

中古自動車業を生きる滞日アフリカ人の生活動態

——カメルーン人の生活戦略と母国の政治社会状況



和崎春日

はじめに

今日、東京の埼京線や武蔵野線、中央線のみならず、山の手線に乗っていても、明らかにアメリカ英語ではない、かといってイギリス英語でもない「アフリカ系」の人たちの英語の発声を車内でよく耳にする。彼ら彼女らは、アフリカ系アメリカ人ではなく、アフリカ人である。ナイジェリアとガーナからが、日本に滞在するアフリカ人の第一位人口と第二位人口を占めている。最近では、この二カ国ばかりではなく、多くのアフリカ人がさまざまな国から日本に

短期・長期の滞在にやって来ている。筆者が東京の繁華街、六本木や歌舞伎町で会ったアフリカ人の国籍は、ナイジェリア、ガーナ、セネガル、ケニア、タンザニア、コンゴ民主共和国、カメルーン、ギニア、マリ、リベリア、ブルキナファソ、ウガンダなど、多くの国々を数える。しかも、彼ら彼女らは、外交官や企業エリートなどではなく、母国における家族の社会階層も特権階級ではない。世代もエスタブリッシュした壮年老年層ではなく、若年層を中心に、三〇歳代前後の未婚、既婚の人たちがまずほとんど単身で日本に仕事にやってきている。富裕層や特権階級ではない一般的なアフリカ民衆が、多く日本にやってくる時代＊になったのである。

その一般的なアフリカ民衆が日本に來住したり短期・長期に滞在したりするその生活実態は、今日まで研究上まったく手つかずで、その生活動態を解明していく必要がある。そこで、筆者は二〇〇四年から「來住アフリカ人の相互扶助と日本人との共生に関する都市人類学的研究」、そして二〇〇七年から「滞日アフリカ人の生活戦略と日本社会における多民族共生に関する都市人類学的研究」という共同研究を組織するにいたった。富裕層ではない「アフリカ一般庶民の出稼ぎ」は、何を記述し描いても資料的な新規性を持つ。そこで、ケニア人、タンザニア人、ウガンダ人といったかつて日本で目立った東アフリカの人たちでもなく、最近の滞日人口第一位と第二位のナイジェリア人、ガーナ人でもない、日本社会には目新しいカメルーン人の日本社会における生活動態を本稿で記述・考察する。そうすることによって、滞日のナイジェリア人やガーナ人のような人数上の量的多数性を持たず、來日の歴史も新しい滞日カメルーン人でさえここまで日本社会特有の諸条件による生業の特色を認知し稼いでいるのかを示すことによって、日本社会へのアフリカ人全体の高い浸透度を描出することにした。これが、本稿の第一の目的である。

第二の目的は、來日するカメルーン人の生活上の営みの旺盛さを、その人的属性から分析した場合、カメルーンの大きな社会政治構造とどのようにに連関するのか、その個々

人の行動類型と大構造との関連性を分析・考察することである。個人レベルと国家・国際レベルを結んでカメルーン人のアフリカ―日本をつなぐ国際移動を考察する。ここでまず、滞日カメルーン人が最近とみにこの業種に就労している中古自動車パーツ業の実態を掘り下げてみよう。

I 中古自動車パーツ売買の実態

——日本での買いつけから輸送、
カメルーンでの販売まで

まず、日本において、カメルーン人で自動車やパーツの商売をしようとするものは、日本の会社や個人から、招待状 (invitation letter) を受け取らねばならない。このレターは、カメルーンにある在カメルーン日本大使館の領事部に保障して提出する身元保証書といってもよい。この身元保証書を発行するのは、多くは、中古自動車や中古パーツを輸出する日本におけるその販売元の解体業者やヤード業者や輸出業者である。ここには、カメルーン人で日本に來て中古自動車やパーツを購入してカメルーンへ輸入しようとする者の氏名や国籍、パスポート番号、住所、生年月日な

どが記されている。そして、大事な点は、日本に入国した際に、日本側保証人が「そのカメルーン人が入国目的以外の活動をしないよう監督すること」「当人が日本国の法令を遵守するよう監督すること」「当人が生活費および帰国費を支払えない場合、負担すること」「いかなる場合も当人の身元引受人になること」を保障する文章がしたためられている（図1参照）。

MOTORS CO.,LTD
 KASUKABE-SHI SATSUMA-KEN JAPAN
 TEL/FAX:

身元保証書

2007年04月18日

在 カメルーン共和国、日本国領事館 殿

保証申請人

氏 名: Mr. CAMEROON
 爵 位: CAMEROON
 パスポート番号:
 住 所: JOSEPH AUTO BAFIA Cameroon
 生 年 月 日:

私は、上記が本国へ入国した場合、下記の事項について保証します。

記

- 本人が入国目的以外の活動をせず、その他日本国法令を遵守するように監督する事。
- 本人が生活費、及び帰国旅費を支払できない場合は、私が負担する事。
- 本人が日本国法令に關係するいかなる場合においても、私が身元を引き受ける事。

保 証 人

氏 名:
 國 籍: 日本
 住 所: 埼玉県春日部市備後西
 TEL:
 勤務先と 役職: モーターズの代表者
 被保証人と の関係: 取引先 (輸出販売先)

〒314-0063 埼玉県春日部市備後西

有限会社 モーターズ
 取 締 役

図1 身元保証書

こうして日本に来てパーツなどを購入し搬出するとき、さらに必要書類としては、① Shipping Documents ② Invoice ③ Bill of Lading の三つがある。この Bill of Lading が最も重要な書類である。これは、日本政府が

認めるもので、たとえば、中古の電池の輸出などは、認められていない。いわば日本政府による輸出入の許可証にあたる。海運会社が、その荷の中身の内容と重量を明記する書類である。これらの書類を、日本側の海運会社や解体会社、貿易会社などが用意する。カメルーンと日本との中古自動車をめぐる輸出入の開始は、西カメルーン英語圏に住むサミュエルA氏（以下敬称略）のカメルーンにおける日本人との交流から始まるといわれる。サミュエルAの場合は、神戸の米田産業や名古屋の安西興業などが用意する。

