

定住本位型社会で船に住まいつづける

—国家による複数の管理システムを生きる中国福建南部の連家船漁民—

藤川 美代子 *

世界の遊動民と同様、中国の船上生活者もまた、国家により張り巡らされた複数のリスク管理システムが交錯する現代社会を生きている。本稿の目的は、中国福建省南部の河や海を生活の場としてきた「連家船漁民」に注目し、陸上に建てられた定住用家屋の獲得を渴望する一方で、その獲得後もなお船に住まいつづけるという矛盾に満ちた彼らの日常から、彼らが定住本位型の社会をいかに生きているのかを描くことにある。

遊動民研究に膾炙する「一定の土地への囲い込みと管理を強制する国家／自由な移動を求める遊動民」との図式とは裏腹に、連家船漁民が1960年代にはじまる「陸上定住」の施策に託したのは、貧困や生命の危険といった、船に住まい漁撈に従事することが不可避に生み出すと考えられる諸々の不確実性の克服と、陸上定住者と同等の未来の獲得であった。しかし、家屋の購入・賃借によって可能になったはずの陸上定住は、彼らにとって想定外ともいえるリスクを生み出している。彼ら自身は明言しないが、その最たるものが生活・生業空間を陸上に限定すること、まさに完全なる「定住」状態であり、多くの家庭ではまるでそれを避けるかのように、水上・陸上の双方に緊密な社会関係を構築しながら、水上での移動性を確保しておく努力がなされる。

一方、水上・陸上にまたがる彼らの生活は、陸上の経済効果や衛生の実現を重視する都市開発や、海洋保護・治安維持・国防を企図した国家のリスク管理政策により、家屋からの強制立ち退きや長期の休漁の強制、船の航行制限という、新たなリスクに直面している。定住本位型へと傾斜する社会で、あえて船という道具によって移動性(=モビリティ)を確保しつづける連家船漁民の日常生活からは、管理の意図を読み、どの一線を越えてはならないかを注意深く見極めながら、好悪含む不確実性に満ちた河・海に身を添わせようとする態度が導かれる。

目次

- I. 問題の所在
 - 1. 船上生活者を陸上の土地へと囲い込む近代国民国家の統治テクノロジー
 - 2. 「リスクの低い陸上／リスクの高い水上」という構図
- II. 連家船漁民が「陸上定住」に託した希望
 - 1. 土地を所有する農民との屈折した関係性
 - 2. 集団化と陸上定住の経緯
 - 3. 国家のリスク管理としての陸上定住
 - 4. 連家船漁民が陸上定住に託した希望
 - 5. 陸上定住の現在
- III. 国家のリスク管理と窮屈さを生み出す新たなリスクの火種
 - 1. 家屋の獲得後も維持される船上生活
 - 2. 家屋への接近と陸上のみに依拠した生業・生活に潜む不安定性の回避
 - 3. 新たなリスク1: 家屋からの立退きと航行の制限を引き起こす都市開発
 - 4. 新たなリスク2: 長期の休漁・船舶廃棄を迫る海洋保護政策
 - 5. 新たなリスク3: 船の航行を厳格に規制する国防・治安維持政策
- IV. 船に住まい、リスク管理社会を生きる
 - 1. 複数の管理システムに対峙する
 - 2. 不確実性に富む河・海に対峙する方法
- V. 考察: 定住本位社会で船に住まいつづける
 - 1. 定住本位型の管理社会
 - 2. 複数のリスク管理システムの交錯が生み出す想定外の窮屈さ
 - 3. 船に住まい、不確実性に富む自然・社会環境に身を添わせる

Key Words

中国
船上生活者
陸上定住
リスク管理
不確実性

I 問題の所在

1. 船上生活者を陸上の土地へと 困い込む近代国民国家の 統治テクノロジー

人の移動という共通の現象を考察の対象とする移民研究と遊動民研究はいずれも、明確な境界により画定された領域内に均質な国民の存在を想定する近代国民国家の登場が、人の移動という行為に大幅な自由と制限をもたらしたと論じてきた。そこは、街区・道路・地番により特定可能な土地に居所を定めることが国籍・戸籍・住民票といった国家発行のアイデンティフィケーション獲得を担保し、それが教育・医療・社会保障といった文明化と保護享受の必須条件となるような社会である。この仕組みは、大まかには(植民地主義のもとでの伸縮性を前提とした)境界の内側では移動の自由を促進し、反対に境界外部への移動を制限したと理解できる。しかし、より重要なのは、これこそが、一方では生地共同体内に縛りつけられてきた個人をそこから解放し、新たな居所の登録という条件を満たささえすれば、境界内のどこへでも移動可能であるという状況を生み出し(=移動の自由)、他方ではたとえ境界内にいようと居所を定めず遊動的な生活を送る人々には一定の土地への定住化を強制する(=移動の制限)という、移動をめぐる二つの相反するベクトルを出現させた点を押さえておくことである。本特集の序にもあるとおり、遊動と定住とは本来的に連続したものであり(cf. 高倉 2010)、何を以て両者を分けるかを明示することは困難だが(たとえば、家屋での滞在時間、移動の距離・期間・周期・目的などによってその峻別を試みたとして、いずれも相対的な

様態に過ぎないことが諒解されるだけである)、近代国民国家がその成立原理として抱える上述のような性格の結果として現れたものを、「定住本位型社会」と命名することは可能だろう。

なかでも、世界中の遊動的な人々(=山地の狩猟採集民・焼き畑農業民、平原の遊牧民、水上の船上生活者、都会のロマなど)が1950年代後半ごろから同時代的に経験した定住化¹とは、文明化と被支配化をとまなう現象だった点を見落とすべきではない。定地農耕や賃金労働といった定住的な経済システムの把握・支配を得手とする多くの国家にとって、永住地を策定しながら遊動的な生活を送る人々を一定の土地へと定住させることは、野蛮な彼らを文明的かつ勤労な国民へとつくり変え、自国の管理下に困い込むことと同義であったからである。ジェームズ・C・スコットが端的に述べるように、「『文明化』すること…(中略)…は、実質的には、国家に完全に統合され登録され、課税対象になることとほとんど同じ」(スコット 2013: 100)だったわけである。

本稿の対象に引きつけるならば、東南アジアや東アジアの各地に広くその存在が認められる船上生活者²もまた、同じ時期に土地・家屋の供給をとまなう定住化の渦に呑み込まれている。たとえば、フィリピンにおけるその萌芽は、20世紀初頭の植民地支配にあった。アメリカの統治下に入ったスールー諸島やミンダナオ島周辺のサマは、人口調査・人頭税の徴税・船舶登録制度といった支配テクノロジーに裏打ちされた国境管理と定住化を経験している。彼らの支配に正当性を与えたものこそ、宗主国アメリカが教育・衛生水準の向上など人類普遍に「善」とされる環境をフィリピン住民に提供する使命を負うとのロジックであった。この被統治者の文明化という大義名分は最終的には、サマのように不定居的で、ムスリムでもある最も「野蛮」な人々を、近代的な学校でのアメリカ流公教育、病院での科学的治療と公衆衛生、監獄での

* 南山大学

1 定住を一義的に定義できないと同様、「遊動民の定住化」がいかなる状態から別のいかなる状態への変化を意味するのか説明することは容易でない。定住用地・家屋の供給とそこへの移住の要請、居所登録の義務化、就学年齢に達した児童の通学提唱といったことに共通項が見られるとしても、もとの生活圏(や代替空間)において相対的に遊動的な生活・生業形態を部分的に維持することが許されるか否かについては、大きな偏差が認められるからである。たとえば、遊動民のもとの生活圏が他者と競合するような魅力的な空間である場合、そこは国家や他民族によって占拠・奪取され、遊動民はそこへの物理的な接近が拒まれることがある(この状況は、狩猟採集民・遊牧民・焼き畑農業民に多く見られる)。これに対し、アジアの船上生活者やヨーロッパのロマなどについては、河や海、都市の空き地といったもとの生活空間が広大で他者との共存が可能であったり、あるいは他者の目にはさほど魅力的と映らなかつたりすることから占拠・奪取の対象となりにくい傾向にある。この場合、もとの生活空間は物理的にはそのままに広がっているが、遊動民自身の動きが定住本位型の管理下におかれて、そこで自由かつ越境的な移動が制限される状態にあるということになる。ここで理解しておくべきは、こうしたグラデーションのあるさまざまな事態を、為政者や研究者、そして当事者が総じて「定住化」という言葉で呼び表してきたということだろう(cf. 鈴木 2016; 左地 2017; 丸山 2018)。

2 東南アジアでは、フィリピン南部のスールー諸島やマレーシアのボルネオ島東岸、インドネシア東部のスラウェシ島に広がる海域のサマ・バジャウ、あるいはミャンマー南部からタイ西岸にまたがる海域のモーケンが、船に住まう人々としてよく知られる。さらに、日本の海でも、瀬戸内のノウジ・フタマド・フナズマイ、大分のシャア・フナヤ、長崎のエフネ・エンブなど、「家船漁民」と総称される船上生活者が数多く存在してきた。あるいは中国では、江蘇・浙江・福建・広東・香港・広西といった中国東南部の海・河川・淡水湖に漁業や運搬業を営みながら船に住まう人々があり、各地でさまざまな呼称を当てられてきた。彼らは現代中国語においては「水上居民」と呼ばれている。

人間主義的矯正といった文明化のテクノロジーによって、定住的な農場で働く、「健康な身体をもつ従順な労働者」へと訓練しなおすことを目指した植民地統治の仕組みを生み出していった(床呂 1999)。

こうした船上生活者の文明化は、最終的には彼らの居所を水上の船から陸上の家屋へと引き上げることを企図する定住化政策へと結実していった。実際のところ、アジア各地で船上生活者の定住化政策と表現されるものは土地・家屋の供給と居所の登録、就学年齢児童の通学提唱などにとどまっており、定められた地理的範囲内でありさえすれば、生業選択の結果として船での移動的な生活を継続すること自体が厳格に禁じられることはほとんどなかったといつてよい(cf. 草間 1987 (1929); 水野 2003; 石井 2004; 床呂 1999; 鈴木 2016)。とはいえ、定住化の過程は船上生活者にとってみれば、本来は多様な生き方のうちの一つにすぎなかったはずの水上における越境的かつ漂泊的な住まい方が、法律・科学知により「非文明的」と断定されるとの経験をもたらすものであった。

ここで肝要なのは、船上生活者の定住化政策とは、単に野蛮で、管理・統治上不便を来たし得る生活・生業形態の否定なのではなく、船に住まう人々に対して陸上世界から向けられたある種の憐憫や慈愛から発するものであった点を理解しておくことだろう。なぜならその根底には、「人が住まうには、苛酷で悲惨な水上世界」という、より根本的で拭いがたい感覚に裏打ちされた感覚が存在するからである。つまり、水上は安全、経済的豊かさ、文明的生活から隔絶された空間というわけであり、この対極にはそれらすべてを叶えるものとして陸上の空間が想定されることになる。そこにあるのは、何よりも船上生活者自身のために、船上生活は解消されてしかるべきだという論理である(e.g. 藤川 2016, 2017)³。

2. 「リスクの低い陸上／リスクの高い水上」という構図

それでは、いったい何が、正／負の意味を付与し得るような「陸上／水上」という二項対立的な空間認識を生み出しているというのだろうか。ここで私たちは、海や河といった水上空間を安全、豊かさ、文明的生活から隔絶された世界として語る時、実はそこに「人間には予測・掌握・管理・制御・克

服困難な、自然状態がむき出しのままの水上空間」との含意があることに気づく必要がある。ここには、水上とはひとたび荒波が来れば簡単に人の命を奪い、潮汐の如何によってそこに生きる者の経済的安定性を阻むような、およそ人の手では制御・征服できぬ空間であるとの意味が暗示されている。だからこそ、そのような水上の側には教育・福祉・保健衛生施設などは設置されず、水上を移動しつづけるがゆえに陸上につくられたこれらの施設への接近が困難な船上生活者は、陸上世界で生きるのに必要な文明化された頭脳・身体・心理を有することが不可能なのだ。さらにそのことが、彼らを陸上で発達しがちな政治・経済・文化のメインストリームへの参入から遠ざける結果を生み出すというわけである。

押さえるべきポイントは、陸上は相対的に水上よりも人智が及びやすく、不確実性の少ない空間である、そして人間が存する空間は、等しく人智によって予測・制御・征服されねばならぬという二つの思考法である。いずれも、人間は科学知を基礎とした確率や統計といった数値化の手法を駆使しながら(自然・社会の両面を含む) 周囲の環境に潜む不確実性を掌握することが可能であり、そのように掌握した以上、科学知を用いながら環境を管理・制御することによって将来的に人間に迫り来るであろうリスクの規模をできるだけ小さく抑えるよう行動すべきとの、現代特有のイデオロギー(=強迫観念と言い換えることも可能だろう)に貫かれた思考法といえる。このように環境を管理・征服の対象として配置するという人間の欲求こそが、かえって人間を徹底的にリスク・コンシャスな状態にする(=リスクに対する意識を深く内面化する)諸条件が卓越し、その諸条件が政治・経済・社会の制度を組み上げる骨幹となるような「リスク社会」(ベック 1998; 東ら 2014)を生み出しつづけていることは疑いないのだが、アジア各地で船上生活者に定住用地と家屋を与えて、相対的にリスクの低い陸上空間へと引き上げようとする定住化政策もまた(たとえ、それが船での移動的な生活・生業からの撤退を強いるものではないとしても)、まさに国家によるリスク管理の線上面にされたものと理解できる。

こう考えるならば、国民国家の登場以降、アジア各地で展開された船上生活者の定住化とは、とりもなおさず、自然・社会の双方を含む環境に対する人間のあるべき向き合い方に関する重要な転回を示していたといえよう。それは、自然・社会はそもそも幸運・悪運をすべて内包するような不確実性

3 これを物語るのが、1960年代の香港で船上生活者を研究していた可見弘明が後年、吐露した次のような言葉である。本格的な陸上がめがかりが進み、船上生活という物珍しい光景が見られなくなるのなら写真にでも納めておきたいと望む旅行者から、「船上生活者は近い将来いなくなるのだろうか」と尋ねられた可見は、「私としては、『船上生活がなくなるなら、けっこうなことではないか』と答えるほかはない」と記している(可見 1970: 164)。

