東南アジア研究　54 巻 1 号　2016 年 7 月

タイ・運河沿い市場集落の空間からみる社会集団の形成論理
―― 生業空間としての水上市場を事例に ――

佐　治　　史*

The Space and Logic for the Creation of Social Groups in a Canal Town in the Coastal Zone of the Chao Phraya Delta: A Case of Canal Use in the Damnoen Saduak Floating Market

SAJI Fumi*

Abstract

Most ethnographic research on Thai village communities tends to include spatial descriptions such as a map of the research field, the ecological environment, the arrangement of villages, and structures of houses. However, such details about place and space are mostly only background information for explaining the main research themes, such as kinship and social structure, courtesy and belief, exchange and distribution.

This paper analyzes how spatial factors such as occupancy, possession and use of land, and usage history have an effect upon the creation of social groups. It is specifically directed at market towns along the Damnoen Saduak Canal in the coastal zone of the Chao Phraya Delta, focusing on the Damnoen Saduak Floating Market, where merchants living in the canal town make a living selling fruit and souvenirs. Then this article dissects the space recognitions of canals―recognitions of claims to canals based upon who invested in their creation―and the ways in which they are used.

Through this analysis I attempt to clarify two points. First, the possession and use of land in the market town directs the way one particular canal―the Klong Ton Khem Canal, a branch of the Damnoen Saduak Canal―is used and managed, which affects the creation of social relations in the floating market. Second, a body of water bordering land along this canal are used as space where merchants follow the land use rules of the market town; other parts of the canal are subjected to new land use rules, which leads to the creation of new power relations among market members.

Keywords: Thailand, Chao Phraya Delta, Damnoen Saduak Canal, Damnoen Saduak Floating Market, market town, canals, social relations

キーワード：タイ，チャオプラヤー・デルタ，ダムヌーンサドゥアック運河，ダムヌーンサドゥアック水上市場，市場集落，運河，社会関係

* 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科; Graduate School of Asian and African Area Studies, Kyoto University, 46 Shimoadachi-cho, Yoshida Sakyo-ku, Kyoto 606-8501, Japan
e-mail: saji@asafas.kyoto-u.ac. jp; fumisaji@yahoo.co.jp
DOI: 10.20495/tak.54.1_34

は　じ　め　に

タイ村落を対象とした多くの民族誌研究の一節には，調査地の地図や，生態学的環境，集落の配置，家屋の構造などに関する空間的記述が必ずといっていいほど含まれている。しかしながら，そうした空間や場所の記述は，研究の主な関心である親族と社会構造，儀礼と信仰，交換と分配などを述べるための背景の記述でしかない場合が多い。本稿では，村落空間の物理的側面，人々の空間認識や空間利用の実践に着目し，空間的な要因によって方向づけられたり，部分的に変容したりする人間・社会関係のありようを明らかにする。

タイの国土には，北部や西部の山間地に源流をもつ 4 つの大河が縦断し，流れが集まる河口付近には巨大な三角州，チャオプラヤー・デルタが広がる。[1] 北部のチャイナート県付近をデルタの扇頂とし，アユッタヤー県までの上流部（約 50 万 ha）と，そこからタイ湾に至る下流部（約 130 万 ha）とに二分される。中部タイとも称される下流部には，バンコクや全国の約 3 分の 1 にあたる二十数県が含まれ，人口や経済，産業の集積地となっている［鶴田 2005: 176; 友杉 1975: 87-89］。

調査地は，メークローン河の河口から約 20 km の左岸地域であり，デルタ下流部のなかでも「海岸部」［高谷 1982］に区分される。バンコクから南西約 80 km に位置し，行政単位上は，ラーチャブリー県ダムヌーンサドゥアック郡ダムヌーンサドゥアック自治町（テーサバーン・タムボン，以下 DS 自治町）である（図 1）。町の暮らしは，19 世紀半ばに開削されたダムヌーンサドゥアック運河（以下，DS 運河）がなければ成り立たない。メークローン河とターチーン河の 2 大河川を結ぶ全長 35 km の運河は，河川の流水や潮汐運動のエネルギーを取り込み，農業・生活用水の供給，デルタ内の移動を円滑に行うための主要な交通網として機能してきた。沿岸の土地には，19 世紀後半から本格的にタイに流入した華僑移民が居住して集落を形成し，国内向け及び輸出用作物の栽培や，流通・商業活動に従事した。定期市として発展した水上市場は，現在も住民にとって主要な生業の場所となっている。本稿では，運河沿いの集落内の特定の水路で開かれる水上市場での商業活動に焦点をあて，それを維持・再生産する独自の人間・社会関係の形成論理を，売り手でもある住民の空間認識とミクロな商実践から分析する。

第 I 章では，先行研究において，村落が，「社会関係の累積体」として捉えられてきたことを示し，これらに対し，「物理的空間としての村落」という本稿の視座を提示する。第 II 章で

1）西からメークローン河，ターチーン河，中央にチャオプラヤー河，東にバーンパゴン河の順である。チャオプラヤー河の河口から 32 km に位置するバンコクの標高は 1.8 m で河床勾配は 2 万 5 千分の 1 でありほとんど勾配がない［海田 1968: 818］。

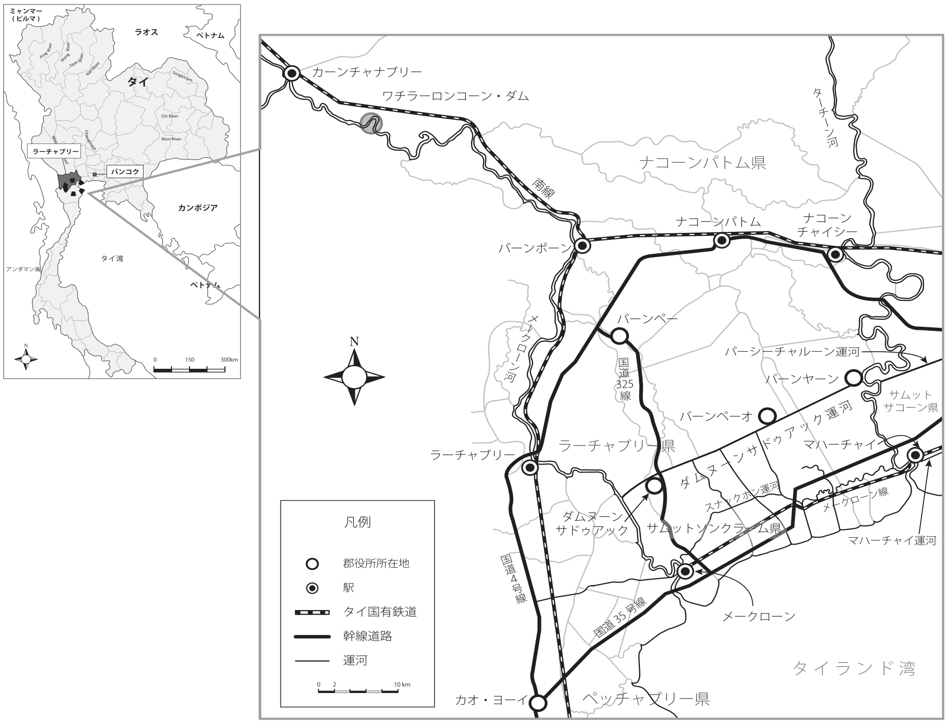

図 1　チャオプラヤー・デルタ海岸帯の運河と陸上交通網
出所：佐治・佐久間作成

は，DS自治町の形成過程をたどり，運河開発や地方行政区分の画定，人々の入植を経て，住民から「市場集落」と認識される範域が形成されていること，それがDS自治町の形成につながったことを述べる。第III章では水上市場の歴史的な変遷と現在も住民の主な生業の場所であることを確認し，第IV章では水上市場での社会集団の形成要因を，水路や水上市場などの物理的空間に対する人々の認識や，商実践とのかかわりから論じる。なお，分析に用いるデータは2011，2012年を中心にDS自治町の市場集落と水上市場で実施した調査と，公文書，『王国政府広報』（以下，官報），地籍図等の文献資料に基づいている。[2)]

2）調査は，2010年3月，2011年2～5月，2011年7月～2012年9月，2013年9月，2014年10月の約18カ月間で，商人の自宅に住み込み，水上市場での商実践に関わりながら，約200名の商人（兼運河沿岸住民）へタイ語での聞き取りや参与観察を実施した。

I　タイの村落社会論にみる「村落」と「社会関係」

友杉［1975］によれば，比較経済史の観点からみたとき，過去の労働の蓄積の結果として存在する3要素（労働力，土地，労働用具・資本）のどれが稀少性をもち，重要となるかは時代や地域によって異なるという。戦後のタイ村落研究は，国家や市場の状況が変化し，村落社会における上記の3要素のバランスが変わるなかで，住民の既存の生活との衝突や対応の過程を描いてきた。その研究は，1948～49年にコーネル大学の人類学者が実施したバーンチャンでの調査を嚆矢とする。そこで指摘されたのは，村人個人の社会的行為は，2人の特定個人間の感情的関係が重要であり，二者間の関係を超えた存在としての集団や階層に規定されることはない［Sharp *et al.* 1953］ということである。その後，タイ社会における互酬的関係（reciprocity）は，個人間のパトロン・クライアント関係というべき社会的な上下関係を伴って形成されていることが提示され［Hanks 1972］，タイをはじめ東南アジアの農村社会は，集団的構造ではなく，相互関係の単位としての個人間関係によって説明されるべきであるという議論に発展していく［Kemp 1988］。東北タイで調査を行った水野は親族集団を詳しく調査し，「屋敷地共住集団」という概念を提示したことで知られるが，そのような親族集団も「自分を中心に放射状に広がる2人関係」で説明でき，村とはその集合体にすぎないと結論づけている［水野 1981: 204］。1980年代以降，農業生産と生活経済に市場経済が浸透する状況下で二者関係から集団が形成されるプロセスを解明したのが重冨である。人口圧と商品化に伴い様々な資源が不足してくると，それを確保するために村人は二者間の場当たり的な協調ではなく，集団的な協同組織を形成するようになる。土地や労働力，資金の不足を補い合うために，土地の共同管理組織や労働交換グループ，ライスバンクといったルールや罰則規定が明確な組織が結成されるようになったという［重冨 1996］。

中部タイ農村を対象とした先行研究に絞ってみると，次のような人間・社会関係形成のパターンを見出すことができる。まず，村が社会的単位として機能することがなく，教区や学区は村境と一致しないこと，次に村人の村に対する義務や帰属意識が極端に弱いこと，そして個人・家族間で行われる経済的協同は場あたり的な二者関係で，永続的なものになっていないことである［Piker 1969; 水野 1974; 北原 1987］。北タイや東北タイ村落の研究でしばしば取り上げられる仏教寺院の布施者集団も，中部タイの場合は地縁集団ではなく，住職を頂点とする有志参加の形態をとることが多い［重冨 1996: 210］。中部タイでは，住民組織や集団形成も二者関係を核としており，この二者は，階層間の関係というよりも個人間の関係で結ばれており，二者の協同を成り立たせる結合要因は，相互利益の存在とそれを補うかたちで存在する感情的関係（愛情や尊敬），気遣いの精神に求められる［Hanks 1962; Phillips 1965; Mulder 2000］。

このように，中部タイの集団形成は「場あたり的」，すなわち機会に応じて，臨機応変に編成される社会関係そのものに焦点があてられ，感情や気遣い，金銭などが人々を結びつけている，とされる。本稿では，社会関係が形成される空間に着目し，場所や物理的空間，それに対する人びとの認識，土地に関する法制度もまた，人々を結びつける重要な要素であると仮定し，それらが社会関係の形成のあり方にいかなる影響を与えているかを検証する。

