

タイにおける古生物学的 調査旅行

瀬戸口 烈 司*

1968年11月より半年の予定でタイ国で古生物学調査をおこなっておりますが、私のやっておりますのは古生物学といっても哺乳動物に関する古生物学調査であります。哺乳動物が地質時代を通じてどのように進化し、哺乳動物相がいかに変遷してきたかについて勉強するための調査でありまして、具体的調査方法は化石をさがし出すことであります。動物のからだのうちでかたい部分が化石として残ります。つまり歯と骨です。ですから、骨をさがして歩くのが私の仕事ということになります。

哺乳動物の化石は土木工事などの際に偶然地層の中から発見されることがありますが、これはきわめてまれなことでありまして、石灰岩の洞窟の中から発見されることがよくあります。たとえば中国南部の四川、雲南、広西、広東省では、石灰岩洞窟から豊富な哺乳類化石がみつけれられています。動物の死体が洞窟に落ち込んだり、動物が死後骨となつてから洗い流されて洞窟に入り込んだり、また、洞窟に住むヤマアラシなどの動物が食料として運び込んだ動物の遺骸がその洞窟で化石と

なったりするからです。しかしながら、今までのところタイ国からは哺乳類化石はほとんど得られておりません。ですから今回の場合、調査とは言っても、今後調査を継続し得る可能性の有無を確かめることが大きな目的でありますので、予備踏査の性格の強いものであります。私は今回の調査では石灰岩の広く分布する地域を調査地にえらびました。タイ国には、中部、北部、西部、それに半島部に石灰岩が広く分布しております。

現在住んでいる生物にしても、地質時代を通じて進化してきた生物の子孫でありますし、また、100万年先の時代になりますと、100万年前の生物として研究の対象となる性質のものであります。ですから現棲の動物も化石になった動物と同じ程度に重要な意味を持っています。開かれてしまった中部タイでは、現在の動物生活を見ることは困難でありまして、開かれておらない北部、西部タイの山地のほうがそのための勉強には都合がよろしい。

そんなわけで、今回は主な踏査地点として西北部のメーホンソン (Mae Hong Son) 周辺と、西部のカンチャナブリ (Kanchanaburi) 周辺をえらびました。

メーホンソンの町は、チェンマイ (Chiang Mai) の西方、ビルマとの国境に近い山間盆地にありまして、チェンマイ周辺を京都の山城盆地に対比するならば、メーホンソンの町は亀岡にあたるといったところですよ。実に静かな町です。この町を北から南にパイ川 (Mae Nam Pai) が貫いておりますが、パイ川はサルウィン川 (River Salwin) の支流であります。景観も、チャオ・プラヤ川 (Mae Nam Chao Phraya) の流域とはがらりと変わり、中国の雲南、ビルマ北部とほぼ同一の生態的環境を持つ地域であるという印象を強く受けます。

メーホンソンの町とチェンマイをつなぐ道路は、メーホンソンの南のメーサリアン

* 京都大学東南アジア研究センター

(Mae Sariang) を経由してチェンマイに至るものと、東のパイ (Pai) を経てチェンマイの北方チェンダオ (Chiang Dao) に出るものがあります。前者の道路は最近整備されて今では普通乗用車でも通行できますが、後者についてはパイに至る区間は単車以外は困難であります。前者の道路とて整備されたのは最近のことですから、自動車による交通は今のところほとんどありません。ですからトランスポートは、週4回チェンマイと結ぶ DC 3 型機による空路にたよっております。天候が悪くなると飛行機の運行は中止され、そうするとチェンマイとの交通はいちじるしく困難になります。飛行機の運休される機会の最も多いのは3月と4月であります。山間部ほぼ全域にわたって終日かすみがつくからで、1カ月以上運休が続くこともめずらしくないそうです。雨季は6月ごろから10月ごろまで続きますが、終日雨が降り続くことはないので、晴間をぬっての運行は可能なようです。雨季でも運休されるのはほんの数回で、他の時期は故障でもない限り運休はめったにないそうです。

今年 (1969年) は2月下旬から運行はストップしました。私はたまたまこの時期にメーホンソンで調査をおこなうためチェンマイまでやって来ておりましたが、山間部の視界の悪さは絶望的で、いつになったら運行が再開されるか見通しさえたちません。私はタクシーをやとってメーホンソン入りをいたしました。費用と所要時間を飛行機の場合と比較しますと、飛行機なら1人170バーツ (1バーツは約18円) でほぼ40分、タクシーでは700バーツで途中の休憩も入れて8時間。これでは割にあいません。ただしタクシーの場合、相乗りすれば割安となります。私の場合は相乗りする相手はおりませんでした。