にあふれた存在であり、人間もまた環境の一部としてその不確実性を引き受けなければならぬという一種の諦念を基盤とした社会から、自然・社会は可能な限り(人間にとっての)不確実性が排除された状態に維持されねばならず、そのためには人間が科学をはじめとした知を用いて環境を操作する役割を担うべしとの人間中心主義を基礎とした社会への転回であった。国民国家とは、一定の領土内にある国民の文明化・庇護と管理・統治を国家が一手に引き受けるものとの信条に基づき建設される社会であり、鶴見良行をはじめとする多くの研究者が指摘するように、水上で遊動的な生活を送る人々の大多数がそれらを実現するためのシステムをつくり上げることに関心を示さず、システムによって管理されること自体を好まないのだとすれば(羽原 1963; 河岡 1987; 野口 1987, 1992; 鶴見 2000 (1989), 1990; 床呂 1999; ニモ 2001, 2005; 長津 2001; 鈴木 2016)、完成した国民国家は必然的に、永住地での定住を本位とする人々によって代表される社会ということになる⁴。言ってみればそこは、(あくまでもグラデーションのかかった様態のうち、相対的に定住的であるという意味で)定住以外の方法を想像することを得意としない為政者が、避けるべきリスクとは何か、それをいかに避けるべきなのかを決定してゆく社会である。すなわち、I章1で検討したような「野蛮から文明へ」とは別の、リスク管理という文脈においても、定住本位と表現し得るシステムが多くの国で前景化するという事態が生じたのが近代以降の状況といえる。

さて、世界の遊動民と同様、中国の船上生活者もまた、国家により張り巡らされたさまざまなリスク管理システムが交錯する定住本位型の現代社会に暮らしている。本稿では、中国福建省南部を流れる九龍江という大河とその河口に広がる海を生活の場としてきた「連家船漁民」に注目し、陸上に建てられた定住用家屋の獲得を渴望する一方で、その獲得後もなお船に住まいつづけようとする彼らの日常から、定住本位社会を彼らがいかに生きているのかを描くことを目的とする。

最初に連家船漁民が生活する環境に触れておこう。九龍江は、福建省西南部の山から大きく北溪・西溪・南溪に分かれて台湾海峡へと注ぎ込む大河である⁵。連家船漁民た

ちは、この九龍江河口の汽水域から台湾海峡に至る水域において、家族ごとに船に住まいながら、魚介類を捕って沿岸部にある農村の市場や道端で売ったり、漁獲物・木材・日用品を船で運搬したりして生活を営んできた。九龍江の河口には経済特区廈門市の中心である廈門島や、西洋建築の数と美しさで国内外に知られる鼓浪嶼、さらに台湾の実効支配下にある金門島・小金門島などが位置しており、この一帯は古くから政治・経済・軍事の要衝上重要な地域でありつづけてきた。

第II章で詳述するとおり、九龍江河口に分散していた連家船漁民も1949年の中華人民共和国成立後はほかの国民と同様に数段階の集団化を経験し、最終的には計5カ所の人民公社に分かれて所属するとともに、それぞれの地域に設けられた連家船漁民のための定住用地周辺に定着していくことになった。そのうち、筆者が2007年より研究をつづけてきたのは、人民公社の解体を経て、漳州市内の龍海市(=市の下位におかれる県と同レベルの市) Sm 街道 Sm 漁業社区に属することになった4,544人(1,258戸)⁶の人々である。一部の婚入者を除いて、住民のほとんどは自身が船上生活を送ってきた連家船漁民とその後代であり(本稿では、まとめて連家船漁民と表記する)、漢族と認定されている。また、2003年の市区都市化後、Sm 漁業社区の住民は都市戸籍(=「城市戸口」)を有するようになっている。

II 連家船漁民が「陸上定居」に託した希望

1. 土地を所有する農民との屈折した関係性

さて、水上に漂う船での生活をつづけてきた連家船漁民と、九龍江沿岸部の農村に暮らす農民の間には長らく、相反する屈折した関係性が存していた。たとえば農民は、土

4 世界のこうした趨勢を見るにつけ、草原での遊牧従事者が多数派を占めるモンゴル人民共和国のように遊動本位的な国家の存在は、稀有なものとして注目に値する。たとえば、風戸真理は民族誌のなかで、ヤギ・ヒツジ・ウシ・ウマ・ラクダを中心とした家畜の放牧に関わる複数世帯の共同管理が、社会主義化の時期に国家主導で展開された集団労働の諸制度と適合的であったことを示している(風戸 2009)。

5 全長1,923キロメートル、流域面積14,741平方キロメートル。福州近郊を流れる閩江に次ぐ長さを誇る省内第二の河である(福建省龍海県地方誌編纂委員会1993:6)。

6 2006年にSm 漁業社区が発表したデータに基づく。

地・家屋をもたず船上に住まうという生活形態や、それに起因する身体的特徴を嘲笑して、連家船漁民のことを「船底人 (zun de lang = 船に寝る者)・「水鴨仔 (zui ah a = カモ)・「曲蹄仔 (kiok de a = 足の曲がった者⁷⁾」などと呼び(陳正統編 2007: 592; 海迪 2010: iiiなど)。反対に、連家船漁民の側は「土地・家屋がないから農民とは結婚できない」と語るなど、農民に対して卑下にも似た気持ちを抱いてきたのである。

一方、台風や荒天時の避難から薪・水・食糧・漁具の材料の調達、造船、漁獲物の販売に至るまで、船に住まう連家船漁民の生活は、農村に依存することなしには成立し得なかった。実際、普段は船ごとに分散的な生活を送る彼らは、沿岸に点在する複数の農村に停泊拠点をもち、台風の襲来時や年越し、神明の誕辰、祖先祭祀の日などになると父系血縁でつながる数十家族でそこに船を停泊させ、時には船の修繕や漁網の染色に当たることができた。それどころか、連家船漁民は「自らの祖先は停泊拠点のある村の農民だった。今から24～26代前の祖先が貧窮して農村から追い出され、家族を連れて船での生活をはじめたのだ」とする伝承を語り継いでおり、停泊拠点のある農村の同姓農民と自らの間に父系出自関係を主張している(藤川 2017)。このように、連家船漁民の生活とは、①農村の停泊拠点と、②漁場近くの水上に船が集まることでその都度つくられる停泊拠点の間を3～4カ月周期で往来する移動、そして②と③漁場の間を1日に2～3度往復する移動により成立するものであった。

2. 集団化と陸上定居の経緯

共産党政権成立後の1950年代以降、船での移動を基礎とした生活を送ってきた連家船漁民もまた、全国で展開される集団化の波に巻き込まれていくこととなった。集団化の進行にともなって船・漁具は各組織の集団所有となり、収入は点数化された労働の種類などに応じて分配されるという方式が採られるようになったが、連家船漁民の大多数は家族を単位として船に暮らし、九龍江河口に分散して漁撈や運搬に従事するという移動生活をつづけていた(張石成 2009; 藤川 2013, 2017)。

そのようななか、彼らの生活を劇的に変化させたのは、1956年から1999年まで段階的に進んだ定住用地の分配

と集合住宅の建設であった。はじめ、家屋の建設は小規模にとどまっていたが、彼らがより広範な定住用地を手にした契機は、1959年8月23日に巨大な台風が九龍江沿岸一帯を襲ったことにあった。台風の進路変化が急激で連家船漁民が長年培ってきた天気予測の技術では対応できなかったこと、彼らの多くがラジオなど通信手段をもたず、気象情報を得られなかったこと、そして何よりも、基本的には非常時も陸上に逃げ場を有さず、せいぜい船ごと風波の弱い空間へと移動して、人は船に身を潜めるしかないという彼らの住まい方自体が要因となり、龍溪県 Sm 公社・Hc 公社⁸⁾に所属する連家船漁民のうち132人が溺死し、漁船327艘が破損するという大惨事を招くことになった(張石成 2009: 81)。

台風の大被害を招いた直接的な原因が連家船漁民の居住形態そのものにあると判断した県人民政府は1960年、Hc 公社内の農業を主とする Gk 生産大隊に命じて耕作用地の一部を拠出させ、連家船漁民を管轄下におく Sm 公社 Sm 漁業生産大隊に土地を譲渡した上で木造の集合住宅2棟を建造し、高齢者や障がい者に優先的に住宅を分配する方策を採った。その後、狭小な土地には、集合住宅群のほか、編網場・造船場・製氷工場・水産品加工場・漁港・託児所・小学校・診療所・商店が整備され、さらに集合住宅を分配されなかった連家船漁民も各農村の停泊拠点を離れてここに帰港するようになった(写真1、2)。ここには、人民公社解体を経て1999年までの間に2階建て以上の集合住宅が合計21棟、さらに平屋建ての住宅が9棟建てられ、4,000人超の連家船漁民が生活する上で依存せざるを得ない漁村として機能してきた(張石成 2009; 藤川 2017)。この土地・集合住宅の供給と漁村の開発をめぐる一連の過程は、「陸上定居」という名で後世に記憶が継承されてきた(cf. 張石成 2009; 張亜清ら 2009)。



写真1 1960年代前半に建てられた集合住宅 (Sm 漁業社区居民委員会提供)

7 曲蹄仔という名には、きわめて狭小な船で生活し、作業時にも睡眠時にも膝を曲げることが多い連家船漁民によく見られる湾曲した両足を嘲笑う意味が込められている。

8 Sm 公社と Hc 公社は、龍溪県内で隣り合う地域に位置した人民公社である。現在の Sm 漁業社区に所属する連家船漁民の大多数が Sm 公社 Sm 漁業生産大隊の、その他二十数家族が Hc 公社 Lh 漁業生産隊の管轄下にあった。後者は1977年に、前者へと統合されている。



写真2 1970年代のSm漁業生産大隊敷地内の漁港
(Sm漁業社区居民委員会提供)

3. 国家のリスク管理としての 陸上定居

連家船漁民に対する土地の供給と集合住宅、その他施設の建設・分配は、それを推し進めた県人民政府や国家にとってみれば、リスク管理として機能するものだったといえよう。その効果は少なくとも二つあったはずである。一つは、台風に限らず、津波・高潮・高波・竜巻などを発生させ得る自然状態としての河・海に船を浮かべて、漁撈から家事・子育てに至るまで日常のほとんど、生涯のほとんどをそこで過ごすことが抱えると考えられるリスクを軽減する効果である。陸上に家屋があればこそ、気象予報により河・海が荒れ狂うことが予想される場合、連家船漁民を一時的に船から引き離し、家屋内に滞在させることによって人命を危険に晒すことを最小限にとどめることができるからである。為政者にとって、これが第一義的な企図であったことは、一連の陸上定居が巨大台風の襲来と溺死者の大量発生を端緒としてはじまったことから明らかである。

もう一つは、より統治の領域に接近したものである。国家は漁業生産大隊の成員としての連家船漁民を、九龍江の内部から他省の海域にまで及ぶ水上空間で船に住まいながら漁撈・漁獲物運搬に従事する者(=前線)と、陸上の漁村に設けられた各種作業場・工場で漁撈に必要な漁網・網・船・機械の製作や、漁村から離れた地域で農作物の耕作地や魚介類・海藻類養殖場の開発に従事する者(=後方勤務)とに大きく二分した。こうすればこそ、水上と陸上の両面から相互に経済的なリスクを補い合わせ、安定性を確保することが可能になるからである。つまり、何よりも国家全体の生産構造の安定化のために(端的にいえば、国民の口には海産物を届ける必要性のために)、彼らの一部は水上にとどめおかれる必要があったといえる。とりわけ集団労働下において

は、誰が、水陸どちらの空間で、いかなる作業に従事するのかは、各組織に課せられた生産ノルマや個々人の適性(=技術・体力・家庭の政治的背景などを含む)を鑑みながら生産大隊の担当者が決定し、生産単位ごとに実施される労働量・生産量の管理システムや報告会での自己反省などとおして個人を管理することが可能であったので、生産大隊成員の大部分が外海や九龍江内部で流動的な船上生活をつづけていても、国家が各組織をつづいて連家船漁民の居所を把握することは比較的容易であった。

第二の効果は、集合住宅の建設・分配と定住用地の開発が、人民公社・地方政府・国家といった各組織から見れば、それまで分散的な生活を送っていた連家船漁民を居所・戸籍・労働・教育程度などの把握というきわめて定住的な方法によって管理・統治し、彼らの労働収益を効率よく回収・再分配するのに適していたことを表している。いずれにせよ、一見すれば「危険と隣り合わせの人々の救済」「もたざる者に土地・家屋を」という、まったき善の意識に貫かれたように思われる連家船漁民の陸上定居は、遊動的な生活を送ってきた人々を国家主導の管理・統治のシステムの内側に取り込む役割をも担っていたという二面性に留意しておく必要がある。

4. 連家船漁民が陸上定居に 託した希望

ただし、為政者側の事情がいかなるものであったにせよ、「遠い祖先は飢饉で困窮して農村から追い出されたのだ」と船に住まわざるを得なくなった被害の歴史を語り継ぎ、「土地や家屋がないから農民とは結婚できない」などと自らのおかれた地位を嘆いてきた連家船漁民は、集合住宅の分配にある種の希望を託していた。それは、船に住まいながら漁撈に従事することが生み出す(と考えられる)苛酷な生活からの脱却と、教育や衛生の享受による陸上定住者と同じ生活や未来の獲得、そして、それらの実現がひいては陸上定住者から向けられる蔑視の軽減につながるかもしれないという希望であった。

実際のところ、一連の集団化と陸上定居は、連家船漁民の生きる道を陸上空間へと拓くことになった。集合住宅の分配と工場や農場への労働転換は、すべての連家船漁民が経験したものではなかったが、誰にとっても、(父系・母系を問わず)親族のうち必ず数家族は陸上に依拠した生活を送るという状況を生み出し、彼らの教育水準を向上させることになった。陸上で労働する者は、船に住まい漁撈をつづける兄

弟姉妹・イトコの子や孫たちの寝食の面倒を一手に引き受け、陸上に生活の場を確保した子どもたちは定住用地内の小学校卒業後も、希望すれば市内の中学校や高校へ通うことが可能になったからである。さらに、定住用地の存在は、連家船漁民を船上生活にともなう種々の生命の危険からも守ってくれた。定住用地がある限り、(予測可能な範囲での)非常時には頼れる親族や友人が獲得した家屋に身を寄せて危険が過ぎるのを待つことができるし、学齢期の子を陸上の親族に預けてさえおけば、我が子を落水の危機から守ることもできるというわけである。

さらに、陸上空間に接近する機会を得たことは、連家船漁民と近隣農村や市街地の男性・女性との婚姻を増加させた。その多くは、集団化政策下における農場労働や市街地の中学校・高校での就学、工場での就業などによる出会いを契機としていたからである。また、家屋の存在は外部から連家船漁民の家庭に婚入する女性たちの心理的負担をかなりの程度まで軽減させることになった。もはや、「連家船漁民との結婚=船上生活への参入」との必然性は消え、夫やその両親が船での移動生活を送るとしても、自らはそれまでどおり、陸上空間に依拠した生活を維持することができるし、将来、本人が望みさえすれば我が子に陸上で生きる道を用意してやることもできるからだ。実際のところ、職業選択の自由が保障された改革開放後の連家船漁民は、官公庁・企業・工場・商店といった陸上で展開されるさまざまな職種に職を求めている。そればかりか、漁撈で得た金を元手に海鮮レストラン・製氷場・洋品店などを経営したり、龍海市内で多くの雇用を生み出す機械部品工場の経営に奔走したりする連家船漁民も出現している(藤川 2017)。

