

日本文化人類学会第49回研究大会
大阪国際交流センター 5月31日

紛争後シエラレオネに見る 国家とインフォーマルな経済活動

国家に接近するバイクタクシー業と全国バイクタクシー協会

岡野英之

専門研究員

立命館大学・衣笠総合研究機構

okano.hideyuki@gmail.com

1

よろしくお願いします。人類学会では2回目の発表となります。立命館大学の岡野英之です。

今回の発表はシエラレオネのバイクタクシー業を統括する全国バイクタクシー協会をみることで、国家による統治がいかに浸透するかを考察することになります。

失敗国家と国家の理想形

- 「失敗国家」(failed state)---Rotberg [ed.] 2004
=暴力の独占を維持できない/領土を統治できていない/行政・社会サービスを提供できない etc.)
- (近代)国家の理想像
「(近代)国家とは、行政スタッフ(官僚)を用い、法に則って秩序を維持する(=統治する)主体である。」

バイクタクシー協会が形成されるプロセスを、「失敗国家」が理想の近代国家像へと踏み出す時に見られるプロセスのひとつとして描き出す。

2

本発表では、まず「失敗国家」という用語から議論を始めます。

失敗国家とは、1980年代から1990年代に武力紛争の多発を受けて作られた政治学上の概念です。紛争に陥るような国家とはどのような特性を持っているかを示した概念です。

この概念では、「政府が暴力の独占を維持できない」「領土を統治できていない」「社会サービスを提供できない」など、「●●がない」という形で国家の在り方が定義されています。そのことを裏返して考えると、失敗国家とは、理想的な近代国家像を暗黙のうちに前提にして作られています。

理想的な近代国家像を描き出した代表的な研究者といえばウェーバーです。暴力の独占という概念もウェーバーによる提唱です。本発表はさしあたりウェーバーの議論の中でも本発表に関することのみをピックアップしてひとつの文言を作りました。すなわち、

「(近代)国家とは、行政スタッフ(官僚)を用い、法に則って秩序を維持する主体である。」である文言です。

ウェーバーの論じる近代国家は、近代国家の理想的な形態を論じているに過ぎず、実際には、先進国であっても、そうならない状況が多々あります。とはいえ、近代国家とは、理想の国家像に向かって歩みを進めている主体といえるでしょう。

本研究は、バイクタクシー協会が形成されるプロセスを、「失敗国家」が理想の近代国家像へと踏み出す時に見られるプロセスのひとつとして描き出すことにします。

考察の手掛かり:「国家なるもの」(statehood)

- 国家なるもの(statehood)は公的な政府機構や制度だけによって成立しているのではない。政府ではないが、公的(public)な権威を有した主体もまた国家性の担い手である。
- 国家建設あるいは国家形成の試みは、生来的に争いをはらんでいる(inherently conflictive)。政府機構、および、非政府で公的な権力を持っている主体は、国家なるものの中で自らの占める権力を拡大しようと駆け引き(negotiate)を繰り返している。

(Hagmann and Péclard, 2011)

↓ ↓
「失敗国家」では、制度や機構が定まっておらず、流動的である。ゆえに、新しい<公的な権力を持つ主体>にとって権力を拡大する絶好の機会となっている。社会が安定化するにつれてその主体は自らの立場を確立されたものとして固定化していく。

そのプロセスを論じるときに手掛かりとするのが、「国家なるもの」という概念です。

人類学者ハグマンとペッカラルドは、ウェーバーに代表されるような国家観に対して、次のような国家像を提示しています。

すなわち;

- 国家なるもの(statehood)は公的な政府機構や制度だけによって成立しているのではない。政府ではないが、公的(public)な権威を有した主体もまた国家なるものの担い手である。
- 国家建設あるいは国家形成の試みは、生来的に争いをはらんでいる(inherently conflictive)。政府機構、および、非政府で公的な権力を持っている主体は、国家なるものの中で自らのシェアを拡大しようと駆け引き(negotiate)を繰り返している。

という二点です。特にこの二つ目の白丸については覚えておいてください。

↓ ↓
本発表では、この二つの文言に加えて以下の文言を付け加えます。

「失敗国家」では、制度や機構が定まっておらず、流動的である。ゆえに、新しい<公的な権力を持つ主体>にとって権力を拡大する絶好の機会となっている。社会が安定化するにつれてその主体は自らの立場を確立されたものとして固定化していく。

