

平成 26 年度 文化庁 文化遺産国際協力拠点交流事業

大洋州島しょ国の文化遺産保護に関する拠点交流事業 報告書

平成 27 年 3 月

独立行政法人国立文化財機構
東京文化財研究所 無形文化遺産部

目次

1. 事業の概要	3
1.1 目的	
1.2 南太平洋大学における研究交流の概要	
1.3 日本における招へい研修の概要	
2. 南太平洋大学における研究交流の報告	6
2.1 はじめに	
2.2 南太平洋大学における研究交流の内容	
3. 日本における招へい研修の報告	9
3.1 はじめに	
3.2 日本における招へい研修の内容	
3.3 招へい研修の満足度アンケートの結果について	
4. まとめ	14
添付資料 1 日本への招へい研修の満足度アンケートの結果	15
添付資料 2 南太平洋大学における研究交流での発表 久保田裕道「大洋州と日本における無形文化遺産の保護と価値」	18
添付資料 3 「南太平洋の文化遺産に関する研究会」発表内容	34
添付資料 4 日本への招へい研究者によるレポート 「Cultural Heritage & Climate Change Adaptations: Japan Tour 15-21 st December 2014」	70

1. 事業の概要

1.1 目的

本事業では、大洋州島しょ国において気候変動により影響をこうむる可能性の高い文化遺産を対象に、その保護および記録のための技術移転・人材育成をおこなうことを目的とする。とりわけ無形文化遺産や文化的景観に関連した文化遺産の多くが、気候変動によって引き起こされるさまざまな影響のもとで衰退・消滅の危機に瀕しており、その保護は緊急の課題である。そのための情報共有・意見交換を行い、それら文化遺産の保存・活用の実地研修をおこなうのが本事業の目的である。

事業期間は平成 26 年 4 月 1 日より平成 27 年 3 月 31 日までで、独立行政法人国立文化財機構東京文化財研究所無形文化遺産部が業務を受託した。また相手国拠点として、フィジーに所在する南太平洋大学（University of the South Pacific）をカウンターパートとした。南太平洋大学は大洋州諸国によって多国籍に運営される機関であり、大洋州島しょ国各国の人材が集まっている。特に気候変動や「持続可能な開発（サステイナブル・デベロップメント）」の研究に関しては、大洋州の地域センターとしての役割を果たしており、南太平洋大学をハブとして本事業を実施することで、その成果を大洋州各国に拡大を図ることができると思われる。

1.2 南太平洋大学における研究交流の概要

フィジーの南太平洋大学において、環境・サステイナブルデベロップメント太平洋センター（PaCE-SD）との間で研究交流及び交流に関する覚書（MOU）を交わすための協議を行い、後日締結した。またフィジーのフィジー博物館、シンガトカ砂丘国立公園の視察を行い、文化遺産の現状を把握した。

日程：2014 年 8 月 6 日（水）～8 月 12 日（火）

参加者：

亀井 伸雄（東京文化財研究所所長）*別予算

川野邊 渉（保存科学・東京文化財研究所文化遺産国際協力センター長）

久保田 裕道（無形文化遺産・東京文化財研究所無形文化遺産部無形民俗文化財研究室長）

境野 飛鳥（保護制度・東京文化財研究所文化遺産国際協力センターアソシエイトフェロー）

石村 智（考古学・奈良文化財研究所企画調整部主任研究員）

実施スケジュール：

- 8月6日 新東京国際空港発
機内泊
- 8月7日 シドニー国際空港（オーストラリア）経由 ナンディ国際空港（フィジー）着
ナンディ市内泊
- 8月8日 ナンディ国際空港発 スバ・ナウソリ国際空港（フィジー）着
南太平洋大学訪問
共同研究について環境・サステイナブルデベロップメント太平洋センター
（PaCE-SD）のエリザベス・ホランド所長らと協議
久保田室長による日本の無形文化遺産保護の取り組みについての研究発表
スバ市内泊
- 8月9日 フィジー博物館（スバ）視察
スバ・ナウソリ国際空港（フィジー）発 ナンディ国際空港着
ナンディ市内泊
- 8月10日 シンガトカ砂丘国立公園（ユネスコ世界遺産暫定リスト記載）巡検
ナンディ市内泊
- 8月11日 ナンディ国際空港（フィジー）発 シドニー国際空港（オーストラリア）着
シドニー泊
- 8月12日 シドニー国際空港（オーストラリア）発 新東京国際空港着

現地拠点機関・研究者：

南太平洋大学 環境・サステイナブルデベロップメント太平洋センター（PaCE-SD）
所長 エリザベス・ホランド博士（Dr. Elisabeth Holland）

1.3 日本における招へい研修の概要

日程：2014年12月15日（月）～12月22日（月）

招へい者：

ジョエリ・ベイタヤキ（Joeli Veitayaki）南太平洋大学准教授
セミ・サラウザ・マシロマニ（Semi Salauca Masilomani）南太平洋大学地域調整役
ジョン・ラグレレイ・カイトウ（John Laglelei Kaitu'u）南太平洋大学リサーチアシスタ
ント

実施スケジュール：

- 12月15日 ナンディ国際空港（フィジー）発 ソウル経由 東京国際空港着
東京都内泊
- 12月16日 東京文化財研究所にて亀井伸雄所長表敬訪問
南太平洋大学との研究交流に関する覚書（MoU）締結
「南太平洋の文化遺産に関する研究会」開催（東京文化財研究所）
東京都内泊
- 12月17日 東村山ふるさと歴史館・八国山たいけんの里（東村山市）視察
八国山周辺にて里山の文化的景観の巡検
同行者：久保田裕道（東京文化財研究所無形文化遺産部）・石村智（奈良文化財研究所）
東京都内泊
- 12月18日 千葉県立房総のむら（印旛郡栄町）視察
同行者：久保田裕道・今石みぎわ（東京文化財研究所無形文化遺産部）・石村智
東京都内泊
- 12月19日 東京国際空港発 那覇空港着
国営公園沖縄海洋博記念公園 海洋文化館（本部町）視察
同行者：境野飛鳥（東京文化財研究所文化遺産国際協力センター）・石村智
名護市泊
- 12月20日 今帰仁城および今泊集落（今帰仁村）において文化的景観の巡検
同行者：境野飛鳥・石村智
那覇市泊
- 12月21日 那覇空港発 ソウル経由
機内泊
- 12月22日 ナンディ国際空港（フィジー）着

2. 南太平洋大学における研究交流の報告

2.1 はじめに

本事業では、平成 25 年度に実施した文化庁文化遺産保護国際貢献事業（専門家交流）「ツバル・キリバス・フィジーの文化遺産保護に関する技術的調査」の成果を踏まえ、フィジーに所在する南太平洋大学を相手国拠点として、技術移転・人材育成の事業をおこなうのが適当であると考えた。なぜなら、南太平洋大学は大洋州諸国によって多国籍に運営される機関であり、大洋州島しょ国各国の人材が集まっており、特に気候変動や「持続可能な開発（サステイナブル・デベロップメント）」の研究に関しては、同大学の環境・サステイナブルデベロップメント太平洋センター（PaCE-SD）が大洋州の地域センターとしての役割を果たしている。そのため南太平洋大学をハブとして本事業を実施することで、その成果を大洋州各国に拡大を図ることができると考えた。

そこで本研究所と南太平洋大学環境・サステイナブルデベロップメント太平洋センター（PaCE-SD）との間に共同研究の覚書（MoU）を交わし、また今後の事業の進め方を話し合うため、亀井・川野邊・久保田・境野・石村（奈良文化財研究所）の 5 名がフィジーの南太平洋大学を訪問した。またフィジーのフィジー博物館、シンガトカ砂丘国立公園の視察を行い、同国の文化遺産の現状を把握した。

2.2 南太平洋大学における研究交流の内容

私たちは 2014 年 8 月 6 日～12 日にかけてフィジーに渡航し、8 日に南太平洋大学環境・サステイナブルデベロップメント太平洋センター（PaCE-SD）を訪問し、9 日にフィジー博物館を視察し、10 日にシンガトカ砂丘国立公園の視察をおこなった。以下、その内容の詳細を記述する。

- 南太平洋大学環境・サステイナブルデベロップメント太平洋センター（PaCE-SD）への訪問（8月8日）

南太平洋大学環境・サステイナブルデベロップメント太平洋センター（PaCE-SD）を訪問し、同センター所長のエリザベス・ホランド博士らと面会し、本研究所と同センターとの共同研究の覚書（MoU）を交わすための協議をおこなった。若干の字句の修正などを要したため、覚書は後日、日本における招へい研修のときに東京文化財研究所所長がサインをして正式に締結された（2014年12月16日）。

協議後、今後の事業の進め方について話し合いがおこなわれた。そして 12 月に南太平洋大学から数名の研究者を日本に招へいし、文化遺産の保護に資する技術移転・人材育成をおこなうことが決められた。

その後、久保田裕道・無形民俗文化財研究室長により「大洋州と日本における無形文化遺産の保護と価値」と題して研究発表が成され、それを受けて同センターの研究員らとの間

で議論が交わされた。東日本大震災後の無形文化遺産の保護の取り組みなどについても、高い関心が寄せられ、活発な議論が交わされた。



左：研究発表をおこなう久保田室長



右：南太平洋大学環境・サステイナブルデベロップメント太平洋センター（PaCE-SD）ホランド所長（前列左から2番目）らとの記念撮影

● フィジー博物館の視察（8月9日）

スバ市内のフィジー博物館を視察した。フィジー博物館はフィジーの自然史と文化を展示する総合博物館であり、大洋州地域においてももっとも伝統がある博物館のひとつである。以前、国際協力機構（JICA）の支援によって展示の改修がなされており、日本からのODAのロゴが入った展示ケースがあるのを確認した。



左：展示室の内部・ダブルカヌー（Drua）が展示されている。



右：ODAのロゴが明示された展示ケース

● シンガトカ砂丘国立公園の視察（8月10日）

シンガトカ砂丘国立公園の視察をおこなった。シンガトカ砂丘はビチレブ島南西部に所在する大規模な砂丘で、その周辺からは、3,000年前にフィジーに最初に植民したラピタ人の遺跡が数多く見つかっている。現在フィジー政府は、このシンガトカ砂丘国立公園を複合遺産として、ユネスコ世界遺産への登録を目指し、暫定リストに記載している。入り口には近年あらたに管理事務所・ビジターセンターが設置され、関係当局により遺産が適切に管理されている様子が確認された。



左：シンガトカ砂丘国立公園の管理事務所・ビジターセンター



右：シンガトカ砂丘の海岸部の様子

3. 日本への招へい研修報告

3.1 はじめに

フィジーの南太平洋大学環境・サステイナブルデベロップメント太平洋センター (PaCE-SD) の研究者を日本へ招へいし、無形文化遺産をはじめとする文化遺産を「持続可能な発展 (サステイナブル・デベロップメント)」のなかでどのように保護していくか、という問題について、さまざまな事例を視察・巡検し、それに基づいて日本側研究者と議論をおこない、この問題についての能力強化 (キャパシティ・ビルディング) をおこなうのが、本事業の目的である。

招へい研修は2014年12月15日～22日の8日間の日程でおこなわれた。研修には南太平洋大学から3名の研究者 (ジョエリ・ベイタヤキ氏、セミ・サラウザ・マシロマニ氏、ジョン・ラグレレイ・カイトゥ氏) の3名が参加した。いずれも文化遺産の専門家ではないが、環境学や「持続可能な開発 (サステイナブル・デベロップメント)」の専門家として一定の見識をもった人材であり、文化遺産への関心も高いことから、適切な人選であったと考える。

また研修後に実施したアンケート結果から、十分な内容の研修を実施することができたと考えている。

3.2 招へい研修の内容

フィジーから3名の研究者を2014年12月15日～22日の日程で招へいし、12月16日～20日の日程で東京周辺および沖縄において研修事業をおこなった。以下、その内容の詳細を記述する。

● 「南太平洋の文化遺産に関する研究会」開催

東京文化財研究所において「南太平洋の文化遺産に関する研究会」を開催し、フィジー側3名の研究者と、日本側2名の研究者がそれぞれ研究発表をおこなった。そのうえで総合討議をおこない、大洋州と日本における「持続可能な開発 (サステイナブル・デベロップメント)」に関わる文化遺産についての意見交換が成された。

研究会の発表題目一覧は以下のとおりである。

1. ジョエリ・ベイタヤキ/J. Veitayaki

「ロマニ・ガウ：ガウ島における気候変動と持続可能な発展について」

“Lomani Gau: Addressing Climate Change and Sustainable Development on Gau Island”

2. セミ・サラウカ・マシロマニ/Semi Masilomani

「高所移転を迎える時」

“Its Time to Move Higher”

3. ジョン・ラグレレイ・カイトウ／John Kaitu'u
「潮流を変える：海上交通の低炭素化を目指して」
“Turning the Tide: transitioning to low carbon sea transport futures”
4. 石村智／Ishimura Tomo
「ミクロネシアのカヌーづくり：有形／無形、自然／文化の区分を越えて」
“Canoe Making in Micronesia: Beyond the Boundaries of Tangible/Intangible and Cultural/Natural”
付論：「琉球諸島の文化的景観：今帰仁城と今泊集落の事例」
“Cultural Landscape in Ryukyu Islands: A Case of Nakijin Gusuku (UNESCO World Heritage) and Imadomari Village, Northern Okinawa”
5. 久保田裕道／Kubota Hiromichi
「里山と民俗文化～環境と文化遺産～」
“Environment, Landscape and Intangible Cultural Heritage”



左：「南太平洋の文化遺産に関する研究会」の研究会場の様子

右：研究会後の懇親会の様子

● 東村山ふるさと歴史館・八国山たいけんの里（東村山市）視察

東京都東村山市を訪れ、東京近郊の里山をめぐる生活環境と文化遺産に関わる視察を行った。最初に訪れた東村山ふるさと歴史館では、特別展「下宅部遺跡展 縄文の漆」が開催中で、千葉敏朗学芸員による解説のもと、縄文時代後晩期の漆工関連資料に関するレクチャーを受けた。続いて同展示の第二会場である八国山たいけんの里を訪れ、里山の植生と植物を利用した編組製品、編布、木材加工技術等の資料を見ながら意見交換を行った。その後実際に里山を歩き、里山をめぐる生活文化の現状を視察。また遺跡を埋没保存させた「下宅部遺跡はっけんのもり」を訪れ、文化財保護と活用の事例として視察を行った。



