

第5章

国境をまたぐ障害者

—コンゴ川流通を担う障害者の生計維持基盤の解明—

戸田 美佳子

要約：

アフリカ中部を流れる大河コンゴ川の兩岸に位置する都市ブラザヴィルとキンシャサの港では、独立以前から障害者による国境ビジネスが展開されてきた。彼らは国境をまたぐ移動をおこなうことで、現金収入を得るといふ生計活動を実践してきた。国家や地域社会を越えた、アフリカの障害者の生計維持基盤がそこにはある。本稿は、コンゴの障害者の国境ビジネスから見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の開発の在り方を模索していく。

キーワード：

生計活動、資源、ブラザヴィル、キンシャサ、国境、コンゴ川貿易

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ブラザヴィル¹とキンシャサ（図1）。国連の報告によると、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(Brulhart 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（ブラザヴィル）の時代から国境貿易がはじまった(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、現金収入をえてきた。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 France24 (タイトル『障害者と商売の王たち(Handicapés et rois du commerce)』)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; Devlieger 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、彼らの生計維持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った。

そこで本稿では、ブラザヴィル港 (Beach Autonomie de Brazzaville) で働く身体障害者の生計活動をとおして、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。最後に、コンゴの障害者の国境ビジネスから見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の開発の在り方を検討していきたい。

第1節 コンゴの障害者の概要と政治の展開

まずは調査地コンゴ共和国の概説および障害者政策の実態について触れておきたい。

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、人口密度（10.8 人/km²）がきわめて低い(Republique de 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言われている。ふ

る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世紀には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はじまった。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)。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二次世界大戦後の共産主義が引き起こっ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衆化の潮流のなかで 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。現行法の第 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持ち、同年代の人と同じ職務をおこなうことが困難な者」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）。その上で、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スシビリティの改善（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ⁱⁱⁱ。表1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。例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未だに開始しておらず、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。

以上のように、コンゴでは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起きつつある。そのひとつとして、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が実施された^{iv}。

3. 障害者に関する国勢調査（2007年）

Onka and Poubou (2010) は、障害者に関する2007年のコンゴの国勢調査を分析している。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、また障害者女性人口は全体の46%に満たないことを踏まえると、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。表2が示すとおり、障害のタイプ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。

また、同国勢調査では障害者と非障害者で比較した教育、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(6-11歳)は85.3%と高い数字を示している(Onka and Poubou 2010)。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、公用語のフランス語識字率は非障害者で84.3%、障害者で61.5%と高い(Onka and Poubou 2010)。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^v。例えば、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(ポアント・ノール校)の二校のみである。コンゴ川を挟んで隣国のキンシャサ市では、主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^{vi}。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、身体障害児童の義務教育は進んでいるが、感覚障害者や知的・精神障害者の多くが教育の機会を失っている^{vii}。

次に障害者の社会・経済活動の統計をみていこう。障害者の12歳以上人口の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)。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少ないと考えられる。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おこなえないことが関係している、と障害者当事者は語っている。また障害者人口の46.5%(男51.9%、女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%が失業中、10%が就学中)。特に世帯主では77.7%(男80.9%、女67.8%)が仕事をしている(Onka and Poubou 2010)。このように、障害者もまた家族と共に暮らしており、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る。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

1. コンゴ川ビーチの小史

コンゴ川のマレボ・プール(旧スタンリー・プール)岸には、世界でもっとも近接した二対の首都ブラザヴィルとキンシャサが発展してきた。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、ブラザヴィルとキンシャサに港が開かれ、ベルギー領コンゴとフランス領コンゴの二国間の貿易は本格化した^{viii}(Gondola 1997)。De Coster (2012)によると、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、ブラザヴィルとキンシャサ間の商業を強化する方向へと転換していったという。現在、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る。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) と呼ばれる港が国家によって運営されている。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る。車いすで生活しているキンシャサ生まれの古参の男性 M氏によると、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 (1958年生まれ) がキンシャサの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を伝って、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知れ渡るようになると、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。あつという間にビーチで働く障害者は100人を越え、1980年代にはビーチで働く障害者の組織が作られてきた (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1) 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。マタディ号によって、当時、身体障害者はベロ・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。不運なことに、2005年に事故が起こり、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る。

