



ベトナム紅河デルタの東北端に位置するハイフォンは、北部ベトナムの最大の港湾都市である。海上ルートでの北部の輸出品のほとんどすべてがこの港を通過すると言ってよい。そのため、1995年当時、ハイフォンと首都ハノイを結ぶ国道5号線の整備は外国からの援助計画の中でも最優先事項の一つとされていた。というのは、国道5号線は、その重要性にもかかわらず、道路も橋も十分に整備されているとは言えなかったからである。線路・道路兼用の橋は車1台分の道幅しかなく、片側交互通行である。車は対向車や列車の通過を待たなければならない。橋がないところも数カ所あり、渡河にはフェリーが必要である。いずれの場合も多く時間が費やされた。ベトナムの物流システムの改善、経済の発展には道路や橋の整備が欠かせなかった。

そうしたフェリー乗り場や橋の手前では、老若男女をとりまぜた物売りの人たちが大勢いた。

ハイフォン近郊のフェリーで10歳の女の子の物売りと一緒に乗った。お古の菅笠をかぶり、手にはビスケットの袋を1つだけ持っている。はじめてのベトナムならいざ知らず、何度も来ている私にとっては誰が物売りなのかはすぐわかる。物売りも、誰がカモなのかはすぐわかる。フェリーが動き出すと、女の子は私に売り込みを始めた。実際の価格の3倍くらいからスタートしたが、フェリーが河の中ほどまで来た頃にはほぼ実際の価格にまで下がってしまった。すでに他の客に売ってしまうのはなくなったのか、私の人差し指を握ったまま離そうとはしない。どれくらい物売りの経験を積んでいるのかは知らないが、所詮は10歳の女の子である。ビスケットを買ってくれないことと自分のことを気に入ってくれないということが感情として一致して

ベトナムの変化の中で

柳 澤 雅 之*

しまったのだろうか。フェリーが対岸に近づくにつれて口数が少なくなり、私の目を見上げたままそらそうとはしない。何かぐっところえている。やがて、フェリーが対岸に到着し人々が下船の準備をしている中、私はビスケットを買ってお金を手渡した。岸に降り立ちバスに乗り込んでから振り返ると、女の子はこらえたままの顔で何度も手を振っていた。

フェリー乗り場から約100メートル下流では、国道5号線を支える橋脚がJICAの援助によって現在建設中である。ベトナム経済がどう発展していくかは橋が完成してからが正念場である。彼女がどのような生活を送っていくかも、ベトナムがどのような経済発展をするかにかかっている。

こんな文章を1995年に書いた。どこにも発表していないが、いまさら発表することもできない。国道5号線沿いでこのような光景はもはや見られなくなってしまったからである。片側2車線の道路が完成し、1995年当時、ハノイ-ハイフォン間は片道8～10時間もかかったのが、今なら3～4時間もあれば到着してしまう。ベトナム経済も、最盛期ほどの勢いはなくなったがそれでも数字の上では発展を続けている。人びとの暮らしも目に見えて良くなった。ハノイの町の変化には、訪れるたびに驚かされる。

変化の度合いから言えば、紅河デルタ農村の方が都市よりも変化は急かもしれない。デルタのほぼ中央部にあり、私が1994年以来、調査を続けているナムディン省コックタイン合作社では、泥の道は煉瓦やアスファルトで舗装され、農業用水路はセメントで固められた。新しい家の建築や大規模な改築があちこちで進んでいる。コックタイン合作社の8つの集落のうちの一つであるXom B集落で2000年の夏に私たちの調査隊が行った全戸調査によると、150戸ある屋敷のうち70%以上が1990年代に建築

* Yanagisawa Masayuki, 京都大学東南アジア研究センター; Center for Southeast Asian Studies, Kyoto University

現 地 通 信

あるいは大規模に改築されたことがわかっている。

耐久消費財の購入を見ると、同じく Xom B 集落において、テレビはすでに 65% の農家が所有している。購入時期のわかっている 94 台のうち、1 台を除いてすべてが 1990 年以降に購入された。しかも、その中の 66 台 (70%) が 1995 年以降に購入されている。

ビデオも、テレビの購入後にほしくなる商品であり、90 年代の人気商品の一つである。現在、27% の農家が所有し、購入時期の不明な 1 台を除き、2 台が 90 年代前半の購入、残りのすべてが 90 年代後半の購入であった。

