

《書評》

『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』

西尾善太* 著、花伝社、2025 年

仲尾 友貴恵†

学術書のイントロというには詩的な文体で始まる「はじめに」には、フィリピンの公共交通を担う「おっちゃんたち」の事例研究から、現代都市で周縁化された人々がいかに（その存在を不可視化している）社会を変え得るのかを問うと書かれる。評者をやや戸惑わせたのは、このように整理するならばはみ出てしまう表現——「おっちゃん」「愛おしさ」「生」「夢」「願望」など——が並んでいたことである。一見しただけでは主題がわかりにくいような、しかし独特の余韻が美しい写真も添えられている。

この、情報というにはわかりにくく、もっと言えば「無駄」にも思えるようなもの。それにまわりつく交換不可能性や熱。これらが実は本書を貫くテーマであることは、読み進めるうちに理解できるようになる。

＊

まず本書の流れを概観しよう。序章と終章の間は3部構成である。序章では、本書の舞台マニラの、格差が物理的に現前する「分断都市」性、それと表裏一体となっている、グローバル資本主義世界におけるインフラ性が示される。本書の問いは現代都市と生活に関心を寄せる者が広く抱くジレンマを背景にしている。即ち、グローバル資本主義に絡めとられ格差が現前する都市をいかなるものとして捉えるか（描くか）。人々を強力に抑圧する圧倒的なカネ・権力の不均衡に光を当てれば皮肉にも市井の人々を等閑視してしまう。逆に人々の生をいきいきと描き出そうと草の根に注目する視座は、それを取り巻く冷徹な社会構造を容認する結果に陥る。「私たちは、絶望を直視し、希望を見つけるという二つのことを同時に行わなければならない」（22 頁）。そう宣言する本書が採る方法は、「都市形成における人間の創造的行為とプロセスへの視角を提示する」（15 頁）ことである。

第一部ではジープニーとマニラの公共交通の歴史を紐解きつつ、都市空間、都市政策、政治とジープニーとの深く複雑な関係が書かれる。16 世紀にスペインの植民地都市として生じたマニラは 19 世紀末には既に人口 34 万人を抱える大都市であった。19 世紀末に支配権がアメリカに移ると、スペイン式の都市を否定し電動化を特徴とするアメリカ式近代都市として再開発され、公共交通網が整備される。旧来の馬車（コチェロ）は電動化と中央管理に特徴づけられる「近代」交通インフラの対蹠^{たいしよ}として当局からはネガティブ・キャンペーンをはられるが、駆逐され切らなかった。太平洋戦争後、荒

* 愛媛大学法文学部 講師

† 国立民族学博物館 機構特別研究員、日本学術振興会 特別研究員（RPD）
nakaoy@minpaku.ac.jp

廃した市街地で資金不足により大企業や政府による公共交通セクターが縮小した際、軍用ジープを改造して、かつてコチェロの乗り手であった者の流れをくむ者たちがモノと人の運搬を担うようになったのがジープニーの誕生であった。政府が運行権を民間の小事業者に与えるフランチャイズ制、1950年代に導入されたバウンダリー制（車両所有者と運転手が雇用関係ではなく、車両賃貸と引き換えに運行の稼ぎの一部を所有者に納める契約制度）によって、行政当局や車両所有者から管理され切らない、一定の自律性をもった働き方ができる運転手層が生じた。

第二部では、そんな運転手たちの個性と自律性に光が当てられる。ここで著者が運転手をはじめとするジープニーセクターで働く男性たちを「おっちゃん」と呼ぶ意図が見えてくる。すなわち、彼らは確かに裕福ではないが、命令された通りに動くだけの存在でもない。どこをどう走るか、どれくらい、どのように働くかは彼ら自身が決める。第3章ではそのような働き方の背景となる社会構造が描かれる。車両所有者との関係や路線組合という、連帯のチャンネルも存在しつつ、一人一人の運転手には個々の判断が許される。ところでジープニーは概して古く、小まめなメンテナンスが欠かせない。車両のケアは様々な顔の見える具体的社会関係を通しての部品調達、手助け等で可能となる。おっちゃんたちはこのメンテナンスを「アラガ」、すなわち「世話」と呼ぶ（第4章）。第5章ではジープニーの車体に描かれるグラフィックが分析される。公共の場で走る車両に描かれるのは、なんと所有者のごく個人的なエピソードや思いである。所有者は自らの生の表現として車両を彩る。

