

# 成果報告書

記入日 2021年 3月 25日

フリガナ：( ニシオ ゼンタ ) 氏 名：西尾 善太	渡航先国名 フィリピン	留学先の所属機関：第三世界研究所 帰国後の所属機関：東南アジア地域研究所
研究テーマ：交通インフラストラクチャーの変遷からみる都市変容：マニラ首都圏における小型路線バスに着目して		
研究期間：2019年 7月～2020年 9月（1年 3ヶ月）		
研究成果（概要）：階層に基づく空間と言語の分断によって公共性の困難が指摘されるマニラ首都圏において交通インフラストラクチャーに関わる人々の社会関係、実践、ネットワークが土着の公共性を支えてきたことを明らかにした。		
<p>研究成果（詳細）</p> <p><u>研究の背景：分断都市マニラにおける公共性の困難</u></p> <p>本研究が対象とするマニラでは、階層に基づく空間（スラムと高層マンション）と言語（フィリピン語と英語）の分断によって、社会を改善しようとする共通関心の喪失、公共性の困難が指摘されている。空間に着目する場合、公園や図書館といった公共空間は限られ、また新自由主義的統治が社会的弱者を排除する空間利用を押し進めている。一方、言語に着目する場合、植民地支配に端を発するマニラでは、使用言語やメディアの言語上の分断により討議や合意形成としての公共性を見出すことも難しい。しかし、だからといってマニラに公共性が存在しないわけではない。本研究では、公共性を空間や討議・言説の領域に限定する先行研究に対し、公共性がインフラストラクチャーに宿るという議論を参照することで、マニラにおいて公共性が具体的にどのように現れるかを明らかにする。</p> <p><u>研究課題と分析枠組み</u></p> <p>インフラへの着目は、空間や言説として論じられる思弁的かつ理念的な公共性ではなく、具体的な対象物と人の関係から公共性を捉える。インフラと人々が結ぶ関係に着目する本研究では、物質や情報システムの集積体としてのインフラと、労働者と彼らの社会関係や日常実践などが密接に結びついたインフラを区別し、後者を生活インフラストラクチャーと呼ぶ。生活インフラの視座は、公共性の宿るインフラの生成には生活領域や共同性として論じられる人々の諸活動や諸関係が不可欠な要素であることを捉えるものである。</p> <p>本研究の目的は、この生活インフラとしてマニラのジープニー（小型路線バス）とその労働者の社会関係や日常実践、彼らが作り出したネットワークを描写し、生活インフラの検討から分断都市マニラにおける土着の公共性のありようを細やかに描きだすことである。ジープニーに宿る公共性の考察は、新自由主義の浸透による公共インフラの民営化と破壊が都市にもたらす影響を理解し、生の不安定化に対する批判とより良い生の希求を可能にする基盤に向けた手立てを提供する。</p>		

## 調査対象の概要

ジープニーとは、いかなる交通機関なのだろうか。色鮮やかなグラフィックで装飾されるジープニーは、フィリピンの文化的なアイコンとしてたびたび取り上げられ、最も安く民衆の足として利用される公共交通機関である（写真1）。ジープニーの歴史は、市井の人々が第二次世界大戦後に廃棄された軍用車両（ジープ）を交通車両に作り変えたことで始まった。ジープニーは、壊れやすいけれど耐久性のある車両が人々の手で修理され、役人への賄賂によって路線網を拡大し、ストライキを通じて政府の取り締まりや規制に反発することで現在まで維持されてきた。山間部では悪路を越えて点在する村々をつなぎ、増水した河川を渡し、また都市部では膝上が浸かる洪水のなかを走り抜け、ジープニーは人々の日常生活の基盤となり、人々の移動を通して経済活動を支えている（写真2）。



