

海洋の道

榎谷 勝彦

「万歳！」

ノーマンが陸地を発見したのだ。サフィがキイキイ叫び、アヒルが屋根の上をバタバタと横切った。全員がハエのようにマストのステップに群がった。ラーⅡ世号は、バビルススの大部分が水に沈んでしまったので、いまはすっかり安定していたからである。クルベール号がサイレンを鳴らした。やがて全員が北西の水平線上に浮かぶ低く平らな陸地を見た。

『草舟ラー号航海記』ヨリ

トール＝ヘイエルダールをはじめ、日本人のケイ＝オハラをふくめた草舟ラーⅡ世号の水夫たち8人は、アフリカ沿岸、モロッコのサフィを出発以来、57日間を要して、3270海里、キロにして6000キロ以上の海洋の道の航海に成功したのである。それより以前にも、ヘイエルダールは、バルサ材の筏コンティキ号で、南米のペルーからポリネシアまでを、約100日間で航海に成功している。

これらのヘイエルダールの探検は、堀江謙一がヨットで太平洋を横断したり、ドラム缶をつなぎあわせた筏で太平洋を横断しようとしたような、冒険一辺の行動とは異なり、古代人の大陸間の移動が可能であったかどうかという、学術的な意味をもつものだった。そして、彼は、みごとに彼の学説を立証してみせたのである。

わたしたちが世界地図を広げて見たとき、地球全体の $\frac{2}{3}$ をも占める海の広さに驚かされる。世界地図の中から日本を、またその中の大阪を見つけ出そうとすると神経がすり減る思いをさせられる。

近ごろ、閣大探検部では、海外遠征はごく普通の活動としてとらえられるようになっているが、海外の目標地点を調べるとき、また、地球上の2地点間の距離を測るとき、わたしたちはあたりまえのようにメルカトル図法の地図を広げる。そして、太平洋は何と広い海なのだろうか、と、ため息まじりに地図をながめるのである。わたしたちの頭の中の世界地図は、地球を球体ではなく、円筒としてとらえたメルカトル図法によって歪められて、地球に円筒であることになっている。そして、地球に対するその観念は何ものによってもくつかえられないほど強固なものとなってしまっている。

日本という国は、四方を海に囲まれ、わたしたちの食卓に海の幸を欠く日がないほどに海の恩恵をこうむっている。それと同時に、新聞のページをめくると、海の事故を見つけ出さない日はないくらいで、海の恐ろしさはわたしたちの頭の中に定着してしまっている。

超音速ジェット機が世界の空を飛びまわり、世界はだんだん狭くなってきたという。もうそ

れ以上速いものは必要ないというほどである。それでは、時間をさかのぼっていくとどうだろう。逆に世界はだんだん広くなり、ほんの数世紀前には、日本国内においても大阪から東京まで行くのに何日も要したし、日本から外国へ船で行くとなると決死の覚悟をしなければならなかった。さらに時間をさかのぼると、16世紀初めにマゼランがはじめて世界一周をなしとげ、15世紀にはコロンブスが新大陸を発見し、バスコ＝ダ＝ガマがインド航路を発見している。

いわゆる大航海時代の彼ら英雄たちの行動は何と勇敢だったのだろう。いまなお、彼らの行動は絶賛され、わたしたちもまた彼らの行動に驚嘆し最大限の賛美を与え、わたしたちは生まれてくるのが遅すぎたのだと思う。その結果、コロンブスの時代よりもっと前には、地球は無限の広さを持ち、あの広大で、危険に満ちた海洋を行き来できるものはなかったのだと決めてしまっている。

海洋の道を考えようとするとき、頭から捨て去らなければならないのは、以上のような歪められた先入観である。一見静かに見える海洋には、海流という海水の流れがあり、速いところでは6〜7ノットで一定方向へ流れている。その流れは、コロンブスやマゼランが新しい世界を発見するよりずっと以前から、同じように変わることなく流れ続けている。

