

ロビン・ルブラン著（尾内隆之訳）

『バイシクル・シティズン——「政治」を拒否する日本の主婦』

（勁草書房、二〇一二年）

植村 秀 樹

はじめに

本書は政治理論、ジェンダー、日本政治を専門とするアメリカ人政治学者による日本政治に関する研究書（Robin M. LeBlanc, *Bicycle Citizens: The Political World of the Japanese Housewife*, University of California Press, 1999）の全訳である。著者は本書のもととなった研究によって博士号をオクラホマ大学で取得し、現在はワシントン・アンド・リー大学教授である。日本の国内政治、それも地域で活動する主婦を扱った本書からすれば、安全保障を専門とする評者はまさしく門外漢であるが、そのような狭い専門領域による棲み分けを超えて、本書は評者にとってもたいへん知的刺激に富むものであり、多くのことを教えられた。それが本稿執筆

の理由であるが、とはいえ政治理論やジェンダー論に通じていない評者によるものということからいえば、本稿は専門的な書評とはなりえない。したがって政治理論やフェミニズムにおける本書の貢献について踏み込むことは控える。以上のような限界を認識しつつ、本書の紹介と批評を試みるものである。著者の主張を正確に理解するために、できるだけ著者の言葉に即して内容を検討していきたい。そのために重要な部分については煩瑣を厭わずできるだけ本文から引用することにする。

まず本書（以下、訳書を指す場合「本書」と呼び、英語による原著と区別する）の題名である『バイシクル・シテイズン』は原著のままであり、あえて日本語にしていないが、本文中では「自転車市民」とされている。この聞きなれない言葉に著者の立場と強い主張が込められている。研究対象となっている日本の主婦が日ごろ用いている移動手段が自転車であることから来ているのであるが、それだけではない。「あるひとつの場所でいくつもの世界が層をなしている」（本書四頁。以下、本書からの引用に際しては、ページ数のみ記す）が、「政治もまた多層的な世界であり、そこで私たちが目にするものも、私たちの『社会的な乗り物』によって決まる」（同）と著者が考えるからである。自転車で乗っている主婦は自転車の視点から政治を見るのでもあり、それを理解しようとすれば、研究者もまた、自転車の視点から見なければならぬという方法論上の主張である。そのために著者は、政治学で広く行われており、主流となっている『科学っぽい』研究手法」（本書「日本語版への序文」）では接近できないものに接近する方法として、「文化人類学から参与観察の手法を借りることで、私は主婦が政治システムと向き合う際に通る小道をたどろうと努めた」（四頁）。

これは単に著者の方法論を示しているというにとどまらず、重要な問題を提起している。というよりもむしろ政治学の主流に対して挑戦状を叩きつけているといったほうが適切であろう。著者のこの主張は、「科学っぽい」科学の代表である物理学の発展に関するあるエピソードを思い起こさせた。それは「理論がなければ観

察はできない」とアルベルト・アインシュタインがヴェルナー・ハイゼンベルクに話し、それが不確定性原理につながったという話である。科学哲学の世界で観察の理論的負荷性が提唱されるよりかなり前の一九二六年、ハイゼンベルクとの対話のなかでアインシュタインは、「理論があつてはじめて、なにを人が観測できるかということが決まる」と語り、ハイゼンベルクはこの言葉をひとつの手がかりとして、量子力学の道を拓く不確定性原理を発見したという(森田邦久『科学哲学講義』講談社、二〇一二年、一三六ページ参照)。アインシュタインは終生、量子力学に懐疑的だったといわれており、そのあたりにも興味を引かれるが、それはさておき、このエピソードが示唆するのは、乗り物が違えば見えるものが違うということである。乗り物の選び方からすでに研究は始まっており、かつ、見えるものもそれによって限定されることになる。著者の選んだ方法が大きな挑戦だという所以である。

一

六つの章と結論からなる本書の第一章は主に方法論に費やされている。著者の言葉でいえば、「われわれの議論はすべてエリートの周辺をうろろしている」(一〇頁)のであり、「日本政治研究の大半はエリートレベルの政治を扱っている」(同)こと自体が問題だということから著者は出発する。自転車に対比される乗り物はタクシーであり、それは「権力と地位、勤勉さ、官僚主義の象徴」(二九頁)とされ、いつも自動車で移動する政治家に対する不信を象徴するものとしても、自転車は位置づけられている。「外国人によるすべての政治研究がエリートの行動に焦点を合わせてきたし、日本人による研究の多くも、そのパターンをただなぞってきた」(九〇頁)と政治学に対して鋭い批判を投げかける著者からすれば、当然に、政治学者もタクシーの

