みんぱくリポジトリ
国立民族学博物館学術情報リポジトリ National Museum of Ethnolo

中国の「国境文化」の人類学的研究

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2015-03-23 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/10502/5668

国境貿易の発展と在地性

ベトナムとラオスの黒タイの事例

樫永真佐夫（国立民族学博物館）

1. はじめに

2011 年 2 月、ラオス北部フアパン県内のベトナム国境地域にある黒タイ村落の生活文化を視察した[1]。県庁所在地サムヌアからマー川河谷におり、マー川を遡上してムアンエットの国境地域を目指した。この道路は未舗装だとはいえ、この 10 年でかなり改善され、ベトナム、ソンラー省ムオン・クオンとの国境のゲートまで 12 時間で到着可能である。

国境付近からマー川上流へと黒タイの村が続いている。1997 年以来調査してきたディエンビエン省トゥアンザオ県にある A 村はその源流部にあり、やはり黒タイの村である。

年代記の記述に基づくと、黒タイの始祖的英雄ラン・チュオンが先住民首領ルオン・クンの攻撃を受けて敗走し、ゲリラ活動を展開したのはムアンエット付近からディエンビエン省にかけての、このマー川上流部であった。年代記のこうした記述は、マー川沿いの道が主要な通商路からは外れていたことを示唆している。カム・チョン（Cầm Trọng）によると、1950 年代に民族学的調査を実施したときでさえ、ときには衣服をといて頭上に荷をかかげてマー川沿いのなかを歩かねばならなかったと言う。ムアンエットからトゥアンザオ方面へは、マー川に沿ってソンラー省ソンマーからディエンビエン省都ディエンビエンフーへ抜ける省道 115 号と 130 号の整備が進んでいるとはいえ、ふつうはムオン・クオンから省道 105 号をソンラーまで北上し、国道 6 号線を西に行く。ただしムアンエット–ムオン・クオンの国境は外国人には開放されていないため、ウドムサイからムアンクアでメコン支流ウー川を渡り、タイチャーンの国境からディエンビエン省に入るなどするしかない。

写真 1：敷き布団をつくるためにベトナム人商人から買い取った布切れを道ばたで干している（2011 年 2 月、ムアンエット）

ムアンエットの国境手前にある黒タイの民家の軒先からながめていると、布切れや雑貨を積んだバイクがときおりベトナム側からやってくる（写真 1）。地域の両国民にはムアンエットの国境が開放されているためである。現在ではベトナムの国道のみならず、省道の拡張と舗装が進み、またラオス側でもサムヌアからムアンエットまでの道路整備が過去 10 年のあいだに進んで、黒タイが広く分布する西北部とラオス北部の行き来が容易になった。しかも 2005 年頃からは、広く黒タイの村にバイクが普及しているのである。

遡ると 2000 年代に入るまで、ベトナム西北部ではハノイとライチャウを結ぶ国道 6 号線、トゥアンザオとディエンビエンフーを結ぶ国道 279 号線、ディエンビエンフー

からライチャウを通ってラオカイ省へ抜ける国道 12 号線以外に、大型車両が迅速に通行できる舗装道路は少なかった。しかもラオスとの国境も開放されていなかった。しかし近年では、ベトナムとラオスの道路事情の改善、国境の開放、国境貿易が急速に進んだ。こうした交通・運輸・通信事情の向上は、両国の国境をまたがって分布する黒タイの村落生活、文化、民族的自意識にどのような影響を与えているのだろうか。「国境文化」と呼べるような新しい黒タイ文化生成の萌芽をそこに見ることができるだろうか。本稿では、ベトナムのトゥアンザオ県 A 村における調査者の視点から論じる。

以下では、まず黒タイという民族の文化と社会の概況を説明する。次にベトナム西北部からラオス北部への道路整備の概要と、両国間の黒タイの文化的交流の現状を述べる。そのうえで、中国をも含めた流通と国境貿易の促進が生活文化に影響を与えている例として、A 村をはじめとする村落でのブタ飼養を取り上げる。これらの分析から、国境の開放が黒タイの民族文化にどのような影響を与えているのかを明らかにし、また国境文化形成の条件について考察する。

なお本稿における黒タイ語表記は、1981 年にソンラー（Sơn La）省、ライチャウ（Lai Châu）省、ホアンリエンソン (Hoàng Liên Sơn) 省の各人民委員会文化局の合意で確立されたローマ字表記黒タイ語を用いる (Hoàng Trần Nghịch và Tòng Kim Án [biên soạn] 1990：14)、その場合、ベトナム語と区別するためにイタリック表記する。

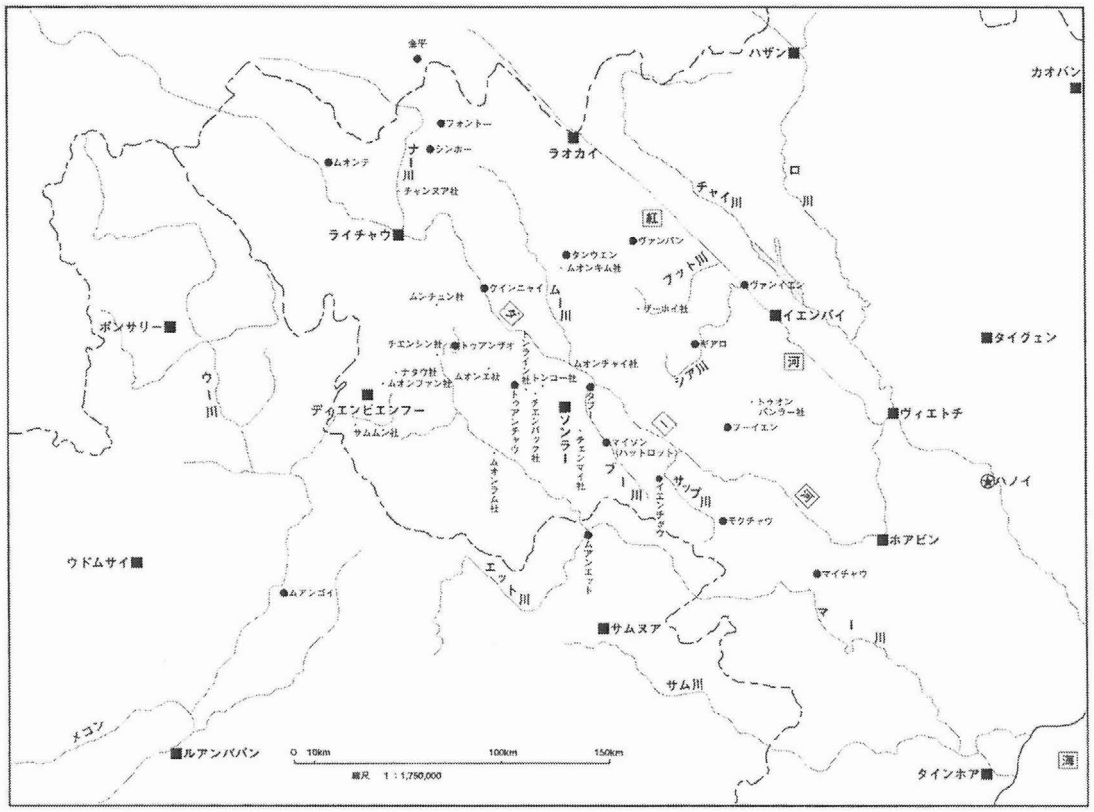
2. 黒タイの分布と文化の概況

まず黒タイという民族集団に関して、ベトナム側の視点から解説したい。ベトナム社会主義共和国では、言語的特徴、生活・文化的特徴、民族的自意識という 3 つの指標に基づいて、54 の民族（dân tộc）が公定されている（Tạp chí Dân tộc học [biên soạn] 1980: 79)。国民は原則としていずれかの公定民族に属し、ID カードにも民族籍が記されている。民族ごとに代表の国会議員を出すこともできる。