本発表ではそのことをシエラレオネのバイクタクシー協会の成り立ちから明らかにしていきます。

構成

1. シエラレオネの概観、および、シエラレオネにおけるバイクタクシーの概要
2. 調査方法および調査地概要
3. ライダーの生活
4. 全国バイクタクシー協会の役割
5. 全国バイクタクシー協会の成立プロセス
6. 議論：「国家なるもの」を身につける

4

以降の構成は以下の通りです。

構成

1. シエラレオネの概観、および、シエラレオネにおけるバイクタクシーの概要
2. 調査方法および調査地概要
3. ライダーの生活
4. 全国バイクタクシー協会の役割
5. 全国バイクタクシー協会の成立プロセス
6. 議論:「国家なるもの」を身につける

•

まずは、シエラレオネの概観、および、シエラレオネにおけるバイクタクシーの概要です。

- ・シエラレオネは西アフリカに位置する小国。
- ・かつてはイギリスの植民地であったことから公用語は英語、共通語はクリオ（英語を基礎としてクレオール言語）
- ・シエラレオネ内戦：1991-2002年。（cf.岡野2015）
- ・紛争後、社会は安定化に向かった＝「失敗国家」からの脱却へ。



シエラレオネ政府は、紛争後、国家としての機能を取り戻していく。

http://old-abbey-church.org.uk/wp-content/uploads/2011/09/Sierra_Leone.png
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sl.html>

6

- ・ シエラレオネは西アフリカに位置する小国です。
- ・ かつてはイギリスの植民地であったことから公用語として英語が用いられ、共通語としてクリオという英語を基礎としてクレオール言語が話されています。
- ・ シエラレオネは1991年から2002年まで10年近くの内戦を経験しています。
- ・ いうまでもなく、内戦中のシエラレオネは、「失敗国家」という概念で語られています。
- ・ しかし、紛争後、社会は安定化に向かいます。
シエラレオネの政府も近代国家としての機能を取り戻します。

バイクタクシーは、紛争後に始まったビジネスである。各地で独立して活動していた「バイクタクシー組合」 (=associations) は全国規模で統合され、「全シエラレオネ・バイクタクシー運転手協会」 (=Union) (以下、バイクタクシー協会) の支部として再編された。

- シエラレオネでバイクタクシー (=“Okada”, “Bike”) が一般的になったのは内戦後 (2000年以降) である (澤2011, Peters 2007)。
- 当初、バイクタクシーは元戦闘員の商売であった。しかし、時が経過するにつれ一般の若い男性もライダーとして参入するようになり、もはや「元戦闘員の商売」とはいえない。
- 各地に乱立していた「バイクタクシー組合 (=Association)」は全国レベルで統括されるようになる。
「全シエラレオネ・バイクタクシー運転手協会」
(Sierra Leone Motorbike Taxi Riders' Union)
(=以下、「バイクタクシー協会」と略する)

7

・ バイクタクシー業は紛争後に始まった新しいビジネスであり、いまや日常的な光景となっています。

・ 当初、バイクタクシーは元戦闘員の商売であった。しかし、時が経過するにつれ一般の若い男性もライダーとして参入するようになり、もはや「元戦闘員の商売」とはいえませんが。

・ 当初、町や都市部では「バイクタクシー組合」が乱立し、独自の活動を行ってきました。しかし、2012年には、全国規模でライダーを統括する組織として「全シエラレオネ・バイクタクシー運転手協会」が設立されます。

以下、この組織を「バイクタクシー協会」と略称します。

・ 用語の確認です。

全国に乱立していたAssociationを指す時には「組合」を、それを統合して法人格を得た団体を協会と呼ぶことにしています。

・ 発表者は、各地の組合がいかにしてバイクタクシー協会へと統合、再編されたのかを調査しました。

構成

1. シエラレオネの概観、および、シエラレオネにおけるバイクタクシーの概要
2. 調査方法および調査地概要
3. ライダーの生活
4. 全国バイクタクシー協会の役割
5. 全国バイクタクシー協会の成立プロセス
6. 議論：
「国家性」を駆け引きする全国バイクタクシー協会