視点と視野でしか政治を見ていないのである。政治家や主流の政治学者だけでなく、フェミニズムの立場に立つ政治学者もまた「タクシー」を用いていると著者はいう。このように著者の研究にとって「タクシーと自転車はいろいろな面で決定的な意味を持っている」（三四頁）。これを評者の専門である安全保障の分野にひきつけてみれば、最近問題になっている米軍の新型輸送機「オスプレイ」の日本への配備をめぐる議論でも明らかにように、安全保障研究はさしずめ「ジェット機政治学」が横行する分野である。文字通り東京とワシントンDCをジェット機で行き来する政治家や官僚・軍人の視点に立つ議論が安全保障論の主流を占めており、基地の地元で暮らす「自転車市民」の声はほとんど無視される。

第一章で展開されている方法論と研究対象をめぐる著者の主張をもう少し見ておこう。「日本の主婦というテーマは、政治学者から無視され続けてきたにもかかわらず、現代の政治的営みを探求するにあたって魅力的なものである」（一一頁）という著者の問題意識には評者も同意する。著者の学者としての野心は、自転車をこぎながら——日本で調査をするあいだの著者の実際の生活においても本書のもととなった参与観察においても——「理論家たちがタクシーのなかから追求したのと同じ目標のいくつかを達成したいと望んでいる」（二〇頁）というところに表れている。研究における目標に、「私たちがこれまで見たことのない道を通って到達したい」（同）という思いを胸に抱きながら自転車をこいだ一九九一年十一月から十八か月にわたる日々の観察と考察が本書の中心をなしているのであるが、「私の『自転車』的な方法論は、初めから政治学における『タクシー』的な（すなわち主流の／主要な通りとしての）研究の優位性をひっくり返す試み」（二四頁）という著者の野心はかなり大きなものである。そういうわけで政治学の理論に関する記述が展開されている部分もあるが、このあたりについては割愛する。著者が自転車と自転車的方法によって見つけた——「タクシー的研究」では得られない——事実とその観察に評者も注目していきたい。

著者の主たる調査・観察対象は東京都練馬区大泉地区の主婦たちである。そこで学校のPTAや町内会、障害者の作業所、そして生活協同組合(生活クラブ生協)とその政治組織である「生活者ネットワーク」などの活動に携わっている主婦たちと行動をともにしながら、著者は「主婦」とは何か／だれなのか? 主婦は何をもって『政治』と考えているのか? 主婦はいつ、どこで『政治』に出会うのか? (二四頁)を探っていく。

二

本書の中心となる考察は「政治と主婦との乖離が認識されている」(三五頁)とところにあり、この乖離を著者は「自転車のシティズンシップ」(同)と呼ぶ。このように認識することで「主婦であることが、ある種の公的参加へと漕ぎ出すための固有の乗り物を提供すると同時に、逆説的に、日本の女性にとってその他の多くの重要な公的営みが拡大することを制限している」(同)という事実を著者は示そうとする。自転車ゆえに見えること、できることがある半面、自転車ゆえの限界に直面するということをエリート男性を中心とする「タクシー市民」との対比において捉えようというのが本書である。

第二章では、「普通的主婦」(原著ではregular housewife)のアイデンティティをめぐる議論が展開される。より積極的な意味を込めてアメリカで用いられているhomemakerではなく、いささか消極的なニュアンスを伴うhousewifeを「主婦」の訳語として採用したところに、著者が練馬での観察によって得た主婦自身の自己認識が反映されている。主婦は自身のアイデンティティに否定的な意味を込めて自ら「主婦」を名乗るのだという。「マイナス面を冷静に合理的に評価している女性たちがなぜそれを言い続けるのか」といえば、「否定的側面にいらだっている当の女性たちにとっても有用である」からである(四六頁)。その有用性は日常的な付

き合いにとどまらず、公共的な課題に取り組むことに道を開き、あるいは政治に向き合う際にも影を落とすことになる。自分について「手っ取り早く了解させ」（同）、地域における「コミュニティのメンバーであることを保証する」（四七頁）のが主婦というアイデンティティであり、ここからすべてが始まる。主婦を名乗ることでコミュニティに溶け込み——夫の転勤に伴って新たに転入してきた場合などには一層有用となろう——さまざまな活動に参加することになる。著者が研究のフィールドに選んだ練馬区大泉はそうした観察に格好の場所であろう。

