

論文

台湾先住民族のモビリティーズとコミュニティをめぐる一考察

——集落と都市を往還する日雇い労働者に着目して——

Mobilities and Community among Indigenous Peoples of Taiwan :

Focusing on Day Laborers Commuting between Villages and Cities

尤驍*

YOU Xiao

This paper examines cases of Ngudradreikai(Rukai) laborers who commute between their indigenous village and the cities in Taiwan, in order to reconsider the contemporary Ngudradreikai notion of 'buluo' (indigenous community), drawing on John Urry's mobilities paradigm. It introduces the case of day laborers working as rebar construction workers who travel daily by automobile between their village and workplace, as well as that of urban residents who commute weekly by car between the village and the city. Through these examples, the paper demonstrates how diverse meanings of 'buluo' are continuously shaped through hybrid practices of settlement and mobilities.

キーワード:モビリティーズ(mobilities)、コミュニティ(community)、台湾先住民族(Indigenous Peoples of Taiwan)、
「部落」('buluo')、日雇い労働者(day laborers)

1. はじめに

本稿は、都市での就労と移住が一般化した今日の台湾先住民族のローカル・コミュニティ（^{ブーロオ}部落）において、自動車を代表とした交通手段と共生する人々の生活経験に着目する。南部山地に居住するルカイ（*Ngudradreikai*、^{ルカイズ}魯凱族）の集落・K 部落での現地調査の基づき、自動車を通じて部落の住居と都市の就労先の間で往復しながら生活する労働者の事例を通じて、ヒト、モノ、情報のモビリティーズを前提としたコミュニティ概念の再構築を試みる。

2. コミュニティとモビリティをめぐる理論

コミュニティは文化人類学の古典的な基本概念の 1 つであり、多くの研究が蓄積されてきた。コミュニティの民族誌的研究が始動したのは、1950 年代から 1960 年代にかけて活躍したシカゴ学派による都市コミュニティの研究においてであると指摘されている (e.g. Redfield 1955)。この時期の研究において、コミュニティは文化と同じ境界をもつと想定され、文化を共有する農村社会、部族集団といった意味で用いられていた。シカゴ学派の影響を受けたこれ以降の研究も、小規模集団の中で行われる相互行為、および相互行為を通じて醸成される人々の連帯意識とその客観的な構造に焦点を当てていた (cf. 平井 2012 : 3)。

一方、1980 年代になると、コミュニティ概念は相互行為よりも集合的なアイデンティティを示すものとして使われるようになり、コミュニティの構造的な要素よりも成員に対してもつ意味に焦点が与えられた。コーエン (2005) は、コミュニティを 1 つの文化現象としてアプローチし、それが構造的構築物ではなく、シンボリックな構築物であるとしてとらえている。とりわけ、コミュニティの境界がシンボリックに構築されるものと理解し、境界がコミュニティのメンバーに提供するアイデンティティと個々のメンバーの行為主体性に着目している。

コミュニティのシンボリックな構築の基礎を対面的関係に置いたコーエンの議論を踏まえながら、アンダーソン (1987) は、コミュニティの形成におけるメディアの作用とそれに喚起される想像力の重要性を強調している。彼は『想像の共同体』の中で、ナショナリズムにおける国民と国家との情動的な結びつきを説明する際にコミュニティの概念を用いた。対面的関係を越えた情動的な共同性の形成において、出版資本主義というメディアの働きを強調していた。さらに、アバデュライ (2004) は、アンダーソンの出版資本主義の議論を電子的な資本主義

*大阪観光大学観光学部/文化人類学

に展開し、グローバル化と脱領域化の進展のなかで、コミュニティの形成におけるメディアに喚起される想像力の重要性を説いた。

しかし、コミュニティのシンボリックな側面や想像力を過度に強調すると、人々が日常生活の中で行う相互行為と実際の社会関係を見失ってしまうという問題があると指摘される (Amit 2002; 平井 2012)。平井 (2012: 9) は、相互行為としてのコミュニティという局面と、シンボルによって構築されるコミュニティないし想像のコミュニティという局面を分析上区別しながら、その両者を結びつける実践に焦点を当てる「実践としてのコミュニティ」のアプローチを提唱している。

また、社会学者ジョン・アーリ (2015: 75) は、これまでの社会科学が地理的な近さの中で続いてきたコミュニティに焦点を当てすぎていると指摘し、それを「^{プレゼンス}現前の形而上学」と呼んで批判している。彼によれば、グローバル化の進展によって、ヒト、モノ、カネ、情報のボーダレスなフローが加速する中で、「一つのまとまりのあるもの」「境界のあるもの」「仕切りのあるもの」、すなわち「非動的」なセダンティズム (定住主義) は、移動の観点から問い直される必要がある (アーリ 2015: 34; 吉原 2024: 21)。