たとえばトヨタのエンジンが六〇、三菱のエンジンが二、必要なきも、日本に行ってみないとその流通状況がわからない。なければ適宜、トヨタのエンジン七個、三菱エンジン三個などのように変更する必要がある。これで六〇万円くらいだが、市場の相場は同じではない。中古になって二〜五年後くらいときは品があるが、一〇年たつと売却状態になることもある。カメルーン国内での需要や、日本の中古車市場でのトヨタ人気によって、一般に、日産の一〇年経過エンジンだと一万五千元だが、トヨタの一〇年経過 Dyna 14 B型エンジンだと二〇万円もする。このタイプは、汎用度が広く大きい。番号の意味は、13 Bだとさらに古く、15 Bだと相対的に新しく近年のものである。世界からの需要により、これだけの値段の差がでる。これにカメルーンに入国するときの課税も高い。たとえば



写真1 日本のヤードでコンテナに積み込んでいるところ

一四万CF A (二万五千元〜三万円)のエンジンだとカメルーン入国時に三〇%の税率なので、四万二千CF Aも税金がかかる。この高い税率は、いまカメルーンの自動車業界やタクシー、運輸業界でおおいに問題になっているという。したがって、数に関しては、実際のエンジン数よりも低めに申告し、実際の台数の三分の一から四分の一くらいに書いて税金負担を軽減する。もちろん虚偽申告が明らかになると罰せられるが、まずコンテナの中身全体を詳細にわたって逐一検査するということはきわめて稀であるという。税関通過の際の個人的「手数料」が必要などときもある、という。

この搬出用のコンテナには、二種類ある。ひとつは二〇フィート・コンテナで二〇トン積める(写真1参照)。もうひとつは四〇フィート・コンテナで三〇トン積める。車は利益が大きいが、スペースをとる。したがって、日本で車を安く買い、カメルーンで高く売る、というのは当

然の戦略である。そのため、日本では安価に売られる事故車のような商品にも手を出す。カメルーンで人気のある高級車トヨタHEUXは、新車なら五〇〇万円ほどの値がする。四年前に作られたHEUXを、サミュエルAはその事故経歴のため一五万円で購入した。カメルーンに輸送し、カメルーンにあるトヨタ系会社CamiTOYOTAでパーツを六万CF Aで購入し、これで修繕しておよそ二〇〇万円で売った。HEUXは人気がある高級車で、カメルーンではToyota 4 Runnerという商品名で売られている。

ただ、いくら安価がいいといっても、盗難車に手をだすと、盗難自体に関わっていないくとも、売買しただけで罰せられる。だから、こうした犯罪に関わる車はきわめて安価で極端な場合はタダなのだが、その分「身の危険」も増す。二〇〇七年、盗難車を運転していたカメルーン人二人がパトカーに追跡され、東京から千葉の高速道路に逃げ込み、高架から飛び降りて一人が死亡一人が重症を負うという事件があった。こうした事件に対する一般カメルーン人中古自動車業者たちの反応は、厳しいものだった。もちろん、亡くなったカメルーン人の遺体の搬送帰国にむける在日カメルーン人協会と、これを構成する各カメルーン人たちの相互協力は、搬送代金二〇〇万円を寄金として集めるなど手厚いものだった。^{*}したがって、怪しい車売買には、注意を要する、と一般カメルーン人業者たちは口をそろえる。

こうしてコンテナには車三台程度入れ、さらに利益率の高いエンジンなどのパーツをつめ、利益が最も高く出るようにバランスをとる。上述したように、汎用度の広いエンジンを多く積んだほうが得である。エンジンの広範囲利用は、次のようになってゐる。Dynaのエンジン14Bは、他の車種Coasterにも使える。HiAceの3LエンジンはトヨタHiLuxに使える。Corollaの2Cエンジンとトヨタのガソリン用2Eエンジンは、Carina、Corolla、HiAceのエンジンとしても使える。ランドクルーザーのH2エンジンは、さすがに強力で他車種との互換性がなく特別である。2Cなどのエンジン表記については、カメルーン人販売者はもちろんカメルーン人購入者も知っている（後述の表2「カメルーンにおける自動車パーツ料金」参照）。

また、ディーゼル・エンジンを買うかどうか、判断がある。日産を選んでエンジンを買えば安い。だが、ガソリンそのものは高い。トヨタのディーゼル・エンジンは高い。だが、そのガソリン燃費は安い。このバランスをどう考えていくかも、判断のしどころである。さらに、環境問題のため、日本のディーゼル・エンジンの生産は二〜三年後に止まるだろう、とこの規制の趨勢が出る以前にすでにサミュエルたちは話していた。日本の近年の交通規制動向とディーゼル・エンジンの値段の低下傾向についても、カ

メルーン人の中古車ディーラーは注視して認識している。カメルーンでは、まだ規制されないために、しばらくはディーゼル車やそのエンジンは売れる、と見込んでいるのである。

サミュエルの場合、三ヶ月ビザの期間の間に、商品となる中古部品や自動車はまだ目標数集まっていないときは、いったんシンガポールに出て五日間過ごし、再入国する。シンガポールというのは、日本人との家族関係を資源とする関係地である。サミュエルのカメルーンの故郷は、カメルーン第三の都市バメンダ近くのバフツ王国だが、このバフツ王国を研究している日本人研究者S教授のところに居候させてもらうことがよくある。S教授の妹氏一家が当時シンガポールに在住で、この家族関係を頼って数日間、日本国の外に出て過ごさせてもらっている。そしてまた、三ヶ月の観光ビザが可能なら二ヶ月の業務ビザを取得して入国するのである。

上述のコンテナで、限られた空間に搬入するので、この商品の汎用度と効率性は、大きなポイントである。二〇フィート・コンテナだと、この荷をつめて搬入し海上輸送する代金がおよそ三〇万円前後である。ここに、埼玉県春日部近辺にあるカメルーン人マリリン経営の解体・運送業者JIFALからカメルーンまで海上輸送されたコンテナの例を見てみよう（表1参照）。

表1 日本からのコンテナによる中古自動車部品の輸送
 SHIPPED PAR : MAERSK SEALAND
 SAILING ON OR ABOUT : 7-NOV-7
 FROM : YOKOHAMA, JAPAN TO : DOUALA, CAMEROON