2. コンゴ川国境貿易

キンシャサとブラザヴィルのビーチでは、ブラザヴィル船とキンシャサ船の二隻が祝祭日を除く毎日朝8時から16時まで二往復している。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。高速ボートは主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る。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3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、栈橋の上で立ちはだかるように待つ国境警察官や関税職員、港湾職員を潜りに抜けようと、一気に乗船客や下船客、ポーターが行き交う。そのような状況下で、今回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ると推測される。ではなぜ、国境と言う厳密な管理が行われているはずの港で、三分の二以上の乗船客が統計から埋もれているのであろうか。そのひとつの理由として、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いからであり、非障害者のなかには次に示すように障害者と共にやってくる者が多数いるからだと考えられる。

3. コンゴ川における障害者割引制度

ビーチでは運賃や諸税が明記しておらず、新参の乗船客は必ず港職員と交渉しなければならない。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。国連の資料によると、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) があれば国境をまたぐことが可能であるが、その他の国籍の人々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る。そのため、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い。

ビーチにやってくる障害者の乗客は、目で見て障害を持ってい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。目まぐるしく人々が行き交う港では、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い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。現在のマレボ・プールにおける障害者割引制度は障害をもつ全ての人々に広く利用されるものではないことは先に述べておこう。

表4は、筆者が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（2013年11月時点）。キンシャサでは、一般の乗客の往復運賃は1万8000コンゴ・フラン（20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ドル）が適用されている。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^x（約11ドル）の往復運賃が適用されていた。また障害者は介助者（guide）として非障害者を同伴することができる。その介助者にかかる費用は通行許可証（laissez-passer）だけとなっている^x。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いる。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る。さらに障害者は荷物を輸送する際の関税も優遇されている。まず障害者は荷物二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他の関税にも明らかな減免を受けている。

このような両ビーチにおける障害者割引制度を使用して、障害者が各々の機能的な障害に合わせた仕事を営んでいる。

4. ブラザヴィル・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。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る。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（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7500フランCFAと、コティザシオン（cotisation）と呼ばれる会費・分担金を毎月500フランCFA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。メンバーは主に運動障害を抱える人々が多く、2013年11月時点で、225人が加入している（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4.4%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立ち活動をおこなっている。

そこでAPVHCのメンバーの一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。最終便が到着して全ての梱包が終わると、団体代表が関税申告書（一枚につき5000フランCFA）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1.5km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一日の仕事を終え、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4000フランCFA以上が必ず代表から支払われる。Kuepié and Nordman (2011:9)によると、ブラザヴィル住民の平均月収は9万7800フランCFAで、その内、インフォーマル・セクター従事者は7万6000フランCFAである。APVHCのメンバーは最低でも月に9万6000フランCFAの収入を得ており、ブラザヴィルの中間層を占めていることがわかる。もっとも団体代表などはラウンド・クルーザーなどを所有しており、事務局が得るお金は他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（transporteur）と呼ばれる、前述した障害者付き添い制度を利用して一般客を運搬する仕事である。この仕事は、主に両コンゴの視覚障害者が担っている。個人の諸事情で国境を渡ることが困難な人からは、一度の移動で3000フランCFAから5000フランCFAが支払われる。視覚障害者は旅客の運送手伝いのために、両ビ

一チ日に二、三回往復し、日額1万フラン CFA に近い現金収入を得る。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る。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言われている。だからこそ、視覚障害者は APVHC のメンバーになるのではなく、個人で日々の稼ぎを得る道を選択しているのだろう。

三つ目は、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（commerce）である。ブラザヴィル市内では、このような小規模な販売業は、主にキンシャサの身体障害者や視覚障害者が担っている。表5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。彼ら障害者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る。そのなかの一人、車いすに利用者のB氏（1969年生まれ・既婚・7人の子ども）が食パン販売から得た収入について紹介しよう。B氏は毎週ブラザヴィルにお金を稼ぎにやってくる。B氏の妻と子どもはキンシャサの一軒家に暮らしており、ブラザヴィルに在る間は彼はビーチ近くの軒下で警備員に一日200フラン CFAを支払い、他のキンシャサの障害者たちと野宿をしている。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1万7000フラン CFA）で購入し、ブラザヴィルの路上で1斤1000フラン CFAで販売する。その際、彼はフェリーの往復運賃9000コンゴ・フラン（もしくは5500フラン CFA）とブラザヴィル港で関税2000フラン CFA、荷物の運搬代1500フラン CFAを支払っており、彼の手元には6000フラン CFAから8000フラン CFAの現金が残る。B氏は週に最低6000フラン CFA、月にすると約2万5000フラン CFA（約50ドル）の収入を得ている。その額は、キンシャサ市民の平均月収50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。彼らの多くはががかっ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る。キンシャサでは 10 年以上前からビーチに二つの団体が出来きており、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言う。ブラザヴィルにやってきた障害者の商売人は、キンシャサのビーチから追い出された人々であるようだ。

