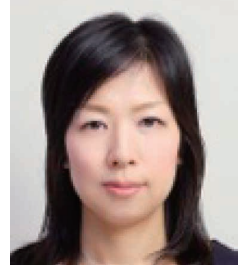


サウジアラビアにおける女性の運転解禁： 女性たちはハンドルを握るか



上智大学 総合グローバル学部 准教授 辻上 奈美江

長年にわたる論争の末に、今年6月、ついにサウジアラビアで女性の自動車運転が解禁となった。解禁決定当初、女性の行動の自由の確保、海外からの「歪んだ」イメージの是正、外国人労働者への依存からの脱却など、サウジ社会の複数の問題が解決あるいは軽減されるかのような見通しが示された。解禁から約半年が経過した今、これらの見通しは実現したのだろうか。女性の運転を支える制度とその運用、女性の運転者に対する反応などから検討することとする。

運転解禁決定後の報道

まず立ち戻ってみたいのが、2017年9月に運転解禁が決定した直後からの、現地英字紙の報道である。現地英字紙アラブ・ニュースとイギリスの調査会社 YouGov とが、アンケート調査を行い、男女の回答者の77%が運転解禁に賛成しているとの結論を導き出した。この数値は女性のみ限定すれば82%に上昇するとされた⁽¹⁾。また、同年11月には、サウジの家庭の87.2%が現在運転手を雇用しており、運転手には少なくとも年間1万2,000リヤルの給料に加えて生活費を雇用主が提供しているとし、女性が自動車を運転するようになれば、130万人の外国人運転手が帰国することになること、それによって330億リヤルがサウジ国内に還流するとの試算が示された⁽²⁾。今年6月の運転解禁後、果たして8割以上の女性が運転を開始し、それによって、これまでに雇用していた運転手を解雇したのだろうか？

(1) “Eight in 10 Saudis Agree Women Should Drive in the Kingdom”, *YouGov*. October 14, 2017. <https://mena.yougov.com/en/news/2017/10/14/eight-10-saudis-agree-women-should-drive/> (最終閲覧日：2018年12月3日)

(2) “Women Driving in Saudi Arabia: Important Questions Answered”, *Arab News*. December 17, 2017. <http://www.arabnews.com/node/1210301/saudi-arabia> (最終閲覧日：2018年11月20日)

ハラスメント防止法の成立

そもそもなぜ、女性の運転がこれほどまでにサウジで論争となってきたのか。これまでの筆者の主に女性を対象とした調査では、交通事故に巻き込まれたり、路上で嫌がらせを受けたりするのではないかという懸念を聴取している⁽³⁾。とりわけ結婚前の女性の性の管理が家族の名誉を決定する社会において、運転によって若い女性が嫌がらせを受けないことは、運転解禁のための大前提であった。

そのように考えると、2018年5月30日の閣議でハラスメント防止法が承認されたことは興味深い。ハラスメント防止法は、被害者が女性である場合のみならず男性の場合も対象としており、被害者が未成年の場合などは、最大で5年の禁固刑および30万リヤル（約900万円）の罰金が科せられるなど、重い刑罰が定められた。また、同法制定にともなって、公的機関や民間企業もハラスメントに関する規定を整備することが求められた⁽⁴⁾。

ハラスメント防止法が成立した過程には、ドメスティック・バイオレンスの問題も潜んでいたと考えられる。サウジでは、2013年にドメスティック・バイオレンスに関する法律（以下、DV防止法と呼ぶ）が整備されている。DV防止法では、身体に対する暴力のほか、精神的暴力、性的虐待を対象としており、最大5年の禁固刑および5万リヤル（150万円）の罰金を科すことが定められた。この法律の制定に際しては、当時、ハーリド王財団が、ニカーブの隙間からあざが見える女性の写真を使って「隠しきれないものもある (Some Things Can't Be Covered)」とする写真広告を現地主要紙に掲載したのだが、このような人権意識の啓発を訴える広告が新聞に掲載されることは極めて異例であったため、高い注目を集めた⁽⁵⁾。

家庭内の問題は明らかになりにくいものの、同法が制定される頃には、サウジではドメスティック・バイオレンスは深刻な問題のひとつとして認識されるようになっていた。アブドゥルアジーズ王大学社会・ソーシャルワーク学部のヌーラ・アル＝ムサーイドが2004

