

Title	「若者」言説が作り上げた新興エリート：紛争後シエラレオネにおけるバイクタクシー業業界団体の考察から
Author(s)	岡野, 英之
Citation	スワヒリ&アフリカ研究. 29 P.18-P.37
Issue Date	2018-03-31
Text Version	publisher
URL	<a href="https://doi.org/10.18910/69814">https://doi.org/10.18910/69814</a>
DOI	10.18910/69814
rights	
Note	

***Osaka University Knowledge Archive : OUKA***

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/repo/ouka/all/>

# 「若者」言説が作り上げた新興エリート

— 紛争後シエラレオネにおけるバイクタクシー業界団体の考察から —

岡野 英之

## 0. はじめに

西アフリカに位置するシエラレオネは 1990 年代に内戦を経験し、国際社会はその終結のために大規模な平和構築を実施した。その取り組みでは、国際機関や NGO、二国間援助機関など「国際社会」の担い手とされる多様な主体（本稿ではこれらの組織を「国際援助機関」と総称する）がシエラレオネへと介入し、国内は安定を見せた。2002 年には当時の大統領アフマド・テジャン・カバー（Ahmad Tejan Kabbah）が内戦終結を宣言し、それによりシエラレオネ内戦は公式に終結した。内戦が終結した後も、平和構築の取り組みはその後も続けられ、「紛争の再発を防ぐため」、あるいは、「紛争のリスクを低減するために」という枕詞とともに様々なプロジェクトが実施された。

本稿では、内戦後のシエラレオネに注目することで国際社会によって一方的に与えられた若者観がいかに関争後の現地社会で利用されたのかを検討する。特に焦点を当てるのは、シエラレオネの都市部で見られるバイクタクシー業である。このビジネスは、内戦（1991-2002 年）が終息してから急速に拡大し、2000 年代半ばには定着した。本稿が指摘するのは、その業界団体である全国商業モーターバイクライダー協会（Sierra Leone Commercial Motorbike Riders Union）の幹部が、国際社会の持つ若者観を利用することで事業を拡大してきたことである（以下、全国商業モーターバイクライダー協会は「全国バイク協会」と略称する）。

シエラレオネでは国際社会からの援助がビジネスのひとつとみなされている。国際援助機関が、ローカル NGO やコミュニティ団体（Community-based Organization: CBO）に対して助成金を提供しており、シエラレオネの人々の中には、こうした助成金を獲得し、事業を実施することで成功を収めた者もいる。助成金を獲得するためには国際援助機関に申請書を提出する必要がある、その内容には国際社会の価値観と合致した考え方が反映されていなくてはならない。すなわち、一方的に押し付けられた価値観

を巧みに利用する必要がでてくる。本稿では、ローカル NGO や CBO を立ち上げ、助成金を獲得することで事業を実施している人々のことを「開発事業エリート」と呼ぶこととする。本稿で指摘するのは、開発事業エリートが国際援助機関から助成金を獲得することで全国バイク協会を組織し、事業を拡大させたことである。全国バイク協会の幹部には内戦直後に国際援助機関に雇われたり、国際援助機関と関わったりした経験を持つ者が多い。彼らはその経験から国際援助機関の価値観を理解しており、それを巧みに利用したのである。全国バイク協会が形成されるプロセスを見ると、冒頭論文で橋本が指摘したような若者の姿が見えてくる。すなわち、他者から与えられたイメージを利用して戦略的に生きる姿、そして、外部からの想像力に準拠しつつ自らを生成する姿である。

本稿の構成は以下の通りである。第 1 節では、国際援助機関が、武力紛争と若者についての価値観を共有していること、そして、その若者観が作られる背景には、シエラレオネ内戦、および、その研究があったことを指摘する。第 2 節では、内戦後のシエラレオネに開発事業エリートと呼べる新しい職業階層が現れており、彼らは国際援助機関からの助成金を獲得することで生計を立てていることを指摘する。第 3 節では、本稿の考察対象であるバイクタクシー業、および、その職業団体である全国バイク協会を紹介する。第 4 節では、開発事業エリートが、開発援助機関が共有する若者観を利用することでバイクタクシー業の職業団体を統括し、事業を拡大させたことを指摘する。こうした議論を通して本稿では、シエラレオネでは国際社会の持つ若者観を利用することで、立身出世を遂げている人びとがいたことを明らかにする。

## 1. 国際社会が作り出した「若者」言説

平和構築では、国際機関、二国間援助機関、NGO など「国際社会」の一員と呼ばれる多くの組織が海外からやってくる。こうした国際援助機関は、過去の介入経験、そして、研究者による学術的な知見を用いることで平和構築に関する知識体系を作り上げていった。その知識体系の中には、若者と武力紛争との関係についても含まれる。平和構築の対象国では、その考え方を受け入れざるを得ない。その結果、シエラレオネでも国際援助機関から押し付けられた若者観が大きな影響力を持つことになった。

### 1.1. 平和構築と学術研究

1990年代は武力紛争が多発した（Okano 2016）。「国際社会」による平和構築の取り組みも1990年代から盛んになった。紛争当事国に介入するための国際的な仕組みが整えられる中、国際援助機関は、武力紛争に対する見解や、紛争後に作り上げられるべき将来の国家像を共有するようになった（Duffield 2001: 11）。いわば、平和構築に対する「国際社会」の共通見解が作られたのである。その代表的なものが「自由主義的平和」（Liberal Peace）である。自由主義的平和とは、「紛争の被害を受けた国に、安定的で永続的な平和を作り出すためには民主化と市場化が必要である」という考え方である。平和構築論者ローランド・パリはその考え方が「大半の国際主体によって共有」されていると指摘している（Paris 2004: 19）。こうした共通見解は、国際援助機関が出版する事業報告書やコンセプト・ペーパー、ホームページに見ることができる。無論、細部には差異があるものの、大まかな方向性は共有している。

若者と武力紛争の関係についての見解も例外ではなく、国際社会に共通の見解がある。次節では、その共通の見解がいかにして作られていったのかを見てみたい。実は国際社会の持つ若者観は、シエラレオネ内戦の研究に影響を受ける形で作られていった（岡野 2016）。