次に，村落社会論の問題として指摘したいのは，二者関係であれ，住民組織形成であれ，村落テリトリーの非定型性を過度に主題化していることである。村落は，まぎれもなく一定のテリトリーをもつ存在である。インフラが整備され，家屋が立ち並び，人間が居住する一定の地理的範域であることは間違いないであろう。先行研究では，親族組織，労働交換関係，自生村の自治組織，布施者集団といった集団の構成員や社会的機能の重複，相互関係の詳細を分析し，考察を加えているものの，「社会関係の累積体」をあたかも村落の実体であるかのように描いている点は否めない。無数の相互交渉や社会関係が存在する村落において，研究者がいくつかの社会関係を選択し，その累積体を村落の実体と呼ぶことは難しいのではないだろうか。また，社会関係を分析する射程がやや限定的で，人間どうしの関係性にのみ焦点があてられている。しかし，社会関係は半ば自然的な（地形，気候，自然資源），そして半ば人工的で物質的な環境（住居，道路，田畑，水の供給，固定資産）にも内在し，その環境自体がひとつの社会的産物である［Leach 1961: 306］。場所や空間の社会的産物としての側面にも目を向けつつ，以下では社会集団の形態や形成要因を分析する。

II　運河沿いの市場集落から発展したDS自治町

II-1　地図からみたDS自治町

DS運河を北上するにつれ微高地が現れ，南下するとタイ湾に至る。DS運河が横断する一帯の地形は，デルタ海岸部の微高地と沿岸湿地との境界にあたり［高谷 1982］，人々が定住を始めた頃は，この運河がフロンティアの最前線であったことがうかがえる。

DS自治町全体を描いたものが図2であり，白抜きの線は水路，黒色の線は道路を示している。DS自治町の居住と生活の空間は，東西に貫通するDS運河沿岸と南北に走る国道325号線沿いに集中し，そこから伸びる水路や路地に沿って居住地が広がっていく。DS運河と国道の交点付近には，食品や日用品，宝飾を扱う常設の店舗が多数軒を連ね，銀行や病院が建ち並ぶなど商業中心地を形成している。他方，そこから西へ約1km進んだDS運河沿岸は，郡役所や自治町役所，警察署，小学校などの行政・教育施設が建ち並ぶエリアである。少し手前のDS運河とラット・ラーチャブリー運河（以下，LR運河）の交点付近には，常設店舗が数軒並び，両岸には潮州系と海南系の廟が向かい合って建立されている。国道沿いの商業地は，

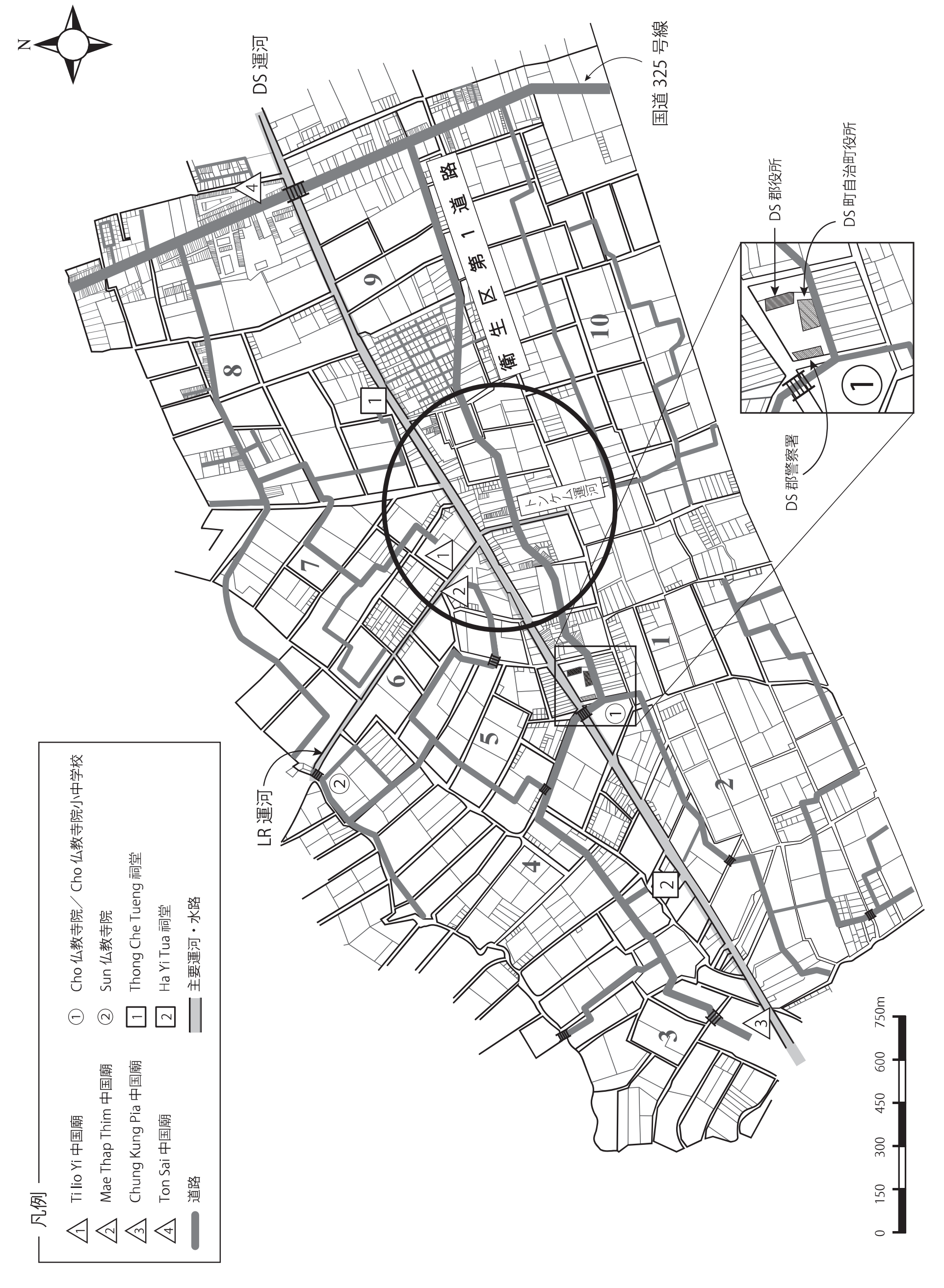

図 2 DS 自治町における行政・教育・宗教施設の配置（点枠は DS 自治町の範域，背景の 1～10 の数字は行政村，黒丸内がタラートの範域）
出所：DS 自治町地図を基に佐治・佐久間作成

1970年代後半から80年代半ばに，このLR運河の交点付近から移転した商店主らによって形成されたものであり，かれらの中には今も運河沿いに店舗を所有する者や，廟委員会の主要メンバーを務める者も多い。日々の訪問や，年に数回開催される儀礼・祭祀の機会を通じて，新旧2つの商業地が結びついている。

自治町の周辺を取り囲むように，仏教寺院や中国廟が建立されている。北端に②のSun仏教寺院，東端に⚠のTon Sai中国廟，西端に⚠のChung Kung Pia中国廟である。このうち最も古いものはChung Kung Pia中国廟で，DS自治町の住民の祖先にあたる潮州系の華僑華人によって，19世紀末に建立されたと伝えられる。水路の開削年代や，地券の発行時期が1918年に集中していること，タイ政府が新しい華僑移民の入国を実質上1949年に禁止したことから判断すれば，流入は1910年代から進み，1920年代から1940年代に本格化したことが示唆される。住民への聞き取り調査からも，親や祖父の代に単身や親族単位でタイに流入し，数カ所の国内移動を経てこの地に定住したことが確認できる。[3)]

II-2　デルタ開発によって形成された運河沿いの集落

調査地は，行政区分でいうと，ラーチャブリー県ダムヌーンサドゥアック郡ダムヌーンサドゥアック自治町である。メークローン河の両岸に跨がるラーチャブリー県は，右岸には県庁所在地や200～1,400 mの山岳地帯が広がり，隣国ミャンマーとの国境を接している。DS自治町は左岸に位置し，サムットサーコーン県，サムットソンクラーム県に接する。郡の北部では，ラーチャブリー県に類似して稲作と野菜・果樹の混合地帯が，またDS自治町を含む郡の南部では，土地利用や景観はサムットソンクラーム県と連続的で，野菜・果樹やココヤシが広がる。郡の『農業統計資料』（2009年度）によれば，DS郡におけるそれらの栽培面積は稲[4)]380 ha，野菜2,411 ha，果樹9,817 ha，ココヤシ3,375 haとなっている。

ラーチャブリー県は，1930年代初頭に州制度（モントン制）が廃止されるまで，ラーチャブリー県だけでなく，サムットソンクラーム県，カーンチャナブリー県など周辺県を含む州庁所在地で，行政都市であった。また当時，陸軍の全国5つの軍団のうち，第5軍団が置かれ西側の国境防衛の要衝地であった［東亜経済調査局 1938: 130–131］。サムットソンクラーム県は

3）例えば李姓の86歳の男性は，1946年に19歳で広東省普寧県から単身タイに渡り，最初はDS郡内（ラック5）の野菜園で賃労働に従事した。その後，豚肉の販売，農薬資材の販売で財をなし，現在は農業資材の店舗のほかに，食品を扱うミニマートを2店所有し経営は息子たちに任せている。1972年に，LR運河沿いに家を建てた（2013年9月20日，筆者聞き取り調査）。また，周姓の69歳の女性は，2世にあたるが，父親は17歳（1936年頃）で中国南部汕頭から夫婦（この女性の母親）で来てその後，LR運河沿いの阿片吸引所で働いていた。この女性は，現在も，吸引所として使われていた建物に暮らしている（2013年8月28日，筆者聞き取り調査）。

4）デルタ海岸帯は通年湿性地であり，稲作は移植稲が主体である［高谷 1982: 129］。

メークローン河の河口から5 kmほど上流の左岸に開かれた港湾，商業都市で，1908年にメークローン線が全線開通して以来，海・河・陸を繋ぐ交易地として繁栄してきた。ラーマ1世の王妃の出身地，2世の生誕地として王室との結びつきが強く，高級官僚を数多く輩出してきた地でもある［Monthon Ratchaburi 1925: 90-92］。

DS郡DS自治町は，このような特徴を有するラーチャブリー県，サムットソンクラーム県それぞれの県庁所在地のちょうど間に位置する。メークローン河の河口から約20 km上流に進むと，東岸にDS運河が現れ，その河口を約4 km東に進むと沿岸にDS自治町の郡役所や集落が建ち並ぶ。DS自治町の中心には東西方向のDS運河と交差して，LR運河が北に延びている。DS運河は，メークローン河とターチーン河を結ぶ全長35 km，幅20～30 mの直線運河である。曲流して航行困難な既存運河に代わって，メークローン河流域の華僑華人が営むプランテーションの産物をバンコクまで安全かつ効率的に運搬することを目的［Pallegoix［1854］2000: 98; Smyth 1898; Bacon 1892］に，ラーマ4世時1866年に着工，ラーマ5世時1868年に開削された[5)]［Prakhru Siriwanwiwat 1987: 7-8］。LR運河は，県庁所在地までの航行距離・時間の短縮と，耕地拡大を目的に1901年に完成した運河である［*ibid.*: 20-21］。この他，周辺には大小200本の運河が張り巡らされている。

運河開削以前のデルタへの入植は，河川流域の自然堤防上や後背地の微高地で先行した。河川からは水流が幾筋も内陸に引き込まれ，水流沿いの高みが居住地となったからである。その後，水運や灌漑・排水を目的とした複数の運河が開削され，可耕地拡大の契機になった。ただし，運河開発後，すぐに水田化や入植が進んだわけではなく，DS運河のターチーン河の河口には開削から30年を経た1890年代でさえ，放棄地や未開地がみられた［Damrongrachanuphap［1899］1972: 26］。それとは対照をなすのが運河内で，人や物資の活発な往来があったことがうかがえる。1897年には沿岸の中国系住民（福建系）の代表者が，自ら出資してDS運河とパーシーチャルーン運河のシルト除去作業の許認可を農業省に求めている。[6)] その理由が，洪水の危険と舟運機能の低下であった。また1902年7月に農業省が実施したパーシーチャルーン運河の交通量調査によれば，7日間で9,851隻の船が往来し，その数の多さから巨額な工事費を通行料により返済するという案が出され，後に実行されている。[7)] 1903～09年にオランダ

5）王の在位はラーマ4世モンクット王（在位1851～68），ラーマ5世チュラーロンコーン王（在位1868～1910）である。ラーマ3世チェーサダーボーディン王（1824～51）期までには，すでにバンコク以西の交通運搬路として，マハーチャイ運河（1645年着工，1722年完成）とスナックホン運河（1829年完成）が存在していたが，乾季には利用が困難になる，海水遡上の影響を受けやすいなどの問題が多かった［高谷1982: 228-229］。

