

---

---

# 運転手からみた自動車輸送

## —モンゴル国西部の零細業者による 輸送経路の形成と維持—

寺尾 萌

(首都大学東京大学院人文科学研究科)

### I はじめに

現代社会において、自動車がつなぐ輸送網とそれによる生活や生産・流通・消費の流れにおける移動性が距離・速度ともに高度化していることは、いうまでもない前提になりつつある。われわれが利用するものは国外を含む遠隔地から運ばれてきており、その生産にも複数の地域が常に関わっている。われわれ自身も常に高速で移動して様々なものを利用・消費している。

現在のモンゴルでも、国内の自動車による人・物の移動が急激に活発化しているが、それを支えているのは個人で輸送業を営む零細の運転手たちによる、小さな輸送経路のあつまりである。彼らは、人に加えて、個人の手紙や書類、急に必要になった日用品、小売店の店先に並べる商品、地方の人びとが遠く離れた都市に注文して購入した電化製品、そして牧民が街で売の家畜や屠畜した肉まで実に多様で大量なものを運ぶ。東西約 2400 km、南北約 1300 km にわたる広大な国土に約 300 万人という少ない人口が分散して暮らしているモンゴル国においては、人や物の移動そのものが長大な過程となる。そのなかで長距離輸送を行う運転手たちは、運転技術や社会関係など様々な資源を動員して長い道のりを乗りこなしている。本章では、モンゴル国において人・物の長距離輸送を行う零細の運転手たちの輸送実践を記述することにより、ローカルな輸送網の構築と維持において、彼らの活動がいかにかに寄与しているのかを明

らかにする。

### 1 長距離自動車輸送に関する先行研究

道路や高移動性にまつわる問題は、常に近代化やグローバリゼーションとの関係において議論されてきた。2012年に雑誌『モビリティ』で「道路と人類学 (Road and Anthropology)」と題する特集が組まれた。そのなかで、編者であるダラコグロウとハーヴェイは、道路というインフラが情報と物の流通および労働者の創出をめぐって、中心と周辺の間で生じる収奪的経済の基盤となっていることを認め、道路がそれまで社会的意味を有さない「無-場」[Auge 1995]としてポストモダンの懐疑の対象となってきた動向を指摘しながらも、しかし道路は社会的コネクティビティを保証するのみならず、多様な諸関係性を形成する場であって、そこに場所性を見出す潮流が存在すると主張した [Dalakoglou and Harvey 2012 : 463]。

長距離輸送業者に関する人類学的研究も数は多くないものの、上記のような研究に位置づけることができる。例えばアルヴァレスとコリアーは、アメリカのカリフォルニア州とメキシコの国境を行き来するトラック運転手たちの相互行為に注目した研究を行った。二人は、北部メキシコの企業家たちによる輸送業が相互監視的な環境で運転手を酷使しながら国境を越えてマーケットを拡大する一方で、マヤの先住民シナカンタンによる企業は協力的で互助的なエスニック・コミュニティを国境地帯に広げることで運転手を酷使しない長距離輸送を実践していることを明らかにし、国境を貫く道において展開する輸送ネットワークを、政治経済的な、またローカルな状況に即して意味づけた [Alvarez and Collier 1994]。

また、今日の人類学的研究においては、移動が発着地を結ぶ固定的なネットワークとしてのみならず、まさしく「動く」ということそのものの動態性において見直されてもいる [祖田 2008 : 13]。その点において、マルチサイト民族誌 [Marcus 1995] に端を発し、移動する人々と、時空間を含む様々な対象との間の諸関係性とともな絶え間なく移動する

フィールドを対象とした「移動人類学 (mobile anthropology)」[Watts and Urry 2008] に自身の研究を位置づけるスタインは、南アフリカの長距離トラック運転手たちの日々の「探検」[Steyn 2015 : 62] に関する魅力的な民族誌において、運転手たちを、熟練の技術者や「ヒーロー」のように長い道の真っ只中を冒険する、自由でロマンチックな存在として描いている [Steyn 2015 : 69]。

これらの諸研究は、生産から消費までの諸地点における経済的諸役割の間隙で看過されがちな輸送業者の実践について、取引と取引の間にある存在として焦点化し、その政治経済的な意味づけを行い、さらに動くことそのものから彼らの生のあり方を明らかにした点で意義がある。一方で本稿の問題意識に沿って上記の先行研究の課題を指摘するならば、それは輸送ネットワークの中のインフォーマルな領域に関する視座の不在である。上述したような長距離輸送を扱った人類学的先行研究 [ほかに Rothe 1991] は、グローバル化や資本主義経済のただ中で生きるトラック輸送運転手たちの相互行為や主体的営為を、輸送行程のマネジメントとして意味づけるものであった。そこでは、運転手たちの実践におけるリスクや不安定性は、雇用する会社やオーナーの不利益や、それに起因する減俸、過労による事故といった問題に帰結する。一方で、オーナーや会社から与えられる輸送経路や輸送物、そして輸送用のトラックなどが環境として用意されているという点で、彼らのおかれている状況は固定的であり、安定しているのである。

これに対して、本章でとりあげるインフォーマルで極めて零細な運転手たちにとっては、安全な車や輸送経路そのものが自ら獲得する対象なのであり、彼らの主体的に選択していく自由な実践は、流動的で不安定なものとなる [cf. 関本 1980 : 379-381]。彼らは結果として輸送網の集合体を形成しているのであるが、実際には、そもそも「動く」ためのセーフティネットも自ら築かなければならない。したがって、本章では零細の長距離バス・トラック運転手たちの具体的な実践において、そうした不安定性に対処するため、あるいは運行を安定させるための諸方法に注目する。

## 2 調査地と調査方法

本章のもととなるデータは、モンゴル国西部の4地点において、2015年11月から2016年2月にかけておこなったフィールドワークに依拠している。4つの調査地は、ホヴド県の中心地ホヴド市、ホヴド県アルタイ郡、オヴス県の中心地ウランゴム市、オヴス県マルチン郡である。その間に運転手10名から聞き取り調査をおこない、6本の短・中距離乗合タクシー、4本の長距離バスに乗車して参与観察をおこなった。調査した運転手は全て男性であった。

最初に、本章に関わるホヴド県およびオヴス県の地域的特徴を述べておこう [図1、図2参照]。ホヴド県とオヴス県は、モンゴル西部に位置している。東部に比して乾燥地帯であるモンゴル西部では近年極端に降雨量が減少し、干ばつや雪害が多発するようになった。さらに、中部に集まる諸都市との距離が大きい西部地域は、すなわち中央市場との距離も大きく、中・東部との間で経済格差が生じている [藤田ほか2010: 416-435]。そのため、牧畜や雇用等のより良い環境を求めて都市部への大規模な人口流出がおこり、それに伴って人・物の移動性も高まってきた。また、一時的に都市部の市場や中心機能にアクセスするために、最も長距離を移動しなければならない地域でもある。本章では、そのなかで



図1 調査地の位置関係（線描したのは2県の中心地から首都ウランバートルとの間を自動車で行く際の経路）

出典：Google map に基づき筆者作成

も地方（郡）と都市（首都）を結ぶ輸送経路が、不安定で閉ざされているオヴス県マルチン郡と、比較的安定的につながっているホヴド県アルタイ郡の事例を比較する。

最新の道路事情を反映させた『交通道路網地図』によれば、ホヴド県の中心地から首都ウランバートルまでは 1446 km、オヴス県の中心地からウランバートルまでは 1382 km の距離があり、現在では道程の 9 割以上がアスファルトまたはコンクリートの舗装道路である [Zurag zui XXK 2015]。