押さえておくべきポイントは、連家船漁民の場合、多くの遊動民研究に膾炙する「一定の土地への囲い込みと管理を強制する国家/そこからの逃亡を図りながら自由な移動を担保する遊動民」という図式(すなわち、スコットのいうゾミア的な世界)をすぐに想起することはできないという点である。なぜなら、連家船漁民にとって陸上定居とは、「毛沢東主席よ、家屋を与えてくれてありがとう!」という、いわば獲得の歴史として語られるからである(現に、とりたてて政治に対する

賛美が求められる場面でもなくとも、彼らは感謝の言葉を口にする)。

5. 陸上定居の現在

かくして、古くから連家船漁民に共有されてきた「息子には、新造船で結婚生活を送らせてやりたい」との理想は、1960年代以降、「息子の結婚までには、家屋を購入してあげたい」へと変わり、実際に子女(特に息子)の婚姻は多くの家庭において、家屋の購入・賃借を目指す際の大きな原動力となってきた。彼らの家屋獲得に対する熱情は、1978年の改革開放や人民公社解体といった国家の重要な政策転換を経てもなお、強く保たれつづけている。

集合住宅の各室は、改革開放後になるとその時点での住人を主な対象として、安価で払い下げられることになった。先述したように、その後、現・Sm漁業社区の敷地内には1999年までに合計30棟の集合住宅が建設されたが(写真3)、後発的にこの定住用地へとやって来た4,000人超の連家船漁民にとってこの土地はあまりに狭小であった。したがって、家屋を得たいと望む連家船漁民は、龍海市内外に分散して、農家の一室や市街地の分譲アパートの購入・賃借に奮闘してきた。それが叶わぬ場合には、最低生活保障の一環として市内に建設された通称「廉租房」(=低家賃住宅、写真4)⁹への入居を申請するなど、彼らは陸上の家屋を獲得するために、涙ぐましい努力をしてきたのだ。そのためか、2011



写真3 Sm漁業社区内の集合住宅群

9 2009年になって、龍海市は市内に暮らす低所得者に対する最低生活保障の一環として、市内の2カ所に集合住宅群を建て、低家賃住宅としての提供を開始した。最も小さい部屋でも台所とトイレ・シャワールームを備えた2Kタイプで、各世帯の経済状況や家族構成の人数、入居する部屋の広さなどによって、1ヶ月当たり180~410元の家賃で賃借可能であった。龍海市内のごく平均的なマンションの一室を賃借する場合、1ヶ月当たり300~800元ほどの家賃が必要になることを考えると、比較的安価で新しい部屋を借りることができるのは、低所得者層にとっては大変な魅力で、入居希望者が殺到することになった。自分の家屋を購入することが叶わず、小さなアパートや三合院の一室を借りたり、親族宅に仮住まいしたりするほかなかった多くの連家船漁民も、入居を希望した。龍海市は住宅保障事務室を組織し、入居を希望する人々のもとに調査員を派遣して、低所得者としての条件を満たすかどうかを調査した後に、市内の各社区・村に属する全192世帯に対してこの集合住宅への入居を許可した。2009年11月の発表によると、このうち、18世帯がSm漁業社区の住民であった。

年の時点で、陸上に一切の居住空間を有さず、水上の漁船や川岸に固定した廃船を住まいとする連家船漁民は、20世帯ほどあるのみであった(写真5)¹⁰。つまり、1960年から本格的にはじまった陸上定居から約50年の間に、連家船漁民の約99%が、何らかの形で陸上の家屋を保有するようになったのである¹¹。



写真4 市内に建設された低家賃住宅群



写真5 Sm漁業社区内の川岸に固定された住まいとしての廃船

1. 家屋の獲得後も維持される船上生活

以上の状況を一瞥すれば、陸上定住化政策とは、連家船漁民を苛酷な水上空間から解放し、魅惑の陸上空間へと引き上げる役割を担ったとの即断を生むかもしれない。ところが、である。約99%が陸上に家屋を確保し、本人たちもそのことに並々ならぬ熱情を傾けているように見えるにもかかわらず、そして1978年の改革開放以降、組織による労働分配は終わりを告げて生業の選択が個人に任せられるようになったにもかかわらず、Sm漁業社区に属する連家船漁民のうち、漁撈や漁獲物の水上運搬、大型船で各地へ赴き河底から砂を掘削・運搬する仕事といった水上労働の従事者は1,677人おり、これは全労働力人口の実に77.3%に値する数に上るのである¹²。表1からもわかるように、彼らの間で見られる水上労働とは、その労働形態の種別にかかわらず、一定期間の船上生活と船での移動をとらなうものである。

ここには、もはや陸上で育った経験しかもたぬ1960年代以降生まれの若年層(20～50代までと、この層はとても厚い)も含まれている。彼らもまた、両親の漁船を譲り受けたり、両親の援助を受けながら大型漁船を新造して船員を雇ったりするなどして船上生活へと参入しているのである。さらに、陸上の家屋の存在は、(少し意外なことかもしれないが)連家船漁民の活路を水上にも広げることに寄与している。なぜなら、家族を陸上の家屋に残して単身、省や国を跨いで航行する船へと新たな労働の場を求めることが可能になったからである。これらは、「過去の船上生活の残存」、あるいは「船上生活からの脱却の失敗」といった例外事項と見なして等閑視できるような数をはるかに凌駕する、継続的な現象なのである。

こうした現況を踏まえた上で、以下では、国家がさまざまなことを企図して展開するリスク管理の方策が、連家船漁民にとっては別の形のリスクの火種をもたらすことになる様相を見ていこう。

Ⅲ 国家のリスク管理と窮屈さを生み出す新たなリスクの火種

10 Sm漁業社区の住民を代表する党支部書記への聞き取りと筆者の目視による。これらの世帯は、戸籍の居所欄に「小船」と記載されていた。

11 なお、Sm漁業社区居民委員会では、社区敷地外に暮らす人々の戸籍も敷地内に暮らす人々と同じように管理しており、両者ともにこの居民委員会をとおして同等の行政サービスが受けられるようになっている。住民の実際の居住空間と、住民の戸籍を管理する行政単位が正式に有する区画が一致しない状況は、近隣の他社区や農村と比べて連家船漁民を独特な存在に見せる要素ともなっている。

12 この数値は2006年にSm漁業社区が発表した統計データに基づくが、2019年現在もそれほど大幅な変化があるようには見受けられない。

表1 Sm漁業社區の連家船漁民が従事する水上労働

	漁船の種類	移動生活の期間	活動場所	作業	全長×幅×深さ (m)	材質	船に暮らす人数
①	手抛網漁船	1日(朝～夕方)	九龍江内部	投網漁	5.8×2.2×0.8	木造	2人(夫婦)
②	小型掃簾漁船	1日(朝～夕方)	九龍江内部	小型船での刺し網漁	6.0×1.4×0.8	木造	2人(夫婦)
③	灯光漁船	3～7日	九龍江河口～厦門島附近の海域	集魚灯を用いた漁	21.9×5.2×2.0	鉄製	3～4人(夫婦+子)
④	虎網漁船	15日～3か月	九龍江内部	大小3艘の船での流動定置網漁	母船:10.0×3.5×1.0	木造	2～3人(夫婦+子)
⑤	鈎釣漁船	15日～3か月	九龍江河口～厦門島附近の海域	延縄漁	9.5×3.0×1.0	木造	2～4人(夫婦+子)
⑥	中型掃簾漁船	15日～3か月	九龍江河口～厦門島附近の海域	中型船での刺し網漁	7.0×2.1×0.8	木造	2～3人(夫婦+子)
⑦	拖蝦船	15日～3か月	九龍江河口～厦門島附近の海域	エビ引き網漁	15.0×4.3×1.75	木造	3～4人(夫婦+子)
⑧	籠壺漁船	15日～3か月	九龍江河口～厦門島附近の海域	鉄製の枠とナイロン製の網で作られた円筒状の網を水に沈めて魚を捕る漁	18.3×5.0×1.8	鉄製	3～4人(夫婦+子)
⑧	単拖網漁船	3か月～6か月	台湾海峡	連家船漁民がオーナー、船長を務める大型船1艘での底引き網漁	22.3×5.3×2.35	鉄製	7～15人(主に男性) / 1艘
⑨	双拖網漁船	3か月～6か月		連家船漁民がオーナー、船長を務める大型船2艘での底引き網漁	29.5×7.2×3.7	鉄製	7～15人(主に男性) / 1艘
⑩	運魚船	1日～1か月	九龍江河口～厦門島附近の海域	漁船が捕った漁獲物を船上で買取り、運輸船で厦門島内などの魚売り商人の所まで運ぶ	17.8×4.2×1.55	鉄製	2～3人(主に男性)
⑪	交通船	1か月～3か月	厦門島附近の海域	海上・海中での工事に従事する人を陸から現場まで運ぶ	木造の漁船を用いる	木造	2人(夫婦)
⑫	砂船	3か月～6か月	九龍江内部・福建省沿海・広西チワン族自治区沿海	農村出身経営者に雇われて大型船に乗り、川底あるいは海底の砂を掘削・運輸	30.0×13.0×6	鉄製	個々人で契約(主に男性)
⑬	貨船	6か月～2年	アジア各地	福建省籍の貨物船に雇われて各地に貨物を運ぶ	—	鉄製	個々人で契約(主に男性)

2. 家屋への接近と陸上のみに依拠した生業・生活に潜む不安定性の回避

連家船漁民が土地・家屋を手に入れ、漁村建設に成功した過程が「陸上定居」の物語として語られることはすでに触れたとおりである。とりわけ改革開放以降、連家船漁民にとって家屋の購入・賃借は、自身が望みさえすれば陸上世界だけに依拠した生業・生活を営むことを可能にするものであった。しかし、家屋の獲得を渴望する一方で、連家船漁民の大多数が長期間の船上生活をともなう水上労働に従事しているという事実——。筆者には、この一見矛盾するかに見える状況こそ、水上空間に比して低リスクであるように(地方政府にも、連家船漁民自身にも)見えていたはずの陸上が、蓋を開けてみたら多くの連家船漁民にとっては(少なくとも水上と同程度には)、リスクの高い空間であったことの証左であ

るように思われる。なぜなら、(彼ら自身はそれがリスクだと明言することはないが)生業・生活の場を陸上のみに限定することを、多くの連家船漁民は実に注意深く避けているように見えるからである。

以下では、先ほどの統計データから視線をずらし、船上生活をともなう水上労働が連家船漁民の個々人や家庭でどのように展開しているのか、二つの家族の例を挙げながら検討しよう。

事例1:張チンユェ

張チンユェ(1969年生・男性)の両親はともに漁船で生まれ育ったが、成人してから父は生産大隊の管理職として、母は漁村内の各種工場で働くなどして、ともに陸上での労働に従事していた。チンユェは陸上の病院で誕生した後、父方祖母・父母・(後に誕生する)弟妹とともにSm漁業生産大隊の敷地内に分配された集合住宅に住んでいた。小学1年生を何度か留年すること

になり「勉強は向いていない」と考えたチンユェは小学校を自主退学した後、近隣の農業生産大隊へ出向いて建築現場でレンガ運びの仕事をした。12歳になるとSm漁業生産大隊の木造機帆船で外海へ行き、漁を手伝ったが、16歳まで労働点数は加算されぬままだった。生産責任制になると、生産大隊の木造機帆船2艘がチンユェの母の父方イトコ(MFBS)に払い下げられ、彼の兄弟やイトコ約10人が株主としてこの2艘を共同経営することになった。1艘につきチンユェを含め20人以上の連家船漁民が雇われ、台湾海峡へ出て漁をした。毎回の漁獲高に、株主や乗組み員の勤務年数・技術の高低によって定められた比率をかけて計算される給料は、漁の出来に依存するため不安定だが、工場労働に比べるとよいと感じていた。

しばらくすると、株主同士の関係が悪くなり居心地が悪くなったチンユェは、別の連家船漁民が購入した新造の鉄製機帆船に雇われ、台湾海峡で漁をした。その間、チンユェは龍海市Fg鎮で集団化されていた連家船漁民の妻と結婚し、それを機に父母や弟妹たちと住んでいた集合住宅を両親から譲り受けることになった。

やがて、不安定な機帆船の給料に不満を感じるようになったチンユェは、水産品冷凍工場で魚を絞める職に転職した。休日もなく毎日出勤しなければならなかったが、給料は安定していた。ところがリーマンショックの煽りを受けて2010年に工場が閉鎖したため、もとの機帆船へ戻ることにした。「字も書けないし、頭もよくない。陸にいてもあまりいい職業に就くことができないし、経験のある機帆船が結局のところ、一番お金が稼げる」と考えたためである。

その後、龍海市内の市街地で三輪車を漕いで客を乗せる仕事が儲かりそうだと聞き、チンユェは借金をして三輪車を購入。働く時間が自由なのが性に合っていたが、電動機付き三輪車に規制がかけられたり、ナンバープレートの購入を義務づける営業許可制が採られたことで思ったよりも金が稼げず、やむなく三輪車の営業を停止し、妻とともに近隣の鎮の水産品加工工場で働くようになった。家計が立ち行かなくなれば、また機帆船に乗ればよいと思っている。

事例2：張アーグン一家

①集団労働下：家族で船上→船上/陸上に分離

張アーグン(1944年生・男性)と黄アーギム(1951年生・女性)は共に投網漁船で生まれ育ち、結婚。二人は投

網漁をしながら、長男・張ゴギャン(1971年生)と二男・張ジーギャン(1972年生)を船上で育てていたが、1975年ごろ、父・アーグンは労働改造のため農場へ連行されてしまった。1977年、母・アーギムがSm漁業生産大隊の編網場に配属されたため、母・長男・二男の計3人は船を下りて、父・アーグンの両親と弟妹たちが得た集合住宅に居候しながら職場・学校へ通うことになった。ほどなく農場での労働を終えた父・アーグンは、Sm漁業生産大隊の水産加工品工場の漁獲物回収船に配属された後、機帆船やイカ釣り漁船に配属されて福建省外の世界まで出漁し、ほとんどの時間を船で過ごした。長男・二男は集合住宅に住まいながら小学校・中学校・高校(二男は専門学校)に通学した。

②改革開放後：家族で船上に

改革開放後の1989年、父・アーグンはエビ曳網漁船を購入し、一家4人でこの船に住まいながら漁をした。長男・二男は船の操縦技術を実地で両親から学び、Sm漁業村主催の講習会に参加した後で簡単な筆記試験を受け、操船免許を取得した。開始当初、エビ漁は豊漁がつづき、アーグン一家は漁で貯めた金と知人からの借金を併せて1994年、九龍江の畔に新築分譲アパートを購入した。寝室3つ、居間、台所、シャワー付き洗面所兼トイレから成る120㎡の部屋だった。家屋がなくては息子たちが結婚できないと考えての決断だった。ところが間もなく、エビ漁が不振に陥ったので、父・アーグンは2000年、所有権を有したままエビ曳網漁船を別の連家船漁民に貸し出すことにした。

