

現地通信

インド・ビルマの国境 “チン丘陵”への旅

大野 徹*

ビルマの古都マンダレーから、北西に向かってチンドゥイン川沿いに飛行機で45分飛ぶと、カレーミョウに着く。カレーミョウは、インドとビルマの国境地帯チン丘陵への表玄関である。

私がカレーミョウに行ったのは、昭和44年4月18日。雨季は、平地ではまだ始まっておらず、べら棒に暑い日だった。カレーミョウの空港事務所で、汗をふきふき、入国管理官に身分証明書と旅行許可書を提示する。ビルマにいる外国人が国内旅行を行なう場合には、最低2週間前に旅行申請書をだして政府当局（私の場合は、文部省経由内務省）の許可を得なければならないことになっている。

カレーミョウは、チン丘陵の麓にある。飛行場の滑走路にそって家並みが細長くのびた町である。ここからさらに東へ24マイル行くとチンドゥイン川にでる。そこにはカレーワの町がある。カレーミョウ・カレーワ間の道路は、今は旅客を満載した古ぼけたバスが何台か通る田舎道にすぎないが、第二次大戦末期インパール作戦に敗れた日本軍が撤退して行ったのは、この道だった。幾多の兵士がた

* 大阪外国語大学ビルマ語学科

おれていったこの道は、「靖国街道」とも「白骨街道」ともよばれたと書かれたインパール戦記の記事が、チラッと頭の中をよぎる。

カレーミョウに着いた翌日、私はジープを一台雇って、ルジャイ族の住むターハン村を抜け、チン丘陵に向かった。夜中から降り出した雨がなかなかあがりそうにないので、今日の旅行はついに駄目かと半ば諦めかけていただけに、朝8時クラクションを鳴らしてジープが迎えに来た時には、何とも言えず嬉しかった。もともとビルマの田舎では、「足」を確保するのに一苦労する。それも辺地になればなるほど、はなはだしい。借用料が高い（距離や行く先によって多少の違いはあるが、普通一日中借り上げるのに100チャットから150チャットくらいかかる）のには目をつぶるとしても、そのジープを探すのが大変だ。このジープにしても、前日カレーミョウの治安行政委員会（軍、警察、地方行政機関の三者から成る行政組織。通常、管区委員会は中佐または中佐、県委員会は中佐または少佐、郡委員会は原則として大尉が議長を勤めている。）に行って、書記長の協力を得た上でやっと借りあげることに成功した代物である。少々の雨くらいでオジャンにさせられてたまるかと私は、それまで雨空を睨みつけていたのだった。待ちかねていたジープは来たものの、前日、西の方に幾重にも重なって見えていたチンの山々は、今日は雨雲に遮られて全く見えない。

カレーミョウを出て舗装のないデコボコ道を前後左右にゆられながら暫く行くと、ルジャイ族の住む部落が幾つか目の前に現われては消えていった。このあたりの部落の入口と出口には、必ずと言ってよいほど竹矢来が築いてある。今では治安が安定してその心配はなくなったが、数年前までは反政府軍がよく部落を襲撃して物資を「調達」していたので、

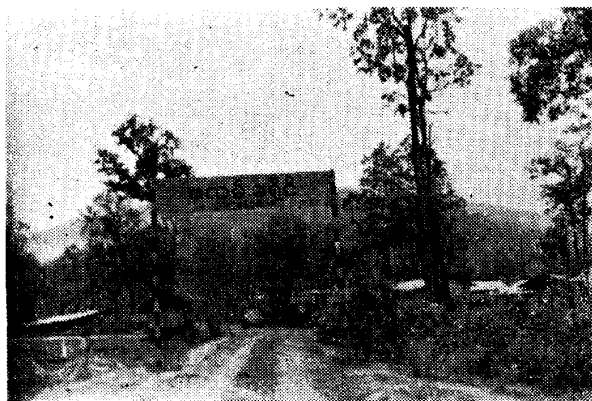


写真1 カレーミョウからチン丘陵へ向かう途中の関所。頭上の看板には「ファラム県へようこそ」と書いてある。

自衛のためにこしらえたものだという。もっとも、中には「反政府軍」の名を隠れみのに掠奪をほしいままにする強盗や匪賊の類もあったようだ。

カレーミョウから5～6マイル行った所に関所があった。線路の踏切に使う遮断機のようなものがおろしてある。遮断機の上のほうには、「ファラム県」と書かれたビルマ文字の看板が見える。遮断機の前にジープが止まると、傍の小屋の中から3～4人の人がとび出して来た。警官だ。こういうこともあろうかと、私はラングーンを発つ前に文部省に行き、次官名入りの旅行許可書を予めもらって来てあった。それには訳がある。以前、カヤー州の州都ロイコーへ行った時、旅行許可は得てあったのだが許可書を携行していなかったばかりに、「外国人が Restricted Area に無断で入り込むとは何事か！」と、ロイコー県治安行政委員会の責任者にこっぴどく叱られ、拳句のはてに内務省へ電話をかけて身元を調べられるという苦い経験を私はもっていた。だから、それ以後、私は旅行をする時には同じ轍を二度と踏むまいと、必ず証明書をもたらすことにしていた。それが、ここで役に立った。駐在所長は、私が提示した旅行許可書を手細に検討してから、「実は、わしもチン丘陵へは一度も行ったことがないんだよ」と言いながら遮断機を上げてくれた。当然の

