

第6章

内戦後の漁業の現状

——開発政策からみえてくる漁村の実態——

高桑 史子

はじめに

2009年5月に、30年近く続いた内戦が終結した。内戦中は操業が禁止されていた海域や時間帯の漁業活動が可能になるとともに、多くの漁家が避難先から戻ってきた。内戦中の2004年12月にはインド洋津波により、スリランカの海岸線は北西岸の一部を除いて壊滅的な被害を受けた。その復興については、内戦の直接的影響を受けていなかった地域では被災家族への住宅供給の完了や港湾設備の復旧によって、2006年度中にほぼ津波前の状態に戻ったとされている。インド洋津波被災国のなかでも津波復興と再定住政策がスリランカほど早期に成功した国はないと、多くの政府関係者が誇らしげに語るのを筆者は聞いた。津波と内戦による2重の被害を受けてきたにもかかわらず、スリランカの経済は成長を続け、国民1人当たりのGDPもこの10年間で3倍に増加した。内戦中は年間50万人を割っていた外国からの観光客数は内戦終結とともに増加を始め、2012年には100万人を突破した。政府は安定した経済成長と繁栄を誇る⁽¹⁾。

本章で論じる漁業においても、統計上では同様の成長がみられる。津波直後には漁獲量がいったん減少したものの、その後は内戦中にもかかわらず漁獲量は増加していた。内戦の直接的影響を受けなかった南岸や西岸で

は港湾や浜の整備が進み、漁港や水揚場には新しい施設が建造され、また停泊する漁船も、伝統的な無動力船が徐々に姿を消し、替わって近代的な動力船が増え、海岸の風景はこの30年間で大きく様変わりした。

しかし、実際に漁家や漁業関係者からの聞き取りを進めると、燃料費や物価の高騰、漁業振興策をめぐる確執が顕在化し、操業の継続にはさまざまな課題があることがわかる。また、インド洋津波以降も、局地的なサイクロンや洪水による自然災害が毎年どこかの海岸を襲い、海難事故もなくなることはない。さらにインドとの領海をめぐる争いで直接に被害を受けるのは両国の漁民たちである。

本章では内戦後の漁業の現状と課題について提示し、これらの課題が存在する背景を指摘し、また戦後の開発政策のなかでの漁業振興の位置について考察を加える⁽²⁾。とくに内戦の直接的な影響を受けず、統計上では漁獲量や漁船隻数で一定の成長を続けていた南岸や南西岸を中心に漁家や漁民が抱える問題を提示することで、漁村の構造的な問題を論じる。また、本章では大規模漁港を基地として操業される水産業や、一部でおもに外国資本で開発が進められている養殖業ではなく、むしろ漁労活動ともいえる生業に焦点を当てる。また水産物の輸出入などマクロな国家レベルでの経済活動ではなく、よりローカルなミクロな経済活動を担う漁家の生活からスリランカ社会のひとつの側面を論じる。なぜなら、スリランカ漁業の大半が小規模な漁船による小規模な漁労活動によるものだからである。

スリランカ漁業海洋資源開発省（Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development——以下、漁業省）の報告では、2013年時点で海面漁業従事者（漁民）数は約22万、漁家数約19万、漁家人口は約82万人⁽³⁾、漁業関連業種（内水面漁業関係者も含む）従事者が約54万人である。また、スリランカの国内総生産（GDP）に水産業が占める割合は1.8%で、GDP比や従事者数だけからいえば主要産業とは必ずしもいえないであろう⁽⁴⁾。しかし、漁業従事者は表6-1で明らかのように年々増加しており、表6-2で示すように漁獲量も増加しており、また国民のあいだで魚の需要はきわめて高く、国民の動物性タンパク質の70%が水産物の摂取によるものである。そのため、漁業振興は人びとの日常の食生活と直結した課題でもある。また、表6-2で明らか

なように漁獲の大半が海面漁業によるものであり、漁業やその従事者である沿岸域居住者の生活をみることは、スリランカの津波と内戦というふたつの災害からの復興過程を理解する鍵ともなる。なぜならば、このふたつの災害で重篤な影響を受けたのが沿岸域に居住する人たちでもあったからであり、いわばふたつの災害からの復興が凝縮された姿で表出した社会が漁村であるともいえよう。

さらにいえば、スリランカの漁民は移動性が高く、民族や宗教などによる境界性を超越した人びとであることも特筆すべきである⁽⁵⁾。19世紀中期頃からおもに西岸の漁民がよい漁場を求めて移動し、各地に定住したという歴史があるが、その後もモンスーン期に風波の影響を受けない浜に季節移動をしながら操業をし、一部は移動先に定住している。漁民が担う海の文化はスリランカにおける多民族共存のヒントを与える。たとえば南岸に住むシンハラ仏教徒漁民は南西モンスーン期に東岸に移動して操業するが、彼らがそこで日常的に接触するのはタミルやムスリムが多い。またモンスーン期の移動キャンプ地には仏教徒漁民もカトリック漁民も、あるいはヒンドゥー教徒漁民もともに滞在する。内戦中はこのような営みが途絶えていたが、内戦終結とともに復活した。移動性を基盤とする漁民の経済行動をみることで平和のあり方を考える可能性も探ることができるであろう。

本章では、まず、スリランカの漁業がどのような性格をもつものであるのかを概観し、漁業振興政策により沿岸域の社会がどのような変貌を遂げたかを論じる。さらに内戦後の開発政策とりわけ政府が力を入れている観光推進政策による沿岸部のリゾート開発と漁業との関係を論じる。また、内戦後も解消されず、新たな緊張を招きかねない地域間格差が漁業操業にいかに顕在化しているかも明らかにし、どのような解決策が可能かも考察していく。

なお、2015年1月の大統領選挙で現職大統領が敗れ、新しい大統領による政権運営が開始されたが、本論はそれ以前の情報を基に論じるものである。

表6-1 漁民数と漁家数（海面漁業従事者）

（単位：人）

年	漁家数	漁民数	漁業人口数
1972	43,269	58,298	235,100
1982	56,320	68,900	292,200
2001	98,157	115,014	441,707
2002	120,080	142,300	516,990
2004	132,600	151,800	661,900
2005	137,300	160,300	641,700
2006	128,400	143,150	626,940
2007	139,400	158,650	664,820
2008	141,940	162,470	680,240
2009	146,730	171,470	715,160
2010	184,100	212,920	816,500
2011	187,340	215,430	820,580
2012	188,480	218,550	823,230
2013	190,210	219,400	824,680

（出所） Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development.

（注） 漁民とは実際の漁業従事者とその家族の成人女性成員の合計。漁業人口とは漁業従事者とその家族成員の合計。

第1節 スリランカ漁業の特徴

1. 沿岸漁業

スリランカの漁業の特徴については高桑（2008）で紹介をしているため、ここでは概略を述べる。スリランカの沿岸域は砂浜海岸や海岸砂丘が形成され、ラグーン（潟湖）、砂嘴^{さし}や砂州が発達し、マングローブやタコノキなどの海岸林の背後に集落が形成されてきた。海面漁業や内陸部の河川湖沼を利用する内水面漁業に加えて、河口部やラグーンでの汽水漁業も盛んである。

スリランカの漁村は半農半漁村の形態をとらない。漁家は宅地内に生育している果樹やハーブを自家用に利用することはあっても、農地を所有せず、モンスーンの影響を受ける時期に農業に従事するようなことはほとんどない⁽⁶⁾。漁民はモンスーン期に操業海域を変更して漁業を続ける専業漁民である。

1970年代に漁船の大型化や動力化をめざす漁業振興政策が開始された後もしばらくのあいだは、スリランカの漁業は砂浜海岸での地曳網漁が主流であり、漁獲の大半が地曳網で水揚げされたものであった。また北部のジャフナ半島西岸など、波の穏やかな内湾では建網などの小型定置網漁も行われていた。その他の漁法としては伝統的な小型木造船（オルーヤテッパン）による沿岸での小型網漁、小型延縄漁^{はえなわ}、釣漁などであったが、10人前後が乗船する大型の木造帆船による沖合漁業も行われていた⁽⁷⁾。沿岸でとれた小魚を生餌にして沖合でカツオ・マグロ類を釣る勇猛果敢な延縄漁、あるいは一本釣り漁業である。

ランカ島の1年は4月下旬から9月頃までの南西モンスーン期と、9月中旬から3月中旬までの北東モンスーン期に分かれる。そのため、漁民はモンスーンの風や波の影響を受けない場所で操業する必要がある。移動場所はいくつかの選択が可能である。あまり遠距離移動をしない例としては、近くのラグーンや湖沼での操業がある。半島や大規模ラグーンの沿岸域に住む漁民は、遠方に移動することなく、風波の影響をさけて外海に面した海域から内海に面した海域へと操業域を変えることも可能だ。しかし、多くは島の反対側まで移動して操業した。

西岸から南岸に住む漁民の伝統的な操業暦をみてみよう。北東モンスーン期には村の地先海域で操業し、南西モンスーン期（ワーラカン期）になると東岸に移動する。モンスーンが終了するまでの数か月間、ヤシの葉で葺いた小屋に滞在して漁業に従事した。移動地は東岸全域に点在し、ヤーラ国立公園域にある浜から、東北岸のムッライティウにまで及んでいた。毎年同じ場所への移動を好む人、年によって移動先を変更する人など、その移動先はさまざまである。南西モンスーンが吹き始める頃に、船にスパイスや保存のきく野菜や穀類を積んで東海岸の移動キャンプ地に向かう⁽⁸⁾。水

は天水か近辺の川や池を利用した。多くの漁民が訪れるキャンプ地にはやがて井戸が掘られた⁽⁹⁾。地曳網漁の網子として雇用される場合にはバスで陸上を移動する。

東岸のキャンプ地の多くは集落や街から離れた砂丘や砂浜にあり、消費地にも遠いため、もっぱら乾燥魚を製造していた。独立後から道路整備により陸上輸送が発達し、魚商が買付けに訪れるようになり、製氷設備の普及する1980年代以降は水揚げ後の鮮魚を市場に出すことも可能になった。移動キャンプ地には各地から漁民が移動してくるため、シンハラ漁民とタミル漁民、あるいは仏教徒漁民、カトリック漁民、ヒンドゥー教徒漁民がともに数カ月間浜に滞在することになる。また東岸はタミル人やムスリムの人口比率が高く、網元や雇用者、あるいは仲買人などの中間業者は、タミル人やムスリムが多い。漁民にとって重要な人は魚を高く買い上げてくれる商人であり、また魚商にとっては必要に応じて海の幸をもたらす可能な漁民であり、民族や信仰する宗教はさほど重要なことではない。各地に移動した経験をもつ高齢者の多くはシンハラ語とタミル語の2言語を話す。また、東岸には地曳網漁の好漁場が数多く存在し、代々同じ網元の家で網子として雇用されるために、毎年同じ浜に移動する漁民もいる。南岸には東岸の網元と数世代にわたる雇用関係をもつ家族もある。北東モンスーン期に南岸の地先の海で操業し、南西モンスーン期になると東岸の網元の地曳網の網子として働くのである。モンスーン期の移動を繰り返すうちに人口稠密地である南岸ちゅうみつを離れて東岸に定住した人も多い。とくにトリンコマリーやポトウィルには南岸出身の家族が数多く居住している。トリンコマリーは入り組んだ海岸線と大規模な湾が発達し、マハヴェリ河が流れ込むことで豊富な魚資源に恵まれ、周年操業も可能であり、1930年代以降に港湾の整備が進むと南岸の漁民が多数定住した⁽¹⁰⁾。