最後の四つ目は、これまで紹介してきた国境貿易や運搬とは異なる、ビーチ内で乗船客の荷物を運搬する仕事である。そのポーター業はろう者が担っている。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る。

5. 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る。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言うまでもない。では、それらの作業を誰が担っているかというと、一般に介助者 (guide) と呼ばれる若者たちである。身体障害をもつトレーダーたちは、各々決まった介助者がいる。彼ら障害者は、街中のストリート・チルドレンやこそ泥といった若者に声をかけて、障害者介助者 (guide) として雇用している。例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 1500 フラン CFA から 2000 フラン CFA をトレーダーは彼らに支払う。そうして彼ら介助者は一日に 5000CFA ほどを受け取る。また、APVHC といった団体が発行する介助者証を配布しており、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る。

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る。障害者トレーダーのなかは、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ある。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達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、介助者制度だけではない。近年、障害者トレーダーのなかで、アダプタシオン (adaptation) と呼ばれる改良三輪車が人気を集めている (写真 2)。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作り出したのが、オートバイを改良したアダプタシオンであった。この電動の車いすの利用によって、障害を持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る。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一台約 50 万フラン CFA (1000 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シオンを利用できるようになっている。

6. 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作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、国境警察や関税職員、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。図 2 はコンゴ川の荷物輸送におけるアクター間の金銭の流れを模式化したものである。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。個人での取引では口が立つ者や

読み書きに秀でた者とそうで者との間に差が生じかねない。言うまでもないが、障害者団体の代表が港の職員（特に上層部）と繋がりがあるからこそより高い関税の減免率を実現していることも確かだ。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コティザションを利用して、メンバーの葬儀費用や治療の分担に利用してきた。経済的な繋がりが、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。

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、ある種の特権階級を得てきた。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「低抗」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、敢えて表すなら現代的なアフリカのギルドのようであった。

現在、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る。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。他方、近年国連は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り、関税が撤廃されたら、障害者の国境ビジネスは終焉を迎えるかもしれない。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々の生活がより困難になる危険性を孕んでいることには注意を払う必要があるだろう。

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の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)。国家や地域社会を越えた、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。

そのためのひとつの方策として、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。そして人々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。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。

