

フィールドワーク便り

快走するグラフィティ —ナイロビの個性化するマタトゥ事情—

池 本 春 美*

ケニアの首都ナイロビには、政府機関、ホテル、会社の事務所などの高層ビルが林立し、そのあいだを車や人びとの込み合った流れが行き交う。道端では古着や雑貨を並べる行商人が大声で客を勧誘し、車のクラクションや人びとの会話のさざめきなど、騒々しいほどにぎやかな物音が街中を包む。ここナイロビはケニアの政治・経済・文化の中心であり、大勢の人やものでごったがえす大都会だ。

ナイロビ市内の車道では、派手な絵柄に包まれた車が高速で走り回っている。これは、スワヒリ語で「マタトゥ (*matatu*)」と呼ばれ、主要な道路を運行する乗り合いバスである。その大きさはワンボックスカーほどのサイズからトラックほどのものまである。ボディーには、歌手の顔を表す絵や、まるで暗号のように不可解な文字列などが描かれており、どこことなく、路地や外壁にスプレーで書き出されたいたずら書き—「グラフィティ」と呼ば

れる大衆的な芸術—のような印象を受ける。マタトゥという乗り物は、現代の若者を中心とする独特の文化の一部であり、ナイロビの街をカラフルに彩りながら駆け巡っている。

ナイロビ市内を移動する便利な方法は、マタトゥのほか、電車、バス、¹⁾「トゥクトゥク (*tuk-tuk*)」と呼ばれるエンジン付きの三輪タクシー、「ピキピキ (*pikipiki*)」もしく



写真1 さまざまな車両があふれるナイロビの街

* 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科

1) 「マタトゥ」と「バス」は、ともに乗り合い自動車であり、ケニア人はこの2つの言葉を以下のように使い分けているが、両者を明確に区別することは難しい。一般的に「バス」とは、「ケイビーエス (KBS: Kenya Bus Service)」や「シティ・ホッパ (Citi Hoppa)」, 「ダブル・エム (Double M)」といった大資本のバス会社が運行している大型の乗り合い自動車であり、車体には会社名のロゴが記載されているものの、派手な絵柄が描かれることはない。それに対して「マタトゥ」は、トヨタ・ハイエースほどのサイズのものが多く、かつ個人によって運営されているものが多い。



写真2 派手な絵柄が描かれたマタトゥ



写真4 客待ちをするトゥクトゥク



写真3 バス会社が運営するバス



写真5 人目を引くマニャンガ型のマタトゥ

は「ボダボダ (bodaboda)」と呼ばれる二輪のバイクタクシーなどがある。タクシー業も発達しており、従来どおりに街角などで客待ちをするものに加えて、「ウーバー (Uber)」、「タクシファイ (Taxify)」、「リトル・ライド (Little Ride)」といった、スマートフォンのアプリケーションを利用したサービスがある。これらの移動手段のなかでもマタトゥは、特に多くの人が日常的に利用する公共交通機関である。

マタトゥは、ほかにも複数の呼び名があり、「シェン (sheng)」という若者言葉では「マスリー (ma-three)」あるいは「マツ

(mats)」と呼ばれている。また、車両の大きさによって、「プロボックス (probox)」や「ニッサン (nissan)」と呼び分けられている。マタトゥのなかには、白地の車体に黄色い線という素朴な外観のものもあれば、塗装や電飾などの目立つ飾りをつけたものもあり、外観の目新しさによって呼称が異なる。少し古びた印象を与えるものは「ワンゴラ (wangora)」と呼ばれる一方で、意匠を凝らしたデザインを装ったマタトゥは「マニャンガ (manyanga)」と称えられる。ここでは、特にグラフィティを施されたマタトゥについて記述する。



写真6 チェ・ゲバラなど有名人が描かれたマタトゥ

フィールドワークが中盤を迎えた2018年1月に、わたしは車の修理場を訪れた。それはナイロビ市内の東部に位置する「ブルブル (Buruburu)」と呼ばれる地域にあった。この一角にはたくさんの修理場があり、タイヤやホイール、そして車の修理に必要な部品を販売する小さな店舗が並んでいる。工業化が進むケニアの都市近郊では、このような「ジュア・カリ」(スワヒリ語で *jua kali*, 熱い太陽の意) と呼ばれる小規模な商売がよくみられる。ジュア・カリは、賃金や生産性、労働時間など、労働条件や雇用形態が不安定であることが多く、インフォーマル・セクターという非公式の経済部門に分類される。