内戦中はモンスーン期に東岸に移動して操業する漁民は減少したが⁽¹¹⁾、内戦終結後は徐々に移動が復活している。しかし、後述するように戦後の急激な開発により移動キャンプ地の浜がホテルの建設用地となったり、港の拡張工事で浜が小さくなったりして、キャンプが困難になる状況が懸念されている。

写真6-1 東南岸の移動キャンプ地



(高桑史子撮影)

西北岸のマナーラマ（マナー）やカルピティヤ・ラグーン内の島々もネゴンボやチラウなど西岸の漁民の移動地として選択される。ラグーンや半島によって形成された内海では周年漁業が可能だからである。また母村からさほど離れておらず、そのために週末を母村で過ごす漁民も多い。

以上みてきたように、砂州、ラグーン、半島などの自然の地形を巧みに利用してモンスーン期にも漁業に従事してきた漁民の移動性が全島に行きわたるネットワークを形成し、宗教や民族を越えた漁民としてのまとまりをつくりあげていった。このネットワークは津波の際の漁民間支援を可能にした。また、民族や宗教ではなく、「漁民」というひとつのカースト（クラーヤ、あるいはジャーティともいう）でまとまることを可能にした。

2. 沿岸漁業から沖合・遠洋漁業へ

漁業省はスリランカで使用されている漁船のタイプを以下のように類別している。（ ）内は日本語表記である。

- ① Multi-day boats あるいは Off shore vessels (タンクボート)
- ② Inboard single day boats (ワンデーボート)
- ③ Outboard motor FRP boats (船外機付モーターボート)
- ④ Motorized traditional boats (船外機付伝統漁船)
- ⑤ Non-motorized traditional boats (無動力伝統漁船)
- ⑥ Beach Seine boats (地曳網用の船)

①は船内機付大型遠洋漁業用動力船でのことであり、長期間海上での操業が可能である。冷蔵設備をそなえているため、アイスタンクボート、あるいは単にタンクボートと呼ばれている。

②は船内機付小型動力船でワンデーボートともいう。以前は3.5トンボートと呼ばれていた。ほぼ4～5人乗りの漁船で、沿岸から沖合にまで出漁可能な漁船である。

③は船外機付FRPボート(モーターボート)である。

④は船外機付伝統漁船である。伝統漁船にエンジンを取り付けたものであるが、FRP素材で伝統的なかたちの漁船が建造されている。

⑤は無動力の伝統漁船でオルー、テッパン、カタマラン、ワラムなどさまざまなタイプがある。

⑥は地曳網漁に使用される船であり、⑤のタイプの漁船も使用されるが、おもに縫合船パルーが使用される。

1970年代から本格化するスリランカの漁業振興政策は、漁獲量の増大を目標とし、漁船の大型化・動力化と、操業海域を沿岸から沖合、沖合から遠洋へと拡大することが成長につながるという前提で計画され、既存漁港の拡張と地域の拠点港となる新規大型漁港の建設や動力漁船の供給を開始した。まず、沖合での小型刺網漁や小型延縄漁などに従事するための小規模動力漁船の数を増やすとともに、これらの漁船が接岸可能な港湾建設が始まった。ワンデーボート(上記②)や1～2人乗りのFRPモーターボート(上記③)の供給が進められ、1970年代以降は沖合での漁獲が増加していった。

表6-2 漁獲量

(単位：t)

年	沿岸漁業	沖合・遠洋 漁業	海面漁業漁 獲量の合計	内水面漁業 と養殖の合計	漁獲量の合計
1960	48,768	2,235	51,003	1,524	52,527
1970	86,563	3,258	89,821	8,331	98,152
1980	165,264	2,148	167,412	20,266	187,678
1990	134,120	11,670	145,790	38,190	183,980
2000	175,280	88,400	263,680	36,700	300,380
2005	63,690	66,710	130,400	32,830	163,230
2006	121,360	94,620	215,980	35,290	251,270
2008	165,320	109,310	274,630	44,490	319,120
2010	202,420	129,840	332,260	52,410	384,670
2012	257,540	159,680	417,220	68,950	486,170
2014	278,850	180,450	459,300	76,750	535,050

(出所) Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development.

(注) 2004年12月26日にインド洋津波発生。そのため、2005年には漁獲量が減少している。

漁業振興政策により、1960年代までは漁獲量・漁獲高ともに大きな位置を占めていた地曳網漁は徐々に衰退していった。その要因は沿岸域に回遊する魚群の減少であり、また一部の浜では網の数が増えすぎたためでもあった。人口稠密地である南西から南岸では宅地建設が浜にまで至り、ホテルなどの大型な施設が建てられ、また護岸工事の結果、操業する浜がなくなってしまった⁽¹²⁾。表6-3で明らかなように、2013年の時点で、全国に操業可能な地曳網が1098統あり、漁場は309カ所、実際に網を仕掛ける場所は898カ所である。地曳網漁は今でも北部や東部で盛んであるが、それは東海岸が地曳網漁に適した浜や資源をもつことと、内戦で漁業開発から疎外されていたために沖合漁業振興が遅れたことに加えて、地曳網漁が可能な広い浜が残ったからである。それでも、実際に使用されている網数が少ないことから、今後は衰退する漁法であることがわかる。

表6-4は2004年12月26日に発生したインド洋地震津波による被害について、漁船のタイプ別に示したものである(全壊、半壊双方を含む)⁽¹³⁾。津波による漁船の被害がいかに甚大であったかがわかるが、同時にワンデーボートを除くと、津波からわずか3年後には津波以前の隻数になっている。実際に

表6-3 県別地曳網数（2013年）

県	地曳網漁場 (浜) 数	地曳網敷場数	操業している 地曳網数	全地曳網数に 占める割合 (%)
ネゴンボ	15	15	39	4
カルタラ	24	24	31	3
ゴール	30	30	60	5
マータラ	10	10	6	1
ハンバントタ	14	14	103	9
カルムナイ	16	76	155	14
パティカロア	23	109	112	10
トリンコマリー	46	90	188	17
ムッライティウ	24	87	3	0
ジャフナ	18	144	136	12
マンナーラマ	13	115	32	3
プッタラム	53	145	198	18
チラウ	14	28	12	1
コロンボ	9	11	23	2
合 計	309	898	1,098	100

(出所) Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development.

津波後の復興と漁業振興を目的とした漁船の支援は迅速に行われた。

1980年代以降になると、一部の漁港をさらに拡大・拡充して沖合からさらに遠洋での操業を目的とした大型漁船であるタンクボート（先述の漁船タイプ①）の隻数増加がみられるようになった。表6-5に示されたように、操業可能な漁船の数は統計に表れた1971年以降増加の一途をたどり、津波の翌年の2005年には漁船の隻数が減少したものの、2006年からは津波前の2003年をしのぐ勢いである⁽¹⁴⁾。とくに著しい増加がみられるのが、政府が力を入れている遠洋漁業用のタンクボートである。1971年に41隻であったのが、約20年後の1990年には2364隻になっている。しかし、その後いったん減少したが、これは内戦の影響があると思われる。津波後は増加に転じ、内戦終了後の2010年には3346隻、2年後の2012年には4080隻と4000隻を超えた。しかし、実際の漁獲量をみると、表6-2で明らかなように沿岸漁業による水揚げが、タンクボートによる沖合・遠洋漁業による水揚げを上回っている。唯一逆転したのがインド洋津波の翌年の2005年のみである。政府は沖合・

表6-4 タイプ別漁船の被害状況（全壊，半壊双方を含む）

漁船の種類	被害隻 / 津波前の (艘)数 / 隻 (艘) 数	2007年度の 漁船総数
タンクボート	883/1,581	2,631
ワンデーボート (3.5トンボート)	1,039/1,493	1,163
船外機付モーターボート	7,616/11,559	17,973
船外機付伝統漁船	2,360/674	1,815
無動力伝統漁船	12,222/15,260	18,483
地曳網用漁船	1,011/1,052	1,022
合計	25,131/31,619	43,087

(出所) Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development.

表6-5 タイプ別漁船隻数の変化

(単位：隻)

年	タンクボート	ワンデーボート	船外機付モーターボート	船外機付伝統漁船	無動力伝統漁船 (地曳網用船を含む)	合計
1971	41	1,696	1,287	3,015	14,245	20,284
1975	45	2,173	1,554	2,984	14,115	20,871
1990	2,364	—	9,758	973	14,580	27,675
1995	1,639	1,357	8,564	1,060	14,649	27,269
2000	1,430	1,170	8,690	1,205	15,100	27,595
2004	1,581	1,493	11,559	674	15,260	30,567
2005	1,328	1,164	11,010	1,660	14,739	29,901
2006	2,394	907	13,860	1,842	16,347	35,350
2008	2,809	1,940	14,747	3,179	17,042	39,717
2010	3,346	1,177	18,770	2,680	20,165	46,138
2012	4,080	890	23,160	2,480	22,800	53,270
2013	4,111	802	23,134	2,514	21,740	52,301

(出所) Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development.

遠洋漁業の漁獲量増大を目標としているものの、あいかわらず沿岸漁業による漁獲量が沖合・遠洋漁業を上回っている。

漁船の隻数は増加しているものの、実際に漁船を所有する漁民の数にはさほどの変化がないのが実情であり、その状況は現在もほとんど変わらない。漁協によるローンのシステムが効果的に機能していないことがその背景にあるが、このことは後述する。具体的にみても、2013年に漁家数

は19万210であり、漁船数は5万2301である。船籍が漁協や会社にある場合もあるものの、漁家数に比べると漁船数は多くない。漁家の増加に漁船数が追いつかないのが現状である。また購入後も難破や海難事故での損壊等で廃棄される数も少なくなく、全体的にみると所有率は増えているとはいえない。また筆者の調査でも世帯内に同居する父と息子がそれぞれ漁船を所有している場合や、世帯内に漁業従事者が複数いても誰も漁船を所有していない場合もある。

一方で船内機付動力船であるワンダーボートは変動があり、1971年にはすでに1696隻であったのが、1975年の2173隻を最高に、その後は1000隻前後にとどまり、2013年には1971年当時の半分である802隻となっている。政府はワンダーボートを大型のタンクボートに切り替えようとしており、津波後に供給する隻数は多くない。しかし、一部のNGOが津波後に積極的にワンダーボートを提供したため、年度ごとに相違が生じている。近年、港や浜の繫留地の奥には朽ち果てたり、あるいは修理をしないまま遺棄されるワンダーボートを見掛けるようになった。また小規模なモーターボートや伝統漁船の数は微増を続けているが、これは後述するように燃料費や購入後のローンに苦しむことをさけて、沿岸で小規模な漁業を継続することを好む漁民の生活戦略といえよう。また、タンクボートのほとんどが南部や西部に集中しており、北部では——とくに最後の激戦地であったムッライティウ県では——漁船の数が圧倒的に少ないことがわかる。表6-6で明らかのように、内戦終了後2年が経過した2011年の県別のタイプ別漁船隻数において、ムッライティウ、キリノッチ両県では大型動力船が「未回答」とあるように、統計には表れていない。また表6-7で示したように内戦中の2007年における漁船の県別配分率をみると、北部州のムッライティウ、ジャフナ、キリノッチの各県のタンクボートやワンダーボートの配分率がほぼ0%であった。このように、南部と北部の格差がこのあいだに生じていたことがわかる。