左：東村山ふるさと歴史館「下宅部遺跡展 縄文の漆」を見ながらの意見交換

右：八国山での里山の实地踏査

● 千葉県立房総のむら（印旛郡栄町）視察

千葉県印旛郡栄町にある県立房総のむらを訪れ、房総の伝統的な生活様式や技術を活かした博物館の視察を行った。房総のむらでは、武家・商家・農家などの建造物が実際の環境を再現するような形で建てられており、さらにそれぞれの建造物内で伝統的な工芸や民俗技術をも再現。来館者が体験できるようになっている。岸本佳奈学芸員らの解説のもと、こうした施設・体験事業を視察。

特に工芸・民俗技術に関しては、職人から指導を受けた学芸員やボランティアスタッフによって技術が継承されており、無形文化遺産の継承と活用が効果的に為されている点はフィジー側研究者も注目していた。なお、当日は見ることはできなかったが、施設内では民俗芸能や様々な年中行事も行われており、有形と無形の文化遺産を効果的に展示・活用している点でも一つのモデルケースとなり得る。そうした文化遺産の活用について意見交換を行った。



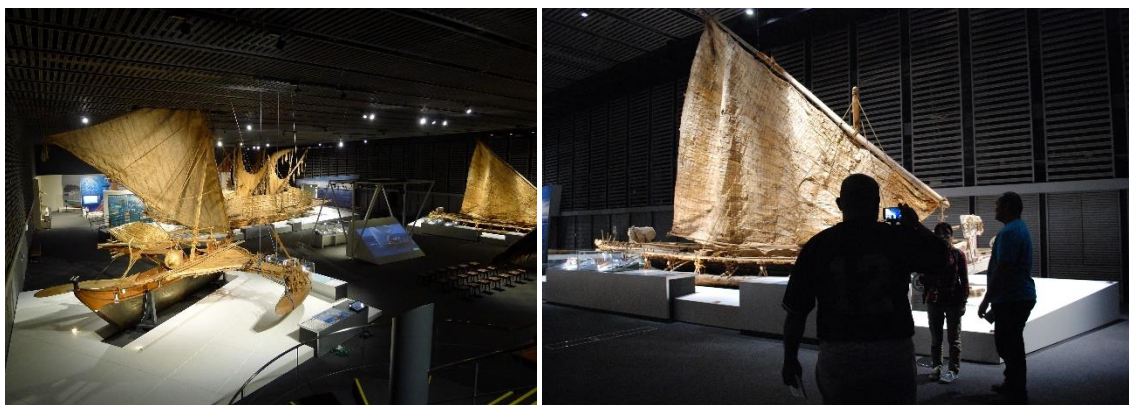
左：房総のむら「商家の町並み」ゾーン

右：房総のむらで継承・活用される民俗技術（和紙張子）

- 国営公園沖縄海洋博記念公園海洋文化館視察（12月19日）

国営公園沖縄海洋博記念公園（本部町）に所在する海洋文化館を視察した。海洋文化館は、もともと1975年に開催された沖縄海洋博覧会における日本国政府出展パビリオンであり、大洋州の民族資料を多数収蔵する博物館である。その収集資料の多くは、故梅棹忠夫氏、故大島襄二氏の指導のもと、須藤健一氏（国立民族学博物館館長）ら当時の若手研究者が収集したものであり、民族学的にも貴重なコレクションである。その展示内容は近年になって大規模に見直され、2014年9月にリニューアル・オープンがなされた。このリニューアルに際しては、後藤明氏（南山大学人類学研究所所長）を中心とした数名の研究者が委員として参画し、今回の研修に同行した石村主任研究員（奈良文化財研究所）も委員の一員として業務に携わった。

視察では、海洋文化館学芸員の田中幸織氏および石村主任研究員が解説を担当し、博物館における無形文化遺産の展示手法について、フィジー側研究者と意見交換をおこなった。とりわけフィジー側は、マルチメディア（ビデオ映像や、インタラクティブなデジタル・コンテンツ）を活用した展示手法に大きな関心を示し、活発な議論をおこなうことができた。



左：海洋文化館の展示スペースの概観

右：トロブリアンド諸島のクラ・カヌーの展示

- 今帰仁城および今泊集落（今帰仁村）における文化的景観の巡検（12月20日）

ユネスコ世界遺産に登録されている今帰仁城を視察するとともに、隣接する今泊集落の文化的景観について巡検をおこなった。今泊集落はもともと今帰仁城の城下町であり、今でもフクギ並木により区画された伝統的な集落景観がよく残されている。また今帰仁城の内部には、数多くの御嶽（聖地）や拝所が分布し、現在もなお住民による祭祀が続けられている。こうした今帰仁城および今泊集落のリビング・ヘリテージとしての側面について、石村主任研究員が解説をおこない、その上で世界遺産と環境・コミュニティとの調和のとれたマネジメントについて、フィジー側研究者と議論をおこなった。



左：今帰仁城とフィジーからの招へい研究者



右：今泊集落のフクギ並木の伝統的集落景観

3.2 日本への招へい研修の満足度アンケートの結果について

今回、日本に招へいして研修を受けた3名のフィジーからの研究者に満足度アンケートを実施して回答を得た（添付資料1参照）。

その結果、研修のクオリティや内容についておおむね満足したという反応であった。特に日本における、開発と文化・環境の保全を両立した取り組み（例えば里山の事例）については高い関心が寄せられていた。フィジーをはじめとする大洋州島しょ国では、グローバル化の影響により、伝統的な文化や環境が損なわれているという危機感を彼らは抱いており、その解決策のヒントとして日本の事例に大きく感銘を受けたようであった。

ともあれ今回の本事業における招へい研修については、当初の目的・目標を十分達成することができたと考えている。

4. まとめ

平成 26 年度における文化遺産国際協力拠点交流事業においては、以上の「南太平洋大学における研究交流」と「日本における招へい研修」の 2 つの事業を主体的におこなった。その成果として、日本側・東京文化財研究所とフィジー側・南太平洋大学との間に確固とした協力体制を構築することに成功し、さらにフィジー側研究者に対して必要な能力強化（キャパシティ・ビルディング）をおこなうことができた。その意味で、当初の成果目標を十分に達成したと評価できる。

今後の事業の進め方については、先方との協議を踏まえ、平成 27 年度にフィジーにおいて現地ワークショップを開催する予定である。現地ワークショップでは、日本側、フィジー側それぞれ数名の研究者・専門家が参加し、フィジー国内の村落をタイプサイトとして選定し、そこで気候変動の影響が文化遺産にどのようなインパクトを与えているか、地域住民へのインタビューなどを通じて明らかにしていくとともに、その記録法についての技術的な研修をおこなう予定である。さらに平成 28 年度においては、フィジーの南太平洋大学にフィジー以外の大洋州島しょ国の研究者・専門家を招へいし、シンポジウムおよび合同ワークショップをおこなう予定である。

添付資料 1 日本への招へい研修の満足度アンケートの結果

■ ジョエリ・ベイタヤキ氏/J. Veitayaki

1. 研修の内容には満足しましたか？

とても満足

2. この研修で何を学びましたか？

日本人がいかに環境と文化を守ろうとしているかは私たちの模範となるものでした。日本は文化や伝統を守るために多くを費やしており、人を雇うことによって収益も得ています。すべての太平洋諸島は日本から学ばなければなりません。

3. つぎの研修に期待することは何ですか

この研修は大変よくオーガナイズされていました。午後の発表は翌日からの活動のイントロダクションとなっていました。私たちはフィールドで実際の活動や課題を見せてもらいました。私がこれまでに参加した会の中でも最も有意義なもののひとつでした。オーガナイザーに感謝します。

4. コメントをどうぞ

この研修はとてもよくコーディネートされていて、私たちは現在進行形の活動や、地域関係者との相互作用について、最大限触れることができました。機構のすべてのメンバーは感じがよく、親切でした。みなさんがフィジーにいらっしゃることをお待ちしております。どうもありがとうございました。

■ セミ・サラウカ・マシロマニ氏/Semi Masilomani

1. 研修の内容には満足しましたか？

とても満足

2. この研修で何を学びましたか？

下記のことを学びました。

- ①自分の歴史を知ることの大切さ
- ②それが、自分の文化や伝統を守ることを促してくれるということ
- ③新しい発展を受け入れつつ、しかし価値観と遺産は守りつつ、どのように変化に適応していくか

3. つぎの研修に期待することは何ですか

私にとって今回の研修は、もし10段階で評価するならば、10点か、もはや15点くらいでした。プログラムは素晴らしく準備されていて、研修ツアーでは文化遺産の保護を強化し、気候変動に適応するための指針を構築するためのよりビジョンを得ました。

4. コメントをどうぞ

亀井伸雄所長と東文研のスタッフに御礼を申し上げます。まずは初日のすばらしい歓

迎会に対して、次に久保田さん、石村さんの発表に対して。それは気候変動への適応と文化遺産について意見を交わす一週間をはじめるとあって、素晴らしいガイドとなりました。私たちはツアーを本当に楽しみました。それは古い時代に何が起こったのか、その歴史を視覚的に理解するのに役立ちました。いかに自分たちの過去を発掘して、その中から今あるものを保存するか、そして、グローバルイゼーションや近代化の波の中で、どのようにそれを大切にするのか、そのための知識を支えてくれるものとなりました。

久保田さんと石村さんは、ふたりの女性スタッフとともに夕ご飯も昼ごはんももてなしてくれて、とても感謝しています。最後に、境野さんにも大きな感謝を捧げます。境野さんはふたつの機関の間の共同事業を成功させるために、すべての管理、マネジメント、アレンジ、そしてもちろん事前準備を行ってくださいました。改めてありがとうございました。

終わりに、一週間のワークショップは実に有益でした。歴史的なデータが、村の中で新しい変化に適応しつつ私たちの価値観を守っていくこといかに影響しているか、そしてそれが地域だけでなく最終的には国全体を築いていくことにどのように影響しているのかについて、多くの知見を得ました。

沖縄で議論した計画を楽しみにしています。そして、来年の旅行についてフィジーからアシストし、仲介し、協力することを何より楽しみにしています。

久保田さん、石村さん、境野さん、一週間のワークショップの間お世話になり、ありがとうございました。フィジーでお会いできるのを楽しみにしています。あなたの家族と、研究所に主の祝福がありますように。素敵なクリスマスと新年をお過ごしください。フィジーでお会いするのを楽しみにしています。

■ジョン・ラグレレイ・カイトゥ氏／John Kaituu

1. 研修の内容には満足しましたか？

とても満足

2. この研修で何を学びましたか？

下記のことを学びました。

持続的な発展の重要性と、それが気候変動に適応していくために重要だということ。また最も重要なこととして、太平洋地域は、例えば里山のコンセプトなど、日本からたくさん学ぶ、取り入れることができると確信しました。最後に、日本は発展しているにもかかわらず文化的にも損なわれていないという意味において、太平洋にとっての発展モデルとして位置づけることができると思います。

3. つぎの研修に期待することは何ですか

ツアーは文化や遺産、それから持続的開発についても網羅しており、パーフェクトでとてもバランスが良いものでした。

4. コメントをどうぞ

私はこのワークショップを終えて、太平洋は日本から多くを学ぶことができると確信しています。日本がこんなにも発展しているのに文化も保たれているという事実は、本当に素晴らしいことです。

文化的景観や博物館のツアーを通して、日本の文化がどのように守られているのかを目撃できたことは、とても光栄で特別なことでした。

また、みなさんに感謝します。私は本当にこのツアーを楽しむことができました。東文研の所長とその勤勉なチームの素晴らしいホスピタリティに感謝します。ありがとうございました。

添付資料 2 南太平洋大学における研究交流での発表

「大洋州と日本における無形文化遺産の保護と価値」

久保田裕道

1. 序

私たちは、今年の2月にキリバス・ツバルでの調査を行いました。その途中、私たちはここ南太平洋大学に立ち寄り、先生方、学生たちと有意義なディスカッションをしました。私たちの調査の目的は、地球温暖化に伴う海水面の上昇が、大洋州島嶼国の文化財にどのような影響を与えているかということでした。

私たちの調査チームは、考古学・文化人類学・民俗学の専門家と、記録のためのカメラマンから成りました。私は、無形文化遺産を専門とする民俗学研究者ですので、ここでは特に無形文化遺産に関わる話をしてゆきます。

2. 日本の無形文化遺産

日本には文化遺産を守る制度として「文化財制度」があります。文化財は、国が指定するものや、地方自治体が指定するものがあります。

文化財には、有形文化財・無形文化財・民俗文化財・埋蔵文化財・史跡名勝天然記念物・伝統的建造物群保存地区という種類があります。

この中で、無形文化遺産に関わるのは、無形文化財と、民俗文化財の中の無形民俗文化財です。

私たち東京文化財研究所には4つの研究セッションがあります。そのうちの1つが無形文化遺産部です。ここでは無形文化財と無形民俗文化財それぞれに専門のスタッフがいます。無形文化遺産を無形文化財と無形民俗文化財とに分けることは、日本独自のスタイルです。

両者の違いを簡潔に言います。無形文化財は、歴史的・芸術的に価値が高く、基本的にプロフェッショナルがそれを担います。例えば、「雅楽」は日本の伝統的音楽で、1000年以上の歴史があります。中国・韓国・ベトナムなど東アジアの音楽が混ざり合って誕生しました。現在でも、天皇のいる宮中で演奏され、神社という伝統的宗教施設でも演奏されています。また歌舞伎は、約400年前に誕生しました。当時の大衆にとって、歌舞伎は最大の娯楽でした。今でも、歌舞伎は国立劇場など専門の劇場で演じられており、大勢のファンがそれを見に行きます。

こうした伝統芸能の俳優や演奏者はプロフェッショナルであり、彼らの多くは世襲で伝えています。また養成のための学校があります。従って、無形文化遺産をしっかりと伝えるためのシステムができあがっています。

一方、無形民俗文化財は「国民の生活の推移の理解」に必要なものとされ、無形文化財

のように歴史的・芸術的価値が重視されるわけではありません。また、基本的にこれらを担うのはアマチュアであり、彼らは普段は仕事をもちながら、無形文化遺産を伝えていきます。