わたしが訪問した修理場には、およそ20台のマタトゥがところ狭しと並べられ、事故や故障、電飾の改造など、それぞれの問題が処置される順番を待っていた。修理場で働く「フンディ (*fundi*)」と呼ばれる修理工たちは、上下つなぎの作業服を着て、車両と車両のあいだの狭い空間を移動しながら作業に取り掛かっている。フンディのひとりであるK氏は、ナイロビにある「ケニア・ポリ

テクニック」という科学技術専門学校でグラフィック・アートを勉強したのちに、マタトゥに絵を施す職に就いたという。40代のK氏には、現在20代の男性が見習いとしてついている。

訪問時にK氏は、あるマタトゥに取り掛かっており、わたしはその作業過程を見学した。そのマタトゥは、操業中にほかの車と衝突したために搭乗口の手すりやぐにやりと曲がり、ボディーには衝撃によって多くの傷が入っていた。注文者からは「損傷した部分を修理して、表面には特に女性たちの顔を描いてほしい」との要望があった。

注文を受けたK氏は、まず自宅で下準備をおこなった。インターネットを通して世界的に人気な歌手「テイラー・スウィフト (Taylor Swift)」および「リアーナ (Rihanna)」の画像を入手し、A4サイズの用紙に印刷した。その後にK氏は、自宅で所有している特別な機械を使って、A4の画像を模造紙のような大型の用紙に印刷して、これを下書きとした。

つぎにK氏は職場での作業に取り掛かる。古新聞とテープを用いてマタトゥの窓部分などの顔料が付着してほしくない部分を覆い隠す。そして、マタトゥにもともと描かれていた絵の上にスプレーで白色の顔料を塗って、もとの絵が見えないように消す。つぎは、白くなった表面をやすりでこすってざらざらにして、顔料がより定着しやすい状態を作る。そして紺色のカーボン紙の上に下書きの紙を重ね合わせ、ボディーにテープで固定する。そうして、描いてある下書きのとおり鉛筆

でなぞってゆくと、カーボン紙をとおして白い部分に絵柄が写される。この作業を「トレシング (tracing)」と呼ぶ。

つぎは絵柄を彩色する作業である。白い表面に茶色や黄色の顔料を混ぜ合わせた肌色の顔料をスプレーで掛けて、モデルの目鼻の陰影をつけてゆく。このときK氏は、はじめに印刷した見本の画像をそばに貼り付けて、それに時々目をやって確認しながらスプレーを塗布する。顔料は、複数の色とシンナーを混ぜ合わせて、希望の色を作り上げる。顔料



写真7 スプレー塗装の途中経過



写真8 作業が完成した絵

の原液は近くの商店で販売されており、握りこぶし大ほどの容器のものが約50ケニアシリング (53円)²⁾ である。この作業を繰り返すと次第に絵柄ができあがってゆく。K氏は、およそ2日間かけて1台のマタトゥーに3つの絵を描き上げた。

マタトゥーは、外観だけでなく、内部の設備にもこだわりがみられる。音楽を大音量で流すスピーカーに加えて、大型の液晶画面を備えているマタトゥーも多く、なかには、座席の背面にそれぞれ小型の液晶画面が備え付けられたものもあり、若者に人気の楽曲の動画や「どっきり」番組の映像が放映される。壁面には有名な歌手の顔写真や、イエス・キリストの祈る姿絵とともに宗教的な言葉が描かれていたりする。また、乗客が携帯電話を充電できるようなコンセントを設置しているものや、Wi-Fiネットワークの名前とパスワードが記載されているものもある。

こうしたさまざまな装置は、マタトゥーの運転席で調整される。運転席の前にあるディスプレイには、防犯カメラを設置した後部座席の映像が映し出されている。「デレバ (dereba)」³⁾ と呼ばれる運転手は、乗客の入り具合を確認しながら、スイッチがたくさんついた機械を巧みに操り、USBフラッシュメモリーにコピーしている音楽から選曲して、車内に流す。このようにマタトゥーには、外見・内面ともに、2つとして同じものをみつけることができないほど、どれも独創性に富んだ工夫が施されている。

2) 1ケニアシリング=約1.05円。

3) 英語の「driver」に由来し、スワヒリ語ではこのように表記される。

1 台のマタトゥーには、デレバのほかさまざまな役割をもつ人びとが関わっている。乗車するときは、まず乗り場で乗客を呼び込む「マナンバ (*manamba*)」に接し、続いて車内に乗り込むと、運賃を集金する「コンダクタ (*kondakta*)」⁴⁾ がいる。今回、聞き取りをおこなった路線では、デレバはだいたい 1 日につき 2,000 シリング (2,100 円)、コンダクタは 1 日 1,500 シリング (1,575 円)、マナンバは 1 回の乗り降りにつき 100 シリング (105 円) ほどの収入があるという。

