

ウガンダ都市部におけるバイクタクシー運転手の自主組織による 集団規範の形成と顧客の獲得実践

大 谷 琢 磨*

Collective Norms and Customer Acquisition Practices among Voluntary Organizations of Motorcycle Taxi Drivers in Urban Uganda

OTANI Takuma*

This paper clarifies the practices of motorcycle taxi drivers in urban Uganda to create norms and acquire customers at their customer waiting area. In Uganda, motorcycle taxis are the main means of transport. They are used in everyday life and business settings. Motorcycle taxi drivers wait for customers in a specific area called a “stage.” They form voluntary organizations at their stage and set up committees called “lukiikos,” which have many roles including providing mutual aid and regulating admission. The committees set up rules, and members monitor drivers’ behavior in and around each stage. Under the committee’s control, drivers maintain the quality of service. Therefore, each stage is premised on a system by which the committee members guide drivers in line with customary group values and norms. Through this system, drivers provide accurate and quick transport and build trust with people around their stage. This has led to the motorcycle taxi becoming an important mode of transport for citizens in these areas.

1. は じ め に

サブサハラ・アフリカでは、急速な都市化の進行とともに人びとの移動性が高まり、輸送サービスに巨大な需要が発生しているが、大部分の地域において公的な輸送手段の整備は遅れており、ミニバスやバイクタクシーが急速に普及して需要と供給の差を埋め合わせている [Cervero 2000; Evans *et al.* 2018; Kumar and Barrett 2008]。本論文では、ミニバスやバイクタクシーを指す言葉としてパトラランジットを使用する。パトラランジットとは、民間または

* 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科, Graduate School of Asian and African Area Studies, Kyoto University
2021年10月8日受付, 2022年8月25日受理

公的な事業者によって提供され、個人もしくは複数の顧客で使うことができ、利用者の依頼に応じて走行ルートや料金などがある程度、自由に変更できる輸送手段である [Vuchic 1990].

サブサハラ・アフリカの都市部では、20 世紀前半から運行されてきた公共バスが、1990 年代の構造調整政策による公的部門の縮小によって衰退し、パトランジットが輸送の空白を埋め合わせていった [Behrens *et al.* 2016]. パトランジットの代表的なものは、南アフリカのコンビやケニアのマトゥといったミニバスや、ナイジェリアのオカダなどのバイクタクシーである。パトランジットは輸送手段として人びとの生活を支えており、公共輸送¹⁾の代替として評価が見直されつつある [UN-HABITAT 2013: 26].

その一方で、サブサハラ・アフリカにおけるパトランジットでは交通事故の発生率が高く、政府による規制の必要性が議論されてきた [Michael *et al.* 2013; Naddumba 2004; Shittu 2014]. 本論文が扱うバイクタクシーの場合、サブサハラ・アフリカの各国では道路交通法や営業規制が存在し、運転免許証や営業許可の取得が運転手に要求されることがある。ルワンダの首都キガリのように、バイクタクシーが交通法規を遵守している地域がある一方で、そのほかの国や地域では、運転免許や営業許可の取得率は低く、赤信号で止まる、運転中にヘルメットを着用するといった交通法規が守られていないのが現状である [Adisa 2010; Hung *et al.* 2006; Nasong'o 2015].

このような現状に対して、Ismail [2016: 49] は、パトランジットの運転手によって形成された組織を通じた自主規制の重要性を指摘している。Ezeibe *et al.* [2017] の報告によると、ナイジェリアのヌスカでは、バイクタクシー組合が形成され、運転手たちが委員会を設置して組合を運営している。組合は新規参入を抑制し、委員会が規則を定め、規則を破った運転手には罰金や除名処分を科すことで、バイクタクシー運転手による乱暴な運転や迷惑行為を規制している [Ezeibe *et al.* 2017].

先行研究では、サブサハラ・アフリカの各国において運転手たちが形成する自主組織のもつ機能として、政府に代わって運転手の新規参入や行動を自主規制する機能 [Godard 2013; Heinrichs *et al.* 2017; Kumar and Barrett 2008] のほか、福祉組合や貯蓄組合として相互扶助を果たす機能 [Raynor 2014; Rizzo 2011], 政治的なロビー団体や福祉団体としての機能 [Ezeibe *et al.* 2017: 261; Goodfellow and Titeca 2012: 266] などが報告されてきた。

しかし、これまでの研究では、輸送セクターのもつ権力構造に着目され、運転手による自主組織を一枚岩で強固な存在として記述される傾向にあり、組織が運転手によってどのように運営され、かつ連帯が醸成されているのかという点が見過ごされている。自主組織はさまざまなアイデンティティをもつ構成員によって成り立っており、その団結は自明のものではなく、容

1) 公共輸送とは、電車や路線バスといった運行ルートやスケジュール、運賃が定められた輸送手段を指す [Vuchic 1990].

易に調和できるものではない [Lindell 2010]。自主組織の構成員たちがあたかも共通の意図や単一の目的によって動き、統一されたアイデンティティをもっているかのように記述することは、外部からの圧力やほかの組織との関係性、さまざまな関係者、自主組織の地位や課題、アイデンティティを正確に分析することを難しくしてしまうため、自主組織を維持する日々の実践を詳しく調べる必要がある。

本論文の目的は、ウガンダの地方中核都市におけるバイクタクシーの操業や自主組織の運営、規則の策定や社会規範にもとづく運転手に対する指導といった日々の操業実践を分析し、バイクタクシーが輸送サービスの品質を高めることで顧客を獲得していることを明らかにすることである。この分析を通して、バイクタクシー運転手が連帯して自主組織を安定的に運営し、安全で正確な輸送サービスを提供することで、ウガンダ都市部において住民の身近な輸送交通手段として定着していることを明らかにする。

2. ウガンダにおけるボダ・ボダの概要

2.1 ボダ・ボダの歴史と社会的位置づけ

本論文で対象とするバイクタクシーは、ウガンダにおいてボダ・ボダ (boda boda) と呼ばれ、市民の移動手段として定着している。ボダ・ボダ運転手はバイクの後部に乗客や荷物を載せて運搬し、その搬送料金を受け取っている。都市部において、ボダ・ボダはステージと呼ばれる客待ち場所にバイクを停車させて客待ちをしている。ボダ・ボダは都市間や都市内だけではなく、幹線道路から離れた遠隔地や農村まで、あらゆる地域での移動に使われており、日常生活における重要な輸送交通手段となっている。

ボダ・ボダは1960年代に、ウガンダとケニアの国境に位置する町で始まったとされる [Howe 2003: 161]。この国境にある両国の出入国管理所のあいだ²⁾において、自転車で人と荷物を運搬していたのが、ボダ・ボダの起源だといわれている。当時、自転車タクシーの運転手は、国境を歩いて渡ろうとする人びとに「ボーダー ボーダー (border border) !」と声をかけて客待ちをしていた。「ボダ・ボダ」とは、ウガンダとケニアの人びとが「ボーダー ボーダー」と発音する際に音韻変化したものである [Malmberg-Calvo 1994: 22]。

1990年代にバイクタクシーが現れると、ボダ・ボダの呼称は自転車タクシーからバイクタクシーへ移行した。³⁾ バイクタクシー⁴⁾の登場によって運搬できる量が格段に増え、輸送が可能な距離も伸びた結果、都市だけでなく農村においても、小容量であればドア・ツー・ドアでの

2) 2国の出入国管理所のあいだには「no man's land」と呼ばれる長さ800メートルほどのスペースがある。

3) 自転車タクシーは現在、*akagaari* (ガンダ語で自転車の意味) や *bodagaali* と呼ばれている。

4) ボダ・ボダにはインド製の100ccのバイクが使われ、バイクの値段は2020年2月時点で390万ウガンダ・シリング (約13万円、1円は約33シリング、2020年2月時点。以下、シリングと記載) であった。

サービスが可能となり、国内の各地域でバイクタクシーが普及した [Kakembo 2010].⁵⁾

ウガンダにおける自家用車の普及率は 3.9% [Uganda Bureau of Statistics (UBOS) 2016] と低く、電車やバスといった公共輸送は十分に整備されておらず、日常の移動や荷物の配送は徒歩か自転車、あるいはパトランジットのいずれかである。パトランジットとして、自転車タクシーやボダ・ボダ、乗り合いタクシーが操業している。⁶⁾ 自転車タクシーは自転車の荷台に乘客や荷物を乗せ、都市部において近距離の移動に使われる。乗り合いタクシーは、目的地の方向が同じ複数の乘客を 1 台の車に乗せ、支払いを乘客の人数で分割できるため、1 台に 1 人で乗るよりも、1 人の乘客が支払う金額は安価となる。乗り合いタクシーには、ワンボックスワゴンやセダンタイプの車が使われることが多い。

パトランジットの中でも、ボダ・ボダはウガンダの各地で普及している。その理由として、出発までに待ち時間がなく、即時に目的地にまで移動できる利便性の高さと、都市から農村までを網羅するサービス対象地域の広範さ、交通渋滞の中でも移動できる機動性の高さ、そして運転手が参入する際の初期コストの低さがある。