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、東京大学特任准教授などを経て現職。

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）、Higher Education Investment in the Arab States of the Gulf (Gerlach, 2016)、Arab Women's Activism and Socio-Political Transformation (Palgrave, 2018) など。共訳に『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。

(3) 辻上奈美江「[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](#)」『中東協力センターニュース』第42巻8号、2017年、pp. 26-33。

(4) Clyde & Co ホームページ
<https://www.clydeco.com/insight/article/ksa-anti-harassment-law>
(最終閲覧日：2018年11月20日)

(5) 現在でも、ハーリド王財団のホームページでこの写真を見ることができる。
<http://www.kkfeng.org/>
(最終閲覧日：2018年12月1日)

年に発表した研究によれば、ジェッダに住む230人の男女の回答者（女性118人、男性112人）のうち、女性回答者の58%、男性回答者の72%が、子どもの頃、あるいは大人になってから親から暴力を受けたことがあるという。アル＝ムサーイドは、この調査結果から、暴力は家庭内に根深く浸透しており、そのことがDVを助長させていると論じる。同研究によれば、男性回答者の30%が家族の女性に暴力をふるったことがある。また、すべての回答者のうち46%が、暴力は女性の不品行を正すために効果的な方法だと考えていること、そしてこの割合は男性のみに限定するとさらに上昇し53%にのぼることが明らかになった⁽⁶⁾。

弁護士ディーマ・アル＝シャリーフは、今年3月にアラブ・ニュースに寄稿した記事で、DV防止法に対する知識を広めるために、DVに関する教育を学校のカリキュラムに組み込むべきであると訴えているが⁽⁷⁾、実際に公的機関の職員のDVに関する知識や関心が欠如していることが、国家警備省保健問題局の調査で明らかになっている。同局は、サウジ国内の男女の小学校・中学校・高等学校、主要病院、警察諸部署、法廷、慈善団体などの5,075人を対象に、DV、児童虐待およびネグレクトに関するアンケート調査を行っている（ただし、調査実施時期は不明である）。この報告によれば、アンケートへの回答者のうち97%がDVや子どもの虐待・ネグレクトについて何ら講習や研修を受けたことがないこと、また回答者の31%が今後も研修を受けたいとは思わないという結果を導き出している⁽⁸⁾。先述の弁護士によれば、DV防止法が制定された2013年から2016年までの間に1万1,000件の通報があったとされる⁽⁹⁾。この数の多少を判断することは容易ではないが、夫から妻への暴力については、クルアーンにも「あなたがたが、不忠実、不行跡の心配のある女たちには諭し、それでもだめならこれを臥所に置き去りにし、それでも効きめがなければこれを打て⁽¹⁰⁾」（婦人章34節）と明記されていることもあり、宗教的には妻への暴力が正当化される余地があることになる。

1960年代にアメリカから発展したラディカル・フェミニズムは、公的領域における女性の権利を求めるそれまでのフェミニズムとは異なって、家庭内で女性たちが抱える問題は

(6) Almosaed, Nora. “Violence against Women: A Cross-cultural Perspective”, *Journal of Muslim Minority Affairs*, Vol. 24, No.1, 2004, pp. 67-88.

(7) Alsharif, Dimah. “You & The Law: How Saudi Arabia is Combating Domestic Abuse” *Arab News*. March 22, 2018.

<http://www.arabnews.com/node/1271261>

（最終閲覧日：2018年11月27日）

(8) The National Family Safety Program, “Study: Domestic Violence and Child Abuse and Neglect in Saudi Arabia” *National Guard Health Affairs*. n.d.

<https://nfsp.org.sa/ar/awareness/DocLib/e.pdf>

（最終閲覧日：2018年12月1日）

(9) Alsharif, “You & The Law: How Saudi Arabia is Combating Domestic Abuse”

(10) 日本ムスリム協会『日垂対訳注解聖クルアーン』2014年, p.98.

