

環太平洋海域の伝統的船舶技術の交流について

—— 小笠原・八丈島のカヌー漁船を題材に ——

Technological Interaction of Traditional Boat Building in the Circum-Pacific Area
- Outrigger Fishing Boats on the Bonin Islands and the Hachijo-jima Island -

後藤 明
GOTO Akira

要旨：環太平洋海域には筏、カヌー、カヤックをはじめ多様な舟が使用されてきた。それはモンゴロイド集団の移動と一部重なることを見れば、人類移動の大きな枠組みの中で捉える必要が確認できる。舟の多くは海の常民たる海人・海民集団の生存に対する必須アイテムであり、比較研究が望まれる。また海の世界は陸上世界とは異なったスケールの技術移転と複合が起りうるという特徴が指摘できる。本稿ではその具体的事例としてハワイ王国から伝わったアウトリガー式漁船が小笠原諸島と八丈島でどのように日本の伝統と融合したかを明らかにしたい。

▶キーワード 舟 カヌー ハワイ 小笠原 八丈島

1 定義と概念規定

舟 (boat) という概念は規定が明確なわけではない。たとえば「カヌー」だが、丸木船を指すという狭い規定もあるし、一方、樹皮や動物皮 (例 カヤック) を船体とした舟もカヌーに入れる広い考え方もみられる。また筏はどちらにも入らないだろう。

ここでは伝統的な素材、すなわち木や植物、動物の皮、土 (土器を並べて浮く筏のように) などを船体の材質として、自然の動力、すなわち風、潮流、あるいは人力で動く水上運搬具のことを舟 (boat) と包括したい。これ以外の金属を使用したり、蒸気やエンジンで推進する水上運搬具は船 (ship) と考えたい。

ただしこの定義も問題がある。大航海時代の帆船、中国のジャンク、日本の江戸時代の運搬船 (例 檣垣回船) は舟となってしまうであろう。一方、小笠原のアウトリガー・カヌーや八丈島のカノー型漁船のよ

うに「非伝統的素材」のファイバーグラスで作られ、現在は船外機で推進される運搬具は舟ではないのか、ということになる。また台湾の塩ビパイプ製で船外機をつけた筏漁船はどうか、数々の疑問が浮かぶ (cf. 後藤 2007)。しかしそれこそ今後の問題として、ここでは結論を出さずに境界領域の存在を指摘するにとどめる。

最近の文献で舟の分類に関して優れた体系を示しているのはイギリスのMcGrail (2001) の業績である (図1)。図中で「減算」とは素材を削っていくような作業、「構築」とは板を接いでいく、あるいは木材を並べて筏にするような加算的な作業、「変形」とは素材に熱を加え曲げたりして船体を作る作業を指す。

2 文献による概観

2.1 日本周辺の文献

世界の船を概観した著作に英語ではJ.

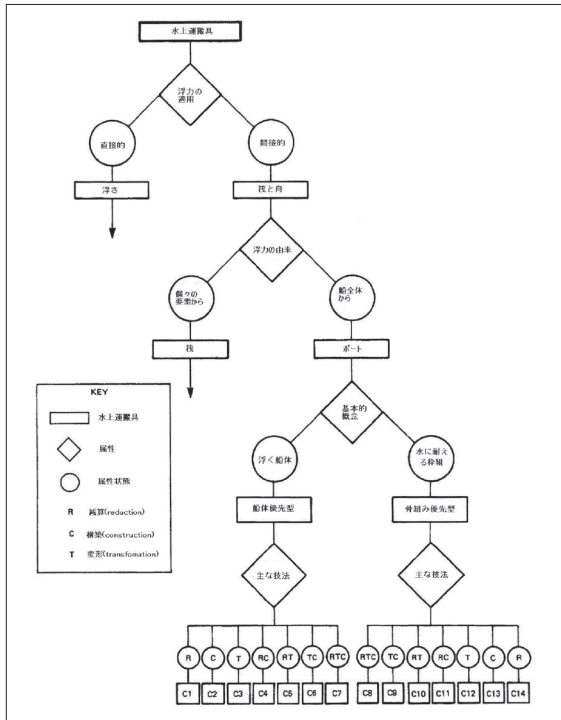


図1 船の構造機能的分類(McGrail 2001: Fig. 1.4.)

