

## 計画と現実のはざまにて

—南スーダンにおける開発実践の現場から—

徳岡泰輔\*

### 南スーダンへ

2008年7月6日、ナイロビから飛行機で北に向かい、スーダンとの国境の町ロキチョギオへ。そこで一泊して次の日の朝、国連世界食糧計画が運航する便に乗りかえ、南スーダンの「首都」ジュバへ。さらに小さなセスナ機に乗りかえ、ルンベック、ワオ、そしてアゴックと小さな空港を離着陸し、ようやくマルワルコンに到着した。そこは雨季の真っ只中。私の予想を裏切り、緑に満ちていた。気温はそれほどでもないのだろうが、湿度が異常に高いことはすぐにわかった。息を吸い込んだとたんにむせ返りそうなくらい空気が濃く感じられた。空からまばらに小さく見えていた木々は、地上に降り立って見るとその多くが巨樹であることに気がついた。巨木の隙間を埋めるように、灌木が覆い茂っていて、人々の暮らしの空間だけが切り開かれていた。空港の滑走路は砂利で舗装されているが、周りは杭が打ち立てられているだけで、人や家畜が自由に行き来している。セスナ機が着陸したときだけは、そこを行き来していた人は滑走路を離れ、到着した人たちを見守るように「到着ロビー」周辺に集まっている

(写真1)。

マルワルコンは、スーダンの南西部に位置するノーザン・バル・アル・ガザール州にある小さな町だ。そこは、スーダン政府とスーダン人民解放軍がその領有権を争うアビエイヤ、最近ようやく注目されるようになったダルフルの南に位置する。この地域に住む人々はディンカと呼ばれる人々で、ナイル系ですらりと細い体型と高い身長が特徴だ。「到着ロビー」は無言で見守るディンカの人々に囲まれていた。これが、私が最初に見たスーダンの景色だった。いや、そもそもスーダンと呼ぶには、その地理的広さや現在の政治的情勢から正確ではないから南スーダ



写真1 マルワルコン空港

\* 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科

ンと限定しておこう。私がこれから紹介するのは、広く、政治経済的に、そして民族、文化的に複雑なスーダンのほんの一部なのだ。

南スーダンに到着する約1カ月前まで、私は自分がここに来ることなどまったく予想だにしていなかった。私はそれまでバングラデシュにおける参加型開発実践の問題を、特に社会学・文化人類学的な視点から調査していた。およそ2年半の現地調査を終えて、博士論文の草稿も書き上げていた。しかし、博士論文の提出を前にして、調査者ではなく、実践者の立場から開発を見たいと考え、国際NGOで働くことにしたのだ。と、そう言いたいところだが、現実はそうではなかった。博士論文の草稿を書き上げたところまでは事実だが、論文の落としどころに納得がいかないまま研究は行き詰まり、経済的にも研究を続けていくには困難な状況にあったのが、そこにいた本当の理由だ。それだけではない。少しでも研究との接点をもっておきたいとバングラデシュ、できれば南アジア、それがだめでもせめてアジアでの就職を望んでいたが、職歴のない私にとって国際開発業界で仕事を得るのは至難の業であり、行く先や待遇についても選択の余地などなかった。やっと得た仕事がこの南スーダンの仕事だった。

### 復興支援と「継続する内戦」

私はあるNGOの南スーダン・プログラムのプロジェクト・アシスタントとしてマルワルコン事務所に着任した。プロジェクト・アシスタントである私の仕事は、主に国際協力事業団の資金援助によって運営される職業訓



写真2 職業訓練校の大工コースの様子

練校のプロジェクト・マネジメントであった。私は、現地の教育スタッフ、サンティノと相部屋で、職業訓練校内につくられたキャンプで生活することとなった（写真2）。

22年という長い内戦を経験していたスーダンの、しかもスーダンから独立しようとしていた南スーダンではあらゆる社会サービスとインフラが不足していた。職業訓練は、そうしたインフラ整備に必要な人材を養成するための重要なプロジェクトのひとつであった。ただ、その重要性は地域住民にはそれほど理解されているようではなかった。無料で、しかも全寮制で生活に困ることはない。しかし、応募してくる人の数は募集人員より少し多いくらいのものであった。この辺りには職業訓練校自体が存在しなかったのだから、理解されるまで時間がかかるのだらうと考えていた。

私たちが生活していた職業訓練校には、ジェネレーターが設置してあったが、それはたいがい不調で動いていなかった。夕方、勤務時間が終わると、キャンプにはソーラーパワールのランプがいくつかつくだけで、電源は

