

## 第5章

# 国境をまたぐ障害者

——コンゴ川の障害者ビジネスと国家——

戸田 美佳子

### はじめに

アフリカ中部の大河コンゴ川を挟んで対位する都市キンシャサとブラザヴィール。世界銀行の報告によると、コンゴ民主共和国（旧ザイール）とコンゴ共和国の首都である両都市は、2025年までに人口がキンシャサで1500万人、ブラザヴィールで190万人まで膨れ上がり、アフリカ最大の都市圏になると推定されている（Brühlhart and Hoppe 2011, 9）。この両都市の港では、植民地期のベルギー領コンゴ（キンシャサ）とフランス領コンゴ（ブラザヴィール）の時代から国境貿易が始まった（Gondola 1997）。そして現在、コンゴ川流通の一端を担っているのが、両都市に暮らす身体障害者である。彼らは国境をまたぐ移動をおこなうことで、現金収入を得てきた。この障害者の国境ビジネスに関してはこれまでフランスの公共放送 France 24（タイトル『障害者と商売の王たち（Handicapés et rois du commerce)<sup>[1]</sup>』）をはじめ、複数のメディアで取り上げられてきた。また先行研究のなかでも障害者のコンゴ川流通に果たす役割が指摘されてきた（Smith 2003; Cappelaere 2011; Diakiodi 2011; De Coster 2012）。ただし、これまでの研究において具体的に彼らの生計活動を調べた報告はなく、どれくらいの障害者がコンゴ川の国境貿易を担っているのか、彼らの生計基盤はどのように維持されているのかは明らかにされてこなかつ

た。

そこで本章では、ブラザヴィル河港（Le port autonome de Brazzaville）で働く身体障害者の生活の実態を把握することをおして、さまざまな立場や地位、階層からなる重層的なアフリカ都市社会のなかで彼らの生計維持基盤がどのように成立してきたのかを考察していく。本章で用いるデータは、おもにブラザヴィル市とキンシャサ市で実施した2013年11月15日から12月4日までと、翌年の2014年11月14日から28日までの計1カ月間の現地調査に基づく。まず第1節では、調査地コンゴ共和国の政治と障害者への取り組みの史的展開を、現地で収集した一次資料を含む文献資料によって明らかにする。また障害者に関する統計資料から、全国の障害者の実態を概説する。第2節では、コンゴ川における障害者の国境ビジネスがどのように発展してきたのか、現地での聞きとりによる情報や資料（港湾当局の資料や現地新聞紙など）をもとに考察する。続く第3節と第4節では、ブラザヴィル河港において国境ビジネスを営んできた障害者の活動を、2013年11月と翌2014年11月の現地調査から描く。まず第3節では、ブラザヴィル河港における障害者の仕事を、2013年11月の現地調査で直接観察したデータから詳述していく。それに対して第4節では、2014年4月にブラザヴィル市警察当局が実施した治安維持のためのオペレーションによって河港で引き起こされた変化に着目し、国家の統制や規制の強化が障害者の生活に与えた影響について、2014年11月の現地調査と現地メディアなどの資料をもとに明らかにする。そこから障害者の国境ビジネスと当該国の関係を再考する。最後に、コンゴ川における障害者の国境ビジネスからみえてくる彼らの生計活動の特徴から、アフリカにおける障害と開発の在り方を模索していく。

## 第1節 コンゴ共和国の障害者の概要と政治の展開

### 1. コンゴ共和国の史的展開

コンゴ共和国(旧フランス領コンゴ)は、日本と同じほどの国土に約369万人しか居住しておらず、1平方キロメートル当たり10.8人と人口密度がきわめて低い(Republique du Congo 2007)。その理由に、ヨーロッパとの奴隷貿易および植民地期の収奪の後遺症があるといわれている。古くはコンゴ川河口周辺部にコンゴ王国やその属国のロアンゴ王国などが現在の国土の南部にまで領土を拡大していたが、15世紀末にコンゴ川河口付近にポルトガルの航海者が渡来し、16世紀に奴隷貿易が本格化すると(ヨーロッパ・アフリカ・アメリカの三角貿易が本格化し、奴隷狩りが拡大するに至る)、17世紀までにこれらの王国は衰退していった。17世紀にはフランスもこの地に進出した。19世紀になり奴隷貿易が衰えると、かわって同世紀末にはアフリカの各地で植民地分割の競争が始まった。コンゴでは、フランス政府に派遣された探検家ド・ブラザ(Pierre Savorgnan de Brazza)とベルギー国王レオポルト二世によって派遣された探検家スタンリーが競い合うかたちで内陸へと勢力をのばしていき、ガボンから南下したド・ブラザがフランス領コンゴを、東アフリカからコンゴ川河口まで横断したスタンリーがベルギー領コンゴの礎を築いていった(小田 1986; 2010)。その後1920年代にフランス領コンゴでは、ブラザヴィルと港町ポワント・ノワールを結ぶコンゴ=オセアン鉄道の建設のために、各地から駆り出された労働者が強制労働に従事し、多くの人命が失われた(小松 2010, 13-14)。これらの搾取の反作用として、比較的早くからの反植民地運動や第2次世界大戦後の共産主義が勃興したと考えられている。独立後数年は親仏路線がつづいたが、その後はマルクス=レーニン主義を貫く一党体制へと転換を迎えた。ただし1986年以降の深刻な経済の低迷や東西冷戦の終結後の世界的な民主化の潮流のなかで1990年末にそれも放棄された。政治

の混迷は続き、1997年に2003年まで続く内戦が勃発した。このように近年まで続いた国内の政治の混乱によって、コンゴ共和国では公の社会福祉は長く放置されてきた。

## 2. コンゴ共和国の障害者政策

コンゴ共和国は、1992年になって初めて障害者についての法律となる「障害者の身分・保護・地位向上に関する法律」(Loi portant statut, protection et promotion de la personne handicapée)を制定した。同じくして国務長官 (Secrétaire d'État) のもとに、障害者問題を管轄する部署が設置された。その後、この部署は今日の社会問題・人道援助・連帯省 (Ministère des Affaires Sociales, de l'Action Humanitaire et de la Solidarité) として独立した省庁になった (Onka and Poubou 2010, 5)。このように1990年代に障害者政策が進んだ背景には、コンゴ共和国の大臣も務めたことがある障害当事者 Jean de Dieu Goma 氏によって1987年に設立された全国コンゴ障害者団体連盟 (Union nationale des associations des personnes handicapées du Congo : 以下、略称 UNHACO を用いる) の働きがあったといわれている。

1992年の障害者法の第1条において、「障害者とは、先天的もしくは後天的な身体的障害もしくは精神的障害をもち、同年代の人と同じ職務を行うことが困難な者」とされた。障害の程度を能力障害率 (%で表示される) で決めた医師による診断書によって障害は確認され、その診断書は無償で支給される (第2条)。そのうえで、障害者の教育・訓練の手配 (第3条)、公共施設や公共交通機関でのアクセシビリティの改善 (第6条)、障害をもつ児童や学生の教育への統合 (第10条)、雇用の促進 (第11条・12条) が明文化されているにもかかわらず、現行法を施行するための枠組みが未整備のままである<sup>(2)</sup>。2015年2月1日現在の国連障害者の権利条約の批准状況 (第1章の図1-3を参照) が示すように、コンゴ共和国および隣国のコンゴ民主共和国の障害者政策はアフリカ諸国のなかでも非常に遅れてきた。表5-1が示すように、

表5-1 カメルーン共和国, コンゴ共和国, コンゴ民主共和国における障害者政策

	カメルーン共和国	コンゴ共和国	コンゴ民主共和国
障害者関連法	障害者保護関連法 (1983年) 障害者の地位向上のための国家行動計画 (2006年) 障害者の保護と地位向上に関する新法 (2010年)	障害者の保護・地位向上法(1992年) 憲法第30条 (2002年) 国連障害者の権利条約の同意に関する法律および条令 (2014年)	憲法第49条のみ 但し、国連障害者の権利条約の同意にともない法律および国家行動計画の整備中
障害者手帳	1993年より運用	行政措置の未整備 <sup>1)</sup>	無 <sup>1)</sup>
公的サービス	公共交通機関での割引 (1999年～) 学費の減免, リハビリテーション費, 補助器具の無償提供 (2006年～)	公共交通機関での割引のみ	公共交通機関での割引のみ
人口に占める障害者の割合	0.94 % (9万2380人) (1983年) <sup>2)</sup>	1.1% (1974年) <sup>3)</sup> 1.4% (5万2935人) (2007年) <sup>4)</sup>	統計なし
国連障害者の権利条約	署名 (2008年10月)	署名 (2007年3月), 批准 (2014年9月)	未署名 (2014年10月より署名にむけた法整備が始動中)

(出所) カメルーン共和国社会問題省 (Ministry of Social Affairs), コンゴ共和国社会問題・人道援助・連帯省 (Ministère des Affaires Sociales, de l'Action Humanitaire et de la Solidarité), コンゴ共和国統計経済研究センター (Centre National de la Statistique et des Etudes Economiques (CNSEE)) およびコンゴ民主共和国社会問題・人道援助・国家連帯省 (Ministère des Affaires Sociales, Action Humanitaire et Solidarité Nationale) の資料および聞き取りをもとに筆者作成。

(注) 1) 国家による障害者手帳の代わりに、コンゴ共和国とコンゴ民主共和国では障害当事者団体が発行するカードが利用されている。

2) カメルーン共和国による1983年の障害者統計調査。MINAS (2006) を参照。

3) 国連統計局 <http://unstats.un.org/unsd/demographic/sconcerns/disability/disform.asp?studyid=163> を参照。

4) コンゴ共和国の2007年国勢調査報告書 (Republique du Congo 2007) を参照。

たとえば中部アフリカのなかで政治的に安定してきた隣国のカメルーンでは、1981年の国際障害者年を契機に早くも1983年「障害者保護関連法」が制定され、1990年に障害者の雇用機会促進のための政令が施行、1993年には障害者手帳の運用が始まり、今日までに障害者の社会サービスを施行するための枠組みが整えられている。一方、コンゴ共和国では障害者手帳を支給すると法律で明記されているもののその運用はいまだに開始していない。その代わり

に、コンゴ共和国とコンゴ民主共和国では、障害当事者団体が発行するカードが利用されている。実質的に障害者が利用できる公的サービスは、この障害者団体によるカードを提示することによって利用できる公共交通機関（国営鉄道およびフェリー）の割引制度のみとなっている。

