

MRF)を設けることが義務付けられた。複数のバランガイが共同でMRFを設置するケースもある。フィリピンは2023年から、プラスチックの容器包装を対象に、拡大生産者責任を適用することとなったが、2023年の目標回収率の20%、2024年の40%は、達成したと報道されている。順調に進んだ理由の一つとして、20年前から資源回収拠点の設置が始まっており、各地で設置されているため、回収する受け皿がすでに設けられていたと考えられる。

著者のまとめたスラバヤの取り組みをベースに、インドネシアの他都市、タイ、フィリピン、ベトナムなど、他国と、あるいは、インドネシアの他の地域と、比較することによって、新たな発見がでてくるのではないかと感じている。

(小島道一・日本貿易振興機構アジア経済研究所)

西尾善太、『人間の都市——マニラを鼓動させるジープニーとおっちゃん』花伝社、2025、371+22p.

本書はマニラの庶民の交通手段、ジープニーの運行を担う「おっちゃん」(オペレーターとドライバー)たちの「生の場所を共につくる」ためのポリティクスを通して、彼らの人間性を鮮やかに描き出したエスノグラフィである。著者は「暑苦しい記述」を目指したというのが(p.48)、その言葉通り、おっちゃんたちの汗とジープニーのオイルのにおいがページをめくるたびに立ち上ってくるかのようにであった。評者はアフリカ都市研究を専門とし、マニラを訪れたことはないが、活気に満ちたグローバル・サウス都市を思索する刺激的な旅となった。

本書の概要

本書は序章と終章に挟まれた三部構成となっている。

序章「マニラの多現実性——苛烈な分断と過剰な接続」では現代都市の絶望を直視しつつ、希望を見つけないという本書の道筋が示される。日下涉やマルコ・ガリドが描く分断都市マニラは、多現

実性を不可視化し希望をほとんど否定してしまったと批判し、マイナーな現実性を通して、分断を解きほぐし、一つの公共圏から議論を展開すべきだという。

第一部「ジープニーが語るマニラの歴史」は2章からなる。

第一章「近代都市の夭折」では人種隔離に基づくスペイン統治を撤廃したアメリカの近代都市統治に注目する。交通インフラと公衆衛生を重視する近代都市はコチェロ(馬車)を排除したが、人びとのニッチな需要に応える柔軟なサービスとして完全に消えることはなかった。インフォーマルな都市交通としてのコチェロの歴史は、現在のジープニーの姿と重なり合う。

第二章「ジープニーの脈々とマニラの新生」では市街戦で破壊され尽くされた後のマニラで、公共交通が生まれる瞬間を描く。軍から払い下げられたジープを使うインフォーマルな小規模事業者が交通の担い手となった。政府は小規模事業者にフランチャイズ(運営権)を付与したので、市井の人びとがつくり出した公共交通としてのジープニーがここに誕生した。

第二部「ジープニーと生きる場を拓き、育む」は3章からなる。

第三章「都市を鼓動させる力」ではジープニーセクターを駆動させてきた二つの生の様式、より良い生を求め、その情動に動かされて探し求める生の様式(*hanapbuhay*)とまわりの人間とそうした生を可能にする場所を共に作り出す様式(*kabuhayan*)に注目する。ジープニーの車両をもち、フランチャイズを取得し(*hanapbuhay*)、生の場を同郷者と一緒につくり出す(*kabuhayan*)。ジープニーの運行は車両を所有するオペレーターがドライバーに貸し出す、バウンダリーシステム(車両賃貸契約)によって支えられている。雇用契約ではないので、ドライバーは自己裁量で運行する。フランチャイズとして法的に認証されているが、バウンダリーシステムに依拠しているのでインフォーマル性を帯びるのである。

第四章「ケアがつくり出すインフラと生」ではジープニーという交通インフラがどのようにメンテナンスされているのかに注目する。インフラは

「目には見えない、けれど私たちの社会の基礎となる構造物を指す。可視領域の外部にあるインフラを支えている人びとは、いわば、基盤の基盤のような存在である」(p. 155)。ジープニーの車両は脆弱だが耐久性があるという矛盾を有する。中古部品を手作業で組み合わせた車両は壊れやすいが、柔軟に修理が可能だからだ。ジープニーの耐久性はアラガ(メンテナンス・修理)というケアが前提となる。ドライバーやオペレーターだけでなくエンジニアや部品屋など街全体の人びとがケアに参加し、生の場を共につくっているから、ジープニーは止まらないのである。

