

みんなくりポジトリ

国立民族学博物館学術情報リポジトリ National Museum of Ethnology

第Ⅲ部

アウトステーション運動を支えた各種インフラの整備史

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2018-03-19 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 久保, 正敏, 堀江, 保範 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15021/00008951

第Ⅲ部

アウトステーション運動を支えた各種インフラの整備史

1	アウトステーションの分布と変化	368
2	通信インフラ整備史	375
	通信インフラ整備史 図・写真集	378
3	海運と航空関係整備史	383
	海運と航空関係整備史 図・写真集	389
4	道路整備史	395
	道路整備史 図・写真集	408
5	住宅整備史	425
	住宅整備史 図・写真集	432
6	教育と医療支援	447
	教育と医療支援 図・写真集	450
7	地域開発・環境保全と観光資源化	455
	地域開発・環境保全と観光資源化 図・写真集	466
8	博物館活動、民博との関係	475
	博物館活動、民博との関係 図・写真集	478
9	補遺写真集	482

注：掲載した写真の撮影者は以下のように略称で示している。

鎌田：鎌田真弓，久保：久保正敏，窪田：窪田幸子，小山：小山修三，

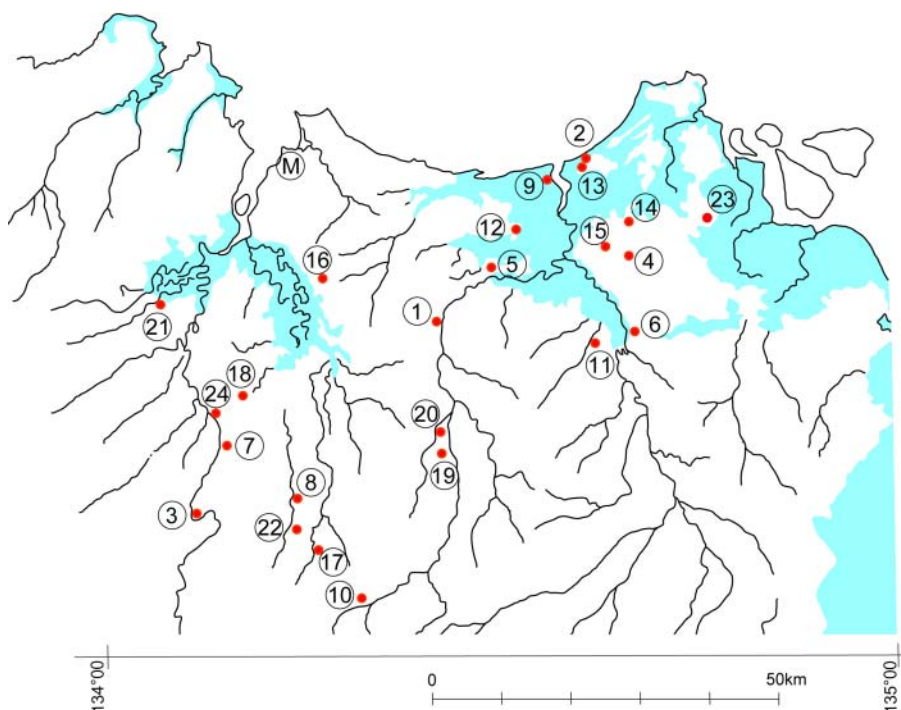
杉藤：杉藤重信，藤岡：藤岡喜愛，堀江：堀江保範

なお，小山修三撮影の写真は，著作権も含めて民博に寄贈されているので，資料番号も附記している。

1 アウトステーションの分布と変化

1-1 アウトステーション（以下O/S）の分布と地形・水系

主要O/Sの位置（薄色部分は標高5mまでの氾濫原）

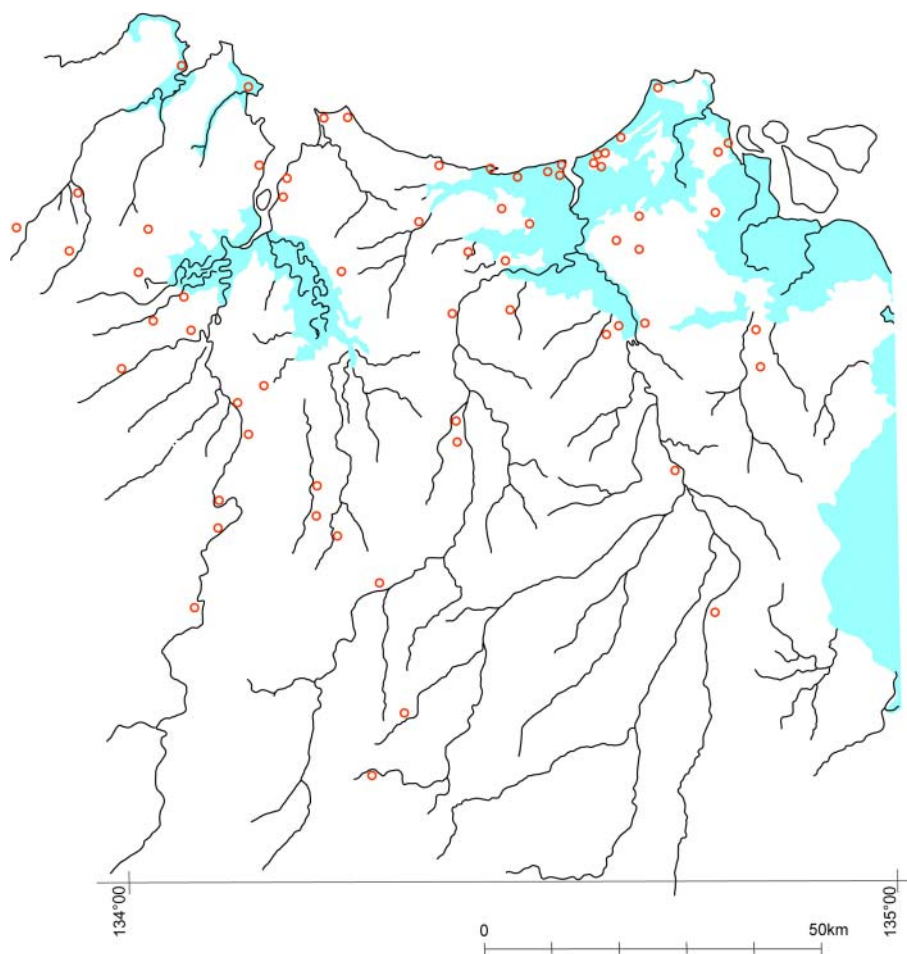


- | | |
|-----------------------|------------------|
| (M) マニングリダ | (13) ジマダ |
| (1) アンガバピライ | (14) ジマラワ |
| (2) イラン | (15) ダムダム |
| (3) イカラカル (クブミ) | (16) ナナルク (ダムダム) |
| (4) ウェデジャ | (17) ナンガロッド |
| (5) カデル (ゴッチャンジンジラ) | (18) バリジョーウェン |
| (6) ガマディ | (19) ブルガドル |
| (7) グカカバルディ | (20) ボルキアム |
| (8) クルルドウル | (21) マルガリッドバン |
| (9) コバンガ | (22) ミルミルンガン |
| (10) コロピラーダ | (23) メウエンビ |
| (11) ジバルバル (バンブークリーク) | (24) モメガ |
| (12) ジベナ | |

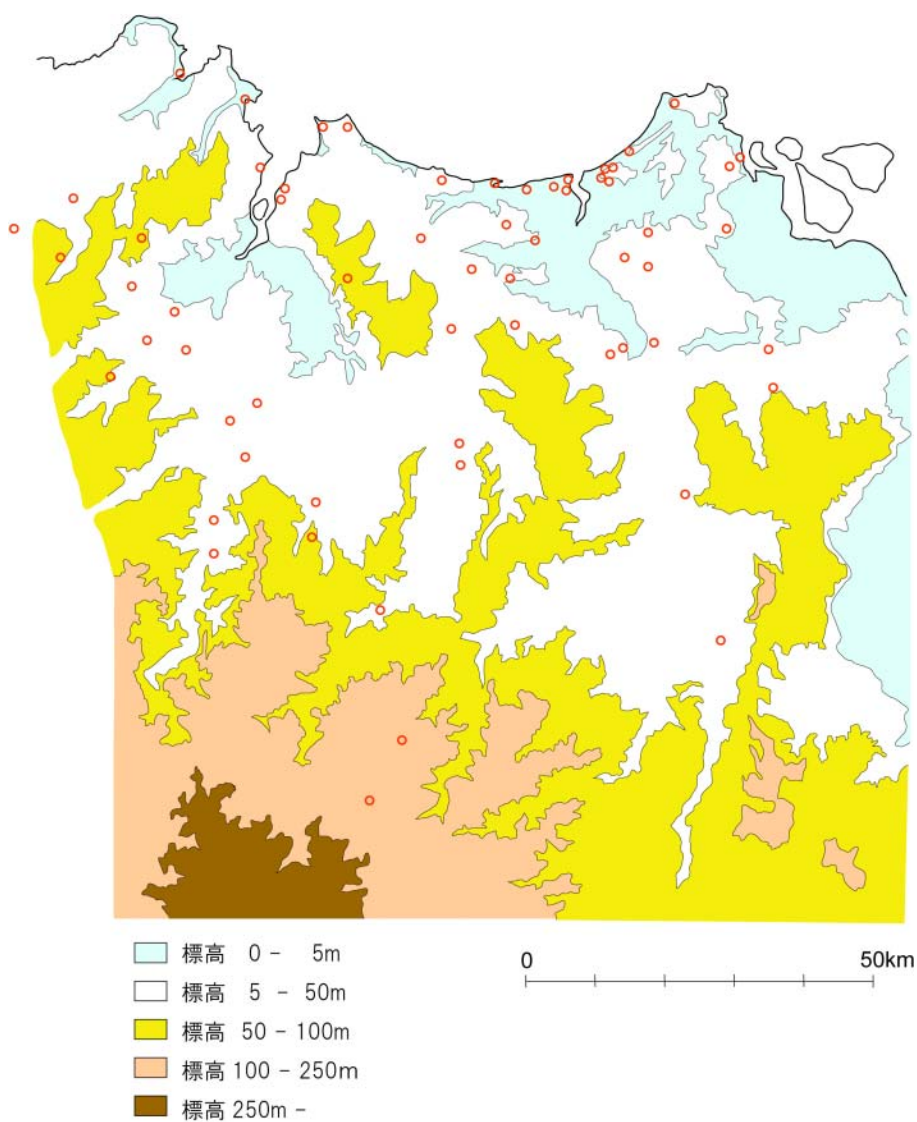
BAC O/Sの位置座標 (@はおおよその位置であることを示す)

O/S名	初出議事録	南緯			東経			標高 m
		°	'	"	°	'	"	
アンガバビライ	871111-1	12	15	25	134	25	11	23
イラン	850625-3	12	2	34	134	37	18	4
イナンガンドウワ	870901-1	@11	58	29	134	41	16	4
イカラカル (クブミ)	871111-1	12	30	14	134	6	42	30
ウェデジャ	850625-3	12	10	13	134	39	40	13
カデル (ゴッチャンジンジラ)	870331-3	12	11	57	134	27	27	16
カバリヤラ	880927-2	12	4	8	134	12	50	20
カレドナ (パナマラカカノラ)	860123-5	@12	7	55	134	22	32	17
ガッチ	940706-8	12	16	23	134	49	12	6
ガマディ	860918-2	12	16	26	134	41	0	18
ガマルグィラ	880927-4	12	3	36	134	45	47	30
グカカバルディ	871111-1	12	24	28	134	9	28	20
クルルドゥル	871111-1	12	29	17	134	14	25	36
コバンガ	850625-3	12	4	32	134	35	2	5
コロビラーダ	850625-2	12	36	47	134	19	27	60
ゴロンゴロン	850625-3	12	7	23	134	29	43	14
ジェダ	880128-1	@11	59	17	134	15	6	6
ジバルバル (バンブークリーク)	860122-2	12	17	52	134	37	11	26
ジベナ	870330-2	12	8	39	134	31	35	10
ジマダ	850625-3	12	3	20	134	36	52	8
ジマラワ	860123-5	12	7	18	134	40	23	8
ダムダム	860918-3	12	9	56	134	38	43	15
テーブル・ヒル (グルムグルム)	930420-2	12	12	22	134	0	33	30
ナナルク (ダムダム)	940330-2	12	12	11	134	17	9	74
ナマガラブ	910917-4	12	9	29	134	1	29	58
ナンガロッド	870330-2	12	33	54	134	16	14	65
バリジョーウェン	900509-3	12	20	55	134	10	31	20
ブルガドル	860122-2	12	25	57	134	25	24	35
ベラジャ	890303-4	12	4	19	134	30	17	5
ボルキアム	860122-2	12	24	41	134	25	12	30
ママラッジャラ	890308-4	@12	4	10	134	33	17	3
マルガリッドパン	860918-1	12	14	15	134	3	52	14
マワルジャ	871111-3	@11	55	19	134	4	10	4
マンヤンガルナク	940706-4	12	39	37	134	46	23	43
ミルミルンガン	920907-2	12	31	24	134	14	51	50
ムグルタ	911224-4	12	15	33	134	30	29	28
メウエンビ	871111-1	12	7	31	134	46	4	10
モメガ	860918-1	12	21	47	134	8	9	19
ヤイミニ	850625-2	12	47	25	134	21	25	153
ララジリバ	860122-2	@12	3	30	134	34	40	3

水系から見たO/S分布



地形から見た O/S 分布



1-2 O/Sの登録と表記の変遷

O/S名のカナ表記 登録年代

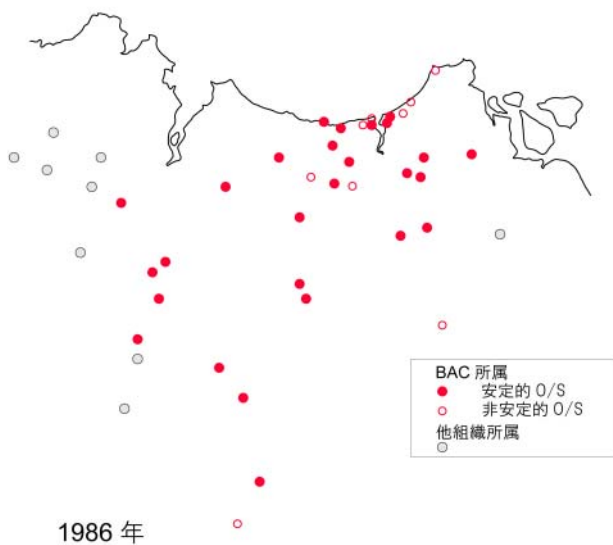
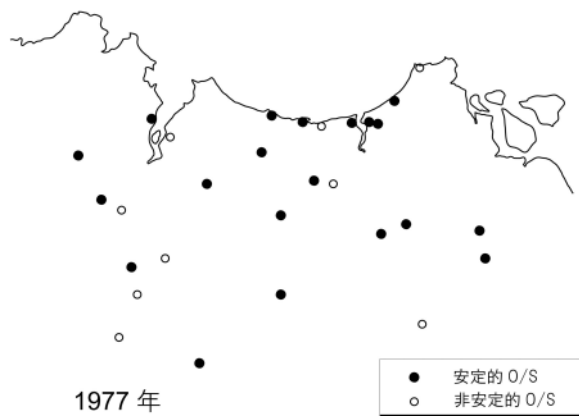
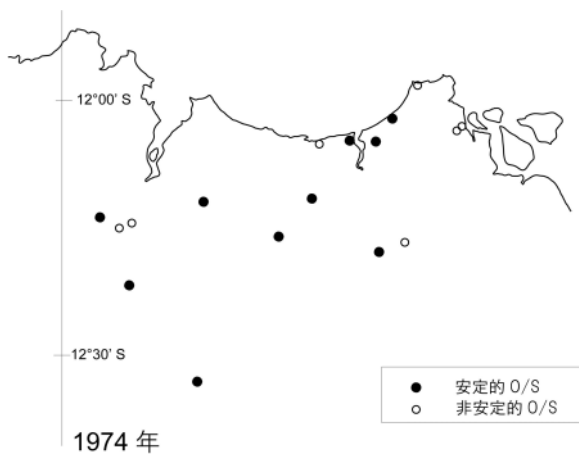
表記の変遷例

	1974	1977	1986	1993	1996	
1 アンガバビライ (ボドカリ)	☑	☑	☑	☑	☑	1974, 1977: Botgadi 1986: Botkarri 1993: Angababirrayi 1996: Ankabarrbirri
2 アンダラバイカダ		✓	✓			
3 イカカカル (クブミ)		✓	☑	☑	☑	1977, 1986: Gubumi 1993: Yikkarakal 1996: Yikarrakkal
4 イナンゴンドウ		✓	✓		✓	
5 イラン		✓	☑	☑	☑	1977, 1986, 1993, 1996: Yilan
6 ウエデジャ			☑	☑	☑	1986, 1993, 1996: Wurdeja
7 ガッチ		◎	◎			
8 カデル (ゴッチャンジンジラ)	☑	☑	☑	☑	☑	1974: Cadel 1977: Godjanjindjirra 1986, 1993, 1996: Gochan-Jinyirra
9 カバリヤラ						
10 ガマディ	✓	☑	☑	☑	☑	1974, 1977: Gamedi 1986, 1993: Gamadi 1996: Garmardi
11 ガマルガワン			◎			
12 ガマルクイラ	○			◎	◎	
13 ガラブ (マワルジャ)		○	○			
14 カラム		✓	✓			
15 ガレリ		◎				
16 グカカバルディ		✓	☑	☑	☑	1977, 1986, 1993: Gugodbabuldi 1996: Kakodbebuldi
17 グバンバング			○			
18 クマリンバン			◎			
19 グムグムック	○					
20 クルードゥル				✓	☑	
21 コパンガ	☑	☑	☑			1974: Kopanga 1976: Kupanga 1986: Gupanga
22 コロビラーダ			☑	☑	☑	1986, 1993: Korlobirrahda 1996: Korlobidahdah
23 ゴロンゴロン			☑	✓	✓	1986, 1993, 1996: Gorrong Gorrong
24 ジェダ		○	○			
25 ジバルバル	☑	☑	☑	☑	☑	1974, 1986, 1993, 1996: Jibalbal 1977: Djiibalbal
26 ジベナ			☑	☑	☑	1986: Djebenna 1993: Djubena 1996: Jibena
27 ジマダ		☑	☑	☑	☑	1977: Djimarda 1986, 1993, 1996: Jimarda
28 ジマラワ			☑	☑	☑	1986: Djimalwa 1993: Jimalowa 1996: Jimalawa
29 テーブル・ヒル (グルムグルム)			○			
30 ダムダム			☑	☑	☑	Dam-Dam
31 ナカラクニンドワッパ		✓				
32 ナカラベルベル			○			
33 ナカランバ		◎				
34 ナカウンジャラ	☑	☑	✓			1974: Nakalamandjarar 1977: Nakalamandjirra 1986: Nakkalamndjarda
35 ナナルク (グエン、ナワリビリ)	☑	☑	☑		☑	1974, 1977: Nangark 1986, 1996: Nangak
36 ナマガラブ		◎	○			
37 ナラワンヤ		○				
38 ナンゴロッド	☑	☑	☑	☑	☑	1974: Nanggalod 1977: Mangalod 1986, 1993: Mangalod 1996: Mankorlod
39 パナマラカカノラ (カレドナ)		✓	✓			
40 バリジョーウェン		✓	☑		☑	1974, 1986: Barridjowgen 1996: Barrihdjoukeng
41 ビリバ			✓			
42 ビンドユウィ			✓			
43 ブルガドル		☑	☑	☑	☑	1974, 1986, 1993: Buluhkaduru 1977: Bulugadaru 1996: Buluhkardaru
44 ブンバワ			✓			
45 ベラジャ	✓		✓		✓	
46 ボルキアム			☑	☑	☑	1986, 1993: Borlkdiam 1996: Bolkdiam
47 ママダウエレ						
48 マナカドカジリバ	☑	☑				1974: Manakadokajiripa 1977: Mankodok-Ajiripa
49 ママラッジャラ			✓			
50 マラブナワ			○			
51 マラワン			○			
52 マルガリッドバン	☑	☑	☑	☑	☑	1974: Maraguldhan 1977: Maraguldhan 1986: Marrkoldhan 1993: Marrkoldhan 1996: Marrkoldjhan
53 マウルク	○					
54 マンプルガディ	✓					
55 マンモイ			○			
56 マンヤンガルナク	○				○	
57 ミドゥイ	✓	✓				
58 ミルミルンガン				☑	☑	
59 ムグルタ					✓	
60 メウエンビ			☑	☑	☑	1986, 1993: Mewirnbi 1996: Miwirnbi
61 モガネラ	☑	☑	✓			1974, 1977: Moganera 1986: Moganarra
62 モメガ	☑	☑	☑	☑	☑	1974: Momega 1977: Mormega 1986, 1993, 1996: Mumeka
63 ヤイミニ			☑			yayminyini
64 ララジリバ	✓		✓			
O/S 総数	20	31	49	23	29	
BAC所属O/S			36	22	27	
主要/定住的O/S	11	18	27	21	24	
小規模/非定住的O/S	9	13	22	2	5	

凡例：✓：BAC所属，☑：同定住型，○：他支援機関所属，◎：同定住型

典拠：Hunter, John 1974 *Visit to Maningrida Outstations* (Hunter Report). Gillespie, D. Cooke, P. Bond, D. 1977 *Maningrida Outstation Resource Center, 1976-77 Report*. NARU 1986 *Community Profile*. NTDLHLG (NT Dept. of Lands, Housing & Local Government) 1993 *Community Profile for BAC O/S* 1993. BAC 1996 *Maningrida Area Outstations*.

登録 O/S の分布変化





1993 年



1996 年



2 通信インフラ整備史

2-1 無線電話の時代

マニングリダでは、最初の公共通信手段として無線電話（radio telephone, VHF を使って行う長距離通信用無線）が1971年6月に設置され、当初はマニングリダ発展協会（Maningrida Progressive Association, 以下 MPA）が管理を依頼された（その後75年に成立したマニングリダ評議会に移管されたと思われる）。この方式は無線によりキャサリンの本局と結び、そこから一般の有線電話回線網に繋ぐものであるが（マニングリダの呼出番号は3026番）、特に雨期を前にした大規模な雷雲発生時には、著しく電波状態が不安定になるため、なるべく午前中の利用を薦めるなど、大気状態により通話が安定しないという難点があり、電話の導入が強く望まれていた。

バウインガ・アボリジナル組合（Bawinanga Aboriginal Corporation, 以下、BAC）の前身でもあるマニングリダ評議会傘下の O/S 支援センター（Outstation Resource Center, 以下 ORC）でも、1977年度報告書で7項目の支援目標を掲げ、最優先の巡回販売実施1）に次ぐのがアウトステーション（以下 O/S）との通信確保2）であった（以下、3）ACC 運営、4）作業工場運営、5）アボリジニ職員育成、6）O/S への公共サービス実施、7）O/S 雇用基金の管理運営）。これに沿って ORC でも76年に、いわゆる CB 無線（Citizens' Band, 略称 CB。短距離通信用無線）による電話を導入した。

認可された周波数2784, コールサイン「VM 8 NB」システムは、ORC 事務所を本局とし、全方位アンテナで O/S 子機と、また子機間を結ぶ。最初に準備された6台の子機（Codan 製25W transceiver, 80年価格：1,000ドル）は、1）ガレリ：マニングリダ東南東65km, 2）ガマディ：東南東54km, 3）マルガリッドバン：西南西27km, 4）コパンガ：東38km, 5）ブルガドル：南南東45km, 6）イナンガンドゥワ：東北東50km に設置されて交信が試みられる（あと1台が本部携帯用として ORC 車輛あるいはボートで使用される）。しかし本部や O/S ともアンテナの位置が悪く（場所により、1989年3月総会で「イナンガンドゥワには十分な高さの樹木がないので、無線用タワーの設置が必要」との要請に見られるように [BAC 議事録 890308-6], アンテナ用樹木の不在も一因）、乾期の不安定な大気状態のため、木曜島：東北東950km やカレドン湾：東南東260km からの電波を受信したりする一方、肝心な O/S との交信は期待はずれだった。

1977年に入り状況改善のためアンテナ位置を修正（特に2月の ORC 新事務所移動に伴う本局機器とアンテナ移動）した結果、感度も向上して安定交信が実現する。以後は緊急時連絡を含めて O/S での生活に不可欠な手段として急速に導入が進み、1979年4月総会では「7:00～7:30の本部との定期交信、7:30～10:00の緊急連絡にそなえた一般利用自粛」の原則が承認された [BAC 議事録 790402-4]。本局はダーウィンに本部を持つ VJY の回線にも加入しており、有料となるが、その通信機を利用することで遠隔

地との交信が可能であった。

開設から10年目の1985年までには、一応安定利用されている全O/Sへの配備が完了し、子機の電源も当初の自動車バッテリーに代わり、ソーラーパネルが普及していく [BAC 議事録 800117-2]。その一方、特に1980年代後半から1990年代初めにかけて、使用原則無視、交信中の割り込み、VJY回線使用料不払い等の問題が頻発し、その都度、本局での調整を担当する常勤職員の必要性を含む改善決議がくり返される [BAC 議事録 870713-7・840902-3・871111-6-2)・880421-5・890308-6・891002-2・920429-3]。

しかしこうした状況も、1989年にマイクロ波回線を用いた電話の導入が始まると一变し、1990年代後半にはO/S無線電話システムはほぼ役割を終えた。

2-2 マイクロ波電話網の導入

NTでは1987年以降、アボリジニ地域 (Aboriginal Land) を含めた全域で、マイクロ波 (極超短波) を利用した電話回線網の整備が開始され、太陽電池電源によるパラボラアンテナを備えた中継局 (メインタワー) が建設されていく。アーネムランドでも1986年10月に、対象地域の伝統的所有者を代表した北部土地評議会 (Northern Land Council, NLC) と Telecom 社との間でA\$ 200,000にのぼるマイクロ波回線タワー用敷地借用契約が締結され、1987年より工事が進められていく [BAC 議事録 880307-3]。

この結果、1988年からはマニングリダでも、それまでの無線電話に代わり、通常の電話回線網に直結されることとなった。1988年3月の理事会議で触れられている Telecom 社のBAC訪問は、こうした工事実施打ち合わせのためと思われる。

O/Sに対しても、従来の無線電話に代わる電話導入が1989年から始まり、まずカデル、ジマダ、モメガ、マルガリッドバン、コロビラーダ等の主要O/Sに公衆電話ボックスが設置される [BAC 議事録 920204-3・同注]。その後もO/Sへの導入は続き [BAC 議事録 940907-6]、1993年には6割を越え、2000年には、ほとんどのO/Sへの設置が完了した。太陽電源利用の電話機は、各O/Sの送受信用小型アンテナを通じ、約50km間隔で設置されているマイクロ波回線のメインタワーと結ばれている。マニングリダ地域のメインタワーは、町から南に直線距離で約20kmのダーウィン道路の西側地点 (S12° 12' 47", E134° 17' 48", 標高65m, 「ダムダム中継塔」として知られる), および南東に55kmのラマンギニング道路南側地点 (S12° 20' 40", E134° 37' 40", 標高54m, タワーNo.2) にそれぞれ設置されている。かくして今や、O/Sは瞬時に世界と繋がる時代となった。

2-3 TV放送網の導入

1987年からアボリジニ担当省 (Department of Aboriginal Affairs, 以下DAA) が中心となって、遠隔地アボリジニ・コミュニティを対象とするBRACS (Broadcasting for Remote Aboriginal Communities Scheme: アボリジニ遠隔コミュニティ放送受信計画)

が実施された。NTにおいては、インパラジャ・チャンネル (Imparaja, アリススプリングスを拠点とするアボリジニの商業TV放送局) の受信実現が図られる。その方法は、パラボラアンテナで受信した衛星放送を、該当コミュニティ全域をカバーできる送信力数kmの小型送信機を中継し、域内のTVセットに送るというものであった。この小型送信機は独自の発信機能を持っており、親放送の部分的カットや自らの追加放送発信等、番組の編集が可能であった。受信用設備機材 (1ユニット約A\$45,000) の設置は、DAAと契約を結んだTelecom Australia社により実施された。対象となるアボリジニ・コミュニティは、人口200人以上でかつABCのTV放送受信ができない場所という前提であったため、マニングリダの町については問題ないが、周辺のBAC O/Sは対象外となった。

