削っていくという形で、最後にびったり合うようになっていきます。この場合も鉋があるわけではなし、全部手斧で合わせていきます。

これが一応、張合せが終わった段階で、アウトリガーをつける段階ですけれどもこのように非常に薄く、指二本を合わせた幅に、舷側の厚さをそろえていきます。

これは、カヌーができてからからの儀礼で、この儀礼は、でき上ったカヌーの中に宿っている悪い霊を追い出して、そして海の上を走るための違う霊を船に宿すという儀礼なんです。

最後にカヌーの周りで女たちが、男たちのつくったカヌーの出来をめぐって、はやしことばで、男たちのカヌーの出来を評価しているところです。

司会（大島巽二） どうもありがとうございます。須藤カメラマンの処女作ですが、民族学の研究者が自分で八

ミリを回しますと、ほんとうに説明が十分にされるものですから、私どもも大いに勉強になりました。

ご質問がありましたら、いろいろお聞きただいて結構ですが、いかがでしょうか。

Q 大体いちばん長いときは、一日に何時間ぐらい働いてるんでしょうか。

A 六時間ぐらい働いています。

Q 午前中三時間、午後三時間とか。

A 午後はほとんど夕方からしか仕事をしません。午前中は八時ぐらいから始まりますね。中型のカヌーをつくるのに、六人の男たちで八ヶ月かかります。大きなカヌーになりますと、一年半ぐらい必要だといえます。というのは、木が乾かないと、どうしてもひびがいきますから、乾かしながらつくりますので、一年半ぐらい要するということです。

Q 舷側の厚みを、指の二本分ぐらいにということでしたけれども、それは上の見えるところはいいんですが、下の方は……。

A 下も全部手でさわってみて、やっております。とにかく、絶対的な計測法がありませんから、その計測の基準になるのは、全部船大工の指の長さです。ね。いわゆる小指の先から親指の先の長さとか、指を合わせたときの幅、

これだけの基準ですから、でき上がる船の形はどうしても、船大工のからだの長さによって違ってくる。それがいいカヌーをつくる船大工、そうでない船大工という差になって、社会的な地位に関連した問題になるわけです。

Q 木を切り倒す前にも、儀礼があるのでしょうか。

A いまはやられておりませんけれども、昔はいいカヌーをつくってくださるうちに、それから作業中けのないように、そういうことをパンの木の神様にお願ひする呪文とお供え物をする、そういう儀礼がキリスト教の入ってくる前まで、二十年前くらいまでですけど、でも、やられておりました。いまはそれをするといけないということで。

Q いまは部分的にやっているのでしょうか。

A 先ほどの、カヌーができ上がったときの儀礼というのも、私どもが頼んでやってもらった儀礼なんです。普通はやりません。

Q パンの木の汁でかためるといのは、具体的にはどのようにやるのですか。

A 舷側を、まずパンの木の樹液を塗って、その上に椰子の木の外皮のバッキングをしまして、さらに樹液を塗って張り合わせる。それを椰子ローブで

つなぎ合わせる。

Q 先ほどの映画で拝見したカヌーの場合は、オーナーがあつたようですが、村単位とか、島単位の、共有のカヌーも存在するわけですか。

A 島単位のカヌーはありましたが、でも、ここは母系制社会ですから、母系のクランがありまして、クランごとに最底一艘はなければいけないので、たいていはクラン所有ということになります。

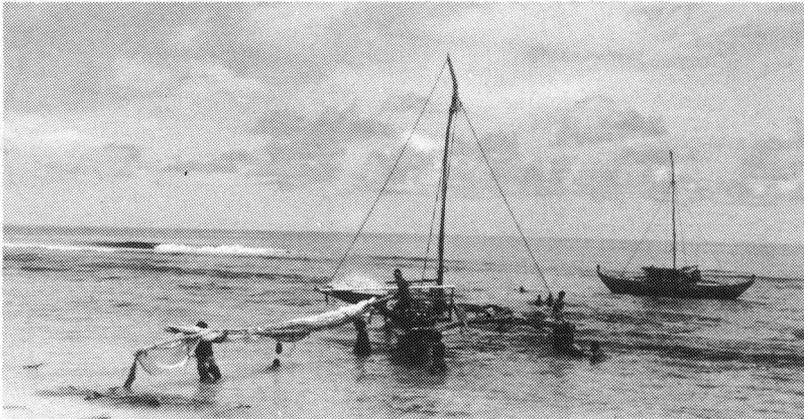
Q 木の神様ということに関連してお尋ねしたいんですが、日本では、それぞれの木の精霊があるとか、木の霊があるといふふうにいいますね。もちろんキリスト教が入って、そういうことは否定しているのかも知れませんが、でも、切り倒したその木の中に、その木固有の霊というものが宿っておつてその霊に対して慰めをするということは一切やらないわけですか。

Q そういうことに対して、古老とか年配の人たちが不安を持つということはないのでしょうか。

A 逆に、カトリックに改宗してしまつたから、そういうことをすることは、カトリックの神に対して悪いことだという考えになつてます。しかし航海な

んかになりまして、嵐が来ると、最初は「アーメン」とやるんですけども、それでも効かなくなつてくると、昔のやつを出してきます。

つまり、実際に命にかかわるような場合には、キリスト教以前のものを持



出帆準備風景。
カヌーを海に浮かべてから、帆や荷物が積み込まれる。

写真提供・須藤健一

ち出してきますが、命に関係ないものは、キリスト教をそのまま信じています。

Q ああいうカヌーの寿命は、どんなものですか。

A 一年半か二年に一度、接合した部分はずして、オーバーホールするんです。そうしますと十年はもちますけれども、十年なんかもたさないで、新しくつくり直します。オーバーホールすれば寿命は十五年とか二十年とかいいますけれども、そんな古いカヌーは、彼らは使いません。新しくつくり直します。

Q 山で一応荒削りにして、下まで引っ張っていく場面が、サイレントだったんですけども、あのときはかけ声をかけるとか、あるいは木遣きやりのようなものを歌いながら……。

A 木遣があるんです。テープに入っていないんですけども、昔の有名な船大工なんかの人が、うまくやったらかなんとかということをやった歌を歌いながら、引っ張っていきます。

Q 大体節回しはどんなものですか。

A 非常に平凡です。フラットな、日本という御詠歌的なものが多いですね。

司会 どうもありがとうございます。