ことながら、私はホッとした。もしも許可書をもっていなかったら、目指すチン丘陵を目の前にしながら追い返されるところだった。

関所を過ぎると道の両側に急に高い樹木が現われはじめ、すぐ登り坂となった。はやチン丘陵に入っているのだ。ビルマからチン丘陵、インドのマニプール、アッサムを通してチベットに至る途中の地方にはチベット・ビルマ語系統の言語を話す民族がたくさん住んでいる。チン族もその一つである。おまけに、険しい山と谷とが次々と展開するこのチン丘陵では、山一つ越えた隣の村とさえすでに意志の疎通が困難だと言われている。つまり、方言の分化が著しいのだ。チベット・ビルマ系の言語を研究対象としている私にとって、チン丘陵は、そう言った意味でいわば「言語の宝庫」に等しい。今やその念願の宝庫に一歩足を踏み入れたのだ。思わず胸がドキドキする。

道は右に折れ左に曲りながら、くねくねとどこまでも続いている。一部舗装された所もあるが、大部分は赤土のままの道で、雨季になると土砂崩れでよく不通になるんです、と運転手が言った。暫くすると、空が晴れてきた。と同時に視界が開け、遙か下のほうにビルマ平地が見え始めた。ジープは、絶えず左右への曲折運動を続けているが、それと共に高度がぐんぐん上がって行くのがわかる。

2時間半ばかりして、カレーミョウから14マイル離れた「第3ゲート」に着いた。この名称は、英領時代の辺地行政の名残りだ。十数軒のシザン・チン族の家が、強風を避けるように道のがけ下に建っている。茶店に入ってコーヒーを啜る。寒い。私は運転手君からレインコートを借りて着込んだ。つい昨日までいたマンダレーの燃えるような暑さが、まるでうそのように思われる。ふとあちこちの山が、山火事後のように黒焦げになっているのに気がついた。焼畑だ。チン族も焼畑耕作をするのである。

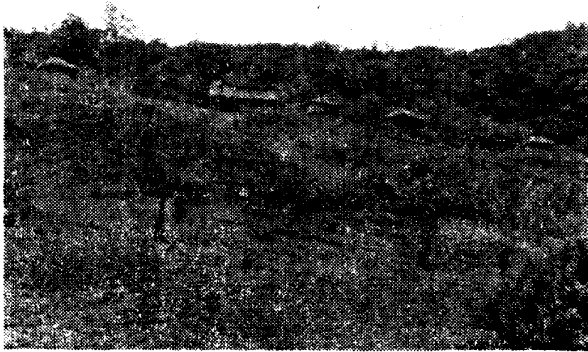


写真2 シザン・チン族の家屋と焼畑(タインギン村)

暫く休憩した後、また車上の人となる。第3ゲートから先も、ずっと登り坂だ。ビルマ平地は、遙か下のほうに見える。1年に4～5台は、ハンドルをきりそこなつて谷底に転落する車があると、運転手が教えてくれた。

1時間ばかりのぼった所に、また村があった。標識坂に「タインギン村」と書いてある。時計を見ると正午近い。茶店に入って食事をとることにした。運転手と茶店のおかみさんとが話し合っている。聞くともなしに聞いていると、ボークサー(豚肉)とか、アークサー(鶏肉)とか言った単語が耳に入って来た。単語の面からだけみると、シザン方言もティーディム方言と大差ないようだ。

タインギンからフォートホワイトまでは、さほど遠くない。ここから道が分かれ、そのまま真直ぐ24マイル北上すればティーディム、南に50マイル行くとファラムに着く。フォートホワイトは、かつて英軍の基地があった所だが、今は家らしい家もなく、道端にコンクリートの土台や煉瓦の破片等が残っていることで、辛うじてそれと分かるにすぎない。

そこに1台の戦車があった。砲身をビルマ側に向けたまま運び去られることもなく、戦後二十数年間そこにそのまま放置されていたのだろう。海拔2000m以上もある山の上に残されている以上、日本軍のものではないと思われる。チン丘陵は南北にのびる山脈だが、ビルマ平地から陸伝いに行くには、カレーミ