公的領域にもつながる政治的な問題であると訴えたことが画期的であった。サウジではそのような運動は起きていないものの、同様のことが認識されるようになってきていた。たとえばこれまで女性下着店の店員は男性であったが、2011年に女性に限定した背景には、下着店をはじめとする婦人服店での男性店員によるセクハラが問題化していたことがある。

最近では、#MeToo 運動が世界規模で拡散したが、サウジでは2018年2月に女性巡礼者の間で巡礼中に嫌がらせが起きていることを告発する #MosqueMeToo 運動が広がった。エジプト系アメリカ人ジャーナリストのモナ・エッタハウイーが2013年の巡礼時に痴漢行為を受けた経験をもとに声を上げると、巡礼中に痴漢行為を受けた女性たちが次々に賛同したのである⁽¹⁾。

2013年にDV防止法が成立し、私的領域での暴力は規制の対象となった。しかし、私的領域で暴力が横行しているなら、公的領域において問題がないはずがない。サウジ政府は、Vision2030を通じて、女性が仕事やレジャーで外出する機会を増やそうとしている。公的領域における性的暴力の取り締まりを保証しなければ、運転解禁は実質的な改革につながらないという認識が政府にもあったのだろう。

運転解禁後の女性運転者の明暗

6月24日の運転解禁後、国内では、女性たちが概して快適に運転している様子を伝える報道が目立った。現地英字紙サウディ・ガゼットは、解禁当日の24日の女性運転者による自動車事故は皆無だったと伝える記事を配信した⁽²⁾。アラブ・ニュースでは25日、現在12万件の運転免許申請があるとする内務省の発表を報じた⁽³⁾。

女性誌『サイイダティ』は7月15日付のウェブ版の記事で複数の女性運転者のツイッターを紹介している。ラナー・アル＝シャイフは、リヤド市内で一週間、運転して通勤したが、嫌がらせは受けなかったとツイッターで報告し、女性の運転は「ごく自然で、まるで何年もここを運転しているかのようだった」とつぶやいている。病院で働く別の女性、

(1) Amidi, Faranak. “100 Women: Muslim Women Rally Round #MosqueMeToo”, *BBC*. February 9, 2018.

<https://www.bbc.com/news/world-43006952>

(最終閲覧日2018年12月3日)

(2) Alawi, Ibrahim. “No Accidents on First Day of Women Driving”, *Saudi Gazette*. June 26, 2018.

<http://saudigazette.com.sa/article/537686> (最終閲覧日2018年12月3日) また、サウジ国営アル＝

イフバーリーヤテレビは、24日未明に女性が運転を開始するビデオをツイッターに複数投稿した。ビデオについては、以下を参照した。” bi-l-fidiu wa li-wwal marra.. al-mar’a al-sa’udiya tasuq al-sayyara fi al-shawari’ *Muraselon*. <https://muraselon.com/> (最終閲覧日2018年12月3日)

(3) “Saudi Arabian Ministry of Interior Has Received More Than 120,000 applications for Driving Licenses So Far”, *Arab News*. June 25, 2018.

<http://www.arabnews.com/node/1327156/saudi-arabia>

(最終閲覧日：2018年12月6日)

ナーイラ・アッタールは、「多くの人が自ら移動できることを喜んでいて。夫や息子たちは、これからは自らの仕事により多くの時間をかけることができる。もちろん、多くの人が交通ルールを守らないことに夫や息子が心配していることは理解している。でも今や交通ルールの遵守は義務であって、過去に引き返すことはできない」と意気込んだ。その他には、最初の運転には恐怖を覚えたが、数回目には一人で運転できたというツイートや、運転のコツをつかんだというツイートが紹介された⁽¹⁴⁾。

だが、一定数の反対派もいたことがうかがえる。アラビア語オンラインニュース、ハリージュ・オンラインは、6月25日付の記事で、あるアンケートでは回答者の3分の1が、運転解禁に反対を示したと伝えている。だが記事では、解禁は国王が決定したものであるため、あからさまに反対の姿勢を表明することもまた難しいとも指摘する⁽¹⁵⁾。

実際に、運転に過度な関心を示すことにはリスクが伴うことも明らかになった。2018年5月15日頃から、運転解禁を訴えてきた活動家らが拘束されたのである。国連の人権専門家らは、活動家の即時無条件釈放を求めているが、この原稿を執筆している12月初旬段階でも、活動家の拘束は継続している⁽¹⁶⁾。運転は可能になったが、運転に過度に賛成あるいは反対の意見を表明することは暗に否定されたと言える。

女性運転者に対する嫌がらせと思われる事件も起きている。メッカ近郊では自動車放火事件が起きた。スーパーマーケットのレジ係として働くサルマ・アル＝シャリーフは、運転解禁後、自ら運転して通勤するようになった。彼女の月給である4,000リヤルの約半分は、これまで運転手に支払わざるをえなかった。免許取得には2,500リヤル以上必要だったが、アル＝シャリーフは自ら運転して通勤できることを喜んでいてという。だが、運転を始めるとすぐに嫌がらせを受けるようになった。ある朝、近所の住人から、彼女の車が放火されたと知らされた。ニュースとともに配信された写真によると、自動車は車種すらわからないほど完全に焼き尽くされている。5人の男性が逮捕され2人が起訴されたが、全員が容疑を否認し、10月30日には起訴された2人は無罪判決を受けた⁽¹⁷⁾。この事件は、ハラスメント防止法ではなく放火事件として扱われた可能性が高い。またアル＝シャリー