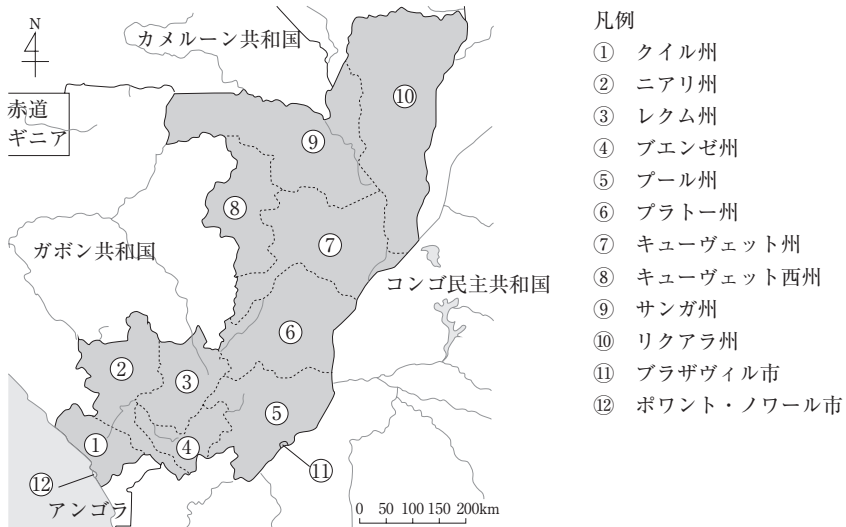
以上のように、コンゴ共和国では障害当事者団体の働きかけによって障害者への取り組みがみられるものの、長く政情不安が続いてきたために公的な障害者サービスは大きく低迷してきた。ただし1997年から2003年まで続いた内戦が終結すると、少しずつだが社会保障へむけた取り組みが進みつつある。その一つとして、2007年の国勢調査ではコンゴ全土における初の障害者統計調査が実施された<sup>3)</sup>。

### 3. 障害者統計

Onka and Poubou (2010) は、2007年に全国で実施されたコンゴ共和国の国勢調査を障害者の社会・経済的な観点から分析している。これによれば、障害者人口は5万2935人であり、全人口の1.4%を占める。ただしこの値は総人口の10%は障害者であるという WHO の推定数字からはかなり低く、国勢調査のなかで障害者が過小評価されていた可能性はある。加えて、コンゴの障害当事者団体である UNHACO が1996年から1997年と2000年から2007年にかけて全国で実施した調査資料によると、障害者人口は国勢調査の3倍を超す17万3387人（全人口の4.7%）となっている。とくに、国勢調査と障害当事者団体による障害者人数は、都市部で大きな違いが現れている（図5-1および表5-2）。

コンゴ共和国では首都のブラザヴィル（人口137万人）と港湾都市のポワント・ノワール（人口71万5000人）が全人口の56.5%を占めており、同様に障害者人口も都市への集中が顕著である。2007年の国勢調査によると、都市および準都市に居住する障害者人口は合わせて3万5189人（全体の66.5%）を占める。そのうち、首都ブラザヴィルには全障害者人口の32.9%にあたる1

図5-1 コンゴ共和国の行政区分



(出所) 筆者作成。

万7439人が居住している (Onka and Poubou 2010, 37)。他方、障害当事者団体 UNHACO [n.d.] の調べでは、2007年時点でブラザヴィルに暮らす障害者の数は10万1300人とされる。ただし表5-2で示すとおり、国勢調査と比べて障害当事者団体 UNHACO による障害者統計は、州別の障害者数の人口に対する割合が0.02% (リクアラ州) から7.99% (ボワント・ノワール市を含むクイル州) と大きなばらつきがある。全戸調査が実施された国勢調査とは異なり、障害当事者団体は州ごとに設置された支部の担当官 (障害当事者) が個人で調査を実施していたために、とくに交通の便の悪い非都市部で障害者数が把握できていない可能性がある。そこでこれ以降は、Onka and Poubou (2010) による障害者統計の分析をもとに、コンゴ共和国の障害者の状況を概説する。

表5-3が示すとおり、障害種別人口では下肢障害 (37.2%) と上肢障害 (18.0%) が大きな値を示している。その原因として、ポリオやマラリアの筋肉注

表5-2 コンゴ共和国の州別障害者統計

(単位：人)

行政名	国勢調査 <sup>1)</sup>					障害者当事者団体 UNHACO 調査 <sup>2)</sup>		
	総人口	男女比 <sup>3)</sup>	障害者人口	障害者の男女比	障害者数の人口に対する割合	障害者人口	障害者の男女比	障害者数の人口に対する割合
①クイル州	91,955	104.4	1,385	131.7	1.51%	64,502 <sup>4)</sup>	126.7	7.99% <sup>5)</sup>
②ニアリ州	231,271	95.4	5,148	113.6	2.23%	2,200	176.0	0.95%
③レナム州	96,393	90.8	2,324	116.3	2.41%	1,700	145.3	1.76%
④ブエンゼ州	309,073	92.5	6,410	108.0	2.07%	2,100	117.8	0.68%
⑤ブル州	236,595	94.6	4,461	114.7	1.89%	112	273.3	0.05%
⑥プラトー州	174,591	93.7	2,056	130.1	1.18%	450	202.0	0.26%
⑦キューヴェット州	156,044	95.9	2,116	113.4	1.36%	52	100.0	0.03%
⑧キューヴェット西州	72,999	94.9	1,087	125.1	1.49%	800	175.9	1.10%
⑨サンガ州	85,738	100.6	1,117	134.5	1.30%	39	206.3	0.06%
⑩リクアラ州	154,115	99.5	2,115	124.5	1.37%	32	255.6	0.02%
⑪ブラザヴィル市	1,373,382	97.4	17,440	113.6	1.27%	101,300	154.1	7.38%
⑫ボワント・ノワール市	715,334	100.3	7,226	126.1	1.01%	-	-	-
総計	3,697,490	97.1	52,935	116.8	1.43%	173,297	143.1	4.69%

(出所) Republique du Congo (2007), Onka and Poubou (2010), UNHACO (n.d.) の資料より、筆者作成。

(注) 1) コンゴ共和国の2007年国勢調査報告書 (Republique du Congo 2007)。

2) UNHACO が1996年から1997年と2000年から2007年にかけて全国で実施した障害者統計調査 (UNHACO n.d.)。

3) 表中の男女比は、男性人口/女性人口×100を示す。

4) UNHACO の障害者統計では、クイル州の障害者人口のなかに、首都ブラザヴィル市に次いで二番目に人口の多いボワント・ノワール市が含まれている。そのため、他の州と比べて障害者人口が非常に多くなっている。

5) クイル州の障害者数の人口に対する割合は、障害者人口64,502人/(クイル州人口91,955+ボワント・ノワール市人口715,334) =7.99%を示す。

射の後遺障害、現地でコンゾ (*Konzo*) と呼ばれるビター・キャッサバの中毒事故によって引き起こる麻痺の症状があげられる。最も人数が多かった下肢障害者に関して年齢別の統計をみると、その約45%は30代から40代の壮年層であった。ポリオワクチンの普及や医療事故の減少などによって若年層では下肢や上肢の麻痺が減ってきていることが示唆される。加えて、1990年代の内戦によって戦傷を負った障害者男性の存在が指摘されている<sup>(4)</sup> (Onka and Poubou 2010, 14-19)。



表5-3 コンゴ共和国およびブラザヴィル市における障害種別の人口統計  
(単位：人)

		視覚障害	ろう	難聴	脳性まひ	下肢障害	上肢障害	知的障害	計
コンゴ全体	男性	3,546	2,323	1,912	2,312	10,979	5,193	2,259	28,524
	女性	3,388	2,309	1,918	1,901	8,715	4,330	1,850	24,411
	計	6,934	4,632	3,830	4,213	19,694	9,523	4,109	52,935
		13.1%	8.8%	7.2%	8.0%	37.2%	18.0%	7.8%	100.0%
ブラザヴィル市	計	2,182	1,689	1,057	1,714	5,963	3,417	1,418	17,440
		12.5%	9.7%	6.1%	9.8%	34.2%	19.6%	8.1%	100.0%

(出所) コンゴ共和国の2007年国勢調査報告書 (Republique du Congo 2007) および Onka and Poubou (2010) より、筆者作成。

また、同国勢調査では障害者と非障害者と比較した教育、職業、婚姻状況の統計が報告されている。障害者の教育のデータによると、障害者の初等教育純就学率（6歳から11歳）は85.3%と高い数字を示している（Onka and Poubou 2010, 26）。コンゴ共和国では6歳から16歳まで義務教育で、授業料の無償化が実施されており、その普及はかなり進んでいる（全初等教育純就学率は94.4%）。加えて、公用語であるフランス語の識字率は非障害者で84.3%、障害者でも61.5%と比較的高い（Onka and Poubou 2010, 25）。ただし、障害児童のための特別教育を提供する場は非常に限られている<sup>(5)</sup>。たとえば、コンゴ共和国全土のろう学校はコンゴ人のカトリック神父が1971年に創設したブラザヴィルの学校とその分校（ポワント・ノワール校）の2校のみである。コンゴ川を挟んで隣国のキンシャサ市では、おもにキリスト系教会が運営する6機関、25校のろう学校がある<sup>(6)</sup>。このようにコンゴ共和国では、公の特別支援学校が限定的であることに加えて、教会や慈善団体が運営する私立の特別学校もまた少ない。ここから、国家は障害者のニーズに応えるのではなく、普通学校のなかに彼らを組み込んできたと推測される。そうした状況下で、運動障害をもつ児童の義務教育は進んでいるが、聴覚・視覚障害者や知的・精神障害者の多くが教育の機会を失っている<sup>(7)</sup>。

つぎに障害者の社会・経済活動の統計をみていこう。12歳以上の障害者人

口の39.4%は既婚者で、非障害者の既婚率45.6%と大きな差はみられない(Onka and Poubou 2010, 28-29)。とくに女性障害者(既婚率30.9%)と比べて男性障害者(46.7%)は結婚への障壁がより低いと考えられる。その理由として、コンゴ社会では男性は結婚の申し込みができるが女性からはできないことが関係している、と障害当事者は語っている。また障害者人口の46.5%(男性51.9%, 女性40.6%)はなんらかの経済活動に従事している(障害者人口の10.4%が失業中、内、8.4%は一度も仕事経験なし。つぎに9.7%が就学中、5.9%が退職、1%が年金生活、それら以外が13.4%)(Onka and Poubou 2010, 41)。とくに世帯主では77.7%(男性80.9%, 女性67.8%)が仕事をしている(Onka and Poubou 2010, 27-28)。このように、障害者もまた家族とともに暮らしており、生活のために生計活動を営む必要がある。