「移動論的転回」と呼ばれるこのような視点の転換は、「社会科学にあまねく広がっており、何よりも非空間的な「社会構造」に関心を向けてきた歴史的に静態的で固定な分析を動態化させ」(アーリ 2015: 16)、社会科学を、移動をベースとする分析へと転回させる試みである。アーリが確立しようとする「モビリティーズ・パラダイム」とは、これまでブラックボックス化されていた移動そのものに焦点を当てて分析すること／社会的なものを「移動中」のものとして分析することであり、「移動の『レンズ』を通した思考」(アーリ 2015: 32) である。

アーリ (2015: 78) は、今日の社会生活は、以下の 5 つの相互に依存し合った「移動」によって、距離の隔たりを越えて組織され、その輪郭が形成されている／形成し直されていると指摘している。それは①身体による旅、②物の物理的な動き、③想像による旅 (マルチメディア、イメージ)、④バーチャルな旅 (リアルタイム)、⑤通信による旅 (手紙、電話、携帯) である。また、モビリティーズとインモビリティーズ (停滞) がせめぎあう〈場〉のありようにも注目が集まっている (吉原 2024: 21)。「グローバルなもの」は「常に形成途上にある (=『^{オン・ザ・ムーブ}移動中』である)」と捉えられ、「動的な不安定性」のあるものとして理解される (吉原 2022: 45)。

さらに、移動は単なる物理的な動きではなく、自然環境、インフラ整備、法律などのシステムによって成立しながら、システムとして社会に影響を及ぼす (アーリ 2015: 24-25)。今日まで、主要な移動システムには、徒歩、鉄道、自動車、飛行機、バーチャルなどがある。それらの中で、自動車システムには「特異的な支配の性格」がある。自動車は単にある場所から別の場所へと動くための交通手段ではなく、一つの生活様式である。なぜなら、自動車移動は強力な複合体であり、技術面、社会面で他の制度、産業、関連業務とかなりの点で連関することで構成されており、時間と空間を再編成しているからである (アーリ 2015: 171-176)。

また、今日、スマートフォンをはじめ、テクノロジーもまた「^{モバイル}携帯可能」であり、移動中の人びとの「活動」を可能にする新たなアフォーダンスをもたらしている (アーリ 2015: 263)。このような移動性のなかでの「社交性」にも注目する必要がある (是永 2020: 32)。

以上の議論に踏まえて、本論文の視座は、ルカイのコミュニティを、単に物理的な接近によって形成され、境界のある「非動的」なまとまりとして捉えるのではなく、外部に開かれる移動性によって常に形成途上にある、すなわち「^{オン・ザ・ムーブ}移動中」のものとして捉える点にある。自動車による移動、および自動車の移動中でのバーチャルな移動によって形成された、ルカイの人びとの多様な「部落」観念を把握する。その上で、モビリティーズを前提としたコミュニティ概念の再構築を試みる。

3. ルカイのコミュニティと「部落」

台湾の先住民族、いわば「^{タイワン}台湾原住民族」¹とは、現在台湾の人口の大多数を占めている漢族系の住人より古

¹ 以下では、自称名を尊重する立場から、台湾の先住民族については「台湾原住民族」あるいはその略称である「原住民」や

くから台湾島ならびにその周囲の島嶼部に居住してきたと考えられているオーストロネシア系先住民の総称である(野林・宮岡 2009: 293)。現在では、16 の民族集団が公式に認定されており、各民族集団の言語や慣習、伝統的な社会制度は、それぞれ際立った差異をもっている。総人口は現在約 58 万人であり、台湾総人口の約 2.5% を占めている。マジョリティである漢族系の住人と比べ、圧倒的なマイノリティ状況に置かれている。

17 世紀の前半から、台湾原住民族の人々は、次々に台湾島に到来した外来の統治者から翻弄されてきた。オランダ (1624-1662、南部と中部)、スペイン (1626-1642、北部の一角)、鄭氏政権 (1661-1683) による台湾の統治を経て、200 年あまり続いた清国の統治 (1683-1895)、日本の植民地統治 (1895-1945)、それに戦後の中華民国政権の統治の下で、台湾原住民族の社会は変貌を余儀なくされた(笠原 1998: 16)。

特に日本植民地統治から戦後にわたって、近代化の進展とともに、近代政治システムの末端の一環とされた台湾原住民族社会は、直接選挙制度・近代官僚制度の導入、土地私有化の確立、市場経済への編入、中国語による学校教育およびキリスト教への入信などの外来の近代的要素によって大きな変容を遂げた。

ルカイは台湾島南部(屏東県、高雄市、台東県)の山地に居住し、約 1 万 3000 人の人口をもつ原住民族の集団である。伝統的に焼畑農耕を主な生業として、イモ類、アワ、キビなどの作物を栽培していた。併せて狩猟と漁撈活動も積極的に行われていた。戦後、焼畑農耕をはじめ、古来の生業が集落の生活にほとんど姿を消してしまっただが、換金作物の栽培や観光産業の開発が推し進められてきた。また、就労・就学を理由として平地、都市への転出者も多い。