マニングリダでのBRACS実施の中心となったのが、町のミニ・テレビ局Maningrida Mediaである。1989年時点で、責任者のマッケンジー (McKenzie, Bill) を含む3名のスタッフが町内外のさまざまな出来事をビデオカメラで取材しており、編集した映像は「マニングリダ・ニュース」として、ダーウィン地元局から週一回放送されていた。

マニングリダでは1989年3月以降、Telecom社の技術者によりアンテナをはじめとする必要機器が設置されてTV (インパラジャ・チャンネル) 受信が可能となった。しかし、前述の通り周辺のO/SはBRACS計画の対象外となったため、1989年3月のBAC定例総会では、「O/SでのTV放送受信実現を要望する」という動議が提案承認されたものの [BAC議事録 890308-2]、1989年時点でのO/S受信は実現しなかった。

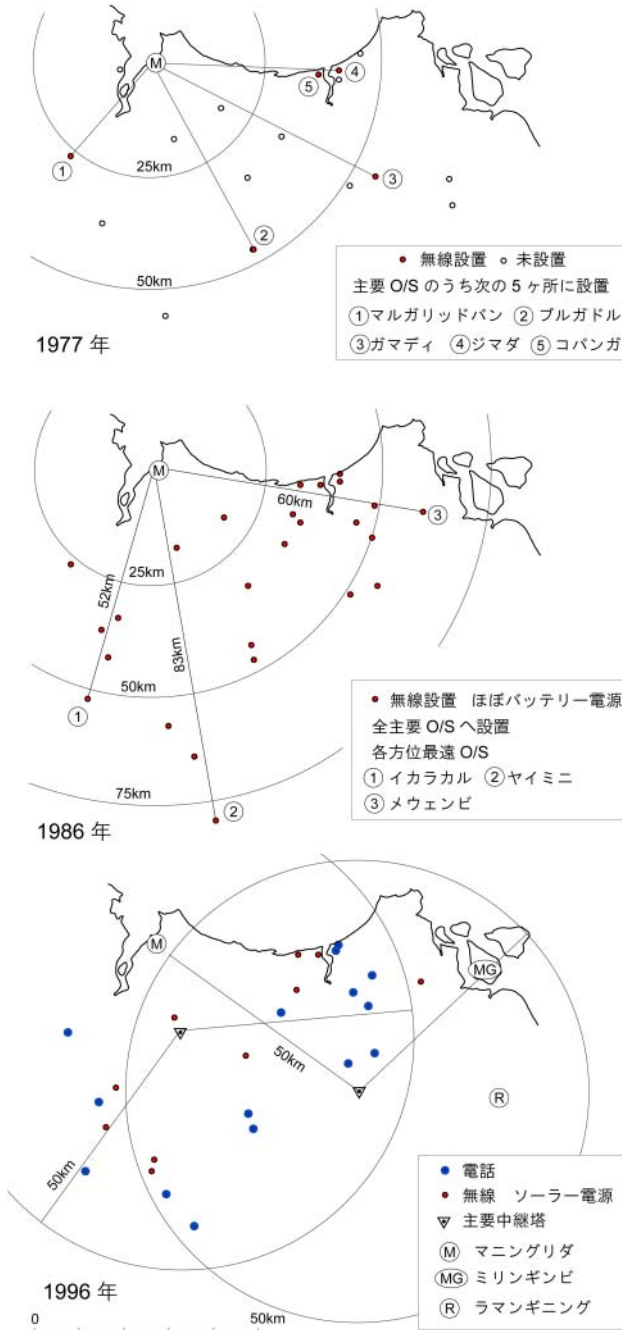
その後、BACの1994年9月総会で、分校での利用を前提とした衛星TV放送受信用のパラボラアンテナ設置が決定され、先住民委員会 (Aboriginal and Torres Strait Islander Commission, ATSIC) への予算申請がおこなわれた [BAC議事録 940907-7]。もっとも、1988~1989年の我々の調査の際、TV機材は無かったが、パラボラ自体は、マリガリッドバンやイカラカル分校に設置済みであった。この設置に関しては、議事録上に関連記述は無く、財源等も全く不明である (おそらくNT文部省によるものと思われる)。

参考文献

- BAC *Maningrida Area Outstations* '96, p.8.
DLHLG *BAC Community Profile* '93.
Horton, David (eds.) 1994 *The Encyclopaedia of Aboriginal Australia*, p.148. Canberra: The Australian Institute of Aboriginal and Torres Strait Islander Studies.
Maningrida Mirage vol. 82, 710430・vol. 87, 710604・vol. 204, 731019.
マニングリダ評議会議事録 870415-5・890315-7.
NLC *Annual Report* '86/'87, p.16.
ORC *Report* '76/'77, pp.1-3.

2 通信インフラ整備史 図・写真集

P-2-1 主要O/SでのCB無線から電話への導入史



P-2-2 O/SのCB無線



ソーラー電源, コパンガ, 1985, 小山
(民博: X0268645)



コパンガ, 1985, 小山 (民博: X0268647)



新旧電源, コパンガ, 1985, 小山 (民博: X0268648)



CB無線の電源は自動車バッテリー, イカラカル, 1989,
久保



マニングリダの本部無線室, 1989, 久保



P-2-3 O/Sのマイクロ波電話網



ダムダムの中継塔（右）と中継機ソーラー電源, 2004, 堀江



子機アンテナ, ガマディ,
1998, 久保



子機受信アンテナ, ジベナ,
1998, 久保



電話ボックスとソーラー電源, ジベナ, 1996, 杉藤



電話機, ジベナ, 1998, 堀江

P-2-4 テレビ導入：マニングリダのパラボラアンテナ



衛星受信パラボラアンテナ。初代は右, マニングリダ, 2000, 堀江



衛星受信パラボラアンテナ, マニングリダ, 2000, 堀江

P-2-5 O/S分校のパラボラアンテナ



イカラカル, 1988, 藤岡



マルガリッドバン, 1988, 藤岡



イカラカル, 1989, 久保



イラン, 1997, 堀江

3 海運と航空関係整備史

3-1 海運

現在でも雨期は陸路が不通となるアーネムランド沿岸（および沿岸諸島）のアボリジニ・コミュニティでは、通年の物資補給はほぼ全面的に海上輸送に依存する。これらのコミュニティは棧橋に代わり揚陸場（バージ・ランディング）が使われ、マニングリダでも陸上から海中に向かってコンクリート製スロープが港湾施設として整備されている。このため使用される船舶は、直接浜へ乗り上げ可能な平底型の上陸用運搬船（barge）である。2週間毎の輸送を担当するのがPerkins海運会社で、同社は、パーキンス（Perkins, V. B.）によって、第二次世界大戦で使用された上陸用舟艇を改修転用し、1958年にダーウィンを拠点に創業された。パーキンス社の商業運航開始前は、メソジスト教会（Methodist Overseas Mission, 以下MOM）の補給艇（Mission Lugger, ごく小型輸送船で、沖泊まりし着岸しない）が海上輸送の主役だった。

大型荷へも対処可能な輸送業務は、1960年代の鉱山開発（ゴープ半島のボーキサイトやグルート島のマンガン）で発展し、沿岸アボリジニ・コミュニティにとっても不可欠な存在となっていく。1973年の労働争議により運行が停止した際には、こうしたコミュニティが連邦政府に対応を強く求めたことでも知られる（この結果「1週間で解決」と言われるように、陸路や空路が発達した現在でも沿岸域への輸送の大動脈・生命線となっている）。1992年には上陸型船4隻を運行しており、翌1993年には、天候に左右されにくい、より大型・高出力の運搬船の導入を開始して、より安定した運行日程と、可能な限りの昼間接岸の実現につとめている。

そして、ビールと関連して議事録でもしばしば述べられているように、マニングリダへのビール搬入が可能な唯一の公認手段 [BAC 議事録 790711-6] であるバージの安定運航は、町のみならず、周辺アウトステーション（以下、O/Sと略記）住民にとっても最大の関心事となっている。地域住民にとって、バージはまさにビールと直結した存在と言える。[BAC 議事録 850306-2 注・880429-3-1)・同注・900816-6-1)・910207-5]

3-2 マニングリダと航空機

20世紀に入り航空機が実用化されると、平坦で広大な国土に人口が分散するオーストラリアでは、早くから有効な移動手段として注目される。第一次大戦後は医療支援（いわゆるフライングドクター・サービス）を中心に民間利用が定着していく。航空会社としてはオランダのKLM、コロンビアのアビアンカ航空に次いで、1920年11月に設立された、Queensland And Northern Territory Aerial Services（後にこの大文字をつないで「QANTAS: カンタス」が設立される）の社名が示す通り、全域がブッシュ（人口集中域に対する原野域を指すオーストラリア特有の表現）状態のNTは、航空機の活用に最

も適した地域であった。NTの中でも特に陸路不在のアーネムランドでは、船舶による補給確保のためにミッションはいずれも沿岸、もしくは近接する島嶼部に設けられた。こうした環境のもと、1930年代以降は、連絡確保のためのトレーガー (Traeger, Alfred Hermann) 発明のペダル発電式無線機の導入と並んで、事情が許すかぎり、英国聖公会宣教協会 (Church Missionary Society of Australia, CMS) の Langford-Smith, Keith や MOM のシェパードソン (Shepherdson, Harold Urquhart, 第 I 部 4-4 参照) の例に見られるように、航空機の導入が進められた。第二次世界大戦後には、シェパードソンの活躍に代表されるように航空機が定着していく。

大戦後に NT 行政庁により設置が検討され、1962年に初めての政府セツルメントとして公式に開設されたマニングリダも、設置当初から航空機と関わりが深い。1949年6月に暫定交易所を現マニングリダに開き、ほぼ半年にわたってセツルメント建設の可能性を探った NT 行政庁原住民局の巡察官カイリトルは、緊急医療輸送を念頭に、NT 航空医療事業 (NTAMS, NT Areal Medical Service) の主任パイロット・スレード (Slade, Jack) から得ていた滑走路としての必要最低条件に適した地形を探す。この結果、交易所の北東 6 km, グジャラマ・クリーク河口東岸に点在し乾期には干上がる干潟 (salt-pan) の一つ (おそらく S 12° 0' 43", E 134° 15' 18", 南北に 800m 細長く延びる) を最大限利用し、タバコ支払いにより雇用したアボリジニの協力を得て、シャベルと素手だけで 700 ヤードを切り開いた。8 月末、自身の活動用小型帆船の修理と本部との連絡 (交易所自身は通信手段を持たず、緊急連絡はミッションの無線を利用した) のため MOM エルコ・ミッションを訪れていた彼は、本部指示を早急に残留責任者のドーラン (Doolan, Jack, 副巡察官) に伝えるため、ミッション責任者でもあるシェパードソン操縦の単発複葉機 DH85 型タイガースで初めてマニングリダに着陸する。その後も 11 月にマニングリダから撤退するまで、彼の依頼により、シェパードソンはさらに数回この滑走路へ離着陸を行った。死亡者も発生した 10 月のハシカ流行の際には、ダーウィンから「わずか」2 時間で、NTAMS の双発複葉機 DH89 型ドラゴンラピートが薬品や毛布等を空輸し、航空機による緊急輸送の威力を実証する。

1957年5月から始まったマニングリダの本格的建設においても、滑走路はインフラ整備の最優先工事として進められる。ちなみに、マニングリダとオーエンペリが陸路で結ばれたのは後の 1964 年である。第一回補給船で現地入りした連邦民間航空省 (DCA, Dept. of Civil Aviation) のコール (Cole, Ron) により、滑走路予定地の選定 (現空港位置である S 12° 3' 17", E 134° 13' 57", 標高 32m に決定)、測量・杭打ちに続き、6 月末に着工する。1958 年にかけて工事は順調に進み、4 月 28 日には Reynold Metal Corp 社でボーキサイト資源の空中探査中のセスナ水陸両用機 (Berkman, Don と Kid, Benny の操縦、両者ともパイロット兼地質学者) が、建設中の滑走路への初離着陸に成功する。同年末までには約 3,000 フィートが完成し、月一便の政府連絡機の運航が始まる。翌 1959 年雨期

明けから工事は最終段階に入り、7月にはDCAの小型定期便適正認可を受け、11月にはDC3型クラスの使用が可能な4,200×300フィートの滑走路を持つマニングリダ空港が完成した。空港は多くのパイロット達から、安全性や使い勝手の面で「アーネムランド北岸域で最高」との高い評価を得た。建設開始3年目の1960年7月からは、政府機に代わり、郵便配送を含む空輸業務が民間のコネラン航空（Connellan Airways）に依託され、週一便の定期航空路が開設された。

1989年時点でのマニングリダ空港は、1) 1,530m×90mの舗装滑走路（ただし舗装巾は25m）は金網柵で囲まれ保安確保、2) 駐機場と小さいがターミナル用建物、3) 夜間利用のための誘導灯、4) 適切な管理運営、などが整備されており、定期便やチャーター便、さらに緊急医療機の運航にも全く問題がない。近い将来の改修は不要と州建設省（NT DLH）からも太鼓判を押されていた（1998年現在も同規格水準）。ダーウィン定期便は1980年代にArnhem Air社に引き継がれた後、1990年代にはAir North社に代わる。1998年現在、Air North社のMetro23型双発ターボプロップ機（18～20人乗り）が、毎日2便（午前・午後の各1便）運行され、ダーウィン間を50分で連絡する。

なお、ヘリコプターについては、1957年5月の建設隊上陸直後、やはりボーキサイト探査中に上空から眼下に広がるブッシュの中に彼らの活動を発見し、事情不明のまま確認のため着陸した機（おそらくシコルスキー・ベル47型）が第1号となった。また、この機によってマニングリダの空中写真第1号が撮影された。同時に、着陸に向け垂直降下に移った当機を撃したアポリジニの長老の一人が、飛行機が墜落したと思ひ込み、確認と報告のために駆けつけた、という逸話が残る。

3-3 O/Sへの滑走路建設

一方、マニングリダ周辺のO/Sのうち雨期に陸路が断たれる多くのO/Sでは、1970年代前半まで唯一の信頼できる交通手段はボートだけであった。しかしこれでは緊急時の迅速な対応が不可能なため、航空機を利用できる滑走路建設が強く望まれていた。こうした状況に対してブライス川東岸域のO/S住民は協力し、自主的に候補地を決め、1976年にはまったくの手作業でほぼ700mの予定地を切り開いた。マニングリダからバージで運んだグレーダーで滑走路面の整地作業を行い、1977年にはジマダとガマディに滑走路（airstrip）が完成した。その後1985年までに西部のマルガリッドバンとモメガ、また1995年以降建設が始まった南部のナンガロッドと東部のガマルグイラ、さらにナナルクとジバルバルの滑走路は1997年までに運用が開始される [BAC 議事録 800809-5・810325-7・820430・820706-5・870331-3]。

一連の急速な整備実施の背景には、1980年代終わりから始まったグレーダー保有に代表されるBACの重機充実が大きな役割を果たしていた。こうして整備された滑走路により、該当O/Sのみならず、そこを中心とした雨期でも交通が確保される周辺域内のO/

Sが、通年で航空機利用の恩恵（緊急輸送を最優先に、定期輸送を含め）を受けることが可能になった。1990年代後半には、ほぼ全主要BAC O/Sをカバーする日常的交通手段として、チャーター利用なども一般化している。マニングリダ発展協会（Maningrida Progressive Association, 以下MPA）チャーター機を利用した場合、全BAC O/S滑走路とマニングリダがほぼ20分以内で結ばれる。

滑走路の敷地は50～100m × 1,000～1,500mで切り開かれ、そこに10～15m × 700～750mの滑走路面が作られる。また、舗装された「滑走路（runway）」と異なり、滑走面は無舗装で表土のままであるため、グレーダーによる定期的整備が不可欠である（これは1991年7月総会のグレーダー購入決議にあたり、「滑走路の整備と建設にはグレーダーとバケットローダーは欠かせない」との財務発言に代表される）。滑走路の方向は多くが西北西—東南東あるいは北西—東南で（第Ⅲ部 P-3-3参照）、当然ながら、アーネムランド沿岸部の乾期（南東風）と雨期（北西風）の風系を反映している。[BAC議事録 820702-1・900816-7・910710-1・920218-5-2）・940706-6 注]

3-4 MPAとBACが購入した航空機

MPAは本来、陸上輸送が困難となる雨期のO/S支援を念頭に、1981年に高性能ボート（jet barge）購入をBACと計画し、アボリジニ信託口座（Aboriginal Benefit Trust Account, 以下ABTA, 1978年にそれまでのアボリジニ信託基金：Aboriginal Benefit Trust Fund, ABTFから名称変更したもの、BAC議事録 870916-1 注参照）にA\$35,000の資金申請をおこなう。しかし該当ボートについては、期待されていた値引き交渉が合意に至らなかったため、高額（A\$75,000）を理由に1982年2月に購入は中止される。これに代わるのが航空機購入案であった。MPAはすでに1978年から、ジマダのO/S売店への雨期物資補給のために航空機導入を開始している。トラックやボートと異なって積載量が限られるため、一定量の輸送にはどうしても数回の飛行を必要とした。その際空荷となる帰路を乗客に開放することで、O/S住民の新たな足としての飛行機利用が定着していく。特にこの場合、通常のチャーター料の片道（A\$78）はMPA負担のため、診療所への通院者を中心に大いに活用される。使用されたセスナ単発機はConnair社（Connellan Airways社が1970年に改名）からのリース契約で、パイロットを含め提供された。緊急や定期的物資輸送に限らず、チャーター利用もその後定着していくが、基本的に部外者である他社運行のため、些細な行き違いから苦情が利用者とパイロット双方から多発し、MPAは他社パイロットに頼らない自主運行の必要性を痛感していた [BAC議事録 820316-5・820319-2]。

ボート計画中止に伴い、1982年2月、MPAは再度BACと共同でABTAに航空機購入のための資金申請をおこなうが、ABTA側は購入ではなく Darwin Air社とのリース契約用融資を主張する。MPAとBACも合意し、結局1982年6月からの一年リース契約

〔A\$ 98／時間〕でセスナ206型使用)を締結する。しかしいざ運行を始めてみると、Darwin Air社との契約上の問題点が続出したため、早々にこの方式へ見切りをつけたMPAは、10月の委員会で遂に自家用機の購入を決定承認する。該当機(MPA議事録等ではセスナ210型となっているが、実際は205型と思われる。登録番号VH-MGE機は当時Sitchfield, Peter所有)は、1982年11月にA\$ 22,500で購入され、ただちにチャーター用業務申請がおこなわれた結果、翌1983年には運行認可がおりる(登録番号もVH-MPAに変更)。Darwin Air社に対しては契約不履行を理由に1983年3月をもって契約破棄の法的措置をとった。その後自家運行開始までの間(9月には運航を始めている)はArnhem Air社のチャーターを利用する。2週間毎の既存O/S滑走路を利用した定期配送と、チャーター業務に重点を置いたMPAの自主運行は成功をおさめ、1984年にはより大型の双発機導入を図る。この計画は当初よりABTAと連邦先住民開発融資委員会(Aboriginal Development Commission, ADC, 第三部5-2参照)への資金申請が却下されたため、コモンウェルス銀行に融資を求める。条件に合う機体も見つかり(Pantanavia双発, 登録番号VH-IYF), 総支配人のヤングとパイロットのバック(Back, Dave)がSA州のMt. Yardea(S 32°21' 3", E 135°38' 47", 標高174m)に出向き、融資承認の際には機体を購入し、却下された場合には使用時間払いの賃貸とすることで合意し、頭金が支払われた。しかし2番機の導入は結局実現せずに終わる。〔BAC議事録 820316-2・820318-3・830907-5・890308-1〕

BACは1989年時点で、ジマダ、ガマディ、マルガリッドバン、モメガに滑走路を建設しており、特に後者2ヶ所はMPA自主運行に合わせて整備が急がれた。その後1997年までにはナナルク(レンジャー・ステーション)、ナンガロッド、ジバルバル、ガマルグイラにも建設されていく。BAC自身も1993年2月の総会で自家用機導入を決定し、1994年には中古のセスナを購入した。これは1958年製セスナ182A型で3人乗り(登録番号BH-RFO), 黄色の機体に赤の虹蛇(あるいはワニ)のデザインを持つ。1994年3月の定例総会議事録ではその支払額はA\$ 18,000となっているが、1994~1995財務諸表では、州財務省の地方自治局(Office of Local Government, NTOLG)からのBAC活動用交付金1993~1994年度分(A\$ 206,445.76)から、該当機購入分としてA\$ 32,105.94が計上されている。保険表によると保険金は機体にA\$ 40,000, その他関連部品(equipment)にA\$ 10,000となっていることから、付属品を含めた全体価格は上記A\$ 18,000と交付金A\$ 32,105.94の合計と思われる。該当機以前にも、前述の通り、BACはMPAへの資金提供をおこない、1982年に共同でセスナを購入している。さらに1999年には中古の小型ヘリコプター(シコルスキー・ベル47型)購入を計画中との情報もある。〔BAC議事録 930223-4・940329-7〕

参考文献

- BAC *Financial Statements for the year ended 30 June '95*, p.94.
- BAC *Maningrida Area Outstations '96*, p.3 · p.10.
- BAC *Schedule of Insurances as at 30th June '95*.
- Carment, D. et al. (eds.) 1990, 1992, 1996 *Northern Territory Dictionary of Biography*, vol. I: pp.175-176, vol. II: pp.67-68 · pp.188-190, vol. III: p.77 · pp.295-296. Darwin: NTU Press.
- Doolan, J. 1989 *The Founding of Maningrida*, pp.14-15. Darwin: Northern Territory Library Service.
- Drysdale, Ingrid & Durack Mary 1974 *The End of Dreaming*, pp.97-98 · p.109 · p.129 · pp.158-159. Adelaide: Rigby.
- Kyle-Little, Syd. 1957 *Whispering Wind, Adventures in Arnhem Land*, pp.230-233. London: Hutchinson.
- MPA 議事録 810717 · 811118 · 820113 · 820221 · 820520 · 820601 · 821025 · 821109 · 830303 · 840901.
- NTA *Annual Report '59*, p.13 · p.61.
- NTA *Monthly Report '59*, Feb. · Mar. · Apr. · May · Jun. · Jul.
- NT DLH *Maningrida SLAP (Service Land Availability Plan) '89*, p.3.
- ORC *Report '76/'77*, p.29 · p.35.

3 海運と航空関係整備史 図・写真集

P-3-1 海運

着岸用スロープ，マニングリダ，2004，堀江



スロープ延長上の進入航路標識，
マニングリダ，2004，堀江



着岸，マニングリダ，2004，堀江



離岸，マニングリダ，2004，堀江

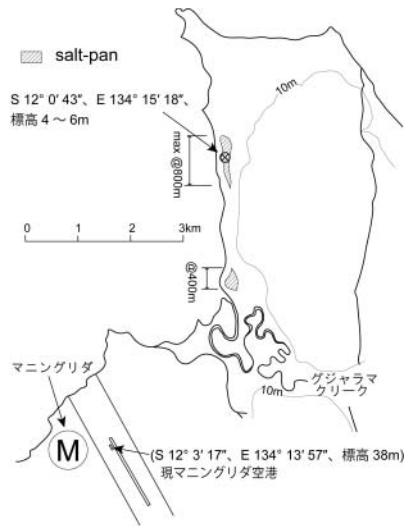


P-3-2 マニングリダ (MGD) と航空機

最初の滑走路 (1949年 : salt-pan) と、
現在のマニングリダ空港



マニングリダの町と滑走路 (北北西方向望む), 1982, 小山
(民博 : X0268883)



マニングリダ空港ターミナルと Arnhem Air のビー
ーチクラフト, 1989, 久保

マニングリダ空港ターミナル,
1989, 久保



ダーウィン定期便 Air North 社 Metro23型
(奥) と支線乗換便 (手前), 1998, 久保

他機関所属機



左：Dem (DEMED) Air 所属機，右：MAF (Mission Aviation Fellowship) Air (BAC 議事録 910208-1 注参照) 所属機，2000，堀江

アングルグ (グルート島) の
Anindilyakwa Air 所属機，1999，久保



MPA 所属機



Connair チャーター機，1980，小山 (民博：X0255898)



自家用機セスナ205，1999，久保

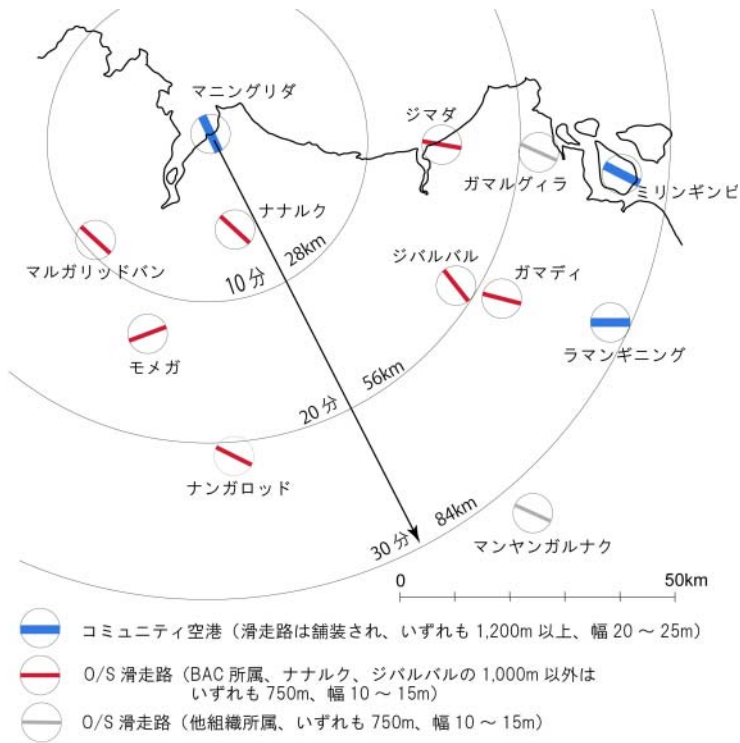
BAC 所属機



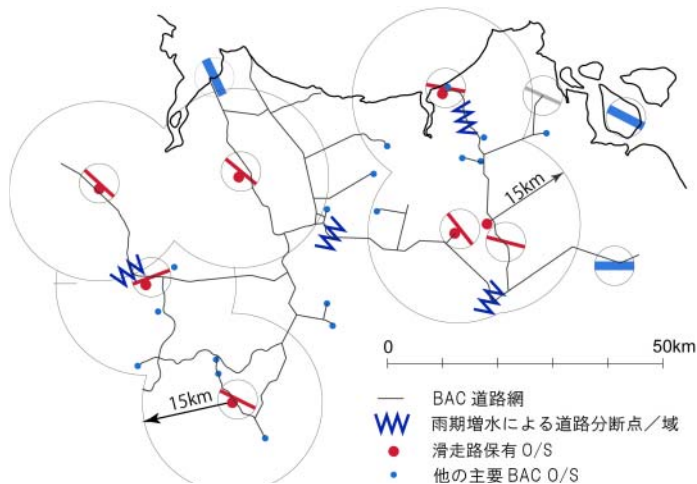
虹蛇飛行機，1998，久保

P-3-3 O/Sの滑走路

MPA チャーター機（セスナ205型）によるマニングリダからの所用時間



滑走路保有 O/S より半径15km 地域と主要 O/S の分布。道路が分断される雨期でも、滑走路（air strip）を持つ O/S から15km 圏内に主要 O/S が収まることが分かる。





ジマダの滑走路 (airstrip), 2000, 堀江



ジマダの滑走路 (airstrip) と吹き流し, 2000, 堀江



ジマダの滑走路 (airstrip) に MPA チャーター機
到着, 2000, 堀江



テーブル・ヒルの滑走路 (airstrip), 1999, 久保



エルコ島の MAF (Mission Aviation Fellowship)
本部, 1980, 小山 (民博 : X0268912)



エルコ周辺 O/S。空のタクシーで町から戻る, 1982,
小山 (民博 : X0221011)

4 道路整備史（第I部3の概要地図も参照）

4-1 林業プロジェクトから始まる道路網

アボリジニ人口のダーウィン流入を抑える目的で、1949年に実験的に開設された交易所を端緒とするマニングリダは、周辺の教会ミッションとは異なる政府セトルメントとして、1950年代終わりから着実に発展していく。