大泉の主婦の活動や著者の参加の詳細は省略するが、重要なことは、主婦たちにとって「家族背景や教育、夫の仕事や地位、さらには政治に関する見解などにおける差異は、主婦の倫理において『重要ではないもの』とされた」（五三頁）ことである。そうした個人的な差異よりも主婦としての共通点こそが意味を持つ、そういうコミュニティが形成されていた。もともと、ボランティア活動に熱心な主婦を指して「社会主義者」と呼ぶような保守的な主婦の間ではいくぶん事情は違うだろうと評者は考える。「家族背景や教育、夫の仕事や地位」はそういう主婦の間ではより重要であるに違いない。これは評者の個人的観察に基づくものにすぎないが。したがって、「普通的主婦」といいながらも、いくぶんの特徴を備えた一群の主婦たちが著者の参与観察の対象となっている。この範疇に属する主婦たちの思考と行動が政治学的観点から重要な意味を持ちうると思われることに評者も同意する。著者の主張どおり「主婦とは有力な政治的カテゴリーである。なぜなら、それは間違いなく公共的なカテゴリーだからである」（七九頁）。ただし、誤解を与えないように付言しておくが、この主婦たちを「社会主義者」と呼ぶのが適切だということではない。たとえば、自分の娘が連れてきた「将来の夫（娘の婚約者——評者注）をまじえて家族と食事をしたとき、彼がごはんをおかわりするのに自分で茶碗によそわせるような無作法ぶりを見せた」（五五頁）娘のことを嘆く程度の保守性は、この主婦たちにもめずら

しくなかった。フェミニズムの影響を受けていない主婦も少なからずいたということである。

こうした主婦たちの活動に自ら参加し、そこでの交流を通して著者は観察を深めていった。主婦のアイデンティティをめぐる観察の結果、それが主婦の間に「グループのまとまりを育くみ、維持する際の重要な手段」をもたらし、さらにその「連帯にはある倫理がともなっていて」いることを発見する(八七頁)。その倫理が「主婦が社会と関わる際に適用される判断基準となる」(同)。これが主婦という社会的な乗り物に乗って公共的な活動に参加する——すなわち政治に関わることにつながる——際に重要な役目を果たすことになる。

では、主婦のアイデンティティは、シティズンシップ——著者はこのシティズンシップという日本語に置き換えづらい言葉を「人が社会全般と政治社会との両方に統合されているという理解を得ること」(九二頁)と定義している——とどう関わるのか。「大泉の主婦は、政治を、日常生活の場面の外側でつくりだされると考えていた」(九一頁)。国会はいうまでもなく、政党も行政機関も生活から遠く隔たった世界にあり、特別な人だけが参加するものと感じている。そのように見て、では、何ら関わろうとしないのかというと、必ずしもそうではない。ここに主婦のシティズンシップの特徴がある。著者が「自転車のシティズンシップ」と呼ぶ独特のコミュニティ精神である。それを著者は「政治システムが伝統的に提供するもの以外の道筋によって十分な公的営みを導く試み」(九三頁)と整理している。

これは正統的な文化に対する対抗文化(counter culture)なのか、それとも単なる下位文化(subculture)にすぎないのか。それは政治の定義にもかかわってこよう。伝統的な意味——エリートや「タクシー市民」による——の政治だけを政治と呼ぶこともできるが、そうであるならば、主婦の活動は政治の枠の外での社会的な活動に過ぎないが、興味深いのは主婦がそうした伝統的な意味の政治を忌避していることである。主として経済的利益の配分をめぐる争いが政治であるが、ここに出てくる主婦たちは、そのような意味での政治を拒否

し、遠ざけている。そうでありながら明らかに政治あるいは行政の活動領域に関わる公共的な活動を続けている。タクシー市民（政治家、学者も含む）には見えない領域がここに広がっているのである。こう考えると、たとえば丸山真男をはじめとする正統派の日本の政治学——「タクシー学者」による「タクシー政治学」——が日本の政治をきわめて一面的に、しかもごく一部分だけを論じてきたに過ぎないことが理解できよう。「日本の文化や政治参加に注力している研究でさえ、エリート志向」（九六頁）であったことは免れず、そもそも広大な未開拓の領域が存在する上に、新しい事態が次々に発生し、研究はそれにまったく追いつけないという政治学の宿命ともいえる状況がここにも見られるのである。そのような領域に著者は文字通り体ごと飛び込んだ。「あいかわらず自らの視界を曇らせる理論的レンズをとおして日本の主婦の経験を見ようとしている」のがわれわれであり、そのために「主婦のアイデンティティに備わる公的な特質が見えなくなっているのかもしれない」のである（九九頁）。