第五章「生を表現する車体のグラフィック」ではジープニーの車体に描かれたグラフィックに注目する。ジープニーは大衆の表象として現代アートの題材となってきたが、あくまでも眼差される側だった。一方でジープニーの車体には、おっちゃんたちの生が描かれる。家族であり、夢であり、願望だ。車体は「取るに足らない」人びとの自己表現のキャンバスとなった。

第三部「否定された者たちのポリティクス」は4章からなる。

第六章「スクラップ・アンド・ビルドし続ける近代」ではドゥテルテ政権が、交通インフラの改善を優先事項に掲げて「ビルド!ビルド!ビルド!」の掛け声のもと実施した、強権的なジープニーの近代化事業を描く。これはジープニーのドライバーやオペレーターにとって車両の廃棄、新型車両の購入の義務化、フランチャイズの剥奪を意味する。無主の領域をつくり出し、「略奪による蓄積」を仕掛けるための、国家に従順ではない自律的な存在に対する戦いであった。

第七章「おっちゃんたちのポリティクス——ストライキという『現われ』の形式」では近代化事業によって潰しにかかれたジープニーのおっちゃんたちの抵抗を描く。否定された者たちの政治、承認されない人間による政治は、インフラポリティクス(底流政治)という「政治を可能にする必要条件」をめぐる政治である。いかに公共圏で彼らの発言や抗議活動が「現われ」を可能にしたのかを解き明かす。交通ストライキは抗議行動と運行停止で構成されるが、食べ物と「届く言葉」、

ダンス・ミュージックといった柔らかい力が効果的で、これらが100%交通麻痺を成功に導き、現われの政治を実現させた。

第八章「パンデミックによる都市の停止、死にゆくジープニー」では新型コロナウイルスのパンデミック下の強力なロックダウンにより弱体化したジープニーセクターを描く。フィリピンのパンデミック対策の特徴は軍を動員したモビリティの管理だ。10万人のドライバーが無職状態となり、パンデミックが収まった後も、なかなかドライバーは復帰できなかった。「ジープニーは死んだ」かに見えた。

第九章「『私たち』が望む都市へとつくりなおす」では、新しい様式のストライキに注目する。SNSを活用し、ハッシュタグで拡散して人びとを動員した。これによって都市で生きる「私たち」による、より良い交通とモビリティの希求としての連帯の意思と政治主体が生まれた。ジープニーセクターの弱体化は通勤者にとっても交通手段の減少を意味したので、彼らも政府に不満を持っていた。そこで著者は媒介者に注目する。Manibela(ハンドルの意)はオンラインを使う新しいジープニーの政治組織であり、代表者はかつてグローバル企業につとめていたエリートだった。通勤者グループ「Komyut」もまた通勤者が政治主体となった新しい出来事だった。ジープニーセクターと通勤者が結びついたことで、ジープニーとともに人びとが暮らしやすい都市を実現するという「真の近代化」を目指し始める。

終章「『人間の都市』宣言」では、西洋近代の画一的な人間性を基準とする都市概念に抗するために「人間の都市」を描くと高らかに宣言する。特定の人間性が支配する都市のなかで、別様な「人間らしさ」が育まれてきたことを証明する意義は大きい。

コメント

評者はマニラ以上に分断された都市である南アフリカのヨハネスブルクを長年、研究してきた。そこでは人種だけでなく、市民的価値観による新たな分断(ネオアパルトヘイト)が生まれている。著者が批判する日下渉の研究の影響も受けながら、