### 1.2. 平和構築における「若者」観と学術研究

社会人類学者ポール・リチャーズ（Paul Richards）は、シエラレオネ内戦の研究を本格的に始めた最初の研究者のひとりであり、国際援助機関が持つ若者観に大きな影響を与えた人物でもある。内戦が始まる前、彼は農業人類学者であった。しかし、彼のフィールドは戦乱に巻き込まれ、リチャーズは内戦の研究を始めざるを得なかった。1996年に著書『熱帯雨林のための闘い——シエラレオネの戦争、若者、資源』（*Fighting for the Rain Forest*）を上梓して以降、彼らは数多くの論文を出版し、シエラレオネ内戦と若者の関係を論じてきた（Archibald and Richards 2002, Chauveau and Richards 2008, Richards 1996; 2002）。

これら一連の研究の中でリチャーズは、シエラレオネ内戦はシエラレオネ社会の抱える若者問題と深く関わっていると指摘している。1980年代、シエラレオネは激しい経済悪化を経験した。大学を卒業しても職を得る見込みのない学生たちは学生運動に身を投じ、当時の全人民議会党（All People's Congress）一党独裁体制の撤廃を訴えた。

その中から武力を用いてでも政府を転覆させようという一派があらわれた。その一派が反政府武装勢力「革命統一戦線」(Revolutionary United Front: RUF)を組織する(Richards 1996: 25-27)。RUFが1991年に蜂起をすると、農村部の若者が共感を覚え、多くがRUFへ加わった(ibid.: 28-29)。こうした若者は、伝統的な指導層によって搾取されており、村で居場所がなかったのだとリチャーズはいう(Archibald and Richards 2002; Chauveau and Richards 2008)。リチャーズによるこの見解では、武装勢力RUFとは、都市部インテリの若者によって創設され、農村の若者を吸収することで拡大した勢力である。すなわち、リチャーズは、シエラレオネ社会における若者の周縁化(marginalize)が、シエラレオネ内戦の要因のひとつであるとみなしたのである。

リチャーズによる若者への関心は、すぐに他の武力紛争の研究へと波及した。多くの人類学者が世界各地の紛争国においてフィールドワークを実施し、数多くの研究成果が出版された(Alcinda and De Boeck [eds.] 2005, Bay and Donham [eds.] 2007, Boyden and de Berry [eds.] 2004, Christiansen, Utas and Vigh [eds.] 2006, Hoffman 2011, Vigh 2006)。これらの学術成果は2000年代前半のものが多い。フィールドワークをしてから学術的な成果を出すまでには最低でも数年を要することを考えると1990年代末には学会などにおいて若者と武力紛争の関係が注目されていたといえよう。

学術研究で若者が注目されたことから、平和構築・戦後復興を論じる実学志向の研究者も若者に注目し始めることになった(cf. Thusi 2004)。そして、実学志向の研究を経て政策文書にも「若者(youth)」という文言が見られるようになる。例えば、経済協力開発機構(Organisation for Economic Cooperation and Development: OECD)<sup>1</sup>は、報告書『DACガイドライン: 暴力的紛争の予防を支援する』(DAC Guideline: Helping Prevent Violent Conflict)の中で、若者と子供に関する項目を設け、「現在や未来の展望に不満を持つ若者は暴力へと破壊的に進むことになる」と述べている(OECD 2001: 25)。またイギリスの国際開発省(Department for International Development: DFID)による紛争分析の指南書『アフリカの紛争の原因』(The Causes of Conflict in Africa)では「若者男性の間で失業率が高く、かつ、教育レベルも低い国では紛争のリスクが高い」としている(DFID 2001: 14)。こうした文書に見られるように、国際社会は、若者の周縁化は武力紛争のリスクを高めると考えるようになったのである。

---

<sup>1</sup> OECDは先進国34カ国からなる国際機関であり、経済・社会政策の足並みをそろえたり、調整したりする役割を担っている(外務省2016)。

### 1.3. シエラレオネに「逆輸入」される近代的若者観

その考え方はやがてシエラレオネにも「逆輸入」されることになった。平和構築論者マーク・ダフィールドが指摘するように、国際社会によって「正しい」とされた考え方に従わない限り、援助が与えられることはない (Duffield 2001: 32)。そのため、援助を受ける側は援助を与える側の考え方をそのまま受け入れざるを得ない。シエラレオネも例外ではなかった。シエラレオネ政府は 2005 年に『貧困削減戦略文書』(*Poverty Reduction Strategy Paper*) を発表した (Government of Sierra Leone 2005)。この報告書は援助機関の指針とするために政府自らが、国家の抱える課題と政策の方向性を提示するものである。シエラレオネの貧困削減戦略文書の中には若者についての項目が作られているわけではないものの、若者に関連する言葉が頻繁に登場し、全 154 頁の文書の中に「若者」(youth)、あるいは「若い男女 (young men and women)」という語句が 79 回も登場する。ちなみに「女性」(woman あるいは women) という単語が登場するのは 75 回であり、「子ども」(child あるいは children) は 91 回である。この対比から読み取れるのは、シエラレオネ政府が若者を、女性や子供と同様に注意を向けなければならぬ社会階層として認識していることである。同様のことは他の研究者も指摘している。ファンソープらは「[シエラレオネ] 内戦の要因についてはいくつもの見解があり、紛争後の平和構築や開発についても優先事項とすべき選択肢は複数あるにも関わらず、若者の危機ばかりが注目されている」と述べている (Fanthorp and Maconachie 2010)。

このように国際援助機関は、内戦後の平和構築の課題として若者に注目し、社会から若者が周縁化されることが内戦の要因となると考えた。援助を受ける側であるシエラレオネ政府も紛争後の平和構築の中で、その考え方を受け入れることになった。

## 2. 紛争後のシエラレオネに現れた「開発事業エリート」

シエラレオネ国内では、開発援助がひとつのビジネスチャンスとなっている。海外からやってくる国際援助機関は、シエラレオネ国内の平和構築や開発の担い手であるローカル NGO や CBO に対して助成金を提供している。そのため、ローカル NGO や CBO を立ち上げ、助成金を獲得することは利益につながる。助成金を獲得するためには国際社会の有する考え方に同調した申請書を書く必要がある。