③父・張アーグン、母黄アーギム：夫妻で船上生活を継続

アーグン夫妻はエビ漁からの撤退後、中古の小型木造船を購入し、厦門近海において、旧暦2～11月は延縄でハモを、冬季には刺網でフウセイやマルアジなどを捕っている。出漁中は、漁場付近の海上に数家族の連家船漁民が各船を集めることでつくられる臨時的停泊拠点(多くは、岸から少し離れた海上で、波を避けやすく、陸上の市場に上がったり真水を補給したりするのに便利な大きな港へとアクセスしやすい空間が選ばれる)に船を泊め、船上で食事・就寝する。後述の夏季休漁期や年始・祖先祭祀の日などには自宅へ戻るが、その期間も食事・漁具の修繕・ポーカーや囲碁などの娯楽・就寝は船上でこなし、多い年でも2日ほど自宅で就寝することどまっている。

④長男・張ゴギャン家族：夫／妻子で船上／陸上に分離

長男・ゴギャンは1995年、中学時代の同級生で市街地出身の妻と結婚し、長男が誕生(1997年生)。ゴギャンはエビ漁の撤退ともなつて陸へと上がり、妻と同じ靴工場に勤務した後、待遇に不満を感じるたびに市内の数か所の工場を転々とした。しかし、やがて工場労働に魅力を感じなくなり、「やはり自分には水上の仕事が向いている」と考えたゴギャンは廈門市の水産学校(=現・海洋職業技術学院)で短期間の講義を受け、大型船舶操船免許を取得。これにより大型の砂掘削船に副船長として雇われることになった。これは水路で福建省各地・広東省・広西チワン族自治区などの海・河へと赴き、水底の砂を掘削(真水による洗浄)・運搬・売却するという船で、一度船に乗ると3ヶ月から半年は帰宅できぬが、給料は陸上の工場労働者の約3倍と破格である。ゴギャンは、副船長として大型船舶の航行に責任を担うこの仕事に誇りをもちつづけてきた。

ゴギャンは2017年冬、停泊中に酒に酔って甲板から足を滑らせ、船底に落ちて頭部を縫う怪我を負い、副船長の仕事を辞した。数ヶ月自宅で休養した後、船長として新造された砂掘削船の試験操業をする仕事が見つかり、2019年夏現在もそれに乗って台湾海峡まで赴いて一定期間自宅には戻らぬ生活をつづけている。

ゴギャンの妻は靴工場での仕事をつづけている。さらに、長男は自宅から小学校・中学校に通ったが、その間、平日の昼休みと放課後にはSm漁業区内の祖父・アーグンの妹(FfZy)の集合住宅で食事を摂り、休日は市街地にある母方祖父母の社宅へ行って食事を摂るほか、高校教師の母方オバ(MZe)宅で勉強を見てもらうなど、陸上に築かれた父方・母方双方のネットワークに頼る生活を送ってきた。息子はその後、専門学校を卒業して現在は廈門で中古車販売の仕事に就いている。

⑤二男・張ジーギャン家族：夫妻／子で船上／陸上に分離

二男・ジーギャンは1996年、龍海市Fg鎮で集団化された連家船漁民の女性と結婚し、2000年に長男が誕生。アーゲン一家がエビ漁をやめた後、ジーギャン夫妻は鮮魚の仲買で生計を立てた。

2005年、廈門島近海で海底トンネル建設工事がはじまり、渡し船の仕事を募集しているとの情報が回ってきた。操船免許を有していたジーギャンは、父・アーゲンが人に貸していたエビ曳網漁船を返してもらい、妻とともにその

船に乗って、労働者を港から海の工事現場へ送迎したり、工事に使用する大型船舶の錨の上げ下ろしをしたり、現場から保護動物のシナウスイロイルカを追い払ったりする仕事を請け負うことになった。年末・年始など長期休暇以外はほぼ毎日、廈門島北東部の海上に船を停泊させ、そこに寝泊まりした。2010年に海底トンネルが完成して渡し船をやめるまでの間、幼かった長男は、彼の祖母・アーギムの姪(BeD)夫妻のもとに預けられ、その子どもたちと寝食をともにしながら幼稚園・小学校へ通った。

渡し船の仕事をやめた後、ジーギャンはいくつかの工場を転々とし、妻は工場の食堂で働くようになった。その後、妻は癌に罹患して手術と化学療法を終え、現在は自宅で休養している。さらに、2018年、高校を卒業した長男は人民解放軍に入隊したため、自宅を離れて広東省へ向かい、各種訓練に参加している。長男は海軍に配属されるらしいと聞かされており、家族は彼に、一定期間が経過したら退役して民間の貨物船や漁船のレーダー員などとして働いてほしいと願っている。

これらの事例は、連家船漁民にとって家屋の獲得が船上生活の終結、すなわち陸上のみに依拠した生活の開始に直結するわけではないことを如実に表している。改革開放によって労働配置を組織が決定する時代が終わりを告げ、連家船漁民は自らの意思で生業・生活の空間を選択することが可能になった。一部の連家船漁民は、自然状態としての河・海が自らの収入の多寡や身の安全を左右することになるという船上生活が抱えるリスクからの脱却を願いながら、家屋を足がかりとして陸上で展開される数々の職業へと参入していった。だがそこは、学歴が高くない(これは多くの場合、文字の読み書き能力や標準語を話す能力の低さを表す)から給料のよい職に就けない、就職したのにリーマンショックで工場が倒産する、三輪車で客を乗せるようになったが地方政府の管理が厳しく、思うように稼げない、そもそも毎日決まった時間に通勤せねばならぬ生活が肌に合わないといった、(陸上定住者が抱えているのと同じ)種々のリスクが渦巻く空間であった。そのことを、連家船漁民は経験的に知るようになったのだといえよう。

陸上定住者と同様の生活・生業への参入に不可欠な家屋を獲得したいと強く望み、とりわけ改革開放後は自らの努力によってそれを成し遂げてきたという揺るがぬ歴史と、その後もなお水上での移動を基礎とした生活・生業を可能にする船や操船免許・船員証などを更新しつづけた、新たに高性能な船や高レベルな大型船舶操船免許を購入・取得した

りするという実践の並存状態が示すのは、連家船漁民にとって陸上と水上とは、種類は異なるかもしれないが同じくらいの程度で(好悪含む)不確実性に満ちた空間であるという事実である。それはつまり、個人について見れば、「船での生活が立ち行かなくなれば、陸上での生活に転向することもできる」、「陸上での生活がうまくいかなければ、水上での生活に戻れる」という二方向の動きを常に往来可能な状態にとどめておくことを意味し、また、複数の成員から構成される家族は全員の生活・生業空間を陸上もしくは水上のどちらか一方のみに固定することなく、(現状がどうであれ、)望みさえすれば、必要に応じていつでも、誰でも、陸上・水上の双方に生活・生業の糧を求めることができるという状況を確保しておくことを表すからである。そう考えるならば、連家船漁民にとって陸上と水上はやはり同程度に、自らの活路を見出すに足る魅力的な空間であるといえよう。

3. 新たなリスク1: 家屋からの立退きと航行の 制限を引き起こす都市開発

だが、水上と陸上の両空間に跨る連家船漁民の生活は、主に陸上空間の経済効果・美化・衛生状態向上を目的とした地方政府主導の都市開発計画によって、別のリスクに曝されてもいる。まず、2008年に九龍江河口一帯の堤防造設と道路拡張計画が発表され、現在までの間に、龍海市内は各種工事の実施と家屋からの強制立退きで大混乱を呈することになった。このなかで、連家船漁民が大枚をはたいて購入した分譲アパートの多くにも取壊しの決定が下され、さらに彼らが立退き者用集合住宅の完成までの間に仮住まいとして賃借したアパートもほどなくして取壊しの対象となり、再び退去を余儀なくされるといったことが相次いだのである。

結果として、九龍江本流の川岸には潮汐の如何にかかわらず安全な高さが保たれるような強固な造りの堤防が登場し、道幅の広い幹線道路も開通した(写真6、7)。そして、この道路拡張のためといって取壊されたはずの古いアパートや農家の跡には、折からの不動産開発ブームに乗って高層の高級分譲マンションが乱立し、これまで「臭い」といって九龍江になど見向きもしなかった市街地の富裕層が競うようにしてこれらを購入することになった(写真8、9)。つまり、交通の利便性向上のための道路拡張工事という大義名分は、古い家屋の住人だった連家船漁民や農民を狭小な立退き者用集合住宅地へと追いやり、そうして明け渡された川岸の広い土地を富裕層に譲るというように、住人の還流を生み出す



写真6 (開発前) 水面よりわずかに高いだけだった九龍江本流の堤防



写真7 (開発後) 九龍江本流の畔に敷設された堤防と幹線道路



写真8 (開発前) 連家船漁民も多く暮らした九龍江本流畔の分譲マンション



写真9 (開発後) 九龍江本流畔に登場した高級分譲マンション群

結果を生んだのである。

都市開発の波はSm漁業社区の敷地内にも及んだ。こちらには幸いにも、集合住宅群が取壊されることはなかったが、1976年に建てられたSm漁民小学校が解体され廃校に追い込まれている。さらに、毎月大潮の満潮時になると九龍江が増水して市内の橋という橋が冠水するほか、さらには平屋建て家屋のトイレの水が逆流して部屋や庭に漏れ出すという龍海市全体の懸案事項であった九龍江の潮汐管理のために、本流とSm漁業社区内を流れる支流が交差する空間に、河口堰が造られることになった(写真10、11)。ほかにも、泥がむき出しだった九龍江の支流の川岸には漁撈から戻った連家船漁民が木造小型漁船を係留したり、高齢者が廃船を固定してそこに住まったりしていたのだが、そこは護岸工事と植樹が施されたほか、両岸には誰が歩くのか、遊歩道が敷設され、Sm漁業社区の外貌の美化に一役買っている(写真12、13)。

Sm漁業社区の敷地内に登場したこれらの設備は、連家船漁民の生活に大きな影響をもたらすことになった。まず、九龍江の潮汐管理を目的とした河口堰の水門の高さは、日々刻々と変わる干満時の水面の高さと水門の下を航行しようと



写真10 (開発前) 大潮のたびに冠水をくり返していたSm漁業社区内の橋



写真11 (開発後) 九龍江支流の潮汐管理のために設置された河口堰



写真12 (開発前) 泥がむき出しになった九龍江支流の川岸



写真13 (開発後) 護岸工事が施され樹木が植えられた九龍江支流の川岸

する連家船漁民の船の高さを考慮することなく設定されたため、潮が引くと水深が不足して漁船は堰内に入れず、反対に潮が満ちると漁船と水門の間の空間が確保できず船が水門に激突しかねないというように、船の航行に著しい不便が生じた。これにより、それまで帰港時には支流に小型漁船を係留していた多くの連家船漁民が、自宅のあるSm漁業社区の敷地から徒歩7分ほどの九龍江本流に船を停泊させるようになっていた。さらに、護岸工事と遊歩道の敷設によって、支流に据えられていた住まいとしての廃船もまた撤去と立退きを強いられ、それらは本流にも行き場をもたなかったために、廃線の住人だった高齢者たちは陸上に住まいを求めることになった。

上に見たように、一連の都市開発は、九龍江河口の汽水域に位置することによって龍海市全体が抱えてきた非常時の高波・高潮発生、日常的な浸水(と、それともなう汚水の逆流)といった治水・衛生管理上のリスクを軽減し、交通網の整備や工事増加にともなう雇用創出によって経済効果を生んだり、老朽化した建築物や悪環境を一掃して街の美化を実現したりするといった企図のもとに進められた。しかし、

開発にともなうアパート・マンション・農家や住まいとしての廃船、生計を立てるための漁船の強制撤去と住人の強制立退きは、工事請負業者の不足による立退き者用住宅完成の遅れ、立退き者の増幅による立退き者用住宅の供給不足、不動産価格の高騰によるアパートの賃借・購入困難といった事態を引き起こし、(ほかの市民と同様) 連家船漁民は住宅難や一家離散の状況に追い込まれるという結果を生んでいる。つまり、都市開発計画は多くの連家船漁民にとって、陸上での生業・生活を可能にするはずだった陸上や水上の居住拠点を著しく流動化させるといった新たなリスクを生み出しているのである。

連家船漁民はそれらに対して、せいぜい立退きを渋って補償金 (=立退き者用住宅完成までの仮住まいにかかる賃借料の補填) を高額にしようと試みる程度である。あるいは、取壊し前の家屋内での同居人数を水増し報告し、「わが家庭は低所得なので、大人数でこんなに小さな面積の部屋に住むしかない。かわいそうな私たちを助けてくれ」と市政府にアピールして、市内の低所得者用住宅への入居権を手に入れようと試みることもあるが、それも失敗つづきである。多くの人はなす術なく、最終的には市政府や市の息のかかった開発会社が住民の意見を取り入れることなく独自に下す決定に従い、自ら新たな家屋を求めて奔走している。

4. 新たなリスク2： 長期の休漁・船舶廃棄を迫る 海洋保護政策

さて、世界規模での海洋資源枯渇が危惧されるなか、持続可能な漁業を模索し、海と河を管理下におさめようとして中国が国家規模で展開する海洋保護政策もまた、一定期間の船上生活をともなう移動を常態とする多くの連家船漁民にとっては、船での操業が極端に制限されるという新たなリスクを招いている。

数々の試みのうち、中国が最も注力しているのが水産資源の捕獲から養殖への転換である。中国は1990年にはじめて水産物養殖生産高が漁撈生産高を上回ることになったという、世界でも類を見ない状況にある。九龍江河口の沿岸農村でも河の浅瀬や内陸の池を利用した魚介類養殖が盛んであるが(より上流はスズキ、下流はエビなど)、連家船漁民の所属するSm漁業社区では私営・公営を問わず養殖業を一切展開しておらず、養殖の推進は彼らに直接関わる取組みとはなっていない¹³。

連家船漁民に直接的に、かつ最も大きな影響を及ぼすのは、最短でも3ヶ月と期間が長く、休漁補償がないのに懲罰ありというきわめて厳格な夏季休漁制度である。中国は1980年代から地域限定的に、かつ段階的に休漁制度の設定を開始していたが、2009年以降は黄海・渤海・東シナ海・南シナ海に適応範囲を拡大し、単層刺網漁船・延縄漁船を除く漁船すべてに1.5～2.5ヶ月の休漁を課すことになった。新たな制度のもとで、該当する種の漁船には、休漁開始前に登録地の港湾へ戻って停泊すること、休漁期間中は漁具を船艙や倉庫に保管することなどが義務づけられ、それらは農業部と海洋・漁業局の厳しい管理下におかれるようになった(表2、資料1)。2017年には休漁期間のさらなる延長が発表されている。これと抱き合わせて施行されるのが、休漁を遵守した者には船の燃料代が補填されるという補償制度であるが、それはほとんどの場合、休漁期間内に予想される収益の損失を上回るものではない¹⁴。片岡千賀之が指摘するとおり、この休漁制度は、海洋資源に対する国家の管轄権が漁業従事者の漁業権益に優先することなくして成立し得ず、その意味できわめて中国的な海洋資源管理政策といえる(片岡 2004)。当然ながら、連家船漁民も漁撈に従事する限り、この休漁制度から自由ではない。

