

チッタゴンのリクシャワラ

——「ムラ」と「マチ」とを繋ぐもの——

たか　　た　　みね　　お
高　　田　　峰　　夫

はじめに

- I チッタゴンのリクシャ産業の概要
- II 運営形態とリクシャワラの収入
- III リクシャワラの調査事例
- IV 検討点と試論

はじめに

リクシャ (riksha。英語表記では rickshaw) は、前が自転車式になった三輪の人力車で、南アジア一帯で広く利用されている公共交通機関である。その唯一の動力は人間の脚力であり、また制動機関はその運転手が両手で操る前輪のブレーキだけしかないというきわめて単純な構造を持つ。バングラデシュは「リクシャの国」と呼ばれるほどリクシャの多い国である。都市であると村部であるとを問わず、ほとんど国中でリクシャが見られる。まさに溢れているという表現が当てはまるようなそんな状況なのである。当然のことながら、こうしたリクシャを引く運転手たち、ベンガル語でリクシャワラ (riksha-wara。英語表記では rickshaw puller) と呼ばれる人たちもその数はまたきわめて多い。しかし、不思議なことに、リクシャそのものについても、またそれを引くリクシャワラについても、これまでほとんどまともに取り上げられることはなかった。

筆者は最近発表した小論において、バングラデシュ東部のあるムラを事例として取り上げ、これ

までの分類からも、また景観上からも純然たる農村と見えるムラにおいて、実は約70%の世帯が自家生産農作物では最低必要量の半分以下しかまかなえず、多くの世帯が何らかの形で農業外労働に参与していることを明らかにした^(注1)。だが、これらの世帯の稼ぎ手たちは、その大部分が資本も教育も技術もなく、農業外の分野に移ろうとしてもその移行はそれほど簡単ではない。なぜなら、ちょっとした行商や露店商でさえも、始めるためには若干の資本が必要であり、また、ただでさえ失業者が溢れているバングラデシュの現状では、新たに勤め口を探そうとしても、何の技術も教育もない状態ではそうやすやすとは参入ができかねるからである。そうした中で、リクシャ産業はそれらの人々が最も容易に参入できる分野となっている。現に、調査村の場合にも農業(農業労働者を含む)に次いで最も多くの人々が関与する職であった^(注2)。

そこで、本稿ではこの知られざる多くの人々の生活の一端に触れることから、彼らの生活と現在のバングラデシュにおける「ムラ」と「マチ」の関係とを考えてゆきたい。

対象地域としては、チッタゴンのリクシャ産業を取り上げる。チッタゴンはバングラデシュ南東部に位置し、首都ダッカに次ぐ同国第2の都市であり、また同国第1の港湾都市でもある。さらに、バングラデシュはジョムナ (Jamna。ブラフマプト

ラ [Brahmaputra]), ポッダ (Padma. ガンジス), メグナ (Meghna) と3つの大河に国土を分断されているが、この3大河の東側、同国の東部(チッタゴン管区)で最大の都市でもある。しかし、1971年に独立を達成して以来、首都としてのダッカがその比重を増すにつれ、さまざまな機能もダッカに集中するようになり、一般の人々や研究者の関心もそちらに向かうにつれて、チッタゴンは脇に追いやられた感もある。そのためか、ダッカに関してはさまざまな分野で研究がなされているが、チッタゴンに関してはごく限られたことしか分かっていないというのが現状である。ここに、チッタゴンを選ぶ1つの理由がある。

これとは別に、もう1つ大きな理由がある。筆者が調査を続けてきたコミラ (Comila) 県の北部のムラ(ダッカから東北東に約100kmの所)から、なぜか約200kmも離れたこのチッタゴンに出稼ぎや移住をする者が多いのである。最初は調査対象村だけの特殊な現象かと思ひ、あまり気にも留めなかったが、調査を続けるうちに、どうやらもう少し複雑な関係が背景にあることに気がついた。この点に関しては後で詳しく触れることにしたい。はたしてこうした関係を都市の側から見るとどうなるのか、その検証のためにもチッタゴンを選ぶ必要があったのである。

(注1) 拙稿『「農民社会」・「農民」・農業外労働——バングラデシュの職業構造の事例から——』(『民族学研究』第56巻第1号 1991年6月) 20~44ページ。

(注2) ただし、バングラデシュ国内でも地域差があり、国内のどこにおいてもこうしたことが当てはまると言えるわけではない。

I チッタゴンのリクシャ産業の概要

ところで、漠然と多いという形容をしてきたが、

いったいどの程度のリクシャが現実に稼働し、どの程度の人間がそれに関与しているのであろうか。サリム・ラシドの論によれば、1978~79年のダッカにおいて、周辺地域から流入するリクシャも含めて推定4万台のリクシャがダッカ市内で稼働しており、他方、リクシャワラの人数は、1日2交代制なのでリクシャ台数の2倍であるが、かなりの数の者があふれていることを考慮すると、およそ10万人とされている^(注1)。しかし、その10年後、所轄官庁である地方政府農村開発協同組合省 (Ministry of the Local Government, Rural Development and Cooperatives) の当時の大臣は、答弁の中で正式に免許を取得したリクシャがダッカに8万8159台あると語っており、さらにその1年後の答弁では(免許の取得の有無は不明だが)8万2740台あると語っている^(注2)。また、チッタゴンについては、1989年の時点で約170万人の市民に対しておよそ7万台のリクシャと6000台のペビータクシーがあるとされている^(注3)。本稿では、事例としてチッタゴンのリクシャワラたちを取り上げるため、ここではチッタゴンでの数値を基にして大まかな推計を行なってみたい。

かりに、チッタゴンで報告されている7万台という数値を登録されている(すなわち免許を取得した)リクシャの台数であるとする。ところで、筆者の調査上の経験から言うと、実はこの他にかなりの数の未登録のリクシャが存在する^(注4)。他方、免許を取得しておきながら、修理中であるとか事実上の廃車となっていて新しい車体を待っている最中の言わば空ナンバーがある等の理由から、実際には稼働していないリクシャがこれもまた相当数存在する。この両方の数字をほぼ同等であると仮定して差引ゼロとすると、やはりおよそ7万台のリクシャが実際に稼働していることになる。同

様に、リクシャワラに関してもサリム・ラシドが考えるほど単純ではない。なぜなら、確かに2交代制であるから単純計算すれば2倍になるはずであるが、実際には1人で丸1日リクシャを使用するリクシャワラが一定数いるのである。それゆえに、実数は2倍をかなり下回ることになる。しかし、これに、仕事にあぶれている者の数を加えると、実際に現役のリクシャワラとして働いているのは、結果的には実際に稼働しているリクシャの台数の約2倍、14万人程度という数字が推定されるのである。

だが、リクシャ産業に携わっている人々はこれだけに留まらない。リクシャはガレージと呼ばれる場所に所属するが、こうしたガレージは大体ある1人のオーナーが所有している。そして、リクシャワラたちはオーナーと契約をし、ある特定のガレージに所属する形でリクシャを借り受けていることが多い。チッタゴンのガレージの規模は一般的にダッカよりもその規模が大きいようであるが、それでも市内には1000を優に上回る数(正確な数字は確かめようもないが、おそらくは3000以上)のガレージがあるはずで、当然それと同数のオーナーがいることになる。各ガレージにはガレージ専属のメカニックと呼ばれる修理工が大体リクシャ10~25台に対して1人の割合でいることが普通であるが、個々のメカニックの能力差を考慮すると、7万台のリクシャに対して3000~5000人のメカニックがいると考えられる。

さらに、リクシャの製造は分業制で行なわれている。シートや幌のビニール張り布を縫う人、幌の竹枠を作る人、座席の木の枠を作る大工、それにトタンを張り付けるブリキ職人、シャーシを作る溶接工、各種の部品を作る町工場の工員たち(ただし、部品のうちのかなりの割合で中国ないしイ

ンドからの輸入品がある)、それらの部品を専門に売る部品商、等々、(統計など望むべくもないが)筆者の推定では、これらの数はチッタゴンおよびその近辺で1万人を優に上回ると見られる。この他に、各種の専らリクシャワラを相手とするサービス業(たとえばリクシャ宿、町中の路上での応急修理道具の貸出し、ガレージ周辺の食堂、小さな茶店、さらには〔リクシャワラには単身赴任者や独身者が多いことから〕専ら彼らだけを相手とする女性たち等々)に従事する者がおり、これもその数が1万人を超えたと考えられる。こうして直接にリクシャ産業に携わる人だけで、その数は16万~17万人という数字が弾き出される。チッタゴン市の人口が約170万人であるというから、実に市の人口のおよそ10分の1がリクシャ産業に携わっているということになる。かなり曖昧な推測を基にしているとはいえ、これは驚くべき数字である。

しかも、この計算には間接的にリクシャ産業に関与している人々(たとえば、原料となるビニール張りの布や竹や鉄材の製造・流通・販売業者、その他)の数は含まれていないのである。こうしてみると、いかにこのリクシャ産業が大きな意味を持つものであるかがはっきりしてくるであろう(注5)。