植民地化以前の、いわゆるルカイの「伝統社会」において、基本的な政治単位を成しているのはツクル(*cekele*)と呼ばれる集落である。ツクルは自立性が強く、それを超える政治組織は存在しない(馬淵 1974: 266)。ツクルの地理的なテリトリーには、居住地と農地、猟場、溪流、聖地などが含まれる(台邦・撒沙勒 2016: 14)。各ツクルの間には文化、言語の差異があり、各ツクルの自律性が強く、ツクルのテリトリーを越えて民族集団レベルにおける持続的な結合や組織が形成されていない(馬淵 1974: 266; 笠原 1997: 22-23)。一方、日本植民地期以降、ルカイのツクルは外来の政治組織が破壊され、一元的な統治・行政体系下へと組み込まれた(松岡 2012: 42)。その過程で、強制移住と行政村の再編、交通の不便や自然災害による集団移住などが発生し、ツクルの一つのまとまりとしての自律性が喪失されるようになった(葉 2023)。

1980 年代の半ばから、世界各地で沸き起こり始めた先住民族の復権運動、および台湾社会の民主化・自由化・本土化を背景とし、台湾原住民族の権利回復運動、いわば「台湾原住民族運動」が盛り上がった。1990 年までの台湾原住民族運動は、主に原住民族エリートの指導のもとで都市部で行われた。共通する抑圧的な社会状況によって形成された、各民族集団の境界を超える「汎原住民族意識」に基づく「汎原住民族運動」である(謝 2017: 81)。1990 年前後になると、台湾原住民族運動の焦点は都市部から、中国語で「部落」と呼ばれる原住民族の伝統的な集落へと移った。「部落」の再建と振興を掲げた「部落主義」論が盛んになった(台邦・撒沙勒 1993: 38; 汪 2006: 17)。「部落主義」の提唱者であるルカイ出身の知識人タイバン・ササラ(台邦・撒沙勒 1993: 38)は、「部落」の意味合いについて、下記の通り述べている(原文は中国語、翻訳筆者)。

『部落』は事実上、原住民の生命を繁栄させる母体であり、原住民の文化活動を育む基盤である。部落から離れることは、土地から離れることになってしまう。土地からの庇護を失った民族は、消滅していく運命から逃れられない。全ての原住民族の文化復興は、自分自身の親しい土地に回帰しなければならない。この土地の歴史を築き直し、その社会構造を立て直し、民族の文化の脈絡を作り直さなければならない。こうすることによってこそ、民族再生の契機が取り戻せるのである。

「部落主義」の呼びかけの下で、都市部で就学・就労する青年たちは原住民族部落に戻り、もともと部落にいる人々と結びついて「部落再建運動」を展開してきた。また、同じく 1990 年代に、本土化政策を掲げた李登輝政権

は「社区総体营造」政策を掲げて、地方産業の振興を推進した。「部落再建運動」と「社区総体营造」の2つの動きが絡み合う状況を背景に、原住民族の人々は、行政機関からの助成金を利用しながら、部落での産業経済の振興と伝統的な社会組織の復興を盛んに推進していた。この風潮のなかで、原住民族部落での観光産業が盛んに発展してきた(尤 2022:14)。

4. 調査地 K 部落のモビリティーズ

(1) K 部落の概要

本稿の調査地である K 部落は、高雄市茂林区に位置し、標高約 450 メートルの山地にある。K 部落はルカイ最古の部落の1つであり、少なくとも 17 世紀の半ば頃から現在の地に居住していると考えられている(中村 1951:96)。歴史上、長距離の移動や他部落との分脈関係をもたず、近辺のいくつかの小部落の併合によって形成された。日本植民地期にも戦後にも、強制移住や集団移住を受けたことがなく、これはルカイの 16 の部落の中でも唯一の例とされる。また、現在の行政区画が古来のツクルとほぼ一致している点も特筆される。

K 部落は、1903 年には日本警察の討伐隊を撃退した歴史を持つ(台湾総督府警察本署 1989:310)。また、1940 年代には台湾総督府の強制移住の要求を拒否した歴史エピソードは住民の間で語られている。現在では、移住の経験がないことや日本人が攻め込めなかったことが部落の人々の誇りとされており、1903 年の戦場の跡地にはモニュメントが設置され、それが K 部落の「精神の堡壘」であるという説明文が付け加えてあった。また、このような誇りの歴史はしばしば公の場で語られている。例えば、K 部落の伝統首長が 2019 年に亡くなった際、彼の葬儀において、K 部落の古老が若年者に対し、下記の通り語った(語りは中国語、翻訳筆者、以下同様)。

我々 K 部落は永遠の倒せない民族だ。日本人さえ攻め込めなかったんだ！全台湾の原住民部落は日本の強権に降伏したが、我々 K 部落だけが降伏せず、和談した。だから我々はこのような優越感をもって結束すべきだ。(フィールドノート 2019/5/28)

