

序章 ツバル概観

1 ツバルの歴史

ツバルの島々の一部が最初に西洋世界に知られたのは、1568年、スペインのメンダーニャの航海によってである。しかし、このときは直接の接触はなく、ツバルの人々が初めて西洋人と接触するのは1781年のことである。そして、1819年にイギリスの船がフナフチに到着して以来、地理的にはエリス諸島として知られてきた。以後、様々な国の船舶が寄港し、船員の中には島々に住み着く者、いわゆる、ビーチコーマーも現れ、1860年代には少なくとも5人の西洋人が島々に定住していたと言う。このころからヤシ油交易、続いてコプラ交易が開始され、1880年までには全ての島に少なくとも1人の西洋人交易者が常駐するようになったという (Faaniu et. al. 1983:105)。

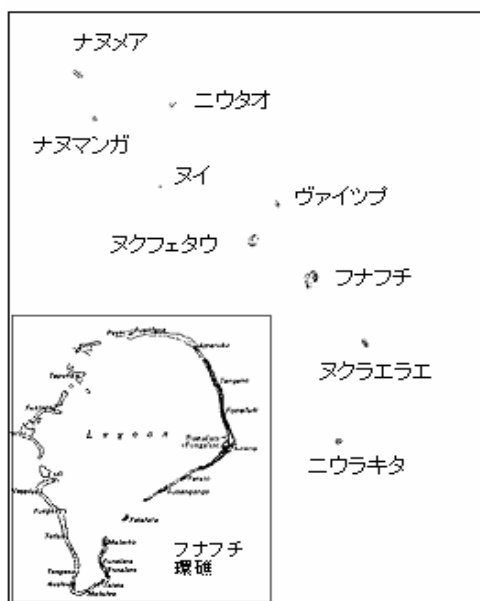
太平洋のほぼ中央に位置するエリス諸島は、その北のギルバート諸島とともに1892年イギリスの保護領、1916年にはイギリスの直轄植民地ギルバート・アンド・エリスとなった。ギルバート諸島はミクロネシア系の人々が主として居住し、エリス諸島には主としてポリネシア系の人々が居住していたが、人口的には前者の人々が多く、エリス諸島のポリネシア系の人々は、いわゆる少数派を構成していたと言える。

1909年にはエリス諸島の地区行政本部がフナフチに置かれ、それ以降植民地期のほとんどの間、エリス諸島はフナフチを本部とする単一の統治区域を構成していた (Douglas and Douglas 1989:584)。つまり、ギルバート・アンド・エリスという植民地全体の影響下にあるというよりは、独自の単位を構成していたのである。エリスはまた教育においても、常にギルバート諸島と対抗する姿勢を貫いていた。1922年にギルバート諸島のタラワにキング・ジョージV世校が出来ると、エリス諸島も同等の学校の設立を訴え、すぐにエリスにも学校が建設されたのである。この学校に教員として赴任してきたケネディは、エリス諸島民の教育レベルを格段に向上させ、後の多くのエリスの指導者を育てた。また彼はエリスの言語と文化にすぐに精通し、教育以外にも様々な事業を行った。特にエリス経済振興のために生協組織を作りだした功績は大きいと言われている。彼は後にエリスの地区行政官となるが、彼がエリスにいた1920年代、30年代は「ケネディ王国」と呼ばれ、彼の影響下でエリスは独自の発展を遂げていた (Faaniu et al. 1983:135-137)。

第二次世界大戦の折に、エリス諸島はギルバート諸島に展開する日本軍に対峙するため、アメリカ軍が駐留することになった。その時に、フナフチ環礁のフォンガファレ島に滑走路が建設されたが、それが現在、ツバルの唯一の国際窓口となっている。大戦後、それまでの植民地全体の首都がバナバからタラワに移され、ギルバートとエリスが実質的に単一の経済圏として機能し出すことになった (Faaniu et al. 1983:146)。タラワは大

