

文化の志向は、(1) 経済的には、資本財の獲得、利用を、個人単位で他と競争するようにもくろむなど、個人主義の傾向が非常に強いのに対し、(2) 宗教的・儀式的な面では、イスラム的価値や伝統的な儀礼によって、地域社会の統合、家族をこえる範囲の紐帯、マレー文化への共同の参与などという、共同体的な志向を示す。相葛藤する価値が両極的に存在することは、当然社会構造の変動の仕方に作用を及ぼす。そして、一方ではイスラム宗教委員会からの規制があり、他方仏教国のタイ国政府—行政官からの一方的インプットがこの地域社会に与えられる。タイ国への同化とそれに対する反撥とが又、この村の社会=文化体系を特色づけている——というのである。

民族誌としては片手落ちな所があるし、R. Firthのように Peasant economy を緻密に追究したものでもなく、なまじっか理論をこねくりまわしているばかりに、全体として何か物足りない気持ちを味あわせられる。

(前田成文)

Textor, Robert B.: From Peasant to Pedicab Driver, a Social Study of North-eastern Thai Farmers Who Periodically Migrated to Bangkok and Became Pedicab Drivers. (Cultural Report Series No. 9, Yale University Southeast Asia Studies.) New Haven, Conn. 1961. pp. viii+83

著者 Robert B. Textor はコーネル大学出身の少壮人類学者であり、今日エール大学で教鞭を執っている。当初、広く極東に関心を抱き、日本占領下時代には、アメリカ軍政府の民主化計画に職員として活躍し、野外調査に従事したという経歴の持主であるが、1952年、コーネル大学のタイランド・プロジェクトに参加したのを契機として、以来タイ国で数々の社会調査に専念してきたといわれる。

本書では、バンコック在住の農村出稼者の主要形態である「輪タク車夫」の実態が詳細に記述されている。輪タクは、所詮、没落の運命にあるとしても、バンコックの交通機関として、増々重要な役割を演じて

きた。車夫の大部分を占めるのは、タイ国で最も恵まれない東北部の農村人口であって、その動機はなによりも貧困に由来している。かれらは、新しい都会の環境のもとで、多くの問題とストレスに直面している。その一部は親戚・友人・同郷の誼などの非組織集団によって解決されているけれども、労働組合や共済組合などの団体への加入は、より一層効果的な解決を招来するであろう。しかし東北部出身車夫の不定着性、またバンコック出身車夫との間の人間関係、タイ—ラオの伝統的文化型、ならびに組合規則の不適切性が組織集団の発展を阻害している。

これら東北部出身車夫は、勤勉であれば、平均一年ないし一年半の出稼期間中に、比較的多額の金を蓄積しうが、それは故郷の家族達の必需品の購入、家屋の修理・新築、結婚資金、寺院への寄贈、また水牛や土地への投資のために使用される。したがって東北部の経済開発一般にたいしては、さほど大きな貢献をしていない。東北部出身車夫は、根本的に農民であることを自認しており、バンコックで習得した新しい生活様式も、帰村と同時に忘れられてしまう。

車夫達が都会生活の物質的、技術的な側面に価値を見出し、そうしたものが受容されやすいことは当然である。マスコミとの接触、ならびに政治的関心は高まるが、政治的活動に集団的に参加する技能は低い。これに反して、仏教信仰はうすれるどころか、むしろ厚くなる傾向がある。帰村輪タク車夫は、その職業経歴と近代的技術の習得のゆえに東北部の村落開発にとって指導的機能を発揮しうる能力をもっている。その可能性は、政府側が、どのような実験的なコミュニティ開発の計画を打出すかに依存している。

たえず社会問題や村落開発問題の解決を念頭に置きながら、近代化の過程に現われる一事象を記述・分析せんとする著者の実践的態度には学ぶべきものがある。末尾の調査項目も参考になる。ただ、はからずも、面接調査を完全に終えることができぬまま、報告書を作成しなければならなかったため、統計資料が十分だといえないのが残念である。(水野浩一)