6）［NA M. R 5 Kho So/10. “Ruang Cin Hokhongwan Kho Anuyat Som Khlong Phasi Charoen Damnoen Saduak. 1893/03/21”］

7）［NA M. R 5 Kho So/11. “Kho Dechaphalo Ongthulisabat Pokklao Kramom. 1902/10/08”］

人技師ハイデの指揮下で主要運河の浚渫，閘門建設が実施され，DS 運河でも 1903～04 年に浚渫作業が，[8] 1909 年に閘門建設が完了した［Brummelhuis 2007: 241］。

運河沿岸や，内陸部の開拓が進んだ背景には，こうした閘門の建設や支線運河の開削があった。DS 運河開削時に約 3 m あった水深は，閘門建設直前の乾季には，水深が 60～70 cm になるまで土砂が堆積し，通行が不可能となる時期もあった。[9] 閘門の完成により水位の調整と貯水機能が向上し，生活用水や農業用水の確保が可能となった。支線運河の開削時期の特定は難しいが，DS 自治町の地図上の 21 本の運河の大部分が 1955 年の地図上にも記載されており，少なくともこの時期には現在の町の構造が整っていたことがわかる。

II-3　DS 自治町と村落

タイの地方は，県－郡－区－村に区分される。タイの地方政治が，地方行政制度と地方自治制度の二重の構造をもつ複雑な様相を呈することは，先行研究で詳しく述べられてきた［永井 2010］。ここでは概要説明に留めるが，地方行政制度とは，国家が県から村までを直系的に，上意下達方式で統治するしくみであり，県と郡には中央政府から官僚を派遣し，区と行政村は，住民の直接選挙で選ばれた村長や，村長から選出した区長と以下数名の役員に治めさせるものである。区や村は地方行政の末端組織として位置づけられ，建物としての役所は存在せず，法人格も付与されていない。かれらの役割は，政府の通達を住民に伝達することである。一方，地方自治制度は，県，郡，区のなかで，特定の条件を満たした地域を自治体として認定し，法人格を与える制度である。首長は住民の直接選挙によって選出される。

DS 自治町は，区（タムボン）レベルの自治体である。自治町（テーサバーン・タムボン）の認定には，郡庁所在地の区村であること，人口 1 万人未満という条件を満たす必要がある。DS 自治町の場合は，DS 区の全 10 カ所の行政村（表 1）と近隣区の一部の行政村が含まれており，郡庁所在地の DS 郡 DS 区第 1 村を含む縦 700 m，横 3.3 km が範域で，人口約 8,200 人（2010 年現在）である。

タイでは，区から自治町に昇格すると，その範域内の区村の首長や委員会を廃して，代わりに，自治町組織が置かれる。DS 自治町の場合も，役所は物理的な建物と法人格を有し，住民の直接選挙で選出された自治町長を筆頭に，8 つの部署 36 人の職員から構成される。かれらは，郡役所と分担して交通・運輸や建物の管理，教育や公衆衛生といった住民の生活に密着した業務を担当する。ただし，DS 自治町では，自治町への昇格の経緯が他地域と異なるために，

8）［*RKB* Prakat Krasuang Kasetrathikan “Ruang Bit Tamnop Khlong Damnoen Saduak Phua Som. Vol. 20. 122（1903）/02/14. p. 787”］;［*RKB* Kot Senabadi Krasuang Kasetrathikan “Pen Kho Bankhap samrap Khlong Damnoen Saduak. Vol. 21. 123（1904）/05/22. p. 94”］

9）［NA M. R 5 Kho So/11. “Raigang Khlong Phasicharoeng lae Klong Damnoen Saduak. 1902/10/08”］

表 1　行政村別の世帯数と運河・用水路の本数（2009 年）

行政村	行政村名	運河・用水路本数	総面積（ライ）	世帯数（戸）	総世帯比（%）
第 1	Damnoen Saduak	3	327	207	8.42
第 2	Ko Phai	5	598	120	4.88
第 3	Ta Ho	2	433	78	3.17
第 4	Che Tua	1	411	191	7.77
第 5	Talat Nam	2	247	89	3.62
第 6	Lat Ratchaburi	4	413	109	4.43
第 7	Nong Kaeo	5	484	285	11.6
第 8	Sala Ha Hong	5	503	662	26.9
第 9	Ton Khem	6	282	485	19.7
第 10	Ton Tan	2	408	230	9.36
	合計	35	4,106	2,456	

出所：DS 自治町の地図をもとに筆者作成

自治町組織の政治的な位置づけに違いが生じている。1955 年にスカーピバーン（衛生区）に指定され，1999 年に地方自治体への権限委譲を受けた DS 区では，衛生区から自治町へ昇格する手順をとった。10) その過程で区村の政治的な機能が廃止されなかったため，区長や村長，村落組織が残り，自治町組織と並存する状況が続いている。一方，区長や村長経験者が自治町長に選出されるというリーダー格の循環によって，行政組織間の結びつきが生まれている側面もある。

II–4　水路に依拠した空間認識

II-4-1　居住空間としての水路

筆者は，水上市場が開かれる第 6 村，7 村，9 村の住民のうち，任意の 58 人から，周辺環境をどのように分類し関連づけているかについてデータを収集した。主に，自治町内を通る運河や用水路の名称や由来，近隣県や区との移動歴や日常的な交流を語ってもらった。

DS 自治町近隣には，約 200 の水路が張り巡らされているといわれ，その一本一本に名前が付けられている。「養豚場」や「製氷所」のように住民の職業に由来するものや，「サトウヤシ」や「トンケム（トンケムというアカネ科の花)」のように沿岸の植生を示すものがある。さらに「ラーチャブリー（県庁所在地)」や「アモーンヤート寺」は，終着地の地名や寺院名を表しており，住民によれば道路開通以前は，アモーンヤート寺の祭礼日にはモーン水路（モーンはアモーンに由来する）を経由して舟ででかけたという。

10)［*RKB* Prakat Krasuang Mahathai “Ruang Cat Tan Sukhaphiban Damnoen Saduak Amphoe Damnoen Saduak Canwat Ratchaburi. Vol. 72. 74（1955）/09/17. p. 108”］

また，DS自治町の住民に居住地や出身地を尋ねてみると，行政村名ではなく「モーン水路を少し入ったところに住んでいる」「養豚場水路で生まれた」という答えが返ってくる。一本一本の水路（*khlong*）が景観上の家屋のかたまりである「集落」を意味するのみならず，社会的に有意なまとまりとしても捉えられている。水路を単位に廟や祠堂が建立されていることが多く，同一の水路沿いの住民が儀礼祭祀の単位となる。

水路に依拠した空間認識は，行政村や自治町，さらには郡，県の範域を容易に越境する。それは，水路の規模に比例しており，もっとも広範囲に及ぶのがDS運河に依拠した認識である。DS運河は3県（サムットサーコーン県，ラーチャブリー県，サムットソンクラーム県）に跨っており，全長35 kmの運河を東から西方向へ4 km間隔，8区画（*lak*）に分ける見方が存在する。DS自治町が位置するのは7番目のラックで，DS自治町は別名ラック7と呼ばれる。[11) ラックは，農業省灌漑局がDS運河開削の作業進行の目安として定めたもので，運河沿いの集落の形成当初から存在すると考えられる［Prakhru Siriwanwiwat 1987: 4–7; *Banyaisarup Amphoe Damnoen Saduak*: 3］。

II–4–2　DS運河からの距離に応じた土地利用の違い

DS運河と後背地との距離やアクセスに応じて土地利用が分類されている。後背地とのアクセスを決めるのが，DS運河と垂直に交わる各水路である。とりわけ主要な水路が，LR運河である。

交点や面に対する住民の認識を図式化したのが図3である。両運河の交点付近とそこから半径1 kmの範域がタラート（*talat*: 市場集落），北上するとスアン（*suan*: 菜園），さらにドーン（*don*: 微高地）へと変化する。タラートから南下すると，スアン・マプラーオ（*suan maphrao*: ココヤシ園）が現れる。

それらの空間の違いを，住民の語りから確認しよう。

> 「LR運河を1 kmほど進んでいくと，そこからはスアンが広がる。そこは果樹に覆われていて，家屋もスアンの一角にある。昼間は涼しいけれど，夕方には真っ暗になって怖いくらいよ」（Nit，女性，41歳，青果物商，菜園在住・DS区に隣接するシームーン区，2012年5月12日）

> 「LR運河のスン寺[12)]を過ぎたあたりから，コン・スアン（*khon suan*: 菜園の人）が住んで

11）運河沿岸には，ラックの境界を示すラック・ヒン（*lak hin*: 石の柱）が1～8まで建立されている。
12）図2中の②の寺院がスン寺である。

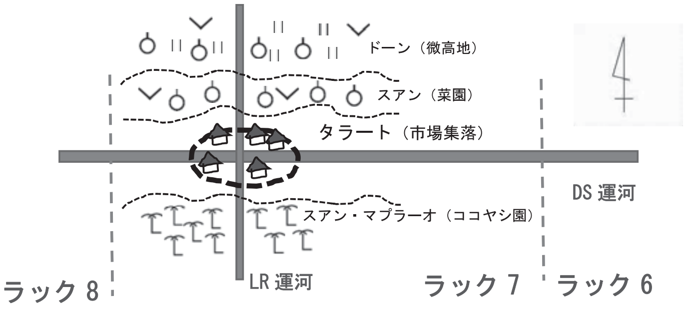

図 3　DS 運河と LR 運河に依拠した空間認識
出所：調査を基に筆者作成

いる。彼らは野菜や果物を積んだ舟を漕いで，タラートまで売りに来るよ。昔（50 年ほど前）は，LR 運河でタラート・ナーム（*talat nam*: 水上市場）が開かれていた。当時は，水上市場ではなくナット（*nat*: 定期市）と呼んでいたけれど。その頃は，今以上に多くの商人で LR 運河は埋め尽くされて，舟を漕ぐのも一苦労だった」（Ju，男性，69 歳，市場町在住・DS 区第 5 村，2012 年 5 月 3 日）

「（北の方角を指さして）あっちはドーンと呼ばれている。チャオ・ナー（*chao na*: 稲作従事者）が多い。私たちコン・タラート（*khon talat*: 市場町の人）は，彼らをバーン・ノーク（*ban nok*: 田舎者）とみなすところがある」（Jim，女性，60 代，市場町在住・DS 区第 7 村，2014 年 10 月 7 日）

実際，これらの地域を訪れると，タラートには家屋や商店舗が立ち並び，水上市場が開かれる賑やかな空間である。DS 運河流域には，市場集落が複数形成されている。目安としては，1 つのラック内に 1 つの市場集落が形成された。他方スアンは，家屋が園地内に単独で建ち，隣家とも数百 m〜1 km 離れている。昼間は果樹の木陰で涼しいものの，夕方には暗闇に包まれ，寂しさや恐怖を呼び起こす空間へと一変する。土地利用や景観の違いは，「市場町の人」「菜園の人」「微高地の人」という人間を分ける社会的範疇にまで結びつけられている。

II-4-3　空間認識と行政区分の重なりと水路管理のしくみ

続いて，空間認識と行政区分の重なりをみてみると，ドーンは郡の北部に位置する 4 つの区付近を，スアンは DS 自治町に隣接する 5 つの区を指す。

注目したいのはタラートである。これは，DS 自治町の第 6 村，7 村，9 村を指し，DS 自治町の面積の約半分を占める。先述の集落の形成過程を踏まえれば，DS 自治町はタラート

から発展したことがうかがえる。タラートの経済的な繁栄が，衛生区やDS自治町の誕生に繋がっているのである。それぞれの区分の包含関係をみれば，DS自治町，その下位には複数の行政村を含むタラート，さらにその下には複数の水路からなる行政村，さらに集落として捉えられる一本一本の水路という単位が形成されている。これら，自治町―タラート―行政村―クローン（運河）は，いずれも単なる居住区画ではなく，社会的に有意なまとまりである。ただし，外部に対し政治的にそれを代表する首長や，合議機関である役所の組織，住民組織をもつかを指標に区分すれば，DS自治町と行政村，タラートとクローンに2分できる。

