

フィリピン漁村の経済構造

鳥飼 行 博*

Economic Structure of Fishing Villages in the Philippines

TORIKAI Yukihiko*

The focus of this paper is to show the economic structure of fishing communities in the Philippines. It is based on fieldwork conducted in the fishing villages of Mercedes, Bicol region, from May to June 1988.

In these villages, most fishing boats are from three to seven meters in length, half of them are motorized, locally called "motor," and others are non-motorized, "paraw." An owner usually has only one boat, and many fishermen work on another man's motor on a share-rent basis by which the catch is divided equally among those who provide the motor, the fishing-net and the labor. Some laborers on paraw work on the different share-rent. The income of a motor-owner who employs one laborer is thus three times more than that of an employee or a paraw-fisherman, because an employee must pay a fee for the use of a motor and a fishing-net under this system, and the productivity of a paraw is very low.

Motor-owners do not fish at the same place and at

the same time as paraw-fishermen, and their family members refrain from collecting seaweed. This means that motor-owners share job opportunities with paraw-fishermen and employees and they voluntarily control their own fishing in order to share work. The income of an employee or a paraw-fisherman is expected to be low and unstable, so they organize communities for subsistence security.

On the other hand, motor-owners sell the catch of paraw-fishermen and employees on commission to dealers in the market of Mercedes, though anyone can take his catch to the market free of charge by motor. People except motor-owners buy food and other things at the small store in their own village, even if the price is twenty percent higher than in the market of Mercedes. Thus they jointly contribute to preserving cash income within the community, and this behavior is connected with subsistence security.

はじめに

近年の東南アジア漁業に関して、現地調査によって、その形態、船主と漁業労働者の雇用関係が明らかになりつつある。すなわち、平沢他 [1977]、岩切 [1979] は東南アジアの漁業において、小営業形態においても船主に雇用される漁業労働者が多く、その生活が貧しいことを述べている。また、ザントン

(Szanton, D. [1981]) はフィリピンのビザヤ (Visaya) 地方のイロイロ (Iloilo) 州エスタンシア (Estancia) 町の実態調査に基づき、漁法、船主と漁業労働者の雇用契約関係、水産物の流通機構およびそれらの変化を分析し、地域社会の近代化を論じている。¹⁾

* 東京大学経済学部 (日本学術振興会特別研究員) ; Faculty of Economics, University of Tokyo, 7-3-1 Hongo, Bunkyo-ku, Tokyo 113, Japan

1) フィリピン漁業については、門田 [1986] が漁業で生計を立てる漂海民の生活を、Herre [1927] は漁法、魚の種類、JETORO&ECFA [1987] が小規模経営の魚の加工業を、Szanton, M. [1972: 30-45] がエスタンシアにおける魚の加工、流通について報告している。↗

鳥飼：フィリピン漁村の経済構造

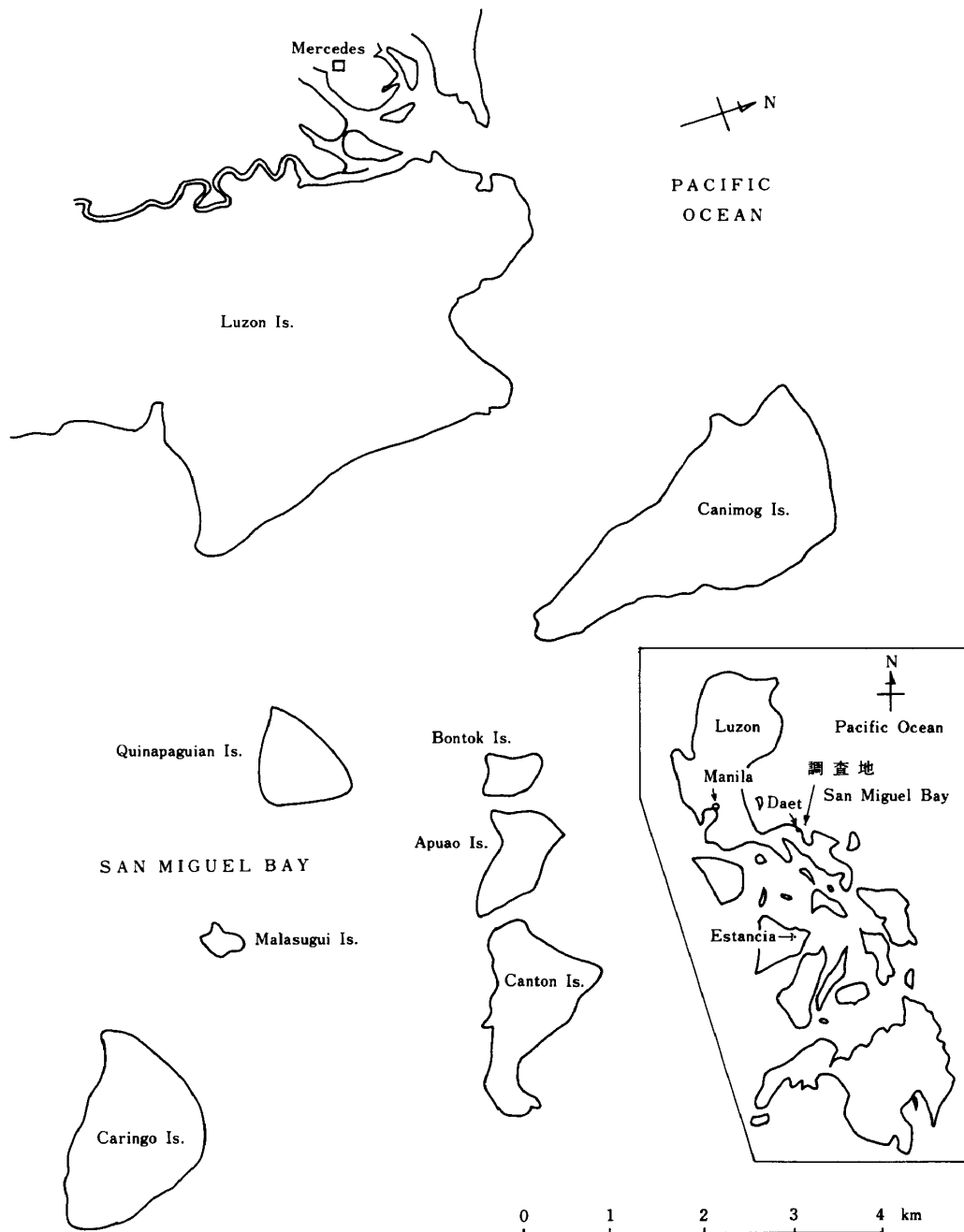


図1 調査地の位置

注) 公式の地図には、Apuao Is. を Apuao Grande Is. と、Bontok Is. を Apuao Is. と記載しているが、ここでは村民の呼称を用いた。

出所) フィリピン地理局 5 万分の 1 地形図より作成。

また、インドネシアの漁業について、鶴見 [1987: 167-185] は、ナマコと真珠貝の取引を、西村 [1975a: 51-56] は、干潟と珊瑚礁の漁法を述べている。この他、可児 [1969] は、香港、特に水上民の漁業について、高谷・Poniman [1986: 275-286] は、東スマトラの

漁村の生活、漁法などを調査し、秋道 [1988] は、オセアニアの珊瑚礁における生業的漁業と漁獲の分配などを論じている。さらに、インド漁村における船主・仲買人の前貸しと漁業労働者との関係を分析したものに、Platteam and Abraham [1987] がある。

これらを踏まえて、本稿はフィリピン漁村の経済構造を明らかにし、村 (barangay) レベルのコミュニティ形成を論じることを課題として、次のような構成をとっている。まず、調査村の概況を述べ、生業的漁業の形態を明らかにするとともに、村内の経済的格差を指摘する。次に、多様な就業機会を紹介したうえで、上層漁民と貧しい世帯とが漁業管理を行い、漁村に生存保障の機構をもつコミュニティが形成されていることを示す。そして最後に、漁村の開発の問題について言及したい。

I 調査村の概況

1 調査地と調査方法

調査地はフィリピンのルソン島南部に位置するビコール (Bicol) 地方のカマリネス・ノルテ (Camarines Norte) 州メルセデス (Mercedes) 町内に含まれる3つの村、アプアオ (Apao), キナパギャン (Quinapaguan), カリグー (Caringo) で、これらはそれぞれ独立した島の名称でもある (図1参照)。

州都ダエット (Daet) 町はマニラから350キロメートル、バスで8時間 (85ペソ, 1988年5月現在1ペソ=7円弱) の所にあり、そこからジプニー (乗合自動車) で20分 (1ペソ), 小さな港町メルセデスに到着する。この魚市場からは、水産物がジプニーでダエットの市場に、またトラックでマニラに運ばれ、さらにイセエビ、ナマコなどが日本や台湾に輸出される。

メルセデス港から調査村までは、魚運搬用の全長5メートルほどの木製動力漁船に乘坐してもらう。所要時間はアプアオ島1時間 (無料), キナパギャン島40分 (10ペソ), カリグー島1時間 (10ペソ) である。1日に数本の船が往復するが、主に魚運搬用であるから、運行本数は漁獲量に依存する。また、村相互の船便はチャーター以外運行されない。