Hornellの『水上運搬』(1946)が世界の水上運搬具を網羅した基礎的文献と言える。またドイツ語文献では、H. Suderの『丸木舟や筏から舟へ』(1930)、ベルリン民族学博物館館長だったG. Kochの『全世界からの舟』(1985)、小冊子だが同じくベルリン民博のNevermannの『異民族の船舶』(1949)などがあげられる。Suderの舟の分類は構造や形態という基準が若干入り乱れているが、全世界の舟のタイプの分布を概観するには便利な文献である。

アジアでは中国(Needam 1971; Worcester 1966)、韓国(Underwood 1979)、台湾(凌 1970)における研究、ベトナムに関するParisのフランス語文献(1955)、インドおよび南アジアに関しては英文でHornell(1920b)とMcGrail(2003)、ドイツ語では(Wiebeck 1987)などがあげられる。無論日本人にも西村(Nishimura 1925)や出口(1995)のように優れた業績はある。また今後は環太平洋地域を対象にするのであるからアメリカ大陸(e.g. Friederici 1975)にも視野を広げる必要がある。

2.2 アウトリガー・カヌーの研究

オセアニアや東南アジアの伝統的船舶の特徴はカヌー、とくに浮き木のついたアウトリガー型式のカヌーである。

両側に浮き木がつくダブル＝アウトリガー式が卓越するインドネシア方面では、オランダのNooteboomが模型資料を中心とした概観を与えるオランダ語文献(1932)、またアウトリガーに注目した文献(Haddon 1920; Hornell 1920a)が重要である。インドネシアのカヌー研究で異彩を放つのは大脳生理学者であったが趣味が高じてカヌー研究者になったHorridgeの一連の研究であろう(1978, 1979a, 1979b, 1981, 1982, 1987)。

オセアニアカヌー研究の記念碑的作品はイギリスのオセアニア研究者A. Haddonと船舶研究者J. Hornellの共作『オセアニアのカヌー』全三巻である(1936-1938)。第一巻はHornell著でポリネシア、フィジーおよびマイクロネシア、第二巻はHaddon著でメラネシア島嶼部、ニューギニアおよびオーストラリアのクィーンズランド、第三巻は共著で分布、概念や定義の整理となっている。もうひとつはフランス人ネイレの二巻本である(Neyret 1974)。

オセアニアで特筆されるのはハワイの航海カヌーホクレア号の復元と度重なる成功に刺激されて、伝統的カヌーが各地で復元製作されている点である(e.g. Feinberg 1995; Barder and McCurdy 1999)。当初ホクレア号はポリネシア人の移住経路や伝統的航海術の証明のために使われたが、現在では先住民文化復興、さらに文化の境界を越えた教育ツールとして新たな役割を担いはじめている(後藤 2009)。

3 日本のアウトリガー船の伝統

3.1 小笠原諸島

東京から黒潮本流を超えて約千キロ南下

したところに浮かぶ小笠原諸島は北端の聳島列島、その南に居住の中心地の父島のある父島列島、さらに南にもう一つの拠点・母島列島、そして最南端に硫黄島を含む火山列島の総称である。小笠原諸島は海洋島に分類される。海洋島とは大陸移動や氷河期における海面低下にさいしても、一度も大陸とつながったことのない島のことである。

小笠原諸島は歴史上では大航海時代にスペイン人などが見いだしていた可能性がある（大熊 1985）。一方、日本では小笠原貞頼という人物が一六世紀に発見したという伝説がある。小笠原氏は徳川家康の家臣で貞頼は家康の命令で探検をしたと言われるのだが、実在の人物かどうか怪しいと言われている。しかし幕末から明治初頭にかけて日本が領有宣言する過程で伝説の「小笠原」が援用されたのである。