自治町は，首長や自治町組織，法人格が付与された役所機能をもつ。行政村は，地方行政の末端組織であり，住民の直接選挙で選ばれた村長と以下数名の役員から成る。ただし，先述の自治町と異なるのは，建物としての役所も存在せず法人格も付与されておらず，政府からの通達を住民に伝達するといった限定的な役割に留まっていることである。

次に，タラートやクローンがどのような性格を有する空間かをみていく。タラートやクローンを単なる居住単位ではないと判断するのは，特定の催しや信仰活動の際に，住民たちがタラートやクローンを単位として，意識的にまとまって行動している様子がうかがえるからである。とりわけ中国廟での年中行事や儀礼祭祀でそれが顕著であった。

居住区画であり，また社会的な単位でもあるクローンは，交通・運搬路や，耕作や生活に必要不可欠な水を運ぶ用水路としての役割を果たしてきた。同一の水路が，複数の機能をもち，機能に応じて，制度上の維持・管理の主体が異なっている。

民商法典1304条では，水路は人民の共同の利用に供されるサーターラナ・ソムバット・コーン・ペーンディン（*satharana sombat khong phaeng din*: 国家の公共財産）であり，交通面は交通省港湾局が，灌漑面については官有灌漑の場合は農業共同省灌漑局が，人民灌漑の場合は内務省地方当局下の郡長が管轄する。[13] タイの法律内では，水路（*thang nam*），運河（*khlong*），灌漑水路（*chonprathan*），用水路（*lamkradong*）など用語の使い分けはみられるが，それぞれ明確な定義付けがなされているわけではなく，灌漑水路と用水路は同一のものを指していると考えられる。本稿では，水路を上位概念とし，主に交通・運搬の機能に重点を置いて開削，あるいは語られる水路を「運河」と表記し，用水を供給，排出する機能に重点が置かれる水路を「用水路」と記す。

さらに，運用の局面では，地域の慣習をふまえた維持・管理が行われることになる。実際，DS自治町では，運河の浚渫や美化を行っている主体は交通省ではなく自治町である。月に数回，自治体長以下，約10人の職員が船や重機を用いて作業にあたり，実施内容は随時ホーム

13）灌漑水路は開削者や規模によって管理主体が異なり，人民が開削した人民灌漑（*chonprathan rasadon*）は郡長，官有灌漑（*chonprathan luang*）は農業協同省灌漑局である。

ページ上で公開される。自治町が国に代わってインフラ業務に携わっていることは，一見すれば1990年代以降の地方分権化による業務移譲がスムーズに進んだ成果であるように読み取れるが，DS自治町は1955年時点で準都市域のスカーピバーンに指定されているように，運河管理をはじめ，自治町を単位とする活動の土台がテーサーバーン以前から整っていたと考えるのが適当であろう。

他方，用水路は園地の所有者が開削や管理にあたる。このことは，他地域と比較しても，極めて特異な方法である。農業水利は一般には用水を受ける経営農家を単位として共同で井堰を設置し，河川の水を堰き止めて水路へ配分し最終的に個人の田圃（私有地）に至る。山岳地帯の北タイで調査を行った田辺によれば，各堰には受益者から成る用水組織が設けられ，用水配分・堰普請を中心とする一連の用水慣行が堅持されている［田辺 1977: 737–743］。また，日本の事例では，井堰を経ずに，水路からポンプで直接取水することは，最も厳しく非難される禁止行為とされてきた地域もある［山本 2003: 191］。

これに対し，DS自治町周辺では，井堰は設けられておらず，動力ポンプを用いて水路から土堤で囲まれたロン・スアン（*rong suan*: 田圃）に直接取水される（写真1，2）。また，水路の浚渫作業はゴイ・ディン（*koi din*）と呼ばれ，世帯単位で実施される。成人男性が胸まで水に浸かり，水路の河床に堆積した泥炭を浚って土提部分に汲み上げる作業で，年に1～2回，乾季の端境期に実施される。養分を含み貴重な肥料となる泥炭は，両岸の土地所有者で折半することが決められており，ゴイ・ディン時に半分は相手方に残しておく。作業は，世帯内労働（男性）と賃金を受け取る請負（*rap mao*）の形態があり，2012年の1日の賃金は男性1人あたり300バーツ（1バーツ≒3円），作業量の目安は40ワー[14]（80 m）の水路2本分であった。

このように，個人で水路を管理する背景には，山間地と異なり土地の高低差がほとんどなく，流速も緩やかであるため井堰が必要とされなかったこと，1900年代初頭の浚渫事業や閘門建設，第2次世界大戦後のメークローン河上流のダム建設［Krom Chonprathan 1970: 11］など

写真1　園地の様子
出所：筆者撮影2014年10月

写真2　畝部分の土地利用
出所：筆者撮影2014年10月

14）ワーは長さの単位で1ワーは2 mに相当する。

国家規模での施設の改良が実施され，水の利用効率が向上したこと，近年の野菜・果樹園からココヤシ園への転換による水需要の減少など，この地域が渇水や水不足の影響に悩まされることがほとんどなく，共同で用水路を確保する必要性が生じなかったためだと考えられる。また，政府が運河開削や管理に積極的に関わったのは幹線運河と支線運河に限られており，用水路の開削や埋め立てが積極的に園地の所有者に任されてきたことも垣間見える。[15]

III　商業集積地としての DS 自治町と水上市場

DS 自治町は，郡内最小の面積に最大の人口を擁し，農業世帯も 8.4% に留まる。それに対して，近隣区は総面積の 8～9 割が農地で，野菜・果樹園地利用が卓越する。生産者は在地の自作農が多く，かれらも華僑華人（潮州系）である。

DS 自治町の商業中心地のうち，本稿で焦点をあてるのは DS 運河と LR 運河の交点付近である。行政村上は第 6 村，7 村，9 村に跨るエリアである。ここは，常設の店舗が建ち並ぶ市場集落であると同時に，別名「ター・ナット（約束の場所）」と呼ばれる定期市の開催地でもあった。定期市は水上市場を指しており，船に商品を積載した商人が定期的に集まり商取引を行った。

1920 年代当時，市場集落在住の商人たちはバンコクへの農産物の流通を担った。1920 年代の地誌によれば，DS 郡では田圃形態の園地でニンニク，タマネギ，トウガラシなどが栽培され，バンコクで取引されるトウガラシ，タマネギの大部分がラーチャブリー州産[16]で，なかでも DS 郡が栽培面積，収量ともに最大であった［Monthon Ratchaburi 1925: 121–122］。トウガラシ，タマネギの卸売の場合，収穫期になると園地へ直接買い付けに行ったり，生産者が舟で持ち込んだ商品を仕入れたりした。商品を積載した船（ルア・マート）にはエンジンがなく，エンジン船に数隻から数十隻を繋ぎ合わせて DS 運河，パーシーチャルーン運河を経由してチャオプラヤー河東岸中華街サムペン地区（特にソンワート通り，ラーチャウォン通り）の集積所まで運んだ。夜中の 2 時に DS 自治町を出ると朝の 7，8 時頃にはバンコクに到着した。[17] これらの商品の約 9 割がシンガポールに輸出された。[18]

15）近年は，開削と反対に水路の勝手な埋め立てが相次ぎ，それらの地点で他より洪水被害が深刻化していることが報告されている［Suphadet sakluang（University of Ratchaphat Canthonkasem, Thai Journalist Association）「用水路の埋め立てが招く，2017 年メークローン洪水のシナリオ」2013 年 8 月 29 日掲載 http: //www.tja.or.th/cyberreporter/detail.php?content=1346（2015 年 10 月 8 日最終閲覧）］。

16）集約的なプランテーションは，スワンカローク県，サラブリー県，ナコーンナーヨック県にあった［Ministry of Commerce and Communications 1930: 226–227］。

17）中国出身の父親が，タマネギの卸売商人であった Ju 氏（女性，73 歳）への聞き取り調査（2012 年 5 月 3 日）。

DS 運河とパーシーチャルーン運河における交通省の交通輸送量調査（1963 年 10 月～1964 年 10 月実施）によれば，両運河を通過する船は 1963 年 11 月には 1 日あたり 500 隻，1964 年 3～5 月は 1 日あたり 2,000 隻を数えた［Nelson 1967: 51］。当時，ニンニク類は以前同様サムペン地区，生鮮野菜はチャオプラヤー河に出る手前のバーンケー市場，チャオプラヤー河東岸のパーククローン市場，都内のシーイェークマハーナーク市場が販売先であった。[19] 1970 年代後半になると，バンコクとを結ぶ国道 35 号線が DS 自治町まで延び，船を用いたバンコクへの輸送機会は減少した。[20] 道路が開通した地点から順次，自動車での輸送に切り替えられ，園地と国道を結ぶ道路の敷設がそれを決定的にした。さらに，1994 年に県庁所在地に青果物卸売市場（シームアン市場）が開設されたことで，地方の集荷・集散拠点が誕生し，卸売商人や経営規模の大きい生産者はタラートや水上市場を経由せず，自動車で県内の卸売市場へ出荷するようになった。

1900 年代初頭から，生産者による直接販売が行われたのが水上市場である。第 2 次世界大戦以前，水上市場では生産者が自家生産物の魚類，野菜，果実を早朝市場に持ち寄り，物々交換または貨幣との交換が行われた［明石・関 1942: 122–124］。これは，終日ではなく朝の一定時間に河川また運河上で開かれ，ここでの商売を専業とする者はほとんどいなかった［同所］という。第 2 次世界大戦以前の DS 水上市場の資料は残念ながら残されていないものの，1950 年頃に撮影された写真がある（写真 3）。それをみるとゴープ（*gop*）と呼ばれる帽子を被り，園地の作業着姿の売り手，舟内にはニンニクやパパイヤなどが映し出されている。買い手も舟を漕いで市場を訪れ運河上で取引するか，沿岸の歩道や地先に設置された階段付近で取引した。DS 自治町周辺には，1980 年代頃まで，ラック 5，ラック 8，バーン・ノーイの定期市といった複数の水上市場が存在した。生産者による農産物市場の側面は，2000 年以降，路上や空き地，寺院で開催されるようになった定期市に引き継がれている。[21]

近隣の水上市場が失われるなかで DS 水上市場が今日まで維持されているのは，1960 年代に観光地として注目されたことが大きい。バンコク周辺の運河環境の変化や水上市場の常設化

18）*SYKS*［1932/33-1936/37］参照。

19）タマネギやニンニクの卸売・小売に携わってきた Ju 氏（女性，73 歳），マンゴーやトウガラシの栽培に携わっていた生産者 Tim 氏（女性，50 代後半），バナナ園を経営し，1970～77 年の間香港へ輸出していた Ti 氏（男性，79 歳）への聞き取り調査（順に 2012 年 5 月 3 日，6 日，21 日の聞き取り調査）。

20）1972 年にサムットソンクラーム県－DS 郡間に国道 325 号線が開通，1973 年にはバンコクから西方向に延びる国道 35 号線（バンコクトンブリー区－ラーチャブリー県パーク・トー郡間）が開通した。市場町で父親がニンニクの卸売商人をしていた Somsak 氏（男性，50 代）によれば，1979 年の時点では船でバンコクに行くことはなかった（2014 年 10 月 14 日）。同様の話は，Ti 氏（男性，79 歳）からも聞かれた（2012 年 5 月 21 日）。

21）現在，市場町の半径 4 km 圏内には 100 店舗以上が出店する規模の大きい定期市が 4 カ所ある。1 カ所につき市日が週 2 日であるため，毎日必ずどこかの定期市が開催されている。

にともない，旅行代理店やガイド，政府観光局関係者が調査や視察を重ね，1968 年頃この地が新たなツアー先に選ばれたからである［TOT 1971: 22-23; 1975: 11］。1970 年代半ばにトンケム運河内に最初の船着場が作られ，遊覧船サービスや土産物販売が始まると，商人も客の集まるトンケム運河（Klong Ton Khem）へと移っていき，1982 年に自治町内に衛生区第 1 道路が開通し，国道と接したことが，トンケム運河での開催を確固たるものにした。現在，平日で 1,500～2,000 人／日，週末 2 日間で 8,000 人の客が訪れる（写真 4）。

