

較しよう。カレン族関係の文献資料に限っても、大英博物館にしろロンドン大学にしても、19世紀以来のミッション関係の記録を中心に植民地の役人の書いた物まで含めると、古い文献が豊富に保存されていた。それにたいして、ワシントンの国会図書館のコレクションなどには、あまり時代物はなく、もっぱら新しい資料が集められていた。しかし、最近の物なら新聞にいたるまで実に良く整理されていた。

最後に文献調査に関する技術的問題について触れてみることにしよう。

両国の図書館は全体としてひじょうに良く整備されていて、司書の担当者が優秀なうえにたいへん親切であった。そのため、文献調査であまり困ったことはなかった。しかし、仕事をしている間にいちばん閉口したのは、あまり古くも新しくもない物のゼロックスやマイクロ・フィルムを入手することであった。イギリスとアメリカでは多少異なるけれども、著者の死後大体50年もすると著作権は消滅するので、古い本や報告書を複製することは問題ない。また近年に発行された本などの場合ならば新刊がいつでも本屋で入手できるので、一番割安である。ところが、この両者の中間ぐらいの本や資料を手に入れるのにはほとんど手を焼いた。なかでも、とくに太平洋戦争中やその直後に出版された物で、当時の客観情勢のために発行部数が少なかったり、内地にほとんど入っていない文献などにはたいへん困った。ゼロックスやマイクロ・フィルムで入手するのに、いちいち出版社から書面による許可をもらわなければならなかった。しかも、それらの出版社はしばしばどこかに移転したり、なかにはつぶれてしまっているものもある。

著作権の保護はたしかに大切なことであり、欧米の司書の方々が合法精神に富んでいることは尊敬に値する。しかしながら、営利を目的としない学術研究にたいしては、このわずらわしさがなんとかならないものであろうか。

メナム河流域平野の地質調査

高 谷 好 一

1 地質調査にきて

「メナム・デルタの発達史」というのが、わたくしの研究題目であります。もう少しくわしくもうしますと、メナム河とその支流ぞいに発達するセントラル・バレー内の若い地層がいつごろ、どういう材料で形成され、そこにどうした過去の環境が秘められているかを調べるのが目的であります。具体的な作業といたしましては、主として河川ぞいに見られる崖を克明に観察してまわり、必要なところでは砂なり、粘土なりのサンプルを採取するというものであります。行動範囲は地図で示しましたとおりであり、概算で 600 km×150km、採取サンプルは約 100 kg 程度かと思われるま

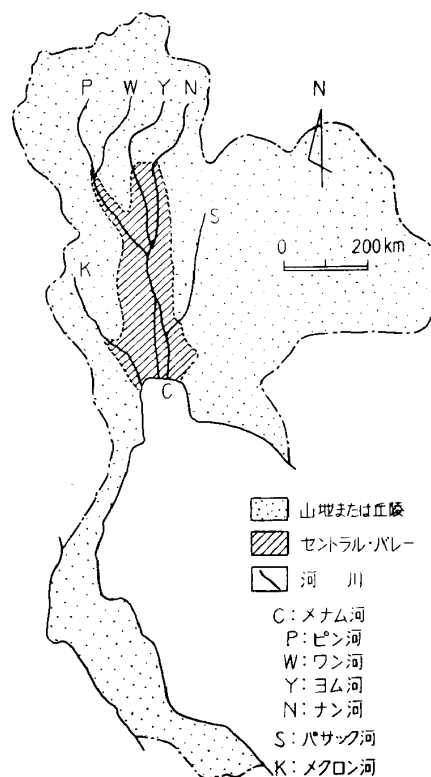


図1 メナム河とセントラル・バレー

す。

ところで、わたくしは、この調査をチュラロンコン大学内に基地をおいておこなっているわけですが、以下、その概況をごく簡単にお知らせしたいとぞんじます。

2 11月から野外踏査が可能となる

当地にまいります前、わたくしはチュラロンコン大学地質学教室の Beeser 教授に手紙を出しました。先方からは12月になったらフィールド・サーベーターが可能であるという返事がまいりました。たしかに、12月が近づきますと、それまでバンコクに待機していたフィールドワーカー達がいっせいに現場に出かけます。

しかし、今回のわたくしの経験では11月にはいると野外踏査は可能なようでした。バンコク周辺では雨期らしい規則的な雨は10月10日ぐらいまで続きました。それから、17日頃と月末にまたひと雨ありましたが、それ以後はほとんど本格的な雨をみていません。どうやら10月中旬以後空はかわきだしたようです。