文化財に指定されている日本の無形民俗文化財には、次のような種類があります。

①風俗慣習 ②民俗芸能 ③民俗技術

このうち①の風俗慣習には、生産・生業／人生儀礼／娯楽・競技／社会生活（民俗知識）／年中行事／祭礼（信仰）が含まれています。つまり生活の技術や儀礼的な文化全般を対象とします。しかし、それでは数が多すぎるので、特徴のあるものだけを選んで地方自治体や国が文化財指定をしています。

②の民俗芸能についてですが、日本には非常に多くの民俗芸能があります。国が重要だと認めたものが 281、国が記録の必要性を認めたものが 610。しかし地方自治体が指定したもののや、未指定のものは、10000 を超えるでしょう。

しかし、私たちはこうした伝統的な文化を、現在失いつつあります。日本では、多くの若者が地方の村から、都会に移り住んでいます。経済システムが変わり、地方の村は人口が減っています。また、子供たちの人口も減っています。その結果、豊かな無形文化遺産を伝えていた地方の村は、それを維持することができなくなっています。

また、若者たちは伝統的な無形文化遺産に、あまり興味を持ちません。多くの若者は、現代的な音楽や踊りを好みます。

したがって、私たちはこれら無形文化遺産を記録してゆく必要があります。もし私たちが記録をしなかったら、私たちの大切な無形文化遺産は失われてしまうことでしょう。私たちは、そうした目で、大洋州島嶼国の文化遺産の調査も行いました。

3. キリバス・ツバルの無形文化遺産

私たちが見た一端をお見せします。キリバスでは首都タラワにおいて、舞踊団による踊りを見学することができました。演者は男性4名、女性8名で楽器は一切使用しません。男性はパンダナスの葉を編んだマット状の腰巻（テ・カロロ）を巻き、女性はやはりパンダナスの繊維で編んだ大きな腰巻（テ・カパエ）を着けます。さらに男女ともに冠と片襷を着け、首や腕にも装飾が巻かれます。男性が着ける腰巻は、芸術的にも大きな意味を持っています。踊りながら両手でこれを叩くことでリズムを刻む、いわば楽器の役目を果たしているのです。

私は、これら舞踊には、意味があると聞きました。最初の踊りは、「夜明けの浜辺、集まった若者たちは踊りの神を迎え、一丸となって祈りの世界へまい進する」もの。また別の踊りは「かつお釣りの名人の竿さばきを讃美する」ものだといいます。伝統的舞曲の意味するモチーフとその芸術的表現については、今後体系的に把握する必要があるでしょう。日本でも、芸能に対して様々な意味が語られますが、必ずしもそれが本質的な意味ではないこともあります。

今回キリバスではこれ以外に3か所において舞踊を見ることができました。北タラワ州で招かれた集会所（マネアバ）での舞踊、アバイアン州セントジョセフカレッジの学生たちによる舞踊、そしてアバイアン州のリボノ島で行われた定期船就航を祝う式典の中での舞踊。このうちカレッジの学生たちは私たちのために伝統的な舞踊も披露してくれましたが、3か所ともに主流はスピーカーから流れる現代音楽にあわせたディスコダンスでした。こうした現代的なダンスが若者たちの間で娯楽として浸透しているのは当然と言えますが、伝統的舞踊との棲み分けについては注目すべきでしょう。

ツバルでは首都フナフチ（フォンガファレ島）において、集会所（ファレカウプレもしくはマネアバ）での舞踊を見学することができました。ツバルはフナフチを含めて9つの島（環礁）から成りますが、その各島出身者が居住し、島毎のコミュニティを形成しているのがフナフチです。コミュニティ毎に集会所を有しており、訪れたのはヴァイツプ島コミュニティが維持する施設でした。舞踊もまた、ヴァイツプ島の伝承と考えることができます。

舞踊の際には中央に直方体の木箱が置かれ、それをパンダナスの葉で編まれたマットで覆います。ちょうど畳1枚程の大きさで、高さが20cm強。これをリーダー格と思しき6名の男性が取り囲んで座ります。木箱の近くには、ドラムスティックと一斗缶ほどのブリキ缶を持つ者が1名ずつ。そして木箱の周囲を男女が取り囲んで座り、さらにその周囲に腰蓑を着け、貝で編まれた冠を頭に載せた男女の踊り手が立ちます。キリバスとは異なり、男女共に同様のパンダナスの葉を荒く裂いた腰蓑を着けているのが特徴です。

歌が始まると、中央の6名は木箱を両手でドラムのように叩きだし、それよりも早いリズムをブリキ缶ドラムが刻んでゆきます。周囲に座る者たちは手拍子を打ちながら歌い、そのリズムは緩から急へと徐々に速くなり、絶頂を極めたところで1曲が終わります。一方、踊り手は周囲で立ち位置を変えずに手踊りを見せるのです。

管見の範囲でしか語りませんが、キリバスとの大きな違いは、やはり木箱やブリキ缶といえども打楽器が存在することにあると言えましょう。キリバスが手や腰巻を叩くことで舞踊としてのリズムを保つのに対して、ツバルでは打楽器が歌のリズムをリードしてゆきます。この木箱とブリキ缶はツバルの芸能として重要な位置づけにあるらしく、1993年に来日した際にもわざわざ持ち込み、舞台上で再現しています。

ところでその日本公演の際には、誰が参加するのかということが大きな問題になったことが、当時の記録に残されていました。ツバル側としては8島すべてから演者を選出し連合芸能団として編成することを強く主張しましたが、実際には費用や日程上の制約から実現しませんでした。このことは、ツバルという国が、8島各々のバランスを重要視していることを示しています。首都フナフチに各島のコミュニティが存在しているように、国家としてのアイデンティティ以前に、島毎の地域アイデンティティが確立しているということなのでしょう。

さてキリバスとツバルの舞踊を概観するに、両者に共通した要素として、演じる場所が

「集会所」であることが挙げられます。これは単なる上演場所の問題に留まらず、集会所を中心とした文化的環境の中に舞踊が組み込まれると言えるほどの密接な関係であることを理解しなければなりません。

集会所には、社会組織内の序列といった規範が存在します。集会所内部には屋根を支える柱が立ちますが、その柱群の内側と外側とは、いわば内陣・外陣に分かれ、内陣に座ることができる者は基本的に限られているのです。

また私たちのような客人が訪れた際に、もてなすための慣習もあります。特にコミュニティを代表する者たちが延々とスピーチをおこなうのは大きな特色でしょう。またツバルでは、パンダナスで編まれた容器に極めて豊富な料理が客人毎に用意されました。これは客人が食べ終えた後に、集まった人々に分配され共食することになります。こうした食に関する儀礼もまた集会所文化の一環と言えるでしょう。

さらに集会所は、伝統的建築を基本としている。柱や部材にはパンダナスの材を使い、屋根もパンダナスの葉で葺きます。ココヤシの繊維を編んだ紐で部材を結合する方法や、定期的な屋根の葺き替えなど、まさに民俗技術が結集した建造物なのです。キリバスでは屋根裏の両端に人形が結わえつけられた集会所も見られ、何らかの民間信仰的要素も窺えました。ただし近年、トタン屋根や輸入角材、コンクリートなども用いられるようになっており、伝統的民俗技術の衰退も懸念されます。

4. 結び

無形文化遺産とは元来、それが息づくための環境が必要とされるものであり、環境まで含めて継承されてゆかねばならず、それが多様性へと繋がってゆくものです。将来、もしこの国々が海外に移住を迫られることになった場合、自らのアイデンティティを維持するために、こうした総合的な無形文化遺産の把握は重要な意味を持つことになるでしょう。そのために現在できることとは、記録し各事象を客観的に対象化することです。私たちは、そのために私たちが持っている技術や方法が有効活用されることを望みます。このことは、私たち日本人にとっても非常に有意義なことです。

最後に、日本の話をします。3年前、私たちの国では、大きな地震災害がありました。「東日本大震災」と呼ばれるこの地震は、津波で数多くの町や村を壊滅させました。また原子力発電所の事故によって、多くの人々が現在も故郷に帰ることができません。被災した地域には、多くの無形文化が伝えられていました。この青や赤のマークが、民俗芸能のある場所です。

例えば、獅子舞は正月の重要な儀礼文化であり、娯楽でもありました。しかし、多くの道具や施設が破壊されてしまいました。私たちは、被災地域の無形文化が無くなってしまふことを予想しました。しかし、彼らは瓦礫の中から、壊れた道具を拾い集め、そして再開しました。いくつかの企業が、それをバックアップしました。

人々は家を失い、自分の村を失っても、それでも彼らは民俗芸能を演じることを望んで

います。それは何故でしょうか。一つの理由として、民俗芸能は犠牲者のレクイエムとして演じられます。犠牲者を追悼するために、彼らは踊りました。そしてまた、彼らは自分のローカルコミュニティに伝わる無形文化がとても好きなのです。たとえ自分の村を失っても、民俗芸能を踊ることで、自分の村のアイデンティティを取り戻すことができるのです。しがたって、無形文化の復興は、ローカルコミュニティの復興を促進させます。大洋州島嶼国においても、私はそう思います。



What is Cultural Properties in JAPAN?

- Tangible Cultural Properties

What is Cultural Properties in JAPAN?

- Tangible Cultural Properties
- Intangible Cultural Properties

What is Cultural Properties in JAPAN?

- Tangible Cultural Properties
- Intangible Cultural Properties
- Folk Cultural Properties

What is Cultural Properties in JAPAN?

- Tangible Cultural Properties
- Intangible Cultural Properties
- Folk Cultural Properties
- Monuments

What is Cultural Properties in JAPAN?

- Tangible Cultural Properties
- Intangible Cultural Properties
- Folk Cultural Properties
- Monuments
- Cultural Landscapes

What is Cultural Properties in JAPAN?

Tangible Cultural Properties

Intangible Cultural Properties

Folk Cultural Properties

Monuments

Cultural Landscapes

Groups of Traditional Buildings

About National Research Institute for Cultural Properties, Tokyo

Department of Research Support and Promotion

Department of Intangible Cultural Heritage

Department of Art Research, Archives and Information Systems

Center for Conservation Science and Restoration Techniques

Japan Center for International Cooperation in Conservation

What is Intangible Cultural Properties in JAPAN?

Intangible Cultural Properties

Intangible Folk Cultural Properties

What is Intangible Cultural Properties in JAPAN?

Intangible Cultural Properties

Intangible cultural properties have high historic and artistic value.

Intangible Folk Cultural Properties

For example, "GAGAKU" is a Japanese traditional music, and has a history more than 1,000 years.



For example, "GAGAKU" is a Japanese traditional music, and has a history more than 1,000 years.

GAGAKU was created by mixing the music of the East Asia, such as China, Korea and Vietnam.

At present, it is played at the Imperial Court of the Japanese Emperor or at the shrines which are the traditional religious places.

Also, “KABUKI” was born about 400 years ago.



Also, “KABUKI” was born about 400 years ago.

- For the general public in those days, KABUKI was a big amusement.
- Even now, KABUKI is acted at the specialized theaters such as the National Theater and a large number of fans appreciate it.

What is Intangible Cultural Properties in JAPAN?

Intangible Cultural Properties

The actors and the players of such traditional entertainment are professional, and most of them are hereditary. There are also the schools for the training-up. Therefore, the system to succeed to the intangible cultural properties is well completed.

Intangible Folk Cultural Properties

What is Intangible Cultural Properties in JAPAN?

Intangible Cultural Properties

Intangible Folk Cultural Properties

What is Intangible Cultural Properties in JAPAN?

Intangible Cultural Properties

Intangible Folk Cultural Properties

Intangible folk cultural properties are heritage to understand the change of life of the nation.

What is Intangible Cultural Properties in JAPAN?

Intangible Cultural Properties

Intangible Folk Cultural Properties

It is succeeded by amateurs. Most of them are engaged in the performance of intangible folk cultural properties only on holidays while having their daily work on weekdays.

Kind of Intangible Folk Cultural Properties

- ① Manners and customs
- ② Folk performing arts
- ③ Folk techniques

Classification of Manners and customs

- Production & livelihood
- Rites of passage
- Entertainment & competition
- Social life (knowledge of folk customs)
- Annual events
- Festivals(Beliefs)

Classification of Manners and customs

- Annual events



Namahage... Prayer for new year

Classification of Manners and customs

- Festivals(Beliefs)



"Dashi" or "Yatai"
...Float of the festival

The number of Intangible Folk cultural properties

The number of Intangible Folk cultural properties

◆ Important intangible Folk cultural properties 281

The number of Intangible Folk cultural properties

- ◆ Important intangible Folk cultural properties 281
- ◆ Intangible folk cultural properties which need record making 610

The number of Intangible Folk cultural properties

- ◆ Important intangible Folk cultural properties 281
- ◆ Intangible folk cultural properties which need record making 610
- ◆ the number of cases specified by the local government regardless whether they are designated or not, will exceed 10,000.

However, we are losing such traditional culture now. In Japan, many youths are moving to the city from the local village. The economic system has changed and population is decreasing in the local village. The population of children is decreasing, too.

As a result, it is getting difficult to maintain the rich Intangible Cultural Heritage held in the local village.

In addition, youths are not interested in traditional Intangible Cultural Heritage so much. Many youths like modern music and dance.

Therefore, it is necessary for us to record these Intangible Cultural Heritage. Our precious Intangible Cultural Heritage might disappear if we do not record it.

We had an opportunity to watch the dance performed by a dance company in Tarawa, the capital of Kiribati.



This dance company consists of twelve performers, four males and eight females, danced without instrumental accompaniment.



The male dancers wore mat-like grass skirt made of woven pandanus leaves, while the female dancers wore a large grass skirt, which was also made of woven pandanus leaves. The dancers, males and females, also wore crowns, sashes, necklaces and armbands.



The male's grass skirt plays an important role as a musical instrument in the performance. They danced by beating the grass skirt with both hands to beat out a rhythm.



I heard that each performance has its own meaning. The fast dance means "Young people gathering on the early morning beach to welcome the God of Dance and advance together towards the spiritual realm", and the other dance was to "Praise of excellent rod techniques of a master bonito fisher".

Motifs of the traditional dances and their performing expressions should be understood systematically. In Japan, various meanings are told as well, to explain each performing arts. But we have to closely see whether the explanation is really describing the essence of the performance.