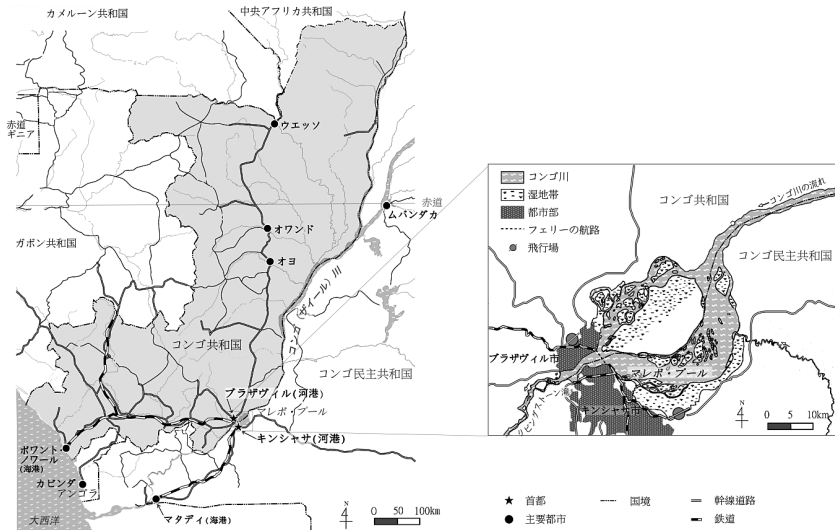
前述したとおり、コンゴ共和国は政府や政策が脆弱で福祉が遅れてきた。そのなかで実質的に障害者が利用できる公的サービスは公共交通機関の割引制度のみとなっている。この限られた障害者サービスのなかで、障害者の生活の糧となっていたのが、障害者割引制度を利用したコンゴ川を挟んだ二国間の国境ビジネスであった。次節では、この活動を詳述していく。

## 第2節 コンゴ川国境貿易と障害者割引制度

### 1. コンゴ川河港の小史

コンゴ川下流のマレボ・プール(旧スタンリー・プール)と呼ばれる川幅の広がった流域の兩岸には、世界でもっとも近接した一対の首都キンシャサとブラザヴィルが発展してきた(図5-2)。マレボ・プールにおける住民の行き来は、植民地期以前に遡る。植民地期になると、キンシャサとブラザヴィルにプライベートビーチが開かれ、ベルギー領コンゴとフランス領コンゴの二国間の貿易が始まった<sup>(8)</sup>(Gondola 1997)。De Coster (2012)によると、

図5-2 コンゴ共和国の交通網



(出所) 筆者作成。

(注) ブラザヴィル河港とキンシャサ河港は、マレボ・プールと呼ばれるコンゴ川下流の湖のように広がった部分(右図)に造られた港である。マレボ・プールから上流は、平坦な土地が広がっており、コンゴ民主共和国北東部の都市キサンガニや中央アフリカ共和国の首都バンギまで河川交通が可能になっている。他方、マレボ・プールから下流はリビングストーン滝(Livingstone Falls)と呼ばれる急流がマタデイ海港まで350km続いたためフェリーの航行ができない。そのため、海外からの運ばれる物資は、ポワント・ノワール海港もしくはマタデイ海港から、鉄道もしくはトラックに積み込まれ、ブラザヴィル市とキンシャサ市に運ばれる。

その後1930年代の経済危機のなかで、欧州の市場に依存していた両コンゴは、キンシャサとブラザヴィル間の通商を強化する方向へと転換していったという。そしてプライベートビーチは植民地交通公社に譲渡され、二国間貿易が本格化していった。2013年11月当時、両都市は約4キロメートルの川幅のマレボ・プールを頻繁に走るフェリーや高速ボートによって連絡されていた。両都市では、木材や燃料などの大型貨物船の発着地であるポート(Port)と一般の乗船客のためのビーチ(Beach)と呼ばれる港が国営企業によって運営されている(写真5-1)。そしてこのビーチは、視覚障害者や車いすに乗る身体障害者といった大勢の障害者トレーダーで溢れかえっていた。車いすで

生活しているキンシャサのビーチで長く働いてきた古参の男性M氏（1958年キンシャサ生まれ）によると、障害者がビーチで働きだしたのは50年近く前からだという。M氏がビーチで働き出したのは、中等教育終了証を取得した17歳の時だったと話す。

（M氏は）高齢の父から世話を受け続けるのはよくないと、ビーチで働く障害者のつてを頼って、キンシャサのンゴビラ（Ngobila）ビーチにやってきた。ちょうどそのころは、モブツ政権が1970年代からキンシャサ港で毎週月、水、金曜日に障害者の運賃を半額に設定してい



写真5-1 ブラザヴィルとキンシャサの国营河港（筆者撮影）

（注）写真上：木材や燃料などの大型貨物船の発着地であるポート（Port）。業者が荷物の搬入を担う。

写真下：一般の乗船客のためのビーチ（Beach）。写真右下：乗船客が手荷物として日用品などを運ぶ。写真左下：フェリーが発着する栈橋には乗船客や手荷物を監視・確認するために警察や関税職員、港職員、野生動物管理職員、加えて予防接種の確認のために看護師が待ち構える。

たことで、障害者がコンゴ川の流通を担い始めた時期であった。1975年当時、それでもビーチで働く障害者は50人に満たなかった。次第に、障害者がビーチで働く様子がキンシャサで人づてに知れわたるようになると、地方からキンシャサにやってきた障害者がこぞってコンゴ川貿易に参集し出した。あっという間にビーチで働く障害者は100人を超え、1980年代にはビーチで働く障害者の組織がつくられてきた(2013年11月28日、キンシャサ港 M氏談)。

ビーチで働く50代から60代の古参によると、彼らが記憶するもっとも古いフェリーはキンシャサのコンゴリア (Congolia) 号で、現在では第6代目のイカンダ (Ikanda) 号 (写真5-2) が運航している。なかでも1973年から運航していた第5代目フェリーマタディ (Matadi) 号は一度に1000人以上の乗客と30台以上の車両を運べる120トンの積載量を誇る大型船であった。マタデ



写真5-2 出向前のイカンダ (Ikanda) 号 (2013年11月19日、ブラザヴィル・ビーチ 筆者撮影)

イ号によって、当時、身体障害者はペロ・バック (vélo bac) と呼ばれる運搬用の三輪車にまたがり大量の物資を輸送することができた<sup>9)</sup>。不運なことに、2005年に事故が起り、運搬用の三輪車の乗船が禁止されるようになった。そして度重なる事故と老朽化によって、マタディ号も2008年に引退した。ビーチで働く古参の障害者は、1980年代から2005年までが最も国境ビジネスが繁盛していた時期だったと語っていた。

## 2. 障害者に対する優遇の始まり

1970年代初頭、障害者による河川流通が始まったちょうどその頃に、荷物の運搬も可能な大型の障害者車いすを積むことができるマタディ号という大型フェリーが登場したことがコンゴ川の障害者ビジネスに幸いしてきた。そして旧ザイル時代に遡る障害者への優遇 (faveur) 措置の存在が現在の両コンゴの障害者ビジネスへとつながっている。では、この障害者優遇制度はどのように始まったのであろうか。つぎに、旧ザイル時代に遡って、その背景を明らかにしていこう。

2013年の新聞『terrAfrica』<sup>10)</sup>では、キンシャサで広く知られている「第15条 (Article 15)」, 通称「デブルイエ・ヴ」(Débrouillez-vous) (自分でなんとかやっていけという意味) とよばれる生活戦略が、物乞いに代わる障害者の職業を生み出してきたと報じている。「デブルイエ」(débrouiller) とは、フランス語圏アフリカ諸国で広く使用されている用語で、(国や社会はあてにならないという諦めのなかでも) 臨機応変にその場を切り抜け、自分がなんとかやっていくということを表現している (cf. Bopda 2003; 野元 2005; Whyte 2008)。旧ザイルにおいて、この「第15条」(Article 15) の用語および通称「デブルイエ・ヴ」(Débrouillez-vous) と呼ばれる活動は、1960年にベルギー領コンゴから独立したコンゴ共和国 (コンゴ・レオポルドヴィル——現在のコンゴ共和国とは異なり、コンゴ民主共和国の方) から分離独立を宣言した南カサイ<sup>11)</sup> の憲法第15条を起源としている (Kisangani and Bobb 2009, 124)。この第15条は

南カサイの政府が、市民に向けて自分たちでなんとか機転を働かせてお金を稼ぐように諭したもので、暗に違法であったダイヤモンドの採掘をするように促したものであったといわれている (Mayele 2008)。

1960年代初頭には、歌手 K.P. Flammy によって同名の歌『Article 15 *oyebi y'ango*』が発表された。このすでに現存しない「第15条」(Article 15)は、1970年代の旧ザイールの経済低迷期のなかで、インフォーマル雑業、そして機知と賄賂の表現としてキンシャサ市民に広く認知されるようになっていく<sup>12)</sup>。そして旧ザイールの経済が混迷をきわめていた1980年代中頃に、故モブツ大統領が国民への演説のなかで「デメルデ・ヴ」(Démerdez-vous) (自ら上手くやって)という言葉を用いて、国に頼らずに生活していくように国民にメッセージを送ったといわれている (*terreAfrica* 2013年7月2日)。旧ザイール時代、経済状況は苦しく、障害者に対する公的支援をする金銭的余裕は国になかったのだろう。そういった状況のもとで、国家が敢えて明文化しないままコンゴ川における障害者の優遇を暗黙の了解として執り行ってきた。こうして、キンシャサの障害者は社会に支援を求めるのではなく、自らビーチでデブリイェシ、生活を成り立たせてきた。

他方、コンゴ共和国には障害者を優遇する仕組みは公に存在していなかった。ただし、コンゴ共和国のビーチでは隣国のコンゴ民主共和国に合わせ、非公式に障害者へのさまざまな優遇を実施するようになってきたという。

### 3. コンゴ川の障害者貿易と割引制度

近接するキンシャサ市とブラザヴィル市ではあるが、海外からの流通経路の違いや両国の通貨が異なることで発生する物価の相違、またキンシャサでしか製造されていない工業製品 (ブラザヴィル市内にはプラスチック製品工場、メッシュ (つけ毛) の工場、スナック菓子工場がない) があるといった要因で、物流品の価格が異なっている。そしてキンシャサ市とブラザヴィル市のあいだに橋が通っていないため、コンゴ川を往来するフェリーが両都市における

唯一の国境貿易の手段となっていた。

第4節で述べる、コンゴ民主共和国とコンゴ共和国の住民の往来が規制された2014年4月まで、キンシャサとブラザヴィルのビーチでは、キンシャサ船とブラザヴィル船の2隻のフェリーと小型の高速ボートが祝祭日を除く毎日朝8時から16時まで2往復していた。高速ボートはおもに外国人や裕福なコンゴ住人が利用しており、一般の旅客はその半値ほどで往来できるフェリーを利用していた。国境ビジネスをおこなう障害者もまた、フェリーを利用していた<sup>13)</sup>。

2012年のブラザヴィル港湾当局の資料によると、ブラザヴィル港からキンシャサ港に入国する乗船客数は年間17万9855人（内、外国籍が2万734人）で、キンシャサ港からブラザヴィル港へは年間16万3278人（内、外国籍が6万7766人）と記載されている。ただし同資料によるとフェリーの乗客数は月にして平均7500人、日換算では約300人と非常に少なく記載されている。そこで、ブラザヴィルのビーチにおけるフェリーの一日の乗船客数を直接観察によって調査した。表5-4は、2013年11月19日のブラザヴィルに入国した乗船客数を示している。ブラザヴィルのビーチにフェリーが着港すると、棧橋の上で立ち足はだかるように待つ国境警察官や関税職員、港湾職員をすり抜けようと、一気に乗船客や下船客、ポーターが行き交っていた。そのような状況