ョウから登る道を除いて、ほとんど道らしい道はないと言ってよい。だからこそ、第二次大戦当時敗走する英印軍がここを通過してインパールへ落ちのびて行ったのであり、それを追って日本軍もここを通過して行ったのだ。日本軍兵士に向かっておそらく何回となく砲火をあげたであろうその戦車も、今はすっかり赤錆びてしまいスクラップにすらなるまいと思われる。運転手の説明によれば、ティーディム寄りの道には、そのような戦車がまだ4～5台はころがっている由。ティーディムまで行けばもはや日帰りは不可能だから、ここら辺で引き返すことにした。もともと私の旅行許可書には、行先としてカレーミョウは記載されているが、チン丘陵の名は記入されていないのである。ここまで来れば、上々だ。仮に無理してティーディムまで行ったところで、町の入口で検問に引っかかり追い返されるくらいが関の山だ。いや、それにしても行ってみたいものだ。せっかくここまで来たのに、私は、運転手に話を切り出そうかどうか、迷った。その内に耳たぶが千切れそうに痛くなって来た。谷底から吹き上げてくる恐ろしく冷たい風のためだ。3000m近い高度では無理もないのだが、エーイ、長居は無用。私は、とうとう引き返すことにした。

帰途、第3ゲートの茶店のおばさんから、この近くに日本軍兵士の死体を埋めた跡があ

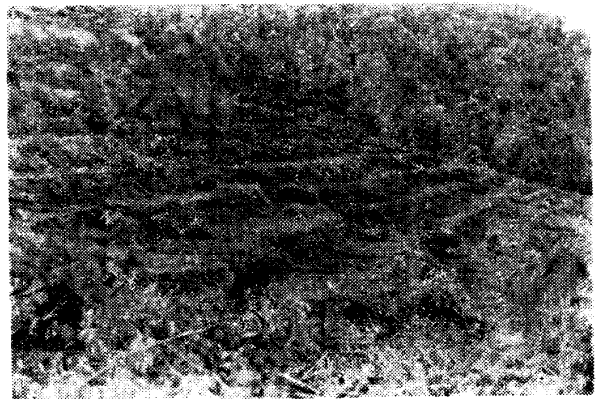


写真3 山腹につくられた段々畑(フォートホワイト付近)

るという話を聞いた。チン族の話すビルマ語には妙な訛りがあって聞きとりにくい。チン族に限らず、いったいに山地民の話すビルマ語は慣れないと聞きづらい。カチン州でもそうだった。原因は「発音」だけでなく、母語の「声調」の影響が無意識の内に出てくるからだと思われる。いずれにせよ、詳しい事情を知りたいものだと思って突っ込んできいてみた。すると、このあたり一帯では激しい戦闘が行なわれ、戦火の後にはおびただしい数の死体がころがっていた由。早速案内を頼んで行ってみる。灌木の生い茂った山腹を滑らないように注意しながら下りて行くと、藪の中に半分ほど欠けた鉄かぶとがころがっていた。聞けば、付近の茂みの中には、そのような鉄かぶとや飯盒等がいくらかでも散らばっていると言う。

埋葬地とは言っても墓石等置いてあるわけではないので、よほど注意して見ないと分からないが、山の斜面の所々に畳1枚分くらいの広さの人工的な平地がある。死体はそこに埋めてあるという。随分多勢の兵士達が戦死したものとみえ、そのような平地はあちらにもこちらにもある。何年前か前、日本政府から派遣された遺骨収集団は、ここまでは来なかったものとみえる。もっとも「行け」と言われても、現実には行けない所だから仕方はないのだが。訪れる人とてないこの異国の丘陵に、戦後二十数年間ねむり続けている英霊達の遺骨を、できれば日本へ持ち帰りたいたいものだとは思った。それを甘い感傷だと笑う人があれば、笑ってもよい。戦争は、一面ではまだ未処理のままなのだ。私は、心中合掌しながらチン丘陵を後にした。それから1カ月たった5月下旬、2年間のビルマ生活を終えて羽田に帰り着いた私は、目まぐるしいほど建設速度の速い日本の姿に驚きととまどいを感じた。それだけに、何もできずに立ち去らざるを得なかったチン丘陵の埋葬地の映像が、未だに私の脳裡から離れない。

チャオプラー河領域の 灌漑調査より

海 田 能 宏*

4月3日、2度目のタイの土を踏んだ。これから始まる10カ月間の調査に対するワクワクするような期待と一方では重荷を一身に背負いこんだような一種悲壮な重い気持をも抱いて。というのも3月末ぎりぎりまでかかって農学部での私の研究にいくぎりをつけ、4月1日センターに移籍の発令、かばんに荷物を押しこんで3日にはドンムアンに到着するというのだから、機中の数時間を気持の一新転換のために費やさざるを得なかったのである。やや高度を下げて東北タイ上空を飛ぶ機の窓から、点々と黒ずんだ緑の森を配する茶褐色の大地を見下しながら今回の調査の方法や対策を心の中で反すうしていた。今回私に与えられた調査期間は10カ月間であり、当センターのタイ研究計画の一員として派遣されたわけで、調査目的をいちおう次のことに限定、具体的な調査方法については個人的な知己を得ている Royal Irrigation Department の Charin 部長と相談のうえ、かなりの程度まで彼に頼る心づもりをしていた。タイ国とりわけ広義のチャオプラー河 (Mae Nam Chao Phraya) 流域 (中部・北部タイ) の灌漑排水の全体像を現地踏査によって把握すること、そのうち資料の制約や現地調査のため

* 京都大学東南アジア研究センター