



MNLFのムスリミン・セマ議長と兵士たち＝マギンダナオ州ダトゥ・オディン・シンスワット町のキャンプ・イブラヒム

Bangsamoro

報告

<第24話>

モロ民族解放戦線

ミンダナオ平和構築支援の現場から

中坪 央暁

(国際開発ジャーナル社編集委員)

「ムラドMILF議長はコタバト高校の1年先輩で、製図のクラスで机を並べたこともあったなあ。若い頃から互いに知っているし、和平に向けて共闘するのに何の問題もありませんよ」

モロ・イスラム解放戦線（MILF）の前身であるモロ民族解放戦線（MNLF）のムスリミン・セマ議長（67歳）は土曜日の朝、簡素な集会所でコーヒを勧めながら穏やかに語り始めた。同じ歴史を共有してきた同世代のマギンダナオ人同士で、いずれも大学で理工系を専攻したインテリであり、ずんぐりした体形といい笑った感じといい、ムラド議長とどこか似た雰囲気がある。

バンサモロの中心都市コタバトから車で南東に

約40分、マギンダナオ州ダトゥ・オディン・シンスワット町。にぎやかな市場から細い脇道に入り、小高い丘に差し掛かったところに、MNLFセマ派の本拠地キャンプ・イブラヒムがある。パームヤシやバナナ畑、水田に囲まれた一見普通の集落だが、弾帯を装てんした機関銃が検問所に据え付けられ、迷彩服の兵士たちが警戒している。

セマは1960年代末から70年頃、指導者ヌル・ミスアリ（77歳）と共にMNLFを創設した急進派イスラム青年グループの一人である。マレーシアで軍事訓練を受け、わずか数十人で武装闘争の口火を切った彼らの中核は、首都マニラの大学に在籍するミンダナオ出身の若者たちであり、当時のミ

スアリは国立フィリピン大学講師、セマは測地学を学ぶ学生だった。

和平プロセスについて尋ねると、セマは「半世紀近い闘争の歴史を忘れてはならない。一番肝心なのは、現在の和平プロセスはMNLFがラモス政権と1996年に結んだジャカルタ協定（最終和平合意）が前提にあるということだ。自治政府設立に向けた暫定行政機構の設置、MNLF兵士の政府軍への統合など重要な合意がなされたものの、期待を裏切って履行されなかった。アキノ前大統領はMILFを交渉相手にして包括和平合意（2014年3月）を結んだが、それは96年合意の枠内に過ぎず、MNLFと政府の合意をないがしろにすることは認めら

れない」と強調した。MNLFにとっては筋論であり、メンツの問題でもある。

少しばかり込み入った経緯を説明する必要がある。当地のイスラム教徒を意味する「モロ」の旗印を掲げて、分離独立を求める武装闘争を主導したMNLFは、マルコス政権時代の1976年、停戦の条件としてミンダナオ島とスルー諸島14州の自治を認める「トリポリ協定」を受け入れた。これは「分離独立を棚上げし、高度な自治権の獲得を目指す大きな転換点だった」（セマ）。しかし、住民投票の実施をめぐるMNLF内の路線対立が激化し、闘争継続を主張するMILFが84年に分派するなどの曲折を経て、コラソン・アキノ政権時代の90年、ムスリム・ミンダナオ自治区（ARMM）が4州だけの不完全な形ながら発足した。現実路線を進んだMNLFは96年に前出の最終和平合意を結び、ミスアリがARMM州知事、セマはARMM政府事務局長に就いた。

ところが、ミスアリはARMM政府で権力を独占し、汚職が疑われるなど信用を失って2001年に失脚、スルー諸島に逃れて武装蜂起を度々試みるも失敗を重ねる。「ミスマネジメントとサボタージュを繰り返したミスアリは、もはや一緒にやっていける仲間ではなくなった」とセマは切り捨て



マラカニアン宮殿でドゥテルテ大統領を迎えられるスル・ミスアリ(右)=2016年11月3日(Presidential Photo)