NT行政庁森林局は、町の周辺に多く自生する、湿気や白アリに強いヒノキ科カリトリス属のサイプレス・パイン（cypress pine: *Callitris intratropica*）の建材としての有用性に注目し、地場産業育成と、当時のアボリジニ対策基本方針であった「同化政策」のモデル事業として、1962年に完成した製材所を拠点とする営林・製材プロジェクトを開始する。1970年10月に改修された製材所への安定的な木材供給と、将来的な森林資源事業拡大を目的に、1972年にかけて、防火帯としても機能する林道工事が急速に進み、幹線はブライス川にまで達する。しかし、1972年の労働党内閣成立による「自主決定」へのアボリジニ政策転換の結果、1974年には、この林業プロジェクトは全面中止となった。この間NT行政庁森林局はブルドーザーやグレーダー等の重機を投入し、伐採・植林用と防火帯としての林道建設を進めた結果、約80,000ヘクタールをカバーする総延長800kmの道路網（road & several other track）がマニングリダを起点として完成した。

こうした道路網整備と歩調を合わせ、公用車のみならず、特に白人職員が所有する車やバイクの数も増加し、町は自動車社会へと変貌し始める。これと同期するかのようになり、NTでは「交通条例」（Traffic Ordinance）が1971年7月から保護区にも適用され、すべての車の登録と運転者の免許取得が義務づけられる。

林業プロジェクトとほぼ交替するかのようになり始めたアウトステーション（以下O/S）運動では、この道路網が最大限に利用され、幹線道路を含めた後のO/S連絡道の基盤となった。さらに1971～1972年に実施された、マニングリダ発展協会（Maningrida Progressive Association, 以下MPA）も共同出資者として参加した鉱山会社（FAMCO, First Aboriginal Mining Co.）の地上探査の資材運搬ルート整備も、西部および南部地域でのO/S道路開発に少なからず影響を与えたとされる。

陸路孤立していたマニングリダが、最初にオーエンペリ（ダーウィンとオーエンペリ間は20世紀初めよりパインクリーク—S 13°49'21", E 131°50'4", 標高207m—経由で連絡していた）と結ばれたのは、1963年に実施されたNT行政庁福祉局・森林局合同のルート調査による。3台のランドローバーで編成された調査隊は、福祉局主任エバンス（Evanse, E. C.）の指揮の下、8月8日にオーエンペリを出発し、ほぼ1週間をかけ、ルート発見と周辺の環境調査をおこないながら、8月16日にマニングリダに到着、特に困難とされていたリバプルーマン川の渡河点を確認した。彼の報告書に基づき、福祉局長のギース（Giese, H. C.）は直ちにルートの開設を指示した。この結果、同年の雨期前

には、マニングリダよりリバプール川、また、オーエンペリ側からはグマディア川からリバプール川を目指して工事が始まる。こうして翌1964年乾期には、両コミュニティ間のルート（轍道）が一応確立する。

1975年に設立されたマニングリダ評議会には営林課（Forestry Section）が設けられ、林業プロジェクトで利用されたグレーダーを含む重機を引き継ぐ。評議会はさらにその使用範囲を原則的に町およびその周辺に限定する。一方O/S住民は、1985年6月総会でもインフラ整備の最優先工事として承認されたように [BAC 議事録 850626-1]、BACに連絡道の改修・新設を期待するが、予算確保では地域代表法人としてのマニングリダ評議会が優先され [BAC 議事録 880927-4]、その成立の背景に起因する両組織の確執から [第I部 4-6・5-3]、BACから見れば、重機やグレーダーの共同利用も期待薄と言える状況であった。

このため当初の約10年間、林道網からO/Sへの連絡道はブッシュ（人口集中域に対する原野域を指す）の「轍道」で、その維持補修や新設のほとんどは、根切り、枝はらい、軟弱地盤への木道敷設、トラクター走行によるルートの轍安定化などの手作業の域を出なかった [BAC 議事録 820319-3]。ただ滑走路の整備等の重機使用が不可欠な場合のみ、なんとか評議会のグレーダー出動を「お願い」する状態であった [BAC 議事録 820706-2]。こうした状況にもかかわらず、1980年代前半にかけて轍道を通じてO/Sが増加していった背景には、1974年より、一定の条件下でABTA（Aboriginal Benefit Trust Account, BAC 議事録 870916-1 注参照）からの融資実施に代表される新設用の公的資金援助の存在と、「1976年土地権法」成立による「自らの土地」意識の高まり（それまでの鉱山企業による開発の流れに対する再考と、従来型開発に対する原則的拒否姿勢に代表される）をあげることができる。同時に、O/Sの拡散分布を実質的に支えたのは、移動手段としての四輪駆動車、特に「トヨタ（ランドクルーザー）」の一般化であった。

4-2 トヨタへの信頼

トヨタは1957年、オーストラリアへの輸出車第一弾にランドクルーザーを充てた。左ハンドル車の使用を制限していたオーストラリアにおいて、四輪駆動車市場の唯一の対抗馬である英国ローバー社のランドローバーに対し、トヨタは、東南アジアや中南米の過酷な環境におけるランドクルーザーのそれまで実績に絶大な自身を持ち、勝算ありと見たからである。おりからのスノーウィー・マウンテンズ計画 [第I部 5-2参照] に参画していたティース（Thiess, Leslie）は、トヨタ・ランドクルーザーの実力に惚れ、トラックも含めた輸入販売権を得てティース・セールス社を1959年に設立する。トラックやランドクルーザーに関しては、以後もトヨタはティース社と深い関係を築く。その後、トヨタは同国の厳しい輸入割当枠に対応するため、1963年から現地ノックダウン生産へ切り替えた結果、乗用車・トラックも含む輸出車は急増し、その後も同国の国産化

率引き上げ政策に対応して現地子会社設立などの努力を続け、1965年にはトヨタ車の世界最大輸出先がオーストラリア、1967年にはオーストラリア輸入車の首位はトヨタ、という状況に至る [トヨタ自動車50年史・トヨタ自動車75年史ウェブサイト]。

NTでも、運転および修理関係者のすべてから、それまでのランドローバーに比べ、日常的に過酷な走行を強いられる環境における抜群の信頼性が絶賛される。この結果、公用車を筆頭に急速なマニングリダでのトヨタ化が進み、1974年には地域紙『ミラージュ』に「トヨタの激流町へ (Toyota Stampede)」という表現で、しばしばランドクルーザーの増加が紹介されるに至る。1972年乾期に始まったマニングリダ地域のO/S運動でも、当事者や支援活動（巡回販売や医療教育巡回等）の移動・活動の足となったのは基本的に車であり、林道以外はすべて踏み分け道 (trail) あるいはまったくのブッシュ内での縦横無尽走行となるため、最優先でトヨタが求められていく。すなわち、O/S運動を支えたのがランドクルーザーであったとも言え、今や「トヨタ・ランドクルーザー」から発展した「Toyota」が、「自動車」を意味する語としてブッシュに定着するまでになり、1981年11月のBAC年次総会の免許取得説明では、「免許はトヨタ（一般車）、トラック・トラクター、バイクの3種」と述べられている [BAC議事録 811124-2]。

4-3 轍道の改修

Minor Community Program の下1984年から1987年にかけて、州財務省 (NT Dept. of Treasury, NTDT) の地方自治局 (Office of Local Government, NTOLG) からの援助、および州地域開発省 (NT Dept. of Community Development, 以下NTDCD) のアボリジニ・コミュニティを対象としたTMPU計画 (Town Management & Public Utility Program) 交付金により、O/S連絡道路をはじめとするマニングリダ周辺道路と、O/S滑走路の整備が実施されてきた [BAC議事録 840612-2]。この結果、マニングリダとオーエンペリを結ぶ幹線のダーウィン道路は、それまで四輪駆動走行を前提に12時間かかっていたものが4時間に短縮された、と言われるほど大幅に改善されていく。時間短縮化の最大要因としては、それまでのブッシュの轍道（通りやすい、あるいは通行可能なルート沿いに自然形成されるため、曲がりくねっている場合が多い）をグレーダー等により直線化したことが挙げられる。この結果、1972年に約235kmであった走行距離は、約220kmと短縮される。ただし、基本的に表土整地のみのため、平均速度は40~50kmほどであった (1988年と1991年の我々の調査時点では同区間に4.5~5.5時間を要した)。なお後述するBlack Spot計画の工事完了後さらに直線化が進み (約210km)、1997年の我々の調査の際には3時間弱 (平均時速80km/h) での走行が可能となった。

しかし、労働党ホーク (Hawke, R. J.) 内閣は、1987~1988年度予算から、各州への道路関係予算の大幅な縮小を図る。NTでも20%近くの前予算縮小となり、アボリジニ地域の道路は、一部を除き、実質的に州運輸建設省 (NT Dept. of Transport Works, 以下

NTDTW)の工事管理対象外となってしまう。このため、BAC議事録 870331-3に記された申請は実現しなかった。北部土地評議会(Northern Land Council, 以下NLC)によると、この傾向は、後述するように、それまでの「個々の工事指定(tied)方式」に代わる「一括(untied)支払い方式」が該当の連邦予算で実施された1992年10月以降、より顕著となった。こうした緊縮予算の下、NT政府は観光と鉱山開発事業に重点を置き、本来アボリジニ地域も含む地方道路用予算から、優先的にその目的に合う一部道路の建設と整備に費用を割り当てていく。このあおりを受け、BACの例も含め、対象外となる多くのアボリジニ地域では、道路整備が極端に制限された。また1978~1986年にかけて、連邦政府を代行するかたちで、NTDCDが主要都市を対象に、NTDTWがO/Sを対象に、それぞれ実施してきた、アボリジニ・コミュニティ用の基本的社会基盤整備と維持のためのTMPU予算も、1987年には財源不足を理由に打ち切られてしまう。

4-4 BACへのグレーダー導入

1988年12月にBAC長年の懸案であったグレーダー購入が初めて実現すると[議事録881102-2]、状況は一変する。それまではマニングリダ評議会所属のグレーダーを借用する必要があり、評議会側の都合に左右されたため、ほとんどが手作業に限られて名ばかりのBAC道路班であったが、自前のグレーダー入手により初めて、1989年5月の年次総会二日目で決定されたように、滑走路や連絡道の整備改修やつけ替えなどの自主整備計画が可能となった。重機不のためO/Sからの強い要望に応えることができない、という状況はようやく解消されることになる[BAC議事録 791210-7・801117-5・820702-1・820706-2・871111-4・880927-4・881102-2・890511-6]。

またNT政府としても、それまで民間業者を雇って道路整備を実施してきたのに比べ、はるかに安価になるため、実施出来高制(operational bases)による支払いを前提として、BAC道路班にO/S連絡道路のみならず主要コミュニティをむすぶ幹線道の修理をゆだねることとなった。その背景には、上述の、1987年からの連邦政府による各州宛道路予算の削減が大きく影響していた。こうして1989年から1994年にかけて(実際には連邦政府による1993年のBlack Spot計画[BAC議事録 900509-4 注、本章4-6]実施までの間)、BAC道路班は年平均A\$100,000の道路修理実施契約を州政府と結び、マニングリダとオーエンバリー間の幹線(ダーウィン道路)維持工事を実施する。また1990年代に入ると、グレーダーを中心とする重機装備の充実が進む[議事録 910710-1 注・940706-6 注。1999年3月 BAC CEO談]。

ブッシュでの道路整備においては、安全走行のための直線化と表面整地のほか、厳しい環境での耐久性を保つための排水側溝と盛土の圧縮化による安定路床形成が不可欠である。特に地質が軟弱な氾濫原では、路床形成とその補修が重要で、大量の土砂が必要となる。あらかじめ道路に沿って設けられた土砂採取場から土砂運搬を行うためのダン

プ・トラックは、グレーダー等の重機同様、BAC 道路班にとって不可欠な装備であり、1991年には既に2台を保有していた [BAC 議事録 891002-5・940330-3・940908-7-2]。

また、1991年7月10日の定例総会で報告されたように [BAC 議事録 910710-1]、コミュニティ開発雇用プロジェクト (Community Development Employment Projects, 以下 CDEP) 就労者賃金の源泉徴収を財源とした独自の「BAC 開発用口座」が開設された [BAC 議事録 910507-2]。これによって、1987年から実現が検討されていた、CDEP を活用した道路工事に用いた重機調達が可能となる [CDEP 詳細については第Ⅲ部 7-2]。政府援助や交付金の転用等により、BAC は1991年時点で既にグレーダーや工事用トラック等を入手していたが、この新たな資金を確保することで、BAC の道路工事に用いた機械はさらに充実していく。1991年11月にはグレーダー2台、バケットローダー1台、大型ダンプ2台を保有し、1993年までには3台目のグレーダー、およびタイヤローラーとバックホー各1台を加える。この結果、1994年時点での装備総額はA\$ 100万にのぼる規模となった。オペレータの育成も含めたこうした一連の装備拡充により、BAC は町のマニングリダ評議会に対抗する O/S 支援組織 (Outstation Resource Center, 以下 ORC) であるにもかかわらず、1993年と1995年の2度にわたり、連邦政府の地方道路整備事業であった Black Spot 計画と Strategic Road 計画へ参加することが可能となった。

4-5 地方自治体向け援助金 (FAG) をめぐる評議会と BAC の確執

それまでアボリジニ・コミュニティの町議会である各地の評議会 (Community Council) は、連邦政府の地方自治体向け援助金 (Financial Assistance Grant, 以下 FAG) 受領の対象外であったが、「1986年地方自治体 (資金援助) 法, Local Government (Financial Assistance) Act '86」成立により、1988~1989会計年度から、NT の市町議会 (Municipal Council) 同様に受領が可能となった。この結果、マニングリダの実質的自治組織として認められているマニングリダ評議会も FAG 支給を受けるが、O/S 用支給分も含めこれを独占しがちだった [BAC 議事録 880927-4]。

1992年には、FAG の運用に大幅な変更がなされた [BAC 議事録 920428-4]。1990年11月の特別首相会議 (Special Premiers' Conference) の結果、それまで連邦政府から各州政府に「工事指定 (tied)」を原則として支払われてきた地方道路整備予算は、「一括 (untied)」して、「直接」各地方自治組織 (Local Government) に支払われることが決定された。この変更は1992年の10月から実施され、マニングリダではマニングリダ評議会が事実上の自治組織 (ただし公的には承認されていない) として、FAG を受領することとなった。しかし一括 (untied) 支払いであるため、実際には BAC 管轄地域の工事予算を含めた全額を評議会が押さえることとなった。しかも評議会は、町の区域外道路を実質的に整備維持してきた BAC に対する予算配分を拒否する。

この結果、BAC はそれまで受領できた FAG が全く入らなくなり、CDEP の活用など

によって道路整備を進めるほかなくなる。その一例が、後述する1993年度のBlack Spot計画工事の中でやり残されたラマンガニング道路で、BACはラマンガニングとの工事委任合意（この合意にはラマンガニングの委任を受ける側として、評議者も当事者に含まれていた）の下、自らのCDEPから約A\$40万を転用して1994年に完成させた。こうした評議会側の態度は、それまでも緊張関係にあった両者の対立を一層深めることとなる。

そこでBACは、1987年から討議していた地方自治組織資格の獲得を1992年9月総会で決定する。しかもその後の度重なる要請にもかかわらず、実際に道路整備を実施したBACに一切支払を拒否する評議会に対処するため、これ以後も積極的に地方自治組織資格の獲得を求めていく。この結果1994年には、BACのみならず評議会も対抗して相次いで正式申請を行う事態となった。しかし、両者承認の前提となる、お互いの権限範囲（boundary）決定に関する協議に評議会側が全く応じないため、2000年現在も両組織からの申請は承認されていない。なお、1991年度の時点でNTには59の地方自治組織があり、そのうちの7つがダーウィンをはじめとする市町組織（Municipal Council）で、残り52がアボリジニの町村組織（Community Council）である。また、これら59の自治体のうち法人化（incorporated）されているのは16にすぎない。[BAC議事録 870901-6・920218-6 注・920908-5・921116-1 注・930224-1・940907-3]

4-6 連邦政府 Black Spot 計画への BAC の参加

連邦政府は、「One Nation Program」の下、1990年からBlack Spot計画（Black Spot Program）を開始する。これは、地方幹線道路の向上を目指し、全国の約3000ヶ所にのぼる、重要かつ通行上の問題区間（black spot）を整備改修するもので、1993年にはオーエンペリからマニングリダを経由してラマンガニングに至るダーウィン道路、およびラマンガニング道路もその対象に指定され、A\$150万の予算が認可された。工事実施契約は、現地での雇用機会提供を目的に、地元のコミュニティ評議会との間で結ばれるが、BACはO/S支援組織であるにもかかわらず、それまでの工事実績や充実した装備から、マニングリダ評議会とともに工事契約への参加が認められたことが、1993年2月23日のBAC定例総会で報告されている [BAC議事録 930223-2]。

この参加実現の背景には、BACが保ってきた労働党との強い結びつき、とりわけ上院議員であったコリンズ（Collins, Bob）が1992年にキーティング内閣の運輸通信相（Federal Minister for Transport & Communication）に就任したこと、及び、下院議員であったスノードン（Snowdon, Warren）が積極的に展開した政治工作が大きく影響していた [第I部5-2・BAC議事録 880707-3]。

一般に、NTのアボリジニ地域（Aboriginal Land）では、政府援助をめぐり、該当地域の代表となる町（community）の評議会や町議会（Community Council）と、周辺に散在するO/S支援組織（Outstation Resource Center, 以下ORC）との間の確執が強い。

特に今回の工事は、予算金額がA\$150万と大きく、しかもO/S道路網の幹線ともいえる整備計画である点からも、当初より、該当工事区間（地域）全ての評議会とORCが参加を表明していた。こうしたORC側の強い意思表示の背景には、1991年の中部アーネム地域O/S支援組織委員会（Central Arnhem Resource Center Committee, CARCC）結成に代表される [BAC 議事録 910208-2 注]、O/S側の協力体制の強化も見逃せない。その後ラマンギニング（Ramingining Community Inc.）はマニングリダ評議会とBACに全権委任することとなったため、1993年3月19日（於マニングリダ）および5月13日（於ダーウィン）の調整会議の結果、1993年4月20日BAC定例総会の議長発言の通り、グンバランヤ評議会（Gunbalanya Council, オーエンペリの町議会）とマニングリダ評議会、さらにBACとDEMED（オーエンペリORC）の四者参加でまとまる。

しかしその後さまざまな政治的圧力を使い、グンバランヤ評議会はオーエンペリーテーブル・ヒル（グルムグルムO/S）間工区からDEMEDを排除してしまい、該当区予算全額のA\$68万全額を入手する。その結果、該当工事区間のうち、西側のオーエンペリーテーブル・ヒル工区はオーエンペリ評議会が、東側テーブル・ヒルラマンギニング間はBACとマニングリダ評議会の合同事業として実施されることとなった。

このように隙あらばORCを出し抜こうとする評議会側の態度を見て、既にORCとしては例外的に十分な装備と実績を持ち [BAC 議事録 890511-6・900509-4 注]、工事への参加を目指すBACは、マニングリダ評議会に対する警戒心を高めていく。それは、最終的な合意に至る以前、1993年2月23日のBAC定例総会における、協力を前提としつつも主導権争いを意識した、「この道路計画へのBAC道路班の参加を強く働きかけ、実現の際には自主的に工事を実施し、評議会側からの干渉は一切排除すべきとのBAC方針を明示する」という議長発言にも見られる [BAC 議事録 930223-2]。しかし話し合いを通じて両者は共同作業実施で合意し、テーブル・ヒルラマンギニング工事（1. テーブル・ヒルマニングリダ工区、2. ダーウィン分岐—ブライス川工区、3. ブライス川—ラマンギニング工区）を受注する [BAC 議事録 930420-2]。なおこの場合、テーブル・ヒルは、グルムグルムO/S (S12°12'22", E134°0'33", 標高30m) の俗称で、マニングリダの南西28kmに位置する。また実際の工区は、テーブル・ヒル北西14kmのナンバルガリ渡河点 (S12°7'13", E133°53'50", マニングリダ西北西35km) が境界になった可能性が強い [BAC 議事録 930623-7 注]。

共同工事とはいえ、両者の主導権争いは続く。工事に先立つ工区での測量にあたって、マニングリダ評議会側は勝手に自らのコンサルタントであったフォーサイス (Forsythe, Jeff) に実施させたため、BAC側がその報告書の承認拒否を州運輸建設省 (NTDTW) に通達するなどの対立が生じた。その後、工事は一応順調に進むが、再び評議会側がフォーサイスを工事監督として推すと、BAC側は猛反対して態度を硬化させ、工事継続も危ぶまれた。しかしBAC側が強く推す、後述のNTDTWから出向したベイ

ツ (Bates, Tom) が最終的に就任し、1993年の雨期開始までにマニングリダまでの第1工区を完成する。この時点で、実質的に7月より開始された両者の共同作業合意も終了する。さらに、工事予算はこの工区で全て使用されてしまい、第2・第3工区資金は底をつくが、BACはラマンガニングとの工事委託合意実現のため、翌1994年乾期には、自らのコミュニティ開発雇用プロジェクト (Community Development Employment Projects, CDEP) 予算を転用してこの工事を完成させた。この際、ラマンガニングに対する共同合意者であったマニングリダ評議会にも資金協力を要請するが、評議会側は全く無視し、両者の溝はより深くなる [BAC 議事録 920428-7・940330-3]。

ここで、BAC 道路班で活躍したベイツに触れておく。彼はNTDTWの技術職員で、1980年代後半からマニングリダ地域の道路工事を通じ、BACとも強いかわりを持っていた。装備拡充を実現したBACの道路班にとって、実際の工事でこうした重機を適切に使いこなすため、技術指導の担当者確保が切実な問題であった [BAC 議事録 911224-6]。こうした状況の下、1991年の乾期にBAC 道路班と共同作業をおこなったベイツは、その技術と人柄によりアボリジニの強い信頼を得る。このためBACは1991年11月、NTDTWに対して技術指導者としてのベイツ派遣を正式に要請する。この要請にあたり、特にBACが念頭に置いていた工事は、氾濫原特有のblack soilと呼ばれる軟弱地盤上を通るジマダの揚陸場 (barge landing) とジマダO/S間の連絡道路建設と思われる [第Ⅲ部 P-7-5]。この工事は先住民民族委員会 (Aboriginal and Torres Strait Islander Commission, ATSIC) の1991~1992会計年度プロジェクト (No. 306388) として実施され、A\$ 180,000が交付された。1989年5月の議長声明でも述べられた「ジマダ開発計画」にとって、その中核ともなるこの工事は、設計、見積もり、監督等をBACがNTDTWに依頼し、実際の工事は、BACが自らの装備と人員を最大限に活用し、1992年の乾期に実施された。この工事を通じてBAC 道路班は十分な実地訓練を積み、1993年4月の時点で3名のグレーダー、2名のバケットローダー、さらに3名のダンプ・トラック運転有資格者 (fully licensed operator / driver) を保有するまでになる。BACはその後も、1993年から1996年に実施された連邦政府道路工事 (Black Spot計画およびStrategic Road計画) のBAC 道路班監督として、ベイツを引き続き要請し、BACによる必要経費負担を前提に、NTDTWは派遣に合意する。

こうした既存道路に対する本格的改修は、オーストラリア道路建設基準に従い、以下の工事が実施された。対面通行の道路幅7.2mを基準に、1) 直線化、2) 盛土による路床と側溝形成、3) 路床上への盛土と散水圧縮による安定路盤 (幅: 6 m, 厚さ: 20~30cm) 形成、4) 側溝からの排水溝設置 (地形にあわせ50~150m間隔)、5) 導管 (conduit) 埋設による小規模クリークの道路横断暗渠化による渡河点の最少化。工事完了により、乾期でのより安全な高速走行が実現し、マニングリダーオーエンペリ間は3時間弱、平均時速もそれまでの50kmから80kmが可能となる。しかし雨期は、相変わらず

ず主要渡河点（リバプール—マン、カデル、ブライス川など）での分断が発生する。

4-7 道路整備に伴う O/S の変化

BAC 道路班は、Black Spot 計画工事に参加し完成させたことにより、名実ともに地域を代表する道路班としての実力が認められ、1995年以降は滑走路建設や連絡道の改修を着実に進めている。こうした連絡道は O/S のインフラ整備を急速に進展させ（上水安定確保、住・衛生環境改善、通信整備など）、1990年代を通じて、「たき火や風力以外の動力源不在の、トタン作りの掘立て小屋集合のキャンプ地」から、「動力源としてのソーラー電源を確保した快適な家屋とインフラ設備の整った居住地」へと、O/S 景観に大きな変化をもたらした。同時に、O/S に導入された、より高度なインフラ設備は、定期的な維持管理を不可欠とする点でも、安定した連絡道の存在は非常に大きな意味を持っている。この結果、拡散・増加を続けてきた O/S 分布は、1989年以降、特に1990年代に入ると、地理的には BAC 道路班グレーダーによる改修・維持作業が定期的な実施される連絡道沿いに収斂し、より良い住環境を持つ定住性の高い O/S へ変化し、その数も減少する傾向が見られる。

1990年代後半（1997～2000年）の BAC 担当域における道路状況は以下の通りである。構造上から 1）重要幹線道路と 2）O/S 連絡道に大別でき、さらに後者は a) 幹線 b) 支線そして c) 轍道に分類される。[第Ⅲ部 P-4-3 参照]

1）はダーウィン道路およびラマンガニング道路。Black Spot 計画の対象となった区間で、整地と盛土圧縮により安定した路床・路盤が形成されている。側溝間：15～20m、路床上部幅：6～9m、法面幅：2～4m、路盤幅：6～7m はオーストラリアの対面通行道の基準に従っているが、厳しい環境と予算確保の難しさ等により維持作業は最小限となるため、上記数字が示すように区間や地点でばらつきが生じている。

2）a) は直線化を前提に、側・排水溝設置および必要区間への盛土による路床形成が実施される。側溝間：10～12m、路床上部幅：6～9m、法面幅：2～4m と構造上は 1）に準ずるが、散水圧縮による路盤は形成されず、これが 1）と 2）の基本的相違点。代表区間は、カデル道路（マイングリダーカデル O/S）、ジベナ道路（カデル道路カレドナ分岐—ジベナ O/S）、ジマダ道路（ラマンガニング道路ジマダ分岐—ジマラワ O/S）。

2）b) は直線化への改修が始まった段階で、基本的にはカーブの多い轍道の直線化と路幅拡張（5～7m）、及びグレーダーによる表面整地にとどまる。代表区間は「モメガ環状道」[第Ⅲ部 P-4-3] のうちのナンガロッド道路（ダーウィン道路南分岐—ボルキアム・ブルガドル経由—ナンガロッド O/S）。

2）c) はまさしく轍により自然発生したもの。「わだち」の幅は 1.8～2m、道路幅 2～3m で、重機や人員に余裕がある場合のみ、グレーダーによる表面整地が実施される程度である。おおよその該当担当域は、西のナンバルガリ（Dreaming Lady, S 12° 7'

13°, E 133° 53' 50", 標高41m) 渡河点, 東のラマンガニング (S 12° 19' 37", E 134° 55' 30", 標高34m), そして南のコロピラーダ (S 12° 36' 47", E 134° 12' 27", 標高60m)。

これらはBAC車両の運行規定-3の公用車運用域 [BAC 議事録 900816-6-3]・同注] にほぼ匹敵し, 総延長約500kmの道路が含まれる。そのうち重要幹線道が40%, O/S連絡道が60%を占め, 後者のうち幹線と支線が各25%, 輻道が10%となっている。

道路班の改修進展により徐々に状況は改善されつつあるが, 現在でもなお雨期の間, 道路の多くは渡河点で分断され, 陸路マニングリダは孤立する。こうした環境の下, 道路網は, その年の降雨量にも左右されるが, 雨期明け時点で流失区間が多く発生して劣化が進む。議事録で再三述べられているO/S道路の整備とは, こうした該当区間や地点の復旧や, 乾期の高速走行で生ずる表面の凸凹 (いわゆる「洗濯板」状態) の整地といった安全通行確保のための補修と言える [BAC 議事録 920218-5・920907-3]。このほかO/S連絡道の構造改良をはかるため, c) からb) へ, そして, b) からa) へ, といった改修工事も, 滑走路の定期整備を含めたBAC道路班にとっての乾期の重要な作業となっている。そして装備・技術の充実を実現させた道路班にとって, 今後の最大課題は, 安定した工事予算の確保といえよう。