写真 3　市場町住民によって撮影された 1950 年頃の DS 水上市場
出所：林廣潮氏撮影

中部タイの村落社会研究においては，経済活動といえば主に農業部門に焦点が当てられ，商品流通や商業活動は，非農業部門・雑業の一形態として簡単に触れられる程度であった。運河及び用水路は，もっぱら生産との関連で水利施設の役割を考察したものが目立つ。近年，ようやく都市形成史の視点から 19 世紀末のバンコクの運河空間が注目され，多民族から成る混住状況，商業活動を含む多様な職業の存在が明らかにされている［坪内 2011: 99］。DS 運河は，坪内が取り上げた幹線運河（パーシーチャルーン運河）と一組で西方地域とバンコクを横断的に結んでおり，海岸部の交通・輸送の大動脈であった。水上市場の開催場所や客層，バンコクとの結びつきは変化しながらも，市場集落の商店舗や水上市場での商売は，市場集落や周辺村落の住民の生業の場であり続けている。

写真 4　トンケム運河の様子（右側が P 船着場）
出所：筆者撮影

IV　水上市場の空間と社会集団

IV-1　DS 水上市場の空間構造

市場集落を流れる複数の水路のうち，DS 運河をはさんで LR 運河の対岸に，DS 水上市場が開かれる「トンケム運河」がある。幅 15 m，全長 300 m，沿岸に幅約 2 m の歩道が通る運河で，両岸を含む約 300 m×300 m の範域が，DS 水上市場と呼ばれる。衛生区第一道路を通って，トンケム運河まで乗り入れ可能で，運河に架かる全長 15 m の橋の上からは，市場を眺望することができる。橋と運河を結ぶ階段も複数設けられているため，沿岸を歩いて市場を散策できる。

トンケム運河に沿って，6 カ所の船着場がある。船着場は，運河と沿岸陸地の境目に設置され，観光客が運河内を船で遊覧する際に利用する。船着場の背後には，先述の歩道がとおり，さらにその後ろには，柱と屋根からなる壁のない建物が設置されている。屋根の下は広い空き地になっており，露店が建ち並ぶ。また，運河内には商品を陳列した小舟が停泊したり，あるいは往来しながら商売を行う光景がみられる。

このように，出店場所は運河内と沿岸陸地で，運河内であれば舟が移動手段と店舗を兼ねる。沿岸陸地では，出店といっても，常設の店舗が建ち並ぶわけではない。机や棚を組み合わせて，その上に陳列，壁から引っ掛けるといった簡易な仮設店で，閉店時にはそれらの棚に商品をしまい鍵をかけた状態で，布をかぶせて置いておく。トンケム運河空間の所有は，沿岸の陸地部分は民有地であるが，法制度上，沿岸の歩道や運河内の水が流れる部分は国家の公共財産である（図 4)。毎日開催される定期市（毎日市）で，時間は午前 7 時頃から午後 4 時頃で，年間を通して休日なく開かれる。

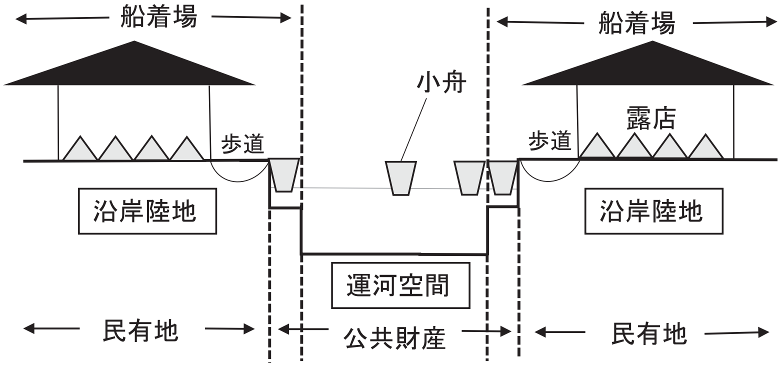

図 4　DS 水上市場の空間構造
出所：調査を基に筆者作成

IV-2　市場参加者の概要

水上市場の出店者を一括して管理する組織は存在せず，出店者名簿も存在しない。筆者による出店数の悉皆調査（2013 年 8 月 29 日～31 日の 3 日間）によれば，総店舗数（舟は 1 店舗と数える）は，417 店であった。まずは，さまざまな背景をもつ売り手を，商品を自ら生産しているか否かによって，a）仕入れ商人，b）生産者商人に大別した。さらに，販売場所と形態によって　① 運河内の特定の場所，② 沿岸陸地の特定の場所，③ 運河内の行商，④ 沿岸陸地の行商の 4 つに分類した。以上の類型各々の定義と，商人の定期市にかかわる仕事の特徴を提示する。

a）仕入れ商人

土産物，非生鮮食品屋（穀類・乾物・菓子・惣菜等）と，生鮮食品屋の半数以上がこのタイプに属する。一般にかれらは，売り物を大都市や地方都市の卸問屋から大量に買い，水上市場で売る。土産物はほとんどが値段表示をしていない。生鮮食品は主に青果物で，周辺の野菜・果樹園の生産者から直接仕入れたものである。1～2 品目を大量に売る店と，常時 10 品目を少量ずつ売る店があり，市場価格とほぼ同じか，若干安く販売される。値段表示をしており，呼び声を盛んにあげる者が多い。土産物や非生鮮食品商人の多くは DS 自治町の住民（特に，タラートの住民），生鮮食品は DS 自治町と周辺地域の境界付近に居住する者が目立つ。また前者は水上市場での商いを正午頃で切り上げて，夕方から寺院や空き地で開催される定期市に出店する。

b）生産者商人

自ら栽培した品物を市場に持ち込んで，自ら青果物商人に卸売するか，小売する者である。専業的，副業的かを問わず野菜・果樹栽培に従事している。かれらは DS 自治町周辺のスアンに住んで栽培活動を行い，栽培との兼ね合いを勘案し，毎日，あるいは週に 2～3 回販売を行う。仕入れ商人やタラートの住民からは「菜園の人」と呼ばれ，女性の編み笠や黒や濃紺の長袖シャツが農業従事者であることの目印になっている。

次に，販売場所と販売形態による下位区分を説明する。① 運河内の特定の場所と，② 沿岸陸地の特定の場所とは，運河内または沿岸陸地において，商売の時間だけ特定商人の占有が許可された場所である。③ 運河内の行商と，④ 沿岸陸地の行商とは特定の場所をもたずに舟や徒歩で移動しながら商うことである。

417 店における商人の分類別内訳は，生産者商人が 1 割，仕入れ商人は 9 割を占める。このうち，109 店を対象に質問表を用いた対面の聞き取り調査を実施した。109 店の内訳は，生産

者商人 36 店（33%），仕入れ商人 73 店（67%）である。商人の分類と販売場所には相関関係がみられ，生産者商人全員が運河内の行商，仕入れ商人のうち青果物店 19 店が運河内の特定場所，他の仕入れ商人は数名の行商を除いて沿岸の特定場所で商いをしている。

商人の居住地は，DS 郡内が 104 人（95%）を占め，下位レベルでは DS 自治町が 58 人（56%），DS 自治町周辺 6 区（45 人，41%）がそれに続く。自治町内でも第 7 村とトンケム運河がある第 9 村が多数を占める。居住地と販売場所が近接しており，親族や隣人が市場で並んで商うことも少なくない。中心的な商い手の年齢層としては，40 代から 70 代まで偏りなく分布し，最年少が 19 歳，[22] 最高齢が 79 歳である。就業年数は 1～5 年（13 人，12%）が最も多く，46～50 年（11 人，10%），26～30 年（11 人，10%）が続く。

水上市場の商業活動の収益については役所でも把握しておらず，徴税の対象となるため商人が申告することもない。ここでは筆者が商人宅を訪ね継続的に販売記録をつけることで可能となった 2 人の事例を示す。仕入れ商人 Nit 氏（青果物，運河内の特定の場所）と仕入れ商人 Na 氏（土産物，沿岸陸地の特定の場所）の約 1 カ月間の粗利益（売り上げから仕入れ額を引いた額）をみると，青果物商は 9,901 バーツ，土産物商は 32,915 バーツであった。[23] 特に後者は，労働時間も青果物商の約半分の 4 時間/日と短く，賃金ベースでみれば公的部門学士卒の賃金 11,680 バーツ/月［熊谷 2012: 58］を大きく上回る。

水上市場の商人を始める背景は 3 つに大別できる。まず，トンケム水路が遊興地化される以前から，親が舟運を通じてバンコクや近隣都市との流通や水上市場の商人をしており，自分は小学校卒業後に本格的に参入して半世紀近く商売を続けている場合である。次に，トンケム運河が遊興地化された後に親が商売を始め，自分は高校卒業後に本業としたという場合である。最後は，バンコクの工事現場，周辺都市の縫製工場や魚介加工市場で働いた後，結婚や離婚，高齢となった親の世話を機に出身地，あるいは配偶者の実家の DS 自治町に居住することになり，本業あるいは副業とした場合である。

水上市場を訪れる観光客の一番の目的は，自分の出身地や他地域にはないような，小舟に乗った商人の姿や，商人が生産者や地域住民と取引する光景を「見る」ことである。客は，運河沿岸歩道を歩いて，または市場内に 6 カ所存在する船着場から舟に乗り，船頭役の案内を受けながら市場をめぐる。商人からみると，客は陸側と水側の二方向から訪れることになるのである。

IV-3　船着場という社会集団

表 2 に示したように，トンケム運河では 1977 年頃から 1997 年の 20 年間で船着場開設が進

22）従業員には 10 代半ばも含まれるが本稿では店舗の経営者を対象としている。
23）1 バーツは 3 円で換算する。青果物商については，2013 年 8 月 29 日～9 月 26 日（29 日間）に，土産物商については 2012 年 6 月 1 日～30 日（30 日間）に調査を実施。

表2　トンケム運河沿いの6カ所の船着場の概要

No.	船着場名（仮名）	面積（ライ）	開設年代	以前の土地利用	舟子数（人）	店舗数（水辺）	店舗数（2隻目の舟）	店舗数合計
1	Peo	10	1977年頃	果樹園	10	15	5	20
2	Pe	10	1977年頃	果樹園	23	121	なし	121
3	B	2	1976年頃	果樹園	15	50	3	53
4	P	4	1980年代半ば	青果物卸売市場	なし	59	10	69
5	Y	6.5	1989年	宅地，果樹園	8	61	1	62
6	U	2	1997年	宅地	22	38	なし	38
	合計	34.5			78	344	19	363

出所：調査を基に筆者作成

んだ。これらの船着場[24]は，トンケム運河沿岸に居住する住民6人によって運営されている。[25] 6人のうち5人はトンケム運河沿いの出身者かつ居住者であり，沿岸の土地（民有地）の所有者でもある。親の代までは，金製品の販売や精米所の経営，広大な土地を所有し果樹園を経営するなど，市場集落の中でも富裕層である。かれらは両岸を6つに分け，舟が接岸できる船着場（*tha rua*）を整備し，遊覧船サービス業と商区画の賃貸という2つの事業を行う。[26] 遊覧船サービスとは，1つの舟に2～8人が乗り合い，20～40分かけて市場内部や市場集落を周遊するもので，舟子が船頭役をつとめ，乗船料の相場は200～500バーツ/人である。

商区画の賃貸とは，沿岸の陸地とトンケム運河の地先部分に商区画を設定し，商人に貸し出すビジネスである。法制度上，運河は国家の公共財産であるが，地先部分は経営者によって慣習的に占用されている。その際，陸地の境界線が水面の境界に置き換えられている。沿岸陸地は区画の面積やコマ数に応じて1,500～10,000バーツ/月，地先は舟1隻のスペースで賃貸料が計算され，無料から最大1,500バーツ/月である。沿岸と運河内との賃料の違いは，商業活動を支えるインフラと客からのアクセスという2つの条件に由来すると考えられる。沿岸の方が店舗あたりの面積が広く，コンクリート敷きの地面や屋根，電気や水道などが整っている。観光バスの駐車場からのアクセスも良く，客が自由に歩いて散策できる。