島内の陸上交通については、いずれの村にも自動車、馬車、自転車等はなく、徒歩であるが、カリグー島には水牛が数頭いて、コブラを運搬する轡を引いている。

これらの村を調査地として選択した理由は、地域における漁業の重要性である。ビコール地方は、フィリピンで最も開発の遅れている地域の一つで、そのなかにあっても離島辺地の調査村における就業機会は漁業を中心とせざるをえない。つまり、生業的漁業を中心とする漁村の典型と考えられるのである。

調査村には、既に1986年3月と1987年9月の2回、合計2週間、各村の有力者 (元アプアオ村長, キナパギャン村議会議員, 現カリグー村長) の家に滞在している。そこで、今回も同じ家に、1988年5月15日から6月10日まで1人で滞在し、聞き取りを中心とする実態調査を行なった。

村民の使用言語は、ビコール語であるが、学校教育やラジオ放送によってタガログ語、英語の語彙も普及している。²⁾ また、村民のうち英語会話が可能な者は、カレッジ卒 (小学校の教員のみ) の他、高校・漁業専門学校の卒業者や中退者、村の有力者で、彼らには時々通訳としても協力してもらった。その他の村民には、ビコール語の質問表を用意し、それに基づき聞き取りをした。

2 環 境

調査村はサン・ミゲル (San Miguel) 湾の島から構成されている。アプアオ村は4つの島からなり、メルセデス港に近い西側から、カニモグ (Canimog), ボントック (Bontok),

2) 第二次大戦中、これらの村にメルセデス港から日本軍の巡回が何回もあり、さらにダエット町で日本語教育が施された。それ以来日本人が村を訪問・滞在したことはないというが、「こらこら」「泥棒」「敬礼」などの語彙を知っている者はいる。

アプアオ、カントン (Canton) の島々が連なっている。村の中心は、アプアオ島の79世帯からなる集落で、あとはカントン島6世帯、カニモグ島5世帯、ボントック島1世帯が居住する。³⁾ 聞き取り対象は、カニモグ島以外に居住する86世帯 (人口326人) である (表1参照)。また、アプアオ島には、10数軒のバンガロー式ビーチ・リゾートがあり、4人のオーストラリア人の下で、フィリピン人15人近くが住み込んで働いている。しかし、彼らが村にくることはめったになく、フィエスタ (守護聖人祭) にも参加しないから、村民が村という場合、リゾートは含まれていない。

アプアオ島の7割は平地で、北側に海拔61メートルの丘があり、その麓の井戸水を水源とし、村民は午前7時から9時半まで、リゾートから集落の貯水槽にポンプで給水を受けている。また、洗濯、沐浴など飲料以外の用途には、集落から10分離れた井戸へ行き、竹竿の先に付けたバケツで水を汲む。さらに、メルセデス港で飲料水を買ひ、動力船で運んでいる世帯が4戸ある。⁴⁾ 島にはココヤシのほか、バナナ、パパイヤが人家の周りに僅かに植えられている。カニモグ、カントンは山がち (最高海拔108メートル) で、平地は海岸沿いの1割ほどである。

キナパギャン村は平坦な2島、キナパギャン島とマラスギ (Marasugui) 島から構成される。前者にのみ128世帯 (589人) の集落があ

表1 人口構成

年 齢(歳)	A村		Q村	
	男	女	男	女
75～	1人	0人	0人	1人
70～74	0	2	2	0
65～69	6	0	3	3
60～64	3	1	9	4
55～59	1	5	2	6
50～54	5	3	8	4
45～49	7	3	7	8
40～44	9	9	19	19
35～39	14	9	28	18
30～34	17	14	28	18
25～29	20	10	21	25
20～24	19	25	20	19
15～19	21	16	32	28
10～14	13	17	34	28
5～9	12	19	46	57
0～4	23	22	49	43
合 計	171	155	308	281

注) A村、Q村とは、それぞれアプアオ村、キナパギャン村をさす。

出所) 1988年5・6月の筆者の現地調査による。

り、その全世帯の聞き取りを行なった。ただし、うち1世帯はマラスギ島にも家屋を持っている。⁵⁾ 両島はココヤシ等の林に覆われ、集落内には手動ポンプ式井戸が4カ所あり、飲料水、洗濯用として広く村民に利用されている。その他、バケツ式井戸が3カ所あって、洗濯用に使われている。また、自分の家にポンプ式井戸をもつ世帯も1戸ある。庭先にバナナ、パパイヤ、アボカド、カラマンシ (金柑に似た小柑橘) があり、集落内外では小規模ながらカモテ、キャッサバなどイモ類、サトウキビの栽培が行われている。

カリグー村は平坦なカリグー島にあり、約

3) アプアオ村の元村長によると、村の世帯数は1952年7、1960年26～30、1970年50。この村には、大戦中の抗日ゲリラ活動が、戦後、米軍から評価され、メダルを授与された男性が2名居住している。

4) 飲料水をメルセデス港で購入、運搬しているのは、後述するモトール世帯のみである。飲料水は、石油缶 (コンテナ) 1つ分で50センターボ (1ペソは100センターボ)。このように飲料水を運搬するモトール世帯は、カリグー村にも観察される。

5) キナパギャン村の男性 (62歳) によると、村の世帯数は1948年19、1960年50、1970年80。この村は大戦中、ゲリラ対策のため日本軍によって、ルソン島に強制疎開させられたという。

144世帯の大集落と13世帯の小集落とからなる。聞き取りは、小集落については全て実施したが、大集落については41世帯にとどまった。ただし、無作為抽出ではなく、動力漁船を所有する世帯を中心としている。また、この島で建設中のビーチ・リゾートに、オーストラリア人、フィリピン人が数人不定期に滞在している。この島には、120ヘクタールのココヤシ林があるといい、イモ類の畑作も行われている。飲料水は集落から徒歩で15分ほど離れた所にある井戸を、洗濯その他には集落内のバケツ式井戸3カ所を利用している。

調査地は、熱帯モンスーン気候に属し、年間降水量3,000ミリメートル以上で、北東季節風の吹く11月から1月が月間400~500ミリメートル、台風が通過する7月から10月も250~300ミリメートルの降水がある。⁶⁾ 降水量の多い7月から2月頃が盛漁期という。

島々の海岸は、ほとんど砂浜で、棧橋などの港湾設備は全くなく、浜に漁船を人力で引き上げる。沿岸には珊瑚礁があるが、珊瑚虫が死滅している所が多い。メルセデス町の漁業局 (Bureau of Fishery) によれば、これは毒、ダイナマイトを使った違法漁業が1970年ごろまで続いたためという。⁷⁾

家屋は、9割以上が木造平屋で、屋根はヤシの葉やトタン板で葺いてある。台所と食堂を兼ねた土間と竹や板をはった居間とからなる簡素なものが多い。さらに寝室が加わる場合、板で作ったベッドを使うが、大半は居間にゴザを敷いて寝る。戸がない家屋も多く、あっても鍵をかける所はごく僅かである。ま

た、調査村には送電線は引かれておらず、自家発電も行わないから、電燈、テレビ、電気冷蔵庫、製氷機は全くない。夜はガソリンや灯油をガラス瓶に入れ芯に明かりを燈すのが一般的で、工場製のランプを所有する世帯は全体の1割にも満たない。⁸⁾

3 土地と就業構造

アブアオ島は、集落以外の全ての土地はリゾート会社が利用し、カントン島の所有者は盛漁期以外、メルセデスに滞在していることが多い。キナパギャン島の土地の大半はメルセデス、ダエットに住む者の所有地というが、島民は地代を支払っていない。また、カリゲー島は5人の所有者の私有地で、2人はココヤシ林を所有し村外に居住する。村内の3人の所有面積は30ヘクタールほどで、うち1人は集落のある土地の所有者である。地代は1軒につき月5ペソであるが、支払いを滞らせている世帯が多いという。

漁業局の市町村別漁業統計 (Municipal Fishery Data) によれば、1986年末のメルセデス町の人口は32,197人、合計26の村からなっている。漁業世帯は3,464あるから、調査村と同じく1世帯当たり4.5人として、人口の半数は漁業世帯に属していると推定できる。そして、今回の調査で明らかになった各村の構成世帯数と就業構造は表2の通りで、すなわち、全世帯の75~87%は漁業世帯で、いずれも漁船漁業を中心とする漁村であることが確認できる。

そこで、まず、IIで産業の中心となっている漁業の形態を論じ、次いでIIIでそれ以外

6) 気候については、高橋他 [1987]、中島 [1973]、吉野 [1977] を参照。雨水を屋根の雨樋から洗面器に集め、洗濯用に使うことはあるが、専用の貯水槽はなく、雨水を飲料用とはしない。

7) 現在でもダイナマイト漁は行われている。爆発で浮いた魚は、誰が捕ってもかまわないので、爆発音とともに何人もの男が現場に船で、あるいは泳いで駆けつける。

8) アブアオ村(86世帯)、キナパギャン村(128世帯)について、家庭用品所有世帯数はそれぞれ次の通り。ラジオ(14, 40)、ラジオ・カセット(4, 1)、ステレオ(0, 1)、工場製ランプ(4, 8)、便器付きもしくは囲い付きのトイレ(5, 6)。