2009 年人口調査に基づくと、総人口約 8585 万人中 7359 万人（85.7%）を占めるのがキン［京］族（Kinh）である。キン族がホン河デルタを中心に、千年以上にわたって歴代ベトナム諸王朝を興亡させてきたベトナムの多数民族である。残り 53 の少数民族のなかでもっとも人口が多いのがタイー（Tày）であり人口 163 万人、2 番目に多いのがターイ（Thái）で人口 155 万人を数えている（今村　2012：55-56)。いずれもタイ語系集団であり、タイーはホン河以東の東北部、ターイはホン河以西の西北部を中心に居住している。

ベトナムで黒タイ (*Tãy Đăm*) は、白タイ（*Tãy Đón* または *Tãy Khao*）とともにターイの地方集団として分類されている。ともに灌漑水稲耕作を主生業とする以外に、以下の点で文化的共通性が高いからである。タイ語系の近似する言語を話すこと、上座仏教を受容していないにもかかわらず、上座仏教とともに東南アジア大陸部東部に広まった古クメール系の固有文字（ターイ文字）を継承していること、姓、財産が父系的に継承されること、フランス植民地化された 19 世紀以前からムオン（*mường*）とよばれる類似した盆地政体と政治社会組織を形成してきたことである。ムオン（ムアンまたはムン）[2] とは、タイ語系諸集団が中国雲南省からインドシナ北部の河谷平野や盆地を中心に、13 世紀くらいから形成したとされる自律的な政治単位のことである。

黒タイだけでターイの半数を超えるが、ベトナムではターイの各人は自分が白タイか黒タイかをはっきり意識している。まず両者は居住地域が、盆地ごとにかなりはっきり分かれているからである。たとえば黒タイはイエンチャウ、マイソン、ソンラー、ギアロ、トゥアンチャウ、トゥアンザオ、ディエンビエンの各盆地に多い（地図 1)。一方、白タイはライチャウ、ムオンテ、フォントー、タンウエン、クインニャイなどのダー河上流部の北部グループと、フーイエン、モクチャウ、マイチャウなどダー河中下流部、マー川中流部の南部グループに分かれて分布している [3]。次に、彼らは既婚女性の髪型、女性の上着の襟元の形、家屋内の配置、祖先を祭る忌日、伝統文字の字体、方言の違いなどを、集団間の違いとして明確に意識しているからである（樫永　2011：2-3)。



地図 1：ベトナム西北部を中心とする地図

いっぽうラオスでは、白タイと黒タイを別の民族として分類している。ラオスの黒タイは約 5 万人に上る（Chazée 1999：41）[(4)]。

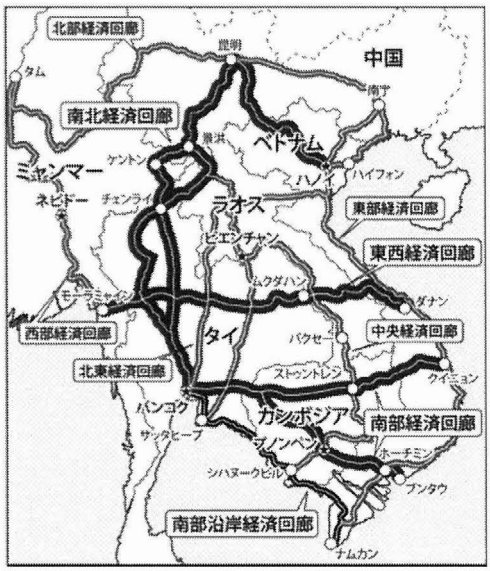
ラオスの黒タイには大きく分けて、次の二つのカテゴリーがある。まず、ベトナム側から移住した集団である。ここでタイ国に目を転じれば、現在タイ国中部のペチャブリにラオ・ソーン・ダムという集団が約 2 万人居住している。彼らは 18 世紀末から 19 世紀末までの間に、シャム軍が現ベトナム西北部に遠征した際の虜囚、あるいはルアンパバン王からシャム王への貢納という形で移住を余儀なくされた黒タイの末裔とされる（小野澤　1997：1-2）。同じ時期の政治的、軍事的動乱を避けてラオス北部各地に移住した人々、もっと時代を下ってインドシナ戦争からベトナム戦争期（1946 ～ 1975 年）に、戦乱や政治的対立のためにベトナム側から移住を余儀なくされた人々もこのカテゴリーに含まれる。次に、19 世紀後半に始まるフランス、タイ、中国らが中心となったインドシナの国境画定によってラオス領内の居住者となった人々がいる（樫永　2005：133）。ベトナムとラオスの国境近くに分布し、ムアンエットの黒タイはこのカテゴリーに含まれる。

3. ベトナム西北部とラオス北部の道路整備

前近代の東南アジアでは、河川水運が廉価な交通輸送手段であったから、船舶の航行が難しい上流部で陸上輸送が出現した（柿崎　2005：475）。黒タイが多く居住するダー河、マー川上流部もそうであり、隊商による陸上輸送は前近代から発達していた。とはいえ、陸上の通商路が川筋とかならずしも無関係だったわけではない。谷筋に沿って上り、低い分水嶺を選んで越え、反対側の谷筋に出る通商路が多い。ムオン・クオンから国道 6 号線に至る道路、タイチャーンからディエンビエンフーに至る道路も古い通商路に基づいていると思われるが、それぞれマー川支流河谷、メコン水系ウー川の支流河谷にかなり沿っている。ムアンエットからディエンビエン省にいたるマー川沿いにも、近年に道

路整備が進む以前に、道がなかったわけではないのである。

自動車交通のための西北部における道路整備は、まずフランスが行った。1930年頃までにハノイからディエンビエンフー、ライチャウへの道路が開通した（Boudet 1943: iv）。これが西北部の交通・輸送の大動脈ともいえる国道6号線と12号線の前身である。現在では網の目のようにはりめぐらされた国道、省道、県道が連結しあい、それぞれ拡張と舗装が進んでいる。国道6号線と12号線は、ラオス、中国の道路ともつながって各国間を結びつける重要な陸上輸送路としてさらなる発展を遂げている。



