

研究と現実

——パラオでのフィールドワークの旅路——

岡野美桜*

フィールドワークの記憶

最後にパラオでフィールドワークを行なったのは昨夏から秋のことである。時間も経ってしまい、こぼれ落ちた記憶の方が多い。そして、ポジティブな情報よりもネガティブな方が必要であると判断する脳の仕組みゆえかもしれないが、大変だったことを多く覚えている。

パラオで調査をしてきたと言うと、ほぼ必ず「パラオはどうだった？」と聞かれるので、そのたびに「楽しかったよ、海が綺麗だった」ととりあえずの返事をしている。楽しい思いをさせてもらったのも、海が綺麗で印象に残っているのももちろん事実であるが、実際にはそのような一言に収まる日々ではなかった。よそ者である私が、そこで出会った実にさまざまな人々に助けられお世話になりながら、なんとか過ごした3ヵ月間であった。そのため、都合の良い部分だけ切り取ってあたかも充実した時間を過ごして成果を得たといった記述をすることには抵抗がある。そこで、あえて大変だったことから書き始める。

パラオでの予測不能な日々

パラオは太平洋にある面積459平方キロメートルほど、人口約1万8,000で、386もの島で構成される国である。多くの人々は都市で公務員などとして働いたり、村で農業を営んだりしている。ダイビングなどの観光目的で日本から訪れる人も少なくない。

同国での滞在の始まりは、予想がつかないことばかりであった。首都はマルキョクにあるが、商業・行政・教育などの都市機能はコロールにある。そこでまず、コロールで長期滞在するための宿泊場所を探すことになった。物価の高い同国において長期滞在に向けたホテルはなく、そしていわゆる不動産屋もない。そのためカウンターパートである地域短期大学の方からの紹介を受けて、空き部屋を探し、オーナーに交渉しに行くしかなかった。つまり、日本で家を探すときのようにあらかじめ選択肢があって、そこから条件で絞っていくような段取りではなく、あちこちを回り、口コミでたどり着いた貴重な物件に決めることになった。

1年を通して平均28℃前後と気温の高いパラオでは、学校や店に入るとエアコンが効いていて寒いくらいであるが、それは電気代

* 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科

を施設が負担しているからできることである。電気代が高いため、かならずしも家にエアコンがあるわけではなく、あったとしても長時間つけているわけにはいかない。私もその例外ではなく、エアコンをつけるとデポジット制の電気がすぐになくなるので、寝る前には消していて、夜中に蒸し暑さで起きるのが定番であった。また水の確保も重要であった。日中は喉が渇くし、料理にも使うので、5Lの大きいペットボトルをスーパーで買って、いつもそれをぶら下げて帰り道を歩くのは一苦勞であった。

ここまで、衣食住で苦勞した話をしてしまったが、良いこともあった。まず服についてだが、パラオは常夏なのでTシャツにズボンという服装で過ごせる。日本だと四季の移ろいに伴い身だしなみも移行しないとイケないが、やらなくてよいなら衣替えをしないほうが便利であることはひとつの気づきであった。それから、パラオは食材の多くを輸入に頼っているため食べ物の選択肢も限られているが、それも良かった。私は食べることが好きなので、いつも食べ過ぎになるほどの量と種類に手を伸ばしてしまうが、あとになってそれを後悔することもあった。むしろ選択肢が限られて判断回数が減ると、ストレスが少ないということに気がついた。

苦勞して出会った住まいが、海際にあったことはありがたかった(写真1)。そこでは潮の満ち引きが感じられるし、船をつけて家から直接釣りに出ることもできた。家にいても感じる潮風と眺める水平線は、心地を良くしてくれた。パラオにいて、ないものねだり



写真1 海際の家からみる眺め

の思考をしていたこともあったが、あるものを確認して過ごす心が軽くなった。

現地調査の実際

現地調査に行くというのは簡単だが、あらゆる場面において、大学側のサポートや渡航先で出会った人々の度重なる手助けがあってこそ成り立つものである。また、長期で渡航するというのは、研究の世界においてもなかなかできることではなく、学生ゆえの特権である。そのような貴重な機会であるが、不安を抱えながらの調査もしばしばある。旅行とは訳が違い、すでに書いたように段取りが整っていることは少ない。たとえば移動についてである。パラオには電車やバスなど、公共交通機関がない。移動手段といえば、徒歩か自家用車かの2択といっても過言ではな

