

「寝るなら行くな」の車窓学（フィールドワーク心得帖 第11回）

著者	佐藤 寛
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	185
ページ	54-55
発行年	2011-02
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://doi.org/10.20561/00046246

フィールドワーク
心得帖「寝るなら行くな」の
車窓学

私の研究対象である社会開発プロジェクトの舞台は首都から離れた農村部であることが多い。できることなら、農村部に長期間住み込む社会人類学的、農村社会学的な「農村調査」が理想だが、時間や経費が限られているなかでは現実的ではない。そこで私にとってのフィールド・ワークは農村部での聞き取りや観察が中心となり、限られた時間（通常は日帰りか一泊二日程度の行程となることが多い）のなかで、どれだけ良質の情報を得られるかが勝負となる。開発援助の現場では、そうした「フィールド・ワーク」がしばしば行われている。

足を運ぶことを勧めている。さて、長いフライトの後で首都に着き、開放的な南国の夕食を楽しんだ翌朝、フィールドに行く車中とはっておきの睡眠時間だと心得ている人も多い。この傾向は特に技術系の専門家に強いが、彼らは専門性（農業技術、医療技術、土木技術など）は現場に行ってから発揮すればいいと考えているので、道中で寝るのも理解できないことはない。しかし、社会開発の専門家・研究者にとってはフィールドに出かける車のなかには休憩室ではない。それどころか目的地に行くまでの車中であれだけの国・地域の社会環境についての情報を観察したか、フィールド・ワークの勝負はほぼついてしまうのだ。これを車窓学と呼ぶ人もいる。

車窓学はフィールド調査手法の不可欠な一部である。村までの道すがら、窓からの情報収集を入念にすれば、第一に現地の人々にとって「ばかばかしい質問（例えば、この村に電気は来ていますか?）」をするリスクが減る。村人は忙しい日常の合間をさいて我々の調査につきあっているが、ばかばかしい質問を頻発する相手（車中で寝ていた人）にまじめに答えようとするインセンティブはわからないだろう。第二に、様々な「語り」を村人が語るとき、その語りに出てくる事物や場所（学校、市場、裁判所など）を、今自分が見てきた風景のなかに位置づけることができる。そのことによつてより深い「語り」を引き出すことができるのだ。

では、車窓学の初歩を少しだけ披露しよう。まず、車に乗るときはできるだけ外が眺めやすいポジションを取る。できれば運転手の隣の席が理想的だ。乗つたらすぐにノートに時刻を書く。車のなかではノートとペンから手を離さない。そして車窓から見えるものをいつでも書き留める姿勢を取る。見るべきものは、大まかに①風景、②道路、③インフラ、④人の様子である。「風景」はありきたりのことである。今車が走っている周囲は山なのか、平地なのか、町なのか、農村地帯なのか、牧草地帯なのか、森林なのか。農村地帯なら畑に何が植えられているのか、それは植えたばかりか、どのくらい伸びているか、収穫間近か、収穫後か（これは農民の懐具合を推測する指標になる）。農作業が見えれば、誰がどんな作業しているのか、家畜は使われているか、農機具は使われているか（これは農村部の雇用状況の一端を知るヒントになる）。また、たとえばサトウキビ畑が続いていれば、近くに精製工場がなければならぬ。そうした目で風景を眺めれば、精製工場を発見することは難しくない。水田があれば精米所は必ずあるはずだ。そして精米所が集積している場所があればそこがこの地域の経済的な中心地であることが推測できる。「道路」は車窓学にとつては情報の宝庫である。道路舗装の状態、どこから道が悪くなるか、どこから未舗装になったか、どこから道幅が狭くなったか、これらは右折、左折などのタイミングで時刻を記入しておくことであとから地図をたどることが出来るし、政治的なその地域の力関係を推し量る目安ともな