地図2：GMS回廊。アジア開発銀行（ADB）資料等より『海外投融資』（JOI）作成（『海外投融資（JOI）』2009-11：26）

2000年以降に西北部で陸上輸送路が顕著な発展を見せた背景には、拡大メコン圏（Greater Mekong Subregeon: 以下「GMS」）構想があり、ベトナム国内で見ればソンダーダム建設事業も無視できない。西北部のインフラ整備において、この二つは明らかに連動している。

先にGMS構想について述べる。その起源は、1970年代まで戦火の絶えなかったインドシナ地域の情勢が沈静化してきたのを受けて、経済成長が著しかったタイが中心となってタイ、ミャンマー、ラオス、中国雲南省の国境付近に構築しようとした「四角経済圏」の構想にある。構想の目的は、1988年のタイのチャーチャーイ首相が唱えたスローガン「インドシナを戦場から市場へ」のとおりである。その後、アジア開発銀行がイニシアチブを取って構想を発展させ、メコン河下流域のカンボジア、ベトナムを含めた6カ国を包括するGMS計画が出現し、1992年に最初の閣僚会合が開催された。

GMS計画は、道路整備と各種国境措置の軽減、一元化がもたらす人とモノの迅速、安全、低廉な移動が地域開発・貧困撲滅・雇用増大・産業振興・厚生向上等に資することを旨としている（名和　2009：33）。中身には、交通、通信、エネルギー、環境・天然資源、人的資源、通商、観光の計7部門の開発計画が盛り込まれた。これらのうち、長期にわたる戦闘によって破壊、寸断された道路インフラを改善する交通部門が、計画成功の基盤となるべく、とりわけ優先された。そのため2002年のGMSサミットで、「南北経済回廊」、「東西経済回廊」、「南経済回廊」の3つの経済回廊計画が採択された。この3つの回廊がGMS内の拠点間を結ぶ動脈として機能すべきルートであった（柿崎　2005：476；石田　2007：23）。2012年までにこれら3回廊の道路インフラの改善と整備はかなり進んだ（地図2）。

ベトナム西北部とラオス北部を結ぶ国道は、東西経済回廊の一部ではない。しかし各回廊に直結する道路として整備するために、関係各国は積極的に投資と開発につとめてきた。たとえばラオス政府は、1996年から2020年までの交通・通信・運輸・郵政の開発計画の中で「ラオスがインドシナにおけるアジア・太平洋諸国の円滑なバイパスとなるために、アスファルト舗装道路を1995年の2.5倍の6115キロメートルにすること、石で舗装された道路は2.2倍の1万1304キロメートルにすること、すべての道路では1.8倍の3万3560キロメートルにすること」を明言した。そこではタイ北部との国境フアイサーイ～ルアンナムター～ウドムサイ～ムアンクア～タイチャーン（ベトナム国境）の道路整備の計画も具体的に明示されている（サイ　2003：419-420）。2007年にタイチャーン–ディエンビエンの国境が開放され、筆者は2009年、自動車でルアンナムターからタイチャーンまでのルートを移動し、ベトナムに入国した。ムアンクアでウー川を渡る橋梁はなく、雨後には浸水する箇所があるとはいえ、大型車両が通行可能な道路として整備されていた。

ディエンビエン省に入ると、ベトナム西北部の陸上輸送の動脈である国道6号線、279号線、12号線は舗装され、季節を問わず大型車両の通行に支障がない。国道12号線は、昆明とハノイを結ぶ経済回廊上の重要な貿易物流および商品の中継集散地として期待されている河口（雲南省）–ラオカイ（ベトナム）国境へもつながっている（畢　2008：207）。中国雲南省～ベトナム西北部～ラオス

北部〜タイ北部を結ぶ輸送路はすでにかなり整備が進んでいると言っていい[5]。

だが、このように2000年代にベトナム西北部で急速に道路整備が進んだ要因としては、上記GMS計画があっただけではない。ソンラーダム建設もあった。

市場経済化政策が軌道に乗り始めた1990年代以降のベトナムにおける経済発展はめざましかった。大規模な工業化の進展とそれを支える電力生産の大増量を目指すベトナム政府の決定に応じて、完成すれば東南アジア最大となるソンラーダム（最大出力2400メガワット）建設が2003年に着工された。2015年を完成目標として6台のダム建設が、ムオンラー県からライチャウにかけてのダー河中上流部で始まった。ソンラーはこの大規模建設事業を推進するための一大基地となり、1日に100台といわれる大型トレーラーの通行を可能にするため国道6号線の道幅が拡張され、各省道も整備された。『ソンラー省110年（1895-2005）』という省編纂の地誌にも、ダム建設が国境地域の安全保障、経済と文化の発展のために重要であることがとりわけ強調されている[6]（Tỉnh ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân tỉnh Sơn La 2005: 298-304）。

筆者の経験でも、2003年以降、西北部の道路整備がめざましく進んだ。のみならず、中国からの安価なバイクを地域住民が購入するようになり、国道、省道、県道を行き来する車両の数が急増した。トゥアンザオ県のA村の人も、それまでは3キロメートル離れた市場や街へ徒歩か自転車で行ったものであるが、現在ではバイクを用いるのがふつうである。

4. 広域陸上輸送の発展と黒タイの文化

筆者は1997年からベトナム西北部各地の黒タイ村落でフィールドワークを行ってきた。また2009年からは短期であるが、ラオス北部、ルアンナムター県、ポンサリー県、ウドムサイ県、ルアンババン県、シエンクワン県、フアパン県に点在する黒タイ村落を一つずつ訪問し、ベトナム側との比較を視野に入れて、黒タイ文化の継承に関する調査を行ってきた。ここでは、国境の開放が双方の黒タイの文化に与えている影響について、筆者の経験に基づいて記述したい。

4.1 トゥアンザオ県における黒タイの村落生活

まずここで筆者が調査してきたトゥアンザオ県のA村の概況を述べておきたい。A村はトゥアンザオの盆地の南縁に位置し、約50世帯、人口400人弱である。役人、退役軍人などで固定した現金収入のある世帯を含め、すべての世帯が水田、焼畑、菜園と家畜飼養で食料の多くを自給している。村の規模と経済条件の点では、トゥアンザオ県にある平均的な黒タイ村落である。

電気が村にもたらされたのは2004年であった。村に電気が来ると、最初に買う家電はテレビであり、2軒に1台以上の割合で普及した。テレビが娯楽の王座に君臨し、ふだん黒タイ語で暮らしている老若男女が、家にいながらにして何時間も、ベトナム語で一方的に流れてくる新奇な情報にさらされているようになった。

時期をほぼ同じくして、バイクも生活にはいりこんできた。道路と流通の事情がよくなり、貿易の自由化も進み、中国製バイクが500ドル以下で売られるようになったからである。バイクをもつと薪、米、野菜などを売りに、1日何度も市場とのあいだを往復できる。歩いてだと片道1時間もかかっていたのに、市場が格段に近くなった。バイクも2軒に1台以上の割合で普及した（樫永　2012：101）。