なお、2012年には、キリノッチ、ムッライティウ両県とも、タンクボート、ワンダーボートともに依然として表記されていないが、翌年の2013年には、やっとキリノッチ県でタンクボートが35隻、ワンダーボートが43隻

表6-6 県別のタイプ別漁船隻数 (2011年)

(単位: 隻)

県	タンク ボート	ワンデー ボート	船外機付 モーターボート	船外機付 伝統漁船	無動力 伝統漁船	地曳網 用漁船	合 計
プッタラム	80	45	2,880	240	1,840	183	5,268
チラウ	18	23	1,890	68	1,960	59	4,018
ネゴンボ	911	90	2,480	100	2,120	29	5,790
コロンボ	32	15	410	6	340	20	823
カルタラ	572	6	520	2	520	20	1,640
ゴール	273	30	820	340	490	47	2,000
マータラ	640	55	810	180	720	6	2,411
ハンバントタ	508	31	980	110	960	101	2,690
カルムナイ	46	213	1,190	260	1,720	145	3,574
バティカコア	268	124	2,380	220	3,760	38	6,790
トリンコマリ	507	52	2,460	22	2,740	156	5,937
ムツライティウ	未回答	未回答	440	12	240	44	736
キリノッチ	未回答	未回答	360	130	180	2	672
ジャフナ	7	150	2,860	820	3,240	105	7,182
マンナーラマ	10	286	2,410	390	820	29	3,945
合 計	3,872	1,120	22,890	2,960	21,650	984	53,476

(出所) Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development.

(注) 海面漁業用, 内水面漁業用双方を含む。

表6-7 漁船の県別配分率 (2007年)

(単位: %)

県	タンク ボート	ワンデー ボート	船外機付 モーターボート	船外機付 伝統漁船	無動力 伝統漁船	地曳網 用漁船	平 均
プッタラム	3	0	15	6	8	23	11
チラウ	14	0	11	0	8	2	9
ネゴンボ	15	11	10	0	11	3	10
コロンボ	1	3	2	0	2	3	2
カルタラ	12	0	3	0	3	3	3
ゴール	13	3	4	16	3	5	5
マータラ	27	10	5	13	4	1	6
ハンバントタ	11	2	5	9	5	7	6
カルムナイ	0	24	4	14	6	11	6
バティカコア	0	27	6	0	16	11	10
トリンコマリ	4	6	9	0	10	12	9
ムツライティウ	0	0	1	5	1	2	1
キリノッチ	0	0	2	13	1	3	2
ジャフナ	0	10	15	13	18	14	15
マンナーラマ	0	4	9	9	2	1	5
合 計	100	100	100	100	100	100	100

(出所) 漁業省2007年発表の『Census of Fishing Boat 2006/2007 Final Report』(www.fisheries.gov.lk) による。

と統計に表れるようになる。

3. モンスーン移動の変化

動力漁船は従来の無動力漁船と異なり、比較的風波の影響を受けにくい。そのため、動力漁船の数が増加し、また停泊可能な港湾が整備されるにつれ、従来の移動パターンに大きな変動が生じた。再び南岸や南西岸に居住する漁民を例にみていこう。動力船では南西モンスーン期であっても港が整備された西岸や南岸の漁業基地を拠点に操業することも可能である。また北東モンスーン期にも港が整備されていない地元の海での操業よりも、設備が整い、水揚げ後に高値で魚商が魚を買い上げてくれる漁業基地、あるいはリゾート開発が進んだ浜の水揚場を利用するほうが収入増加が見込める。こうして、西岸のチラウやネゴンボ、パールワラ、ゴール、観光開発が進むアンバラゴダ、ヒッカドゥワなどは、周年漁業が可能な漁業基地となっていった。都市化や観光開発が進んだこれらの町では、海岸にキャンプをするよりも、町中の下宿や長期滞在者用宿舎に滞在する人が増えた。ヒッカドゥワのような海浜リゾート地では、かつて砂浜にヤシの葉で葺いた小屋を建て、多くの移動漁民が滞在していたが、浜でくつろぐ観光客の目に入ることから好まれなくなり、また護岸工事の影響で浜が浸食され、小屋を建てる場所がほとんどなくなったからでもある。やがてこの地域にも他地域からの漁民が定住するようになった。とくにヒッカドゥワ近辺は南岸出身の漁家が多い。

内戦が激化していた頃と動力漁船が増加した時期とは重なり、内戦に巻き込まれる危険が伴う東岸への移動が衰退する一方で、西岸の漁業基地への周年出稼ぎが増加していったのである。交通網が整っている南岸と西岸は頻繁に行き来も可能であり、毎週ポーヤの日⁽¹⁵⁾に帰郷することも可能である。

第2節 漁獲の流通と漁業協同組合

1. ムダラーリ（魚商）の役割とその変遷

沿岸漁業や沖合漁業に従事する人びとにとって重要な役割を果たしてきたのが、各漁村のムダラーリである。ムダラーリとは商人を意味するシンハラ語で、天秤棒やあるいは自転車などで商品を売り歩く小規模な商人から、商店や企業の経営者、あるいは買付商や仲買人・卸商などを含むあらゆる種類のビジネス従事者を示す言葉である。魚をあつかう商人はマール・ムダラーリ（魚の商人）ともいうが、漁村でムダラーリといえば魚をあつかう人をさす。

小規模沿岸漁業が主流を占めるスリランカの漁業ではムダラーリの役割が非常に重要であった。彼らの漁村での役割は地曳網や刺網などで水揚げされた魚を種分けして、浜にやってくる買付商に売るか、あるいは漁民たちから委託されて近くの市場や卸市場に売りにいくことである。英語で fish assembler と表現される、浜で魚を最初の流通のネットワークに乗せるムダラーリが漁民にとって重要である。漁村の経済は交換が前提となっているため、水揚げ後の鮮魚を種分けし、迅速に売りさばくことが求められる。漁民が直接に買付商と交渉するよりも、魚の種分けから売りさばきまでを専門に実践する人が必要である。彼らは村外からやってくる買付商と交渉する能力をもつ人でなければならない。つまり、市場での売値を判断して、直接の生産者である漁民に代わって買付商と値段の交渉をする技が要求される。買付商は自転車や小型バイクなどで買付けにくるが、漁船の大型化が進み、港が整備されると大型のトラックで買付けにくるようになった。漁民から漁獲の販売を委託されたムダラーリは魚をなるべく高値で売ることが期待され、評判がよくなると、ますます多くの漁民から魚を託され、自ら市場や卸売市場まで出向くようにもなった。動力船が少なかった頃は、漁村近くの道路は、魚を詰めた箱を荷台においた無数の自転車が行き交っていた。浜から魚を売りに行くムダラーリも、浜に魚を買付けにくるムダ

ラーリも、ともに自転車で行き来していたのである。

ムダラーリの多くは地曳網所有者であった。網元が多く漁民を雇用して操業をしてきたが、沖合漁業への転換が開始された時も、網元として蓄積された資金を元に漁船を購入した。網元から漁船所有者に転換したムダラーリは、網子の一部を乗組員として雇い、自身は水揚げ後の販売に専念したのである。

漁民からムダラーリになる人もいる。弁舌が巧みで駆け引きに長けた漁民が仲間の漁民から委託されてムダラーリ業を開始する。また漁業で利益を上げ、複数の漁船を所有するようになると、親戚や友人などに漁船を貸し出し、所有者本人は陸でもっぱらムダラーリ業に専念するようになる。漁船を借りた漁民は漁獲の売上金の10%を船主に支払うことが一般的であるが、ムダラーリが売上金から船の貸出料を引いた差額を漁民に支払う形式が定着していった。比較的小規模なムダラーリが多数存在する漁村があれば、少数の大規模なムダラーリが存在する漁村もある。

ムダラーリはもともと漁民から委託されて魚を販売していたが、やがて漁民から魚を買い上げるようになっていった。また売上金で清算することを前提に漁民に前貸しをすることも多い。子どもの病気などの急な物入りに、同じ村のムダラーリには借金を依頼しやすい。ムダラーリから借金をしている漁民は漁獲をムダラーリに渡し、ムダラーリは売上金から前貸し分を差し引いて漁民に売上金として支払うことになる。もともとは漁民の販売委託から開始されたムダラーリ業は、徐々に漁民から魚を買い上げ、外部の商人に販売する役割をもつに至り、漁民はムダラーリに負債を抱える緩やかな patron-client 関係ができあがっていった。借金の依頼に応じてくれる気前のいいムダラーリは漁民に信頼されるものの、あまり気前よく貸しすぎると、資金がなくなるリスクも生じる。ムダラーリはなるべく多くの漁民と関係を成立させたいため、複数のムダラーリがしのぎを削るような漁村ではムダラーリ間の競争も激化していった。現在でもムダラーリは漁民から販売を委託されているという原則は変わらない。漁民たちはムダラーリに魚を売る、あるいはムダラーリが魚を漁民から買い上げるとはいわない。魚を渡すという言い方をする。しかし、実際には浜に戻ってきた

船のそばで漁民とムダラーリが値段の交渉をすることになる。一見すると2者は平等な関係性によって値段の交渉をしているかのように見えるが、多くの漁民は特定のムダラーリに負債を負っている。つまり前借りをしているので、ほかのムダラーリがより高い値をつけていても魚を渡すことは少ない。さらにこの2者間に姻戚関係が確立していれば、より堅固なものとなる。ムダラーリは娘や姉妹の夫、妻の実家の男性などが有能な漁民であれば、つねに魚を獲得することができる。また漁民にとっても姻族の男性がムダラーリであれば、便宜を図ってもらえることも多い。浜で展開される漁民とムダラーリとの交渉はこのようなささまざまな要素が介在し、漁業経済の基礎を支えている。

動力船の導入後、ムダラーリはあつかう魚による分化が生じた。動力船で水揚げされた沖合魚を大量に一括してあつかうムダラーリと、伝統漁船で水揚げされた沿岸魚をあつかうムダラーリである。各漁村のムダラーリ（以下、村ムダラーリとする）が集めた魚は市場に運ばれるが、市場の卸商（以下、市場ムダラーリとする）⁽¹⁶⁾は売上金のなかから村ムダラーリに売上金を支払うことになる。さらに村ムダラーリ自身もこの卸商に売上金の前払いのかたちで借金をしていることもある。村ムダラーリの地位そのものも、この意味で不安定なものである。つまり、漁民に前貸しをしている村ムダラーリが市場ムダラーリに借金をしているのである。市場ムダラーリから支払われた売上金が、漁民への支払いになるため、やりくりに苦心することになる。浜で魚を集める役割の人から、仲買人、中間卸商、中央市場の卸商という段階で海産物が流通する過程をムダラーリのヒエラルキーとすれば、ムダラーリの大半が上位のムダラーリに負債を背負っていることになる。村ムダラーリは借金で回転資金がなくなり、再び漁民に戻ることも多い。

