

友好橋を渡るヒトとモノのそれほどグローバルではない移動

ラオス首都ヴィエンチャンの新中間層の生活世界と消費文化

難波美芸

一橋大学大学院博士後期課程

東南アジア唯一の内陸国であるラオスは、国土の約7割を高原と山岳地帯が占め、交通インフラが特に未発達地域とされてきた。社会主義国であるラオスが市場経済導入に向けた経済政策の転換を発表した1980年代後半頃から、ラオスを含むメコン川流域諸国間の経済協力が主要な開発言説として流通しはじめ、国境地帯のインフラ整備を通じた人とモノの越境的な移動の潤滑化が進められるようになった。そうしたなか、1994年にはメコン川を挟んでタイ東北部の街ノンカイとラオス首都ヴィエンチャンを陸路で繋ぐタイ-ラオス第1友好橋がオーストラリア政府の支援を受け開通した。

ヒトやモノ、情報、資本、知識が従来の地域や国家の境界を超えて地球規模で旅することをグローバル化と呼ぶならば、インフラストラクチャーの整備はグローバル化を進める前提要件である。しかもこうしたインフラ自体が、多くの途上国においては、先進国や国際機関の援助を通して知識や技術、異なる価値観を伴って輸入されるレプリカである。道路やインターネット回線といったインフラの整備によって、遠くにあるもの同士の物理的・精神的距離はますます縮まってきている。友好橋の開通を後期社会主義国のラオスがグローバル化時代に突入したことを示す象徴的な出来事として捉えることも可能であるが、本発表で注目するのは、そのような物理的・精神的距離の縮まりとの具体的な関係性である。橋の開通以降、両国間の人とモノの移動は確かに増加しており、首都ヴィエンチャンの新中間層の人々の間では、友好橋を通して国境を越えてタイへ行き、ショッピングやレジャーを楽しむことが日常化している。休日の友好橋のラオス側のイミグレーションにはマイカーでショッピングに出かけるラオス人の新中間層が列をなす光景がみられる。極めてグローバルな現象と思われるような国境をまたいだ移動は必ずしも「越境」ではなく、ごく日常的に経験されているものであり、外部からはグローバル化とされるような変化は人々の生活の中にすでに織り込まれている。フランスによる植民地化に伴いメコン川が国境として確立した歴史的背景を考えると、かつての移動に対して現在の移動はグローバルな現象としてどのように異なるのか、また、どのような連続性があるのだろうか。

人類学が対象とするいかなる社会もグローバル化の影響に全く晒されていないことはありえず、人類学者と対象社会の人々の間にあった確固たる差異（従来の人類学という学問を成立させてきた差異）はそれほど自明ではなくなっている。「距離の喪失」といわれるこのような状況で、僻地に赴き「こんなところにもグローバル現象がみられる」と報告することがもはや無意味ななかで、人類学はグローバル化と一般的に呼ばれる事態に対してどのような視点を与えることができるのだろうか。本発表では、それほど僻地でもなくそれほどグローバルでもないラオスの首都ヴィエンチャンにおいて、都市化及び友好橋などのインフラの整備と共に変化して来た新中間層の生活世界と消費文化を中心に扱い、他の学問領域では半ば自明にグローバル現象とされる事柄を研究対象とする際の、ローカル／グローバルというスケール=概念の有効性について批判的に考える。