戦後の政治・経済の中心となり、そこにおける様々な職種における高い地位は、エリス諸島民が獲得するようになっていった。しかしこのことが、ギルバートとエリスの間に亀裂を生むことになった。1965年、独立を考えるために最初に出来た政党・ギルバティーズ国民党は、ギルバート諸島民中心の排他的性質を持っており、それに反対するギルバート諸島民、そしてエリス諸島民、パート・ヨーロッパ人が、キリスト教民主党を設立し対立するようになったのである(Teiwaki 1983:6)。ギルバートとエリスの対立関係は続き、多数を占めるギルバート諸島民の経済的・政治的支配を恐れたエリス諸島が、ついに分離独立を表明し、1974年の植民地全体投票でそれが承認されたのである。植民地全体の投票で承認されるということは、多数を占めるギルバート諸島民も、彼らの分離行動を歓迎した結果であった。ギルバート諸島民は、様々な職場で高い地位を得ているエリス諸島民を追い出すことが出来ると考えたのである(Teiwaki 1983:11)。

エリス諸島の分離活動は、多数の「ミクロネシア人」に対して、不利益を被っている少数の「ポリネシア人」が分離独立を求めたエスノナショナリズムの典型的な事例として捉えられそうであるが、実は、エリス諸島の中にはギルバート諸島起源の人々がおり、エリスは「ポリネシア人」という一つのまとまりからなっていたわけではない(Faaniu et al. 1983:72-74)。従って、この分離は、エスノナショナリズムとして整理するよりも、ギルバートとエリスがあたかも二つの植民地であるかのように統治されてきた歴史的背景から考える必要がある。エリス諸島は、ギルバート諸島とは異なった共通の教育・経済システムを持ち、エリス独自のエリートを輩出してきた。両者が別々の独立国として成立したのには、理由があったと言えよう。ギルバート諸島はフェニックス諸島、ライン諸島を含めて、1976年キリバス共和国として独立し、エリス諸島は1978年、ツバルとして独立したのである。



地図1 ツバルとフナフチ環礁

2 独立国ツバル

ツバルというのは、ツ (tu = 立つ) とバル (valu = 8) という言葉から出来ている。つまり、八つの島がまとまって独立したという意味なのである。八つの島とは、北から、ナヌメア(Nanumea)、ニウタオ(Niutao)、ナヌマンガ(Nanumanga)、ヌイ(Nui)、ヴァイツプ(Vaitupu)、ヌクフェタウ(Nukufetau)、フナフチ (Funafuti) 、ヌクラエラエ(Nukuraerae)である。地図1を見ると、それ以外にニウラキタ(Niuralita)があって全部で九つの島ということになる。ニウラキタは、しかし、本来無人島であり、2002年の国勢調査でも、ニウタオから移住した2人しか居住していない。全人口は、9359名。そのうち、3962名が、首都のおかれていたフナフチ環礁に集中している(表1)。

表1 2002年の国勢調査による島別人口

島・環礁	人数
1 ナヌメア	855
2 ナヌマンガ	710
3 ニウタオ	817
4 ヌイ	610
5 ヴァイツプ	1310
6 ヌクフェタウ	701
7 フナフチ	3962
8 ヌクラエラエ	392
9 ニウラキタ	2
計	9359

既に触れたように、ツバルは主としてポリネシア系の人々が居住しているので、言語的にもツバル語はポリネシア語であり、サモア語と親縁関係が深いと言われている。しかし、唯一、ヌイの人びとは、ミクロネシア系の言語であるギルバート(キリバス)語の方言とされる言語を話している。ツバル語として一括されるが、それぞれの島では単語もわずかながら異なっており、方言差も見られる。

宗教について言えば、大多数の人々は、キリスト教徒であり、中でも、E K T(Ekalesia Kerisiano Tuvalu=ツバルキリスト教会)の信者が多数を占めている(表2)。人々は敬虔なクリスチャンであり、安息日である日曜日は、休息と教会に参列する日であるとされている。人々は静かに日曜日を過ごす。もちろん、よその国からツバルを訪れた人々は、日曜日に海水浴に出かけたり観光に出かけたりすることは禁止されてはいない。しかし、ツバルの人々の日曜日の習わしを妨害しないように配慮することが部外者にとっても