各県の中心地と各郡の中心地を結ぶ道路の舗装状況は場所によって様々である。たとえば、オヴス県の中心地ウランゴムからマルチン郡へ向かう道路約 140 km のうち、8 割以上が未舗装であるが、ホヴド県の中心地からアルタイ郡の中心地へ向かう道路約 270 km は 2014 年に完全な舗装道路となった。また、ホヴド県は南に中国の新疆ウイグル自治区と接する国境があり、オヴス県は北にロシア連邦トゥヴァ共和国との国境をもっている。

各県には公共機関である「自動車運輸課」があり、人輸送部門と物輸送部門にそれぞれ 2～3 社の民間企業が登録されており、フォーマルな運行を行っている。これとは別に、インフォーマルな個人経営として、県内外の各地を結ぶ短・中・長距離輸送業者も存在する。



図2 オヴス県の中心地ウランゴムとマルチン郡の位置関係  
出典：Google map に基づき筆者作成



図3 ホヴド県の中心地ホヴドとアルタイ郡の位置関係

出典：Google map に基づき筆者作成

## II 現代モンゴルにおける自動車利用と長距離輸送

### 1 道、車、流通

モンゴルにおいて自動車利用が急激に増加したのは、2000年代後半に入ってからのものである。首都ウランバートルの登録自動車数は毎年数万台の単位で増加しており、自動車利用の増加速度に道路整備が追いつかずに主要道路では慢性的な渋滞が発生するようになった。首都における桁違いな増加を除くと、都市近郊2県およびそこから最も遠いモンゴル西部5県の自動車登録数には同程度の増加がみられ、地方部においても自動車の増加が顕著であることがわかる〔表1〕。首都と地方を結ぶ道路についても、2000年代初頭から道路の整備が進み、近年は舗装道路が著しく増加している〔図4〕<sup>1)</sup>。

<sup>1)</sup> 2000年からモンゴル国政府は東西を結び人・物の移動を活発化させるための道路整備、いわゆる「ミレニアム道路計画」を進めてきた。2004年から2005年には全国各自治体の創立80周年、2014年から2015年にかけては同様に創立90周年の記念事業が相次いだため、その一環として全国各県内の道路整備が急激に進行したという背景も、図1に示したグラフから読み取れる。

表1 モンゴル西部各県および首都近郊の登録自動車数の経年変化

県	2006	2008	2010	2012	2014
バヤンウルギー	4,581	4,623	5,152	5,763	9,120
ゴビアルタイ	2,553	3,451	3,453	4,430	5,013
ザヴハン	2,684	4,683	3,467	4,297	5,275
オヴス	2,563	3,472	3,947	4,903	6,753
ホヴド	3,096	3,263	4,777	5,736	6,831
トウヴ	3,578	5,242	5,175	5,488	6,996
ダルハンオール	3,499	4,793	5,296	8,237	9,177
ウランバートル	79,135	106,848	162,710	228,952	297,008

出典：National Statistical Office (2015) により筆者作成

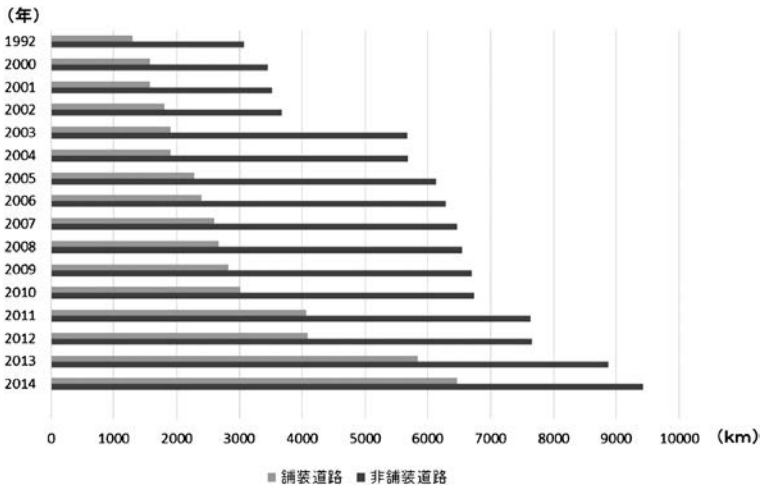


図4 モンゴルの国内整備道路全長  
出典：National Statistical Office (2015) により筆者作成

このような状況において、モンゴルでは諸個人が人・物の輸送をかつてより簡単に、頻繁に行うことができるようになった。公共交通機関としては、各県と首都ウランバートルを往復する高速バスが運行され、個人営業のマイクロバスや、「ミクロ」(mikro) と呼ばれるワンボックスカーを用いた乗合タクシーも、双方向へ運行している。各地の市場や長距離輸送車の停車場では毎日、フロントガラスに行き先を示したカードを貼ったトラックやバス、ミクロが隙間なく停まり、運転手たちが行き先を叫んで客を集める声が飛び交っている。

各県とウランバートルの間だけでなく、近隣の複数の県や郡の間を往還する乗合タクシー経路も発達し、モンゴルの人々はそれらの交通網を複合的に利用して、より広範囲を短いスパンで移動する。また、公共機関、個人営業の双方においてバス・タクシー運転手は荷物の輸送も行っており、積載可能なものはなんでも運ぶため、遠隔地間で個人同士が物資をやり取りすることも容易である。

以上をまとめると、人・物の大規模な輸送を行うのは首都と地方の間（以下、首都間とする）で公共機関が運行するバスや食品加工業等の大企業が直接雇用して運行するトラックの運転手であり、その隙間でローカルかつ個人的なニーズに応え、小規模な輸送を行っているのが個人経営の長距離輸送車運転手であるということが出来る。前者はフォーマルな輸送網、後者はインフォーマルな輸送網をなしている。そして、後者の個人による極めて零細な輸送業に大きく依存することによって物流全体がうまくいっているというのが、広大な土地に分散して暮らすモンゴルの人・物輸送の特徴であるといえよう。

モンゴルにおいては個人による運輸業には長い歴史がある。社会主義的発展のための政策の一環として、1934年の国会において運輸業のほか商業、手工業などの個人経営を認める決議がなされ、政府は非資本主義的な経済発展のために小規模個人経営の積極化を図った〔モンゴル科学アカデミー歴史研究所 1988 (1969) : 344-345〕。牧民たちは大型家畜（ラクダ、ウシ、ヤク）による輸送を個人事業として行い、自動車の導入による近代的運輸における大転換の兆しが見えていた傍らで、それは長く中心的な役割を果たし続けていた〔モンゴル科学アカデミー歴史研究所 1988 (1969) : 346〕。民主化を経た現代においても、個人による運送業は自動車輸送へと形をかえ、モンゴルにおける人・モノの輸送の大部分を担っている。このことの背景には、社会主義体制崩壊後の移行期において、市場経済化に伴う支援政策を実施しない「ショック療法」が採用され、その結果としてインフォーマルセクターが拡大したことが関係していると考えられる〔西垣 2009 : 415-416 ; ロッサビ 2007 (2005) : 113〕。

本章の問いをくり返し述べるならば、それは以上のようなモンゴルの



ローカルな経済を支えるインフォーマルな領域が、運転手たち自身によっていかに築かれているのかというものである。その流通網は運転手たち個々の努力によって、柔軟で利用しやすい便利なものとして成立している。以降では、その輸送網のなかで、彼らがいかなる実践をしているのかを具体的にみていこう。

## 2 インフォーマルな輸送業を営む運転手たち

まず、西部モンゴルにおける人・物の輸送を個人で行う運転手たちについて理解するために、オヴス県およびマルチン郡を例にその概略を以下に示す。なお、その全体像を地方における輸送状況のモデルケースとして図5にまとめた。