(14) “al-sā’iqāt fī al-sa’ūdiya yast’aradhna muwāqifhunna ma’ al-qiyāda”, *Sayidaty*. July 15, 2018. <https://cars.sayidaty.net>

(最終閲覧日2018年12月3日)

(15) “sa’ūdiyūn mā zālū yarfadhūn qiyāda al-mar’a li-l-sayyāra”, *Al-Khaleej Online*. June 25, 2018. <http://alkhaleejonline.net/>

(最終閲覧日2018年12月3日)

(16) “Continuing Incarceration of Women Rights Activists in Saudi Arabia, ‘Reprehensible’: UN Experts”, *UN News*. October 12, 2018.

<https://news.un.org/en/story/2018/10/1023022>

(最終閲覧日2018年12月3日)

(17) “Makkah Car Arson Case: 2 Acquitted”, *Saudi Gazette*. October 29, 2018.

<http://saudigazette.com.sa/article/546746/SAUDI-ARABIA/Makkah-car-arson-case-2-acquitted> (最終閲覧日：2018年12月3日)

フが容疑者を誹謗中傷したとも報じられているため、この裁判の結果のみから、女性の運転に対する司法の姿勢を論じることは難しい。だが、この判決は、女性運転者に対する嫌がらせを取り締まることの難しさを暗に示しているようにも思われる。

政府による活動家の締め付けや、法の実効性が見通しが立たないことが、女性の運転にどの程度影響しているかは不明である。筆者自身は現地調査を実施できていないが、リヤド在住者やリヤドへの出張者への聞き取り調査によると、市中を走る女性の運転者はまばらで、そのような社会転換に値する大きな変化は起きていないようである。

先述のアラブ・ニュースと YouGov の調査では8割の賛成が得られたにもかかわらず、なぜ女性たちは運転解禁後すぐに運転を開始しなかったのだろうか。理由は拙稿ですでに予想していた通りである。この調査は、関心のある人がオンラインで回答できる調査方法であったため、回答の是非が回答者に大きく委ねられた。結果的に、運転に高い関心を有する人が回答者の大半を占めることとなったと考えられる⁽¹⁸⁾。運転解禁後、大勢の外国人運転手が帰国しているとの報道は、今のところ筆者には見つけられていない。

教習所不足や、教習所にかかる費用の高さが自動車運転のハードルを上げているという議論もある。サウジでは6月時点で6箇所の女性専用教習所が開設あるいは開設予定であるが、たとえば首都リヤドにはプリンセス・ヌーラ大学内の教習所 SDS サウジ運転スクールがあるのみである。報道によれば、女性向け教習所にかかる費用は2,000から3,000リヤル程度という。一般的に450リヤル程度で済む男性の5-6倍ほどかかることになる⁽¹⁹⁾。SDS サウジ運転スクールのホームページで紹介されている料金表によると、運転理論に関する講義8時間600リヤルとその試験が1回あたり75リヤル、シミュレータを使ったクラスが2時間で150リヤル、実践トレーニング20時間1,500リヤル、路上テストが1回あたり75リヤルで合計2,400リヤル、これに付加価値税が上乗せされて2,520リヤルとなる⁽²⁰⁾。これは、順当に合格した場合の料金であって、実際にはそれ以上の費用がかかることもあると考えられる。

貧困女性への就業支援や融資を行ってきた王族系の非営利慈善団体アル＝ナフダ⁽²¹⁾の関係者は、運転解禁後、経済格差が女性の行動の自由を制限する可能性を指摘する⁽²²⁾。アル＝

(18) 辻上奈美江「[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](#)」『中東協力センターニュース』第42巻8号，2017年，pp. 26-33。

(19) “Women Driving Lessons Cost 6 Times More Than for Men,” *Saudi Gazette*, April 24, 2018. <http://saudigazette.com.sa/article/533463>
(最終閲覧日：2018年11月23日)