•

ということで、調査方法及び調査地概要です。

- 調査期間 2013年11月19日～12月20日
- 調査内容
 - ① 首都郊外の町、ウォータールーでバイクタクシー協会の現場の活動について観察、および、聞き取り調査。
 - ② 首都に赴きバイクタクシー協会の本部の活動、および、バイクタクシー協会設立のプロセスについて聞き取り調査。
- ウォータールーの概要
 - －首都フリータウンから乗り合いバンで一時間ほど。
 - －人口は4万人(2013年推計)
 - －テムネ(Temne)人の地とされるが、首都近郊のため様々な民族が居住しており、クリオが主に使われている。

調査は2013年11月19日から12月20日までの約1ヶ月間です。エボラ出血熱が流行する前です。

調査では、首都近郊の町ウォータールーでバイクタクシー協会の支部の活動を調査する一方、首都フリータウンのバイクタクシー協会本部でバイクタクシー協会の成立プロセスについて聞き取り調査をするという二本立てでした。

ウォータールーの特徴はスライドに記しました。

Location of Waterloo



フリータウンは半島の先端に位置しており、ウォータールーはその半島の付け根に位置している。

10

地図上でのウォータールーの場所を確認します。首都から一時間ほどです。



スライドガウォーターラーの町の様子です。幹線道路上です。

多くのバイクが通っているのがわかると思います。私的にバイクを持っている人はほとんどおらず、ほぼすべてがバイクタクシーです。

構成

1. シエラレオネの概観、および、シエラレオネにおけるバイクタクシーの概要
2. 調査方法および調査地概要
3. ライダーの生活
4. 全国バイクタクシー協会の役割
5. 全国バイクタクシー協会の成立プロセス
6. 議論：「国家なるもの」を身につける

12

では、ウォータールーの調査から、ライダーの生活を見てみます。

ライダーの生活

- ・ライダーの大半が若い男性(20代から30代前半)。それより上の年齢はほかの仕事へと移行する。よく語られるのがタクシー(四輪)ドライバー。
- ・バイクタクシーは町の中での移動手段。町の中ならば定額(5000レオン=1.2米ドル)。郊外に出る際には値段があがる。
- ・大半(だいたい4分の3)のライダーは、バイクオーナーからバイクを借りている。
 - * オーナーは投資のためにバイクを持っている。



11

- ・ライダーの大半が若い男性(20代から30代前半)です。それより上の年齢はほかの仕事へと移行する。よく語られるのがタクシー(四輪)ドライバーになるというものです。
- ・バイクタクシーは町の中での移動手段です。町の中ならば定額で5000レオン、すなわち、1.2ドルほどで移動できます。郊外に出る際には値段があがります。
- ・だいたい4分の3のライダーは、バイクオーナーからバイクを借りています。こうしたオーナーは投資のためにバイクを持っており、通常は別の仕事をしています。

ライダーの収入や支出についてはスライドにあげておきましたので配布資料を確認してください。

ライダーの1日の収入と支出

Cf. 1米ドル=4,300レオン

- ライダーの平均的な利益は1日あたり5~6万レオン(10-12ドル)
- ライダーの平均的な全収入は10~12万レオン(20-24ドル)。すなわち、20名の客を取ることになる。
- そのうちの5~6万レオン(10-12ドル)が支出として消える。その内訳は以下の通り。

バイクの貸出代 (毎日オーナーに支払う)	3-4万レオン
ガソリン代(少なくとも4ℓ) (1ℓ= 4500レオン前後)	1万8,000レオン
保険料 (「チケット」と呼ばれる)	1,000レオン

(飛ばす)

ただし...