さて、主婦アイデンティティがもたらす「公的場面における適切で思慮深いふるまいに関する特有の倫理に對して彼女たちの持っている義務感」（九九頁）を著者は発見している。ここは本書の白眉ともいえる部分である。主婦たちは政治についてあまり話したがらないのだが、それに関係しているのが、この倫理と義務感である。たとえば、PTA活動などにおいて政治の話を持ち出すことは、そこに無用の緊張を生じさせるおそれがあるし、政治の話は党派性を帯びることになりかねない。PTA活動などに無用の緊張を避けることは、政治よりも公共性が高いのである。少々長くなるが、本書からそのまま引用しておこう。

PTAだけでなくほかのたいいの社交的な場でも同様に女性たちが政治に関する会話を避ける傾向に行為あることを、何によって説明できるだろうか。ジェンダーと政治を研究する者であれば、その答えとし

て、主婦である女性たちが、政治を不適切な話題に感じさせる私化イデオロギーにからめとられているからだ、と言うであろう。たしかに政治は不適切な話題であるが、それは主婦たちが私生活の外側に踏み出すのをためらっているからではない。むしろ、政治に関する議論が不適切なのは、彼女たちの公的な主婦アイデンティティの特色だったのだ。主婦は公的には、非常に非政治的なのであって、それは連邦最高裁判事にかなり通じる面がある。すなわち、連邦最高裁判事は自身の意見を特定の党派的イデオロギーと関連づけることに抵抗するだろうが、それは、自分自身を法に対する思慮深く正当な法への批判者とするためにも、党派支持者の弱みに付け込む人間のように見せることは避けたいからだ。P T Aの場合に政治が邪魔者であるか、もしくは有用でないものとみなされているのとまさに同様に、多くのほかの状況においても、政治は役に立たないとみなされているのだろう。皮肉なことに、大泉の主婦の視点からは、非社会的に見えるのは主婦の生活のほうではなく、ときに政治のほうなのだ。政治とは、主婦のほとんどの公的営みからも乖離している——それは一般社会には風穴を空けることのできない要塞なのである。(二〇六一—〇七頁)

評者なりにこれを言い換えれば、次のようになる。国民全体に関わる政策であっても、〇〇内閣が国会に提出した△△法案は××党の支持者の利益のためであり、そのことが持つ「私」性は、P T Aや町内会の活動、作業所でのボランティアに比べれば、公共性において下位に立つのである。つまり、主婦から見れば、政治のアーリーナとは、私的利益の分配をめぐる私的結社の取引市場にすぎず、その公共性の程度は低い。主婦の求める公共性は倫理的にこれよりもはるかに高尚なものである。したがって、伝統的な意味での政治から見れば主婦は周縁的存在であるが、主婦の考える公共性を中心に据えれば、政治こそ周縁的存在なのである。

このように捉える主婦にとって、公共的なものと政治的なものとは区別されている。では、この区別はただ

区別すればいいのだろうか。公共的なものは本来、政治によって担われなければならないはずである。この先に主婦は踏み出すのか。この問いへの解答が第四章「政治に抗うボランティア活動」において展開される。

二

公的な関心を持ち、それを議論し、それに基づいて行動している主婦の活動は、政治的な文脈で——つまり政治学の対象として——取り上げるに十分値するであろう。しかし、主婦は政治を遠いもの、醜いものと見て自分から遠ざけている。本書の副題は「『政治』を拒否する日本の主婦」であるが原著の副題は『*The Political World of the Japanese Housewife*』であり、訳せば「日本の主婦の政治世界」となる。邦訳は直訳ではなく、しかも「政治」を括弧で括っている。作業所でボランティア活動をしている主婦の言動から著者は、「公共への配慮にもとづく自分たちの活動は、政治を含む枠組みのなかでは実行できないのではないか」（一三一頁）と主婦たちが考えて政治を拒否していると理解した。政治は公共性をねじ曲げる、あるいは汚染するものとして捉えられているのである。政治学でいう通常のシティズンシップとは異なる「自転車のシティズンシップ」はこの認識から生まれる。「社会改革への道すじとしての政治を拒絶することを除けば、ほぼすべての面でもさに活力に満ちたシティズンシップに見える」（同）と著者は言う。主婦のアイデンティティに支えられた自転車のシティズンシップは、特有の主婦の倫理に立脚しており、それは政治とは相容れないというわけだ。

自らの言動において政治を敬遠し、政治学——タクシー政治学、特に「科学っぽい」政治学——の対象となつてこなかったという事実は、主婦のシティズンシップを政治学の視野に入れず、研究の対象から外したまままでいいということの意味しない。どうもここは、二つの政治があると考えたほうがいいのではないだろうか。

