2018年５月７日（月）

【最終報告レポート】

宇田有三

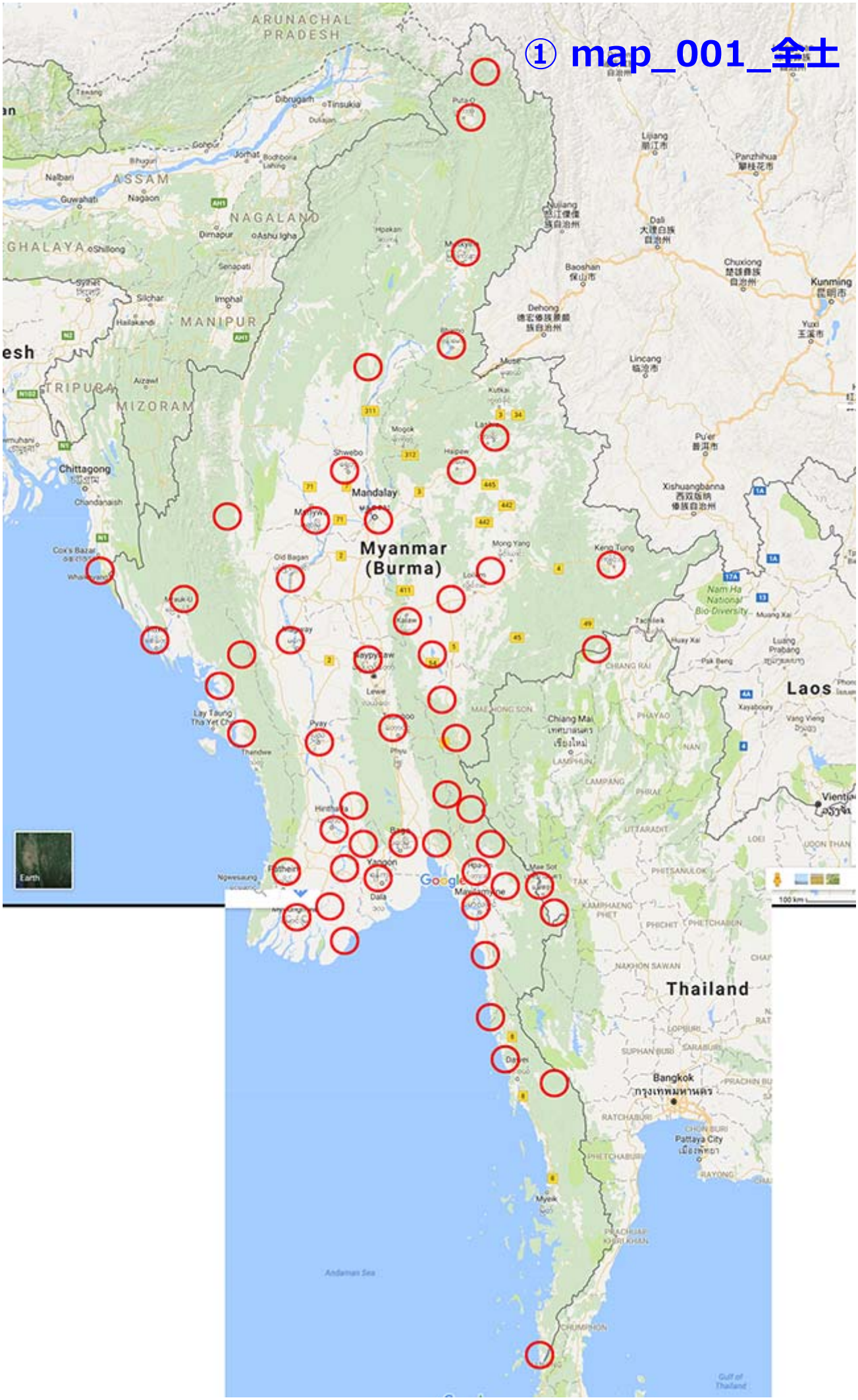
「写真民俗誌民族誌へのいざない：軍政期から民政期へ多民族国家ミャンマーの人と暮らしを撮影記録」の成果報告と新たな気づき

[最終レポート内容]
地図：訪問地を〇印（Google Mapから作成）
① map_001_全土
② map_002_全土・ザガイン
③ map_003_ザガイン・地点・ルート・番号