(注1) Salim Rashid, *The Rickshaw Industry of Dhaka: Preliminary Findings*, ダッカ, BIDS, 1986年。ちなみに、この研究はダッカのリクシャ産業について一応の概要を提示しているが、かなり曖昧な点も見られることに注意する必要がある。なお、リクシャについての研究はきわめて少ないが、ダッカのリクシャ産業の現状および他の交通機関との対比等の点を、主に都市計画・都市貧困層問題との関連で論じたものに次のものがある。Saito, Fumihiko, "Rickshaws in Integrated Planning: Case Study of Dhaka, Bangladesh," ダッカ, UNDP Bangladesh事務所に提出された報告, 未公開, 執筆期日の表記なし(おそらく1990年)。また、カルカッタのリクシャについては、次の論の中に若干の言及が見られる。

押川文子「出稼ぎ型労働移動と村の変化——インド・ビハール州の一事例——」（『アジア経済』第26巻第1号 1985年1月）49～71ページ。リクシャ産業の内部事情やリクシャワラ個々の生活についての研究はほとんどないのが現状である。

（注2） それぞれ、*Bangladesh Observer*, 1989年2月7日の記事、および *Bangladesh Times*, 1990年6月19日の記事。

（注3） *Bangladesh Observer*, 1989年11月1日の記事。

（注4） ここからの記述は、1989年から91年初めまでのおよそ2年にわたり、少しずつ確認したことを、必要最小限だけまとめたものである。

（注5） なぜ、これ程までに大規模な分野が無視されてきたのか。鶴見良行は東南アジアの歴史を論じる中で「『地方史』の国策による意図的見落とし」ということを指摘している（鶴見良行「マカッサル海道」〔鶴見良行・村井吉敬編『道のアジア史』同文館 1991年〕49～74ページ）。これと対比可能な側面がバングラデシュのリクシャ産業についても考えられるかもしれない。

II 運営形態とリクシャワラの収入

それでは、チッタゴンのリクシャ産業は具体的にはどのような運営形態によって運営されているのであろうか。

まず第1に免許制である。免許には2種類ある。1つはリクシャ自体の免許である。リクシャは、新規に製造されると、まず免許を申請してナンバーを交付されなければならない。このナンバーは直接リクシャの車体に取り付けられる。これはリクシャに独自のナンバーであるが、基本的には自動車の場合と変わらない。もう1つは、リクシャワラが取得する免許である。

第2には、レンタル制ということが特徴として挙げられる。自分でリクシャを所有してそれを引くというオーナー・ドライバーもいるが、その数はきわめて限られている。貸出しはマダンと呼ばれる独特の時間区分に従って行なわれる。すなわ

ち、早朝（大体4時ないし6時）から14時までと14時から深夜（通常22時ないし24時）までに1日を2分して、その1つ1つを1マダンと呼ぶ。料金は1990年末から91年初頭にかけての時点で、1マダンにつき20～25%であった（ちなみに、この時点で1%≒4円、米は1匁の値段が10～13%であった）。

貸出し料金に差があるのは、リクシャ1台1台の車体の状態に差があるからである。廃車寸前だがたがきたリクシャは、こぐのに大変な労力を要し、危険性も高く、客も敬遠したり料金を余計に値切ったりするために、貸出し料金もやや安い。ちなみに、貸出し料金は日払いでその日のリクシャを返す時点で清算することが原則となっている。

なお、リクシャは1マダンに限らず2マダン、すなわち全日借りることも可能である。その際の貸出し料金は、基本的には1マダンの2倍であるが、交渉によって若干の値引がなされることが多い。

第3の特徴は、ガレージ制である。この点が最も特徴的であり、かつ重要な点でもあるので、以下にやや詳細に説明することとしたい。

ガレージとは、事務所とリクシャの駐輪場兼修理場と休憩所兼夜間宿直所を全て兼ね合わせたような特定の場所のことを言う。ガレージは、通常1人のオーナーが所有・管理しており、めったに共同経営は見られない。ガレージの規模はさまざまであり、小はリクシャ5台所有程度から大は200台ないし300台を所有するような大規模のものまでであるが、チッタゴンの場合に多いのは所有規模30台から70、80台程度の大きさのものである。

各ガレージには、メカニックと呼ばれる専属の修理工がいる。リクシャの台数やメカニック個々の能力によるが、大体は前述のようにリクシャ10～25台につき1人の割くらいでメカニックがいる

ことが一般的である。また、オーナーはメカニック上がりが多い。メカニックが複数いる場合には、通常はその中に1～3人の見習いのメカニックが含まれる。メカニックは、リクシャワラとは異なり、大体が月給制である。ただし、月給制とは言っても日給月給の場合が多いのだが、いずれにせよ、リクシャワラに較べるとその身分は安定している。

各ガレージでは、そのガレージ独自の通し番号を所属のリクシャに付けている。それゆえに、ある程度慣れている人が見れば、有名ガレージのリクシャはその通し番号を見ただけでそれと分かる。リクシャワラの多くは毎日特定の番号のリクシャを特定のマダン引いている。こうしたリクシャワラは、他の方法では容易に居場所を特定できなくとも、「何々ガレージの何番リクシャを朝(または午後)引いている男」として比較的容易に探しだすことができる(もちろん、ガレージの場所を特定できていることが前提条件であるが)。これらのリクシャワラは比較的長期間(半年から場合によっては20年以上にも及ぶ期間)特定のガレージに所属することが多い。

他方、こうしたある程度固定したリクシャワラ他に、その日その日の空いているリクシャを引くリクシャワラがどのガレージにも一定の割合で存在する。これらのリクシャワラは、一般的に短期ないしは不定期所属の者が多い。1回の所属期間は数日から長くてもせいぜい半年以下である(注1)。

さて、ガレージは修理場でもあるけれども、リクシャのパーツはほとんど置いていない。パーツは、基本的にはそのつど近くのパーツ店から購入する。こうしたパーツ代は、多くの場合にはリクシャワラの個人負担である。もちろん、日々のメ

インテナンスは無料でメカニックがしてくれるし、工具や油の使用、パンクの修理等も、ここですれば無料である。しかし、リクシャワラが自分の過失でリクシャを損傷したり盗まれた場合には、損失分を全額弁償しなければならない。こうした事故に関する保証はほとんど何もない。

ガレージには、リクシャの盗難防止のためと深夜や早朝のリクシャの修理および管理のために、夜間にはメカニックのうちの1人ないし2人が必ず宿直として泊まり込む。多くの場合、宿泊代が浮くので、若い下っ端のメカニックがこの役に就く。ガレージには、その一画にこれらの人が泊まれるようなベッドを置いた屋根つきの場所がある。こうした場所は、昼間はメカニックたちが交代で休んだり、疲れたリクシャワラが一時的に休息を取ったりする場でもある。さらに、この一画にはその日の売上げを一時的に保管する金庫の役目も兼ねた小机が備えられており、入金管理や帳簿の管理は全てここで行なわれる。

オーナー・ドライバーたちも、毎日のメンテナンスのためと、夜間の盗難防止のために(そもそも夜間にリクシャを置いておく場所が見出し難いためもあるが)、毎月100～150^円を払って特定のガレージの所属となることが一般的なようだ。

ガレージは、チッタゴン市内のいくつかの特定の地区にその大部分が集中している。その多くは、市の中心部からそれほど遠く離れていない商業街や新興住宅街の裏町のような場所である(注2)。しかも、そうした地区の中でも、表通りに面した所ではなく、裏通りや、さらにそこから少し中に入った住宅の裏手等に位置することが多い。

ところで、ガレージのオーナーたちはこうした土地を自分で所有しているわけではない。多くの場合、その時点で自分が所有するリクシャの台数

に合わせて、それに見合った広さの土地を別の地主から借り受けるのである。それゆえ、リクシャの台数の増減につれて、ガレージ自体が場所を移動することがままある。

さて、リクシャワラたちはどれ位の収入を得ているのであろうか。さまざまな機会に聞き取りを重ねた結果判明したことは、収入に関して言えば個々のリクシャワラによって極端に差が見られるということであった。操業中の自分の食費とリクシャのレンタル代を除いて、1 マダンで20~50%、全日操業して30~80%という極端に開きのある数字である。これには、大きく分けて2つの要因が挙げられよう。

まず第1に個人差が大きい。これは見過ごされがちな点であるが、リクシャ引きは商売である。それゆえに、駆引きの部分が意外に大きい。上手に客をあしらうことができれば儲けは大きくなり、それが下手であれば儲けはわずかなものにならざるを得ない。しかも、まず道そのものを熟知していなければならず、それぞれの時間による道路の状態、客層等々についての知識も必要である。つまり、商売人としての素質がある程度なければならず、それなりの頭脳も要求されるのである。また、熱意によっても収入は異なる。労働密度が濃ければ収入は大きくなり、他方で同じ稼ぎ高を上げても、操業中の食事や嗜好品の消費が多ければ収入は小さくなる。言うまでもなく、労働時間は収入を大きく左右する。さらに、リクシャを引くことはその日1日だけのことではないから、自分の体力や体調を考えながら、仕事の量を調節して、長期的に見て最大の収入を目指すことも重要である。この他に、これはリクシャワラ自身ではどうしようもないことではあるが、客の側からの好みや選択ということも考えなければならない。リク

