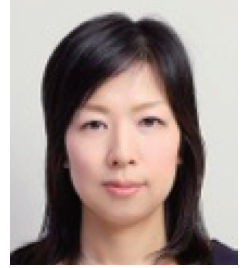


サウジアラビアの自動車運転解禁： 女性運転手参入による変化と展望



東京大学 特任准教授 辻上 奈美江

サウジアラビアで女性の運転を解禁する「最高命令」が9月に発表された。女性の運転解禁を求めてきた活動家の女性にとっては、長年の時を経た快挙である。本稿では、運転解禁運動の経緯、活動家たちの経験した社会的制裁、一般の女性たちの運転に対するこれまでの意見などを検討しながら、今後の女性の運転に関する展望を議論してみることとする。

運転解禁運動の経緯

サウジでの女性運転解禁運動は、大きく分けて3つの段階を経てきた。第一は1990年11月、湾岸危機の時だった。47人の女性が運転席や助手席に乗り込み、車列を作ってリヤド市内を運転したところ、30分程度で拘束された。この事件を機に、内務省令として女性の運転が禁じられることになった。この後、2000年代には、シーア派サウジ人による運転解禁要求が起きるが、大きな支持を得られずに失敗する（2005年にはムハンマド・アル＝ズルファ諮問評議会議員が女性の運転解禁について発議しようとするが妨害された。また2007～08年にかけて、活動家のワジーハ・アル＝ホワイデルが自ら運転している）。

第二の段階は、2011年、「アラブの春」の波がサウジにも到達した時だった。のちに詳しく論じるマナール・アル＝シャリーフらがSNSを駆使して「Women2Drive」運動を展開したのだが、女性たちは1990年のように車列を組むことは計画せず、6月17日を機にそれぞれの女性が自宅の近くなどで運転を開始することを呼びかけた。だが、これに先立ってアル＝シャリーフが運転し拘束されてしまったことが見せしめになったのか、6月17日の女性運転者の数はそれほど増えなかった。

第三の段階は2013年10月、運転解禁要求が高まった際である。この年の1月には、女性の諮問評議会議員が誕生しており、この時、3人の女性議員が交通法の改正を諮問評議会に求めたがうまくいかなかった。だが、これを機に、しばしば諮問評議会でも男女の議員が女性の運転解禁を訴えるようになっていた。

強い権力を有するサウジの指導者らにとっても、女性の運転の是非を決めるのは難しかったことがうかがえる。2005年、アブドゥッラー前国王は国王就任直後、女性がそのうち

運転する日が来るだろうと述べていた。アブドゥッラー国王は、女性の諮問評議会議員の誕生や、女性の地方自治政府への参政権などを約束したが、自動車運転についての是非は避けたまま2015年に死去した。

検閲を受けるメディアは控えめながらもその立場を表明してきた。たとえば女性の地位向上を支持してきた英字紙アラブ・ニュースでは、マハ・アキールなど運転解禁を含む女性の地位向上に積極的なフェミニストのコラムを掲載してきた。これに加えて、非常事態の際、女性が運転して家族の命を救ったという逸話をしばしばとりあげ、賞賛してきた。