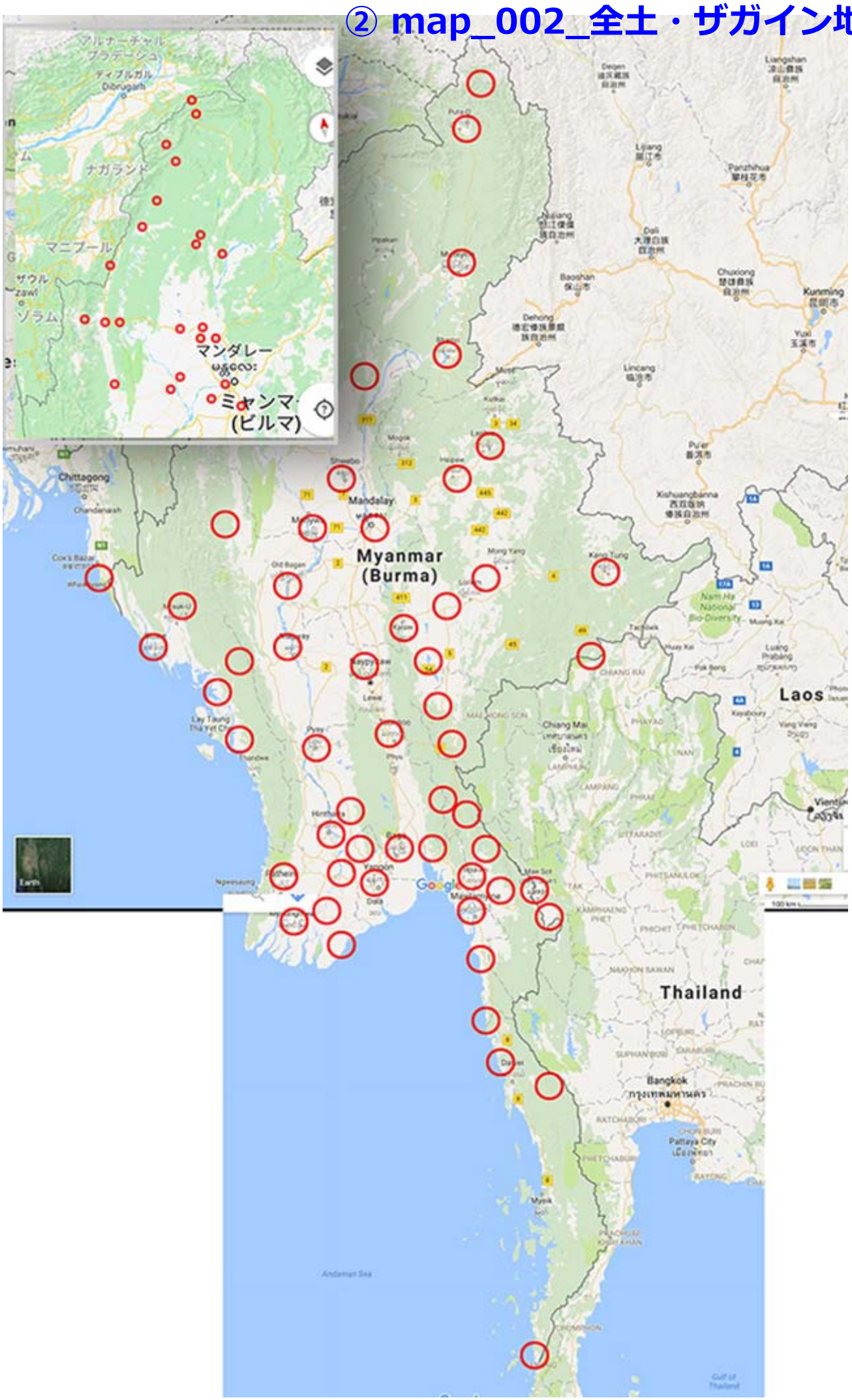
本文
１．活動記録
２．活動概要
３．受け入れ機関との協力関係など
４．フェローシップ活動を終えて