南アの都市の救いようのない分断構造を明らかにすることに力を注いできた。これはポストアパルトヘイトのディストピアを描くには不可欠であったと同時に、弱者の創造性や起業家精神を過度に強調するポストモダン人類学のエージェンシー論が、容易に揺らぐことのない構造的不正義を強化してしまうのではないかと懸念からであった。ただ、評者のこれまでの研究では生き生きとした人間の姿を十分に描ききれず、絶望感ばかりが残った。最近、これまでとは異なるアプローチをとり、希望が見いだせる研究へと転換しようと模索している。その意味でも本書からの学びは大きかった。多現実性、すなわち「支配、疎外、排除、抑圧といった現実とともに人間の創造性を映し出す現実もあるのだという都市の多面性を示す言葉」(p. 22) から「人間の都市」を描くという挑戦に勇気づけられた。

マニラだけで4.5万台（非公式には7～8万台）、フィリピン全土で26万台のジープニーが駆け巡っているという。ジープニーは、まるで血液のようにマニラを循環している。交通を止めないためにはジープニーのケアが必要で、「関係性につらぬかれたケアの実践がインフラを支えてきた」(pp. 176–177)。目を引くのがジープニーのドライバーの自律性である。バウンダリーシステムがドライバーの自律性を支えているだけでなく、運行自体もドライバーの自律性に依存している。「渋滞にはまってガソリンを浪費すれば稼げない。交通の流れをうまく読む者はより多くの稼ぎを得て、うまく読めない者は少ない稼ぎしか得られない」(p. 140)。ジープニーはドライバーと乗客の交感的コミュニケーションで動いており、「交渉されあう様式」が法によって一元的に管理されていないマニラのようなところでは、自律性を生み出している (pp. 146–148)。ジープニーはまるで遊牧民にとっての家畜のように大事にケアされ、ドライバーたちは遊牧民のように国家と適当な距離を取りながら捕捉を逃れ、自律性を保ってきた。21世紀になって、世界各地で近代国家が前景化してくることは何を意味しているのだろうか。2017年のドゥテルテ政権の近代化事業はおっちゃんたちから「生の場所を共につくる」機会を奪い、ジープニーを見える形

で国家の外部へと排除した (p. 226)。だが、都市に場所をつくり続けてきたおっちゃんたちの自律性を阻んだり、ジープニーの動きを止めたりすることはできないだろう。

本書は場所の哲学への貢献も大きい。山本 [2021] は社会とは異なるパブリックな場所をつくる意義や場所をモビリティから思考する意義を説いている。場所は静的なものではなく動的なものであることをジープニーは示している。車両のケアの実践によって社会関係を引き寄せ、ガレージという場所を創り出す (p. 181)。車体のグラフィックは動く居場所であり、「取るに足らない人びと」の自己表現の場所がそこにある。場所は動的であるからこそ、「ムーブ！ムーブ！ムーブ！ピープル」をモットーに、パンデミック後のインフラポリティクスとしての「現われ」の政治を実現できたのだろう。媒介者とSNSの存在が通勤者とジープニーとの連帯を導いた。一つの公共圏が立ち現われた瞬間であった。これはヤング [2020] の見知らぬ人が共にあるという都市生活の潜在力を活かし、差異を調停しながら、複数の場所をまとめあげた広域政府の樹立を目指すという政治哲学とも重なり合う。

世界中の都市が音やにおいを失った無機質な空間に転換されるなか、「人間性の表現として都市を捉える」べきだと著者は主張する。「近代化やグローバル化がもたらす権力と資本の連携による計画や政策が、この文化、人間らしさ、歴史や想いを抹消していく現実について真剣に向き合うためだ」、「『人間の都市』は、唯一とされる人間性を解きほぐし多面化するものだ。そして、いくつもの人間性が都市をつくってきた過程と歴史を可視化する。……ジープニーは、おっちゃんたちの人間性の表現である」(p. 360)。かつて、フェルディナンド・マルコスとその夫人イメルダが、スラムに暮らす人びとを「非人間的な存在」として位置付け、彼らを排除して「人間の都市」をつくりあげようとした (p. 358)。これに対して、著者は「非人間」とカテゴライズされた、名もなき人びとが作り上げてきた都市こそが、人間性の溢れる、真の「人間の都市」であると主張する。ジープニーのおっちゃんたちは、公共交通を維持する無数の