4.2 国境を行き来する音楽CD

タイチャーンとディエンビエンの国境が開放された2007年に、筆者はトゥアンザオで驚いたことがある（写真2）。国道沿いに住むA村出身の家族を訪ねると、ラオスの歌謡ショーのVCDを家族で楽しんでいたからである。歌詞はラオス語なのだが、言語的に黒タイ語に近似しているため、「歌詞の大部分が理解できるうえ、メロディーが黒タイの民謡に近いから、親しみやすい」と、彼らは言った。当

時、トゥアンザオのみならず西北部各省や県の中心部に住む黒タイ、白タイの各家庭で、ラオスの歌謡ショーのVCDが広く普及していた。ラオスとの国境貿易を行うキン族行商人が西北部各地で売ったのがはじまりらしい。しかし、2010年にはそのブームは廃れていた。2012年にソンラー市内に住む黒タイの家族に、ブームのことを思い出して訊いたところ、「やはりラオス語なのですべてわかるわけではないし、だんだん飽きて、長い間親しんできたベトナムの歌謡ショーを見る方に回帰した」とのことであった。

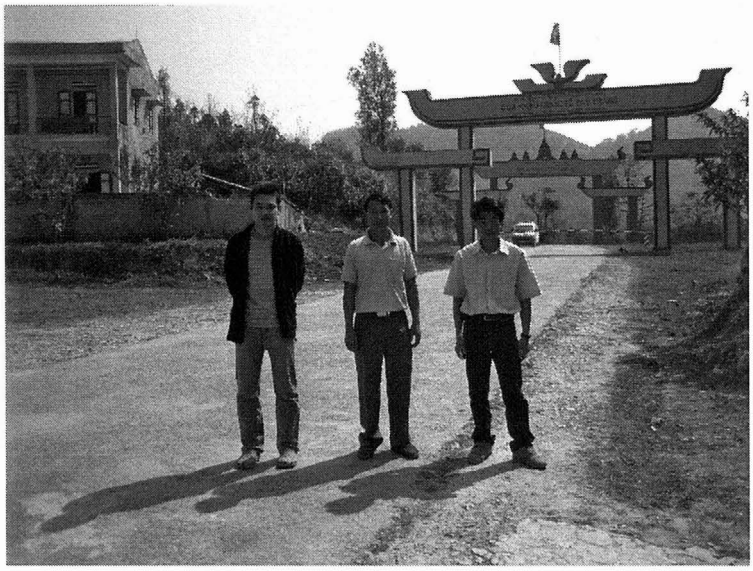


写真２：タイチャーン－ディエンビエン国境のタイチャーン側。左から筆者、赤タイのＢ氏、黒タイのＸ氏（2009年２月、ベトナム側の国境係官撮影）

いっぽう、2009年にルアンナムター県にあるムアンシンの黒タイ村落を訪れたときにも驚いたことがある。10代の若者が一人、村の中で自転車にまたがったまま辻にたたずみ、小さなカセットデッキに耳をあて、熱心に歌に耳を傾けていた。デッキから流れてくるのは、黒タイの民謡だったのである。A村ではその十年前でさえ、黒タイの民謡に聞き惚れる若者はもういなかったからである。

ムアンシンの若者は、若い人も含めてみんな民謡が好きだと言った。黒タイの民謡のカセットテープは、バイクでベトナムからやってきたキン族行商人から買ったそうである。

数日後、ムアンシンを発ってムアンクアからタイチャーンに向かう途中、バイクに商品を山積みし、ディエンビエン方面から単独でやってくる男性のキン族商人と何度かすれちがったが、ベトナムで録音された黒タイの民謡のカセットテープもそうやってもちこまれ流通していたのである。ベトナム側でも2005年頃まで町で行商人が、民間の人が吹き込んだ民謡のカセットテープを売っていたが、現在ではほとんど姿を消した。今ではディエンビエン省やソンラー省の人民委員会が作成したVCDやCDが販売されている。

4.3 固有の文字文化

ルアンナムターは昆明から北タイを経てバンコクを結ぶ東西経済回廊のラオス北部における重要な国境貿易の拠点である。2000年頃から急速に中国からの投資が増え、中国人の数も急増している。中国との国境貿易、あるいはベトナム国境の開放と関係があるのかどうかは明確ではないが、ルアンナムターに住む黒タイのあいだでここ数年、自文化とアイデンティティを保存しようという意識が高まってきた。トンチャイタイ村では、黒タイ文字を維持しようと、2011年夏から60歳代の人が中心となって寺子屋式の黒タイ文字勉強会を不定期に開催している。十代の若い人も含む10人以上が集まり、一通り文字をみなが覚えたところで行き詰まった。読む本がないのである。その話を筆者が伝え聞いて、黒タイ文字で記された歌謡や系譜などの文書を送った。

トンチャイタイ村の方には感謝していただいたが、一つ問題があった。ベトナムの黒タイ文字とルアンナムターの黒タイ文字では字体が異なっていて、寺子屋の指導者にとって筆者が送った文書の文字は非常に読みにくかった。この双方の字体の違いは、1950年代以降のベトナムにおける民族政策と明確に結びついて実施された民族文字の改訂とも関係している。

遡ると、ディエンビエンフーの戦い（1954年）が終わってフランスがベトナム西北部から撤退したあと、ベトナム民主共和国下で1955年に西北自治区が設置された。自治区では各民族が自民族の言語と文字を使用することが公認された。黒タイと白タイはターイという一民族として括られたので、「ターイ文字」としての文字改訂と書体統一が進んだ。その際、ターイ文字は黒タイ文字を基礎にして作ら

れた（樫永　2009：99-106）。

筆者がトンチャイタイ村に送った文書類は、マイソンやトゥアンチャウの黒タイが1910年代から1960年代に記したものである。実はベトナムにおける黒タイ文字は、主にムオン・ムアッ首領カム・オアイが中心になって1910年代に普及させたとされる字体であり、1950年代に統一されたターイ文字もその字体を下敷きにしていた。

いっぽうルアンナムターの黒タイの移住時期は20世紀初頭以前である。パリ外国宣教会（Missions Étrangères de Paris）の文書館にラフォン（Pierre-Bernard Lafont）［1926-2008］の遺品として寄贈された、ルアンナムターのプン村（ban Poung）で1950年代に収集された黒タイ文字資料[7]を2009年に筆者は閲覧したが、その字体もいわゆるベトナムの黒タイ文字と同じではない。トンチャイタイ村の人々は、筆者による仲介を通して、ベトナム側の黒タイと文字が異なっていることを明確に認識することになった。ベトナムでもラオスでも、黒タイにとって、民族衣装と伝統固有文字は代表的なエスニックシンボルであり、双方の黒タイ文字が異なっていることは、一世紀以上にわたる歴史的分断と国境の存在をむしろ再認識させるに十分であった。