洪水のひきはそれより少しおくれたようです。10月中頃には、まだ田舎道の小高い所で次の乾期まで待避している車を多く見かけました。この頃幹線道路以外は水びたしとまではゆかないまでも、泥んこでモータラブルではなかったわけです。

しかし、11月中旬になると、メナム中流部では、もうあちこちで足場を組んだ舟つき場を見かけました。水位の増減の激しい間は、このあたりの川筋では筏式の舟つき場しか見られません。足場を組んだ舟つき場はあきらかに水位がもう乾期のそれに近づいたことを

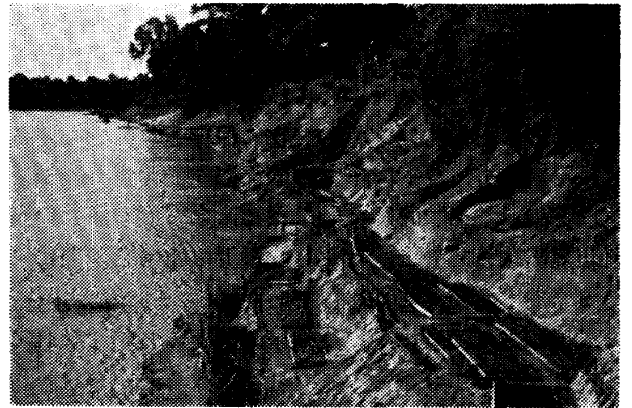


写真1 12月にはいると水のひいた崖の下が急ごしらえの野菜畠になります。(ナン河にて)

意味するものなのでしょう。グラフはメクロン河中流部にもうけられた測候所で測定された1964年中の降雨と河川の水位を示したものです (1964 Hydrologic Data, National Energy Authority)。水にかんするかぎり、どうやら11月には踏査が可能なようであります。

しかし、調査の最適期はやはり、12、1、2の3カ月のようであります。この期間にはバンコクでさえ、ジャンパーが店先に並べられるというのですから、いくらかは涼しいというものなのでしょう。すくなくとも、タイの学者の間では、フィールド・シーズンといえば、この3カ月をさすものと思っている人達がだいたいいるようです。

ともあれ、わたくし自身は11月にはいると本格的な踏査をはじめました。そして、その月のおわりには急にあちこちで、ラテライト舗装道路の洗たく板けずりが巨大なモーターグレーダーで始められたのに驚かされました。

3 1日の運転資金 160 バーツ

さきにもうしましたように、調査範囲は広いので調査にあたっては機動性のある態勢をかためることが必要であります。わたくしはジープを購入し、それに身のまわり品、調査用具、サンプルの一切を積みこんで、いつでもどこにでも移動できるようにいたしました。ジープそのものをねぐらにはしないが、倉庫ないしは物置き役目をするようにしたわけです。結局、わたくしは、荷物の大部分をかかえることによって、長期にわたり、転々と地方の旅館を渡り歩ける態勢をしい

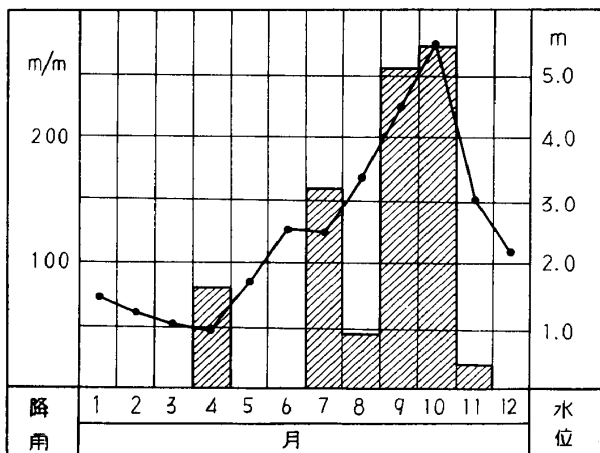


図2 メクロン河中流部の降雨量と洪水位

ガソリン代 50 パーツというのは 2 パーツ/リットルのガソリンを日に 25 リットル使うという計算であります。別に、なにぶんにも田舎道と車の老齢のために月 600 パーツの修理費が現実になっております。なお、ちなみにもうしあげますと、古ジープは 1957 年 Rebuilt の中型 Willys でありまして、購入費とその後のオーバー・ホールに合計 18,000 パーツを投じております。

次に宿ですが、これは地方の県庁所在地程度の町での最高クラスの値段であります。最高ともうしまして、エア・コンの部屋ではございません。シャワー（湯は出ない）、トイレ、扇風機、ときに電話つき程度の部屋であります。この程度ですと、ときどき話に聞きます、シーツが汚なくて眠れなかったなどというようなことはまずございません。ただし、たいていの宿では、テーブル用の電気スタンドがございません。この点整理にはちょっと不つごうであります。