3.2 八丈・小笠原の考古学的位置づけ

採集品のため年代は得られていないが、小笠原諸島の南端に近い北硫黄島からは円筒形石斧が発見されている。この石斧は先端の刃部がやや凹んでいて、横から見ると非対称形である。これは斧というより正確には手斧であり、丸太をくりぬくような作業に使用されたものと思われる。類似の資料は父島でも見つかっているが、周辺でこの種の石器が分布するのは北の日本列島ではなくむしろ南の北マリアナである。 Guam島やサイパン島のラッテ期（今から三〇〇〇年～二〇〇〇年ほど前）から類似の石器がたくさん発見されている。さらにシャコ貝製の斧、子安貝製の錘、また系統や時代は特定できないが石組みの儀礼用と思われる構造物などが発見され、全体としてミクロネシアあるいはフィリピン方面と関係を示唆する資料が優勢である。おそらく今から二千年前ほどの先史時代、小笠原や伊

豆七島南部にはオーストロネシア（南島）語系統の文化が到来し、かつてはミクロネシアの一部だったと言うべきだろう（小田 1999）。

しかしその後、小笠原は千年以上無人島の時代が続いた。英語の名称ボーニンアイランズは「無人」の音をまねたものとも言われる。

3.3 人類の再居住

小笠原にはその後難破した捕鯨船の乗組員などが避難して住んでいた形跡がある。江戸時代には日本の漁師も何度か漂流している。小笠原はこのようにして無人の島から再び有人の島、ただしロビンソン・クルーソーの島となっていた。

そして今に続く歴史は一八三〇年にハワイから西欧人とハワイアンやその他のポリネシア人の移民約二五名ほどが移り住んだときから始まる。当時ハワイはカメハメハ三世の治める王国であった（後藤 2008）。一八三九（天保十）年、陸前高田（岩手県）の中吉丸が遭難して翌年の一月父島についた。このとき乗組員は一ヶ月ほど滞在して帰国した。住民たちは言葉が通じなかったが親切で、女性はムウムウの着用、挨拶は片手を上げて「アロウハ」だったと報告している。また乗組員は口はマウス、鼻はノウシなど英語も聞き取っていた。



写真1 父島ビジターセンターの帆船コーナー（2008年3月、筆者撮影）

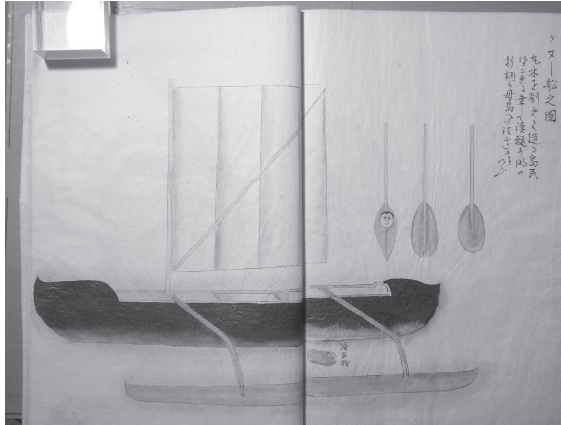


写真2 文久元年の絵図 (東京都公文書館)

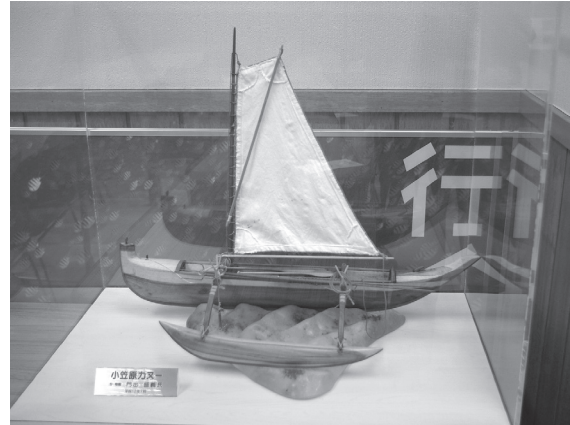


写真3 父島ビジターセンターの帆走カヌー模型 (2008年3月、筆者撮影)