この語りはすべて事実とは言い難く、一定の程度の誇張が入っているが、K 部落の住民の「部落」への認識において、土地への執着と永続性が強調されており、定住化した不変の部落(=ツクル)観が見受けられる。このように、K 部落の住民の言説において、部落の不変性がしばしば語られている。しかし、現実として部落の流動性が高い。

(2) K 部落のモビリティーズ

K 部落の戸籍上の総人口は約 600 人であるが、現在の実際の在住者は約 200 人とどまっている。1970 年代初頭から、K 部落の多くの労働力は外部に流出し、建築業や遠洋漁業などの仕事に従事した。1980 年代から、道路の整備と「国家風景区」の設置により、K 部落では原住民文化と自然風景を資源とする観光産業が推進されるようになった。K 部落の観光産業は 21 世紀の最初の 10 年間で全盛期に達し、ルカイの伝統家屋である「石板屋」(スレート家屋)、観光のために再編成された伝統祭典、および近辺にある露天温泉は多くの人気を集めた。部落の中で観光客向けの民宿や飲食店が多く作られ、部落に戻って観光関連の仕事に就く人が多かった。しかし、2009 年、大規模水害によって山崩れが起きると、露天温泉は丸ごと土砂に埋められた。それ以降、観光客の数が減少し、人口流出の問題が再び深刻になっている。

現在、K 部落の主要な産業は換金作物の栽培(コーヒー、キャベツ、ローゼル、アカザなど)と観光業(観光客向けの飲食店・喫茶店の経営、土産物の販売、観光ガイド)であり、これらの業務には主に中高年者や育児中の女性が従事している。一方、部落での就職先が少なく、大半の住民が就労や就学の目的で都市や平地の町に在住している。男性の場合、日雇いの肉体労働者や重機の運転手といった建築業の従事者、および軍人が最も多い。女性の場合、建築業、サービス業、看護師、美容師、会社員、軍人など多様な業種が挙げられる。

就学も、K 部落の人口流出の重要な理由である。部落内には幼稚園と小学校のみが設置されている。中学校は

近隣のルカイ部落にあり、約 13km の距離を自動車やオートバイ、スクールバスで通学する必要がある。高校や大学は平地に位置しており、学生寮などを利用することになる。若年層は就学や就労のために、また中年層は子女の教育のために都市へ移住する者が多い。

K 部落から、台湾南部の主要都市である屏東市、高雄市、台南市は自動車による日帰りの移動が可能である。距離は Google Map を参照すると、屏東駅まで最短 46.8km (移動時間は約 1 時間)、高雄駅まで最短 69.5km (移動時間は約 1 時間 30 分)、台南駅まで最短 74.4km (移動時間は約 1 時間 40 分) となっている。普段の買い物や外食、医療などの目的では、高樹 (屏東県高樹郷) という漢族の町が利用されることが多く、距離は 22.7km で、移動時間は約 20~30 分程度である。

K 部落のモビリティーズは、時代とともに大きく変化してきた。1976 年以前は徒歩が主な移動手段であった。少なくとも清朝の末期から、K 部落の住民が数時間をかかり徒歩で平地にある漢族の町に交易し、または首狩りのために襲撃することが記憶されている。日本植民地期には平地の町を隔てる溪流を渡るための吊り橋が建設され、移動時間が短縮された。1976 年には、平地の町を繋ぐ道路 (高 132 線) と道路橋が整備され、以降、自動車とバイク、オートバイといった二輪車の使用率が高くなった。交通上の重要性を失った吊り橋は観光スポット化され、また二輪車による通行も利用されている。現在では、都市までの移動は自家用車や知人との乗り合いによる移動が一般的である。また、部落内の移動や農地、猟場への移動も自動車や二輪車が主に用いられており、災害時や狩猟活動を除けば徒歩による移動は非常に少ない²。

公共交通としては、K 部落と旗山 (高雄市旗山区) という漢族の町を結ぶ路線バスが 1 日 3 便運行されており、所要時間は約 50 分、運賃は 108 台湾ドル (約 500 円) である。旗山から高雄市までのバスの乗り換え (約 50 分) が可能であるが、不便さにより K 部落の住民の利用が少ない。主に旗山の高校で就学する学生や観光客が利用している。2019 年以降は、K 部落では乗合タクシーが導入されており、旗山まで約 50 分、屏東市まで約 70 分の距離を 1 日 3 便運行している。運賃は 24 台湾ドル (約 100 円) で、主に通学の学生や通院の高齢者が利用している。

さらに、2010 年代からスマートフォンが普及し、4G/5G 接続が可能となった。比較的に手ごろな価格 (月額 500 台湾ドル、約 2250 円程度) でギガ使い放題のプランが利用できる。K 部落では 2016 年からは無料の無線 LAN サービス (i-Tribe) が整備され、比較的に安くて便利なネット接続環境が整った。現在では、未成年者から高齢者まで、スマートフォンと SNS の使用率が高い。Facebook、LINE、TikTok、Instagram、YouTube などは日常生活の中で頻繁に利用されている。日常の連絡手段としては、電話の代わりに LINE や Messenger による無料通話・ビデオ通話が活用されており、グループ LINE も広く利用されている。さらに、ネットショッピング (Shopee) やスマホゲームなども日常的に行われている³。