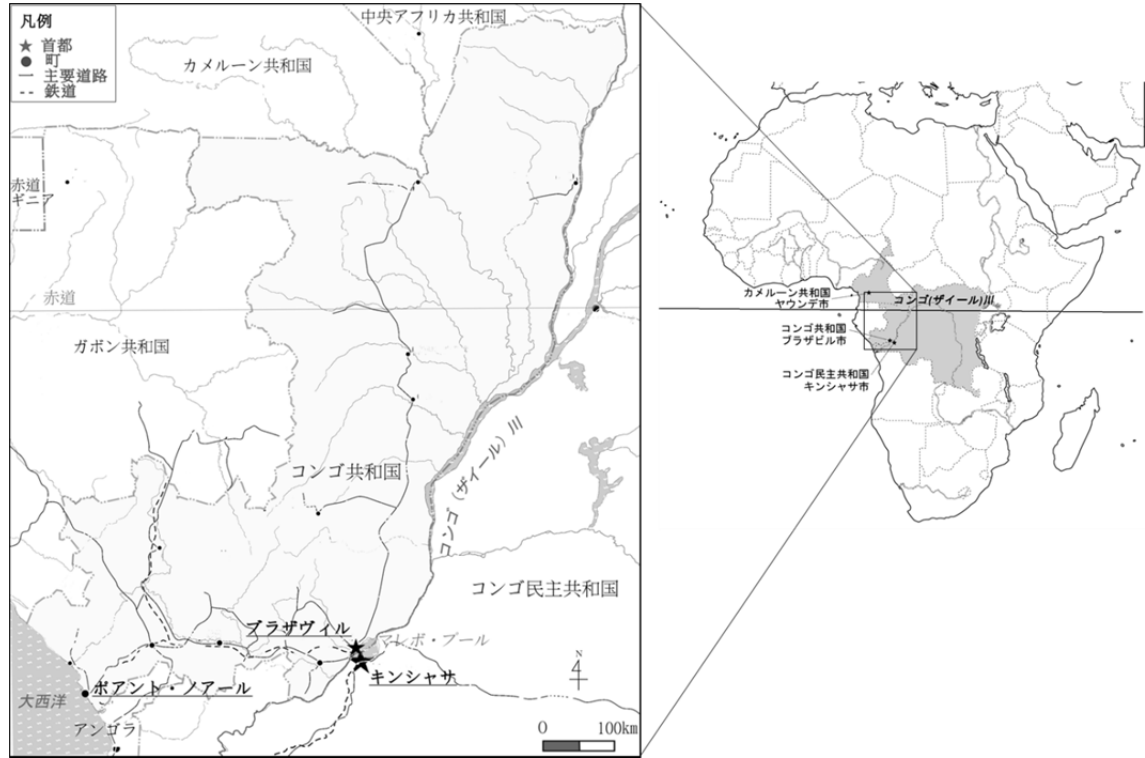


図1 コンゴ共和国

(出所) 筆者作成

表1 カメルーン、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(RC)	コンゴ民主共和国(DRC)
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1月20日)	憲法第49条のみ
障害者手帳	1993年より運用	行政措置の未整備	無
公的サービス	公共交通機関での割引(1999年～) 2006年以降、学費の減免、リハビリテーション費、補助器具の無償提供	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%(障害者数9万2380人)(1983年)	1.4%(障害者数5万2935人)(2007年)	不明
国連障害者の権利条約	署名	署名	未

(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より筆者作成。

表2 コンゴ共和国およびブラザヴィル市の障害者統計

(単位：人)

		視覚障害	聴覚障害	難聴	脳性麻痺	下肢障害	上肢障害	知的障害	計
コンゴ全体	男性	3546	2323	1912	2312	10979	5193	2259	28524
	女性	3388	2309	1918	1901	8715	4330	1850	24411
	合計	6934	4632	3830	4213	19694	9523	4109	52935
		13.1%	8.8%	7.2%	8.0%	37.2%	18.0%	7.8%	100%
ブラザビル市	合計	2182	1689	1057	1714	5963	3417	1418	17439
		12.5%	9.7%	6.1%	9.8%	34.2%	19.6%	8.1%	100.0%

(出所) Republique du Congo 2007。



写真1 出向前のイカンダ (Ikanda) 号
(筆者撮影、2013年11月19日、ブラザヴィル・ビーチ)

表3 ブラザヴィル・ビーチに入国した乗船客数

(単位：人数)

時間	フェリーの航路	障害者					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		
10h30	Kin→Bra(Kin号)	110	2	52	44	5	213	493
13h17	Kin→Bra(Bra号)	49	2	3	16	3	73	不明
14h30	Kin→Bra(Kin号)	36	1	7	26	3	73	不明
17h45	Kin→Bra(Bra号)	30	2	28	26	3	89	不明
		225	7	90	112	14	448	不明

(出所) 筆者による現地直接観察によるデータ (2013年11月19日(火))。

表4 ブラザヴィルーキンシャサを渡るために必要な通行費用

	ブラザビル→キンシャサ (単位：コンゴ・フラン)			キンシャサ→ブラザビル (単位：CFAフラン)		
	一般	障害者	介助者	一般	障害者	介助者
往復運賃	18000	9000	-	5500	5500	-
渡航文書(laissez-passer)	5000	1000	1000	3000	-	-
介助者通行書(Guide)	-	-	-	-	-	1000
黄熱病予防接種カード	3000	?	?	?	?	?
埠頭使用料	200	200	-	150	150	-
港使用料	2500	2500	-	1200	1200	-
荷物・現金持込料	1000	1000	-	1000	1000	-
計	29700	13700	1000	10850	7850	1000