## 2.1. ローカル NGO や CBO に提供される助成金

ローカル NGO や CBO の担い手はシエラレオネ人である。国際援助機関からの助成金を獲得するためには、プロジェクト企画書（project proposal）を提出して、採択されなければならない。助成金が獲得できれば、彼らは開発プロジェクトを運営することができ、その助成金は人件費にも用いることができる。そのためローカル NGO や CBO の設立は、金銭を獲得するための手段となっている。

人類学者キャサリン・ボルテン（Catherine Bolten）は、シエラレオネでは CBO の立ち上げがビジネスチャンスとなっていることを、一人の男性の経験を通して紹介している。以下はその要約である。

フォディ（Foday）という名の男性は、友人を集めて CBO を設立し、一つの村で農業プロジェクトを実施する計画を立てた。フォディらは助成金が獲得できれば、その村で農業プロジェクトを実施すると村人と約束した。そして、助成金の獲得に動き出した。助成金を獲得するためには CBO の事務所を開き、銀行口座を開設しなければならない。その上でパソコンを借りて企画書を作成し、それを印刷して助成機関に提出する必要があった。そうした作業のためにフォディは友人や親族を回って借金をした。そして、フォディは数カ月かけて企画書を書き上げ、首都フリータウンにある二国間援助機関に持ち込んだ。さらにフォディはもう 2 つの援助機関にも企画書を持ち込んだ。しかし、いずれも採択されることはなかった。CBO の立ち上げのために助成される金額は 500～1800 米ドルであり、たとえフォディが助成金の最高額である 1800 米ドルを受け取っていたとしても、その半分が借金の返済に消えることになる。

（Bolten 2014: 49-50）

この記述からは CBO の立ち上げがひとつのビジネスチャンスとなっていることがわかる。上述の事例は失敗例であるが、内戦後のシエラレオネには、ローカル NGO や CBO を立ち上げて助成金の獲得に成功した人々もいる。本稿でいう開発事業エリートである。

## 2.2. 開発事業エリートの端緒

内戦後のシエラレオネで開発事業エリートが生まれることになったのは、内戦末期に援助ブームがあったことと関係がある。内戦が収束を見せ始めた 2000 年頃、国際援助機関が大挙して押し寄せた。この頃、二国間援助および多国間援助の額は GDP の 8 割にも及んだという。しかし、このような状態は長続きせず、支援額も援助機関の数も急激に減少した (Smillie and Minear 2004: 43-47)。2003 年には 2 億 1900 万ドルもの支援がシエラレオネに流入したものの、2005 年には 2100 万ドルに減少した (Kanyako 2011: 7-8)。すなわち、国際援助機関が大挙して押し寄せたのは数年間であり、一時的なブームに過ぎなかったのである。

このブームによりシエラレオネ人の雇用が創出された。国際援助機関にローカルスタッフとして雇われたり、ローカル NGO を立ち上げて国際機関の事業の下請けを担ったりする者が現れた。援助ブームに乗ることができたのは、成人識字率が 15.9% に満たないシエラレオネにおいて、中等教育以上の学歴を持ち、英語の読み書きができる者たちであった (識字率は 2000 年当時の推定値) (UNDP 2002: 185)。

しかし、ブームに乗じた者もやがては職を失うことになる。国際援助機関に雇われた者は雇用契約の満了を迎え、ローカル NGO を運営していた者はプロジェクトが終了することで職を失った。こうした者が後に、援助ブームの頃の就業経験を活かし、CBO やローカル NGO を立ち上げ開発事業エリートとなっていく。

本稿では、シエラレオネで内戦後に新しく現れたビジネス、バイクタクシー業に注目し、開発事業エリートが台頭するプロセスについて論じる。バイクタクシー業は若者の商売とされている。そのためにバイクタクシー業に関わる開発事業エリートは国際社会の若者観を多分に利用した。すなわち、「若者の失業が紛争に対する潜在的なリスクを高めるため、若者の雇用が紛争予防のためには重要である」という考え方を活用してプロジェクト企画書を書きあげ、助成金を獲得したのである。

## 3. 若者のビジネス、バイクタクシー業

バイクタクシーとはオートバイに客を 1 人載せて運ぶビジネスである<sup>2)</sup>。都市内の移

---

<sup>2)</sup> 客を 2 人以上載せて運ぶことは違法であり、都市部 (首都および地方都市) ではバイクタクシーの組合や協会が厳しく取り締まっている。そのため、2 人以上の客を乗せるケースはまれである。しかし、取り締まりの緩い農村部では、その限りではない。



動、あるいは、都市から郊外に出る時など数キロの移動に用いる場合がほとんどである。バイクタクシーが急速に広がったのは、内戦によってそれまでの市内移動の手段がなくなったからである。かつて都市部では乗り合いタクシーや乗り合いバンが市内交通の主流であった。しかし、内戦で自動車が破壊されたことから、「市民の足」がなくなった。都市部の人々の移動のニーズに応えることでバイクタクシーは発展した (Peters 2007) <sup>3</sup>。

現在、バイクタクシー業は全国規模で標準化・組織化されており、基本料金は 5000 レオン (約 75 円) <sup>4</sup>である。バイクタクシーは路上で、「ホンダ」あるいは「オカダ」と呼ぶと止まってくれる (いずれの単語もオートバイを意味する)。大きな荷物を持つ客、遠距離移動の客に対してライダー (運転手) は料金を上乘せする。

ライダーは 20-30 代の若者男性が中心である。バイクタクシーが勃興した頃には (すなわち、内戦が収束しつつある頃)、戦闘員からライダーになる者が多かった。そのため、バイクタクシー業を「紛争の潜在的なリスク」を解消していると論じる研究者もいた (Burge 2011, Menzel 2011, Peters 2007)。また、国際援助機関もバイクタクシーに目を向けた。例えば、ある NGO はバイクタクシー業を以下のように紹介している。

シエラレオネが武装解除できたのは、政府や国連の力ではない。力を持たない若者 (disempowered youth) によって達成されたのである。そうした若者がバイクタクシー組合を組織した。(中略) いまや、この組合は全国にいる 20 万人のライダーを抱えている。 (Lawrence 2013)