ムダラーリのなかには多くの漁民と patron-client 関係を確立し、モンスーン期の移動地の設定、キャンプの手配などを行う者もいる。操業場所や時期もムダラーリが指示するのである。水揚げされた鮮魚をキャンプ地に受け取りに行く際に、飲料水（近年はペットボトルが普及）や食料を、あるいは体の具合が悪い人に薬を届けるなど、移動地での生活の面倒をみるのが一

般的である⁽¹⁷⁾。この場合もモンスーンの到来前、つまり移動キャンプ地への出発前に、漁民の多くがムダラーリから借金をしている。このようなムダラーリは、キャンプ地で操業する一定人数を確保し、しかも移動前に前払いのかたちで家族の生活費として個々の漁民に一定額を貸し付けており、かなりの資本をもつ人たちである。

各漁村で水揚げされた水産物は各県の魚卸市場に運ばれるか、コロomboの中央卸市場⁽¹⁸⁾（以下、中央市場）に運ばれる。コロomboの中央市場は、各水揚港から運ばれた水産物の集荷場となり、ここからコロombo県内のマーケットを通じて消費者のもとに届くが、さらに中央市場を経由して他地域に運ばれることもある。そのため中央市場のムダラーリは全国にわたり水産物流通を掌握する傾向がある。水揚げ後の魚が小規模に地域内で消費されていた時代と異なり、道路網が整備され、氷詰めされた魚が迅速に運搬されることが可能になり、中央の市場価格で水産物の取引が行われるようになる。各浜や漁港で水揚げされた魚の多くが中央市場に運ばれるようになった。漁船の大型化にともない、この傾向はさらに強まった。整備された漁港に水揚げされた大量の魚は、地元や近隣の市場に運ばれる一部を除き、大半が中央市場に運ばれるようになった。そのため、結果的に中央市場で価格が決定されるようになり、また各漁村の村ムダラーリは中央市場の市場ムダラーリの統制下に位置するようになっていった。

もちろん、地域内消費のみに終始するきわめて小規模に魚をあつかう村ムダラーリも健在ではある。依然として各地で使用されている無動力の伝統船やモーターボートで水揚げされた少量の漁獲を浜に買付けにくる買付商に卸すことを専業にする村ムダラーリもいる。彼らは小口売りもする。近所にオープンしたゲストハウスやレストランがお得意先にもなる。車でおりにかかった人、近隣に住む住民が、その日のおかずとしてとれたての魚を少量買い求める。路肩に小さな店舗を建てての商いである。しかし、多くの村ムダラーリは中央市場のムダラーリに魚を提供するための役割を担う人に変質していった⁽¹⁹⁾。

2. 漁業協同組合

漁業振興政策は漁業の近代化と漁村の生活向上を目的としたものであるが、それはまた漁業協同組合（以下、漁協）を単位に村落開発を進めるものであった。スリランカの協同組合は1906年に設立された貯蓄信用組合に始まるが、1972年にできた協同組合法によって整備され、協同組合省の管轄にあり、漁業省の管理下で行政村ごとに組織されている。18歳以上の漁民⁽²⁰⁾とその配偶者であれば加入資格をもち、加入するには100ルピーの加入金が要求される。漁協によって定款に若干の相違はあるが、現在では加入するには100ルピーから200ルピーと開きがある。その後は、一口の額が決まった出資金を組合に支払うことで組合員の資格が得られる。

最初に漁協を組織する際に、中心となった人物が村ムダラーリたちである。出資者が100人集まると村単位の漁協が成立するため、まとめ役やリーダーが必要である。村ムダラーリは地域の漁家をまとめる役割を担っており、役所と漁家を仲介し、漁協成立後は組合長や理事となった。しかし、漁民をまとめるようなムダラーリがいない漁村では、人が集まらずに組織化が遅れた。また成立しても指導的立場の人がいないために自律した組織としての整備が遅れた。定期的に会合を開き組合員の意見や希望を集約し、資金を増やして外部からの支援を受けることに成功した積極的に活動する漁協がある一方で、会合もほとんど開かれず休止状態であったり、最初に出資金を支払ったもののその後は大半が幽霊会員のみ漁協も存在している。漁業省の報告では、2012年12月時点で全国に海面漁業者が組織する漁業組織が873あり、7万6004人の成員が登録されている。単純計算では各組織の成員数は90人弱である。夫婦で組合に加入していることが多いので、世帯数はさらに少なくなる。この報告には漁協以外の組織（NGOや福祉関係の組織）も若干含まれているため、漁協に特化した国立海洋学研究所（National Aquatic Research Agency—以下、NARA）の2007年の調査報告（NARA 2008）をみてみよう（表6-8）。NARAはプッタラム県にある大型漁港チラウをチラウ県（Fisheries District）として、プッタラム県とは独立した県として調査を

実施している。また、チラウ県とムッライティウ県の漁協に関しては記載がないなど統計処理上、不明瞭な箇所がある。なお、漁業省の2012年報告ではムッライティウ県には24の海面漁業者の組織があり、3034人が会員となっている。

NARA はスリランカの漁協は漁村の諸問題を解決するために設立され、70年以上の歴史をもつにもかかわらず、漁民の積極的関与はきわめて弱いと断言している。漁業人口のうち会員になっているのはわずか12.8%でしかないとする⁽²¹⁾。しかし、ジャフナ県をはじめ、北部や東部では活発に活動している漁協が多い。NARA の報告の5年後の報告であるが、西部州は活動率が27.2%なのに対し、北部州は85.5%、東部州は76.6%と高い（マリノフォーラム21 2012, 9）。表6-8から明らかなように、全国の活動中の漁協439のうちジャフナ県には117の漁協があり、また全組合員6万7894人のうち

表6-8 県別の漁村数と漁協数（海面漁業のみ、2007年）

県	漁村数	漁家数	漁民数	活動中の漁協数	組合員数 (男女合計)
プッタラム	108	12,550	13,700	12	1,571
チラウ	40	8,710	9,310	報告無し	報告無し
ネゴンボ	82	13,110	13,460	13	3,698
コロンボ	27	1,540	1,540	8	705
カルタラ	33	4,170	4,610	10	1,168
ゴール	155	5,470	5,760	8	1,496
マータラ	86	7,220	7,980	13	1,974
ハンバントタ	37	5,650	6,260	10	2,744
カルムナイ	258	17,160	19,040	95	10,055
バティカロア	172	19,280	22,210	21	3,308
トリンコマリ	120	15,170	21,170	70	10,067
キリノッチ	40	2,100	2,300	25	2,405
ムッライティウ	31	1,500	2,200	報告無し	報告無し
ジャフナ	107	16,740	18,050	117	20,330
マンナーラマ	41	9,030	10,930	37	8,373
合計	1,337	139,400	158,650	439	67,894

(出所) NARA (2008) *Sri Lanka Fisheries Year Book 2007*.

(注) 1漁村に1漁協とはかぎらない。ジャフナ県でわかるようにもともと漁協ができたとき、人口の多い村や漁民の多い村は複数の漁協を組織した。

表6-9 漁船を所有する漁協組合員の比率 (2007年)

県	組合員数	比率	漁船を所有する 組合員数	漁船所有者の 全組合員に 占める割合
コロンボ	779	1%	338	43%
ネゴンボ	5,008	5%	636	13%
カルタラ	1,461	2%	151	10%
ゴール	1,589	2%	272	17%
マータラ	3,418	4%	460	13%
ハンバントタ	17,660	19%	1,111	6%
マンナーラマ	7,315	8%	1,423	19%
カルムナイ	9,830	11%	1,202	12%
バティカロア	16,376	18%	2,904	18%
トリンコマリー	15,455	17%	2,484	16%
プッタラム	7,887	8%	2,733	35%
チラウ	6,134	7%	1,206	20%
合計	92,912	100%	14,920	16%

(出所) Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development (2007) Census of Fishing Boat 2006/2007.

(注) キリノッチ, ムッライティウ, ジャフナ3県のデータはない。

2万330人がジャフナ県の漁協の会員である。

ちなみに内戦の影響をほとんど受けていない南岸のマータラ県の漁協に関して NARA の報告をみてみよう。マータラ県には2007年度に86の漁村があり、7220の漁家、7980人（海面漁業のみ）の漁民が県漁協に登録されているが、活動している漁協は13、組合員数は1974人でしかない。また2012年の漁業省の統計では、マータラ県には48の海面漁業者の漁業組織、成員数3981人が報告されている。上で述べたように、漁協以外の組織が統計に含まれているものの、マータラ県の2012年度の漁民（男女の海面漁業従事者）が1万1260である。漁村の数86は2007年と変わらないので、漁民の数に比べると漁業組織の加入者は相変わらず少ないことがわかる⁽²²⁾。筆者は津波前からマータラ県漁業振興局で聞き取りを行っているが、県内で実際に活動している漁協は10に満たないということを頻繁に耳にしていた。その理由は漁協への不信感による幽霊会員の増加と、活動資金の不足によるものである。

実際に2007年の統計でも、表6-9にあるように漁協の会員で実際に漁船を所有している率はスリランカ全体で16%しかない。漁協未加入者で漁船を所有する人の実態がわからないが、組合員の約8割は漁船を所有していないことになる⁽²³⁾。また、この報告ではキリノッチ、ムツライティウ、ジャフナ3県のデータは表示されていない。

本来漁協は組合員の権利や福利を出資金によって保証することが目的であるはずだが、漁村としての自律と発展の推進を目的につくられた漁協は、結果的に組合員がローンを組んで漁船や漁具を購入するための組織としての役割を担うようになっていった。つまり村落単位で機能する金融機関となったのである。漁業省は一定額を漁協に貸し付け、漁協は組合員に漁船や漁具を購入するための貸付けを行う。利息の一部が漁協の資金となり、港湾の整備や村落発展のために役立てられることになっている。もちろん積極的なリーダーや組合員のいる漁協のなかには、本来の漁協の目的を維持し、開発機関や支援団体と連携して漁業発展や漁家の生活改善に成功している例もある。動力船やモーターボートの隻数の増加、港湾整備、競り場や魚保存庫あるいは休憩所の建設など、漁業環境の改善などに積極的に取り組んでいる漁協は、津波の後の復興支援を受けるためにも迅速に対応している。とくにカトリック教徒が多い漁村はもともと教会が教区として村をまとめるのに積極的であり、漁協と教会が連携している場合が多い。北部州で多くの漁協が積極的に活動を行っている背景には、内戦からの復興という具体的な方針があることと、操業のための環境整備や漁家の福利などにも漁協が積極的に関与しているからであろう。さらにこれらの活動をバックアップする国際機関や教会の存在も大きい。