- 2～3人のライダーがバイクをシェアしている場合もある(午前と午後など時間帯でわけるといふ)。
- 日曜日はオーナーにバイク貸出代を払わなくてもよい。



バイク協会支部で休憩するライダーたち

15

(飛ばす)

構成

1. シエラレオネ、および、シエラレオネにおけるバイクタクシーの概要
2. 調査方法および調査地概要
3. ライダーの生活
4. 全国バイクタクシー協会(支部)の役割
5. 全国バイクタクシー協会本部の成立プロセス
6. 議論: 「国家なるもの」を身につける

16

次に、全国バイクタクシー協会の役割です。発表者は本部で聞き取り調査を行いました。

その調査では、協会本部は政府に対する陳情をしたり、関係省庁・団体との連絡調整をしているといます。

また、保険会社とライダーのための保険を作るという事業も行っているといえます。

ここでは、ライダーと直接接する支部の役割を見ていきます。

支部は、シエラレオネの町町に設置され、そのライダーを統括しています。

バイクタクシー協会の役割.

(ウォータールーでの調査より)

- (1) ライダーが持ち込む揉め事の解決(警察、客、バイクオーナーとの争いを仲介する).
- (2) バイクオーナーとライダーのマッチング
- (3) ライダーのための保険を整備する。一日1000レオン(0.3ドル)のチケットを買うことでライダーは事故保険を得る。
- (4) ライダーに対するルール作りと取り締まり
(違反者には罰金が科される)

17

スライドに協会支部の役割をまとめました。

第一に、ライダーが持ち込む揉め事の解決です。

これは組織の役割というよりも、そこにいるスタッフが揉め事の仲介に立つわけです。

第二に、バイクオーナーとライダーのマッチングです。バイクオーナーは投資のためにバイクを買います。それに対して協会はライダーを紹介するというわけです。

第三に、ライダーのための保険です。一日1000レオンのチケットを買うことでライダーは事故保険を得るといいます。

どうも聞いていると、どれだけ機能しているのか疑わしいのですが、実際にどこまで機能しているのかまでは十分調査できませんでした。

第四に、ライダーにたいするルール作りと取り締まりです。

協会支部は町の市場や警察などの関係者とミーティングを持ち、問題があればバイクタクシーに対するルールを決めていきます。

例えば、入ってはいけない場所や、客待ちする場所などの約束事を作ります。

バイク監視員 (Bike Monitoring Officer: BMO)



保険チケット (0.2 USD daily)



18

保険料の徴収と取り締まりを行っているのが、バイク監視員と呼ばれる、協会に雇用されているスタッフです。固定給で、多くの場合、元ライダーが雇用されています。

彼らは午前中、路上に立ち、ライダーに保険チケットを売ります。右の写真がそのチケットです。

また、午後はライダーの取り締まりを行います。違反者を見つけるとバイクごと、協会支部に連行します。罰金を払えば、バイクはそのまま返してもらえますが、払えなければ鍵を没収され、払うまで返してもらえません。

ルールと罰金

- スリッパでの運転
5000Le
(1.2ドル)
- 三人乗り
25000レオン
(6ドル)
- 半ズボンでの運転
5000Le
(1.2ドル)



19

これはある支部でのルールと罰金です。支部の壁に貼られています。

構成

1. シエラレオネの概観、および、シエラレオネにおけるバイクタクシーの概要
2. 調査方法および調査地概要
3. ライダーの生活
4. 全国バイクタクシー協会(支部)の役割
5. 全国バイクタクシー協会の成立プロセス
6. 議論: 「国家なるもの」を身につける