『それでも運転したい (Daring to Drive)』活動家たち

このような潮流にあって、女性の運転解禁を求めて運動してきた活動家らの道のりは決して緩やかではなかった。2011年に自動車を運転し、ビデオをインターネットに投稿した後、拘束されたマナール・アル＝シャリーフが自らの半生を振り返った著書を今年6月に出版している。貧しい家庭に生まれ育ったが、勉学に励んだ結果、国営石油会社アラムコに就職できた彼女は、同僚と結婚・出産するが、数年後には離婚してシングルマザーとなる。そんな彼女が運転解禁運動に携わろうと考えるようになった直接的なきっかけは、ある夜、病院からの帰りに車を捕まえることができずに不安な思いをしたことだった。この夜、彼女が時折利用しているタクシー運転手たちは皆、出払っていた。病院も閉まったので、彼女はしばらくの間、通りで待つほかなかった。その間、彼女の横を通り過ぎた車は、次々にクラクションを鳴らしたり、スピードを落としたりして、彼女に近づこうとした。サウジでは、そもそも歩行する場所がほとんどないのに加えて、女性が路上を単独で歩く習慣はない。昼間であっても、通りひとつ隔てた場所へ行くために、わざわざ車を使うのが一般的である。アル＝シャリーフのように夜間に女性が一人で通りを歩けば、売春婦であると勘違いする男性は少なくない。実際、アル＝シャリーフが歩いていると、一台の車がスピードを落として執拗に彼女の後をつけてきた。あまりにも執拗だったので、アル＝シャリーフが道端にあった石を拾って車に投げつけたところ、ようやく車は彼女から離れた。この時彼女は、なぜこんな思いをしなければならぬのかと理不尽さをかみしめた。一握りの女性はお抱え運転手を雇えるくらい裕福だが、それ以外の多くの女性の移動はタクシーが捕まえられるかどうかにかかっている。多くの女性は、運転手による性的いやがらせに遭った経験があるが、親戚などでない男女の交流を避けようとする「男女隔離」社会において、女性が見ず知らずの外国人男性の車に乗らなければ移動ができないことこそ不条理だと考えたようである。アル＝シャリーフにとっては、いずれも、女性が運転することができさえすれば、解決する問題と思われた。

ただし、自らが運転することによって、のちに拘束され、仕事も失って、サウジにいらなくなる可能性があるとはまでは考えていなかったのかもしれない。彼女は過去数年間、

自らの誕生日に何か特別なことをすることに決めていたので、この年の誕生日は運転することを誕生日のイベントに設定したと振り返っている。アル＝シャリーフは自ら運転したビデオをインターネットに投稿した後、夜中に複数の秘密警察に連行され、約10日間拘束される。その後、仕事も続けられなくなり、サウジを出国することとなった。

アル＝シャリーフが運動に関わるようになった背景には、彼女が「後見人」から離れて住まうシングルマザーであることも深く関係していると思われる。彼女は24歳で結婚、息子を一人出産したのちに離婚した。離婚後も、彼女は仕事のため、後見人でサウジ西部のマッカに住む彼女の父親と離れて、東部州のダハラーンに息子と二人で住んでいたのである。だが、シングル女性はサウジでは今や珍しい存在ではない。ガルフ・ニュースによると、結婚した5組のうち1組の夫婦は離婚するとされている (*Gulf News*, 2017年10月19日付)。また、30歳以上の女性の45パーセント以上が独身であるというデータもある (*Independent*, 2015年1月21日付)。アル＝シャリーフの悩みは、彼女だけの悩みではなかったはずである。

活動家の社会的制裁は解かれるか

ところで運転そのものが解禁になれば、アル＝シャリーフを含むこれまでに運転をしてきた活動家らの社会的制裁は解かれるだろうか？ 1990年に運転した女性たちは、一時的にパスポートを没収され、海外渡航ができないなどの制裁を受けることになった。また彼女らに対する誹謗中傷も起きた。当時、運転した女性たちに連絡を取ろうとした保坂修司氏は、固く断られたとしている [保坂2017]。よほど嫌な思いをしたのではないかと保坂氏は推測しているが、筆者の知り合いの中にも、1990年のデモに参加したが、その後、このような運動に携わるのは時間と労力の無駄と考えるようになった女性がいる。主婦である彼女は、その後、運動からは一切手を引き、カルチャーセンターに通って悠々と過ごすことのほうがよほど有意義と考えているようだった。

たしかに、女性たちへの制裁は長引いた。当時運転した大学教員のひとは、この事件を機に、大学での職位を降格させられ、教鞭がとれなくなった。数年前になってようやく海外の大学に職を得ることができたが、20年近く教える機会を奪われてきたことになる。別の大学教員ファウズィーヤ・アル＝バクルは、今でも職場では常に「運転デモ参加者」のレッテルを貼られるという。彼女は「どんなに仕事を頑張っても、昇進はできない⁽¹⁾」とメディアに打ち明けている。アル＝バクルをはじめ、当時、運転デモに参加した複数の女

(1) “Saudi Women Reunite To Remember Driving Protest”, *NPR*. 2008年12月16日付。
<http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=97541372> (最終閲覧日: 2017年11月12日)