さらに2015年には財政部が船舶廃棄処分に対する補助金制度を発表した。これは全国規模での漁業のスムーズな生産減少を目的とし、漁船の廃棄と廃棄した漁船の人工漁

13 これは、Sm漁業社区が、九龍江本流の川岸付近の空間を占有する経験をしてこなかったことによる。すなわち、1960年代以降、九龍江支流の畔に連家船漁民たちのための定住用地が設けられ、支流も漁港として整備された後も、支流はあくまでも大小各種の船が停泊するだけの空間として機能しており、連家船漁民が占有して水産物の養殖を展開できるような空間にはならなかった。また、週れば、連家船漁民たちの一部は集団労働下で九龍江河口の沿岸部へ出向いてノリや貝類の養殖場に配置され、そこでの作業に就いていたのだが、その養殖場が彼らの手に渡ることはなかった。そのためか、現在、連家船漁民の間ではしばしば聞かれるのは、「なぜSm漁業社区の党支部書記は、自分たちのために資金を投じて養殖をできる場所と設備を確保してくれないのか」というものであり、代々、連家船漁民の中から選ばれてきた党支部書記が市政府に働きかけるだけの手腕と影響力をもたないことに対する恨み節となっている。そこには、(実際の状況がいかなるものかとはともかくとして)水産物の養殖は漁撈に比してリスクが低く、より安定した収入源になり得るはずだとの思いが込められている。

14 中国社会をよく表すものとして「上に制度あれば下に対策あり」という言葉が知られるが、この燃料代補填制度もその例外ではない。漁撈に従事しなくなった連家船漁民も、燃料代を目当てに、船を売却・廃棄することなく港に係留しておくという例が見られるのである。休漁期間に限らず、そもそも漁撈をするために船を動かすことがないのだから燃料代はかからず、他の職で金を得る者にとっては丸儲けの制度ということになる。むしろ、補填制度を実施する側も廃船を登録して不当に燃料代を要求する者がいないかを調べに来るのだが、その時は船のもち主が検査員をともなって船まで連れて行き、自分の船舶操縦免許が期限切れではないこと、船は船舶検査を受けていること、そして安全設備を備えていることなどを説明し、自らの要求が正当なものであることを主張するのである。

表2 2009年夏季休漁制度改定後の福建省における各漁船の休漁期間

漁の種類	休漁期間				
	5月	6月	7月	8月	9月
集魚灯を用いた漁	5月1日12:00～7月1日12:00				
定置網漁	5月1日12:00～7月16日12:00				
北緯26度30分以南 底引き網漁 刺し網漁(単層は 囲い網漁 馬鋤網漁 追込漁	5月16日12:00～8月1日12:00				
北緯26度30分以上 底引き網漁 刺し網漁(単層は 囲い網漁 馬鋤網漁 追込漁	8月1日12:00～9月16日 12:00				
蝦引き網漁 カゴ漁	6月1日12:00～8月1日12:00				

福建省海洋與漁業執法総隊による『福建省伏季休漁宣伝手冊』[福建省海洋與漁業執法総隊 2009]の情報をもとに筆者が作成。

資料1 休漁中の漁船に課せられること

休漁漁船の監視・管理に関する要求

- ・休漁中のすべての漁船は、休漁開始前に漁船の所属する地域の港湾・埠頭・入り江に戻って停泊しなくてはならない。夏季休漁期間は、無断で港を離れたり、停泊地を変更したりしてはならない。
- ・夏季休漁中、各漁船の「漁撈許可証」は徴収し、まとめて管理しなくてはならない。
- ・休漁中、各漁船が所持する漁具は梱包し、船艙など定位置に保管するか、漁船から倉庫などに運んで保存しておかなくてはならない。漁具の修繕が必要な場合は、修繕が終わり次第、船艙・倉庫などに納めて保存すること。条件が整う場合には、可能な限り漁具を漁船から離れた場所に集めて保管すること。
- ・休漁中の漁船が明らかな理由によりその所属する港湾以外の土地で休漁しなければならないと認められる場合、必ず各漁船の所属する漁政執法機関の許可を受け、さらに停泊地にある漁政執法機関の監督・検査を受けなくてはならない。同じ県(市、区)内にある別の港湾に停泊して休漁する場合、各漁船の所属する県レベルの漁政執法機関の許可を受けなくてはならない。県(市、区)外の別の場所に停泊し休漁する場合、各漁船の所属する地域と停泊地域の双方を管轄下におく上級の漁政執法機関から許可を受けなければならない。台風を避けるために港湾を離れたり、別の停泊地へ移動したりする際には、風を避けることを優先し、同時に各漁船の所属する漁政執法機関に報告すること。この際、各漁船が所属する漁政執法機関と、停泊先の漁政執法機関はそれぞれの状況を停泊先の漁政執法機関へ速やかに届け出ること。なお、台風が去った後、漁船は速やかにそれぞれの所属する港湾へ戻らなくてはならない。
- ・いかなる漁業船舶であっても、休漁の対象となる作業タイプの漁具をともなって休漁海域へ入ることは許されない。
- ・「専項(特許)漁業捕撈許可証」を有する漁船は、規定を厳守した上で作業を行い、漁獲物を処理することができる。この際、積極的に各レベルの漁政執法機関の監督・管理を受けること。
- ・休漁の対象となる漁船は、休漁対象外の作業に転換して生産活動を行ってはならない。
- ・日常生活で必要なものを維持する場合を除き、休漁中の漁船は休漁期間内に無断で給水・給氷・給油を行ってはならない。
- ・いかなる機関・個人であっても、休漁規定に違反して得た漁獲物を買いつけ、運輸し、売りさばってはならない。
- ・休漁中のいかなる漁船も、港湾・埠頭・入り江での停泊期間中、かつ漁港監督機関の許可を得ていない場合には公然と作業をしてはならない。

[福建省海洋與漁業執法総隊 2009]

礁への転用を奨励するもので、長期的には漁民の他の職種への転業を促すことを目指すものである。壊した漁船の破片や当該漁船に関わる各種証書類を担当局に提出し、確かに漁船を廃棄処分にしたと認められた者には、「補助基数×船舶の総トン数×船齢の係数×船舶の種類の係数」という数式（時期により補助基数が変動）ではじき出された金額が支払われるということであった。連家船漁民にとっては、造船年が古いものほど高値がつくとの情報と、船舶操縦免許の更新が65歳を上限として不可になるという免許制度上の状況¹⁵があいまって、とりわけ高齢者の多くがこの漁船廃棄に乗り出すことになった。

ほかにも、中国では1993年以降、農業部の管理のもとで水生野生動物保護実施条例を定め、さまざまなレベルで絶滅が危惧される海洋生物を「保護動物」として選定し、その捕獲を禁止するという策が講じられてきた。たとえば、九龍江河口の海域で生息が確認されているシナウスイロイルカは国家重点保護野生動物に、カブトガニやタツノオトシゴは国家二級保護動物にそれぞれ指定されている。

上に見るように、中国の海洋保護政策は、水産資源をめぐる持続可能な利用法を地球規模で模索せねばならぬと人類に課せられた高邁な理念をいかに追求すべきか、そして国内市場における需要の高まりにともない魚介類をいかに安定供給すべきかという二つのベクトルの異なる問題を解決するために、刻一刻と変化する状況にあわせて展開されている。それは、一方では、現在も大小の漁船で漁撈に従事することが多い連家船漁民の水上での生業・生活に大きな制約を与えている。すなわち、彼らは捕獲中心の漁業からの転換を企図して自らの生業・生活圏内でも展開されるようになった養殖業への直接的な参入の機会がないばかりか、自らが生きるための重要な手段であるところの漁撈もまた、国家主導の厳格な海洋資源管理体制のもとで漁期や捕獲対象となる魚種を狭められているのだ。さらに、高齢の連家船漁民は各種奨励制度や免許更新にともなう年齢制限（=実質上の引退勧告）によって、自らの生業・生活空間であるはずの漁船を手放し、漁撈という生業形態から撤退せざるを得ないという状況におかれている。だが、他方で彼らは、資源枯渇にともない漁獲量の安定的な確保は危ぶまれるが、希少価値の高い魚種の価格が高騰するために、魚が捕れさえすれば高値での取引が期待できるという、実にアンビバレントな状況にある。このよう

に一連の海洋資源保護政策は、職業選択の自由が保障された改革開放後も水上に活路を見出してきた多くの連家船漁民の生業・生活そのものを、（ほかの漁業者と同等に）深刻な資源枯渇を引き起こしかねないリスク因子と見なし、その動きにさまざまな面から規制をかけるという結果を生んでいる。

5. 新たなリスク3： 船の航行を厳格に規制する 国防・治安維持政策

連家船漁民の生業・生活の舞台は、九龍江から、中華人民共和国(中国大陸)と中華民国(台湾)間で軍事的危機を幾度も引き起こしてきた台湾海峡へと広がっている。これを背景として、国家のリスク管理は、水上労働に従事する連家船漁民の多くが台湾海峡へと船を走らせて各種操業をすることが抱える国防上のリスク軽減や、国内の社会全体に関わる秩序維持という側面にも及んでいる。そして、このことが連家船漁民に対して、船の自由な航行の極端な制限という新たなリスクを呼び起こしている。

まず、船に乗る者は、向かう空間の遠近にかかわらず、公的機関により発行される各種許可証・証書の携帯を義務づけられている。たとえば、漁撈に従事する場合、「居民身份证」(=IDカード)のほか、「船舶駕駛証」(=船舶操縦免許)・「漁業捕撈許可証」・「出海船舶戸口簿」(=船舶戸籍簿)・「漁業船舶航行簽證簿」(=漁業船舶航行査証簿)・「国内漁業船舶証書」、および乗組員全員分の「出海船民証」などを携え、出入港時には必ず龍海市内の海洋・漁業局に出向いてこれらに押印・記録してもらう必要がある。また、出先でも船の停泊中や操業中に現地の海洋・漁業局や水上警察署をはじめとする担当局員に求められれば、これらの許可証・証書を提示しなければならない。これらは船の出入港・航行・操業がすべて国家の管理下にあることを示す。さらに、場面によっては、そのもち主が中国領海内での航行や操業を正式に許された国民であり、違法操業でないことを証明するための重要なツールともなり得るものである。

許可証のなかでも、船での移動を担保してくれる基本的なツールとしての船舶操縦免許の取得・更新は、講師を招いた講習に参加した上での筆記試験合格が必須条件である。これは、本格的な集合住宅群建設により、陸上での通学環

15 本稿の執筆に当たり、中国の船舶操縦免許(=「船舶駕駛証」)の更新に年齢制限があるのかをインターネットで調べたのだが、明確な根拠となる規定類を見つけることができなかった。ここでは、実際に船舶操縦免許の更新を断られたという複数の高齢の連家船漁民の話をもとに、運用レベルでそのような状況が見られると指摘することとしたい。いずれにせよ、高齢の連家船漁民にとって船舶操縦免許更新の年齢制限は、国家による実質上の退職勧告としての意味をもつものである。

境が整うまで、ごく一部を除いて義務教育へ接近する機会がなく、識字能力をもたぬことの多い1960年代以前生まれの連家船漁民や、入学後小学1～3年生で退学する児童が一定の割合で存在する若年層の連家船漁民¹⁶にとっては、想像以上にハードルが高いものである。そのため、高齢の連家船漁民は、船舶操縦免許制度について公的な優遇措置を受けてきた。すなわち、「動力付きの船の操縦に当たっては必ず船舶操縦免許を取得すべし」との制度が開始された時期¹⁷に、1940年代以前に生まれた多くの連家船漁民に対しては「幼少時から操船技術を有してきた」との事実に基づき免許を授与し、その後も継続的に更新が可能という方法が採られたのである。さらに、実際のところ、現在も船舶操縦免許取得・更新時の筆記試験の会場（取壊し前は、Sm漁業小学校で開催された）では、連家船漁民の間で模範解答が回され、多くの人はそれを書き写すことで合格を得ているのだという話も耳にする。どの年齢層であっても、連家船漁民の多くは船舶操縦免許の有無にかかわらず幼少期から船の操縦技術を体得しているのだが、制度上は、国家からの正式な許可を得るためには、「問題文を読み、回答を筆記することによって操船能力を証明するという、まったく別の能力が要求されるのである。

また、船は救命胴衣・投てき型消火器・停泊灯・懐中電灯・方位磁石などの安全設備を整え、船齢に応じて数年に一度の船舶安全検査を受けて登録することが義務化されている。これらの条件を満たした船のみ、海洋・漁業局から発行される「閩龍漁〇〇」（閩=福建、龍=龍海市、漁=漁船を示す。また、〇〇には5桁の数字）と書かれた青地に白文字のナンバープレートが船につけることができ、上述の各種証明書と併せてはじめて航行と操業が許可されることになる。これは、船に乗る連家船漁民の安全を守る一方で、検査頻度が高く、検査項目をクリアするためにより高額な整備費用が必要とされる船齢の高い船舶の自然淘汰が望めるという意味で、海洋資源保護にも一役買うことができるとの一面もつものである。

さらに近年は、より高度な科学テクノロジーを駆使した航行の管理も試みられている。たとえば、2008年から開始した都市開発計画の過程では、九龍江本流に連家船漁民たちが

独占利用できる港が整備された。複数の漁船の船長や乗組員が区画ごとに設けられた港の門の鍵を共用し、各区画には自由に使用できる水道の蛇口も完備されるなど、連家船漁民にとっては使い勝手のよい船の停泊空間が完成したのである（写真14、15）。さらに、2014年ごろ以降、ここには多くの監視カメラが設置され、その様子が港から徒歩7分ほどの距離にあるSm漁業社区居民委員会内のモニターに逐一映し出されるシステムが整った。不審者を見つけ出し、連家船漁民と船の安全を確保するというのが表向きの名目だが、それが彼ら自身の陸上・水上での自由を著しく規制するものであることは疑いようがない。

また、2018年夏には漁業漁政管理局が試験運用としてタブレット型の衛星電話を、希望する連家船漁民に期限つきで無料貸出している。これは、航行ナビゲーション機能つきで、自分の船が水上のどのあたりにいるかがわかる一方で、漁業漁政管理局も、もち主の位置情報を瞬時に把握することができるというものである。これもおそらく、もち主の水上での