表2 調査村の就業構造

村 名	A 村		Q 村		C 村	
	世帯数	人数	世帯数	人数	世帯数	人数
漁業	68	112	111	159	42	67
漁船漁業	(67)	(107)	(111)	(152)	(42)	(52)
採取漁業	(1)	(5)	(0)	(7)	(0)	(15)
農業	3	3	2	2	1	1
炭焼き	1	3	0	0	0	0
製造・建設業	2	4	0	2	0	2
サービス業；	9	14	2	2	6	7
リゾート	(9)	(14)	(0)	(0)	(6)	(6)
そ の 他	(0)	(0)	(2)	(2)	(0)	(1)
商業（自営）	0	6	2	7	0	6
教員・公務員	1	2	4	4	3	4
無職	7	—	7	—	2	—
合 計	91	144	128	176	54	87

注) 世帯主に限らず、各世帯の主な収入源によって就業先を分類した。また、就業人数は、対応する左の世帯員数ではなく、就業者の合計である。

農業は、ココヤシ農家のみで、小規模な自家消費用の果樹栽培、畑作は含んでいない。

製造・建設業は、大工、家具職人、バスケット作り。

サービス業のその他は、漁網の修理人、洗濯女。

商業は、サリサリ (sari-sari, 食料雑貨店) のみを記載。

C (カリゲー) 村については、聞き取りは、漁業世帯を中心に全体の3分の1にとどまっている。

出所) 表1に同じ。

の産業、すなわちリゾートの被雇用者、教員、ココヤシ農家などについて述べることにしよう。

II 漁 業 形 態

1 漁船の所有・利用状態

調査地で使われている漁船は、全長3～10メートル、両脇に竹製の浮きを張り出した木製の動力船あるいは無動力船である。動力船はモートル (motor) と呼ばれ、14～16馬力のガソリン・エンジン (makina) 1台を付け、巡航速度は時速15キロメートルほどである。全長5～7メートルの標準的モートルは乗員1～3人、全長9メートルの大型モートルは乗員7～15人で、30分から1時間ほど離

れた沖合で漁をすることが多い。

他方、無動力船はパラオ (paraw) と呼ばれ、全長3～4メートル、乗員1～2人、櫂、少数は三角帆も併用し、片道30分の距離で操業する。この他、ビロ (bilog) という2メートル程度の丸木舟があり、魚の水揚げに少数使われている。⁹⁾

漁業局の市町村別漁業統計によれば、1986

9) 丸木舟は、調査村では、アプアオ島に1隻だけ確認できた。これは、定置網から魚を島に運搬するのに使われている。しかし、パラオが普及したのは1950年代後半で、それ以前はもっぱら丸木舟を使っていたという。また、メルセデス港では両脇に浮きの付いているパラオでは接岸、接舷に不便であるから、現在でも沖の大型モートルから港へ魚などを運搬するのに丸木舟が多用されている。

年末現在、メルセデス町全体で総トン数3トン未満の漁船を使う生業的漁業に分類されるモトール1,210隻、パラオ982隻があり、年間漁獲量はそれぞれ6,359トン、982トンに達する。漁船乗員は、通年出漁者4,297人、季節の出漁者2,268人で、漁船1隻当たりの平均乗員は3人となる。他方、漁業法によって登録される総トン数3トン以上の営業的漁船を利用する営業的漁業に分類される漁船は15隻、総トン数251トン、船主3人、乗員364人、

漁獲量2,332トンである。したがって、生業的漁業は、営業的漁業に対して、漁船隻数146倍、乗員数18倍、漁獲量3倍と、メルセデス町における代表的な漁業形態といえる。

調査村における漁船の分布については、表3のように、漁業世帯数とはほぼ同数の漁船が存在し、隻数の上ではパラオがモトールより2倍ほど多い。そして、船主の平均漁船所有隻数は、モトール1.3~1.6隻、パラオ1.2~1.5隻といずれも小規模である。

表3 漁船隻数と所有状態

村名	A村		Q村		合計		C村
漁船隻数；	73隻	100%	114隻	100%	187隻	100%	
モトール	26	36	31	27	57	30	41隻
パラオ	47	64	83	73	130	70	
漁船所有者(船主)；	51人	100%	87人	100%	138人	100%	
モトールのみ	11	22	11	13	22	16	18人
モトール・パラオ	9	18	8	9	17	12	
パラオのみ	31	61	68	78	98	72	

注) 合計はA村、Q村についてで、3分の1の世帯しか聞き取りができなかったC村は含まれていない。ただし、C村についてもモトール隻数、所有者数は全部を調査した。

A村の百分率の合計は、四捨五入の関係で100%にならない。

出所) 表1に同じ。

表4 漁業世帯区分

(単位；世帯数)

村名	A村		Q村		合計		C村
モトール世帯；	19	28%	20	18%	39	22%	19
複数所有(上層漁民)	7	(10)	8	(7)	15	(8)	10
単数所有	12	(18)	12	(11)	24	(14)	9
パラオ世帯；	28	42	55	50	83	47	9
複数所有	4	(6)	7	(6)	11	(6)	2
単数所有	24	(36)	48	(43)	72	(40)	7
漁業労働世帯；	20	30	36	32	56	31	17
モトール労働世帯	18	(27)	24	(22)	41	(23)	15
パラオ労働世帯	2	(3)	12	(11)	14	(8)	2
合計	67	100	111	100	178	100	42

注) 複数所有とは、同一船種を複数所有する世帯。

C村については、モトール世帯以外は少数の調査にとどまっている。

四捨五入のため合計は必ずしも100%にならない。

出所) 表1に同じ。

ここで、世帯別の漁業形態を考察するために、モトールを所有する世帯をモトール世帯と名づけよう。すると、その漁業世帯に占める割合は、表4のように18～28%で、そのうち複数のモトールを所有し、雇用労働を大幅に導入している上層漁民ともいえる世帯は7～10%にすぎない。

他方、パラオを所有する世帯は多い。ただし、モトール世帯の半数はパラオも併せて所有しているから、以下ではパラオのみを所有する漁業世帯をパラオ世帯と名づけよう。すると、パラオ世帯は漁業世帯数の中で最も大きな比重を占め、42～50%に達している。しかし、複数のパラオを所有する世帯は、ごく少数で6%にすぎない。したがって、小規模な生業的漁業が村の中心となっていることが漁船所有のうえから確認できる。

しかし、漁業世帯といっても、船主に雇われて漁をするものも少なくない。その多くは漁船を所有せず、手釣道具以外には漁具すら持っていないのである。そこで、彼らを漁業労働世帯と分類すると、その漁業世帯に対する割合は30～32%、うちモトールで働く世帯

はアプアオ村で90%、キナパギャン村で66%で、大半はモトール船主に雇用されている。

ところで、家族員の中には世帯主あるいは他人の漁船で働いている者も多いから、個人レベルの就業構造も押さえておく必要がある。そこで、漁船で働く個人を「漁師」とすると、アプアオ村の場合、モトール漁師（59人）とパラオ漁師（48人）はほぼ同数、そのうち船主に雇用されている漁師（労働者）は、モトール漁師の73%、パラオ漁師の37%となる（表5参照）。つまり、アプアオ村の漁師の57%は、漁業労働者で、漁村における最大の就業機会が漁業労働、特にモトールでの雇用労働となっているのである。

このようにモトール船主が少なく、労働者が多い理由は、モトールが高価なことに求められる。すなわち、モトールは船体のみで7,000ペソ、エンジン1万8,000ペソ、合計2万5,000ペソで、後述のようにパラオ漁師の平均的所得の1年半以上に相当する。そこで、貯蓄や借入れ機会が乏しいパラオ漁師がモトールを購入することは困難であるが、パラオは1隻500～700ペソとモトール価格の3%

表5 漁師の利用漁船

村 名	A村		Q村		合計		C村
船主；	46人	43%	74人	49%	120人	46%	25人
モトール	16	(15)	16	(11)	32	(12)	16
パラオ	30	(28)	58	(38)	88	(34)	9
漁業労働者；	61	57	78	51	139	54	19
モトール	43	(40)	56	(37)	99	(38)	14
パラオ	18	(17)	22	(14)	40	(15)	5
合 計	107	100	152	100	259	100	44

注) 漁師（乗船して漁をする者）のみを計上しているから、漁師でない船主、海草・巻貝の採取者、地引き網労働にのみ従事する者は含まれていない。

モトール労働者の中には、自らのパラオで出漁することもある漁師が、A村に1人、Q村に7人いる。

C村については、モトール船主以外の実数は、調査数が全世帯の3分の1に限られているため、表の数値よりもはるかに多い。

出所) 表1に同じ。

以下で、所有者は多い。

アブアオ村のモトール船主の場合、自分のモトールで出漁する漁師16人のほか、パラオで出漁する漁師2人、リゾートの被雇用者、無職（未亡人）それぞれ1人がいる。つまり、漁船所有者とその利用船種が必ずしも一致するわけではない。また、盛漁期にカントン島の上層漁民（モトールを4隻所有する）は、カリゲー島から7人の漁業労働者を雇用している。

同様に、キナパギャン村の場合、モトール漁師（72人）とパラオ漁師（80人）は、ほぼ同数、漁業労働者の漁師に占める割合は51%に達する（表5参照）。そして、ここでも、モトール労働者のうち8人は、パラオを所有しており、1年の半分はパラオで漁をする。つまり、漁船の所有・利用状態は、アブアオ村と同様の傾向にあるといえる。