性は、その後も活動家として、事あるごとに運転解禁や女性の政治参加、後見人制度の廃止を求めてきた。

先述のマナール・アル＝シャリーフも、大きな代償を払うことになった。拘束後、アラムコでの仕事を失ったほか、誹謗中傷を受けたために兄も仕事を失ったという。事件後、一時UAEに滞在しているとされていたが、今はオーストラリアに住んでいる。アル＝シャリーフの著書でも明らかにされているが、彼女が拘束されたのは運転をしたからではなく、そのビデオを撮影して、インターネットに投稿し、外国メディアに情報を流したからとされている。女性たちは、社会の秩序を乱すことへの制裁を受けたということなのだろう。

さらに2014年12月に、自ら運転してUAEからサウジに入国しようとしたルジャイン・アル＝ハズルールは、73日間拘束されることとなった。アル＝ハズルールは1年後、はじめて女性の参加が許された地方評議会選挙に立候補したが、登録を抹消された。

先述のとおり、サウジアラビアでは、命の危機がある時などに女性が運転をして賞賛される事例も、稀ではあるが存在する。そう考えれば、活動家女性らは、運転をしたことが批判されたというよりは、社会に混乱を招いたことに逮捕や非難の原因がありそうだ。運転解禁を求めてきた女性たちに貼られたレッテルが、実際には運転そのものに対するレッテルでないとすれば、運転解禁と同時に社会的制裁が解除されると期待することは難しいかもしれない。

国民の多くは運転解禁に賛成なのか？

では、アル＝シャリーフのような活動家以外のサウジ人男女は、運転解禁をどのように受け止めているのだろうか？ 運転解禁発表直後の10月上旬、英字紙アラブ・ニュースと、インターネットを駆使して市場調査やデータ分析を行うイギリスの会社YouGovが共同で行った500人以上を対象としたオンライン調査結果が発表された。調査の結果、77パーセントのサウジ人が運転解禁に賛成していることがわかった。女性回答者に限定すれば、82パーセントが運転解禁を歓迎し、65パーセントが運転免許を取得したいと考えているという。

これまでサウジ人女性の声を聞いてきた筆者にとっては、この結果には驚くとともに納得がいった。まず驚いたのは、こんなに多くの女性が果たして運転を望んでいたのだろうかという点である。筆者のような外国人の調査に協力してくれる人物は、おのずと時間的に

筆者紹介

2008年神戸大学大学院国際協力研究科博士後期課程修了。博士（学術）。日本学術振興会特別研究員、高知県立大学講師などを経て現職。

著書に『現代サウディアラビアのジェンダーと権力』（福村出版、2011年）、『イスラーム世界のジェンダー秩序』（明石出版、2014年）、共著に『中東政治学』（有斐閣、2012年）『中東イスラーム諸国民主化ハンドブック』（明石書店、2011年）『グローバル政治理論』（人文書院、2011年）、共訳に『中東・北アフリカにおけるジェンダー』（明石書店、2012年）『21世紀のサウジアラビア』（明石書店、2012年）など。

専門は中東地域の比較ジェンダー論および地域研究。

も金銭的にも余裕のある中間層以上に収斂される傾向がある。このことも影響してか、筆者の知るサウジ人女性のかかなりの数はこれまで運転に強い興味を示してこなかった。彼女らの多くがいわゆる「お抱え運転手」を雇い、自分専用の車があるので、いつでも好きな時に外出することができる。彼女らは運転できなくとも、行動の自由があるのだ。たとえば、女性たちは週末になると女性だけの親戚の集まりに出かけていくことが多い。女性たちは夜9時ごろから集まり始めて、お菓子やご飯を食べておしゃべりをして、帰宅するのは大抵午前2時か3時だ。運転手たちは、その間、訪問した家の離れで夕食をとって待っている。女性たちは、帰りたくなれば運転手を携帯電話で呼んで準備をさせて、帰宅する。実質的に足に困ることはないのである。親戚の訪問は慣習となっているので、帰りが遅くなったからといって夫に咎められたりすることもない。ある意味では、多くの日本人女性より行動の自由度が高いのではないかとすら感じさせられることがあるほどだ。