シャワラの年齢や体格さらには人相やリクシャの状態等によって、客の方も交渉するリクシャを選ぶからである。

第2に季節的変動や景気変動によって、リクシャに対する需要の度合いが大きく変動する。乾期(冬季)には人々も外出を控えるために、全体的に仕事量が減る。また、湾岸戦争のようなことが生じれば、チッタゴンは港湾都市であるために貿易量が減り、商取引の量も減少するため、少量の貨物輸送機関としてのリクシャの需要も減る。このように全体的に需要が減少した時には、先に触れたような客から見て人気のないリクシャワラは真っ先に影響を受けて、彼らの収入は一層減少せざるを得ない。

(注1) こうしたリクシャワラや、半年程度を周期として頻繁にガレージを変えるリクシャワラは、きわめて見つけることが難しく、彼らの実態は良く分からないというのが偽らざるところである。

(注2) ガレージが位置する地区や場所、さらには1つ1つのガレージによって、そこに集まるリクシャワラの傾向にも差ができるようである。また、地区ごとの特色もあるように思われる。

III リクシャワラの調査事例

この節では、チッタゴン市内のあるガレージでの調査から、チッタゴンにおけるリクシャワラに見られる特徴的傾向を考察してみたい。調査対象は、市内でも最もガレージが集中しているマスタープールという地区の1ガレージ(ここではかりにAガレージとしておく)に所属しているリクシャワラおよびそのガレージのオーナーとメカニックである(注1)。調査は筆者が直接彼らにインタビューする形で行なった。被調査者は、時々ガレージに修理や休憩それに交代等のために戻ってくるリ

クシャワラを端からつかまえる形でインタビューしていったので、結果的に、不完全ではあるが一種のランダム・サンプリングのようになった。調査は1989年末から90年初頭にかけて、数回に分けて行なった(注2)。

データの概要は、第1表にまとめたとおりである。ここでは、基本的なデータのみを提示した。被調査者は、リクシャワラが52人、オーナー1人、メカニック2人、他に調査拒否2人で、事実上の合計は55人ということになる。先述のように、リクシャワラたちの流動性から、オーナーにもその時々時点の所属リクシャワラ数ははっきりとは把握できていないが、調査の実施時期においては平均的所属総数はほぼ200人前後、実質的な稼働リクシャ台数は約100台というところであったから、全体のほぼ4分の1程度のサンプルを取ったことになる。以下では、第1表の各項目について、その特徴を見てゆきたい。

1. リクシャ・ナンバーから

すでに前節のガレージについての記述でも触れたように、各ガレージでは、リクシャ自体に対して交付されるナンバーとは別に、そのガレージ固有の番号を個々のリクシャに対して付けている。この調査では、リクシャワラたちを重複してインタビューしてしまわないためと、彼らを同定する最も確実な手段であることから、彼らに対してまず最初に自分の引いているリクシャのガレージ・ナンバーとマダンの別とをたずねた。

まず、自分の引くリクシャが決まっている者が52人のリクシャワラのうち36人いる。ほぼ70%である。残りのおよそ30%の人(表ではExで表示)は、毎日その場で空いているリクシャに乗るといふ。空いているリクシャとは、修理が終わったばかりでまだ誰がそれを引くか決まっていなリク

シャや、本来の引き手その日に突然仕事を休み空きできたリクシャ、というようなものである。病気等の正当な理由であっても、無断で何日か仕事を休めば、そのリクシャの継続的使用権を失うことになるから、その日に仕事をしなくとも1度はガレージに来て少しばかり話をして帰ってゆく、そうしたリクシャワラも必ず何人かいる。特定のリクシャを引く者は比較的長期にこのガレージに所属しているが、不特定のリクシャを引く者はやはり短期や不定期所属の者が大部分で、なかには、ムラで稲刈りの仕事をしていて、それが終わったので昨日またマチに来たばかりだとか、2、3日前まである食堂でボーイの仕事をしていてがけんかをして辞めたので今日からリクシャを引くとか、そんな人も混ざっている。こうした人は、その日に仕事にありつけるかどうか全く分からない実に不安定な立場にいる。それゆえに、リクシャワラとして定着を図る者は、仕事にありつけてもありつけなくとも、ガレージに顔を出してオーナーやメカニックと関係を密にし、早い時期に特定のリクシャが決まるように努める。逆に、いつまでも特定のリクシャが決まらない者は、熱意がないとか信用できないと見られている証拠である。

マダンの別(第1表ではA、Bで表示)に関しては、1マダンのみ引く者が圧倒的に多く、2マダン引いている者はわずかに7人、率にして13.5%という結果である。注目すべき点は、彼らが例外なく長期所属のリクシャワラだということである。ただし、彼ら全員が長期継続的に2マダン引いているというわけではない。経済的な必要に迫られて一定期間のみ2マダン引いているという人が多いようだ。実際問題として、体力的にも、長期間にわたり2マダン引き続けることにはかなり無理がある。しかし、なかには、自分の好きなように時

第1表 Aカレッジ

No. ¹⁾	宗教	年齢	教育程度 (学年)	出身地			土地所有 (シトク) ²⁾	職種	移入年	職業経歴
				県	郡	村				
1	M	42	3	Comilla	Barura	?	1,000	Own.	1967	Mech., C.
2 10B	M	20	0	Comilla	Murad.	Furughar	60	Pull.	1977-79	自耕
3 Ex1	M	26?	5	Comilla	Murad.	E. Dail, N. of M.	0	Pull.	1983	農労
4 133AB	M	27	5	Dhaka	Dhaka?(S)	Biglampur	0	Pull.	1982	なし
5 19A	M	35	0	Comilla	Murad.	Kodomtori	0	Pull.	1965-68	農労(若干)
6 75A	M	30~35	5	Comilla	Murad.	Pandghar	30	Pull.	1972-73	魚商, C.
7 57A	M	35	5	Comilla	Murad.	Pandghar	30	Pull.	1979	自耕; 農労
8 140B	M	27	2	Comilla	Murad.	Jatrapur	0	Pull.	1977-79	なし
9 49A	M	20	0	Comilla	Murad.	Murad.	0	Pull.	1982	なし
10 49B	M	50	0	Chi.	?	(rural)	0	Pull.	1955?	なし
11 78A	M	40?	0	Comilla	Murad.	Mochagara	0?	Pull.	1987	農労
12 42A	M	40	0	Comilla	Murad.	Kojoli	0	Pull.	1972	農労
13 11B	M	55	0?	Chi.	?	(rural)	60	Pull.	1959?	自耕; 農労
14 41B	M	-30	0	Comilla	Murad.	Neyamotpur	90	Pull.	1978-79	自耕; 農労
15 21A	M	30	0	Comilla	Murad.	Mochagara	90	Pull.	1977	自耕; 行商, V.
16 M1	M	20?	3	Comilla	Chandina	Mehar	0	Mech.	1989	なし
17 M2	M	17	0	Chi.	Katuwa	Asar	?	Mech.	1987	なし
18 97AB	M	35?	0	Barisal	?	?	?	Pull.	1981	?
19 47B	M	25	BA(14)	B. Baria	Kasba	Akubpur	?	Pull.	1982	短大生
21 111B	M	+30	0	Comilla	Homna	Chanderchor	?	Pull.	1980	なし
22 118B	M	40	0	Comilla	Daudkandi	Korakandi	0?	Pull.	1976-77	農労
23 35B	M	40	0	Chi.	Anowara	Anowara?	0?	Pull.	1972-73	農労
24 Ex2	M	30?	0	Chi.	Anowara	Anowara?	0	Pull.	1974	農労
25 Ex3	M	30~35	0	Chi.	Anowara	Anowara?	0	Pull.	1972	なし
26 Ex4	M	23~24	4	Comilla	Murad.(N)	Pandghar	0?	Pull.	1983	市場で荷物運び, C.
27 22B	M	40	0	Comilla	Murad.(N)	Pandghar	0	Pull.	1987	農労
28 Ex5	M	24	0	Chi.	Anowara	Anowara?	0	Pull.	1984	農労
29 29A	M	30~35	0	Comilla	Murad.(N)	Elkal	0	Pull.	1983-84	農労
30 14A	M	30	0	Comilla	Murad.	Arirchor	0	Pull.	1977	ルンギー織り, V.
31 95B	M	40	0	Chi.	Anowara	Charatori	0	Pull.	1969	小商い, V.; クレーン運転, C.
32 32B	M	30~35	0	Comilla	Murad.(N)	Kurbanpur	0	Pull.	1972	なし
33 98AB	M	26	0	Chi.	Anowara	Anowara?	0	Pull.	1984	農労
34 Ex6	M	40	0	Comilla	Murad.	Camella	0	Pull.	1960?	なし
35 Ex7	M	42	5	Comilla	Murad.(NW)	Mirjapur	0?	Pull.	1967	織り子, V.; 小商い, C.
36 114A	M	26?	5	Comilla	Murad.	Kamargaon	0	Pull.	1984	織り子, V.
37 Ex8	M	32	3	Chi.	Anowara	Anowara?	0	Pull.	1987	農労
38 Ex9	M	22	0	Comilla	Murad.	Kurbanpur	0	Pull.	1983-84	なし
39 Ex10	M	+30	0	Comilla	Murad.	Kurbanpur	0	Pull.	1972-73	なし
40 90AB	M	30~32	0	Comilla	Murad.(N)	Jahanghar	0	Pull.	1987	農労
41 Ex11	M	26	0	Comilla	Murad.(N)	Trutpur	150	Pull.	1983	自耕(継続)
42 Ex12	M	16	0	Comilla	Murad.	Kurbanpur	0	Pull.	1989	なし
43 110AB	M	30?	0	Comilla	Murad.(N)	Bangara	150	Pull.	1985	自耕(継続)
44 135B	M	30	0	Comilla	Laksham	Bagmara	0?	Pull.	1974	勤め人; テラガリ ³⁾ 引き, C.
45 160A	M	40	0	Comilla	Homna	Raunatpur	0?	Pull.	1969	刈分け小作
46 Ex13	M	55	0	Comilla	Murad.	Chainpur	7.5	Pull.	1974	自耕; 刈分け小作; 農労
47 28AB	M	35	0	Barisal	?	?	-200	Pull.	1981	自耕(一部継続)
48 103B	M	25	0	Comilla	Murad.	Kurbanpur	0	Pull.	1974	なし
49 109?										
50 7B	M	25	6	Comilla	Barura?	Adda	240	Pull.	1988	自耕
51 Ex14	M	32	0	Chi.	Chi.?	Potenga	0	Pull.	1969	小商い(継続)
52 Ex15	M	22	0	Comilla	Murad.	Jatrapur	45	Pull.	1987	自耕(継続); 農労
53 50B	M	35	0	B. Baria	Kasba	Mohaudbag	0	Pull.	1974	小商い, C.
54 11A	M	22	0	Comilla	Murad.	Kulghar	0?	Pull.	1984-85	小商い; 勤め人, C.
55 129AB	M	26	3	Chi.	Anowara	Anowara?	0	Pull.	1988	刈分け小作; 小商い, V.
56 125A	M	35	3	Faridpur	?	?	26	Pull.	1980?	自耕(一部継続)
57 Ex16	M	28	4	Faridpur	?	?	50	Pull.	1985?	勤め人; 自耕

