

mundi

The Magazine of the Japan International Cooperation Agency

[ムンディ]

3

2016 March
No.30



特集

鉄道物語

日本と世界の鉄道員

花嫁が待っているから

Laos ラオス



「これから迎えに行くんだよ」

白い正装に身を包み、笑顔でこう話す彼は、今日の主役、花婿だ。

ラオスでは、結婚式当日の朝、花婿が花嫁を迎えに行く習慣がある。花婿は、親族や友人たちと祝いの歌を歌いながら近所を練り歩き、花嫁の家へと向かう。その間、花嫁とその親族たちは家の中で、花婿の到着を今か今かと心待ちにしている。

しかし、家に入る一歩手前のところで、花婿は、花嫁の親しい友人たちに止められてしまう。

「あなたは一生変わらずに花嫁を愛し続けますか」「入る前に祝い酒を身を清めなさい」。花嫁に会うための最後の関門だ。

仲間と共に試練に打ち勝ち、初めて花嫁のもとに辿り着ける。まるで、勇者がお姫様を救う物語のようだ。幾多の試練を乗り越え結ばれた2人は、この先、きっと幸せになれるだろう。

ウドムサイ県



撮影：森 治彦（ラオス/青年海外協力隊）

あなたの作品募集中！

「my photo」では、あなたが撮影した写真を募集しています。貧困や環境問題などをテーマにした写真、国内外問わず国際協力の最前線で活動に励む日本人や開発途上国の人の姿、テレビや新聞ではなかなか報じられない土地の風景や人々の暮らしなど、国際協力や途上国を身近に感じられる写真を、撮影時のエピソードを添えてご応募ください。応募作品の中から毎号1枚、本コーナーで紹介させていただきます。

応募条件 ①応募者本人が撮影した作品に限ります。②被写体に関する肖像権は、応募者の責任において了解が得られているものとします。③写真は、解像度が300万画素以上(目安)で撮影されていること、また画像の記録形式はJPEGを推奨します。

応募方法 お名前、連絡先(電話番号とEメール)、エピソード(300~350字)、記名の可否をご記入の上、写真と共に応募先アドレスまでEメールでお送りください。

*応募作品は本コーナーの他に、事前確認の上でJICAの広報活動に活用させていただく場合があります。*ご記入いただいた個人情報はこちら以外の目的では使用いたしません。また、応募作品はご返却いたしませんので、あらかじめご了承ください。

応募 / 問い合わせ先

jica-photo@idj.co.jp

(「mundi」編集部宛)

「mundi」はラテン語で「世界」。開発途上国の現状や、現場で活動する人々の姿を紹介するJICA広報誌です。

02 my photo 花嫁が待っているから ラオス

04 特集

鉄道物語 日本と世界の鉄道員

走り続ける、日印鉄道協力 インド
円滑な運営を自分たちの手で ベトナム
大地に根付く技術と絆 ミャンマー
世界で活躍！日本の列車



18 PLAYERS 鉄道車両にかける情熱の輪を 株式会社総合車両製作所 (J-TREC)

20 世界とつながる教室

ヒロシマの 心を運ぶ路面電車

広島県広島市立千田小学校



22 JICA Volunteer Story 杉原 千鶴 青年海外協力隊／バヌアツ／土木

24 JICA STAFF 田中 賢子 JICA社会基盤・平和構築部 運輸交通・情報通信グループ 第二チーム

25 JICA UPDATE

26 Voice 白川 淳 トラベルライター・鉄道史研究者

28 ココシリ 「ここが知りたい」いろんなトピックを分かりやすく解説！

30 地球ギャラリー

巡り合わせの旅

—アジアの列車に揺られて



37 イチオン! 本・映画・イベント

39 MONO語り 搾りたての新鮮な風味をお届け！

40 私のなんとかしなきゃ! 真鍋 かをり タレント



JICAのビジョン

すべての人々が恩恵を受ける、
ダイナミックな開発を進めます

Inclusive and Dynamic Development

表紙

©米屋こうじ

インドネシアの首都ジャカルタの中心部に位置するジャカルタコタ駅は、近郊電車路線の始発駅。「東京」と表示されたこの車両は引退したが、他にも日本の中古車両が多数活躍する(2010年)