ないからパソコンを必要とする仕事はまったくできなかった。だから、私はディンカ・スタッフのサンティノとよく雑談をしていた。サンティノは30代前半で私と同年代であったが、その人生は私よりずっと波乱に満ちていた。12歳でエチオピアに送られ少年兵となり、歩いて南スーダンに帰ってきた。道中の食糧など渡されなかったから、サルなどの野生動物を食べて生き延びた。ディンカ社会にはサルを食べる習慣はないのだそうだ。南スーダンでは、サンティノの人生がユニークなわけではなかった。ローカル・スタッフの中には元兵士は他にもいたし、訓練生の中にもいた。

サンティノは将来政治家になりたいと考えていたからか、よく政治に関する話をしてくれた。スーダン政府と南スーダンは、2011年に分離か統一かを問う投票を行なうことになっていた。それほど遠くない未来だ。「やっぱりサンティノは分離を望んでいるの？」と私が聞くと、サンティノは「無論だ。これまでの仕打ちのうえにどうやって『北』と共存しろというのだ？」と答えた。「でも、投票で統一ということになったらどうするの？それに分離という結果になったとき、北がすんなり従うかな？」サンティノは答えた。「北が従わなければまた戦争に戻るさ。少なくとも私は構わない。」驚きを隠して私は続けた「そんなことになったら、いま私たちがこつこつとつくっているものはまた破壊されることになるだろうね。うちのNGOのここでの活動は今年で10年になると聞いているけど、それも数年で逆戻りになりかねないわけ

だ。」サンティノは笑って答えた。「つくってきたものを守るために不自由な生活を強いられたら意味がないじゃないか。」

紛争終結後間もないこの地域では、今でも各世帯に武器が保管してあるという。だから、皆がいつでも戦争状態に戻れるのだ。私は紛争後のこの地域に復興支援をしに来たつもりでいた。国際スタッフとの話題は、現在進行中のプロジェクトや現在不足している社会サービスを整備するために、今後どのようなプロジェクトが必要かといったことばかりだった。紛争に戻るリスクは計画書にあっても、実際には想像していない。少なくとも戦争をまるっきりしらない世代の私にとってはリアリティのない話だった。でも、この地域は紛争が終結した今でも、戦争状態から解放されているわけではないのだ。以前、ルワンダ人のスタッフがこんなことを言っていたのを思い出した。「22年ものあいだ内戦状態なんだ…。ディンカの若者は人生のほとんどを内戦状態で生きているわけだからな。彼らとはそれを理解したうえで付き合わなければ…」私に理解することなどできるわけがない。しかし、和平合意で平和に戻ったということのほうが、人生のほとんどを内戦状態で生きた人にとってはよっぽどリアリティのない話だろうことくらいは考えることができた。私たちが日頃つくっている長期的な目標を視野に入れた計画書など、地域住民にとっては私たちが思う以上に不安定な未来に違いない。職業訓練校への応募の少なさの背景にこのような事情があるのではないかと、私は思った。

### 牛耕トレーニング・プロジェクト

着任して3ヵ月が過ぎた10月から、私はプロジェクト・マネジャーに昇進し、南スーダン・プログラムすべての活動、すなわち教育、農業、マイクロ・クレジット、水衛生管理の部門と現地事務所の管理を担当することになった。そして、さまざまな場面で計画と現実のあいだで奮闘することになった。そのような例のひとつに、牛耕プロジェクトがあった。

2009年2月、緑の南スーダンは、私がここに来る前に写真で見た茶色のスーダンに変わりつつあった。乾季に入った南スーダンでは、室内温度で45度を超える日が続いていた。エアコンどころか扇風機もない事務所で、私は農業専門スタッフとローカル・スタッフの普及員たちと牛耕トレーニングの実施計画を立てていた。現地の状況について普及員から意見を聞いたうえで、農業専門スタッフと私は牛耕トレーニングを一部修正することを提案することにした。

これまでの研究によって、アフリカの一部の人々にとって牛は、その他の人々が考える以上の存在であることはすでに明らかにされてきた。たとえば、ディンカは一夫多妻制だが、妻は牛と交換されるため、牛の数だけ妻を娶ることができる。村である事件が起こり、罰せられた人は賠償金を牛で払うというのは一般的である。それ以外にも、特にローカル・スタッフから聞いた牛の詩とでも呼べる「ケーブ」という詩はとても興味深かった。ある牛について延々と歌い続けるのだ。それはある出来事について牛を絡めて語った