2 漁 法

村によって漁法に特徴があるが、広く普及しているのは、ランバット (lambat) という刺網である。これは幅数メートル、全長数十メートルの細長いナイロン製の網で、錨で海底に固定され、目印として旗竿付きの浮きが1～2個付いている。漁獲はヒイラギ、アジ、カニ、イセエビが中心である。¹⁰⁾ しかし、魚用刺網は、1枚1,000～2,000ペソとパラオ以上に高価な漁具なので、パラオ漁師はカニ用の刺網（500ペソ）のみを利用する。また、パラオの漁場は、普通沿岸から20～30分の所に限られるから、漁獲は手釣りによるイカ、アラ、タイ、メバルなどの小中型魚が一般的である。

アブアオ村ではキタン (kitang) と呼ばれ

る延縄がモトール、パラオとも普及している。これは450～600メートルの親糸に1メートル毎に枝状に針を垂らし、親糸の先端にランプ付きの浮きがついている。1セット300～500ペソで、針へのエサ付けに1人で2時間かかるうえ、主にカマス、タイ、アラなどの大型魚用なので、アブアオ村以外、パラオ漁師にはほとんど使われていない。これは、大型魚の漁場である外洋に出かけるのに他の村では、アブアオ村に比して、パラオで20分以上余計にかかるためであろう。¹¹⁾

刺網、延縄の場合、出漁時間はモトール、パラオとも午前3時から4時で、アブアオ村の場合、島に帰るのは午前5時半から6時である。前日の午後6時から8時に刺網を仕掛け、それを回収することもある。漁獲は、小魚の一部やカニに食い荒らされた魚を自家消費（漁獲量の5～10%）とする以外、鮮魚のまま、ほとんどをメルセデス町の魚市場に運搬する。そこで、モトールを所有しない漁師（パラオ漁師、漁業労働者）は、モトール船主に手数料を支払って運搬、市場での販売を委託する。¹²⁾ 手数料は魚市場での売値の一定割合で、アブアオ村10%、キナパギャン村15%である。¹³⁾ しかし、メルセデス町魚市場の仲買人への手数料が売値の7%かかることは共通している。

11) この距離的差異は、モトール漁師にとっては問題ではないので、その延縄所有については、パラオ漁師のような明らかな違いはない。

12) Szanton, D. [1967: 19] は、エスタンシアで、多数の小仲買人が魚を海上で買い付けていることを報告しているが、メルセデスでは、仲買人は魚市場でのみ買付けをする。仲買人の役割については、岩切[1979: 22-23]、可見[1969: 15-16]、西村[1975b: 42]、平沢他[1977: 40-43]、Platteam and Abraham [1987] を参照。

13) モトール船主の全船主に占める割合は、アブアオ村39%、キナパギャン村25%で（表3参照）、前者において高いことが手数料率の低さにつながっていると考えられる。

10) 魚の名称、特に英語、タガログ語、ビコール語などの対照については、ヘレ[1929: 表1]を参照。また同書は、戦前の漁法についても詳しい。

他方、カリグー村のパラオ漁師の場合、1軒の上層漁民（10隻のモトールを所有し、村内集荷人を兼ねる）に魚を売却するのが一般的で、買値は魚市場よりも20～25%ほど安い。したがって、漁師の手取漁獲高は、アプアオ村で市場価格の83%、キナパギャン村78%、カリグー村75～80%となる。

モトールは1日1回しか出漁しないが、パラオは2回出る場合が多い。第2回目の出漁は午後4時ごろ、擬似針を使ったイカ手釣漁で、午後8時ごろ島に帰還する。イカはどの調査村でも即日、上層漁民が固定価格（1キログラム20ペソ、ただし、カリグー村では18ペソ）で買い上げる。これは延縄のエサとして常時必要なためで、氷を入れた発泡スチロールの箱で保存する。また、他の漁師に転売（1キログラム22ペソ）もする。

ところで、キナパギャン村のパラオ漁師の場合、パナ（pana: 矢の意）と呼ぶ水中銃によって中型、大型魚を、また手摺みによってナマコを捕る素潜り漁師が多い。彼らは、午前7時に出漁し、11時ごろ戻ってくるから、魚の運搬は12時にメルセデス町に行くモトールに委託する。ナマコは煮てから、燻し、天日で乾燥させ、干しナマコ（イリコ）として出荷する。¹⁴⁾ 彼らの多くは、自家製の水中銃、足ヒレ、水中眼鏡以外の漁具を所有しておらず、盛漁期にはモトールの漁業労働者として雇用される者も少なくない。

また、カリグー村には潜水漁業労働者が11人いる。彼らはモトール上のコンプレッサー

からのびる塩化ビニール管を通じて、水中に空気を送ってもらい、夜間に水中銃で大型魚、イセエビを捕まえるのである。このうち8人は、近隣の町からやってきた独身男性で、雇用主の上層漁民から住居、食事を与えられて共同生活をしている。

アプアオ村の場合、パラオ1隻、モトール1隻の合計2組が地引き網漁に従事し、日の暮れかかる頃、人家のない砂浜にでかける。パラオの組は、14～17才の漁業労働者5人である。パラオに地引き網を載せると積載余裕がなくなるから、1人だけ乗船し、残りの4人は徒歩（30～45分）で漁場に向かう。モトールの組は、漁業労働者が妻と親類を含めた10～16才の女子6～7人とを引き連れ、全員モトールに乗船して出漁する。漁船から魚群を取り囲むように網を仕掛けた後、陸上から網の両端を引っ張る。¹⁵⁾ 単純な作業であるから、若者、女性でも可能な漁となっているのが特徴である。漁獲物のマリパティという小魚は船主が全て買い上げる。これは、イカと同様、延縄のエサとして使用するためで、同時に他の漁師に0.5リットル（1カンまたはカルテックスと呼ばれる）単位で売却する。

コラル（corral）、すなわち定置網は、海岸のすぐ近くに木の棒を立て、垣網をハート型に絞り込むように二重三重と張り、垣網の奥の小さな空間に魚を誘い込む。そして、漁獲物のマリパティを玉網ですくって捕るが、数匹のヒイラギ、アジ、イカがかかることもある。労働は、いずれも漁業労働者が提供し、丸木舟、あるいはパラオやモトールによって、魚を村に運搬する。定置網は、アプアオ村の上層漁民1世帯がアプアオ島、カントン島、ボントック島にそれぞれ1カ所、合計3カ所仕掛けているほか、キナパギャン村の上層漁

14) ナマコは4～5種類が採取対象で、標準価格は1キログラム当たり25～130ペソと種類によって大きな差がある。素潜り漁師1人当たり、5日で干しナマコにして2キログラムほどを採取するが、加工するのは主に女性の仕事である。また、村民でナマコを食用とする者は観察されなかった。水産物の加工が、主に女性によって担われていることは、インドネシアでも共通している（鶴見 [1987: 174] 参照）。

15) 血吸いブヨが浜に多いので、労働者は時々海に入ってブヨを追い払う。ただし、集落内にブヨはほとんどいない。

民がキナバギャン島に1カ所設置している。村民であれば、誰でも定置網を設置できるというが、網代だけで2,000ペソ以上かかる。¹⁶⁾

3 漁業契約

最も普及している漁業労働者の契約形態は、分益契約である。これは運搬と仲買人の手数料を控除した純漁獲高を漁船、漁具、労働に対して、一定比率で帰属させる報酬体系で、労働の帰属部分は乗員数に比例している。¹⁷⁾ つまり、乗員2～3人のモトールの場合、分益比率は漁船、漁具、労働について1:1:2もしくは1:1:3で、漁業労働者1人当たりの分配率は、20～50%となる。例えば、標準的な乗員2人のモトールに200ペソ分の純漁獲高があった場合、モトール、漁具にそれぞれ50ペソ、乗員2人に100ペソを等分して帰属させる。そこで、漁業労働者1人当たりの取分（手取漁獲高）は、漁具を提供していない場合50ペソ、漁具を提供している場合100ペソとなる。また、モトール船主は自分の漁具を使い、自ら乗船すれば150ペソ、モトールと漁具を貸与するだけでも100ペソの取分となる。そして、盛漁期にはモトール船主が自分の大型漁具のみを利用する場合が多く、労働者は自分の漁具を利用できないので、労働者の取分は小さくなる。

地引き網に参加する漁業労働者の取分も分益契約によっている。分益比率は、漁船・漁具、労働について1:1、労働の帰属部分は乗員の頭割りにする。このように、漁獲高の

2分の1が労働に帰属するのは、1つの網を多数（4～8人）の労働者が引いているからであろうが、労働者1人当たりの分配率は、6.25～12.5%にすぎない。

パラオ船主と労働者が同船する場合、漁船と労働との分益比率は1:2、すなわち、パラオ船主と労働者の分益比率は2:1が一般的である。また、親子、兄弟間を中心に、パラオ船主と労働者の分益比率が1:1の例もみられる。したがって、パラオ労働者1人当たりの分配率は、33～50%と、モトール労働者よりも高い。¹⁸⁾ しかし、後述するように、モトールとパラオでは生産性に大きな格差があるため、パラオ労働者の所得はモトール労働者の半分にも達していない。また、船主が同乗せずにパラオを貸し出す場合、無償貸与も採用されていることが注目される。