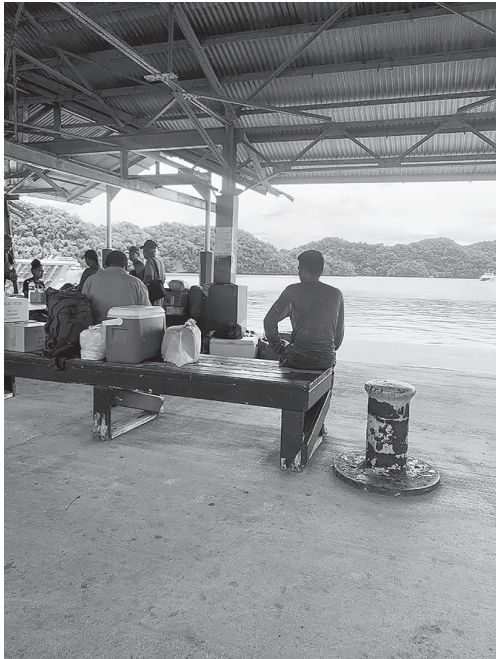


写真2 定期船乗り場で待つ人々



写真3 ボートで移動中の景色

い。最近、観光客用のバスが都市部を走るようになったと聞いたが、公共交通機関といえるのはせいぜいそれくらいであろう。政府が運航する離島への定期船はあるが、その運航スケジュールはまばらである（写真2）。乗ろうとしていた船はしばしば欠航し、次の便が1週間後だったこともある。出発日時も頻繁に変わるし、ようやく乗っても、1時間半と聞いていたところ4時間くらい波に揺られていたこともあった。このような交通事情であるから、陸地を移動しようとしたら、車を運転してくれる誰かを頼ることになるし、海を移動しようとしたら、船を出す誰かに便乗する形になる（写真3）。

また、用意してきた研究計画を実行するためには、準備が滞在期間の大半を占める。計画上はインタビューを行なうの一言に過ぎな

いが、実際には場所を探して、そこに私が訪問して大丈夫かを確認して、それから協力してくれる人を探して、その人が調査対象として妥当であるかを確認して、調査内容の説明をして相手から同意を得て、質問項目と進め方を再三確認して、ようやくインタビューを始められる。やると決めたことをやるだけなのに、それが結構難しいのである。日本にいてもある程度難しいであろうに、それを慣れない環境でやろうとするからさらに難しさを感じる。都市コロールだけでなく、同国北部のカヤンゲル環礁や、南部のアンガウル島（写真4）でも調査を行ない、そのたびに同じ苦労をした。しかし、どの調査地を思い出しても、大変だった記憶と共に手伝ってくれた人の顔が浮かんでくる。

計画どおりにいかないことを楽しんでいる



写真4 アンガウル島にて

こともあるが、どうしようと狼狽えていることの方が多かった。しかし、ここで気がついたことがある。不確定な未来に不安や心配を抱えて過ごすのも別に悪くないということである。うまくいかなかったときのことを心配しつつも、何かしらの情報を掴み、なんとかするという見込みで動き、やがて調査を完了するのである。そして、動いていれば助けてくれる人にも出会える。こうして、いつもと

違う場所で、思いどおりに進まないと感じつつも、やれることをなんとかやって日々を過ごした。

研究と実存の問い

このように、フィールドワークで直面する予想外の出来事や、そこで出会う人々との関わりの中で、自分が何をしているのか、何を目標しているのかという疑問が何度も浮かんだ。しかしながら、実存主義を代表する哲学者サルトルが「実存は本質に先立つ」と言っているように、ひとまず生まれて人間として存在している以上、あとは本質を形成していくのみである。今までやってきたように、やれそうなことを見つけて、なんとかこなし続けるというのもひとつの研究の在り方である。研究には終わりが無いという性質上、このようにどこかに向かって走り続けることが、私にとっての本質の形成である。進み続けることで、いつか本質と言えるようなものを身につけたい。

同じ地面を走り続けるだけでなく、違う土を踏むことで前に進めることもある。そうやってまたパラオに行こうとしている。