重量 (kg)	量 (個)	中古自動車部品	価格 (円)	金額 (C&F DOUALA)
2,000	10	ディーゼルエンジン	60,000	600,000
1,750	5	ガソリンエンジン	45,000	255,000
1,600	200	リフトスプリング	2,000	400,000
100	20	ラジエーター	1,500	30,000
140	70	フューエルポンプ	800	56,000
60	30	ガスポンプ	700	21,000
50	25	オートファン	1,200	30,000
40	20	ライトセット	2,000	40,000
1,050	5	リアアクセル	40,000	200,000
900	3	フロントアクセル	20,000	60,000
150	15	ドア	4,000	60,000
40	20	アーム	500	10,000
30	12	コンプレッサー (エンジン)	1,000	12,000
11	11	オルタネーター	400	4,400
7	28	ホーン	150	4,200
16	32	ジャック	400	12,800
30	40	ステアリングラグ	1,000	40,000
50	10	プロペラシャフト	1,800	18,000
200	100	ショックアブソーバー	750	75,000
6	24	イグゾーストネット	250	6,000
74	37	イグゾーストポット	500	18,500
148	48	ブレーキマスターポンプ	800	38,400
60	6	バンパー	500	3,000
75	5	ノーズカット	5,000	25,000
375	5	ギアボックス	15,000	75,000
35	27	カーステレオ	5,000	135,000
9	36	ディストリビューター	600	21,600
9,006	844	ヤードでの料金		2,220,900
		輸送代金		280,000
		合計		2,500,900

これは、二〇フィート・コンテナにどのような物品を入れて輸送したかを調べたものである。この場合は、車全体は入れず、全部パーツを入れて輸送したものである。パーツであるだけに、一個一個の値段はさほど高くない。最も高いパーツで、ディーゼル・エンジンの一個六万円である。最も廉価なパーツは、ホーンの一個一五〇円である。エン

ジン、アクセル、ギアといった動力に関するパーツがやはり一万円以上の値段がする。バンパーやショック・アブソーバーなど一千元に満たない何百円という部品も一品目ある。重さでは、やはりエンジンが重く、ディーゼル・エンジンが一個二千キログラム、ガソリン・エンジンが一七五〇キロである。軽い方は、イグゾーストネット六キ

ロヤ、ホーン七キロ、デストリビューター九キロなどが、一〇キロをきる軽さである。だが、二七品目のパーツを総計すると、八四四ものピースが一個のコンテナのなかに入れられ、その総重量は九トンに上る。

カメルーンのバハム出身のバミレケ人ダヴィが一括注文したもので、実際のパーツ買い付けは日本側JIFAが行った。マリリンの夫はその役割を果たしている。買い付けの最初からカメルーンへの輸送まですべて任せる場合と、パーツの品質などに直接のチェックを入れたということから短期に取引人本人や家族など関係者がカメルーンからやってくる場合とがある。これだと交通費や滞在費を浮かすことができる。こういうパーツ収集による注文方法を「ワン・パッケージ」と呼ぶこともある。ダヴィは、長年の日本在住歴を持ち日本語も達者で、今日まで自ら何回も日本に来てJIFA経営のマリリンと取引をすでにしたり、若い部下や「弟分」を日本に派遣したりしており、マリリンとは懇意で信頼関係を持っている。だから、ワン・パッケージの契約をしやすいといえる。JIFAでは自動車の解体やコンテナへの部品搬入や港への運送を行っており、こうした広い荷役作業・集積場をヤード(Yard)と云う。このJIFAヤードでの料金が、パーツ総計の値段で、二二〇万九〇〇円である。そして、カメルーンまでの輸送代金が二八万円[※]で、合計二五〇万九〇〇



写真2 ドアラ港コンテナ降ろし場の様子

付け収集する方法である。訪日経験や日本滞在歴がまだ長くない多くのカメルーン人は、この方法をとっている。また、物品の品質確認のためにも、自ら全品を確認して買い付け、自らの責任で日本からカメルーンへ送り込む。この方法をとるカメルーン人が多い。

さて、コンテナが横浜港などからカメルーン・ドアラ港に向かうと、およそ二ヵ月でドアラ港に到着する(写真2参照)。これら中古自動車やパーツを、多くは経済首都といえる一〇〇万都市ドアラや首都ヤウンデ、そして西カメルーン最大の都市バメンダなどで販売するのである。カメルーンに着いた自動車パーツがどれほどの価格で販売さ

円をダヴィはマリリンに支払った。ワン・パッケージでない場合は、輸出入関係のビザの最長期間である約二ヵ月のあいだ日本に滞在し、ヤードに設置されている簡易宿舍などに住み込んで、自ら日本各地のオークション会場や解体屋などを回りパーツや中古自動車を買

表2 カメルーンにおける自動車パーツ料金

	商 品	価格 (FCA)	
1	1G GE	300,000	
2	2C FR A/T	FR オートマティック車	420,000
3	2C FF A/T	FF オートマティック車	400,000
4	2C FF M/T New model	FF ミッション車 新型	450,000
5	2C FF M/T Turbo	FF ミッション車 ターボ	400,000
6	2C FF Turbo A/T	FF ターボ オートマティック車	370,000
7	3A FF M/T	FF ミッション車	300,000
8	3y Gas A/T	3y ガス オートマティック車	420,000
9	3y LPG	3y LP ガス	380,000
10	4913 Mitsubishi	4913 ミツビシ (三菱)	400,000
11	4A FF	FF	330,000
12	4A FF Caburator	FF キャブレター	350,000
13	CD17 A/T	CD17 オートマティック車	300,000
14	CD20 A/T Turbo	CD20 オートマティック車 ターボ	280,000
15	E/5	E/5	250,000
16	E/3 M/T	E/3 ミッション車	250,000
17	Half blocs naked	ネイキッド (ダイハツ)	100,000
18	LJ 50 Suzuki	LJ 50 ズズキ	150,000
19	RD 2B	RD 2B	450,000
20	2C FR */* Turbo	2C FR */* ターボ	X0,000
21	AC Radiators	ラジエーター	10,000
22	Air filters	エアフィルター	4,000
23	Antennas	アンテナ	10,000
24	Bonnets	ボンネット	25,000
25	Booth box	ブースボックス	9,000
26	Booth shock absorbers	ブースショックアブソーバー	5,000
27	Brake drums	ブレーキドラム	5,000
28	Carriages car	キャリアカー	4,000
29	Car wages	カーウエジ	1,500
30	Coils	コイル	6,000
31	Compressors	コンプレッサー	10,000
32	Cut outs	カットアウト	15,000
33	Distributors	ディストリビューター	20,000
34	Exhaust nets	イグゾーストネット	6,000
35	Exhaust pots	イグゾーストポット	15,000
36	Fan belts	ファンベルト	2,000
37	Floor Carpets	フロアカーペット	1,500
38	Grills	グリル	15,000
39	Jacks Cars	ジャックスカー	2,000
40	Linings doors	ライニングドア	15,000
41	Horns	ホーン 警報鈴	2,000
42	Hops back	ホップスバック	5,000
43	Hops Front	ホップスフロント	10,000