(出所)筆者による現地での聞き取り。

注)コンゴ共和国の通貨フランCFA(1ユーロ=655.957フランCFAで固定)。1ドル=約510フランCFAで取引(2013年11月時点)。

コンゴ民主共和国の通貨コンゴ・フラン。1ドル=約900から910コンゴ・フランで取引(2013年11月時点)。

表5 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	商品
1	M	DRC	下肢障害	タバコ
2	M	DRC	視覚障害	ビスケット
3	M	DRC	視覚障害	ビスケット
4	M	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
5	M	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
6	M	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
7	M	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
8	M	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
9	M	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
10	M	DRC	下肢障害	運送のクライアント待ち
11	M	DRC	視覚障害	運送のクライアント待ち
12	M	DRC	上肢障害	運送のクライアント待ち
13	M	DRC	上肢障害	運送のクライアント待ち
14	M	DRC	下肢障害	食パン
15	M	DRC	下肢障害	食パン
16	M	DRC	下肢障害	食パン
17	M	DRC	視覚障害	食パン
18	M	DRC	上肢障害	石鹸
19	M	DRC	視覚障害	石鹸、砂糖
20	M	RC	視覚障害	ビスケット、石鹸
21	M	RC	視覚障害	運送のクライアント待ち
22	M	RC	視覚障害	運送のクライアント待ち
23	M	RC	視覚障害	食パン
24	M	RC	視覚障害	食パン

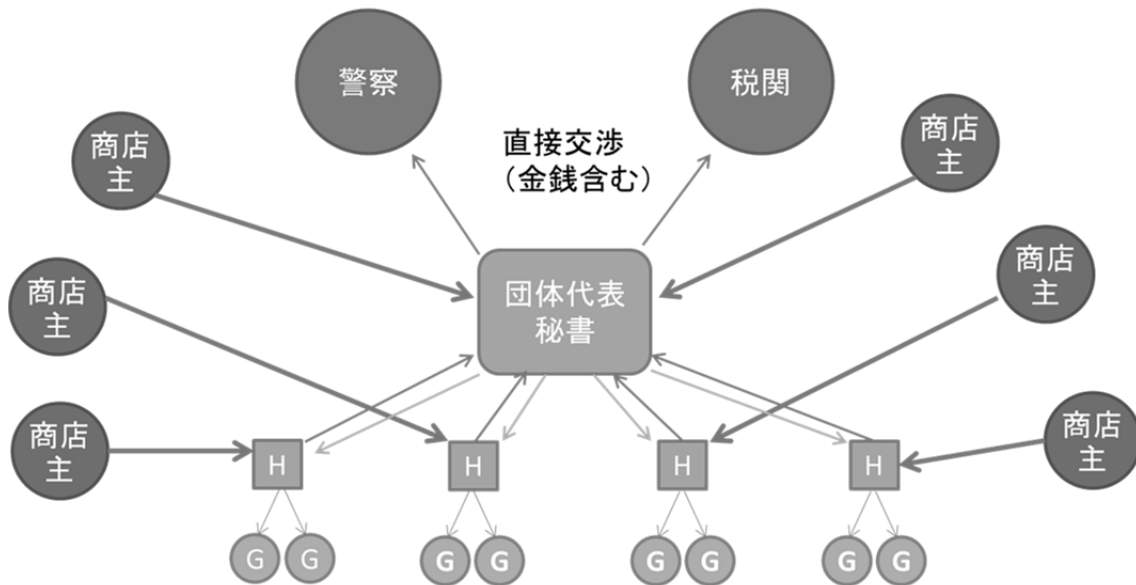
(出所)筆者による現地直接観察によるデータ。

(2013年11月23日9時半から10時53分)



写真2 改良三輪車(アダプタスィオン(adaptation))