仕掛けと場所づくりという表現によって、ある種の文化を創造してきた。彼らの実践は「正しい人間」の側にとっては受け入れ難いものばかりかもしれない。だが、ジープニーのおっちゃんたちのような人びとの人間性に希望は宿っているのだ。この視点は、「人間」が一括りで議論されがちがちな人新世の時代にあって、「人間」概念を解きほぐして、「人間」の多面化を促していく上でも意義深いといえよう。

(宮内洋平・拓殖大学国際学部)

参考文献

- 山本哲士. 2021. 『哲学する日本——非分離・述語制・場所・非自己』東京：文化科学高等研究院出版局。
- ヤング, アイリス・マリオン. 2020. 『正義と差異の政治』飯田文雄他（訳）. 東京：法政大学出版局. (原著 Young, Iris Marion. 1990. *Justice and the Politics of Difference*. Princeton: Princeton University Press.)

風間計博；丹羽典生（編）. 『記憶と歴史の人類学——東南アジア・オセアニア島嶼部における戦争・移住・他者接触の経験』風響社, 2024, 370p.

本書は主に中堅からシニアの文化人類学者が記憶と歴史の問題を論じたものである。考え抜かれた三部の構成と各章に見られる洗練された理論の扱いは、歴史家を含めた様々な研究者を唸らせるものである。まずは、本書の構成に注目しつつ、その内容全体を、簡単に紹介しておきたい。その上で、本書を読み解くための二つの問いについて考えてみる。最後に、近年のものを含めた従来の記憶論と比較し、本書の特徴を浮き彫りにする。なお、この文章では、過去に関心を持ち、過去のなんたるかの解明を自らの研究課題とする歴史学研究者ではなく、社会との関係のなかで規定され、過去に関する自らの関心を社会に発信する役割を担う歴史家という表現を用いる。歴史家の末席に連なる者として、本書について論じたい。

各章の紹介

まず序論では、編者の一人風間計博は、ピエール・ノラ等を引き、記憶と歴史が両立しないことを確認する。記憶されたものが書かれ、それが資料となり、その資料を歴史家が扱うのだとするとこの不両立は奇妙に思われるが、これは、言語論的転回後の歴史学の思潮を反映しているからである。つまり、「過去に何があったのか」ではなく、「過去がどのように記憶されるのか」を論じている。この観点から、風間は、集合的記憶とヴァナキュラーな記憶を区別している。前者は集団統合のための「首尾一貫した公的な記憶形態」(p. 15)であり、後者は「日常生活に根差した矛盾や曖昧さを含む記憶形態」(p. 15)である。

第一部は「戦争・紛争の記憶と国家」、第二部は「移動と定着の記憶」、第三部は「他者接触と記憶の媒体」である。これらの部の題目が示すように、おおむね大きな出来事から小さな出来事へと、各章が配置されている。第一部は沖縄戦に関する憑依体験（章の著者は北村毅、以下同様）、日本人の遺骨収集（深田淳太郎）、激戦地ペリリュー島のすれ違う記憶（飯高伸五）、台湾の町の抗日事件の記憶（西村一之）、インドネシア外島における9.30事件の記憶（山口裕子）、インドネシアの博物館にみるマスター・ナラティブ（金子正徳）が取り上げられている。よく知られた、構造的な差別や多大な暴力、またはそれらの一部を取り上げている。

第二部では、写真を通した沖縄女性移民の表象（森亜紀子）、フィジーにおける地方ごとの複数世代の家族の語り（丹羽典生）、同地域の島の購入とそれにまつわる不信感と不安（小林誠）、イタリアのフィリピン系移民の世界観（長坂格）が考察の対象となっている。この部は、歴史家からみると典型的な文化人類学的な成果に思える。記憶と言っても、森の論考は優れた写真論、丹羽は親族関係とエスニック集団との興味深い考察、そして小林は他のエスニック集団に関する精緻な語りの分析である。長坂の論考では、過去の出来事というよりも、移民自らや家族の足跡の意義を問うものである。この部では、過去の出来事や記憶の内実よりも、記憶を可能にする仕組みに関心があり、