ウガンダ全体におけるボダ・ボダの台数は不明だが、人口約 150 万の首都カンパラには 14 万人以上の運転手があり、約 5,000 カ所のステージがあるといわれている [Evans *et al.* 2018: 675]。ボダ・ボダは必要ときに随時利用する乘客だけではなく、朝と夕方の通勤・通学帰宅といった定期的な移動をする人や、食料品や雑貨などを頻繁に配送する商人にも幅広く利用されている。

ウガンダにおいてボダ・ボダは、輸送・運輸の公共サービスとしての有用性や雇用を創出するという社会経済的なメリットが評価されている [Gamberini 2014; Howe 2003; Mutyabule 1996]。一方で、仕事が見つからない多くの若者がボダ・ボダ業に参入し、ボダ・ボダの台数と営業者のどちらもが急速に増加している。先行研究や報道によると、ボダ・ボダの急増は交通事故の増加や市街地での交通渋滞を引き起こしている [Sunday Monitor 2013; Naddumba 2004; RFI 2012]。ボダ・ボダ運転手たちが組織化しても、背信や分裂によって組織がうまく機能せず、運転手を十分に管理・教育できないという指摘もあり、ボダ・ボダ運転手たちの自浄能力や組織化は期待されていない [Howe and Davis 2002; Raynor 2014]。ウガンダの社会では、ボダ・ボダの業界に対してネガティブな印象が付与される傾向にある。

2.2 ボダ・ボダの営業に関する国の法律と登録制度

ボダ・ボダ運転手には、ウガンダの交通道路安全法 (The Traffic and Road Safety Act 1998)

5) 2014 年以降、首都カンパラでは「Safe Boda」をはじめとした配車アプリがサービスの提供を開始し、登録するボダ・ボダ運転手がヘルメットを着用して信号を守るなど、ボダ・ボダの安全性を改善させていることが報告されている [Muni *et al.* 2019; Nguyen-Phuoc *et al.* 2020]。ただし、調査地であるマサカ市を含む、カンパラ以外の地方都市には進出していないため、本論文では詳しくはふれない。

6) このほか、長距離バスやスペシャルタクシーも操業している。

[Parliament of Uganda 1998] を遵守することが求められている。この法律によって、運転手はバイクの運転免許証を取得し、バイクの運転時には運転免許証を常時携帯しなければならない。交通道路安全法には無免許運転や危険運転、飲酒運転の禁止、ヘルメットの着用義務などが定められており、違反者に対する罰則規定が存在する。

ウガンダ政府は、パトランジットに対して Public Service Vehicle (PSV) という免許制度を設けており、ボダ・ボダもこの免許制度の対象に含まれている。ボダ・ボダ運転手が PSV を取得するためには、運転手とバイクの両方が登録されなければならない。自治体によっては、ボダ・ボダ運転手が客待ちをするステージの場所も指定されている。

近年カンバラにおいて、警察官の指導によってボダ・ボダ運転手のヘルメット着用が定着しつつあるが、そのほかの都市・地域では大部分の運転手がヘルメットの着用を徹底していない。また、乗車定員は運転手と乗客 1 人の合計 2 人であるが、乗客からの依頼によって定員を超えることもある。ヘルメットの未着用や乗車定員の超過は交通道路安全法に違反しているのだが、カンバラ以外の地方では警察官による取り締まりはさほど厳しくないといえる。また、ウガンダ全体で、ボダ・ボダ運転手の多くは運転免許証と PSV を取得していない [Daily Monitor 2020 (August 13)]。そして、ステージは、自治体から正式な認可をうけておらず、運転手たちと周囲との関係で非公式に決められているに過ぎない。このようにボダ・ボダ運転手はバイクにナンバープレートを付けていることを除けば、ほとんどの法令を厳格に遵守しているわけではない。⁷⁾

2.3 ボダ・ボダ業界の組織

ボダ・ボダのステージとは、車道や歩道の一区画でボダ・ボダ運転手たちが客を待っている場所であるが、そこがステージであることを公に示す標識や看板は設置されていない。ステージというのは、ボダ・ボダ運転手たちの客待ち場所であるとともに、運転手が自主的に設置した組織をも意味する。ただし、このステージはどちらも、行政から公的に認められているわけではない。

ボダ・ボダのステージには運転手が所属し、委員会が設置されている。ステージへの加入を希望する運転手は、委員長から許可を得てステージのリーダーに登録料を支払う [Raynor 2014: 32]。また、新規加入者はあらかじめ、ステージの委員会の指示や規則に従うことを承諾しなければならない。

7) その背景として、ムセベニ大統領の強い意向が働いているという指摘がある。2011 年にムセベニ大統領が選挙対策の一環としてボダ・ボダ運転手に対する徴税や営業規制といった行政の介入を禁止したため、ボダ・ボダの営業はこれ以降も引き続き、厳格な規制から免れているのだという [Goodfellow and Titeca 2012]。ムセベニ大統領は国政選挙のキャンペーンにおいて、重要な票田であり、政治力のあるボダ・ボダ運転手を意識し、ボダ・ボダに課税や規制を設けようとする全国の自治体に対して、このような声明を発表したとされている (Masaka Municipality 役人への著者インタビューより)。

各ステージには運転手によって選出された委員がおり、委員長や書記、会計、警備、風紀などの役職がある。ステージを単位として運転手が組織を形成することによって、新規参入を抑制し [Heinrichs *et al.* 2017: 4515]、過度な競争を防いでいる。運転手がステージを通じて団結し、警察による不当な取り締まりや賄賂の要求といったハラスメントに対して自衛をすることもある [Raynor 2014: 35]。運転手はバイクをステージに停車させ、乗客が来るのを待つことができるため、乗客を見つけるために走りつづける必要はなくなり、燃料費を削減できる。運転手は、人通りの多いステージで客待ちをすることで乗客を得やすくなる。運転手にとってステージは営業の拠点としてなくてはならない場所である。

ボダ・ボダ業界には、各ステージをまとめる上部組織として、県や市、郡といった地域ごとに業界団体であるボダ・ボダ運転手協会 (Boda boda Riders Association) が組織されている。ウガンダ国内で、すべてのボダ・ボダ運転手を管理する協会はない。この協会は NGO 法 (The Non-Governmental Organizations Act, 2016) [Parliament of Uganda 2016] にもとづいて、地方自治体によって登録されているところもある。協会は地域内に位置するステージの委員長によって構成され、会長や書記といった役員が任命されている。協会が設立される経緯としては、地域内の運転手とステージの新規参入抑制や警察のハラスメント対策、政府からの補助金の受け皿、特定の政党を支援する政治活動の拠点といったものが多い。

ボダ・ボダ運転手協会は、管轄する地域内のステージと地域内で操業する運転手の両方を登録し、運転手の行動を監視している。運転手が都市部で操業する場合には、協会の定める規制によって、ステージに所属するとともに、協会に登録しなければならない。協会は、地域内の運転手の逸脱行動を規制するほか、運転手の家族が死亡した際の葬式代や結婚式代、病気やけがをした際の治療費といった費用の一部を運転手に支援している。協会は管轄する自治体の担当者や警察と連携し、地域によっては、自治体が運転手に駐車税 (parking tax) という名目で課している税金を、協会が代理で運転手から徴収していることもある。

3. 調査地の概要と調査方法

3.1 マサカ市カトゥエブテゴ地区

ウガンダ共和国の人口は推計で約 3,400 万である [UBOS 2016]。マサカ県は、首都カンパラから約 130 キロメートル南西に位置し、市の人口は約 23 万である [Masaka Municipality Council (MMC) 2015a; UBOS 2016] (図 1)。主要民族はガンダであり、住民は主としてガンダ語と英語を話している。ガンダの人びとはウガンダ全体の 17.7% を占め、ウガンダで最大の人口を有する民族言語集団である。マサカ市はマサカ県の県庁所在地で、人口 10 万を有する⁸⁾ [MMC 2015a]。マサカ市はブガンダ王国南部地域の中心として栄え、現在では南部の政治・経済の中心地として周辺の農村や県から多くの人びとが集まっている。⁹⁾

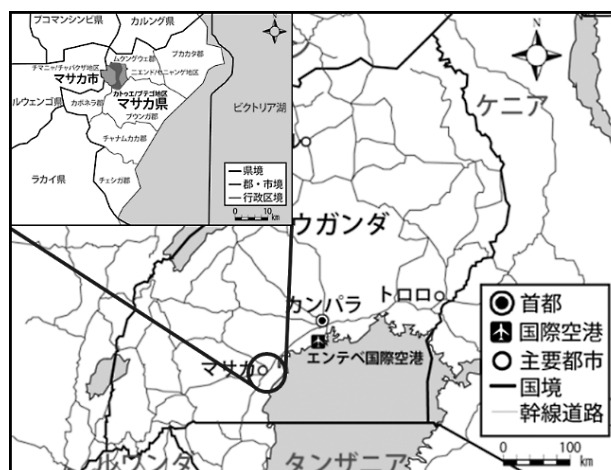


図1 調査地の位置—ウガンダとマサカ市

マサカ市は3つの地区（ward）に分かれており、カトゥエブテゴ地区とニエンドセニャンゲ地区、そしてチマニャチャバクザ地区がある。カトゥエブテゴ地区には市役所や県庁などの行政官庁のほか、マサカ県最大のショッピングモールがある。2つ目のニエンドセニャンゲ地区には、小規模な商店や住居が密集している。3つ目のチマニャチャバクザ地区には住宅地が広がっており、この住宅地にはカトゥエブテゴ地区とニエンドセニャンゲ地区で働く人びとが居住している。筆者はこの3地区のうち、カトゥエブテゴ地区で集中的な調査を実施している。カトゥエブテゴ地区の人口は約2万3,000である〔UBOS 2016〕。