人・物の輸送ができる運転手の基本的な条件として、自動車輸送にかかわる特殊免許の取得、車の所有、故障した車の修理能力が挙げられる。モンゴルの運転免許には6種類があり、バイク運転(A種)、普通自動車運転(B種)、3tまでの荷物の輸送(C種)、8人以上の人の輸送(D種)、3t以上の大型トラック運転(E種)、そして国際運転免許に分けられる。運転手たちが所有する車種も、それぞれが取得している免許に対応しており、このうち、マルチン郡に居住して個人運送業を営んでいる運転手たちは、おおむね普通免許に加えてC免許とD免許を取得している。

運転手たちが所有する車は、用途に応じて①バンもしくはワンボックス、②バス、③トラック、④トレーラーの3種類があるが、その中でも大きく分けてロシア製の車、韓国製または日本製という二種類がある。ロシア製の車はモンゴルにおいてもっとも歴史が古く、とくに年長者がその構造を熟知しており、また、修繕にかかわる情報や部品の共有が容易であるという利点もある。しかし、隙間風、故障しやすさ、燃費の悪さ等のデメリットもあり、都市部や市街地では韓国製や日本製のワンボックスカー、トラック、大型バスへの乗り換えが進んでいる。そのなかでも「マイクロ」とよばれて親しまれているワンボックスカーは、人・物の自動車による軽輸送の象徴となっている。

長距離の移動や悪路での運転による道中での車の故障には運転手自身

が対応しなければならない。長距離を移動すれば車の消耗も激しく、広い国土に分散して暮らすために集落がまばらなモンゴルでは、街も家庭もなく整備環境のないところで立ち往生するリスクが高い。したがって、運転手たちはそれぞれに自動車の構造に通じており、補修技術も独学で身につけている。

このように、免許の取得、自動車の所有、修理技術という条件をクリアした者が自動車輸送業を営むことができる。次に、運転手の基本的な仕事の仕方として、モンゴルの地方部における輸送業の全体像を、マルチン郡を例にしながら簡単に理解しておきたい。

### 【郡－県間の人輸送】

マルチン郡とオヴス県の中心地ウランゴムを往復する乗合タクシーの運転手は、出発日の前日に同乗希望者を募ったうえで、翌朝乗客を乗せてウランゴムへ向かう。そして、同日夕方にウランゴムから出発するときには、注文されて市場で買い付けた商品や、ウランゴムからマルチン郡へ向かう人たちを乗せる。マルチン郡から同乗する客が集まらなければ出発を見合わせることもあるが、たいていの場合は一台につき最小運行人数である5人程度はすぐに乗客を集めることができる。運転手たちの多くは、「ボルガン」と呼ばれるロシア製のバンを所有している。荷物を多く載せるときには後部座席は取り外し可能で、人を乗せるときには最大12人分の座席を装着できる。

ウランゴムとの間は片道130km、3時間程の道のりである。運賃は大人ひとり片道10,000トゥグルク（約600円）と決められていて、誰の車に乗っても同じ金額を支払う。大きな荷物を載せる場合は1包1,000から3,000トゥグルクで請け負う。

現在マルチン郡で日常的に輸送業を営んでいるのは、筆者の知る限りマルチン郡全体で10名、毎日3～5人の運転手であり、彼らは自身の都合に合わせて交代でウランゴムとの間を往復する<sup>2)</sup>。

---

<sup>2)</sup> 人々は郡から首都へ直接アクセスする手段を日常的にもっているわけではない

一方で、全ての運転手が上述したような日常的な仕事をするわけではない。他のほとんどの運転手は日常的に仕事をするわけではなく、依頼があったときに単発で仕事をするためその全体を量的に把握するのは困難である。彼らは、本業の傍らで輸送の仕事をしている場合もあれば、副業のない場合もある。以下に示すのは、そのような、必要なときのみ単発で仕事を行う「潜在的な」運転手たちによって支えられている4ルートである。

### 【郡－県間の物輸送】

郡と県間の物輸送を行う運転手たちは、日常的に仕事をするのではなく、知人の依頼を受けて定期的に物の輸送を請け負う。典型的な依頼は食品・日用品の小売業を営む店主からのもので、市場や卸売店から大量の商品を運ぶ。運賃は往復のガソリン代+手間賃であり、トラックの燃費にもよるが、一回で300,000トウグルク（約18,000円）程の支払いが発生する<sup>3)</sup>。手間賃は任意だが20,000から40,000トウグルク程度が上乘せされ、それに加えて余ったガソリンが運転手側の利益となる。小売店の店主は、仕入れする商品が少なければ乗合タクシーの運転手に輸送を依頼するが、商品が多い場合にはトラックの運転手を雇って運ばせる。

また家畜所有者が大量の生きた家畜を市場で換金する際には、トラックを所有する運転手がそれを県の市場まで運ぶ仕事を依頼される。羊毛やカシミヤを換金する春季には、ウランゴムや近隣の県から獣毛の買い取り商人が訪れ、冬には暖房用の石炭を売る運転手や、屠畜した肉を買い取る運転手がやってくる。これらも収益の見込める時期を狙ったトラック所有者の仕事である。この郡－県間の物輸送は単発で行われるも

---

が、ウランゴムを経由して運転手に物を預けるなどすれば大抵の用事を済ませることができる。しかし筆者の知る限りでは、人々がそのようなして物を送るのは、よほど急いでいるときに限られる。たいていの場合、彼らは郡から首都へ向かう予定のある人について噂話をとおしてよく知っており、親族や友人が首都へ行くと聞くなり、送りたいと思っていた物を託す。

<sup>3)</sup> これはマルチン郡における平均的な月収に相当する金額である。

のであるが、家畜所有者や生活者と市場とを結ぶ経路であるために利用頻度は高い。大抵は利用者からの依頼に応じて運転され、そうでなければそれぞれの商品需要が増加する繁忙期のみ運転する季節性のものである。モンゴルの一大産業である牧畜と密接な関係がある仕事であるが、公共事業としてのフォーマルな季節便や定期便がないことも合わせて記しておく必要があるだろう。

#### 【郡－首都間の人輸送】

マルチン郡では、郡－首都間の人輸送は夏季にのみ運行されている。夏になると、首都で暮らす大学生が夏休みで帰省したり、夏祭り「ナーダム」の開催に合わせて首都で暮らす郡出身者やその家族が故郷を訪れるため、首都間を移動する人が増える。マルチン郡ではその時期に、数名の運転手が郡と首都を直接往復する乗合タクシーの運行がある。2015年の夏は、ナーダム後の8月末に35人乗り中型バス1台と、12人乗りのロシア製バン1台がそれぞれ1往復ずつ首都との間を行き来した。運賃は片道65,000トゥグルク（約4,000円）で距離は1320km、2日間かけて首都へ到着する。2日間ひとりで運転するのは危険なので、助手の運転手1名を雇い、2人で運転を交代する。

郡－首都間の運転手は、原則として同乗する客個人の荷物以外は原則として請け負わないが、往路と復路で立ち寄る食堂の店主などに頼まれた物があれば買って積んで行く。

#### 【郡－首都間の物輸送】

一方で、郡－首都間の物輸送は、晩秋、屠畜した肉が完全に凍る頃に、短期集中的に運行される。秋の間に肥えた家畜をまとめて屠畜し、首都で暮らす学生や親族に冬越し用の肉を送るのである。郡から首都に直接ものを送るのは困難であるが、肉を子に送ることは必要不可欠であり、運転手がその需要を見込んで運行をするのである。2015年には合計5人の運転手がそれぞれ1往復した。その時期になると、掲示板に出発日を知らせる広告が貼りだされる。首都へ肉を送りたい人々はその広