内戦が終結して 10 年以上たった 2013 年当時、ライダーの中の元戦闘員の割合は減ってきている。次世代の若者がバイクタクシー業に参入しているからである。それでもなお、バイクタクシーは若者に雇用を確保し、紛争のリスクの軽減に役立っていると広く考えられている (Lawrence 2013, Fortune and James 2013, Dallas 2015)。

---

<sup>3</sup> 内戦後、地方都市では乗り合いタクシーや乗り合いバンが市内移動に使われることはなく、バイクタクシーのみである。一方、首都フリータウンでは内戦後も乗り合いタクシーや乗り合いバンが市内を走っていると同時に、バイクタクシーも使われている。

<sup>4</sup> 本料金は 2017 年 8 月時点での価格である (レートは 2017 年 9 月中旬のものを使用した)。シエラレオネでは恒常的にインフレ気味のため物価は年々上昇傾向にある。2009 年時点でのバイクタクシーの基本料金は 1000 レオン(当時のレートで約 25 円)であった (澤 2011: 107)。

オートバイはライダーが所有しているとは限らない。投資の目的でバイクを持つバイクオーナーがいる。バイクオーナーは商業用車両としてバイクを登録し、ライダーに貸し出す。ライダーは毎日、一定の金額をオーナーに支払わなければならない。ただし、日曜だけでは使用料が免除され、売り上げのすべてを自分のものにできるという慣行がある（澤 2011: 107）。

本稿が注目するのは、ライダーやバイクオーナーたちを統括する全国的な職業団体、「全国バイク協会」である。筆者は、ライダーの暮らしや全国バイク協会の成立過程について調べるために2013年11月～12月に約3週間のフィールドワークを実施した<sup>5</sup>。その時に訪ねたのが全国バイク協会ウォータールー（Waterloo）支部である。ウォータールーは首都から乗り合いバンで1時間ほどの場所にある郊外都市である。フィールドワークでは、ウォータールーの支部に出入りし、同支部の幹部たちの活動を観察した。また、それと同時に、フリータウンにある協会の全国本部にも出向き、全国レベルの幹部にも全国バイク協会の成り立ちについて聞き取った。

#### 4. 「開発事業エリート」が作り上げた全国バイク協会

全国バイク協会（union）は各地に乱立していたバイクタクシー業の組合（association）を統合することで2011年に作られた。組合（association）とは、自発的に作られた任意団体であり、法的な地位を持たない<sup>6</sup>。それに対して、協会（union）は、全国レベルに統一され、労働省（Ministry of Labor）により認められた職業団体である。組合は、バイクタクシー業の成立とともに各地で成立し、それぞれ独自の活動を行っていた。バイクタクシーが誕生してから全国バイク協会が成立する2011年までのプロセスをみると、開発事業エリートがバイクタクシーの組合を、公共性を持った団体へと転換し、開発援助の助成金を用いて各地の組合が統合し、事業を拡大したプロセスといえる。本節ではそのプロセスを詳細に追っていきたい。

---

<sup>5</sup> 筆者と全国バイク協会の出会いは2011年である。この時、筆者は元戦闘員に聞き取り調査をしたいと考えていた。バイクタクシー業には元戦闘員が多くいると聞いていたため、筆者は、全国バイク協会の支部を訪ねることにした。その時に訪れたのが、全国バイク協会ウォータールー支部である。その時は、バイクタクシー業を調査していたわけではない。2013年の調査では、バイクタクシー業の調査をしたいと渡航前に連絡し、ウォータールー支部の幹部の家で居候しながら調査を実施した。

<sup>6</sup> 組合によってはCBOとして登録する場合もあったものの、すべてのバイクタクシー関連の組合がCBOとして登録していたわけではない。

#### 4.1. バイクタクシー業の勃興と任意団体の成立

バイクタクシー業の組合を各地で設立したのは、それぞれの地域でバイクタクシー業を始めた人たちであった。シエラレオネでバイクタクシー業が始まったのは地方都市ケネマ（Kenema）である。内戦前の1989年、24人の若者が集まって貸し自転車業をはじめた。1998年には新しくオートバイを共同購入して運転の教習と近距離のタクシー業務を始めた。本サービスはナイジェリア軍兵士が頻繁に用いたことにより拡大した。ナイジェリア軍兵士は、平和維持軍としてケネマに駐留していた。彼らはケネマ市内で買い物をし、駐屯地に帰る際にバイクタクシーを用いた。ナイジェリアにはすでにバイクタクシー業が普及しており、ナイジェリア軍兵士は同じサービスを求めたのである。ナイジェリア軍兵士がバイクタクシーを利用する姿を見て、ケネマの人びともバイクタクシーを利用するようになった（澤 2011: 104）。

ケネマで始まったバイクタクシー業はその後、数年の間に他の都市にも広がった。地方都市マケニ（Makeni）でもナイジェリア軍兵士がきっかけでバイクタクシーが普及した。マケニに駐留するナイジェリア軍兵士はオートバイを購入し、地元のシエラレオネ人を雇用し、自らの移動手段とした。それを見たマケニの人々は、オートバイを購入し、ライダーを雇い入れてバイクタクシー業を始めた（Burge 2011: 68, 87）。また、ボー（Bo）（地方都市）では2000年頃に元戦闘員が仲間とともに隣国ギニアからオートバイ4台を仕入れた。彼らはそのオートバイをボー市内で売ろうとしたものの、売れずに困っていた。そこでライダーを雇い入れバイクタクシー業を運営することにした（Menzel 2011: 102-103, 澤 2011: 105-106）。首都フリータウンでも2003年にバイクタクシーが現れた。その先駆けとなったのは、すでにバイクタクシーがあったカバラ（Kabala）からフリータウンに移って来たライダーであったという。2004年にはサムエル・ラバリー（Samuel Lavalie）という牧師がイギリスから50台のスクーターを持ち込み、フリータウンでバイクタクシー業をはじめた。ラバリーはライダーから一定額を毎日受け取ることで利益を得た<sup>7</sup>。

バイクタクシー業の組合を各地で創設したのは、上述のようなバイクタクシー業を始めた人びとであった。つまり、バイクのオーナーだったのである。マケニではバイクタクシー組合が2001年に作られたが、その名称は「自転車・オートバイ貸主中央組