5. 部落と都市を往還する労働者たち

(1) 毎日、部落に通う日雇い労働者の事例

K 部落では、部落に居住しながら毎日、屏東市、高雄市、台南市などの都市部の工事現場に通い、鉄筋工 (「^{ティエ}鐵工」)、「^{ゴン}郷鐵」) として日雇い労働に従事する人々が少なくない。彼らは主として 10 代後半から 60 代までの男性

² 現在、部落内の徒歩 5 分間以内の移動においても、オートバイを好む人は少なくない。現地調査時、徒歩移動を好んでいる筆者はしばしば「変人」と見なされていた。

³ SNS をはじめとした ICT におけるバーチャルのモビリティがルカイの人々の日常生活やコミュニティ観念に与える影響について、別稿 (尤 2025) においてすでに論じた。

⁴であり、独身者が多い。多くは中学校卒業以下の学歴にとどまる⁵。

部落からの通勤には片道およそ 1 時間半から 2 時間を要するが、都市に移住するよりも家賃などの生活コストを低く抑えられるため、この形態を選ぶ者が多い。さらに、1~2 週間ごとに工事現場が変わることも、都市での定住を難しくする要因となっている。また、子どもの就学を理由に都市に在住する鉄筋工の中には、学校の長期休暇中に子どもを預ける場所がない、あるいは費用が高いといった事情から、一時的に部落に戻り、そこから毎日自動車で職場に通う者もいる。

鉄筋工の日雇い労働は「工班」と呼ばれる小集団を単位として組織される。工班のリーダーは「帯班」や「帯工」と呼ばれる。「帯班」は個人的なネットワークを通じて工事請負人（「老闆」）から仕事を受注し、知人を中心に働き手を集めて自動車で現場へと送り込む。工事が完了すれば、次の現場へと移動する仕組みである。工班のメンバーは K 部落出身者が中心ではあるものの、他部落出身者や漢人も加わることがあり、その構成は流動的で、離合集散を繰り返すのが常である。

部落に在住する鉄筋工の一日のスケジュールと見ると、朝 5 時ころ起床し、「帯班」の家で集合する機会が多い。普段、8 時までには工事現場に到着する必要があるため、5 時半ころ出発しなければならない。自家用車や二輪車で通勤する人もいるが、多くの場合は「帯班」の自動車を乗用する機会が多い。朝食は移動途中で外食する。工事現場での労働は普段 8 時間で、場合により残業もある。夕方 17~18 時ころ退勤し、「帯班」の自動車で部落へ戻る。途中で夕食したり、退勤が早い場合、都市で会食やカラオケなどの娯楽活動をしたりすることがある。20 時ころに「帯班」の家で解散し、またはそこで酒を飲みながら雑談する。一日 8 時間勤務の場合、給料が 2000~2500 台湾ドル（約 10000 円）であり、「帯班」の自動車を乗用する人は乗車料金として毎日 100 台湾ドルを支払う。また、毎日の三食の外食と酒、タバコ、ビンロウなどの嗜好品で 500 台湾ドルくらいが使われており、貯蓄できる金額が 1500 台湾ドル（約 7000 円）程度である。給料は現金で日払いの場合があれば、「帯班」から 15 日ごとに支払われる場合もある。

人々の聞き取りから、鉄筋工としての日雇い労働には肯定的な側面と否定的な側面が併存していることが分かった。まず悪い点としては、炎天下での作業が多く健康への負担も大きいこと、天候や工事の進捗状況によって仕事が不安定であることが挙げられる。さらに、場合によっては労災保険に加入されない、年金制度の対象外となるなど社会保障が不十分であることも挙げられる。加えて、給料が日払いであるため、まとまった貯蓄を行うことが難しいという問題もある。

一方で、良い点としては、固定的な職に比べて日給が高いこと、作業内容が必ずしも過度に辛いわけではないこと、そして何よりも時間の自由度が高いことがしばしば聞き取りにおいて強調される。仕事の獲得も比較的容易であり、拘束が少なく、仲間と会話しながら楽しく作業できる点も語られる。とりわけ「時間の自由さ」は高く評価されており、そのために安易に休暇や欠勤を選ぶことも少なくない。欠勤の理由としては、私的な用事のほか、部落における冠婚葬祭や伝統祭典の準備・参加、体調不良や怪我、さらには寝坊や気分の落ち込みといったことまで多岐にわたる。彼らの移動に伴う労働形態は、自らの生活様式のみならず、部落全体の生活形態や人間関係の在り方にも大きな影響を与えている。

・移動性から得た自由

部落と職場から自動車で行き来できる移動性から、日雇い労働者たちの自由がある程度保証される。さらに、移動から得た自由は部落の各種の事務の円滑な運営に大いに役立つ。K 部落においては、冠婚葬祭や伝統祭典、さ