表5-4 ブラザヴィル・ビーチに入国した乗船客数

(単位：人)

時間	フェリーの航路	障害のタイプ					計	非障害者
		視覚障害	聴覚障害	肢体不自由 (車いす)	肢体不自由 (松葉づえ)	上肢麻痺		
10:30	Kin → Bra (Kin号)	110	2	52	44	5	213	449
13:17	Kin → Bra (Bra号)	49	2	3	16	3	73	不明
14:30	Kin → Bra (Kin号)	36	1	7	26	3	73	不明
17:45	Kin → Bra (Bra号)	30	2	28	26	3	89	不明
合計人数		225	7	90	112	14	448	不明

(出所) 筆者による現地直接観察 (2013年11月19日 (火))。

(注) 聴覚障害者に対する聞き取りは、筆者が習得しているフランス語圏アフリカ手話を用い、ビーチで働く現地ろう者に協力してもらい実施した。



があるため、2013年の調査では非障害者の乗船客数を正確に数えることができなかった。数え上げることができた朝一番のフェリー就航便では、非障害者数が障害者の数の二倍超となっていた。11月19日における一日の障害者の乗船数は448人であったことから、非障害者の乗船数の人数をその二倍として概算すると、少なくとも一日に1000人はキンシャサ港からブラザヴィル港に入港していたと推測される。ではなぜ、国境という厳密な管理が行われているはずの港で、3分の2以上の乗船客が統計からもれていたのだろうか。その一つの理由として、2013年当時の港湾当局が毎日ビーチで流通を担っている障害者トレーダーの活動を厳重に監視していなかったからであり、非障害者のなかにはつぎに示すように障害者とともにやってくる者が多数いたからだと考えられる。

ビーチでは運賃や諸税が明記されておらず、新参の乗船客は必ず港職員と交渉しなければならない<sup>14)</sup>。またブラザヴィルとキンシャサのビーチでは費用が異なっているため、両方の事情に精通している必要もある。世銀の資料によると、マレボ・プールを往復するために少なくとも40米ドルの費用がかかると記載されている (Brulhart and Hoppe 2011, 24)。また両コンゴ国籍の住人は通行許可証 (laissez-passer—72時間以内の滞在が認められる) があれば国境をまたぐことが可能であったが (2013年11月時点)、そのほかの国籍の人びとはパスポートおよび大使館で取得する査証が必須となっていた。そのため、両コンゴ以外の外国籍の商人にとって国境貿易をおこなうことは容易ではなかった。

表5-5は、筆者が2013年11月にキンシャサとブラザヴィルの両ビーチの乗客および港職員から聞いた費用を示している。キンシャサでは、一般の乗客の運賃は1万8000コンゴ・フラン (20米ドル) であるのに対し、障害者はその半額の9000コンゴ・フラン (10米ドル) が適用されていた。一方、ブラザヴィルでは、障害者と非障害者は同じ5500CFAフラン<sup>15)</sup> (約11米ドル) の運賃が適用されていた。また両国の障害者は介助者 (guide) として非障害者を同伴することができ、その介助者にかかる費用は通行許可証発行手数料だけ

表5-5 ブラザヴィルとキンシャサ間のフェリー乗船客の推定費用

	ブラザヴィル→キンシャサ (単位：CFAフラン <sup>1)</sup> )			キンシャサ→ブラザヴィル (単位：コンゴ・フラン <sup>2)</sup> )		
	一般	障害者	介助者	一般	障害者	介助者
運賃	5,500 <sup>3)</sup>	5,500 <sup>3)</sup>	—	18,000	9,000	—
通行許可証 (laissez-passer)	2,000	—	1,000	5,000	1,000	1,000
障害者介助者書 (guide)	1,000	—	—	—	—	—
黄熱病予防接種カード	(1,500)	—	—	?	?	?
埠頭使用料 (redevance quai)	150	150	—	200	200	—
港使用料 (redevance sortie)	1,200	1,200	—	2,500	2,500	—
荷物・現金持込料 (jeton fouille)	1,000	1,000	—	1,000	1,000	—
目的地でのさまざまな費用および税	0~5,000	—	—	?	?	—
計	13,350~18,000	7,850	1,000	26,700	13,700	1,000

(出所) 筆者による現地での聞き取り。

(注) 1) 1ユーロ=655.957CFAフランで固定。1米ドル≒510CFAフランで取引(2013年11月時点)。

2) 1米ドル≒900~910コンゴ・フランで取引(2013年11月時点)。

3) 曜日によって運賃は変更する。火~木曜日の14時以降：5500CFAフラン，月曜日の14時以降：6000CFAフラン，土曜日と月曜日の朝：9000CFAフラン。

となっていた<sup>16)</sup>。この障害者付き添い制度 (guide handicapés) は、国境を越えたい多くの住人にとって、厳重な国境のコントロールをすり抜ける方法として利用されてきた。当港職員はこの状況を「それが彼らの仕事だから」と言い、暗黙の了解をしていた。さらに両国の障害者は荷物を輸送する際の関税も優遇されていた。まず障害者は荷物2個まで関税をかけられない。加えて非公式ではあるがそのほかの関税も明らかな減免を受けていた。

このような両ビーチにおける障害者割引制度を利用して、障害者が各々の機能的な障害に応じた仕事を営んでいた。つぎの第3節では、2013年11月当時、ブラザヴィル河港で働いていた障害者の活動を、直接観察したデータから詳述していく。

### 第3節 コンゴ川河港で働く障害者の営み

#### 1. ブラザヴィルのビーチにおける障害者の仕事

ブラザヴィル・ビーチでは、障害者は4つの異なる仕事を営んでいた(2013年11月当時)。一つ目は、メディアに「商売の王様」(rois du commerce)と評されてきた、ビーチの仕事のなかでもっとも規模が大きく有名な仕事である輸送荷物の仲介業であった。ブラザヴィル・ビーチでの仲介業は、ブラザヴィルに暮らす身体障害者が中心になって組織したアソシエーション(「コンゴ障害とともに生きる人びとの会」(Association des personnes vivant avec un handicap du Congo: APVHC))が独占的に担ってきた。APVHCは、1980年代からビーチで働く身体障害者が国境警察や関税職員、両都市の商店主たちと集団で交渉するために組織された一種のギルドのような団体である。メンバーは、団体加入代として7500CFAフランと、コティザシオン(cotisation)と呼ばれる会費・分担金を毎月500CFAフラン支払う義務がある。2009年からAPVHCはビーチの『公認』団体となり、『公的』に保護されてきた<sup>17)</sup>。メンバーはおもに運動障害を抱える人びとが多く、2013年11月時点で、225人が加入していた(ただし実際ビーチで活動しているのは100人ほど)。その数は、運動障害をもつブラザヴィル住人の約2.4%を占める。彼ら障害者は携帯電話を利用して両都市のパートナーの商人から仕事の依頼を受け、投票で選ばれた事務局を中心に組織だった活動をおこなっていた。

そこで2013年当時のAPVHCのメンバーの1日の活動をみていこう。朝8時に彼らはビーチにやってきて夕方の16時過ぎまで随時、キンシャサから運搬される荷物を各々の運搬用の車いすに積んでいく。最終便が到着してすべての梱包が終わると、団体代表が関税申告書(一枚につき5000CFAフラン)を支払い、まとめて輸入品の関税手続きをおこなう。18時から障害者はそれぞれの介助者に運搬を手伝ってもらいビーチから約1.5キロメートル離れた街

中の路肩までやってくる。そこで各自が取引先と商品の受け渡しをおこなう。そして20時半を回った頃にやっと1日の仕事を終え、タクシーや乗り合いバス、車いすで帰宅する。

こうして朝8時から12時間働いたメンバーには、一日に4000CFAフラン以上が必ず代表から支払われる。CNSEE（2009）によると、ブラザヴィル住民の平均月収は9万7800CFAフランで、そのうち、インフォーマル・セクター従事者は7万6000CFAフランである。2013年当時、APVHCのメンバーは最低でも月に9万6000CFAフランの収入を得ており、ブラザヴィルの中間層を占めていたことがわかる。もっとも団体代表などはトヨタの高級車ランド・クルーザーなどを所有しており、事務局が得るお金はほかのメンバーより格段に大きいと推測される。

ビーチの二つ目の仕事は、運送業者（トランスポートール transporteur）と呼ばれる、前述した障害者付き添い制度を利用し、大幅な割引が適用される介助者として一般客を運搬する（国境での移動を助ける）仕事であった。この仕事は、おもに両コンゴの視覚障害者が担っていた。視覚障害者は一般客の肩に手を置き、旅客を介助者として同伴させていた。それにより、旅客は一般運賃より安価で両国を移動することが可能となっていた。また国の身分証明書などを所持していないなどの諸事情で、個人では厳重な国境警備を通過することが困難な人からは、一度の移動で3000CFAフランから5000CFAフランが視覚障害者に支払われていた。視覚障害者は旅客の運送のために、両ビーチを日に2～3回往復し、日額1万CFAフランに近い現金収入を得ていた。その際に、彼らはブラザヴィルの西アフリカ出身者が商うパーニュ（西アフリカの布）市場などで買い付けた商品を背負い、キンシャサで転売するという兼業もおこなっていた。この視覚障害者の稼ぎは、仲介業を営む身体障害者のトレーダーたちよりいいといわれていた。視覚障害者はAPVHCのメンバーになっていなかった。入らなくてもやっていけるという意味で、こうした個人で日々の稼ぎを得る道を選択していたのだろう。

3つ目は、キンシャサとブラザヴィルの物価の違いを利用した小売業

表5-6 ビーチ周辺露店市における商人の国籍、障害、仕事内容

No.	性別	国籍	身体障害	仕事内容
1	女性	DRC	右半身マヒ	運送のクライアント待ち
2	女性	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
3	女性	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
4	女性	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
5	女性	DRC	視覚障害	運送のクライアント待ち
6	女性	DRC	上肢障害	運送のクライアント待ち
7	女性	DRC	下肢障害	市販薬の販売
8	男性	DRC	下肢障害	タバコの販売
9	男性	DRC	視覚障害	ビスケットの販売
10	男性	DRC	視覚障害	ビスケットの販売
11	男性	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
12	男性	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
13	男性	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
14	男性	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
15	男性	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
16	男性	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
17	男性	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
18	男性	DRC	視覚障害	運送のクライアント待ち
19	男性	DRC	上肢障害	運送のクライアント待ち
20	男性	DRC	上肢障害	運送のクライアント待ち
21	男性	DRC	下肢障害	食パンの販売
22	男性	DRC	下肢障害	食パンの販売
23	男性	DRC	下肢障害	食パンの販売
24	男性	DRC	視覚障害	食パンの販売
25	男性	DRC	上肢障害	石鹸の販売
26	男性	DRC	視覚障害	石鹸、砂糖の販売
27	男性	RC	視覚障害	ビスケット、石鹸の販売
28	男性	RC	視覚障害	運送のクライアント待ち
29	男性	RC	視覚障害	運送のクライアント待ち
30	男性	RC	視覚障害	食パンの販売
31	男性	RC	視覚障害	食パンの販売