---

<sup>7</sup> そのスクーターはフリータウンの劣悪な道に耐え切れず、すぐにスクラップになってしまったという（澤 2011: 105-106）。

合」(Central Bicycles and Honda Renter's Association)であり、後に「マケニバイク貸主・ライダー組合」(Makeni Bike Renters/Riders Association: MBRA)に改称した(Burge 2011: 68, 87)。ボーではバイクタクシー業をはじめた元戦闘員たちが「バイクライダー開発組合」(Bike Riders' Development Association: BRDA)を設立した(Menzel 2011: 102-103)。フリータウンではライダーを雇ってバイクタクシー業をはじめた牧師ラバリーが「西部地域モーターバイクライダー組合」(Western Area Motor Bike Riders Association: WAMBRA)を創設し、会長に就任した(西部地域とはフリータウンおよびその周辺を指す(澤 2011: 105-106))。このようにバイクタクシー組合を始めたのは各地のバイクタクシー業の創始者であり、オートバイのオーナーたちであった。こうした経緯から読み取れるのは、各地で作られたバイクタクシー業の組合とは、ライダーを管理し、利益を徴収するための機関として誕生したということである。

#### 4.2. 元戦闘員を吸収して拡大するバイクタクシー業

新しく生まれたバイクタクシー業には、次々と元戦闘員が参入することになった。武装勢力が解体され、行き場を失った彼らはバイクタクシー業に生活の糧を求めたのである。

2000年あたりから国際社会は内戦終結のために武装勢力の解体を実施した。その事業の一環として、元戦闘員に対しては大工、仕立て屋などになるための職業訓練が実施された。しかしながら、すべての戦闘員が職業訓練を受けたわけではない。また、職業訓練を受けたとしてもその仕事に就けるとは限らなかった。そうしたことから、元戦闘員は手軽にできるバイクタクシーを始めることになった(Voldby 2011)。ペーターズによると、紛争直後(2000年代前半)のマケニでは約300人いるライダーの約4分の3が元戦闘員であったという(Peters 2007: 15)。また、リチャーズらも、複数のバイクタクシー業の任意団体(組合)において元戦闘員が目立つ存在であると指摘している(Richards et al. 2004)。

元戦闘員がバイクタクシー業に手軽に参入できたのは、元司令官がバイクオーナーとなったからである。武装勢力の元司令官はオートバイに出資し、かつての部下に貸し与えた。特に、マケニは反政府勢力RUFの本拠地であったことから、RUFの元司令官・元戦闘員が多かった。また、ボーは政府系勢力「市民防衛軍」(Civil Defense Force: CDF)の支配地域であったことからCDFの元司令官・元戦闘員が多くいた。バイクオ

オーナーとなった司令官にはバイクタクシー組合の幹部となった者もいる。彼らは武装勢力にいた頃の経験から町の警察や有力者に顔が利いた。そのためライダーがトラブルを起こした時もスムーズに対処できたという (Richards et al. 2004: 35)。

#### 4.3. 公共性を持った団体としてのバイクタクシー組合

各地で成立したバイクタクシー組合が、バイクオーナーによって設立され、利益徴収機関としての性質を持っていたことは前述した。しかし、バイクタクシー組合の役割はそれだけではない。バイクオーナー、ライダー双方の利益となるような活動も行った。

第一に、バイクタクシー組合の幹部は外部の組織と連絡を取り合い調整をすることで町の交通機能を円滑にしている。例えば、ウォータールーでは、バイクタクシー組合代表が、市場組合、乗り合いバン組合や警察とともに会議をし、交通の決まり事を決めている。市場での商売や乗り合いバン<sup>8</sup>の運行の妨げとならないよう、ライダーが入ってはいけない場所などについてのルール作りをしているのだという<sup>9</sup>。また、人類学者ボルドバイはマケニのバイクタクシー組合 MBRA の活動について以下のように報告している (引用は筆者による要約である)。

町の警察から突然、通達があった。明日からライダーはヘルメットを着用しなければならない。組合は、その日のうちにライダーにそのことを伝える必要があった。警察からの通達は MBRA 幹部からライダーへとロコミで伝えられた。MBRA の幹部から話を聞いたライダーは、バイクタクシーのたまり場で他のライダーにその件を伝えた。2 時間後にはすべてのライダーが明日からヘルメットを着用しなければならないと知ることができた。 (Voldby 2011: 10)

この事例によると、組合は警察からの命令をライダーへと伝達する役割を担っている。これらの事例からわかるようにバイクタクシー組合は外部のステイクホルダーと連絡・調整を行うことによって町の交通を管理する役割の一端を担っている。

---

<sup>8</sup> 乗り合いバンは都市内部の移動では使われなくなったものの、都市や農村を結ぶ長距離の交通手段として内戦後も使われている。

<sup>9</sup> バイクタクシー組合の幹部を経験したことのある者との日常会話より聞き取った (2013 年 11 月、ウォータールーにて)。

バイクタクシー組合の第二の役割は、ライダーの行動を統制・コントロールすることである。組合はライダーが遵守しなければならない約束事を設けている。ウォータールールでは「乱暴な言葉は使ってはいけない」、「半ズボンで運転してはいけない」、「スリッパで運転してはいけない」といった決まりがあり、違反者には罰金が科される。その取り締まりを行ったのが、バイク取締官（Bike Monitoring Officer: BMO）である。BMOはバイクタクシー組合に雇われており、街角に立ち、ライダーの行動を監視する。違反したライダーを見つけた場合、BMOはそのライダーに自分を乗せて組合事務所に行くように指示する。組合でオートバイの鍵は押収される。もし違反者が罰金を払えば、鍵はその場で返してもらえる。罰金を払うまではオートバイは返してもらえない。

ボルドバイが自らの論文に記した経験もバイクタクシー組合の特徴をよく示している。彼女は自分の彼氏と一緒に旅行をするため、一人のライダーにオートバイを一日貸してほしいと頼んだ。そのライダーは悩んだ挙句、組合幹部に相談することにした。組合幹部が価格や条件などを決め、ライダーもそれに納得した。こうしてボルドバイはバイクを借りることができた（ibid.: 14）。

これらの事例が示すように、バイクタクシー組合は、外部との調整役を担ったり、ライダーをコントロールしたりすることでバイクタクシー業の運営をスムーズにしている<sup>10</sup>。