20

では、全国バイクタクシー協会の成立プロセスについて見ていきます。

各地で独自に活動する「組合」がしに作られたのか

大半の組織がバイク所有者によってライダーを管理する元締め組織であった。

ケネマ市

ボー市



Menzel (2010, 2011), 澤(2011) 21

まずは各町でバイクタクシー組合がしに乱立するようになったのかを見ていきましょう。

例えば、ケネマ市では1990年代後半にレンタサイクルを始めた若者たちが、モーターバイクも貸し出すようになりました。

ケネマに駐留していたナイジェリア人の平和維持部隊要員は、彼らにタクシーサービスを要求するようになったといいます。

こうした彼らはライダーを雇うことになったといいます。

また、ボー市では隣国ギニアからオートバイを仕入れた若者が、それをボーで売りさばこうとしました。しかし思うようには売れず若者を雇いバイクタクシーを始めたとのこと。

こうした事例からわかるように、組合はバイクオーナーがライダーからアガリを回収するために組織したビジネス組織でした。

組合の拡大

こうした組合は、徐々にオーナーの数もライダーの数も増やし、活動の内容を変えていく。

- ・ 当初、オーナーとライダーは知り合いであり
パトロン＝クライアント関係で結ばれていた。

↓ ↓

武装解除で恩恵を受けていた武装勢力の幹部がバイクを
買い、自分の元部下をライダーとして雇った。

- ・ バイクタクシー業は拡大し、バイクオーナーの数もライダー
の数も増えていった。組合は、新しいオーナーとライダー
を結び付け、業務を管理する役割を負うようになった。そ
れに伴い、オーナーとライダーの関係も希薄なものになっ
ていった。
- ・ こうした変化とともに組合は公共性を持つようになる。

22

こうした組合は、徐々にオーナーの数もライダーの数もふやし、活動の内容を変えていく。

- ・ 当初、オーナーとライダーは知り合いでありパトロン＝クライアント関係で結ばれていた。
すなわち、私的な関係にあったわけです。
ライダーが警察ともめるとその解決に乗り出し、病気になった場合は面倒を見ていたりして
いたわけです。
- ・ そしてバイクを持っていた者の多くが武装解除で恩恵を受けた武装勢力の幹部でした。彼ら
が自分の部下をライダーとして雇い入れることで、バイクタクシーは元戦闘員の商売
となっていたのです。
- ・ バイクタクシー業は拡大し、バイクオーナーの数もライダーの数も増えていきました。必然的
に武装勢力の幹部や戦闘員の数も減っていきます。組合は、新しいオーナーとライ
ダーを結び付け、業務を管理する役割を負うようになった。それに伴い、オーナーとラ
イダーの関係も希薄なものになっていった。保険チケットはこうした状況を受けて、各
地の組合が次々と導入しはじめました。

ビジネスの元締めから公共性を持った団体へ

- ・ バイクタクシー業の拡大につれ、公共性を持った団体へと変容する。
=ライダーに対するルール作り。
交通ルールの周知と取り締まり。
関係者(市場、警察etc.)との折衝
- ・ 公共性を持ったことにより、ライダーの中でもNGOで働いた経験のある者が組合の業務を担うようになる。
- ・ 彼らはNGOからの助成で組合の事業を拡大させていく。
例)ポーの組合はローカルNGOから助成を受けている
(Menzel: 2010)

22

・バイクタクシー業が拡大するにつれ、交通ルールの整備や、どこでライダーがたむろしていいかなど、公共の場でのライダーの管理が重要になってきます。その管理の役割をになったのが各地の組合でした。

いわば、組合は公共性を持った団体へと変容するのです。

・公共性を持ったことにより、ライダーの中でもNGOで働いた経験のある者が組合の業務を担うようになる。そうしたものの多くは失業したことでライダーにならざるを得なかった者でした。

・彼らはNGOからの助成で組合の事業を拡大させてきます。事業が公共性を帯びることにより、組合からかつての元締めは淘汰されることになりました。

⇒そのことを裏打ちするように、ポーのバイクタクシーを研究しているMenzelは、ポーの組合がLocal NGOからいくつかの助成を受けていることを指摘しています。