り、牛にまつわるある出来事を語ったりと語り方はいくつかあるようだったが、ある牛についての詳細が歌われるのだ。そのケーブを作る作詞家と歌う歌手もいる。そうした文化的活動を含めて、月並な言い方ではあるが、まさに牛はディンカの社会生活に埋め込まれていた。

そうしたディンカにとって、牛耕は抵抗のある農耕であった。多くの人は、大切な財産である牛を役畜として使いたくなかった。一方、これまで物の運搬に使われていたロバは、バスや車、トラックが入ってくることで用なしになり、ディンカ社会における伝統的役割を失いつつあった。そのため、ロバをもっている者は牛ではなくロバを使いたがった。ロバは牛ほど訓練するのに適していなかったが、すでにトレーニングを施し、ロバで耕起している農家もあった。彼らが望めば、牛でもロバでもよかったのである。それにもかかわらず、なぜか牛をトレーニングすることが推進されていた。私は、牛のトレーニングを目標として設定するのではなく、訓練する世帯数だけを目標にすることを提案した。あるいは、トレーニングの対象は牛でもロバでもよいということをプロジェクトに明記することを勧めた。プログラム・マネジャーはその点については反対しなかった。しかし、NGO運営側はなぜかそれに反対した。ある程度ロバを入れることには反対しなかったが、あくまで牛をもつ世帯を対象とするよう指示された。プロジェクトの意図とは裏腹に、結局集まったのはほとんどロバであった(写真3)。



写真3 牛耕トレーニングで、ロバにひかせる様子

### 埋まらない計画と現実を後にして

プロジェクトの現地レベルの実践にかかわっていると、さまざまな発見がある。状況の変化や地域住民とのインタラクションを通して気づくこともある。それは私が経験不足であったことや、長い間外部から閉ざされていた南スーダンという特異な状況ゆえかもしれないが、コンサルタントとして開発実践にかかわってきた研究者たちでさえ、実践過程におけるそうした流動的状況に対応する必要性を訴えている（たとえば、Mosse, D. 2005. *Cultivating Development: An Ethnography of Aid Policy and Practice*. London: Pluto Press). そうした実践過程における発見や変化をトップ・マネジメントやドナーに報告し、状況に合わせてその実践を変えていくことが現地レベルのマネジャーの仕事だと感じていたが、残念ながら多くのことが決められたとおりに実行し、現地レベルで起こる齟齬を埋め合わせるのが現地事務所の私たちの主な仕事となった。プロジェクトがいくつかの問題を抱えつつもうまくいっていることのみを報告し続けるのだ。なぜそんなことをする必要があ

るのだろうか。なぜ問題を率直にドナーや他のNGOと共有することができないのだろうか。私は現地事務所の代表者として国連機関や他のNGOとのコーディネーション・ミーティングに出席していたが、多くの場合それぞれの活動が報告されるだけのつまらないミーティングで、多くの共有していたであろう問題はなぜか個人レベルにおいてしか語られることがなかった。

私は南スーダンで勤務するあいだに書き上げた論文のひとつの中で、プロセス・ドキュメンテーションというモニタリング・ツールの有効性について論じた。その論文を書き上げたとき、私はあくまで調査者として特に現地住民の利益に重きを置いてその重要性を訴えた。しかし、今は開発介入者の立場からその重要性を実感している。私は自分の日記を書く習慣の延長に、プロジェクトの実践の記録をつけていた。そして、内部レポートにはさし障りのない程度に（その「程度」をつかむのにもかなりの時間を必要とした）その実感を反映させようと努めてきた。現地に来ることがめったにないプログラム・ディレクターや、ファンドレイジング・スタッフなどには、現地の状況がよく分かると好評だったが、それをドナーへのレポートに使うことはできなかった。ある程度現実を描くことに禁欲的だった私のレポートでも、ドナー向けに書くにはさらに慎重にならなければならなかったのだ。現地のプロジェクト・マネジメントのレベルで一緒に働き出した農業専門家は、着任して最初のレポートを、プロジェクトを評価するように現実をありのままに書い

て、専門家らしい提案を付けて上司に提出した。私はさすがに専門家らしいレポートだと感心していたが、上司たちにはひどく不評だった。現実があまりにも計画どおりにしていないことがありありと表現されていたからだ。計画と実践のギャップを埋めることの難しさを思い知らされるばかりで、結局私は南スーダンを出るまでそのギャップを埋めることには失敗していた。

私は結果的にこの NGO を辞めることになり、1年の契約を終了する前に、新たにプロジェクト・マネジャーとして着任したスタッフに仕事の引き継ぎを行っていた。新しいプロジェクト・マネジャーはジャーナリス