4 採取漁業

漁師以外の漁業従事者としては、海草、巻貝などの採取者がみられる。採取される海草はゼラチンの原料となるテングサで、カリグー島、カントン島、キナバギャン島に繁殖している。テングサ採取者はアブアオ村5人、キナバギャン村7人、カリグー村では15人（調査世帯52）で、カントン島の1世帯1人を除けば全て婦女子のみ、それも主にパラオ世帯や漁業労働世帯の家族員が従事している。また、巻貝採取も同様の世帯が従事し、採れた貝は自家消費、もしくは島内で他の村民に販売される。海草、巻貝は日中、引潮時に集落から30分ほど離れた岩場の海岸に出かけ、手で採取するが、日差しが強いことを除けばつらい労働ではない。

テングサは、天日で乾燥させた後、石です

16) さらに、定置網の設置料として、メルセデスの町役場に年200ペソを支払う必要がある。

17) 岩切 [1979: 105-107], Szanton, D. [1981: 39-45] においても、生業的漁業においては、分益契約が主流であることが報告されている。また、乗員15人の大型モトールでは、燃料費も控除した純漁獲高について船主と労働者が分益するというが、調査期間中は漁期でないために確認できなかった。

18) パラオ漁師の多くが刺網、延縄といった高価な漁具を所有しておらず、加えて櫂で漕いで進むため、労働が相対的に高い評価を得ているといえる。

表6 手取漁獲高の変動

(単位；ペソ)

日 付	1988年5月										6月					平均
		23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	
モトール 所有漁師	a	—	—	50	0	280	400	50	0	0	0	40	50	65	—	85
モトール 労働者	b	155	0	0	0	0	85	57	85	102	68	46	65	57	50	51
パラオ 所有漁師	c	—	—	—	—	—	—	—	—	45	81	105	177	30	—	88
	d	—	—	—	115	27	95	80	85	77	60	65	140	140	—	88
	e	—	109	114	54	43	35	0	0	0	125	65	97	93	—	65
	f	—	—	—	42	60	74	40	22	28	24	46	58	94	—	49
	g	—	—	—	—	42	0	0	50	80	0	0	0	29	—	34
パラオ労働者	h	—	28	11	10	16	146	45	32	16	25	20	25	—	—	34

注) 1日の出漁回数はc~fは主に2回、残りは1回である。

0は出漁しなかった日で、—は不明。

bは、延縄を所有するモトール労働者。

hは、地引き網にも参加する日がある。

出所) 表1に同じ。

り潰して粉状にし、袋につめてメルセデスの魚市場に出荷する。標準価格は1キログラム当たり30~32ペソであるが、カリグー島の上層漁民(村内集荷人を兼ねる)では30ペソ、小集落にあるテングサのみ買い付ける上層漁民は35ペソで購入する。そこで、カントン島のテングサ採取専門の1世帯も含め、多くは後者に売却しているが、キナパギャン村民でそこに売却するものはないようである。¹⁹⁾

この他、ウミガメ漁は産卵のために上陸するカメを浜で待ち構えたり、遊泳中のカメを捕獲するもので、各村で月に1頭くらい捕れるという。アプアオ村の場合、パラオ漁師が浜で捕獲したウミガメは、モトールで集落に運ばれ(運搬手数料30ペソ)、解体された。カメの肉は食用で1キログラム15ペソと安く、48人が合計55キログラム購入し、卵は捕

獲した漁師とその血縁者で分配された。²⁰⁾

5 漁 獲 高

自家消費分(漁獲量の5~10%)、運搬委託・仲買人手数料(17~22%)、船主取分を控除した手取漁獲高は、表6のようになっている。すなわち、モトール所有漁師で1日当たり85ペソ、モトール労働者(延縄所有)で51ペソ、パラオ所有漁師で34~88ペソ、パラオ労働者で34ペソと、手取漁獲高には大きな格差があり、変動も大きい。また、出漁日数、1日当たりの出漁回数は漁師によって異なっている。モトールの場合、調査期間中に出漁日数は7割、1日1回しか出漁しないが、パラオ漁師の場合、60才の老人(g)、16才の青年(h)を除いて毎日のように日に2回出漁

19) キナパギャン島はメルセデス港とカリグー島の中間に位置しており、逆方向に運搬する費用を考慮すれば、テングサを魚と一緒にメルセデス港に出荷したほうが有利であると考えられる。

20) キナパギャン村では結婚式の時、前もって捕えられていたウミガメが食用に供された。しかし、ウミガメは禁漁のため、メルセデス港に運搬することはない。また、この他、調査村で食用とされる動物には、イヌ、キツネコウモリがある。

する者が多い。つまり、出漁日1日当たりの漁獲高は、モトール漁師で100ペソ、パラオでは2回出漁して60～70ペソ期待できる。したがって、モトール労働者の所得は、船主の取分（3分の1）を控除した場合、パラオ船主の所得と同水準である。他方、食費は米の購入費用が中心で、1世帯1日当たり20～30ペソが標準であるから、パラオ漁師、モトール労働者の所得ではその5割近くを食費に充てざるを得ない。

しかし、モトール船主は、漁船・漁具提供に伴う収入と運搬委託手数料を得るから、手取漁獲高以上の所得がある。延縄を所有する労働者1人を雇用するモトール所有漁師の場合、表6から船主の労働者からの分益は、1日当たり約30ペソになる。また、モトール1隻でパラオ漁師、モトール労働者あわせて5～10人分の魚を運搬するから、平均600ペソの委託販売として、手数料60～90ペソを得る。さらに、アプアオ村以外は、大人の乗客に10ペソの運賃を課し、10人で1回100ペソの収入となる。しかし、1回の出漁にガソリン10～12リットル（燃料費68～84ペソ）、そして、委託販売のためのメルセデス港往復に3リットル（20ペソ）を自己負担すると、魚・人員運搬による純収入は約60ペソである。

したがって、モトール所有漁師の1週間の所得は、自分の漁獲高595ペソ、労働者からの分益210ペソ、運搬委託純収入300ペソ、合計1,105ペソである。つまり、労働者1人を雇用するモトール所有漁師の所得は、モトール労働者の所得（350ペソ）の3.2倍となる。そこで、モトール2隻を所有する上層漁民が3人の労働者を雇用していると、所得格差は10倍近くになると推定できる。したがって、漁船所有状態に応じて、漁師には、大きな経済的格差が存在するのである。

採取漁業については、テングサは1世帯1週間当たり4～7キログラム出荷していたか

ら、120～224ペソの収入となり、パラオ漁師の漁獲高の4～9割に相当する。また、貝類は主に自家消費、もしくは村内で販売されているから、現金収入は僅かであろう。しかし、採取漁業の収入は漁船漁業のそれよりも安定している。しかも、採取者はパラオ世帯、漁業労働世帯の家族員、それも女性であるから、貧しい世帯が、所得補充、食料確保のために副業的に従事していると考えられる。

III 就業機会の多様性

1 リゾート

アプアオ島の10数軒のバンガロー形式のビーチ・リゾートは、宿泊施設を拡張中で、アプアオ村民は14人雇用されている（表2参照）。また、カリゲー島でも建設中のリゾートに、カリゲー村民が少なくとも6人雇用されている。仕事内容は、雑用係、ウエイトレス、子守で、給与は1日当たり30～35ペソ、コック、建設労働で50～75ペソの、固定給である。雑用係は清掃、草刈り、ゴルフのキャディが主で、週に数日、不定期に雇用される。パラオ漁師の漁獲高よりも低い水準であるが、楽な労働で相対的に安定した所得が得られるため、パラオ漁師で転業あるいは兼業したり、一時的に雇用された経験をもつ者もある。コックにはアプアオ村長の妻が、建設労働にはカリゲー村の村長が従事している。このような1日50ペソ以上の固定給の雇用機会は、従来、漁村には見られなかったから、村民は高く評価している。²¹⁾

21) アプアオ村民によれば、1987年9月に筆者が訪問する直前、新人民軍（NPA）がリゾートを襲い、死傷者はなかったが、現金2万ペソとカセット・ラジオなどを強奪したという。したがって、リゾートが村民を雇用することは、地域に貢献していることを敵対者に示す、治安対策ともなっている。また、襲撃後、子供たち

さらに、アプアオ島のリゾートは、主に観光客用に大型魚を固定価格で購入している。買値はメルセデスの魚市場の標準価格よりも10%以上安価であるが、漁獲量や天候に関わらず固定価格で買い入れるから、ここに売却する漁師も少なくない。ただし、リゾートは小型魚は購入せず、観光客の数によって購入は増減し、魚市場におけるほど大きな需要を期待できない。しかし、固定価格による幅広い種類の魚の売買は、アプアオ島では、リゾートの本格的開業（1986年）までなかったことである。また、カリグー島では、上層漁民が村内集荷人を兼ねているが、それよりリゾートの買値は10%ほど高いので、カリグー村民でアプアオ島のリゾートに売却するものもある。さらに、アプアオ島のリゾートは、村に貯水槽の材料を現物貸与し、ポンプで1日1回給水しているから、村民は貯水槽から各世帯まで水を運ぶだけでよい。したがって、リゾートは雇用機会の創出、魚の購入、水汲み労働の軽減の点で村民の生活安定に貢献しているといえる。