告をみて運転手に依頼する。荷物は1kgにつき500トゥグルク(約30円)で、車種は様々だが、近年では韓国製の1tトラックや2tトラックがスタンダードになった。

### 【国外からの人・物輸送】

モンゴルの西部は新疆ウイグル自治区との国境が近いために年に数回国境近くに開設されている市場に買い付けに行く店主もいる。その場合には、店主たちは共同で、国際免許を取得している乗合タクシーの運転手を雇い、さらに仕入れる見込みの商品量に合わせて1tから5t程度のトラックを所有している運転手を連れて仕入れに行く。ホヴド県南端にある国境までは1日で到着し、国境外の市場で2泊から3泊して買い付けをおこなうという。マルチン郡から国境までの距離は700kmで、乗合タクシーの運賃はひとりにつき片道30,000トゥグルク(約1,800円)、トラック運転手には燃費に応じてガソリン代+ $\alpha$ を支払う。また、ウランゴムの市場からも定期的に新疆との国境へ向かうタクシーやトラックが待機しているため、それを利用することもあるという。トラックの運転手にはC免許に加えて国境の出入国のためのパスポートと国際免許が必要である。

2014年11月にはロシア連邦諸国へのモンゴル人の入国にかかるビザが免除され、さらにルーブルの価値が暴落した影響で、零細の小売店を経営する個人がオヴス県の北端で国境を接しているトゥヴァ共和国へ買い付けにいくルートを開拓しつつある。トラックを利用して大量に買い付けるといふ例は確認しておらず、大型の乗合タクシーで数人の店主が同行する。運賃は片道10,000トゥグルクである。

以上に示したオヴス県およびマルチン郡で展開されているインフォーマルな人・物輸送の概要は、地方における零細輸送業の大まかな見取り図と考えて良いだろう。恒常的な利用者が獲得できる郡-県間の乗合タクシーは常時運行されている一方で、その他の輸送は全て単発運行である。必要となきのみ単発で仕事をする運転手たちは、潜在的な存在ではあるものの、モンゴルの輸送業の大きな裾野を形成している一群であ

		運行状況	輸送対象
郡-県間の人輸送 	距離:140km 時間:2-3時間	毎日複数台運行。 大人1名片道10,000T。 物輸送も行う。大きな荷物を載せる場合は1包1,000-3,000T。	乗客、個人の依頼による単品の日用品、小売店の依頼による商品(小口)、家畜(少数)など。
郡-県間の物輸送 		依頼や必要に応じて運行。 たいていは小売店の店主から依頼がある1回につき約300,000Tの支払い、利益は20,000-40,000T。	小売店等の依頼による商品(大口)、家畜(多数)など。 運転手は個人で石炭や獣毛の行商をすることもある。
郡-首都間の人輸送  	距離:1320km 時間:0泊2日	需要が増加する夏場のみ運行。 大人1名片道65,000T。 乗客の荷物以外は原則として運ばない。	乗客、乗客の持ち込み荷物など。
郡-首都間の物輸送  		需要が集中する屠畜の時期に複数台運行。 運賃は500T/kg。 その他、依頼に応じて単発で運行することもある。その場合は依頼主と交渉のうえ、燃料費+ $\alpha$ の支払いを受ける。	肉、小売店等の依頼による商品、個人の依頼による日用品など。
国外への人輸送 	<ロシア側> 距離:170km 時間:3-4時間	国境の市場で買い付けをする小売店経営者らの依頼により運行。 運賃はロシア側まで片道10,000T、中国側まで片道30,000T。	買い付けをする小売店経営者など。
国外からの物輸送 		<中国側> 距離:700km 時間:15-18時間	国境の市場で買い付けをする小売店経営者らの依頼により運行。 依頼主と交渉のうえ、燃料費+ $\alpha$ の支払いを受ける。

clipart by illpop.com

図5 マルチン郡で運行されている中長距離輸送車の概要  
出典: 筆者作成 (クリップアートは illpop.com による)

る。インフォーマルな運転手たちの立場は安泰ではなく、需要を超える供給が発生すれば、安定した収益は見込めない。また、首都との間を行き来する長距離移動は、常に多数の利用者がいる経路ではないうえに、車の消耗が激しいためにメンテナンスに手間をかけ、補助の運転手を雇

う必要がある。そのため、マルチン郡では現在は恒常的に首都と郡を結ぶ人・物輸送経路が存在せず、確実な需要が見込める一定期間のみ運転手が自発的に経路をつないでいる。その他の場合は、利用者が高額なガソリン代と運転手の手間賃を全て負担しない限り、フォーマルな長距離輸送を利用するために県の中心地を経由する必要がある。

#### IV インフォーマルな経路の獲得と維持

上述したように、運転コストの高い長距離輸送は、恒常的な運転が行われにくい不安定な経路であるといえる。しかしながら、本節で取り上げる長距離輸送業の運営を継続して行えるアルタイ郡の運転手たちは、そうした不安定な環境において自己自身のもつ様々な資源を導入し、恒常的な輸送経路を確立している。は。本節では、長距離輸送を営んでいる運転手たちの具体的な実践をとりあげ、彼らがいかにして経路と運営を維持しているのかをみていく。

##### 1 安定性と不安定性

以下に、不安定ながらも運行を続ける運転手たちの継続努力の例を示す。

##### 【事例 1】 安定から不安定へ

現在オヴス県マルチン郡で夏季限定の人輸送を行っている運転手 GN は、かつてマルチン郡から近隣の数郡を周り首都へと向かう乗合バスの運転を、オヴス県の公共機関である「首都間旅客輸送」の契約運転手として行っていた。

現在 42 歳の GN は、学校を卒業してから木工品製作をして資金を貯め、2004 年にロシア製のトラックを購入して C 免許と D 免許を取得、運転手の仕事を始めた。2004 年から 2011 年までの 7 年間は、仕入れに出かける小売店の店主たちを集めて新疆へ出て、仕入れた商品を輸送していた。また、冬季には石炭を首都から購入してきて、マル

チン郡で個人向けに小売りする仕事もしていた。

この頃、妻の妹の夫がオヴス県の中心地で「首都間旅客輸送」の契約運転手をしていた。2011年、彼が使用したバスを買い替えたために、GNは彼がそれまで使っていたバスを買い取り、同じく「首都間旅客輸送」と契約して、マルチン郡と首都を往復する人輸送の仕事を始めた。金曜日にマルチン郡を出て、日曜日に首都に着き、月曜日に首都を出て水曜日にマルチンに着くという往復の旅程で、ひと月に4往復する契約の仕事を、2年間続けた。

その仕事を辞めた理由は、「首都間旅客輸送」の規約にある。公共機関が運行する人輸送用のバスは、10年以上使用してはならないという決まりがある。バスを売ってくれた本人が新品で購入した後に8年使用していたので、残りの2年間だけ運行することができた。現在でも当時の契約が残っているから新しくバスを買えば運行が可能だが、高価なので諦めたという。

2011年以前に使っていたトラックが古くなり、修理や買い替えも難しいので放置している。現在は、教師をしている妻の収入で暮らし、依頼があれば所有しているロシア製のバンで人・物を輸送するし、夏にはウランバートルの間を数回往復する人輸送を行う。年に1度か2度しか郡-首都間の人輸送を行わないが、利用者たちはみな知り合いで、集客をせずともどこからか噂を聞きつけて電話をかけてくる。

GNが単発のインフォーマル輸送業へと転じたことによって、マルチン郡では首都間に定期的にアクセスする人輸送経路がなくなった。一方で次に取り上げるのは、現在恒常的な長距離人・物輸送を行うアルタイ郡の運転手EBの事例である。

## 【事例2】安定への希望

EBは、ホヴド県アルタイ郡とウランバートルの間を20人乗りのマイクロバスで往復する個人輸送業を行っている。現在31歳で2014年に結婚したばかりである。ウランバートルで生まれ、現在も母親がウ