⁴ 鉄筋工の性別の割合は、各民族の伝統的なジェンダー規範に深く関わっている。長男継承制を規範とするルカイでは、男性中心の傾向が強く、女性が鉄筋工に従事する割合は低い。これに対し、男女を問わず長子継承制を規範とする近隣のパイワンでは、女性鉄筋工の数が多く、夫婦ともに鉄筋工として働く事例も少なくない。

⁵ K 部落において、志願役の軍人は最も好まれる職業の一つである。しかし、その職に就くためには、高校卒業の学歴が必要とされている。

らには清掃や防災活動といった共同作業の場面で、部落に居住しながら都市へ通勤し、安易に休暇できる日雇いの労働者たちが主要な担い手となっている。とりわけ特徴的なのは、死者が出た際の墓の施工である。K 部落では、死者との親族関係の有無にかかわらず、部落中の若年層から中年層の男性が共同墓地に集まり、墓の建設を担う慣習がある。この作業は主として、日雇いの労働を休んで参加する者や部落に常住する人々によって支えられており、他のルカイ部落には見られない独自の慣習である。

このように、都市と部落の間を往還する移動性を有することは、彼らにとって生計を立てる手段であると同時に、部落社会における重要な役割を果たす自由をも保障している。移動を基盤とした生活実践は、経済的な収入と社会的な共同性の双方を両立させる契機となっている。

・移動と不動の軋轢

一方、移動を基盤とした生活が、何らかの事情でその移動性を失ったとき、たとえ部落に居住していたとしても、「不動（停滞、インモビリティーズ）」の生活を維持することは困難となる場合がある。例えば、筆者の友人である UK（当時 30 代後半、男性）は、K 部落に居住しながら都市部の工事現場で鉄筋工として日雇いの労働に従事していた。彼は調査当時⁶、K 部落の青年会の会長を務めており、部落の各種イベントに積極的に協力していた。

2019 年 7 月、UK は青年会長として伝統祭典の準備と実行に深く関わるため、約 1 週間にわたって仕事を欠勤した。さらに、祭典中の飲酒が原因で足を負傷し、その後も約 1 週間の欠勤を余儀なくされた。この結果、経済的に困窮し、筆者を含む知人から借金をする事態に陥った。加えて、配偶者や「帯班」、さらには工事請負人からも「欠勤が多すぎる」「このままでは解雇される」といった非難の声が寄せられた。

この事例は、移動性を前提とする日雇いの労働という生業と、定住を前提とする部落運営の実践が、必ずしも両立可能ではないことを示している。移動によって可能となる自由や柔軟性は、同時にその持続性や安定性を脅かす要因ともなりうるのである。

・部落に「定住」しながら「不在」

移動に伴う日雇いの労働者のなかに、部落に居住しながらも部落の日常生活において「不在」とみなされる状況もある。筆者が現地調査中に下宿してもらった友人 AL（当時 30 代後半、男性）も、部落に居住しながら都市部の工事現場へ毎日通勤する鉄筋工の一人であった。筆者と彼は同じ家に暮らしていても、平日に顔を合わせる機会は少ない。彼は朝 5 時頃、筆者が起きる前にはすでに仕事に出発し、夜に帰宅してもすぐに休息に入る場合が多い。したがって、彼にとって部落や家は「寝るための空間」となった。家事もほとんど親戚や筆者が担っていた。

このような生活スタイルのため、筆者は村人から「最近、AL と全く会っていないなあ、彼は何をやっているの？」といった声でしばしば聞かれていた。仕事仲間以外の村人と顔を合わせる機会がほとんどないため、部落内ではほぼ「不在」の状態が継続されていた。一方で、AL は Facebook 上で工事現場での作業風景や退勤後の食事の様子を頻繁に投稿しており、SNS を通じて自身の生活を積極的に共有し、コメントやいいねを通して村人たちとコミュニケーションを取っていた。

この事例から、物理的には部落に「定住」していても、社会的には「不在」とみなされる状態が示されている。同時に、SNS での情報発信によって、部落内外の人々との「共在」が再構築されている点も重要である。モビリティーズによって生じる空間的な不在は、デジタル・メディアを通じて情動的・象徴的な共在へと転換されうる。

(2) 毎週、故郷に通う都市在住者の事例

毎日部落と都市を往還する日雇いの労働者の他に、K 部落の出身者には、安定した職場での就労、漢族との婚姻、

⁶ 本稿のもととなった現地調査は 2019 年 5 月-2020 年 4 月に行ったものである（計 11 ヶ月）。

子女の教育環境の確保などを理由に都市部へ移住する人々も少なくない。彼らの多くは屏東市や高雄市などの周辺都市に居住しながら、週末になると自家用車で部落の実家へと通う生活を送っている。週末の帰省において、部落在住者の親戚や友人たちと集まって飲み会を開くなど、部落内での社交的な活動の契機ともなっている。