4.4 差異の再認識

おなじ黒タイとはいっても双方の国で異なっていると意識されていることは、2011年にムアンエットの黒タイの人々にインタビューした際にも気づかせられた。ムアンエットの黒タイの人々は、ムオン・クオン側の黒タイと女性の衣装はほとんどおなじであり、村にはベトナム側で2000年頃まで見られた「亀の甲」型の古い家屋が残っている（写真3）。村落の景観は、ルアンナムターやウドムサイなど他県の黒タイ村落よりもはるかにベトナム側の黒タイ村落に近い。とはいっても、道路沿いにはベトナム側で見

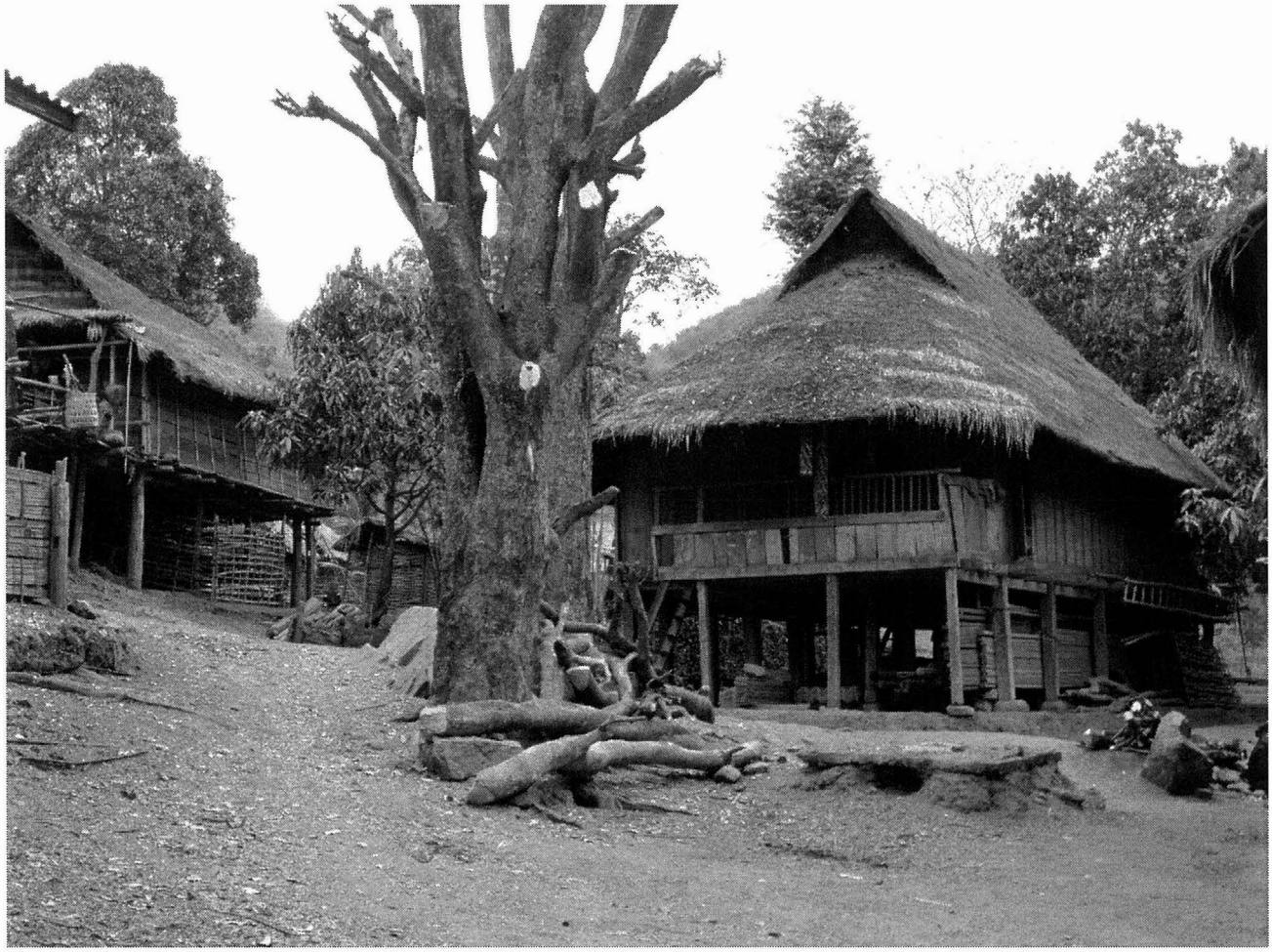


写真３：「亀の甲」型の伝統家屋（2011年２月、ムアンエット）

られないラオス風高床建築が並び、なによりも黒タイ語にラオス語の単語がかなり入り込んでいる。

ここで言語の話をもう少しすると、ベトナムの黒タイ語は抽象概念や近代的な語彙についてはベトナム語からの借用が多いが、ラオス側の黒タイ語はラオス語やタイ語からの借用が多い。ベトナム国境が目と鼻の先のところにある黒タイの村の人々の言葉もラオス語の影響が強く、国境を挟んだムオン・クオンの黒タイ語とは異なっている。どの家庭でもタイのテレビ番組を日常的に見ているせいも大きいだろう。ベトナム語を解する人は付近に2人しかいない。その2人はいずれも商店主であり、そのうちの一人にインタビューした。ときどきバイクで国境を越えてベトナムのインスタント食品や雑貨を仕入れに行くのだと言った。彼はベトナム側の黒タイはベトナム化（キン化）が進んでいて言語や文化的な違いが大きいとも口にした。国境を越えた行き来が、むしろ両者の違いを認識させたのであった。

以上をまとめると、次の通りである。2000年代の道路インフラの整備と国境の開放を背景に、ベトナムとラオスの国境を越える人、モノ、情報の往来は飛躍的に増加した。双方の国に分かれて住む黒タイが国境の向こう側へ興味を示し、部分的には交流が生じた。しかしこのことは、皮肉なことに、過去半世紀以上の間に双方の黒タイがそれぞれの国で国民化してきたこと、双方に文化的な差異があることをいっそうはっきり認識させた。筆者が知る限り、ムアンエットとムオン・クオン、あるいはタイチャーン国境ゲートに近いムアンマイとディエンビエンという国境の両側において、新しいネットワークを基とした地域や民族の文化の統合を指向する現象はあらわれていない。その意味では、黒タイのあいだで国境文化は生成されていない。

5. 黒タイのブタ飼養に焦点を当てた在地性

前節ではベトナム西北部とラオス北部の国境を横断する交通と運輸の発達が、国境をまたがって居住する黒タイの自文化認識に与えている影響を述べた。もう一度、ベトナムにおける黒タイの村落生活に目を転じたい。

5.1 人、モノ、情報の流動性と、在地性

たとえばトゥアンザオ県のA村では、2000年代の電気、交通、運輸、通信をめぐる環境の変化が明らかに生活をかえた。ガソリンや市場の商品を購入するのに金銭は不可欠であるし、高校まで進学するのがふつうになって教育費がかさみ、少子化も進みつつある。1990年代のように薪や余剰の農作物を売るだけでは現在の平均的な生活をするのも困難なので、男性たちは農作業などの手があくと町に出かけて臨時雇いの肉体労働を探し小金をかせでいる。高校まで卒業した若者たちは、村で農業に従事するよりも都市でのオフィスワークにあこがれている。貨幣経済の浸透と教育の向上は、言語、文化、生活スタイルのキン化と近代化をいっそう促しているのである。