（ザガイン北部を移動中の報告者、カレーワとモンユワ間、地図 ⑮③ ）

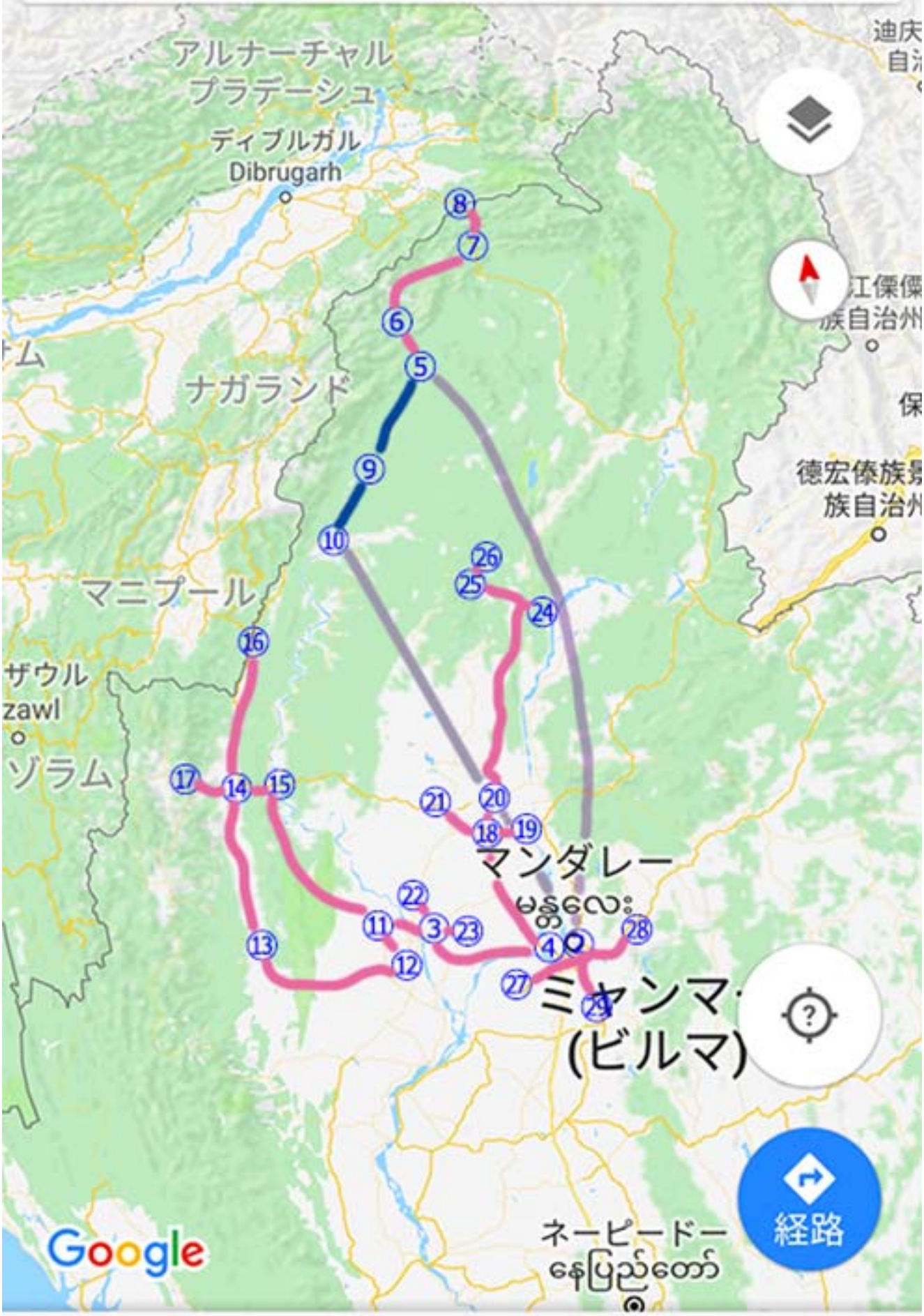
① map_001_全土


ARUNACHAL PRADESH
ASSAM
NAGALAND
MANIPUR
TRIPURA
MIZORAM
Chittagong
Mandalay
Myanmar (Burma)
Laos
Thailand
Bangkok
Yangon
Vientiane
Andaman Sea
Gulf of Thailand

② map_002_全土・ザガイン地域



③ map_003_ザガイン地域・地点・ルート・番号



１．活動記録

活動期間：2018年１月15日～３月15日（68日間）

訪問場所（1）ザガイン地方域［管区］（一部マンダレー地域とチン州を含む）

プロジェクト方法：マンダレーをベースにザガイン地域北西部を訪問、写真記録の撮影する
移動手段・飛行機：マンダレー～カムティ、ホマリン～マンダレー
・バイク：ホンダ（125cc)、走行総距離：約3,500キロメートル