(出所) 筆者作成

(注) 1) リクシャの車体ナンバー 2) 100シトク=1エーカー=0.4ヘクタール 3) テラガリは一種の大八車 略号・略称 (No.) A, B; マクシ(時間区分)の別 (NW): northwestern, E: east, N: north, M: Muradnagar. (職種) Own.: owner, puller(リクシャワラ), Mech.: mechanics. (職業経歴) 自耕: 自有地耕作, B: brother, Z: sister, s: plural, e: elder, y: younger.

における調査結果一覧

移動理由	仲介者	(既知の)同僚	結婚	世帯構成	自己居住	世帯居住
チャンスを求めて	なし	?	Y	W, 4S	マチ	マチ
現状維持困難	FByS	なし	Y	W, S	マチ	ムラ
現状維持困難	同村人	なし	Y	W, D	マチ	ムラ
?	同村人	なし	Y	W, D	マチ	ムラ
暮しが困難	MB	なし	N	M	マチ	ムラ
暮しが困難	ZeH	同村人	Y	W, 4D	マチ	マチ
暮しが困難	FByS	同村人	Y	W, 2S, 2D	マチ	ムラ
F・Mと移動	なし	なし	Y	W, 2D	マチ	ムラ
FByがマチ在住	FBy	なし	N		マチ	
チャンスを求めて	親戚	?	Y	W, 5D	マチ	ムラ
暮しが困難	?	同村人	?	?	マチ	ムラ
チャンスを求めて	なし	なし	Y	W, 2S	マチ	マチ
チャンスを求めて	なし	なし	Y	W, 3S, 2D	マチ	ムラ
チャンスを求めて	同村人	なし	N		マチ	
チャンスを求めて	同村人	同村人	Y	W, 3D	マチ	ムラ
MBがマチ在住	MB	MB(村外)	N		マチ	
FBeがマチ在住	FBe	FBe	N		マチ	
?	なし	なし	Y	W, 3S, 3D	マチ	ムラ
他に仕事がない	知人	知人	N		マチ	
FBeSがマチ在住	FBeS	BeS・MB	Y	W, 2S, D	マチ	マチ
FBySがマチ在住	FByS	なし	Y	W, 4S, 3D	マチ	ムラ
暮しが困難?	知人	同村人たち	Y	W, S	マチ	ムラ
暮しが困難	なし	同村人たち	Y	W, 2S	マチ	ムラ
同村人がマチ在住	同村人	同村人たち	Y	W, S, D	マチ	ムラ
親戚がマチ在住	MBS	同村人	Y	W, S	マチ	ムラ
?	なし	同村人	?	?	マチ	?
同村人	同業者	同村人たち	N		マチ	
同村人	同村人	同村人	Y	W, Children	マチ	マチ
FByがマチ在住	FBy	?	Y	W, D	マチ	マチ
商売に失敗	FzeS	?	Y	M, W, 2S	マチ	ムラ
チャンスを求めて	なし	同村人	Y	W, 2S, 2D	マチ	ムラ
FByがマチ在住	FBy	同村人たち	Y	W, 2D	マチ	ムラ
同村人がマチ在住	なし	なし	Y	W, 5S, 2D	マチ	ムラ
チャンスを求めて	オーナーが同ヒクニ	なし	Y	W, S, D	マチ	ムラ
同村人がマチ在住	同村人	なし	Y	W, S, D	マチ	ムラ
農労少, 低率刈分け	同村人	同村人たち	Y	W, S, D	マチ	ムラ
FByがマチ在住	FBy	FBy・FBS?	Y	W, D	マチ	ムラ
同村人がマチ在住	同村人	2BeS	Y	W, 2S, 2D	マチ	ムラ
刈分け率の低下	知人(Ex10)	知人	Y	W, 4D	マチ	ムラ
不足分の補充	FByS	FByS他	Y	W, D	マチ/ムラ	ムラ
FByがマチ在住	FBy	FBy・FBS?	N		マチ	
ポンプの借金返済	?	?	Y	W, 2S, 2D	マチ/ムラ	ムラ
?	なし	なし	Y	W, 5S, 3D	マチ	ムラ
?	なし	なし	Y	W, S, 2D	マチ	ムラ
?	同村人	同村人たち	Y	W, 6S, D	マチ	マチ
移住に失敗	なし	MBS	Y	W, 2S, 2D	マチ	ムラ
F・Mと移動	なし	同村人	Y	W, 2S, 2D	マチ	ムラ
現状維持困難	同村人	なし	Y	W, S	マチ	ムラ
不足	なし	妻の同村人	Y	W, 2D	マチ	ムラ(W)
不足分の補充	知人	なし	N		マチ/ムラ	
?	オーナーが同ヒクニ	なし	Y	W, 2S, D	マチ	マチ
同僚ともめごと	3Be	3Be	N	F, M, By, Zys	マチ	ムラ
より良い職を求め	FBy・FByS	FBy・FByS	Y	W, S, D	マチ	ムラ
移住に失敗	なし	同村人	Y	W, S, D	マチ	ムラ
移住に失敗	なし	?	Y	M, W, By, 2Zy	マチ	ムラ

Aは早朝-14:00, Bは14:00-深夜。〔宗教〕M:ムスリム。〔出身地〕Chi.:Chittagon B. Baria:Brahmanbaria. Murad.:Muradnagar (N):northern (S):southern. 農労:農業労働者。C.:マチ, V.:ムラ。〔仲介者〕H.:夫。〔結婚〕Y:既婚, N:未婚。〔親族〕F:father, M:mother, W:wife, S:son, D:daughter.

間を配分して稼ぎたいという理由で、かなり長期間にわたり毎日2 マダン引いているという人も2人ほどいた^(注3)。

2. 宗教

驚くべきことに、リクシャワラ、オーナー、メカニックを問わず、全員がムスリム(第1表ではMマーク)である。バングラデシュの宗教別人口構成は、センサスの精度に問題があるためにはっきりしないけれども、通常はムスリムが85~87%程度、ヒンドゥーが12~14%程度、その他が1%前後とされている。こうした比率から考えれば、55人の被調査者の中に5~7人程度のヒンドゥーの人が含まれていてもおかしくないはずなのだが、実態は違うのである。ちなみに、ダッカでの研究でも似たような傾向が報告されており、これはリクシャ産業にほぼ共通の特徴と言えるかもしれない^(注4)。こうした偏った分布の背景には、特にヒンドゥーにおける特定の伝統的職業と結びついたジャーティ(jati)の存在という問題を考えないわけにはいかないであろう^(注5)。

3. 年齢

年齢の分布は、下は16歳から上は55歳まで幅広いが、大部分は20歳ないし30歳台に集中しているようである。これは、リクシャ引きが重労働であることを考えれば、当然の結果であると言えなくもない。ただし、注意しなければならないのは、この国の人々(特にムスリムの人々)の間では、しばしば年齢の把握が極端に曖昧であり(むしろ関心がないと言った方が正しいようである)、そのために、ここで示した数字もあまり確実性は高くないということである。また、このガレージでは見られなかったが、リクシャワラの中には10歳前後の子供や、明らかに60歳を超えている老人も、少数であるがいることをつけ加えておく。

