

■ 1-3 環太平洋海域における伝統的造船技術の比較研究

● 共同研究の活動概要

研究代表者 後藤 明

本研究班は、環太平洋海域における伝統船舶の製作やその操船術・航海術に関する比較研究を目的とした。そして急速にグローバル化が進展する中、変容しつつも伝統を残す造船技術について現地調査および文献や絵画に基づく実証的な研究を意図したものである。仮に一部の材質が変化していてもその造船法や構造、あるいは操船技術には伝統的な技が残っている可能性がある。本研究班は日本の南北において、そのような貴重な情報を数多く記録した点で価値を持つであろう。

船のような大型民具の場合、耐用年数が長いので、その技術の継承は他の民具と本質的に異なる点が少なくない。たとえば一隻の船が何年も使い続けられる過程でさまざまな新しい要素が加わるということも珍しくない。また「伝統的」造船技術といっても、今日では先住民文化復興運動や博物館展示資料のために何十年ぶりに製作された、というような技術も少なくない。このように常にいろいろな意味で再構築されてきた現代の造船製造技術や航海術が、環太平洋の住民たちにどのように伝授・教育されてきているのかを近年の先住民運動のような現代的な脈絡の中で捉えようとする点で、本研究は現代あるいは未来志向の研究であったといえる。

さらに船は移動や生業の手段というだけでなく、各地の人々にとってきわめてシンボル性の高い対象なのである。本研究班ではそのような船の文化的な意味も議論の対象とした。またオセアニアや北米各地で相互刺激のもと勃興しているカヌーによる先住民主体の文化復興の動向を現地調査にて明らかにするなど、伝統的船舶の持つ今日的意味についても考えてきた。

本研究班は研究期間中に2度の公開シンポジウムを開催した。

第1回目のシンポジウムのテーマ「フネとカラダ—フネの構造と漕法—」については、舟とそれに乗る身体技法に関して2つの様相を明らかにした。まず舟を漕いで推進する場合の推進具の種類とその使用方法についてであった。この議論の中で櫂、オール、パドル、櫓など推進具の定義と名称、およびその漕ぎ型の定義と名称が議論となった。さらにカヌーやカヤックなど小型船舶の場合、体の姿勢や重さが舟の運航に直接左右する。またオセアニアのカヌーではヨットと同様、乗組員の体重が舟のバランスを左右する。いわば人間パラストの意味を持つ。カヤックのように舟全面を覆う型式の場合、体を出すコックピットの形状は乗り手の身体の特徴に合わせて造られる。一方、オセアニアのカヌーでは船体がすぼまり漕ぎ手はカヌーにまたがって乗る型式と船体に腰を入れて乗る場合の両方が存在する。すなわちフネとカラダ、また推進具は一体のものとして捉えられなくてはならない。

しかしフネとカラダの関係性はフネの形態や環境条件のみで決まるものではない。すなわちフネを作りフネを造る身体は社会的に形成され、その関係性や文化は歴史的な脈絡において理解されねばならないことを各班員はさまざまな事例から実証した。このように本共同研究では「フネとカラダ」はさまざまな脈絡の中で切り離せないことを、班員自らがフィールドで作成した写真や映像を通して具体的に議論することができた。

第2回目の公開研究会の前半部「南と北の船—日本列島の船作りの多様性のルーツ—」では、まず後藤が日本古代に存在していた可能性のある各種の船、さらに日本の北方や南方に連なる地域の

船について概観した。次に門田・宮澤が収録したミクロネシア・ポロワット島のカヌー製作の映像を鑑賞した。さらに洲澤が函館市北方民族資料館所蔵のバイダルカ式カヤックの構造と系譜について分析成果を披露した。

後半は「民具の名称に関する基礎的研究」班との合同シンポジウム「日本の船—技と名称—」では船は機能、形態、構造、乗組員によって脈絡に応じて異なった名称で呼ばれることが指摘された。これは板井が「サバニ」で指摘した点ともつながるが、名称や概念が動的なものであるという、物質文化研究ではきわめて本質的な問題を指摘している。