2011年末に筆者が非活動家を対象に実施した小規模な聞き取り調査では、10～20歳代の若い女性は概して運転に関心があり、他方で中高年以上の女性は懸念を示していた。若い女性は、運転手に依存せずに外出できることや、運転そのものに興味を持っているようだった。ただし、「規則が明確化される必要がある」や「年齢制限を設ける必要がある」として、女性が運転できる時間帯や、女性運転者の年齢の下限を定める必要があるとしていた。他方で、運転解禁に否定的な女性の多くは、若い世代の娘をもつ女性であった。母親として、女性たちは、娘が運転するようになった場合に交通事故に巻き込まれたりしないかを心配していた。また、運転者の総数が増えることで、より渋滞が深刻化することに懸念を示した女性もいた。さらには、「働いている女性のうち、運転手を雇うことに問題を感じている人などいない」ときっぱりと否定した女性の大学教員もいた。この女性は、男性運転手と二人きりになることに問題を感じているようでは仕事などできないという意味でこう発言したと思われる。だが、運転手の給料が女性にのみ重くのしかかっていることが、中間層以下の女性の社会参加を妨げてきたことは長らく問題となっていた。自らとは異なる社会・経済的背景をもつ女性への想像力の欠如は、まさに階層間の断絶を意味しているのではないだろうか。別の否定派女性のなかに「なぜ私が運転手になり下らなければいけないのか」と発言した人がいた。階層間の断絶の深刻さに加えて、運転をインドやパキスタンなどの外国人労働者が担ってきたという人種差別の根深さも垣間見られる。さらには、外国人である筆者が、運転禁止に関心を寄せることへの否定的な反応も見られた。「運転よりも先に解決すべき問題がある」として教育や医療の問題をあげた女性や、「運転に執着する必要はない」として公共交通機関の整備の重要性を訴える女性もいた⁽²⁾。当時は、「ア

(2) 詳細は辻上奈美江「運転解禁に向けたサウディアラビア人女性による抗議行動と今後の展望」、『中東研究』、第513号、pp. 105-111、2012年を参照されたい。

ラブの春」の影響を受けた女性活動家らが、運転解禁を目指した社会運動を展開した直後だったが、運転そのものには賛成の女性ですら、社会運動を起こすことには否定的であることが多かった。体制に批判的な立場をとることのリスクも、彼女らの意見に影響していたことがうかがえる。

さて、話を元に戻そう。アラブ・ニュースなどの調査では圧倒的に多くの女性が運転解禁に賛成していたことについて、驚いたが同時に納得したと先述したが、納得できる点は以下である。この調査では、YouGovというイギリスの民間企業が対象者にメールを配信し、関心のある人がオンライン上で回答できるというものである。アンケートに回答するかどうかは、回答者次第ということになる。逆に言えば、これに回答した人は、あえて自らの立場を示したい人たちであった可能性が高い。強い関心を有さない人、運転解禁に否定的な人は、おのずと調査から遠ざかっていったと考えられる。

思い起こせば、解禁発表後、サウジ国営通信は、次々に州知事や諮問評議会議員、諸大学指導部が最高命令に賛成・支持する発言を配信した。たしかに諮問評議会議員のなかには女性の運転解禁を推進してきた女性議員も数名おり、彼女らの働きかけは今回の最高命令に一定の影響力を有していたと思われる。だが、運転解禁はこれまで決してマジョリティの見解ではなかった。

ところで体制を批判することへの脅威は、昨今、徐々に高まりを見せている。今年だけを振り返っても、海外で体制批判を繰り返した王族が秘密裏に拘束され、リヤドに幽閉されているというニュースが目撃されたほか、9月にはサウジの対カタール政策に懸念を示した20人ほどの宗教家・知識人が逮捕された。11月には腐敗撲滅のためとして王子や現職大臣らまでを含む200人ほどが拘束された。現体制では、外交であっても内政であっても、反体制的姿勢を表明することのリスクはますます大きくなってきている。運転解禁の発表直後に、数多くの政界人や財界人が支持を表明した光景から考えられるのは、今、サウジの政界人・財界人はロープロファイルを保つだけでは不十分で、体制支持を積極的に表明する姿勢が求められているのかもしれないということである。最高ウラマー評議会も同意したことが発表されたことに鑑みれば、もはや運転解禁にノーを突きつけるための理由は存在しないことになる。