たとえば、筆者の友人 EG (当時 20 代後半、男性) は軍人として勤務し、漢族の妻と子どもとともに屏東市に居住していた。週末になると、自家用車で K 部落に戻り、祖母の家に宿泊していた。帰省中は、友人や知人とともに飲み会や焼肉、歌唱などの娯楽活動を楽しむことが常である。部落は彼にとって「余暇を過ごす場」として機能していた。彼のような都市在住者にとって、部落の意味は移動性によって大きく変容しうるものが、下記の事例から窺える。

2019 年 7 月 10 日の夜、筆者は飯屋で偶然、酒に酔っていた EG と出会った。彼から、先ほど別の酒席で部落在住の 60 代男性 (農業従事者) と口論になったという話を聞いた。口論の発端は、EG が年長者に対して礼儀を欠いたとされ、その男性から説教を受けたことにあった。EG はこれに対し、次のように反論した。

俺らは普段都市で一生懸命働いて、ストレスが溜まって退屈なんだ。だから、週末、楽しむために部落に帰るんだ。部落に帰っても伝統の礼儀などに縛られたら、若い人誰も帰らなくなるよ！ (フィールドノート 2019/7/10)

この発言は、都市での労働が「退屈な仕事の間」として位置づけられ、部落が「楽しむ場」としての意味合いが付与されていることを端的に示している。すなわち、部落はかつての生活空間としての意味合いから、都市生活の規律や緊張から一時的に解放される「非日常的空間」へと逆転しているのである。このような認識の差異は、世代間の価値観の衝突や、伝統的な規範と現代的なライフスタイルとの摩擦を生み出す契機ともなる。モビリティーズによって可能となる週末の帰省は、単なる空間的移動ではなく、部落の意味そのものを再編成する文化的実践でもある。

さらに、部落の意味合いの多様化は、毎年伝統祭典においても見だされる。とりわけ、部落在住者と都市在住者の間に、毎年伝統祭典に対する認識の差異は明確な境界を生み出している。それについて、青年会副会長であった AL は筆者に向けて次のように語ったことがある。

伝統祭典を行うには、部落の住んでいる人だけがしんどい。前の準備と後片付けをしなければならないからだ。祭典の手伝いをすれば自分の仕事が影響される。祭典の手伝いをせずに自分の仕事ばかりすると、部落の他の人に非難される。この辛さは外で住んでいる人は分からないんだ。彼らは観光客のような遊びの気分で祭典に参加するだけだ。(フィールドノート 2019/10/6)

この発言は、部落在住者にとって伝統祭典が「日常の仕事」として位置づけられているのに対し、都市在住者にとっては「非日常の余暇活動」として享受されていることを端的に示している。モビリティーズによって部落と都市を往還する生活が可能になった一方で、部落在住者と都市在住者の間に部落の意味合いそのものが大きく異なっている。伝統祭典は、都市と部落を往来できるモビリティーズにより都市在住者の「非日常」的な楽しみでありながら、一種の「^{インモビリティーズ}停滞」として部落在住者のモビリティーズを基盤とする生活を妨げるものともなる。この点は、前節で紹介した UK の事例からも窺える。

6. おわりに

本稿では、自動車の移動性により、都市での通勤と移住が一般化した今日、集落と都市を往還する台湾先住民ルカイの労働者の事例を取り上げ、「部落」という今日のルカイのコミュニティ概念を再検討した。従来の「地理的近接」を重視する定住主義的なコミュニティ概念では、K 部落の実態を十分に捉えられないことが分かった。

今日、自動車を通じて都市まで往来するモビリティーズにより、コミュニティには多岐にわたる意味合いが付与されている。従来の定住の空間に加えて、移動と定住が共存したり、せめぎ合ったりする空間 (UK の事例)、「定住」と「不在」とバーチャル上の「共在」が交差する空間 (AL の事例)、楽しむための「非日常」の空間 (EG 事例)、モビリティーズを基盤とする生活と対立する「停滞」の空間 (UK と AL の事例) などの意味合いが見受けられる。

つまり、定住と移動は二項対立ではなく、自動車移動による都市一故郷間の往復や SNS などの技術を介したバーチャルなつながりといった、定住と移動のハイブリッドな実践がコミュニティ形成に大きく関与している。コミュニティは定住と移動のハイブリッドな実践から、常に形成途上にあるものとして作り出されている。

今後の課題としては、日雇い労働者の間のネットワークに関する基礎情報の収集が挙げられる。具体的には、仕事に関する情報の共有、「工班」の結成と離合集散、リーダー／ベテラン／新入りの関係、出身部落・エスニック・ジェンダーの関係性などが検討の対象となる。また、移動中における対面的およびバーチャルなコミュニケーションの実態、都市先住民のネットワーク、グループ LINE などの具体的なバーチャル実践についても調査が必要である。

