

(続紙 1)

京都大学	博士 (地域研究)	氏名	Kassahun Yemane Birhanu
論文題目	Community Participation in Rural Road Development Process in Aari Zone, Ethiopia (エチオピアにおける住民参加による地域道路開発の過程 —アリ県を事例として—)		
(論文内容の要旨)			
<p>エチオピアを含む発展途上国では、人口の約70%が道路整備の不十分な農村部に居住している。2010年以降、エチオピア政府は、ユニバーサル農村道路アクセス・プログラム (URRAP) を策定し、国内のすべての村落を結ぶことの必要性を強調してきた。しかしながら、URRAPが実施されて10年以上たった現在においても、国土の21.4%、アリ県の68%、南アリ郡にある69%の村が、村から主要道路までの道が整備されていない。本論文は、自らの知識や資源、時間を活用して、主要道路に接続するためのリマツト・ブディン道路 (LBR) を建設してきた農村コミュニティ、リマツト・ブディン (<i>Limat Budin</i>) に注目し、エチオピア南西部アリ県南アリ郡において、農村部における道路建設へのコミュニティの参加について検討し、調査地におけるLBRの開発過程について、その経緯と実態について描き出している。</p> <p>第1章では、研究の背景、目的、そして調査方法について述べている。南アリ郡にあるシェンガマ・ビリ村、シェンガマ・ウォセツ村、アイダ村の3村において、雨季 (2022年6月～8月) と乾季 (2022年11月～2023年1月) にフィールドワークを実施し、対象地域に暮らす52人のインフォーマントに対して、これまでの道路開発の経緯や住民たちの道路建設への参加、道路災害とその対策について聞き取りと直接観察を行った。</p> <p>第2章は、途上国における農村の道路建設と住民参加に関わる文献を検討したうえで、エチオピアにおける道路開発の経緯、日本やインドの事例を参照しながらエチオピアの道路開発の特色をあきらかにしている。加えて、農村道路開発における道路災害とその対策を示し、農村における道路建設において、住民参加が不可欠であったことを指摘している。</p> <p>第3章では、エチオピアにおける国家主導の道路建設と道路開発過程における住民参加への政府の関与の歴史について論じている。1850年代以前には、戦争など外部からの攻撃を憂慮して道路開発について積極的な意義が見出されなかったが、その後は、政府が住民参加による道路建設に取り組み、道路網を強化するプログラムを実施してきたことを見出している。具体的には、2010年以降に実施されたURRAPにおいて、住民参加により農村部の道路工事が進展してきたことを描きだした。</p> <p>第4章では、アリ県に暮らす年長者への聞き取り調査をもとに、アリ県の道路開発の</p>			

歴史を描きだしている。1930年代以前のアリ県の道路建設の歴史については、十分な記録が残っていない。農村部に暮らす住民は、村から郡都や県都へつながる道路網を確立するために道路開発に力を注いできたが、その試みは、1970年代に連邦政府が高速道路を建設するまでうまくいかなかったと語られていた。約10年前に南オモ県（現在のアリ県）が重点開発政策対象地域のひとつに選ばれたのを契機にして、アリ県における道路建設がさらに進められた。このように、アリ県は政治の中心地でもなく、国の主要な交易路沿いでもなかったため、道路開発は長らく妨げられてきたと分析する。

第5章は、南アリ郡における農村道路開発の過程への住民参加について論じ、住民たちが郡都や県都へつながる道路網の基礎となるLBR開発プロセスには積極的に参加する一方で、連邦道路や地域道路に対しては消極的であったことを指摘している。政府はLBR開発にほとんど関心を示さず、聞き取り調査では、LBR建設の第一段階で、数軒の農家が農地の提供や建設中の労働力の無償提供を拒否した事例が複数あったことを見出している。これらの村では、LBRを建設する前の法的手続きや、建設中の意見の相違を解決するために採用された手順や戦略に共通点がある一方で、LBR建設の時期やその期間は、それぞれの村の農事暦や建設に費やされる日数や時間により異なっていることも指摘している。

第6章は、南アリ郡における農村道路に影響を及ぼす災害と、リマット・ブディンが実施してきた対策について検討している。土砂崩れや湧水、荷役動物の踏み跡は、調査地の道路災害の原因であった。調査地にある道路災害に対する脆弱性は、主として道路の品質と立地条件に影響を受けていることを指摘した。高品質の連邦道路は人為的災害の影響を受けにくいのに対し頻繁に河川が横切るシェンガマ・ウォセツ村のLBRは、河川の影響が少ないアイダ村のLBRよりも脆弱である。道路災害による影響を最小限にとどめるための管理実践には、道路脇に水分要求の高い植物を植えたり、小さな排水口や水路を作るなど、一定の規則が定められていることも指摘した。しかし、道路脇の崩壊を軽減する対策は観察していないことも述べている。

終章では、この地域における道路開発の過程において、住民が様々な社会的かつ環境的制約に直面していたにもかかわらず、政治経済の中心から遠隔地であったがゆえにLBRのような住民参加による道路建設をすすめることを余儀なくされたことを指摘している。リマット・ブディンは、在来組織（例えば、農作業の共同労働組織（*mollia* や *allid*））の特質を残しながら、道路開発のための活動を他の日常活動と調和させているという特色があることも指摘しており、現在にいたるまでに、村人たちが地元で利用可能な知識や資源、さらには時間を活用して自主的なコミュニティを確立していると結論づけた。