4. 教育程度

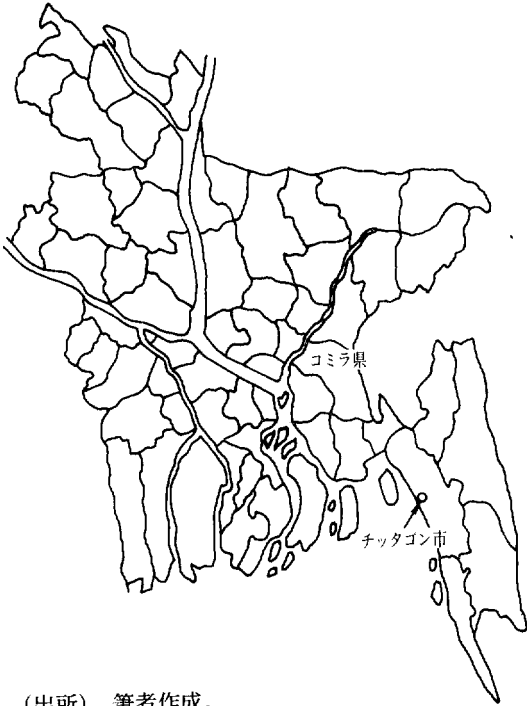
第1に、(マドラサ[madrasa。イスラムの教えを説く宗教学校]も含めて)全く学校教育を受けたことがない者が圧倒的に多い^(注6)。リクシャワラでは実に52人中38人、70%以上にも上る。この点に、まず注目したい。ただし、このことは彼らが全くの文盲であることを意味するわけではない。もちろん、自分の名前を書くのが精一杯というほとんど完全に文盲の人もいるのは確かである。だが、リクシャワラたちの中には、都会で暮すうちに(必要最小限度ではあるが)読み書きを覚える者も多いのである。単に必要に迫られてやむなく覚える、というばかりではない。ムラでは古新聞でさえめつたに見られないが、マチではカラー写真さえ入っているような雑誌やポスターが簡単に手に入る。そうした刺激の有無の差が大きいのもかもしれない。この点には注意を払う必要があるだろう。

第2に、学校教育を受けた者でも、そのほとんどは5年制の小学校の中退ないし卒業程度までであり、中学校以上はたった2人だけである。しかも、その中の1人は6年で中退しており、実質的には小学校卒と変わらない。この点では、リクシャワラもオーナーもメカニックもほとんど差がない。言い換えれば、リクシャ産業は小学校卒までの人々によって支えられているということになる。これは注目すべき特徴である^(注7)。

5. 出身地——県・郡・村^(注8)——

出身県に関してここで最も注目すべき点は、極端にコミラ県出身者が多いということであろう。55人中36人、旧コミラ県である現ブラモンバリア(Brahmanbaria)県出身者の2人を含めると、実におよそ70%近くまでがこの地帯の出身である(第1図参照)。次いで、地元のチッタゴン県出身者が12人(20%強)。全体の9割までがこの2つの県の

第1図 バングラデシュ全図とチッタゴン市
およびコミラ県の位置



(出所) 筆者作成。

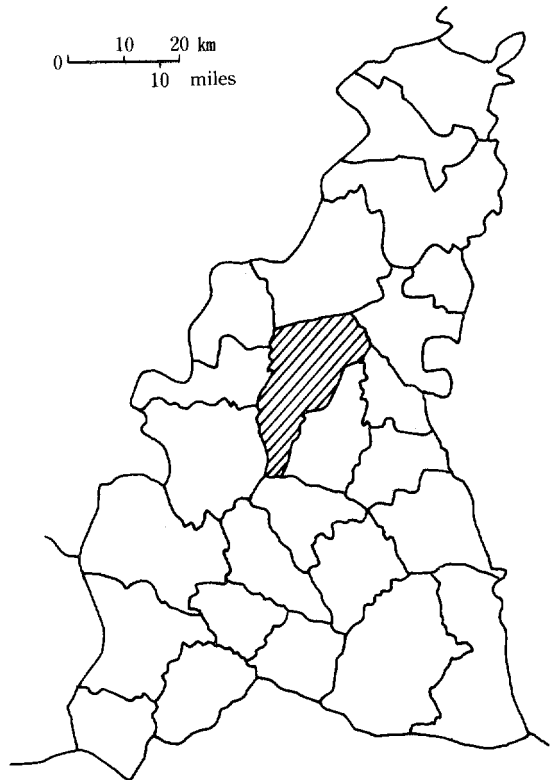
出身者で占められている。逆に、不思議なことが、この2つの県の間には挟まっている旧ノアカリ (Noakhali) 県 (現在のフェニ [Feni], ノアカリ, ロッキープール [Lakshmipur] の3県) からは1人も来ていない。もちろん、これだけの限られたサンプルから断定的なことは言えないが、リクシャワラの出身地には何か地域的な特徴がありそうなことだけは考えても良いようである(注9)。

さらに、コミラとチッタゴンという出身者の多い2つの県の中で、再び地域的な分布に特徴が見られるのである。コミラ県の場合、旧コミラ県では中央からやや北、現在の県で言えば最もチッタゴンとは離れた所になる北部のムラドナガル (Muradnagar) という郡(第2図参照)からの出身者が異常に多い。同県出身者の中ではおよそ80%

全体で考えてもほぼ半数がこの郡の出身である。チッタゴン県の方では、アノワラ (Anowara) という郡の出身者が多い。しかし、それ以上に興味深いのは、チッタゴン県出身の12名全員が市内ではなくて、村部の出身者であったことである。その意味からすれば、リクシャ産業は地方出身者によって担われているとも言うるのではなかろうか。

それでは、ムラドナガル郡の中で、さらに出身村の分布に特徴はあるであろうか。同郡出身であると言った被調査者には、彼らが村名を言った時に、いくつかの既知の村名に言及して、そのどちらの方向か、距離はそこからどの程度か、とい

第2図 旧コミラ県とムラドナガル郡の位置



(出所) 筆者作成。

う点をたずねてみた(註10)。こうして、彼らの出身村のおおよその位置が判明したが、今度は、どこか1つの村に集中するということではなくて、広く分散していた。しかし、広域に分布するとはいえ、そのほとんどは同郡北部に偏っていた。

ところで、第3図は、1915~16年グムティ(Gumti。図ではゴムティ)川によってもたらされた洪水の被害地域を示している(註11)。ムラドナガル郡の北部は、この図の被害激甚地域にほとんどそのまま入るのである。同じ1つの郡ではあるが、同郡の北部と南部はかなり様子が異なる。これは、

1つには郡の中央やや南を東西に流れるグムティ川によって同郡が南北に分断されているためであるが、それ以上に大きいのは、同郡の北部は、ちょうどグムティ川とその北方を流れるティタス(Titas)川という2つの川に挟まれていて、南部とは異なり、インドのトリプラ(Tripura。図ではティッペラ)丘陵で集中的降雨があると、しばしば(例年のように国中を覆う増水ではなく)突発的な洪水に襲われる地域だということである。ここで同郡内の微地形差と洪水地域の関係を詳しく述べる余裕はないが、とりあえず、突発的洪水の被害地域とリクシャワラの出身地の分布に何らかの関係がありそうだ、という点だけは指摘しておきたい。

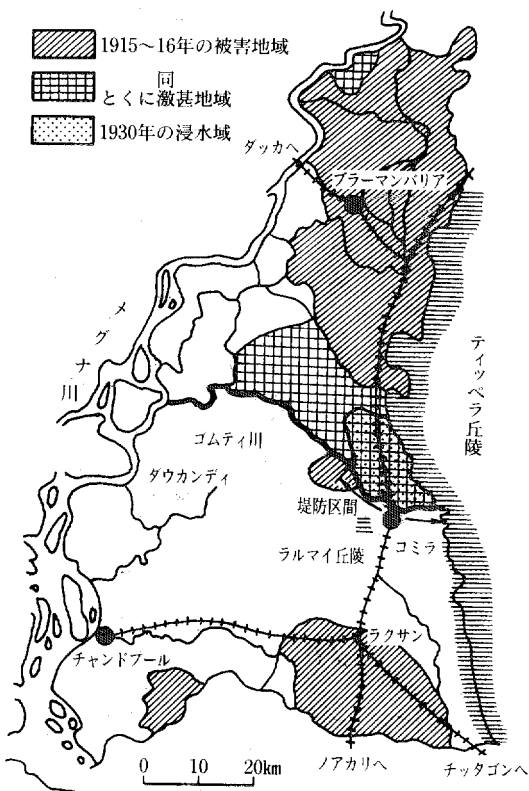
6. 土地所有

土地所有に関して注目される点は3つある(註12)。第1に、圧倒的に土地なしの割合が多い。ここで土地なしとされている者の中には、宅地のみは所有している場合と、宅地さえも全く所有していない場合の両方が含まれているが、いずれにせよおよそ70%にも上るリクシャワラが土地なしだと答えている。

第2に、100%以上(1畝=0.4畝)以上の土地を所有していると答えた人はわずかに5人しかいない。その上、兄弟で共同所有していると答えた者がおり、それを兄弟の数で頭割りにして考えてみると、2例は除外しなければならなくなる。また、生活の困難から耕作を放棄せざるを得ないと答えた者が1人おり、これも除外すると、実質的には100%以上の土地の所有者はたった2例のみになる。

第3に、100%以上の土地を所有する2例の中で、1例は、150%を所有しているにすぎない。結局、オーナー1人が(兄弟3人で共同所有とはいえ)1000%を所有していて、ずば抜けて突出していることが明らかになる(註13)。言い換えれば、リクシ

第3図 洪水被害地域



(出所) 野間晴雄「英領期ベンガル低地の開発と農業——史料による歴史地図の素描——」(『東南アジア研究』第28巻第3号 1990年12月) 72ページ 図5。

ャ産業は土地なしと一部の零細な農家とに属する人々によって担われていることになる。ただし、1例のみから断定することは危険だが、ガレージのオーナーたちはその例外である可能性が考えられる。