ランバートルで暮らしている。

EBは、2000年に韓国製のワンボックスカーを購入してC免許とD免許を取得し、10年間首都の街中を走る公共乗合タクシー運転手として働いた。2010年に同じ車を使用してアルタイ郡との間を往復する輸送業を始め、2013年に現在運転しているマイクロバスを購入、事業を拡大した。2014年までは、弟であるOGと交代で運転しながら一緒に仕事をしていたが、OGは現在首都で別の仕事を見つけ母と暮らしているため、一人で休みながら首都間を往復するようになった。道路の舗装が進み片道に要する時間はかわらない。発着は不定期だが、月に3往復か4往復をする。

乗客への発着日の告知は、掲示板ではなく全て電話で行う。自分で集客することはないが、「アルタイ郡のすべての人が自分の仕事と携帯電話の番号を知っているのだから、利用したい人は電話をかけてくる」という。アルタイ郡とウランバートルの間で頻繁に多くの人が行き来するわけではないので、乗客が少ないときや全くいないときもあるが、その場合にはアルタイ郡の小売店の店主から首都で仕入れる商品の希望を募り、郡の人々から預けられた荷物を積んで出発する<sup>4)</sup>。首都の卸売店等への商品は、小売店主自ら携帯電話で直接首都の卸売店へ発注する。自分は首都の市場の駐車場で待ち、卸売店から商品を受け取るだけである。

より安定した運営と収入のために、EBは今後、公共機関である「首都間旅客輸送」と契約したいと考えている<sup>5)</sup>。運転だけでも大変なので、自分で客と電話のやりとりをして運転日を決めるなどの余計なことを考えたくないと思っている。公共機関で運行すれば、乗客ひとりにつき5,000トゥグルク（約600円）を納めるだけでよい。しか

<sup>4)</sup> EBは、小売店主の商品については1kgあたり300トゥグルク、一般の利用者については1kgあたり500トゥグルクで荷物の輸送を請け負っている。乗客が2、3人であっても荷物を積み毎回は毎回利益が見込める計算である。

<sup>5)</sup> EBは、公共機関と契約してアルタイ郡から首都へ向かうバスを公式に運転するつもりはないのか、という筆者の質問に「なくてどうする！」と声を大にして答えた。

し、中古でも過去 10 年以内に製造されたバスを所持している運転手でないと契約できない。現在運転しているバスは製造後 10 年経過しているため、2005 年以降に製造されたものへ買い替える必要があるが、手がでない。

上記 2 つの事例から、マルチン郡における首都直行便が運転手 GN の事情によって開通した後にもまた閉ざされた一方で、アルタイ郡で現在恒常的な首都間輸送経路が確立されているのは運転手 EB の生活の安定を求めるが故の努力の結果であるということが分かる。

GN は、運転の工夫によっては需要を期待できるのだが、本人にはそのつもりはない。「首都は遠いし、大変だから」といって、公共機関との契約によらずに定期的に運転することもなく、妻も働いているために生活の心配はしていない。しかしながら、マルチン郡の他の運転手も同様に定期便を出そうという意思をもたないために、郡と首都を直接結ぶような長距離輸送便は、確実な需要が見込まれる一定期間のみ運転するのである。

一方で EB は現在の彼自身の仕事のやり方に満足しておらず、より安定した経営を目指している。アルタイ郡と首都の間の人の往来は少ないため、EB のようにマイクロバスで運転するのは非効率的であるように思える。しかし彼は乗客が少ないときも空いた空間を利用して一定の荷物を輸送することによって、一度の輸送で得られる利益の極端な減少を防いでいる。

こうした努力は地域からの要請や需要の大きさに依るわけではなく、働き盛りで結婚したばかりの EB は、彼自身の運転 (= 経営) を安定させるために主体的な努力を行い、その結果として今のところの運行を維持し得る需要を呼び込んでいる。しかしながら、もしも EB の希望がかない、彼が公共機関との契約をすれば、発着地はアルタイ郡ではなく、首都でも市場から遠い長距離バスターミナルで荷を積んだり降ろしたりしなければならぬ。つまり、現在のような便利な輸送経路としては機能しなくなり、アルタイ郡と首都を直接結ぶ恒常的な経路は閉

ざされてしまうのである。

安定した運転と不安定な運転の境界は曖昧で、単発的な運転から自己の努力による定期的な運転、そして公的なサポートを受けた運転へと、あるいはその逆方向へと移行可能である。そして、それらの移行は、運転手が自己の置かれた状況に合わせて、主体的に選択するものなのである。

## 2 自動車の消耗への対応と「良い車」への需要

自動車の消耗は、長距離輸送を行う運転手たちにとって常に憂慮すべき要素のひとつである。関本が中部ジャワの零細バス運転手と雇い主であるバス所有者の取引が潜在的にもつ不安定性について触れたなかで、「運転手が走行距離を高め乗客を増して収入を増した分だけ、バス所有者には車両のより早い消耗という損失が返って来ることになる」[関本1980:380]というジレンマに言及したが、モンゴルの輸送業においては輸送用車の所有者と運転手が同一であることがほとんどであるため、それを運転手自身が抱えることになる。

### 【事例3】 ポンコツの中古車とその修理

筆者が調査のためアルタイ郡に滞在中、EB（【事例2】と同一人物）はちょうどウランバートルからアルタイへ向かっている道中にいた。滞在していたDJ（男性、50代）の家庭では、筆者の他にも長距離トレーラー運転手BH（男性、40代、【事例4】に登場）がEBを待っていた。到着予定日の2日後に郡で行われることになっている結婚式に参列するための装身具を、首都に暮らす妻がEBに託して送ったためである。また、自身が運転するトレーラーの暖房が壊れたので、新しい設備をEBが運んでいる。ところがEBは予定日を過ぎてもアルタイ郡へ到着しない。彼はそのとき、アルタイ郡に隣接する県境で車が故障し、足止めされていた。BHは装身具に対する諦めを表明し、DJは自身が所有する装身具のなかから、BHが身に着けられるものがあるかを探し始めた。

結局、EBは結婚式が終わった翌晩にアルタイ郡に到着した。EBはバスのほとんどを個人の預かり荷物と小売店の注文した商品で満たして来たために、当時の乗客は2人と少なく、車が故障した地点からほど近い遊牧民家庭に泊めてもらうことができたのだという。「どうやって直したのか」という筆者からの質問に、EBは「特別なことはなにもない。とにかくトゥムル（金属製の部品）を叩いて直すんだ。」と答えた。

後に筆者がEBのマイクロバスでウランバートルへ行くことをDJに伝えると、DJは「EBの車は『悪い』（*muu*）。小さいバスは悪路では疲れるし寒いから、大きいバスで行きなさい」と近接するボルガン郡を発地としてアルタイ郡を經由してウランバートルへ向かうバスを手配しようとした。

筆者がこれまでに幾度かEBの運転する乗合タクシーを利用したなかでも、度々故障する車をその度に速やかに直す姿を見ており、筆者はその自動車修理技術の高さを信頼していた。しかしそれは彼の運転する車が消耗して壊れやすくなっている事実と表裏一体のものでもある。EBが月に何度も郡と首都を往復し、収益を増すことによって自動車はどんどん傷んでいく。一方で、【事例1】でみたように夏にのみ乗合タクシーを運転するGNのような運転手は、車の消耗を防ぎ、極寒の冬季に道中で車が故障するというリスクを負わない。

長距離輸送の道中は、まさに「何もない」道中で故障する可能性をつねに孕んでいる[写真1]。運転手は、いつでも車を直せなければならず、自分の腕を頼りに運転を執行・維持できるEBは腕の良い運転手であるといえる。しかしながら、その評価はときに矛盾したかたちで表れる。そこにあるのは、運転手の腕の良し悪しにかかわらず、「良い車」(*sain mashin*)に対する評価である。DJの発言のように、人の輸送を依頼する際により良い車を選ぼうとする態度は、しばしばみられるものである。良い車の条件は、広くて座席が良いとか、隙間風がなく暖房がきちんと効いて暖かいといった車内の環境に関わり、目的地に短い時間で