また、もう一つの村の三種の神器ともいべきオートバイは、16% の農家が所有している。購入時期のわかっている 16 台のバイクのすべてが 1991 年以降に購入され、このうち 13 台は 90 年代後半の購入である。バイクの場合、農家の経済レベルが向上したに加えて、1,000 ドル以内で購入できる中国製の安いバイクが入手できるようになったことが 90 年代後半の購入を促進しているのかもしれない。

このように、ベトナム農村での 90 年代の、特に後半の変化はすさまじいものがある。

ベトナム農村の 90 年代の急激な変化は、農業や開発など、人びとの暮らしを研究の対象にしている研究者にとっても他人事ではない。研究の内容が、急激な変化を追っているだけでは表面的なものになることに注意する必要がある。現在の状態にのみ基づいて提言まで書いているようなレポートは、そのまま実施してもほとんど役に立たない。内容が薄いばかりか、レポートが発表された頃には提言と同様の内容の政策がすでに実施されてしまっていることが多々ある。もっとも、このことはベトナムに限ったことではないかもしれない。

一方、長期にわたる基礎的な研究も、成果が出るまでに時間がかかり、現在の政策にすぐに役立つような研究をもっとしてほしい、あるいは、開発にかかわる具体的な提言までしてほしいという批判や要望をカウンターパートや現地の研究者・政策立案者から受けることがある。これに対して、「私たちのやっているのは基礎研究であり、基礎がしっかりしていないと応用はきかない」とか、「物質的に豊かになることだけでなく、文化的・精神的な豊かさに目

をむけるべきだ」という答えは、時には彼らをかかりさせる。現地の研究者を含め、さまざまな人びとが農村での研究にかかわることができるようになり、私としては、多様な研究の方向があれば良いと考えている。実際、私自身は基礎的研究にかかわることが多く、直接すぐに政策決定や開発に役立つ研究を第一に目指しているわけではない。しかし、近年になって、現地研究機関が蓄積する情報は、特にベトナムなどでは、膨大なものになってきた。10 年前とは隔世の感がある。カウンターパートや現地研究機関との協力体制が情報の入手だけではなくさまざまな側面で地域研究にとって不可欠であり、また、ベトナムの研究機関の多くにとって、彼らが国から期待されているものが実際の政策へのコミットメントである以上、彼らと共同研究する私たちもまた、何らかの期待に答えなくてはならないであろう。

ベトナムの社会経済の急激な変化の中で、研究者は実際に役立つ研究を行うことが多少なりとも求められる。実際の政策にコミットするためには、フェリーの女の子の生活と国レベルの開発との両方を考えることのできる広い視野が求められる。こんな時こそ、やっぱり、しっかりとした基礎研究が必要なのだな、と思う。

ただし、そうした基礎研究から成果が出て実際に役立つまでの時間は、かつてよりも大幅に短縮する必要があるかもしれない。現実の変化に対応できないからである。そのためには、たとえば、プロジェクト間でのテーマの重複の回避、収集データの早い段階からの公開と共有、政策立案者と研究者のさらなる交流、研究者による研究成果の発表をさらに迅速化・単純化・明確化すること、などが少なくとも必要となるだろう。

あるいは、研究者自身が、政策立案者であり教育者であり活動家であり政治家であるようなマルチプレイヤーであっても良い。研究者個人がそのようなマルチプレイヤーになることが困難なのであれば、少なくとも、プレイヤー間の垣根を低くして、相互乗り入れをしやすくすれば、研究とその応用までの時間が短くてすむ。

学者がその国の大臣になることはすでに実例が存在する。さらに進んで、日本人の東南アジア地域研

究者が、東南アジア諸国の大臣になることを現地の人たちから要請されるような時代が来ることはないだろうか。こんなことを言えばかつての植民地支配を思い出す人がいるのかもしれない。しかし、私の本意は、それは、国の主権や利益、国家の枠というものを超えた包括的なものの考え方ができ、かつ、

地域や国のことをよく理解した上でその地域や国の利益を最大限に引き出すことのできる人材が国籍や職業にかかわらずでてくることを意味する。こんなやりかたも、地域を研究対象とする地域研究者の現在のひとつの貢献のあり方ではないかと思っている。