7. チッタゴンへの移入年

年齢の場合ほどではないにしろ、こうした年数の申告は曖昧なのであるが、それでもいくつかの特徴が浮かび上がってきた。

第1に、若干数だが、すでに1950年代に移入している例が見られる。また、その他にも、父母らとともに幼少時に移入している例も見られた。こうした例からすると、チッタゴンへの出稼ぎないし移住というのは決して最近の現象に限られるわけではないことが分かる。

第2に、年代別に分けてみると、1950年代に2人、60年代に7人、70年代に18人、80年代に28人、というように、全体的には明らかに移入者が増加傾向にあることが確認される。はたしてこれが農村における土地所有の細分化傾向とどのような関係にあるのか、これは今後の検討課題としたい。

第3に、年代別から離れて移入年を見てみると、移入には明らかに3つの大きなピークがあることに気づく。すなわち、最初が1974年、次が70年代末から80年代初めにかけて、そして最後が80年代末、である。ところで、この3つの時期は、いずれもバングラデシュの国内において大きな変動があった年にあたる。1974年はバングラデシュで最大とも言われる大飢饉があった年である。1970年代末から80年代初めにかけては、ちょうど経済的に苦しくなり、国内政治も動揺し、ジアウル・ラーマン (Ziaur Rahman) 大統領の率いる先のBNP (Bangladesh Nationalist Party) 政権が崩壊してエルシャド (Ershad) 政権が登場してきた時期である。

1980年代末は、87年と88年の2年続いた大洪水に加えて政治不安が広がり、結局は、湾岸戦争もあってエルシャド政権が崩壊に追い込まれた時期であることは多くの人の記憶にも新しいところであろう。

8. 職業経歴

それでは、彼らはどのような職業を経て現在の職に就くに至ったのか。まず、リクシャワラに限って見てみよう。

ある程度は予想されることだが、やはり農業労働者からの転身が多い。部分就労をしていた者も合わせると18人、およそ35%のリクシャワラが農業労働者の経験者である。しかし同時に、最初からリクシャワラであるという者も12人、23%ほどいる。このことが、直接に、ムラにおいてすでに農業労働の就労機会自体が頭打ちないしは減少していることを反映しているのかどうか、これだけでは判断しがたい。

他方で、土地の所有状況を合わせて考えると、ムラにおいて部分的に農業労働や刈分け小作ないし農業外労働等に携わっていた人たちが、自分の土地の耕作の部分（恐らくは自家消費分の足しにする部分）のみを残して、それ以外の現金収入を得る場をマチに求めている傾向が推測される。この推測が正しいとすれば、これが、自分の引くリクシャが一定していないリクシャワラが常に相当数いること（少なくともその一部）を説明するのではないだろうか。

興味深いのは、都市へ出てきてから、何か他の職を経験した後にリクシャワラに転身する例が7例しかないことである。他方、メカニック3人（メカニック上りのオーナーを含む）の場合、彼らは、いずれも初めからメカニックとして働き始めている。メカニックになる場合には、バングラデ

シュにおける他の多くの技術職の場合と同様に、2年ないし3年の見習い期間が必要であるが、この期間は無給である。それゆえに、父親ないしは兄に若干の経済的な余裕があり、なおかつ彼らの理解がなければ、こうした見習いはそもそも不可能である。他方、リクシャワラないしはこれからリクシャワラになろうとする者にとっては、彼らの毎日の生活がもともとその日暮らしに近いものだけに、実際問題としてこのような見習い期間を過ごすことはきわめて困難である。それゆえ、メカニックは初めからメカニックであり、リクシャワラは初めからリクシャワラ、というような一種の職業固定が同一のガレージの中で生じているのであろう。

3例だけだが、織り子(もしくは織り元)からの転身が見られることも注目される。これらは、バングラデシュの伝統的なムラの家内工業であるルンギー(lungi。主に男性用の腰巻布)やガムチャ(gamcha。一種の手拭い)を織っていた人々である。彼らの話によれば、主に都会での繊維工業の発展の結果、これらの伝統的家内工業が圧迫されるようになり、その維持が困難になってきて転職を余儀なくされたということである。

9. チッタゴンに出て来た理由

この質問は、答えることが難しいのを承知であえてたずねたために、曖昧な返答が多かったようだが、それでもいくつかの傾向は見て取れるようである。

第1に、予想したほど生活苦のみを理由とした者は多くなかった。全体のおよそ4分の1ほどがこう答えたのである。

第2に、もっと興味深いのは、これとほぼ同数の者が、親戚の者ないしは同村出身者がチッタゴンにいたので、と答えていることである。これら

の返答をした者の中で、何人かからさらに詳しく話を聞いてみると、次のようなことが浮かび上がってきた。すなわち、これらの人たちには、それがささやかなものであれ、他に何か選択の余地があったらしいのである。たとえば、ムラの付近でのリクシャ引き、各種の日雇い作業、農業労働、ちょっとした行商、等々。しかし、どうもマチでのリクシャワラの方が稼ぎが良さそうだとか、都会に出てみたい等の理由から、最初はチッタゴンに出て来たらしい。また、このように言っている者の中には、明らかにムラとマチを行ったり来たりしている者が何人か見受けられた。

第3に、少数だが、チャンスを探しに来た、より良い仕事を求めて来た等と、はっきりと上昇志向を見せている者がいる。

以上の3点を考え合わせると、一般に考えられているような図式、すなわち、都市下層民はムラから押し出されて来た、という考え方では捉えきれない部分があるのではないかと思われる。

10. 現職への仲介者

圧倒的多数が親戚の者もしくは同村出身者を仲介者として挙げている。これに以前からの知り合い(近くの村の出身者等)を合わせると、約60%の人がこれらの人の仲介によって現在の職に就いたことになる。これと反対に、全く何の仲介もなしにという例は比較的少ない(約30%)。つまり、多くの者は何らかの仲介を立てて職に就く傾向があるのである。

非常に興味深いのは、仲介者が親戚の者であると答えた19例中、13例までが仲介者は父方であり、特に、そのうち父方オジ(FB)およびその息子(FBS)が12例を占める、ということである(注14)。このことを理解するためには、バングラデシュのムラが、とりわけ、その基本的な単位となるバリ

(bari)と呼ばれる共住集団が、父系親族を中核として形成されているという事情を考える必要があるだろう。すなわち、バリの中では父系親族、特に父方のオジやその息子たちとの交流が子供の頃から密接であり、そうした密接な関係がこうして都会に出て来てからでも大きく作用するのである。

もう1点、注目すべき返答に出会った。2例だけだが、このガレージのオーナーが同じコミラの出身者だからそれを頼ってみた、という返答があったのである。確かにオーナーは現コミラ県のボルラ (Barura) 郡出身である。他方、こう答えた2人は、1人は現コミラ県ムラドナガール郡の出身、もう1人は旧コミラ県(現ブラモンバリア県)コシュバ (Kasba) 郡の出身であった。この点については、後に再び取り上げることにする。

11. 同 僚

現在、このガレージに親戚ないし同村出身者等がいるかどうかをたずねてみた。この結果を、仲介者の質問に対する答えと比較してみると、非常に流動性が高いことが明らかになった(仲介者は同一ガレージに所属することが一般的である)。仲介者の有無に関する質問に対して親戚ないし同村人(知人を含む)と答えていたのに現在の同僚にはそうした人がいないと答えた者は10人、その逆が8人であった。また、両方の質問について親戚ないし同村人(知人を含む)がいると答えたにもかかわらず、両者が同一人物でなかった例が7人であった。つまり、合計25人が変化を示す答えを述べているのである。不明な7例を除く48の事例の中で実に半数以上が変化していることになる。これは、さまざまな形でつてを頼って移入して来る者が多い半面、同時にかなりの数の者が、たとえかなり近い関係にある者が同僚にいたとしても、何らか

の理由から他のガレージへの移動をためらわずに行なっているということを示唆している(注15)。

12. 結 婚

未婚者10人に対して既婚者は43人おり(不明2人)、圧倒的に既婚者が多い。リクシャワラたち自身の年齢および家族構成(後述)との比較から考えると、かなりの早婚傾向を想定して良さそうである。これは、リクシャワラという職業が体力勝負であること、したがって、17、18歳になればほぼ一人前に稼ぐことができること、その結果、20歳前後で結婚してしまうリクシャワラがしばしばいるという事実、こうしたことから説明されるのではないだろうか。

13. 世帯構成(注16)

未婚者は、比較的自由な生活を送っているようである。未婚者10人中8人が完全なひとり者であり、残りの2人は家族の誰かがマチカムラにいたのだが、いずれも扶養義務を負っておらず、自分の好きなように稼ぎを使っているとのことであった。

それとは異なり、既婚者はいずれもかなり生活に追われているという印象を受ける。特に、扶養家族の多い者は大変である。しかも、そうした人の数が予想以上に多いのである。扶養家族5人以上という例が、はっきり世帯構成の判明している既婚者43例中、実に17例(40%)も見られる。なかには子供が8人という例(1例)や7人という例(3例)さえも見られるのである。筆者の観察から言えば、リクシャワラをしている場合には、妻プラス子供2人が、貧しいながらも何とかまともに食事をとって養ってゆける限度である。それゆえ、扶養家族5人以上という上記の40%の人々は、子供も老人も家族全員が死にもの狂いで働いてもその日の食事にこと欠く状態であろう。こうしたこ