組合員になってもメリットがないと認識されれば幽霊会員が増え、結局は破産する。漁協の存在意義が村で共有されねばならない。有力なムダラーリが要職を占めている漁協は成功している例が多い。つまり、ムダラーリは漁協設立に協力しながら、独立以前から構築されていた流通システムのネットワークを、広く国家の経済システムへ組み込む役割を果たした人である。見方を変えれば、このような地域を超越したネットワークをもたないムダラーリは発展の流れには乗れないことにもなる。漁協の組織化を牽

引する有力者のいる漁村では、比較的順調に漁協が軌道に乗っていった。

すでに述べたように、漁協の機能が村ごとにばらつきを生じていることから、政府は漁協の再組織化を進めている。村ごとに組織されていた漁協を合併して、県ごとにおかれた県漁業組合連合会（以下、県漁連）として統合しようとするものである。また県漁連は国家の全漁連の管理下におかれる。つまり各漁村の漁協は県漁連の下部組織となるのである。従来の漁協も各県が漁村ごとに配置している役人（fishery inspector）の管理下にあったが、より自由で各漁協の自発性を尊重する立場をとっていた。しかし、その結果、不活発な漁協、有力者が私物化している漁協や、逆に漁協と漁民との一体化により政府の意向を無視した行動に出る漁協も出現した。また、経営に成功した漁協もあれば、ほとんど破産しかけている漁協もあり、このことが津波後の外国からの支援の有無にも影響したからである。多くの国際機関は綿密な事前調査を独自に実施し、積極的に活動をしている漁協のある漁村を支援する傾向がある。このような状況にかんがみ、漁協間に生じた不平等性を解消し、国家の統制下におくことで本来の民主的な経営を保証しようという目的をもつ。しかし、これまでも政権や大臣が変わるたびに漁協が再組織化された経緯があり、多くの漁民はこの動きにも懐疑的である。実際のところ、既成の漁協がそのまま機能し続けていることには変化がない。また休止状態の漁協が今後どのような活動を再開するのも現時点では判断できない。

3. 漁業振興政策と漁村の変化

動力船所有者の多くは、自らも乗船して出漁する。しかし、なかには自ら乗船せずに、親族や友人などを漁労長にして出漁させ、ムダラーリとなってもっぱら魚の販売に専念する所有者もいる。政府が動力船の隻数の拡大をめざす政策を開始すると、小型漁船により沿岸の資源を得ていた村ムダラーリも動力船購入を計画するようになったが、購入のための自己資金は潤沢ではない。この場合、漁協から融資を受けて購入することが可能であるが、ローンを組むためには一定額をすでに金融機関に貯蓄しているか、

あるいは頭金が必要である。このための資金も十分ではないため、自力で中古船を購入するか、漁船を抵当に頭金を仲買人や卸商に支援してもらうことになる。つまり、動力船をはほぼ自己資金で購入できた所有者は少なく、融資を受ける際の頭金も不十分であった。そのため村ムダラーリの多くが市場ムダラーリから借金をして動力船を購入したのである。

この傾向はとくに遠洋での操業に使用されるタンクボートの供給が開始されると強まった。つまり大型動力船を購入して遠洋漁業に参入しようとする漁民はその高額な頭金を中央の市場ムダラーリ（コロンボの中央卸市場の卸商）に頼らざるを得ないため、漁船購入時に負債を抱えることになる。大型動力漁船の水揚げはすべて整備された漁港で行われ、大半が大型トラックで迅速にコロンボの中央市場に運ばれるため、コロンボのムダラーリもなるべく多くの漁船との連携が必要である。

動力船での操業が順調にいけばいいが、漁業という不安定な生産活動に加えて燃料費の高騰で一定の収入を維持するのは容易ではない。村ムダラーリが経営規模を拡大する目的で動力船を購入したものの、結果的に中央の市場ムダラーリに漁船を差し押さえられて手放すことになってしまう。遠洋漁業を目的としたタンクボートは、一部の成功した漁業基地や漁村を除き、当初は各村の積極的な漁民やムダラーリの所有であったが、やがて多くが中央の市場ムダラーリの所有となってしまった。あるいは市場ムダラーリに負債を抱えたまま、長年かけて漁業収入から借金を返済しながら操業を続けているのである。コロンボの中央魚卸市場で大規模な卸商を営むムダラーリのなかには、親の代まで漁民であった人もいる。なかには若い頃に漁民あるいは村のムダラーリであったが、徐々にビジネスの規模を拡大させて、中央市場のムダラーリに至った人もいる。村で培ったネットワークを駆使して、出身村や出身県の港のみならず多くの漁港に水揚げされる漁獲を一手にあつかうのである。彼らは自ら出資して大型漁船を購入し、配下の漁民を雇って中央市場で手広く商売を行っている。

残念ながら漁業の大型化や拠点となるような大型漁港の建設により、村ムダラーリは存在基盤を失った。つまり長い年月をかけて地域のなかで熟成され、ローカル知の世界を代表するローカルエリートの活躍の場が失わ

れたのである。漁村が直接中央の市場と結び付くことで流通の合理化はある程度成功したのかもしれない。しかし、そのことは村を知り、村人を代表して発言し、村と外部とのパイプ役かつ村の情報を外部に発信する人を失うことでもある。沿岸漁業は沿岸の地形や海流などの地理的環境のちがいによってその漁法は大きく異なり、その結果、漁村の社会構造のちがいとなって表れる。近接した村であっても地形や海流のちがいによって異なる漁法が発達し、その結果異なるタイプの社会が成立する。また各村は結果的に海洋資源保護に貢献するさまざまな慣習法（取り決め）をもち、海との関係を構築してきた。個々の漁民の知恵やそれらを集合させる知的財産の擁護者でもある村ムダラーリの喪失は、スリランカの大半を占めている小規模な沿岸漁業に従事することで社会を維持してきた漁村の存続にもかかわることである。

このことはインド洋地震津波の被害状況調査の時に顕在化した。漁業の経験がない村外の調査者が行った調査は必ずしも個々の漁家の被害状況を把握できておらず、また集落単位のマクロなレベルの被害を的確に提示してはいなかった。そのために、援助過多の状況が生じ、逆に真に必要な漁家に支援が行き届かないか、あるいは支援が遅れたのである。緊急支援から、より持続的な支援に切り替える際に行政や支援団体とのパイプ役となる人がいるか否かで復興の状況も異なる。

現在、村ムダラーリは、市場ムダラーリがあつかわない安価な雑魚を地元の市場に卸す小規模なビジネスを続けるか、有力な市場ムダラーリに雇用されるかたちで集魚人や運送の仕事を担うかどちらかである。漁協を単なる金融機関のままにしておくのではなく、漁民の生活向上や漁業環境整備のための組織に変質させる可能性を探ることが必要である。また、マクロな村レベルでの今後のあり方を検討するための牽引者も必要である。われわれの村がどこに向かうべきなのかを改めて問いかけ、村の自律性に向けた新たな取り組みを考えるような環境が整備されなければならない。

付け加えれば、新型の動力船の増加は伝統漁船の軽視⁽²⁴⁾にもなる。現在は帆で航行する木造の大型オーラーや地曳網漁で使用される縫合船パルーが新たに製造されることはなくなってしまった。広くインド洋文化史ともか

かわる歴史民族学的にも貴重な文化財であるオルーヤカタマランの製造方法やその文化は、伝統的な船大工の衰退にともない、沖合での一本釣りや延縄などの伝統漁法、その際の役割に応じた呼び名などの民俗語彙とともに忘れ去られようとしている⁽²⁵⁾。

近年になって漁船の大型化により海難事故が増加した。その原因には津波によって海底や沿岸の地形が変化したこと、家が被災したために移転を余儀なくされ、移転先に近いものの海流や地形の把握が不十分なうえ、不慣れた港の利用により操縦を誤ること、支援機関から提供された漁船の形状やエンジンが使い慣れたものとはちがうことなどを指摘する漁民が多い。しかし老漁民は、近年の機械化により、昔の漁民のように天候をみて出漁するか否かを決めず、機械に頼りすぎるためであると断言した。機械や近代技術に頼るようになり、豊かな経験に基づく民俗知も含む海に関する知識が軽んじられるようになったからであるという。

第3節 内戦後の漁業振興政策ならびに海岸部のリゾート開発と漁民

内戦中の2005年11月に大統領選挙で勝利したマヒンダ・ラージャパクサは、2006年から2016年までの10年を対象とした「マヒンダ・チンタナ」と名づけた大規模な開発計画を策定し、大規模なインフラ整備事業を開始した。計画には飢餓や貧困撲滅、教育の改善などの社会福祉的な側面も含まれるが、より彼の威光が目立つ電力、港湾、空港、道路などに多額の資金が投じられた。また、諸外国からの観光客数が増加していることから、経済効果の高い観光業も2010年度には重点開発分野とされた。諸外国や国際機関からの援助を取り付けた高速道路、国際空港や港湾、発電所建設に加えて海岸部リゾート開発は沿岸部で生活の糧を得てきた多くの漁家に深刻な影響を与えている。

1. 漁船の技術革新と漁民

漁船の大型化と遠方への出漁は結果的に多額の燃料費を漁民に課すことになる。2012年2月よりケロシンオイルの値段が上がり、漁民だけでなく、私営交通の労働者もデモに参加した。政府は当初値上りを相殺する額の補助金の支給をもちかけたが、漁民は値段を以前の額にもどすことを主張した。2月15日には大規模なデモが行われ、その際の政府が配備した軍隊との衝突でチラウでは死傷者が出た⁽²⁶⁾。

以上のような状況を受けて、漁業省は2012年3月に、燃料費高騰に苦しむ漁民に対し、動力船への燃料費支援を引き上げ、また漁具の輸入に課する関税も撤廃した⁽²⁷⁾。しかし、その後、漁獲の増加を目標とする政策に転じ、2014年6月には、より高性能な漁船をめざし、多様な網を含む漁具や性能のよいエンジン、さらにはライフジャケットなどへの支援を重視するようになった。また、遠洋漁業用の漁船の増加と、排他的経済水域で操業する3000隻の漁船にサテライト機能を搭載した設備の支援策を打ち出した⁽²⁸⁾。それらの政策にともない、燃料費支援の打ち切りが予定されている。この技術革新重視への政策転換は多くの漁民に不安感を与えている。燃料費支援の打ち切りは操業自体を危うくするものである⁽²⁹⁾。

筆者は漁船所有者や漁民から、「船はこれ以上いらぬ」という不満を数多く聞いた。彼らの要求は新しい設備の整った漁船ではなく、操業を続けるための燃料支援である。操業のための燃料費は1航海だけで30万ルピーが一般的である。水揚げから氷代、燃料費代や乗組員の給料を差し引くとほとんど手元に残らないという。また近年は漁獲量を上げるために、沖に滞在する日数も伸びている。南岸の例を提示しよう。タンクボートで出漁すると、以前は2週間ほどで帰還したが、今は一定の漁獲量を得るためには1カ月以上海上に滞在することになるという。また魚群を求めて操業しているうちにインドの領海に入ってしまう^{だほ}、拿捕されることが増えた。政府は動力船の技術革新を計画し、漁船所有者を対象に設備を充実させるための支援を企画しているが、同時に多くの漁船所有者が漁船を手放そうと