4-8 モーターゼーションと給油所

マニングリダのモーターゼーションは, 1957年に海路バージで運ばれたNT行政庁福祉局のランドローバー四駆車と, マッシーファーガソン社製トラクター (及び牽引用トレーラー) に始まる。これら2台は, 1961年まで唯一の車両として様々な作業, 特に現地製の鋼鉄整地機を牽引して滑走路工事に大活躍した。1961年には, 森林局が, 翌年完成する製材所と林業プロジェクト用にキャタピラ社製D4型ブルドーザーと大型トラックを投入した。その後のセツルメントの規模拡大に伴い, 1970年代には本格的モーターゼーションを迎える。その結果, 燃料販売を担当するマニングリダ発展協会 (Maningrida Progressive Association, 以下MPA) の1970年度ガソリン売り上げは6,000ガロンを越え, モービル石油が支店 (ガソリン・スタンド) 設置を打診するほどであった。しかしMPAはあくまでもガソリンの自主販売を維持することとし, 需要の増加に対応するため, 1971年には給油ポンプを購入し, 前年新築されたMPA売店 (マニングリダ・スーパー) の北隣にガソリン・スタンドを設置する (1974年時点では月～金の午前10～11時と午後4～5時に販売)。

ガソリン消費増加に代表される車の定着は, 迅速で広範囲な移動を可能にすることで儀礼の活発化を招き, ブッシュでのアボリジニの生活様式に大きな変化をもたらした。さらに, より効果的かつ積極的支援の実現によりO/S運動の発展に寄与するなど, 肯定的効果は明らかな一方で, 負の要素として, 大人の飲酒問題と対比される青少年のシナー吸引 (petro-sniff) が町の新たな問題として広がっていく。既に1973年には地元紙

『ミラージュ』がこの問題を取り上げ、学校等の防止キャンペーンを紹介していることから、車両増加にともなう新たな問題として深刻化してきた状況を、言い換えれば、自動車社会化がこの新たな問題の背景としてあったことを物語っている。しかし状況は改善されず、1982年にはDAAより、高学年生徒を中心とした20~30人の中毒者に対しては、司法処置による隔離治療の必要性も示されている。こうした問題に積極的に取り組んだのがD. ボンドであった。

1978年から1980年までのMPA 修理工場責任者、そして1981年からBACのEO (Executive Officer) およびMPAの運営委員という立場を活用し、ボンドはシンナー吸引の根元となるガソリンの消費を極力おさえるため、マニングリダでの車両ディーゼル化を提唱する。具体的対策としてはMPA 給油所でのディーゼル限定販売を実現する一方で、ガソリンについてはBAC 作業工場での管理販売を実施する(マニングリダ評議会も自前の作業工場を所有しているが、こちらの対応についての詳細は不明)。最終的には町の完全なディーゼル化を目指すが、1980年代まで広く使用されていた船外モーターの2サイクルエンジン用などの需要を無視できず、ガソリンを確保する必要からこうした処置がとられた。このガソリンについても吸引防止のため、オイルを混合する対策が考えられたが、エンジンを劣化させるので一般化しなかった。

いずれにせよ1980年代にはディーゼル化が進み、1984年の調査時点では、既にガソリンは作業工場での購入に限定されていた[2003年9月 杉藤重信談]。1987年3月31日の定例総会で提起された、吸引者を作業工場に誘引するのは、こうした状況による[BAC 議事録 870331-5]。青少年のシンナー問題はこれらの努力にもかかわらず容易に解決せず、この時期BACのみならず、AIDS およびカバ飲料とならぶ町の大きな問題としてマニングリダ評議会でも対策が話し合わせ、州保健省(NT Dept. of Health and Community Services, NTDHCS)にも対応を求めている。さらに町としても、家族を含めた総合的対策の必要性から、診療所、学校、婦人委員会が協力し、町内パトロールや相談、さらに防止教育等を実施していた。

BACは、自前の給油ステーションを持つ計画を立て、1992年2月総会で、関係政府機関からの幅広い援助申請実施が合意された結果、1994年に新たなBAC 施設として完成を見る。新施設は従来のMPA 給油所(MPA 売店北隣)に代わり、1991年に現BAC 事務棟から町の南端にある旧製材所跡に移動した、BAC 作業所の敷地に隣接する。これに伴い、BACはMPA から給油を含む町の燃料販売を引き継ぎ、マニングリダのBACステーションとして、完全に自動車社会化した町と周辺O/S 住民へのサービスを開始する。業務移管については、BACとMPAが独断で決めてしまい、一番の当事者であるべきマニングリダ評議会に何の連絡もなかったとして、一部地元グループからの強い不満も聞かれた。しかし、1994年9月8日の定例総会で議論されたように、ステーション専属の修理工を兼ねた管理担当をBAC職員(白人)として雇用し[BAC 議事録 940908-

2], 未払い防止のためのプリペイドカードへの一本化などの努力の結果, 新たなBAC事業として成功をおさめる(2004年8月現在で, A\$ 10, 20, 40, 50の4種のプリペイドカードが使われており, ディーゼル・オイル価格はA\$ 1.31/リットル)。なおステーション完成に続き, 翌1995年には, 揚陸場(barge landing)にある燃料貯蔵タンクからステーションまでの安全かつ効率的な輸送のため(この他, 同タンクから空港への航空燃料輸送も対象とする), 大型タンクローリー(燃料運搬トラック)も購入する。

4-9 ブルマン道路(第Ⅲ部 P-4-3 参照)

ブルマン(Bulman, マニングリダ南約200km, S 13°39'51", E 134°20', 標高108m)は, 1969年から1971年にかけて, 林業に続く政府指導の地場産業として試験的に実施された牧畜事業(この事業自体Bulman Cattle Projectと呼ばれる)で, 放牧牛の出荷基地(牛追い—Drovingの目的地)として利用された関係上, マニングリダとの結びつきが強い。この事業では, マニングリダの南56マイルに位置する, プライス川中流ガラガタワラ湿地(おそらくS 12°36'17", E 134°34'10"付近, 標高42m)に約150頭の牛が放牧された。牧畜事業自体は雨期の増水が強すぎたため失敗に終わるが, 事業にあわせ1968年に, 当時のマニングリダ駐在監督官ハンターの指揮の下, アボリジニ住民からなる町の道路工事班が開設したのが「ブルマン道路」(あるいは南道路—South road)である。この道はカデル川上流のコロビラーダから南部高地(Rocky CountryもしくはArnhem Land Plateau)を越え, 南流するローバー川水系のウィルトン川沿いにブルマンに至るもので, 斧やチェーンソーによる手作業により切り開かれた, まさしくブッシュの典型的な「轍道」であった。

1970年代に入ると, この道は, オーエンベリ経由のダーウィン道路とともに, 乾期マニングリダへの2大陸路として利用され, 1972年には, 当時のマニングリダ駐在副監督官バーチェット(Burchett, C) [BAC議事録 880421-10 注]率いる, マニングリダ道路班による同様の手作業改修が知られている。こうした経緯が, 1990年5月8日の定例総会に見られる「入域許可申請をブルマン・コミュニティにも徹底せよ」との通達決定の背景と思われる[BAC議事録 900509-10]。ただしその後, 西からのダーウィン道路整備によりブルマン道路の利用度が急速に低下し, 南からの陸路としても中央アーネム道路(Central Arnhem Highway, ブルマン—ノロンボイ)整備にともない, 1990年にはすでに, より東のアラフラ湿地西岸を北上(ブルマンの東約90kmのアラフラ分岐点, S 13°5'23", E 134°52'7", 標高66mから北上)してラマンガニングに至る, アラフラ道路利用の方が一般化していた。現在はダーウィン道路の南分岐(S 12°21'18", E 134°21'54", 標高37m)から, ブルガドル, ボルキアム, コロビラーダと連絡しながらナンガロッドに至る「ナンガロッド道路」として北部区間の一部が活用され, 同時に「モメガ環状道」の一部をなす。

参考文献

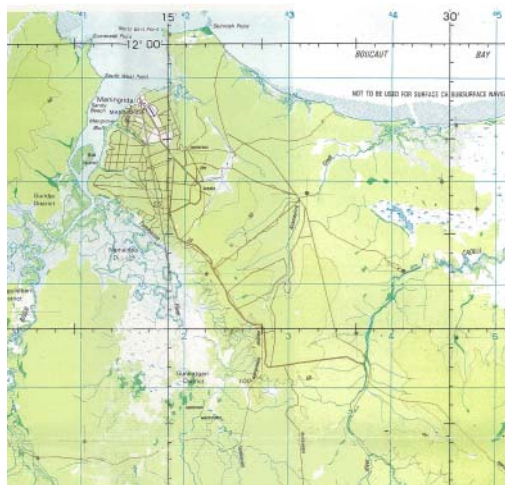
- ATSIC SPO より BAC 議長宛書簡940204.
- BAC EO より NTDTW (州運輸建設省) 宛 Fax No. 827077・910917・911114・930406・930419.
- BAC EO より NT Construction Agency 宛書簡930507.
- BAC CEO より NTDLH 宛書簡 940811, 同マニングリダ評議会議長宛 940915・941103, 同 DLHLG 宛 950515, 同 NLC 宛 950516.
- BAC PO より NTDTW 宛書簡 950322・960328.
- BAC *Schedule of Fixed Assets at Cost as at 30th June '92*.
- Bagshaw, Jean 1993 *Store Stories, Northern Territory Aboriginal Communities*, p.45. Darwin: North Australia Research Unit (NARU), ANU.
- Collins, B. (運輸通信相) 1993 *News Letter*, 930311.
- Drysdale, Ingrid & Durack Mary 1974 *The End of Dreaming*, p.136. Adelaide: Rigby.
- Evanco, E. C., NTA CWO 1963 *Patrol to Establish Road Link between Oenpelli and Maningrida '63*.
- Fletcher, Charistine 1995 *Equity and Local Roads (Fletcher Report '95)*, pp.48-50.
- Haynes, C-D. 1978 Land, Tree & Man. *Commonwealth Forestry Review*, 57 (2).
- Maningrida Mirage* vol. 4, 691017・vol. 12, 691212・vol. 33, 700522・vol. 35, 700605・vol. 45, 700814・vol. 59, 701120・vol. 89, 710618・vol. 109, 711029・vol. 114, 711210・vol. 139, 720602・vol. 140, 720609・vol. 201, 730928・vol. 237, 740712・vol. 241, 740823・vol. 243, 740906.
- マニングリダ評議会議事録 870415-3・870428・870715-3・871007-8・871125-8.
- マニングリダ評議会事務長 (Benn, D.) より州財務省地方自治局長宛書簡870921, 同職 (Clough, A.) より BAC CEO 宛書簡941120.
- MPA 議事録 710407・710505.
- NTA WFB *Annual Report '61/'62*, p.65.
- NTA *Monthly Report May/June '59*.
- NTDTW 副事務官より BAC 宛書簡930601.
- ORC Report '76/'77*, p.41.
- Outstation 社会基盤整備会議 (於マニングリダ, 880814) 議事録.
- Ramangining Community Inc. 事務長 (Gamburg, P) より BAC 宛書簡930601.
- Roads in the Region (地域道路) Meeting 会議 (於マニングリダ, 930319) 議事録.
- Snowdon, W. (MHR) and Collins, B. (Senator) 1993 *News Letter*, 930120・930207.
- トヨタ自動車株式会社 1987 『トヨタ自動車50年史』.
- 『トヨタ自動車75年史』
- ウェブサイト (<http://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/index.html>)

4 道路整備史 図・写真集

P-4-1 林業プロジェクトから始まる道路史 (第V部Q-2のカラーページも参照)



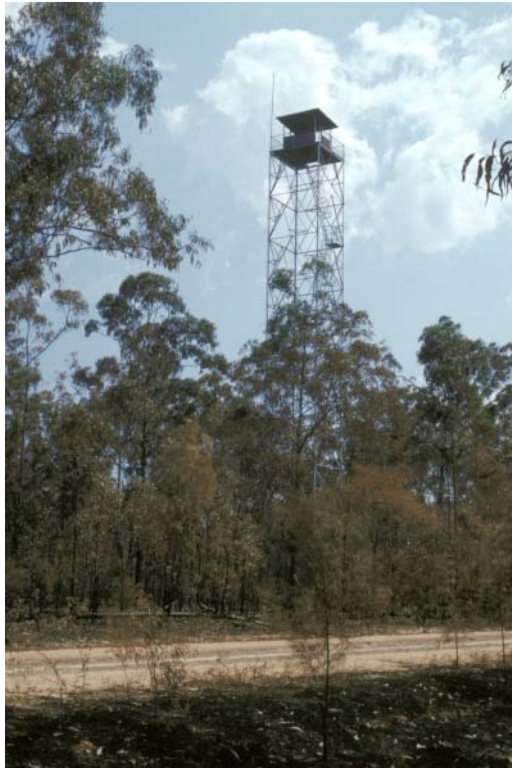
道路の始まり, Royal Australian Survey Corp
Ed.1-AAS, DeriesR-502, Compiled 1961



1975年までに完成したマニングリダを起点とする林道網



完成した林道網。LANDSAT-1号 MSS 画像, 1973年9月24日撮影。赤い部分は恐らくマングローブ林



野火監視塔（上）と、
塔頂眼下，東方に広がる樹林（下），下を走るのはラマンギニング道路，2000，堀江





旧林道アンガバビライ付近の Cypress Pine 林,
1999, 久保



マニングリダの製材所焼却炉跡, 2000, 堀江

P-4-2 トヨタへの信頼



駆逐されたランドローバー，ネメリリ，1980，小山
(民博：X0256296)



トヨタ，コパンガ，1985，小山 (民博：X0268874)



イカラカル分校校外学習，1989，久保



部品の徹底利用，ウェデジャ，1982，小山
(民博：X0220561)



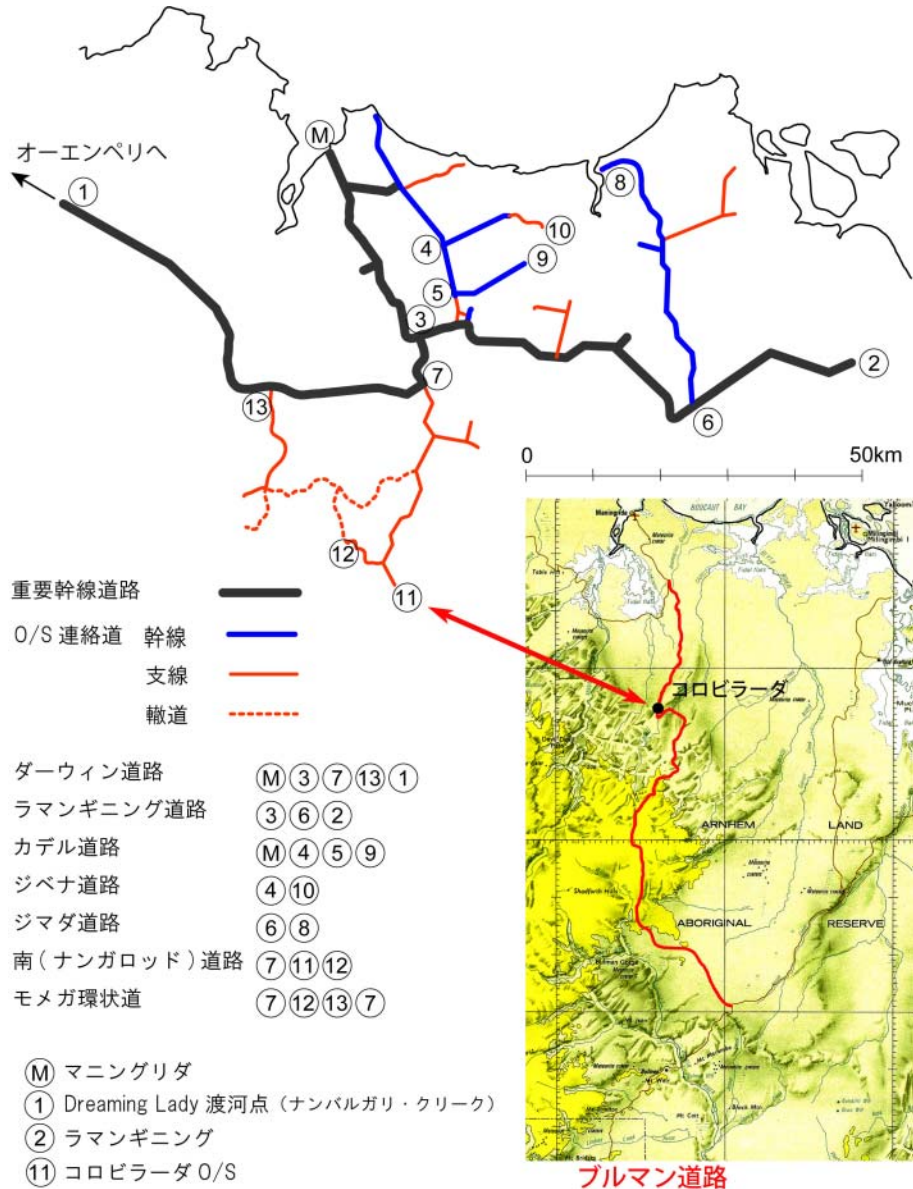
BAC 事務所前，1999，久保



BAC の旧作業工場にて，1989，久保

P-4-3 轍道の改修：O/S連絡道の3つのタイプ：轍道・支線・幹線

(BAC 道路班による90年代補修区間。第V部Q-3のカラーページも参照)





轍道：クルルドゥル方面，1999，久保

轍道：アンバラ氾濫原，
2000，堀江



支線：ナンガロッド道路，1999，久保



支線：ゴロンゴロン付近，2000，堀江



幹線：カデル道路，
2000，堀江



幹線：ジマダ道路，1998，久保

主要渡河地点



東アリゲーター川（ケーヒル交叉）。右下流。
アボリジニ地域との境界，1997，堀江



グマディア川水系。右下流，1997，堀江



ナンバルガリ Nungbalgarri・クリーク（Dreaming Lady）。
右下流，1998，久保



リバプール水系。左下流，1997，堀江



マン川（モメガ交叉）。左下流，1998，久保



ブライス川（ネメリリ：Namerilli交叉）。左下流，1997，
堀江

P-4-4 重機の整備：BAC 道路班



ダンプ, 1998, 堀江



ダンプ, 1999, 久保



グレーダー, 1999, 久保



グレーダー, 1999, 久保



バケットローダー, 1998, 堀江



グレーダー支援トラック, 1999, 久保



支援トレーラー（燃料補給用），1999，久保

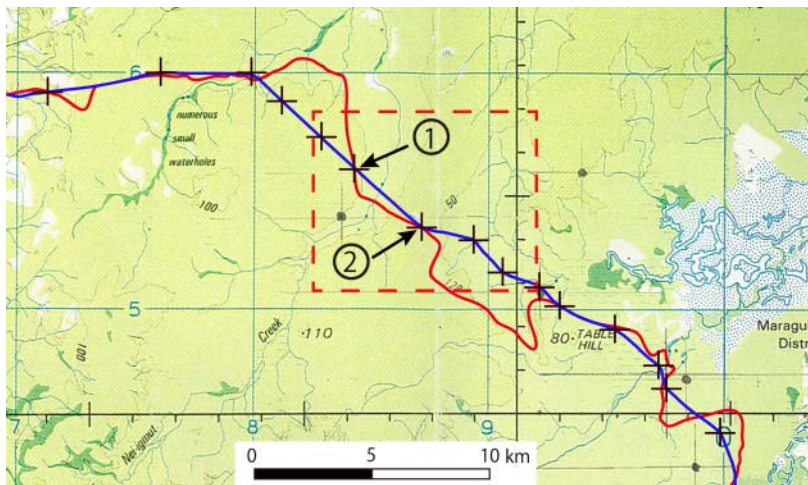


支援トレーラー（燃料・雑荷用），1999，久保

P-4-5 幹線道路本格改修

幹線道路本格改修（直線化の例）1983年地図と1999年実測の比較

（第V部Q-4のカラーページも参照）



赤色（曲線の多い道）：
1983年地形図に示されたトレイル
（ほぼ、轍道）

青色（直線状道路）：
1999年GPS実測による

- ① S 12° 10′, E 133° 57′ 13″, 標高55m
- ② S 12° 10′ 57″, E 133° 58′ 31″, 標高51m



（2005年8月撮影 GoogleEarth）

幹線道路本格改修（路床形成）



土砂採取場, Dreaming Lady 東, 1998, 堀江



土砂運搬用ダンプ, 1999, 久保



路床用土砂, Dreaming Lady 東, 1998, 久保



盛土路床工事用ブルドーザー, Dreaming Lady 東, 1997, 堀江



盛土路床工事の主役グレーダー, 1999, 久保



路床形成, Dreaming Lady 東, 1998, 久保

幹線道路本格改修（路盤形成）



盛土固化のための散水，バリジョーウェン付近，1998，久保



路盤工専用タイヤローラー，バリジョーウェン付近，1998，久保



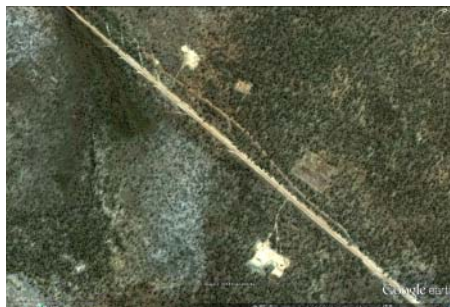
路盤厚約20cm，Dreaming Lady，1999，久保



完成道路。盛土厚約1.2m，バリジョーウェン東，1999，久保



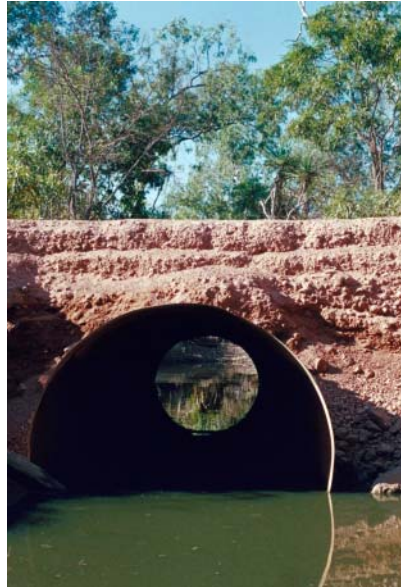
側溝と排水溝，マニングリダ南部，2004，堀江



左右に広がる排水溝と土砂採取場跡や旧道も見える，Dreaming Lady 東方（2005年8月撮影 GoogleEarth。第Ⅴ部 Q-4 のカラーページも参照）



暗渠標識（上）と暗渠（右），マルガリッドバン付近，1998，堀江



道路劣化の例



凹凸化，ナッグロード道路・ブルガドル分岐，1999，久保



流出，ダーウィン道路・Dreaming Lady 東方，2000，久保



流出，ダーウィン道路・Dreaming Lady 東方，2000，久保

コパンガ廃村状態

(BAC 議事録 910710-2 注 参照)



氾濫原と Black Soil, 1999, 久保



84年完成の1部屋簡易住宅, 1998, 久保



分校廃墟, 1998, 堀江



トタン小屋跡と分校 (奥), 1998, 久保

幹線道路改修 定点比較

ニンブワ・ロック西 (S 12° 12' 43",
E 133° 18' 56", 標高67m 付近) での
比較。上：1988, 藤岡,
下：1997, 堀江



ウェデジャO/S南東 (S 12° 12' 23", E 134° 40' 34", 標高
21m 付近) での比較。左：1988, 藤岡, 下：1998, 久保

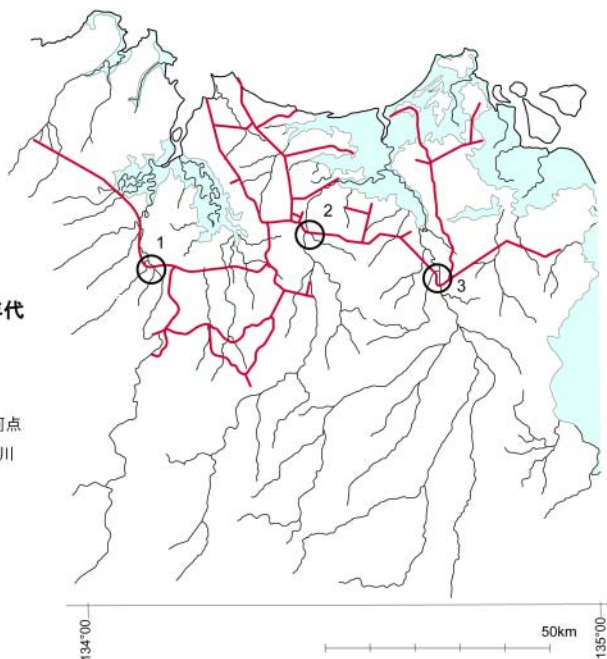


BAC 道路班による90年代道路補修区間と水系・地形

(第V部Q-5のカラーページも参照)

BAC 道路班による90年代 道路補修区間と水系

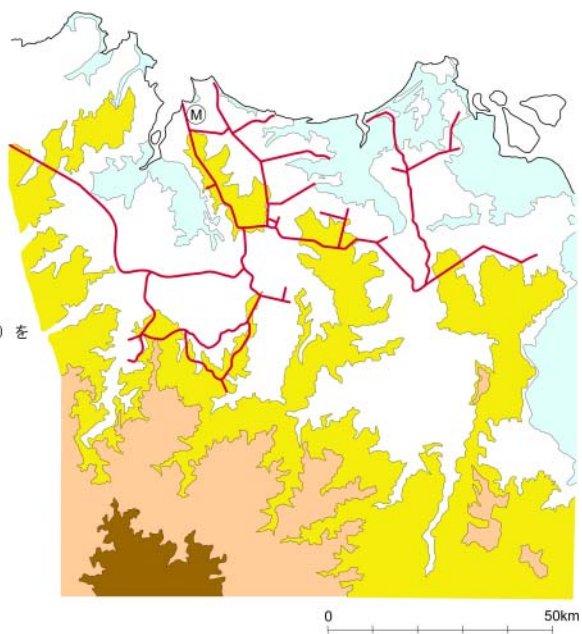
- 雨期増水による分断渡河点
 1 リバプール - マン川
 2 カデル川
 3 ブライス川



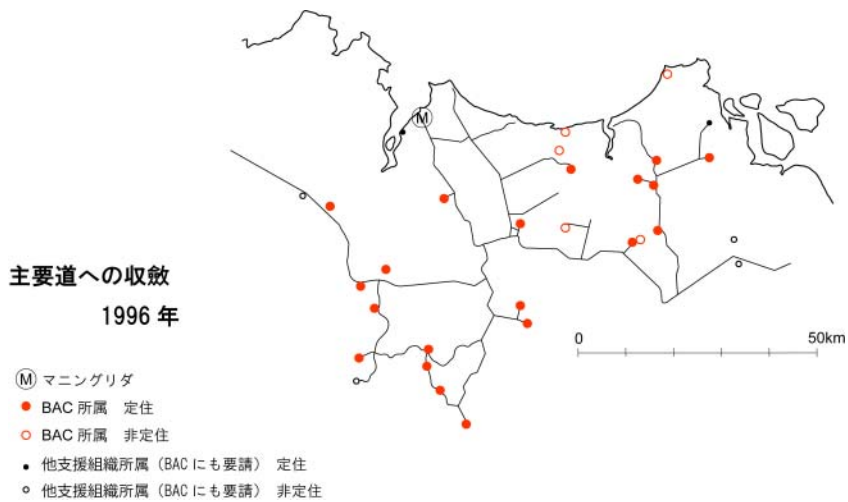
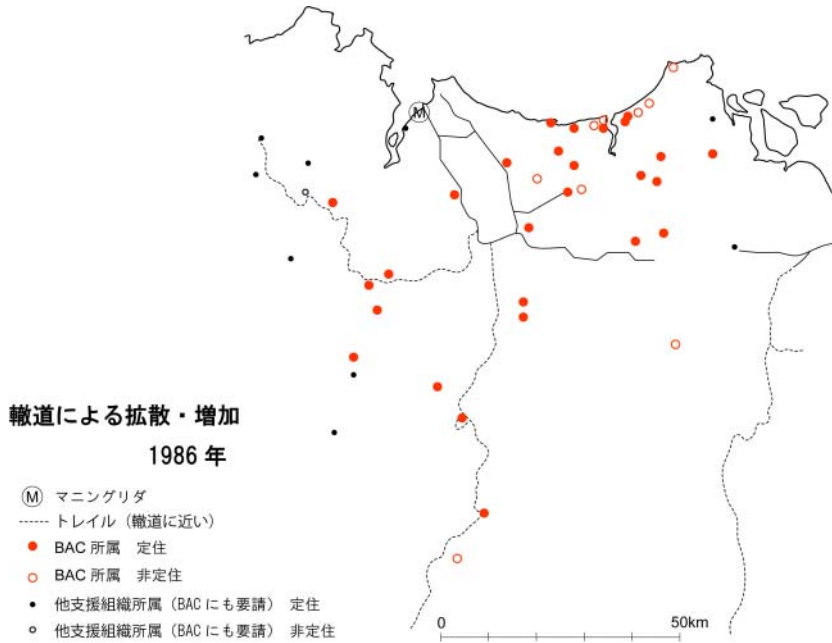
BAC 道路班による90年代 道路補修区間と地形