#### 4.4. 開発援助エリートと任意団体

次に、開発援助エリートがいかにバイクタクシー組合に参加するようになったのかを論じたい。前述のように、内戦直後には、多くの元戦闘員がバイクタクシー業に従事するようになった。また、元司令官もバイクオーナーとなったり、バイクタクシー組合の幹部となったりした。しかし、元司令官が組合の幹部の地位を占めている時期は、それほど長くなかった。開発援助エリートがその地位を奪ったからである。

シエラレオネでは内戦終結前後の数年に援助ブームが到来し、中等教育以上の学歴を持つシエラレオネ人が援助業界に多数雇用されることになった。しかし、援助ブー

---

10) バイクタクシー組合のこうした役割は、アフリカに見られる任意団体 (voluntary association) の伝統と関わっているのかもしれない。英語圏アフリカでは、何か行動を起こすときにとりあえず任意団体を作る傾向がある。その結果、都市部にはさまざまな任意団体が林立することになる (Little 1957)。シエラレオネにも多数の任意団体が存在しており、バイクタクシー業の任意団体もその一事例として位置づけることができる。

ムが去ると彼らは仕事を失った。後に全国バイク協会の幹部となった者も同様の経験を持つ者が多い。全国バイク協会の会長（2013年12月の調査時）、デビッド・セサイ（David Sesay）氏はマケニにある国際カリタス（Caritas International）のオフィスで働いた経験を持つ<sup>11</sup>。また、全国バイク協会西部地区（Western Region）地区長（2013年12月調査時）も、ある国際NGOに雇われていた経験があると語った<sup>12</sup>。彼らは共通して、援助ブームの後、仕事を失い、仕方なくバイクタクシーのライダーとなったと語っている。

彼らはライダーとして働いていたものの、国際援助に関わっていたことを買われて、組合で働くことになる。援助団体での就労経験があることは英語で読み書きができ、かつ、援助団体から助成を得るためのプロジェクト企画書の書き方を知っていることを意味する。国際援助機関も効率の悪い政府に支援するよりも、住民に直接援助をしたいという考えを持っていた。そのため、各地のバイクタクシー組合は援助の受け皿として格好の対象とみなされた。その結果、援助団体で働いた経験を持つ者は各地のバイクタクシー組合に事務職として採用され、幹部となっていくた。

彼らは援助団体に助成金を申請する際、「若者男性の失業率の高さは紛争のリスクを高める」という国際社会の有する若者観に則った企画書を書いた。すなわち、バイクタクシー業は若者男性に雇用を与えるのであるから支援を与えるべきだという内容を記したのである。そのことは助成金を提供した国際NGO側の報告書からも見て取れる。例えば、国際NGO「サーチ・フォー・コモン・グラウンズ」（Search for Common Grounds）は、シエラレオネのバイクタクシー業を「若者の持つ可能性を引き出し、平和構築プロセスにおける変化を積極的にけん引する主体」にするために、「タクシーライダーの意識向上とバイクタクシー組合のキャパシティ向上」を支援したと若者を強調した報告をしている（Francis and James 2013）。また、国際連合によるインターネット記事ではバイクオーナーへの助成プロジェクトを以下のように紹介している。

国際NGOとつながりを持ち、かつ、貧困コミュニティに長年関わってきた小さなNGOが近年、平和構築基金〔国連による支援基金〕から助成を受けて活躍している。こうしたNGOは1万3000人以上の若者へと支援を行っている。そのプロ

---

<sup>11</sup> 2013年12月2日、フリータウンの全国バイクタクシー協会本部にて本人より聞き取り。

<sup>12</sup> 2013年12月9日、ウォータールーの本人自宅近くにて聞き取り。

ジェクトは、仕立て屋、小売、建設、バイクや車の補修など多岐に及ぶ。(中略) バイクへのローンは特に成功事例である。(中略) バイクオーナーは1日15ドルを手にすることができる。最初のローンを6カ月で支払った後は、オーナーは2台目のバイクのローンを組むこともできる。(Laishley 2009)

この記事では、バイクオーナーに対してローンを組み、オートバイを買わせることはライダーである若者への支援にもつながると位置づけている。こうした報告書から見て取れるのは、各地のバイクタクシー組合が援助団体から助成金を獲得し、その事業を実施することによりバイクタクシー業を拡大させていったことである<sup>13</sup>。

#### 4.5. 全国バイク協会の誕生

バイクタクシー業の組合で幹部となった開発援助エリートは、各地に林立するバイクタクシー組合を全国レベルで統合する事業に乗り出した。この時も、NGOから助成金を獲得している。誤解を恐れずにいうのであれば、開発援助エリートは、国際社会の若者観を利用することで、バイクタクシー組合の事業を全国規模に拡大させた。

各組合の統合事業は、全国レベルの事業体制を暫定的に設立するところから始まった。2009年5月に各組合から5人ずつの代表がマケニに集まり、統合のための会議が持たれた。その会議では、6カ月後に全国バイク協会を創設することが決められた(澤2011: 112)。

各組合から集まった代表らは既存のバイクタクシー組合を用いて全国レベルの事務体制を作り上げた。組織を全国レベル、地域(Regional)レベル、県(District)レベル、パーク(Park)レベルの4段階に分けたのである。地域および県はシエラレオネの地理区分に準じている。パークとは都市間移動のための乗り合いバンが離発着する広場のことを指すものの、実際のパーク・レベルの支部は、一つの町を管轄する規模である(町には数か所のパークがあるのが通常である)。筆者がフィールドワークを実施し

---

<sup>13</sup> 助成プロジェクトで得た資金はある程度、組合幹部の個人資産に流れたようである。例えば、メンゼルは、ボアのバイクタクシー組合がCBOとして登録し、助成金を得た後で、組合職員が金持ちになり、いい服を着たり、私的利用のための高いバイクを乗るようになったりと報告している(Menzel 2011)。また、筆者もフィールドワークで「助成金を申請し、プロジェクトを実施すれば、このくらいの損失はすぐに取り戻せるだろ」という組合幹部の会話を聞いたことがある。