この共同研究班は、文字通り古今東西、北極域から熱帯域、さらに古代から現代に至る船を追求してきた研究者や実践者の集まりであった。今後解決すべき問題として、船と舟、あるいは ship と boat などの違いがある。またカヌーという言葉は刳り舟一般とっていいののか、またスポーツの世界やレジャーの世界ではカヌーというといゆるカヤック系の舟が想定されているがそれはどのようなのか、などという点が話題となった。またオセアニアのカヌーの素材は植物であるが、北方カヤックの船殻は獣皮であるが、その違いを越えてカヌーとよんでいいか、なども議論となった。このような議論をへたのちわれわれが扱うのは植物であれ動物であれ、自然素材を使って造られ、風や海流、あるいは人力によって推進する水上運搬具を舟として研究対象にするという基本姿勢を共有することができた。

さて研究期間の間、班員は各地に飛んで活発な調査研究を行ってきた。

赤羽はアムール川流域からバイカル湖へと調査地を広げて北方アジア淡水域における造船技術の分布域の確認を行った。従来アムール川流域の調査は皆無ではなかったが、バイカル湖へとその調査領域を広げ貴重な成果を得ることができた。そして日本の船の多様性を南北の視点から捉える赤羽の視点をさらに補強することができた。

板井は度重なるトカラ列島の調査を行い、沖縄のサバニと和船伝統の出会いと融合の過程を追究すると同時に、従来のように船の研究は特徴的な船をかなり恣意的に取り上げて分布を議論するのではなく、組み合わせ、すなわち考古学でいう組成 (assemblage) という視点から斬新な議論を行った。そして最終報告書 (『国際常民文化研究叢書』5、国際常民文化研究機構、2014) ではヤマトと琉球文化圏の狭間で揺れ動く「丸木舟」や「サバニ」という概念に潜む歴史性を明らかにした。

昆は津軽海峡の伝統和船「ムダマハギ」の成立について刳り船から構造船に変化する途上の段階として分析を加えた。「ハギ」とは部材を接合する意味であり造船技術発達のもっとも基本的なステップであるが、昆はみちのく北方漁船博物館の和船コレクションと自らの現地調査を総合して、この地における技術発達の詳細を明らかにした。

川田は船の舷側を接ぐときに用いられるチキリの分布と意義を、日本海の新潟県から鳥取県の事例を追いかけて考察した。さらに考古学資料も視野に入れて、日本における造船、とくに底板に側板を足していく方法には、端を斜めに重ね^{つばのみ}鑿で穴を空けて船釘を打ち込む方法 (瀬戸内型)、鼓型に両端の開いた接合具、すなわちチキリで平接ぎの板を接合する方法、アイヌの「イタオマチ」に見られる、側板に穴をあけて結縛する方法 (オセアニアにも見られる)、と3種類の系統があることを結論づけた。

洲澤はアラスカに赴き、伝統的な大型獣皮舟ウミアックの製作段階を観察した。カヤックに比してウミアックの製作は現地住民イヌピアック・エスキモーの間でも稀なことであり、数十日におよぶ調査でその素材の準備方法に関する貴重なデータを獲得した (調査報告は本誌『神奈川大学 国際常民文化研究機構年報5』に掲載)。最終報告書では一転して自らが習得してきた北米先住民の樹皮舟の製作工程について詳細なレポートを提出した。

大西は北方民アリュートのカヤックについて、とくにロシア人との接触後について、その構造が植民地化、とくに毛皮交易という権力構造に基づく歴史的な脈絡で形成された側面を指摘した。

石村はオセアニアのカヌーが刳り船を基本とするも、その舷側を形成する過程で用いられるさまざまな技法について概観する論考を示した。

後藤は環太平洋地域のもっとも原初的な船である筏、葦舟、樹皮舟などについて総括的な論考をまとめている。

深澤は自らが集積してきた日本の古代、縄文時代から古墳時代に至る船に関する考古学資料のデータをこの研究の成果として寄せている。このような基礎資料は今後大きな価値を持つであろう。

門田と宮澤は太平洋各地の伝統を残すカヌーや筏、あるいは文化復興の一環で製作されたカヌーについて膨大な映像資料を残し、その一部を編集してDVDとして最終報告書に発表している。

このように本研究は考古学や映像資料という基礎資料の集積を結果としてもたらし、また各研究者のユニークな視点からの論考を最終報告書に掲載することによって、本研究班は日本における伝統船研究に一石を投じたといえよう。