食事はタイ人が外食を常としていることが大変幸いしております。わたくしは、かつて当地でベントウを持ち歩いたことはありません。とにかく、どんな小さな部落でもかならず何か食べものがえられます。たいていは米のメシとメン類の両方が、もっと小さい部落で最悪の場合でも、生の油であげたバナナなら得られます。この種の現地食を中心にすかぎり、タイ・コーヒーやコーラ類などの清涼飲料を暑いさかりに数本飲み、夕食はちょっとぜいたくをしたとしても40パーツで十分のようであります。

わたくしがジープを選びました理由はもちろんその馬力の強さにあるわけですが、これともうひとつ、田舎ではどの車種よりもジープが多く使用されて

おり、故障の場合、修理と部品の調達が容易だからです。ジープの占める比率は田舎に行くほど大きくなりますが、幹線道路以外でなら、5台に1台ぐらいの割合ではないかと感じております。

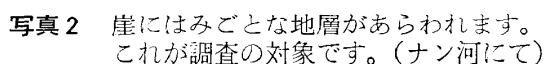
それはともかく、調査をおこなっておりますうちに、ジープでさえ使用不可能なところに時々ぶつかります。こんな時には、よく次のようなのりものを利用いたしております。ここで併記いたしました値段はチャーターを原則としたものであります。なおまた、たいていは距離料金ですが調査の場合、これは不つづぐであります。したがって、わたくし自身は時間ぎめでやとうことにいたしております。

もともとは河と運河の乗合として作られたもので、20人のりぐらいの大型舟。駿足舟としてはほとんどこれが唯一のものですから、水路によって距離をかせぐ時には、これにかぎります。船頭づきで1時間30バーツ程度。

本来の用途は家庭用の自転車といったところ。わたくし自身は対岸に渡るだけのためによく使います。2人から3人のりの小舟です。職業としての渡しでないから値段はきまっていません。往復で1パーツ支払うことにしております。

足ぶみの三輪車。中型トランクぐらいの荷物ならつめます。1時間10パーツぐらい。

どこにでもあるというものではありません。サムロ



一も通行不能なような細い田舎道に稀にあります。客席は荷台。大きな荷物はもちろんダメ。1時間10パーツ程度。炎天下の田んぼの中の一本道を20~30km 走ることも可能です。ただし、時にはおりて歩かねばなりません。運転手が自転車をかついで小川を渡るようなことがあるからです。

このほか、もちろん、レギュラー・サービスの交通機関が多くあります。大型バス、マイクロ・バス（田舎専用）、乗合タクシー、乗合モーター・ボート、渡し。

調査地点が河岸の崖だとか、切割りのようなへんぴな所ではなくて、町から町、村から村への移動だけなら、もちろんこの種の定期便が十分利用可能ですし、また格安につくわけであります。そして路線そのものは予想以上に小さな部落にまではいり、また回数も多くあります。

5 地図類について

ところで、わたくしはガイドをやっているわけではありません。また、そういつも協力者がえられるわけでもありません。したがって、調査にはもちろん、たんに移動のためにも正確な地図がどうしても必要であります。この意味で、わたくし自身、現在もっともひんぱんに利用しているものは次の3種の地形図と道路図であります。

a. 1/250,000 地形図

1957年頃、U.S. Army によって製作されたもの。等高線間隔 100m、補助等高線 50m。ローマ字使用。7色刷り。1枚の大きさ、全体の感じとも日本の 1/200,000 地形図に酷似。一般店頭にはないが、Survey Department に申込みば個人でも購入できる。1枚 7パーツ50サタン。

b. 1/50,000 地形図

1959~60年頃、U.S. Army によって製作されたもの。等高線間隔 20m。補助等高線 10m。ローマ字、タイ字併記。5色刷り。一般個人は購入できない。オフィシャルな用途が確認された場合には販売される。1枚 5パーツ。

c. 1/40,000 航空写真

1953年頃 U.S. Army によって撮影されたもの。個人による購入は不可能。ただし依頼すれば、大学、官庁などで見せてもらえる。公務用の値段は1枚10パーツ。