とを考えると、思わず暗澹とした気持ちにならざるを得ない。

14. 居住

リクシャワラ本人の居住に関しては、圧倒的多数が都市居住である。不定期に働いている者や、近郊から出て来ている者も、何らかの形でマチに住居を見出しており、毎日通勤して来る形のコミュニーターは見出せなかった。ただし、これは言うまでもないが、近郊村から出て来ている者は毎週末には自分の村に帰るし、季節的に出て来ている者も一定の期間が終われば帰る。

他方、彼らの家族(同一世帯員でない者を含む)の居住に関して言えば、その大部分はムラに居住している。判明している46例中38例(80%以上)がそれにあたる。言い換えれば、リクシャワラには単身赴任者や独身者が圧倒的に多いのである。ただし、こうした人たちのうち、特に単身赴任の形の者たちは1~6カ月に1度は村に帰ってゆく。都市に世帯員全員が出て来てしまった場合でさえ、年に1度程度は村に戻り、短くても2~3日、長い場合には何カ月も村の親戚の家で過ごすのである。こうした形でムラとマチの関係は切れ目なく続いてゆくわけである。

(注1) このガレージには、それ以前から調査を継続していたムラから、ここに出稼ぎの者が出ているという情報を基に、最初は偶然に出向いたのであった。それゆえ、ガレージの選択を意図的にしたわけではない。

(注2) 調査を1度に短時日のうちに集中して実施できなかったのは、リクシャ産業の特殊性によるところが大きい。一般的に言って、ガレージのオーナーたちは、(たとえバングラデシュの人でさえも)見知らぬ者がガレージに入り込むことをあまり歓迎しない。ガレージ内での作業の邪魔になるせいもあるが、それ以上に、ガレージの実態、とりわけオーナーの収益の実態について知られることを嫌うかららしい。本稿では論ずる余裕がないが、オーナーたちの多くはかなりの収益を上げている

と推測されるのである。したがって、1回の調査はオーナーの我慢の限度内の時間で終了しなければならず、連日押しかけることもできなかったために、このような調査の形式を取らざるを得なかった。ちなみに、いくつかのガレージでは、インタビューそのものを全面的に禁じられさえした。

(注3) 早朝と晩を避けて主に昼間だけを引いていたと考えれば、嫌でも2マダン借りざるを得ない。ただし、このように昼間だけ引けば、身体にひどい負担はかからないうえに、工夫をすれば、ちょうど14時の交替時間で他のリクシャが少なくなった時に集中的に客を拾うことも可能であるから、あながち無茶な選択というわけでもない。

(注4) Salim Rashid, 前掲書。

(注5) 政治的に微妙な点であるためか、バングラデシュにおいてはヒンドゥーに関する研究もデータもきわめて限られたものしか見出せない。それゆえに、ジャーティ別の分布や人口構成は全く予想もつかないので、このように指摘するに留めざるを得ない。

(注6) ただし、ここではコーランの暗唱をその教育の中心としているモクトブ(maktab)については含めていない。モクトブと異なり、マドラサでは、アラビア語を始めとして、ベンガル語、英語、ペルシャ語等の各種の語学やその他の一般教養的知識を習得することができる。また、通常の学校のように、マドラサには上級の過程もある。

(注7) 唯一の例外はBA(14年)卒業というリクシャワラである。かなり特殊な例であるが、時々やむなくこうした職に就いている人を見出すことがある。

(注8) ここで郡とはウボジラ(upajila)の訳であり、県の下単位である。また、村とはベンガル語のグラム(gram)のこと。ムラとの差については、拙稿「前掲論文を参照されたい。また、河合明宣・安藤和雄「ベンガルデルタの村落形成についての覚え書」(『東南アジア研究』第28巻第3号 1990年12月)92~106ページも参照のこと。

(注9) ある報告によれば、ノアカリ県のある村では出稼ぎ先がかなり分散しているようである(安藤和雄「バングラデシュの農業と社会……ノアカリ県の稲作と出稼ぎ……」(『国際農林業協力』第7巻第1号 1984年6月)43~50ページ。ちなみに、この論文の著者の安藤氏に直接うかがったところ、そのムラではシレット(Sylhet)

方面への出稼ぎが多く、チッタゴン方面にも出ているが、勤めをしている人が多くて、リクシャワラの例はほとんど見られない、とのことであった)。また、コミラ県の南西のチャンドプール (Chandpur) 県 (旧コミラ県の一部) のある村では、リクシャ引きを仕事とする者は見られるものの、その仕事場は県内 (大体は通勤範囲内) に限られ、もう1つの別の村では、そもそもリクシャワラさえ見られない、という報告もなされている (海田能宏: ケシャブ・ラル・マハラジャン「バングラデシュの〈むら〉と〈まち〉のインターアクション」〔『東南アジア研究』第28巻第3号 1990年12月〕141~154ページ)。

(注10) こうしたことが可能だったのは、実は筆者の調査村が同郡に位置していたことによる。もちろん、ネットワーク分析等の側面からの考察は必要だが、その一部は、この後の「チッタゴンに出て来た理由」の項で取り上げることにする。

(注11) 野間晴雄「英領期ベンガル低地の開発と農業——史料による歴史地図的素描——」(『東南アジア研究』第28巻第3号 1990年12月) 73ページ。

(注12) 表の単位はショットク (shotok) である。ちなみに、 $100\text{ shotok} = 1\text{ bigha} = 0.4\text{ ha}$ 。出身地域によって、カニ (kani) やゴンタ、ビガ (biga) という単位はその表示する内容が異なること、また、エーカーやメートル法は普通は用いられないこと、こうした理由から、共通の単位として最も確実なショットク (ショットンショ) を単位として採用した。

(注13) ただし、この土地は全て村在住の彼の長兄が耕作しており、オーナーは事実上は都市生活者である。

(注14) ベンガル語では、父よりも年長のオジカ年長のオジカ、さらには、そのどちらの息子か、等を区別しているが、この場の議論にはこうした区別は必要でないために、その別を記さない。

(注15) この点は、バングラデシュにおける親族や人間関係を考える1つの手がかりとなるのではなかろうか。

(注16) 「世帯」はここではベンガル語のポリバル (paribar) の訳。厳密に言うならば、世帯とポリバルは内容が若干異なる。この点については、次の論文を参照のこと。原忠彦「二つの家族・世帯概念? ——イスラム教徒の諸事例——」(『アジア・アフリカ言語文化研究』第15号 1978年3月) 1~14ページ。

IV 検討点と試論

前節においては、リクシャのガレージで働く人々に関して、彼らの間にどのような特徴が見られるのか、また、彼らの行動の背景にはどのような特徴が見られるのか、こうした点を概観してみたわけである。本節では、それらの特徴の中から、特に注目すべき点をいくつか選び、それらについて検討を加えてみたい。

1. リクシャ産業と参入可能性

リクシャ産業に関わる人々は、少なくともガレージに集う人々から見ると、ほぼ一様に教育の機会を得られなかった人々であった。しかも、この点は、リクシャワラに限らず、オーナーもメカニックも同様であった (前節第4項)。また、職業経歴から見ると、彼らの多くは、ほとんどこれといった技術も持ち合わせていないことも明らかである (前節第8項)。さらに、確認されている限りで言えば、彼らの全てがマチではなく地方出身者であるのに (前節第5項)、その大部分は全く耕地を所有せず、残りの少数の土地所有者も、オーナー1人を除けば、その所有する面積はきわめてわずかなものであった (前節第6項)。つまり、リクシャ産業は、こうした教育も技術もなく、耕すための土地も持たない人々によって成り立っているのである。換言すれば、リクシャ産業は、こうした他に就業機会を得ることが比較的困難な地方出身者に雇用の機会を与えており、そうした人々にとっては比較的参入可能性の高い分野なのである。もちろん、この産業に参入してきたからといって、彼らの生活が必ずしも楽になったとは言えない側面もあるのは否定できない (前節第13項)。しかし、たとえそうであるとしても、これらの人

々に対してかなり広範な雇用機会を提供していることは、やはり紛れもない事実である。

だが、同時に、こうした参入の可能性は誰にでも同様に開かれているのではないことに注意を払う必要がある。仲介者なしにガレージに所属するようになる例は全体の30%程度しか見られず(前節第10項)、しかも、仲介者がいない場合には、自分の引くリクシャがなかなか確定しない。たとえリクシャが確定したとしても、当初は、故障がちなリクシャや古く廃車寸前になっていて他のリクシャワラが敬遠するようリクシャが、これらの仲介者のいない新参者に割り当てられる傾向にある。つまり、こうしたインフォーマルセクターの代表のような職種においてさえ、参入可能性は同等に開かれているわけではなく、その上に、一度参入を果たしてからでさえも、かなりの期間にわたって不利な状況の下で働かざるを得ないのである。この事実は、インフォーマルセクターをフォーマルセクターとのみ比較して考えてゆくのではなく、インフォーマルセクター内部のさまざまな差異や特徴にも目を向けてゆく必要があることを示唆していると言えるのではないだろうか(注1)。