写真14 九龍江本流に完成した港



写真15 港には自由に使える水道が完備された

16 この割合を正確に示すデータはもちあわせていないが、幼いころから漁船に乗って両親の手伝いをする若年層には、小学校退学者が散見される。

17 その正確な時期は不明である。これにはおそらく、国家が動力付きの船舶の操縦に当たる者に船舶操縦免許取得を義務づける制度を開始した時期には、動力を搭載しない帆船や、櫂・櫓を漕いで動力とする種類の船舶も多く並存していたことが大きく関わっている。ある時期まで、エンジン付きの船舶に乗り換えた者も免許を取得することなく船を操縦するという状況が慣例的に許されていたということだろう。高齢の連家船漁民についていえば、幼少期から帆船や手漕ぎの小型船の操縦技術を身につけ、その延長線上として1960年から徐々にその数を増やしてきた動力付きの船の操縦へとシフトしてきている。

身の安全を守る、あるいは先端科学技術を漁撈に役立たせることができるというのが謳い文句なのだろうが、移動を常態とする連家船漁民をより正確に管理システムの内に取り入れることができるという意味で、為政者にとっては非常に都合のよいツールだといえる。

さらに、政治的な要素もまた、連家船漁民の航行に大きな制約をもたらすことがある。たとえば、2017年9月初旬には九龍江河口に位置する厦門島内でBRICS首脳会議が開催された。会議開催の1ヶ月前から終了まで、陸路では厦門島内に至る道路に厳しい交通管制が敷かれ、水上においても船舶は厦門島付近に接近してはならないことになった。本来であれば、この時期、8月1日に休漁を解かれた多くの連家船漁民が厦門近海に船を走らせて魚を捕るのだが、この年は5月1日の休漁開始から9月初旬まで、およそ4か月間にわたる連続操業停止を余儀なくされることになった。彼らの船での生業・生活は、国家の政策決定により、いとも簡単に制限がかけられてしまうのである。

ここに挙げた例はいずれも、「国家には国民を庇護する責任がある」との大義名分に貫かれたものである。そこで用いられるのは、安全性を測るための基準の単一化と安全性が証明できぬ人物・船の排除、そして科学テクノロジーと人海戦術を駆使した水上・陸上の監視システムによる危険な人物・行為の徹底的な排除といったリスク管理の技術であり、国民の安全性確保と国家による人々の管理・制限とは常に表裏一体のものであることがよくわかる。連家船漁民もまた、生業・生活のためにはこの国家主導のリスク管理の内側に入り込まねばならず、そのことが彼らの船上で培ってきた知のあり方や、領土・領海に囚われることなく台湾側まで出漁していたという航行・操業のあり様に大きな変化をもたらしている。

たとえば、国家は安全な航行のために必要な知識（地文航法・天文航法・衝突回避法・操船術・船舶のメンテナンス法・気象・救命法・各種法規など）・技術・設備とは何かを示す指標を科学知に基づき設定し、操船者や船舶が一定以上の基準を満たすか否かを、選択式の筆記試験や項目ごとに分けられた安全検査によって測るのだが、それはきわめて近代的な知のあり方に支えられている。なぜなら、こうした各基準の単一化とは、連家船漁民が長年培ってきたような（実際には現在でもそのように培われている）、「両親の手伝いをする中で幼少期から船の操縦に親しんできた」といった言語化困難な、身体感覚的な知を排除した上でしか成立しな

いからである。また、国民の庇護は、中国の領土・領海内および領土・領海外への侵入を正当な許可なく試みようとする者、そして国内の不審者の監視と制止という側面にも及んでいる¹⁸。連家船漁民はこのように、国家による庇護と管理のはざまに、生業・生活を成り立たせているのである。

IV 船に住まい、リスク管理社会を生きる

1. 複数の管理システムに対峙する

連家船漁民は現在、第Ⅲ章で見た一連の都市開発・海洋保護政策・国防・治安維持といったさまざまな方向に張り巡らされた複数のリスク管理の網の目のなかを生活している。連家船漁民から見れば、これらはいずれも（地方政府・国家・世界といった）他者がリスク管理の主体である点、そして水上・陸上で自らがくり広げる諸行為自体がリスクと見なされ、排除の対象となる可能性をはらむ点において、まったくパラレルな関係にある。それでは、結果として自らの陸上と水上の生業・生活空間が狭められたり、自由な航行・操業が制限されたりするという状況に直面しながら、連家船漁民は窮屈にも見えるこのリスク管理社会といかに対峙しているのだろうか。以下では、第Ⅲ章2の事例2に登場した張アーゲン（1944年生・男性）・黄アーギム（1951年生・女性）夫妻が小型漁船に住まいながら送る日常生活の一端を描きながら、国家主導の厳格な管理にただ手をこまねくだけではない連家船漁民の生き方を考察してみたい。

事例3：対・養殖重視の政策

九龍江本流の川岸では農村の人々が大規模なエビ養殖を展開している。頻度は高くないが、台風などによって養殖用の網が破れたと聞くと、アーゲン夫妻は周辺の流域へと船を走らせ、「公家（=公）の水面」へと逃げ出してきたエビを捕獲し、それを売却することがある。そのような時はエビがよく捕れるのだという。

事例4：対・夏季休漁制度①

休漁期間中はSm漁業社区から少し離れたところに

18 とはいえ、とりわけ台湾海峡の中国・台湾中間線付近での操業の扱いについては、その時々両地域間関係に左右され、中国側の監視・制止システムが有効に作用しないことも多発している。それゆえ、台湾の海岸巡防署による警告を無視して漁船や砂掘削船で金門島に接近しすぎた連家船漁民が拿捕され、当地で一定期間収容された後、相応の罰金を支払うことで解放されて中国側へ帰国するという事案もしばしば起きている。

ある九龍江本流の港に帰港することが義務づけられ、出港および禁止対象の漁は何人たりともしてはならないと定められている。しかし、アーゲン夫妻は時々、船のエンジンを切ったまま、静かに櫂を漕いで港の内部や少し上流へと船を走らせ、刺し網で魚を捕獲し、捕れた分を自分たちの食事にする。3ヶ月間にまで延長された休漁期間中は、トマトの収穫など日雇いのアルバイトがあれば妻のアーギムが出かけて臨時収入を得ることがあるのを除けば(それもごく稀なことで、収入もごく少額)、ほとんど収入が望めないため、内密に漁でもしてせめて自家用の魚だけでも手に入れたほうが生活も楽になるだろうと夫妻は考えている。

事例5：対・漁船廃棄奨励制度

アーゲンは、「幼少時から操船技術を有していた」という事実に基づき、筆記試験免除で船舶操縦免許を有していたが、65歳で更新不可になった後、二男名義の船舶操縦免許を携帯して自分の小型木造漁船に乗ってきた(写真16)。2016年、船舶操縦免許と漁船安全検査登録の更新時期になった。だが、すでにエビ曳網漁船(後に渡し船に転用)を廃棄処分にして工場に勤務していた二男に金を出させて免許を更新させるのも割に合わないし、2005年に造られたアーゲン夫妻の漁船は船齢が高く、安全検査に通らない可能性が高かった。そんな時に、船齢の高い漁船を廃棄処分になると高額な補償金がもらえる聞き、夫妻は船の廃棄を決定した。

しかし、それは夫妻にとって使い勝手のよい船だったので、彼らは自分たちの船を廃棄することを渋った。そこで夫妻は廃棄処分を請け負う仲介人から、廈門で別の人が使っていた中古漁船を1万円ほどで購入した。これは船齢6年で、長さ・幅ともに夫妻の船よりも若干大きな小型木造漁船だった。夫妻は、新たに購入した中古漁船を廃棄処分にして補償金を受取り、自分たちの船を



写真16 張アーゲン夫妻が2016年まで乗っていた小型木造漁船

手元に残して使用したいと考えたのだ。

画策もむなしく、夫妻はやがてこの作戦を断念した。龍海市海洋・漁業局の局員は、アーゲン夫妻が乗っていたもとの船を10年来見つけており、廃棄処分後もこの漁船が使われているのを見たら、すぐに咎められることになると思ったからだ。そこで、夫妻はやはりもとの漁船を仲介人に引き渡して、破棄処分と破壊された木片の一部の提出をともなう担当局への申請に関わる一切を任せることにした。こうしてその時点での補助基数・各種係数から算出された約3万円を、仲介人から手に入れた。

だが、まだ一つ問題が残っていた。手元に残ることになった中古漁船の購入時期を正直に申告すると、もとの漁船の廃棄処分の時期と前後して齟齬が生じることになるからだ。アーゲンは懇意にしている造船所の社長に頼んで、2016年に自分の漁船を廃棄した後で新造した船だという偽の証明書を発行してもらうことで、事なきを得た。

結果として、アーゲン夫妻は漁船廃棄処分制度のおかげで、従前のものより大型で船齢の若い漁船と、2万円を手に入れ、その後も手に入れた小型木造漁船に乗りつづけることを選んだ。

事例6：対・漁船登録制度①

先述したとおり、当地において、正式に登録が認められた漁船は、龍海市の海洋・漁業局で福建省龍海市の漁船であることを示す「閩龍漁」と書かれた青地に白文字のナンバープレートを発行してもらい、それを側面に貼付している。しかし、アーゲンは高齢のために船舶操縦免許を更新できず、出漁に関わる各種証書を更新することもできない。夫妻が携帯できるのは、船の乗組員であることを証明する「出海船民証」とIDカードのみである。この状態では、漁船を自分のものとして登録することができない。

当然ながら、65歳以上の連家船漁民の多くがこれと同様の状況にあるのだが、皆、一定の船齢に達した自分の漁船を廃棄処分にした後も船に乗りつづけたらいいという、アーゲンと同じような方法で船を新たに所有している。こうした事態に頭を悩ませたSm漁業社区居民委員会は、「あくまでも仮の措置である」と断りながら、市の海洋・漁業局とは別個に、居民委員会の名義で黄色地に黒文字のナンバープレートを発行することにした。これには「龍石漁〇〇」(龍=龍海市、石=Sm街道、漁=漁船。〇〇には4桁の数字)と書かれているが、実際のところ、これ

を貼付した船は海洋・漁業局に正式に認められていないことを示すものとして機能することになる¹⁹。

アーゲン夫妻は黄色のナンバープレートを手に入れ、これまでと同様、漁船で厦門島近海まで出かけて刺し網漁と延縄漁をつづけている。台風襲来時も、厦門島内の軍港などに船を停泊させるのみで、避難のためだけに帰港することはほとんどない。彼らはSm漁業社区近隣の港には2～3ヶ月に一度しか戻らず、たとえ戻ったとしても運悪く帰港中に大型台風が襲来するような1～2日を除けば、1年のほとんどを自宅ではなく漁船で寝泊まりする。船に誰かいないと、「夜間に漁具が盗まれるかもしれない」「人がいないと、ネズミが船を走りまわって船艙内のものを食べ尽くし、至るところに糞をまき散らす」²⁰というのがその理由である²¹。

事例7：対・夏季休漁制度②

アーゲン夫妻は、国家が要求する許可証や証書類のほとんどを有さぬまま漁船を操縦し、漁撈をつづけるという、何とも心もとない状態にある。しかし、それは裏を返せば、船が誰のものなのかを特定されにくいメリットを得たということでもある。夫妻は、漁船登録から外れ、燃料代補填の対象外となったため、たとえ夏季休漁制度を遵守したとしても得られるものは何一つないと考えるようになった。2016年の時点で、アーゲンは次のように語っていた。「今後、自分たちは休漁制度を守るつもりはない。休漁中に捕れた魚は高く売れるのだから、魚を捕って売ろうと思っている。それで自分たちを逮捕するというなら、すればいい。年金もほとんどもらえない自分たち老人は、ふつうにしていたら食事もうるくに食べられない。逮捕されて牢屋に入ったらその間は国が俺を養ってくれる、それだけの

ことだ。さあ、国はこんな老いぼれを逮捕するだろうか」と。

2018年の休漁期間中、アーゲン夫妻はこっそりと厦門島近海へ出漁した。すると、すぐさま厦門市海洋・漁業局の人に見つかり、休漁中だと咎められた。そこで夫妻は「刺し網は禁じられているが、延縄は禁止対象になっていないはずだ」と説得を試みたが、だめだと一蹴され、夫妻はさすがごと帰港するという憂き目に遭っている。

事例8：対・漁船登録制度②

厦門市海洋・漁業局員というのが曲者で、近年は厦門島近海の漁場で漁をしていると、「そもそも龍海市籍の漁船には、ここへ来て漁をする権利などない。証書もないのに、厦門に何しに来たんだ」とアーゲン夫妻を含む連家船漁民に声をかけてくるのだという。各種許可証や証書を有していないことに対する詰問はともかくとして、中国の漁業制度上、ある市で登録された漁船がその範囲を超えた水域で操業することを禁じる法的根拠はないのだが、アーゲン夫妻が何を聞いても「上がこう言えと決めたのだ」の一点張りのため、夫妻は笑いながらこう答えるしかないという。「地元で魚がいれば、ここまで来たりはしない。それに、自分たちの先祖たちは、あなたが生まれるずっと前から厦門近海に出て魚を捕ってきた。もともとは台湾の海まで魚を捕りに行っていたのに、それを禁止しているのは政府だ。自分たちに証書類を発行しないのも、政府側の問題だ。年金だって、1人1ヶ月当たり125元(=約2,300円)しかもらえない。あなたが養ってくれる？自分たちは大金が稼ぎたいわけじゃない。一日をやり過ごすために漁をして魚を売るしかないのだ。見逃してくれ」と。

相手がなお圧力をかけてくる時は、夫妻は「わかりまし

19 Sm漁業社区居民委員会職員の大多数は連家船漁民が占めており、制限年齢を迎えても船に乗り漁をしたいと望む連家船漁民の思いを理解し、幾度となく市の海洋・漁業局に伝え許可を求めてきたが聞き入れられなかったため、独自にこのような策を採ったという。現在のところ、この措置は市の海洋・漁業局も黙認しており、黄色のナンバープレートをつけてさえいれば龍海市内の水域での出入港・停泊・漁が咎められることはない。

20 夫妻は船を港の最も川岸に近いところに泊めるのだが、そこは十分な浚渫がなされていないため、干潮になると泥と草がむき出しになる。草のなかに多数のネズミが巣くっており、潮が満ちると彼らは人がいない廃船(=アーゲン夫妻と同じ区画内に停泊する連家船漁民は廃船の船尾側に空いた穴の付近に目隠しの布をつけて公共の落下式便所として、船首側の甲板上を洗濯場として用いたりしている)に上がって息を潜めている。漁船に人がいなければ、それを察知したネズミがすぐに草むらや廃船から集団で押し寄せきて悪さをするのだという。