政治のプロたちによる「政界政治」あるいは「タクシー政治」と主婦による「生活政治」あるいは「自転車政治」である。前者の手が届かないところで、前者のなしえないことを、後者がしている、別の面からいえば、前者にない倫理の高さを後者が示している、と見ることはできないだろうか。主婦の（自転車の）シティズンシップを政治学の対象とするためにも、そうした思考や活動を政治の一環と捉えることが求められよう。そのためには、伝統的な政治の概念を少し広げたほうがよさそうに思う。特有の倫理に裏打ちされた主婦たちのボランティア活動などは、「政界政治」に対する無言の抗議であり、暗黙の代案提示でもあるであろう。自転車は狭い日本の路上においてのみならず、政治の世界においてもタクシーに蹴散らされている（タクシーの運転が乱暴だという意味ではない。念のため）が、それでもめげることなく活動を続ける様は、いささか大げさに言えば、ガンディーの非暴力不服従運動を髣髴とさせ、また、強欲とは無縁のその姿は、トルストイの「イワンのばか」に似ているようにも思える。

しかし、自転車市民たる主婦がガンディーやイワンのような勝利を収める可能性はあるだろうか。

四

政治——タクシーに連なる政治——が本書の対象にまったくなっていないわけではない。作業所のボランティアと練馬区の間を生じた軋轢は、行政の末端とはいえ、そのような政治の一部といえる。それに直面したある主婦は「個人レベルの自信を育てる手段からコミュニティレベルの変革のための協同の力へと、作業所の取り組みについての見方を切り替え」るなど、シティズンシップの変化ないしは成長を見せている（二七一頁）。主婦の倫理と行政の論理は、適切な調整がなされなければならないが、著者の観察の範囲では、「ボランテイ

アの人たちが自分の仕事を行政の延長線上のものとして見るつもりはないことは確かであり、その抜きがたい行政不信のため、「シティズンシップは、手づくりの人的ネットワークのレベルで突如立ち止まる」のであり、「主婦はボランティアリズムによってシティズンシップの間際まで導かれるものの、たいていはそこから先へは踏み出さない」（一七三頁）。政治・行政に対する根深い不信のためである。

こうした事例のほか、自民党参議院議員・小野清子の選挙運動と、これとは対照的な生活クラブ生協を母体とする「生活者ネットワーク」運動（以下、「ネット」と呼ぶ）が本書の考察の対象となっている。前者については、主婦であることを前面に出して訴えたものの、実態をほとんど伴っていないことが指摘されている（主に第六章）。主婦であることを前面に出した小野の選挙運動の実態は、まぎれもなく小野とその周辺が「タクシー市民」で固められていることを示しており、大泉の「自転車市民」とは大きく異なっている。それでも女性である小野は自民党においては主流にはなりえない。

より興味深いのは「ネット」である。生活クラブ生協の政治活動を担う組織であるネットは、一九八〇年代から地方議会に議員を送り込んでいる。これをネットでは「代理人」と呼んでいる。著者の表現によれば「タクシーが支配する政治的営みに、『自転車』で乗り入れよう」とした（二七八頁）。ある程度の成功を収めたその運動の「最も重要な側面は、選挙で送り出した代理人がすべて女性であり、その女性たちの多くが、ネットを基盤とする事務所を運営するようになる以前は『ふつうの専業主婦』だったこと」である（同）。生活クラブ生協とネットの活動家たちは、その運動の「女性的特色を失いたくないと思っている」（二八六頁）。それは「新しい社会運動」（New Social Movement）と位置づけられ、既成政党などとは結びつかないものとして理解されている。主婦は半歩、政治の世界に足を踏み入れつつも、そこに踏みとどまろうとしているように見える。その半面で、「都道府県レベルのネットと市区町村レベルのネットとのあいだでは、しばしば緊張が生じ

る」(二九五頁)。このあたりは既存の組織と同じである。ネットワークといいながらいつの間にか上下関係が生じているのである。また、代理人と呼ばれるネットの議員を務めることができるのは三期まで(県によっては二期まで)と限定されており、それが問題を引き起こすこともあった。評者が千葉県ネットの関係者から聞いたところによると、そもそも代理人と呼ぶのも、エリート臭のつきまとう議員でなく、あくまで生活者の声を議会に届け、行政に反映させるための伝達人という位置づけをしているからである。それゆえに、同じ人が長く務めるのは相応しくないという考えから来るものだということである。千葉県では代理人は二期までと決められており、そのために議員に適性のある優秀な人材が経験を積んだのちにネットを離れてしまう例も少ない。