- Ⓜ マニングリダ
 — BAC 道路網：氾濫原（標高0～5m）を
 極力避けたルート選定

- 標高 0 - 5m
 □ 標高 5 - 50m
 ■ 標高 50 - 100m
 ■ 標高 100 - 250m
 ■ 標高 250m -



P-4-6 道路整備に伴う O/S の変化：拡散と収斂（明らかな変化が認められる）



P-4-7 給油所



BAC 給油スタンド, 1999, 久保



フォークリフトによるプロパンコンテナ荷下ろし,
1997, 堀江



揚陸場燃料基地, 2004, 堀江



プロパン貯蔵タンク, 1999, 久保



輸送用大型タンクローリー, 1999, 久保



マニングリダ空港燃料貯蔵所, 2004, 堀江

5 住宅整備史

5-1 シェルター建設への支援から始まる

1970年代に入り顕著となってきた、NTを中心とするアウトステーション（以下O/S）運動に対する連邦政府の援助は、当初、アボリジニ担当室（Office of Aboriginal Affairs, OAA）を通じた消極的なものであった。しかし1972年12月に成立した労働党政権は、新設されたアボリジニ担当省（Department of Aboriginal Affairs, 以下DAA）の下、自らのアボリジニ政策である「自主決定」に沿って、積極的な支援を開始する。その資金源の一つは、アボリジニ信託基金（Aboriginal Benefit Trust Fund, 以下ABTF）であった。

ABTFは、NTの旧アボリジニ保護区（Reserve）での天然資源（主に鉱山）開発を認めるかわりに、該当企業から一定の利用料（royalty）を徴収し、その一部を該当地域のアボリジニ社会経済発展の財源に充てる目的で、1952年に「鉱山法」（Mining Ordinance）が当時のNT担当省であった連邦管理地域省（Dept. of Territories）大臣のハスラック（Hasluck, Paul, 後に1969～1974年にかけてオーストラリア総督を務めた）主導で改正された際、支払われる利用料の受け皿として設置された。ABTFからの最初の交付金は、1968年にA\$ 28,000が、当時ボーキサイト鉱山開発が進められていたゴープ半島イルカラ地区〔BAC議事録 880927-1 注〕への住宅計画に支給された。1969年には第2回として、A\$ 14,000が中央砂漠ジェイ・クリークでの観光用売店建設用に支給される。これに引き続き1970年には第3回支給の一環として、後述するように、マニングリダの自主住宅建設計画（Self-help Housing Scheme）にもA\$ 30,000が支払われた。

1972年に成立したホイットラム労働党内閣は1973年以降、ABTF資金のO/S運動支援運用を認めたため、多くのO/Sから、特にボートや車輛といった交通手段購入資金として申請され、利用されていた。1974年からは一定の条件の下、新たにO/Sを開設するグループへの創設資金として、1つのO/S当たりA\$ 10,000がDAAより提供された。

しかし家屋については、各O/Sが自らの生活パターンに合わせ都合すべきとの立場をとり、DAAは基本的な建築材の支給にとどまっていた。事実これに対応するように、マニングリダ発展協会（Maningrida Progressive Association, 以下MPA）は1974年にO/Sからの需要を見越し、大量のナマコトタン板（corrugated iron sheets）の在庫購入を決定している。1975年から評議会傘下組織としてO/S支援活動を開始したO/S支援センター（Outstation Resource Center, ORC）も、住宅設備に関しては、いわゆる西欧型の本格的住宅建設よりも、伝統的技術と西欧的材料（トタン、ビニールシート etc.）とを組み合わせ、雨期に対応した防水性の高い小屋（シェルター）の実現を目指す。具体策として、官民既存組織からの白人職員の引きあげや、O/S運動の人口拡散により廃屋となったマニングリダの家を解体し、その材料を再利用した簡易住居（シェルター）の組立てを提案している〔BAC議事録 790404-3〕。

5-2 簡易住宅の建設

しかしO/Sでも1980年代に入ると、コミュニティと同様な本格的住宅への要求が高まっていく [BAC 議事録 830906-2]。特にO/S住民が具体的に要望したのは、土間に代わるコンクリート床を持った家屋であった。こうした要望を反映したBACにとって最初の公的資金によるO/S住宅は、1983年に連邦先住民開発融資委員会 (Aboriginal Development Commission, 以下ADC, アボリジニ向けの住宅・商業活動用の貸付・交付金融資, およびアボリジニ・コミュニティ用地入手を目的に1980年に成立) と、州住宅審議会 (NT Housing Commission, 以下NTHC, NT政府の行政機関の一つで、住宅整備行政の計画と実施にあたる) [BAC 議事録860327-1] から交付された援助金 (住宅用としてA\$ 100,000に加え、雨水タンク工事等追加工事にA\$ 20,000) により建設された1部屋住宅であった。これら1部屋住宅は、1980年代後半から1990年代にかけて建てられた2部屋住宅と同様、耐暴風性 (cyclone proof) を最優先し、基本的に簡易住居・シェルター、すなわち、屋内に配線や配管により機能する、電力、台所、洗面所などの設備を持たず、単に屋根、壁、コンクリート床により外気・風雨から保護された空間・部屋が確保されるのみのものであった [BAC 議事録 830906-2・840124-4]。

ここで、ADCについて触れておく。ADCは、BACに対し最初のO/S住宅建設用 (1部屋簡易住宅・シェルター10棟) として1983年に10万ドルを融資した。しかし組織規模と取扱金額が増大するにつれ活動上の問題も表面化したため、DAA大臣ハンド (Hand, G.) は、議長 (McPherson, S.) を含む10名の全委員からの反対にもかかわらず、1988年よりDAA自身の先住民族委員会 (Aboriginal and Torres Strait Islander Commission, 以下ATSIC) 転換への準備とあわせて改編に着手した。この結果、1990年3月のATSIC成立により、ADC機能も新組織に吸収される。この際、特に大規模商業プロジェクト用の大口融資のためATSICDC (Aboriginal & Torres Strait Islander Commercial Development Corporation) が組織された [BAC 議事録 880129-1 注-1・900816-1 注。AIATSIS: The Encyclopaedia of Aboriginal Australia, p.10/11・p.681]。

また、NTHCの機能は [BAC 議事録 870330-2・870916-2]、1990年以降、州土地家屋省 (NT Dept. of Lands & Housing, 以下NTDLH,) に引き継がれていく。具体的には担当省 (NTDLHも再編によりその後NTDLHLG, Dept. of Lands, Housing, and Local Government, さらにNTDHLG, Dept. of Housing and Local Governmentへ改変される) がNTHCのAgentとなって実質的業務を実施することとなる。

さて、1984年6月にかけ計10棟の1部屋住宅が建設されたが、それを実施したのがMPAの大工班 (主任のHainsworth, Gregを補佐する目的で、認定資格保有の大工Pidgeon, Andrewが該当工事に1年間MPAに雇用される) と下請業者のジョンストン (Johnstone, Willy) で、この業者は1988年の契約解消まで、初期のBAC O/S住宅建設に深く関わっていた [BAC 議事録 850305-2・860918-1・880309-4]。

5-3 本格的住宅の建設へ

しかし、1983年から建設が始まった1部屋および2部屋簡易住宅（シェルター）よりも広くて良質の3部屋あるいは4部屋を持つ本格的住宅建設へ向けたO/S側の強い要望を受け、1987年9月1～2日の総会では「今後は4部屋住宅の実現をはかる」旨決定された。そこで1987年には、より高品質の住宅導入のための現地調査なども実施される。

この総会で決定されたのは、マッド・ブロック製4部屋住宅建設であり、ブロック製造機も購入された[BAC議事録 870713-5]。この際に試験的に建てられたのが、ジベナのアガD用2部屋住宅である[BAC議事録 870901-1]。これは、業者が建てる鉄骨メタルパネル構造の2部屋住宅とデザインは同様に（ただし高床式のパネル構造住宅と異なり、基礎コンクリート床面から直接ブロック壁面が立ち上がっており内部の湿気が激しい）、マニングリダ製マッド・ブロックと地元材木製の骨組み構造になっている。

しかし、4部屋住宅導入決定にもかかわらず、1987～1988年にかけて、質の向上よりもまず1棟でも多く建設すべきとの現実的意見が大勢を占めたため[BAC議事録 871111-1]、1部屋に代わるO/S住宅はスティールパネル製2部屋簡易住宅・シェルターとなり、1988～1989年度計画から建設されることになった[BAC議事録 890307-4]。当時の工事見積もりが、2部屋簡易住宅で約A\$25,000であるのに対し、4部屋本格住宅の場合約A\$50,000という価格の差が、こうした変更の背景にあるようだ（1部屋住宅はA\$10,000）[BAC議事録 880927-5]。その後、見送られていた4部屋住宅（3部屋住宅も含む）の建設は、1991年末に初めて計画が具体化する[BAC議事録 910507-4・910710-5・911224-4]。しかし1992年に試験的にダムダムに建てられた1棟を除き、その後も実際に建設されたのは2部屋住宅が中心で、本格的に4部屋住宅が導入されるのは1995年以降となる。それを可能にしたのが、連邦政策の国家アボリジニ保健衛生改善計画（National Aboriginal Health Strategy, 以下NAHS）に基づく資金援助であった。

5-4 マッド・ブロック製造史

ここで、マニングリダのマッド・ブロックの製造史を振り返っておこう。マニングリダ製のマッド・ブロックは、町の公共ホール（town hall）建設のため、すでに1970年代にMPAにより製造された歴史を持つ（さらに遡ると、1961年の診療所建設用に約4,000個が製造されたのが最初の例であろう）。このプロジェクトでは1970年に機械が購入され、旧家畜飼育場（stock yard）跡が製造工場敷地として利用された。1971年から始まったホール建設は、MPA大工班のクロス（Cross, Bob）を中心に進められ、1972年6月には完成する。ブロックの製造は、1970年にMPAが中心となって組織したMHA（MHAは政府の住宅計画とは別に独自のアボリジニ住宅建設を目指し、低価格の「自立建設計画」Self-Helping Housing Schemeを進めていく）が最終的に担当する。地元製マッド・ブロックは、ホール完成後も町のMHA住宅用に製造が続けられ、1973年5月には日産

900個のペースに達する。しかし1974年6月のホイットラム首相訪問の際にビレッジ評議会が強く申し入れた中止要請を受け〔マニングリダの反乱，第I部4-6参照〕，「開発5年計画」（1972年6月にNT行政庁より各アボリジニ・コミュニティ独自の開発5年計画作成が求められ，マニングリダでも，指導的白人住民を中心とする住民から成る計画委員会により，50棟のアボリジニ住宅建設と地場産業育成を骨子とする計画が作られた）に代表される白人主導による従来型開発は中断する。この結果，計画の中核ともいえる住宅建設を担当するMHAは実質的に消滅し，ブロックの製造も停止に追い込まれた。

1987年に新たに購入された機械〔BAC議事録 870713-5〕についても，本来の導入目的であるO/Sブロック住宅用の製造が本格化するのには，連邦NAHS計画に基づくO/S住宅建設が始まる1995年以降であり，当初は，ADC援助によりマニングリダ評議会が実施した，町の住宅整備計画向けが製造販売の中心となった。この他にも1989年から1990年代前半にかけ，マニングリダに建設されたBAC職員用宿舎や空港エプロンの基礎用にも使用される〔1999年3月 BAC CEO談〕。なおこの間の製造は，連邦労働省（DEET）の雇用支援プロジェクトとして実施されたが，その後はO/S住宅用の製造本格化にともない，BACのコミュニティ開発雇用プロジェクト（Community Development Employment Projects，以下CDEP）事業の重要な一部門となる〔CDEPの詳細については第Ⅲ部7-2参照〕。基本的には現地の赤褐色ラテライト土壌を攪拌圧縮した「日干しブロック」（compressed mud brick）で，製品はレンガ色，標準サイズは39×19×7（cm）で，日本のコンクリート・ブロックと同様だが，日本製は厚さが10cmである。

しかし実際にブロックによるO/S住宅の建設が実現するまでには，マッド・ブロック製造のみならず，ブロック建築技術の習得，実行部隊としてのBAC大工班育成〔BAC議事録 910508-3-1〕注〕，トイレ洗面施設導入にみられるO/S住民の衛生意識の向上〔BAC議事録 910207-6・910507-4〕，さらに最も基本となる，CHIP計画（Community Housing & Infrastructure Program，1990年にDAAから代ったATSICが，特に各コミュニティの居住環境整備を目的に開始したもの。さらにこれに含まれる特定計画として1994年からHIPP：Health Infrastructure Priority Project，さらに1995年にはNAHSが動き出す）に代表される，地方コミュニティのインフラ整備を目的とした連邦政策導入による予算の確保，といった障害を乗り越える必要があった。この結果，ようやく1990年代半ばに至り，公衆衛生や居住環境を重視した「NAHS住宅」の建設として本格化する。

5-5 マニングリダの雨期用宿舎

1972年のマニングリダ地域O/S運動開始以来，多くの住民が本来の伝統的所有地へ戻り，O/Sでの定住生活を始めたとされるが，これは今日に至るも，基本的には乾期の生活パターンといえる。交通輸送が極度に限定される雨期には，多くのO/S住民が，生活必需サービスを受けられるマニングリダへ移住する。季節移住を含め，むしろ移動性が

高まったO/S住民への最低限の洗面設備を備えた宿舍の確保が、町全体の衛生管理と住宅計画作成のうえで大きな問題となってくる。これに対処するため1988年10月、住宅資金支援を実施しているDAA, ADC (連邦先住民開発融資委員会)、NTDLH (州土地家屋省) と、地主でもあるマニングリダ評議会の会合がダーウィンで開かれた。ここで宿舍実現に向け、1) DAA, ADC, NTDLHは洗面施設用予算確保を努力する、2) 評議会とBACの話し合いで問題解決をはかる、3) 評議会は連邦政府の移住民対策資金への援助申請をおこなう、4) BACはマニングリダに在住するO/S住民への等分の責任を果たす、といった基本的解決合意が成立する。こうした会議と並行して、各アボリジニ・コミュニティの将来的開発を見越した土地利用の可能性を調査するSLAP (Serviced Land Availability Plan) 計画が、同年11月からNTDLHにより実施され、マニングリダに関しても1989年7月には報告書が提出された。コミュニティ全体としての環境整備を目指すこうした流れの中、1989年にはNTDLHから評議会にA\$ 250,000の交付が決定される。このうちBAC議事録891221-2で述べられたA\$ 220,000が、実際に建設を担当するBACに割り当てられた。こうして、1990年以降、サイド・キャンプやボトム・キャンプなどが建設された [BAC議事録 920428-6・940908-4・同注, 第I部p. 42, 第III部P-5-3]。

他方、これまでのO/S住宅建設は、O/Sでの一般住宅、あるいはO/S住民用のマニングリダ滞在宿舍であったが、1990年12月14日の定例総会で初めて「若者用宿舍」が登場する。同会議における「これまで該当施設が不在のため、O/S生活活動の中心となるべき若者の多くがマニングリダで無為に暇をつぶしている現状と、早急な若者用宿舍の実現が必要だ」とのプラMの発言からもわかるように、CDEPの導入の結果、各O/Sでの労働力確保 (定住) がより重要な問題となってきた状況を反映している。これ以降、該当宿舍の建設が進む。 [BAC議事録 901214-4・911224-4・930223-3・940706-8]

5-6 居住性向上の流れ

O/S住宅も単に部屋数を増すだけではなく、居住性の向上が図られるようになる。それを技術的に可能にした背景の一つには、急速に改良と製品化が進んだソーラーパネル関連機材がある。さらに1989年3月総会ではトイレと洗面 (シャワー) 施設設置が決定され [BAC議事録 890308-3], 住民の住環境への認識も高まっていく。この流れを具体化したものが「NAHS住宅」 [本章5-4] の建設ともいえる。1991年12月24日定例総会で決定された1991~1992年度計画に対しては、ATSICからO/S住宅4棟分としてA\$ 200,000が、またスタッフ用住宅分としてA\$ 120,000が支給された。

1993年9月8日の定例総会で「7台の住宅用発電機と屋上ソーラーパネル装備一式を、7つのO/S住宅に設置する」ことが全会一致で承認され [BAC議事録 930623-9・930908-2], BACは1993~1994年度分の太陽発電機整備資金として、ATSICよりA\$ 130,000 (交付金番号11396-G07: Provision of Solar Power) の支給を受けている。こ

れ以降、新築のみならず既存 O/S 住宅へも設置が進む [BAC 議事録 940329-8]。屋上に設置予定の太陽発電パネルは、1,500W の発電能力を持ち、4～5 個の大型蓄電池に充電された電力は、直流→交流・変換器 (inverter) を介して電化製品を稼働させる。現在ではこの発電機の設置により、室内照明、オーディオ、ルーフファン、冷蔵庫、冷凍庫等が、新築ブロック製を中心とした O/S 住宅の常備品となっている。

5-7 O/S の上水確保

1972年に始まった流入住民の「出マニングリダ」の結果、各自の伝統的所有域へ戻った人々は O/S を建設し始める。その後ほぼ30年間の登録数は、最初の10年間で最大50を越えた後、次第に減少し、より住みやすい場所での定住性の高い20～25ヶ所ほどに安定していく。この変化の要因の一つに、「水確保」の容易さをあげることができる。例外もあるが、そもそも O/S の前身は各自の狩猟採集域に点在する移動キャンプ地であり、いずれも水場に隣接していた。上記の最大登録数は、伝統的キャンプ地の総数に近いと見られることもできる。当初 O/S のほとんど全てで地上水 (河川・泉・湿地等) を利用していたが、乾期に干上がる水場も多いため、井戸の要望が強かった。

歴史的には井戸掘削に先立ち、いくつかの O/S で地上水を動力 (主にディーゼルエンジン) により上水タンクへ汲み上げ、高度差による水圧で給水栓へ送る「水道」の導入が始まる。衛生面からも問題の少ない、より安定した「水道」のための井戸用水源掘削工事は、州電力水資源公社 (NT Power And Water Authority, 以下 NTPAWA) により進められるが、井戸水汲み上げ用風車建設と関連給水工事 (タンク・パイプ等の設置) を担当したのが、BAC 作業工場の風車水道工事班であり、その工事は O/S 支援の中でも最重要項目の一つであった [BAC 議事録 870901-8 注]。工事班の名が示すように、1980年代前半までは汲み上げ動力に風車が使用されていた。しかし、すでに1979年から NTPAWA により導入が検討され [BAC 議事録 791210-6]、1987年より始まったソーラー電源式汲み上げポンプの導入 [BAC 議事録 870713-2・871111-3] はその後も進み、1996年までには全 O/S での風車方式からの転換が完了する。

こうした水道工事を実施する BAC の風車水道工事班の活動予算は、上記の一時交付金とは異なり、コミュニティ基本的維持活動 (essential service) として州政府から継続支給が実施される。この作業班の活動には工事実施とともに技術訓練も含まれており、アポリジニ職員への教育が行われていく。その結果、1993年には ATSIC からの援助で BAC 自身の井戸掘削機 (drilling rig, A\$ 240,000) を導入し、以後 NTPAWA とは別に、自らの井戸掘削が可能となった [BAC 議事録 930623-5・940907-4・同注]。BAC は2000年現在、オーストラリア鑿井工業会 (Australian Drilling Industry Association) の業務実施者および作業有資格者 (contractor & operator) 会員として登録されているが、これはおそらく1993年の掘削機導入に遡って承認されていると思われる。

5-8 トイレとシャワー施設の導入

1987年に、O/Sへのトイレ施設導入が提案されたが、当初、住民の関心は全く低調だった [BAC 議事録870330-4]。しかし診療所からのO/S衛生管理キャンペーンや [BAC 議事録 871111-6-3]、住宅や上水といった設備の充実にともない、住民の関心は次第に高まる [BAC 議事録 890308-3・910207-6・931221-3・940329-5]。また1987年度から開始された太陽電源式汲上ポンプ設置により、上水確保はより安定していくが、逆にこれまで一般的であった地表水源と異なる、地下水脈への汚染防止が不可欠となってきた。

そこで、浄化槽や掘り抜きトイレ等の設置においては慎重に場所が決定される。また一般に台所からの排水は、濾過溝を通して生ゴミを分別した後、隣接する家庭菜園へ流出（もしくは地下浸透）させる場合が多い。回収された生ゴミは、菜園肥料として同様に利用される。1989年には、シャワーを含めたトイレ洗面（シャワー）施設の建設が3月の総会で決定承認され、初めて実施計画として動き出す [BAC 議事録 890308-3]。

ここでは水洗トイレの導入で合意されているが、実際にその後各O/Sには浄化槽式水洗トイレと、より簡便で主流となる屋外の掘り抜きトイレ（pit toilet）が併用設置されていく。これと並行して、洗濯場とシャワーが一体化した屋外の洗面施設（abluition block : laundry and shower）の整備も進む。O/Sの日常生活衛生面での大変革ともいえるべきこれら施設の導入を促進・可能にしたのが、連邦CHIP計画に基づくNAHS政策と、太陽電源ポンプ導入 [BAC 議事録 871111-3] による上水の安定供給であった。

こうした流れの中で、1991年2月7日に具体化した4カ所のO/Sでの建設（屋外の掘り抜きトイレ : pit toilet）と洗濯シャワー施設 : abluition block 5ヶ所）は、A\$ 117,000の予算で5月に着工する [BAC 議事録 910207-6・910507-4]。90年代後半には、ほとんどの定住型O/Sへの設置が完了する [BAC 議事録 940329-5]。なお洗濯シャワー施設は、シャワー室の外部に洗濯槽が併設され、通常は下水処理に浄化槽が使用される。

参考文献

- ATSIC SPO (Bazin, M.) より PKF 会計事務所宛書簡921218.
BAC *Community Profile '93*.
BAC *Financial & Acquittal Statements for the Year ended 30 June '94*.
DAA Regional Manager (Stacy, Brain) より BAC 議長宛書簡880601, R01/D/11-10.
DAA *Review of Outstation in the Northern Region of the NT '80*, p.10.
Gerristen, Rolf 1982 *Outstations: Differing Interpretations & Policy Implications. Service Delivery to Outstations*, pp.63-64. Darwin: ANU North Australia Research Unit (NARU).
Horton, David (eds.) 1994 *The Encyclopaedia of Aboriginal Australia*, pp.10-11・p.450・p.681.
NTDLH 1989 *Maningrida Report on the Availability of Serviced Land '89*.
NTDLH Aboriginal Program Branch Director より マニングリダ評議会議長宛書簡900316.
Kauffman, P. 1998 *Wik, Mining & Aboriginies*, p.16・pp.35-36. Sydney: Allen & Unwin.

Maningrida Mirage 700102・701204・711203・720609・720623・730518・730525.

マニングリダ評議会議事録 870630-3・881031(於ダーウィン).

MPA 議事録 701104-8・740313・830831・840704。

NTA *Maningrida Monthly Report '61*, March・April.

NTA Social Welfare Branch *Annual Report '69/'70*, pp.8-9.

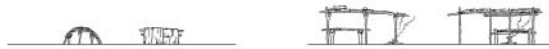
ORC *Report '76/'77*, p.40.