21 先述の都市開発計画によって、アーゲン一家が1994年に購入した分譲アパートは取り壊された。2018年現在、アーゲン夫妻はアーゲンの両親が残したSm漁業社区内の集合住宅を、長男家族は立退きの代償として得た社区近隣の集合住宅を、二男家族は同じく近隣の分譲マンションをそれぞれ所有している。一家の家屋が3ヶ所に分かれたことによって、アーゲンを中心とした一家8人を守護する神明は長男の集合住宅に安置され、長男の妻が毎日・毎月の祭祀を担っている。そのほか、アーゲン夫妻の集合住宅にはアーゲンの両親の遺影・香炉が安置され、年に4度の祖先祭祀と各人の命日に家族・親族がここを訪れて供物を捧げている。すなわち、アーゲン夫妻は死者の遺影・香炉や大型の家財道具を無人の集合住宅に残し、漁具のほか必要な食材・調理器具・ガスボンベ・食器・衣服・寝具・洗髪用品・掃除用品・洗濯用品・貯水桶・蓄電池・ペンキ・工具・ラジオ、そして現金・銀行の通帳など貴重品の一切を漁船に積んで移動している。このうち通帳などとりわけ貴重なものは甲板下の船艙奥深くにしまわれており、帰港後、船を離れる際は銀行を訪れる時以外はそれを持ち歩くことはない。アーゲン夫妻から見れば、夜間、無人にしておきたいのは集合住宅のほうではなく(この集合住宅は、そもそも夫妻の出漁中は常時無人である)、鍵のかからない船艙に貴重物が置かれ、根本的に人の侵入を防ぐ手立てをもたぬ開かれた空間としての船のほうであることは明らかであり、この点からも彼らにとって現在のところ船のほうが家屋よりも重要な生活拠点となっていることがわかるだろう。

た」と海上から岸のほうに船を寄せ、指示を聞いたふりをして、翌日また何食わぬ顔で同じ海域に赴いて漁をするのだ。

事例9：対・野生動物保護政策

国家が展開する野生動物保護政策は、連家船漁民の動きを厳しく管理する一方で、彼らの一部に新たな仕事を提供している。現在、厦門島付近では海底トンネルの敷設工事が進んでおり、こうした海上の工事現場では、保護対象のシナウスイロイルカが海底爆破の被害に遭わぬよう、一定の海域から追い出してやる作業が義務づけられている。この工事を請け負った建設会社社長は、小さな漁船を細かくコントロールする技術を有する連家船漁民なら、イルカの追い出しに適任だと考え、2016年夏、人員を募集した。ちょうど休漁期明けの魚が多く捕れる時期で、多くの連家船漁民がこれに応じることを拒んだ。アーゲン夫妻も高値で売れるハモの旬の時期にそれを休むのにはまったく乗り気でなかったが、この社長は二男が以前渡し船を操縦していた時の雇用主で、ずいぶん世話になったからと、複数の連家船漁民の夫妻を誘ってこれに応じることにした(写真17)。

各船には大量の竹竿が配布され、毎日数回、これを船の側面に叩きつけて音を鳴らし、現場周辺を巡回して、いるかどうかわからないイルカを追い出した(写真18)。そんなある日、厦門市の環境調査船がやって来て、「今、血を流したイルカを見た。保護するので生きたまま捕獲せよ」と彼らに命じ、対象のイルカが見つかるまで工事は中止ということになった。アーゲンたちはすべての船を出して何日間もイルカを探したが、怪我したイルカは見つからなかった。

連家船漁民の経験からいえば、傷が浅ければイルカ



写真17 「種の保護」の文字とイルカがデザインされた旗を立てる小型木造漁船

はすでに現場から逃げているだろうし、傷が深ければ死んで海底へ沈んだはずなのだが、それを伝えても環境調査員は納得しなかった。そこで、アーゲン夫妻たちは毎日、朝と夕方、船を出して付近の水域を適当に巡回し、調査員が諦めるまで「今日も見つからなかった」と結果を報告することにした。その間、日中はやることがないので、アーゲン夫妻は別の船の夫妻たちとボーカーに興じたり、昼寝をしたりして待ちぼうけを食らったような状態でした。暇をもて余しはしたが、日給制なのでこれはこれでよいと夫妻は考えていた。



写真18 イルカを施工の水域から追い出すために竹竿を打ち鳴らす

張アーゲン夫妻は、日常のさまざまな局面で複雑に絡み合いながら迫りくるリスク管理のシステムの巨大な網の目に、ただ取り込まれているだけというわけではない。たとえば、補償なし・懲罰ありの長期にわたる厳格な夏季休漁制度や、自らに漁撈からの撤退を強いる各種許可証・証書類の更新制限、そして隠居を求めながら生活費の足しにもならぬ額の年金しか給付しない社会保障制度に異を唱え、不確実性に富む自然を相手にしているにもかかわらず野生動物保護法に則り杓子定規なやり方を採用しようとする環境調査員を諭すなど、彼らは自らに不利な状況をもたらす要因となる国家の諸制度に対して声を上げている。また、時には、養殖場から逃げ出したエビを捕獲して売却したり、漁船を廃棄した後も中古漁船を得て無登録での操業を試みたりするなど、各種制度の隙間を縫うように狡猾な方法を用いて、若干の利益を得ることさえある。ただし、そのほとんどはその場凌ぎの近視眼的な試みであり、彼らがどのように動こうとも、それが国家の管理システムに何らかの衝撃を与えるほどの力をもつことはない。結局のところ、自らの身の安全や潤滑な生業・生活を保障してくれるのは国家であり、陸上・水上に張り巡らされた管理システムから逃れることは不可能であることを彼らは

悟っており、ごく小さなごまかしを除けば、自分たちにはできるとなど何もないという諦念にも似た気持ちを抱いているようにも見える。

さらに、帰港中も陸上の家屋にほとんど戻らず、船上で寝泊まりすることを選ぶアーゲン夫妻の処し方は、何を重要なリスクと見なすのかという理解をめぐる、国家と連家船漁民の間に大きな乖離が存しているという重要な事実を教えてくれる。第I、II章で検討したように、そもそも、連家船漁民の陸上定居とは、「陸上は水上よりもリスクの低い空間である」との認識に基づいて進められたものであった。国家から見れば、台風などが襲来すれば命を落とすかもしれぬ連家船漁民の船上生活こそがリスクなのであり、彼らに定住用地と集合住宅を分配して陸上空間へと引き上げる手助けをしさえすれば、そのリスクは軽減されるはずだった。一方、アーゲン夫妻にとって、陸上の家屋とはあくまでも、偶然にも帰港中に大型の台風がやって来るというような、ごくまれに発生する異常事態に際してリスク軽減の機能を果たしてくれる空間であり、日常的には船を無人の状態にしたまま夜を明かすことのほうが高リスクだということになる。つまり、台風の強風・高波・高潮が来て船を転覆させ自分たちの命を奪うこと、泥棒が船にやって来て漁具を盗みに来ること、そしてネズミが船艙に侵入して食物を食らい、走り回りながら糞をまき散らすことは、アーゲン夫妻にとってはいずれも甲乙つけがたいリスクであり、どれも予測可能である以上、同じレベルにおいて回避せねばならぬ事柄なのである。

2. 不確実性に富む河・海と対峙する方法

「国民の庇護」という大義名分は、国家や国民の不利益となり得るリスクの発生を未然に防ぐための管理システムが、国家にとって取るに足らぬと判断された個人々の自由や利益よりも優先されるという事態に確固とした正当性を与えるものである。連家船漁民が国家主導の各種リスク管理システムによって生業・生活の自由を阻害されることに対して半ば諦めの気持ちをもつのも、このためである。だが、それでは、連家船漁民はこのきわめて窮屈なリスク管理システムに従うことと引き換えに、何かを得たのかと問うこともできるだろう。

労働力人口の77.3%が船上生活をともなう水上労働に従事するSm漁業社区の連家船漁民にとって、彼らの生業・生活を成り立たせてくれる河・海は、依然として(よいことも悪いことも含んだ)不確実性に富む空間でありつづけている。彼らは季節と日々変化する潮の流れを見ながら、使用する漁

網の種類・網目の大きさ・錘の数、漁網・釣針の別、漁網・釣針を流す位置・時間帯を変え、さまざまな種類の魚を狙い、危険を察知したらすぐに船を港へ移動させるといった動きをとるが、それは親から子へ受け継がれたり、個人々で体得したりした知恵に基づくものである。たとえば、彼らは水中や陸上の複数の不動物が重なる地点と自分の船の位置を組み合わせるとよい漁場の位置や水底の状況を記憶したり、水中から聞こえる音に耳を澄ませてどの種類の魚群が近づいてきたかを予測したり、陰暦で数えるさまざまな神明の誕辰とその季節ごとに注意せねばならぬ天候の急変を歌にして共有したりしてきた。だが、そうした知恵の蓄積をもってしても、魚群の動きや漁の結果、天候、海難事故、遭難事故、落水事故などをめぐる確率は、まさに賭けのようなものでありつづけている。それは、いくら漁具を高性能なものに変え、魚群探知機や精度の高い気象情報を流してくれるラジオ、ナビゲーション装置といった高度な科学技術に裏づけられた道具、そして信用に足る救命胴衣を船に搭載したとしても、人智では決して予測・制御・予防しきれぬものだからだ。

そして、連家船漁民は、最終的には、効力があるのか否かがわかりにくい方法によってしか、河・海がもつ根本的な不確実性と対峙できないことを知っており、実際、そのように実践している。たとえば、毎年端午節の時期になると、Sm漁業社区の連家船漁民は共同で祭祀をおこなう。その時に、ドラゴン・ボートや漁船に「水仙王 *Zui sian ong*」「媽祖 *Ma zoo*」といった神明の像を乗せ、九龍江の本流と支流のうち連家船漁民が船を停泊してきた空間を数往復するのだが、これは神明の力で河や船を「清気 *cing ki* = 清い、清潔」な状態にすることを可能にし、向こう1年間の社区内すべての連家船漁民の豊漁と水上労働の安全を願うためのものだとされる(藤川 2011、2017)(写真19)。あるいは、旧暦7月になると水上労働に従事する連家船漁民はSm漁業社区付近の港へと戻り、「好兄弟 *Ho hia^N di*」「門口公 *Mui kao gong*」と呼ばれる水中に潜む横死者や無縁仏のような存在に紙銭や料理を供えて慰めることによって、水難事故が発生しないように願う(藤川 2017)(写真20)。

上に見たように、連家船漁民は、蓄積してきた数々の知恵と接近可能な範囲の科学知を用いて河・海の状況や空模様といった自らを取り巻く環境が本来的にもつ不確実性を予測し、リスクを避けたり好転させたりしようと努力をつづけるが、それは基本的には自然や神明の意志を読み、それに自らの身を添わせるような質のものである。つまり、連家船漁民は予測したリスクについて、自らが積極的に関与し、制御・克服可能なものへと改変しようとはしない。彼らは、河や海が、よ



写真19 端午節には神明を龍船に乗せて往復し、河を清い状態に保つ



写真20 旧暦7月には食物・紙銭を供して水中に潜む悪鬼を鎮める

き結果と悪しき結果とをともに含み込むような不確実性に満ち満ちた空間であることなど、百も承知の上で、そこに向かって船を漕ぐという選択をつづけているともいえる。先の問いに答えを与えるならば、数々の管理システムは連家船漁民に窮屈を強いながら、結局のところ彼らの生業・生活が抱える諸々の根本的なリスクを解決することはできないのだ。

V 考察：定住本位社会で船に住まいつづける

1. 定住本位型の管理社会

ほかの中国国民と同様に、連家船漁民はきわめて定住本

位型の管理社会に生きている。陸上・水上のさまざまな場面で自らが何者であるかを証明してくれるIDカードが、(福建省龍海市Sm街道Sm漁業社区Xt1棟201号室といった)具体的かつ不動の住所に基づいて発行されることや、船舶操縦免許制度が陸上の学校での識字教育を前提として成立していることから見ても、好むと好まざるとにかかわらず、連家船漁民が定住本位型の諸システムに取り込まれていることは明らかである。

移動性の高い水上の船に住まってきた連家船漁民にとって、定住とはとりもなおさず、船から陸上に定められた一定の範囲内の土地・家屋へと居所を移すこと(=陸上定居)を指してきた。なぜならば、中国という国家にとって、国民の居所を街区・道路・地番によって特定可能な陸上の一定の空間に固定し、その登録を義務づけることが、国民の庇護と管理を実現するために必要な絶対条件だからである。とはいえ、注意すべきは、連家船漁民に関わる中国の定住本位型管理とは、彼らに生業・生活のすべてを陸上空間で解決するよう強いる類のものではないという点だろう。ここまで見てきたように、集団労働下において国家はむしろ積極的に連家船漁民の一部を水上での労働にとどめおこうとしたし、生業・生活空間の選択が可能になった改革開放以降もまた、担当部局の管理と監視が行き届く限り、連家船漁民が(陸上に占有可能な固定の土地・家屋を有しているという意味で)定住的でもありながら、(ひとたび船で河・海の漁場や作業空間に出たら、短い場合は2週間ほど、長い場合は約半年の間、陸上の家屋には戻らず船上生活をつづけるという意味で)遊動的でもあるような生活を送ることに制限がかけられることはなかったからである。国家はそのあたりについては、きわめて無頓着といってもよい。現に、近年は船の動力化・大型化によって船に住まう連家船漁民たちの移動範囲は格段に拡大してきている。

2. 複数のリスク管理システムの交錯が生み出す想定外の窮屈さ

そうだとすれば、このような定住本位型社会とも呼び得る現代中国に生きる連家船漁民にとって、より重要だと思われるのは、定住本位型社会に適合的な管理システムが陸上のみならず、河・海といった水上空間や、そこに生きる人々、さらにそこでの移動を担保する船という道具にまで覆いかぶさり、それが(多くは定住という生活様式に親和的な)為政者の考える「善」の実現のために用いられるということのほうである。その管理システムは、誰一人としてその全容を掴みき

れぬほど多方面に触手を伸ばしており、しかも一つ一つは疑いようのないまったく「善」や「正義」の実現を目的とするものである。しかし、全体としては別々の方向に向かって複雑に絡みあうことになるので、管理の内にいる者の目には自分をがんじがらめにしていく複数の管理システムが、いったい誰のどのような目的のために存在するのか判然としないものと映る、そのような性質をもっている。

本稿で取り上げてきたような連家船漁民の周辺で展開される国家主導のリスク管理は、それをよく示している。国家が国家自身や国民が被り得るリスクの軽減を企図して遂行する管理が、その下で生きる国民にとっては時としてリスクそのものになり得るほか、そのことが全体として国民に想定外の窮屈さを生み出すという事態がそここで進行しているからである。たとえば、自然状態の河・海が抱える数々のリスクから連家船漁民を引き離し、より高い安全性と安定性が見込まれる陸上空間へ「救済」するという為政者の善なる意識に貫かれた陸上定居のための施策は、彼ら自身にとっても陸上定居者と同じ未来を獲得するとの夢を託すに足るものであった。だが、これは一方で、居所・戸籍・労働・教育程度の把握というきわめて定住本位的な手段によって、国家が連家船漁民を管理・統治の内側に取り込むことを容易にした。