カトゥエブテゴ地区には、2020年の時点でステージが26ヵ所ある（図2）。各ステージは、人通りの多い交差点や人の集まる施設の前に位置している。具体的なステージの位置は役所や警察署、酒場、マーケット、銀行、商店街、タクシーターミナルといった、利用者の多い施設の前にある。ステージには多くのボダ・ボダが停車し、運転手がバイクにまたがりながら客待ちをしている。繁華街¹⁰⁾の区画には18ヵ所のステージがあり、市街地に密集している。それぞれのステージの間隔は10 m から100 m ほどであり、ステージが密集して立地していることで、乗客はどこでも即座にボダ・ボダを利用することができる。利用者にとっては利便性が高

8) マサカ市はウガンダの都市で第7位の人口規模。

9) 市内を首都カンパラからコンゴ民主共和国やルワンダ、タンザニアに通じる幹線道路が通っており、交通の要衝でもある。温暖な気候で年間降水量が1,200 mm 程度あり、農業が盛んで首都圏に対して食料を供給している〔MMC 2013〕。

10) Masaka Municipality Physical Development Plan 2015–2025〔MMC 2015b〕を参照し、CBDs（Central Business District）に当たる区域を都市の中心部・繁華街とした。

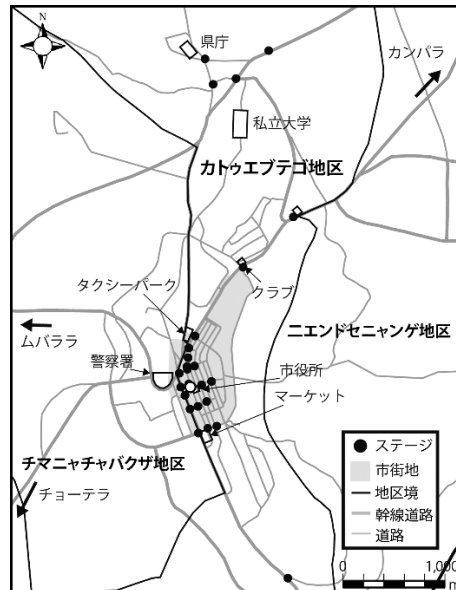


図2 カトゥエボ地区のステージ（中央白丸がXステージ）

出所：Masaka Municipality Physical Development Plan 2015–2025 [MMC 2015b] から筆者が作成。

いが、運転手にとっては競争が激しい。筆者の調査によると、カトゥエボ地区のステージに登録している運転手は、合計で約 800 人であった。

マサカ市にはマサカ市ボダ・ボダ運転手協会（Masaka Municipality Bodaboda Riders Association）という組織があり、この協会は NGO 法によって登録されており、市内のステージを管理している。¹¹⁾

3.2 ブガンダ王国の構造と行動規範

マサカ市は旧ブガンダ王国の中心地のひとつであり、今もガンダの人びとが多く居住している。マサカ市とその周辺には、ガンダ社会の規範が根強く残っているという特徴がある。ウガンダの都市部では、経済発展によって、個人主義的な価値観が強くなりつつあるものの、旧ブガンダ王国領の地方都市であるマサカ市では、今でも「伝統的な」社会構造や価値基準、行動規範が残っている。

ブガンダ王国は 14 ～ 15 世紀ごろに建国された。ブガンダ王国では、ガンダ語で王を意味するカバカ（*kabaka*）を頂点とした中央集権体制が敷かれていた [吉田 1978]。¹²⁾ すべてのガ

11) マサカ市ボダ・ボダ運転手協会では 2016 年から争議が発生し、現在では協会は形骸化しており、ほとんど機能していない。2016 年の国政選挙のときに、当時の会長とそのグループが野党候補者を支持し、副会長が与党を支援していたことにより、協会が分裂したと考えられる。

ンダの人びとは、エディラ (*eddira*) と呼ばれる父系クランに所属し、王権と出自組織にもとづく階層構造によって位置づけられ、それに応じたふるまいが求められた [Karlström 1996: 490].

このような社会構造について、ガンダの人びとは社会的地位や名誉、威厳を意味する概念であるエチティブワ (*ekitiibwa*,¹³⁾ ガンダ語で社会的地位や名誉の意味) によって規範的に構造化されていた [Doherty 2022]. 18～19 世紀のブガンダ王国において、エチティブワは人の地位や社会的価値を判断するために広く使われてきた [Boyd 2013: 705]. 現代のガンダ社会においても、エチティブワは、親族の結束を維持することや子を産み増やすこと、上位者に忠誠を示すことといった、関係を強化する行動様式を定める概念である [Boyd 2013: 705]. これらを達成することで、個人はエチティブワという道徳的な基準の中で評価された [Boyd 2013: 705].

ガンダ社会において求められる適切なふるまいは、エンピサ (*empisa*, ガンダ語でいいふるまいという意味) と呼ばれる。エンピサとは、ガンダ語で正しいふるまいを意味し、運転手たちの日常の行動を規定する重要な概念である。ガンダ語辞書である *Enkuluze ya Oluganda* [Kiingi et al. 2007] では、エンピサは「好ましいふるまいの方法 (*engeli esaanidde okweyisaamu*)」と説明される。¹⁴⁾ 具体的には、所属する組織やコミュニティの内部で上位者と下位者、顧客と店員、年長者と年少者、男性と女性といった立場に応じて特定のふるまいが求められる。上位者は寛大にふるまい下位者の要望に応え、下位者は謙虚にふるまい上位者への忠誠を尽くすことが求められる。また、男女ともに仕事に従事して結婚し、子どもを産むことが期待されている。

19 世紀以降におけるガンダ社会のカバカを頂点とした階層構造において、エンピサは礼節と忠誠を示す適切な行動規範であった [Karlström 1996]. 1950 年代には、ガンダ王国の領域に流入する他民族を受け入れる際の規範としてエンピサは位置づけられ、農村の委員会が他民族に規範や規則を伝えた [Doyle 2009]. ガンダの土地に参入してきた人びとはエンピサに沿った行動をとることで、ガンダ社会とその生活や価値観に適応することが期待された [Monteith 2019]. このような農村の委員会はルチーコ (*lukiiko*, ガンダ語で議会、委員会の意味) と呼ばれている。

12) 1900 年にイギリス政府が締結したブガンダ協定によって、ブガンダはウガンダ保護領内の一行政区となり、カバカの権限が縮小された [吉野 1969]. 1962 年にウガンダは独立を達成したが、1967 年に王制は廃止された [Karlström 1996]. 1993 年にブガンダ王は文化的な指導者として復活し、カバカは現在でもガンダの人びとから敬意と強い支持を集めている [Karlström 1996].

13) ガンダ語では “ki” をチと発音する。

14) ガンダ語 - 英語辞書である *Luganda Dictionary and Grammar* [Hamilton et al. 2016] では「habit, custom, behavior」と訳され、素行や行動が良いことを表す。

Enkuluze ya Oluganda [Kiingi et al. 2007] では、ルチーコは「何らかのものを失敗なしにうまくいくように運営するために、選出された人びと (*Abantu abalondebwa okulaba nga ekintu kiddukanyizibwa bulungi awatali kulemelelwa*)」と説明される。¹⁵⁾ 植民地時代以前のルチーコは、王に対して助言を与える組織であり、ブガンダ王国において各地の首長がメンバーとなっていた [Edwin 1960: 5; Tuck and Rowe 2005: 405]。1900 年代には、首長とルチーコがブガンダ王国の各地の農村に設置され、ルチーコは管轄する地区における議会や裁判所の役割を果たした [Apter 1961: 44–45; 吉野 1969: 23]。1950 年代には、ルチーコは農村において、ブガンダ王国に移入する他民族に対してエンビサを教示する場として機能していた [Doyle 2009: 289; Rockenbach 2018: 114]。そして現在でも、ウガンダの農村や都市における同業者組合や頼母子講といった多くの組織でルチーコが作られ、機能しつづけている。

3.3 調査方法

本論文で用いたデータは計 5 回、¹⁶⁾ 1 年 9 ヶ月間の現地調査で得られたものである。筆者はカトゥエブテゴ地区に位置するすべてのステージの位置やメンバーの構成を調査し、1 ヶ所のステージを選定した (以下「X ステージ」¹⁷⁾)。そのうえで、X ステージにおいて、運転手から同意を得て、所属する運転手や、組織されている委員会の役職とその構成、制定されている規則などを聞き取るとともに、ステージにおける運転手の客待ちや日々の行動、運転手どうしの会話を観察して記録し、運転手がステージに停車している合間に、非構造化インタビューを実施した。