る。アロヨ政権は交渉相手をMILFに切り替え、続くアキノ大統領も歴史的な「成田会談」（2010年8月）でムラド議長との信頼関係を築いて、包括和平合意（2014年3月）を実現した。

最盛時3万人超の勢力を誇ったMNLFは、主役の座をMILFに奪われて軍事的・政治的に弱体化し、現在はセマ派（マギンダナオ州）、ミスアリ派（スルー諸島）、アロント派（ラナオ地方）の3派に分かれている。セマは2008年、MNLF中央委員会で議長に選ばれたが、創設以来の議長であるミスアリはこれを認めておらず、最も政府寄りのアロントMNLF元副議長派も、セマによれば「最初に投降した信用できないグループ」。要するに仲が悪いのだが、国際機構「イスラム協力機構」（OIC）は今もMNLFを“承認”し、フィリピン政府とMNLFの協議を側面支援している。

バンサモロに通い始めて2年余り、ムラド議長らMILF幹部には何度も会っているが、MNLFと接触するのは今回が初めてである。ドゥテルテ大統領はアキノ前政権の方針を見直し、MILFだけでなく「MNLFを含むすべての関係者を巻き込んで、より包括的な和平プロセスを進める」と表明し、もともと良好な関係にあるMILFに加えて、MNLFのセマ、アロント両派と会談した。ムラド、セマ

両議長も6月末、協力して政府との協議を進めるという共同声明を発表した。共産系の新人民軍（NPA）にも寛容な大統領が掃討を宣言しているのは、外国人誘拐・殺害を繰り返し、IS（イスラム国）との関係が指摘されるスルー諸島のイスラム過激派アブ・サヤフだけである。

かつてコタバト市長を務め、下院議員の妻を持つセマは「われわれは常に現実的かつ楽観的であり、イスラム教徒、キリスト教徒、先住民が等しく恩恵を受ける和平プロセスを期待している。ドゥテルテ大統領はミンダナオの歴史を良く理解しており、他の政治家と違って実行力もある。必ず最終和平を実現してくれると思う」と話した。



キャンプ・イブラヒムを訪ねた翌週、驚くべきニュースが流れた。ミンダナオ南西沖のスルー諸島ホロ島に潜伏していたミスアリが2016年11月3日、マニラのマラカニアン宮殿（大統領府）でドゥテルテ大統領と電撃会見し、「私は大統領を尊敬している。われわれを必要としてくれるのであれば、和平の取り組みに協力することを約束する」と述べて、和平プロセスに参画する意向を表明したのである。大統領はミスアリと抱き合い、「公正な国を次の世代に託すために、イスラムの兄弟たちに協力を求める」と応じた。

アキノ前政権とMILFの間で進められていた和平協議に反発したミスアリ派は2013年9月、ミンダナオ島南西端の都市ザンボアングの市街地を約20日間占拠し、政府軍・警察との交戦で民間人12人を含む計230人が死亡する大惨事を引き起こした。反乱罪などの容疑で指名手配され、四面楚歌となったミスアリは、スルー諸島に3年間潜んでいたが、MNLFの取り込みを図るドゥテルテ大統領の政治判断で司法手続きが一時停止され、大統領府のドゥレサ和平担当長官が極秘裏にホロ島まで迎えに行ったという。

MILFのイクバル和平交渉団長は「ミス

アリ氏の和平協議参加に反対しない」と述べたが、当のミスアリはドゥテルテ政権による和平推進を支持するものの「MILFは許しがたい裏切り者であり、政府は彼らと袂を分か^{たもと}つべきだ」と強硬姿勢を見せ、独自の和平案を策定する考えを示した。セマに改めてコメントを求めると「ミスアリが和平を支持すると言うのは、自分の利益と人気取りのためであり、MNLFやバンサモロの人々を代表した発言ではない。全く話にならない」。ちょっと厄介な人が出てきちゃったなという感じである。