れているか、調査した(表2参照)。表2はバメンダの販売店での料金を表にまとめたものである。単位はカメルーンの通貨フランCFAで、円との換金率はおよそ一万CFA＝二五〇〇～二千円である。

これら自動車パーツの値段は、ドアラ、ヤウンデ、バメンダなどの都市の違いや業者の違いによってさほど大きな差はない。およそこれくらいの違いの傾向にあると見てよい。上述したホーンなどは、日本で一五〇円で買い付けたものが四〇〇～五〇〇円相当で売られている。表の一～二〇番まで2Cなどと記されているものは、エンジンである。どうした車種のエンジンを商品名のなかに記してある。スズキや三菱などと表記されていないものは、トヨタ車である。輸入主が違うので単純比較はできないものの、カメルーンにおける差額(利益)の傾向を見るべく、表1の日本でのエンジン購入値段と比較すると、四万五千円ほどで購入されたエンジンが、七万～一十万円相当ほどで販売されていることがわかる。デイストリビューターは、日本で六〇〇円で買い付け、カメルーンで四千～五千円で売る。イグゾーストネットは買い入れ二五〇円販売一〇〇〇～一五〇〇円、イグゾーストポットは買い入れ五〇〇円、販売二七〇〇～三千円と、利益率が高い。カメルーンでは希少なのである。コンプレッサーなども一千元で買い一万～二万五千元で売る。このような利益(差額)の仕組みで

あることがわかる(表1、表2比較参照)。

コンテナに車全体を入れる場合は、三台くらい入れるが、カメルーンで人気があり利益率の高い Hilux (カメルーン名 Toyota 4 Runner) などを買ひ、カメルーンで売る。サンタ出身のオリバーなどは、Hilux を越谷のオークション^{*}で七〇万円で購入し、カメルーンで一八〇万円(八〇〇万CFA)で売る。運輸行政や販売台数や環境規制、そしてエンジンの汎用度や道路状況、さらには流行なども含めた、日本での流通状況とカメルーンでの政治・社会・経済状況の落差によって、このような利益の仕組みが生まれるのである。



写真3 カメルーンでパーツを売っている中古自動車業者

そのときにも、さまざまな経費が要る。日本での滞在費、航空運賃などを見込む。大きく商売を発展させようと思うなら購入資金を銀行から借り入れる。その際には、金利がカメルーンの銀行では二四%もかかる。日本やカメルーンのヤードで作業員を雇うことも多い。日本のヤードで廃棄

寸前の自動車などを部品に解体すると一台七千円かかる。労賃などにも必要になる。こうした必要経費を勘案して、表2のような売値がはじき出されるのである。こうした利益は微小に見えるかもしれないが、今日（二〇〇八年現在）、カメルーン国立大学の教授や公務員の月給が三〇〇（四〇〇）ユーロ（四（五）万円）ほどであることを考えると、カメルーン経済では、その場をしのいでいく「ヤリクリ」（野元美佐のいう「デブリイエ」、小川了のいう「デブリヤージュ」*）のなかにあるとはいえず、充分にひとつの商売「メチエ」として成り立ち始めていることがわかるのである（写真3参照）。

II カメルーンの政治社会構造

1 カメルーンの現代史

——カメルーン連合共和国の成立

二〇世紀前二八八四年から、二〇世紀の初頭一九〇八年までは、現在カメルーンが立地している地域は、ドイツ領だった。一九世紀の中ごろから、ヨーロッパ列強によるアフリカ分割がおこり、ドイツ、フランス、イギリスなどが入れかわり立ちかわり、現在のカメルーンあたりを領有す

ることになる。一九一一年には、モロッコにおけるフランスの権益をドイツが認めるかわりに、いまのカメルーンの東側・南側に隣接する広大な版図をフランス領からドイツ領に変換し、ドイツ領カメルーンとして統合している。独仏の植民地を交換したのである。この隣接地を除いたもとの部分を、一九一六（一六〇）年の間、第一次大戦中より英仏が占領し、戦後、英仏両国による分割統治国となり、独立まで続いている（図2参照）。東側の八五%ほどのフランス領、西側の一五%ほどのイギリス領という分割統治である。一九六〇年、「アフリカの年」と呼ばれるように、アフリカに多くの独立国が誕生した。カメルーンもまた、この一九六〇年、東側の仏領のみ「カメルーン共和国」として独立した。西側の旧英領の部分は、「国民投票を行って、翌一九六一年、その南側の半分のみがカメルーン共和国に合体し、「カメルーン連邦共和国」となった。北半分は、カメルーンの西に隣接するナイジェリアと連邦する道を選んだのである。こうして今日でいう、「英語圏」の西カメルーン、「フランス語圏」の東カメルーンという構造ができた*。

こうして、この地の民族間の諸関係による論理に内在する境界性から現在のカメルーンという国家の境界が定められたのではなく、他律的な植民地化の線引きによる枠組みから解放される形で、他のほとんどすべてのアフリカ諸国

と同様に、カメルーンも独立を勝ち取った。したがって、カメルーンをかたどる国境線は、民族や言語グループの分布と関係なく、現実の民族領域を分断する形で通過している。したがって、カメルーン国内には必然性によってではなく、六五の民族、数え方によっては二〇〇あまりの民族が、存在している。したがって、一九六〇年にフランスから独立した領域と、これに翌六一年にイギリスから独立を果たしたナイジェリアに隣接する部分を加えたカメルーン連邦共和国においては、こうした多様性をばらばらの形ではなく統合する形で一国を形成していくことの重要性が求められた。この理念を促進させて一九七二年には連邦制を廃止し、「カメルーン連合共和国」へと統合した。連邦から連合へと統合性を強めたのである。そのため、当時から、多民族や多地域が自己主張を控えて、小異を捨てて一党制のなかへまとまってカメルーン国を築いていこうという気概が溢れていた。それが、Union National Camerounaiseの政党である。三〇年前の一九七八年などには、大きなキャンペーンが張られ、盲目のボビュラー歌手、タラ・アンドレ・マリイがラジオで「ユニオン・ナシヨナル・カメルネーズ」の歌を頻繁に歌っていた。また、この人気歌手、タラ・アンドレ・マリイがカメルーン各都市を回って奇術シヨウやスポーツ・シヨウとともに興行を行うのだが、このときにも、「一党制のもとにまとまって国を造ってい

う」というキャンペーン・ソングが歌われたのであった。さらに一九八四年、国名をカメルーン連合共和国から「カメルーン共和国」へと変換した。この意味は、押し付けられた矛盾のなかでも「近代国家」という概念をなんとか我が物とし、ヨーロッパでも簡単には実現していない、旧英領と旧仏領の統合という近代まれに見る困難な事業を成し遂げていこうという高い理念の宣言であった。