必要なことであるとされるほど、ツバルの人々にとっては日曜日の安息は重要なのである。人々が通うツバル教会の建物は、あまり大きな建造物のないツバルにおいて目立つ建物である。特に、ニウタオやナヌメアの教会は観光パンフレットにも紹介されるほどその威容を誇っており、ナヌメアの教会は、高い尖塔、すばらしいステンドグラスを持つゴシック様式の建物として知られている。もちろん、首都が置かれているフナフチでも、都市部の中央に教会が建てられており、日曜日には礼拝を行う大勢の人々が訪れる。

EKTは、LMS（ロンドン伝道協会）の流れを汲んでおり、教派的には組合派である。LMSがツバル果たした役割は大きい。1861年に数名の宣教師がヌクラエラエに到着したが、やがて、1865年には、各島にサモア人牧師が配置されることで、その布教が拡大していった。2002年の全人口が9359人なので、全人口の91%がEKTの信者ということになる。

ツバル教会以外では、同じキリスト教の教派の一つであるSDA（セヴンスデー・アドヴェンティスト）や、イスラム教シーア派の影響を受けているバハイ教がある。バハイ教は、近年とみに太平洋で活発に布教活動を展開しており、イスラム世界からは異端視されているとは言え、太平洋で一般的なキリスト教以外の宗教としてその勢力を広げてきている。しかしツバルにおけるバハイ教徒の数は極めて少なく、ツバルはやはり依然としてキリスト教の国家であると言えるだろう。

表2 ツバルにおける宗教

宗教	信者数
EKT（ツバルキリスト教会）	8521
SDA	183
バハイ信教	177
ブレザレン・アセンブリー	166
エホバの証人	78
カトリック	47
ニューテストメントチャーチ	30
アポストリック教会	24

さて、ツバルは独立国であるが、イギリス連邦に加盟しており、エリザベス女王を国家元首としている。そのため、エリザベス女王の代理人としての総督が置かれるが、現在のツバルではその力は形式的なもので、政府の提案を拒否する権限は与えられていない。一方、内政のシステムはシンプルである。議会は1院制をとっており、ナヌメア、ナヌマンガ、ニウタオ、ヌイ、ヴァイツプ、ヌクフェタウ、フナフチからは2名の議員を出し、ヌクラエラエからは1名の議員をだす。ニウラキタはニウタオと同じ選挙区と

なっているため、合計15名の議員で構成されることになる。議会から首相が選ばれるが、ツバルには政党がなく、首相として誰を押すかで派閥が形成される。また、ニウラキタを除く島のうち7つの島には島議会 (island council) が、そしてフナフチには町議会 (town council) が置かれて、地方行政が実施されている。

フナフチ環礁は、他の島・環礁とは異なり島議会ではなく町議会が置かれていることから分かるように、ツバルで唯一の都市部として機能している。フナフチ環礁は、いくつもの大小のサンゴ礁島からなっており、そのうち最も大きいのがフォンガファレ (fongafale) 島である。フォンガファレ島のすぐ北にあるアマツク島には、海員養成学校があり、フォンガファレとは船で結ばれている。首都としての都市機能は、このフォンガファレ島の中央部に集中している。島の中央部は陸地部分が大きくなっており、飛行機が離発着する滑走路もそこに作られており、まさに滑走路を中心として、様々な公共施設や住居が並ぶという形態をとっている。以下の写真は、2007年当時のフォンガファレ島中央部の様子を示している。



