

ヒマラヤの東と西 —ヒマラヤの環境を考える—

氏原 暉 男*

文部省科学研究費・海外学術調査「植生ならびに堆積環境からみたネパールヒマラヤの気候変動」実施のため、昭和57～58年に2回にわたり、ネパールを訪れた。調査は主として西ネパールの山岳地帯及び中部ネパールのランタン谷を対象として行われた。

これまでのヒマラヤに関する学術調査や登山は中部ネパールのダウラギリゾーンからエヴェレストのあるソールクンブ地区にかけての地域が主であり、私達のネパールに対する様々な印象はこれらの地域のヒマラヤあるいはその山麓の自然や人々の生活である場合が多かった。

今回の調査行は、前述のとおり、短時日ではあったが、西ネパールのカルナリ川周辺及びムグ地区のララ湖（ネパール最大の自然湖、標高3,000m）に逗留し、また、後半には中部ネパールのランタン谷を対象とした調査を行い、その際には、ネパール最大の規模と云われるガネツシュのベースキャンプへ通じる山岳道路の開発の様子をみる事ができ、私にとり新しい体験を重ねる機会を得たので、この紙面を借りて最近のヒマラヤの現状を東と西の両地域を比較しながら論を進めてみたいと思う。

ヒマラヤの環境問題は近年関係する学者や研究者が中心となって現状と将来について論議が進められており、具体例の一つとして国際機関（ユネスコとネパール国との協定）であるICMOD（International Centre for Integrated Mountain Development：国際山岳総合開発センター）が1981年に設立され、日本でも1983年来筑波大学の川喜田二郎氏が協力を広く呼びかけている。

1975年に学術調査でエヴェレスト山麓のソールクンブ地区を訪れた時に、伐採されつくした森林と極度に荒廃した山野を眼前にした時の印象は今でも強く私の記憶に残っている。

そのような荒廃の最も大きな原因は人口問題であるといわれている。標高2,000～3,000m以上の耕地は低緯度とはいっても気象条件は厳しい。従って短い夏季の雑穀やジャガイモ栽培のみでは十分な食糧源とはならないために、ヤクや羊などの家畜から多量の動物蛋白を摂取しなければならず、せまい草地や収穫後の耕地に過大な家畜が投入されているのが現状である。燃料や建築資材として伐採された森林の林床の下草は家畜の飼料として収奪されてしまい、また、樹木の更新などはとうてい望め

ない。いずれにしても、気象条件の厳しいヒマラヤ山麓で長年月を要して作られた森林は一端破壊されてしまうと、短時日ではもとに戻らないことを如実に物語っている。

ちなみに、このような荒廃をもたらしたエヴェレスト山麓の人口密度についてみると、エヴェレスト山頂からインド国境に至る縦長のサガルマタゾーン（ネパールは行政的に全土を14のゾーンに分けている）の人口は約123万人³⁾で、1平方キロ当たりの人口密度は115人であり、さらにエヴェレスト山麓のソールクンブ地区（各ゾーンをさらに細分し75の地区としている）にはゾーンの10分の1の約11万人が住んでいる。ところが、西ネパールの中心に位置するカルナリゾーンは全面積はサガルマタゾーンの約2倍の22,000km²であるが人口はわずか22万人であり、1km²当たり約10人余りにしかすぎない。

そのためか、実際に西ネパールを訪れてみると、インドからチベットへ通じる古くからの交易路に沿った比較的住民の多いところでも森林はかなり温存されており、東・中部のヒマラヤ山麓とは趣が異なっている。ゾーンの中心地ジュムラからさらに北方のムグ地区へと通じる陸路はいくつかの高い峠(3,500～4,000m)を越さねばならないが、峠周辺は集落も少ないせいかうっそうとした森林地帯で、路上に風倒木が散在し、歩行が妨げられることもしばしばあり、自然度はかなり高いものと思われた。

ところで、このような西ネパールの山岳地域の過疎とも云うべき状況についてはいくつかの原因が考えられる。その一つはネパールも我が国と同様に今や都市集中型の国家になりつつあることは事実で、主都カトマンズの所在するバグマティゾーンは人口約170万人で全国民の約13%を占めていることからよくわかる。最近のカトマンズは物質的には大変恵まれており、自動車、電気製品はもとより、食料品も含めた生活用品は街にあふれており、購買力さえあればかなり高度な物質文明の恩恵にあずかることができる。それらの恩恵を享受するため都市周辺の農民の技術水準も高くなりつつあり、特に換金性の高い野菜類の生産は年々増加しているようである。ところが、人口の少ない西ネパールの山岳地帯はカトマンズ周辺とは全く様相が異っており、ほとんどの農民は自らの食料自給のために集落周辺のわずかな耕地を利用して昔ながらの農耕を営んでおり、物質的にも恵れなく中・東部と対比すると対照的な過疎現象と云っても過言ではない。

*信州大学農学部 Fac. Agr., Shinshu Univ.

