

「移動手段の文化史」 飯田卓（国立民族学博物館教授）

（1）船 2020 年 4 月 4 日刊行

フィールドワークをおこなう人類学者は、現地のことばをしゃべり、現地の食事を食べる。そうして現地の感覚を身につけながら、人類文化の多様性について理解を深めていく。だから、現地での移動手段もまた、重要な考察対象である。

もちろん、調査のことだけを考えれば、すばやく移動して多くのデータを集めるのが賢明である。調査目的のためには、現地事情などにかまわず、最新の移動手段をとるのがよい。しかし、とりわけ現地のことを学びはじめた段階では、そのようにできない事情もある。若手研究者は資金が少ないし、あまり変わったことをやっていると現地の人に受けいれてもらえない。

わたしがマダガスカル漁村で調査を始めた 20 年前、陸路の交通機関はまったく発達しておらず、現地の人たちは写真のような帆走カヌーで村から村へと自在に移動していた。イセエビを買いつける資本家の船外機ボートもたまに村を回るが、スケジュールが不定期なうえ、スピードが遅い。船外機が故障してひと晩をボートの上ですごしたこともある。

その後、メンテナンス体制が不備なため、船外機は使われなくなった。わたしは、港町に泊まっているカヌーのなかから知りあいを見つけ、値段交渉して調査地の村まで乗せてもらった。



マダガスカル南西部の帆走式木造カヌー＝ヌシバオ島で 2010 年、筆者撮影

帆船にくわえてもうひとつ、マダガスカルわたしの調査地では、牛車すなわち牛に曳かせる大八車のような乗りものが重要な移動手段だった。帆船より遅くて積載重量も少ないが、風向きに関係なくどの方向にも行ける利点がある。携帯電話が導入される前は、村で不幸があると、葬儀の日取りを一刻も早く知らせるため牛車が親族に遣わされた。

わたし自身は、牛車を船ほど頻繁には使わない。しかし、調査地に連れていった家族が急病になったときは、値段交渉して牛車を出してもらった。急いでいたので、満足には値切れなかったと記憶している。

船にせよ牛車にせよ、値段交渉しないと乗れないというのは不便だ。現地の人たちも、顔見知りの旅行に便乗することはあるが、自分の旅行のためだけに値段交渉をすることはほとんどない。乗りものそのものの減価償却費はそれほど高額ではない。問題は、自分が運転できないことだ。

他人の乗りものを傷つけてはたいへんなので、運転は持ち主に頼まざるをえない。そうするとかならず休業補償を求められる。旅行が長期にわたる場合は、食事代も払わなければならない。そして、なぜだか知らないが、嗜好品であるタバコも支払うよう要求する人が多い。トラベルはトラブルなりとはよく言ったものだ。



マダガスカルの牛車＝南西部地域圏で 2014 年、
筆者撮影

(3) 生きている乗りもの 2020 年 4 月 18 日刊行

われわれが乗りものといえば船や車などの人工物を指すことが多いが、生きている乗りものもある。馬やロバ、ラクダなどの駄獣は、荷を運ぶだけでなく、人を乗せる乗りものとしても用いられてきた。

わたしの調査経験では、マリやモロッコの砂漠地帯でラクダに、エチオピアの山岳地帯でロバに乗ったことがある。いずれも、車輪をもつ乗りものに不向きな環境である。

ケニアの島嶼部でもロバに乗った。1 日で一周できるほどの小さな島では、大げさな乗りものよりも家畜のほうが便利なのだ。しかし近年は近代化が進み、狭い島内にオートバイが駆けぬけ、交通安全が喫緊の課題になっている。

しかしいずれも短期の調査だったので、家畜は必要というほどではなかった。この点、戦前のフィールド調査では、どの分野の研究者も家畜を必要とした。国立民族学博物館の創始者だった梅棹忠夫も、旧満州（現中国東北部）の大興安嶺（1942 年）で馬を使い、モンゴル（44 年）で馬とラクダを使っている。

国立民族学博物館では、梅棹の生誕 100 年を記念する企画展「知的生産のフロンティア」で、終戦前後の梅棹の調査活動を紹介している。新型コロナウイルスの収束を待って開幕するので、お待ちいただきたい。



モンゴルウマに乗る梅棹忠夫＝チャハル盟から
シリントル盟への途上にて 1944 年、和崎洋一氏
撮影

(4) 四輪駆動車 2020 年 4 月 25 日刊行

戦後になると、山岳地帯での学術調査では、馬やロバに代わって四輪駆動車が使われるようになる。2 度の世界大戦の野戦に応用された技術を利用して、三菱自動車の前身がジープの生産を始めたのが 1953 年。57 年には、梅棹忠夫を隊長とする大阪市立大学東南アジア学術調査隊が三菱ジープの自動車隊を編成した。

6 人の隊員に対して 3 台の自動車を用意し、隊員全員が運転免許を取得したというのだから、自動車に対する大きな期待がうかがえる。3 台のうち 1 台はハシゴ車で、森林調査における高所の足場となった。図書もふんだんに積載し、移動図書室または移動研究室と呼ばれた。

自動車は移動宿泊施設でもあった。海外で現金を使うために、当時の日本国民は大蔵省から外貨割当てを受けなければならなかったが、探検隊はじゅうぶんな割当てを得られないなどで経費節約を余儀なくされた。このため、自動車を宿泊施設としても使えるようにして、出費を少しでも抑えようとしたのである。

梅棹の生誕 100 年を記念する国立民族学博物館の企画展「知的生産のフロンティア」では、梅棹の東南アジア調査も紹介している。新型コロナウイルスの収束を待って開幕するので、お待ちいただきたい。



悪路を走る自動車隊＝タイ王国チェンマイ付近
で 1958 年、梅棹忠夫撮影