4. X ステージの概要

4.1 X ステージの位置と運転手の操業

X ステージは、マサカ市から 5 km ほど離れた Y という村に住む当時 10 ～ 20 代だった運転手たちによって、2000 年ごろに現在の場所に設立された (図 2)。X ステージはマサカ市の市街地の中心部にあり、市役所に隣接し、周辺には商店が建ち並んでいる。北から南に走る片側 1 車線 (両側 2 車線) の道路に、東から片側 1 車線 (両側 2 車線) の道路が接続する丁字路の交差点に位置する (図 3)。この交差点は、市街地のなかでもとくに車の走行や人通りの多い場所のひとつである。運転手たちは道路の両側に分かれて停車しているが、その全体でひとつのステージを構成している (図 3)。この周辺には、ステージであることを示す道路標識や看板などはないものの、この場所は X ステージとして人びとに認識されている (写真 1)。

15) ガンダ語 - 英語辞書である *Luganda Dictionary and Grammar* [Hamilton et al. 2016] では「council, assembly, parliament, congress, meeting」と英語に訳される。

16) 調査は 2015 年 9 月～11 月、2016 年 6 月～8 月、2017 年 9 月～2018 年 2 月、2018 年 8 月～2019 年 1 月、2020 年 1 月～3 月の期間で実施した。

17) 本論文で扱う人名や地名はイニシャルを使用する。

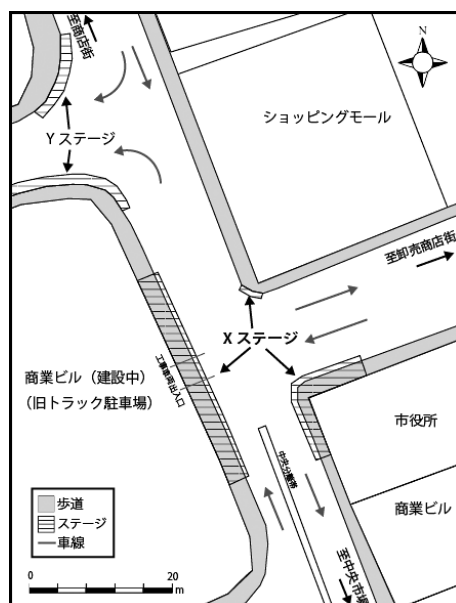


図3 カトゥエブテゴ地区 X ステージの周辺図



写真1 X ステージと客待ちをするボダボダ運転手

正面にある建設中の商業ビルの前に、このステージの運転手がバイクを止めて客待ちをしている。

丁字路の突き当たりには、X ステージの運転手たちがバイクを停車させ、客待ちをしている。丁字路の北側には商店街があり、南側には卸売り商店が軒を連ね、中央市場に向かう道が続いている。東側は下り坂になっており、建築資材の卸売り商店が並んでいる。X ステージの北側に 10 m ほど離れた地点に Z という別のステージがあり、このステージの運転手たちが

バイクを停車させて客待ちをしている。丁字路の南東角には市役所がある。丁字路の西側の突き当たり部分にはトラックの駐車場があったが、2018 年からその区画が塀で囲われ、商業ビルの建設が進んでいる。X ステージの運転手のほとんどが Y 村から来ているため、一部の乗客たちから X ステージは Y 村の名前で呼ばれることもある。

2020 年 2 月の時点で X ステージには 36 人の運転手が登録されており、運転手の平均年齢は 32.2 歳である。運転手のうち 27 人 (75%) が Y 村、もしくはその隣村の出身である。運転手たちはステージにバイクを停車させて客待ちをしており、1 日の大半をステージで過ごしている。彼らはバイクにまたがり歩行者の動きに目を配りつつ、ラジオを聴いたり、運転手どうしで冗談を言い合いながら雑談したりしている。朝食や昼食のときには、運転手がバイクをステージに駐車させて食事に出かけることもある。運転手たちは、中央付近で仲の良い運転手どうしで固まっていることもあるし、端のほうで黙々と客待ちをしている者もいる。

それぞれの運転手がステージで客待ちをする時間はまちまちである。朝 7 時ごろから夕方 6 時ごろまで客待ちをしている運転手もいれば、午前中に畑で農作業をして午後から夜 8 時ごろまで客待ちをする運転手や、夜 8 時から深夜まで客待ちをする運転手もいる。運転手たちの 1 日あたりの収入は、平均すると 1～2 万シリング (約 303～606 円) であった。

X ステージが位置する市街地では、道を歩く人びとが清潔できれいな服を身につけているため、X ステージの運転手たちも身だしなみやバイクの汚れには気をつけ、清潔に保っている。運転手はワイシャツやきれいな T シャツを着用するなど、常に身ぎれいにするよう心がけている。市街地から外れた道路は未舗装であり、車両が通ると土ぼこりが巻き上がり、服もバイクもすぐに汚れてしまう。運転手たちは村に行く際には上着を着て中の服を土ぼこりにさらさないように注意している。バイクも 1 週間に一度は洗車している。さらに、多くの運転手が購入後 1～2 年以内の比較的新しいバイクを使用している。¹⁸⁾ X ステージ以外のステージで働く運転手に X ステージの印象を尋ねた。その運転手によると、X ステージは、ほかのステージと比べて規則の適用が厳格で、¹⁹⁾ 交通量の多い道路上に位置して事故にあう危険性が高いため、経験が浅く若い運転手は働きたがらないと語った。

運転手たちは客待ちをしながら、ステージとその周辺のように気を配っている。それは乗客の獲得が主な目的であるが、運転手たちが常に周囲の動きに目を配ることによって、結果的に治安の維持につながっている。近隣の店で置き引きが発生した際には不審な人間に関する情報を提供するなど、周囲の犯罪を抑止したり、犯罪者の逮捕に協力したりして貢献することもある。

18) ステージに所属する運転手のうち、自らが所有するバイクで操業しているのは 12 人 (33.3%) で、友人や家族を含む別のオーナーからバイクを借りているのは 24 人 (66.7%) であった (2020 年 2 月時点)。

19) X ステージは規則の適用が厳格であると認識されているが、X ステージに所属する運転手のうち、ヘルメットを携帯していたのは数人程度であり、それを着用するのは未舗装道路を走る際に土ぼこりを避けるためであった。また、運転免許を取得していたのは 36 人のうち 1 人 (2.7%) であった (2020 年 2 月時点)。

4.2 ステージ周辺の店主たちとの関係

X ステージでバイクタクシーを利用する乗客は、買い物客や役所の訪問者、運転手と同じ村に居住する人、市役所の役人、周辺の商店の商人などである。

このステージの周辺には日用品の卸売り商店や服飾店、文房具店などがある。商人たちは自宅と店の往来や客先への移動だけではなく、商品の仕入れや出荷のためにも X ステージの運転手を頻繁に利用している。商人は配達を依頼するとき、運転手に同行することはせず、運転手が単独で用事をすませることが多い。運転手が商品を顧客に配達する際には、商品と引き換えて現金を受け取って依頼主の商人にまで届けることもある。

X ステージの近隣で営業するビデオ編集スタジオの店主に、この X ステージに所属する運転手に対する印象を尋ねた。この店主によると、ほとんどすべての運転手が同じ村の出身者でお互いを熟知していることや、運転手たちと毎日挨拶を交わして顔見知りになっていることなどを理由にあげ、運転手たちを信頼できると語った。

さらに、X ステージの近くで文房具店を営む店主によると、X ステージの委員長はエンピサを備えているので信頼できる人物だと語った。

ウガンダでは一般的に、ステージには運転手の登録制度があり、すべての運転手が身分証明書などを委員会に提出しているが、それだけではステージの運転手を信頼するには十分ではなく、運転手が互いの素性を把握していることが重要である。

このように、ステージ周辺の商人たちはステージ内部の制度や構造、運転手の人となりを理解しており、自身の商売に必要な移動や商品の配達、売上金の送金などを依頼することができるステージや運転手を選択している。

5. ステージにおける自主的な組織と規則

ウガンダでは、ボダ・ボダの活動に対して、さまざまな法令や規則が存在する。具体的には、国家が定める法令と、ボダ・ボダ運転手たちが自主的に定めて守ろうとしている規則がある。マサカ市においてボダ・ボダ運転手たちは運転免許を取得していなかったり、自治体からステージの認可を受けていなかったりするものの、自主的に規則を設けてそれを遵守している。こうしたボダ・ボダ運転手の自主的な取り組みにより、安全な輸送を実現し、人びとの信頼を勝ち得ようとしている。本節では、運転手が定める自主的な規則に関して説明していきたい。

まず、各ステージには自主組織が設置され、ルチーコと呼ばれる委員会 (committee) が設けられている [Howe 2003]。客待ち場所にルチーコを設置することで、客待ち場所ははじめてステージと呼ばれるようになる。つまり、客待ち場所がステージと呼ばれるためには、行政による許可ではなく、客待ち場所において運転手たちが組織化してルチーコを設置し、ステー

ジとして周囲から認められることが必要である。

X ステージにもルチーコが設置されており、X ステージで保管されている委員会名簿によると、役職には委員長 (chairman) と副委員長 (vice-chairman)、書記 (secretary) と副書記 (vice-secretary)、警備委員 (defense) と副警備委員 (vice-defense)、風紀委員 (*empisa*)、美化委員 (*obuyonjo*)、スポーツ委員 (sports)、広報委員 (*owamawulire*)、アドバイザー (*omuwabuzi*)、会計委員 (*omuwawika*) の 9 種類があり、メンバーがこれらの役職についている。²⁰⁾ 1 つの役職には 1 人が就くが、役職によっては警備委員や書記のように補佐を置くこともある。²¹⁾ 2019 年に前委員長が退任したため、そのときに新しい委員長を含むルチーコのメンバー (以下、ルチーコと記載) が選挙によって役職に就任した。