到着することも重要である。つまり、IV-1で述べたような地域や人脈に根差した運営が、即ち長期的で安定した顧客関係を築く理由になっているわけではなく、利用者は時々の状況に合わせて最も「良い車」を選び取る<sup>6)</sup>。

#### 【事例4】「良い車」を整備する努力

BHは現在ウランバートルに居を構えるアルタイ郡出身者であり、双方の地での人脈を活かして西部モンゴルと首都を往復し、首都との間を最大積載量30tのセミトレーラーで往来し、卸売用小麦や米の大規模な輸送を個人で請け負っている。BHのトラックは2012年に新品で購入したもので、「ドイツのベンツと中国の合弁企業が製造する



写真1 何もない道中で故障した車を修理するEBと弟のOG（筆者撮影、2013年8月に筆者がEBとOGの運転する「マイクロ」で首都からアルタイ郡へ向かっていたときのもの）

<sup>6)</sup> 「良い車」を選べない場合には「悪くない (gaigui)」とか、「悪い」という評価をする。

トラック」<sup>7)</sup>だとBHはその品質を保証する。

BHは、現在はウランバートルとモンゴル最西端のバヤンウルギー県の間で小麦の輸送を行うとともに、ホヴド県ツェツェク郡にある炭鉱と国境近くの中国企業による石炭加工場の間で、石炭および精製した石炭の運搬を行っているが、筆者の調査中にもう一件の仕事の依頼があった。それは、ホヴド県とバヤンウルギー県の燃料貯蔵所まで、首都から定期的に軽油を運んでほしいというものであった。BHは、一通り話を聞いて「可能だ」「私の車は非常に『良い車』(*sain mashin*)だ」と表明した後で、依頼の積載量に鑑みて全体の運送費を決定した。仕事を受けると通話を切り、次に別の人物へ電話をした<sup>8)</sup>。その電話では、軽油の運搬に必要な新しいタンクを新疆から注文する諸手続きを交渉のうえ、購入した。

BHは依頼者との電話での交渉ではっきりと積載量に鑑みた燃費を割り出して電話口で契約を取りつけた。その他の人・物輸送を行う乗合タクシーの場合もまた、区間ごとに運賃が固定されていて運転手ごとや車種ごとの値段に違いはない。そこで、個人で運転手が利用者に安心を与えたり、信頼を得ようとするときには、車の良し悪しに重きが置かれるのである。依頼主はBHが自分の依頼内容に適切な運転手であると考えて電話をしてきているのだが、BHは、自分を信頼に足る運転手であると伝えるために、「良い車」の所有者であることをまず述べた。そして、良い車の所有者であるために、取引が成立するとすぐに、必要なタンクや新しいトラックを購入する。

彼が3年前に購入した新品のセミトレーラーは積載量が大きいため、一度に沢山運べるために車の消耗が小さいというメリットもある。一方で、BHは柔らかくて消耗が激しい冬用タイヤを使わずに、普通タイヤのみで運転している。その点では、事故リスクを負いながら効率を優先

---

<sup>7)</sup> BHのトレーラーは、ダイムラー・ベンツ社との合弁企業である中国の北奔社製である。

<sup>8)</sup> 依頼主の発言の内容は、通話後BHが解説したものによる。

しつつ依頼者にとっての「良い車」であろうとしている。

### 3 故郷から離れることの利

最後に、輸送経路の確立という、輸送業の大前提における彼らの戦略をみてみよう。

#### 【事例 5】 首都在住二世の活躍

EB はウランバートル出身だが、彼のルーツはアルタイ郡にある。2010 年にアルタイ郡との間で輸送業を始めてから、アルタイ郡に泊まるときは母方の叔父の家の敷地を利用しており、2014 年に結婚したことを機に住民票もアルタイ郡に移し、新しいゲルも建てた。しかし、バスのナンバープレートはウランバートルの車であることを示す「UN」ナンバーのままであり、その理由を EB は「UN ナンバーのままだとウランバートルに入る検問所でのチェックが簡単になるから」と話す。

#### 【事例 6】 首都移住した牧畜成功者

アルタイ郡の人々は、郡の中心地を定住集落ごとまとめて移転するという経験をしている。2006 年から郡の中心機能の移転を進め<sup>9)</sup>、2007 年には完全に移行が完了、旧定住地に暮らしていた人々も移転を余儀なくされた。

もともとはアルタイ郡に 2000 頭近くの家畜をもつ牧民であった BH も、旧中心地から移住することになる。そこで新しい家を首都ウランバートルのゲル地区に建設し、妻と 3 人の子どもを首都へ送りだし

---

<sup>9)</sup> アルタイ郡の旧中心地は湿地帯であった。日干しレンガやコンクリートによる固定家屋が建てられるようになると、その地質のために建物が歪み、倒壊するという問題が多発した。そこで郡の議会は中心地の移転を決定し、まず中心機能を現在中心地がある場所へ移転した。それが 2006 年のことである。その後、中心機能の周りに人々が移りはじめ、完全に郡の中心地の移動が完了したのは 2007 年のことであった [2015 年 11 月 17 日アルタイ郡長 BT および運転手 BH からの聞き取り]。

た。自身はアルタイ郡に近接するボルガン郡に移り、そこで3年の間に増やした家畜を2010年に一部売り、その金で5tトラックを買った。残りの家畜は友人に預託し、自身も首都へ移住したという。そして、隣県で家畜を仕入れ、首都で売るといった輸送で生計を立てていた。

2012年に父方のオジが社長を務める輸送企業が、ホヴド県のツェツェク郡の炭鉱から石炭を輸送する計画を打ち出し、7台のセミトレーラーを購入したときに、BHは自分でも「1台のセミトレーラーを買ってやった」。それが現在行っている仕事で、合計8台のトレーラーで石炭輸送を行っている。

ただし、炭鉱の準備が整い、実際に計画を実行に移したのは2014年のことで、それまでのBHは新しいセミトレーラーで、ウルムチで買った米をウランバートルまで運ぶなどの個人輸送を営んでいた。現在は、石炭を運ぶ仕事は長男GTとその友人に任せることがほとんどで、自分では息子の仕事の合間に個人的に依頼された輸送の仕事（【事例4】参照）を行っている。

宿泊場所については、BHは首都の自宅の他に、アルタイ郡の中心地、バヤンウルギー県、ホヴド郡の中心地に、気兼ねなく滞在できる親族・知人宅を確保している。アルタイ郡の中心地が移転したときに、姉夫婦（姉の夫はDJである）の家を建てたのはBHであった。現在でもDJ宅の修理や改装を全て任されており、ツェツェク郡の炭鉱への経由地として一年の半分以上をDJ宅で過ごしている。また、DJは、BHやGTに頼み、新疆との国境にある市場で塩や砂糖、米といった必要品を安くまとめ買いする。小麦の輸送などでバヤンウルギー県に行くときには、BHは学生時代の友人宅に泊まり、ホヴド郡の中心地に泊まるときには親族のマンションを利用する。

【事例5】および【事例6】からは、二人の運転手がアルタイ郡と首都ウランバートルの双方に拠点があることを利用して輸送業を始めたことがわかる。そして、双方の事例の背景には、アルタイ郡の中心地の移転