しかし、リゾートに問題がないわけではない。観光客は4泊5日（朝食付）で2,850ペソ、すなわち、パラオ漁師の所得2カ月分を支払い、さらに魚料理を地元の鮮魚価格の5～10倍で購入している。このように、リゾートは観光客から高額の収入を得ていながら、村の教会を修理し、共同納屋を建設する費用として2,200ペソ寄付するとの約束を履行していない。これに村民は不満であり、またリゾート経営者が同じ島に住んでいる村民と飲食を分かちあうことをしないことは、慣習に反したものと考えている。

2 その他の就業機会

ところで、リゾート以外にも多様な就業機

- ↳ の間で戦争遊びが、そしてアプアオ島にゴルフ場ができた直後はゴルフ遊びが流行した。

会が調査村には存在する（表2参照）。まず、農業従事者として、ココヤシ小作農6人以上がいて、コプラを45日ごとに収穫、メルセデスへ出荷している。ココヤシ林12ヘクタールの事例では、45日間で450ペソ分のコプラを収穫し、その3分の1（150ペソ）が小作農の取分となる。つまり、この程度のココヤシ林では、パラオ漁師の漁獲高の3日分にしか当たらず、専業農家が観察されなかったことはうなづける。この他、パパイヤ、バナナ、アボカドの果樹1本以上を栽培する世帯は、アプアオ村で4割、キナパギャン村で6割あり、イモ類あるいはサトウキビの栽培もキナパギャン村の1割近い世帯が行なっている。²²⁾ しかし、家庭菜園程度の小規模な栽培がほとんどで、多くが自家消費用であるから、現金収入はほとんど期待できない。

家畜の飼育も盛んで、ブタやニワトリの飼育もアプアオ村、キナパギャン村で2割以上の世帯で行われている。これもブタなら1頭、ニワトリでも数羽が普通で、モトール世帯を含めた村民の間で兼業として行われている。ただし、ブタは大きなもので1頭2,000ペソはするから、鶏卵以外は自家消費の機会のごく限られた時、すなわち結婚式、フィエスタの時ぐらいい、家畜はメルセデス町等で売却することが多い。

製造・建設の自営業としては、造船あるいは家屋を建てる大工6人、家具職人1人、バスケット作り1人がいる。船大工の労賃は1隻についてパラオ150ペソ、モトール2,000ペソで、各村の年間注文数は、たかだか、モトール1～2隻、パラオ数隻のみである。家屋の

22) アプアオ村(86世帯)、キナパギャン村(128世帯)それぞれの村の果樹、家畜の所有世帯数は次の通り。バナナ(21, 46)、パパイヤ(14, 50)、アボカド(1, 50)、ココナツヤシ(20, 24)、ココヤシ林(3, 4)、キャッサバ(1, 12)、カモテ(0, 4)、サトウキビ(0, 12)、ブタ(20, 33)、ニワトリ(22, 30)。

建築も、村民の多くは自分で材料を購入し、数カ月かけて家を建てるから需要は少ない。このような状態であるから、大工のみで生計を立てる者はいない。

アプアオ村の家具職人（1人）は、島民の注文によって、月に木製食器棚を1つ300ペソほどで作っているが、材料はダエット町で購入する。²³⁾ バスケット作りは、アプアオ村の男性（70才）1人のみで、魚を入れるバスケットを月に10個くらい作っている。アプアオ島に自生する籐のような植物でできたバスケットは、1個15ペソ前後、月に150ペソの収入である。

カントン島では、島の所有者の上層漁民に臨時も含め3人が雇用されて、木炭（uling）を作っている。まず、カントン島から数日間木を切り出し、砂浜で1日半ほど燻す。そして、掘り出し、袋詰めにしてモトールでメルセデス港へ運搬する。1袋（サック）約40キログラムにつき、売値は25ペソで、炭焼き労働者は12～14ペソの収入を得る。1988年5月は、1週間で38袋完成したから、雇用者は労働者への支払いを控除して400ペソ、労働者1人170ペソ程の収入と推計できる。

商業は、いずれも被雇用者のない家族経営で、多くはモトール世帯の経営するサリサリ（sari-sari）と呼称される食料雑貨店である。サリサリは、三つの調査村に合計21店、主に婦女子が店番をし、メルセデスやダエット町で商品を仕入れ、10～25%のマージンを上乗せして販売する。売上は、1軒1日当たり100～300ペソ、純収入は10～75ペソとパラオ漁師の漁獲高より少し低い。また、サリサリ以外にも、婦女子が不定期に少量の商品を自宅の前に机を出して並べたり、籠に入れて村内を回って売る。商品は、メルセデスやダエット町で購入した野菜、果実、魚（イワシ）

23) 後述のように、モトールに便乗しての自己運搬については、荷物運搬料は課されない。

が多く、前二者はそのまま生で、魚は料理されて売られる。この他、パン・ケーキ、採取された貝類などの家庭料理、自家栽培の果実なども売られている。

村の役職は全て無給なので、被雇用者としては、まず各村に1つずつある小学校の教員（男2人、女8人）があげられよう。彼らの多くは村出身者ではなく、単身赴任者で、村内では下宿をしている。しかし、給与は月2,000ペソ以上と高く、安定している。キナパギャン村議会議員1人（片足が不自由）は、月に数回メルセデスで開かれる漁業局の会合に参加し、850ペソをもらうという。

この他、キナパギャン村の洗濯女（2人）は上層漁民の衣服を洗濯し、月に150ペソの収入を得ている。また、カントン島の上層漁民のもとに下僕の男性1人がいるが、収入は月に数十ペソという。この他のサービス業として、漁網の修理人（70歳の男性）1人がキナパギャン村に数えられる。

以上、村内にはリゾート、漁業以外にも、農業、製造業、商業、教員、サービス業など多様な就業機会が存在しているが、それぞれの需要は小さく、いずれも少数の者が従事しているだけである。特に、自営サービス業は収入はごく僅かで、その職のみでは生活費を賄うこともできない雑業といえる。そして、これら雑業従事者は、高齢者や婦女子など他の職に就業困難な者に限られている。しかし、このことは、漁村にあっても漁業だけでは村民全体に十分な就業機会を提供できないこと、さらに年齢などの関係で漁業に従事できない者も貧困のために何等かの分野に就業せざるを得ないことを示唆している。

IV 漁村におけるコミュニティ

1 生存保障

調査地では漁業労働者が分益契約の下で雇

用されているが、このことは漁獲高変動の危険を船主と漁業労働者とが分担していることを意味する。漁獲高変動があれば、一方の取分を固定する契約は、他方の取分を大きく変動させ、労使のうち片方が変動の危険をすべて負担することになる。しかし、調査村では船主でも1隻の漁船しか所有しない者が多く、漁業労働者も低水準の所得しか期待できない。そこで、両者は危険回避的であると考えられ、分益契約は危険分担の機能を発揮しているといえる。つまり、漁獲高変動という不確実性下において、分益契約は、漁師の生存保障に有利な契約形態となっているのである。²⁴⁾

しかし、パラオについては、分益契約以外にも無償貸与がみられる。パラオ労働者は船主の家族員に多いから、血縁関係が重視されていることは明らかであるが、基本的にはパラオの生産力がモトールより低く、価格も低いという経済的な観点が関連している。すなわち、パラオは1隻500～700ペソで、この価格は、パラオ労働者の所得2カ月分と同水準であるが、パラオの漁獲高はモトールの半分に達しない。このようなパラオだけに無償貸与がみられるのであって、モトールの純粋な無償貸与の事例はない。したがって、パラオの低生産性を考慮して、血縁者間で扶助的な無償貸与が行われていると考えられる。また、この場合、船主が病気や老齢になっても、以前に無償貸与をした相手方からの扶助を期待でき、集団全体の生存保障という共同利益が得られるのである。

無償性が関連する興味深い行動は、パラオの貸与以外にも観察される。例えば、パラオ

漁師が漁から帰還し、浜に水揚げをした時、当該家計に含まれない婦女子、特に主婦がやってきて小魚を数匹無償でもっていくことがある。また、魚を料理する段階で、血縁者(老人)が魚をもらいにくる事例も観察された。

ここで無償分与される魚は、いずれも自家消費で、漁獲高の5～10% (パラオ漁師の自家消費とほぼ同量) に相当する。分与する側はパラオ漁師が多く、分与を受ける世帯はパラオ世帯、貧しい雑業世帯で、モトール世帯は含まれない。また、豊漁の漁師から小魚をもらうのであって、不漁の漁師から分与を受けようとしたり、大型魚を要求する者はいない。ただし、今回分与をしたパラオ世帯が別の機会に不漁となった場合、豊漁の漁師からの分与を期待できるので、必ずしも一方的な分与ではないことに注意する必要がある。つまり、魚の無償分与は、長期的にはパラオ世帯間の相互扶助であり、自然状態による漁獲高の変動を緩和する生存保障の機能をもつのである。²⁵⁾