すべての委員は無給である。運転手による投票で選ばれ、任期に関する内規はないが、4 年程度で交代している。過去に X ステージで委員長が退任した理由としては、農業などほかの仕事に専念したいというものや、不正が発覚して解任されたものがあつた。

ボダ・ボダ運転手が特定のステージを利用するためには、そのステージのメンバーになる必要がある。X ステージでは、ボダ・ボダ運転手が委員長から許可を得て、委員長に対して登録料を支払うことが必要である。場合によっては、身元を確認するために国民登録証 (National ID Card) のコピーの提出や新規加入希望者が居住する村の村長が記載した紹介状の提出が要求されることもある。これらの手続きの後、書記がステージの名簿に新規加入者の氏名と電話番号を記録して登録が完了する。1 人の運転手は、原則として 1 ヶ所のステージにしか登録できないことになっている。委員長などの役職者は、メンバー以外が自分たちのステージを利用しないよう監視している。それは、ステージからメンバー以外の運転手を排除することで過剰な競争を防ぎ、メンバーの利益を保護すること、そしてメンバー以外が利用することで乗客に不信感を抱かせないための取り組みだといえる。

X ステージでは、委員長が管理簿のノートを保管している。このノートには登録されている運転手の氏名と電話番号が書かれた運転手名簿、ルチーコの役員名簿、会議の議事録、規則、相互扶助²²⁾ の支払いなどが手書きで、整然と記録されている。2016 年 8 月 30 日時点で

20) 各役職の職務を説明する。委員長は委員会を統括する役職であり、新規加入希望者の加入の諾否について判断し、また、問題が発生すると運転手に呼び出されて、その解決にあたる。書記はステージで開催される委員会の議事をとるほか、メンバーの名簿を作成し、更新し続ける。警備委員は委員長とともに、問題を起こした運転手に制裁を科し、メンバー以外がステージで客待ちすると排除する。風紀委員はメンバーのふるまいに気を配り、逸脱行動が確認された場合には注意する。美化委員はメンバーが身に着ける服装の清潔さやバイクの清掃状況などを確認する。スポーツ委員は 1 年間に 1 回から数回にわたりサッカー大会を主催し、メンバー相互の親睦をはかる。広報委員は、委員会であるルチーコの決定事項をメンバーに知らせる。アドバイザーは、ルチーコによる会議の議事進行やステージで問題が発生した際に委員長を補佐し、問題の解決に向けて対処に当たる。会計委員はステージのメンバーから集金し、そのお金を管理し、帳簿に記録する。

21) X ステージでは 12 人が役職に就いており、残りの運転手は役職に就いていなかった。

33 人の運転手がメンバーとして登録されていた。²³⁾ ボダ・ボダ運転手たちは、登録によって得ることのできる身分をエチフォ (*ekifo*, ガンダ語で位置や立場という意味) と呼んでいる。エチフォに有効期限はないため、一度ステージに登録されれば、ボダ・ボダの営業実績がなくてもエチフォが抹消されることはない。そして、このエチフォは他人に譲渡や売却されることもある。

X ステージには規則があり、メンバーがその規則を遵守しなかった場合には罰則もある。以下に X ステージの 5 項目の規則を説明していこう。規則は、ガンダ語でオルフガ (*olufuga*) と呼ばれ、ルチーコの議事を記録するノートの冒頭に記されている。

【規則 1】メンバーに葬式や結婚式など高額な出費を必要とする相互扶助の必要が生じた場合、すべてのメンバーは一定の金額を支払わなければならない。支払わない場合にはステージから追放される。

【規則 2】メンバーの親族が死亡したときには、すべてのメンバーからその葬儀費用の一部を支援するための寄付を集めるが、その対象となる親族の範囲はメンバーの子どもと配偶者、そして両親である。

【規則 3】メンバーがルチーコの仕事を妨害すると、そのメンバーには 1 日、制裁が科せられる。

【規則 4】ステージの規則に従わない場合、そのメンバーはステージから追放されてステージで客待ちすることはできない。

【規則 5】X ステージに新しく加入する運転手は、20 万シリング (約 6,060 円) の登録料を支払わなければならない。

この 5 項目の規則が X ステージにはあるが、日々、厳格に適用されているわけではない。たとえば【規則 1】の場合、相互扶助のお金を支払わなくても即座に追放されることはないが、相互扶助を支払わなかったメンバーに相互扶助の必要が生じた場合、支援を与えないことがある。また、【規則 3】や【規則 4】にあるような、メンバーがルチーコの仕事を妨害したり、ステージの規則に従わなかったりしても、そのメンバーが制裁を科されることや、ステージか

22) ステージでは、メンバーに高額の出費が発生した場合に、メンバー間でお金を集めて支援する相互扶助の活動がある。この活動は、運転手本人や、運転手の家族や親族が亡くなった際の香典や結婚式のご祝儀、運転手がけがや病気で働けなくなった際の治療費や生活費を支援している。このような相互扶助活動は、運転手たちが構築している自主組織の特質を検討するための重要な要素であるが、これは別稿で論ずる。

23) 現メンバーの名簿はなく、人数は不明であるが、2020 年 2 月 4 日から 2 月 8 日まで 5 日間、X ステージで客待ちをしたメンバーの数を記録したところ、5 日間でステージを利用した運転手は 43 人であった。日中に X ステージで停車している運転手の数は 5 ～ 13 人の範囲であった。

ら追放されることはめったに起きない。【規則 3】の制裁について、X ステージの委員長にたずねてみたところ、制裁とは、問題を起こした時点から当日の夕方 6 時までバイクの車輪を鎖でつなぎ、ボダ・ボダの営業をできなくするというものだった。バイクをつなぐ鎖は南京錠によって固定され、委員長と警備委員がその鍵を所持している。

X ステージの警備委員には正・副あわせて 2 人が就いており、警備委員が委員長と連携しながら、ステージの秩序を維持するために中心的な役割を果たしている。X ステージが位置するカトゥエブテゴ地区の区長によると、この地区では 2010 年に自治体と警察官が協力して、車両や人の移動を妨げる恐れがある場所のステージを使用禁止にし、その場所で運転手が客待ちできないように追い出した。このとき、X ステージも使用を禁止されている。また、道路交通を妨げない場所にあるステージの一覧を作成し、その場所の使用に許可を与えた。その後しばらくして、使用禁止にしたステージに運転手が戻って来て、追い出す前と同じように客待ちを始めるようになった。2011 年に、ボダ・ボダ運転手の業務を行政が妨害しないようムセベニ大統領が通達を出したため、行政はそれから現在に至るまで、使用禁止にしたステージの利用を黙認しているという。このような経緯があり、ステージを利用する運転手たちは歩道や車道を公式の手続きを経ずに占有しているという。

こうした経緯もあって、ルチーコ・メンバーはステージを使用しつづけるために、ステージと周辺の秩序を保ち、率先して周辺の商人たちと良好な関係を維持しつつトラブルを回避しようとしている。また、X ステージには隣接した Z ステージもあり、ステージどうしの競合がある。X ステージの運転手たちが周囲に認められるべく、適切な行動に努めるのは、現有の場所をステージとして使用しつづける、周辺の住民や商人からの信頼を得て乗客を獲得し、その関係を維持するためである。そのためにルチーコの役職にある人びと、とくに委員長と副委員長、警備委員の正・副の 4 人は、運転手の逸脱行動に注意を払い、時にメンバーのふるまいを指導し、ステージの秩序を維持する役割を担っている。

6. ステージにおける輸送サービスの品質維持

本節では、X ステージにおいてメンバーに対するルチーコによる日々のやりとりや指導、制裁の内容を分析することで、ルチーコによってステージがどのように運営され、その輸送サービスの品質が維持されているのかを明らかにしたい。ステージでは、ステージの規則や委員長の判断にもとづいて、メンバーを指導するかどうかが決定的される。本論文では、ルチーコ・メンバーによって口頭による注意や罰則の適用をほめかす警告、規則に則った制裁を受けたメンバーの行動を (1) ルチーコのノートに記載された規則に従わなかった行為、(2) ガンダ社会の規範であるエンピサから逸脱した行為に分けたうえで、(3) 実際に制裁が科された行為とそのプロセスを分析することで、ルチーコ・メンバーが重視する X ステージの規範を明らかにする。

6.1 ステージの規則に従わなかった行為

運転手が規則に違反した場合、ルチーコ・メンバーは運転手を口頭で指導し、改めさせることがある。たとえば、メンバーが相互扶助への参加を断った場合、ルチーコはそのメンバーに指導することがある。相互扶助への参加は規則に定められており、ルチーコから寄付を求められた場合、メンバーはその要請に従わなければならない。メンバーが警備委員からの寄付の要請に従わなかった事例を記述し、X ステージで規則がどのように適用され、警告が与えられたのかを検討する。