5 住宅整備史 図・写真集 (MGDはマニングリダの、O/Sはアウトステーションの、それぞれ略)

P-5-1 住宅建設史 シェルターからNAHS住宅へ

変化モデル図 (第V部Q-6のカラーページも参照)

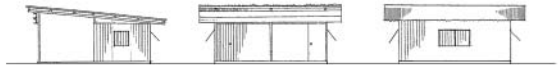
伝統的樹皮シェルター



トタン小屋



1部屋パネル製簡易住宅



2部屋パネル製簡易住宅
(業者施工)



2部屋ブロック製簡易住宅
(BAC施工)



4部屋 (NAHS) 住宅 (含む3部屋住宅)

ジベナの例



ガマディの例



ナンガロッドの例
(3部屋住宅)



O/S 景観の変化



居住タイプ混在。全てシェルター。インフラは旧式上水タンクのみ，ウェッジヤ，1988，藤岡
(写真3枚のパノラマ合成)



トタン小屋の集合でインフラなし，イカラカル，
1988，藤岡



本格住宅（4部屋）とインフラ（TV用アンテナ+新型
上水タンク），イラン，1997，堀江



本格住宅（4部屋）とインフラ（屋根ソーラーパネル
+シャワー洗濯棟+電話+作業場），ジベナ，1998，久保



本格住宅（3部屋）+インフラ（トイレ，
シャワー洗濯棟），ガマディ，1999，久保

伝統的シェルターとトタン小屋



樹皮シェルター，グマディア，1980，小山
(上 民博：X0255848，下 民博：X0255850)



トタン利用シェルター，ウェデジャ，1988，藤岡



床の無いトタン小屋，コパンガ，1982，小山
(民博：X0221086)

P-5-2 パネル製簡易住宅



1 部屋住宅，コパンガ，1998，堀江



2 部屋若者用宿舍，ジベナ，1998，堀江



2 部屋住宅，ガマディ，1998，久保

P-5-3 マッドブロック製造と利用例



CDEP マッドブロック製造工場,
MGD, 1998, 久保



原料デポ, MGD, 1999, 久保



製造ライン, MGD, 1999, 久保



形成機と完成品, MGD, 1999, 久保

マッドブロックの利用例



MGD 空港ターミナル基礎, 2004, 堀江



MGD 多目的ホール, 2004, 堀江



BAC 職員用 Duplex, 1998, 堀江



2 部屋ブロック住宅, ジベナ, 2004, 堀江

P-5-4 NAHS 住宅



3 部屋ブロック住宅, ナンガロッド, 1999, 久保



3 部屋パネル住宅, ガマディ, 1999, 久保



4 部屋ブロック住宅, ジベナ, 1999, 久保



4 部屋ブロック住宅, ガマディ, 1999, 久保



2 階建て住宅, イラン, 2000, 堀江



P-5-5 MGDの雨期用宿舎



サイド・キャンプ, 1996, 杉藤



サイド・キャンプ, 2004, 堀江

P-5-6 居住性向上 ソーラー電源化



屋上ソーラーパネル, ジベナ, 1998, 堀江



直流 → 交流
インバータと
バッテリー,
ジベナ, 1999,
久保



新築棟内装,
ガマディ,
1999, 久保



大型冷凍庫,
ジベナ, 2004,
堀江

シャワー洗濯棟



シャワー洗濯棟, ガマディ, 1999, 久保



上下水



上水用タンク（2万ガロン）と浄化槽,
MGD・BAC 作業工場, 1999, 久保



生ゴミ分離溝, ジベナ, 2004, 堀江

トイレ



掘り抜きトイレ製造, MGD・
BAC 作業工場, 1999, 堀江



トイレ棟とトイレの製造, MGD・
BAC 作業工場, 1998, 久保



掘り抜きトイレ, ガマディ, 1999, 久保



水洗トイレ, ナンガロッド, 1999, 久保

P-5-7 O/Sの上水確保



風車設置工事，ガマディ，1986，小山
(上 民博：X0269115，下 民博：X0269116)



完成風車，ガマディ，1986，小山
(民博：X0269118)



BAC 井戸掘削機，MGD・BAC 作業工場，
1998，久保

汲み上げポンプとソーラーパネル, ジベナ,
1999, 久保



新旧上水タンク, ジベナ, 1999, 久保



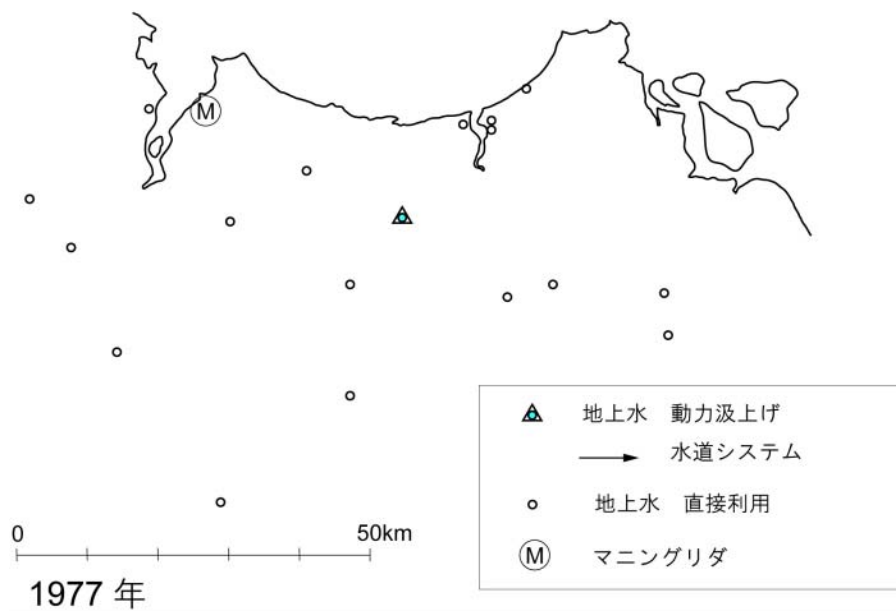
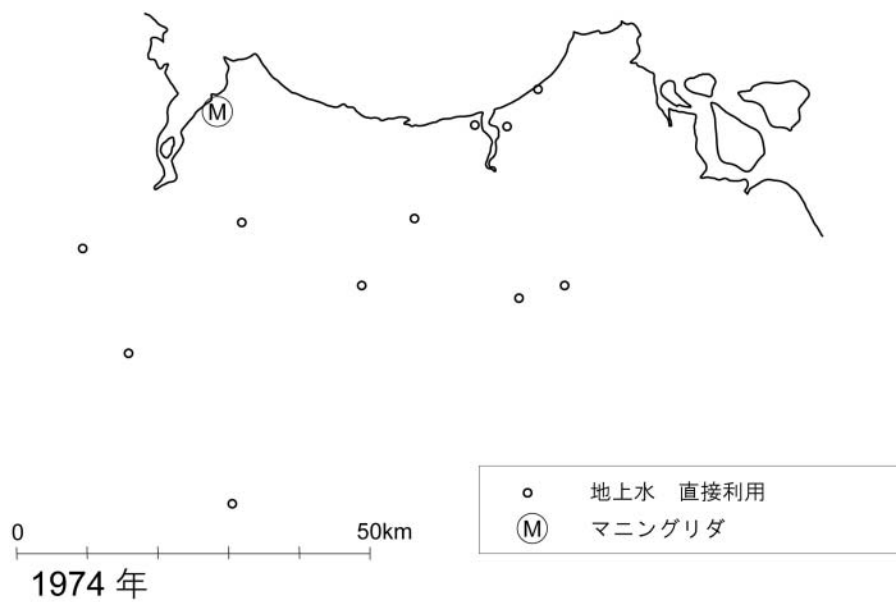
パイプ敷設用バックホー装置付トラクター,
1999, 久保

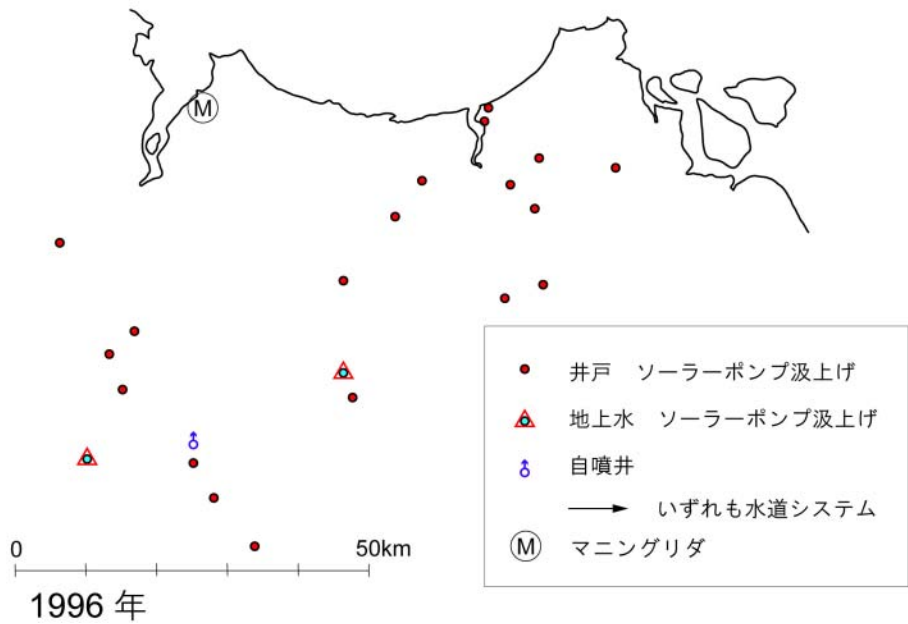
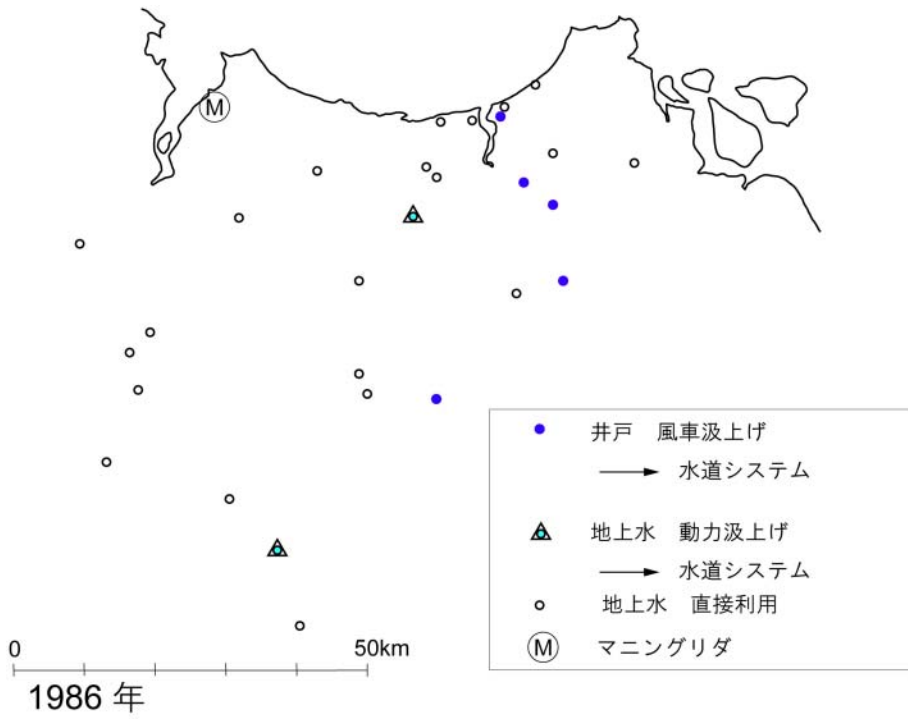


ソーラーパネルと上水タンク,
ナルディルマック, 1998, 久保

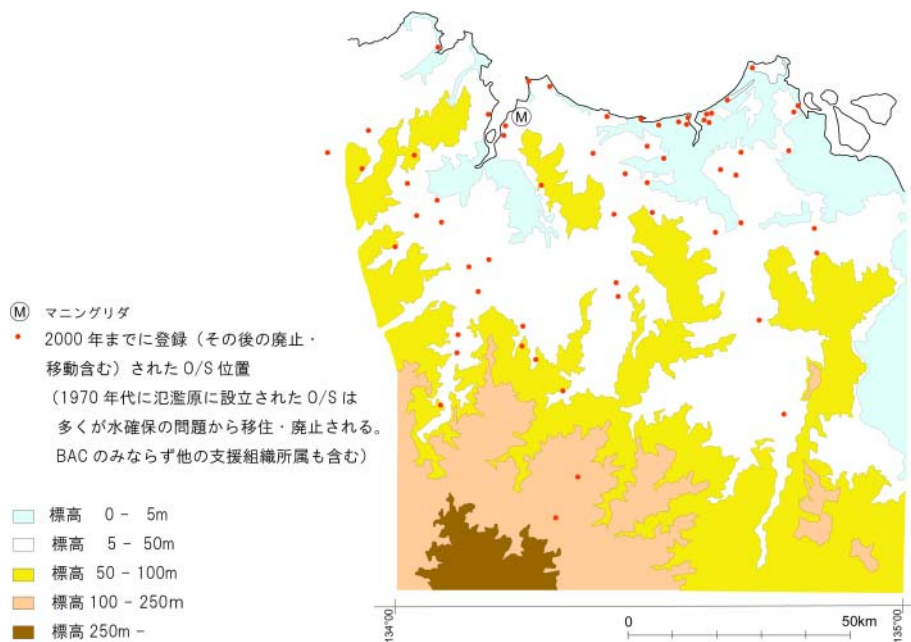
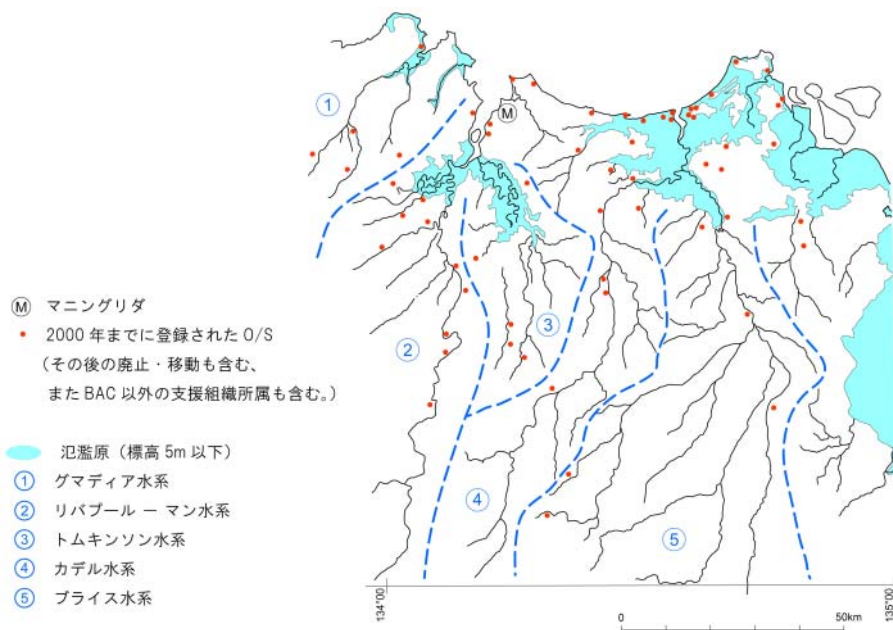


O/Sの水源変化史





水確保：O/S分布と水系・地形（第V部Q-7のカラーページも参照）



6 教育と医療支援

6-1 O/Sの分校

第I部4-5で述べたように、マニングリダのアウトステーション（以下O/S）運動が始まる契機となったのは、1972年10月、ブララの中心O/Sであるコパンガで開かれた、O/S住民と政府（駐在監督官ハンター、校長、診療所代表etc.）およびマニングリダ発展協会（Maningrida Progressive Association, 以下MPA）関係者による会議であった。今後の支援体制を話し合うために両者は巡回販売と巡回診療実施、さらに分校の設置で合意する。この結果コパンガではカデルとならび、1972年度中に第1号の分校（住民の補員教員が中心となった）が開設された。しかしその後の人口移動による学童数減少のため、コパンガ分校は閉鎖されてしまう。この状況を背景に、1987年3月の定例総会でいくつかの分校再開を希望する発言が出された〔BAC議事録 870331-4〕。こうした分校の新設・廃止・再開は、人口移動や定住人口中の学童数増減により、しばしば発生している〔BAC議事録 870331-4・871111-2・880129-3〕。1993年時点では、コパンガの他にもジマダとイランの分校が同様に一時閉鎖されていた。

1972年に話を戻すと、O/S分校はその後、1974年秋までにはコパンガの他に、カデル、モメガ、マルガリッドバンでも開設されていく。ほぼ20年を経た1993年には11のO/S分校（アンガバビライ、ボルキアム、ブルカドル、ガマディ、ジマラワ、コロビラーダ、マルガリッドバン、モメガ、ナンガロッド、ウェデジャ、イカラカル／クブミ、なおアンガバビライ、ガマディ、ジマラワにはまだ校舎がない青空分校）が開校しており、学童190名が登録されている。

これらO/S分校を教師が巡回する場合、1990年代初めまでは、4日間をかけ担当地域での授業をおこなうのが一般的だった。最小限の生活用品は分校に保管してあるが、巡回中、教師は食糧や寝袋等を持参したキャンプ生活が基本であった。このため分校増加にあわせた教師用の宿舎設備整備が強く望まれていたが、1990年代に入るとマルガリッドバン（1992年）〔BAC議事録 910208-1〕、ウェデジャ（1992年）、ガマディ（1995年）〔BAC議事録 940908-1〕、モメガ（1995年）で大型の新校舎が建設される際、該当施設も校舎に併設されていく。これら新校舎完成により、マルガリッドバンではカデルの分校同様、教師の常駐が実現した〔BAC議事録 900509-8〕。また、雨期に道路が分断されるプライス川東岸域でも、駐在教師の実現が望まれており〔BAC議事録 890307-2-2〕、これがガマディやウェデジャ新校舎建設につながる。なお1988年4月の総会で開設が報告されているナンガロッドの新校舎は、小さいながら教師用スペースが確保されており、宿舎付き分校としては最初と言える〔BAC議事録 880421-4〕。また巡回教師不在の間は、各O/S補助教員（アボリジニ）により、マニングリダ本校との無線を利用した授業が行われる。

6-2 医療支援

1961年に建設（7月に完成）されて1962年に正式開所するマニングリダ診療所は、当初、1957年から4年間にわたり町の建設指揮をとったNT行政庁福祉局（NTA Welfare Branch）の工事主任（manager）D. ドライスデールの妻で、自発的に集まって来たハンセン病患者達の治療を献身的に行い、新セトルメントに対するアボリジニの信頼感確立の中心となったイングリッド（Drysdale, Ingrid）にちなみ命名された。診療所には有資格の看護師が常駐し、少なくとも1980年代終わりまでは、週1度の頻度でダーウィンよりNT航空医療事業（NT Aerial Medical Service, 以下NTAMS）所属の医師が出張し、治療にあたる。さらに高度の治療が必要、あるいは緊急の場合には、直接NTAMSの救急機によりダーウィンへ搬送される体制をとっている。

O/Sへの医療巡回は、1974年3月にエアコンと冷蔵庫を装備した専用ランドクルーザーが割り当てられ、6月から月一度のペースで実施されることとなった。しかし現実には計画通りの間隔を維持するのは難しかったようで[BAC議事録 830324-1・2・871111-6]、1987年から1988年の時点では、6週間に1回の頻度で、各O/Sへの診療巡回が実施されていた[BAC議事録 900509-9]。また1989年には、週1回の頻度でダーウィンから医師がマニングリダ診療所へ出張し、診療とともに、毎回少なくとも1時間の医療講習を、O/Sに配備した救急セット[BAC議事録 840124-1・2・840614-2]の管理者ら関係者に実施している。

しかし、O/S住民の一般的健康状態については、町の住民に比べはるかに良好であることが知られている。O/S運動開始の1972年には、運動に対する最大の批判として、医療施設の整った町からの移動は、結果的に住民の健康状態悪化、特に子供の栄養失調や、この地域での最重要診療対象となってきた結核やハンセン病患者への適切な治療の不在による悪化などをもたらす、という強い懸念が示された。ところが数年を経た1977年の時点で、早くもマニングリダ地域担当医（Dr. Ritchie, W.:NTAMS）やアボリジニ担当省（Department of Aboriginal Affairs, DAA）の保健査察官から、予想と全く反するO/S生活の健康状況が報告されている。主な原因としては、1）伝統的食料（bush tucker）の活用、特にタンパク源としての狩猟による新鮮な肉や魚の確保、2）白人や他語族との共同生活を強られる町に比べ、極度にストレスの少ない環境とアルコールの不在（これは場所により大きな差があるが、全般的には町に比べ影響が少ない）、3）伝統的生活による活動的行動様式の採用、などがあげられている。さらにこうしたO/S生活を通じ、特に子供たちについて、貧血症や栄養失調が多い町やミッション系コミュニティに比べて健康状態が良好であると指摘されており、当初の最大懸念の一つはみごとに解消される結果となった。

なおNTAMSは、1934年に自家用機（DH60型ジプシーモス）をともなってNTAの医療官（Medical Officer）として赴任した医師、C. フェントン（Fenton, Clyde）の個人

的努力と活動から発達した、公的医療組織である。当初より、オーストラリアのシンボルの一つで、「フライング・ドクター」として知られるRFDS (Royal Flying Doctor Service of Australia) と協力しつつ、NTの北部を主な管轄域としている。RFDSは、トレーガー発明のペダル発電式無線機の設置とあわせた僻地への航空機による医療支援体制として、1928年に長老派教会系のオーストラリア内陸伝道会 (Australian Inland Mission, AIM) のフリン師 (Reverend John Flynn) により創設され、1939年までには単なるミッションの活動を越えた全国規模の民間組織へと発展していく。

参考文献

- BAC *Maningurida Area Outstations* '96, p.3・p.8・p.13・p.23.
- Carment, D. et al. (eds.) 1992, 1996 *Northern Territory Dictionary of Biography*, vol. I: p.94, vol. III: pp.77-80. Darwin: NTU Press.
- DAA *Review of Outstations in the Northern Region of the NT* '80, p.11.
- 堀江保範・久保正敏 2006 「オーストラリア交通事情 フライング・ドクター・サービス」『季刊民族学』118: 34-41, 千里文化財団.
- Maningrida Mirage* vol. 157, 721006・vol. 158, 721013・vol. 221, 740322・vol. 233, 740614・vol. 239, 740802・vol. 245, 741001.
- マニングリダ評議会議事録 890315 -2- (d).
- NTDLHLG *Community Profile for BAC Outstations* '93, p.5.
- ORC *Report* '76/'77, p.9.

6 教育と医療支援 図・写真集

P-6-1 O/Sの分校



初期の仮設校舎，コバンガ，1984，小山
(民博：X0268725)



イランの分校，1997，堀江



マルガリッドバンの学校，1988，藤岡



ナンガロッドの学校，1989，久保



ガマディの学校，1998，久保



ウェデジャの学校，1998，久保

P-6-2 巡回授業



巡回に向かうランクル, 1989, 久保



イカラカルの分校, 1989, 久保



イカラカル分校での授業, 1989, 久保



イカラカル分校泊, 1989, 久保



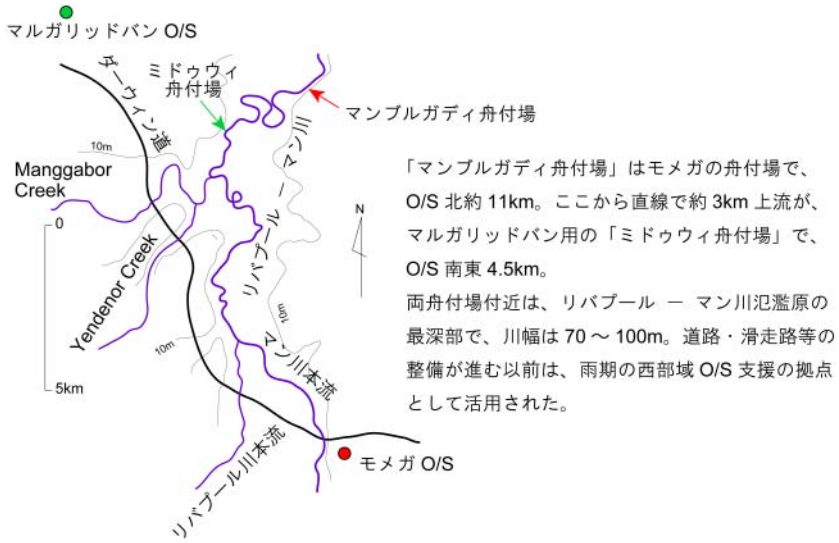
ナンガロッド分校での授業, 1989, 久保



コロビラーダ無線授業, 1992, 窪田

P-6-3 巡回販売 (第I部5-2・5-3 参照)

巡回販売・マンブルガディ舟付場 (第I部5-2 参照)



巡回販売・アンダラバイカダ舟付場 (第I部5-2・5-3 参照)



ガマディの舟付場, 1980, 小山 (民博: X0256301)



ガマディの旧 O/S 売店 (奥), 1988, 藤岡

巡回販売（Tucker-Run）（Tuckerは食料の意，第I部5-2・5-3 参照）



BAC 作業工場前，1982，小山（民博：X0220550）



出発前の販売品（小麦粉，砂糖，茶など），1982，小山（民博：X0220553）



ウェデジャO/Sで販売中，1982，小山（民博：X0220337）



ガマディO/Sで販売中，1982，小山（民博：X0266092）



巡回販売の積み荷，1988，藤岡



MPAの巡回販売主任職員（右），1988，藤岡

P-6-4 医療支援



旧クリニック（診療所），マニングリダ，2004，堀江



救急車，2004，堀江



巡回医療，コパンガ，1980，小山（左 民博：X0255971，右 民博：X0255972）



NTAMS 機による患者搬送，エルコ，1980，小山（左



民博：X0256434，右 民博：X0256435）

7 地域開発・環境保全と観光資源化

マニングリダ周辺地域での地域開発，それに伴って生じた環境破壊と保全，それに関連して生まれた観光開発の流れを概観しておく。

7-1 農牧プロジェクト

第Ⅲ部4章「道路整備史」でも触れたが，マニングリダ南約200kmにあるブルマンを出荷地として，1969年から1971年にかけて，林業に続く政府指導の地場産業として牧畜事業（Bulman Cattle Project）が実施され，マニングリダの南56マイルに位置する，ブライス川中流ガラガタワラ湿地で約150頭が放牧された。しかし，牧畜事業自体は雨期の増水が強すぎたため，失敗に終わる。

次に，「カデル農園（Cadel Garden）」事業に触れておく。カデル（ゴッチャンジンジラ）は，カデル川北岸に位置し古くからグナドバ語族の定住キャンプとして知られていた。1968年に住民のマブNが社会福祉局駐在職員ケーリー（Carey, Edward）の指導の下，小規模な灌漑設備によるバナナ等の栽培を始め，これが農園の起源となった。1971年からはマニングリダ発展協会（Maningrida Progressive Association，以下MPA）の要請により，B. コリンズが責任者となって本格的な開発を進め，1972年3月には農園をカデル住民主体の「グナドバ農園会社」（Gunadba Garden Co.）として発足させた。MPAはこの新会社と財政支援を中心とする5ヶ年支援契約を結び，MPA売店（マニングリダ・スーパー）に生鮮野菜や果物を提供するほか，南部諸州への生花を出荷するなど，販売にも成果をあげ，アボリジニの地場産業としては例外ともいえる成功をおさめた。しかしその後，1972年以降の政権交代による連邦政策の変更によってアボリジニに新たな賃金制度・失業保障費が認められてアボリジニの労働意識が変化し，またコリンズが退任した後は，関係者の熱意の低下によって尻すぼみ状態となり，1976年には事実上破綻する。その結果，MPAには負債が残された〔第Ⅰ部5章参照〕。

カデル農園の終了は，もう一つ負の遺産として環境問題を引き起こした。維持管理が行われなくなった農園は，数年にして本来のbushに様変わりする。コリンズの後任を継いだトンガ出身の宣教師ヴェコース（Veckose, Vainga）は，自家用にブタを飼育していたが，彼の帰国により残されたブタ（一説によると，わずか母ブタ1頭と子ブタ3匹）がbush化に適応して野生化し，周辺に拡散繁殖する。その数は周辺の自然資源のみならずアウトステーション（以下O/S）の衛生状態に悪影響を及ぼすまでに増え，駆除の実現が大きな課題となっていった〔BAC議事録 790830-3 注・900509-9〕。

7-2 CDEPによる野生化ブタ駆除プロジェクト

連邦政府は1977年に，遠隔地で就業機会が極めて限られたアボリジニ・コミュニティ

を対象とするコミュニティ開発雇用プロジェクト (Community Development Employment Projects, 以下 CDEP) を導入する。その骨子は、本来対象となるコミュニティ住民が各個人で受け取っていた社会保障費を、コミュニティが政府補助金として一括受領し、これを元本に該当地域住民を雇用し、生活環境向上のための事業を自ら企画立案し実施するものである。当初のほぼ10年間は試験的实施であり、この間、予算確保の難しさや適正運営等の問題も発生し、小規模にとどまる。しかし1986~1987会計年度からは、連邦政府（労働党ホーク内閣）の対アボリジニ雇用政策の中心として位置付けられ、規模・予算とも大幅に拡大して実施されることとなった。

BAC O/Sでも、1988年1月の総会で参加が決定され [BAC 議事録 880129-2], CDEP 事業を経済活動の中核とした社会への全面転換が図られる。この積極的導入と活用により [BAC 議事録 860123-4 注・871111-4 注], BACは全国モデルともいわれるほどの成果をあげ、それまで批判の多かった各種給付金や失業保険金を主な収入源とする福祉享受の受動型社会から（ただし、1973年4月からアボリジニ・コミュニティで開始された失業保険費の支払いは、アボリジニ担当省 (Department of Aboriginal Affairs, DAA) の方針により、O/Sに対しては1979年まで実施されなかった）、地域経済確立による自立型社会へと歩みだした [BAC 議事録 800117-4・800227-5・800305-1・800709-2・890307-5]。1997年時点では20のO/Sが参加し、BAC所属のマニングリダ定住者を含めて512名が登録されている。これは1995年現在のマニングリダとO/S全住民約2,000名の1/4に相当し、全国でも最大規模のCDEP事業とされる。しかし、やはり勤務日数の不正申告等の問題が発生している。

1989年3月の定例総会で、野生化したブタを駆除する「カデル事業」開始が宣言される [BAC 議事録 890307・同注-1~3]。BACのCDEP第1号となったこの事業は、ブタ駆除の他にも、居住環境美化、自家菜園、周辺道路整備、住宅管理、コミュニティ売店経営、工芸品製作促進、地域教育の定着化とO/S全体の衛生管理、といった多くの個別事業を含んでいた。

この結果、常勤のCDEP就労者として該当O/S住民14名の雇用を生みだし、1980年代初頭から繰り返し求められてきたプッシュ（人口集中域に対する原野域を指すが、O/Sと同義語の場合も多い）での就労機会確保が初めて実現されることとなる。ちなみに1989年には事業開始とともに、半期分（7月1日~12月31日）の給与およびその他経費としてA\$84,890（うち給与分はA\$70,724）がDAAより支給されている（交付金プロジェクト番号 89/90, 2722 Cadel CDEP）。

さらに、カデルがBAC最初のCDEPの対象となった理由としては、カデル農園の由来からも明らかのように、1970年代初頭より、マニングリダの町に対する近郊集落的な存在として施設整備等も進み、多くの住民が定住していたという、他のO/Sとは異なる経緯によるところが大きい。