さらに、移動とメディアの身体性・物質性をめぐる議論の深化が求められる (cf. 古川編 2024; 藤野・奈良・近藤編 2021)。これには、「自動車—ドライバー／自動車—搭乗者」、「スマートフォン—使用者」といったハイブリッドな主体性の分析が含まれる。加えて、部落—都市—グローバルをつなぐバーチャル空間の広がり、そしてその空間における情動の共有をめぐる議論の深化も今後の重要な課題である。

【謝辞】

本稿の内容は、EES 神戸ワークショップ「SNS とモビリティ」における研究発表を基にしています。本稿をまとめるうえで、コメンテーターの神崎隼人氏 (大阪大学) をはじめ、参加者の各氏から数多くの助言を頂きました。本稿のための調査は、JSPS 科研費 (課題番号: 24K16233、JP18J21025) の助成を受け、中央研究院民族学研究所・訪問学員の身分を得ることによって可能になりました。現地調査の遂行には、K 部落の方々のご協力がなければ実現できません。調査にご協力いただいた方々に心より感謝申し上げます。

【引用・参考文献】

- アーリ, J. (2015) 『モビリティーズ—移動の社会学』吉原直樹・伊藤嘉高訳、作品社。
- アバデュライ, A. (2004) 『さまよえる近代—グローバル化の文化研究』門田健一訳、平凡社。
- アンダーソン, B. (2007) 『定本想像の共同体—ナショナリズムの起源と流行』白石隆・白石さや訳、書籍工房早山。
- 是永論 (2020) 『『モバイル・ライブズ』—首都圏の鉄道システムにおける技術と身体』小川 (西秋) 葉子・是永論・太田邦史編『モビリティーズのまなざし—ジョン・アーリの思想と実践』丸善出版。
- 笠原政治 (1997) 「幻の<ツァリセン族>—台湾原住民ルカイ研究史 (その 1)」『台湾原住民研究』(2) : 21-60。
- (1998) 「ルカイ (魯凱族)」日本順益台湾原住民研究会編『台湾原住民研究への招待』風響社 pp. 93-97。
- コーエン, A.P. (2005) 『コミュニティは創られる』吉瀬雄一訳、八千代出版。
- 謝世忠 (2017) 『認同的汚名—臺灣原住民的族群變遷』玉山社。
- 台邦・撒沙勒 (1993) 「廢墟故郷の重生: 從《高山青》到部落主義—一個原住民運動者的觀察和反省」『台灣史料研究』(2) : 28-40。
- (2016) 『魯凱族好茶部落史研究』國史館。
- 台湾總督府警察本署編 (1989) 『理蕃誌稿 第一卷』綠蔭書房。
- 中村孝志 (1951) 「1647 年の臺灣番社戸口表」『日本文化』(31) : 92-110。
- 藤野陽平・奈良雅史・近藤秋編 (2021) 『モノとメディアの人類学』ナカニシヤ出版。
- 古川不可知編 (2024) 『モビリティと物質性の人類学』春風社。
- 馬淵東一 (1974) 「山地高砂族の地理的知識と社会・政治組織」『馬淵東一著作集 (第一卷)』社会思想社 pp. 237-283。
- 野林厚志・宮岡真央子 (2009) 「台湾先住民とは誰か—原住民族の分類史と〈伝統領域〉概念からみる台湾の先住性」窪田幸子・野林厚志編『「先住民」とはだれか?』世界思想社 pp. 293-317。
- 平井京之介 (2012) 「実践としてのコミュニティ—移動・国家・運動」平井京之介編『実践としてのコミュニティ—移動・国家・運動』京都大学学術出版会 pp. 1-37。
- 松岡格 (2012) 『台湾原住民社会の地方化—マイノリティの 20 世紀』研文出版。

- 山路勝彦 (1991) 「面子とハイラーキー——台湾ルカイ族の首長制」『関西学院大学社会学部紀要』(63) : 201-242.
- 葉高華 (2023) 『強制移住——臺灣高山原住民的分與離』國立臺灣大學出版中心.
- 吉原直樹 (2022) 『モビリティーズ・スタディーズ——体系的理解のために』ミネルヴァ書房.
- (2024) 「モビリティーズへの基本的な視座」吉原直樹・飯笹佐代子・山岡健次郎編『モビリティーズの社会学』有斐閣 pp. 11-29.
- 尤驍 (2022) 「台湾原住民族の文化復興と文化産業化をめぐる諸問題——ルカイ・クンガダワンの黒米祭の事例を通して」『神戸文化人類学研究』(6) : 12-36.
- (2025) 「台湾原住民族の部落生活における SNS の活用——コミュニティの構築の視点から」平野智佳子編『先住民とデジタル化する世界』 pp. 258-281.
- レイヴ, A. / ウェンガー, E. (1993) 『状況に埋め込まれた学習——正統的周辺参加』佐伯胖訳、産業図書.
- Amit, V. (2002). Reconceptualizing Community, in V. Amit (ed.), *Realizing Community: Concepts, Social Relationships and Sentiments*. Routledge, pp. 1-20.
- Redfield, R. (1955) . *The Little Community*. The University of Chicago Press.