さてハワイからの移住者が持ち込んだ文化要素の一つがアウトリガー・カヌーである (写真1)。

黒船を率いて日本に開国を迫ったアメリカのペリー提督も一八五三年小笠原に寄って絵図や記録を残している。幕府は文久元年 (一八六一) 年に外国船の到来や江戸の南方に「外人」が住み着いたことにショックを受け、咸臨丸を派遣して初めて小笠原を認知し領有宣言をした。このときハワイから来た住民との通訳をしたのがジョン万次郎である。そのときの模様が『八丈実記』に「御奉行ヨリ御尋ヲセイボレ御答佐之通り」と書かれている。つまり探検隊長で外国奉行の水野筑後守に住民代表のナサニエル・セボレーが答えたとあるのだ。このセボレーこそ最初の移民のリーダー格の人物で、その子孫は今日まで続く小笠原の名門一家である。

『八丈実記』によるとこのとき幕府の探検隊は住民が使っていたカヌーを三隻買い上げた」と記される：

クノフ舟三艘買上

金一二両 一艘 長九尺 巾一尺五寸
 金一五両 一艘 長二間 巾一尺五寸
 金二〇両 一艘 長二間半 巾一尺八寸

3.4 ハワイ直輸入小笠原式カヌー

探検隊が残した絵図が残されている (写真2)。それには住民がハワイから導入したアウトリガー・カヌーが描かれている。ハワイ式のアウトリガー式カヌーやパドルの特徴は表1にまとめてある。

さて小笠原で記録されている最古のカヌーにおいても、帆はすでに西欧の影響を受けた「ガフ」がつけられた四角帆であり (写

- | |
|--|
| I. Hull form (船体の形態) |
| a. both ends low. |
| b. <u>both ends upturned and pointed, height variable.</u> |
| c. head low, stern elevated. |
| d. ends equal, upcurved, forked or with figure head |
| II. Hulls with inserted transverse frames (船体に挿入された肋材) |
| a. functional |
| 1. with ribs sewn directly to skin. |
| 2. ribs lashed to comb cleats or to ridges on inner side of skin. |
| b. <u>degenerate or vestigial.</u> |
| c. as solid bulkheads. |
| III. Forms of outrigger attachment. (アウトリガー装置の形状) |
| a. direct attachment of booms to float |
| 1. <u>booms curved, with lashed attachment.</u> |
| 2. booms elbowed, with inserted attachment. |
| b. indirect attachment. |
| c. mixed attachment. |
| d. number of booms |
| 1. <u>two booms.</u> |
| 2. multiple booms. |
| IV. Form of Paddle Blade (パドルの形状) |
| a. <u>board and short; cordate, ovate, obovate, or elliptical.</u> |
| b. lanceolate. |
| c. intermediate; strongly shouldered. |
| V. Modification of Blade Tip (パドル先端の突起形状) |
| a. tip swollen |
| b. <u>tip ribbed.</u> |
| c. tip beaked. |

* 下線の特徴がハワイ式カヌーに適用される。

表1 ハワイ式カヌーの特徴(Haddon and Hornell 1936:442より改変)



写真4 メラネシア・ブーゲンビル島の装飾パドル
(ハワイ・ビジョップ博物館:2010年2月、筆者撮影)