I could watch the performance in other three places, the first of which was at the assembly house (Maneaba) in North Tarawa State,



the second was performed by students of Saint Joseph College in Abaiang State,



the second was performed by students of Saint Joseph College in Abaiang State,



And the third was at the ceremony celebrating the launch of regular liners in Ribono Island, Abaiang State.



The college students performed traditional dance for us, but the main dances performed in all of these three places were disco dance with modern music from speakers.

There is no wonder that such modern dance is one of the most popular forms of entertainment among young people, but I could say that the way how the modern and traditional dances coexist is remarkable.

In Funafuti, the capital of Tuvalu (Fongafale Island), I could have an opportunity to watch the dance performance at Falekaupule or Maneapa, the traditional assembly house.



Tuvalu consists of nine islands (atoll), including Funafuti Island, where the residents form communities by island they came from. Each community has its own Falekaupule, and we visited the house administered by Vaitupu Island-based community. So the dance performed there was considered as the heritage of Vaitupu Island.



At the center of the stage was placed a rectangular wooden box covered by a mat woven with pandanus leaves.



Six males, who looked like leaders of the performers, sat in a circle around the wooden box.

Near the box are two persons, one with drum sticks and the other with a square tin can.

Around the box sat male and female dancers.

Other male and female dancers wearing shell crowns on their head and a grass skirt around their hip stood as surrounding the two. In Tuvalu, unlike in Kiribati, both male and female dancers wore a similar grass skirt made by pandanus leaves.

When singing started, six performers at the center beat the wooden box with both hands like a drum, and beat out a quicker rhythm with a tin can.

The performers sitting around them sang and clapped their hands to the rhythm, which gradually picked up the speed from slow to quick, and the dance ended when the rhythm reached the climax.

The standing dancers performed hand dance without changing the place they stood in a circle.

I think, a big difference in traditional dance between Tuvalu and Kiribati is the use of percussion instruments, though they were wooden box and tin can. The dancers kept the dancing rhythm by beating their grass skirt with hands in Kiribati, while in Tuvalu percussion instruments led the rhythm in singing.

It seems that this wooden box and tin plays an important role in the performing art in Tuvalu, which is evidenced by the use of them at the performance on stage in Japan in 1993.

- According to the document recorded at that time, there was a big argument about how the dancers performing in Japan should be selected.
- Tuvalu strongly insisted to organize a joint company composed of performers from all eight islands, although this idea was not realized due to constraints of cost and schedule.
- This episode clearly suggests that Tuvalu gives importance to the balance among eight islands.
- The existence of island-based community, in the capital Funafuti, may indicate that the communities established based on island play more important role than the country identity.

Overview of the dance performance in Kiribati and Tuvalu suggests that “Falekaupule or Maneaba” or the assembly house is the place for dance performance in both countries.

We have to understand, however, that the assembly house is more than a mere place for dancing and that the dance is so closely integrated in the cultural environment including the assembly house.



The assembly house is administered by the rules such as social hierarchy. The roof is supported by several pillars, Only a socially limited person can enter inside of these pillars.



There is a custom to welcome and entertain the guests like us, which is characterized by long speeches by attendees representing each community. In Tuvalu, very rich food on pandanus dish were served to each guest, and after the guests finish their meal, the remaining food is shared by those assembled there. Such food-related ceremony can be said as one of their assembly culture.



The assembly house is built principally with traditional architectural style, in which pillars, building materials and thatched roof use pandanus leaves. The assembly house is built with folk technologies, such as binding of building materials with coconut fiber ropes and roof thatching on a regular basis. The assembly house with a doll bound on both ends of attic in Kiribati may imply some sort of folk religion.



In recent years, however, an increasing use of tin roofing, imported timbers and concrete is causing concerns about the decline of traditional folk technology in construction.



If these countries will have to migrate overseas in the future, such comprehensive understanding of intangible cultural heritage will be of prime importance to keep their own identity. What we can do now for further the understanding is to record and objectify each cultural component.

It will be our great pleasure if the measures and techniques to record Intangible Cultural Heritage in Japan will be effectively applied to the protection of Intangible Cultural Heritage in Oceania Islands.

And I believe that to share problems and arguments over Intangible Cultural Heritage will have a significant meaning for us Japanese as well.

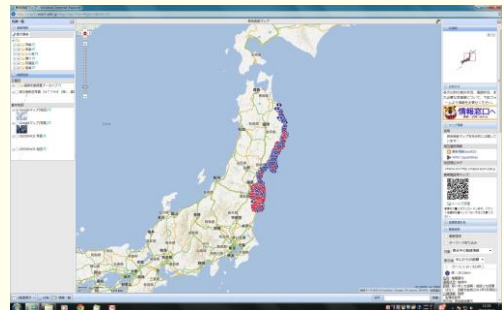
Lastly, I would like to talk about the actual situation of Intangible Cultural Heritage in Japan.

As you may know, we had a huge earthquake in Japan three years ago, the Great East Japan Earthquake.

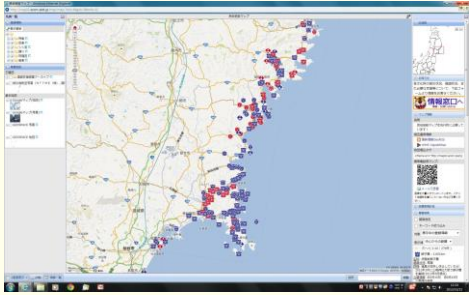
Numbers of towns and villages were devastated by this earthquake, and many people lost their hometowns due to the Nuclear Power Plant accident occurred by this earthquake.



Much folk Performing Arts



Much folk Performing Arts



Shishimai -Lion dance-

The lion sends away a demon from a house.



shishi



After the earthquake occurred, we thought that most of the Intangible Cultural Heritage in this area would disappear.



After the earthquake occurred, we thought that most of the Intangible Cultural Heritage in this area would disappear.



However, to our surprise, people picked up the broken tools from a heap of rubble, fixed them, and restarted to perform Intangible Cultural Heritage. Some companies, groups and individuals supported their revival.



From this experience, we learnt that how people want to continue enjoying performing arts even if they lose their houses and hometowns. How will this be happen?



One background reason for this amazing revival might be the fact that these performing arts act as the requiem for the dead.

They offer dances and music for the people who were washed away by the Tsunami in order to console their spirits.



And other reason will be their love towards their own performing arts uniquely transmitted in their local communities.

Even if their hometown is washed away and lost, they could recognize their identity by performing their own dances and music. In this way, we think that ICH will contribute to the revival of the local community.



And I believe that it will happen in Oceania Islands as well.



Thank you very much!

添付資料 3 「南太平洋の文化遺産に関する研究会」発表内容

発表要旨①

Turning the Tide: transitioning to low carbon sea transport futures

John Kaitu'u

Ni sa bula my name is John. I'd like to thank the organisers of this conference for the opportunity to make this presentation. Our programme is a new one focusing on a critical area of need for many Pacific Islands countries and communities.

We are trying to prepare a pathway to support them to transition to low carbon sea transport through education and research.

The area has not been seriously addressed to date, we are a new programme with a small team and smaller budgets.

The University of the South Pacific is one of only two regional universities in the world and our member countries are: Cook Islands, Fiji Islands, Kiribati, Marshall Islands, Nauru, Niue, Samoa, Solomon Islands, Tokelau, Tonga, Tuvalu and Vanuatu.

USP is seeking to act as a cataly stand develop a long-term programme of research, training and practical trials.

The research canvas is broad and requires a multi-disciplinary approach including Economics, Technology, Heritage, Policy and Development. I'd like to give you a quick snap shot of our current work. And, in my final slide, I'd like to ask any here that could possibly assist us in our goal to do so.

Sea transport is an absolute necessity for most Pacific communities.

All current services are fossil fuel based and are becoming increasingly unaffordable and unsustainable. The countries in the Pacific region are the most dependent on imported fossil fuels in the world, importing more than 95% of needs.

Such dependency is having a crippling effect on national budgets and major impacts on key productive sectors.

The region's transport issues are unique; small and vulnerable economies scattered at the ends of some of the longest transportation routes in the world and arguably the most challenging to maintain per capita and per sea mile.

Alternatives to current fossil fuel powered sea transport have been almost totally ignored in regional and national debates and the issue largely invisible within the policy and donor strategy space.

Our programme is predicated on the assumption that a collaborative effort of multiple

partners at various levels will be required to achieve a transition of any meaningful scale over time. We need to reach out to expertise beyond our region.

Oceania, with some 10 million people and over 25,000 islands scattered across more than 3 million square miles of the world's largest ocean, represents arguably the most dependent on sea transport. Displaying great diversity, from small island states such as Tuvalu (10,000 people on 8 Atolls, maximum height 5 metres) to Papua New Guinea (approximately 6 million people), the island and atoll states of this maritime region face similar challenges in terms of finding sustainable solutions for transitioning to low carbon shipping.

Sea transport, especially at the domestic level, has always presented a difficult issue to find long-term, sustainable, and cost-viable solutions for, even in periods of low fuel costs. The unique characteristics of Pacific shipping (minute economies, imbalance in inward/outward loadings, financing barriers, high operational risk, high infrastructural costs) present a greater challenge than for most other countries and regions.

This is a representative cross section of the current type of vessels servicing Fiji today. Ships are often old, poorly maintained and inefficient. Fuel represents a significant proportion of shipping operating costs, often the largest single cost. Accessing financing is difficult. This results in a vicious cycle of old ships being replaced with old ships, and the need for larger ships to achieve economies of scale. This, combined with narrow reef passages, small harbours and small cargos and numbers of passengers, leads to many routes being commercially marginal or even unviable. Governments are often required to subsidise or service these routes if communities are to have access to transport.

Inversely to global sector apportionment, transport uses some 70% of the total fuel imported regionally. The Pacific Island Countries and Territories' fuel bill in 2013 was US\$ 6.4 billion. This year it is one third of Fiji's total imports. At the domestic level fuel imports remain a major drain on already scant national budgets. The high cost of transport hinders all development efforts. The longer producing a sustainable and more cost effective solution takes, the greater lost economic opportunity cost.

However, despite the identified need and the increasing availability of alternatives, meaningful measures have yet to eventuate. The focus across the region to reduce fuel dependency over the last decade has been almost exclusively on electricity generation. There has been no concerted programme to apply such priority to Pacific island sea transport. The barriers are complex and poorly understood.

In Fiji, for example transport accounts for more than 60% of all fuel used. Data capture and reliability is poor but sea transport is certainly the majority fuel user for some countries. Tuvalu, reported that 38% of total fuel imports or 64% of all transport fuel in

2012 was for maritime use. For countries like Tokelau, maritime fuel use could be as high as 90% of all use.

We do not have sufficient data to determine subsector level breakdowns for most countries. We have elected to focus on the domestic sea transport needs of countries and communities.

The main options to reduce fuel use and emissions can be grouped into four categories – alternative fuels, operational efficiencies, technology advances and renewable energies. The unique characteristics of the Pacific mean the options available to the global theatre are not necessarily the most accessible or appropriate. This is due to the characteristics of local demand; the Pacific merchant fleet (blue water but small and old, higher proportion of petrol to diesel); a lack of access to financing for new technologies; and the prohibitive cost and practicality of establishing extensive bunkering and support infrastructure for alternative fuels. There is considerable scope for operational efficiency improvements for both the current vessels and related infrastructure (port design and options, feeder transport networks, etc) and this will be true regardless of the fuel type used by shipping.

These same factors likely make renewable energy technologies more appropriate for a range of Pacific applications than at a global scale. Biofuels, from coconut oil and biomethanes, have strong potential, again especially for more isolated communities with high biomass availability.

There are numerous options available or emerging. Most global effort is on large scale vessels or high tech solutions for the developed world. We need the small scale and low cost versions.

There were a number of small but critically important experiments during the last oil crisis, several in the Pacific. These showed that for modest investments major savings in fuel using proven technologies were available for local shipping. I've illustrated 3 of these here; top left is experiments to retrofit softsail rigs on cargo/passenger ferries in Fiji; bottom left is the Japanese fixed wing experiments on a range of tankers and bulkers; bottom right is a UN programme to design an energy efficient freighter for Ha'apai group in Tonga.

The graph shows oil prices in 2010 dollars between 1966 and 2010. In the last oil crisis assistance to reduce Pacific fuel dependency was available from several sources by 1976 (red dotted line). But such funding wasn't invested in shipping until 1982 (blue line). Between 1982 and 1986 (when all funding stopped) the small investment was demonstrating significant results at defensible rates of return. The work involved various UN agencies, the EU, Asian Development Bank and leading UK universities.

The second red line indicates when the current investment in renewable energy for electricity generation began in the Pacific. As yet no funding for shipping.

The research from the 1980s provides a well-marked starting point for a fresh phase of work; it is not necessarily a case of having to reinvent the wheel. Our research to date shows strong potential for multiple benefits from re-visiting this body of practical work, especially given advances such as in bio fuels, rotor technology, sail design, solar pannels and battery storage.

We have approached the agencies involved in financing renewable energy innovations for shipping in the Pacific in the past. While all are sympathetic, all have stated that it is not a current priority area and all have declined to consider funding, either by grant or loan, for this sector. The reasons for this are complex and we have attempted to identify these in a recent paper on policy and financing barriers. Whether such agencies can be convinced to change their priorities and include low carbon transport solutions in future funding rounds will largely depend on whether this call is taken up with any strength by Pacific Island leaders and then how effectively the agencies can respond.

The current USP programme builds on Fiji-focused research into the potential use of sail, on-going since 2008. That research proved catalytic to a small but growing collaboration of stakeholder interest, both locally and internationally.

In November 2012, on behalf of a growing network, USP hosted the Sustainable Sea Transport Talanoa. This was the first major conference in the region on this subject since a similar event hosted by the Asian Development Bank in Manila in 1985. Resulting from the talanoa, USP agreed to resource an initial 1 year research project to maintain momentum. This includes village/island transport need and fuel use assessments in Fiji and investigations into the potential use of environmental financing mechanisms to support uptake of more sustainable sea transport for Vanuatu.

The success of the SSTT 2012 means that the first hurdle of establishing a profile for this critical area has now been addressed. A small but significant body of work has been produced and disseminated amongst key stakeholders including the potential for renewable energy use, barriers, and carbon management. The subject is now being raised in forums such as the Fiji National Energy and Transport strategies and plans, Ministerial meetings and the Pacific Islands Development Forum. Cabinet papers and ministerial advice is being provided to an increasing number of Pacific leaders.