政府庁舎



病院



パン屋



インターネットカフェ兼ビデオ屋



メインストリート



住居

一方、ツバルの国家収入の主な財源は、入漁料、海外で働く人々からの送金、ツバル信託基金、そしてドメイン名の使用料などである。ツバル信託基金制度というのは、1987年にツバル、オーストラリア、ニュージーランド、そして旧宗主国のイギリスが締結した「ツバルのための国際信託基金に関する協定(Agreement Concerning an International Trust Fund for Tuvalu)」に基づいたもので、上記の4カ国が拠出した基金をそれぞれ4カ国から出た理事4名で運用するというものである。当初は1700万オーストラリアドルの基金から出発したが、現在は日本などからの拠出も含めて7700万ドルまでになっている。理事長はツバルが勤めるが、これら4名で構成する理事会は、しかし、基金運用の専門家ではないので、実際には基金運用の専門家に運用を依頼する。そして専門家の運用状況を監視する監査人が置かれ、状況を理事会に報告することになっている。要するに、集まった基金をファンドの運用機関に任せて、運用益から元本繰り入れの再投資額を差し引いた配当額がツバル政府にもたらされるという仕組みである（小林1994:254）。一方、ドメイン名使用料というのは、インターネットで用いられるドメイン名としてツバル国家に割り当てられた.tv(ドットTV)の使用を、アメリカのインターネット関連企業に認め、その使用料を徴収するというものである。2006年度の予算は約2150万オーストラリアドル、そのうちツバル信託基金からの配当金が約900万ドル、ドメイン名使用料が200万ドル、船乗りなどによる海外労働者からの送金が400万ドルである。

3 フィジーの「田舎」としてのツバル

海外からツバルに来るには、フィジーを起点とした飛行機に乗る必要がある。この便がエア・フィジー、つまり、フィジーの国内線である。以前は、マーシャル諸島共和国、キリバス共和国、ツバル、フィジー諸島共和国を結ぶエア・マーシャルという国際線の飛行機便があった。この便は、マーシャルからフィジーまで、太平洋を南北に飛ぶ稀有な国際線で、キリバスとツバル両方に寄るには極めて便利な飛行機だった。しかしそれ

も廃止になり、2007年現在、このエア・フィジーが週3便フィジーの首都・スヴァからツバルの首都フナフチまで往復で飛んでいる。

1998年、スヴァのナウソリ空港でフナフチ行きの便を待っている間に、同じくフナフチに向かうフィジーのビジネスマンと話をしたことがある。いろいろ話したが、彼の「ツバルは初めてなんです。電気があるのだろうか？」と語った言葉が、フィジーとツバルの関係を象徴的に示していたと言える。一国の首都であるフナフチに、電気が通っていないなどありえないことだが、フィジーの人々にとっては、ツバルは「近代化の進んでいない田舎」以外の何者でもなかったのである。

1998年は、まだ、エア・マーシャルが飛んでいた。ツバルからは、北のキリバスと南のフィジーに直接行くことができた。その意味で、ツバルはまだ南北に解放されていた。しかし、重い病気になるとフィジーの病院に行かねばならなかった。何をすることも、キリバスではなくフィジーに向かうという状況だった。そして、エア・マーシャルが廃止になり、エア・フィジーだけがツバルの海外との連絡便となった。エア・フィジーはフナフチとスヴァとの間だけを往復する。ツバルは、フィジーの首都・スヴァに唯一の開口部を向けることになったのである。スヴァは、人口、規模、機能のどの点をとっても、太平洋諸国の中では、パプアニューギニアの首都ポートモレスビーと双璧をなす「大都会」である。ビルが立ち並ぶ中心街では、車道は車で渋滞し、歩道は行き交う人々で溢れかえっている。市場の横のバスターミナルでは、数え切れないほどのバスが並んでおり、喧騒の中人々をフィジー各地に送り出し、そして各地から運び込んでいる。ツバルの人々も、そしてフィジーの人々も、このスヴァとフナフチを対比するのである。

フナフチ環礁フォンガファレ島は、たしかに、スヴァから見れば、都市の景観を伴わない閑静な田舎である。島を貫くメインストリートの両側はココヤシなどの樹木に覆われ、樹木の間に住居が点在しているような状況である。すでに述べたような3階建ての政府庁舎や立派な病院などはあるが、それらを除くとビルと呼べるような建物はなく、景観的にはまさしく村落である。もちろんここはツバルの首都であるので、首都としての都市機能はすべて整っている。そして、スーパーもあるし、ちょっとした食料品店はあちこちにある。子供たちはアイスクリームを食べながら通りを歩いているし、インターネットカフェやビデオ屋は若者で溢れ、各家にはテレビもあるし衛星放送も受信できる設備が備わっている。しかし、それにもかかわらず、フォンガファレ島の「住宅集住地」は都市、あるいは町と呼ぶことがはばかられるたたずまいを見せている。現に、人びとはそこを「ヴィレッジ」と呼んでいるのである。これは、ツバル語の「ファーカイ(fakai)」を英語に訳したものであり、ツバル人同士がしゃべるときには出てこない単語である。しかし、英語での会話では、しばしば登場するのである。