(出所) 筆者による現地直接観察によるデータ(2013年11月23日9時半から10時53分)。

(注) DRCはコンゴ民主共和国を、RCはコンゴ共和国を示す。

(commerce) であった。ブラザヴィル市内では、このような小規模な販売業は、おもにキンシャサの視覚障害や運動障害をもつ人びとが担っていた。表5-6は、ブラザヴィルのビーチ周辺にある非公認の露店市 (marché ambulant) で働く商人の国籍、障害、仕事内容を示している。2013年11月23日に直接観察した結果、ビーチ周辺にある非公認の露店市で働く商人は全員が視覚障害者や肢体不自由者であった。彼らの多くはキンシャサで購入した (ブラザヴィルにはない) 食パンやビスケット、薬などを転売して収入を得ていた。そのなかのひとり、車いす利用者のB氏 (1969年生まれ・既婚・7人の子どもの父) が食パン販売から得た収入について紹介しよう。2013年11月当時、B氏は毎週ブラザヴィルにお金を稼ぎにやってくる。B氏は、妻と子どもとキンシャサの一軒家に暮らしており、ブラザヴィルにお金を稼ぎにきている間は、ビーチの警備員に一日200CFAフランを支払って、ビーチ近くの軒下で、ほかのキンシャサの障害者たちとともに野宿していた。B氏は、キンシャサのパン屋で食パン1箱30斤を3万コンゴ・フラン (約1万7000CFAフラン) で購入し、ブラザヴィルの路上で1斤1000CFAフランで販売していた。その際、彼はフェリーの運賃9000コンゴ・フラン (もしくは5500CFAフラン) とブラザヴィル港で関税2000CFAフラン、荷物の運搬代1500CFAフランを支払っており、彼の手元には6000CFAフランから8000CFAフランの現金が残っていた。B氏は週に最低6000CFAフラン、月にすると約2万5000CFAフラン (約50米ドル) の収入を得ていた。その額は、キンシャサ市民の平均月収50米ドルとほぼ同じである (Brulhart and Hoppe 2011, 24)。ただし、キンシャサの障害者が担う小売業は、これまで述べたブラザヴィルの障害者の生計と比べて非常に収益が低い。彼らの多くはかつてキンシャサのビーチで障害者団体のメンバーとして仲介業を営んでいたと話していた。キンシャサでは10年以上前からビーチに二つの団体ができており、団体間のもめごとで一方の団体がビーチで仕事が営めなくなったという。ブラザヴィルにやってきた障害者の商人は、キンシャサのビーチから追い出された人びとであったようだ。

最後の4つ目は、これまで紹介してきた国境貿易や人の運搬とは異なる、ビーチ内で乗船客の荷物を運搬する仕事であった。そのポーター業はろう者が担っていた。ろう者は7～8人のグループとなって、ろう者仲間と一緒に仕事をしていた。

## 2. ビーチで働く障害者を助ける人や物

ブラザヴィルのビーチでは、身体障害者が運搬業という身体的な労働で生計を立てていた。もちろん彼らの多くが運動障害を抱えており、荷物の梱包や運搬作業をおこなうことは著しく困難であることはいまでもない。では、それらの作業を誰が担っていたかという点、一般に介助者（guide）と呼ばれる若者たちであった。身体障害をもつトレーダーたちには、各々決まった介助者がいた。彼ら障害者は、街中のストリート・チルドレンだったり、こそ泥をしていた若者に声をかけて、障害者介助者として雇用していた。たとえば港から街中まで荷台に載せられた輸送品を押して運ぶのに、一回につき1500CFAフランから2000CFAフランをトレーダーは彼らに支払っていた。そうして彼ら介助者は一日に5000CFAフランほどを受けとる。また、APVHCといった団体が発行する介助者証を保有しており、介助者はビーチのなかで公に認められた存在として仕事に従事することができていた。

このように、コンゴにおいて障害者の介助者制度は、一般の障害者支援にみられるような援助や支援とは異なり、雇用関係のなかで成り立っていた。障害者トレーダーのなかには、自らの資金で介助者に運転免許を取らせ、さらに車を購入し、ビーチでの仕事の空き時間にタクシー運転業に就かせるものがいた。タクシーのオーナーとして利益を上げるとともに、介助者を障害者の運転手とさせることで、日々の移動手段を獲得していた。このように障害者トレーダーたちは介助者に投資をすることで、日々の生活の便宜を図ろうとしていた。

またビーチの障害者が生計のために生み出したものは、介助者制度だけで



写真5-3 アダプタスィオン（adaptation—改良三輪車）（左：2013年11月21日，右：2013年11月23日，ブラザヴィル・ビーチ 筆者撮影）

はない。近年，障害者トレーダーのなかで，アダプタスィオン（adaptation）と呼ばれる改良三輪車が人気を集めていた（写真5-3）。コンゴにおいて，障害者用の補助具などの公的給付はなく，慈善団体や篤志家などからの寄付も限定的である。そのため，障害者は自ら車いすなどを購入しなければならない。そのような状況下で障害者自身がつくり出したのが，オートバイを改良したアダプタスィオンであった。この改良三輪車の利用によって，障害をもつトレーダーは日々の仕事の効率を上げることができるようになっていた。このように障害者自身の創作物であったからこそ，彼らの生計活動に真に役立つ器具が生まれてきたのだろう。ただし，コンゴにおいてオートバイは1台約50万 CFA フラン（1000米ドル）もするため，国境ビジネスで儲けて初めて障害者はアダプタスィオンを利用できるようになっていた。

### 3. ビーチにおける障害者団体の特徴

では本節の最後に，コンゴ川の国境貿易を担ってきた障害者によってつくられたビーチの障害者団体の特徴を経済的側面と社会的側面から検討していこう。まずビーチで働く障害者団体は，国境警察や税関職員，両都市の商店



主などの複数のアクター間と、集団で交渉していくために組織されてきた。障害者団体の各メンバーの手元に残るお金は限定的である。ただし非公式に障害者の関税の減免が認められているとはいえ、障害者が各々関税申告書を記入し、関税職員と直接交渉することは容易ではない。個人での取引では弁が立つ者や読み書きに秀でた者とそうでない者とのあいだに差が生じかねない。いうまでもないが、障害者団体の代表が港の職員（とくに上層部）と金銭を含む利害関係でのつながりがあったからこそより高い関税の減免率を実現していたことも確かである。一方で、障害者が団体の一員として得るものは、経済的な利益だけではない。障害者団体は、全メンバーから徴収した団体加入代や毎月のコティザシオン（分担金）を利用して、メンバーの葬儀費用や治療の分担に利用してきた。経済的なつながりが、団体の基軸となっていることは確かだが、団体に保険機能が備わっているように、社会的な連帯も内在している。そしてなにより障害者が公認された団体の一員となることは、「正当」な仕事で成功した障害者としての立場を社会的に確立させてきた。

コンゴ川における障害者の国境ビジネスは、政府に頼らず生活を成り立たせてきたコンゴ人の生き残り術の一つとして生まれ、公的な機関や関係者とかかわることで長期にわたるビジネスを維持してきた。ただし、変動するアフリカの社会・経済状況のなかで、障害者の国境ビジネスは常に不確実性も内在している。2013年には、ブラザヴィルとキンシャサに橋と鉄道を架ける大型プロジェクトがアフリカ開発銀行の資金を得て進行していた。橋が出来れば、自ずと障害者の国境ビジネスの形態は変わっていくだろう。それでも障害者が国境での流通を担う道は残っているように思える。ケニア・ウガンダ国境では、手こぎ車いすを利用した陸上の国境ビジネスが展開されてきた（Whyte and Muyinda 2007）。

他方、世銀は2011年のレポートにおいて、コンゴ川における国境ビジネスはさまざまな利権によって経済活動が著しく損なわれていると報告しており、その改善のために両コンゴの経済の自由化を図るべきであると主張している

(Brulhart and Hoppe 2011)。もし両コンゴで経済の自由化がおこり関税が撤廃されていたら、2013年当時、すでに障害者の国境ビジネスは終焉を迎えていたのではないか。全体の機会の平等や経済の自由化は否定できるものではないが、その結果として社会的にマイノリティとならざるをえなかった人びとの生活がより困難になる危険性を内包していることには注意を払う必要があるだろう。

そして2014年、障害者が担ってきたコンゴ川の国境貿易は大きな転機を迎える。

#### 第4節 障害者国境ビジネスの行く末

はじめてブラザヴィルを訪れた2013年11月、ビーチではブラザヴィル船とキンシャサ船の2隻のフェリーが毎日朝8時から18時まで運行し、日に1000人を超す人びとが国境を行き来していた。その1年後の2014年11月に、筆者が同じビーチを訪れるとそこには誰ひとりとしていなかった。ビーチで30年以上続いてきたブラザヴィルとキンシャサの人びとと物資の行き来が6カ月以上も停止していたのである<sup>18)</sup>。一体、両コンゴで何がおきたのだろうか。そこで本節では、ビーチでおきた出来事を説明しながら、障害者の国境ビジネスと当該国の行政の関係を考察していく。

##### 1. キンシャサへの強制送還

2014年、ブラザヴィル市では「クルナ」(*Kuluna*) と呼ばれる犯罪の増加が問題となっていた。「クルナ」(*Kuluna*) とは、リンガラ語で2000年代中頃からキンシャサで増えた都市犯罪の現象および街中の不良少年やギャングを意味する。このクルナの根絶を目的に、2013年11月から2014年2月にかけて、キンシャサではリンガラ語で殴打を意味する「リコフィ」(*Likofi*) オペレー

ションが大統領令によって実施された。人権団体ヒューマン・ライツ・ウォッチは、警察によるこの大規模な掃討作戦によって51人の若者が亡くなったと抗議している (Human Rights Watch 2014)。

