



ラオスの首都ビエンチャンは、いたるところが工事中であった。メコン河畔に新築中のホテルの中では、開業前の従業員教育があわただしく行われている。まもなく開催されるASEAN プラス日中韓首脳会議に向けた準備である。

2004年11月初め、私はアジア生産性機構（APO）の調査研究プロジェクト「地域社会再構築のための調査」のためにラオスを訪問した。同国では、政府が建設した道路を受益者である農民が維持管理するという「参加型道路管理」が推進されており、APOの調査はそれが貧困削減にどのように貢献しているかを測定することが狙いである。とはいっても、私はラオスに土地勘はない。東南アジアのもっとも貧しい国の一つであり、北部の山岳地帯では少数民族による焼畑・移動耕作が続けられているということは承知している。しかし、参加型管理とはいったいどんな道路について議論しているのか、事前に読んだ文書からはあまりイメージすることができなかった。

プロペラ機で約1時間、北部山岳地帯の交通の要衝ウドムサイにつく。タイ、ミャンマー、中国雲南省、ベトナム各方面への国道がこの町で分岐する。雲南省までは50キロほどだ。山を縫って走る舗装された国道を中国国境に向かい、途中で未舗装の枝道に入った。4年前にできたこの山道は、現在、道路に沿った五つの村で組織する管理委員会によって維持管理されている。雨期になると道路のほうぼうで土砂崩れが起こるため、そのたびに委員会は村民を動員し、手作業で修復するのだという。なるほど、そのためには村民が道

路について所有者意識を持つ必要があるだろう。しかし、道路の状態を保全する動機が村民の側にあるのだろうか。

貧困削減がラオス政府の第一の課題である。そのためには、定住せずに焼畑・移動耕作を続けている少数民族の定住化を進め、教育や医療サービスを提供する必要がある（そうしたサービスの受益者を増やすことは貧困削減の重要な指標である）。そこで政府は、村に通じる山道を作り、そこに学校や診療所のほか、井戸や灌漑施設などのインフラを集中的に整備することで、遠隔地にすむ人々が自発的に移住し定住化することを推進しているのだ。「井戸ができて水くみが楽になった」と山から道路沿いの村に下りてきた農民は語った。

さらに大きな変化は、道路ができたことで、農産物の買付け商人が村にくるようになったことである。定住した農民は、伝統的な主食の陸稲に加えて、トウモロコシや落花生を換金作物として栽培するようになっていた。それらの作物は国境を越えて雲南省に輸出されるのだという。そういえば、ウドムサイの町には、雲南ナンバーの商用車が目につく。

中国は東南アジア諸国との間で自由貿易協定の締結を進めている。ラオスと中国の国境貿易が盛んになれば、村人にとって道路の価値がいっそう高まり、道路を維持管理する動機も強まるだろう。グローバリゼーションの波は山岳地帯の村にまで押し寄せ、新しい形の共同行為の発揮を村人に要請している。



村の分校の先生の表情は明るい