1998年にツバルを訪れた時、筆者は、フォンガファレ島の北端に近いところにあるゲストハウスに宿泊していた。このゲストハウスの隣には学校があり、周辺には住居もあったが、そこから島の中央の「都市部」に行くまでの間、人家はまばらにしかなかった

た。しかも、当時フォンガファレ島を南北に走るメインストリートをバスが走っていたが、そのバスは、島の北側にある港で折り返し運転をしていた。ゲストハウスはその港からさらに歩いて30分ほどのところにあったのである。ゲストハウスから出て南に歩いていると、すれ違う人びとにしばしば「ヴィレッジに行くのか？」と声をかけられた。ヴィレッジとは、人家や建物が集住しているところを指しており、それは基本的にバスの走っている範囲と一致していた。一方、ゲストハウス周辺は、「ブッシュ」と呼ばれていた。もともと人が住んでいなかったため、人が住むようになってからもそう呼ばれているのだ。

それから約10年たった2007年になっても、この区分の状況は変わっていない。人家はさらに増え、港より先までバスが走るようになり、ゲストハウスの傍には台湾大使の住居も出来たにもかかわらず、ゲストハウス周辺は依然として「ブッシュ」であり、フォンガファレ島の中心部の住宅集住地域は「ヴィレッジ」なのである。

一方、フナフチの人びとがスヴァに行くときには「タウン」に行くと言う。この「タウン」と「ヴィレッジ」の差異は、フィジーの人々、特にスヴァ市民にとってはもっと落差のあるものとなっている。かつて、筆者が滞在していたフナフチのロッジに、フィジーのビジネスマンがやってきたことがあった。彼は、「どのくらい滞在する予定ですか？」と聞くので、「2週間です」と答えると、「ケッ」という感じで反応した。その反応の意味を聞きたくて「短すぎるという意味ですか、それとも、長すぎるという意味か？」と聞くと、「こんなところに、そんなになぜ長くいるのです？」という趣旨の答えが返ってきた。事実このビジネスマンは、3日ほどの滞在で、さっさと帰ってしまった。彼と一緒にやってきた、いかにも都会人ですという格好をしたフィジー人の婦人は、到着するなり、「美しいところですね」と宿の人間に話していた。その意味が、ここで明確になった。「私たち都会人が失ってしまった自然の美しさがここ田舎にはあるのですね」という意味だ。まるで、「文明社会が失ってしまった自然の美しさが、フィジーにはまだある」と言う日本人と同じ論理の上に成り立った発言と言えよう。

フィジーから海外に行くには、通常は、国際線のエア・パシフィックを用いる。一方国内の各島に行くときは、エア・フィジーを用いる。エア・フィジーは、実は、その株の49%をツバル政府が所有している⁽¹⁾。残りはフィジー政府と民間であり、50%以下には抑えられているが、最大株主であることには変わりがない。そして、それゆえ、ツバルとの間の定期便をエア・フィジーに設定しているとも言える。それはツバルの側から言えば、エア・フィジーこそが自分たちの国際線の飛行機であるということになるが、フィジーの側から言えば、それは、国際線エア・パシフィックと対になった国内線に過ぎない。問題はそこにある。国内線はどこへ飛んでいこうと、スヴァよりも「田舎」で「非近代的」な「辺境」に行くための便なのである。そして、ツバルは、フィジー国内と同じ感覚で扱われることになる。現実には、国境を越えるツバルへの旅ではあっても、フィジーの側から見れば、国内の中心地から辺境に向かったの旅と同じ感覚になるのだ。