真3)、ハワイに典型的な逆三角形の帆ではすでにない。しかし浮き木の構造や一緒に描かれているパドルあるいはアカカキは明らかにハワイないしオセアニア式である。

人面が描かれたパドルが一本ある。目の大きな漫画的な人物が描かれている。オセアニアのカヌー用パドルに装飾が施されるのは珍しくない。しかしたいていは抽象的な文様が彫られるのが普通である。強いて具象的なものを探すと鰐などの図柄がないわけではないが、正面からみた人面のような図柄はあまりみられない。比較の結果、この種のパドルはメラネシア、ソロモン諸島北部のブーゲンビル島のものにもっとも近い(写真4)と思われる。この島のカヌーパドルには丸い大きな黒目をもった人物像が描かれるのが特徴である。

さらに描かれた仮面の図柄がある(写真5)。カヌーの舳先などに魔除けなどの目的でつけられるものかと注釈がある。具象的な人面などを舳先につけるのはハワイやポリネシアではあまり聞かず、メラネシアのソロモン諸島などに限られる。ただ小笠

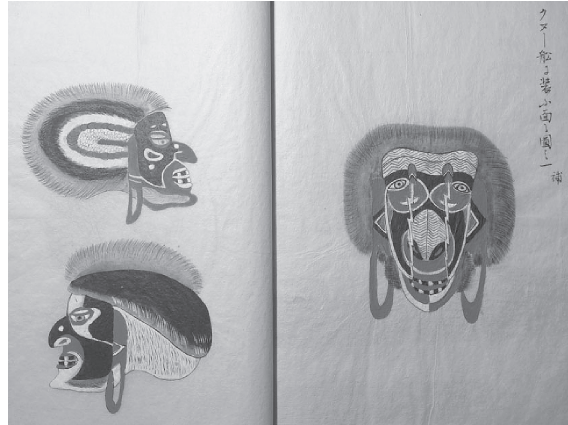


写真5 文久元年絵図。カヌーの魔除けとして装着したと思われる
(東京都公文書館蔵、筆者撮影)

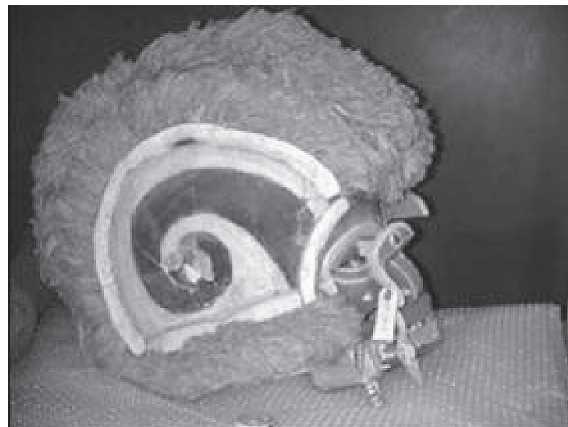


写真6 メラネシア・ニューアイルランド島のマランガン様式仮面
(南山大学人類学博物館蔵、筆者撮影)

原の絵図に似ているのはソロモン諸島よりも、その北西にあるビスマルク諸島、とくにニューアイルランド諸島の著名な原始芸術「マランガン」様式である。たとえば(写真6)の仮面を見ると、頭と顔の比率、髪の毛の状態などが図5の左上と酷似している。また大きな牙を出した人面。あまり似ていないが、やはりマランガン様式を想起させる巨大な牙をだした像も描かれている。

メラネシアのソロモンやビスマルク諸島を想起させる装飾パドルや仮面。これは何を意味するのか?小笠原に移住したのはハワイからの移民であってメラネシアの人々ではない。しかし最初の移民はハワイ先住民だけではなく当時ハワイに住んでいたオセアニアの他の人々もいたらしい。もう一つの可能性は小笠原にはハワイからの移民