もう1点、仲介者に関連しては、ネットワークの存在、とりわけ親族ネットワークの重要性に注目したい(注2)。多くのリクシャワラは、仲介者として同村出身者、なかでも自分の父系親族(特にFBないしFBS)を挙げている。こうした個人的ネットワークを通じて都市への移住や職業への新規参入を図るという例は各地で報告されているが、バングラデシュにおいてもこれは非常に大きな役割を果たしているように見受けられる。

2. リクシャワラの流動性

リクシャワラの中の多くも、一般の移住者や都市生活者と同様に、常に上昇可能性を追い求めて

いる(前節第9項)。また、10年、20年と同一ガレージに所属し続けるリクシャワラも稀にいるが、大部分のリクシャワラは半年からせいぜい2~3年でガレージを変えてしまう。しかも、その理由というのが、家(借家)を変えたからとか、同僚といさかいを起こしたからなどという、ほんの些細なことばかりなのである。家を変えたといっても、前の家からほんの200~300mしか離れていないと知ると、ますます奇妙に感じざるを得ない。その上、同じガレージに親戚の者や同村の者がいる場合でも、ガレージを変えてしまうことをほとんどためらわないのである(前節第11項)。これは何を意味しているのであろうか。

確かに、彼らは個人的ネットワークを利用して参入を容易にしようとするのであるが、そうした必要がなくなると躊躇せずに違う関係に乗り換える。こうした場合にも、以前からのネットワーク上の関係が消滅してしまうわけではない。しかし、言うまでもなく、個人的ネットワークの数多くある選択肢なり諸関係の中のどの関係を選ぶかはその時々判断や周りの状況にかかっており、彼らは比較的自由に関係の選択を行なっているように見受けられる。こうした傾向は、必ずしもリクシャワラの場合にだけ見られるものではなく、むしろバングラデシュにおける人間関係のさまざまな面においても広く当てはまる可能性がある(注3)。ネットワークを考える時に、しばしばそれを固定的なものとしてしまいがちであるが、こうした柔軟な側面、流動的な側面を忘れてはならないであろう。

3. 「クニ」の役割

同じく前節の仲介者の項で、特定の仲介者がおらず、ガレージのオーナーが同じ(旧)コミラ県の出身者であるからそれを頼ってみた、という事例

を紹介した。実は、これに関連した興味深い現象が見られる。最初に、貴方はどこから来たのか、クニ（ベンガル語ではデシュ〔desh〕）はどこなのか、とたずねると、リクシャワラに限らずほとんどの人は、旧県名で答えるのである。ただし、旧県名で答えるからといって、この「クニ」の地理上の範囲が旧県の範囲とそのまま一致するというわけではない。この言葉を使う時に、その境界はそれほど明確でないことの方が一般的であるようだ。大雑把に言って旧県の範囲とほぼ重なる程度、という感じだが、それで十分に意味は通じているようである。この他、仲介者がいた人々の場合でも、それに加えて「このガレージには同じクニの人が多いから」とか、「ガレージのオーナーが同じクニの人だから」などと言う者がかなりいた^(注4)。さらに、全く知り合いもいないでマチに出て来た人と答えた人たちに、それではどうやって仕事や住む場所を探すつもりだったのか、とたずねると、ほぼ一様に「同じクニの人を探して、それで何とかするつもりだった。実際にそれで何とかなったよ」という答えが返ってきた。また、そのクニ以外の人々が、それらのクニの出身者をひとまとめにして「コミラマヌーシュ」(Comilla manush. コミラの人)、「ノアカリマヌーシュ」(Noakhali manush. ノアカリの人)等と呼ぶのもしばしば耳にする。こうした行動や態度をどのように考えれば良いのであろうか。

この点に関して、筆者は「クニ」という考え方を仮説として提案してみたい。これは、上述のようにかなり曖昧な範囲を指示する言葉であるが、バングラデシュを理解するうえでは非常に重要な考え方であるように思われる。この概念は、個人的ネットワークとは異なる。なぜなら、ネットワークは、何らかの複数の個人間の関係がすでに存

在しており、それがどのような意味を持ち、どのような機能を果たすのか、という点に焦点を当てるのに対して、ここで言う「クニ」は、そうした個人間の関係がそこに成り立つ、言わば「場」であり基盤のようなものであるからである。こうした考え方が多くの人々の思考の根底にあるからこそ、全く知り合いが1人もいないのに、誰か同じクニの人を探せば良い、そうすれば何とかなるはずだ(と言うより、むしろ、何とかしてくれるはずだ)、としてマチに出て来てしまうというような楽観的な行動も通用するのではないだろうか。

4. 「プッシュ」か「プル」か？

移住研究 (migration study) においては、移動の決定要因としてプッシュ (push) とプル (pull) の2つの要因に分けて、分析を行なうことが一般的である。これは、国際的な移住の場合だけでなく、国内移住 (internal migration) においても同様である。また、都市の下層民に関しては、主に経済的な困難から村を押し出されて来るのだと(すなわち、プッシュ要因によって)説明されることが多い^(注5)。リクシャワラの場合はどうであろうか。

確かに、リクシャワラの個々の決断もしくは家族全体による協議の結果とは別に、彼らが何らかの外的な要因に左右されてマチ(チッタゴン)に出て来た、と考えなければならない側面が見られた。チッタゴンへの移入年の分布には大きな波が見られ、そうした波と国全体の社会経済的変動の間には何らかの関連がありそうなことが示唆されたからである(前節第7項)。その意味では、プッシュ要因を考えないわけにはいかないであろう。

ところが、チッタゴンに出て来た理由についての答えとその分析からは、これとは別の側面がうかがえるように思われる(前節第9項)。すなわち、予想したほどには生活苦を移入の理由として挙げ

る者が多くなく、何らかの選択肢から選んだとか上昇志向を見せているというような例が、予想以上に多いのである。しかも、これは、ムラの最下層はむしろムラの中に留まる傾向が見られる、という事実とも一致するのである(注6)。また、「クニ」の項で見られたような、知人はいないけれどもマチに行き同ジクニの人を探せば何とかなるだろう、とするきわめて楽観的な姿勢も、ムラから「押し出される」ということからは程遠い感を受ける。これらの点からすると、都市下層民としてのリクシャワラの移動に関しても、単にプッシュ要因だけからでは説明しきれない部分があることは否定できないのではなかろうか。

移動の要因を、プッシュとプルに二分し、その上でさらに1つ1つの要因へと細かく分解しながら検討を加えてゆく、ということも必要であろう。しかし、同時に、さまざまな要因をさまざまな側面から眺めて検討を加え、その複雑な様相をできるだけ全体的に捉えてゆく方向も忘れられてはならない、と考えるのである。

(注1) 本稿は、インフォーマルセクターそのものを主題として扱うわけではないので、ここではこれ以上の詳論を控えたい。なお、インフォーマルセクターの定義等については以下の諸論を参照のこと。鳥居泰彦・積田和「経済発展とインフォーマル・セクターの膨張」(『三田学会雑誌』第74巻第5号 1981年10月) 1~46ページ/渡辺利夫・堀脩編『開発経済学——文献と解題——』アジアを見る眼64 アジア経済研究所 1983年/三浦照敏「労働移動・雇用」(『アジア経済』第27巻第9・10号 1986年10月) 58~62ページ。

(注2) ネットワークの概念や定義等については、次の論文に従う。Mitchell, J. Clyde, "The Concept and

Use of Social Networks," J. Clyde Mitchell 編, *Social Networks in Urban Situations: Analysis of Personal Relationships in Central African Towns*, マンチェスター, Manchester University Press, 1960年, 1~50ページ。

(注3) 一般的な表現ながら、類似の傾向を指摘する研究者がいるからである。Maloney, Clarence, *Behavior and Poverty in Bangladesh*, 第2版, ダッカ, University Press, 1988年。ちなみに、バングラデシュの人々に見られるこうした複雑な職業転換ないし同一職種内での職場転換の傾向を、イスラムの教えとの関連から説明しようとする論がある(原忠彦「東パキスタン・チッタゴン地区モスLEM村落における職業と価値観」〔『東南アジア研究』第7巻第1号 1969年6月〕58~75ページ)。確かにこのガレージにおいても全員が例外なくムスリムであったから、こうした説明の仕方でも一応の筋は通るのであるけれども、はたしてそれが真のもしくは根本的な原因であるのかどうかは、同一地域における他の宗教集団と比較対照してみなければ、一概には言えないであろう。

(注4) 逆に、こうしたことから、1つのガレージに同郷人が集まりやすい、ということも考えられる。

(注5) ここではリクシャワラの場合に即して検討を加えるのが狙いであり、移住研究の一般論ないしは理論的検討を目指すものではないので、個々の文献名を挙げることは控える。なお、用語の定義等については次の文献に従う。Wilson, Christopher (originally Roland Pressat) 編, *The Dictionary of Demography*, ロンドン, Basil Blackwell, 1985年。

(注6) 拙稿 前掲論文を参照されたい。

(東京女学館短期大学兼任講師)

〔付記〕 本稿で用いたデータの一部は、筆者が青年海外協力隊の一員としてバングラデシュ国コミラ農村開発アカデミーに派遣され、そこで実施した調査から得たものである。記してこの2つの組織の協力和配慮に感謝する。また、草稿の段階でコメントをいただいたアジア経済研究所の佐藤宏氏に感謝の意を表したい。