ツバルは、中核としてのフィジーの辺境という位置になっていると言えるのである。

4 国際線エア・フィジー

スヴァのナウソリ空港からフナフチに飛ぶ便は、長い間、日曜日、月曜日、木曜日に固定されてきた。時間も決まっている。どの曜日も、スヴァ発 10 時、フナフチ着 12 時 30 分、フナフチ発 13 時 15 分、そしてスヴァ着 15 時 45 分である。しかしタイムスケジュールが守られないなど、この便が、国際線らしからぬ状態であることも、フナフチを「フィジーの田舎」に位置づけている要因の一つである。以下では、筆者自身の体験を記述することで、フナフチ便の生の姿を提示しようと思う。

そもそもフナフチ便の評判は芳しくない。「しばしば飛ばなくなる」、「何日も、ただ待たされる」、「スケジュールが変更になっても、何の補償もない」という評価である。「しばしば飛ばない」という評判は、2-3日だけツバルを訪れようという短期の計画の旅行者にとっては、大きな不安材料となる。例えば月曜日にフナフチへ行こうと考えていた場合、その便が飛ばなかったら、それだけで次の木曜日まで3日のロスが生じ、最終的にツバルに行くことが出来ずに、スヴァだけに滞在という事態も起こることになるのである。

筆者は、2005年9月3日から23日までの予定でツバル調査に出かけることになったとき、この期間で最も長くツバルに滞在できるルートを探して、タイトなスケジュールを組んだ。つまり、この日程で最も長くツバルに滞在できるルートは、オーストラリア経由の便であり、日本を3日夜に出発して、4日にはナンディ着、翌5日の月曜日の朝には、ナンディからエア・フィジーに乗り、スヴァを経由してそのままフナフチへ、という計画だった。予定通り4日にはナンディに到着し、翌5日には、朝8時45分ナンディ発のエア・フィジーに乗るべく、空港に7時30分に到着した。そこで、トラブルに遭遇したのである。「エンジントラブルのため飛行機は飛ばない」と言うのである。

「エンジン・トラブルがいつ修復されるか分からない。今日はフナフチへは飛ばない。その代わり明日、フナフチへの便が飛ぶ」という説明を聞いて、欠航した場合は、タイムスケジュールを変更して定期便以外の臨時便を飛ばすことがある、ということを知った。さらに、エア・フィジーの係の者が、「スヴァまでバスを出すからそれに乗ってくれ」という。「朝食はあそこの売店で。エア・フィジーの乗客だということと無料になるから」と説明を受けた。「何のケアもない」という評価とは異なった実情を体験することになったのである。

スヴァ行きのバスは8時頃に出発。マイクロバスに10人程の乗客をのせて、約3時間でスヴァ市内に着いた。ここで、何人かは下車。彼らはスヴァまでの客だった。そして残りが空港まで行った。空港では、国際線の常として当然エア・フィジーの係員が待機していて、その後の手配をしてくれると考えていたが、それは期待はずれであった。

誰もいないのである。そこで、エア・フィジーの国内便のカウンターが開いていたので、状況を説明すると、なんと「エンジントラブルが直って、フナフチ行きは 11 時にこの空港を出た」と言うのである。「次の便は、明日ではなく、木曜日にしか飛ばない」とも言う。これには、驚くばかりだった。我々がバスでスヴァ市内に着いたのが 11 時頃だ。それから何人かの乗客をあちこちで降ろし、環境調査のために一時停車するなど時間がかかって、結局 12 時前に空港に着いたのだが、その 1 時間前に我々を残して国際線が出てしまうという事態が起こっていたのだ。連絡さえきちんと行われていれば、我々も市内でうろうろせずに 11 時過ぎには空港に到着していたのであり、我々は予定通りツバルまで行けたわけである。ナンディでのチェックインを遅くしてバスに乗らなかった人々は、エンジンの復調した便でスヴァへ、そしてフナフチへと飛んだのだ。結局、早くチェックインし、バスでスヴァまで来たツバル行きの 6 人だけが、取り残されてしまったことになった。