の前後、欧米のビーチコマーが移り住んでいた。そのような人びとの中でおそらく白人がメラネシア付近から土産物として持ち込んだパドルや仮面があったのかもしれない。

3.5 和洋折衷式カヌーの誕生

さて小笠原のカヌーは当初はハワイ・ポリネシア式に丸木を彫って作られていた。タマナ（照葉木 *Calophyllum inophyllum*）などが最適であったといわれる。しかしカヌーが生活に根ざすに従って、次第に改良が加えられていった。たとえば船体は本州からもってきた杉材に変わり今日的な形態が誕生した（図2）。作り方も丸木式の船底の上に、舷側板を加えるような接合型に変わっていった。板の接合には和船の技術が随所に取り入れられていった（写真7）。

小笠原には八丈島から開拓民が到来し、

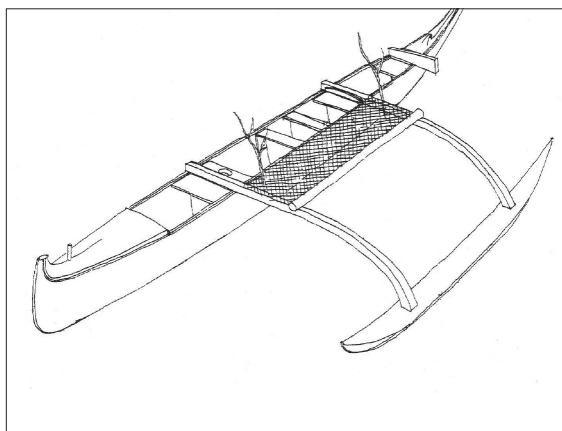


図2 現存する杉材製のカヌー計測図(小笠原教育委員会)
船体の長さ7.3m、幅0.41m、深さ0.53m。



写真7 戦後一時期千葉県で作られていた小笠原式カヌー
(浅沼精太郎氏提供)

中には船大工もいた。彼らもカヌーの改良に一役買っている。アウトリガーを持ったカヌーの使い手に感心した八丈島民は逆に八丈島にカヌーを導入したと聞く。現在まで八丈で使われるカヌー型漁船である。むかしカヌーを造っていたという船大工に八丈島で聞き取りをした。それによると戦前軍役で小笠原に行ったおり、カヌーを見て作り方を覚え、戦後小型漁船として八丈で作ったのだという。ただし1930年代に八丈島で撮影されたと思われる写真にアウトリガー・カヌーが写っているのを発見したので、小笠原から八丈への伝播は戦前に遡るようである。また青ヶ島でもカヌー漁船が写っている写真がある（写真集『黒潮に生きる：伊豆諸島』、1981、東京島嶼町村会発行参照）。

カヌー式漁船は小規模な漁や趣味の船として小笠原、八丈島両地域で今日まで残っている。ただし船体は今日ではほとんどファイバーグラスである。小笠原では船体断面が縦長で元型を保っている（写真8）。一方八丈では普通の漁船のように横長、左舷にアウトリガーを装着するために非対称形の船体になる傾向はある（写真9）。また小笠原と八丈のカヌーの最大の違いは前者がハワイ・オセアニア式のようにパドルで漕ぐが、後者が櫓で漕ぐ点である。八丈の人に言わせると八丈は波が荒いので船体を頑丈に高く作ったため座ってパドルで漕ぐのは無理で、立って櫓で漕ぐためなのだという（写真10）。ハワイ・ポリネシア式カヌーが櫓で推進するに至ったのである。

一方戦後アメリカ領となった小笠原では旧島民の中で西欧人の血のはいった人だけが島に残るのを許された。日本人はみな本土に疎開させられたのであった。カヌー大工浅沼精太郎さんもその一人である。現在千葉県に住む浅沼さんは母島から疎開した



写真8 現在使用されているファイバーグラス製のカヌー。エンジン用で帆走はしないが、船尾に帆を張るためのロープを縛る突起の残存が残っている。モデルは図7のカヌー。(父島にて2008年3月、筆者撮影)