それでもネットには「ただの主婦が政治をやっている、ということ。そこに意味がある」という確信がある(二〇二頁)。千葉県ネットの話の評者が聞くかぎりでは、この確信は、本書のもととなった調査が行われた二十年前から現在まで変わっていないようである。この徹底したアマチュアリズムは、地域活動やボランティアによって培われた主婦の倫理を強固な基盤としており、それに支えられている半面、政治組織としての成長を阻害しているのではないかという疑問を禁じえない。それはさておき、家庭を中心に据える生活者の政治にはどのような可能性があるのだろうか。まず考えられるのは、既存の利益団体からの自由であり、既存の政党や政治イデオロギーからの自由である。家庭中心の価値観と行動がそれを保証するものになりうる。「既存の権力政治家による利益化され腐敗した政策に抵抗する」(二〇七頁)うえで「主婦の立場への執着」(二〇四頁)は有効——まるで魔除けのような役割を果たす——なのだろうか。少なくとも主婦はそう信じているように見える。男性を中心とする既存の政治が、政党やイデオロギーを問わず、利益分配をめぐる争いに明け暮れてきたことへのアンチテーゼを示そうとしているのかもしれない。しかし、アマチュアリズムには専門技術や知識

の不足や未熟という負の側面が伴うものであり、ネットも例外ではありえない(二〇九、二一九頁)。それでも「政治の厳しさに対して総じて準備が欠けていたことに気づいたからといって、『主婦』アイデンティティが障害になるという結論にはならなかった」(二一〇頁)。「ネットの女性たちは、自分たちの運動を主婦役割の外に踏み出すものとして見ることはなさそうだった」(二一一頁)。それは主婦が家庭の主婦の枠から飛び出して政治家になるのではなく、家庭の主婦のまま、その拡大形としての地域の主婦となることにあくまで執着していることにほかならない。

ネットの女性たちは「思いやりのある素人」であり、既存の政治家は「心貧しいエリート」という対比が生まれる(二一三頁)。あくまでも主婦のアイデンティティにとどまって「主婦らしい」運動を展開することが何よりも「ヒエラルキーへの批判であり、同時に大規模で没問的組織への批判でもあり、共感の政治ではなく利益の政治を追求することへの批判であり、共同参画の価値が不在であることへの批判でもあり、そして、だれかが何かを成し遂げることを真剣に手助けする意欲が欠如していることへの批判」(二一四頁)と位置付けられる。ネットの主婦が最も広く深い政治批判を繰りひろげるには、主婦のアイデンティティに立つ自転車市民にとどまっていなければならず、決してタクシー市民になつてはならないというわけである。

しかし、運動が成功を収め、参加者が増えれば組織も拡大し、それに伴ってどうしても官僚化するものである。これは近代における組織の宿命であり、主婦を中心とする組織といえども免れることはできない。ここにひとつのジレンマがある。生協を基盤とするために県をまたいだ組織になることが法律の制約によってできず、ネットが地域政党にとどまってもこの事情に変わりはない。活発な活動を展開していたことで知られる神奈川県は、評者が聞いたところでは、組織が分裂し、片方は解散してしまった。そうなる予兆は本書でも触れられている。しかし、より根源的な問題は「運動が成長するにつれネットの政治家にわかってきたの

は、政治の主流において競争するには組織が必要だということが、賛同者の政治への参入を正当化する主婦の倫理の重要な側面と対立することだった」(二二六頁)。

五

主婦に寄り添うようにして観察を進めてきた著者は、最後の「結論」では鋭い所見を披露している。「自転車のシティズンシップは、政治権力のアリーナで長くはもちこたえられないというまさにその事情ゆえに——というのも主婦は政治的営みと政治家、政治組織についてよく知っており、かつ信用していないから——興味深い」と著者はいう(二二二頁)。主婦は公共的分野に足を踏み入れ、政治に関わるようになって、小野のような「タクシー市民」としての女性政治家になることを拒絶する、というより、むしろ恐れているように評者には思われる。それほどまでに根深い政治不信に包まれているということであろう。重要なのは市民としての倫理であり、精神である。このような美点は政治に関わるかぎり、容易に弱点ともなりうる。