NGOのスタッフから組合の職員となった者たちは、NGOからの助成を使って事業を拡大し、ついに全国にある組合を統合するという事業に乗り出すこととなります。

統合のために、各地の組合が連携し、Local NGOへと統合のための助成金を申請したといえます。

ライダー協会へと統合する動き



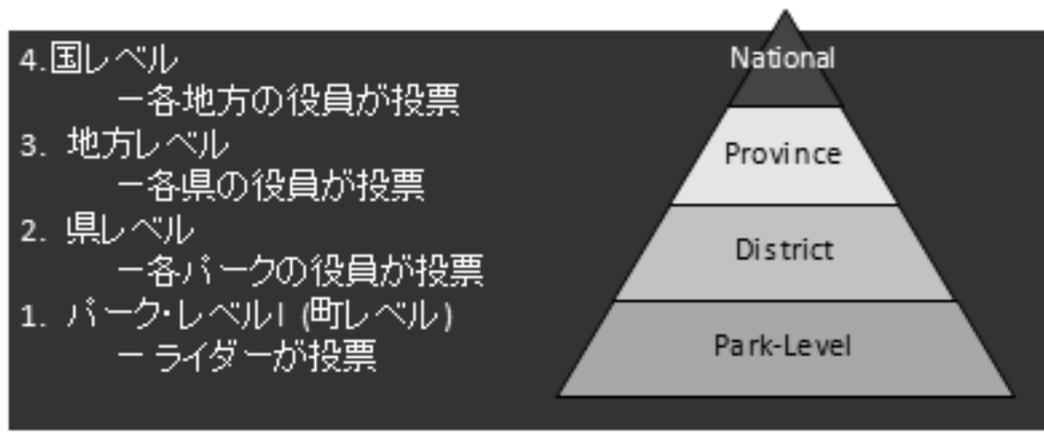
24

このホームページが、その助成を提供したGreen SceneryというLocal NGOです。

ここでは、組合を編成しなおし、国家レベルの規約を作成し、すべてのライダーが共通して支える組織を作ることが喫緊(きっきん)の課題だったと述べられています。2012年前、すなわち調査の1年前にすべてのプロセスが修了し、正式にバイクタクシー協会が立ちあがりました。

下からの選挙を重ね最終的には国レベルの役員を選出する。

- 国家レベルの暫定役員が決められ、そのリーダーシップのもと、選挙が実行されることになった。
- まずは、パークレベル(町レベル)での役員が選ばれ、その後、県⇒地方⇒国と選挙を重ねる。



協会を作るためには役員の公正な選出したり、各レベルでの代表を決めたりする必要があったといいます。バイクタクシー協会は、グリーンシーナリーからの助成を受け、選挙によって徐々に上層部の役員を決めていきます。

まず暫定的な国家レベルの役員が決められ、彼ら主導で選挙がおこなわれました。

最初は、パークレベル、すなわち、町レベルでの選挙が行われます。ライダーが投票します。

次に、パークレベルの役員が県レベルの役員を決める投票をします。

次に、県レベルの役員が地方レベルの役員を決めるために投票し、地方レベルの役員が国レベルの役員を選出するために投票します。

こうしたボトムアップの方法で選挙が行われ、国レベルの役員が決められ、バイクタクシー協会は発足しました。

小括

当初は、アガリを徴収するというビジネス目的で始まったバイクタクシー組合は、公共性を持った活動に取り組むようになる。警察や市場役員と交渉をし、道路交通に関する「統治主体」となっていた。そして、公共性を武器に組織を拡大し、全国バイクタクシー協会という確立した組織を作り上げる。

政府の外側にいた人々が、公的な権力にアクセスすることによって、国家性を駆け引きする立場を得た。そして、その権力のパイを拡大し、確立するために協会を作っていたというプロセスと理解できる。

28

ではここで、バイクタクシー協会の成立プロセスをまとめます。

当初は、アガリを徴収するというビジネス目的で始まったバイクタクシー組合は、公共性を持った活動に取り組むようになる。警察や市場役員と交渉をし、道路交通に関する「統治主体」となっていた。そして、公共性を武器に組織を拡大し、全国バイクタクシー協会という確立した組織を作り上げる。

このことを冒頭で論じた「国家性を交渉する」という理論枠組みで考えてみましょう。

ハグマンとペッカラルドの議論を思い出してください。彼らはこう言っています。政府機構、および、非政府で公的な権力を持っている主体は、国家性の中で自らの占める権力を拡大しようと駆け引き (negotiate) を繰り返している。まさに協会が作られたプロセスはこの指摘と合致するといえるでしょう。そして、そのプロセスは紛争後という社会が流動化している中からでこそできたのだといえます。

では、最後に、国家性を駆け引きという立場を得ることは、国家なるものの手法を身につけるということです。時間も限られているのでひとつだけその例を紹介しましょう。

構成

1. シエラレオネの概観、および、シエラレオネにおけるバイクタクシーの概要
2. 調査方法および調査地概要
3. ライダーの生活
4. 全国バイクタクシー協会(支部)の役割
5. 全国バイクタクシー協会の成立プロセス
6. 議論:「国家なるもの」を身につける