そのためか、運転解禁に対する人びとの反応は歪んだ形で現れた。たとえば、運転解禁のニュースの後、妻に運転の仕方を教えるとツイートした男性は、たちまち非難を浴びることとなった。妻の顔写真をツイッターに掲載したことに対する非難が殺到したのである。実際には妻はヒジャーブで髪を隠し、サングラスをかけているので、顔写真といっても個人を判定できるものではない。だが、何かしら難癖を付けたい人が一定数存在することは、運転解禁への否定的な反応のひとつと読み解くことができるかもしれない。

まとめにかえて：サウジ人女性は運転するようになるか？

来年6月に実際に運転解禁となれば、活動家の女性などをはじめ、免許を取得し、運転し始める女性は少しずつ出てくるだろう。活動家以外では、若い女性の関心は高い。だが、未婚女性の行動は家族の管理下にあることを考えれば、家族が許すかどうか、周囲がどのように反応するかなどの状況によって、女性の運転の浸透のスピードに差が生じるかもしれない。他方で、これまで運転手を雇い続けてきた中高年層・富裕層では、しばらく様子見が続く可能性が高い。

いずれにしても、女性が運転を開始しても、外国人運転手が急激に減るかどうかはわからない。というのは、運転手は、自動車を運転するだけが仕事ではないからである。運転手は、子どもの学校などへの送迎、買い物、荷物の運搬、庭の掃除、車の掃除に加えて、なかには料理まで担当することもある。最近では、若い世代が運転手にファストフードのデリバリーをさせているのも印象的である。筆者がしばしばホームステイさせてもらうサウジ人宅でも20歳代の若者が数名いるが、彼ら・彼女らは、ほぼ毎日、運転手をファストフード店に送り込み、好みの食事を運んでもらっている。雇用主であるサウジ人にとって、運転手はこのような雑務をすべてこなしてくれる便利な存在である。女性のみならず、男性の役にも立っていることになる。この便利な使用人を安々と手放すだろうかという疑問がわく。他方で、今後は女性のメイドに運転させて、家事や育児、介護に加えて、運転手の仕事も担わせる可能性もあるが、メイドがすでに運転技術を習得していない限り、一から運転を教える手間やコストも検討されることになるかもしれない。

今後の運転手の雇用については、他の湾岸諸国の例が参考になるかもしれない。実際に筆者が観察した例では、UAEやクウェートなど女性の運転が許された国でも、富裕層の間では運転手を雇っている例は少なくない。筆者が観察した事例の場合、UAE人女性は運転ができなかったのに対し、クウェート人女性は自らも運転するが、買い物や荷物運搬係としてお抱え運転手を利用していた。そのように考えると、サウジでも今後も一定数の家庭では、運転手を雇い続けるだろう。

他方で、女性たちが恐れている交通事故についてはいくつかの楽観的な可能性が考えられる。ひとつ目に、これまでサウジでは、道路は数少ない男性限定の空間だった。危険な運転を「男らしい」と考えたり、今では禁止されているものの暴走ドリフトが流行したりもした。だが、ここ数年、交通違反に対する取り締まりは強化されてきている。また、女性運転者が徐々に増えれば、「レディ・ファースト」のマナーがおのずと広まる可能性もあるだろう。そしてもうひとつは自動運転車である。近年、急速に進化している自動運転車を、女性たちが自分用の自動車として選択する可能性もある。

参考文献

保坂修司「デモ，弾圧，論争，『卵巣に影響』…サウジが女性の運転を解禁するまで」『ニューズウィーク日本版』2017年10月25日付

Al-Sharif, Manal. *Daring to Drive: The Young Saudi Woman who Stood Up to A Kingdom of Men* (Simon and Schuster, 2017)

* 本稿の内容は執筆者の個人的見解であり，中東協力センターとしての見解でないことをお断りします。