撮影枚数：約9,000枚

訪問地域（2）添付地図参照（1）（2）
（1）添付地図①　：プロジェクト以前の訪問地
（2）添付地図②③：プロジェクトの訪問地（ザガイン地域北西部）
○内の番号に訪問を示す
移動ルート・朱色：オートバイ、群青色線：船、灰色：飛行機

(A)プロジェクト前半（2018年１月10日～１月２３日）
①ヤンゴン(Yangon)・②マンダレー(Mandalay)・③モンユワ(Monywa)・④ザガイン(Sagaing)
⑤カムティ(Khamt/カンティi)・⑥ラヘー(Lahe［ナガ自治区］)・
⑦ナンヨン（Nan Yun）［ナガ自治区］・⑧パンサウン（PanSaung/Pangsau［ナガ自治区］/インド国境)、チンドウィン河（Chindwin River)・⑨タマンティー（Hta Man Thi)・
⑩ホマリン(Homalin)

(B)プロジェクト後半（2018年１月26日～３月９日）
⑪ツイン1(Twin/モンユワ郊外)・⑫ポーウィンダウン(Hpo Win Daung/Phowintaung)・
⑫ガンゴー(Gangaw/マグウェ地域)・⑭カレーミョ（Kalay Myo)・⑮カレーワ(Kalewa)・
⑯タムー(Tamu/インド国境)・△チン州・ティディム(Tiddim)―⑰Kelnddi(2704m［2215m］)
⑱シュエボー(Shwebo/Shwe Bo)・⑲チャウミャウン(Kyaukmyaung/イラワジ河畔)・
⑳キンウー(Kin-U)・㉑ディペイン(Depayin/Tabayin)・㉒ツイン2、㉓Thanboohay Paya(モンユワ近郊)・(カレーワ）―（モンユワ）【AH-1：ミョーマチョー(Myo Ma Cho)・ラポー(Lah po)・ヤジー(Yagyi)・キンゴー(Khingo)】・【(シュエボー）―（ミッチーナ/カチン州）道路】
㉔カター(Katha)・㉕バンモウ(Banmauk):㉖ザロンタウン・パゴダ（Zalong Taung Pagoda）
㉗ミョーター（Myo Thar/マンダレー地域)・㉘ピンウールィン(Pyin Oo Lwin/マンダレー管区：AH-14)・㉙チャウセー(Kyause/マンダレー地域:AH-1)

２．活動概要

オートバイ（125cc）でザガイン地域を移動しながら、その途上で気になった風景や事象、または訪問先の町での光景や事象を丹念に撮影記録していく。

写真撮影の際、主に４つの事柄に留意した。

（１）一見ありふれた事象や光景ではあるが、20年後～30年後にミャンマー人の研究者が利用できると思われる記録的な写真を撮影。

（２）日本やヤンゴンなど都市部にいるミャンマー人向けに「見たことがないもの」を見せる証拠的な写真を撮影。

（３）一見すると珍しくはないが、そこには「何かあるのでは？」と感じるような、「見えないもの」を見えるようにする写真を撮影。

（＊「写真家の役割には明らかに２つのものがある。ひとつは、人が『見たことのないもの』を見せることであり、他のひとつは、人に『見えないもの』を見させることである。」〈沢木耕太郎「放浪と帰還　藤原新也」『像が空を』文藝春秋、１９９３年〉を参考）