Our priority is to build a basis for on-going collaboration through expert and postgraduate exchange programmes as the best path to building long term capacity for the region. Such endeavours need to be selective as our own capacity to respond is still

low. The need though is great.

It is hoped that, by careful selection of manageable outputs, the current initiative can provide sufficient results to be catalytic to a broader programme of research, trials and teaching. The initial research design called for three outputs: organisation of a second international conference; planning for a six year multi-disciplinary research programme and initiating a small number of key case studies. Building relationships with stakeholders and knowledge partners at all levels is central to the overall programme.

The programme continues to generate interest, encouragement, support and offers of partnerships from various sectors. However, dedicated funding has yet to be secured, either for the research or the identified primary intervention projects.

With the Oceania Regional Office of IUCN and others we have established the Oceania Centre for Sustainable Transport to provide a hub for co-ordinated research and effort in the search for sustainable transport solutions appropriate to the Pacific. The focus of the Centre is on sea transport initially, given its particular importance for remote island and coastal communities.

With our partners we offer the Centre as a catalyst for collaboration and invite others to join. We are not claiming any ownership or dominance of this field and seek partnerships with any willing party. Our long-term vision is a virtual Centre of Excellence providing a co-ordinated applied research, development and delivery hub for the Pacific Islands, providing capacity building, trialling, monitoring and assessment of alternative forms of transport.

We have prepared a Regional Research and Education Strategy, a medium-term work plan designed to be complementary to existing regional transport, energy, climate change and economic development strategies. It favours a 'bottom-up' approach, focusing first on domestic local transport needs. The lack of profile to date on renewable energy transport allows us the opportunity to learn from the lessons of the electricity sector and to develop a region-wide, coordinated and monitored programme of transition. Supporting individual country programmes that provide a pathway to low carbon sea transport solutions is the prime objective. Each country has differing needs and priorities and are at differing stages in policy development and fleet replacement cycles. Country scenarios range from major regional transshipment hubs to atolls without ports. There are also strong regional synergies and similarities.

The strategy is divided into 8 work streams and provides the support necessary to develop country plans through:

- a) Partnerships, Networking and Advocacy – at all levels and with all actors
- b) Capacity Building and Education

c) Economic Analysis and Technology Development

d) Applied Research

Country programmes need to cover the whole spectrum including energy, transport, climate change, economic development, infrastructure, and disaster management. Policy consideration range from the international to the local, detailed economic analysis, practical trials, heritage revitalisation, education and training in a number of sectors. This is the template approach we suggest using for developing country programmes.

Sea transport in Oceania is far broader than just movement of goods and people from one location to another. It is central to our culture and epistemology. Our ancestors ruled the waves. With highly developed, functional and diverse technology, the capability to colonize one-third of the globe under sail and without metal is arguably our greatest technological intellectual property right.

Re-association, if can be proved attainable and sustainable, would be a practical Oceanic responses to issues of climate change adaptation and the region's extreme dependence on imported fossil-fuel, as well as a much deeper reinvigoration of a central iconic pillar of Oceanic identity and culture. There is no reason that Oceania should not provide leadership and solutions for the rest of the developing world. It requires our foresight and perseverance.

I'd like to finish with a couple of pictures which highlight the importance of the seafaring heritage of Oceania in this debate. The strong cultural and iconic nature of traditional seafaring provides a basis from which we can build. The photo on the top left is of some kids sailing to school in the Marshall islands on their proa and the bottom left a young Pacific islander with his model boat – the boats on the right (Hydrotere and Sail Rocket) which hold the world speed records reaching 60 knots+. I don't need to point out the connections – do ;)

Thank you very much ☺

(訳)

「潮流を変える：海上交通の低炭素化を目指して」

ジョン・ラグレイ・カイトウ

この発表をする機会をあたえて下さったオーガナイザーに感謝します。私たちのプログラムは太平洋諸島の国や地域の危機的な領域に焦点をしばった、新しいプログラムです。私たちは、教育と研究を通して、海上交通を低炭素化（脱二酸化炭素）するための道すじを準備しようとしているところです。

この分野はまだまだ真剣に取り組みのなされてこなかった分野で、私たちの新しいプログラムは小さなチーム、少ない予算しかありません。南太平洋大学は、世界でも二つしかない地域大学のひとつです。大学を共同で立ち上げたメンバー国にはクック諸島、フィジー島、キリバス、マーシャル諸島、ナウル、ニウエ、サモア、ソロモン諸島、トケラウ、トンガ、ツバル、そしてバヌアツがあります。

私たちの大学は、触媒となって、研究やトレーニング、実践的試験のための長期的プログラムを開発することを目指しています。研究の対象は広く、経済、技術、遺産、政策と開発など、学際的なアプローチを必要とします。ここで簡単に私たちの仕事を紹介します。そして最後のスライドでは、私たちの目標のために、どなたかアシストしてくれる方がいないか、お聞きします。

海上交通は、ほとんどの太平洋地域にとって絶対的に必要なものです。

現在のすべてのサービスは化石燃料がベースになっており、だんだんとまかなうことや持続的に用いることができなくなってきました。太平洋地域の国々は世界的に見ても化石燃料に大きく頼っていて、需要の95パーセント以上を輸入しています。そうした依存は国家予算にきわめて大きな損失を与えていますし、基幹産業部門にも大きな影響があります。

この地域の交通運輸に関する問題は独特です。小さく、脆弱な経済圏が、世界的にみても最も長い部類に入る運輸ルートの先に散らばっているのであり、おそらく、それを一人当たり、一海里あたり維持するのは大変困難なことです。

現在の石油燃料に代わる海上交通についての議論は、地域でも国でもほとんどなされてきませんでしたし、論点はほとんど政策と施主（船会社）の戦略の中で見えなくなっています。

私たちのプログラムは、有意義な改革のためには、多数のパートナーといろいろなレベルで協同することが必要だという想定に基づいています。私たちの地域の外にある専門的技術、知識にアクセスしていかなければなりません。

オセアニアは、300万平方キロマイル以上という世界一大きな海に、2万5千の島々が点在し、そこに1000万人の人が暮らしています。世界的に見ても、おそらく海上交通に最も依存している地域です。この地域は多様で、ツバルのように人口1万人が8つの環礁、最高5メートルの島に住んでいる小さな国もあれば、パプアニューギニアのように約600万人が

住む国などもありますが、この海洋地域の諸島と環礁の国々は、どこも、低炭素海運へ切り替えることによって持続可能な解決方法を探そうと挑戦しています。

海上交通は、特に国内的なレベルにおいて、長期的で持続的、採算のとれる解決方法を見出すことにおいていつも難しい問題をつきつけられてきました。それは、たとえ化石燃料が低価格であった時代においても、そうでした。太平洋の海運の独特な点、たとえば小規模な経済、輸入と輸出のアンバランス、経営上の高いリスク、高いインフラコストなどは、ほかの地域や国よりも、難しい挑戦を強いるのです。

これはフィジーで現在運行している代表的な船の一部です。船はしばしば古く、整備不良で燃費も悪いです。燃料費は船の運営費の大きな部分を占め、それが唯一の最大コストであることも多いです。そして、資金繰りをするのは難しい。ということで、古い船を別の古い船に買い換える結果になり、節約を達成するためにより大きな船が必要になるなど、悪循環に陥っています。こうしたことや、通りにくい暗礁や、小さな港、少ない荷物、少ない客などの要因によって、多くのルートが、商業的にみてとんとんか、最悪の場合、廃線になってしまいます。もし地域社会が交通機関へのアクセスを持つ必要があるなら、政府はこうした路線をしばしば支援し供給するように要求されます。

包括的部門の割当配分に反して、運輸部門は輸入化石燃料の 70 パーセントを使っています。2013 年の太平洋諸国と領土の燃料輸入額は 64 億ドルでした。これはフィジーの総輸入額の 1/3 にあたります。国内的に言えば、化石燃料の輸入費は、そうでなくとも厳しい国家財政にとって巨額の出費になっています。交通にかかる巨額の出資は、開発の妨げになっています。持続的で効率的な解決を早く見つけ出さないと、より大きな経済的機会を逃すことになります。

何が必要であるかもわかっているし、代替燃料も入手しやすくなっているのに、有効な方策はまだとられていません。燃料依存を減らすため、ここ十年におよぶ地域をこえた努力は、ほとんど発電に対してのみ行われてきました。太平洋諸国の海上交通に優先順位を置いた協定プログラムは、これまでありませんでした。立ち足かかる壁は複雑で、ほとんど理解もされていません。

フィジーでは、使われている全燃料のうち、60 パーセント以上が運輸交通によって使われています。データ補足と信頼性は弱いですが、海上交通は、いくつかの国にとっては間違いなく燃料をもっとも食う分野です。ツバルでは、化石燃料輸入量の 38 パーセント、2012 年に使用した運輸交通用燃料の 64 パーセントが海上交通に使われていると報告されています。タケラウのような国などでは、海上交通の燃料が、総燃料の 90 パーセントを占めています。

十分なデータがないため、多くの国での詳細な内訳がどうなっているのかはわかりません。私たちは多くの国や地域の国内海上運送ニーズに焦点を当てることにしました。

燃料消費と排出を抑えるための選択肢は、四つのカテゴリーにわけられます。代替燃料、作業の効率化、技術革新と、再生エネルギーです。

太平洋のおもしろいところは、世界で通用する選択肢は、ここでは必ずしも受け入れられないし、適当でもないということです。これは地域的特色のせいであるようになります。例えば太平洋の商業船（小さく古く、石油やディーゼルに依存している）、新しい技術を取り入れるための資本の欠如、広範にかかる燃料費や代替燃料用インフラ整備へのサポートをするための法外なコストと実地の問題など。現在の大型船やインフラ（港やサブ交通ネットワークなど）の操作効率をあげることには、かなりの余地があり、これは船で使っている燃料のタイプに関わらず、重要なことです。

それと同じ要因によって、太平洋には再生エネルギー技術がより適しているといえます。ココナッツオイルやバイオメタンによるバイオ燃料は、特に、孤立していながら、高いバイオマスが利用可能な地域においては大きな可能性を持っています。

たくさんの選択肢が利用可能だし、新しい選択肢も生まれていますが、多くの世界的な試みは、発展途上国にとっては、大規模でハイテクすぎます。私たちには、より小規模でコストのかからないものが必要なのです。

過去の石油危機のとき、小さな、しかし重要な実験がおこなわれましたが、そのうちの幾つかは太平洋諸国でおこなわれました。その実験により、地域の海運でも小規模の投資による技術を使うことによって燃料費を大幅に削減することが可能だということが示されました。

ここに三つについて説明します。左上は、改造した装備を貨物・客船フェリーにつけたフィジーでの実験です。左下は日本によるタンカー船などに固定の翅をとりつける実験。左の右は国連のプログラムでデザインされた、トンガのハッピーグループの省エネ貨物船です。

このグラフは 1966 年から 2010 までの石油のドル価格です。前回の石油危機の時に、太平洋の燃料依存を減らすために、1976 年までに太平洋諸国の燃料依存度を下げるための援助がいくつかのところから利用できました（赤の破線）

しかし、1982 年まで海運業へのそうした資金投入は行われませんでした。1982 年から 1986 年まで（すべての投資が止まった時期）、小規模投資がかなりの利益をもたらすということが示されました。

この仕事は国連の諸機関、EU、アジア開発銀行、イギリスの先進的の大学なども参加していました。二つ目の赤いラインは、発電用の再生エネルギーに現在行われている投資が始まった年を示しています。しかし、海運業への投資は、まだ行われていません。

1980 年代から始まった調査はあらたな挑戦のための明確なスターティングポイントとなりました。それは全く新しい挑戦というわけではなく、私たちの今まで研究は、バイオ燃料に光りを当てること、ローターの技術、帆のデザイン、ソーラーパネルと蓄電器など、すでにおこなわれていた仕事を再び取り上げることにより、多様な利益が得る強力な可能性を示しています。

私たちは、過去に太平洋の海運業の再生エネルギー開発に投資をしたエージェンシーにアプローチしました。すべてのエージェンシーは同情的でしたが、現在では海運業は優先的

分野ではなく、この分野には、助成にしろ貸付にしろ、投資は考えていないと言われました。その理由は複雑で、私たちはその問題についての政治的、資金的障害について論文で指摘することを試みました。このエージェンシーたちが優先順位を変え、将来的に交通の低炭素化に投資してくれるようになるかどうかは、太平洋諸島のリーダーたちがどれくらい大きくこの問題を取り上げるか、エージェンシーがいかに効果的に反応できるかにかかっています。

現在の USP のプログラムは 2008 年から行っているもので、フィジーを中心に、航海の可能性を探るものです。この研究は、国内的にも国際的にも、小さな、けれども、高まりつつある関係者の関心を触発しました。

2012 年の 11 月、成長を続けるネットワークのおかげで、USP 大学はタラノアで行われた「持続可能な海上交通」という会議のホストを務めました。1985 年に、アジア開発銀行が同じような趣旨の会議をマニラで開催しましたが、この会議はそれ以来、この地域でおこなうはじめての会議となりました。このタラノアの会議によって、私たちの大学は、こうした動きを維持するために最初の一年の研究プロジェクトを行うための資金を出すことになりました。この研究プロジェクトは、フィジーでの村や島の交通の必要性と燃料使用の評価を行い、バヌアツでのより持続可能な海上交通を支えるために、その環境資金の仕組みを使う可能性について調査を行なうものでした。

この 2012 年の会議の成功は、この危機的な分野で一步踏み出すための最初のハードルが提示されたことを意味していました。小さな、しかし意味のある一步が踏み出され、再生エネルギーの使用可能性、障壁、炭素管理などについて、関係者間で共有されました。議題もフィジー国家エネルギーならびに交通戦略プランや閣議、太平洋諸島開発フォーラムなど必要なフォーラムなどで提示されました。太平洋諸国のリーダーたちへの内閣による広報や助言も、増えています。

私たちが最優先で行いたいことは、専門家や大学院生の交換プログラムを通じた協働関係の基礎を作ることです。それが地域のための長期的な潜在能力を作り出すことになるからです。しかし、そうした努力も選択的に行わなければなりません。私たちの、これに応える力がまだまだ不足しているからです。ただニーズは大きい。