メーホンソンの町の周辺の山々はほとんど石灰岩からできておりまして、洞窟もいたる

ところにあるようです。洞窟の所在地は住民から聞き出します。しかし洞窟へのアプローチがたいへんであります。案内人と荷物をかついでくれる連中の協力なしには調査はできません。メーホンソンの県知事 (Governor of Changwat Mae Hong Son) に事情を話して協力を依頼しますと県知事は実に気軽に私の要求に応じてくれて、県庁 (Changwat Office) に勤める agricultural officer を liaison officer として派遣してくれました。officer は農業技術指導のため各村々を常に歩きまわっており、地方の実情に精通している数少ない一人です。56才。実際、村人は彼のことをアチャン (先生) と呼んでおります。彼は英語を話せます。タイ語を話せない私にとっては貴重な存在です。

遠くはなれた山の中の洞窟へは、キャラバンを組んで行く以外にアプローチの方法はありません。案内人、荷物をかついでくれる連中の人選、食料、およびそれに要する費用は原則として officer に一任します。スケジュールについてだけ実情に合うよう officer と相談して決定します。宿泊は途中の村であることを原則としますが、距離の関係から野営することもあります。食事はもちろん米を主食にして、ニワトリを主体にした副食をとります。シオとトウガラシで主に味付けをし、野菜はキャラバンをしている途中でとれる野草を利用します。米、ニワトリは各村々で必要な分だけ買い込むようにします。1人がかつげる荷物の重量は 20kg 以下。1.5m ほどの竹の両端に荷物を入れた竹カゴをつりさげて肩でかつぎます。荷重が一点に集中しますので、なれない私がためしにかついでみますとかなりしんどい。両肩と背中全面、それに腰で荷重をうけて背負うキスリングの場合とは大ちがいです。かつぐということと背負うということとは大いに異なることであると妙なところで感心しました。一日にかせげる

距離は平均して 20km, 費用については, 案内人 1 日 20 バーツ, 荷物をかついでくれる連中は 1 人 1 日 15 バーツで, 途中必要な食費はすべて私が負担します。私, officer, 案内人は原則として荷物をほとんど持ちません。荷物の量は調査用具, 身のまわり品, 食料共で 4 人であつづける量になったので, 総勢 7 人でキャラバンを組むことになります。1 日の食費は 30 バーツ以内。私もほかの連中も酒をよく飲みますので, その費用が 1 日 10 バーツ。ラオ・カオ(白い酒の意)というモチ米からつくった酒を各地で手に入れることができます。

キャラバン中の必要なことはすべて officer にまかせて, 私自身で準備する必要のあるものは, 調査用具, 衣類少々, シュラフ(寝袋), 懐中電灯くらいなものです。石油ランプは洞窟調査に必要ですが, 野営するときにも大いに便利です。雨の心配は雨期以外はする必要はありません。気温は日中 30°C をはるかに越しますが, 夜は冷えますのでセーターを必要とします。キャラバン中は私はゴム草履をはいておりました。小川をジャブジャブ渡ることがよくありますから靴はかえて不便です。

村人の多くは農業を生業としますが, 農閑期には狩をするハンターでもあります。散弾銃を持っている村人が多くいますのでハンティングによく連れて行ってくれます。シカの仲間, サル, リス, ヤマアラシの類がよくとれます。とくにサルの仲間の種類が非常に多い。私の見かけたものだけでも, テナガザルの類(*Hylobates*) 2 種, ニホンザルに近い仲間(*Macaca*) は 3 種にのぼります。キャラバンの途中ではテナガザルの声をよく耳にします。それに聞きいるためキャラバンを中断することもしばしばです。同行する連中のその声をまねる姿がこっけいです。

蛇足ながら, キャラバン中のポリス・エスコートの必要性の有無について県知事に意見

を求めたところ, 全く必要としないであろうという答えでした。事実, メーホンソンはどこでも静かなところで, その必要は全くありません。officer が同行してくれている限り安心しておれます。

ただメーホンソンは, 非常に広いことと, アプローチが容易でないため, 調査のための時間は十分にもつ必要があります。

もう一つの調査地カンチャナブリでは主にノーイ川(Kwai Noi)流域を調査してまわりました。ビルマとの国境をなすテナセリウム山系に源を発する川ですが, この川沿いに第二次大戦中日本軍が鉄道を敷設したことで有名な場所があります。「戦場にかける橋」, 「小説泰緬鉄道」の題材となったあの鉄道があります。