（４）これは一体、何が起こっているんだろう、その明確な理由は分からないが写真記録として残しておきたいもの、と自分の直感で感じる事象を撮影。

（１）～（４）の具体例を示していきたい。

（１a）

●（1a）ナガ民族のお祭り（ナンヨン、地図⑦）
伝統と変化が混在する。

（1b）ミャンマーとインド国境
（A）ミャンマー西部でインドと国境を接する地点は2カ所（地図ではそれぞれ⑯⑧）
⑯タムー（ミャンマー） ― モレー（インド）地点
⑧パンサウン（ミャンマー） ― ナンポン（インド）地点
⑯は行政管区としてザガイン地域に属し、その管轄権は中央政府がコントロールしている。
⑧の国境地帯はナガ民族の自治区（連邦国家であるミャンマー国内には6つの自治区が存在）であるため、この地域の支配権はナガ民族が（法律上は）握る。
⑯はアジアハイウェー1号線（AH-1)に属し、そのAH-1という大陸間道路の運用は中央政府が担っている。またこの⑯の国境付近やカレーミョーとタムー間の状況は現在、国内外で一般的に知られている。
ところが⑧は、ナガ自治区の一部にあり、しかもアクセスが非常に悪い地域のため、現在そこがどのような状況にあるのか外部の者はほとんど知られることはない。しかも、⑧へのアクセスは、ザガイン管区よりもその隣のカチン州の州都ミッチーナからの方が便利で、ザガイン地域の一部というよりもカチン州からの延長と捉えられている。さらに2018年5月現在、中央政府とカチン民族との間で戦闘が続き（カチン州内)、この地域へのアクセスは極めて限られている状況となっている。今回、その⑧の国境地点の今の状況を撮影記録した。

●ミャンマーとインドの国境地点（地図⑧）

●ミャンマーとインドとの国境地点（地図⑧）

●インド側の町
ナンポン
（Nampong）
をのぞむ
（地図⑧）

（1c）ミャンマーとインド国境

もう一つのミャンマーとインド国境（タムー～モレー間、地図⑯）

●こちらの国境はインド軍が国境警備兵士が厳しく人の出入りを監視していた（ミャンマー側はそれほど厳しくない）

●ミャンマー側の青空市場ではインド紙幣（ルピー）が使用されていた。
また、ミャンマー側の大きな町でもルピーの使用が可能であった。

（2）見えないものを見せる

（2a）数の数え方

●日本では多くの人が手の指を使って数を数える時、指を内側に折って数える。
ミャンマーの人も同じように、手の指を内側に折って数える（チン民族の女性〈2018.2〉）

（参考：カレン州からモン州への川下り船上〈2006.4〉）

●マンダレーで知り合った米国に留学経験のある中国系ミャンマー人は、数を数える際に米国人と同様に親指から順に「外に向かって」指を開くように数を数えていた。
数を数える際に、指を内側に折るのか、外側に広げるのかこの違いに意味はあるのかないのか。
もし意味があるとしたらどういう意味があるのか？
（インド、ロシア、ドイツもそれぞれ独特の指折りの数え方がある）

（２）見えないものを見せる
（２b）かつぐ
ミャンマーでは人が荷物を持つ（運ぶ）際、その持ち（運び）方に男女の差があることに気づいた。

●もちろん例外はあるが、ミャンマーでは一般的に男性は肩にかつぎ（かついで運ぶ）、女性は頭に載せる（載せて運ぶ）。
また子どもの場合、その子が幼い場合だと、物をかつぐ（運ぶ）のは、５歳前後ぐらいまでは頭に載せて運んでいる。やがて、少年っぽくなると肩にかつぐ（運ぶ）ようになっている。少女の場合はやはり頭の上に載せる。

●ところが、インド系の人の場合は男女の区別がなく、物を頭の上に載せて（運ぶ）場合が多かった。
（写真は2018年３月、マンダレー）

物のかつぎ方（運び方）に、インドやバングラデシュの南アジアと東南アジアの西ミャンマーでは、地域（宗教的に）ごとに何か異なるの生活風習が影響しているのか。

（３）度量衡の変化

（３a）［キロメートル表示］と［マイル（ヤード・ポンド法）表示］

オートバイで各地を移動中、道標を見て気づいた。

道標が［キロメートル表示］と［マイル（ヤード・ポンド法）表示］が混在していた。

ちなみにミャンマーで車やオートバイの通行は、米国式に従って右側通行である（車の場合、圧倒的に日本からの右ハンドルの車両が多い状態があるため、いびつな交通規則のままである）

道標の距離表示はこれまで英国式に倣って［マイル表示］であった。だがこの数年で、アジアを貫くハイウェー構想などもあり、ミャンマーでも徐々に［キロメートル表示］が増えている。ただ、一般の人びとの間では圧倒的に「マイル感覚」が抜けていない。今回の移動の途中で幾度となく「〇〇行くのにあとどのくらいの距離がありますか？」と尋ねた。その際の返答はほぼ100％「あと〇〇マイル」という回答であった。