7-3 水牛駆除から観光産業へ

BAC 管轄地域の環境保全にとって最大の障害となっていたのは、野生化したブタ [BAC 議事録 940907-1] と並んで水牛であった。水牛は、19世紀前半に始まり、中断に追い込まれた最初の白人による NT への入植、特に1838~1849年のアーネムランド北西部に位置するコボーグ (Cobourg) 半島のポート・エッシントン (Port Essington) 入植の際、ティモールから導入されたものの開発失敗と入植地放棄により野生化したものである。環境適応の結果、アーネムランド海岸域で水牛の繁殖が進む。ブタ駆除については、BAC の CDEP 第1号でもあるカデル事業の主要目的の一つに含まれて駆除が進んだが、自然環境管理の面で最も甚大な被害を及ぼすのは、水牛であった。いわゆる「ぬた場」を作り、湿地植生に大きな被害を与えるほか、「ぬた場」が連結して運河状となり、水流の変化による広域的な湿地の環境変化も引き起こすのである。しかし、水牛駆除 (狩猟) には危険が伴うので、これまでも専門の狩猟業者に駆除が委託されてきた [BAC 議事録 900816-3・920907-1]。こうした狩猟業者は主に、ペットフード産業へ水牛肉を供給しており、その意味から州政府も NT の主要な畜産資源の一つとして、水牛に対する結核等の病害感染防止対策 (Brucellosis and Tuberculosis, Eradication Campaign, 以下 BTEC 計画, プルセラ菌および結核感染撲滅計画) を導入し、感染の有無確認や、感染獣の除去を実施しており、完全な駆除ではなく、健全な資源としてある程度確保をはかっている面もある。アーネムランドでも北部土地評議会 (Northern Land Council, 以下 NLC) の仲介による伝統的土地所有者との了解の下、BTEC 計画が全地域で実施されていく [BAC 議事録 850404-1]。

その後1994年頃からは、従来の単なる駆除を一步進めて、こうした害獣を逆に観光資源と捉え、駆除とブッシュの環境保全、さらに現金収入を兼ねたサファリ・ツアー (buffalo hunting tour) としての実現を目指す計画が立ち上がる [BAC 議事録 940330-4]。もっとも、BAC で最初に観光事業 (以下、「観光事業」とは、「エコ・ツーリズム」を意味する) が討議された1988年4月の年次総会では、多くの住民が導入に慎重な態度を示していた [BAC 議事録 880421-10]。しかし、BAC 初の CDEP となった1989年のカデル事業が、主要目的の一つに野生ブタ駆除をあげていた点からも明らかのように、生活拠点となる周辺環境保全に対する O/S 住民の意識は、急速に高まってきた [BAC 議事録 870902-1-2]。1994年の計画では、被害に悩まされていた O/S 住民は、観光客受け入れによる新たな副収入の可能性を大いに期待していた。当初の計画は、狩猟牛1頭あたり A\$1,000の補償金支払いと、角を除く肉を該当地域の O/S 伝統的所有者に提供する、という構想で進められた。この計画を推進するための調査が、観光業者に委託されることになり、1970年代からマニングリダと深いかかわりを持つパーチェット (Burchett, Chris) [第I部5-2] に参加が要請される [BAC 議事録 940330-4・940706-4]。

彼は、1993年まで NT 州観光審議会 (NT Tourist Commission, 以下 NTTC) に所属

していた。NTTCは、1980年代後半に急速に拡大を始めたアボリジニ地域を対象にした観光に対応するため（1987～1988年度のNLC管轄地域での観光直接収入はA\$ 500,000に達している）、1984年からバーチャットを対アボリジニ連絡主任（Aboriginal Liaison Manager）として採用し、アボリジニ個人もしくは地域住民による観光事業の企画運営について、州環境保護審議会（Conservation Commission of the Northern Territory、以下CCNT、NT政府の行政機関の一つで、環境保護や自然公園管理維持等に責任を持つ）や各土地評議会（Land Council）[BAC議事録 870901-7 注]と協力して助言や援助を実施している。彼はその後AOTD社（Australian Outback Tourism Developments Pty. Ltd.）に移り、BACの上記観光計画に参加していく。

バーチャットは、具体的計画立案に先だって、NTにおけるアボリジニ観光事業（主にNTの海岸地方：Top Endを中心に、狩猟、釣りを対象としたツアーが主流）の現状をBAC関係者に理解してもらうため、連邦労働省（Department of Employment, Education and Training、以下DEET、1987～1996年）からの資金援助を受け、1994年の9月と11月に視察旅行を行う。第一次は陸路で、アーネムランド西部およびキャサリン地域を、第二次はMPAの飛行機をチャーターし、ヨーク半島とトレス海峡を、それぞれ視察した。第一次はBAC議長、CEOを含めた12名、第二次にはBAC議長、副議長、CEOを含めた関係者9名が参加した。視察の結果は2部の報告書（BAC Tourism Awareness Program, Sept. '94および同Stage Two, Nov. '94）としてまとめられ、DEETに提出された。なおこの時点では駆除業者導入とサファリ・ツアー実施の二本立てで害獣対策が検討されている[BAC議事録 940907-1]。

1994年10月27日にはこうした視察と平行し、サファリ・ツアー導入に積極的なジバルバル、ガマディ、コロビラーダの3 O/Sにブルガドル代表を加えた観光会議がマニングリダで開かれ、より具体的な計画が話し合われた。その席上、BAC環境保護管（レンジャー、Ranger）のイバDは、「環境資源を損なう鉱山開発と比べ、観光事業は逆にその保全を前提として成り立つゆえ、今後BACの中心的経済活動にするべきだ」と発言し、その将来的重要性を指摘した。

この結果、1995年乾期の試験的ツアー（2～3組）実施が合意される。しかし実際に実施されたのは環境文化体験（Scenic and Cultural）ツアー、すなわち、ブライスーカデル川流域での伝統文化体験ツアー（ジバルバル、コロビラーダ、ナナルクの3 O/Sが参加）であり、1996年からはリバプールルートムキンソン川でのパラマンディを対象とするスポーツフィッシング・ツアーも加わるが、水牛駆除をかねたサファリ・ツアーの企画は実施されなかった。

実際にサファリ・ツアーが実施された最初の事例は、2000年からのコロビラーダ南部地域である。このツアーは参加人数を5名に限定し（5日間で参加費は1人A\$ 5,000、参加者はアメリカやヨーロッパからのハンター客中心）、内容の充実をはかった結果、参

加者からは好評を得て成功をおさめる [2008年8月 BAC主任レンジャー (Hall, R.) 談]。

なお、スポーツフィッシングの対象となるバラマンディ (barramundi-perch) はスズキの一種 (ホソアカメ科アカメ属ミナミアカメ, *Lates calcarifer*) で、オーストラリア北部熱帯域に分布する。河川、浅水域、沿岸と生育域は広く、大型は1m・50kgを超える。その名称はアボリジニの「大きなウロコを持つ魚」に由来するとされ、本来はアーネムランドで一般的なりバーサーモン (*Scleropages leicarot*) やサラトガ (*S. jardini*) も含む。

7-4 ワニ調査と産業化

オーストラリア北部には、海水性と淡水性のワニ (クロコダイル) がいる。体長3mまでの淡水性ワニはさほど危険ではないが、海水性は日本名イリエワニ、体長5mから7mに達し世界最大の獰猛な爬虫類として知られる。バラマンディはイリエワニの好物であり、一般にバラマンディの好漁場はイリエワニの生息密度が高いとされる。

オーストラリアでは1972年に全面的なワニの禁猟と保護が決定されるが、条例制定にともなう学術調査として、アーネムランドでもシドニー大のメッセル (Messel, Harry / Prof.) およびウェブ (Webb, Graham / Dr.) を中心とする生態調査が5年計画で実施された。ウェブはオーストラリアを代表するワニの研究者である。1972年のゴイダー川流域に続き、マニングリダ周辺では1973~1974年にリバプールルートムキンソン川流域の調査が実施される。

この調査では無線発信装置によるワニの行動調査なども行われ、調査団の本部が置かれたマニングリダの他に、眼下にリバプールルートムキンソン川河口平原を望むクルカルミッジェリ (この地点はグウン地域にあるナナルク O/S の南800m, S 12° 12' 41", E 134° 17' 2", 標高61m) にも受信探査基地が設けられた [第Ⅲ部 P-7-4]。発信機を取り付けられた“Jocky”の愛称を持つワニの行動は、地元紙『ミラージュ』の1974年5月10日付記事となり [第Ⅲ部 P-7-3]、その行動は人びとの注目を集めた。この地点はその後、調査団長の名前から「メッセル展望台 (Messel's lookout)」と呼ばれる。ただしウェブは、住民関係者にまったく連絡しないまま、その調査報告書をメッセルと共著で発表したため問題となる。BACは1982年9月に緊急理事会を開き、事情聴取のために本人のマニングリダ召還を決定している (結果は不明) [BAC 議事録 820910]。

1994年9月のBAC定例総会では、害獣駆除と同様に、環境保全の立場からワニ飼育計画が検討される。具体的には、ワニ保護条例の先住民特例を活用してワニの卵を採取し、人工孵化させてから外部の飼育業者に販売するものである。これによる収入はサファリ・ツアーの場合同様、採取をおこなった地域の所有者に還元されることになっている [BAC 議事録 940907-2]。ワニ資源の活用については、すでに1987年9月総会の際、

CCNTに移動していたウェブより提案され、同時にCCNTによる生態調査では一切ワニを捕獲しないと的前提でBACからの承認を受けたが [BAC 議事録 870902-1-1]、その実施の過程で、またもや成体や卵のサンプルが持ち出されたらしく、1990年5月の定例総会で問題とされた [BAC 議事録 900509-7・900816-2]。

上記計画については、その後1995年2月総会で、再びウェブがCCNTの自然環境への影響を考慮したワニ飼育計画を説明したのを機に、BACとしての試験的实施 (pilot program) が合意される。後述するように、1995～1996年兩期にレンジャー・ステーションと附属研究施設が完成すると、小規模ながら、この計画は実際のBAC事業として開始された。レンジャー・ステーションが建てられたナナルクは、まさにメッセル展望台の跡地であり、ワニ資源の保護・活用と因縁の深い場所と言える。

7-5 「脱マニングリダ計画」：ジマダ開発計画、レンジャー・ステーション——ゴジCからイバDへ

ワニ資源活用を進めるレンジャー・ステーションの建設は、1994年3月のBAC定例総会で承認されたが [BAC 議事録 940330-2]、そこには、BACの「脱マニングリダ計画」という伏線があった。その計画をめぐっては、優勢なブララ語族出身のゴジCから少数中立的なゴンゴルゴニ語族のイバDへという、BAC内部での勢力移転というもう一つの側面も見えてくる。

1989年5月10日の年次総会で議長ゴジCが発言し [BAC 議事録 890510-2]、その後もしばしば議事録でも述べられる「ジマダ開発計画」は、ゴジCの個人的政治力によるところが大きい。もう一つの要因として、事務局をはじめとする諸施設をマニングリダから移転させようという、BACとしての組織的動きをあげることができる。その原因となったのは、1988年のマニングリダ評議会からの賃貸料要求である [BAC 議事録 880421-8・891221-3・900706-1 注]。この要求自体は、地主語族グループとBAC側長老代表者たちの話し合いで、何とか撤回する形で決着した。しかし、この要求は、活動規模の拡大に伴う職員宿舎（主に白人職員用）不足や作業工場敷地の狭さに悩んでいたBACにとって、自らの活動計画であってもマニングリダを本拠とするかぎり、その実施にあたり、常に地主グループを中心とするマニングリダ評議会の意向を配慮せざるを得ない、という現実をあらためて実感させるものであった。そこで浮上した移転計画の第一弾が作業工場である。いくつかのO/Sが候補となるが、1989年にはジベナへの移転が決定する。

ジマダをマニングリダに代わるコミュニティとしてBAC活動の新たな拠点とする開発計画は、こうした流れのなかで進められ、1990年7月には、詳しい施設の位置も示されたコミュニティ開発計画図も完成している [第Ⅲ部P-7-5]。1991年に先住民族委員会 (Aboriginal and Torres Strait Islander Commission, ATSIC) から特別融資として認めら

れ、1992年に建設されたジマダ揚陸場 (barge landing, S 12° 4' 25", E 134° 35' 46") は、この計画実現を大きく前進させると思われた [BAC 議事録 920907-3 注]。しかし、この画期的移転計画は結局実現せず、作業工場も町の南端への移転にとどまった [BAC 議事録 900509-6]。計画消滅の経緯は不明だが、やはり複数語族で構成され、その運営上どうしても権力バランスが要求される BAC にあって、主導的立場を強めていくゴジ C (彼自身ジマダの伝統的所有者の一人) の個人的影響力と、ジマダの位置に代表されるブララ語族優先に対する反発が作用した結果と考えられる。こうした反発は語族間に限らず、同じ語族内でもしばしば発生する。特にジマダにおいては、1980年11月、その O/S 売店の権利を主張するブララ語族のマダイ (Madai) グループに対し、同グララ (Gulala) グループが反発し、分離して新たなイランを東隣に設立した経緯がある。その後両グループ [BAC 議事録 840124-6] の境界問題から、1987年には元来滑走路の北にあったジマダが南側に移動した。この移住もジマダ計画の背景の一つと考えられる。

ジマダの揚陸場とともに、その後、地域サービス向上のために建てられたジベナの地区作業工場 (Regional Workshop) [BAC 議事録 920218-3-1)・920429-1-3)、第Ⅲ部 P-7-6] も、「脱マニングリダ計画」の遺産と言えよう。1999年現在、建設から7年を経たジマダ揚陸場 (およびジマダ O/S までの連絡道路) はまだ形を保ってはいるが、基礎地盤などの流出が激しく、維持管理作業がなされていないのは明白で (逆に言えばほとんど活用されていない)、あらためて使用するには補修工事が必要である [第Ⅲ部 P-7-5]。ジベナの作業工場はその他の施設に比べ、例外的ともいえるほど管理状態は良いが、これも揚陸場同様、建設以来いまだ実質的に使用されていないためと思われる。

1994年3月の定例総会で承認された、ナナルクでのレンジャー・ステーション建設決定の背景の一つにも、「脱マニングリダ計画」が構想としては依然として存在し、BAC の将来にわたる長期計画立案に少なからぬ影響を与えていたと推測できる。1995年以降、地域環境の保全対策と関連したエコ・ツーリズムの試験的導入が始まるが、こうした観光産業や、ワニの養殖などの科学的裏付けに基づく自然資源の商業化のため、レンジャー・ステーション (およびその付属研究施設) は BAC の将来にとって大きな意味を持っていた。このため、将来重要なこの施設の建設に際してマニングリダ評議会側から一切の介入を排除する目的で、評議会の管轄下にある町内地域ではなく、その管理が及ばない、マニングリダの南約20kmの該当地が最終的に選択された。ナナルクには滑走路も建設されることとなり (1997年完成)、外部からの研究者や観光客をマニングリダの空港を通さず、直接いわゆる BAC 地域へ送り込むことが可能となった。さらに1995~1996年兩期に建設されたステーションの研究者用宿舍と、同様に滑走路に隣接して確保された観光客用のキャンプ・サイトは、これまで施設の面で、どうしてもマニングリダとの係わりを絶つことができなかつた BAC にとって、独自の環境保全プロジェクトおよび、その一環としての観光事業推進を可能とするものである。

BACの「脱マニングリダ」思考と並ぶ、もう一つあるいは最大の要因として、イバDの存在とナナルクの地理的条件をあげることができる。彼はナナルクを含む該当地域グユン (Guyun, 1970年代はじめ, この地域に最初に作られたO/Sは地域名からグユンと呼ばれ, これが後にナナルクとなる) の伝統的所有者の一人で, 早くから観光事業に注目しており, 1991年7月総会では, ダーウィンのBatchelor Collegeと共同で, 伝統的地域の環境保護を担うBACレンジャーの養成を進める計画を提唱している。そのために同校のシャープ (Sharp, Michael) へ協力要請することも同会議で承認された [BAC議事録 910710-6]。

Batchelor Collegeは, 1960年代にダーウィンのアボリジニ高等教育機関であった, Kormilda College附属の補助教員養成所として開設される。養成所は1971年, 同年に1954年以來の操業を中止したラムジャングル・ウラン鉱山事務局 (ダーウィンの南南東約65km, 鉱山採掘地自体はこの北西6km, S 12° 59' 41", E 130° 59' 20"に位置) の跡地に移転し, アボリジニ教員養成センター (Aboriginal Teacher Education Center) として独立し, さらに1981年にはBatchelor Collegeへ発展する。現在はアリススプリングスにも分校を持ち, 伝統を生かした職業訓練や教員養成を始め, 環境保護やジャーナリズム, さらに経済や行政事務管理といった広い分野での教育を実施している。ただ地域環境保全 (Land Management) については, 2000年現在, NTU (NT University) に担当が移されており, Batchelorでは支援業務にとどまっている [2000年8月22日 Ash, Brian and Green, Felicity (Batchelor 職員) 談]。上記のシャープはBatchelor CollegeのLand Management Programのスタッフと思われるが, 彼はその後1992年に, カデル地域の野ブタ駆除CDEP事業の指導員として, BACに雇用される [BAC議事録 920204-5 注]。その後も1994年の時点で, BAC環境保全調整官 (Land Management Coordinator) に就任しており, おりからのサファリ・ツアー計画作成にも参加した。

レンジャー養成計画に基づいて, イバD自身が1994年にはBACレンジャーに就任すると同時に, アデレード大学の環境保全学 (environmental studies) コースの2年目 (単位獲得を前提とした) にも参加している。また1994年10月のBAC観光会議では, 「BACの将来は観光事業にかかっている。これにより新たな職を生み出すとともに, 環境保全の重要性を徹底することができる。その重要性は鉱山開発と比較すれば非常に顕著といえる。大地を掘り返す鉱山活動に対し, 観光ではむしろ自然をありのまま保つことにより, 人々 (観光客) の期待を満足させることができる」という, 観光事業への強い期待と支持を込めた発言をおこなっている。こうした彼自身の実績と環境保全に対する積極的活動が, ナナルクへの建設招致に影響を与えていたことは否定できまい。

さらに興味深いのは, BACにおけるイバDの台頭である。議事録から分かるように, BACでは発足当初よりほぼ継続して, プララ語族出身のゴジCが常に指導的地位を保持してきたが, この観光計画が具体化する1995年以降, BACの構成語族の中では少数中

立的なゴンゴルゴニ語族にもかかわらず、ゴジCと同世代のイバDが、彼に代わり（もしくは互いにライバルとして）中心的役割を果たすようになった。

マニングリダの南に位置し、50~70mの高台を形成するグユン地域は、リバプール〜トムキンソン川河口流域平野を見渡す景観の地として古くから知られ、その西側に広がるトムキンソン川氾濫原はナナルクまたはマワルク地域と呼ばれ、バラマンディの好漁場となっている [BAC 議事録 810325-10]。1972年8月には、地元紙『ミラージュ』に「A Future Tourist Resort?」と題する記事が掲載され、レンバランガ語族住民による観光事業の可能性が語られている。ナナルクの見晴らしのよさと、イリエワニの絶好の餌であるバラマンディが豊富な河川をひかえるという地理的条件から、先述の通り1970年代のワニの科学調査の際には拠点基地としても利用された [第Ⅲ部P-7-4]。

イバDたちの目指す観光開発が、今後のO/S運動の新しい展開に結びついていくのか否かは、アボリジニ全体の今後を占う意味でも、興味深いところである。

7-6 鉱山開発

最後に、現在までのところBAC管内では具体的計画は見られない、鉱山開発についても触れておく。議事録には賛否結果の記載はないものの、BACとしては原則的に、地域内でのあらゆる鉱山開発に反対する立場を早くから打ち出している [BAC 議事録 810721-2・811124-3・850305-1・850307-1]。マニングリダと鉱山開発の関わりは1970年に始まる。この時期は、アーネムランド西部での大規模ウラン鉱床発見に続き、地域全体が鉱山開発ブームを迎えていた。コミュニティとしてのマニングリダも、住民協同組合組織であるMPAを実質的主体者として、周辺鉱区での探査権 (Authority to Prospect, ATP) を申請獲得する。そして周辺ミッション・コミュニティと共同で、1971年に全国初のアボリジニ開発会社 (First Aboriginal Mining Co., FAMCO) を結成し、実際の探査をおこなうORMAC (Ocean Resource社とMcIntyre Mines of Canada社の合弁) と委託契約 (farm-out agreement) を結ぶ。

しかし、有望な鉱床の不在と、1972年末成立の労働党内閣によるNTにおけるウラン鉱山開発の凍結決定により、マニングリダの鉱山開発計画は事実上終了する。さらに「1976年NT土地権法」発効により、それまでの保護区 (Reserve) からアボリジニ地域 (Aboriginal Land) に変わったアーネムランドを対象とする開発計画については、該当地域の所有者や影響を受ける関係住民を代表し、企業との間での一切の交渉をNLC [BAC 議事録 870901-7 注] が実施することとなった。1979年のBAC発足以降も、1990年代初めかけ、管轄地域内鉱区への調査申請が散発的に行われる。その対象地域は主にカデル川やブライス川上流域で、NLCはその都度BACを通じ、該当住民の意思確認をおこなっている [BAC 議事録 901214-3-2)・930623-6・同注]。

鉱山開発が大規模に進められ、またその結果アボリジニ土地権運動に大きな役割を果

たしてきたのが、イルカラ (Yirrkala) である。1935年にメソジスト教会 (Methodist Overseas Mission, MOM) のミッション・セトルメントとして開設されたイルカラ (S 12° 15' 20", E 136° 53' 18") が位置するゴープ半島 (Gove Peninsula) では、1958年以降の資源探査により、有望なボーキサイト鉱床が発見される。当時の保守系メンジーズ (Menzies, Robert G.) 内閣は、1963年に該当地域約360平方キロメートルを保護区より除外し、開発を承認する。開発が地元のアボリジニの生活に与える影響を憂慮したイルカラ・ミッションの責任者E. ウェルズ (Wells, Edger) は、労働党のK. ビーズリイ (Beazly, Kim) や地元アボリジニ有力者と協議した結果、該当域の伝統的所有者17名の連名で、連邦議会下院への請願を決定する。これが「樹皮画請願」(Bark Petition) として知られるもので、J-G. ユヌピング (Yunuping, James-Galarrwuy) [BAC 議事録 880927・880928] はこの時、所有者たちへの説明や彼らの意見集約などアボリジニ側の実動的役割を果たした。イルカラ出身 (1948年生まれ) の彼はその後、町議会議員やアボリジニ受益信託基金 (Aboriginals Benefit Trust Fund, ABTF) [BAC 議事録 870916-1 注-1] 委員会委員等を歴任し、1970年以降は特にイルカラの土地権問題を広く発言することで注目を集める。1977年にはNLC 議長に選出され、以後この時点を含めて数次にわたり同職を務める。

伝統的な意味を持つ魚や動物の絵で縁取りされ、樹皮中央に貼られたグパプユング語 (ヨロンゴ語の方言) の請願本文と英訳は、政府の一方的決定と開発がもたらす住民や環境への悪影響に対する抗議が表明されると同時に、連邦議会による実状調査を要請している。8月の樹皮画請願提出を受け、9月には下院調査委員会が設置される。同委員会は10月に、企業からの補償支払い、開発監視のための常設委員会設置、聖地保全等の対策案を提示するとともに、該当地に対する伝統的所有者の精神的権利を認めた。こうした一連の展開により、該当地域は保護区としての指定を回復した。またこの樹皮画請願は、その後一段と活発化するアボリジニの権利主張をめぐる政治活動の象徴となっていく。

さらにイルカラ設立の歴史的背景が、1932年に発生した、被害者に真珠貝採集船乗員の日本人を含む、アボリジニによる複数の部外者殺人事件であった点も興味深い。この「カレドン湾事件」(カレドン湾:Caledon Bayはイルカラの南南西70km) と、1934年にかけてのその後の対応活動の中で、教会ミッションが打ち出した対策がイルカラ設立であり、同時に、国内外に対アボリジニ無策を示す結果となった連邦政府にとっては、それまでの「隔離 (そして絶滅)」から、オーストラリア社会への吸収 (これが第二次大戦後の「同化政策」へ発展) へと方針転換するきっかけとなったのである。

参考文献

- BAC *Outstation Profiles '96*.
- Bagshaw, Geoff 1982 Whose Store at Jimada? In Loveday, P. (eds.) *Service Delivery to Outstations*, pp.50-56. Darwin: ANU North Australia Research Unit (NARU).
- CAEP *BAC Tourism Awareness Program*, Stage I Sept. '94 and Stage II Nov. '94, pp.47-48.
- Carment, D. et al. (eds.) 1996 *Northern Territory Dictionary of Biography*, vol. III : pp.350-352. Darwin: NTU Press.
- DAA *Annual Report '72/'73*, p.28.
- DAA Regional Manager (Morich, Noel) より BAC 議長宛書簡 D11/203、890706.
- Horton, David (eds.) 1994 *The Encyclopaedia of Aboriginal Australia*, pp.100-101 · p.108 · p.1228 · p.1230 · p.1236. Canberra: The Australian Institute of Aboriginal and Torres Strait Islander Studies.
- 観光会議 (於マニングリダ, 941027) 議事録.
- Kauffman, P. 1998 *Wik, Mining & Aboriginies*, p.16 · pp.35-36. Sydney: Allen & Unwin.
- Maningrida Mirage* vol. 10, 691128 · vol. 32, 700522 · vol. 46, 700821 · vol. 52, 701002, · vol. 57, 701106 · vol. 74, 710305 · vol. 74, 710305 · vol. 79, 710408 · vol. 81, 770423 · vol. 87, 710604 · vol. 93, 710716 · vol. 106, 711015 · vol. 109, 711105 · vol. 129, 720324 · vol. 130, 720330 · vol. 134, 720428 · vol. 134, 720428 · vol. 151, 720325 · vol. 174, 730223 · vol. 199, 730907 · vol. 204, 731019 · vol. 209, 731214 · vol. 210, 731228 · vol. 218, 740301 · vol. 219, 740308 · vol. 225, 740419.
- MPA 議事録 710928 · 711103 · 720202 · 721028 · 731220 · 740123 · 740801 · 750421 · 771004.
- NLC *Annual Report '94/'95*, p.34 · 同 '95/'96, p.34 · 同 '96/'97, p.33.

7 地域開発・環境保全と観光資源化 図・写真集

P-7-1 ブタ飼育と野生化

半野生ブタ, マルガリッドバン,
1988, 藤岡



ブタ飼育, ジベナ, 1999, 久保



BAC CDEP 第1号としての野生ブタ駆除

Bawinanga Aboriginal Corporation
JI-MARDA 5
12.11.98 to 26.11.98

Write # in hours lost if person is at funeral	Write \$ in hours lost if person is sick	Write C in hours lost if person is absent	Write # in hours worked during the period by the employees are correct
00004	00006	00008	00010
00012	00014	00016	00018
00020	00022	00024	00026
00030	00032	00034	00036
00040	00042	00044	00046
00050	00052	00054	00056
00060	00062	00064	00066
00070	00072	00074	00076
00080	00082	00084	00086
00090	00092	00094	00096
00100	00102	00104	00106
00110	00112	00114	00116
00120	00122	00124	00126
00130	00132	00134	00136
00140	00142	00144	00146
00150	00152	00154	00156
00160	00162	00164	00166
00170	00172	00174	00176
00180	00182	00184	00186
00190	00192	00194	00196
00200	00202	00204	00206
00210	00212	00214	00216
00220	00222	00224	00226
00230	00232	00234	00236
00240	00242	00244	00246
00250	00252	00254	00256
00260	00262	00264	00266
00270	00272	00274	00276
00280	00282	00284	00286
00290	00292	00294	00296
00300	00302	00304	00306
00310	00312	00314	00316
00320	00322	00324	00326
00330	00332	00334	00336
00340	00342	00344	00346
00350	00352	00354	00356
00360	00362	00364	00366
00370	00372	00374	00376
00380	00382	00384	00386
00390	00392	00394	00396
00400	00402	00404	00406
00410	00412	00414	00416
00420	00422	00424	00426
00430	00432	00434	00436
00440	00442	00444	00446
00450	00452	00454	00456
00460	00462	00464	00466
00470	00472	00474	00476
00480	00482	00484	00486
00490	00492	00494	00496
00500	00502	00504	00506

Signature: Wayne Simpson
Duplicate
Date: 27.11.98

CDEP 出勤表 (1998年11月・ジマダの例)

ATBIC
CDEP PARTICIPANT SCHEDULE
as at 27-Nov-1997

Financial Year: 1997/1998
Period: 3rd Quarter Schedule
Exceptional Circumstances:

Community: Bawinanga A.C.
Grantee: Bawinanga A.C.