アウトプットをしっかりと選択することで、現在の構想が、より広い研究や実験、訓練のプログラムへの触媒となるために、十分な結果を残すことが期待されています。主要な研究は三つのアウトプットを必要としています。二回目の国際会議のための組織、六年間の学際的研究のプログラムと、キーとなるケーススタディの開始。そして、関係者や知的パートナーとの関係の構築は、すべてのプログラムにとって大切なことです。

プログラムは関心を引き出し、勇気付け、支援し、様々なセクターとのパートナーシップを提供します。しかし、研究に対しても、仲介プロジェクトに対しても、提供されている資金は不安定です。

IUCN のオセアニア地方事務所などとともに、私たちはオセアニア持続的交通安全センターを

設立しました。共同研究や、太平洋地域にとって適切な持続的交通の模索に対して、ハブのような役割を果たすためです。このセンターの主要な関心は海運にあり、特に僻地にある離島や、沿岸のコミュニティに焦点を当てています。

私たちはパートナーと一緒に、センターを協同のための触媒として機能させます。私たちはこの分野を独占したいと思っていないわけではなく、意志のある人たちはぜひ招き入れてパートナーシップを築きたいと思っています。私たちの長期的ヴィジョンは、ヴァーチャルセンターとなって、共同研究をコーディネートし、太平洋諸島の開発のハブとなり、人材育成、実験、交通の様々な形態についてモニタリングと評価をおこなうことです。

私たちは地域の研究と教育の方策を準備しました。中期計画は、現存する地域の交通、エネルギー、気候変更と経済政策の方策にとって補足的なものとして計画されています。それは、ボトムアップのためのアプローチであり、国内の地方交通の必要性にまずは焦点を当てたものです。再生可能エネルギー

オセアニアの海上交通は、単に物資や人の場所から場所への移動という以上の広がりを持っています。それは私たちの文化や世界認識の中心にあります。私たちの祖先は、波を操りました。高度に発展させた機能的で多様な技術によって、金属なしに世界の1/3を支配することができたのは、私たちの偉大な技術的・知的財産です。

発表要旨②

里山と民俗文化～環境と文化遺産～

久保田裕道

1. 里山の暮らし

フィジーから来た皆さんが明日訪れる、「里山」について、その環境と文化遺産の観点からお話しをしたいと思います。

「里山」とは、都市や集落に近い山の麓から田畑が広がる里にかけての一角を指します。また東京近郊には、「雑木林」と呼ばれる、平地に広がる森林も多くあります。こうした里山や雑木林は、主に落葉樹の森です。里に暮らす人々は、長い間、こうした森林を育ててきました。

例えば、木々の成長のために雑草を刈ります。こうした広葉樹は、秋になると葉を落としますが、この葉は里で暮らす人々にとって大切な財産でした。人々は、落ち葉をこのような大きな籠に摘めて運びました。そうやって集めた落ち葉は、腐らせて堆肥にします。この堆肥は、サツマイモの苗を育てるための苗床に敷き詰められました。

その苗床で芽を出したサツマイモの苗は、畑に植えられ、秋には立派なイモができます。日本では現在は米が主食ですが、かつては日常的に米を食べることができるのは、よほど裕福な人に限られていました。多くの人は、麦や雑穀、そしてサツマイモなどのイモ類を食べていました。

また、里山や雑木林の木々は、燃料となりました。電気やガスが使えるようになる以前は、こうした竈に薪をくべて調理をおこなっていました。

2. 里山と無形文化遺産

それから、里山や雑木林は精神的にも大切な意味を持っていました。正月になると日本人は玄關に「門松」を立てる風習があります。この門松に用いる松や竹は、里山から伐ってきました。つまり神様を里山からお迎えするという意識があったわけです。

正月にはまた里山から伐りだしてきた枝に、団子を刺して飾りました。これは絹糸をとるための蚕の繭がよく取れることを祈っておこなう行事です。また同じく正月に、「削り掛け」と呼ばれる花が咲いたかのような飾りを、やはり里山から伐ってきた木で作りました。

そのほか、夏には先祖の霊を迎える「盆」の行事があります。このときも里山から伐ってきた笹竹を使った装置を作って霊を迎えました。

かつて、里で暮らす人々の祖先は、この里山にいると考えられていたようです。人が亡くなって33年など一定期間を経ると、その靈魂は山に上がって「祖霊」として子孫たちを見守ったとも考えられています。山にいますので、山の神にもなります。そしてこの山の神は、春になると里に下りてきて、田んぼの稲作の手伝いをしてくれるとも考えられていました。そして秋になると再び山に戻って山の神になります。また先ほど「門松」について説明した

ように、正月には里山から「年神」を迎えるという風習もあります。

そうした神を里で祀る場所として、「神社」があります。多くの神社には「杜」が作られていて、聖なる杜としてその森林は大切に扱われてきました。こうした神社には、人々が集まっておこなう「祭り」がおこなわれます。この画像は、明日行く予定の東京近郊の祭りの様子です。祭りには、囃子や踊りなども披露されます。子供たちもまたこうした伝統的な祭りを熱心に継承しています。

現在は産業構造や経済状況が変わり、人々はかつてのような里山の活用を必要としなくなりました。けれども、里山の文化に根ざした祭りなどは今でも数多く継承されています。沖縄には、いまでも聖なる森がしっかりと残されており、一般の人が立ち入ることが固く禁じられています。これを「ウタキ」と呼び、神々がいる森とされます。

3. 開発および社会構造の変容と無形文化遺産

さて、最後に人里に近い里山ではなく、高い山にある山村の様子を見てみましょう。日本には山地がたくさんあるために、そうした山村もたくさんあります。かつてこうした山には、木材として利用できる針葉樹をたくさん植えていました。もともと落葉樹の森だった山にも針葉樹を植えて、木材の伐採を全国的にしていたのです。その頃は、山村にも多くの人々が住み、栄えていました。ところが安い輸入材は多くもたらされると、日本の林業は衰退してゆきました。その結果、山村から人がいなくなり、どこの山村でも過疎化が進むようになりました。祭りを行なうことさえ難しいという地区も増えています。けれども、祭りの日だけは山村を離れて都会に出て行った人々も帰ってきます。産業の変化に伴い衰退しつつある地域を、なんとか存続させているのが、祭りなどの無形文化遺産という言い方もできるでしょう。

同じことが、2011年に起きた「東日本大震災」の被災地域にも起きています。この地震のよってもたらされた津波と原子力発電所の事故は、多くの町や村を壊滅させました。その地域では、様々な祭りなどの無形文化遺産がありましたが、それらを存続させることが困難になりました。けれども、被災した人々は、それでもどうかして祭りを復活させたいと願いました。この写真は、原子力発電所の事故によって住むことができなくなった地域の子供たちが演じている踊りです。事故から1年後、ばらばらになって避難している子供たちが、東京に集まって踊りました。

地震・津波・原子力発電所の事故によって従来の暮らしが失われるということは、極端な例です。しかし山村における過疎化は、全国各地で今も進んでいます。また都市近郊での里山に根ざした伝統的な生活も、現在はほとんど失われ、里山も宅地化が進んでいます。日本人がかつておこなっていた伝統的な生活は、いまや失われたと言えるでしょう。けれども、かろうじて祭りや年中行事など無形文化遺産の中にその一部が残されていると言うこともできます。

開発により自然環境が変わり、産業構造の変化により伝統的な生活を失った現在、無形文

化遺産を如何に伝えてゆくのかという問題は、日本人にとって大きな課題となっています。

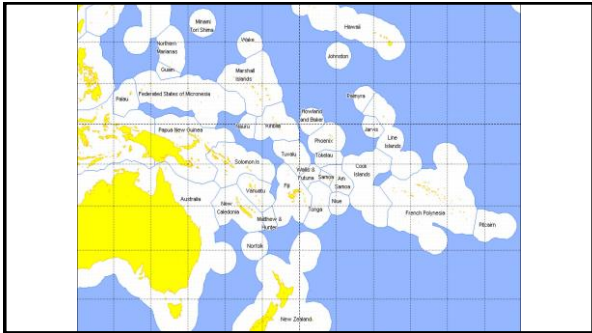
各発表者のプレゼンテーション資料

1. ジョエリ・ベイタヤキ／J. Veitayaki
「ロマニ・ガウ：ガウ島における気候変動と持続可能な発展について」
“Lomani Gau: Addressing Climate Change and Sustainable Development on Gau Island”
2. セミ・サラウカ・マシロマニ／Semi Masilomani
「高所移転を迎える時」
“Its Time to Move Higher”
3. ジョン・ラグレレイ・カイトゥ／John Kaitu’u
「潮流を変える：海上交通の低炭素化を目指して」
“Turning the Tide: transitioning to low carbon sea transport futures”
4. 石村智／Ishimura Tomo
「ミクロネシアのカヌーづくり：有形／無形、自然／文化の区分を越えて」
“Canoe Making in Micronesia: Beyond the Boundaries of Tangible/Intangible and Cultural/Natural”
付論：「琉球諸島の文化的景観：今帰仁城と今泊集落の事例」
“Cultural Landscape in Ryukyu Islands: A Case of Nakijin Gusuku (UNESCO World Heritage) and Imadomari Village, Northern Okinawa”
5. 久保田裕道／Kubota Hiromichi
「里山と民俗文化～環境と文化遺産～」
“Environment, Landscape and Intangible Cultural Heritage”



Lomani Gau: Addressing Climate Change and Sustainable Development on Gau Island

velasquez@pacificislands.org
loi-pacificislands.blogspot.com




Care of Environment




- Care of environment services critical for maintaining peoples' wellbeing
- Resource management is about human relations on the subject of nature; it has to be undertaken

What has been tried on Gau



- Encourage local community involvement
- Promote training and action
- Support rural development aspirations
- Strengthen effective local governance
- Foster change by doing

Work in Progress



- Strengthen Gau Island Council
- Secure funding
- Support local champions and leaders
- Promote integrated resources management
- Facilitate capacity building
- Encourage local solutions
- Recognize local action

Work Accomplished



- Regular training workshops
- Address all issues that matter
- Forge partnerships
- Seaweed farming
- Rehabilitate coastal habitats
- Use sustainable technology- MMA, FADS, renewable energy
- Secure funding
- JICA support

Changes brought to Gau



- Better Gau for future generations
- Strengthen governance
- Form Lomani Gau
- Scholarships at GSS, Village stores in Somosomo, Vanuaso, Grog business in Lamiti, Malawai, Copra business in Nacavanadi, Yadua, Lekanoi, Fuel business in Nacavanadi, Navukaiagi, Nawaikama, Levuka, Mat business in Malawai, Sawaleke, Lovu,



Training workshops



Reforestation



mangrove for coastal protection and fisheries



Involving locals and their materials

The top image shows a group of people on a boat on a lake, with a person in a blue shirt and another in a white shirt. The bottom image shows a man in a yellow shirt standing in a community center with a wooden roof and a table.

sandalwood for money

The top-left image shows sandalwood seedlings in a nursery. The top-right image shows three people in a field. The bottom-left image shows a person planting a seedling in the soil. The bottom-right image shows a sandalwood tree in a field.

alternative income

The top-left image shows people sitting under a shelter. The top-right image shows a cow in a field. The bottom-left image shows a woven mat. The bottom-right image shows a field with flowers.

cattle farming to protect environment and people

The top-left image shows a cow in a field. The top-right image shows a cow in a field. The bottom-left image shows a cow in a field. The bottom-right image shows a cow in a field.

village stores

The top image shows a village store building. The bottom-left image shows a village store interior. The bottom-right image shows a village store interior.

seaweed for income

The top-left image shows seaweed farming in the ocean. The top-right image shows a person harvesting seaweed. The bottom-left image shows seaweed farming in the ocean. The bottom-right image shows a person harvesting seaweed.

Marine Managed Areas

The slide features a map of Gau Island on the left, with various zones outlined in different colors. To the right, there are three photographs: a man in a red shirt sitting on a bench, a close-up of a sea turtle's head, and another view of the turtle.

This slide contains four photographs arranged in a 2x2 grid. The top-left photo shows a boat on the open sea. The top-right photo shows two divers underwater. The bottom-left photo shows a large sea turtle swimming. The bottom-right photo shows a group of people in a small boat on the water.

solar lights

The slide includes three photographs. The top photo shows a group of people sitting on a bench. The bottom-left photo shows two men holding a box of solar lights. The bottom-right photo shows a man sitting on a bench with solar lights.

The Future...

JICA Grass-roots Cooperation Programme (2013-2019)
for the sustainable development and governance on Gau Island in Fiji

People and Tradition
Masao Ishii (MIU)
Vina Ram Bidoni (USP)
Tanaratu Tabaka (USP)

Livelihood Improvement
Mie University
Hirono Tabaka (MIU)
Jimaina Lako (USP)

Environmental Conservation
Susumu Takayama (MIU)
Gillian Brodie (USP)

Aquaculture and Marine Bioresource
Takao Yoshimatsu (Project Coordinator)
Izumi Hironaka (Project Staff)
Iseli Vunivayaki (USP)
Claire Morris (USP)
Johanan Seto (USP)

Agriculture and Forestry
Hiroshi Ikari (MIU)
Chikara Nakashima (MIU)
Takashi Nishimura (MIU)
Randy Thomas (USP)

The sustainable development and governance on Gau Island in Fiji

As a second phase
JICA Grass-roots Cooperation Partnership Programme (2015-2019)

The diagram shows a central box with a green arrow pointing up and a yellow arrow pointing down. The central box contains the following text: "Poverty Alleviation", "Education and Gender Empowerment", "Public Health and Medical Services", "Eco-tourism and Diversity Conservation", "Infrastructure and Engineering Developments", and "Supported by the entire Mie University System". To the right, there are five boxes: "Aquaculture and Marine Bioresource", "Agriculture and Forestry", "Environmental Conservation", "Livelihood Improvement", and "People and Tradition". A red "Plus" sign is at the bottom right.

ITS TIME TO MOVE HIGHER Semi Masilomani



Vunisavisavi Village

Province of Cakaudrove

Republic of the Fiji Islands

Prepared by: Semi Masilomani

USAID C-CAP

Pacific Centre for Environment and Sustainable

Development

University of the South Pacific

Suva

The Republic of Fiji Islands.