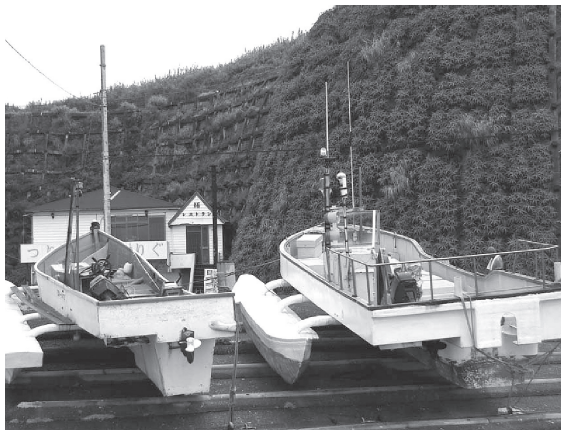


写真9 八丈島の「カノウ」漁船(2008年9月、筆者撮影)

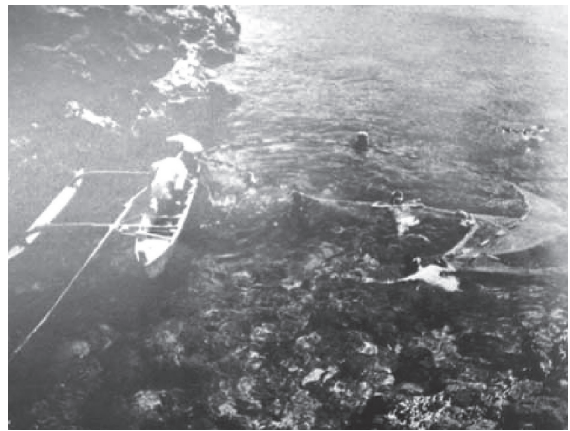


写真10 櫓で推進する八丈島のカノウ
(写真集『黒潮に生きる：伊豆諸島』、1981、p.248。東京島嶼村発行)

カヌー大工のお父さんを手伝って市川市でカヌーを造り続けた。当時小笠原に住んでいた西欧人系の住人やアメリカ軍の軍人たちの間に需要があったためである。カヌーをまとめて作って当時アメリカ領だった小笠原に「輸出」したのであった。

このように本州や八丈島との交流の中で小笠原・八丈のカヌーは変遷してきた。小笠原のカヌーはサワラや亀を突く漁に主に使われる。そのとき使用される漁具は日本式である。たとえばサワラ鉞は房総半島付近のツキンボだし、亀鉞は伊豆七島形式のものである。そのほか海底に潜るときに使用するメガネはおそらく沖縄・糸満の人たちが伝えたものである。

つまり小笠原のカヌーはハワイ、西欧と日本の伝統が出会ったことでできあがった

独特の船なのである。1830年代、すでに西洋式の影響を受けたハワイ型カヌーが小笠原に持ち込まれ、その後小笠原や八丈の人たちが改良したのが今日のカヌー漁船の来歴である。

海の民の縦横無尽な活躍がその特徴に現れているとって過言でなからう。

引用文献

Bader, Hans-Dieter and Peter McCurdy (eds.). (1999). *Proceedings of the Waka Moana Symposium 1996 : Voyages from the Past to the Future*. Auckland : Maritime Museum.

出口顕子(1995).『日本と周辺アジアの伝統的船舶』、文献出版。

Feinberg, Richard (ed.). (1995). *Seafaring in the Contemporary Pacific Islands*. DeKalb: Northern Illinois University Press.