「国際線標準の対応」とは異なる対応に落胆しつつも、木曜日までの滞在をどうするのか、聞いてみた。なんと、エア・フィジーで考えてくれるという。これまた大きな驚きだった。「何の補償もない」という評価は、実は、昔のものか、間違っただけだったのだ。それからしばらく待たされたが、我々 6 人は、スペシャルという張り紙をしたマイクロバスに乗って、再びスヴァ市内へ。空港から市内へは、マイクロバスだと 45 分程度かかる。到着したところは、スヴァの中堅ホテルであるペニンスラ・ホテルだった。結局、木曜日の便までまるまる 3 日間、エア・フィジー持ちで、このホテルに滞在することになった。

気になっていたのは、いつも満席の 30 人乗りの小さな飛行機で、我々 6 人分の座席が確保できるのかということだった。エア・フィジーの空港の係員は、「座席の確保については、すぐに電話連絡する」というのでそれを待っていた。しかし、連絡も伝言もないまま水曜日になってしまった。たまたま、市内のエア・フィジーのオフィスの前を通りかかったので、聞いてみると、満席だ、という。それに驚いて、トラブルのために前の便に乗れなくなった事情を強く説明すると、ようやく木曜日の便がコンファームされた。結局、エア・フィジーから筆者個人には何の連絡も伝言もないまま、木曜日の朝 7 時にバスの迎えが来るということを手づてに聞いただけで、エア・フィジーの「ケア」は終わった。ツバル滞在の間、往復 6 便の飛行機が行き交った。しかし、それらの便には特段のトラブルはなかった。帰りの便も、問題なくスヴァに到着した。結局、常にトラブルが起こるのではないが、時々起こることが確認されたわけである。

2007 年 8 月に再びツバルを訪れたときは、一部を除いて順調だった。一部というのは、日本を離れる直前になってフィジー―ツバル間のタイムスケジュールが変わったという点だ。往路は今までのままだったが、筆者が予約した復路の便からそれまでの、日、月、木が、日、火、金の便に変更になったというのだ。これは、しかし、たいしたことではなく、よくある話だろう。ツバル滞在は順調に過ぎていった。その間、エア・フィ

ジーは定刻の離着陸を繰り返していた。しかし、ツバルを離れる 1 週間前になってエア・フィジーが乱れだした。月曜日の便が 1 時間遅れ、木曜日の便が 4 時間遅れたのだ。人びとの話では、12 時 30 分着が遅れて 18 時頃にやってきて、フィジーに戻らずそのまま一晩ツバルにいて、次の日フィジーに戻る、ということは良くあることだという。しかし、筆者は、ツバルからフィジーのスヴァに戻ったらすぐに国内便に乗り換えてナンディに向かい、次の日の早朝、韓国行き便に乗ることになっていた。1 日遅れたら、それに乗れなくなる。



滑走路と飛行機



滑走路でサッカーをする人々

エア・フィジーのツバルでのオフィスは、空港の建物の中にある。しかしツバルのエア・フィジーのオフィスには、到着するはずの便がフィジーを何時に出発したのかという連絡が来るシステムにはなっていない。オフィスの職員も、客も、見送りや出迎えも、ひたすら飛行機の姿が見えるのを待つしかないのである。

ツバルの滑走路は、飛行機が来ないときには自由に横断できるようになっている。滑走路を挟んで家屋があるため、向こう側の家屋や施設に行くためには滑走路を横断せねばならない。従って、普段は人や車が往来している。また、夕方になると、滑走路は球戯場と化す。人びとは日差しが弱くなって夕方、仕事が終わってから三々五々集まってきて、サッカー、バレーボールなどに興じる。滑走路は、人々の生活空間の一つなのだ。飛行機がやってくる時間になると、滑走路と平行で走っている道路や横断する道路が閉鎖される。そして空港では、警報の意味があるのだろう、飛行機がやってくる直前サイレンがなる。このサイレンがなると、すぐに飛行機の姿が南の空に見えるようになる。