コンゴ共和国の警察は、キンシャサの犯罪者たちがコンゴ川を渡って隣国のブラザヴィルへと流れ込んできていると警戒を強めていった。そして、ブラザヴィルで起きたある殺人事件をきっかけに、2014年4月4日、コンゴ共和国内務大臣の承認のもと、警察によって「バタ・ヤ・バコロ」(*Mbata ya Bakolo*, リンガラ語で、兄弟への平手打ちの意)<sup>19)</sup>オペレーションと名付けられたコンゴ民主共和国籍の不法滞在者のキンシャサへの強制送還が始まった<sup>20)</sup>。ブラザヴィル市では、警察官1500人以上が動員され、一軒ずつ家を訪ね台所のなかまで強制的に捜査が行使された。当局は近隣住民による密告を奨励し、2014年5月5日までにコンゴ民主共和国出身者7万1407人(内訳: 男性2万3989人, 女性1万7965人, 子ども2万9453人)がブラザヴィルのビーチからキンシャサへ強制的に送還された<sup>21)</sup>(写真5-4)。自主帰国も含めると、ブラザヴィル市の人口<sup>22)</sup>の1割を超える20万人以上がキンシャサに渡ったと伝えられている<sup>23)</sup>。

2014年4月から5月にかけてブラザヴィルのビーチでは、コンゴ民主共和国に帰国する人びとで溢れかえり、炎天下で長時間フェリーなどのなかで待たされた人びとのなかには死者まで出た。また強制帰国させられたコンゴ民主共和国籍者のなかには、何十年もブラザヴィルで暮らしていたために、キンシャサに家族がいない人びとも多く、800人から1000人が難民としてキンシャサ市内の路上やスタジアムでテント暮らしを余儀なくされている<sup>24)</sup>。

さらに警察は、2014年5月5日までに不法滞在などの罪で1764人(チャド1人, セネガル1人, ベナン2人, ルワンダ2人, 赤道ギニア1人, カメルーン5人, マリ28人, 中央アフリカ30人<sup>25)</sup>, コンゴ民主共和国1337人, および幫助などの罪でコンゴ共和国27人ほか)を逮捕した<sup>26)</sup>。またコンゴ民主共和国の政府発表によると、5月22日時点で12万2500人が抑留されている。このような事態を受けて、コンゴ民主共和国で学んでいた500人以上の学生が、報復を恐れ

てブラザヴィルに帰国した<sup>27)</sup>。こういった事態を受けて、国連は「バタ・ヤ・バコロ」オペレーションを重大な人権侵害として警告している。

## 2. コンゴ共和国当局による取り締まりと市民の暮らし

コンゴ共和国の警察当局は、「バタ・ヤ・バコロ」に加えて、以下の二つのオペレーションを実力行使している。2014年6月27日には、路上犯罪の防止と自国民の職業確保を目的に、リンガラ語で道路の解放を意味する「ロングワ・ナ・ンゼラ」(*Longwa na nzela*) オペレーションを実行し、タクシーなど公共交通の運転がコンゴ共和国籍の人びと以外には全面的に禁止された<sup>28)</sup>。2014年8月22日には、ブラザヴィール市で深夜の騒音を禁止する「ラジオ・マタンガ」(*Radio Matanga*) オペレーションを実行し、コンゴ共和国で急増している新興宗教の取り締まりを始めた。

ブラザヴィール市ではベナンやセネガル出身のタクシー運転手が多かったが、「ロングワ・ナ・ンゼラ」オペレーションによって、彼らは職を失うことになった。これらのオペレーションが行使されて以降、ブラザヴィールの人口は減りつづけ、2014年11月現在、とくにキンシャサ出身の若者が担ってきた路上のごみ拾いなどの最下層のインフォーマル雑業の人手が不足している。加えて、河川貿易がなくなったために、キンシャサで製造される工業製品を中心にブラザヴィールでは物価が高騰している<sup>29)</sup>。こうしてブラザヴィールに暮らす住民の生活は厳しくなりつつあった。そして警察による「バタ・ヤ・バコロ」オペレーションは、コンゴ川で流通を担ってきた障害者に最も大きな打撃を与えている。

## 3. 障害者トレーダーにとっての「バタ・ヤ・バコロ」オペレーション

コンゴ共和国の警察は、ブラザヴィールとキンシャサのビーチで利用されてきた両コンゴのそれぞれの国籍をもつ人びとのための通行許可証が、キンシャサから犯罪者の入国を許してきたと発表し、これまで30年以上続いていたビーチにおける通行許可証での入国を全面的に禁止した。2014年5月21日よ

り、両国ではパスポートおよび査証の取得が国境を越えるために義務化された<sup>30)</sup>。富裕層および外交関係者は高速ボートや飛行機を利用していまだに国境を行き来することができるが、一般市民に対する査証の発行が制限されており、現状では市民はブラザヴィルとキンシャサ間を移動することができなくなっている。

加えてコンゴ共和国政府は、ブラザヴィル・ビーチの交通を取り仕切る河川交通造船所（Chantier naval et des transports fluviaux: CNTF）に対して、強制送還のために要請したフェリーの運航代4億6000万 CFA フランを支払っていない。この未払いによってCNTF 職員の給料の支払いが滞り、ビーチではストライキが実施された<sup>31)</sup>。こうして4月以降、両国の河港ではフェリーの運航が停止し、これまで40年近く続いた障害者ビジネスは6カ月以上立ち行かなくなっていた。

2014年11月時点で、フェリーの運航停止によって、ビーチの活動がすべて停止していた。ブラザヴィル河港では木材や燃料などの大型貨物船の発着地であるポートに、個人所有の荷物運搬用フェリーが1隻、週に2～3回運航するだけとなった。

ポートでの取引はそれまで卸売業者が担ってきたため、多くの障害者トレーダーには参入が困難であった。当初、APVHC 代表と秘書など数名が小売業者と連携して仲介業をおこなっていた。ポートでは関税がこれまでより高くなり、利益が上がらないため、2014年11月20日時点ではAPVHC 代表とその介助者だけがポートで働いていた。障害者のなかには、改良三輪車（アダプタシオン）をさらに大きくした荷台付バイク（新品で100万 CFA フラン）を利用し、ポートから市内の市場や商店に荷物を搬送する仕事に就いた者もいたが、ポートではおもに大型トラックを利用して物品の搬入・搬出がされているため、この仕事も限定的であった。ブラザヴィル河港に来る障害者のなかには、知人の港湾職員や警察などに金銭の施しを乞う者も出てきた。そして大多数の障害者トレーダーはビーチでの仕事を諦め、ブラザヴィル河港に来ることはなくなっていた。

APVHC 事務局の一員として運営を担っていた E 氏（46歳）も港での仕事を断念したひとりであった。彼は、APVHC のメンバーと、2014年4月以降何度もフェリーの再開を求める嘆願を港職員に対しておこなってきた。しかし2014年11月時点においても解決の糸口はいまだにみえないままである。港の活動が停止した4月以降、彼は無収入の日々が続いたと話す。そのような日々が4カ月もたった8月、彼は港の仕事に見切りをつけ、20代の頃にしてきた靴修理の仕事に戻ることを決めたという。靴の修理による収益は、国境ビジネスの時とはかけ離れていた。彼は週に6日、朝7時から18時まで路上に店を構えて働いても、1日に3000CFA フランから多くても9000CFA フランしか手にすることができない。現在、市場で働く彼の妻の支えで、なんとかふたりの子どもを養っている。それでも、彼は、自らを障害者トレーダーのなかでは幸運な方であったと語っている。

障害者男性トレーダーの多くにキンシャサ出身の配偶者がいる。彼らが頻繁にキンシャサを訪れていたために自然と出会う機会が多かったことも一つの理由ではあるが、それ以上に、キンシャサ市の住人とのパイプが国境ビジネスをするうえで役に立っていたからだろう。E 氏の妻もまた、キンシャサ出身者であった。「バタ・ヤ・バコロ」オペレーションが行使された2014年4月、彼がビーチで APVHC のメンバーと話し合いが終わり自宅に戻ると、妻がいなくなっていた。彼が警察署に駆けつけると、幸いにもビーチで働いていた知人の警察官を見つけた。その男性の仲介で E 氏の妻は無事に釈放された。現在、彼は妻のためのパスポートを用意し、婚姻届をもとにコンゴ共和国の査証を申請している。

E 氏自身「自分は運が良かった」と話しているように、障害をもつ男性トレーダーのなかには、妻子が強制退去させられた人やキンシャサに暮らす妻の家族が心配して妻がキンシャサに呼び戻された人びとが多数いた。加えて、APVHC のメンバーのなかには、キンシャサ生まれの人もいた。たとえば、2児の母である障害者トレーダーは、30年以上もブラザヴィルに暮らしていた。APVHC のメンバーも、彼女がコンゴ民主共和国籍だと知らなかったと

いう。そして彼女の夫もキンシャサ出身者であった。彼女によると、夫は警察の追及を恐れ、キンシャサ出身者の夫婦は目立ちすぎると言い残し、行方をくらましたという。また、APVHCの副代表も務めた障害者男性トレーダー（40代）は、ブラザヴィル生まれの女性と結婚していたが、収入がなくなったために彼女は家を出ていった。このように、「バタ・ヤ・バコロ」オペレーションは、彼らの職だけでなく、家族も奪っていった。

そしてビーチで働いていた障害者トレーダーたち100人近くが、ビーチの活動の再開を、外に出ることなくただ家で待っている。障害者トレーダーたちは、これまでビーチでの仕事のなかで介助者と関係を築いてきた。国境貿易ができなくなると、介助者たちはお金を求めて、これまでキンシャサ出身者が担ってきたインフォーマル雑業へと仕事を替えている。靴修理をはじめたE氏は、ビーチで働いていたころの稼ぎでアダプタスィオンと呼ばれる改良三輪車を購入していた。彼には移動手段があったことで、それほどお金をかけず外に出ることができた。他方、大多数の障害者トレーダーは、国境ビジネスによる稼ぎを失い、ビーチでつながっていた介助者もいなくなり、お金も人の手もなくしていた。彼らには、今、家を出るための手段がまったくない。彼らは家族による支援によって何とか支えられながら、家のなかで生活している。

「生まれてから、こんなにひどい対応を受けたのははじめて」（障害者トレーダー40代男性談）。「お金があれば、障害者は社会のなかにいる、家族のなかにいる、お金がなければなにもなくなる」（APVHC秘書50代男性談）。彼らが語る言葉は、障害者トレーダーがおかれている困難な現状を表している。

では、30年続いてきた障害者の国境ビジネスは、このように指摘されれば崩壊するようなシステムだったのであろうか。最後に、障害者による国境ビジネスを支えてきたものはなんであったのかを再考していきたい。



## おわりに

障害者の国境ビジネスは、障害をもっているからこそ、ある種の特権を得てきた。そして障害者が組織してきた団体が公認されることで諸権力から保護され、煩雑で不透明な国境貿易のなかで正当な立場を主張することで仕事を勝ち取っていった。このように、公的な言説を現実化することで組織の運営が実践されてきた。これまでのアフリカの都市研究のなかで指摘されてきた日常的な制度に対する「抵抗」のなかで読み解かれる集まりとも、共通する問題を解決するために相互に支え合う自助グループとも異なった集団や組織であり、敢えて表するなら現代的なアフリカのギルドのようであった。