こうして、六五の民族や言語グループも、北部から中部にかけてのイスラーム文化圏も南部から中部にかけてのキリスト教文化圏も、旧英国植民地の西カメルーン・アンゴロフォンも旧フランス植民地の東カメルーン・フランコフォンも、ともに一党制のもとにまとまりカメルーンという国を造り育てていこうとしたのである。

したがって、カメルーン共和国の一党制による組閣では、必ずマイノリティになりがちな英語圏の西カメルーンから意識的に大臣を登用している。カメルーンの国立筆頭大学といわれるヤウンデ大学の副学長（大統領がすべてのカメルーンの国立大学の学長で、副学長が実質的学長職）アノマ・ングー氏は、英語圏サンタの街の出身であるが、これを科学技術庁長官に登用した。かれが厚生大臣となりその数年の任期を終えると、エネルギー庁長官に同じく西カメルーン出身者を据える、というように、大臣のなかに必ず西カメルーン出身者を置くようにしたのである。また、

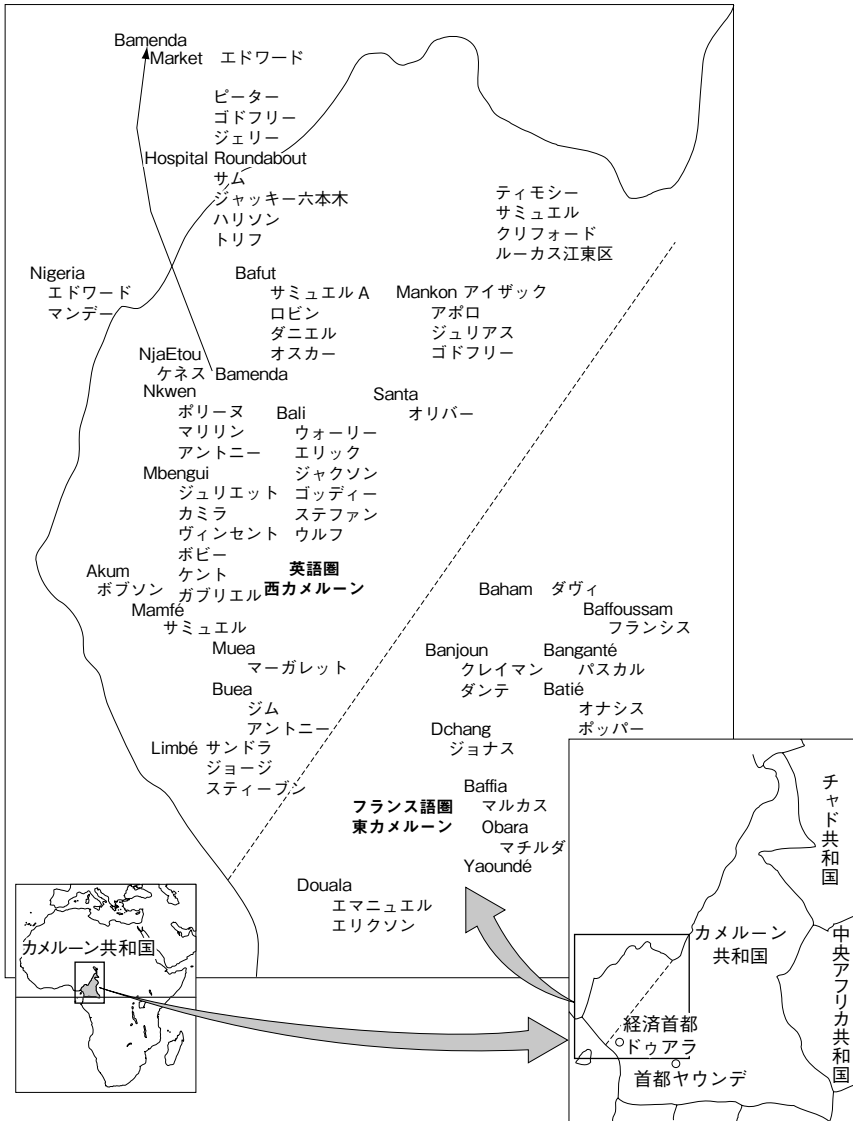


図2 滞日カメルーン人中古自動車業者の出身地

(作図) 和崎 2008。

省庁などで使用する公式書類も、フランス語表記と英語表記を併用して記すことになった。たとえば、カメルーンにおいて私たち日本人研究者が取得する調査許可証も、上段にフランス語、その下に英語が記され、英仏語二重の文章が続いていくように書かれている。このように、歴史的にも新しく「後発」として加入し、領土も狭い「小領域」を占めるにすぎない西カメルーンをも、同等に包み込む国家理念が存在していた。

ところが、ヨーロッパ、アメリカ、日本の北側諸国は、「構造調整」の名のもとに、発展途上国の一党制を許さず、多党制の導入を貸付や援助の条件とした。これを受けてカメルーンでは、一九九三年の時点で、七三の政党が登録している。複数政党制に否応なく移行したのである。

このなかで基盤のしっかりしている勢力として、五つの政党をあげることができるだろう（和崎1998）。まず、カメルーン国民民主合同（Rassemblement Démocratique de Peuple Camerounais：RDPC）があげられる。もともと支持者が「多い」といわれ、現在の政権を掌握している。

そして、人民民主国民連合（Union National Démocratique Populaire：UNDP）、カメルーン人民連合（Union Populaire Camerounais：UPC）、カメルーン民主連合（Union Démocratique de Cameroun：UDC）、社会民主戦線（Social Democratic Front：SDF）の四つを含めた五

大政党である。

これは、日米欧の北側諸国が、構造調整による経済援助の条件として、政治上の「平等」や「公平な競争」を求めたのだが、歴史的経緯から見れば、実態は「ひとつにまっつてやっつていこう」とする大団結に対する分断の性格が強い。少なくとも、民衆レベルではそう感じられている部分が多かったといえる。政治理念による結びつきによって、いくつもの政党が出てきたというより、地域的なまとまり、つまり言語・宗教・文化のアプリオリな共通性や同一性を基盤に政党がそれぞれ組織された側面が強い。もとより、そうせざるをえない。すぐに北側社会がいうような「平等」や「公平」や「自由競争」など、また違った普遍性の形で社会を組織していたアフリカ民俗社会に、あるべくもなかった。北側資本の論理を押しつけられた側面が強い。すなわち、現政権を担っているRDPC（カメルーン国民民主合同）は、権力を保有するだけに、各地の民族的な諸チーフタムの首長や諸王国の王を、かれらの「本心の」主張に関係なく現政権の支持者に統合してきた。また権力に擦り寄りざるをえない伝統首長が多かったし、現在も多