ヘイエルダールは次のように考えた。

大洋が、砂漠や沼やジャングルやツンドラよりも、太古の人間の移動によって大きな障害となったことはいうまでもない。しかし、大洋は他の地理的障害物とちがって、川の流れと同じような、人間の交通に役立つルートを持っている。とにかく、長い遠洋航海で人間が生き残れるチャンスは少ないと思われがちだが、それこそ歪められた先入観にとらわれた考え方の所産なのである。

たとえば、赤道上のマレー半島と南米のエクアドルを結ぶ線を考えると、マレー半島から赤道上を東へまっすぐ進む距離と、マレー半島から北太平洋のアリューシャン列島を経由してエクアドルに至る距離とは全く等しいのである。

また、ごく一般に考えられている船の原形は一本の丸太である。次にその丸太がくりぬかれ、しだいに複雑な構造になって横板や甲板が取り付けられた。そして、エンジンが取り付けられ船が大型化して、外洋を自由に航行できるようになったと考えられている。

しかし、この考えはまったく現実に即していない。海において、真に危険な場所がどこかという認識と、太古の航海者が残したもっとも古い絵に何の注意もはらっていない。ふつうは、原始の航海者が、海岸からあまり離れないで航海すれば、ある地点からある地点まではさほど苦労なくたどり着けただろうと考えられているが、船の難破ということを考えると、船にとって真に危険なところは、外海よりも、岩礁や絶壁や暗礁があり、潮の流れも刻一刻と変化している海岸沿いの方なのである。また、大きな船は、外海で大きな波にありと二つの波頭に乗ってバラバラに砕けることがあるのに対して、太古の小さな船は、大波の間で自由に揺ることができる。つまり、太古の小さな船の航海者にとって安全な海とは、沿岸ではなく、外海の方だったと考えられる。

そして、太古の航海者が残したもっとも古い船の絵は、船首と船尾が優美に高く反った外洋の波を乗り切るためにつくられたものであった。

あと、遠洋航海に何が必要であるかといえば、長い航海のために何トン何十トンもの荷物を積める浮力と、その浮力を航海している間維持できるかということであった。このような研究の結果、ヘイエルダールが見つけた船の材料は、バル

マ材とバビルスであった。

ハイエルダールは、コンティキ号の航海の成功によって、今までは不可能と考えられていた古代人の遠洋航海の可能性を実証した。そして、第10回太平洋学術会議では、「東南アジアとその近隣の島々とともに、南アメリカ大陸が太平洋の島々の古代人および古代文化の主要な故郷である。」という決議文を、3,000名の太平洋学者が満場一致で採択するに至ったのである。また、ラー号、ラーII世号の航海の成功は、「アメリカ大陸は、コロンブス以前には、人間の通る道は北の水上（ベーリング海峡）しかなかった。」とする、アメリカ大陸の全面的孤立主義者に一石を投じたのである。

そして、彼はこう続けている。

地図製作者たちがつくった地図は、世界を四角い平直の中へおしこめ、海洋は生命を持たない障害物として、サハラ砂漠やアルプスと同じように、化石したものとして表わされている。海洋が砂漠や山とちがうところはわずかに色だけだ—海洋の青に対して、陸地は黄、赤、緑、白などで描かれている。これは、大自然が始動させたもっともダイナミックで、活気にみちた、永久に休むことなく動き続ける「自然コンベア・ベルト」の、なんと驚くべき誤解だろう！もし、動く地図ができるとしたら、大洋の中に、動く海洋の道ができるだろう。

『海』

それは、地球が1つの星として生まれて以来、人間の数々の歴史をつくりあげ、古代の人々は海を交通の手段として利用した。人々は、食べ物を与えてくれ、また時には恐ろしい牙をむく海を、神としてあがめたこともあっただろう。コロンブ

スやマゼランは、海に生命と野望をかけた。そして、海はいまなお、わたしたちの前に、あふれる夢と尽きぬ可能性を秘めて、その牙をおおひながら、限りなく青く流れ続けている。

参考文献

トール＝ハイエルダール著

「真舟ラー号航海記」

「海洋の道」

OB 梶谷勝彦

