

2 イエメン・アラブ共和国

出稼ぎ土産に日本車を

佐藤 寛

歴史の浅い 今を去ること三十年、現在の北イエメン（イエメン・アラブ共和国）となる自動車文化 地域には当時の王族所有の八台以外に自動車は存在しなかった。また走るべき道路も存在しなかった。ここに最初のアスファルト道路ができたのは今から二九年前、一九六一年のことである。そして自動車の輸入が本格化するのには王政打倒革命に引きつづく内戦が終結した七一年以降であり、イエメン人が出稼ぎの土産として自動車を持ち帰るようになったのは七〇年代後半からのことである。すなわち、この国の自動車文化はただか二十年の歴史しかないのである。植民地支配を受けなかったこの国には、鉄道はもとよりない。

流動性のない社会

そもそもイエメンでは人々はあまり国内を移動しなかった。あちらこちらへ往き来する必要もなかったし、仮に必要があつたとしてもそのための手段がなかったからである。この国の国土の七割は山岳地であり、それも岩のごつごつした峻険な山々が多い。集落は治安の必要上切り立った山の上にあることが多いので、自分たちの住んでい

る村から隣の村へ行くのにも、いったん谷（普段は水の流れていない涸れ谷）まで降りてそれから再び上って行かなければならない。しんどいので物の移動は最小限に抑えられることとなる。

また人口の七〇八割が農業に従事する定住民であるために、山地の所有権、使用権にかんするいさかいは頻繁に起こり、他人の領域を無断で通過することが即座に武力抗争を引き起こすこともまれではない。このため人の移動も制限される。

それに国内に産業の発達した大都市がなく、雇用機会を求めて都市に流出するということもほとんどなかった。田舎から都市に出て行くのはわずかに宗教的な勉強のために高名な学者に師事しようとする者くらいであった。

このように人・物の両面で極度に流動性が不足している社会においては、日常生活に必要なものはあらかじめ自給自足で済まさなくてはならない。食料は段々畑でとれる粟・黍などの雑穀を、炊事の燃料は糞を固めた燃料か薪で、鍋は石をくり抜いた石鍋を用い、家も山にころがっている石を積み上げて造れば間に合う。それでも例えば野菜や香辛料、衣類などは場合によっては自給できないことがある。しかしこれらを調達するためにその産地まで出かけて行くのは容易ではないし、また危険でもある。

そこで曜日市が考え出された。週の決まった曜日に決められた谷まで下りて行く。すると普段は誰も住んでいないその場所にスーク（市）が立っていて、必要な物資が周辺の農村あるいは遠隔地からそれぞれの行商人によって運び込まれているというしくみになっている。もちろん自分

の村の産物を持って行って他の村の産物と交換することもできる。

行商人の スークとこれらの行商人は、社会的・経済的な流動性が少なく相互に孤立し、孤立した社会が孤立したままで生活を営めるような調整弁の役割を担っていた。行商人たちは自らの人的ネットワークで特定の物資を調達し、それを自らが保有する輸送手段であるロバ（ヒマール）かラクダ（ジャマル）を用いて曜日市を転々と売り歩く。ある広がり地域のなかでは毎日どこかしらでスークが開かれているので、無駄なく一週間のローテーションをこなすことができる。彼らは店を出すスークの場所、およびその通過するルートに関わりをもつ各部落に対して一種の従属関係にあり、この従属関係と引きかえに営業・通過許可を得ていた。この他にロバ、ラクダだけを保有し人々の求めに応じて荷物を運ぶ専門の運搬業者もいた。許可を持たないものは商業・流通に参入できなかったため、これらの職業に従事するものは特定の階層を形作っていたが、こうした職業を農業よりも劣るものとして蔑視する傾向があったため、一般の農民は商業・運搬業に参入しようとはしなかった。

商業・運搬業者の伝統的な輸送手段のうちロバは急峻な山岳地での輸送、農作業に多く用いられ、ラクダは海岸部、内陸部の比較的平坦な地での輸送、農作業に多く用いられていたが、いずれを用いるにせよ道の悪さも手伝ってその輸送速度は遅々たるものであった。また大規模な隊商を組む場合は別として、通常は一人の行商人・運搬業者は一頭から数頭のロバ、ラクダを所有す



ロバ車とピックアップ（右端）とサルーン（中央奥）

るにすぎないから、一度に運搬できる量は少なく、移動距離も限られたものとなっていた。それでも流動性の欠如したイエメン山岳社会にあって曜日市と行商人のシステムは、この社会の維持に不可欠な機能を果たしていたのである。

しかし、これは個々人が外界から遮断されていることを前提として成り立つシステムであった。ひとたび人々が国境を飛び越えて出稼ぎに赴き、土産に自動車を持ち帰るようになる」と事態は一変することになる。