このような中国、ベトナム、ラオス、タイの国境を越えた広範囲な人、モノ、情報の流動性は、黒タイ村落における生活のキン化と近代化のみならず、たとえば伝統的な儀礼や文字文化の保存を目指す、民間における一種の文化運動を引き起こした。ルアンナムターのトンチャイタイ村における黒タイ文字寺子屋も然りである。しかし、黒タイの伝統文化の保存をめぐる動きに関してはすでに他の拙稿で明らかにしているので（cf. 樫永　2005、2009）、本稿では触れないことにしよう。かわりに、在地性あるいはローカル性が経済価値を生み、現地の人もそれに重要な価値を認めるようになっている近年の動向を、黒タイのブタ飼養を例に述べたい[8]。

食料自給的なA村では、世帯ごとにスイギュウ、ブタ、ニワトリなどの家畜を飼養してきた。黒タイの高床家屋は、伝統的には高床上の2層がヒトの居住と祭祀空間であり、地上に面した1層が畜舎や物置として利用されている。ブタは日中、放し飼いにされ、家屋周囲でエサをあさり、決まった時間に飼養家族から給餌を受け、夜間は1層内部がブタ小屋で睡眠する。こうした放し飼いの飼養形態は、2010年頃までA村でふつうであった[9]。しかし、2011年からブタの舎飼いが徹底化された。このことが、

道路インフラの整備や国境貿易の発展と因果関係で結びついている。それは次のような理由である。

5.2 食肉需要の増加

少し時代を遡り、ベトナム農業の話からはじめたい。1980年代には食糧不足に苦しんでいたベトナムは、農業生産・流通の市場経済化に乗りだし、それまで合作社が管理してきた農地を各農家に分配した。労働力と肥料が積極的に投入され、政府の土地開拓や灌漑プロジェクトも成功して、1990年代には米、コーヒーをはじめとする農業生産は急速に拡大した。こうして2000年までにベトナムは自給農業国から農産品輸出国へと転じた。工業化進展のなかで、GDPに占める農業の比重は1990年の39%から2010年の49%へと減少したとはいえ、ベトナム農業は生産構成を変えつつ生産額を伸ばしている。耕種に比して水産養殖と畜産が顕著に成長しているのである。畜産の生産拡大の主要因は、国内消費者の所得向上による肉需要の増加であろう（荒神　2012：338-339）。

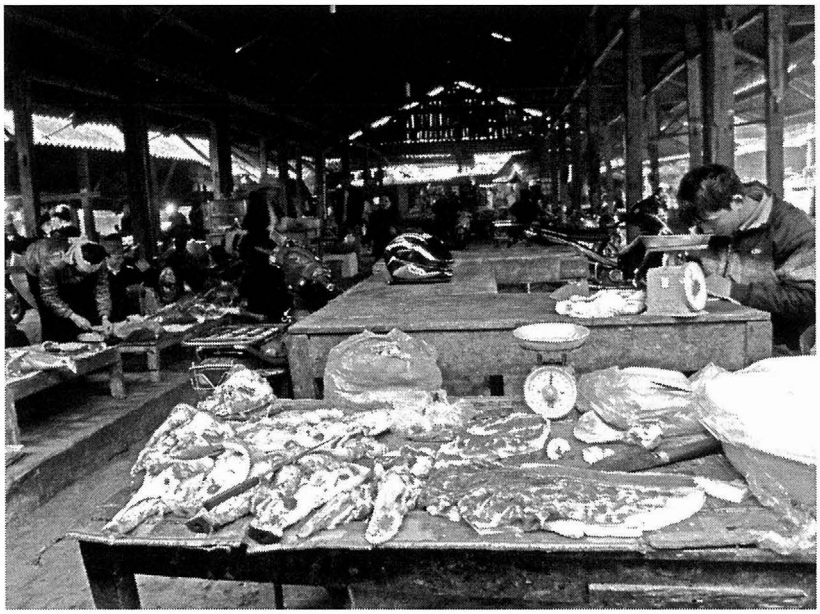


写真4：市場の食肉売り場（2011年12月、トゥアンザオ市場）

A村でも1990年代は、生活水準が向上して食肉需要が増加した時期であった。乱獲と汚染によって川での漁獲量が減り、さらに人口増加が加わった。村人も余剰米などを売った現金で、町の市場におもむいてキン族商人からブタ肉を購入して、家庭での食卓で食べていた。市場の精肉店を営む商人はほとんどキン族であり、彼らはキン族の養豚業者から仕入れたヨークシャー種やランドレース種と思われる白いブタを仕入れるか、少数民族の村で広く飼養されている在地の黒いブタを仕入れ、食肉として処理していた（写真4）。A村の黒タイのみならずトゥアンザオ県に住むキン族も、前者の白いブタを「キン族のブタ（*mu keo*, lợn Kinh）」、後者の黒いブタを、飼養者の民族に応じて「ターイのブタ（*mu tãy*, lợn Thái）」や「モンのブタ（*mu mẹo*, lợn Hmông）」などと呼びならわしている。

肉の部位による値段の違いはあっても、当時はブタの種類によってかならずしも市場価格が異なるわけではなかった。しかし、当時からA村の村人は、キン族が売るブタは化学飼料で育った舎飼いの「工業ブタ」であり、放し飼いの「自然ブタ」である「ターイのブタ」には味が劣ると言っていた。こうした意識は、かならずしもベトナム一般ではないが、近辺に住むキン族のあいだでは共有されており、また農薬、化学肥料、化学飼料に対する警戒感と不信感もすでに強かったので、「ターイのブタ」は重宝された。しかし「ターイのブタ」は出荷される数が少ないうえ、飼養者自らが解体して、親族、村人、知己の間で分配することが多いため市場から減った。

ラオス北部の町の食肉売り場でも、近年、ブタ肉の棚が拡大したのみならず、黒い在地のブタと白い改良品種の割合は逆転し、後者の割合が高くなっている。また、郊外に養豚場と養魚池の複合経営施設がいくつもでき、大食漢で広い放牧地を必要とするスイギュウ飼養が減った。かわって、コンパクトな施設内で飼うことができ出荷までも日数が短くてすむブタ飼養は増えている（高井　2011：44）。食肉供給をめぐるラオス北部の状況は、ベトナム西北部の状況と似ている。

5.3 食の安全意識と、在地のブタ飼養

ソンラーダムなど西北部の開発との関連から2003年頃から道路事情が急速に改善されたことは

すでに述べたが、各種プロジェクト関係者や工員が頻繁に往来するようになった国道6号線上では2005年頃からある状況が生まれた。ソンラー省とホアビン省の省境付近の国道6号線沿いで、キン族の商人が付近のモンの村から仕入れた「モンのブタ」を販売し始めたのである（写真5）。