いといえる。

こうして、権力に吸い寄せられる形で地域を越えていく動き、さらに、最近ではUDC（カメルーン民主連合）の党首などその政治上の高潔性に賛意が集まって地域を越え

ていく動きなどがあり、これが増えてきている。とはいえず、政党における地域的なまとまりや基盤ということでは、一定の特色がある。つまり、UNDP（人民民主国民連合）は、主に北部カメルーンを基盤とし、ここでの住民はイスラームを奉じるモスレムが大多数を占めるといふ特色を持つ。UDC（カメルーン民主連合）は、伝統王族マンガ一族を基礎とするドアラ地域文化を包含し、ヨーロッパ植民拠点として発達した「歴史性の薄い現在の首都ヤウンデなどとは違う」、伝統的な一〇〇万南部大都市ドアラ近辺を基盤としている。これに対し、植民拠点ヤウンデを中心に南部カメルーンを基盤としているのが、現政権を握るRDP C（カメルーン国民民主合同）である。UDC（カメルーン民主連合）は、ヌン県（旧バムン県）を中心とした西部州を基盤としている。SDF（社会民主戦線）は、主に英語圏の西カメルーンを基盤としている。他の四大政党がフランス語表記なのに対して、この社会民主戦線だけが *Social Democratic Front* というように英語表記である。

検査し原簿と照合して投票を許可する。このとき、名前を見るだけで、その投票者が何県出身でどのエスニック・グループ出身かは、すぐ分かる。イブラヒムとついでいけば、まずカメルーン北部か西部州ヌン県の出身と見て大きな間違いはない。イブラヒム・ベツコムとついでいけばバムン人であり「UDCに入れそうだ」とか、イブラヒム・ガルバとついでいけば北カメルーンハウサ・フルベ人社会出身で「UNDPに入れそうだ」と読むのである。ングーという名前なら西カメルーン出身者である。現政府RDP Cに有利にことを運ぼうとする選挙役人なら、身分証明書が不正に作られているのだ、納税証明がないのだ、原簿と合致しないのだ、住所登録が未完なのだ、さまざま理由をつけて、このイブラヒムの投票を許可しない。実際、選挙を管轄する役人は、「現政府寄りが多い」と人々はいう。こうして、アブバカーは投票を拒絶された。カメルーンには二大都市がある。一〇〇万都市は、「経済首都」といわれるドアラと現首都のヤウンデである。ヤウンデでも同じことが起こっていた。在ヤウンデ日本国大使館に勤める五人のカメルーン人は、外国公館勤務という確かな身元保証にもかかわらず、この時三人までが、投票を拒否されたのである。

2 現代カメルーン政治状況のもとでの 滞日カメルーン人の心意

上の第二章1前節で述べたような選挙における投票拒否の経験を語る中古自動車業に携わる滞日カメルーン人に、埼玉にあるカメルーン・レストランでよく出くわす。自身自身が拒否された経験を持つ者、自分の家族が拒否された者、友人の体験を自分の体験のように熱い感情をもって語る者といえる。ここには、もちろん、過剰な反応や噂の流布による話の過剰展開がふくまれていることは間違いない。

だが、大多数を占めるフランス語圏社会から何かと言語使用上の揶揄や排斥を食らった経験を持つ西カメルーン出身者が多い。中古自動車パーツ業者のアポロは、西カメルーンのマンコン首長社会の出身だが、かれはフランス語が「下手」だと思われることを逆手にとって、あえてできない、上手でない、という形で商談を有利に運ぶことがあると語る。リセ・ビラング (Lycee Bilangue) の二重言語学校で学ぶのは、西カメルーンの生徒である。またここで学べるのは、西カメルーンの大多数の庶民すべてではなく、選ばれた少数者である。カメルーンにおける一〇〇万都市ドアラも首都ヤウンデもフランス語圏東カメルーンに位置し、多くの経済ビジネス・チャンスがここに収斂している。また West Cameroon (西カメルーン) と英語でい

えば、意味を持つが、「東カメルーン」とは実はほとんどいわない。聞かない。分析上の用語でしかない。カメルーンの東側部分、フランス語圏のカメルーンは、とくに注射の要らない、微づける必要のない地域である。これに対して、西カメルーンは微づけられる存在だということである。西カメルーンの最大の中心都市バメンダにおける道路の補修は進まず、ンクウエンの市場あたりの道路はデコボコで雨が降ると道から水が吹き出るときもある。飛行場の建設も遅れに遅れた。何かと後回しにされている、と感じている西カメルーン人は多い。唯ひとつの英語読み政党 *Social Democratic Front* (社会民主戦線、SDF) の党首フル・ンデは、大統領選や国会選挙のたびに、現大統領の対立候補とされ、軍隊・機動隊による自宅幽閉を何度も受けている。選挙のたびに、「緊張が走っている」「騒ぎが起きている」と首都ヤウンデの新聞やメディアで報じられるのは、まず他のどの地域でもない、この西カメルーンである。西カメルーンの最大都市バメンダには、他の地方都市にはない機動隊精鋭部隊の駐屯基地があり政情混乱へのならみを利かせている。

二〇〇八年二月に春日部近辺のカメルーン・レストラン *Afro Wave* で行われた在日カメルーン人協会年次総会では、規約がフランス語でしか書かれていないことに不満が噴出し、英語でも書かれることになった。「日本にいるカ

メルーン人はこんなにアングロフォンのほうが多いのに」と会員は語った。そのことを検証してみよう(図2参照)。

図2は、滞日カメルーン人中古自動車パーツ業者の出身地を示す図である。この図は、筆者が出会った中古自動車業に携わる、在日、滞日のカメルーン人がカメルーンのどの都市、村出身なのかを示したものである。したがって、日本に拠点を置いている在日のヤード経営者から、カメルーン→日本の往復を繰り返す滞日カメルーン人業者、そして、自動車解体やコンテナに関わる荷役や搬入・搬出作業を行う単純な労働者まで、この業界に生きる多様なカメルーン人の出身地を地図上に列挙してプロットしている。このドット・マップの分布を見て分析されるように、英語圏の西カメルーン出身者が圧倒的に多く日本に来ていることが歴然と判る。この分析は、筆者がカメルーン・レストラン Afro Wave で出会ったカメルーン人の出身地分析と一致する。つまり Afro Wave で出会ったカメルーン人の出身地は、食堂ウェイトレスや学生や工場勤務など、自動車ビジネス関係者ばかりではないのだが、サンタ、マンコン、バフツ、バリ、プエンゲイ、ジャー・エトウ、プエア、ムニヤ、リンベと、やはり英語圏西カメルーンの町や村の名前が多く並ぶのである。ここに、潜在的に、心理的にも被抑圧のもとにあり、利の回ってこないネーション・ステートの枠組みを一挙に打ち出で、より恵まれた条