やそれに伴う人口流動の高まりがあると考えられる。

BHと同様に、中心地への移転をきっかけとして都市部へ移住した人々は少なくなかった。都市部への移住の進行は近年のモンゴル全体に共通することであるが〔小長谷 2007 : 38-40〕、アルタイ郡ではとくに中心地の移転を境に人口が減少傾向に転じている〔図5〕。しかし、モンゴルにおいて都市への移動が一方向的なものではなく、彼らが都市と草原の双方にアクセスしながら機会主義的な生活戦略をもとに暮らしていることを風戸が明らかにしたように〔風戸 2009 : 236 ; 2013 : 156-157 ; 2014 : 125〕、アルタイ郡においても、人々が都市部に生活の本拠地を移すことはアルタイ郡と首都との間を往還する人の流れを生み出した<sup>10)</sup>。BHは首都に新しく居を構えたことによって自ら都市と地方を往還する人・物の流れへと身を投じることになり、そうした人の流れに着目して、父母の故郷であるアルタイ郡との間で人・物を運び始めたのがEBであるといえよう。

さらに、二人が発着地の双方に利用できる滞在場所をもっていることは、すべての実践の前提として、経路に容易にアクセスできる環境につながっている。この発着地における滞在場所、宿泊場所は、日帰りで運行できる短距離乗合タクシーやトラック輸送を除いて、中・長距離の人・物輸送を行う運転手たちが確保しなければならないものである。それは親族の家である場合がほとんどだが、友人宅の場合もある。【事例1】においてとりあげた運転手GNもまた、首都では父方オバの家に滞在しており、助手で運転する友人もまた妹の家に滞在している。

---

<sup>10)</sup> アルタイ郡の人口は減るばかりでなく、近年では小さいながらも増加がみられることにも注目したい。都市への人口流出が全国的な問題となっているなかで、近年人口が上昇しはじめているのは、アルタイ郡がインフラの整備や福祉サービスの改善をはかり、若い世代を積極的に呼び戻そうとしているためである。最近では携帯電話の3G電波が導入されたり、上下水道の整備が始まったりと、郡の定住地における「発展」が進んでいる。

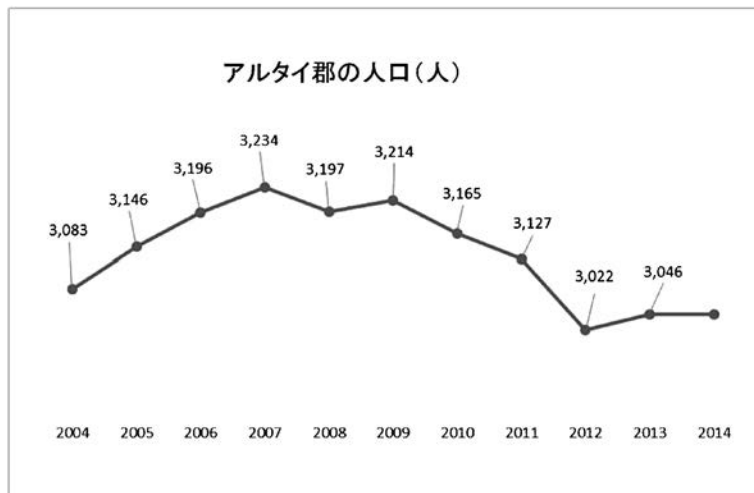


図6 アルタイ郡の人口推移  
出典：National Statistical Office (2015) により筆者作成

## V 考察：不安定な輸送経路をつなぐ運転手たちの能力と資源

### 1 長距離輸送業の基盤と不確実さ

前節までにモンゴルの人・物輸送を支える運転手たちが、いかにして輸送経路や経営を維持しているのかをみてきた。モンゴルの運転手たちは輸送車、特殊運転免許、自動車の修理技術をもつことによって輸送業に参入できる。各県に設置されている公共機関や、都市の企業と契約して人・物輸送を行う運転手は、輸送経路と顧客を与えられるが、その条件として運転年数が少なく消耗していない、すなわち故障しにくい車を所有していなければならない。そして、その輸送は大量の人や物を決められた日時に、決められた場所へ運ぶという、太くて固定的で輸送経路である。この輸送をより速く、確実なものにするために、近年では各地で首都につながる道路の舗装や整備が推進されてきた。

一方で、その太い輸送経路の隙間を縫うように個人の需要に即した柔軟な輸送を行う零細の運転手たちは、公共事業として整えられた舗装道路などの自動車利用環境の改善の恩恵を受けながらも、自助努力によっ

て運営を行っている。ことに、郡と首都を直接結ぶ輸送経路は、公共の、または企業によるフォーマルな輸送網の及ばない、最も不安定な経路である。県と首都を結ぶ輸送経路は、人・物部門双方が公共機関によって運行されているため、乗り換えを行えば輸送を完了できるが、手間がかかる [注2 参照]。特に、小さい子どもを一人で乗せる場合や荷物を送る場合は、送り主が顔見知りの運転手に直接依頼できることは、郡-首都間輸送の大きなメリットになる。

しかしながら、郡-首都間の人・物輸送をはじめとする長距離区間の輸送は、常に十分な利用客が見込めるわけではなく、また自動車が消耗するという点で運転手にとって安定した運行を維持するのは困難である。IV-1 に示したように、GN は利益が見込めるときにのみ運転するという方法でそのリスクを回避し、EB はより大型の車を購入して一度により多くの人・物を運ぶという方法で利益を確保していた。

## 2 ソフトの資源としての「タニル・タル」

IV-2 では、長距離輸送における最大の困難である車の消耗と故障への対処と、「良い車」の維持に関する運転手の取り組みを示した。車とそのメカニックに対する知識は、彼らが運転手たる所以であり、その気概は「特別なことは何もない」という EB のことばや、「私の車は非常に良い車だ」という BH のことばに表れている。彼らは、生活の一部として日々目の前にある機械の不全に向き合い、手をかけて、自らの車と付き合っているのである。フォーマル、インフォーマルの別なく、モンゴルの運転手たちは自分で壊れた車を直す。広大な大地に分散してくらすモンゴルにおいては、一番近い家庭まで数百キロの場所で立ち往生することもしばしばであるため、その場で具合の悪い箇所を直せる技術は、運転手が運転 (= 経営) を安定させるための一番の基本となる。その能力は、車の構造についてよく知っていることのみによらない。

IV-3 では、アルタイ郡から離れることにより、その距離を利として仕事を得た二人の経緯を示した。モンゴルの国内を移動する運転手たちは、目的地で親族や友人宅に宿泊する。本稿で示したすべての運転手

も、目的地では親族宅や友人宅で疲れを癒し、数日滞在する。長距離を移動し、都市と地方の双方を生活の場とする運転手たちにとっては、離れた場所に在るものこそが資源であり、離れることによって生じる関係こそが重要なのである。このように、モンゴルにおける長距離輸送網の維持には、運転手たち個人の技術や「良い車」の所有というかたちで現れる資金力といった諸能力のみならず、もうひとつの資源がモンゴルらしいかたちで動員されている。それは「タニル・タル (*tanil tal*)」すなわち「知り合い」ということばで表すことができる。

モンゴルでは、どこで何をすることもそこに「知り合い」がいることが重視される。運転手でなくても、とくに遠出をするならばそこに親族や友人などの知り合いがいることが大事であり、各所に居住する親族や知り合いは、移動のためのベースキャンプとなり住居や食事、情報を提供する。スニースはこの「タニル・タル」を動員して様々な便宜を得ることが当たり前になっている状況を汚職と関連付けて批判したが、その一方で、それが元来は、社会主義時代から長く続く家族と友人をとおして商品やサービスの授受を行う相互扶助のネットワークを意味していたことも強調している [Sneath 2012: 156]。