国道沿いなどで少数民族の人たちが、山菜、野菜、果実をはじめとする現地産品を陳列して販売することはもちろん以前からめずらしくなかった。現地少数民族が、主に近隣の消費者向けに供給していたのである。これに対して、「モンのブタ」の販売者は、紅河デルタから1990年代以降にやってきたキン族の商人であり、ハノイをはじめとする長距離移動者を顧客対象としている。

写真5：「モンのブタ、売ります」の看板を出して、キン族が国道でブタ販売（2012年11月、ホアビン省マイチャウ県）

約20キロの「モンのブタ」1頭が1キロあたり12万ドン（約500円）で販売されている。付近の市場における「キンのブタ」の食肉販売価格が1キロあたり10万ドン前後であることを考えると、高額な取引である。体重20キロとまだ小さいので、もっと大きく育ててから食肉加工するのかもしれないが、ハノイに持って行って売れば体重1キロあたり20万ドンでも容易に買い手がつくそうである。さらに、現在ではハノイのレストランとも契約して、「モンのブタ」を定期的に供給していると商人は言った。

このように養豚業が発展し、それに伴って在地のブタの価値も上昇してきた。町の近郊にはキン族が経営する養豚場が増え、ヨークシャー種、ランドレース種をはじめとする外来のブタのみならず、在地の黒いブタも飼育されるようになっている（写真6）。養豚場では中国からの輸入製飼料も多く使われている。中国で食の安全の観点から中国製の食品への信用が落ちていることもあり、中国からの輸入飼料を使ってブタやニワトリをベトナムで飼養し、中国に出荷するという国際的な形態の畜産業も展開している。

写真6：国道6号線沿いでキン族が経営している養豚場（2011年12月、ソンラー省マイソン県）

食の安全の意識に関しては、ベトナムでもますます高くなっている。2012年にA村でも、だんだん市場で村の人たちはブタを買わなくなっていると聞いた。そこで売られている「工業ブタ」は「自然」な「ターイのブタ」とちがって、食べることで体にどんな影響をおよぼすかが恐ろしいからと言う。A村では食の安全の意識から、いつ誰の家のどのブタを殺すという情報を村内で回覧し、各戸が何キロ買うかを申告して、解体したときに分けあうようになっているそうである。これを「市場経済化前のようだ」と表現した。

とはいえ村の人口は1990年代以降増えているし、肉需要も増している。したがって飼養頭数を増やさなくてはならない。こうなると、今度は伝統的なブタの放し飼いが村落生活に与える影響が問題になってきた。ブタが菜園や畑の作物を荒らし、それが原因の隣近所同士のもめ事が増えてきたのである。ついに2011年、「5kg以上のブタの放し飼いは禁止。5kg以上のブタがうろついていてたたき殺されても、飼い主はそのことに文句を言えない」という、すでに取り決められていたA村での規則が、

写真７：種ブタをバイクで運ぶ業者（2010年４月、ホアビン省タンラック県）

周知徹底されることになった。

こうして2011年からA村でもブタ飼養は舎飼いになった。そのかわり飼養者側にとっては、給餌の手間が増えた。それ以前は日中、勝手に村の中や周囲でブタにエサをあさらせておけばよかった。しかし今では1日3回、きっちりと給餌しなくてはならない。A村ではどの家庭も化学飼料を使わず、バナナの茎や葉を刻み、水草（ファック・ソム［*phắc xổm*］と現地で呼ばれる）、糠、残飯などを混ぜて大鍋で煮詰めて飼料としているが、大きいブタになると10kg、小さいのでも3kgくらい食べる。村の人は「たいした仕事ではない」と言っているが、毎日のことであるし、1日あたり3時間は餌の材料集めから給餌に費やしている。また種付けも自然交配ではなく、種ブタをやりとりして人為交配している。ホアビン省マイチャウで種ブタの所有者から聞いたところ、依頼者の遠近に応じて種つけ費用は10万ドンから20万ドンくらいだそうである（写真7）。マイチャウとトゥアンザオの物価水準は大きく変わらないので、おそらくA村付近でもほぼ同じであろう。

現在、A村でも少子化が進行しつつある。十代までの少年少女は就学に忙しく、男たちは日雇い労働にでるために村では男手が不足しがちである。こうした村落生活の現状を考えると、近い将来、ブタの給餌をめぐる手間や人手が、家族の問題として大きくなってきそうである。すると村にも養豚場をつくって専業的に養豚する家族があらわれ、村落内で機能分化が進むのかもしれない。

6. おわりに

ベトナム西北部とラオス北部で2000年代以降急速に進んだ陸上輸送路の整備と国境の開放が、国境をまたがって居住する黒タイの生活と文化にどのような影響を与えたかを、本稿では考察した。まず両国における黒タイの分布と、その文化的特徴について示した。次に、GMS構想とソンラーダム建設といった大規模な開発事業との関連から、現地における交通・運輸環境の変化を整理した。そのうえで長距離の交通網の整備と、それに伴う人、モノ、情報の移動の増大が、双方の黒タイの文化や自意識にどのように影響したかを経験的に述べた。その中で指摘したのは、部分的には文化への影響があったものの、むしろ双方の黒タイの文化的差異をはっきり認識する方に傾き、黒タイの国境文化の生成には至らなかったことである。とはいえ、急速な近代化による生活環境の変化は、双方の黒タイのあいだで伝統文化の保存を指向する文化運動を刺激していた。のみならず在地性の価値の上昇という価値観の変化をもたしかに促していた。本稿の最後の節では、在地製の価値をめぐる現在の状況について、A村におけるブタ飼養を例に紹介した。

思いおこせば1990年代、マスメディアなどで少数民族が取り上げられる際、そのイメージは、自給自足的で大家族ゆえに貧困、教育のレベルは低く非科学的かつ迷信的、仕事は手作業で工業が未発達、奔放で自由な性格ゆえに性道徳規範がゆるく怠惰、自然な生活ゆえに焼き畑など自然破壊の元凶など、マイナスの方が強かった。「伝統」より「近代」（または「進歩」）が、「自然」より「工業」（または「科学」）に価値があると、1980年代までのベトナムでは明確に位置づけられていたが、一般的にはその価値観を1990年代はまだ引きずっていたのである。

これに対して、「自然ブタ」と「工業ブタ」という二項対立には異なる価値感がこめられている。黒タイなど少数民族の人々が1990年代にしばしばこの言葉にこめていたのは、キン族に対する対抗意識もあってか、「自然」は「工業（科学）」よりも人間にとって安全という価値観であった。「自分たち在地少数民族の『自然』」対「彼らよそ者キン族の『工業』」という対立図式が暗にこめられてもいた。いっぽうで近年、在地ブタの経済価値が上昇している現象は、少数民族側の価値観に、ベトナム全体の価値観が一面では近づいていることを示している。少なくともブタをめぐる「自然」と「工業」という概念の二項対立においては、「伝統・在地・安全」対「近代・外来・危険」という対立する価値観がはっきり結びつけられている。在地性自体がブランド的な価値を持ちうる状況が生じているのである。