善き市民のままではいながら政治に深く関わることができるのか。「作業所のボランティアグループや生活クラブ生協のメンバーのような、公共の場ではるかに活動的な多くの主婦でさえ、よりいっそう政治化することで自分たち自身の生活が彼女たちが大事にしている社会的帰結のどちらかが利益を享受できるかどうかについては、疑わしく思っている」(二一八三頁)。そうである以上、「悪魔に魂を売る」に等しい危険を犯してまで政治の世界に深く足を踏み入れようとはしないだろう。そうなれば、自分が大切にしている倫理を確実に保持できる範囲の——つまり、かなり浅い——政治活動にとどまらざるを得ない。これはマックス・ヴェーバーの有名な責任倫理と心情倫理の議論を思い起こさせずにはいられない。だが本書を読み進めると、このヴェー

バーの議論が、タクシー政治家を肯定的に捉える——本書に登場する主婦（小野を除く）の倫理ではどうして受け入れがたい——ことを強要しているようにも見えてしまう。

では主婦は素人にとどまり、そこから先へは進めないということなのか。それとも、「女性を家庭にとどめ、かつ彼女たちを主婦役割のなかに位置づけてきた一群の責任がもし取り除かれるならば、タクシー市民になることについて折り合いをつける必要性をさほど感じない女性も増えることだろう。そして、そうなれば、実際により多くの女性がタクシー市民になることだろう」（二八七頁）という方向に進むのだろうか。これがいわゆる「普通の」近代社会の姿であろう。世界経済フォーラムが発表した世界各国の男女平等度を示す「ジェンダー・ギャップ指数」によれば、調査対象となった世界百三十五か国のなかで日本は百一位だそうである。ランク付けの指標のひとつとなっているものに政治参加があるが、女性の閣僚や国会議員の少なさがこの順位に大きく関係している。評者もこの点は気になるところであるが、その一方で、男女平等の進展が、自転車でなくタクシーに乗る女性が増えること、すなわち自転車市民の倫理をうち捨ててタクシー的視点でしかものを見なくなることを伴うのならば、単純に喜ぶわけにはいかない。たとえば、野田佳彦前首相や安倍晋三首相が女性だったとして、政治家としてはあのままだとしたら、果たしてそれでも喜ぶべきなのだろうか。いや、やはり喜ぶべきなのだろう。だが、それで本当にいいのだろうか。著者はヒラリー・クリントンやコンドリーザ・ライスを生んだ国の人だけあって、肯定的に受け取るのかもしれない。クリントンもライスも完璧なまでにタクシー政治家である。しかし、「主婦がいなくなつたときに主婦の仕事をだれがやるのか、あるいはだれが主婦の倫理を代表するのかという点に関心を表すことは、今日の流れにあまりそぐわないが、私はそれこそが実は重要だと思う」（二八八頁）という著者が何のためらいもなくそれを待ち望んでいるように思えない。著者は「われわれは、人間の協同にもとづく努力という理想を自己利益の増進に対して優先させるような、そう

した市民を望んでいるのである」(同)と明言する。著者が大泉で出会った次のような人たちがそのような市民に近いのだろうか。その人たちは、「自分の最も重要な公共的任務は人間関係のネットワークを育てることだと理解していた。そして、そのネットワークにおいては、すべての人が発言でき、コミュニティへの責任感が最も価値を持つのである」(二八九頁)。

人に対する、人と人の関係に対する、そしてコミュニティと公共的な課題に対する、責任感を持ち続けることは、ただ国会に女性を送り込んでその数を増やすことよりもはるかに価値のあることであり、また、この社会に必要なことだろう。著者はそう考えているように思えるし、評者はそのように考える。「自転車市民は質の高い民主的営みのためにも必要だと言いうことができる」(二九〇頁)のであれば、次の問いに答えを見つかなければならない。

もし女性が、あらゆるジェンダー役割のうち最も「私的なもの」を生かして、公的な場での声を得る活動やある種の「女性たちの連帯意識」を得られるとしたら、私たちはフェミニストの政治分析における「性別役割分業の解消という」目的をどう理解すべきなのか。(二三三頁)

評者はこの問いが大きな意味を持つ状況が続くことにある期待を寄せたいと思う。自転車市民の主婦らは、身のまわりの小さな私的なことから始め、やがてその活動は広がりを持ち、次第に公共性を帯びるようになった。それでも私的な責任や義務の感覚を保ち続けていた。タクシー市民の政治は利益配分をめぐる集団同士の私的な争いであり、その公共的性格は、自転車市民の倫理からすれば、見せかけに過ぎない。それを理解している主婦は自転車を降りることなく、活動を始めたころの私的な倫理のままより大きな公共性に至る道を探