ティックで記述の多い私のレポートのスタイルを改めて、マイルストーン・チャートという表を埋めていくレポート形式を導入した。レポートにあまり時間を費やす必要がなく、読むほうも一目でプロジェクトの進展状況が分かり、とても便利なシートだった。私は計画と実践のギャップが覆い隠されていくのを懸念しつつ南スーダンを後にして、私の「計画」を仕切りなおすことを考えることにした。しかしその一方で、南スーダンとの縁をこれで終わりにしたくはなかった。日本での「計画」を無事実現したら、私は南スーダンに戻りたいと帰りの飛行機の中で考えていた。

---

## 水害とその復興過程からフィリピン社会を考える

福田晋吾\*

2009年9月26日、フィリピンの首都マニラを台風16号（フィリピン名：オンドイ）が直撃し、過去最悪の水害をもたらした。特に、私の主調査地であるマリキナ市は、最も被害の大きい地域のひとつとなり、死者は優に100名を超え、行方不明者も多数に上った。自分自身はもちろん、多くの住民にとってもあれほどの洪水は初めてであり、一生忘れることができない苦い経験となった。

被災した人々には大変申し訳ないことに、

私自身は被害から免れた。当時、客員研究員として所属していたフィリピン大学（ケソン市）近辺に住んでおり、そこがたまたま小高い丘になっていて、洪水の水位が最高時でも20センチ程度でとどまったためであり、また当日マリキナに出掛ける予定だったが、急遽取りやめることになったためでもある。

私には、初めてフィリピンに到着してすぐ後の1か月間ホームステイをさせてもらい、その後も何かとお世話になっているマリキナ

---

\* 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科

在住のホストファミリーがいる。当日は息子さんの誕生日パーティーに招かれ、昼前に来るよういわれていたが、その朝は一瞬でも外を歩けば濡れになってしまうような大雨であり、電話で雨が弱まるまで待つ旨を伝えた。しかし、午後になっても雨は一向に弱まる気配がなく、マリキナ行きを諦め、断りの電話を入れた。とはいえ、その時点では今日は本当によく降るなあという程度の認識しかなかった。雨季のマニラでは、大雨や洪水など日常茶飯事だからである。ニュースを見ていなかった私は、結局、夜になって、友人から安否を気遣う携帯メールを受け取るまで、マニラが前代未聞の水害に見舞われていることを知らなかったのである。

本当に被害を実感したのは、翌日、雨が上がって、初めて街の様子を直に見た時である。水浸しの家を皆が大掃除しており、自分の居住地域がたまたま被害が少なかったことを初めて知った。そして、マリキナの被害が特に深刻であることが分かり、ホストファミリーの安否が心配になり、慌てて彼らに電話してみたが、繋がらない。彼らばかりか、マリキナのどの友人にも電話が繋がらない。回線が麻痺していたのである。また、マリキナに入る道路も封鎖状態で行くこともできなかった。

2日後、ようやく道路が開通し、一部の携帯電話回線も復旧した。タタイ（お父さん）の携帯電話が運良く繋がり、話げできた。私は、彼らの無事が確認できたことで少し安堵したが、家の1階部分と車が浸水し、食料不足で困っていると聞き、とりあえずホスト

ファミリーを含め、友人たちに米や干物、果物、インスタント食品などの食料を配って回ろうと、近くの市場で大量に買い込んで現地に向かった。

マリキナに入り、街の惨状を見たときの衝撃は、今でも鮮明に覚えている。マリキナ市は、前市長バヤニ・フェルナンド氏と、妻で現市長のマリア氏による都市大改革の成果で、フィリピン随一の綺麗な景観を誇る都市として名声を得ていた。中心部を流れるマリキナ川は、オブジェが浮かび、川岸が芝生で整備され、歩道と自転車道が設置された道路は、ゴミがほとんど落ちておらず、電灯などの公共物も、ピンクと水色の「バヤニカラー」に統一された、整然とした美しい街並みであった。それが一変していたのである。道の両側に大量のゴミの壁が出来、川の氾濫によって堆積した砂が路面を茶色く染め、車が通ったり、風が強く吹くと、ものすごい砂ぼこりが舞い上がった。ストリートチルドレンが大量発生し、渋滞で立ち止まっている車に張りつき、施しを要求していた。やっとの思いで、ホストファミリーの家に着くと、ちょうど掃除をしていたところで、家の中は既にかなり綺麗に拭かれていた。食料を渡すと、喜んでくれて、やっと少しは役に立てたことが嬉しかった。それから、友人たちを訪ねて回った。市場に行くにも泥だらけの道を歩かねばならず、商品も泥水に浸かったひどいものしかなく、そんなものでさえ通常の2倍も3倍もしているとのことで、彼らも大変喜んでくれた。平屋に住んでいたある友人は、当日、胸まで水につかりながら、荷物を