こうした点から、最後に国境文化に関して附言すれば、中心からもっとも遠いという国境の観念的な辺境性が在地性という価値と結びついたとき、本稿で扱ったような地域でも、新しい国境文化が生成される可能性がまだあるのではないだろうか。

注

(1) ルアンナムターに住む黒タイのX氏をガイド、赤タイのB氏を運転手として自動車で訪ねた。ラオスの黒タイ語はラオス語の影響が強く、筆者が理解しにくい箇所はX氏が黒タイ語に通訳してくれた。

(2) タイ国を中心とするタイ語系民族の研究者は「ムアン」と仮名表記し、また東南アジアの前近代的政治体系の一類系を示す術語としても「ムアン」が一般的である。本書ではベトナム語、黒タイ語から日本語への翻字規則に則り、「ムオン」と表記する。蛇足だが、雲南省シップソンパンナーやシャン州（ミャンマー）のタイ系民族、ライチャウ省（ベトナム）の白タイやルーの発音体系では二重母音が短母音化するため、「ムン」として仮名表記される。

(3) この南部グループを最近では「赤タイ」とよぶ傾向が強い。ラオス側にもその分布がひろがっていて、ラオスでは20世紀以前から赤タイとして自他称されてきた。調査に同行した運転手B氏も赤タイを自称している。

(4) なお中国にも約1万人居住し、傣族として分類されている。

(5) 19世紀にはラオカイは、紅河を通じた河川交通の要衝であるとともに、現ベトナム西北部を経てラオスに通じる山の道の拠点であり、18世紀後半から19世紀前半にかけての鉱山開発ブームと、それにともなう商業交易の活性化の影響により商業鎮が成立していた（武内　2010：181）。

(6) なお、地域住民の生活への影響と広範な自然環境への影響が懸念されるため、ダム建設は海外からの援助資金を受けることができず、ベトナム政府は自前の資金によって着工した（樫永　印刷中）。
また、「メコン・ウォッチ」（2005年6月26日）も参照
http://mekongwatch.org/resource/news/20050626_01.html
なお、ダムに関する基本情報は以下の通りである。
貯水池：総貯水量93億㎥、有効貯水量65億㎥
ダム：コンクリート重力式および一部ロックフィル式、最大高さ138m、堤頂長962m
設備容量：2,400MW（400MW×6台）年間電力量：102億kWh
6台のダムのうち、2010年12月、2011年4月、8月に第1、2、3号機の商業運転をすでにそれぞれ開始している（追田他　2012：40-41）。

(7) その影印は、（飯島編　2012）の「資料III」中の「樫永14」に収録。ただし禁転載。

(8) この調査は野林厚志氏と2011年12月に行った。

(9) こうしたブタの飼い方は、中国の少数民族居住地域の農村でも珍しくない（野林　2009：295）。

引用文献

荒神衣美
2012　「農業——国際化、工業化のなかを生きる農民たち」今井昭夫、岩井美佐紀編『現代ベトナムを知るための60章（第2版）』明石書店、338-342頁。

飯島明子編
2012　『メコン川流域地域在地文書の新開拓と地域誌像の再検討——パヴィ調査団文書を中心に』科学研究費補助金（基盤研究B）「メコン川流域地域在地文書の新開拓と地域誌像の再検討——パヴィ調査団文書を中心に」報告書。

石田正美
2007　「大メコン圏経済協力と3つの経済回廊」石田正美、工藤年博編『大メコン圏経済協力——実現する3つの経済回廊』アジア経済研究所、16-33頁。
今村宣勝
2012　「多民族国家——54の民族」今井昭夫、岩井美佐紀編『現代ベトナムを知るための60章（第2版）』明石書店、55-58頁。
小野沢ニッタヤー
1997　「タイ国黒タイ族村落における祖先崇拝」『東京家政学院筑波女子大学紀要』1号、1-12頁。
柿崎一郎
2005　「拡大メコン（GMS）の交通開発」『科学』75巻4号、475-480頁。
樫永真佐夫
2005　「黒タイ——黒タイの拡散とその現在」綾部恒雄監修　林行夫、合田濤編『講座世界の先住民族ファースト・ピープルズの現在2—東南アジア』明石書店、123-139頁。
2009　『ベトナム黒タイの祖先祭祀——家霊簿と系譜認識をめぐる民族誌』風響社。
2011　『黒タイ年代記——「タイ・プー・サック」』雄山閣。
2012　「盆地の生活と変化——ターイ族の暮らし、民族雑居」今井昭夫、岩井美佐紀編『現代ベトナムを知るための60章（第2版）』明石書店、100-103頁。
印刷中　「ベトナム、ソンラーにおける歴史構築」藤井勝編著『東アジアの「地方的世界」』晃洋書房。
サイ・パカスム
2003　「運輸・通信」ラオス文化研究所編『ラオス概説』めこん、398-422頁。
迫田至誠、八木悦央、小田多井明、荒木一郎
2012　「ベトナム国ソンラ水力発電所建設事業施工監理報告」『こうえいフォーラム』20号、39-47頁。
高井康弘
2011　「スイギュウ——ヒトの暮らしが変わるなかで（ラオス）」『季刊民族学』136号、39-45頁。
武内房司
2010　「地方統治官と辺疆行政——十九世紀前半期、中国雲南・ベトナム西北辺疆社会を中心に」小島毅監修　山本英史編『均整の海域正解と地方統治』汲古書院、171-201頁。
名和聖高
2009　「GMS南部沿岸経済回廊の展望」『海外投融資』11月号、27-33頁。
野林厚志
2009　「ブタ飼育における個体管理——台湾ヤミが行なうブタの舎飼いと放し飼いの比較」山本紀夫編『ドメスティケーション——その民族生物学的研究』（国立民族学博物館調査報告 SER84）国立民族学博物館、289-305頁。
畢世鴻
2008　「中国雲南省トラ雄。ミャンマー、ベトナム国境地域の経済活動」石田正美編『メコン地域開発計画——動き出す国境経済圏』アジア経済研究所、181-214頁。

Boudet, Paul
1943　Saint-Poulouf et la route de Sonla-Laichau, *Indochine: Hebdomadaire Illustré* 129: iv-vii.
Chazée, Laurant
1999　*The Peoples of Laos: Rural and Ethnic Diversities with an Ethno-Linguistic Map*, Bangkok: White Lotus.
Hoàng Trần Nghịch và Tòng Kim Án [biên soạn]
1990　*Tư Điển Thái - Việt*, Hà Nội: Nhà xuất bản Khoa học xã hội.
Tạp chí Dân tộc học [biên soạn]
1980　Danh mục các thành phần dân Tộc Việt Nam, *Tạp chí Dân tộc học* số 1980 (1): 78-83.
Tỉnh ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân tỉnh Sơn La,
2005　*Tỉnh Sơn La 110 năm (1895-2005)*,　Hà Nội: NxbChính trị Quốc gia.