さらに、為政者（と、文脈によっては連家船漁民）に共有される「陸上は水上よりもリスクの低い空間である（べし）」との思考法もまた、連家船漁民を新たなリスクの連鎖へと巻き込んでいる。一部の連家船漁民は、陸上定居によって得た家屋を拠点に陸上世界へ意気揚々と参入していったが、そこは学歴が低く待遇のよい職に就けない、就職した先の工場が倒産する、三輪車で客を乗せるが政府の管理が厳しく思うように稼げないといった、（陸上定居者が抱えているのと同じ）リスクが渦巻く空間であった。また、そのように時に苛酷な陸上空間で連家船漁民が生きることを支えてくれるはずだった分譲アパートや川岸に係留された住まいとしての廃船は、高波・高潮・浸水・汚水の逆流といった、自然状態としての河が人々の住まう陸上空間のほうへ滲出してくるという治水・衛生管理上のリスク軽減を企図した都市開発によって、取壊しの憂き目に遭い、それが連家船漁民の間に居所の激しい流動化・一家離散という新たなリスクを呼び起こしている。

連家船漁民から見れば、陸上世界もまた、生業・生活をそこだけに限定してしまうには実にリスクに満ちた空間であるというわけだが、だからこそ彼らは生業・生活空間を陸上だけに固定する状態を回避し、いざとなれば船で水上へと漕ぎ出してゆくことができるような経路を、個々人や家庭内で常に開いておこうと努めてきた。だが、当然というべきか、その河

や海にもはやり、国家のリスク管理の手が及んでいる。地球規模で急務とされる海洋保護の実現と、中国・台湾の「兩岸関係」上きわめて重要性の高い水域に位置することによる国防上のリスク軽減、社会全体の秩序維持を目論む種々の制度が、連家船漁民の水上での自由な航行に大きな制限を課しているからである。そのなかで連家船漁民は、ゆくゆくはAIと結びつけられて詳細な顔認証が可能になるだろう港の遠隔監視カメラや、瞬時に居場所を把握できる衛星電話の位置情報追跡装置、ナンバーだけで個々の船の所有者・所属港湾・管轄部署がすぐに把握できる船舶登録制度といった情報科学を駆使した統治テクノロジーによって、その行為を監視・制御されている。そこには、あたかも連家船漁民自身の行為が海洋保護・国防・治安維持にとってのリスクであるかのように考え、必要とあらばその制御・排除もやぶさかではないとする国家の姿勢を読み取ることができよう。

このように、定住本位型の中国社会を生きる連家船漁民は、スコットが「無国家」空間の根本的な消滅」を可能にする技術（スコット 2013: 11）と呼ぶような単一化の統治テクノロジーが国家の領域の隅々にまで浸透するなかで、陸上・水上の両空間においてその管理の網の目に絡めとられてきた。それは、まるで、自身の安全を保障してもらえんという利点を差し引いたとしても、多種にわたる国家主導のリスク管理システムそのものが、実は連家船漁民にとっては生業や生活の基盤を脅かす最大のリスク要因になっているという現実を突きつけるかのようである。

3. 船に住まい、不確実性に富む 自然・社会環境に身を添わせる

連家船漁民を巻き込みながら展開されるリスク管理について、さらに押さえておくべきポイントがあるとするならば、次の二つだろう。第一に、それが人間は自らの手で自然を抱える不確実性を制御・超克可能であるし、国家には国民を庇護するために可能な限り自然を制御する責務があるとの思想を前提としている点である。第二に、国家はリスクと思われる要素を見つければ、たとえそれが人間（多くは、人間の行為）であったとしても、制御・排除の対象にすることが許されるという点である。だが、より重要なのは、このように細部にわたって人間をリスク・コンシャスな状態に改変していくリスク管理のあり方が前景化する社会にあって、それとは別の方法で自らを取り囲む環境に処そうとする態度を、現在も船に住まいつづける連家船漁民の生き方のなかに見出すことができるといふ点であろう。

国家は、時として予測不可能な動きをする連家船漁民を含む自然・社会環境全体に潜むリスクを、あの手この手で見つけ出し、自ら働きかけることでそれを制御しようと試みる存在といえる。それに対し、連家船漁民がおこなうのは、台風で破れた養殖場の網から逃げ出したエビを捕獲して売却したり、漁船を廃棄処分にした後も新たに手に入れた無登録の中古漁船で合法なのか違法なのか判然としない形の出漁を試みたり、保護動物に指定されたイルカ保護を目的とした海上での仕事を請け負って、(なりゆき上のこととはいえ)作業もせずに日銭を稼いだりといったさまざまな種類の小さな活動である。

このような船に住まいながら過ごす連家船漁民の日常からは、海民研究でしばしば強調される「一定の土地への囲い込みと管理を強制する国家／自由を求めて複数の国境を越え、広範な海域で漁・海産物密輸・海賊行為に商機を見出す海民」というような(e.g. 床呂 1999)、種々の制約から自由で、同時にアナーキストでもあるような船上生活者の姿を想起することは難しい。なぜなら、連家船漁民は国家によって張り巡らされた、窮屈にも見える管理・統治システムに徹底的に抵抗して変革を迫ったり、その外部へと逃亡したりといった大それたことを試みはしないからだ。むしろ、彼らは、その都度変わり得る国家の管理の意図を読み、どの一線を越えてはならないかを常に慮りながら、やってもよいと思われる範囲のなかで、できることを試そうとしてきたといえる。彼らは、集団化政策期や文化大革命期の相互監視や自己批判といった経験から、国家に抗うことがかえって自らの自由や尊厳を著しく小さなものにしてしまうことを、身をもって会得しているからだろう。

国家が定める諸々のリスク管理システムの間を突きながらくり返されるこれらの処し方は、まさに連家船漁民がこれまでの船上生活で培ってきた環境との向き合い方であるともいえる。彼らは、自然と向き合いながら季節・魚ごとのよい漁場の位置を記憶し、魚群の接近を察知し、潮汐の流れ・高さや天候を読み、河・海での生業・生活を成り立たせてきた。近年は魚群探知機・レーダー・ラジオ衛星電話などを常備しながら海況や天候に関する情報を集め、救命胴衣を携帯して落水に備える船も多い。しかし、そうした知恵の蓄積と科学技術の利用をどんなに更新しつづけたとしても、究極的には、神明の力を借りて河や海を清めたり、水中に潜む横死者や無縁仏を鎮めたりして、1年間の豊漁と水上労働の安全を祈るといった方法でしか、自らを取り巻く自然状態としての河や海が本来的にもつ(好悪含む)不確実性に対峙できないことを彼らは熟知してきたのだ。

国家主導のリスク管理との対比において重要なのは、連家船漁民自身は、自然や神明の意志を読みながら自らを取り囲む環境がもつリスクを予測・回避しようと努力はしても、自らの力で積極的にそれを制御・克服しようなどと考えはしないという点である。つまり、河や海がよき結果と悪しき結果とともに含み込むような不確実性に満ち満ちた空間であることなど、連家船漁民は知り尽くしながら、そこに向かって船を漕ぎ、マイナスに転ぶかもしれないが大きなプラスを得ることができるかもしれない、そうした賭けのようなやり方で生きてきたし、今もまたそのように生きているのである。

考えてもみれば、連家船漁民にとって、河や海といった自らを取り囲む自然環境も、水上・陸上の両空間に広がる社会環境も、自らの力では制御不可能で、不確実性にあふれているという意味では本来的に同じ性質のものである。本稿で浮かび上がったのは、いかんとも抗いがたい勢いで自らに迫りくる定住本位型のリスク管理システムの網の目がもたらす窮屈さにかわす方法として、それを突き崩すのではなく、あえてその内部にとどまり、家族や個人で常に船による移動性を可能なものに保ちながら、その内側にじわじわと管理の行き届きにくい余白のような空間を創り出そうとする連家船漁民の姿である。ちょうど、厳格な休漁制度が実施されるさなかに、国境の海域へ行って密漁を企てるなどと大仰なことを考えるのではなく、こっそりと港湾内で櫂を手に船を漕ぎ、静かに魚を捕ろうと試みるアーゲン夫妻のように。

謝辞

本稿の研究の一部は、JSPS 科研費 16K16968 および 2019 年度南山大学パッへ研究奨励金 I-A-2 の助成を受けて可能となった。また、本稿の投稿後は、二名の匿名の査読者より丁寧で細やか、かつ示唆に富むコメントをいただいた。記して御礼申し上げる。

参考文献

(日本語文献)

東 賢太郎ほか(編)

2014 『リスクの人類学—不確実な世界を生きる』世界思想社。

ベック、ウルリッヒ

- 1998 『危険社会—新しい近代への道』東廉、伊藤美登里(訳)、法政大学出版局。(編)、pp. 245-264、昭和堂。
- 藤川 美代子
2011 「端午節の儀礼にみる水上生活者たちの所属意識—中国福建省九龍江河口に暮らす連家船漁民の事例から」『比較民俗研究』24: 4-39。
2013 「水上の移動生活を支える陸上の親族ネットワーク—中国福建省南部の水上居民「連家船漁民」を例に」『次世代人文社会研究』9: 231-248。
2016 「福建の船上生活者にとって「家」とは何か—ある家族の年代記から」『物質文化』96: 45-58。
2017 『水上に住まう—中国福建・連家船漁民の民族誌』風響社。
- 羽原 又吉
1963 『漂海民』岩波書店。
- 石井 昭示
2004 『水上学校の昭和史—船で暮らす子どもたち』星雲社。
- 風戸 真理
2009 『現代モンゴル遊牧民の民族誌—ポスト社会主義を生きる』世界思想社。
- 片岡 千賀之
2004 「中国における新漁業秩序の形成と漁業管理—東シナ海・黄海を中心として」『長崎大学水産学部研究報告』85: 57-66。
- 可見 弘明
1970 『香港の水上居民—中国社会史の断面』岩波文庫。
- 河岡 武春
1987 『海の民—漁村の歴史と民俗』平凡社。
- 草間 八十雄
1987 「水上労働者と寄子の生活」『近代下層民衆生活誌Ⅲ 不良児・水上労働者・寄子』明石書店(1929 『水上労働者と寄子の生活』文明協会)。
- 丸山 淳子
2018 「先住性と移動性の葛藤—ボツワナの狩猟採集民サンの遊動生活と土地権運動」『先住民からみる現代世界—わたしたちの〈あたりまえ〉に挑む』深山直子、丸山淳子、木村真希子(編)、pp. 245-264、昭和堂。
- 水野 真知子
2003 「水上生活者の子どもと地域の学校」『地域の教育の歴史』千葉昌弘、梅村佳代(編)、pp. 113-141、川島書店。
- 長津 一史
2001 「海と国境—移動を生きるサマ人の世界」『海のアジア(3) 一島とひとのダイナミズム』尾本恵市ほか(編)、pp.173-202、岩波書店。
- ニモ、ハリー・アルロ
2001 『漂海民バジャウの物語—人類学者が暮らしたフィリピン・スルー諸島』西重人(訳)、現代書館(Nimmo, Harry Alro 1994 *The Songs of Salanda: and Other Stories of Sulu*. University of Washinton Press.)。
2005 『フィリピン・スルーの海洋民—バジャウ社会の変化』西重人(訳)、現代書館(Nimmo, Harry Alro 1972 *The Sea People of Sulu: A Study of Social Change in the Philippines*, Chandler Publishing Company.)。
- 野口 武徳
1987 『漂海民の人類学』弘文堂。
1992 「海上漂泊漁民の陸地定着過程」『漂海民—家船と糸満』谷川健一(編)、pp. 389-409、三一書房(1976 「海上漂泊漁民の陸地定着過程」『成城学園五十周年記念論文集』成城学園五十周年記念論文集編集委員会(編)、pp. 405-438、成城学園)。
- 左地 亮子
2017 『現代フランスを生きるジブシー—旅に住まうマヌーシュと共同性の人類学』世界思想社。
- スコット、ジェームズ・C
2013 『ゾミア—脱国家の世界史』佐藤仁(監修・訳)、みすず書房。
- 鈴木 佑記
2016 『現代の“漂海民”—津波後を生きる海民モーケンの民族誌』めこん。
- 高倉 浩樹
2010 「生活様式としての遊動定住連続体—一定住化政策後の森林ネッツにおける社会組織と居住」『東北アジア研究』14: 147-187。
- 床呂 郁哉

1999 『越境—スルー海域世界から』岩波書店。

鶴見 良行

1990 『ナマコの眼』筑摩書房。

2000 「海を歩く思想—漁業からみた日本と東南アジア」『鶴見良行著作集 8 海の道』村井吉敬(編)、pp.193-214 みすず書房(1989 「海を歩く思想—漁業からみた日本と東南アジア」『マージナル』4)。

(中国語文献)

陳 正統主(編)

2007 『閩南話漳腔辭典』中華書局。

福建省龍海県地方誌編纂委員会

1993 『龍海県誌』東方出版社。

福建省海洋與漁業執法総隊

2009 『福建省伏季休漁宣傳手冊』福建省海洋與漁業執法総隊。

海迪

2010 「小説没有尽头(代序)」『海拔 3658』pp.i-viii、海風出版社。

張 石成

2009 『連家船』私家版のため、出版情報なし。

張 亜清、張 石成、藤川 美代子

2009 『即将逝去的船影—九龙江上「吉普賽人」史迹』海風出版社。

Living on Boats in a Settlement-Oriented Society: *Lianjiachuan Yumin* Living Multiple Management Systems in Southern Fujian, China

Miyoko FUJIKAWA*

Chinese boat-dwelling people, like other nomadic people of the world, live in a settlement-oriented modern society where there are multiple management systems imposed upon them by the nation-state like a watchful net. This article will focus on the *Lianjiachuan Yumin* people in the southern part of Fujian province. It aims to describe their way of living that can be called a “nomadic attitude” through a description of their everyday lives that sways between the desire to purchase a residence on land and the hope of maintaining their boat-dwelling lives.

Contrary to the schema of “nomadic people seeking free movement vs. nation-state enclosing people in the land” as seen in nomadic people studies, in the 1960s, *Lianjiachuan Yumin* people expected the “settlement on the land” to be a conquest of uncertainties: the inevitable danger and poverty associated with living on a boat and in fishing, and to obtain a future similar with land-dwelling people. However, these days, “settlement on the land” is causing unexpected new uncertainties for them. Although they do not declare it themselves, for the *Lianjiachuan Yumin* people, settling on the land will completely tie their lives to the land. As many of the households try to avoid permanently settling on land, they make efforts to build social relationships on both water and land, and open living spaces on the water.

On the other hand, their lives on water and land cause them to face forced eviction and severe restrictions on sailing due to certain factors. These include urbanization plans intended for economic gain, beautification, and national risk management policies that aim at marine protection, security maintenance, and national defense. Through the observation of their daily lives, we can distinguish one attitude they share. They carefully judge which areas of the management system will put them at a disadvantage; this leaves them vulnerable to the nature of the ocean which is full of uncertainty, considering the cramped controlled society while living on boats.

Keywords:

China, boat-dwelling people, settlement on the land, risk management, uncertainties

定住本位型社会で船に住まいつづける