そこで路上で道標を確認して見るといくつかのパターンが見られた。

①ビルマ（ミャンマー）語の数字表示でのマイル表示

②ビルマ（ミャンマー）語の地域表示でキロメートル表示

③ビルマ（ミャンマー）語の地域表示でキロメートルとマイルの併記

④ビルマ（ミャンマー）語・ローマ字地域表示でマイル表示

⑤アラビア数字での旧マイル表示（30マイル→48キロ）と新キロメートル表示（50キロ）

⑥アラビア数字でキロメートル表示

⑦ビルマ（ミャンマー）語数字表示とアラビア数字キロメートルの併記（マンダレー地域）

①

②

③

④

⑤

⑤（橋上の制限速度）

⑥

⑦（マンダレー）

●100マイル地点＝160キロメートル地点が表示されている地点を馬が駆け抜ける（モンユワ郊外、地図 ③→㉒の地点）

マイルとキロメートルが併記されている。

３月初旬は各地で得度式が行われる時期で、駆ける馬に飾りが付けられているのを見ると、その得度式に急ぐ騎手の意図を感じられる。

●シュエボーの０マイル＝０キロメートル地点
（地図 ⑲）
マイルとキロメートルが併記されている。

●シュエボーの０マイル＝０キロメートル地点を銃火器を携行していない兵士を満載した軍用トラックが通り過ぎる。
兵士を観察してみると幼顔の兵士も多く、近くの畑か工事現場での労働にかり出されたと推測される。

ミャンマーでは現在、法律上では世界でも数少ない［マイル（ヤード・ポンド法）表示］を使用している（法改正準備中）。だが民政移管後、世界経済と歩調を合わす上で、法律の制定に先立ち各地でキロメートル表示の道標が立てられ、[キロメートル表示]と[マイル表示]が混在したままである。
一般の人びとの生活感覚が[マイル表示]のままというのは、大きな政治経済の変化にまだ日常生活の変化に伴っていない１つの証拠でもある。

（３b）
交通標識の不統一
車やオートバイの急増に比例するように交通事故による死傷者も急増している（＊数字）

●カレーワ（地図 ⑮）の役所に前には交通事故現場の生々しい写真が掲示されていた。

●シュエボーの学校前（地図 ⑲）
授業が終わると交通警察官が交通整理をして子どもたちの安全を見守る。

●道路標識のいろいろ（飛び出し注意）
最大都市ヤンゴンでは車を運転する外国人も多く、道路標識は統一化されている。だが、ザガイン地域では、例えば「飛び出し注意」の道路標識も様々なものがあった。
全国規模で統一した標識はまだ整備されていないようである。だが、子どもたちの安全を確保したいという親や地域の人びとの意思をこれらの標識から感じとった。

（３）度量衡の変化
（３b）
ミャンマーで（キロ）グラムの法律が制定されたのは民政移管後の2012年である。
「マイルとキロメートルの表示の混在」と同じように、いやそれ以上に町中（特に市場）では従来のミャンマー方式（チェッター/ペイタ/エイ〈ビス＝金〔ゴールド〕〉[重量]、ティン〈ロン〉/ピィ/ノジブ/バスケット[容量/体積]など）と新しい度量衡グラムが入り交じって存在している。
さらに町中の市場をのぞいてみると、そこではさまざまな秤（はかり）が使われている。私が確認したところ「４種類の秤り」があった。また、米を含む穀物、肉や魚、野菜類商品によって使われている計量系も異なっていた。
計量カップ、天びん秤（重り式）、天びん秤（移動式）、バネ式の計り、上皿（目盛り）はかり、上皿デジタルはかり、台ばかり（デジタル）、台ばかり（重り）

●体積で計るか（キロ）グラムで計るか。
①体積の場合、豆や粉などの場合はコンデンスミルクの空き缶が利用される。
②米の場合は大小の異なる計量カップが使われる。
③食用油は、500ml、1,000ml カップ
④米粉もカップ計量→袋詰め販売