頭の上に載せて、地域で一番高度が高いガソリンスタンドまで避難し、一晚中立ったまま大勢の避難民と水が引くのを待ったそうだ。泳げない人も多く、恐怖で泣き叫ぶ人もいて、皆とにかく命だけはという思いでそこまで歩いたという。

行方不明者も含めると100人以上の死者が出たという、川沿いの低地にあるスラム街を訪問した。マリキナで被害が拡大した最大の理由は、川が氾濫したことにあるが、水没したことが犠牲者拡大の直接的な原因ではない。犠牲者拡大の真の理由は、上流のダムがアナウンスなしに放流され、極めて短時間に川が増水したことによるものであった。経験上の判断から、避難まではせず、自宅に留まった人々が犠牲になったという。ダム自体に決壊の恐れが出て、やむを得ない措置だったのかもしれない。しかし、通知が一切なかったため犠牲になった人々のことを思うと、胸が痛い。災害発生時に人々に即座に重要情報が流される仕組みが機能していれば、悲劇は防げたはずであり、重大な人災といわ

ざるを得ない。また、当然のことかもしれないが、最貧困層が深刻な被害に遭った一方、高級住宅地は概して高台にあたり、地盤がしっかりしており、被害が少なかった。このような危機的状況下ほど、貧富の差が浮き彫りになるものだ実感した。犠牲者に対し、自己責任で不法に居住していたのだから同情の余地はないと見る向きもあるが、家賃支払まで余裕のない貧者がやむを得ず危険な地区に住まざるを得なくなっている状況を放置している行政、ひいては社会のあり方そのものが問われているのだ。



写真2 被災直後、スラム街に出来たゴミの山



写真1 避難場所を求めて逃げる人々  
(マリキナ市、2009年9月26日)



写真3 約1ヵ月後の同地点(写真2)の様子  
ゴミは取り除かれ、ほぼ元の状態に戻っていた。

地区内の被害は、マリキナのその他の地域にも増して大きかった。しかし、そのような状況下でさえ、被災した人々は、部外者の私に被災場所をただ見に来ていることに怒ることもなく、カメラの撮影も快諾してくれた。また、落ち込むこともなく、時には笑顔で復旧作業に当たっていた。私は、それを見て、住民の逞しさとエネルギーに感心し、同時に、これなら大丈夫だ、すぐに彼らは立ち直ると確信した。

それからしばらく、私は、日本の災害救助関連の NGO で構成される支援団体へ、マリキナの被害状況と支援状況を報告したり、友人や調査先である靴やカバンのメーカーを訪ね、差し入れをしたり、掃除の手伝いをしたりして、1ヵ月ほど過ごし、その間、日に日に復興する様を見ることができた。消防車が道の砂を取り除いて回り、少しずつ綺麗になった範囲が広がっていった。家庭から廃棄に出されたゴミの山も、順々に道から消えていった。集められたゴミは一旦空き地に放置され、しばらくは凄まじい悪臭を放っていたが、街中の道からゴミを回収してからは、空き地の集積ゴミも運び出されるようになった。2週間後には、住民の大半は大掃除を終え、続いて被害が大きかった調査先も掃除を終え、操業を再開した。上述のスラム街も、一部の地域で被災から1ヵ月後もまだ電気が復旧しなかったが、道路は他の地域と同様、砂が取り除かれ、ゴミも消えた。人々は明るさを失わず、街には活気が戻っていた。私は1ヵ月前の確信は間違っていなかったと思った。