国政選挙と似た状況が
パークレベルで見られた。



アフリカにおいて選挙はしばしば問題のあるものです。金銭的な利益を通して支援者を動員することが問題となったり、支援者の暴徒化が問題となったりしています。また、アフリカ国家では、公的な資金の私物化がしばしば問題になっています。

ところで先程、協会が設立される過程で選挙があったと申し上げました。その選挙でも同じようなプロセスが見られました。

私は、二回目のパークレベルの選挙運動に立ち会ったのですが、選挙運動では、投票を訴えたりするために支援者のライダーが練り歩きます。その際には、警察が動員され、警備にあたっているということでした。

二回目の選挙は、十分な警察要員が確保できないことから延期になり、発表者は調査できませんでした。

また、支部長の候補者は、ライダーに食事を提供したり、Tシャツを配ったりしていました。ウォータールーの支部長の候補者はこう述べています。

「私は5000米ドル以上も選挙キャンペーンにつ
かった。これを取り戻すには、プロジェクト助
成を2つほどとらないとだめだ。しかし、みな
が私に期待している。」

29

(読み上げる)

この言葉から読み上げるのは、NGOから得た助成金の私物化が通常となっていること。そして、そうした私物化は決して悪いことではないと思っているということです。

ライダーの状況を向上させるために助成金は必須であり、その私物化は許容されるとみなされています。

このように国家なるものへと近づいていくことは、そのやり方を身につけることともいえるでしょう

本稿の結論は・・・

バイクタクシー協会が成立するプロセスは、ビジネスのために作られた組織が公益性を帯びた活動を利用することによって統治権威を獲得し、権力をさらに拡大するプロセスといえる。そのプロセスの中で権力を維持し、拡大するノウハウを身につけていった。



30

以上の考察から、国家の求心力というものが見えてくるのではないのでしょうか。公共性を持った人々は国家へとアクセスし、それによりさらなる権力を得るようになるのです。

実はこの発表は、武装勢力に参加した人のその後を調査するために行ったものです。バイクタクシーは当初、元戦闘員や元幹部の仕事でした。発表者はシエラレオネの内戦において武装勢力がいかに作られ、解体したのかで博士論文を書いています。彼らの紛争後の生活を聞き取るために訪れたバイクタクシー協会に思わぬ帰結を目にしたことから、今回、バイクタクシー協会の発表をさせていただきました。

バイクタクシーは今回のエボラの災禍で啓発キャンペーンに動員されたりと相変わらず公共的な役割を担っています。発表者は、組合が協会になる中で見られた展開や権力闘争についてまだ表面しかさらっていません。いかにバイクタクシーが発展してきたのか、そして、その中にはいかなる権力闘争が見られたのかを今後も掘り下げる必要があると思っています。



ご静聴ありがとうございました。

本日の発表スライドはホームページから入手できます。「岡野英之 シエラレオネ」で検索！

参考文献

- Migdal, Joel, S. (2001) *State and Society: Studying How States and Societies Transform and Constitute One Another*. New York: Cambridge University Press.
- Hagmann, Tobias and Didier Péclard [eds.] (2011) *Negotiating Statehood: Dynamics of Power and Domination in Africa*. Malden, Oxford: Blackwell Publishing.
- Menzel, Ann (2010) “So That We Don’t Do Something Bad”!: The Double-edged Qualities of Motorcycle-Taxi Driving in Post-war Sierra Leone” the 53rd annual meeting of the African Studies Association, November 18.-21, San Francisco
- — (2011) “Between Ex-Combatization and Opportunities for Peace: The Double-Edged Qualities of Motorcycle-Taxi Driving in Urban Postwar Sierra Leone,” *Africa Today*. 58 (2): 96-127.
- Rotberg, R. I., ed. (2004) *When States Fail?: Causes and Consequences*, Princeton: Princeton University Press. o c
- Peters, Krijin (2007) “From Weapons to Wheels: Young Sierra Leonean Ex-combatants Become Motorbike Taxi-riders” *Journal of Peace Conflict & Development*. 10.
- 岡野英之 (2015)『アフリカの紛争と武装バイク シエラレオネにみる人脈ネットワークの生成と変容』京都: 昭和堂
- 澤良世 (2011)『社会再統合とバイク・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 -』京都: 昭和堂