おっちゃんたちの様々な人生を覗いて胸が熱くなった後に続く第三部では、一転、ジープニーセクターと政府当局との政治的闘争が主題となる。ここで重要なのが、インフォーマル化とは行政当局が意図的にその規制を緩めることで創出される領域であるという分析視座である。「近代」と「前近代」は表裏一体で、前者は自らから後者を切り出し排斥することでかろうじて成り立つ。フィリピン政府当局が何らかの変化を「近代」として提示する際、繰り返し影として排斥されてきたのがコチェロ、およびジープニーから成る民間提供型の公共交通手段であったことが明らかにされる。政府はその正当性を主張する際、それ以前に民間交通部門と結んできた歴史的な約束を躊躇なく反故にしてきた（第6章）。

強権的なドゥテルテ政権は2017年から公共交通「近代化」事業を強引に推し進めようとしたが、この強烈な逆風の中で自律性を保つ主体から構成されるジープニーセクターはいかに連帯して対抗政治を行えるのか。これを問う第7章は、自律性と連帯はいかに両立可能かという、現代世界には普遍的な問いに取り組むのだが、その視座が面白い。それは、政治的交渉の場で生じるものではなく、それが生じることを可能にする背景の営為、すなわちインフラポリティクスを見る視座である。ストライキ当日の様子よりも、ストライキを実現するためのよくわからないような営為の数々が詳細に描かれる。延々と言葉をつぶやく、あるいはストライキ参加者（の家族）の腹をいかに満たすかを本気で考え、郊外から豚を調達し、徹夜で料理するおっちゃんたちの姿を覗くことができる。

しかし、ドゥテルテ政権下でのコロナ禍ロックダウンを経て、おっちゃんたちにはいよいよインフラポリティクスさえ不可能となり、立ち上がれない状態に陥る（第8章）。ここでおっちゃんたちの想像を超えた援軍が立ち上がる。おっちゃんらが行ってきたことの数々がインフラポリティクスとなり、さらに人々のコロナ禍政策への不満・不信と結びつき、さらに数名の精力的な活動家の存在が相まって、政府が進める公共交通「近代化」事業への「待った」が、より広い市民の声として大きなうねりとなって生じたのである。第9章ではその背景が、特に活動家のインタビューとSNS投稿を事例に描かれる。

終章では、序章で述べられた現代都市の捉え方をめぐるジレンマに対して、本書の提案、「人間の都市」宣言がなされる。即ち、都市を「その地域や社会における『人間らしさ』や『人間性』に向かう窓として捉える」(357頁)ことである。本書の答えは、問題は都市そのものではなく、そこで生きていると想定されてきた人間性の貧困さであるというものだ。「画一的」でも「西洋と近代に則った人間性」(360頁)でもない、もっと豊かな人間性のイメージ。それを都市から感じ取る感受性と、未来の営為に繋げていく創造性を私たちはもてるのか、それが試されていると述べられる。従来の都市計画者たちからは廃棄すべきとされるような側面や、その複数性から都市を読み直すこと、そこから学ぶことへの期待が述べられる。

*

以上、非常に大雑把だが本書の流れを見た。都市の認識のジレンマを人間性のイメージの問題へと繋げていく論の展開は、著者の筆力も相まり説得的に見える。しかし本文では、読者はどのようなものを特に重要な人間性として捉えていくべきなのかについて具体的には定義されていない。読者に委ねられているとしても、対置物も示されているからには何かが想定されている。著者が想定している、より豊かな人間観とは何だろう。

この問いについては、終章の文言を超えて、本書全体の特徴を捉えることでより具体的に見えてくるように思う。そこで以下では、類書のように見える先行文献と比較しながら評者なりに本書の特徴を述べることで、本書で重要としているであろう人間観とは何かを考えてみたい。

「人間の都市」という言葉には手垢が付いている。例えば CiNii で検索すると、「人間都市」を表題に含む文献は、学者によるもの以上に自治体、マスコミ、政党によるものが70点以上ヒットする。どうやら1970年代から都市開発のキーワードであったらしい(都市社会学者磯村英一の論集の副題にもこの語が使われている)。書名がずばり『人間の都市』である書籍(菊竹[1970]1978)を紐解くと、人間置き去りの「都市計画(city planning)」先行ではなく「都市設計(urban design)」を、という主張が書かれている。それでは、これらの主張と本書の主張にはどのような違いがあるのか。