カンチャナブリの県知事は, 私の調査に対して, 各地方で警察の協力が得られるよう便宜をはかってくれました。これは護衛という意味からではなく, タイ語の話せぬ外国人が一人でウロウロ各地を歩きまわることとは何かとまちがいをおかしやすいからで, 身分保証を兼ねた案内人の役目をつとめてくれるためのものです。おかげで警察の好意ある協力を得て調査をすることができました。

ノーイ川沿いの主要地は, ビルマ国境に近いところから, サンクラ(Sangkhla Buri), トンパプン(Thong Pha Phum), サイヨック(Sai Yok)とならんでおりますが, これらの地方へ行くには利用する交通機関がたいへんです。カンチャナブリからサイヨックの中心地ワンポー(Wang Pho)へは鉄道を利用します。所要時間は約 2 時間で 1 人 6 バーツ 50 サタン(100 サタンが 1 バーツ)。ワンポーからトンパプンの中心地タカヌン(Tha Khanun)へはノーイ川をのぼりくだりする乗合いのモーターボートで行きます。十数名乗れる大きさのもので定期便があります。のぼりは 1 人 60 バーツですが, くだりは 40 バーツ。6 時間

から7時間かかります。タカヌンから先は足の確保に苦労します。主に木材を運んだり、物資を輸送するトラックがタカヌンを基点にして各地方に時々行き来しておりますが、定期的ではありません。テナセリウム山系はメーホンソンの山々にくらべてそれほど急峻ではありません。トラックの通れる道路が各地にひろがっています。

私は、まずワンポーとタカヌンの間のノイー川沿いを見てまわりました。サイヨックのポリスのキャプテン（キャプテンは階級称ではなく、職称。地区指揮官）のはからいで、ポリスを1人案内役につけてもらいました。英語が話せます。モーターボートは定期便を利用したのでは望むところに乗りつけたりすることが困難なので借り切りしました。5日間契約でガソリン代も含めて1350バーツ。その間の運転手の食費は私の負担となります。宿泊は川沿いの民家に泊まります。川沿いいたるところに民家があって、ポリス、運転手の顔見知りの連中ばかりです。1日の宿泊費、食費、酒代は平均して100バーツくらいです。

川沿いは一面石灰岩でできていまして、洞窟の数もきわめて多く、とても5日間ではすべてを見てまわることはできません。中には日本の秋芳洞の規模をはるかに上まわると思われるものもあります。そしてこれらの洞窟は同時に考古学的発掘をする必要のあるところでもあるようです。土器、石器がかなり多数手に入ります。

川沿いの住民はここでもハンターであります。夜ごとにハンティングに行きますが、主な獲物はシカとサル仲間です。シカの類は皮、肉、枝角が商品として取り引きされます。

タカヌンではトンパプンのポリス・キャプテンの好意によって、日数を短く区切ってポ

リス3名とジープを提供してもらいました。洞窟調査には協力者が必要となるであろう、というのはからいからポリスを3名も派遣してくれました。トンパプンで広い範囲にわたり踏査し、集中して試掘することができたのは、こういった協力があつたなればこそですが、これらの好意ある協力に、私はどうお礼をしたらよいのかその方法を知りません。

トンパプンの周辺の山々は一面竹林でおおわれていますが、この竹林の中をジープで走りまわっているときに気がつく一番大きなことは、野性のニワトリの数が極めて多いこととあります。20日近く費やした旅の期間中その姿をはじめて目にした時、ニワトリであることに気がつくのにかなりの時間がかかりました。これらのニワトリは家畜として飼われていたものが野性化したものではなく、オリジナルに野性のものです。ニワトリの家畜の起源の地は東南アジアであるといわれていますが、なるほどとつくづく感じます。

私は今回の調査期間を通じて単独で各地に調査に出かけましたが、つくづく感じることは、どこへ行ってもひじょうに好意ある協力を得ることができたということです。これらの好意なしには私はなすところがなかったであろうと、心底より感謝をいたしております。

それともう一つ。英語を話す人々が日本とは比較にならぬほど多いと思われる点です。これは英語教育のタイ国と日本の方針のちがいのあらわれかと考えています。タイ語をほとんど話すことのできない私にはひじょうに好都合でした。そのせいか、タイ語のほうはたいして上達はいたしませんでした。この点残念であります。

(1969年3月記)