順調な復興の一因は、市行政のリーダーシップが発揮され、国内外から多くの支援を獲得したことにあるだろう。政府部門からは、国軍、マニラ開発庁の現場作業員、地方の消防車等が素早く派遣され、民間部門からも、主に国内の経済団体や NGO から、物資を含む支援をいち早く獲得した。これは、バヤニ前市長の高い情報発信力があってこそであろう。また、それらを効率良くコーディネートできたことが、比較的早期の復興に繋がっているのは間違いない。しかし反面、支援の現場では、その分配に公平性を欠いている部分があった。物資配給の情報は、住民に伝わっておらず、たまたま情報を知った者が、市の災害対策事務所で指定された時刻に並び、物資を受け取っていた。しかも、先着順で、一定数渡すと配給は打ち切られた。また、市の責任ではないかもしれないが、電気や水道の復旧日数、道路の砂、ゴミの除去日に大きな地域差があった。また、市民の足であるジプニー（小型の乗合バス）の運行台数が被災後しばらく極端に少ない状態が続いたことに対して、何の対策も取られなかった。その結果、マリキナ市外への交通手段が絶たれ、食糧不足と物価上昇を促す一因となったと考えられる。市行政の復興支援策が、都市の美観やインフラ整備に重点が置かれたことで、住民生活への応急処置的な支援策や支援の公平性への配慮が軽視された面は否めないだろう。とはいうものの、たった1ヵ月で見違えるほどの復興を遂げたのは事実であり、改革によって整備された街並みが、被害を元の状態よりも小さくしていることは明白であ

る。特に、上述のスラム街の川向いの低地には、改革前さらに巨大なスラム街があり、その住民を立ち退かせて、跡地をショッピングモールにしたことが、結果的に潜在的な犠牲者の数を減らすことに繋がったといえる。土地面積の広大さと人口密度を考えれば、100人単位、いや1,000人単位で、犠牲者が未然に防がれたといえよう。改革手法には賛否あるものの、災害対策の面からいえば、バヤニ前市長は先見の明があったと感じた。

さて、ひるがえって、フィリピン全体の今後を考えたとき、今回の水害の経験はどのように活かされるのだろうか。災害時の情報伝達など災害対策は早急にも議論され、実行に移されるべきであるし、その延長線上に、貧困対策にも関心が高まり、新しい社会のあり

方を問うところまで盛り上がれば怪我の功名ともいえる。しかし、マニラ首都圏のある市では、被害の大きかったスラム街で、「安全のため」という大義名分の下、住民が強制退去を命ぜられるという事態が発生している。安全対策そのものの議論が行なわれる前に、これ幸いと貧困層の生活基盤を奪うやり方は卑劣といわざるを得ない。このような強権的で、住民の生活を顧みない行政のやり方が横行するならば、それは国民生活にとって水害そのものよりも大きな脅威となる。地域住民、特に貧困層の生活を考慮に入れ、彼らの活力をむしろ生かすような開発、発展の道こそ、フィリピンが今後議論し、実行していかなければならないものであろう。

---

## コトヌーのバイクタクシー

—ベナンの市民の大切な足—

山瀬靖弘\*

私の調査地は、西アフリカのベナン共和国である。「ベナン」という名前を言っても、多くの日本人は知らない。日本人が商用、観光にあまり訪れるわけでもなく、地下資源はごくわずかしか産出されず、内戦があったわけでもない。こういったことから、知名度が

低いのが現状である。だが、「タレントのゾマホンさんの国です」と言うと、「あー、あのテレビに出てた人のところね」となり、一部の人には、多少あやふやな感じもするが、知られているようである。

ベナンは1960年8月1日に、フランスか

---

\* 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科

ら独立した。公用語はフランス語である。ナイジェリアと東で国境を接し、大西洋にも面している。面積は11.26万平方キロメートルと、日本の3分の1程度である。人口は約900万人で、民族の数は約50あるとされている。

ベナンの首都はポルトノボとなっているが、これは憲法上での話である。実質の首都機能は、南部海岸沿いのコトヌーにあり、ここには各省庁、各国の大使館、国際空港、オフィス街などが存在する。人口はベナンで最も多く、80万人以上が暮らしている。

私はベナンで、多言語使用に関する聞き取り形式による現地調査を行なった。ベナンではおよそ50の言語がある。ほとんどの人は、50あるうちのいくつかの言語を生活上使う。どの言語がどのように話されているのか、1人当たり何言語話すのか、コトヌーと内陸都市のバラクーの2都市で多言語使用の実態はどのように異なるのか、などについて調査中に尋ねた。

聞き取り調査は、ベナン人のインフォーマ



写真1 インフォーマントと彼の友人とともに記念撮影（筆者撮影）

ントとともに、街中のベナン人に対して行なった。この調査には多くの人が協力的であり、各質問に丁寧に答えてくれた。毎日複数の言語に接しているためか、多言語に対するきちんとした自分の考えを各回答者がもっているようであった。中には、「ベナンの言語に興味をもってくれてありがとう」とお礼を述べてくれる人もいた。