人口が少ないため、西ネパールの耕地は収奪も少なく比較的土壌生産力が高いと思われるが、そこでの生産物を都市に搬出することはまず不可能であろう。例えば、カトマンズやインド国境の大きな都市からの経路は西ネパールの玄関とも呼ばれるネパールガンジまで陸路の自動車道を利用するのが最短で経済的であるが、この道路は乾期の終りの一時期のみ通行が可能で、殆んど閉鎖されており、通常は一端インドへ出て、再び入国する方法が取られ、人間の交流すら大変なところである。このことから考えても、とうてい都市近郊型の農業の展開は不可能に近い。

また、居住している民族についてみると中・東部のヒマラヤ山麓はいわゆるヒマラヤ原住民¹⁾と呼ばれるリンブー、ライ、タマンの各族及びシエルパ族で代表されるチベット系住民であるのに対して、西ネパールのチベット国境地帯は主としてチベット系住民であるが、ジュムラからムグ地区にかけてはヒンドウ系のチエトリー(マツワリ・チエトリーを含む)やタクール²⁾などの比較的カーストの上位の民族が多く、彼らは原住民やチベット系の住民にくらべ生活力はあまり強くないようであり、このことも過疎化とは無縁ではなからう。

以上のべて来たように、ヒマラヤの東は人口過剰がもたらす自然の破壊や土壌生産力の低下が問題であり、一方西の方では逆に人口の過疎が住民の生活を圧迫しつつあり、東と西で相反する課題に直面しているといつてよい。このことは現在の日本が当面している問題とも基本的には一致しており、とうてい他国事ではないことを痛感した次第であるが、今後私達がどのような立場でまたどのような方法でヒマラヤの環境問題を考えて行くかは関心を寄せる人々の共通した課題であろう。

今回の調査でもう一つ気に懸ったことはカトマンズに比較的近いランタン谷に敷設されつつある山岳道路の問題であろう。カトマンズからトリズリバザールまではかなり整備された自動車道が開通しているが、現在進められている道路はさらにランタン谷の南面の中腹をぬって走り、ランタン谷の宿場であるシャイブルから対岸に渡り、ガネッシュ山群のベースキャンプへと通じるネパール第一級の山岳自動車道である。

ランタン谷の現在の歩道は、深い溪谷の中腹を横切りながら比較的高、低差の少ない歩き易い登山道であるがその道路の上下で新しい工事が展開されており、旧来の道路はところどころで切断されているので直登に近い山越えを余儀なくされ、歩行者不在の様相を呈している。連日正午頃には至るところでダイナマイトがさく裂し、山肌がえぐられている。岩盤の上の林や草地はすべて取り除かれ、ところによっては1,000m くらいの高さにわ

たって崩壊されており、落下した土砂や岩は耕地や民家にも達していた。道路敷設の知識に乏しい私でも驚くばかりの強行的な工事であることが感じられた。工事は軍隊が中心となって進めているが、働いている人夫はすべて地元の住民であり、ダイナマイトを抱えた少年が岩の上を渡り歩いている光景をみて恐怖を感じざるを得なかった。働いている原住民達にとっては低賃金ながら貴重な現金収入の場であり一見喜々として働いている少年、少女あるいは老人達の姿が今でも頭を離れない。

ネパール政府の住民の生活と観光開発を兼ねた道路政策の一端と聞かされたが、このことも現在のヒマラヤの直面している環境問題の一例であり、今後の成り行きが大変気懸りである。

帰りの飛行機の窓からランタン谷のえぐられた山肌を遠望した時、私達の身近かなアルプスのスーパー林道のことが脳裏をかすめ心が痛んだ。

参 考 文 献

- 1) 飯島 茂(1982)ヒマラヤの彼方から、NHKブックス、日本放送出版協会
- 2) Harka Gurung (1980) Vignettes of Nepal, Sahaygi Press, Kathmandu.
- 3) Statistical Pocket Book, 1982(1982), Nat. Planning Commission, Nepal.