たウォータールー支部もパーク・レベルの支部である。

民主的な運営をするために各レベルでは、選挙によって幹部の選出がなされた。選挙までの準備期間に全国バイク協会の運営を担うため、全国レベルの暫定幹部が決められた。幹部のポストは 12 あり、議長・副議長・書記官・財務がその中に含まれる。暫定幹部の中には、BRDA（ボアの組合）の議長であったダニエル・タッカー（Daniel Tucker）（議長）や、WAMBRA（フリータウンの組合）を創設したサムエル・ラバリー（財務係）の姿もあった。暫定幹部による運営のもと、パーク・レベルからボトムアップで選挙が行われた<sup>14</sup>。選挙では選出されるのは議長のみである。議長は自分の下で働くことになる幹部をすでに決めていた。そのチームで選挙戦を争った。一連の選挙プロセスは次のように進んだ。まず、ライダーがパーク・レベルで投票権を持ち、パーク・レベルの幹部を決める。次に、パーク・レベルの幹部が県レベルの選挙における投票権を持ち、県レベルの幹部を決めた。さらに、県レベルの幹部が地域レベルの幹部を決め、最後に地域レベルの幹部が投票をすることで全国レベルの幹部を決めた。このようにボトムアップで選挙が繰り返され、最終的には全国レベルの選挙が 2012 年に実施された。全国レベルの選挙で争ったのは暫定幹部であった 2 人の人物、副議長デビッド・セサイと財務係サムエル・ラバリーである（暫定議長ダニエル・タッカーは暫定議長という立場上、立候補はできないと決められていた）。

一連の選挙は援助機関による助成の下で行われた。助成を行ったのはグリーンシーナリー（Green Scenery）というローカル NGO で、この NGO はさらに国家民主基金（National Endowment for Democracy: NED）というアメリカの NGO から助成を受けていた<sup>15</sup>。グリーンシーナリーのホームページでは、そのプロジェクトの実施報告として「〔各地にある〕組合を編成し直し、すべてのライダーが宣誓を誓わなければならない全国レベルでの規約を設定することで全国商業バイクライダー協会を設立する支援を実施した」と報告している。同報告には「バイクタクシーは免許・登録・税によって国家を潤しているだけでなく、本国の社会的安定にも寄与している」とも記されており、バイクタクシーが紛争のリスクを減らすという国際社会の認識が反映されている。

---

<sup>14</sup> 当初の計画では、全国レベルからトップダウンで選挙を実施することになっていたが、うまくいかないため方針を転換したのだという（2013 年 12 月 9 日、全国バイク協会西部地区・地区長より聞き取り）。

<sup>15</sup> NED はアメリカが合衆国政府にその活動資金を頼っている。NED, “Frequently Asked Questioned” <http://www.ned.org/about/faqs/> (accessed October 2, 2017)

全国レベルの選挙で勝利したのは暫定副議長デビッド・セサイであった<sup>16</sup>。前にも言及したが、彼は国際 NGO、国際カリタスで働いていたものの契約が満了し、職を失ったところでフリータウンに移りバイクタクシーを始めたという経歴を持つ。こうして全国レベルの選挙により、全国バイク協会は全国に 15 万ものライダーを抱える大きな協会として運営体制を整えた。当選したデビッド・セサイは全国バイク協会の議長として活躍し、新聞に声明を乗せるなど、しばしば名を見かける存在となった。メディアにおける彼の発言には、若者男性を代表するかのようなものもしばしばみられる。例えば、フリータウン市内での警察によるバイクタクシーの取り締まりの結果、一人のライダーが死亡した事故が起きた。その事故をきっかけにライダーによる大規模デモが発生した。このデモの際にデビッド・セサイはメディアにインタビューを受け、「雇用の問題はこの国の大きな課題であり、若者の中にはバイクタクシーで生計を立てているものもいる。警察は過度な暴力を用いた取り締まりをするべきではない」と発言している。若者の雇用問題を取り上げたセサイの発言は、バイクタクシー業を若者男性を代表する職業と位置付けることで、その存在意義をアピールしているようにも見える。

## 5. 結論

本稿の議論をまとめよう。全国バイク協会の幹部にはかつて国際援助機関で働いた経験を持つ者が多くいた。彼らは援助ブームの時、一時的に開発援助と関わっていた。その後、職にあぶれた彼らはバイクタクシーのライダーをしながら日銭を稼いだ。その後、援助業界で働いていた経験が買われ、バイクタクシーの組合で働くことになった。彼らはかつての職業経験を活かし、開発援助機関からの助成金を組合へと持ってきた。そして彼らが主導となり各地にあったバイクタクシー組合は全国レベルの全国バイク協会へと統一された。そのプロセスで利用されたのが「若者の雇用は紛争のリスクを低減させる」という国際社会が有する若者観であった。

こうしたプロセスを見ると、紛争が終わって十数年経た後も、開発事業エリートは国際社会が抱く若者観を用いて助成金を獲得していることが分かる。本稿でのバイク

---

<sup>16</sup> 選挙では国政の政党が介入したという話も筆者は耳にした。北部出身者の多い与党 APC が北部出身のデビッド・セサイを支援し、資金援助を行ったのだという。ただし、この話を聞いたのは選挙の対抗馬であったラバリーからである。南部出身者のラバリーも支援を受けていた可能性は否定できない。今後の調査が必要である。

タクシー業の考察からは、内戦後の平和構築ブームに援助機関で働いた若者たちがその後、十年ほどの間に国際社会が抱く若者観を用いて成り上がっていったことが明らかになった。彼らがバイクタクシー業に雇われたとき、その多くは20～30代の若者であった。紛争が終わって十数年経た現在、彼らは若者を代表する存在となった。彼らはもはや中年の域に達している。そして、皮肉なことに若者の代表的存在となったことから、彼らは若者という不安定な社会的地位から脱したのである。