A USAID COASTAL COMMUNITY ADAPTATION PROJECT SITE



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

Fiji in the world



Vunisavisavi in Fiji



Vunisavisavi

- Vunisavisavi is located in Vanua Levu's Cakaudrove Province –approximately two hours from Savusavu in Buca Bay.
- The village is of historical and archaeological significance for Fiji as the original site of the Paramount Chief of Cakaudrove, the third most senior chief in Fiji.
- The original stone mounds used to signify this chiefly village are still located near the coastline; the village reports that the site is vulnerable to sea level rise and storm surges.
- The village has a population of 107 according to the Cakaudrove Provincial Council. The risk mapping exercise was attended by 17 village leaders.

<https://maps.google.com/maps/ms?msid=208005538255266014458.0004d5ba14a6414d30d79&msa=0>



Importance of Vunisavisavi Settlement to USAID C-CAP

- One of the sites recommended by Government to be assisted mitigate climate change impacts
- Adapted by USAID C-CAP as one out of the site in to be assisted in Fiji
- A USAID C-CAP respected site due to its history in the province of Cakaudrove

Importance of Vunisavisavi in Cakaudrove

- The initial residence of Tui Cakau – the paramount chief of Cakaudrove
- Part of the chiefly clan had been residing in Vunisavisavi to cater for the site of the chiefly residence
- Na yavu kei Lalagavesi – the exact base of the residence of the paramount chief of Cakaudrove

Initial base of the residence of the paramount chief of Cakaudrove



Another traditional Significance of Vunisavisavi



The stones on the sides

- These were brought in from the province of Macuata for the paramount chief's home use.
- On its journey to Vunisavisavi, it had impacted most of the district it passed.

Initial Assessment – Risk Mapping Exercise

- Villagers assisted to identify the risk they are exposed to in the area
- Villages sketch the layout and identify important infrastructure
- Identify its importance and risk its exposed to.
- Mainly infrastructures are classified in three classes – Economic, social and water and coastal

Risk Mapping exercise



- Villagers participate during Risk Mapping Exercise

Infrastructure assistance

- Villagers are assisted to identify which of the infrastructures are exposed to major challenges
- Which on of the infrastructures would they seek USAID C-CAP to assist them with

Initial prioritization of infrastructure



- Protection of coastline

Change of infrastructure prioritization



Adaptation to high grounds because this is what the villagers are facing during king tides and heavy rain.

Sustainability of Adaptation



- Adaptation to identified high grounds with minimal environmental disturbance

Factors considered

- Water source
- Adequate space
- Accessibility
- Terrain
- Provisions for better sanitation
- Easy access to attend to their traditional duties of catering for the heritage site
- Easy access to the sea

Adaptations

- During the participatory exercises, women were given equal opportunities to voice their interests
- After Climate Change awareness, the Villagers –
DECIDED TO CHANGE THEIR PRIORITY FROM PROTECTION OF COASTLINE TO MOVING HOME TO HIGHER GROUNDS.

Livelihood

- Farming with the Yaqona – kava main commodity



- Fishing – second option.
- Production of Masi or tapa for traditional wear for special Fijian/ I Taukei occasions

Tapa wear



Climate Change Projections

- By 2064 sea level rise is expected to rise by 18 centimetres minimal.
- 75% of the village of Vunisavisavi will be inundated
- Even though the villagers will be forced to new environmental adaptation, they will always take care of the heritage site
- Concurrently they can always keep their traditions and cultures that makes them I Taukei in Fiji

Conclusion

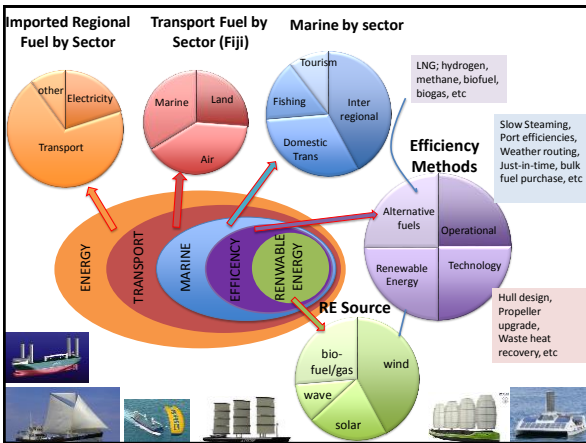
- Villagers of Vunisavisavi have identified changes and its risks.
- They have accepted change in priorities
- They will adapt to higher grounds
- They will keep their traditions and cultural values and safeguard their heritage site as long as its visible.

Vinaka Vakalevu

Turning the Tide: transitioning to low carbon sea transport futures

John Kaituu
Sustainable Sea Transport Research Programme

USP
PACIFIC CENTRE FOR ENVIRONMENT AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT



What happened in the last Oil Crisis?

1984/86

- 23-30% fuel savings
- 30% reduced engine wear
- Increased stability
- Increased passenger comfort
- Folding prop would have greatly increased fuel savings
- IRR 127% on best routes
- IRR 35% average routes
- ADB funded \$US40,000

Oil price (per barrel, in 2010 dollars)

1983-86

- 30% fuel savings
- Increased passage average speed from 12 - 14 kts
- Reduced crew downtime
- Increased manoeuvrability
- Could hold station in typhoon conditions
- Trialled on 600-31000 tonne vessels

1982-85

- UNESCAP/ADB funded needs assessment & analysis
- Recommended network of trading catamarans and small energy efficient sail-freighter
- Commissioned design for 92' freighter carrying 30 T/30pax

Sustainable Sea Transport Talanoa Programme

28th - 30th November 2012

Hosted by:

THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

Marine Studies Lecture Theatre, Lower Lautala Campus, Suva, Fiji Islands

In partnership with:

Sustainable Sea Transport Talanoa Programme 2014

14th - 18th July 2014

Hosted by:

THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

Marine Studies Lecture Theatre, Lower Lautala Campus, Suva, Fiji Islands

In partnership with:

Sustainable Sea Transport Research Programme Overview

A longterm and integrated programme is needed. USP has funded year 1. Key objectives:

- Coordinate Sustainable Sea Transport Talanoa 2014
- Macro and micro economics of 4 case studies
- Prepare a business case for a six year research programme including:
 - Policy and regulatory infrastructure
 - Economic analysis including financing mechanisms
 - Trialling at least 2 vessel types = commercially viable
 - UG and PG teaching and research
 - Industry analysis – seafaring, construction, maintenance, training

Overall Framework: Sustainable Sea Transport for Fiji

	Policy	Economics	Heritage	Practical Trials	Teaching	Additional Research
	Strategy	Infrastructure	FG research studies	International/region case studies		
Relevant Plans	Regional National Local	Infrastructure Energy Transport Maritime	FG research studies Case studies	International/region case studies	Practical Theory	
Keying						
Research/Action/Project Plan						
Monitoring and Reporting Framework						
Lead Agency						



ミクロネシアのカヌー作り：
有形／無形、文化／自然の区別を越えて
Canoe making in Micronesia:
Beyond the boundaries of tangible/intangible and
cultural/natural

石村 智
(奈良文化財研究所 企画調整部 主任研究員)
Tomo Ishimura
(Senior Researcher, Nara National Research Institute for Cultural Properties)

多様なオセアニアの無形文化遺産
Variety of intangible cultural heritage in Oceania



舞踊
Traditional dance
例: キリバス
e.g. Kiribati



村落景観
Village and landscape
例: フィジー
e.g. Fiji

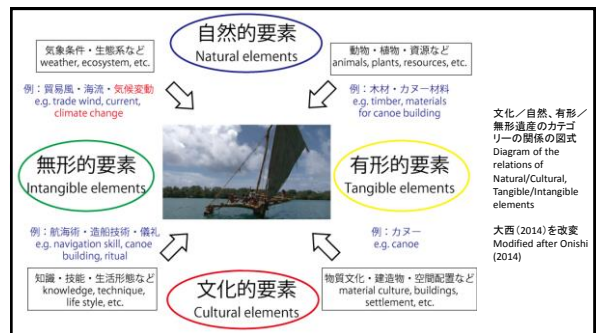


手工芸
Handicraft
例: トンガ
e.g. Tonga

事例: ミクロネシア連邦ポロワット島のカヌー作り
A case study: Canoe building on Poluwat, Federated States of
Micronesia



映像: 門田修・宮澤京子 ((有)海工房)
Film by Osamu Monden and Kyoko Miyazawa
(Studio UMI, Inc)
提供: 国営公園沖縄海洋博記念公園 海洋文化館
Courtesy of Oceanic Culture Museum, Okinawa



琉球諸島の文化的景観: 今帰仁城と今泊集落の事例

Cultural Landscape in Ryukyu Islands: A Case of Nakijin Gusuku (UNESCO World Heritage) and Imadomari Village, Northern Okinawa

石村 智
(奈良文化財研究所 企画調整部 主任研究員)
Tomo Ishimura
(Senior Researcher, Nara National Research Institute for Cultural Properties)

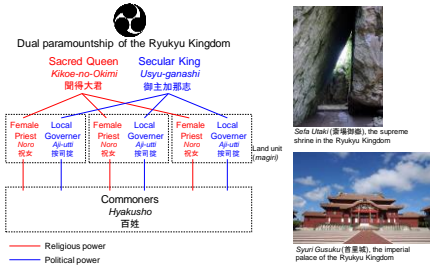
Cultural division of the Japanese Archipelago around the 14th century



Brief History of Ryukyu Islands

18000 BP	Earliest evidence of human remains (<i>Minatogawa</i> skeletal remains).
11th century	A number of local chiefs (<i>aji</i>) were struggling for power, and many fortifications (<i>gusuku</i>) were constructed in all over the islands.
13th century	<i>Nakijin Gusuku</i> was constructed by <i>Hokuzan-oh</i> (a local chief of northern Okinawa Island).
AD 1429	Ryukyu Islands were unified by <i>Sho Hashi</i> , and the Ryukyu Kingdom was founded.
AD 1603	Satsuma Domain (a feudal lord of Kyusyu Island) conquered the Ryukyu Kingdom.
AD 1867	The Meiji Restoration. The Empire of Japan was founded.
AD 1879	The Ryukyu Kingdom was abolished, and Ryukyu Islands were integrated into the Empire of Japan.
AD 1945	Occupied by U.S. military in the aftermath of the defeat of WWII.
AD 1972	Reversion to Japanese administration.

Religious and political systems in the Ryukyu Kingdom



Noro and the Noro female rituals



Noro (祝女) was female priest and religious leader in a community, and conducted the Noro rituals.

Noro was an official role in the administrative system in the Ryukyu Kingdom, appointed with letter by the King and serves under Kikoe-no-Okimi. Usually the position of Noro was succeeded by heredity.

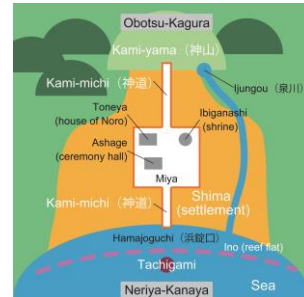
Therefore, Noro was not a shaman but a religious governor (unofficial shaman is called Yusa).

Annual schedule of the Noro rituals in the Amami Islands

- February: Omuko**
Welcoming of the Teruko god from the sea.
- April: O-hori**
Send-off of the Teruko god to the sea.
- June: Arakobasa**
Praying for good harvest. The Noro is possessed by the god.
- June: Hanaerame**
Praying for safety of voyaging.
- November: Fuyurume**
Harvest festival.

* These schedule are in the old calendar (Luna calendar)

General model of cosmology and landscape in Ryukyu Islands



Nakijin Gusuku (UNESCO World Heritage site) and cultural landscape of Imadomari Village



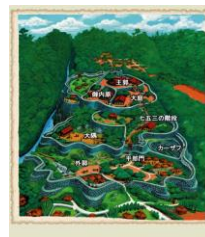
Nakijin Gusuku (fortification site)



A view from Nakijin Gusuku to the sea and Imadomari Village



Imadomari Village

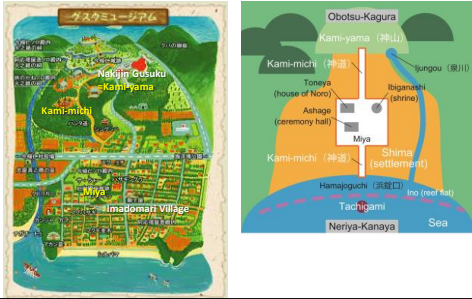


Overview of Nakijin Gusuku



Overview of Nakijin Gusuku and Imadomari Village

Cosmological landscape of Nakijin Gusuku and Imadomari Village



Stone fence of Nakijin Gusuku



Shrine (utaki) for the god of fire in Nakijin Gusuku

Nakijin Gusuku was not only a fortification and ruler's residence, but a sacred place in the cosmological landscape of Ryukyu Islands.

This tradition still continue to exist even today.



Shrine (utaki) for a god in Nakijin Gusuku and worship service at the shrine

Cultural landscape of Imadomari Village



Street lined with trees of Garcinia (*fukugi*)

Garcinia (fukugi) is a traditionally important tree. It is used for a fence of household and a barrier against wind, tide and fire. Its trunk is used for timber, and its bark is used for material of dye. It is also effective to reduce the heat of the ground and save the energy consumed by air-conditioners.

Folk Culture of Local Forest ~Environment and Cultural Heritage~

Kubota Hiromichi

Local Forest "SATOYAMA"



Local Forest or Thickly wooded Area

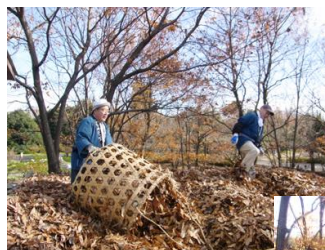


Deciduous Forest

Underbrush maintenance



Autumn



Fallen Leaves





Compost



Seedbed of Sweet Potato



Sweet Potato



Firewood



“KAMADO” Traditional Cooking Stove

“KADOMATSU”
Gate decoration with pine branches at New Year’s



"MAYUDAMA DANGO" Cocoon Dumpling



"KEZURIKAKE"



"BON" Festival of the Dead



"Sorei" Ancestor Spirit



"YamanoKami" Mountain God



Spring

"Tanokami" Rice Field God



Autumn

“YamanoKami” Mountain God



“Toshigami” New Year God



“JINJA” Shrine



“MATSURI” Festival



Festival Music & Performing Arts



“Utaki” Holy Wood in OKINAWA



Mountain Village



Coniferous Forest



Depopulation



Festival at Mountain Village



Earthquake & Tsunami in 2011



Damage of Intangible Cultural Heritage



Revival of Intangible Cultural Heritage



Revival of Intangible Cultural Heritage
= Recovery of Local community



The natural environments changed by development.
By a change of the industrial structure,
we lost traditional life.
In such present conditions,
a problem how convey Intangible Cultural Heritage is a big problem for all Japanese.