ベナン滞在中は、特に都市内の移動手段として、何度も“ゼミジャン”（Zemidjan）に乗ることがあった。ゼミジャンとは、いわゆるバイクタクシーのことで、荷台に座席を取り付け、そこにお客を乗せるのである。ベナンの都市内の公共交通は、アフリカの多くの国でみられるような、いわゆるミニバスというのがない。ベナンのミニバスは、中・長距離移動の場合がほとんどで、市内交通としての公共交通は、ほとんどがこのゼミジャンである。コトヌー市内を移動するには、このゼミジャンを上手に乗りこなさないと、不便な思いをすることになるのである。

では、どのようにゼミジャンに乗るのであろうか。基本的には、日本でタクシーを捕ま



写真2 ゼミジャン（[NPO法人IFE]より）

えるときのように、手を挙げれば止まってくれる。そうはしなくとも、向こうからバイク用の警笛を鳴らしてくれることもある。よく街中を歩いていると、客を乗せていないゼミジャンの運転手から警笛を鳴らされることがある。これは、「どけ!」ではなく、「乗らないか?」という客引きの音である。

ベナンでは特に都市部で多くのバイクが走っている。車の数よりも、圧倒的にバイクの数が多い。そのような中で、どのバイクがゼミジャンで、どのバイクが一般のバイクなのか見分けがつかないのではないかと、思うこともあるだろう。しかし、その心配は必要ない。ベナンのゼミジャンは、運転手が必ず指定された色のシャツを着ているのである。しかも、都市によって色が異なるのである。コトヌー、パラクーでは黄色、アボメー、ボイコンでは紫、ダサズメ、サベでは深緑である。なぜこのような色の設定になったのか、詳細は不明である。ただ、このようなシャツを着ていて、かつ荷台（後部座席）が空席であれば、いわゆる空車タクシーとしてみることのできるのである。

ゼミジャンには、どのようなバイクが使用されているのであろうか。2009年3月の現地調査の際にみた限り、多くのバイクタクシーは、日本でいう小型自動二輪、もしくは普通自動二輪のバイクであった。それらの多くは、中国製であった。しかし、2006年に訪れたときには、当時はまだ原動機付き自転車車が主流であった。多くは、ホンダやヤマハの日本製のもので、新聞配達に使われているようなエンジン音のするバイクであった。こ

の3年間で、ベナンのバイクは大型化している傾向にあるようである。

肝心の乗り心地であるが、小型、普通自動二輪車型の方が座席も広く、サスペンション機能があるためか、段差でもあまりお尻が痛くなることはない。スピードも出て、風も心地よい。だが、車高が高いので、少し乗り降りに苦勞するのが難点である。一方の原動機付き自転車型の方は、座るスペースが狭く、段差を通過した際の衝撃は直接体に伝わる。しかしながら、車高が低く乗り降り容易である。スピードも控えめなので、転倒した際の衝撃も少ないのではないかと、とも思える。

バイクというと、日本ではヘルメットの着用が義務付けられている。しかしベナンでは、大多数のバイクのドライバーはヘルメットを着用していない。当然、ゼミジャンのドライバーもその乗客も、ヘルメットは着用していないのである。広い道だと、最高速度は時速70キロメートルにもなるので、万が一転倒すると命にかかわりかねない。隣国ナイジェリアでは、ベナンと同じようにバイクタクシーがあるが、運転手、乗客ともにヘルメットの着用が義務化されている。しかし、乗客から不特定多数の人が使ったヘルメットは病気になるといった不安の声があがっているほか、乗客がヘルメットをそのまま盗んでいくなどのトラブルが起こっているという [THISDAY ONLINE]。

料金はどのくらいするのだろうか。ゼミジャンの初乗り運賃は、100セーファーフラン（約20円）である。そこから、距離に応じて料金が上がるシステムである。週末や夜



写真3 ラッシュ時の道路 (筆者撮影)

間は割増料金になる。メーターはない。そのためか、行きも帰りも同じ場所で乗り降りしても、料金が運転手によって微妙に異なる場合がある。値段交渉は必須である。興味深いのは、普通自動二輪車のゼミジャンよりも、原動機付き自転車型のゼミジャンのほうが少し安いのである。また、長距離バス、乗合タクシーの降り場では、ゼミジャンに乗り換える客を乗せるため、多くのゼミジャンの運転手らが待機し、客を争奪する。バスの荷物室から荷物を取る前に、自分の荷物を無断で出して確保しているケースもある。しかし、こういうところの運転手はいつも高額料金を請求してくる。ひどいときには、正規の2倍近くの料金を請求することもある。こういうところでは彼らの誘いにのらず、降車場所から少し歩いたところで流しのゼミジャンを捕まえた方が賢明で、この方が正規の料金で乗ることができるのである。