【事例 1】相互扶助の寄付を支払おうとしないメンバーに対して寄付を請求する

昼下りの 3 時ごろ、警備委員 A 氏が運転手 B 氏のバイクに鎖をかけようと B 氏に近づいたところ、B 氏がバイクに乗って対面の歩道に逃げた。この前日にメンバーの父親が死亡したため、A 氏はその葬儀の費用を支援するために、1 人あたり 2,000 シリング（約 60 円）ずつの寄付を集めていた。メンバーの 1 人である B 氏は A 氏に対して、お金がないことを理由に寄付を払えないと渋った。これに対して A 氏は筆者に対して「葬式の寄付を払おうとしないので、B 氏のバイクに鎖をかけたい。B 氏はお金がないと嘘をついている」と語った。しばらくしてステージに戻った B 氏に対して、A 氏は「(寄付を払えないのなら) 鎖をかける」と鎖を見せて、B 氏から寄付を受け取った。(2018 年 10 月 24 日)

この【事例 1】では、警備委員がステージの規則に則ってメンバーから相互扶助の寄付金を集めていた。警備委員は支払おうとしないメンバーに鎖を見せ、罰則を適用する可能性を提示したうえで寄付を請求した。ウガンダでは、身近な人が亡くなったときに人びとが葬儀費用を出し合い、親族や仲間内で助け合うことが慣習となっており、それはステージに所属する運転手どうしの人間関係を維持するうえで、きわめて重要視されている。A 氏の発言からは、ステージで定められた【規則 1】を適用し、相互扶助にもとづく葬儀費用の寄付の支払いが徹底されていることが読み取れる。

6.2 エンピサから逸脱した行為

ルチーコ・メンバーは、運転手がステージの規則に違反した場合だけでなく、メンバーの行動がエンピサから逸脱していると判断したときにも、その場で指導することがある。以下の【事例 2】は、運転手の危険な運転に対して警備委員が口頭で注意したものである。

【事例 2】警備委員がメンバーの危険運転を口頭で注意する

朝 8 時すぎ、X ステージで運転手 C 氏が警備委員の D 氏と並んでバイクにまたがり、客待ちをしていた。車道を隔てた反対側の歩道で、1 人の乗客が手を挙げてボダ・ボダを呼ん

だ。D 氏は C 氏に「あそこへ行け」と言ったので、乗客に気づいた C 氏がバイクのエンジンを始動し、急発進して乗客のほうへ向かった。この急発進を見た D 氏は C 氏に対して「ゆっくり走れ」と口頭で注意した。そのあと D 氏は筆者に対して、「C 氏のあの運転は悪い。スピードを出しすぎている。C 氏はエンピサをもっていない。(C 氏のような危険な運転を)人びとは嫌がる」と語った。(2020 年 1 月 24 日)

運転手たちは、日常的にエンピサという言葉をつかい、自分たちの行動が好ましいものかどうかを評価している。D 氏によると、乗客やステージの周囲の人びとはボダ・ボダの危険運転を嫌がるため、C 氏のような運転をするとステージ全体のイメージが悪くなってしまう。そうした懸念をもっているために、D 氏は C 氏に対して口頭で注意を与えたのである。

運転手が乗客を見つけて、バイクを急発進させて客に近づくことはよく見られる光景である。乗客の合図に気が付いた運転手たちがいっせいに急発進して乗客のもとへ近寄り、一番早く乗客のもとにたどり着いた運転手が行き先や値段の交渉を乗客と始める。運転手たちは、このような乗客をとるための急発進をエンパカ (*empaka*) とガンダ語で呼び、競争をする遊びのような感覚で客の獲得に励む。エンパカはボダ・ボダ運転手にとって日常的にありふれた行為である。ただし【事例 2】では、X ステージには C 氏と D 氏のほかに、客待ちをしている運転手はいなかった。そのために警備委員の D 氏は、C 氏に注意を与えたのである。

このほか、警備委員の D 氏は、バイクの方向指示器が壊れている運転手に対して、修理しなければ鎖でつなぐと警告したり、あるいはエンジンから異音聞こえるバイクに乗る運転手に対して修理するよう注意したりしていた。警備委員は運転手に交通道路安全法を守らせようというよりも、ボダ・ボダを営業するうえで必要な運転マナーを教えていたのである。

以下の【事例 3】で紹介するのは、X ステージで喫煙をした運転手に対して警備委員 D 氏が注意した事例である。

【事例 3】警備委員が運転手の喫煙を警告する

朝 10 時ごろ、X ステージにおいて、警備委員の D 氏が E 氏の両手を背中に引っ張り、自由に動けないようにしていた。D 氏は筆者に向かって、「(E 氏がステージで) タバコと大麻を吸っていた。こいつを警察に連れていくべきか」と問いかけた。D 氏は「タバコも大麻も違法だ。みんなが嫌がる。ステージにムヤーエ (*muyaaye*, ガンダ語でならず者という意味) がいると思われるかもしれない」と筆者に説明した。筆者が答えに困っていると、D 氏は E 氏の肩を右手のこぶしでこづいて解放した。E 氏のふるまいについて、委員長 F 氏は「運転手が大麻やタバコを吸ったり、ミラ²⁴⁾(覚醒作用がある植物)を噛んだりしていると、(乗客からのステージに対する)評判をさげる可能性がある」と筆者に解説した。(2020 年 3 月 6 日)

この【事例 3】では、ステージで喫煙をしていた E 氏に対して警備委員の D 氏が警察に連れていくと言及し、警告を与えている。ウガンダではたばこ規制法 (Tabacco Control Act 2015) によって公共の場での喫煙は禁じられている [Parliament of Uganda 2015]。規制がなくともタバコの煙を嫌がる人は多く、人前での喫煙に対する心象は悪い。喫煙者は街のはずれなど、人目に付かない場所でタバコを吸うことが多い。街のはずれで喫煙者が集まる場所は、ミラをしがんだり、ときには大麻を服用したりする男性たちのたまり場となっており、治安が悪いという印象がある。

この事例には「ムヤーエ」という言葉が登場するが、これは *Enkuluze ya Oluganda: Eya e Makerere* [Kiingi et al. 2007] では「盗みを働く人物、もしくは汚い言葉を使う人物」とされている。²⁵⁾ ムヤーエは薬物使用者を含み、人前で喫煙をする人物もまとめてムヤーエの範疇と認識されることがある。X ステージの警備委員の D 氏と委員長の F 氏は、E 氏がステージで喫煙することによって、周囲の商人や乗客に「このステージにはムヤーエがいる」と悪い評判がたち、ステージに所属する運転手全体に対する印象が悪くなることを危惧していた。

6.3 制裁が科された事例

ルチーコはメンバーの逸脱行動に対して注意や警告を与え、メンバーを指導するだけでなく、実際に制裁を科すことがある。ルチーコが罰則を適用した事例を検討することで、ルチーコ・メンバーが運転手のどのような行為から罰則を科すことを決定したのか、そのプロセスを分析し、ステージの運営にとって何が重視されているのかを明らかにする。

【事例 4】委員長の仕事妨害してバイクが鎖でつながれる

1 月 23 日の夕方 5 時ごろ、ステージの道路わきで G 氏のバイクが鎖でつながれていた。この日、G 氏のバイクは朝 9 時から夕方 6 時まで鎖でつながれたままであった。

後日、1 月 28 日の夕方 5 時ごろ、F 氏は筆者に対して、G 氏に制裁を科したのは以下の事情なのだと説明した。1 月 22 日の午前中に、F 氏がステージの壁に掛けられていたメンバーのジャケットのうち、汚れている 11 着を街の洗濯屋に持ち込み、洗濯を依頼した。これに対して G 氏は、自分のジャケットを無断で洗濯されたことに怒り、委員長 F 氏の胸ぐらをつかんだという。翌日の 1 月 23 日の朝に、F 氏は前日のいきさつを周囲にいたメンバーに説明したうえで、この G 氏の行為に対して F 氏が制裁を科すことをメンバーに提案した。F 氏はその場にいたメンバー 18 人から意見を聞き、G 氏のバイクを鎖でつなぐことを決定した。F 氏は筆者に対して「G 氏はマナーが悪く、エンピサがない。委員長を見下し

24) ミラ (学名: *Catha edulis*) はチャットとも呼ばれる。

25) *Luganda Dictionary and Grammar* [Hamilton et al. 2016] では「drop-out, lout, hooligan, drug addict」などと訳されている。

ている」と語った。(2020 年 1 月 23 日, 1 月 28 日)

この【事例 4】から読み取れることは 2 点ある。第一には、委員長 F 氏の胸ぐらをつかんだ G 氏の無礼な行動が問題視されていることである。その背後には、「ステージのために働いている委員長には、上位者として敬意を払うべきだ」という規範が存在することを指摘しておきたい。G 氏が委員長 F 氏の「胸ぐらをつかんだ」ときにどれだけ激しい行動をとったのかは明確ではないが、G 氏は制裁を受け 1 日間、仕事ができない状況になった。委員長の F 氏がメンバーの汚れたジャケットを洗濯屋に出したのは、服装を清潔な状態に保つというエンピサを守り、その結果としてステージと所属する運転手に対する評価を配慮したためである。G 氏は、委員長の配慮とその意図を理解すべきであった。しかし、F 氏の「G 氏は…委員長を見下している」という発言にあるように、G 氏は委員長に対して乱暴な態度をとり、委員長の配慮をないがしろにし、委員長の体面を傷つけたために、【規則 3】を適用されて制裁を受けたのである。