件のもとに出ようとする西カメルーン出身者の行動を、大きな政治社会構造から理由づけることに、大きな間違いはないであろう。カメルーン内のマイノリティ状況が英語圏西カメルーン人の越境の意志をより強く後押ししていると捉えられる。

むすび

最初の1章では、日本の中古自動車パーツ市場とカメルーンの中古自動車パーツ市場とを結ぶ、滞日カメルーン人商人の、日本→カメルーン両市場の趨勢と両社会の特質を見きわめて購入・販売していく、その商人・企業家としての執着性を持った行動・生き方を記述した。ここでは、商売上とはいえ、これほどまでにシブトク日本社会に入り込み根づいているカメルーン人の存在と活動が明らかになった。日本に常駐して「在日カメルーン人」としてヤードを経営しているマリリン夫妻がいる。日本人と結婚したジャッキーのようなヤード経営者もいる。ゴッディーのようにヤード経営者として日本語で「シヤチヨウ」と呼ばれるようになってから夫人をカメルーンから呼び寄せた在日カメルーン人もいる。これに、多くの中古自動車パーツ業の輸出入で稼ぐカメルーン在住の滞日カメルーン人たちが

やってくる。車全体にせよエンジンなどのパーツにせよ、何をどう買い何をどう売るべきなのか、その売り買いの落差も、トヨタ・エンジンなど目玉商品を選択した後、日本→カメルーン間の明確な差額として提示した。ネーション・ステートの枠組みではなく、アフリカと日本を跨ぎつないで「間（はざま）」を生きていく術である。また、途中のより詳細なプロセス分析を加えていかねばならないが、日本における中古自動車パーツの買い付けから、カメルーンへの海上輸送、そしてカメルーンでの中古自動車パーツの販売にいたるまでの、基本的な流れと枠組みは提示できた。さらに、ヤードでの作業に働くにもその職を求めてカメルーン人が集まってくる。JIFAでは、自動車の解体や搬入、運搬、荷役の労働に一日約一万円の日当をだす。この単純労働をするのも、千葉、埼玉に住むカメルーン人たちである。彼ら彼女らが土日曜にアフリカ料理やカメルーン料理を食べに行き、インターネットでカメルーンの家族と連絡し合い、またカメルーン人仲間とカメルーン音楽のフリップを見てくつろぐのも、埼玉や東京にあるカメルーン料理店である。ここには、中古自動車業の同業者はもちろん、学生や工場勤務のカメルーン人も集まってくる。そういう「普通の」カメルーン人やアフリカ人が多数、日本に押し寄せ浸透してきている時代であることが、ここから判るのである。アフリカが日本に「浸み込

む」時代なのである。

次にII章では、現在のカメルーン地域一帯をめぐる独英仏による植民地分割から独立、そしてカメルーン共和国設立までの歴史を大きな政治構造史として追跡した。さらに、この独立時からカメルーン共和国の設立までの一党体制による挙国一致の体制のなかでは、まがりなりにも、カメルーン連邦共和国に新たに参入した歴史の後発地域にも、アフアーマティブ・アクションが効いていた。一党制のときには、必ず、旧英国植民地の西カメルーンから大臣が輩出されたのである。ところが、日米欧の援助圧力による構造調整が働いてからは、多党制による「公平な競争」となり、むしろ西カメルーンの政治勢力は中央から「敵対視」され、疎まれてきた。必ず西カメルーンから大臣を登用するというようなアフアーマティブ・アクションは影を潜めた。西カメルーンからの民衆の発言に、多大な軍事的圧力さえ登場するようになったのである。こうした心理的にも政治的にも閉塞した西カメルーンの人たちが、たくさん日本に経済チャンスを求めてやってくる。フランス語圏カメルーンか英語圏の西カメルーンか、どちらが日本に来て自動車ビジネスに賭けているかは、歴然とした数の差となって西カメルーン人に顕著に表面化した。大きなカメルーン国家政治構造あるいはカメルーン現代史と、カメルーン民衆の日本を舞台にした個々の生き抜き戦略とは、

大構造に随伴した小行動となって相互に結びついてきた。西カメルーンの政治的マイノリティ状況が、海外に展開する西カメルーン人の行動力を押し上げているひとつの要因であることは間違いないだろう。

だが、これでも課題は残る。この一要因だけで滞日カメルーン人の自動車ビジネスをめぐる活発な活動を説明しきれない。カメルーン国内で、南部キリスト教マジョリティ社会から同じく阻害されがちな北カメルーンのイスラーム・マジョリティ地域からなぜ来日人口が少ないのか。あるいは、北カメルーン人がフランス語使用者だから、日本に馴染めないのか。サミュエルA氏という偶然にも日本社会と強く大きな接点を持った人物が西カメルーンから出たから、チエン・マイグレーションのように、その車情報と刺激を得て、西カメルーンから次々と人がやってきたという要因も捨てきれない。もとより、バミレケ人のように、西カメルーン人、それを民族的に言えばティカール人諸グループは、「商業の民」だというような民族的説明があてはまるのかどうか。多くの複合的な要因や理由や条件をつけて分析・考察していく必要がある。これは本研究の課題である。

少なくとも、本論では、日本における外国人のなかでも心理的に「最も周辺の」であったに違いないアフリカ人の、そのなかでもケニア、タンザニアなど日本と初期に接触を

持つて情報が入ってきた東アフリカ人ではなく、またナイジェリア人、ガーナ人のようにいま多大な人口が来日しているアフリカ人でもなく、アフリカのなかでも情報が少なく周辺のな位置づけをされていたカメルーン人でさえ、こうして日本社会の仕組みを学び考察して掘り下げ、そこから自らの利益に結びつけてアフリカと日本を繋いでいこうとするような、アフリカ人の積極的な日本への浸透^{*8}が、中古自動車パーツ業をめぐって、深くしかも多大に存在し進んでいることが、明らかに^{*9}なったのである。そして、こうした滞日アフリカ人の生活動態は、グローバルイゼーションや多文化主義やグローバルシティといった既存の科学言説には^{*10}けっして包摂されない、ナマでジカの越境的生きっぷりであることを、私たちはより強く確認していかねばならないだろう。