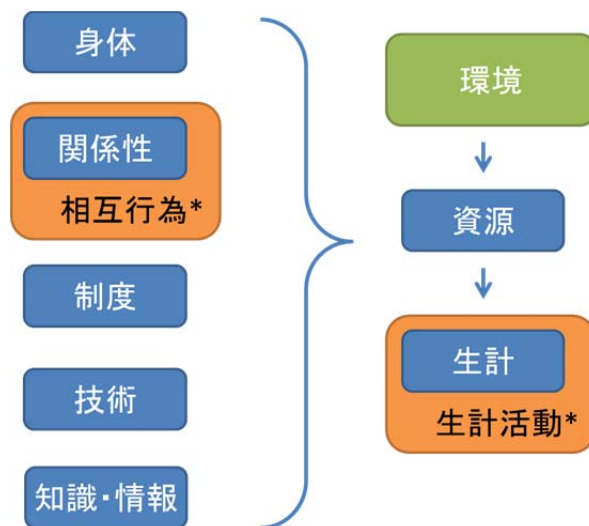
(筆者撮影、左:2013年11月21日、右:2013年11月23日、ブラザヴィル・ビーチ)



19

図2 アクター間の金銭の流れ

注) 図中のHは障害者、Gは介助者を示している。



*:具体的な場面で、観察できる項目

図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

ⁱ コンゴ共和国では、首都のブラザヴィル（人口 137 万人）と港湾都市のポアン・ノアール（人口 71.5 万人）に人口が集中しており、人口全体の 56.5%を占めている(RGPH 2007)。障害者人口もまた同様に都市への集中が顕著である。2007年における障害者人口の 32.9パーセントにあたる 1 万 7439 人が首都ブラザヴィルに居住している (Onka and Poubou 2010)。

ⁱⁱ "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)

ⁱⁱⁱ 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。障害者法同様に、実質的な効力が発揮されていない。

^{iv} 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々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言える。

^v 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アント・ノアールに各 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ひとつだけである。

^{vi} 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。

^{vii} Onka and Poubou (2010) によると、視覚障害者の 44.7%、難聴の 44.7%、ろう者の 44.2%、知的障害者の 50.6%は未就学である。

^{viii} 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)) によって当時最も大きかった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
([http://www.cicos.info/Ports/\(S\(rprd40nur15sk5rzgy1wat3t\)\)/DB/DbPorts/PortsDetail.aspx?Id=33&Nom=Gare%20fluviale](http://www.cicos.info/Ports/(S(rprd40nur15sk5rzgy1wat3t))/DB/DbPorts/PortsDetail.aspx?Id=33&Nom=Gare%20fluviale), アクセス日:2014年2月20日)。

^{ix} 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。1ユーロ=655.957フラン CFA 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 フランに比べて不安定な通貨である。その代わりに、コンゴ民主共和国では高額の取引では

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。

*通行許可証 (laissez-passer) は一週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。

引用文献

日本語文献

小田英郎. 1986 『アフリカ現代史 III —中部アフリカ』 山川出版社.

———. 2010. 「コンゴ共和国」 小田英郎・川田順造・伊谷純一郎・田中二郎・米山俊直
監修監修『アフリカを知る事典（新版）』 平凡社, pp. 196-500.

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」 森壯也編『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, pp.31-47.

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, pp.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, pp.207-230.

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＞—生業から見た人類学的現在—』 昭和堂, pp.1-17.

外国語文献

Brulhart, M and M. Hoppe 2011 “*Economic integration in the lower Congo region: opening the Kinshasa-Brazzaville bottleneck*”. The World Bank, Policy Research Working Paper 5909.

Cappelaere, P. 2011. “*Congo : Puissance et fragilité*”. Paris : Harmattan.

De Coster, J. 2012 “Pulled towards the Border: Creating a Disability Identity at the Interstices of Society.” *Disability Studies Quarterly*, 32(2).

Devlieger, P. 2009 “An Economic Niche in Trans-border Commerce,” In Gevers I. et al. eds, *Niet Normaal: Difference on Display*. Rotterdam: NAI Uitgevers.

Diakiodi, A. 2011 La société kongo traditionnelle: modèle pour l'Union africaine. in *Handicap et société africaine: Cultures et pratiques*. Devlieger, Patrick, and Lambert Nieme eds. Paris : Editions L'Harmattan.

Onka, F. and F. Poubou 2010 “*Situation des Personnes Handicapés au Congo, RGPH - 2007, 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*”. Republique du Congo. Brazzaville.

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, S. 2003 *Sur le Fleuve Congo*. Paris : Actes Sud Littérature.