## 参考文献

- 岡野英之. 2016. 「ブレトン・ウッズ体制と知識—シエラレオネ内戦の研究を事例として—」『地域研究』16(12), 120-146.
- 外務省. 2016. 「経済協力開発機構(OECD)の概要」(最終更新日: 2016年7月11日、最終閲覧日: 2017年8月10日) <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oced/gaiyo.html>
- 澤良世. 2011. 「社会統合とバイク・タクシー」落合雄彦(編)『アフリカの紛争解決と平和構築—シエラレオネの経験—』pp. 101-117. 昭和堂.
- Alcinda, Honwana and Boeck, Filip De (eds.). 2005. *Makers and Breakers: Children and Youth in Postcolonial Africa*. Oxford, James Currey; Trenton, Africa World Press; Dakar, Codestia.
- Archibald, Steven and Richards, Paul. 2002. “Converts to Human Rights? Popular Debate about War and Justice in Rural Central Sierra Leone.” *Africa*, 72(3), 339-367.
- Bay, Edna G. and Donham, Donald L. (eds.). 2007. *States of Violence: Politics, Youth, and Memory in Contemporary Africa*. Charlottesville, University of Virginia Press.
- Bolten, Catherine E. 2014. “Social Networks, Resources, and International NGOs in Postwar Sierra Leone.” *Africa Conflict and Peacebuilding Review*, 4(1), 33-59.
- Boyden, Jo and de Berry, Joanna (eds.). 2004. *Children and Youth on the Front Line: Ethnography, Armed Conflict and Displacement*. New York, Berghahn Books.
- Burge, Michael. 2011. “Riding the Narrow Tracks of Moral Life: Commercial Motorbike Riders in Makeni, Sierra Leone.” *Africa Today*, 58(2), 58-95.
- Chauveau, Jean-Pierre and Richards, Paul. 2008. “West African Insurgencies in Agrarian Perspective Cote d’Ivoire and Sierra Leone Compared.” *Journal of Agrarian Change*, 8(4),

515-552.

- Christiansen, Catrine, Mats Utas and Henrik E. Vigh (eds.). 2006. *Navigating Youth, Generating Adulthood: Social Becoming in an African Context*. Uppsala, Nordiska Afrikainstitutet.
- Dallas, Emily. 2015. "Sierra Leone's Okada Drivers: the Challenges of Informal Reintegration." Peace Insight, [accessed 30 Sep. 2017, updated 5 May 2015] <https://www.peaceinsight.org/es/blog/2015/05/sierra-leones-okada-drivers-challenges-informal-reintegration/?en=1>
- Department for International Development (DFID). 2001. *The Causes of Conflict in Africa*. London, DIFID.
- Duffield, Mark. 2001. *Global Governance and the New Wars: The Merging of Development and Security*. London and New York, Zed Books.
- Fanthorp, Ricard and Maconachie, Roy. 2010. "Beyond the 'Crisis of Youth'? Mining, Farming, and Civil Society in Post-war Sierra Leone." *African Affairs*, 109 (453), 251-272.
- Fortune, Frances and James, Ambrose. 2013. "Youth Led Conflict Mitigation: The SFCG Sierra Leone." Search for Common Ground.
- Government of Sierra Leone. 2005. *Sierra Leone: Poverty Reduction Strategy Paper*.
- Hoffman, Danny. 2011. *The War Machines: Young Men and Violence in Sierra Leone and Liberia*. Durham, Duke University Press.
- Kanyako, Vandy. 2011. "The Check is Not in the Mail: How Local Civil-Society Organizations Cope with Funding Volatility in Postconflict Sierra Leone." *Africa Today*, 58 (2), 2-16.
- Lawrence, Micheal. 2013. "Bottom up DDR: Sierra Leone's Okada Rider." Security Sector Reform Center. [accessed 30 Oct. 2016, updated 19 March 2013] <http://www.ssrresourcecentre.org/2013/03/19/bottom-up-ddr-sierra-leones-okada-riders/>
- Lashley, Roy. 2009. "After War, Creating Jobs for Peace: Unemployment Challenges Stability in Liberia, Sierra Leon." Africa Renewal Online. [accessed 30 Sep. 2017, updated April 2009] <http://www.un.org/africarenewal/magazine/april-2009/after-war-creating-jobs-peace>
- Menzel, Anne. 2011. "Between Ex-Combatization and Opportunities for Peace: The Double-Edged Qualities of Motorcycle-Taxi Driving in Urban Postwar Sierra Leone." *Africa Today*, 25 (2), 69-127.

- Okano, Hideyuki. 2016. "Changing Patterns of Civil Wars in Sub-Saharan Africa: Analysis of UCDP/PRIO Dataset from since the 1960s to the 2000s." *Ritsumeikan International Affairs*, 14, 1-21.
- Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD). 2001. *The DAC Guidelines: Helping Prevent Violent Conflict*, Paris, OECD.
- Paris, Roland. 2004. *At War's End: Building Peace after Civil Conflict*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Peters, Krijin. 2007. "From Weapon to Wheels: Young Sierra Leonean Ex-Combatants Become Motorbike Taxi-Riders." *Journal of Peace Conflict and Development*, 10, 1-23.
- Richards, Paul. 1996. *Fighting for the Rain Forest: War, Youth and Resources in Sierra Leone*. Oxford, James Currey.
- . 2002. "Green Book Millenarians? The Sierra Leone War from the Perspective of an Anthropology of Religion." Niels, Kastfelt (ed.). *Religion and Civil War in Africa*. London, Hurst.
- Richards, Paul, Bah, Khadija and Vincent, James. 2004. "Social Capital and Survival: Prospects for Community-Driven Development in Post-Conflict Sierra Leone." Social Development Papers, No. 12, World Bank.
- Smillie, Ian and Minear, Larry. 2004. *The Charity of Nations: Humanitarian Action in a Calculating World*. Bloomfield, Kumarian Press.
- Thusi, Thokozani. 2004. "Learning from Sierra Leone." Alusala, Nelson and Thusi, Thokozani (eds.). *A Step Toward Peace: Disarmament in Africa*. No. 98 Monographs for the African Human Security Initiative. South Africa, Institute for Security Studies.
- United Nations Development Programme (UNDP). 2002. *Human Development Report 2002: Deepening Democracy in a Fragmented World*, New York and Oxford, Oxford University Press.
- Vigh, Henrik. 2006. *Navigating Terrains of War: Youth and Soldiering in Guinea-Bissau*. New York, Berghahn Books.
- Voldby, Katrine Gren. 2011. "The Ambiguity of Bike Riding: A Study of Political Order and Postwar Patronage Networks in Contemporary Sierra Leone." a paper presented in 4<sup>th</sup> European Conference on African Studies (ECAS), June 15-18, Uppsala.