2 ワーク・シェアリング

上述した分益型の雇用契約、無償の経済行動は、村民の生存保障にとって有効なのであるが、その他にも同様な機能をもつ仕組みが調査村に確立している。

夕方、パラオはイカ漁に出るが、モトールは出漁しないことは既に述べた。しかし、イカの漁場は、パラオで15～20分ほどであるから、モトールは出漁すれば燃料費を考慮しても十分漁業所得があると考えられる。例えば、船主1人でモトールで出漁すれば、ガソリンは往復で1リットル(6.8ペソ)未満で済み、手釣りであるからパラオ漁師と同様にイカ2

24) 分益契約については、地主・小作関係を中心に多くの議論が行われている。例えば、展望論文として、大塚 [1986]、福井 [1984] を参照。また、契約選択の問題は、別稿にて詳しく論じたい。

25) 秋道 [1988: 164-171] は、無償分与を含めた魚の分配方式を、病人・妊婦・老人、首長などの被贈与者の社会的地位に関連させて論じている。

キログラム（40ペソ）を期待できる。また、モトール船主の半数はパラオも所有しているから、パラオで出漁することもできるはずである。このように採算が合うにもかかわらず、モトール船主はイカ漁に出漁しない。そして、モトールは浜に引き上げられたままで、モトール船主がパラオを利用することはほとんどないのである。

したがって、モトール船主はイカ漁を自主規制することで、パラオ漁師に優先的にイカ漁の漁業権を認め、資本、労働を遊休状態にしているといえる。換言すれば、モトール船主は自らの就業機会を抑制して、パラオ漁師の就業機会を保障している。そして、調査村に漁業組合がなく、漁場は公共財として全ての者に開放されていることを考慮すれば、モトール世帯は自主的な漁業管理の形でパラオ世帯に就業機会を分与している、すなわち、ワーク・シェアリングを行っていると解釈できる。²⁶⁾

同様に、採取漁業についてもワーク・シェアリングとみなせる行動がある。海草・貝を採取できる場所は限られており、その時期も干潮に集中する。そこで、採取漁業には一時的に労働を集中して、迅速な作業が求められるが、その時期に採取に出かける者はパラオ世帯、漁業労働世帯の家族員を中心とした婦女子に限られている。つまり、モトール世帯が採取を手控えることによって、その分だけパラオ世帯、漁業労働世帯にとって副業収入の増加が期待できる。したがって、採取の自主規制も漁業管理の一環で、ワーク・シェアリングとして捉えることができよう。

26) ワーク・シェアリングは、東南アジア米作農村においても観察でき、それが保険による生存保障の機能をもつことは、既に鳥飼[1988; 1989]が述べたところである。また、漁業管理について、秋道[1988: 152-153]は資源保護以外に、集団内部の統合、社会の平等の維持などの社会的な役割を重視している。

しかし、このようなワーク・シェアリングは、モトール世帯の所得最大化行動と必ずしも矛盾しない。モトール世帯が、イカ漁、採取漁業に参入すれば、今まで従事していた世帯の漁獲高は確実に減少する。というのは、水産資源が無限でない以上、1世帯当たりの漁獲量が減少する一方、全体の漁獲量が増加し、価格が下落する傾向にあるからである。また、漁場の生産力以上の魚をとることになれば、乱獲となり、将来に渡って漁獲量が減少していく可能性もある。したがって、モトール世帯は上記の分野に自らは従事せず、運搬委託手数料を徴収したほうが有利であろう。イカ漁・採取漁業はパラオ世帯、魚の運搬はモトール世帯と相互に分担しあい、ワーク・シェアリングによって両者の就業機会を保障する仕組みとなっているのである。

つまり、漁船所有状態の差に基づいて、出漁・運搬の条件を自主的、暗黙裡に定め、協同で漁業管理を行うことが、仲買人に対する交渉力、水産資源の保全という共同利益に結び付き、同時に村民の生存保障に大きく貢献していると考えられる。

ところで、調査村には離島の漁村であるにもかかわらず、漁業以外にもリゾートでの雇用、ココヤシ農家、大工、洗濯女、炭焼き、バスケット作りなど多様な就業機会が存在する。しかし、漁業、リゾートにおける雇用を除けば、一つの職業に多数の就業者をかかえることはできない。また、同時に、それらの大半は資本や技術習得のための投資がほとんど必要のない雑業である。したがって、参入障壁は低いから、村民はこれらの雑業に就こうと思えば簡単にでき、常に競争に晒される危険がある。にもかかわらず、モトール世帯、モトール労働世帯、教員がこれらの雑業を兼業することはなく、雑業従事者の就業機会を保障しているようにみえる。したがって、ワーク・シェアリングは、漁業のみならず、他の

就業機会についても行われていると考えられる。

もちろん、モトール世帯などが雑業を兼業しても、その需要は極めて僅かであるから、収益は低く、共倒れになってしまうし、これらの職業は社会的に低い評価しか得ていない。そこで、僅かな雑業の就業機会は貧しい世帯の兼業あるいは専業のために確保されるべきであるとの判断が下されているのであろう。つまり、村民の生存保障という共通の規範が共有されているのである。²⁷⁾

以上のように無償貸与・無償分与、ワーク・シェアリングがみられることは、その地域の各世帯が生存保障のために互いに協力していることを意味している。つまり、漁船、漁具などの資本所有状態の差から生じる経済的格差や漁獲高の変動の緩和、資源保護などの共同利益達成のために地域的協力関係、すなわちコミュニティが形成されていると考えられるのである。

3 コミュニティ

ところで、村民の協力関係は漁業の分野に限られてはいない。それは、村内のサリサリ（食料雑貨店）の利用とモトールによる荷物運搬との関係において、次のような相互抑制がみられるからである。

同じ商品でも価格は、メルセデス、ダエツト町よりも村内のサリサリが10～25%ほど高いが、村民はそこで買物をしている。また、自らモトールに便乗して荷物（魚を含む）を自己運搬すれば荷物運賃はかからないにもかかわらず、パラオ漁師、モトール労働者は魚の運搬・販売をモトールに委託し、手数料を支払っている。

もちろん、キナパギャン村、カリゲー村の

場合、大人はメルセデス港まで往復運賃10ペソ、島からメルセデス港まで40分から1時間かかるから、これを考慮すれば、村内商品価格が高いこと、パラオ世帯、モトール労働世帯による魚の自己運搬が必ずしも利益にならないことはうなづける。しかし、アブアオ島では運賃はかからないし、子供はどの村でも無料である。そこで、子供がモトールに便乗して買出しや魚の自己運搬をすれば、支出を切り詰めることができる。さらに、これらの行動をモトール非所有者が共同でとれば一層の節約となるはずである。

他方、サリサリの大半は、モトール世帯の家族員の経営になるから、村民が買出し、魚の自己運搬をしては、それだけ収入を失う。しかし、モトール船主が村民の便乗買出しを禁止したり、荷物に運賃をかけたりすることはない。つまり、モトール非所有世帯による島内サリサリの利用、魚の運搬委託とモトール世帯の荷物運賃無料という相互抑制が村内の規範となっているようである。

これについて村民は、「買出し、魚の自己運搬をしたほうが得だけれども、たくさんの物をモトールに乗せて運んでもらうのは恥ずかしい」と説明する。すなわち、荷物運賃無料という恩義を受ければ、買出し、魚の自己運搬という行動は恥となるから抑制されていると考えられる。²⁸⁾ 換言すれば、恩義と恥の観念に基づく行動であるといえるのである。

しかし、このような行動が、両者に利益をもたらす点にも注目すべきであろう。まず、顧客側はサリサリで掛買いできる利点があ

28) 玉置 [1982: 273-274] によれば、フィリピンの社会通念の一つに恩義があり、これを達成する道徳的社会的制裁メカニズムとして恥と自尊心の概念が指摘されている。つまり、荷物の無料運搬という恩義を受けている者は、買出し、魚の自己運搬を恥ずべき行動として抑制していると考えられる。

27) Scott [1976: ch. 2] は生存保障の機構の基盤をパトロン・クライアント関係に求めている。

る。漁獲高が変動し、所得水準も低い状態にあるモトール非所有世帯にとって、掛買いできることは生活安定につながる。つまり、貧しい村民は借入れも困難で、たまに町を訪れても掛売りをしてくれるような商店はない。そこで、掛買いができるのは、自分をよく知っている島内のサリサリに限られる。実際、掛売り商品の多くは、タバコ、それについて米、砂糖といった消費財であり、いずれも漁師の生活には必需品となっている。²⁹⁾

このような状態にあって、サリサリ以外の者が村内へ運搬する商品は少なく、漁船漁業に従事できない貧しい世帯が多少の買出しをし、村内で販売しても、モトール世帯はそれを黙認している。つまり、大半の村民が普段買出しを行わないので、貧しい世帯は買出し商品の村内販売によって現金収入を得ることができる。他方、モトール船主にとって荷物料を徴収しないことは、社会的な威信の維持、サリサリの顧客を確保することにつながるのである。

ところで、魚の自己運搬は、モトールが早朝から昼過ぎまでメルセデス港から帰還しないため、その間、村内就業機会を失い、さらに仲買人との魚売却の個別交渉においても不利であろう。そこで、非モトール世帯が共同で買出しと魚の運搬をすることが考えられるが、これはモトール世帯の経営するサリサリの売上げと運搬委託手数料を激減させる。したがって、モトール世帯は、これに対抗して荷物運賃を課すであろうから、貧しい世帯の買出しも不可能となる。