このようなゼミジャンを、私はほぼ毎日利用していた。多くのゼミジャンの運転手は、寡黙であり、「ここでいいか」「その場所を知っているか」といった業務に必要なことし

か話してこない。しかし、中にはおしゃべりな運転手もいる。たとえば、「ベナンの料理は何が好きか」との質問に、「アグー（ヤマイモの料理）が好きだ」と答えると、「君はアグーを知っているのか」と驚かれ、到着するまで食べ物のお話をし続けたことがある。また、「中国出身か」との質問に、「日本だ」と答えると、「日本。いいなあ。僕は日本、アメリカ、ドイツに行ってみたいなあ。フランスは好きじゃない、行きたくないよ」などと言われたこともあった。彼の中では、フランスへの興味より、日本、アメリカ、ドイツへの興味が強いのだろう。しかし、ドイツというのは意外であった。ベナンでは、日本やアメリカ、そして旧宗主国のフランスに何らかの興味がある人が多いが、ドイツに興味があるというのは、このときが初めてであった。未だになぜ彼がドイツに行きたいのかは謎である。

目的地に到着したとき、私はできるだけ現地地の言語で、運転手に「ありがとう」と言うようにしている。たとえば、コトヌーだと、地元言語のフォン語で「A wa nu kaka.」のように言うのである。そうすると、多くのドライバーはケラケラ笑うか、あるいはかん高い声で「ア！」と驚き、「君はフォン語を話すのか」と言うのである。公用語のフランス語で値段交渉したときの比較的クールな応対とは全く異なるのである。運転手によっては、「どこでフォン語を勉強したんだ」と逆に尋ねられることもある。私にとっても、外国人、東洋人に対する警戒心が少しゆるくなった感じで嬉しくもある。

このゼミジャンの運転手であるが、バイクさえあれば、誰もがすぐに運転手になれるわけではないようである。調査時の私のインフォーマントによると、ゼミジャンの運転手になるには、市役所に申請して、許可をもらう必要があるというのである。そして、市役所から許可をもらうと番号が与えられ、その番号をゼミジャンの運転手であることを示すシャツに明示しておかなければならないようである。実際に、ゼミジャンの運転手の服には、何らかの番号が入っており、おそらくその番号が、市役所から許可された際に与えられた番号であると思われる。また、運転手は地方出身者が多く、現金収入獲得のために始めることが多いと聞く。地方では農業以外の産業は少なく、現金が得られる仕事が少ない。そのため、コトヌーなどの都会で現金を得るというのである。一部の人たちは、農業の閑散期のみゼミジャンの仕事を行なうこともあるという。ただ、昨今の原油高の影響もあり、経費を圧迫している。その一方で、乗客が値上がった分を負担するわけでもないため、大きな利益を得にくいようである。

運転手らが直面している苦勞は、原油高だけではない。バイクであるため、雨の日は常に濡れることになる。また、毎日排気ガスの中をくぐり抜けなければならず、ラッシュ時は中古車群から排出される真黒いガスの中をかいくぐらなければならないのである。中に

は、暑いにもかかわらず、鼻や口をマスクで覆って運転している人もいる。そういった状況にありながらも、運転手らは毎日、市民の足としてのゼミジャンを運転し続けている。

ベナンの人たちは、市バス、ミニバスなどではなく、バイクタクシーを都市内公共交通機関として選んだ。運転手、乗客ともに、雨や排気ガスを直接受けるが、行きたい目的地に直通できるという利点を優先したのかもしれない。一方で、バスとは異なる輸送手段を用いた以上、排気ガスに関する大きな問題に直面している。バイクのように輸送効率がバスなどと比べて低だけでなく、きちんと製油されているかどうかかわからない安いガソリンを使うゼミジャンの運転手が多い。テレビでも、正規のガソリンスタンドで給油するように促すような宣伝があるが、あまり効果がなさそうである。そのためなのか、街中ではいたるところで排気ガスのにおいが充満している。ゼミジャンだけが原因ではないが、大気汚染に関する対策、および新たな都市内交通輸送手段の確保が、今後必要なのではないかと考えざるを得なかった。

#### 引用文献

- NPO法人 IFE. 〈<http://www.zomahoun.com/benin/guide/gettingaround.html>〉 (2010年1月14日)  
 THISDAY ONLINE. 〈<http://www.thisdayonline.com/nview.php?id=132433>〉 (2010年1月14日)