Note: 1. This form must be accompanied by a Covering Certificate (CDEP);
2. If a participant is listed as ON in the current status column, a New CDEP Participant Certificate for each participant must accompany the participant schedule. Funding cannot be provided for a participant without this certificate.
3. Each eligible person (including in a married/de facto relationship) should be listed as a separate participant.

Total number of participants from last Participant Schedule (A)	512
Less Offs (B)	23
Plus Ons (C)	23
Total number of current participants (A-B+C)	512
Total number of continuing participants (D)	489
Plus Ons (C)	23
Total (D+C)	512

P-7-2 水牛駆除から観光産業へ
水牛駆除 (第V部Q-8のカラーページも参照)



ジベナ南西カデル川氾濫原の水牛の「ぬた場」, 1998,
久保 (写真4枚のパノラマ合成)



地元民が射殺した野牛。
贅沢にも、肩ロースのみ切り取られていた。
1998, 久保

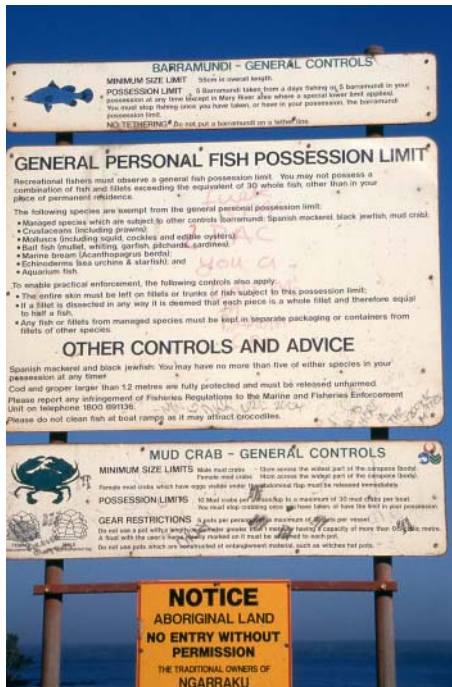
バラマンディ・フィッシング



バラマンディ, グマディア, 1980, 小山
(民博: X0255872)



民博所蔵バラマンディの樹皮画, H0085713



バラマンディ釣規則, マニングリダ, 2004, 堀江

P-7-3 ワニ調査と産業化

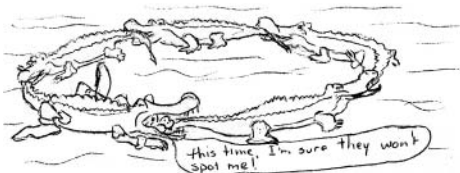
'Jocky' the crocodile = he's been everywhere!

These are the movements of the crocodile now known as "Jocky" since he was first sighted near the barge landing on March 26th, 1974. The map shows the different places that he has been either sighted or picked up with the radio receiver. And of course, all sightings by Crocodilus were verified by the radio receiver.

The greatest known distance he has travelled is approximately 16 miles, which is the distance between position 8 on the map (near the second bend in the Liverpool River) and the Position 9 on the map (Gudjerama rubbish tip).

Here is his history, so far:

- March 26 first sighted near barge landing (position 1)
- March 27 captured on Fisheries Beach (pos.2)
- April 1 released on Fisheries Beach with radio transmitter attached to his head.
- April 2 to April 7 Located in small creek, on east bank of Liverpool (pos 3)
- April 8 Sighted next to new barge landing (pos.4)
- April 9 to April 10 Returned to small creek (pos. 3)
- April 11 Sighted floating in water (pos.5)
- April 12 Sighted in among mangroves on east bank of Liverpool (pos.6). It was also reported that on April 12 he was seen floating passed the camp on the west bank of the Liverpool opposite Fisheries Beach.
- April 13 sighted in among mangroves on west bank of Liverpool(pos.7)
- April 14 picked up with radio receiver at night (pos.8)
- April 15 picked up with radio receiver (pos.9)
- April 16 to April 30 during this period he was not located because of a receiver malfunction, but on April 22 he was sighted by Joe Webber and others in Gudjerama Creek near the rubbish tip.
- May 1 Picked up with receiver 490 yards upstream from Gudjerama rubbish tip (position 10)
- May 2 observed basking in the sun 500 yards upstream of the mouth of Gudjerama Creek
- May 3 sighted floating downriver passed rubbish tip
- May 4 not located on this day
- May 5 picked up with radio receiver about 1½ miles upstream of rubbish tip at Gudjerama Creek.



Jocky's Map----



『ミラージュ』 Vol. 228 1974年5月10日号

P-7-4 レンジャー・ステーション



左ページのワニ Jocky を観測したメッセル展望台の跡地に建つ、レンジャー・ステーション研究棟, 1997, 堀江

A Future Tourist Resort?

Standing on the edge of a high ridge at GUYUN one gets a magnificent view of the surrounding country looking across the Tomkinson River flats to the Mann and Liverpool Rivers and the sea beyond. Paddy Fordham with a gesture suggesting that a few miles one way or another don't matter - reckons that on a clear day you can see 'right up to Goulburn Is,' across to Nimbuwa Rock and the plains to the south stretch "way down into the snow country."



'Evans Lookout', a taller ridge, a short distance away to the South would be an even better lookout. However one should be careful here. The cliff face is steep, and way back there was a huge fall of rock which buried "thousands and thousands" of people of different tribes. This was in the time of the Ancestor MANWURRI WURRI.

One could imagine a time in the future, when a Rembaranga Warden and guide would take visitors to see these and other places and return to GUYUN at a given time to watch a troupe of famous dancers perform.

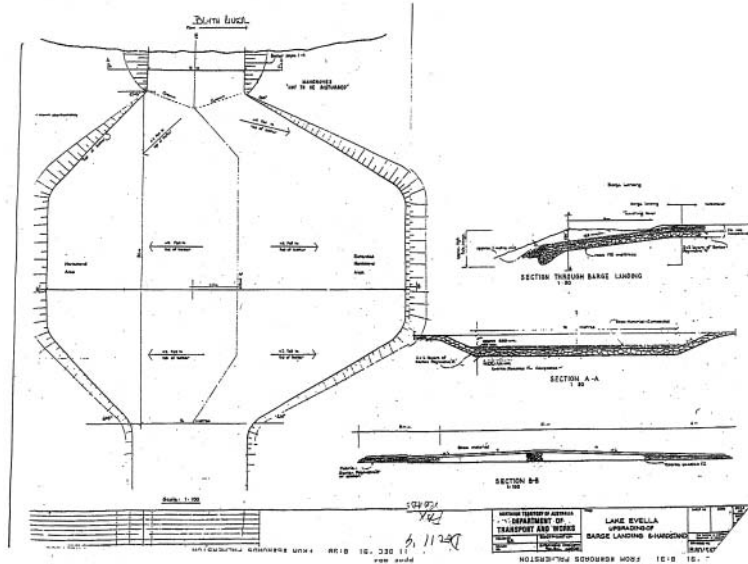
The spacious and orderly layout of the Guyun camp, looking the essence of neatness is a credit to the people living there and particularly to its unofficial mayor and town clerk, Paddy Fordham.

メッセル展望台が置かれたグ
yun地域はまた古くから景勝
の地として知られる。
『ミラージュ』 Vol. 151
1972年 8月25日号で、観光開
発の将来性が語られている。



上記『ミラージュ』のイラストと同一地点から四半世紀後に望むトムキンソン川氾濫原, 1997, 堀江
(写真2枚のパノラマ合成)

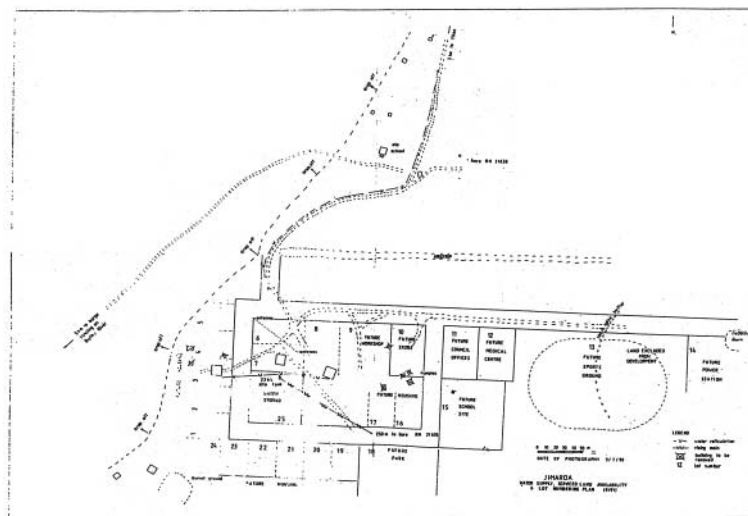
P-7-5 ジマダ開発計画



揚陸場図面

1991年11月9日付 NTDTW より BAC 宛て Fax 図面。

タイトルはアーネムランド東部 Lake Evella (S 12° 30' 14", E 135° 48' 21", 標高78m, 現ガプウィヤック : Gapuwiyak で, マニングリダ東南東約180km) の陸揚場改修 (ガプウィヤックは内陸部にあるため, 実際の位置は約18km 北西のパッキングム川東岸, S 12° 21' 20", E 135° 48') となっているが, 接水面に Blyth (ブライス) 川との手書き表示があり, 同じ設計が利用されたものと考えられる。



コミュニティ開発計画図

NTDLH の Slap 計画 (アボリジニ・コミュニティの将来的土地利用の可能性調査のため 1988年より開始) に関連して 1990年7月作製



ブライス川河口東岸を走る連絡道。上が南，左下にはジマダ（1991年5月17日撮影 GoogleEarth）
 (第V部 Q-9 のカラーページも参照)



氾濫原と Black Soil, ジマダ周辺, 1999, 久保



ジマダ揚陸場スロープ, 1999, 久保



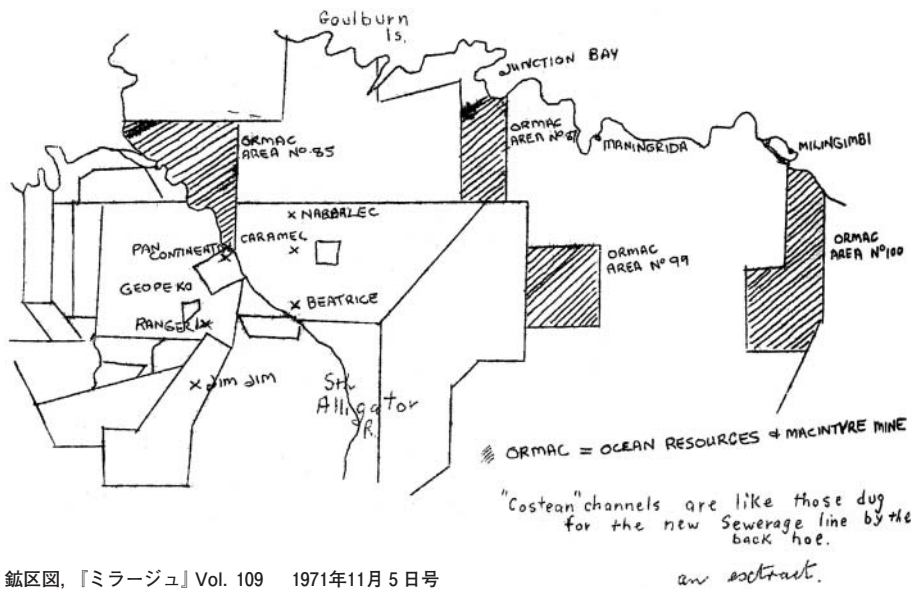
メンテナンス不足で流出激しいスロープ, 1999, 久保

P-7-6 ジマダ開発計画のジベナ作業工場



左：2004, 右：1998, 堀江

P-7-7 鉱山開発



鉱区図, 『ミラージュ』Vol. 109 1971年11月5日号



BAC 事務室に掲示されていた反開発ステッカー, 1989年, 久保

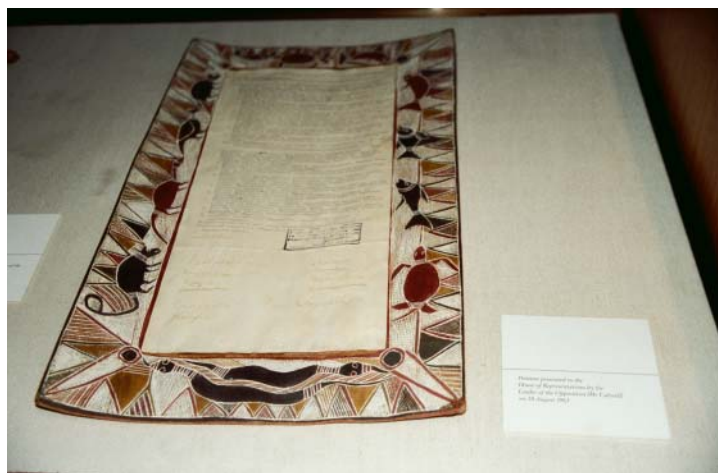
イルカラ郊外,
ボーキサイト採掘場,
1991, 久保



ボーキサイト搬送ベルトコンベヤー, 1991, 久保



ボーキサイト砕石工場, 1991, 久保



樹皮画請願, オーストラリア国会議事堂, 1995, 久保

8 博物館活動，民博との関係

8-1 Djomi 博物館

BACの工芸センター（Art and Craft Center, 以下ACC）と深く関わるのが，博物館の運営である。旧O/S支援センター（Outstation Resource Center, ORC）建屋を改修したBAC Djomi博物館は，当時（初代）の工芸アドバイザー（Art and Craft Adviser, 以下ACA）であったP. クックが中心となり，BAC前身のO/S支援協会（Outstation Resource Association, ORA）会議での1979年の一連の討議を経て設立が決定され [BAC議事録 790712-2・790823・790912-1]，1980年に開館した。なおDjomiは地元グナビジ語族の聖地の1つで，人魚とそれにつきそうノコギリ鮫が棲むとされる泉の名前に由来し，BAC傘下のアウトステーション（以下O/S）を中心に収集された伝統的資料（樹皮画，カヌー，漁用ネット，狩猟具，デリリーバッグ，石斧，棺など）や古写真・書籍資料の収蔵と展示を目的とする。開館にあわせて運営委員が選出され，その後1984年と1988年に改選されている [BAC議事録 791211-4・840126-5・880421-9]。

1992年9月の年次総会では，1995年に実施されることになる博物館改修の準備委員も兼ねた運営委員が選任された。その一人，教師であったガード（Garde, Murray）は，1992年からACCの文化担当官（Cultural Research Officer）に就任し，この年9月には，民博で開催された特別展「オーストラリア・アボリジニ展—狩人と精霊の5万年」（1992年9月10日～12月8日開催） [BAC議事録 890308-5-1] 注に実演参加した，マニングリダのアーティスト（ダンサーと工芸品制作者）の世話役として同行するなど，民博オーストラリア・アボリジニ研究グループとも関係が深い。1995年のDjomi改修においても，同研究グループの杉藤重信が，資料整理や目録作成などでガードに協力している。ガードはその後1998年に後任のゾーリック（Sauluick, Adam）と交代している。

8-2 民博の資料収集とACAのゴジC

民博オーストラリア・アボリジニ研究グループのリーダー小山修三は，ACCを通じて標本資料収集を継続してきた。1970年代以降，人類学者による現地調査を歓迎しない雰囲気アボリジニの間に高まり，研究者側にも，一方的な調査ではなく現地へのフィードバックを伴う互恵性が研究倫理として求められるようになった。フィードバックの一つの形が，資料購入の対価であった。小山も1982年の調査開始時から，民博のアボリジニ関連資料充実を図って，積極的に標本資料収集を心がけてきた。そのほかにも，民博映像取材も数回BACを介して行われ [BAC議事録 860918-4]，その際に使用する車の修理代をBACに支払っている [BAC議事録 870916-1 注-4。第Ⅲ部P-8-2。2003年9月小山談]。その際に撮影された映像は編集され，研究資料として，また，民博ビデオテープのオセアニア地域紹介作品として公開されている [第Ⅳ部 参考附表参照]。

このように、民博による現地調査や資料収集は、マニングリダ O/S グループにとって有力な資金源であり、その窓口である ACA の立場は政治的・経済的な優位につながると思われても不思議はない。なお、ACC の歴史と活動については、第 I 部 5 章参照。

初代の P. クック以来、2000年現在のサーモン (Salmon, Fiona) に至るまで、ACA はその職務上、工芸品ビジネス経験を持つ白人が就任してきた [第 I 部 5-3]。しかし1985年にトッド (Todd, G.) を継いだバーチェット (Burchett, G.) は [BAC 議事録 850625-1]、その後、議事録上何の記載もないまま、1986年にゴジ C と交代している。こういった場合、内輪もめにより BAC が ACA を一方的に解雇した可能性が高く、工芸品ビジネスの素人に近いゴジ C への交代は、かなり強引なものと言える。ただし、ゴジ C は1981年6月の理事会でクックの後任問題が討議された際 (この時点で彼は BAC 議長)、自ら「このまま白人を継続させていいのか?」と発言し、その結果、理事会として当人の指名を総会に諮る旨の合意を得ている [BAC 議事録 810626-4]。しかし1981年7月総会では彼は全く指名されず、白人後任者の募集採用が可決された [BAC 議事録 810722-1]。

いずれにせよ1986年にゴジ C が ACA に就任した背景には、こうした経緯とともに、民博の小山とのつながりを有望な ACC 活動の「資金源」にしたい、という彼の思惑もあったようだ。当時、小山が中心になり企画したアボリジニ展「狩人の夢 オーストラリア・アボリジニの世界」が神戸市立博物館で1986年7月26日～8月31日に開催されたほか (この展示には ACC 代表として ACA のゴジ C、樹皮画実演も兼ねて画家のブン J とウヌ J が参加する。その他オーエンペリからは、画家の Niamera, Bobby と息子の Alexander が招待された) [BAC 議事録 860408-2-7] 注-4]、1992年の民博特別展も計画されていた [BAC 議事録 890308-5-1]。ゴジ C は BAC 創設以来、実務家能力を発揮し、常に役員職 (正副議長、書記、財務) の常連だったが、この ACA 交代に合わせたかのように、1986年役員選では無役に留まった。この例外的状況も、「遣り手」として金の流れに敏感な彼が、民博への期待を込めて ACA に就任したとも推測できる。

常に有望な資金源を見極める彼の能力は、その後も、多額の公的資金援助をとまなうコミュニティ開発雇用プロジェクト (Community Development Employment Projects, CDEP) 導入や、それを活用したジマダ開発計画の際に遺憾なく発揮される [BAC 議事録 890510-2]。実際、1989年の議長復帰に合わせて提唱した同計画では、実施にあたり ACA を辞任している。こうした先見性により、一貫して BAC 内勢力を維持してきたゴジ C であったが、前章 7-5 で触れたように、1990年代に入って活発化した、自然環境保全と観光に重点を置く新たな BAC 活動計画では、同年代で、環境問題の専門教育を受けたイバ D に主導権が移っていく (ゴジ C は1953年、イバ D は1955年生まれ—1954年生まれとの資料もある)。BAC におけるこの傾向は1990年代後半にはより明確化する。

シン J、アン N、グラ J-P といった1950年代生れで BAC 事務局の四役 (議長、副議長、書記、財務) を歴任するリーダー達の中で1980年代から頭角を現してきた最有力のブラ

ラ語族を代表するゴジCと、それに代わって台頭してきたゴンゴルゴニ語族のイバDが一步先んずる、という並立関係が定着していく(ゴジCは1995, 1996, 1998年と無役が続き、1997年に副議長となるが、この間イバDは1998年の副議長を除き、議長職を占める)。この二人はBACのみならず、マニングリダ発展協会(MPA)でも役職を競っており(1997年にはイバDが議長で、ゴジCは副議長を務めるが、1998年にはゴジCが議長となり、しかも副議長職は空席となっている)、1990年代後半を見る限り、表面的にはゴジCはBACから身を引き、MPAに精力を集中している印象すら与える。

8-3 民博協力によるコンピュータ導入とアンN

BAC Executive OfficerのD. ボンドは、1987年頃からBAC事務処理にコンピュータを導入する意向を持っていた。ボンドと民博の小山は、民博側がBACのコンピュータ上でデータベースを基本としたソフトを開発し、それをを用いた事務処理で得られるデータを民博と共有するという、一種の互恵的なプロジェクトを進めることになった。そこで、1988年7~8月に民博の久保が現地入りし、停電が頻発し砂埃が侵入するというコンピュータにとって過酷な条件の下、なんとかソフトを作成して、操作法を講習することで実用化にこぎつけた。その講習会におけるアンNのコンピュータ操作学習方法から、久保はイメージ操作を基本とするアボリジニの学習方法に気づく。言語に基づく論理的な理解よりは視覚的・文脈依存的な理解を優先するかのようなアンNの学習方法は、アボリジニの科学や技術に対する態度にも共通すると思われ、BAC議事録の中で数多く述べられている、自動車に代表される機械類の故障多発との関連も感じられる。

アンNはブララ支族のグナドパ語族出身で1952年生まれ、ゴジCやシンJらと同様に、1970年代以降のO/S運動やBAC活動を支える1950年代生まれのリーダーたちの一人である。コパンガとならび1974年に最も早く開校したカデルO/S分校で初代教員を務める(恐らく補助教員)など、アボリジニ男性としては珍しく社会変化への強い興味や柔軟性を持つとされる。この結果が、1985年3月の定例総会で述べられているBAC社会保障担当[BAC議事録 850307-3]や1993年のBAC議長を含め[BAC議事録 930420-1]、事務処理を必要とするさまざまな役職への就任の背景と思われる(ただし、社会保障担当については、1986年に業務態度への不満が表面化して[BAC議事録 860124-2・同注]辞任するが、1988年には復職する[BAC議事録 880707-4・同注])。事務のコンピュータ化で示した強い興味や講習会への積極的参加も、その性格の現れだろうか。

参考文献

BAC *Maningurida Area Outstations* '96.

Bagshaw, Jean 1993 *Store Stories, Northern Territory Aboriginal Communities*, p.24. Darwin:
ANU North Australia Research Unit (NARU).

Hunter, John 1974 *Visit to Maningrida Outstations* (Hunter Report), p. 11.

久保正敏 1996 『コンピュータ・ドリーミング』明石書店.

MPA 議事録 970530・980424.

8 博物館活動，民博との関係 図・写真集

P-8-1 Djomi 博物館



改修前の Djomi 博物館外観，
1988，藤岡

カヌー搬入，1990，久保





Djomi 博物館展示, 1999, 久保



搬入されたカヌーも展示,
1999, 久保



1995年改修後の Djomi 博物館外
観, 2004, 堀江

P-8-2 民博撮影隊 (BAC 議事録 870916-1 注-4 参照)

右が、BAC から民博撮影隊に貸し出されたランクル。ガマディに向かうラマンガニング道路, 1986, 小山 (民博 : X0269051)



ブッシュ走行の日常作業はバンク修理。ガマディに向かうラマンガニング道路, 1986, 小山 (民博 : X0266482)



民博撮影隊, ガマディ, 1986, 小山
(上 民博 : X0266542, 下 民博 : X0268948)



P-8-3 BACにコンピュータ導入



業務用ソフト開発, 1988, 杉藤



BAC事務室の奥に置かれたコンピュータには、UPS（無停電電源装置）が必須, 1989, 久保



女性職員に指導するボンド氏, 1989, 久保

9 補遺写真集

P-9-1 マニングリダ評議会



アボリジニ旗，民博所蔵：H0219596（BAC 議事録 880421-4 注-2 参照）

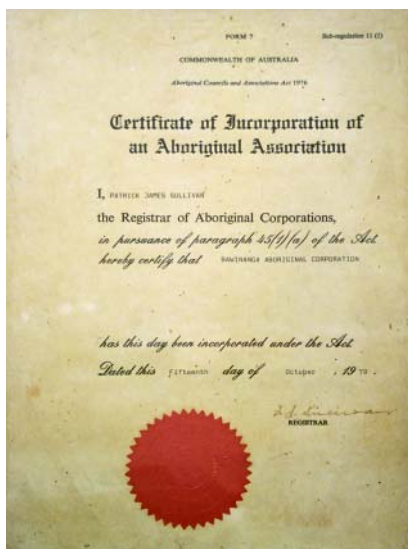


マニングリダ評議会事務所，1989，久保

P-9-2 BAC 事務棟



旧 BAC の正面と内部，左：1988，右：1989，久保



BAC の公認証，1999，久保



新 BAC の正面（上）と内部（下），1995，久保

P-9-3 BAC ACC



旧 ACC 内部, 1989, 久保



新 ACC (1991年改修後) 内部, 1995, 久保



改修・増築後の ACC, 2004, 堀江



マニングリダ空港に掲示の ACC 案内板, 2004, 堀江

P-9-4 マニングリダ工業地区（旧製材所跡地）

（BAC 議事録 870901-8 注 参照）



- ① BAC 作業工場 ② BAC 給油所 ③ BAC (CDEP) ブロック工場 ④ MPA 作業工場 (MPA 大工班)
 ⑤ マニングリダ評議会作業工場 ⑥ コミュニティ用発電所 ⑦ コミュニティ用メイン上水タンク
 ⑧ 空港ターミナル ⑨ 空港燃料貯蔵所 (2011年6月撮影 GoogleEarthより)



BAC 併設の旧作業工事，1990，久保



工業地区に移転後の BAC 新作業工事，1999，久保

P-9-5 BACの装備例 (BAC 議事録 890307-3 参照)



軍用トラック, コロビラーダ,
1992, 窪田



その7年後は廃車状態,
BAC 作業工場, 1999, 久保

輸送トラックは、大型荷対応のクレーン付きユニック型で、不整地用の全輪駆動車。上下写真に見られる劣化の激しさは、厳しい作業環境を物語る。



後継の輸送トラック,
BAC 作業工場, 1999, 久保

P-9-6 MPA の事業例



旧 MPA 売店外観, 1988, 小山 (民博 : X0267381)



旧 MPA 売店内部, 1982, 小山 (民博 : X0268709)



テイクアウト Hasty Tasty 内部, 1982, 小山
(民博 : X0221667)



新 MPA 中心施設 (奥 : 売店, 中央 : 事務棟,
手前 : テイクアウト), 2004, 堀江

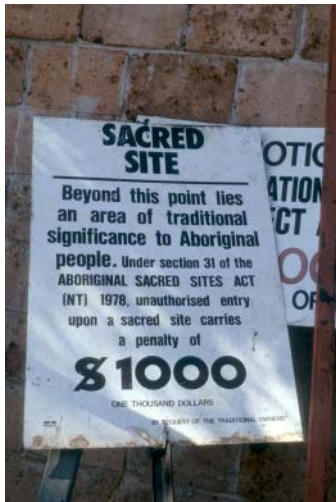
P-9-7 聖地・儀礼保護 (BAC 議事録 870330-9 参照)



聖地告知板, コバンガ周辺, 1982, 小山 (民博: X0220517)



女性入域禁止を示す儀礼告知板, 儀礼は Business と表現される。マニングリダ, 1984, 小山 (民博: X0222417)



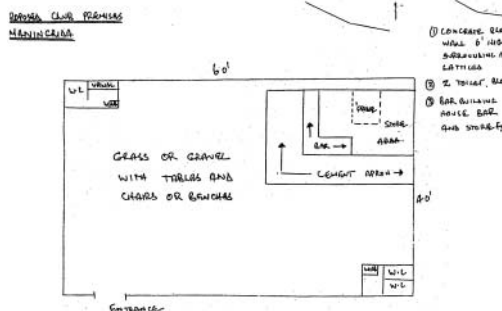
聖地告知板, ジベナ, 1998, 堀江



儀礼告知板, 1996, 杉藤

P-9-8 禁酒通告

(BAC 議事録 850306-2 注, 880128-1 参照)



マニングリダで 1969年開設ビール・バーの図案 (ハンター: Hunter, John 手書き)



禁酒通告書, ジベナ, 1996, 杉藤

P-9-9 OP Shop (BAC 議事録 870901-2 注 参照)



OP Shop 本部, ダーウィンの英国国教会, 2004, 堀江



OP Shop 本部売店, ダーウィン, 2004, 堀江



OP Shop マニングリダ支店, 2004, 堀江



OP Shop マニングリダ支店内部, 2004, 鎌田

P-9-10 JET センター (BAC 議事録 940907-5 注 参照)



JET センター事務棟, 2004, 堀江



JET センター専用ランクル, 2004, 堀江