しているのである。だがそれは容易なことではなく、途中で自転車からタクシーに乗り換えて、ついでにそれまで大切にしてきたものもそこに置き去りにして、目的地に到達する——それは元々目指していた目的地ではないのだが——ありきたりの方法を探る誘惑が待ち受けている。その誘惑をあくまで退け、倫理を犠牲にすることなく責任を果たす道を見つけることができるのか。自転車市民の行く手を阻む隘路を突破する事ができるのか。それは自転車とタクシーが互いの役割を尊重しつつ共存できる日が来るということであろうか。そうはならず、あいかわらずタクシーが自転車を蹴散らすように走り抜け、自転車はタクシーを嫌悪しつづけるのだろうか。それよりは、自転車がタクシーを取り囲み、タクシー政治家を車から——実際には黒塗りの「公用車」だろうが——降ろさせるほうが望ましいだろう。そのような日を夢見することは許されるのだろうか。それは夢で終わるのであるだろうか。

おわりに

量子力学の歴史にたとえればハイゼンベルクにあたる著者にとって、アインシュタインに相当する人が実際にいたのかどうか評者は知らないが、アインシュタインの立場にあたる人——主流の政治学者、むしろニュートンにたとえるべきか——は、本書のもととなった学位論文がアメリカ政治学会「女性と政治」部門で最優秀論文賞を受賞したことから判断すれば、実際のアインシュタインと違ってこれを高く評価したと理解していいのだろう。評者にとっては、関心を抱きつつ踏み込めなかった世界についての粘り強い観察と深い考察は、大いに刺激的なものであった。本書の本文に登場し、参照されている日本の学者の大半は、天野正子、江原由美子、佐藤慶幸などいずれも社会学者であり、政治学者は注において冷ややかに言及されているだけである。日

本の政治学を中心にあるのは日本政治学会——今や空洞化が進み地盤沈下が著しいとはいえ——であるが、原著出版後のこの十年あまりを振り返ってみても、学会誌『年報政治学』には、評者の見るところでは、「自転車」はほとんど登場しない。依然として「タクシー」ばかりが目につく。もつとも、政治学の名かでもコミュニケーションやジェンダーを中心とする学会では「自転車」も注目されているのかもしれない。また、著者の「日本語版への序文」によれば、市民社会組織に関心を寄せている日本の政治学者もいるということである。

最後に、翻訳について一言触れておきたい。訳者は「エリート層ではなく『ふつう』の人びとの『生活』を描いた本書は、やはり『ふつう』の市民にこそ届いてほしい」と願って「なるべく平易な日本語にすることを心がけた」という(二九五頁。「訳者あとがき」)。この点は訳者の労を多とすべきであるが、しかしながら原著のもとになっているのが博士論文であるため、理論をめぐる専門的な考察も少なくなく、「ふつう」の市民には難しいところが残っているが、これはやむをえないだろう。だが、そうであればこそ、せめて訳注をいくつかつけたほうがよかつたのではなからうか。そもそも本書の鍵となるシティズンシップの概念も日本語に置き換えずらく、理解しにくいものであり、本文中の説明は、評者の記憶では、本稿でも触れた一箇所のみであるうえ、政治学的な定義を述べているだけで、「ふつう」の市民には理解は容易ではないだろう。また生協やネットについても説明を付しておけば親切だったと思う。特にネットについては、本文にいきなり「生協の政治組織であるネット」の表現が登場する(二〇三頁)。そのかなり後で「生活クラブと、その政治活動部隊とも言うべき生活者ネットワーク(略称『ネット』)」が出てくる(一七七頁)。いずれも原著どおりであるが(原著七一、一二三頁)、前者の「生協の政治組織であるネット」については、原著では the co-ops political wing, the Netto の前に the Seikatsu Club Co-op が出てくるので、原著で読めば、「ネット」が生活クラブ生協という名称の生協とかかわりのある組織であることは理解できる。それが、訳文を工夫しているうちにこう

なってしまうのであろうが、原著では定冠詞によって生活クラブ生協を特定していたが、それが日本語では表現されておらず、生協の事情を知らない人には誤解を招きかねない表記となってしまう。一〇三ページに出てきたものを理解するのに、読者は七十ページあまり読み進めなければならぬというわけである。ついadenaながら、本書の冒頭で出てくる「生活クラブ生協の政治活動ネットワーク」（八頁）は原著では the Seikatsu Club Co-ops political network とあり（原著六頁）、固有名詞としての「ネット」とは区別されている。このように組織と言葉がいろいろ込み入っているために事情を知らない読者にはわかりにくくなっているところについては、訳者が補ってもよかつたと思う。

ともあれ、本書が日本政治研究の新しい扉を開いた、大きな一歩であるとの確信は、評者においても揺るがない。