専門は、開発社会学、地域研究（イエメン）。

開発援助プロジェクトの社会的影響を中心に研究。最近ではフェアトレード、BOPビジネスなど途上国と先進国とを結ぶ「ビジネス」にも関心を持って研究している。



バイクの普及、空気の汚れ

る。そして幹線道路から横に入る農村道路があるときには、そこにどんな交通機関（このパリエーションは国によって異なる。東南アジアならバイクタクシー、南アジアならリキシャや牛車、中東なら口バ車で、ラテンアメリカなら馬車かもしれない）がどれくらいの数たむろしているのか。これは脇道の先にとれくらいの交通量があるのかの指標になる。帰りに同じ場所とれくらい数の客待ちがいるかで、一日の交通の流れを推し量ることができる。また、脇道に入るにつれて交通機関が変化していくことにも注意が必要だ。どこまでならタクシーが走っていて、どこまでならバイクが走っているのか、どこから徒歩になるのか。これは村人の町までのアクセスの難易度を推し量る指標になる。

道路を行き交う車両にも情報満載である。すれ違う車と追いついた車（通常我々の乗る車のスピードは速い）の荷台に載っているものの違いは、物流の方向性を示唆する。丸太を積んだトラックに頻繁にすれ違えば、この先に森林伐採の現場があること、後ろに製材所があることが予想できる。人をたくさ

ん乗せたピックアップ・トラックを数台追い越したあと、今度はすれ違う車に人が満載されていたりするところがある。これは、我々が道路から見えない市場を通過した可能性を示唆する。それが午前中であれば夕方には逆の人の流れが予想できる。時には道ばたに小屋、かけで、旬の野菜や果実、地元の名産品が売られていることもある。これも地域の産業を知る重要なヒントとなる。子供達が並んで歩いていたら学校が近い。そのときの注目点はどんな制服を着ているのか、何年生くらいか、男女比はどうか。時間によってはその地域の学校が二部制を取っているかどうかも推測できる。町によつて学校の校舎の立派さが異なることがあるのも政治的な力（援助を引き込む交渉力、政府予算を優先的に振り向けさせる政治力など）の違いを反映している可能性が高い。

「インフラ」の基本は送電線と水道管と電話線である。町から出てしばらくは送電線が道路に沿っているだろう。それがどこで途切れるのか、自分たちがたどってきた道に沿って「電化」の程度を確認できるのだ。これを確認しておけば、村に着いて

「ばかばかしい質問」をしないですむ。電話線も同様だが、最近では携帯電話が発達してきたのでむしろ、中継アンテナの存在に注意が必要かもしれない。道路がわたる橋、踏切などは、その古さやメンテナンスの状態から経済状況の盛衰を推し量ることができるといえる。大きな橋があるときには両岸に渡し船があるか、水位はどれくらいか、荷物を運ぶはしけが何を運んでいるのかにも注目しよう。開発プロジェクトによつては、道ばたの学校（教育プロジェクト）、病院・保健所（保健プロジェクト）、農業普及所（農業プロジェクト）などの社会インフラがどの程度の頻度で現れるか、建物のデザインやサイズの違いも見落としてはならない。

そして、「道行く人」の服装（特に女性の服装）、運んでいるもの（水瓶、薪、家畜、穀物、野菜、市場で買った商品）、担ぎ方（水くみの仕方は社会によつて異なる）、運んでいるもののジェンダー分担などから家庭生活の一端が伺われる。農村地域に入れば干してある洗濯物からも社会が覗き見える。これ以外にもそのときにはわからなくても気になったこと、不思議なこ

とを書き留めておくと、後に地域の経済状況や政治状況の話と組み合わせる理解できることがしばしばある。これは書き留めておかなければ決して活かせないデータである。

メモを取る時に時刻を書くことは、二地点間の距離を推測する手がかりになるばかりではない。例えば行きがけに何の建物かわからない建物があったとき、帰りに「この四つ辻を左折してからあと何分後に現れる」ということが予測できれば、今度はより注意深く看板や、周囲の様子を観察でき、縫製工場だということがわかったりするものである。

このように、道ばたに見えるものすべてが社会を反映しており、こうして、片道二時間（往復四時間）車窓から注意深く観察すれば、その情報量がかなりものになることは想像できるだろう。また、その後同じ場所を異なる季節に訪問したり、何年か後に訪問する機会があれば、その社会の経済社会の季節性、経年変化もある程度実感できる貴重なオリジナルデータとなるのだ。

というわけで、再確認しておこう。「寝るなら行くな」。