では、これまでコンゴ川における障害者国境ビジネスを支えてきたものはなんであったのか。その問いに答えることは容易ではないだろう。インペアメント（機能障害）という身体資源をもつことで、障害者は国境という煩雑な状況下で、ビジネスをするものとしての承認を得てきたのは確かだ。このような正当性をみだ目に求めることで、障害をもつ人びとが優遇される立場を手にすることはアフリカの社会では可能といえるかもしれない。他方、この「正当性」を認めている側に注目してみると、異なる説明もできる。たとえば、アフリカ農村社会では、寡婦が地酒の生産および販売を担ってきた。無論、ほかの多くの女性たちも酒づくりはできるのだが敢えて寡婦が職人として差別化されてきた。アフリカ農村社会における共同体論で議論されてきたように、障害者の国境ビジネスもアフリカにおける「情の経済」や「互助」が機能しているにとらえることも可能だろう。

コンゴ川の国境ビジネスを担ってきた障害者は、さまざまな立場や地位、階層からなる重層的なアフリカ都市社会の暮らしの難しさと危うさを私たちに伝えている。全体の機会の平等や経済の自由化が進む規制の緩やかな社会では、コンゴ川の障害者ビジネスは誕生しなかったであろう。他方、2014年4月以降に突如として国家の統制が進み、規制が厳しくなると、障害がある、

ないにかかわらず、人びとの生活は立ち行かなくなってきた。ただ国の制度や経済の問題は、非障害者以上に障害者個人の生活に多大な影響を与えていくことは確かだ。

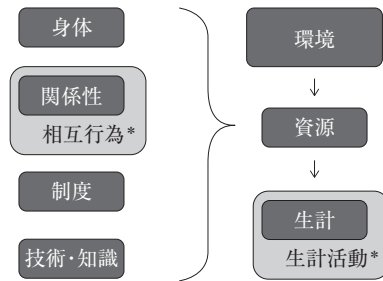
最後に、コンゴにおける障害者の国境ビジネスから明らかになった生計活動の特徴から、アフリカにおける障害と開発にむけて課題と展望を述べておきたい。

これまで繰り返してきたように、コンゴの障害者は国境をまたぐ移動をおこなうことで、現金収入をえるというしたたかな生計戦略を実践してきた。このように、障害者の生活の糧となる資源のなかには、空間的に広がりをもっていることで生まれるものがある。同じような例として、サブ・サハラからカメルーンの森林地域に物乞いにやってくる障害者の事例がある（戸田2012, 616-618; 2013, 222-261）。国家や地域社会を超えた、アフリカの障害者の生業維持基盤がそこにはある。国家の枠を超えた障害者の移動を含めた「障害と開発」のパラダイムづくりが、今、アフリカでは求められているのではないだろうか。

そのための一つの方策として、アフリカ各地の障害者の生計に関する資源をマッピングすることを提案してみたい。障害者の生活様式は、所属する社会集団や生活文化によって異なるはずである。そして人びとが生活の糧をえるためおこなう生業（生計）活動とは、環境から資源を産出する／得る営為であると同時に、それが個別の文化のなかで独自の形に社会的に組織され、固有の意味づけや文化的拘束のもとにおこなわれる活動でもある（松井2011）。亀井（2008）は、障害者の多岐にわたる問題を把握するためには、現地調査に基づき定量的データを収集する生態人類学的な調査方法が有効であることを説いている。図5-3に示すとおり、障害者の資源には身体、関係性、制度、技術、情報・知識があげられる。今回の「バタ・ヤ・バコロ」オペレーションによる障害者ビジネスの変化もまた、国家制度が障害者のサブシステンスの資源の変化に影響していることの現れといえるのではないか。

生態人類学的なフィールドワークをとおして、障害者の資源を描き出すこ

図5-3 生態人類学的スコープをととした障害者の生計研究の手法



\*：具体的な場面で、観察できる項目  
(出所) 筆者作成。

とで、その地域特性が明らかになってくるかもしれない。このような事例研究の積み重ねによって、アフリカの障害者の生活圏を浮き彫りにすることは可能だろう。そうして初めてアフリカの障害者の生計活動に応じた「障害と開発」の実現へ接近するのではないだろうか。

〔注〕 \_\_\_\_\_

- (1) “Handicapés et rois du commerce.” *France 24*. 2010年2月3日 (<http://www.france24.com/fr/20100120-handicap-s-rois-commerce/>, アクセス日: 2014年2月20日)。
- (2) コンゴ共和国の新憲法(2002年制定)の第30条において高齢者や障害者の健康を国家が保障することが明記されたが、障害者法同様に、実質的な効力が発揮されていない。他方、国際的な取り組みはアフリカ諸国のなかでは比較的進展している。国連障害者の権利条約には2007年3月30日に署名し、2014年2月14日に国連障害者の権利条約の同意に関する法律および条令が制定され、2014年に9月2日に批准している。隣国のコンゴ民主共和国は2014年10月になって署名にむけた法整備が始動したばかりである。詳しくは表5-1を参照。
- (3) 2007年のコンゴ共和国の国勢調査では、先住民としてピグミー系狩猟採集民も項目に含まれており、政府がマイノリティとされる人びとに注目していることが示唆される。周辺国に比べて障害者政策が進んでいるカメルーンにおいても、国勢調査のなかで障害者や先住民を項目にした調査は実施されていない。このように、2007年の国勢調査は中部アフリカ諸国のなかで先駆的

であったといえる。

- (4) 女性の障害者人口は全体の46%に満たず、とくに30歳から50歳にかけて障害者男女比（年代別の障害者男性数／障害者女性数×100）が130を超えている（Onka and Poubou 2010, 15-19）。
- (5) 特別教育を提供する公認施設は、ブラザヴィルの精神疾患者専門施設（Institut Psychopédagogique de Brazzaville）が1施設、ろう者施設（ろう学校）がブラザヴィルとポワント・ノワールに各1施設（Institut des Jeunes Sourds de Brazzaville と Point Noir）、盲学校（Institut des Aveugles du Congo）がブラザヴィルに1施設である。また、国立障害者リハビリセンターはブラザヴィルのろう学校と併設された施設一つだけである。
- (6) コンゴ共和国ではアメリカ手話に近接のフランス語圏アフリカ手話が使用されているのに対して、コンゴ民主共和国では同国のコンゴ手話が使用されている。ろう者によると語彙の半数以上が異なっており、川を渡って隣国のキンシャサ市のろう学校に通う者は多くない。
- (7) Onka and Poubou（2010）によると、視覚障害者の44.7%、難聴者の44.7%、ろう者の44.2%、知的障害者の50.6%は未就学である。
- (8) 1907年に、ベルギー領コンゴのスタンリー・プール運送工業会社（Compagnie Industrielle et de Transit au Stanley Pool: CITAS）によって、当時最大のプライベートビーチが、現在のンゴビラ（Ngobila）ビーチの下流域まで整備され、1955年には植民地交通公社（Office des Transports Coloniaux: OTRACO）に譲渡された。プライベートビーチの最初の埠頭（全長190メートル）は1923年から1925年にかけて建設され、その後、客船用の浮橋（全長70メートル）が1927年から1928年にかけて増設された。これらの施設の管理運営はUNATRA（全国河川交通連合、その後のOTRACO）に移管された。同時期に、CITASは河港を拡大し、板張りの埠頭（全長238メートル）を増設した。1932年にはこれらの港の管理運営がUNATRAからCITASに再移管され、CITASはレオポルドヴィル（現キンシャサ）の主要港湾施設の中央管理をおこなうことになった。こうした状態は、UNATRAの後を1936年に引き継いだOTRACOが港の管理運営を1946年に引き受けるまで変わらなかった [http://www.cicos.info/Ports/, アクセス日: 2014年2月20日]。
- (9) 国際コンゴ・ウバンギ・サンガ盆地委員会（Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha: CICOS）のWebページ <http://www.cicos.info/Ports/>, アクセス日: 2014年2月20日。
- (10) terreAfrica 「“ビーチ”の障害者密輸人——危機にある職業」(Passeurs handicapés du «Beach», une profession menacée) (2013年7月20日付)
- (11) 1960年8月8日、コンゴ国民運動（MNC）の急進派であったアルベル・カロンジ（Albert Kalonji）は、コンゴ共和国（現コンゴ民主共和国）のダイ

ヤモンド採掘地であったカサイ州南部を「南カサイ鉱山国」(État minier du Sud-Kasaï), (「南カサイ自治国」(État autonome du Sud-Kasaï)とも言う)として分離独立させる宣言をした。コンゴ中央政府によって、1961年12月30日にカロンジは逮捕され、1962年10月に南カサイはコンゴ共和国に統合された(Packham 1996; Omasombo 2014)。

- (12) 1985年に、ザイルの最も有名な歌手のひとりである Pepe Kalle によって発表された『Article 15, *beta libanga*』は大ヒットとなった。その歌詞の一部は次のような内容である。若者であろうと年寄りであろうと Qu'on soit jeune ou vieux / 同じ現実と直面しているんだ：困難な人生に On est tous en face d'une même réalité: la vie difficile / 毎日続く悪夢 Le cauchemar quotidien / 第15条のようにするほか、何ができるといふんだ Que faire, sinon se référer à l'Article 15 / 「生きるためにデブレイエシなければ」 “Débrouillez-vous pour vivre” / キンシャサでは À Kinshasa. / (Jackson 2001,121)。
- (13) キンシャサとブラザヴィルのビーチにやってくる障害者の乗客は、目で見えて障害があると判別できるような視覚障害者や肢体不自由者が多い。1970年代からキンシャサで適用されてきた障害者割引制度が運用されてきたが、両コンゴで障害者手帳などの障害者認定制度が確立していない。目まぐるしく人びとが行き交う港では、すぐに障害者だとわかってもらわないと、港職員に捕まってしまう障害者割引制度の恩恵を受けることが困難になっていく。2013年当時の両ビーチにおける障害者割引制度は障害をもつ全ての人びとに広く利用されるものではなかったことは先に述べておこう。
- (14) たとえばブラザヴィルのビーチでは曜日によって運賃が変わってくる。火曜日から木曜日の14時以降は基本価格の片道5500CFA フランであるのに対し、乗客が多い朝一便および土曜日と月曜日は値段が上がってくる。朝一便および月曜日の14時以降は6000CFA フラン、そして土曜日と月曜日の朝は9000CFA フランになる。
- (15) CFA フランは、カメルーン、中央アフリカ、チャド、赤道ギニア、ガボン、コンゴ共和国からなる中部アフリカ諸国中央銀行が発行する通貨である。1ユーロ=655.957CFA フランで固定されている。一方、コンゴ民主共和国には自国のコンゴ・フランがあるが、CFA フランに比べても不安定な通貨のため、コンゴ民主共和国ではコンゴ・フランの代わりに高額の取引ではドルが使用されている。2013年11月時点、キンシャサ市で1ドルが、およそ900コンゴ・フランから910コンゴ・フランで取引されていた。
- (16) 通行許可証 (laissez-passer) は72時間利用することができる。1992年からキンシャサの障害団体は、法務省と社会福祉省に認可を受け、通行許可証を付記した介助者登録書を発行している。
- (17) ブラザヴィル・ビーチの障害当事者団体 (APVHC) は、コンゴ共和国の社