しているのである。しかし、現在漁船は売れない。なぜなら漁船をもつていても維持費や燃料費と売上げのバランスが保証されないからである。

南岸の中規模の漁港を基地にタンクボートを所有していたある男性（30代後半）は、祖父の代からムダラーリ業を営んでいた。2001年に140万ルピーで中古のタンクボートを購入した。当時は新造船が250万ルピーしたので半値で購入したことになる。しかし、徐々に燃料費がかさみ、また沖に長期間滞在しても水揚げが増えないため、売却を考えはじめたところ、売却を希望する所有者が多数いたため、なかなか購入希望者が現れなかったという、2010年に結局130万ルピーで近隣村の人に売却した。売却代金から35万ルピーで中古のスリーウィラー（オート三輪車でタクシーの役割をもつ）を購入し、3年間使用して2014年に55万ルピーで新車を購入した。現在はスリーウィラーのドライバーとして妻子を養っている。漁船を売却した後、別の漁船の乗組員として操業を続ける漁民も多いが、彼は長期間海上にいても漁獲が期待できない以上、漁業を続ける気持ちはないという。同様の不満は南岸の調査で多くの漁民から聞いた。

2. 開発と漁民

以前より電力の供給不足は問題となっていたが、とりわけ経済成長を維持するためには電力事情の改善が必要である。従来の水力中心から、石油の高騰にも耐える発電として、石炭火力発電へと政策転換を実施した。その一環として、カルピティヤ半島ノロッチョライに中国の支援による石炭火力発電所が建設され、2011年に稼働した。この発電所建設に関しては、環境汚染を懸念する付近住民の反対運動やカトリック教会の助言により2001年にいったん建設を中止にしたものの、結局は建設が再開されたのである。発電所に近接するタラウィラにはカトリックの聖地のひとつである教会があり、約5000の漁家が沿岸やブッタラム・ラグーン内で小規模漁業を操業しており、またエビ養殖場もラグーン内にある。排気ガスや煤塵、粉塵、排水など環境への配慮が十分ではないとの指摘があり、また冷却水としての海水の使用、鉄塔の橋脚による海底の損傷、ラグーン内を通る送電が深

刻な環境破壊をもたらすとのことで、周辺の漁協は中止を裁判所に提訴している。発電所の影響を受けるのは漁家だけでなく、野菜・タバコの栽培を行っている6000以上の農家も同様である。2014年9月現在、トラブルが続いたために稼働を停止している状況であるが、後述する新たな観光開発も加わり、当該地域の漁業の今後はきわめて不確実な状況にある⁽³⁰⁾。

マヒンダ・チンタナのひとつである「東部ナヴォーダヤ(覚醒)」としてアンパーライ県に建設したオルヴィル港発展計画(Oluvil Harbour Development Project)による建設が2008年に開始された。スリランカ港湾局(Sri Lanka Port Authority)によれば、2013年現在、コロンボ、ハンバントタ、ゴール、トリンコマリー、オルヴィルに建設中の港は完成後には2万5000人の雇用、20万人の周辺関連分野の雇用を生み出すという⁽³¹⁾。このオルヴィル港建設はカツオ・マグロ漁の拠点港としての役割を果たすものである。しかし、大型漁港の建設は広大な砂浜海岸で地曳網漁に従事してきた漁民には操業場所の喪失を意味するものであった。筆者の聞き取り(2013年9月)では、広大な砂浜は地曳網に最適であったが、大型船舶が停泊可能な港湾の建設で浜の多くがなくなり、また魚群が浜に寄りつかなくなったという。また大型の港湾には大型漁船しか停泊できず、土地の漁民が利用してきた小型漁船は入港することも不可能である。政府による漁家の移転計画も不透明な状況にある。

南東部のハンバントタに2007年から港の建設が始まったが、これにより港建設用地の沿岸域から多数の家が移転した。移転先は津波被災家族の移転先と同じハンバントタ内陸部に造成された宅地であるが、津波被災家族と港建設による移転家族とが混住し、しかもその提供された家屋にもちがいが出ることによって確執が生じている。ハンバントタ県の津波被災者の住宅問題は高桑(2013)でふれている。

3. 流通の変化

内戦終結後、幹線道路の復興・修復により人やモノが大量かつ迅速に移動するようになった。とりわけ長年停滞していた北部や東北部と中南部と

の流通が可能になったことはスリランカ経済を活性化させるものとして特筆すべきである。南部に住む人びとは長年の夢でもあった北部や東北部への旅行を楽しみ、平和を満喫している。

また、北岸や東北岸で水揚げされた魚の買付けにコロomboの中央市場から冷蔵車・冷凍車が流入するようになった。あるいは当該地域のムダラーリたちも水揚げされた魚をコロomboやネゴンボの市場に運搬することができるようになった。以前より産地では、高額で取引できる高級魚はコロomboに卸す傾向があった。水揚げされた魚を中央に卸す分、地元市場に卸す分を分け、残った安価な魚を近隣や地元消費にまわしていた。南岸の漁村でも日常に食される魚はイワシ類の安価な魚が多かったのである。

1980年代から、南岸では漁村女性の現金収入向上の支援策（self-employment）のひとつとして、カツオ節（モルディブフィッシュ）の製造促進が行われた。カツオをゆでる大きな鍋、乾燥させる網などの支援があり、漁家の女性が従事するようになっていた。カツオが大漁に水揚げされた時に安価で払い下げてもらい、カツオ節を製造したのである。しかし、カツオの水揚げが減少したこと、また大消費地であるコロomboに運んだほうが収益が上がるため、地元で卸されるカツオは徐々に減少し、近年では南岸で原料が入手しにくくなりカツオ節製造に従事している女性は少ない。

これと同様の現象が北部や東北部でも生じている。北部や東北部で漁村の復興と生活再建の支援活動を行っている特定非営利活動法人パルシク（PARCIC）の報告ではジャフナ市場で魚の値が上昇し、ときには地元の人も買えなくなっているという。内戦中に流通が滞っていた頃は大漁しても魚が売れなかったため、とれすぎた魚を安価で購入し、長期間保存が可能な乾燥魚を製造していた。この乾燥魚製造のプロジェクトは内戦で夫や働き手を失った女性の自立支援として成功していた（グローバルリンクマネジメント2014, 66）。コロomboなどの大消費地に良質の乾燥魚を輸送することが可能になったのだが、同時に水揚げ後にコロomboに鮮魚のまま輸送し、また大漁した場合は冷凍庫への保存にまわされるようになり、地元で材料の魚の確保が困難になり、乾燥魚の製造が続けられなくなった⁽³²⁾。

また操業規制がなくなり、大型漁船が自由に操業することが可能になっ

写真6-2 天日干しされるカツオ節



(荒井悦代撮影)

たが、このため、南岸や西岸から出漁したタンクボートが北部や東北部、つまりかつての激戦地の沖合で操業するようになった。内戦中はほとんど漁船の供給が行われなかったジャフナ県、ムッライティウ県の沖合でシンハラ漁民が大型トロールで操業する。以前よりムッライティウの浜には南岸の地曳網漁民が南西モンスーン期に移動して操業し、北東モンスーン開始前に帰っていったが、このような伝統的な移動はあまり確執がおこらない。しかし、内戦終了後は浜に季節移動でやってきた南岸漁民がそのまま定住してしまう場合も増えているという。一部の浜ではシンハラ漁民が多数定住を開始し、海洋資源の枯渇を招く恐れが生じているが、近辺に軍（兵士はほとんどシンハラ人である）の駐屯地があり、タミル漁民たちは不満をぶつけることができないでいる。また、南岸からタンクボートでやってくる場合は地先域ぎりぎりの海域で操業するのだという。ほとんど動力船の供給が進んでいない北部や東北部の沿岸で、最新型のタンクボートで南岸や西岸から来たシンハラ漁民が操業する様をみざるを得ないタミル漁民という構図ができあがっていたが、紛争の再燃が懸念され、地先海域でのシンハラ漁民による操業は減少していった。

4. 観光開発と漁民

2010年に新たに策定された「マヒンダ・チンタナ」では観光開発も重点課題とされた。観光開発という政策は、未開拓の分野でもあり、国内に競合する経営体が育ってない場合は、どの国の政府にとっても手っ取り早い選択肢であろう。(Crick 1994, 199)

スリランカでは、内陸部の仏教遺跡群が1982年には世界文化遺産に登録されており、それ以前から美術史に関心をもつ人びとが訪れていた。また1966年にはナショナル・ホリデー・リゾートの開発が進み、ベントータをはじめとする南西岸では1970年代から急激な観光開発が行われた。内陸部の仏教遺跡観光とは異なり、海でのレジャーを楽しむ観光客にとって安価な宿としての漁家の役割は大きい。またシーフードレストランやホテル、あるいは民宿での魚の需要も伸びていった。高価なリゾートホテルに宿泊する観光客だけではなく、漁家民宿に滞在しマリンスポーツに興じるおもに西洋からの観光客が増えることで、土産物店やレストランでの雇用、土産物の制作、さらにグラスボートや観光船の操縦などでも漁民の技術が必要である。南西モンスーン期のリゾート地として、トリンコマリーやポトゥウシルなど東岸の漁村も開発が進んでいる。おおむね、バックパッカーやサーファーなどが漁家民宿や小規模なホテルに宿泊するような観光の場合、漁業との共存も可能である。

しかし、観光開発に関する政策が地元にも必ずしも受け入れられるとはかぎらない。たとえば、1990年代の北西岸の漁村イラナウイラにおけるホテル建設とヴォイス・オブ・アメリカのリレーステーション建設計画である。これらの建設で400家族の立ち退きが計画され、建設に際しての雇用も約束されたが、カトリック教会が中心となり、NGO、人権活動家のみならず仏教寺院も参加した反対運動がおり、1992年7月12日には5万人ものデモ行進が行われた。結果的にこの計画は撤回された。この時に反対運動の中心理念となったのが植民地時代を彷彿とさせる外国人観光客用の施設の氾濫が地域のモラルを低下させるというものである。開発計画に漁民が異を

唱えた早期の運動のひとつとして記憶されるべきものである⁽³³⁾。また、全宗教の人びとが参加したことで、このデモは重要な出来事であったといえよう (Crick 1994, 200-201)。

西岸にあるネゴンボは19世紀後半から漁村として発展し、スリランカ有数の漁業基地としての地位を不動のものにしている。コロomboにも近いため、北西岸から送られてくる海産物は当地を中継地としてコロomboの中央市場に送られる。ネゴンボは国際空港に隣接した観光地としても発展してきた。当地の観光のさらなる発展を目的とし、2010年にネゴンボラグーンに観光用シープレーン発着場建設が盛り込まれた。ネゴンボラグーンはラムサール条約湿地には登録されていないが、マングローブ林とアジアでも有数の生態系をもつ。ラグーンの開発は生態系の破壊であると同時に、周辺で漁業を営んできた漁民の操業に大きな影響が生じる。カトリック教会の支援を受けたネゴンボの漁民の激しい反対運動により、結局この計画は1年後には中止となった⁽³⁴⁾。