●注

*1 筆者と田淵六郎は、来日したカメルーン人の母村の家族状況を調査した。ここでは、かれらの家族・親族の経済力に特権階級¹的であるのではなく、「民衆的な普通の経済力」によりつつも来日を果たしていることを報告した（和崎・田淵2007）。

*2 和崎春日編「来住アフリカ人の相互扶助と日本人との共生に関する都市人類学的研究」（和崎2008）を著し、「世界を又²に駆けるアフリカ人」「在日人口第一位ナイジェリア人と

第二位ガーナ人」「日本で活躍するアフリカ人芸術者」「在日アフリカ人の宗教拠点——イスラーム・モスクとキリスト教会」「大都市でのアフリカ人の生活動態——六本木と栄」「日本でのサクセスストーリー——自動車ビジネス」という六つの柱で、二一本の論考が来住アフリカ人の生活動態の考察を行っている。

*3 在日・滞日カメルーン人たちは、お互いの親睦と緊急時の相互扶助のために、在日カメルーン人協会ACAJAを設立して、ネットワークを張っている（くわしくは、和崎2008）。

*4 コンテナによって、六〇〇七〇万円のコンテナ輸送代を見込む必要がある。輸送地はカメルーンの場合ドアラ港だが、ここで親族が待機していることが多い。親族の配置は、カメルーン国内に限らず、たとえばバリ出身のエリックの場合、自らはベルギーに住み日本に買い入れに来て、弟がドアラにいて荷の到着を待つ。このようなトランス・ナショナルな親族配置については、パキスタン人の場合も同じであり進んだ形態であることが工藤正子により報告されている（工藤2008: 207-241）。

*5 筆者が滞日カメルーン人業者とともに参加した越谷と蔵の中古自動車オークションでは、画面に映し出される車に対してボタン操作によって最高値段を出せば、その車を落札できる仕組みになっていた。そのプレ情報として分厚い販売予定の車資料集が、駅から会場に向かう小型バスのなかで無料で配られていた。オークション自体の仕組みは、福田友子が報告しているパキスタン人から見た光景とも、当然のことな

がら、まったく変わりが無い（福田2007）。

*6 野元（2005: 139）。小川了は「切り抜けに切り抜けを重ねて生きるほかはない、それがデブルヤーージュの本義である」と論じている（小川1998: 270）。

*7 図表を交えたわかりやすいカメルーン現代史については、河合（1984）を参照。

*8 小倉充夫は、国家がさまざまな制約のもとに外国人労働者という形で、不自由な賃労働を作り出し、潜在的機能として「不法就労者」をも生み出しもしているのだが、そうした国家の制約的機能にかかわらず、移動する労働者が国内移動と国際移動の差を縮めさせることに注目すべきだ、という論を展開している（小倉1997: 10-11）。その論に筆者の調査実態も呼応するものである。

*9 諸外国や異文化からいろんな人がいるんな形で日本にやってくる。すると、日本社会でもまた違った集団範疇が現れてくる。これはいままでは異なる人間認識のひとつの展開の可能性である。アフリカ人を受け入れる日本社会のほうで、「トヨタイズム」といった文化・集団範疇が生じている（松宮他2008）。かつてエスニシティが主張された三〇年前、むしろ世界でNHKやMitsubishiやPanasonicやJVCやHonda、TDKといった集団や会社に帰属する人間範疇が意味を持ち始めたことがあった。それが、今日、具体的な豊田市というトボスで企業を中心にした派生ではあっても、新たな集団類型としてこれが生じている。アフリカ人でもトヨタマンになればいいのだ。実際、名古屋で出会うアフリカ人たちは、自分を信用させるために、これらの世界大ブランド

への帰属を主張する。名古屋の堀田地区にたくさんある下請工場のひとつで検査作業を行うイボ青年もそう主張する。さらに、豊田市の駅前「あかのれん」で酒飲むアフリカ人たちはなしたとき、そこにはトヨタ・エリートであるという、自負が、堂々と悠然と表現されていた。豊田市というより、トヨタ市なのである。こうして、既製の集団範疇の概念を相対化する急進性を持つことから、トヨタイズムのような考え方を、カルチュラル・スタディーズに関連させて解釈しようというスタンスも認められる。

*10 こうした滞日外国人の生き方は、滞日フィリピン人にも見られることを永田貴聖は論じている（永田 2007: 116-130）。

●参考文献

小川了（1998）『可能性としての国家誌——現代アフリカ国家の人と宗教』世界思想社。

小倉充夫（1997）『国際移動の展開と理論』小倉充夫編『国際移動論』三嶺書房、三—三二頁。

河合雅雄監修（1984）「カメルーン——アフリカ文明の十字路」『Common Sense』一卷一二号、教育社、八—四九頁。

工藤正子（2008）『越境の人類学——在日パキスタン人ムスリム移民の妻たち』東京大学出版会。

永田貴聖（2007）「フィリピン人は境界線を越える」『現代思想』二〇〇七年六月号、一一六—一三〇頁。

野元美佐（2005）『アフリカ都市の民族誌——カメルーンの「商人」パミレケのカネと故郷』明石書店。

福田友子（2007）「トランスナショナルな企業家たち——パキス

タン人の中古車輸出業」樋口直人他著『国境を越える——滞日ムスリム移民の社会学』青弓社。

松宮朝・鶴本花織・西山哲郎編（2008）「トヨタイズムを生きる——名古屋発カルチュラル・スタディーズ」せりか書房。

和崎春日（1998）『アフリカ地方都市の生活誌六——あえぐ伝統国家と現代国家』『月刊アフリカ』三八巻二号、二五—二七頁。

——（2008）『滞日アフリカ人のアソシエーション設立行動と集会活動』名古屋大学文学部研究論集『史学五四号、一—二〇頁。

和崎春日編（2008）『来住アフリカ人の相互扶助と日本人との共生に関する都市人類学的研究』名古屋大学文学研究科文化人類学研究室（平成一六年度～平成一八年度、科学研究費、研究成果報告書）。

和崎春日・田淵六郎（2007）「来日カメルーン人の母村・家族状況」『スワヒリ&アフリカ研究』一七号、一一七—一四四頁。

（わがさき・はるか／名古屋大学大学院文学研究科）