「故郷に錦」の一九七〇年代に入りサウジアラビアを出稼ぎ土産土産はじめとするアラビア半島産油国で、

膨大な石油収入を背景とする未曾有の開発ブームが巻き起こると、国内とは比較にならない高賃金にひかれて多くのイエメン男子がサウジアラビアに出稼ぎをするようになった。彼らは汗水たらして得た給料のほぼ全額を送金し、故郷における生活の向上につき込んだ。彼らの最初の目標はまず新しい石造りの家を建てることにある。この他に一時帰国の度にお土産として持ち帰る妻子の洋服、魔法瓶、自家発電装置、電灯、ラジオカセット、洗濯機、テレビ、ビデオ、冷蔵庫など

がだんだんと増えていき、その生活は着実に向上していった。そして最終的には数年後に電気製品を満載した自動車（これ自体がまた土産なのだが）に乗って故郷に錦を飾る、というのが典型的な成功物語のパターンであった。

サウジアラビアから買って帰る電気製品、日用雑貨には日本製が喜ばれ、乗って帰る自動車もほとんどすべてが「安くて故障の少ない」日本車である。こうして、在留邦人は官民合わせてわずか三〇人というこの国で、「道を走っている車の九割方は日本車」という事態と相成った。出稼ぎ土産の場合、同じ日本車でもとりわけ「ダブル」であることが望ましい。「ダブル」とはイエメン方言で四輪駆動車のことである。その名のいわれは、「四駆」の車の床にはシフトレバーの他に四輪駆動／二輪駆動の切り替えレバーがついていることによるらしい。つまりレバーが二本なのでダブル（ダブル）というわけだ。四駆のなかでもとくにワゴンタイプ、ピックアップタイプのものを指すことが多い。

ダブルに乗った この「ダブル」こそ、まさにイエメン人の出稼ぎ土産のためにあるような出稼ぎ帰り車である。

まず第一に、ダブルなら道なき道を走ることができる。サウジアラビアなどからの援助で国内の道路整備が急速に進んだとはいうものの、アスファルト舗装がなされているのは幹線道路に限られ、地方の生活道路はならしてあったとしても大小の石がごろごろしていて車高の低い乗用車では走れない。故郷に道路があるうがなかるうが、錦を飾るためには自動車は欠かせない。とす



山岳道路——これはイエメンの中ではカーブも少なく傾斜もゆるい部類である。

れば、それはどこでも走れる車でなければならぬ。

第二にイエメンの国土の七割は山岳地であり、傾斜の急な坂道は馬力の出るダバルでなければ登れない。また国土の残りの三割は砂漠であり、これもまた四駆でなければ走れない。

第三にアスファルト道路を飛ばして行くと犬、猫、ロバ、牛、はてはラクダにまでぶつかる危険性が高く、造りのしっかりした車でなければこっちの命が危ない。そして最後に、人・荷物を満載して運ぶためには普通の乗用車では小さすぎる。

こうしてダバルに限らずひとたび自動車がいエメンの山岳社会に持ち込まれはじると、ロバ・ラクダに代わって自動車で物を運ぶ者が現われた。自動車はそもそも人・物を運ぶためのものであるから当然といえば当然のことである。しかし重大なのは、劣等階級とみなされている運搬人階層の者は出稼ぎに行くことが少ないので、自動車で物を運ぶことをはじめたのは出稼ぎ帰りの農民であったという点

である。従来、農業以外の職に就くことはタブーであったが、自動車という新たな文明の産物の前にタブーが侵されはじめたのである。彼らにしてみれば、天候に左右され収入もままならない農業を続けるよりも、自分が出稼ぎで稼いだ車を元手にしてより儲かる仕事を始めようと考えたのはごく自然のことであった。

同時に人々は出稼ぎという機会を得て閉鎖的な社会の外に出るといふ経験をし、近代的な文物の使用、消費を覚えた。ラジカセには電池とカセットテープ、発電機には燃料油の供給が不可欠だし、食料にも輸入小麦粉や缶詰を用いるようになって、もはや孤立的な自給自足経済は成り立たなくなり、スークと集落の往き来は活発にならざるを得なかった。こうして物流に対する需要が飛躍的に拡大すると、ロバ・ラクダによる運搬ではもう追いついていけないことは明らかである。ダバルなら、人が荷を担いで行けるところであれば大概のところは這い登ることができる。しかもロバ・ラクダよりも量・速度の両面ではるかに輸送効率が高い。イエメン社会は出稼ぎによって物流への需要を拡大させ、同時にその物流需要を満たす手段としてダバルをも獲得したということになる。

これまで社会の流動性がほとんどなく、村ごとに孤立していたイエメン社会は、出稼ぎを梃子として大きく変化しはじめている。そして流動性を高める上で日本車とりわけダバルの果たした役割ははかり知れない。こうしてみると、今日のイエメン社会の変化は、サウジと日本の共同作業の所産であるように思えてならないのである。(さとう ひろし/アジア経済研究所動向分析部)