イラナウイラやネゴンボでは大型観光施設の建設が中止となったが、近年広域にわたり観光開発が進む北西岸のカルピティヤ半島域では状況が異なる。2008年に開始されたカルピティヤ観光計画 (Kalpitiya Dutch Bay Resort Development Project)⁽³⁵⁾では、完成時の観光客の増加による経済効果が未知数であるとともに、環境に与える影響や、広大なラグーンとその周辺の社会へ与える影響が懸念される。また計画はカルピティヤ・ラグーン内の14の島をすべて対象としたものであり、島ごとの歴史や状況が異なるため漁家への影響も一律ではない。そのためにはほかの地域のようなまとまった抵抗運動としては成立しにくい。ラグーン内の14の島々のうち、9島は国有地であり、5島は国有地と私有地が混じっている。政府の計画では島々を用途により空港用島、自然保護地区とエコツーリズム用島、大型多目的ホテル用島などに分け、クジラやイルカ・ウォッチングなども含めた多目的の一大リゾート地にしようとするものである。これらの島々は漁民が定住して、おもに地曳網漁やラグーン内の小規模漁業に従事している島、内戦中に全島民が本土のカルピティヤの町に出ていった島、漁民がウィークデーのみ滞在して週末には西岸にある母村に帰る島などさまざまである。また、

実際に土地の所有権をもっている家族はあまり多くない。もともとカルピティヤ・ラグーン内の島々はコロンボ港が整備されるまではインド洋交易のための貿易港としての役割を果たしており、ココヤシ林が茂る島々の沿岸部に漁民たちが季節移動をするようになり、一部が定住をするようになった。私有地であっても所有者はコロンボなど遠方に住み、漁民たちが島にキャンプをしたり、あるいは定住用に家を建てたりすることもほぼ黙認されていた。どの島にも学校や病院もなく、小さな商店があるくらいで⁽³⁶⁾、定住者の子どもたちは船で本土のカルピティヤの学校に通っている。国有地も同様で、漁民が家を建てて住み漁業に従事することを黙認してきた。

実際にホテルがオープンした一部の島では浜が囲い込まれ、地曳網を仕掛けるための場所がほとんどなくなってしまったり、居住地から操業する浜までの道が通行できなくなってしまった。つまりホテル建設により、地曳網漁民の締め出しがおこったのである。またホテルが、夜間に波打ち際を照らすライトを設置したために魚が浜にやってこなくなったともいう。しかし、ほかの島々では、すでにホテルが島を買っているものの、建設が開始されておらず、漁民たちは建設開始までは滞在と操業が従来と同様に許可（黙認）されている。また、ネゴンボや周辺に居住し、ウィークデーのみ島に滞在し、週末に帰宅する、いわば通い操業をしている漁民にとっては、島周辺も数ある操業場所のひとつでしかない。島ごとに異なる条件であると同時に、漁民自身も漁業の将来に悲観的である点では一致しているものの、開発行為については関心もさまざまである。さらに政府との対決ではなく、不便な生活に見切りをつけ、補償金を受け取ってカルピティヤに移転することを奨励している教会もある。しかし、移転先等に関しては明確な情報は示されていない。直面する状況が異なるため、漁民同士の連絡や連携が脆弱であり、開発に対する対抗勢力とはなり得ないのである。

津波で無人となった浜に開発業者が進出する惨事便乗型観光開発についてはクラインがスリランカ東南岸を例に分析し、提言を行っている（クライン 2011, 562; 高桑 2013）。くわえて、内戦でジャフナ半島の北端の町カンカサントライに2010年に軍隊が経営するホテルがオープンした。内戦終結後に兵士たちの新たな雇用の場を提供する必要から、とくに北部や東北部

のかつての激戦地にシンハラ人の兵士が働く商店、レストランが増えている。かつての鉄道の終着駅があった当地に新しい港の建設が始まり、かつ軍隊が経営するリゾートホテルも建設された。このように、いまだ内戦時の避難民の帰還も進まないうちに、あまりにも急激なホテル建設とシンハラ人の兵士中心の従業員による「シンハラ化」は内戦終了後の平和構築に向けた動きに水を差しかねない。

おわりに

漁民との対話を続けていると、内戦終了直後は平和の到来を喜び、漁業への希望を語る声が多かった。やがて、その声は、(物価上昇や漁業の先行き不安から生じる)辛さも戦時体制の頃と比べると我慢できるものであり、「戦争よりましだ」と自らを奮起させる言説に変化していった。しかし、この数年は一貫して政府への批判、何もよくなる生活と将来への不安というネガティブな内容に変貌してきた。これはとりわけ内戦の直接的な影響を受けていないはずの南岸や南西岸で強い。「魚がとれない」「漁船維持費や燃料費の高騰」「政府が何もしてくれない」などの不満は、津波復興が何ら具体的な成果となって現れないことも含めて悲観的な様相を呈している。しかし、不満や不安をもちながら、それを吸い上げ、外に向けて発信するエネルギーとならないのが多くの漁村の実態である。避難先から帰還し、ゼロから生活を再建しようと奮闘する北部や東北部の漁民に当面の具体的な目標があるのとは異なり、非戦闘地帯の漁民は自ら進む方向性が定まらないままである。まずは漁業による生活の安定が保証されなければならない。しかし、その漁業が彼らを惹きつける産業ではなくなっている。

すでに述べてきたように、沿岸部に住む人びとと海とのかかわりはきわめて多様である。それはスリランカの沿岸域が海流、地形、植生などの自然条件の相違だけでなく、歴史的にも社会経済史的にも異なる道を行ってきたからである。このような漁村の多様性を前提に漁業振興や漁村の生活基盤の改善に向けた取り組みが必要であることはいうまでもないであろう。

さらに生計のために漁業を行ってきた人々への国民の意識も決してポジティブなものではなかった。近年の学歴偏重とホワイトカラー志向の動きが漁業離れを加速化している⁽³⁷⁾。

また、漁業を取り巻く環境が厳しさを増すなかで、漁民の組織化を進める必要がある。漁協に比較的まとまりのある地域はカトリック漁民の多い地域であり、これはカトリックが教区の漁民を積極的に取り込み、さまざまな支援をしてきたからである。対して仏教は殺生に否定的であり、漁業そのものを積極的に支援しているとはいえない。漁民の生活支援は外部のNGOの活動に支えられている。

政府は沖合から遠洋漁業を推進しているが、現在もまだ圧倒的多数の漁民は沿岸漁業に従事する沿岸漁民であり、大型漁船の購入が可能なほどの資本の蓄積もない。そもそも農業や漁業という生業は経営の大規模化をめざして、収穫量や漁獲量を上げることも重要であるが、おもに家族が生産単位であり、燃料費や生産手段の維持費の捻出が困難な社会では、家族経営の安定化を目的とする支援が必要である。これは観光に関しても同様で、浜辺に大型リゾートホテルを建設する大規模な観光開発と同時に、津波前の海浜部に多かった小規模なゲストハウスに滞在する観光客をターゲットにした開発も必要である。津波以降、これらの民宿やレストランの多くは経営再開のめどが立っていない。国家のGDP成長率への貢献度が低い小規模な生産活動ではあるが、サーファーや海浜滞在のみを目的とするような若者や家族連れが安価に滞在できるような観光地の整備のために、漁家の知的資源を有効に利用できるような環境整備も必要である。スリランカの沿岸に点在する個々の漁民集落を丹念に調べたうえで、漁民が暮らしやすい環境整備ときめ細やかな振興政策をたてることが必要である。

〔注〕

- (1) 2002年から2011年の10年間のGDP平均成長率が約6.2%と発表され、内戦終結後の2010年は8.0%、2011年は8.2%と高い成長率を示している。スリランカの経済状況に関するデータは世界銀行 (<http://data.worldbank.org/indicator/country/sri-lanka/>)、スリランカ中央銀行 (<http://www.cbsl.gov.lk/>) などによる (最終アクセス日2015年4月30日)。
- (2) スリランカの漁業や漁民生活の現状は津波復興と関連させて論じなければならない。政府は津波復興を開発政策のなかに取り込みながら沿岸域の開発や漁業振興を計画している。しかし、本論では津波復興に関しての考察は必要最小限にとどめ、内戦後の漁業振興と漁民に焦点をしばって論じる。津波復興とそこから生じる課題については高桑 (2013) を参照願いたい。なお、津波被災とその後の復興に関する調査研究は平成20～24年度文部科学省科学研究費補助金基盤研究(A)「大規模災害被災地における環境変化と脆弱性克服に関する研究」(研究代表者: 林勲男) の助成を受けて実施した。また、本章では海面漁業との関連で沿岸域の社会を対象にし、内水面漁業にはふれない。
- (3) スリランカ漁業省では漁業従事者 (漁民) を「active fishers」(fishermen & women) と表記する。これは、おもに西岸のカトリック漁村で、女性が出漁はしないものの漁業のさまざまな分野の労働に従事することから、女性も漁業従事者とみなすためであろう。また漁業人口 (fishing household population) は、漁業で生計を立てている世帯の成員を指す。漁協組合員数から漁民数や漁家数を判断する日本とは異なっている。また、そもそも漁業従事者や漁民の定義も明白なもの存在しない。
- (4) スリランカの漁業に関するデータは、とくに断りがなから、スリランカ漁業海洋資源開発省の統計 (<http://www.fisheriesdept.gov.lk/>) による (最終アクセス日2015年4月28日)。
- (5) おおざっぱにいえば、スリランカでは南西岸から南岸にかけてはシンハラ漁民、北西岸から北岸にかけてはタミル漁民が住む。シンハラ漁民の多くは仏教徒、タミル漁民の多くはヒンドゥー教徒やカトリック教徒である。また西岸の漁民の大半はカトリック教徒である。東岸はシンハラ、タミル、ムスリムの漁民が住み、信仰する宗教も仏教、ヒンドゥー、カトリック、イスラムと多様である。
- (6) 現金収入を求めて、近くの農村での稲刈りやココヤシ農園での労働、塩田の季節労働に従事する人は多い。また、海産物の交換をする必要から商業に進出する人も非常に多い。町の八百屋の経営者が元漁民であったという例も多い。
- (7) シンハラ漁民はアウトリiggerカヌーであるオルー、タミル漁民は筏船であるテッパン (大型のものはカタマラン) を使用してきた。
- (8) 仏教徒漁民の場合、母村に妻が残るが、カトリック漁民は就学期の子どもを親戚が世話してくれるならば妻も同行することが多い。交通が発達した現在では、学校が休暇に入ると子どもたちもやってきて滞在する。
- (9) 移動キャンプでの生活の面倒をみるムダラーリ (後述) が掘った場合や、NGOなどの国際支援組織が掘った井戸もある。多くのキャンプ地には仏陀像や聖人像なども祀られている。