1つの船着場には，経営者と舟子と出店商人の三者が所属する。経営者は，タイ語でジャオコーン（*cao khong*），あるいは華僑の「頭家」，商店主を意味するタオ・ゲー（*thao ke*）と呼ばれる。経営者と舟子，経営者と商人，舟子と商人の関係を整理しておく。経営者は，自らの

24）DS区にはこうした船着場が全部で23カ所存在するが，市場中心部に初期から存在するのがこの6カ所で，本稿でもこの6カ所に注目する。

25）より正確には土地所有者は5人で，1人は土地を賃借している。ただしこの場合も土地所有者と一部連携し船着場の運営を行っているため，6人と表記する。

26）船着場の建設には土地の購入以外に最低でも200万バーツの初期投資が必要で，その後も維持費用がかかる。

船着場に店を構える出店商人でもある。自分も店先に立ち，他の商人が，隣店との境界を守っているか，場内の通行が妨げられることがないか，商品の品質や味に問題がないかを確認している。明文化された規則は存在しないが，商人間の境界争いや喧嘩の調整役，退去を命じる権限は経営者にある。

経営者と舟子は雇用－被雇用関係にあり，賃金は4〜5時間労働で80〜100バーツ，なかには掃除や経営者宅の庭の手入れまで任されるところもある。賃金は日払いで，近隣の商店の従業員の時給30バーツと比較して明らかに低く設定されている。その理由として，客からのチップや後に述べる商人から渡される副収入を経営者も折り込み済みだからである。他方，商人は経営者から出店区画を借りて商売を営む自営業者である。経営者と舟子，経営者と商人の間には圧倒的な経済力の差が存在する。経営者は富裕層であるが，さらに船着場経営を軌道に乗せ，不動産に投資して利益を蓄積する人もおり，市場集落でも「金持ち（*khon ruai*）」と見なされている。一方，舟子や商人は経営者を前に自分は「貧乏人（*khon con*）」「身分（*thana*）があまり高くない」と口にする。「私がここで商売できるのは，〇〇兄さんのお陰だ」と折に触れて経営者に伝え，どこかに出かけるたびに土産を欠かさない商人や，年末には経営者に品物を贈る慣習がある。[27]

船着場で毎日顔を合わせる三者が改めて集まる機会がタンブン・ター・ルア（*tambun tha rua*）と呼ばれる積徳行為である。船着場ごとに毎年実施されている行事で，船着場に祀っている土地神（*cao thi*）を楽しませ，船着場の構成員が功徳を積むことを目的としている。市場集落内のチョー寺院から9名の僧侶が招聘され，読経をあげてもらった後で，僧侶に食事が振舞われる。その調理も，船着場の構成員総出で行う所が多い。僧侶を寺院に送り届けた後は，土地神を祀った祭壇の前で劇団による歌や踊りが披露され，それを鑑賞しながら船着場の構成員が皆で食事をとる。6カ所の船着場の間に何らかの取り決めが存在するわけではないが，行事の実施日，賃貸料の値上げや船着場の改装，新規出店や閉店者の情報は直ちに伝わり，ゆるやかに共有される。このように船着場の存在は運河内や沿岸地の利用にある種の秩序を生み出しており，船着場が社会単位となっている。

IV-4　船着場に所属しない人びと

商人のなかには，船着場に所属することなく商売を行う者もいる。販売場所は，船着場経営者の管理外の区域で「2隻目の舟」と「運河中央」と呼ばれている。2隻目の舟は，舟を停泊させて，運河中央の舟は移動しながら商売を行う。船着場経営者のような存在がいないこれら

27）新年には経営者からお返しの品物が贈られる。U船着場では，2012年1月6日に経営者から商人，舟子に対しココアの詰め合わせとマグカップのセット，クッキーが配られた。

の場所は，誰によって管理，利用されているのだろうか。まずは2隻目の舟からみていこう。なお，舟子については皆，いずれかの船着場に所属している。

2隻目の舟は，呼称の通り，水辺に停泊した舟（1隻目）の隣で商売する舟のことである。沿岸から2隻分運河内に張り出した場所に停泊するため，陸から訪れる客との交渉，商品の受け渡しや釣銭のやり取りには，水辺の舟の協力が必須である。2隻目への停泊は，経営者の管理外であり，賃貸料も発生しない。だからといって，誰もが自由に停泊できるわけではない。許可を出す者がおり，それが水辺の舟である。水辺の舟に許可した理由を尋ねると，「水上市場で毎日顔を合わせ，言葉を交わすなかで親しくなった。互いの商品が似通っておらず隣接して販売することでむしろ相互利益に繋がると考えた」という。

ただし，金銭の支払いとは別の方法で，長期的に販売場所を利用し続ける方法がとられている。それは，水辺の舟との関係を良好に保つことである。両者の関係を可視化させる1つの指標として，設定したのが，モノの贈与交換の頻度である。船着場Yの仕入れ商人Nit氏（1隻目，青果物商，女性，41歳）と仕入れ商人Pui氏（2隻目，乾物商，女性，70代）を事例に，29日間（2013年8月29日～9月26日）の記録を示したのが表3である。左の欄が2隻目の舟から水辺の舟に，右の欄は反対に水辺から2隻目の舟に与えられたモノを示す。

表3　1隻目と2隻目のモノのやりとり

日　付	2隻目→水辺	分　量 （現金換算）
8/31（土）	惣菜（苦瓜の豚肉詰め煮，魚介蒸し物）	40B
9/1（日）	惣菜（魚肉かまぼこ，タケノコの煮物，苦瓜の卵炒め）	3袋（60B）
9/3（火）	①惣菜（魚の揚げ物2匹，豚のラープ） ②エビペースト	①2匹（20B） ②2袋（20B）
9/7（土）	惣菜（魚の揚げ物）	20B
9/8（日）	惣菜（スープ，卵焼き）	3袋（60B）
9/10（火）	惣菜（スープ，麺の炒め物）	40B
9/12（木）	惣菜（スープ，焼き鶏）	60B
9/15（日）	惣菜（苦瓜と骨付豚肉の煮物）	2袋（60B）
9/16（月）	惣菜（生姜炒め，インゲン）	1袋（20B）
9/19（木） 【仏日】 【中秋節】	お菓子（月餅）	1個（20B）
9/21（土）	惣菜（魚）	1袋（20B）
9/22（日）	惣菜（スープ）	2袋（60B）

日　付	水辺→2隻目	分　量 （現金換算）
8/31（土）	①グァバ ②マンゴー	
9/1（日）	グァバ	2個（15B）
9/14（土）	グァバ	2kg（70B）
9/19（木） 【仏日】 【中秋節】	お菓子（焼き芋）	20B
9/21（土）	グァバ	2個（15B）
9/22（日）	グァバ	3kg（100B）
9/26（木）	スターフルーツ	4個（50B）

出所：調査を基に筆者作成
注：B：バーツ

この表から，両者が頻繁にモノを贈りあっていること，特に2隻目の舟からは1〜2日おきに手製の惣菜が贈られていることがわかる。頻度は落ちるものの，水辺の舟からも商品のグァバやスターフルーツが贈られている。惣菜はNit氏の夕飯の食卓に並び，翌日はその感想がPui氏に伝えられる。そこから作り方の話や互いの家族の話に広がっていく。またPui氏が体調を崩して市場を数日休んだ時は，果物を持参してNit氏が自宅まで見舞いに行き，旅行に出かければ土産も欠かさない。両者が隣り合って販売するようになって約3年経つが，こうしたモノの贈与交換は変わらずに続けられている。他の舟同士も，頻度やかたちを変えて，関係維持につながる働きかけが行われている。

次に，運河中央部の商人も加えて，船着場に所属しない人びとの水面の利用をみていこう。運河内部で商売を行う2隻目の舟や運河中央の商人にとって，もうひとつ重要なのが舟子との関係である。なぜなら，客へのアクセスに直結するからである。2つの部分は沿岸から離れているため，陸側から訪れる客との取引が難しい。それに代わり，主な客となるのが遊覧船の乗客で，客と接点をつくってくれる存在が，舟子なのである。

いつ頃から始まったのか，明確な時期は聞き取りでも特定できなかったが，商人と舟子の間には客の斡旋に関して決まりがある。商人から舟子へのカー・ナーム（*kha nam*: お水代）の分配である。乗客がある店で商品を購入した場合に，その店の商人は売値の20%をお水代として舟子に分け与えるものである。例えば売値100バーツの場合は20バーツを，500バーツの場合は100バーツを舟子に渡す。[28] 日当80〜100バーツという低賃金で働く舟子にとって，お水代は主要な収入源である。舟子Pa氏（47歳，女性）の19日間（2013年9月7日〜25日）の収入内訳を調査した結果，お水代の合計1,590バーツが日当の合計1,540バーツを上回ることからも，その重要性は明らかである。一方，商人からみたお水代とは，表面上は客を連れてきてくれる舟子への返礼と語られることが多いが，実際には断ることがほぼ不可能なプロセスである。拒否すれば他の店に客を取られてしまう以上，無言の圧力に支えられた利益配分のしくみといえよう。その配分先が，結果的に水上市場の低所得者層である点は見逃せない。船着場という集団の中で，収入という経済的な指標で計ればもっとも低位におかれる舟子が，客という資源をめぐって水上では優位な立場に変化する。

V　空間からみる船着場集団の形成論理

船着場集団を構成する経営者，舟子，商人の三者を結びつけているものは何かを考えたとき，

28）お水代の受け渡しは，客が商品を購入した直後に，客に気づかれないようにこっそりと渡される。ただし，すべて水上で行われるため，他の商人の衆目にさらされている。「あの時，誰がいくらお水代をもらった」という会話が後々市場内で噂になることもある。

前章で示したように尊敬の念，愛情，金銭などの要素を見出すことができる。先行研究でも指摘されてきたこれらの要素は，人と人を結びつける直接的な要因の1つであることは間違いない。ただし，なぜ特定の個人である沿岸の土地所有者が，公共財産である水路を占用して船着場を経営することが可能なのか，舟子や商人が少なくともそのことに対して，不満や反発を抱いていないのはなぜか，という根本的な疑問は残されたままである。

さらに，船着場に所属する商人や舟子が，経営者の管理が及ばない箇所（2隻目の舟，運河中央部分）で，船着場に所属しない売り手と，モノの交換や金銭を介した長年にわたる互酬的な関係を築いていることがわかった。その関係は，明確な管理者が存在しないゆえに形成されたものであるが，そもそも「水辺」以外の区域が，沿岸の土地所有者の直接的な影響下に置かれないのは，どのような経緯からであろうか。

V-1　市場集落の用水路管理のしくみに起因

住民からトンケム「運河」と呼ばれるこの運河は，DS自治町が発行する自治町地図にもトンケム「運河」と記載されている。市場集落の他の運河では，DS自治町が維持管理にあたっているが，なぜトンケム運河では，個人による船着場の設置，維持管理も含めた占用が認められているのだろうか。住民のこの運河への認識，開削の経緯や利用の履歴をたどるなかで明らかになった1つめの要因は，トンケム「運河」が「用水路」として認識されていることである。住民や商人の典型的な語りを以下に示そう。

> 「トンケム運河は，沿岸の土地所有者のものだよ。40年ほど前まで運河沿岸は，園地でバナナや砂糖ヤシが植えられていた。トンケム運河はそこに水を引くための用水路（*lamkradong*）として沿岸の土地所有者によって掘られたものだよ。トンケムという運河名は，運河の脇に赤や白の花を咲かせるトンケム[29]がたくさん植えられていたからだよ」（Kera，女性，79歳，青果物商，市場町に在住・DS区第1村，2011年11月29日）

トンケム運河の沿岸は，1970年代までは果樹やココヤシが栽培される園地であったこと，「用水路」として開削され，機能していたという事実認識が，経営者や商人のあいだで共有されていることがうかがえる。内務省土地局が発行した地積図上にも，トンケム運河の地目は，用水路を意味するラムグラドーン（*lamkradong*）と記載されており，登記時には用水路の役割が期待されていたことがわかる。すなわち，沿岸の土地所有者が地先部分の水面を占用でき