あるマタトゥーの 1 日の出費をみると、洗車に 200 シリング (210 円)、マタトゥーの所有者に 3,000 シリング (3,150 円)、ガソリン代に 2,800 シリング (2,940 円)、整備不良や乗客の定員を超過した罰金として警察への支払いに 1,500 シリング (1,575 円)、「サッコ (*sacco*)」と呼ばれる組合には 1,900 シリング (1,995 円) を支払い、以上の出費は、1 日あたり 9,200 シリング (9,660 円) になる。1 年あたり 70,000 シリング (73,500 円) ほど支払って任意保険に加入し、事故などの出費に備えているものもある。その日暮らしの生活をしている者が多く、不慮の事態で車が使えなくなると収入が途絶えてしまうという。

華やかな様子のマタトゥーだが、危険もはらんでいる。乗客を装った泥棒がおり、鞆などから貴重品を抜き取ることがあるそうだ。マタトゥーの運転が荒っぽいことは有名で、事故によって多くの命が失われてきたこ

とも事実である。いくつかのマタトゥーの内部では「危険な運転に対して抗議しよう」、「Over speeding+over lapping=death. Speak up to avoid accidents」などと呼びかけるステッカーが貼られているのを見た。これは「ズシャ! (*Zusha!*)」というキャンペーンで、アメリカ合衆国国際開発庁 (USAID) の資金援助を受けて広がっている。交通事故で失われる命を減らすための取り組みのひとつである。



写真 9 運転席に搭載された液晶画面

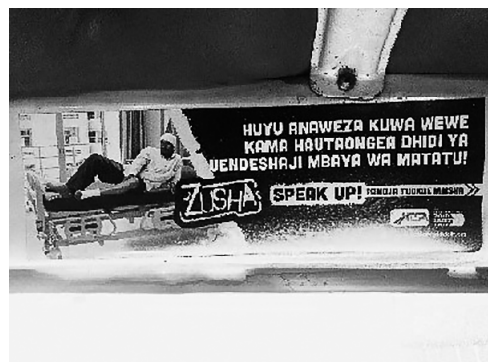


写真 10 安全運転を啓発する「ズシャ!」のステッカー

4) 英語の「conductor」に由来し、スワヒリ語ではこのように表記される。若者言葉 (シェン) では「マカンガ (*makanga*)」と呼ばれる。

色彩に富み、刺激的な飾り付け…、陽気な音楽があふれ、活力がみなぎる車内…。ナイロビのマタトゥは唯一無二の個性を心ゆくま

で表現し、日々、進化を遂げている。人びとの注目を集め、毎日の暮らしを支えながら、今日もありったけの力で街なかを馳せてゆく。

アジア人学生と若手研究者のための 「京滋フィールドスクール 2017」の概要と意義

倉 島 孝 行 *

はじめに

2017年11月上旬、京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科（ASAFAS）と東南アジア地域研究研究所（CSEAS）は、京滋地方を研修先としたフィールドスクール・プログラムを実施した。参加者はブータン、ミャンマー、ラオスの5大学に属する大学生、大学院生、若手教員・コンサルタントら31名で、¹⁾ このうち、特に22名をASAFASへの短期交流学生としても受け入れた。彼/彼女らの専攻は、多様な学部・学科生が混在したブータンを除き、農林学系からなった。また、本学側のプログラムの企画・運営は竹田教授、安藤准教授（当時）、赤松連携助教、報告者が担当した。このほか、河野 CSEAS 所長（当時）と太田 ASAFAS 研究科長（当時）が懇親会とワークショップでそれぞれ本学を代表して式辞を述べられ、附属次世代型アジア・アフリカ教育研究センターが研修生

の各レポートを編集し、ASAFAS の成果報告集『創発』から刊行する業務を担った。

以下ではこうしたプログラムの概要と研修生が提出したレポートに対する報告者の所感を紹介したうえで、プログラムの中で報告者が目にしたある出来事と、それをもとに小考した点について簡単に述べてみたい。それらはある研修生らがとった地域の現実とズレた行動と、本プログラムがそのようなズレの自覚・修正を彼/彼女らに促すきっかけとなり得たかもしれないという点である。

プログラムの特徴・目的・内容

ASAFAS に属するにせよ、CSEAS に属するにせよ通常、両組織の教員・学生らは、こちらから各国調査地に出向き、それぞれの現実や動態を調査することを主とするが、本プログラムの特徴は各調査国の学生や若手研究者を本邦に招き、我が国の現実の見聞、地域

* 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科

1) 31名の国別内訳はブータン10名、ラオス6名、ミャンマー15名であった。