- (10) 政府は独立前から人口稠密地の南西部から北部や東部への移住を奨励し、とくに農民に農耕地を供給する移住政策を実施している。漁民の場合も同様で、トリンコマリ県では、浜に季節移動していた南岸出身の漁民に宅地を提供して定住を奨励する政策が実施されていた。
- (11) モンスーン期に操業できない漁民の生活を支援するために、さまざまな補償金が支払われた。また内戦中にシンハラ漁民は避難キャンプに滞在するか、親戚が住む南岸に避難してることが多かった。
- (12) 砂丘を崩し、海岸部に繁茂していた海岸林を伐採して宅地開発やホテルなどのリゾート施設を建設したことが、インド洋津波の被害を大きくしたと指摘されている。
- (13) 津波の被害状況は2005年3月10日の漁業省の発表による。なお、被害状況は調査機関や調査時期によって異なる。また、船外機付伝統漁船艘数が津波前に674であったにもかかわらず、被害艘数が2360とあるが、この数字の根拠は不明である。当時は船外機が国際機関を通じて多数供給されていたため、年度初めから年度末の1年間で変動があったことも推察できる。また、伝統漁船の場合は未登録あるいは登録の継続をしない漁民もあり、船外機を取り付けてはじめて登録したために、数字上の齟齬が生じたとも考えられる。また、2007年度の漁船隻数については、漁業省2007年発表の『Census of Fishing Boat 2006/2007 Final Report』(<http://www.fisheries.gov.lk/>)による。
- (14) 表6-5で示された数字は実際に操業している漁船であり、供給されている漁船数はわからない。また、廃棄処分をした漁船、修理中あるいは修理予定の漁船なども不明である。さらに提供された漁船がどのくらいの期間使用されたかなどの耐用年数も統計では明白ではない。とくに内戦中は操業中や停泊中に戦闘に巻き込まれる漁船が多く、統計作業の実施が困難であった。
- (15) ポーヤとは、仏教徒のあいだでの月齢の新月（朔）、満月と上弦月、下弦月の日を指す言葉である。満月ポーヤは国民の祝日であるが、仏教徒漁民にとっては月に4回のポーヤが休漁日である。
- (16) 大きなムダラーリ（ロク・ムダラーリ）とも呼ばれる。またコロomboの中央市場での卸商はほかのムダラーリとは区別され、コロombo・ムダラーリということもある。海産物が食卓に上るまで複数の中間商人が関与しており、概してこれらの中間商人を区別する言葉はなく、一括してムダラーリと呼ばれる。魚運搬車の運転手や魚市場での販売補助者もすべてムダラーリと呼ばれるのである。漁業従事者は、自分がかかわりをもつムダラーリに関する情報が重要であり、ムダラーリの前に個人名をつけて「○○（個人名）ムダラーリ」と呼ぶのが一般的である。
- (17) 近年は携帯電話が通じ、緊急を要する場合の手配も可能である。
- (18) 中央卸市場は以前、コロombo港に近接したベッター地区にあったが、2011年3月に、より内陸部のペリヤゴダに移転した。
- (19) 筆者が1980年代から通っている南岸の小さな漁村には4人のムダラーリがいた。4人も漁協では重要な役割を果たしており、また村を代表して役場とも交渉するなど重要な存在であった。しかし、3人のムダラーリは市場ムダラーリに借金をしてタンクボートを購入したが、結局借金を返せずにボートを手放した。ひとりのム

ダラーリはタンクボートの購入をせずに、引退するまで伝統漁船で水揚げされた魚のみをあつかった。彼らの子どもたちは誰もムダラーリを継承しておらず、漁船の乗組員、スリーウィラーのドライバーなどになっている。現在、この漁村には中央市場のムダラーリ（コロンボ・ムダラーリ）へ魚を運搬する際の手配をする役割のムダラーリが数人いる程度である。

- (20) 漁協を組織する際に漁民であることを加入条件にしたといっても、漁船で積極的に出漁をしていた人から地曳網の網子に至るまで、沿岸域に住む人ならばほぼ無条件で加入することができた。このようなことが発端で、その後の漁協の不活性化を招いているともいえる。
- (21) *Sri Lanka Fisheries Year Book 2007*. NARA (2008), (<http://www.nara.ac.lk/Year%20Book-2007/chapter10.html> 最終アクセス日2015年4月30日) なお、本報告である *Sri Lanka Fisheries Year Book* は2008年度以降刊行されておらず、2009年刊行の報告書では漁協に関する記述は少ないため、2008年発行の報告書を参照する。また、2007年度のデータを基に作成された NARA の報告と漁業省の報告 (Census of Fishing Boat 2006/2007) では、組合員数が異なる。
- (22) 2012年のマータラ県の報告は漁業省のデータによる。
- (23) なお、漁協以外にも漁民組織がある。2007年の漁業省の報告「Census of Fishing Boat 2006/2007」(<http://www.fisheries.gov.lk/>) では、679の漁民組織のうち漁協が530、NGOの漁民組織が32、それ以外の福祉を目的とする漁民組織が117と報告されており、漁協以外の漁民組織の成員で漁船を所有する人が漁船所有者の15%を占めている。しかし、報告では、非漁協系組織が供給している漁船のタイプは不明である。実際に津波直後には、おもに外国人ボランティアが調査を実施しないまま被災漁民に漁船を贈る例がみられ、漁船バブルの状況を呈した村もあった。
- (24) 伝統的なオルーやテッパンの形状をそのまま踏襲し、FRP (ファイバークラスによる強化プラスチック) 型の漁船が製造されてはいる。
- (25) カツオ、マグロ、カジキ、サワラなどの大型魚を捕獲する際に、魚群に生き餌をまく役割 (バスマッター)、魚を脅すために水面をうつ役割 (カラシカーラヤ) などがあり、漁労長をマラッカラヘーと呼んだ。現在ではマラッカラヘーは漁民を見下す差別語とされ、代わりに英語の skipper が使用されるという。
- (26) *Sri Lankan Guardian*, 2012年2月16日記事 (<http://www.slguardian.org/2012/02/government-place-military-on-alert-protester-killed-peaceful-demos-attacked-3-abducted/>), および *BBC Sinhala.com* 2012年2月15日記事 (www.bbc.com/sinhala/news/story/2012/02/120215_oil.shtml) など。(最終アクセス日2015年12月11日)。
- (27) タンクボートの燃料費として月に2600リットル、ケロシン燃料としては月に350リットルが援助されていた。
- (28) *The Sunday Times*, 2014年6月8日付け “Satelite links 3000 Lankan fishing vessels” (<http://www.sundaytimes.lk/130608/> 最終アクセス日2015年4月30日)。
- (29) *The Sunday Times*, 2014年6月22日付け “We want fuel subsidy not equipment, say protesting fishermen” (<http://www.sundaytimes.lk/140622/>) 等の記事。(最終アクセス日2015年4月30日)。なお、新政権になってから、燃料の価格は大幅に引き下げ

られた。

- (30) ノロッチョライの石炭火力発電所に関しては、*Sunday Observer*, 2004年10月3日付け (<http://www.sundayobserver.lk/2004/10/03/>), *The Island*, 2014年9月13日付け (<http://www.island.lk/>) など。また平成25年度外務省 ODA 評価でもトラブルが続出することに言及されている (グローバルリンクマネジメント2014, 71)。
- (31) <http://www.slpa.lk./index.asp> (最終アクセス日2015年4月30日)。
- (32) PARCIC の現地レポート (<http://www.parcic.org/report/srilanka/page/5/>) による。(最終アクセス日2015年4月30日)。
- (33) 同じ項にダンブッラ近郊のカンダラマにホテル建設計画が持ち上がった際も、建設予定地内の農業用貯水池や灌漑水路の汚染や生態系破壊の危惧が生じ、反対運動が起こった。この時の反対運動の理念はシンハラナショナルリズムと微妙に結び付くものであった。つまり、ホテル建設は稲作、湖や貯水池、仏教というシンハラ古代国家のシンボルへの挑戦であるという感情である。しかも、ホテル建設が地元の雇用促進にもつながらないということで、反対運動には仏教徒だけでなく、キリスト教徒やイスラム教徒も参加した。Crickによれば、1992年7月12日に行われた抵抗運動には全宗派から5万人もの人びとが参加した。地元役所 (*Dambulla Pradeshiya Sabhawa*) も建設中止要請を行い、当時の政党間でのさまざまな駆け引きがあったが、結局は観光開発優先政策により建設が続行された (Crick 1994, 200-201)。
- (34) ネゴンボのシーブレン発着場建設計画をめぐる動きは、NAFSO (2014) で詳細に報告されている。
- (35) この大型リゾート計画については <http://www.sltta.lk/kalpitiya> を参照。また計画の見直しを提言するものとして FSN SA (2011) を参照。さらに筆者による実際の聞き取りは2012年12月と2014年9月に、パッタラングンドゥウ島とモホットゥワラマ島とカルピティヤ、プッタラムでそれぞれ3日間実施した。
- (36) 教会は、ほぼどの島にもある。貴重な歴史遺産でもある。朽ち果てた古い教会を修理するのではなく、新たに教会を建造している島もある。
- (37) 子どもに漁業を継いでもらいたくないと考える漁民が多い。そのために子どもを塾に通わせる漁家が増えている。その理由は漁業の将来への不安と、漁民への差別的まなざしに起因する。

[参考文献]

<日本語文献>

- クライン, ナオミ 2013. 『ショック・ドクトリン 惨事便乗型資本主義の正体を暴く』
幾島幸子・村上由見子訳 岩波書店.
- グローバルリンクマネジメント 2014. 『平成25年度外務省 ODA 評価 スリランカ国
別評価 (第3者評価) 報告書』 (http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/hyouka/kunibetu/pdfs_2013/13_kuni_srilanka_full.pdf).
- 高桑史子 2008. 『スリランカ海村の民族誌 開発・内戦・津波と人々の生活』 明石書店.
- 2013. 「スリランカにおけるインド洋津波災害からの復興—内戦終了後の生活再建—」
林勲男編『大規模災害被災地における環境変化と脆弱性克服に関する研究』 科学
研究費補助金助成事業研究成果報告書 21-37.
- マリノフォーラム21 2012. 『平成23年度海外水産業協力基礎調査委託事業 スリラン
カ民主社会主義共和国 調査報告書』 (http://www.maff.go.jp/j/budget/yosan_kansi/sikkou/tokutei_keihi/seika_h23/suisan_ippan/pdf/60100326_06.pdf).

<英語文献>

- Crick, Malcolm. 1994. *Resplendent Sites, Discordant Voices: Sri Lanka and international tourism*. Chur: Harwood Academic Publishers.
- FSNSA (Food Sovereignty Network South Asia). 2011. *Tourists' Dream or Fisherfolk's Nightmare! Land, Livelihoods and Human Rights in Kalpitiya*. Kolkata: FSNSA.
- NAFSO (National Fisheries Solidarity Movement). 2014. *Struggle Over the Negombo Lagoon Report on the People's Victory against the Negombo Lagoon Sea Plane Project*. Negombo: NAFSO.
- NARA (National Aquatic Research Agency). 2008. *Sri Lanka Fisheries Year Book 2007*. Colombo: NARA.

<ウェブサイト>

- スリランカ漁業海洋資源省 (Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development)
<http://www.fisheries.gov.lk/>
- スリランカ国立海洋研究所 (NARA: National Aquatic Resources Research and Development Agency) <http://www.nara.ac.lk/>