言うまでもなく、上記の先行文献の背景は高度経済成長期後に明らかになった公害、そして都市生活特有の諸問題である。「人間(の)都市」という語は、都市を人間が人間らしく生きられる場所にという意味で掲げられてきたのである。しかしここで、このようにこれまで「人間(の)都市」という語を使ってきたのは多くが都市設計者側——行政者や行政側に近い都市研究者——であったことに目を向けたい。

本書は「人間の都市」という言葉を従来——都市設計者側による目標——とは違う使い方、すなわち、(都市開発の目標ではなく)今あるものを見るための標識として使っている点が独特である(この点は終章でもイメルダ大統領夫人のスピーチとの対比で示される)。すなわち、今あるもので、しかもその景色を歴史的に読み解ける人以外にとっては、汚い、醜い、乱雑であるようにも見えてしまうもの。本書が掬い上げべきとする人間観はこれに紐づいている。著者はそれに人間の美しさを見出す。著者が美しさを見出すのは歴史、特に、作り、壊れ、また作るという繰り返しのプロセスの積み重なりである。「意外なことに人間が都市を創造する点を中心に据えた研究は限られている」(15頁)というのは、生み出されては消えていく人間の営みの重なりから都市を捉える視座の少なさの指摘であると読んだ。

本書のもう一つの特徴は、ケアあるいは「インフラ」への着眼で分析を貫いている点である。不具合が起こるまで——流れが止まるまで——認識され得ないような、特定の流れをよどませず流れ続け

させるためだけの、不断のケアを焦点として、そこから論を展開する点が新しい。この視座が、男性で働き手である者の研究でありながら「マッチョな労働者研究」とは一線を画している。

この点は、本書と同じく民間公共交通と労働者を扱った先行研究と比較するとわかりやすい。アフリカの都市ダルエスサラームの主要公共交通手段である乗り合いバスについての研究（Rizzo 2017）では、両都市間の歴史社会的差異を差し引いても、本書の事例の特徴——車両所有者と運転手との関係性の近さや、私的グラフィックで彩られた公共交通車両という固有性と公共性との融合——の独特さが際立つ。Rizzo が提示する事例では、車両所有者は運転手に対して支配的で、車両には大衆へのメッセージが書かれ、運転手は自分の持ち物ではない車両を荒い運転でぼこぼこにしながら走る。ダルエスサラーム含め多くの都市では（例えば紙野 1990: 175-187）、公共交通について当然のように「公共 public / 私的 private」という区分が持ち出される。それに対して、個人の人生を描いた私的なグラフィックで彩られた車体で、運転手の気分次第で運賃も経路も変わり得るジープニーの世界は、この区別を持ち込ませない。マニラの交通の流れが止まらないのは、大切に私的なものを顔の見える関係の中でケアする「生活」から成り立っているためであり、それと対比されるのは「ビジネス」（243 頁）である。

本書には興味深い写真が豊富に収められているが、評者が最も目を奪われたのはストライキ最中のランチタイムの写真である（281 頁）。数十人の見渡す限りのおっちゃんが一斉に道路脇の段差にちょこんと座り、手づかみでランチにかぶりついている。人間の愛嬌を感じさせるこの写真は、評者には本書の視角の独自さを象徴するものに思われた。

ここまで評者の勝手な解釈をしてきた。本書はこれらの新しさを備えつつも、テンポ良いストーリーテリングで読み物のようで、専門を問わず広い読者に開かれている。他方、ストーリーから零れ落ちる些末な事項も少々気になった。例えば、人間性の複数性と言いつつ、描かれたおっちゃんたちの姿がなんとなくきれいにまとまりすぎている気もする。本書に登場した幾人かのように強い個性をもつ人物の陰には、より利害関係が曖昧で人物像もよくわからない存在もあるだろう。本書のストーリーにはおさまりが悪いような生活者の姿もみ見てみたい。例えば、おっちゃんらの先にいるはずの家族、ジープニーセクターに共感を覚えない公共交通利用者、ストに参加しないおっちゃんらなど。それらの厚みは本書が描いた世界をどのように相対化し得るだろうか。楽しみに俟ちたい。

参考文献

菊竹清訓（[1970] 1978）『人間の都市』井上書店.

紙野桂人（1990）『人間都市論』学芸出版社.

Rizzo, M. 2017. *Taken for a Ride: Grounding Neoliberalism, Precarious Labour, and Public Transport in an African Metropolis*. Oxford: Oxford University Press.