他方、モトール世帯がサリサリ経営や魚の委託運搬・販売で収入を得ることは、顧客側

にとって、掛買いの機会拡充、仲買人に対する交渉力の維持、失業時に買出し商品の村内販売による現金収入という利益をもたらす。したがって、以上の共同利益を考慮して、買出し、魚の自己運搬が抑制され、荷物の無料運搬が実施されていると考えられる。換言すれば、これらの行動も生存保障のための自主規制の一環と考えられ、この点に関してもコミュニティ形成の事実が窺われるのである。

以上、漁村には漁獲高の変動、資本所有状態に起因する経済的格差などの問題が存在するが、そのような問題を深刻化させないように分益型の雇用契約、パラオの無償貸与、魚の無償分与、ワーク・シェアリングが行われ、サリサリの利用と荷物無料運搬についても、経営者と顧客双方が自主的、暗黙裡に行動を抑制しあっている。したがって、漁村には生存保障の機能をもつような地域的協力関係が存在し、それゆえにコミュニティが形成されていると結論できるのである。

V 結 語

調査村においては小規模漁業が中心で、漁業操業上、農業のように多人数の共同作業がない。そこで、操業に基づく協力は、雇用関係を基盤とした狭い範囲にとどまらざるをえない。しかし、漁場、漁獲対象に関しては、漁業管理という形で村民の間にワーク・シェアリングが行われている。また、パラオ世帯間の魚の分与、サリサリの掛売りと荷物無料運搬の関係など、生存保障という共同利益を確保しようとする村民の地域的協力がみられる。したがって、漁村にコミュニティが形成されていると考えられるのである。

しかし、このようなコミュニティは限られた資源の利用、所得再分配によって生存保障を達成しようとする仕組みであるから、村民の生活水準向上に直接結びつくものではない。

29) アブアオ村の1軒のサリサリ（上層漁民の経営）における掛売り状況は、次の通り。すなわち、1988年5月27日から6月4日の期間、村民11人に対し、4.25ペソから32.2ペソまで、合計137.95ペソの掛売りをしている。

い。つまり、安定性を求める仕組みではあるが、漁村内でパラオによる零細漁業、モトール雇用労働が中心的就業機会である限り、貧困の解消は困難で、経済発展のためには、漁業開発が問題となるのである。

これに関連して、フィリピンの1987年憲法、1988年総合農地改革法は、漁業従事者が地元の水産資源を優先的に利用することを認め、それを保護したうえで、技術その他の援助を実施する方針を打ち出している。そこで、その開発政策が実効をもつとすれば、調査村の場合、資本蓄積、借入れ機会の拡充による漁船の動力化が課題となる。また、漁獲量増加は価格低下、一層の価格変動を引き起こす危険があるから、動力化と並行して、漁業者組合などの結成によって、仲買人に対する価格交渉力を滋養する必要もあろう。

しかし、開発政策を議論する場合、以下の2点も併せて検討すべきである。まず第1は、公平の観点で、憲法の「社会正義」の基本方針を具体化する1988年総合農地改革法においても、漁業労働者は自らの労働に対して、正当な取り分を受け取るべきことを強調している。しかし、今後の漁船の動力化が一部の世帯へのモトール所有の集中という形で進行すれば、経済的格差の一層の拡大から村民に不公平感を抱かせる。というのは、従来1〜2隻のモトールを所有する船主をコミュニティの中核としていたため、雇用契約の合意にあたって、燃料は船主が負担するなど雇用者の交渉力には限界があった。しかし、モトール所有の集中化は、船主に独占的な交渉力をもたせる傾向にある。実際、カリゲー村の10隻のモトールを所有する上層漁民は、村内集荷人も兼ね、次第に漁業経営者的な性格を強めている。このような状況が進行すれば、コミュニティの共同利益を尊重するよりも、投資によって個別利益の拡大を図ることが有利になろう。そして、経済的格差の一層の拡大か

ら、公平を損ない、コミュニティの基盤が失われかねないのである。

第2は、水産資源保護に関してで、動力化などの技術革新が進行すれば、乱獲の方向に向かうと考えられる。そして、この悪影響を最初に被るのは、操業範囲の狭いパラオ漁師であるから、公平の問題とも関連してくる。つまり、資源の利用を巡って新たな対立が生じ、貧困の問題を深刻化するかもしれない。したがって、開発に際して、水産資源を保護、育成し、その利用に公平を期することが肝要である。

ところで、調査村の場合、漁業以外に今後の発展が期待できるのは、観光リゾート開発である。アプアオ村、カリゲー村の場合、リゾートの被雇用者数は漁業従事者に次いでおり、リゾートは固定価格で魚の購入も行っている。したがって、今後、外資によるリゾート開発によって、大きな労働需要が期待できるのである。

しかし、村民はリゾートの経営に関与できず、リゾートはコミュニティの範囲外である。つまり、リゾートに依存した開発は、村民のイニシアチブを無視することになり、リゾートの利益分配が村民に有利になる保証はない。特に、村民の被雇用者が多い雑用係などは日給35ペソとパラオ漁師の漁獲高未満で、賃金水準は低い。そこで、リゾートの雇用労働に依存するだけでは多くの村民が生計を立てることは困難で、なんらかの兼業が必要となろう。しかし、離島辺地の漁村における兼業といっても、結局は漁業が中心とならざるをえない。つまり、村の経済発展をリゾート開発のみに依存することはできず、依然として漁業開発と資源保護を両立させ、公正な分配を図ることが必要不可欠なのである。そして、そのためには、コミュニティのもつ生存保障などの安定化機能を生かした政策が望まれる。

参 考 文 献

- 秋道智弥. 1988. 『海人の民族学——サンゴ礁を超えて』日本放送出版協会.
- 岩切成郎. 1979. 『東南アジアの漁業経済構造』三一書房.
- 大塚啓二郎. 1986. 「分益小作契約とエイジェンシーの理論; 展望」『季刊理論経済学』37(4).
- 可見広明. 1969. 「香港漁業の回顧と展望」『アジア経済』10(4).
- 高橋 彰 (他). 1987. 『フィリピンの農業——現状と課題』国際農林業協力協会.
- 高谷好一; Poniman, Aris. 1986. 「熱帯多雨林沿岸部の生活——東スマトラ, リアウ州の事例」『東南アジア研究』24(3).
- 玉置泰明. 1982. 「フィリピン低地社会研究序説」『民俗学研究』47(3).
- 鶴見良行. 1987. 『海道の社会史——東南アジア多島海の人びと』朝日新聞社.
- 鳥飼行博. 1988. 「不確実性下の経済行動——フィリピン米作農村の事例研究」東京大学博士論文.
- . 1989. 「フィリピン米作農村における危険分散とワーク・シェアリング」『東南アジア研究』27(3).
- 中島暢太郎. 1973. 「東南アジアの気候特性について(I)——フィリピンの大雨」『東南アジア研究』11(1).
- 西村朝日太郎. 1975a. 「インドネシアの漁撈の海洋人類学的考察(I)——特にウォレス線の社会科学的な意義と関連して」『アジア経済』16(7).
- . 1975b. 「インドネシアの漁撈の海洋人類学的考察(II)——特にウォレス線の社会科学的な意義と関連して」『アジア経済』16(8).
- 平沢 豊 (他). 1977. 『東南アジアの漁業開発——ASEAN を中心として』アジア経済研究所.
- . 1984. 『東南アジアの漁業・養殖業』アジア経済研究所.
- 福井清一. 1984. 『互酬的刈分小作制度の経済分析』大明堂.
- 門田 修. 1986. 『フィリピンの漂海民——月とナマコと珊瑚礁』河出書房新社.
- 吉野正敏. 1977. 「モンスーンアジアの気候変動」『気候変動と食糧』高橋浩一郎 (編) 所収. 大明堂.
- ヘレ, アルバート. 1929. 『比律賓群島の水産資源』台湾総督官房調査課 (訳). 台湾総督官房. (原著 Herre, Albert W. *Fishery Resources of the Philippine Islands*. 1927.)
- Japan External Trade Organization and Engineering Consulting Firms Association (JETORO & ECFA). 1987. *The Diffusion of Appropriate Technology to the Small and Medium Scale Industries: Fishery Processing Industry in the Republic of the Philippines*.
- Platteau, Jean-Philippe; and Abraham, Anita. 1987. An Inquiry into Quasi-Credit Contracts: The Role of Reciprocal Credit and Interlinked Deals in Small-Scale Fishing Communities. *Journal of Development Studies* 23(4).
- Scott, James C. 1976. *The Moral Economy of the Peasant: Revolt and Subsistence in Southeast Asia*. Yale Univ. Press.
- Szanton, David L. 1967. The Fishing Industry of Estancia, Iloilo. In *Modernization: Its Impact in the Philippines*, edited by George M. Guthrie et al. Ateneo de Manila Univ. Press.
- . 1981. *Estancia in Transition: Economic Growth in a Rural Philippine Community*. Institute of Philippine Culture, Ateneo de Manila Univ.
- Szanton, Maria Cristina B. 1972. *A Right to Survive: Subsistence Marketing in Lowland Philippine Town*. The Pennsylvania State Univ. Press.