会問題・人道援助・連帯省に認可を受けているという点で公式の団体と言える。ただし、通行許可証を付記した介助者登録書は独自に発行しており、ビーチの団体として政府による認可が下りているという意味ではなくて、ビーチで働く人びと（港湾当局や港勤務の警察官、関税職員、その他の人びとなど）が認めているという、ビーチのコミュニティのなかでの『公認』の団体と言える。

- (18) Okokana, Bruno 2014. “Le trafic fluvial presqu’arrêté.” *Les Dépêches de Brazzaville* 28 April 2014: 7.
- (19) リンガラ語で、兄弟への平手打ちを意味する「バタ・ヤ・バコロ」(*Mbata ya Bakolo*) は、兄弟のような両国の関係に対して、コンゴ共和国のドゥニ・サス・ンゲソ (Denis Sassou Nguesso) 大統領 (1943年生まれ) が年下のコンゴ民主共和国のジョゼフ・カビラ・カバンゲ (Joseph Kabila Kabange) 大統領 (1971年生まれ) に対して行った攻撃であることを暗に示した語といわれている。
- (20) Oko, Lydie Gisèle 2014. “Sécurité publique: la police déclare la guerre aux groupes de bandits.” *Les Dépêches de Brazzaville* 7 April: 5.
- (21) *L’Avenir* 2014. “Après le refoulement de plus de 72.731 Congolais de Brazzaville. Bientôt l’identification de tous les étrangers en RDC”, / 365 7 mai 2014. および Tambwe Itagali, Jules 2014. “Expulsion des Congolais de Brazzaville: Le gouvernement exige des sanctions contre les messages de xénophobie.” *Les Dépêches de Brazzaville* RDC / KINSHASA (2048) 8 May 2014: 11.
- (22) 2013年のブラザヴィル市の人口140万人 (世銀)。
- (23) Douniama, Parfait Wilfried 2014. “Sécurité publique: lancement de la deuxième phase de l’opération « Mbata ya bakolo ».” *Les Dépêches de Brazzaville* (2048) 30 juin 2014: 3.
- (24) Diasso, Alain 2014. “Assistance humanitaire: des déficiences dans la prise en charge des refoulés de Brazzaville.” *Les Dépêches de Brazzaville* (2004) 5 mai 2014: 12.
- (25) コンゴ共和国では、中部アフリカ経済通貨共同体 (CEMAC) のパスポートを所持するカメルーン (90日間限定) と中央アフリカ共和国, チャド国籍の人びと, 加えてモリスやモロッコ, コートジボワールの人びとはビザなしで滞在が認められている。ただし, カメルーン国籍は90日間限定といった滞在期間が定められており, 今回不法滞在の罪で逮捕された人びとの多くが許可された滞在期間を超過していたと言われている。
- (26) Ondzé, Guillaume 2014. “1764 personnes interpellées pour infractions et séjour irrégulier.” *Les Dépêches de Brazzaville* (1991) 17 avril 2014: 7.
- (27) Loubou, Quentin 2014. “Retombées de L’Opération “Mbata Ya Bakolo” Plus de

- 500 étudiants congolais en RDC regagnent Brazzaville.” *Les Dépêches de Brazzaville* (1999) 28 April 2014: 7.
- (28) Douniama, Parfait Wilfried 2014. “Transports en commun: la police annonce une importante opération pour assainir la voie publique.” *Les Dépêches de Brazzaville* (2048) 30 juin 2014: 6.
- (29) 一例として、小分け洗剤のケース販売のまとめ買い価格が6500CFA フランから7000CFA フランに上がった。
- (30) Andang, Tiras 2014. “Migration: Le passeport et le visa désormais exigés pour aller à Kinshasa.” *Les Dépêches de Brazzaville* 22 mai: 24.
- (31) Loubou, Quentin and Parfait Wilfried Douniama. 2014. “Opération “Mbatya bakolo”: Pas de traversée pour les ressortissants de RDC expulsés du Congo.” *Les Dépêches de Brazzaville* 20 août: 5および Oyé, Firmin 2014. “Expulsion vers Kinshasa: le CNTF suspend à nouveau le trafic.” *Les Dépêches de Brazzaville* 8 août: 3.

### 〔参考文献〕

#### <日本語参考文献>

- 小田英郎 1986. 『中部アフリカ』（アフリカ現代史 3）山川出版社.
- 2010 「コンゴ共和国」小田英郎 [ほか] 監修 『アフリカを知る事典』（新版）平凡社 496-500.
- 亀井伸孝 2008. 「途上国障害者の生計研究のための調査法開発——生態人類学と『障害の社会モデル』の接近——」森壮也編 『障害者の貧困削減——開発途上国の障害者の生計 中間報告——』日本貿易振興機構アジア経済研究所 31-48.
- 小松かおり 2010. 「アフリカ熱帯林の社会(1) ——中部アフリカ農耕民の社会と近現代史——」木村大治・北西功一編 『森棲みの社会誌』京都大学学術出版会 3-20.
- 戸田美佳子 2012. 「カメルーンの社会福祉」宇佐見耕一・小谷眞男・後藤玲子・原島博編 『世界の社会福祉年鑑』（2012年）旬報社 607-642.
- 2013. 「カメルーンにおける障害者の社会福祉——生業とケアの実践に関する人類学的研究——」博士（学術）論文 京都大学.
- 野元美佐 2005. 『アフリカ都市の民族誌——カメルーンの「商人」バミレケのカネと故郷——』明石書店.
- 松井健 2011. 「フィールドワーク、＜生きる世界＞、グローバリゼーション」松井健・名和克郎・野林厚志編 『グローバリゼーションと＜生きる世界＞——

## &lt;外国語参考文献&gt;

- Bopda, Athanase. 2003. *Yaoundé et le Défi camerounais de l'intégration: À Quoi sert une Capitale d'Afrique tropicale ?* Paris: CNRS Éditions.
- Brühlhart, Marius. and Mombert. Hoppe. 2011. *Economic Integration in the Lower Congo Region: Opening the Kinshasa-Brazzaville Bottleneck*. (The World Bank, Policy Research Working Paper, 5909) Washington, D.C.: World Bank. ([http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2011/12/12/000158349\\_20111212144526/Rendered/PDF/WPS5909.pdf](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2011/12/12/000158349_20111212144526/Rendered/PDF/WPS5909.pdf) 2015年9月2日 確認)
- Cappelaere, Pierre. 2011. *Congo (RDC): Puissance et fragilité*. Paris : L'Harmattan.
- CNSEE (Centre Nationale de la Statistique et des Etudes Economiques du Congo) 2009. *Enquête sur l'Emploi et le Secteur Informel au Congo (EESIC) 2009*. Brazzaville: CNSEE
- De Coster, Jori. 2012. "Pulled towards the Border: Creating a Disability Identity at the Interstices of Society." *Disability Studies Quarterly* 32 (2). (<http://dsq-sds.org/article/view/3196>)
- Diakiodi, Adrien. 2011. "La société kongo traditionnelle: modèle pour l'Union africaine." In *Handicap et Société africaine: Culture et Pratiques*, edited by Patrick Devlieger and Niem Lambert. Paris: L'Harmattan.
- Gondola, Didier. 1997. *Villes miroirs. Migration et identités urbaines à Brazzaville et Kinshasa (1930-1970)*. Paris: L'Harmattan.
- Human Rights Watch. 2014. "Opération Likofi: Meurtres et disparitions forcées aux mains de la police à Kinshasa, République démocratique du Congo." Human Rights Watch, Novembre. ([http://www.hrw.org/sites/default/files/reports/drc-1114fr\\_ForUpload\\_1\\_2.pdf](http://www.hrw.org/sites/default/files/reports/drc-1114fr_ForUpload_1_2.pdf))
- Jackson, Stephen. 2001. "«Nos richesses sont pillées!» Économies de guerre et rumeurs de crime au Kivu." *Politique africaine* (84) Dec.: 117-135.
- Kisangani, Emizet F and F. Scott Bobb. 2009. *Historical Dictionary of the Democratic Republic of the Congo*. (Historical Dictionaries of Africa, no. 112). Lanham: Scarecrow Press.
- Mayele, Isaac. 2008. "Les principales causes et perspectives de développement pour la lutte contre la pauvreté urbaine à Kinshasa." Université catholique du Congo.
- MINAS (Ministère des Affaires Sociales, République du Cameroun) 2006. *Guide Pratique pour Centres Sociaux de base Effectivité et efficacité des services sociaux de base en faveur des communautés camerounaises vivant en dessous du seuil de pau-*



- vreté Projet PPTE*. Yaoundé: Ministère des Affaires Sociales.
- Onka, Félix, and Frédéric. Poubou. 2010. *Situation des Personnes Handicapées au Congo, RGPH - 2007*. Brazzaville: Republique du Congo. Ministère du Plan, de l'Economie, de l'Aménagement du Territoire et de l'Intégration, Centre National de la Statistique et des Etudes Economiques, Bureau Central du Recensement.
- Omasombo, Jean. ed. 2014. *Kasaï-Oriental: un nœud gordien dans l'espace congolais*. Tervuren (Belgique) : Africa [Musée royal de l'Afrique centrale = Koninklijk Museum voor Midden-Afrika], cop.
- Packham, Eric S. 1996. *Freedom and Anarchy*. New York: Nova Science Publishers.
- Republique du Congo. 2007. *Le Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) -2007*. Brazzaville: Centre National de la Statistique et des Études Économiques.
- Smith, Stephen. 2003. *Le Fleuve Congo*. Paris : Actes Sud.
- UNHACO (Union Nationale des Associations des personnes Handicapées du Congo) [n.d.] "Rapports des adhésions et des aides accordées par les bureaux coordonnateurs régionaux et national de l'UNHACO (1996-1997 et 2000-2007). Type-script.
- Whyte, Susan Reynolds and Herbert Muyinda. 2007. "Wheels and New Legs: Mobilization in Uganda". In *Disability in Local and Global Worlds*, edited by Benedicte Ingstad and Susan Reynolds Whyte. Berkeley: University of California Press, 287-310.
- Whyte, Susan Reynolds. 2008. "Discrimination: Afterthoughts on Crisis and Chronicity." *Ethnos* 73 (1) : 97-100.

<ウェブサイト>

国連統計局. <http://unstats.un.org/unsd/demographic/sconcerns/disability/>

Centre Nationale de la Statistique et des Etudes Economiques du CONGO (CNSEE). <http://www.cnsee.org/>

Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha (CICOS). <http://www.cicos.info>