モンゴルの運転手たちにとっても、「タニル・タル」は零細で不確実性をもつ自身の輸送プロセスの一助となっている。GN は年に1度か2度しか郡-首都間の人輸送を行わないが、利用者たちは集客をせずともどこからか噂を聞きつけて GN の携帯電話にかけてくると言った。アルタイ郡の人々はみな EB の携帯電話の番号を知っていて、長い旅路のどこにいても携帯電話に次の仕事を依頼してくる。2日間彼の到着を待った時も、彼の家族を経由して彼がどこにいるのかという情報をすぐに得ることができた。BH もまた、現在行っている大きな仕事は全て、友人や親族から依頼されたものであり、【事例 6】において新しい仕事を依頼してきたのも、知り合いの紹介によるものであった。遠隔地での滞在中にも、親族や知り合いの存在はかかせず、また道の途中であっても、携帯電話で仕事の経過や今後の予定を家族や知り合いに知らせる。その情報は運転手たちが不在の発着地でも人から人へと伝わり、共有されてい

くのである。彼らは、資金や車、輸送経路といったハード面を整えて運行しているのみではない。彼らが自助努力によって獲得、確立したハード面の隙間を満たすように、ソフト面では「タニル・タル」による相互扶助が、運転手たちの長い旅に安定をもたらしている。

### 3 おわりに

本章では、モンゴルにおいてインフォーマルな自動車輸送を行う運転手たちの実践、とくに最も長距離で不安定な首都間の輸送が、彼らの努力によって活用可能な経路として構築、維持されていることを明らかにしてきた。

公共機関や会社に登録してフォーマルな輸送業を営む運転手たちは、会社からの配分によって、決まった経路と定期的な仕事を獲得することができる。運営企業や公共機関にとっては、輸送サービスや収益を持続的に安定させることが重要であり、運転手にはそのための確実な運転が求められる。一方で、インフォーマルな輸送業には、それとは逆方向の流れがある。そこに最初に存在するのは運転手自身であり、彼が集客と運転を行うことによってそこに輸送経路ができるのである。サービスや収益の安定が持続するかどうかは運転手の選択や努力に委ねられる。

長距離運転手たちは移動性の高いモンゴル社会のなかでも殊に高移動性をもって暮らしている。故障やそれに伴う立ち往生という不確定要素を抱えながら、自ら広い国土を行き来することでモンゴルのインフォーマルな輸送網の一部となっている運転手たちは、独自のペースで長い道を日々往還する、自由でありながら非常に不安定な冒険者かもしれない。しかしその一方で、彼らは自己の輸送経路や輸送車のコンディションを整備し、情報網やベースキャンプを確保する。そうして、もちろん不確定要素を残しながらも、十分に目的地までたどり着ける万全な準備をしたうえで、長い道のりへ乗り出していく。

また、先に風戸の論に触れながら述べたように、都市部への人口移動が進んでいるモンゴルにおいて、その移動性は地方から都市へという一方的な流れではなく、ライフコースにおけるその時々状況に合わせ

て、機会主義的に地方と都市を往還するなかで生じるものであった。本章で取り上げた運転手たちの経営戦略もまた、地方から都市へと移住した親族を宿泊先として頼ったり、運転手自身が都市に本拠地を移すことによって地方との間で輸送に携わるなど、動的で機会主義的な生活戦略を基盤としている。資金、交渉力、運転とメカニクの技術、「タニル・タル」ということばに象徴されるような社会的ネットワークなど、利用可能な資源があれば、彼らは経路の維持が可能であるが、一方でそれらがなければ、経路は閉ざされ、運転手は潜在的な存在になる。潜在的な運転手は別の仕事をしたり、妻の収入に頼ったりしており、運輸業務は実は運転手世帯の生活戦略全体に埋めこまれている。モンゴル国におけるインフォーマルな人・物輸送は、とりわけ長距離輸送において、需要の有無や利益の大小よりも、運転手の生活と、それを安定させ得るだけの諸能力、社会的資源の有無を背景として成り立っている。すなわち、モンゴルのインフォーマル輸送は運転手の人生に付随しているのである。

### 謝辞

本章のための調査では、ホヴド県およびオヴス県の運転手たちに大変お世話になった。本稿に登場しない運転手たちからも様々な経験を聞かせていただいた。また、執筆にあたっては、北星学園大学の風戸真理先生が重要な指摘を多くして下さった。ここに記してみなさんに感謝申し上げます。

### 参考文献

- Alvarez, R. R. and G. A. Collier  
 1994 The long haul in Mexican trucking : traversing the borderlands of the north and the south. *American Ethnologist* 21 (3) : 606-627.
- Auge, M.  
 1995 *Non-places : towards an anthropology of supermodernity*. trans. John Howe. Verso.

- Dalakoglou, D. and Harvey, P.  
 2012 Roads and anthropology : ethnographic perspectives on space, time and (im) Mobility. *Mobilities* 7(4) : 459-465.
- 藤田昇ほか (編著)  
 2010 『モンゴル：草原生態系ネットワークの崩壊と再生』 京都大学出版会。
- 風戸真理  
 2009 『現代モンゴル遊牧民の民族誌』 世界思想社。  
 2014 「草原と都市を往還するノマド：20世紀モンゴル国における居住地と職業選択」 楊海英編 『中央ユーラシアにおける牧畜文明の変遷と社会主義』 pp.147-160、名古屋大学文学研究科比較人文学研究室。  
 2015 「時空を超えて暮らしを包む住居：モンゴル・ゲルのフレキシビリティ」 佐藤知久ほか編 『世界の手触り：フィールド哲学入門』 pp.109-127、ナカニシヤ出版。
- 小長谷有紀  
 2007 「モンゴル牧畜システムの特徴と変容」 『E-journal GEO』 2(1) : 34-42。
- Marcus, G. E.  
 1995 Ethnography in/of the world system : The emergence of multi-sited ethnography. *Annual review of anthropology* 24 : 95-117.
- モンゴル科学アカデミー歴史研究所編  
 1988(1969) 『モンゴル史 2』 田中克彦監修、二木博史ほか訳、恒文社。
- National Statistical Office  
 2015 *Mongolian Statistical Information Service*. (<http://www.1212.mn/en/>、2015年1月30日最終閲覧)。
- 西垣有  
 2009 「ポスト社会主義のストリート—モンゴル・ウランバートル市における都市空間の再編」 関根康正編 『ストリートの人類学 下 (国立民族学博物館調査報告 81)』 pp.405-429、国立民族学博物館。
- ロッサビ、モリス  
 2007(2005) 『現代モンゴル：迷走するグローバリゼーション』 小長谷有紀監訳、小林志歩訳、明石書店。
- Rothe, J. P.  
 1991 *The Trucker's World : Risk, Safety, and Mobility*. Transaction Publishers.
- 関本照夫  
 1980 「二者関係と経済取引：中部ジャワ村落経済生活の研究」 『国立民族学博物館研究報告』 5(2) : 376-408、国立民族学博物館。
- Sneath, D. Anthony  
 2012 Constructing Socialist and Post-Socialist Identities in Mongolia, *Mongolians after Socialism : Politics, Economy, Religion*. Bruce M. Knauft, Richard Taupier Lkham Purevjav and Gerelmaa Amgaabazar (eds.), pp. 147-164. Admon Press.
- 祖田亮次  
 2008 「東南アジアにおける農村—都市間移動再考のための視角：サラワク・イバンの事例から」 『E-journal GEO』 3(1) : 1-17。

Steyn, A. S.

- 2015 The truck driver's watch- time and the working lives of long haul truck drivers in southern Africa. *Anthropology Southern Africa* 38(1-2) : 61-74.

Watts, L. and J. Urry

- 2008 Moving methods, travelling times. *Environment and Planning D : Society and Space* 26(5) : 860-874.

Zurag zui XXX

- 2015 *Mongol uls avto zamin suljeenii zurag*. Ulaanbaatar.