29）アカネ科の花で学名は，*Ixora chinensis lamk*。和名はサンタンカで小さな花が20～30個集まって半球状に咲く散房花序が特徴である。

るのは，市場集落における「用水路」の管理のしくみが色濃く残されているからである。

トンケム運河が用水路として開削されたことは，自治町職員の語りにも登場する。近隣の郡出身のDS自治町の公衆衛生課の職員は，船着場経営者が地先で船着場経営を行える理由について，次のように答えた。

「トンケム運河の両岸にはもともと果樹園があって，トンケム運河も用水路として使われていた私的な（*pen ekachon*）運河なのよ。だから，自治町の管理下にないの。郡役所の管理下でもない。（トンケム運河で自治町のゴミ収集船を見た，という筆者の発言に対し）本当は，大きい運河（DS運河）と違って，トンケム運河には自治町がゴミ収集船を走らせる義務もないのだけれど。今の自治町長の自宅がトンケム運河沿いにあって，ゴミが浮いているのをみつけると公衆衛生課に電話してくるの。だからそれを受けたときだけゴミ収集船を走らせることにしているのよ」（Dokuan，女性，2014年10月3日）[30)]

用水路が個人によって維持管理される私的な性格を有することは，自治町職員の説明でも強調されている。用水路と運河の区別は，行政機関である自治町にとって重要な意味をもつからである。運河であれば，清掃活動や沿岸のゴミ収集など，住民の公衆衛生を保つ業務に携わる義務がある。一方，用水路はその限りではない。筆者は何度もトンケム運河内をゴミ収集船が走るのを目にしたが，それはトンケム運河沿岸に現職の自治町長が居住しており，その指示で実施された例外的なものであった。公衆衛生課の職員は上記のDokuan氏ひとりで，道路・水路・歩道・公共地の清潔保全，廃棄物・汚物の処理，伝染病の予防などあらゆる業務を担っており，仕事量に比して人員が十分に確保されているとは言い難い。自治町の立場からみれば，各水路の管理を沿岸の住民に任せることで，日々の業務の軽減，インフラ整備にかかる歳出の削減につながり，運河や公共物の維持管理に重点的に取り組むことが可能になるといえるだろう。さらに，そこで開かれる水上市場は，自治町の住民の生業の場所であり，また船着場に掲げられた看板は，看板税として自治町の税収に組み込まれている。市場集落における水路の空間認識は，行政にとっても，用水路の管理を住民と分担するための１つの方便となっている。

V-2　水上市場という商業空間の観光・遊興地化に起因

DS自治町で約１世紀にわたり開かれてきた水上市場は，市場集落と周辺村落との関係に依拠して続けられ，現在も住民にとって重要な生業場所の１つであり続けている。水路開削のた

30）市場町在住の財務課職員も，水上市場自体が私的な市場であることを強調した（Oi，女性，2014年10月3日）。

めに自治町内の土地が用いられ，自治町や周辺農村の住民の労働力が投下され，そのための資本も自治町内部から提供されている。この点は，1世紀前と大きく変わらないが，1970年代以降，資本を投入する目的や水上市場の役割が変化している。具体的には，観光設備を整えること，観光客を相手にした商売を行うことである。用水路として利用されていたトンケム運河沿岸に，観光遊覧船の船着場や露店を出店するための屋根付きの建物や商業区画が整備されたのは，DS水上市場の観光化が深く関係している。

運用面では，市場集落の住民や商人は，トンケム運河の運河空間を3つに区分し，利用している。沿岸から水路内に向かって順に，リム・ナーム（*rim nam*: 水辺），ルア・ティー・ソーン（*rua thi song*: 2隻目の舟），トーン・ナーム（*thong nam*: 運河中央）である（図5)。水辺とは沿岸陸地と運河内の舟の接岸部分（地先）を合わせた水陸に跨る部分，2隻目の舟とは，運河内部の地先から舟幅1隻分だけ運河内側に入った部分，そして運河中央とは運河の真ん中のことで，全ての舟が往来する道である。沿岸の民有地の所有者が，水辺部分を管理しており，自ら所有する沿岸の土地に加え，運河内の地先部分を占用している。

「2隻目の舟」「運河中央部分」という，沿岸の土地所有者の直接的な影響下に置かれない区域が形成されたのは，用水路としての役割よりも，商業空間としての価値や，市場にアクセスするための交通路，商品流通路としての役割が期待されるようになったからである。

1982年の自治町内の衛生区第1道路の開通を機に，観光客は，道路を通って水上市場を訪れるようになった。それに伴い，地域住民よりも観光客との取引が多くの割合を占め，地元の青果物だけでなく，バンコク周辺の路上でも目にするようなTシャツや靴，雑貨などの土産品も売られるようになっている。水上市場の商人にとって，商売の相手は，商人や市場集落の

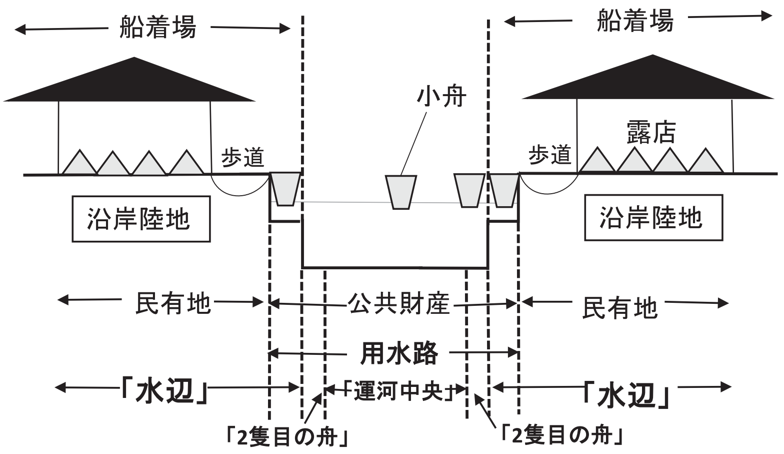

図5　住民の空間認識をふまえたDS水上市場の空間構造
出所：船着場Pの店舗の配置を基に筆者作成

住民から，観光客へとシフトしてきた。その過程で，当初は水上市場での地元住民の商取引を「見」に訪れていた観光客は，今では水上市場商人にとって最も重要な客として，商取引の過程に取り込まれるようになった。一方で，観光客が見たいものは，相変わらず舟の上での商取引の様子であり，活気ある商取引の様子である。舟の店舗が多いほど，水上市場の魅力が高まるといえよう。

客が陸から訪れるようになったことで，陸と接する場所が，商取引により有利な場所となった。そのため，運河の物質的な空間構造が生む客へのアクセスの差異が，1 隻目，2 隻目という空間分類の形成につながっている。すなわち「2 隻目の舟」と「運河中央部分」の決まりや人びとの協力関係は，客との距離を縮め，より多くの利益を得ることを一義的な目的として形成されたものであるといえよう。人びとの結びつきは，水上市場の観光資源化によってむしろ強まってきたのである。さらに付け加えるならば，もともと私的に利用・管理されていた用水路が，運河の遊興地化と共に，より広い範囲の人びとが無償または一定の条件下で利用できる共用地へと変化してきたことが示唆される。

むすびにかえて

本稿は，チャオプラヤー・デルタ下流部のなかでも，海岸部に位置する DS 自治町で実施した調査に基づき，運河沿岸の集落の形成過程と経済基盤，社会集団の形成について分析を加えた。

DS 運河はバンコクや近隣の港湾都市を結ぶ交通・運搬の大動脈であり，舟運によってメークローン河流域の産品や，DS 自治町周辺菜園で栽培される商品作物が運ばれた。DS 運河の沿岸には，一定間隔置きに，常設店舗や銀行，役所などが立ち並び，定期市が開催される市場集落が形成された。行政区分の画定も運河開削や市場集落の形成を十分に考慮していたことがうかがわれ，幹線運河や支線運河は自治町が，用水路の場合は沿岸の土地所有者が開削，維持管理を行っていることが明らかとなった。

また，運河集落の形成過程を考察するなかで，海岸部が潮州を主な出身地とする華僑華人を成員とする社会であることもみえてきた。これまでも，19 世紀以降の運河開削において，華僑華人の賃労働者が重要な役割を果たしたことは指摘されてきた。しかし，本稿で示したのは，労働者としてだけではなく，定住者としての華僑華人とその社会である。タイの華僑華人と経済活動に関しては，財閥の経営手法，会館の活動とそれを支える華僑の経済活動［内田 1972］が明らかにされているが，ビジネスの方法そのものへの関心が高く，事例もバンコク周辺が主である。他には，ジャンク船交易や中国との朝貢貿易を扱ったクッシュマン［Cushman 1975］やサーラシン［Sarasin 1977］の研究も存在するが，歴史研究の視点で取り組まれたもので

あった。本稿では華僑華人が，低湿地での農業技術やタマネギ，サトイモといった新たな品目，造船技術を海岸部に導入したことや，専業的な商業のみならず，農業と商業を組み合わせた複合的な生業が今日まで行われてきたことを提示した。

本稿は次いで，運河集落の社会集団の形態と，集落内の水上市場における社会集団の形成を分析した。前者については，社会生活が営まれる地理的空間としての集落は存在していても，集落を単位とした社会組織や共同活動は見いだせないこと，タラートから発展した自治町という行政組織が住民の社会生活や国との橋渡し役として重要な役割を果たしていることを指摘した。運河集落住民の主な生業の場所である水上市場において，船着場経営者をトップとする出店商人，舟子による社会単位が形成されていた。

以上のような集落や船着場における社会集団の形態は，タイの村落社会論で明らかにされてきた中部タイの特徴と多くの共通点を有しているようにみえる。すなわち，行政村が社会的単位として機能することがなく，住民の村に対する義務や帰属意識が極端に弱いこと，経営者と出店商人，経営者と舟子間の二者関係が船着場の社会単位の基盤にあることである。人びとを結びつけるのは，水上市場で獲得できる利益の大きさ，経営者の資金力やビジネス面の秀でた才能であり，それらに商人や舟子は惹きつけられるという説明である。

しかし，本稿が分析した水上市場における社会集団の形成は，先行研究の状況と部分的には共通点を有しながらも，同時に調査地域に独特な特徴も示していた。まず1つめは，船着場経営者が運河を管理し，集団を形成できるのは，かれらの資金力や能力の前に，沿岸の土地所有者であるからであり，そこには運河集落の用水路管理のしくみが踏襲されていることである。2つめは，運河集落の慣習だけでは説明できない側面である。水上市場では「水辺」以外の部分は，利用者によって自主的に管理されていた。舟子と商人の間，水辺の舟と2隻目の舟の間では，利益の分配や互酬的なモノの取引が売り場を持続的に利用する上で必要不可欠であった。以上は，運河に依拠した集落構造，タラートやスアンといった空間認識や経済活動がかたちを変えながらも維持されていること，その背景に水上市場が重要な生業の場所であり続けていることがある。

本稿はまた，場所や空間に注目して社会関係を分析することの意義を示している。上記で述べたように，船着場経営者と商人や舟子の関係は，二者関係ですべて説明できるわけではなかった。集落において運河及び水路が，誰によってどのように管理されているのかを踏まえて水上市場の運河利用を分析したことによって，水辺部分では運河集落の運河管理のしくみが踏襲されていること，ただし，それが運河全体に当てはまるわけではなく，その他の部分については，水上市場という商業活動の場所であるがゆえの管理のしくみが新たに生成していることがみえてきたのである。この過程は，もともと，沿岸の土地所有者が私的に管理していた運河空間が，1960年代後半以降のDS水上市場の遊興地化や，商業活動を通して，多くの人びと

が利用できる「共用」地へと変化してきたとも言い換えられる。場所や空間に注目することで，人びとのかかわりや社会関係の有り様を通時的に捉えることが可能になる。さらに，共有から私有へという近代的な土地所有概念では捉えられない複雑で柔軟性に富んだ利用や「所有」のあり方が浮かび上がってきた。