とはいえ、停滞していた和平プロセスは再び動き始めた。ドゥテルテ大統領は11月7日、バンサモロ政府設立に向けたバンサモロ基本法（BBL）起草を担うバンサモロ移行委員会（BTC）のメンバーを現行15人から21人に改編する大統領令に署名した。アキノ前大統領によって2012年12月に設置された旧BTCは、イクバル和平交渉団長を委員長として、政府側7人・MILF側8人で構成されていたが、より広範な参加を求めるドゥテルテ大統領の意向で、政府側10人・MILF側11人に拡大され、MNLFセマ派は3席を獲得した。もちろんミスアリ派は入っていない。

旧BTCによって起草されたBBLは14年9月、アキノ前大統領を通じて上下院に上程されたが、国



多くの乗客で混み合うマニラ首都圏のLRT2号線

家警察特殊部隊44人がMILFとの偶発戦で殺害されたママサパノ事件（2015年1月）をきっかけに反対派議員のサボタージュが公然化し、まともな審議が行われないまま、2016年6月のアキノ政権の退陣に伴って廃案となった。新BTCは近くBBL草案の再検討に着手するが、速やかに審議を進めるには、ドゥテルテ大統領が国民の圧倒的支持を受けている今のうちに指導力を発揮し、勢いを付けて事を運ぶ必要がある。



冷房が利いた電車の窓から見下ろすと、高架沿いの通りに大渋滞が起きている。マニラ首都圏を東西に走るLRT（軽量高架鉄道）2号線は、平日午前中、ほぼ満員ながら予想以上の快適さだった。渋滞の心配がなく、運賃も15～25ペソ（約30～50円）と手頃なLRTは、朝夕のラッシュ時は駅構内に入れないほど混雑するという。

マニラ市街を南北に貫くLRT 1号線が開業したのは1985年のこと。乗客数の増加、車両や線路の老朽化を受けて、円借款による1号線増強事業が94年から進められるとともに、96年には2号線の建設が始まった（2004年開業）。国有の公共交通機関であるLRT 1号線は現在約20キロ・20駅、2号線は約14キロ・11駅の区間で運行され、99年開業のMRT（マニラ・メトロレール）と併せて、1日130万人超（2014年調査）の通勤・通学客の足になっている。

「人口約1,200万人を抱え、経済成長を続けるマニラ首都圏の交通渋滞は深刻で、その経済コストは1日当たり24億ペソ（約50億円）と言われます。JICAは1990年代に交通マスタープランを提案したのですが、財政不足もあって手が打てないまま状況が悪化してしまったのです」と話すのは、JICAフィリピン事務所に20数年勤めるフロロ・アドビエント（61歳）である。アドビエントも参画した「マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ」策定支援では、2030年までに鉄道300キロ、高速道路500キロを整備する“ドリームプラン”が提案され、2015年には日比両政府が



円借款で建設された首都圏バング市内の環状道路立体交差

「マニラ首都圏の運輸交通セクターにおける質の高いインフラ整備のための協力ロードマップ」に合意した。こうした構想に基づき、都市鉄道の延伸や新設、高速道路や立体交差整備が実施あるいは計画され、新規プロジェクトとして地下鉄や新国際空港計画が打ち出されている。

伊藤晋JICA事務所長は「ドゥテルテ大統領は『社会経済10課題（アジェンダ）』の中で、インフラ整備にGDP（国内総生産）の5%を充てることを宣言し、懸案である首都圏の交通インフラ整備にも力を入れる方針です。同時にマニラ一極集中を解消するために、ミンダナオ島など地方の開発を進めようとしています」と説明する。

対フィリピン国別開発協力方針（旧国別援助方針）は、重点3分野として、①投資促進を通じた持続的経済成長、②脆弱性の克服と生活・生産基盤の安定、③ミンダナオにおける平和と開発——を挙げている。「特定地域の特定の問題を支援の重点分野として明記している例は他にありません。日本の外交や開発協力がいかにミンダナオ和平を重視しているかの表れです」と話す伊藤は、「ドゥテルテ大統領は『自分が何とかする』という意気込みでミンダナオ和平に取り組んでいます。新たにMNLFが加わるなど留意すべき点がありますが、全体として良い方向に進むのではないかと考えます」。いよいよ面白くなってきた。

*文中敬称略（つづく）