写真1 派手な装飾のジープニー



写真2 洪水の中を走るジープニー

## ジープニーの出現：民衆による草の根の復興

ジープニーの出現を長期的な交通インフラストラクチャーの歴史に位置づけると、都市研究では扱われてこなかった1945年のマニラ市街戦の荒廃から復興へのプロセスが浮かび上がってくる。植民地支配において交通インフラとは規律や統治の手法であった。しかし、都市統治を目的とする交通インフラは、マニラ市街戦によって破壊され、日常の必要に基づいて市井の人々がインフラの再編を開始した。この際、伝統的で排除の対象となった馬車や御者の交通の手法がインフラ再編の主要な方途となり、交通インフラの性質は大きく変化した。このインフラの再編は、都市交通が生活インフラへと変化してきたことを示している。フィリピンの歴史研究では体制の変化に捉われ、時代区分を横断した分析は限定的であった。そのため、先行研究は植民地期における分断（近代的なバスや市街電車と伝統的な馬車）が独立後にも継続していると想定してきた。しかし、本研究ではインフラの連続性から眺めることで都市空間の基礎条件を再編し再形成していく社会変容の過程が明らかになった。

## ジープニーを支える社会関係

バウンダリーシステムと呼ばれるジープニーのオペレーターとドライバーの社会関係の考察から、両者の関係がパトロン-クライアントのような垂直的なものではなく、自律性と対等性に価値を置いていることが明らかになった。フィリピンにおける社会関係の議論では、親密性がパトロネージ構造と連続して位置づけられ、強固な「つながり」として論じられてきた。こうした垂直的な社会関係は、上下に社会を分断する効果をもたらす。本研究ではバウンダリーを「切断」のモードとして捉え、こうした垂直的な関係を断ち切り、水平的に社会関係を展開する点に着目した。バウンダリーによってドライバーは運行上の自律性を保持し、オペレーターと対等な関係を築くことが日常的な協働を可能にし、コミュニケーション的なチャンネルを生み出す。自律性と対等性に基づいたジープニーの運行は、車内において人々に身の振り方や交感的な作法を身につける場を生成している。

## インフラをケアする日常実践

ジープニーの車両に対する「アラガ」と呼ばれるメンテナンスや日常実践の事例を考察した。脆く耐久性のある車両は常にメンテナンスや修理を必要とし、メンテナンスの必要性が様々な人々の協働を要請し関係を引き出す様態が明らかになった。車両に対するメンテナンスは、個々のジープニーが適切にメンテナンスされることがインフラに対するケアとなる。インフラに対するケアとは、ジープニーを持続させるためにドライバーやオペレーター、インフォーマルなエンジニア、スキルを持つ近隣住民といった社会関係を必要とする。ジープニーとは、こうしたケアを可能にする社会関係に支えられ、その運行が都市における交感的な感覚を生み出している。労働者たちの生活領域を支えるインフラは、人々の日常生活をも支えている。このジープニーの形態が公共性を宿した生活インフラである。ジープニーは、ケアにおいて他の労働者に関かれ、また運行によって住民の様々な要望にも開かれていることで都市の媒体となっている。

## 生活インフラから立ち現れる土着の公共性：ストライキの事例

新自由主義的な近代化事業に対するストライキが、ジープニーが都市全域に広げた社会関係によってどのように可能となるかを考察した。ジープニーの離合集散するネットワークの性質は、バウンダリーにみられる水平的な関係の志向性と車両のケアにみられる社会関係の巻き込みによって、必要に応じて協働し、また乗客を求めて競争するなかで流動的に広がる。把握困難なりゾーム状のネットワークがストライキを実施するとき、路上に現れている人々は少数にも関わらず、都市全域の交通を停止させた。実際に路上に現れている人数と比較してストライキの効果は非常に大きいアンバランスさが確認された。生活インフラを支える人々の諸活動は、公にならない領域において関係を育み、ストライキとはこの生活領域で生まれた関係が公に現れる事象であった。そのため、具体的な動員数としての小ささは、彼らの都市全域に広がる関係が氷山の一角のように現れ、人々の実践や活動によってこの現れている領域が可能となっている。生活インフラを支える諸関係は、新自由主義的な近代化事業に反対するための運動のインフラを提供する。この運動のインフラは、ジープニーセクターに閉じられているわけではなく、生活や日常の関係で結びつく他の労働者にも開かれている。