こうした場所や空間への注目は，調査者の調査地への認識にも迫るものである。「自然村」「行政村」「村落共同体」といった社会関係を示す枠組みは，研究者が調査地の社会を秩序立てて理解するためのひとつの方法となってきた。先行研究において社会関係が形成される場所や物質的空間への考察が抜け落ちてきたこと，住民による空間認識が把握されてこなかったことで見逃されてきた運河集落のような存在や，社会集団の形成要因があるかもしれない，その可能性である。デルタ下流部における幹線運河の総延長は 1,000 km に及ぶ［高谷 1985: 91; Kambhu 1964: 10］。本稿で捉えた市場町や水上市場という生業の場所での空間構造や社会集団形成のあり方は，調査地に特殊なものとして済ませるわけにはいかないであろう。さらに，船着場を単位とする社会集団の形態だけの分析からでは見えてこなかった，人，土地，文化の結びつき，さらに人間と法制度，人間と市場経済，人間と近代的テクノロジーといった地域研究や人類学が外部化してきたものの地域性も，空間に注目することで浮かびあがってきたのである。[31)]

近年，ますます開発や環境保全をめぐる議論が活発化し，「コミュニティ」や「地域住民」，かれらが形成する社会組織や集団の果たす役割に期待が集まるようになっている。しかしその反面「地域」とはどこなのか，「地域住民」とはいったい誰を指すのか，捉えどころがなくなっている。組織や集団だけを部分的に取り出すのではなく，住民が居住する空間や社会に目を向け，その上で個別の組織の意味や社会での位置づけを考え抜いていく視座が，今問われている。

謝　　辞

本稿執筆のための調査は，松下国際財団（現：松下幸之助記念財団）の助成を受けて可能になったものである。また査読者の方々，並びに諸先生，諸先輩，院生の皆さんから貴重なご指摘，アドバイスを頂戴した。地図作成においては，東南アジア研究所連携研究員の佐久間香子さんにご尽力いただいた。ここに記して感謝したい。

31）比較的最近まで，民族誌の記述のなかでは近代的テクノロジーといえば「伝統社会」に対する外部からの悪しき影響と捉えられてきた。しかし近年では，産業と技術を対象社会の内的な過程の一部として取り込もうとする努力が人類学のなかで起こっている［森田 2003: 182; 2012］。

引　用　資　料

(1) タイ国立公文書館資料（NA）
農業省文書（Ekkasan Krasuang Kan Kaset）

(2) タイ政府機関逐次刊行物・雑誌
Ministry of Commerce and Communications. 1930. *Siam: Nature and Industry*. Bangkok: Ministry of Commerce and Communications.
Phaeng Thi Damnoen Saduak 528/4-47［Map of Damnoen Saduak］（Army Map Service, c. 1957）
Ratchakitchanubeksa（*RKB*）［The Royal Gazette］
Statistical Yearbook of Kingdom of Siam（*SYKS*）.（1916/17）-（1935/36-36/37）.
Statistical Yearbook Thailand 2012
Tourist Organization of Thailand（TOT）. 1971-75. *Anusan O. So. Tho.*（*AOST*）［Tourist Organization of Thailand Official Tourism Magazine］.

(3) ダムヌーンサドゥアック郡役所資料，自治町逐次刊行物
Banyaisarup Amphoe Damnoen Saduak［General Information of Damnoen Saduak District］. 発行年未記載（2011 年入手）.
Banyaisarup Thesaban Tambon Damnoen Saduak［General Information of Damnoen Saduak Tambon municipality］. 発行年未記載（2011 年入手）.
Khomun Kan Kaset Amphoe Damnoen Saduak［Agricultural Data of Damnoen Saduak District］. 発行年未記載（2011 年入手）.
Phaeng Thi Khet Thesaban Tambon Damnoen Saduak［Map of Damnoen Saduak Tambon Municipality］. 発行年未記載（2011 年入手）.

引　用　文　献

タイ文
Damrongrachanuphap, Krommaphra.［1899］1972. *Chotmaihet Rayathang Sadet Truat Ratchakan Hua Muang Monthon Krung Kao Monthon Nakhonchaisi Monton Ratchaburi Ro So 117 (Pho So 2442)*［Tour of Inspection about Administration in Krung Kao, Nakhonchaisi, Ratchaburi Circles］. Cremation Volume for Prathep Sumeri. 81p.
――――.［1904］1923. *Chotmaihet Ruang Praphat Ton nai Ratchakan thi 5*［King Rama V's Travel Incognito］. Cremation Volume for Suraphanphisut（Thian）Phraya. 63p.
Krom Chonprathan. 1970. *Thi Raluk nai Kan Sadet Praratchadamnoen Song Prakop Phithi Put Khuean Wachiralongkon*［Memorial Book for Open Ceremony of Wachiralongkon Dam］.
Monthon Ratchaburi. 1925. *Samut Ratchaburī Pho So 2468*［Topography of Ratchaburi Circle］.
Prakhru Siriwanwiwat. 1987. Thong Thiao nai Damnoen Saduak［The Guide to Damnoen Saduak］. Cremation Volume for Prakhru Shiriwanwiwat. 133p.

邦文
明石二郎；関嘉彦．1942．『泰国農村経済論』太平洋協会（編）．東京：中央公論社．
原 洋之介．1982．「タイ農村における労働雇用契約の形態」『東洋文化研究所紀要』90: 1-24.
橋本　卓．1996．「チャクリー改革期における地方統治改革」『重点領域研究総合的地域研究成果報告書シリーズ：総合的地域研究の手法確立 ―― 世界と地域の共存のパラダイムを求めて』11: 1-33.
海田能宏．1968．「タイ国メナムデルタのかんがい排水方式について」『東南アジア研究』5(4): 817-822.
柿崎一郎．2000．『タイ経済と鉄道 ―― 1885～1935 年』東京：日本経済評論社．
――――．2009．『鉄道と道路の政治経済学 ―― タイの交通政策と商品流通 1935～1975 年』京都：京都大学学術出版会．

北原 淳．1987．『タイ農村の構造と変動』東京：勁草書房．
————．2002．「タイ近代における小農創出的土地政策への道(上)」『経済科学』50(2): 21–40.
熊谷章太郎．2012．「賃金上昇が続くタイ —— 高賃金政策の影響」『RIM 環太平洋ビジネス情報』13(48): 50–70.
水野浩一．1974．「〈資料・研究ノート〉工業化と村落の変貌（I）—— 中部タイのオム・ノーイ村」『東南アジア研究』11(4): 470–484.
————．1981．『タイ農村の社会組織』東京：創文社．
森田敦郎．2003．「産業の生態学に向けて —— 産業と労働への人類学的アプローチの試み」『民族學研究』68(2): 165–188.
————．2012．『野生のエンジニアリング —— タイ中小工業における人とモノの人類学』京都: 世界思想社．
村嶋英治．2002．「タイにおける華僑・華人問題」『アジア太平洋討究』4: 33–47.
永井史男．2010．「タイの地方自治制度 ——『ガバメント』と『ガバナンス』の間」『東南アジアにおける自治体ガバナンスの比較研究』（調査研究報告書）永井史男；船津鶴代（編），69–85 ページ所収．東京：アジア経済研究所．
重冨真一．1996．『タイ農村の開発と住民組織』東京：アジア経済研究所．
髙田洋子．2014．『メコンデルタの大土地所有 —— 無主の土地から多民族社会へ フランス植民地主義の80 年』京都：京都大学学術出版会．
高谷好一．1982．『熱帯デルタの農業発展』東京：創文社．
————．1985．『東南アジアの自然と土地利用』東京：勁草書房．
田辺繁治．1973a．「Chao Phraya デルタの運河開発に関する一考察（I）—— Ayutthaya 朝より Ratanakosin 朝四世王治世まで」『東南アジア研究』11(1): 14–48.
————．1973b．「Chao Phraya デルタの運河開発に関する一考察（II）—— 19 世紀末葉における変容過程」『東南アジア研究』11(2): 191–222.
————．1977．「ノーンパーマンの灌漑体系 —— ラーンナータイ稲作農村の民族誌的研究（1）」『国立民族学博物館研究報告』1(4): 671–777.
東亜経済調査局．1938．『シャム篇』（南洋叢書第 4 巻経済資料別冊）東京：東亜経済調査局．
友杉 孝．1975．「第 4 章チャオプラヤー・デルタの稲作と社会」『タイ国一つの稲作社会』石井米雄（編），83–111 ページ所収．東京：創文社．
坪内良博．2011．『バンコク 1883 年 —— 水の都から陸の都市へ』京都：京都大学学術出版会．
鶴田 格．2005．「東南アジアのモラル・エコノミー —— 中部タイの商業的稲作村からの一試論」『農林業問題研究』41(1): 176–179.
内田直作．1972．「タイ国における華僑社会の構造 —— 福建幇の場合」『成城大學經濟研究』37: 95–114.
山本早苗．2003．「土地改良事業による水利組織の変容と再編 —— 滋賀県大津市仰木地区の井堰親制度を事例として」『環境社会学研究』(9): 185–201.

英文

Bacon, G. B. [1836–1876] 1892. *Siam: The Land of the White Elephant as It Was and Is.* Revised by F. W. Williams. New York: Charles Scribner's Sons.
Brummelhuis, Han ten. 2007. *King of the Waters: Homan van der Heide and the Origin of Modern Irrigation in Siam*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
Cushman, Jennifer Wayne. 1975. *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*. Ann Arbor: University Microfilms International.
Hanks, Lucien M., Jr. 1962. Merit and Power in the Thai Social Order. *American Anthropologist* 64(6): 1247–1261.
————. 1972. *Rice and Man: Agricultural Ecology in Southeast Asia*. Chicago: Aldine Pub. Co.
Kambhu Xujati. 1964. *Biennial Review of Water Resources Development in Thailand 1962–1964 and National Policy in Water Resources Development.* Royal Irrigation Department.
Kemp, Jeremy. 1988. *Seductive Mirage: The Search for Community in Southeast Asia.* Comparative Asian Studies No. 3. Amsterdam: Center for Asian Studies.

Kono, Yasuyuki; and Saha, Pradip Kumar. 1995. Land and Water Resources Management for Crop Diversification in the Chao Phraya Delta, Thailand: A Case Study of Citrus Cultivation in the North Rangsit Irrigation Project. *Southeast Asian Studies* 33(2): 169–186.

Leach, Edmund R., ed. 1961. *Pul Eliya, a Village in Ceylon: A Study of Land Tenure*. Cambridge: Cambridge University Press.

Mulder, Niels. 2000. *Inside Thai Society: Religion, Everyday Life, Change*. Chiang Mai: Silkworm Books.

Nelson, Charles R. 1967. *Commercial Water Transportation in Central Thailand*. [S. l.]: [s. n.].

Pallegoix, Monsignor Jean-Baptiste. [1854] 2000. *Description of the Thai Kingdom or Siam: Thailand under King Mongkut*. Translated by Walter E. J. Tips. Bangkok: White Lotus Press.

Phillips, Herbert P. 1965. *Thai Peasant Personality: The Patterning of Interpersonal Behavior in the Village of Bang Chan*. Berkeley: University of California Press.

Piker, Steven. 1969. 'Loose Structure' and Analysis of Thai Social Organization. In *Loosely Structured Social Systems: Thailand in Comparative Perspective*, edited by Hans-Dieter Evers, pp. 61–76. New Haven: Yale University Southeast Asia Studies.

Sarasin Viraphol. 1977. *Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade 1652–1853*. Cambridge: Council on East Asian Studies, Harvard University.

Seidenfaden, Erik. [1928] 1984. *Guide to Bangkok: With Notes on Siam*. Singapore and Oxford: Oxford University Press.

Sharp, Lauriston; Hauck, Hazel M.; Janlekha, Kamol; and Textor, Robert B. 1953. *Siamese Rice Village: A Preliminary Study of Bang Chan, 1948–1949*. UMI Books on Demand.

Smyth, H. W. 1898. *Five Years in Siam: From 1891 to 1896*. London: John Murray.

The Bangkok Times Office. 1890. *Guide to Bangkok*. Bangkok Siam.

ウェブサイト

タイ農業協同組合省灌漑局第13管区地方事務所ホームページ.「管区の歴史」http: //irrigation.rid.go.th/damneonsaduak/5prawatt.php（2015年5月14日最終閲覧）.

Suphadet sakluang［University of Ratchaphat Canthonkasem, Thai Journalist Association］.「用水路の埋め立てが招く，2017年メークローン洪水のシナリオ」2013年8月29日掲載 http: //www.tja.or.th/cyberreporter/detail.php?content=1346（2015年10月8日最終閲覧）.

（掲載決定　2016年3月8日）