この事例に表れている第二の特徴は、G 氏のバイクを鎖でつなぐかどうか決定をするときに、委員長の F 氏は罰則を適用する方針をほかのメンバーに提案し、意見を聞くというプロセスを経ている点である。委員長の F 氏は【規則 3】を適用することを独断で決めるのではなく、ほかのメンバーの同意を得たうえで制裁を科している。すなわち、委員長を中心として、メンバーによる合意形成が重視されているのである。

【規則 4】には「ステージの規則に従わない場合には、ステージから追放される」と書かれている。以下に紹介する事例は、一時的であれ、メンバーのひとりがステージから追放されたというものである。

【事例 5】ステージのメンバーに無礼を働き制裁を受ける

2016 年 6 月にメンバーの H 氏が結婚し、結婚式を開催することになった。彼は X ステージのメンバーから寄付を受け、結婚式の費用に充当するとともに、委員長を含むメンバーを式に招待した。しかし、H 氏は自分の職業を妻やその親族・友人に知らせておらず、結婚式の日まで自分の仕事内容を偽って伝えていた。ウガンダでは、結婚式の場で新郎や新婦の上司や同僚、友人がスピーチをすることが一般的であるが、結婚式の当日に H 氏は自分のついた嘘がばれないよう、委員長 I 氏やほかのメンバーのスピーチを断ったのである。これに対して委員長をはじめ、この結婚式に出席したメンバーは H 氏の行為が無礼であると怒り、後日に X ステージのメンバーは H 氏をステージから追放することを決定した。追放された H 氏はしばらくのあいだ別の仕事に従事していたが、7 月になって X ステージに許しを請いに来た。その場にいたメンバーたちは、あらためて H 氏の結婚式における行為を非

難した。話し合いの末、無礼をはたらいたお詫びとしてH氏はメンバー全員に対してソーダをおごることになり、その代金である4万シリングを委員長に支払うことになった。H氏はソーダ購入の代金を支払うと、委員長からXステージで客待ちすることを許され、ボダ・ボダ運転手の仕事に復帰した。(2016年8月18日)

この事例でみた、ステージからの追放というのはXステージにおいてもっとも重い制裁である。H氏に科せられたステージからの追放は、結婚式でのH氏の行為が重大な違反であると判定されたことを示している。H氏は明確にステージの規則をやぶったわけではないが、委員長のI氏をはじめメンバーの心証をひどく害したのは事実である。それは委員長をはじめメンバーのもつボダ・ボダ運転手としての自負や誇り、Xステージのメンバーどうしの人間関係を傷つけるものであったからである。ボダ・ボダという職業に対する世間の眼差しは、ときには侮蔑を含むときもある。H氏自身による、「自分がボダ・ボダの運転手であることを隠匿すること」、すなわち「ボダ・ボダという職業を低く評価すること」はそうした世間の眼差しを再生産し、運転手たちが築き上げてきた名誉を傷つけ、かつ仲間たちを裏切る行為とみなされたのである。そのためにXステージのメンバーは、H氏の追放を決定したのである。これは、委員長だけではなく、Xステージに属する運転手全員の名誉や自尊心、すなわちエチテーブワを守るための決定であったといえる。

一方で、1ヵ月後に委員長I氏はH氏に対して許しを与えている。委員長はH氏の謝罪を受け入れ、その非を許すことで、メンバーたちの眼前で寛大さをみせたのである。この寛大さは、委員長という上位者に求められるふるまい、つまりエンピサであるといえる。

筆者が調査した5年のあいだに、なんらかの制裁が加えられたのは、わずか2件のみであり、それは、バイクを鎖でつながれた【事例4】と、Xステージから追放された【事例5】だった。委員長が頻繁にメンバーの行動に対して厳しく指導すると、メンバーが委員長に対して「厳しすぎる、エンピサがない」と不満を漏らすことがある。それは、委員長などの上位者に求められる寛大さが欠如しているためで、委員長の独断による厳格な指導は求められていない。委員長がメンバーの逸脱行動を事あるごとに厳しく指導することは、上位者がそなえておくべきエンピサから外れ、周囲の意見を取り入れない行動だとメンバーから評価されかねない。

委員長に対する不満が高まると、ルチーコに対する信頼が低下し、委員長が役職から下ろされる恐れもある。委員長は、メンバーに不満を抱かせないように、メンバーへの指導や制裁を慎重に実施している。委員長が制裁を科すべきだと判断したときに、メンバーに相談をもちかけ、同意を得るようにしている。委員長は、周囲のメンバーの意見も聞いたうえで制裁を加え、許しを請うメンバーを寛大に扱うことで、ステージのメンバーどうしが連帯し、人間関係が円滑になるよう配慮しているのである。

7. お わ り に

本論文は、ウガンダで操業するボダ・ボダ運転手によるステージの自主組織の規則や活動といったドライバーどうしのやりとりを分析することを通して、パラトランジット従事者が組織を運営し、輸送サービスの品質を維持することで、顧客を獲得している実践を検討してきた。サブサハラ・アフリカにおけるパラトランジットは、交通法規や営業規制を厳格に順守せず輸送交通の安全を脅かす存在だとみなされてきたが、Ezeibe *et al.* [2017] によると、さまざまな産業の中でも厳しく管理されている分野のひとつとなっている。

バイクタクシー運転手たちが形成した自主組織の安定的な運営とサービスの品質の維持に関する実践を理解するために、Doherty [2020] によるウガンダの首都カンパラにおけるバイクタクシーのステージに関する議論を参照する。バイクタクシーが利用者からの信頼を獲得してきた理由に、Doherty [2020] はステージのもつ2つの特徴を指摘している。ひとつは、運転手たちによって形成された組織という機能である。もうひとつは、ステージという空間のもつ機能である。運転手は、ステージを拠点として操業し、日々の操業によって現金を稼ぎ、妻と結婚して子をもつことを通して、社会の一員となり、エチティブワという規範にもとづく社会的義務を負うことを可能にしている [Doherty 2020]。

Xステージのバイクタクシー運転手たちは、ステージに自主組織を形成し、自主組織内に役職や規則を設け、自主統制していたのだが、自主組織には多様なアイデンティティをもつバイクタクシー運転手が所属し、全員が初めから規則を守っているわけではなかった。この自主組織は、内部に委員長を頂点とするヒエラルキーをもち、規則を制定している。さらに、ガンダ社会の規範であるエンピサをバイクタクシー運転手が守るべき行動基準として集団に取り入れ、成文化された規則の中では書かれていない逸脱行動に対して、口頭での注意や指導をしている。

ステージは、ルチーコのメンバーを中心としてガンダの社会規範という共通の価値観に沿って運営され、ルチーコのメンバーが運転手とのバランスをとりながら組織の安定が目指されている。そしてこのように安定した組織運営のもとで、メンバーひとりひとりがバイクタクシー運転手としての社会的責任であるエチティブワを醸成し、社会規範であるエンピサに沿った行動を実践していた。

Xステージでは、バイクタクシー運転手による組織化とルチーコという委員会の結成、日々の営業におけるエンピサの実践や、エンピサに沿ったルチーコのメンバーによる指導によって、運転手による輸送サービスの品質が維持されていた。こうしたステージの社会構造によって、Xステージは礼節ある運転手の集団として周囲からの信頼を得て、高い評判を獲得している。また、運転手どうし、および運転手と乗客とのあいだで、地域社会の規範に沿った信頼

関係が醸成されている。これらを通して、ウガンダにおいてバイクタクシーはボダ・ボダとして呼ばれ、住民に親しまれ、地域に深く根ざした輸送交通手段となっているのである。

謝 辞

本論のもととなった現地調査は、2017年度笹川科学研究助成（課題番号 29-134）、2018年澁澤民族学振興基金、2019～2021年度日本学術振興会特別研究員奨励費（19J15208）によって可能となりました。本論の執筆にあたっては、京都大学の大山修一先生、太田至先生、町北朋洋先生および、査読者のお二人より貴重なご助言をいただきました。この場を借りて心より御礼申し上げます。