## 学術的意義

本研究は、既存の公共性論に対し、インフラという身近な対象から公共性を再考する有効性を示す。この貢献の要点は、公共性という概念が非西欧諸国にとって外来の概念として思弁的に考えられてきた現状に対し、ジープニーという対象から土着の公共性を具体的に描写したことにある。人類学者や地域研究者は、西欧由来の概念として公共性を考え、土着の共同性を重視し、いかに共同性を「開かれた」ものとして再考できるかを試みてきた。たしかに共同性の回路を発展させる有用性は否定できない。だが、そうした試みが繰り返されることで、共同性概念自体に無理を強いてきたのではないだろうか。そのためにも、土着の公共性はどのような形態なのかを問うことが必要である。本研究は、公共性を見知らぬ者同士が共に社会で生きるために必要不可欠なものと考え、マニラにおける公共性が日常的な共同性に育まれながら生じることを示した。この指摘は、公共性をより一般的な概念として再定位する。顔も知らない人同士が隣り合って生きなければならない現代社会では、共同性の回路を保持しながらも、公共的な回路をより発展させる必要があるのである。

## 留学中の生活・研究でのトピックス

留学中は、基本的にマニラ首都圏タギッグ市でジープニーのガレージの隣に暮らしつつ、ドライバーと一緒にジープニーに乗りながら助手席で運賃のお釣りを計算したり、メンテナンスの手伝いをしてきました。

当初、ジープニーと都市の交通の歴史や近代化政策についてフィールドワークから考察しようと思っていましたが、実際に日常を彼らと過ごしていると、彼らの関係のあり方が今



写真3 ジープニーの仲間と

まで十分に論じられてこなかったフィリピンの価値や生き方を体現していることに気づき、彼らの自律的な働き方が都市の公共性を担ってきたと考えるようになりました。運転を終えるとガレージに集まり、安いブランデーを片手に夜な夜な語り、歌い、ふざけながら過ごすうちに、公共性というのは絵に描いた餅ではなく、日常と地続きなものなのだ、と体感したわけです(写真3)。それは研究者としての自分のあり方を大きく変えることでもありました。難しい言葉や概念の多くは西欧からやってきます。それをフィリピンに当てはめて「フィリピンにはこれが足りない」というのではなく、すべての社会は等しく「ふつう」に「十全」である。それを見出せないのは、私の目が貧しいからなのだ、と。といいながらも、なかなか難しい言葉を捨てるのは難しく、見えるようになったことをフィットした言葉にするにはまだまだ鍛えなければいけなさそうです。

留学中に起こった忘れられない出来事は、ストライキです。自分もメンバーの一人として準備に駆り出されて、豚を買いに郊外へ行き、徹夜で料理しました。こういうとストライキという激しい言葉と乖離があるようですが、ジープニーのストライキとは、こうした日常の所作に根付いているのです。そのため、実際にストライキの場にいなければ、彼らのストライキを難しい言葉に回収しようとしていたでしょう。研究者は時に言葉を信じすぎてしまいます。ですが、生活の力強さは、そのストライキのあり方は、誰に聞いてもうまく説明できないのです。おそらくそうしたことは社会のなかにたくさんあるような気がします。

## 今後の社会貢献

松下幸之助記念志財団の支援のおかげで留学とフィールドワークを行うことができました。心から感謝しております。いただいた機会から2021年3月に博士論文を書き上げ、学位を得ることができました。今後の社会貢献は、この博士論文を英語で出版することです。

私が取り組んでいたことは、世界的に進行する新自由主義と公共性の危機という喫緊の課題に向き合う側面があります。しかし、博士論文を書き終わっての気づきとして「誰のための研究だったのか」ということです。長期的な貢献としてジープニー研究には、「未来のフィリピン人のための研究」という側面があります。植民地支配とともに「歴史」が始まるフィリピンでは、常に「私たち(フィリピン人)とは何者であるか」という問題と向き合ってきました。そして、新自由主義やグローバル化の浸透は、フィリピンの土着のあり方をも大きく変容させています。私の研究は、「いつかやってくるジープニーなき未来のフィリピン」のために、彼らの社会のあり方を捉えなおすための重要なアンカーとなりうるものです。そのために尽力していきたいと思っています。