①

①

②

③

④

●重さで量る場合。基準は、金（ゴールド）：１ビス＝1,660.6グラム

（カムティ、地図 ⑤）

●天びん秤の場合、重りに鉛（？）の塊の他に
乾電池（単一）が使われることもある

●魚屋

●乾物屋

●薬屋

●上皿ばかりは、メモリとデジタルの区別なく単位はグラム

●台はかりは、デジタル（〈キロ〉グラム）とポンド、ミャンマーの伝統的な単位である "エイ" 表示が使われている。

●噛みタバコの卸屋（シュエボー 地図⑱）

●乾物屋

●米問屋の台ばかりはデジタル表示で、
30エイ（＝50kg）で袋詰め作業を行う

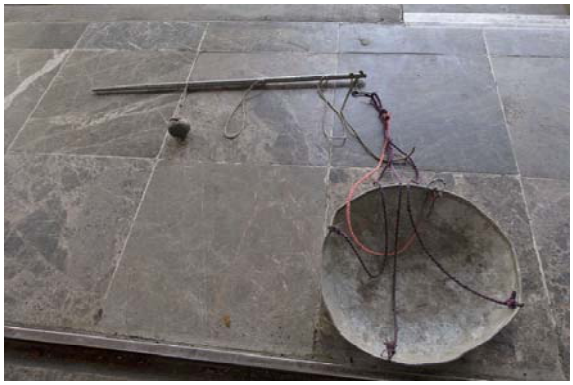
●中国製、英国製の台ばかりは重りを利用する。
単位はビスとポンド。
（カターの市場、地図㉔）

●50年以上の使用歴のある英国製の天びん秤も
まだ利用されている（マンダレー、地図②）

インド国境タムーの市場（地図 ⑯）

●カレーワの市場（地図⑮）

マンダレーの中国系ミャンマー人の衣服問屋で見かけた計り（支点を動かして重さを量る）は、2010年にラカイン州で見かけたものと同じであった。



●左２つは2010年、
ラカイン州の市場で
見かけた計り。

体積にしろ重さにしろ、今後、どのような形の測量方法（秤）に統一していくのだろうか。
計りの形や単位の変化は生活の変化とどのように関連するのだろうか。
　＊日本で今、お米を買う際にはキログラムが一般的だが、実際にお米を炊く時の単位は
　　一合～というように「合」も使われている。

（４）
●街角で人びとはおしゃべりをする際、あるいは食堂で人が食べる時、人びとはしゃがむ。
「しゃがむ」という光景は日本でもかつて一般的な光景だった。
人びとの生活が「西洋化」したことで、あるいは服装が変わったことで「しゃがむ」という風景は街角から消えていくのだろうか。

タマンティ（地図 ⑨）

モンユワ（地図 ③）

●家の前や干されている洗濯物を見て、そこに暮らす人びとの生活状態を推し量ることができるのではないか。
（チンドウィン河畔、地図 ⑨と⑩の間）

●大学前の寮に干されている服から、この時期の学生の生活様式を想像できるのではないだろうか。
（地図 ⑮）

●民主化が進む中、人びとは今後過去の出来事（軍政時代の弾圧）にどのように向き合っていくのだろうか。そのことを考える大きな事例が2003年５月末ザガイン地域のディペイン（地図 ㉑）で起こった（「ディペイン事件」）

2007年にディペインに入った際（上2枚、村人の通報により10分も経たないうちに私服警官が現れ誰何された）

●なめし革の乾燥風景（地図⑤）

日本の「粉河寺縁起」を想起させる。

●マンダレー地域からザガイン地域に入ると、整備されたアスファルト道路の両側に広告看板がずらりと並ぶ。

●アジアハイウェー（AH-1）の旧ルート（チャウセー付近、地図㉙）
ザガイン地域では新しいルートが工事中であった（カレーワとモンユワ間、⑪～③）

3.
今回のプロジェクト終了後、受け入れ機関 現地のメディア "The Irrawaddy" の Kyaw Zwa Moe 編集長 と面会した。
ザガイン地域北西部の一般の人の日常記録は、現地のメディアでさえ情報が少なく、私の方からの情報提供が多く、今後、写真の編集後にこちらから写真提供ということになった。

４.
①大阪で2018年６月末、今回のプロジェクトの報告会を予定。
②『アジアプレスネットワーク』のニュースマガジンで今回のプロジェクトの報告を連載（10回～）予定（これまでミャンマー〈ビルマ〉に関しては、30回以上の連載をしてきた）
http://www.asiapress.org/apn/

③今回の写真（約9,000枚）を、現在進めている11万枚を超える写真アーカイブに加えてミャンマーの写真データベース化計画を続行する。
写真にはこれまでに、約6,000枚の写真を収めている。
http://www.uzo.net/photo/search.php

④今回のプロジェクトを終え、現地に入ってこその気づきがあることを改めて認識し、できればまだ訪問していない地域やいったん訪れた地域も再訪し、これまでと同様にさまざま写真を撮り続けることも必要であると感じた。

以 上