引 用 文 献

- Adisa, R. S. 2010. A Study of the Use of Intoxicants among Rural Commercial Motorcyclists in Kwara State, Nigeria, *Journal of Social Sciences* 22(2): 85–91.
- Apter, D. E. 1961. *The Political Kingdom in Uganda: A Study in Bureaucratic Nationalism*. Princeton: Princeton University Press.
- Behrens, R., D. McCormick and D. Mfinanga. 2016. An Introduction to Paratransit in Sub-Saharan African Cities. In R. Behrens, D. McCormick and D. Mfinanga eds., *Paratransit in African Cities: Operations, Regulation, and Reform*. New York: Routledge, pp. 1–25.
- Boyd, L. 2013. The Problem with Freedom: Homosexuality and Human Rights in Uganda, *Anthropological Quarterly* 86(3): 697–724.
- Cervero, R. 2000. *Informal Transport in the Developing World*. Nairobi: United Nations Centre for Human Settlements (UN-HABITAT).
- Daily Monitor. 2020 (August 13). Why Boda Regulation in Kampala is Failing. <<https://www.monitor.co.ug/uganda/special-reports/why-boda-regulation-in-kampala-is-failing-1918878>> (2021年6月1日)
- Doherty, J. 2022. Motorcycle Taxis, Personhood, and the Moral Landscape of Mobility, *Geoforum* 136: 242–250.
- Doyle, S. 2009. Immigrants and Indigenes: The Lost Counties Dispute and the Evolution of Ethnic Identity in Colonial Buganda, *Journal of Eastern African Studies* 3(2): 284–302.
- Edwin, S. H. 1960. *Law and Justice in Buganda*. London: Butterworths.
- Evans, J., J. O'Brien and B. Ch Ng. 2018. Towards a Geography of Informal Transport: Mobility, Infrastructure and Urban Sustainability from the Back of a Motorbike, *Transactions of the Institute of British Geographers* 43(4): 674–688.
- Ezeibe, C. C., T. C. Nzeadibe, A. N. Ali, C. U. Udeogu, C. F. Nwankwo and C. Ogbodo. 2017. Work on Wheels: Collective Organising of Motorcycle Taxis in Nigerian Cities, *International Development Planning Review* 39(3): 249–274.
- Gamberini, G. L. 2014. Boda Boda: The Impact of a Motorbike Taxi Service in Rural South Uganda, *The Journal of Politics and Society* 25(2): 138–153.
- Goodfellow, T. and K. Titeca. 2012. Presidential Intervention and the Changing 'Politics of Survival' in Kampala's Informal Economy, *Cities* 29(4): 264–270.
- Godard, X. 2013. Comparisons of Urban Transport Sustainability: Lessons from West and North Africa, *Research in Transportation Economics* 40(1): 96–103.
- Hamilton, A., N. Hamilton, P. Mukasa, D. Ssewanyana, C. Ssentongo and C. Kabuye. 2016. *Luganda*

- Dictionary and Grammar: Luganda-English and English-Luganda Dictionary with Notes on Luganda Grammar*. Kampala: Hamilton Alan.
- Heinrichs, D., M. Goletz and B. Lenz. 2017. Negotiating Territory: Strategies of Informal Transport Operators to Access Public Space in Urban Africa and Latin America, *Transportation Research Procedia* 25: 4507–4517.
- Howe, J. 2003. ‘Filling the Middle’: Uganda’s Appropriate Transport Services, *Transport Reviews* 23(2): 161–176.
- Howe, J. and A. Davis. 2002. Boda Boda-Uganda’s Rural and Urban Low-Capacity Transport Services. In X. Godard and I. Fatounzoun eds., *Urban Mobility for All: Proceedings of the Tenth International Codatu Conference, Lomé, Togo, 12–15 November 2002=La Mobilité Urbaine Pour Tous*. Lisse: Balkema, pp. 235–240.
- Hung, D. V., M. R. Stevenson and R. Q. Ivers. 2006. Prevalence of Helmet Use among Motorcycle Riders in Vietnam, *Injury Prevention* 12(6): 409–413.
- Ismail, O. 2016. What is in a Job? The Social Context of Youth Employment Issues in Africa, *Journal of African Economies* 25(suppl:1): i37–i60.
- Kakembo, E. 2010. *The Boda Boda Transport System and the Welfare of the Operations in the Kampala Central Division*. Master thesis, Makerere University, Kampala.
- Karlström, M. 1996. Imagining Democracy: Political Culture and Democratisation in Buganda, *Africa* 66(4): 485–505.
- Kiingi, K. B., D. Kasirivu, D. K. Nkonge, D. Kawalya, I. Ssentongo and A. Kiriggwajjo. 2007. *Enkuluze ya Oluganda: Eya e Makerere*. Kampala: Fountain Publishers.
- Kumar, A. and F. Barrett. 2008. *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*. Washington DC: The World Bank.
- Lindell, I. 2010. Between Exit and Voice: Informality and the Spaces of Popular Agency, *African Studies Quarterly: The Online Journal of African Studies* 11(2–3): 1–11.
- Masaka Municipality Council (MMC). 2013. *Masaka Municipal Council Economic Development Profile*. Masaka: Mimeo.
- _____. 2015a. *Approved 5-year Development Plan 2015/2016–2019–2020*. Masaka: Mimeo.
- _____. 2015b. *Masaka Municipality Physical Development Plan 2015–2025*. Masaka: Mimeo.
- Malmberg-Calvo, C. 1994. *Case Study on Intermediate Means of Transport: Bicycles and Rural Women in Uganda*. Washington DC: World Bank.
- Michael, C. E., U. A. Ojedoku and E. C. Chinwokwu. 2013. Abolition of Commercial Motorbikes and its Implication on Transportation and Criminality in Calabar Metropolis, *International Journal of Social Science Studies* 1(1): 206–214.
- Monteith, W. 2019. Markets and Monarchs: Indigenous Urbanism in Postcolonial Kampala, *Settler Colonial Studies* 9(2): 247–265.
- Muni, K., O. Kobusingye, C. Mock, J. P. Hughes, P. M. Hurvitz and B. Guthrie. 2019. Motorcycle Taxi Programme is Associated with Reduced Risk of Road Traffic Crash among Motorcycle Taxi Drivers in Kampala, Uganda, *International Journal of Injury Control and Safety Promotion* 26(3): 294–301.
- Mutyabule, C. 1996. *The Emergence and Effects of Informal Transport Sector in Uganda: A Case Study of Boda Boda in Jinja Town*. Master thesis, Makerere University, Kampala.
- Naddumba, E. K. 2004. A Cross-Sectional Retrospective Study of Boda Boda Injuries at Mulago Hospital in

- Kampala-Uganda, *East and Central African Journal of Surgery* 9(1): 44–47.
- Nasong'o, W. M. 2015. *Motorcycle Public Transport Services in Kenya*. Doctoral thesis, University of Nairobi, Nairobi.
- Nguyen-Phuoc, D. Q., C. D. Gruyter, H. A. Nguyen, T. Nguyen and D. N. Su. 2020. Risky Behaviours Associated with Traffic Crashes among App-Based Motorcycle Taxi Drivers in Vietnam, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 70: 249–259.
- Parliament of Uganda. 1998. *Traffic and Road Safety Act, 1998*. Kampala: Parliament of Uganda. <<https://www.works.go.ug/policies-regulations/traffic-and-road-safety-laws-regulations/51-the-traffic-and-road-safety-act-1998-amendment-act-2020/viewdocument/51>> (2021 年 10 月 1 日)
- _____. 2015. *The Tobacco Control Act, 2015*. Kampala: Parliament of Uganda. <https://health.go.ug/sites/default/files/Uganda_Tobacco_Control_Act_0.pdf> (2021 年 10 月 1 日)
- _____. 2016. *The Non-Governmental Organizations Act, 2016*. Kampala: Parliament of Uganda. <<https://www.mia.go.ug/sites/default/files/download/The-Non-Governmental-Organisations-Act-2016%20comp.pdf>> (2022 年 2 月 5 日)
- Raynor, B. 2014. Informal Transportation in Uganda: A Case Study of the Boda Boda, *Independent Study Project (ISP) Collection, 1923*. <https://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/1923/> (2021 年 2 月 19 日)
- RFI. 2012 (March 25). Boda-Boda: Uganda's Silent Killer. <<https://www.rfi.fr/en/africa/20120325-boda-boda-ride-silent-killer-uganda>> (2021 年 2 月 19 日)
- Rizzo, M. 2011. 'Life is War': Informal Transport Workers and Neoliberalism in Tanzania 1998–2009, *Development and Change* 42(5): 1179–1206.
- Rockenbach, A. 2018. *Contingent Homes, Contingent Nation: Rwandan Settlers in Uganda, 1911–64*. Doctoral thesis, University of Michigan, Michigan.
- Shittu, A. O. 2014. Towards Quasi-Formal Management of Paratransit in Informal Transport Dependent Cities of Nigeria, *IOSR Journal of Humanities and Social Science (IOSR-JHSS)* 19: 75–80.
- Sunday Monitor*. 2013 (February 25). Kampala's Boda Bodas: Profit Overrides Competition. <<http://www.monitor.co.ug/artsculture/Reviews/Kampala-s-Boda-Bodas--Profit-overrides-competition/-/691232/1703394/-/12ack3j/-/index.html>> (2021 年 2 月 19 日)
- Tuck, M. W. and J. A. Rowe. 2005. Phoenix from the Ashes: Rediscovery of the Lost Lukiiko Archives, *History in Africa* 32: 403–414.
- Uganda Bureau of Statistics (UBOS). 2016. *The National Population and Housing Census 2014-Main Report*. Kampala: Uganda Bureau of Statistics. <https://www.ubos.org/wp-content/uploads/publications/03_20182014_National_Census_Main_Report.pdf> (2021 年 2 月 19 日)
- UN-HABITAT. 2013. *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements*. Nairobi: Routledge.
- Vuchic, V. R. 1990. 『都市の公共旅客輸送—そのシステムとテクノロジー』田仲博訳, 技報堂出版.
- 吉田昌夫. 1978. 『アフリカ現代史Ⅱ—東アフリカ』山川出版.
- 吉野圭子. 1969. 「ウガンダにおける政治変動とナショナリズム」『アフリカ研究』9: 19–29.