Thank you so much!



添付資料4 日本への招へい研究者によるレポート「Cultural Heritage & Climate Change Adaptations: Japan Tour 15-21st December 2014」

Cultural Heritage & Climate Change Adaptations Japan Tour

15-21st December 2014



Report Prepared by: Dr Joeli Veitayaki, Semi Masilomani & John Kaitu'u

Objectives:

The objectives of the workshop are to:

1. assess the impacts of climate change and its relations to how we can sustainably conserve our cultural heritage.
2. compare the Fiji cultural scenario with Japan's cultural preservation approaches and adopt lessons and approaches which can then be tailored to a Pacific Island scenario.

The Japan Tour was part of the on going collaboration between Japan's National Research Institute of Cultural Properties and The University of the South Pacific (USP). The Tour participants from USP delivered the signed MOU and witnessed the signing by the Director General of National Research Institute of Cultural Properties, Mr Nobuo Kamei.

The Japan Tour was divided into two main activities. There was a half a day symposium on the 16th with joint presentations from the National Research Institute of Cultural Properties and USP followed by two days visiting important Cultural Sites around Tokyo and the two days doing the same thing in Okinawa. The USP delegation was also invited to join the Christmas Party at the Institute.

The signing of the Memorandum of Understanding by Director General of National Research Institute of Cultural Properties, Mr Nobuo Kamei witnessed by USP delegations and Institute staff, Ms Asuka Sakaino



The half day symposium featured presentations by three invitees from the University of the South Pacific and two participants from the National Research Institute for Cultural Properties, Tokyo.

1st Presenter Dr. Joeli Veitayaki.



With globalisation and climate change setting in on an already fragile Oceania, adaptation and sustainable development have now become key principles that should be emphasised if the large ocean developing states in the region stand a chance. With reference to the island of Gau in the province of Lomaiviti, Dr Veitayaki stressed that “care of natural environment services is critical for maintaining peoples’ wellbeing and that resource management is about human relations on the subject of nature; they have to be undertaken”.

To date the “Lomani”(care of) Gau project has successfully achieved the following:

1. Encouragement of local community involvement through regular training workshops, planning and implementation of resource management plans
2. Promote training and action in terms of addressing all issues that matter
3. Forge partnerships through regular publication and sharing of project activities
4. Support of rural development aspirations eg. agriculture, handicraft, seaweed farming
5. Rehabilitate coastal habitats
6. Use sustainable technology- MMA, FADS, renewable energy
7. Secure funding
8. JICA supported sustainable development project with Mie University and Department of Environment

In Dr. Veitayaki’s conclusion he mentioned that the Pacific Islands can learn valuable lessons on sustainable development, protection and preservation of culture and heritage from Japan.

2nd Presenter: It's Time to Move Higher by Mr. Semi Masilomani



Mr. Masilomani presented on Vunisavisavi, one of the USAid SECAP sites in Fiji. Located in the province of Cakaudrove, Vunisavisavi is an important heritage site being a former residence of the paramount chief of Cakaudrove. With the assistance of the Itaukei Affairs, Vunisavisavi was identified one of the sites in Fiji currently under threat by rising sea level as a result of climate change. Preliminary risk assessments and infrastructure prioritisation found that the village of Vunisavisavi had prioritised for the USAid SECAP to assist them for the protection of their coastline. After 6 months into the project, the village experienced frequent flooding from the change in rain pattern and the king tides during the new moon. The USAid SECAP office consequently informed by the villagers that instead of protecting their coastline, the project will focus on moving the village to higher grounds.

After consultation with the villagers, it was unanimously agreed that the alteration proposed was the best cause of action. With the help of Ministry of Itaukei Affairs, the villagers identified the new location and the engineers from the USAid SECAP have conducted their site survey and approved the location. Factors that were considered included: water source, adequate space, accessibility, terrain, provisions for better sanitation, easy access to attend to their traditional duties of catering for the heritage site and easy access to the sea)

The villagers were also informed that their livelihood would not change and that yaqona would remain their main commodity with fishing and tapa making the alternative activities. Climate change projections has shown that by the year 2064 there will be a minimum sea level rise of 18cm and the sea level in Vunisavisavi will inundate approximately 80-85% of the present village site. The villagers of Vunisavisavi have identified the changes in climate and the risks they present and have accepted that the conditions won't improve. They are satisfied with the option of moving to higher grounds and will concurrently care for the heritage site of Vunisavisavi as it is their traditional responsibility.

Presenter 3: Turning the Tide: transitioning to low carbon sea transport futures by Mr. John Kaitu'u



Mr. Kaitu'u presentation centred around sea transport being an absolute necessity for most Pacific communities where all current services are fossil fuel based and are becoming increasingly unaffordable and unsustainable. He also stressed that countries in the Pacific region are the most dependent on imported fossil fuels in the world, importing more than 95% of what they need. Such dependency is having a crippling effect on national budgets and major impacts on key productive sectors. The region's transport issues are unique; small and vulnerable economies scattered at the ends of some of the longest transportation routes in the world and arguably the most challenging routes to maintain per capita and per sea mile. Alternatives to current fossil fuel powered sea transport have been almost totally ignored in regional and national debates and the issue largely invisible within the policy and donor strategy space. Displaying great diversity, the island and atoll states of this maritime region face similar challenges in terms of finding sustainable solutions for transitioning to low carbon shipping. Sea transport, especially at the domestic level, has always presented a difficult issue to find long-term, sustainable, and cost-viable solutions for, even in periods of low fuel costs.

For solutions, Mr. Kaitu'u proposed four main options to reduce fuel use and emissions – alternative fuels, operational efficiencies, technology advances and renewable energies. The unique characteristics of the Pacific mean the options available to the global theatre are not necessarily the most accessible or appropriate. Supporting individual country programmes that provide a pathway to low carbon sea transport solutions is the prime objective. Each country has differing needs and priorities that are at differing stages in policy development and fleet replacement cycles. Country scenarios range from major regional transshipment hubs to atolls without ports. There are also strong regional synergies and similarities. The strategy is divided into 8 work streams and provides the support necessary to develop country plans through: Partnerships, Networking and Advocacy – at all levels and with all actors, Capacity Building and Education, Economic Analysis and Technology Development, Applied Research.

In his conclusion Mr. Kaitu'u stated that, sea transport in Oceania is far broader than just movement of goods and people from one location to another. It is central to our culture and epistemology. Our ancestors once ruled the waves. With highly developed, functional and diverse technology, the capability to colonize one-third of the globe under sail and without metal is arguably our greatest

technological intellectual property right. Re-association, if it can be attainable and sustainable, would be a practical Oceanic responses to issues of climate change adaptation and the region's extreme dependence on imported fossil-fuel, as well as a much deeper reinvigoration of a central iconic pillar of Oceanic identity and culture. There is no reason why Oceania should not provide leadership and solutions for the rest of the developing world.

4TH Presenter: Canoe making in Micronesia: Beyond the boundaries of tangible/intangible and cultural/natural by Tomo Ishimura



Mr. Ishimura presentation was divided into two portions ¹ Canoe making in Micronesia and ² Beyond the boundaries of tangible/intangible and cultural/natural. The first section of his presentation discussed the art of canoe construction and sailing by Pacific Islanders with emphasis on a Palau case study. Mr. Ishimura strongly emphasized the importance of canoe culture and sailing practices as its potential for modern implementation in addressing the challenges of sustainable sea transport. In addition to this Mr. Ishimura stated that sailing wasn't just the practice of moving cargo and passengers from point A to point B as the Pacific is scattered over the largest body of water, accounting 1/3 of the earth's surface. He also explained the need to learn the traditional sailing techniques from our elders whose traditional sailing technology had scattered the populations of the Pacific Islands.

In his second presentation, Mr Ishimura stated the need for modern cultural landscaping to be encouraged so that historic sites and stories are carefully passed on to the present and future generations. These lessons from the past will allow us to better understand the living conditions in the areas we live in.

5th Presentation “*Satoyama* and its Culture Environment and Cultural Heritage” by Kubota Hiromichi



Mr. Hiromichi’s presentation revolved around the culture of planning better management and development of the environment, better known in Japan as *Satoyama* which has relevance to tangible and intangible cultural heritage. *Satoyama* involves sustainable land use management whilst simultaneously preserving culture and traditions as they are passed on to younger generations. *Satoyama* observes the natural balance between culture and landscape whilst perusing equilibrium between both and whilst receiving the best of both.

Satoyama is practiced in Japan at special sites and is used for educational purposes to be passed to the younger generations so that it is practiced and also passed on. While Japan is advancing with the other world leaders on development, it is also ensuring that the art of *Satoyama* is well preserved. It was a great learning experience for the Fijian delegation. Fiji has been adapting to developments and climate change impacts but it must also preserve its culture so we do not lose our values of heritage, culture and traditions.

In conclusion Mr. Hiromichi stated that due to the changes in natural environments and industrial structure, Japan has lost some of its traditional lives but has managed to preserve a good portion of the tangible and intangible cultural aspects. He also elaborated that in such present conditions, a drastic factor is the transmission of Intangible Cultural Heritage to the next generation.

The other days of the workshop were spent amongst cultural museums and historic sites in Tokyo and Okinawa. During the visit the team were given tours of historic sites as well as participated in ancient arts and techniques.

The field visits in Tokyo were organized to the Higashimurayama Museum and the Boso-no-Mura Museum

Higashimurayama Museum Expo:



Traditional Washi paper doll painting in Boso-no-Mura Museum:

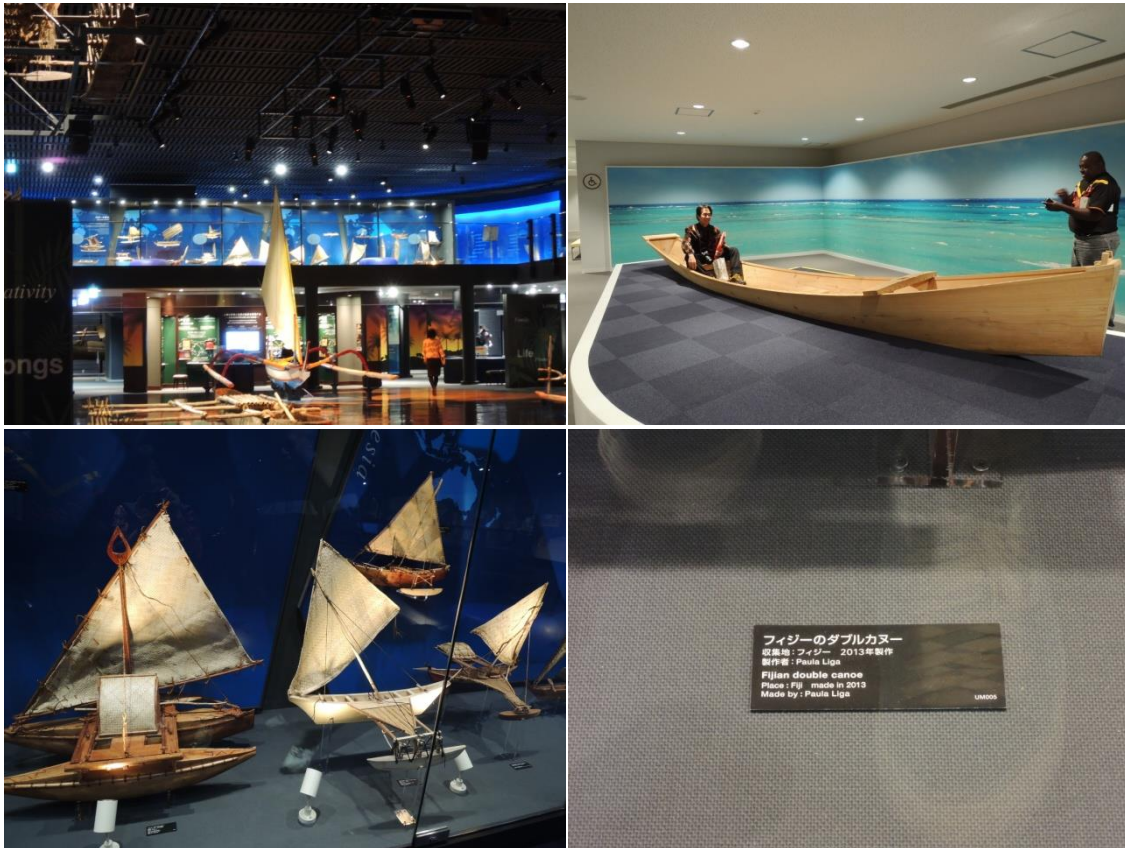


Visit to Ancient cultural village setup in Boso-no-Mura Museum:

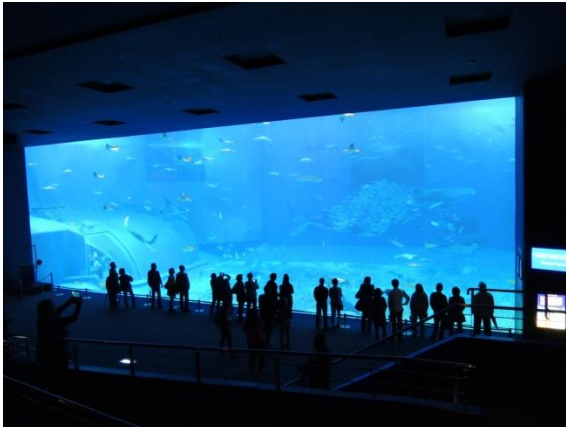


In Okinawa, we were provided visits to the Oceanic Cultures Museum.

Oceanic Cultures Museum visit:



The second day in Okinawa was spent at the Okinawa Aquarium Centre and Nakijin Ancient Fortification site:



Visit to Nakijin Ancient Heritage Fortification site:



Conclusion:

We would like to thank the National Research for Cultural Properties of Tokyo for the opportunity and experience during the span of this workshop. Valuable lessons have been learnt and the team looks forward to implementing and tailoring solutions to a Pacific scenario. The team believes that many lessons can be adopted from Japan's success in marrying modern progress and cultural intactness. We look forward to continuing the collaborations between our Institutes long into the future.