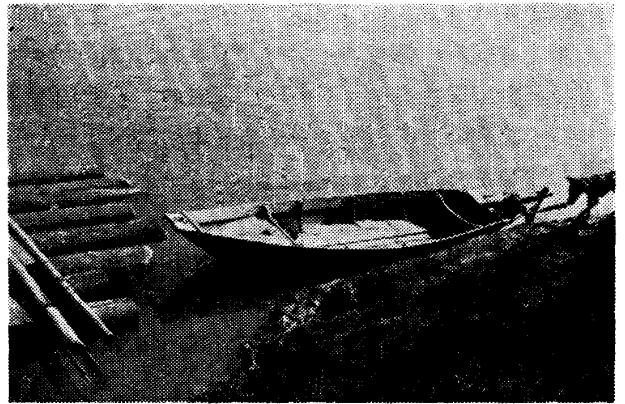


写真3 こんな小舟でよく対岸の崖を見にゆきます。（ヨム河にて）

d. 1/1,000,000 道路図

雨期あけになると、この年の道路状況を加味した新しい道路図がでる。国道のみしか記入していないが、アスファルト、コンクリート、アスファルト・コンクリート、ラテライト、碎石、砂利、普通土、建設中のものの8種に分類してあって、7色刷り。主要都市間の距離が明記してある。タイ字使用。High Way Department で個人でも購入可能。1枚 15パーツで4枚つづり、計60パーツ。

6 文房具など

最後に踏査そのものとは直接関係がありませんが、記録あるいは整理用の材料としては次のような状態にあります。

a. 写真

フィルム

黒 白 36枚どり（日本製）20パーツ

カラー 20枚どり（アメリカ製）47パーツ

現像

黒 白 5パーツ

引のばし（ポストカードサイズ）

黒 白 1パーツ

カラー 6パーツ

かなりの田舎にはいりましても、フィルムは手にはいるようであります。ただし、値段のほうは約2割がた高くなるようです。

b. 文献複写

ゼロックス、ヒシラピッドのたぐいは、あまりポピュラーではありません。各教室にそなわっている日本の大学の状態を期待することはできません。むしろ一

般には使用困難と考えたほうがよいかとぞんじます。

したがって文献複写には、マイクロ・フィルムが無難かと思われます。ただし、CH の用紙もそうポピュラーではありません。

c. トレース、青焼

大判のロール・トレーシング・ペーパーは手に入れにくいものではありますが、バンコクでなら二、三の店がおいております。ドイツ製、110cm 巾、20 m もので60パーツ。

青焼の各種大きさによる値段はぞんじません。わたくしの場合は 1/50,000 地形図 2 枚つづり (約 100cm × 30cm) のものをよく焼きますが 1 枚 4 パーツ 50 サタンです。

ところで、ただ今、もっとも困っておりますことは、図面入れの筒が見つからないことです。さがしかたが悪いのかも知れませんが、とにかく、今は手製の筒で代用しております。

d. カード類

わたくし自身フィールド・ノートがわりにポストカード・サイズの厚紙を使用しておりますが、これはバンコクで買ったものです。しかし、多くの種類を求めることは不可能なようであります。特にパンチ・カードを使用する場合には、ここではスペアーを得ることは不可能かと思われます。いずれにしろ、カード・システムを採用されているかたは、全部持参なさった方が安全かと思われます。

その他の文房具たとえば、雑記帳、ボールペン、マジック・インク、セクション・ペーパー、タイプ用紙、ポリエチレン袋のたぐいはきわめて豊富です。値段もそれほど高くはないようであります。

あ と が き

わたくしは東南アジア研究センターから10カ月の予定で調査に派遣されているのでありますが、同時にチュラロンコン大学理学部リサーチ・フェローの特権をも有しております。いわば、もっとも調査のやりやすい身分的保証をえているわけであります。

わたくしはこの好運をチュラロンコン大学と京都大学の両方にいつも深く感謝しているわけですが、とにかくこの種の身分的保証は絶大な威力をもっているものであります。たとえば、わたくしは踏査の途中でであうチェック・ポイントでいつもそれをはっきりと感じます。

またなによりもここに書きました調査の現況それ自体がチュラ大学内に一部屋が与えられているという事実の上に可能になっているのでありましょう。倉庫としてのジープともうしましたが、参考文献やデーター類はもちろん大学においておりますし、採取したサンプルも一単位の旅行がおわるごとに運びこんでおります。雨期の間はほとんど毎日この部屋で大きな地図のトレースや航空写真の解析をいたしました。たまには友人がたずねて来て歓談することもあります。ようするに、わたくしは、今、ここに我が家をもっているわけであります。教室の同輩達は自分達の仲間として、データーを出してくれ、調査の進行を心配してくれます。本当はこの好運が基本的な前提条件ではないかと考えているのです。

いよいよ、フィールド・シーズンもたけなわですが、今、わたくしはこの上の好運として、実際にいっしょにフィールドのやれる現地の共同研究者の誕生をなんとかして実現させたいと努力しているところであります。
(1966年12月15日)