(20) SDS Saudi Driving School ホームページ
https://sds.pnu.edu.sa/sites/sds_en/pages/sdspricing.aspx
(最終閲覧日：2018年11月23日)

(21) 1962年に設立された、王族系の非営利慈善団体。女性への教育・職業訓練機会の提供、女性の就労促進事業を通じて、貧困女性のエンパワーメントに貢献してきた。

(22) アル＝ナフダ関係者へのインタビュー，2018年11月21日，於東京。

ナフダは、貧困女性は概して行動の制限を受けやすいとの考えから、貧困女性の行動の制約を緩和するための支援を行ってきた。たとえば2015年12月に女性の投票と立候補がはじめて認められた第3回地方評議会選挙の際には、アル＝ナフダは投票の重要性を訴えるキャンペーンを実施すると同時に、交通手段がない人も投票所に行けるよう、スマートフォンを用いた配車サービス「ウーバー」と提携し、選挙当日、投票者が投票所までの移動に無料でウーバーを利用できるようにした⁽²³⁾。

今回の自動車運転解禁に際しては、アル＝ナフダは特別な活動は実施しなかった。アル＝ナフダが支援対象者に自動車の運転を勧めなかった背景には、自動車運転は、教習所にかかる費用や自動車購入資金が高額であり、支援対象者にとって現実的な選択肢ではない実情がある。ガソリンは、まだ国際価格よりは安いとはいえ、2018年1月から約2倍に値上がりしていることから、ランニングコストの負担感もあるだろう。アル＝ナフダでは、起業や就労にあたっては、まずは初期費用がかからないウーバーを利用することを勧めているという。

では、富裕層や中間層にとってはどうか。運転解禁により、家庭で雇用している外国人運転手が不要になるという議論を先に紹介した。先述のアル＝ナフダ関係者によると、運転解禁後、富裕層や中間層で外国人運転手を解雇した事例は極めて稀という。筆者も別稿で論じている通り、家庭で雇われている運転手は単なる運転手ではない。雑務をなんでもこなすメイドでもある⁽²⁴⁾。運転解禁という理由だけで、雑務の担い手を失うわけにはいかないというのが、富裕層・中間層の本音だろう⁽²⁵⁾。

おわりに

現在のところ、女性運転者数はそれほど多くない。当初のアンケート調査で導き出された80%には程遠い状況である。また教習所の少なさに鑑みれば、現段階で運転している女性の多くは、海外で運転免許を取得していた運転経験者と思われる。そうであるならば、女性運転者による事故件数がニュースにならない程度に済んでいることも想定の内だろう。

今後は、国内で教習を受けた女性も徐々に路上で運転を開始するだろう。だが、それに

(23) 詳細は、辻上奈美江「[2015サウジ地方選：女性参加のインパクトは？](#)」『中東協力センターニュース』第40巻12号，pp. 11-19，2016年参照。

(24) 辻上奈美江「[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](#)」『中東協力センターニュース』第42巻8号，2017年，pp. 26-33。

(25) ちなみにサウジ政府はウーバーのような配車サービス会社が外国人労働者を雇用することを禁じたため、企業に雇われる外国人運転手の数は減少すると見込まれている。“Saudi Demand for Foreign Drivers Expected to Decline 40%” *Gulf Business*. April 25, 2018. <https://gulfbusiness.com/saudi-demand-foreign-drivers-expected-decline-40/> (最終閲覧日：2018年12月4日)

よって劇的に女性運転者が増加するとは考えにくい。むしろ、今後は、中間層以上では、他の湾岸諸国と同様に「非運転派」または「都合により運転派」とになっていくだろう。前者の「非運転派」は、運転が禁止されていなくとも、あえて自らハンドルを握らず、家族や運転手に運転を任せる人である。今、問題となっている後見人制度のもとでは、運転が解禁されても、実質的に運転の自由を得られない人も含まれる。後者は、時と場合によって、自ら運転するか、運転手に運転させるかを選択する女性たちである。渋滞がひどい時や、行く場所や時間帯などに応じて、自ら運転するか、ドライバーに運転させるかを選ぶ方式である。

他方で、中下層の女性にとっては、後見人の問題に加えて、免許の取得、自動車購入、維持費の負担などを考えると、自動車を所有し、運転することのハードルは依然として高い。今後は、女性運転手によるタクシーも出現する予定であり、メトロも建設中である。これらとウーバーやカーリムなどの安価な配車サービスとの併用が、中下層の女性の現実的な移動手段になっていくだろう。

* 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。