- Friedereici, Geog. (1975). *Die Schifffahrt der Indianer*. Meisenheim : Horst Hamecher Kassel.
- 後藤 明 (2007) 「東南アジア・オセアニアにおける竹筏——もうひとつの伝統」『水中考古学研究』2 : 22-31.
- (2008) 『カメハメハ大王』、勉誠出版。
- (2009) 「オセアニア航海カヌー文化の復興——ホクレア号と日本」遠藤央他編、『オセアニア学』、pp.473-483. 京都大学学術出版会。
- Haddon, A.C. (1920) . "The outriggers of Indonesian canoes." *Journal of Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland* 50 : 69-134.
- Haddon, A.C. and J. Hornell. (1936-1938). *Canoe of Oceania*. Vol 1 : *The Canoes of Polynesia, Fiji and Mironesia*, by J.Hornell. Vol.2 : *The Canoe of Melanesia, Queensland and New Guinea*, by A.C. Haddon. Vol.3 : *Definitions and Conclusions*, by A.C. Haddon and J. Hornell. Special Publications 27-29. Honolulu: Bishop Museum.
- Hornell, Hames (1920a). The Outrigger Canoes of Indonesia. *Madras Fisheries Bulletin*, 12 : 43-114.
- (1920b). The Origins and Ethnological Significance of Indian Boat Designs. *Memoirs of the Asiatic Society of Bengal*, 7 : 139-256.
- (1946). *Water Transport: Origin and Early Evolution*. Cambridge:Cambridge University Press.
- Horridge, Adrian (1978). *The Design of Planked Boats of the Moluccas*. Maritime Monographs and Report 38. Greenwich: National Maritime Museum.
- (1979a). *The Mambo or Prahú Bot : A Western Ship in an Eastern Setting*. Maritime Monographs and Report 39 Greenwich : National Maritime Museum.
- (1979b). *The Konjo Boat Builders and the Bugis Prahús of South Sulawesi*. Maritime Monographs and Report 40. Greenwich : National Maritime Museum.
- (1981). *The Prahú: Traditional Sailing Boat of Indonesia*. Oxford: Oxford University Press.
- (1982). *The Lashed-Lug Boat of the Eastern Archipelagoes*. Maritime Monographs and Report 54 Greenwich: National Maritime Museum.
- (1987). *Outrigger canoes of Bali and Madura, Indonesia*. Honolulu : Bishop Museum Press.
- Koch, Gerd. (1985). *Boote aus Aller Welt*. Berlin : Museum Für Völkerkunde.
- McGrail, Seán. (2001). *Boats of the World: from the Stone Age to Medieval Times*. Oxford: Oxford University Press.
- (2003). *Boats of South Asia*. London : Routledge.
- Needam, Joseph (1971). *Science and Civilization in China, Vol. 4 (Part 3) : Civil Engineering and Nautics*. Cambridge : Cambridge University Press.
- Neyret, Jean (1974). *Pirogues Océniennes*. 2 Vols. Paris : Association des Amis des Musée de la Marine.
- Nevermann, Hans. (1949). *Die Schifffahrt Exotischer Völker*. Berlin : Museum Für Völkerkunde.
- Nooteboom, C. (1932). *De Boomstamkano in Indonesie*. Leiden: E.J. Brill.
- Nishimura, Shinji. (1925). *Ancient Rafts of Japan*. Tokyo : The Society of Naval Architects.
- 小田静夫 (1999) 『黒潮圏の考古学』、第一書房。
- 大熊良一 (1985) 『小笠原諸島異国船来航記』、近藤出版。
- Paris, Pierre. (1955). *Esquisse d'un Ethnographie Navale des Peuples Annamites*. Rotterdam : Maritime Museum.
- 凌純聲 (1970). 『中国遠古與太平印度兩樣的帆筏戈船方舟和樓船的研究』、中央研究院民族学研究所。
- Suder, Hans. (1930). *Vom Einbaum und Floss zum Schiff : Die Primitiven Wassarfahrzeuge*. Berlin : Verlag von E.S. Mittler & Sohn.
- Underwood, Horache H. (1979). *Korean Boats and Ships*. Seoul : Yonsei University Press.
- Wiebeck, Erno (1987). *Indische Boote und Schiffe*. Rostock : VEB Hinstorff Verlag.
- Worcester, G.R.G. (1966). *Sail and Sweep in China*. London : Science Museum.