木曜日の便が 4 時間遅れとなったため、人びとも今日は無理かもしれないとあきらめ顔になったとき、このサイレンがなった。大きな歓声が上がリ、空港周辺にいた人々は安堵の表情で飛行機を迎えた。そして、飛行機はそのままツバルに滞在することなく、無事に折り返しでフィジーに戻っていった。こうした遅れが日常的に生じているツバルの航空事情に不安を持ちながら、ツバルを離れる火曜日を待った。遅れた場合はどうす

るか、とオフィスで聞くと、遅れてスヴァに到着しても、ナンディまでの便は確保されるという回答が帰ってきた。結局、筆者が乗る便は、今までになく、1分の狂いもなくフナフチの空港に降り立った。こんなに定時に来ることはほとんどない。ある意味で、奇跡だった。

5 ツバルの抱える問題

ツバルは様々な問題を抱えている。国民が1万人程度であるため税収が少なく、国家として財政を整えるためには、どうして海外からの財政援助に頼らざるを得ない。フナフチで目立つ二つの大きな近代的な建造物の一つ、政府庁舎は、台湾の援助によって建てられ、もう一つの建造物である病院は、日本の援助によって建てられているのである。また、小さな島が点在しているため、インフラを整備するのも難しい。そして、フィジーの田舎としての位置づけから分かるように、発展途上国であるフィジーを「大国」と位置づけなければならない状況が、近代産業化を成し遂げるのが困難なツバルの現状を物語っている。

しかし、こうした近代産業化は、それまでサブシステム社会で豊かな暮らしを営んできた人々の生活に犠牲を強いることになり、これまで自立していた伝統部門の自立性を崩壊させる危険を持っていると言える(小林 1994:170, 192)。オセアニアにおけるサブシステム経済の重要さは、たびたび指摘されてきたが(小林 1994:第3章、佐藤 1998:51、宮内 1998)、このサブシステム経済が、「飢え」のないオセアニアを作り出してきたことは良く認識されている。従って、ツバルのような状況にあれば、このサブシステム経済の犠牲はまだまだと言えるかも知れない。現に、貨幣経済の流入の中にあっても、それと平行する形でサブシステム経済を生活レベルで持続するという「二重戦略」をとってきている現実を見ることが出来るのである(cf. 宮内 1998:185)。

しかし、近代産業化が遅々として進まなくとも、サブシステム経済と貨幣経済を両立させているように見えても、グローバル化の波は確実に押し寄せている。ツバルのような小規模の社会では、その波をまともに被ることになり、結局は、サブシステム経済を圧迫し、それを保証していた環境が破壊されてきていることも確かなのである。ツバルが抱える問題の中で、最も大きな問題が、この伝統的な環境の崩壊ということであろう。グローバル化の波の中で、伝統的な社会環境が変貌し、さらには立地しているサンゴ礁という自然の環境さえも破壊の憂き目に直面しているのである。

注

(1) エア・フィジーのホームページより。

(<http://www.jterc.or.jp/koku/shyokoku/02PDF/fiji.pdf#search='エアフィジー'>)

引用文献

Douglas, N. and N. Douglas (eds.)

1989 *Pacific Islands Yearbook. 16th edition.* Auckland: Angus & Robertson Publisher and Nationwide News PTY LTD.

Faaniu, S. et al.

1983 *Tuvalu: The History.* Suva and Funafuti: Institute of Pacific Studies and Extension Services, The University of the South Pacific and the Ministry of Social Services, Government of Tuvalu.

小林泉

1994 『太平洋島嶼諸国論』東京：東信堂

宮内泰介

1998 「発展途上国と環境問題—ソロモン諸島の事例から」舟橋晴俊、飯島信子編『講座社会学12 環境』東京：東京大学出版会、pp.163-190.

佐藤幸男

1998 「近代世界システムと太平洋—島嶼国家の世界政治学序説」佐藤幸男編『世界史のなかの太平洋』東京：国際書院、pp.13-68.

Teiwaki, R.

1983 Kiribati- Nation of Water. In R. Crocombe & Ali, A. (eds.) *Politics in Micronesia.* Suva: Institute of Pacific Studies of the University of the South Pacific. pp.1-28.

(2010年3月作成)

神戸大学大学院国際文化学研究科 吉岡政徳