期待が高まる 日本の幅広い鉄道支援

3月26日、北海道新幹線が開通する。日本の鉄道技術の代名詞とも言える新幹線は、昨年末、インドで採用されることが決まった。ムンバイ〜アーメダバード間の500キロという距離は、東京から大阪までとほぼ等しい。日本の約9倍の面積という広大なインドの大都市間を、日本の技術がつなぐことになる。

世界各国は、日本の鉄道技術に注目している。中でも開発途上国が期待しているのは、日本が持つ鉄道整備と地域開発のノウハウだ。「しかし、ただ鉄道を敷けば沿線が繁栄する、と考えるのは大きな間違いです。日本の新幹線も都市鉄道整備も、関連法制の整備や沿線開発計画を含めた包括的な取り組みがあったからこそ成功したのです」と、政策研究大学院大学の森地茂教授は指摘する。世界中で都市化が進む中、大都市圏を網羅する都市鉄道のマスタープランと都市計画、そして高度経済成長という絶好のタイミングが重なって実現した日本の経験をどう生かすかが、日本からの鉄道技術の国際的な発信には重要だ。

森地教授は「日本の協力も、かつては施設や機材の整備が中心でした。今は運行や営業の仕組みづくりから

メンテナンス技術まで、ソフト面の協力が広がっています」と説明する。協力対象も、新幹線などの高速鉄道のほか、地下鉄などの都市鉄道や都市間交通、車両そのものの提供など、多様化してきている。

中古車両の輸出が示す 鉄道員のプライド

近年注目が集まっているのは、日本で使われなくなった車両を海外に輸出するケースだ。古い車両を海外に輸出することのメリットはいくつかある。その一つは、古い列車のほうが電子化などの最新技術が使用されておらず、海外でも整備が容易だからだ。もう一つ、重要な点として、年数のたった車体でもきちんと維持管理ができる日本のメンテナンス技術の高さがある。

その背景について、森地教授はこう説明してくれた。「日本では、鉄道会社に入社すると、どんなエリートでも一度は現場に配属されます。それだけ運行管理やメンテナンスなどの現場業務のステータスが高く、技術者も自分の仕事に誇りを持っているのです。しかし、多くの国では、技術者がホワイトカラーとして現場に密着した経験がないため、中身が伴わず、それが事故の遠因となるのです」

特集

鉄道物語

ぼっぼや

日本と世界の鉄道員

速くて、時間に正確で、安全な交通機関。

日本全国で人々の足となっている鉄道は、世界でもその技術力の高さで評価されている。

日本の鉄道を支える“鉄道員”、現場技術者の心は、世界に伝わるだろうか。

編集協力：政策研究大学院大学 政策研究センター所長 森地 茂教授

戦時中にタイ・カンチャナブリに持ち込まれた日本製蒸気機関車C56。今年に一度のお祭りでは、日の丸を掲げて走行する ©白川 淳

線路

「メクネス～フェズ間 鉄道複線化事業」

モロッコ最大の商業都市カサブランカからフェズまでを結ぶ国有鉄道は、国の経済発展の軸となっている。その輸送力の増強を目的として、単線のまま残されていたメクネス～フェズ間の**57キロ**の複線化を支援した。これにより、年間約**150万人**(1998年)だった旅客輸送量は、複線化完了後、約**353万人**(2010年)に増加した。



複線化された線路

モロッコ

施設

「鉄道輸送近代化事業」

トルクメニスタンでは、ディーゼル機関車の老朽化が著しいことに加え、大規模な修繕を国外に委託していたため、車両の修理に時間を要していた。そこで、首都アシガバットの機関車修理工場に新しい設備や機器を導入。エンジンや台車の点検・修繕にかかる時間は、事業実施前の1両あたり**55日間**(1996年)から、**18.5日間**(2006年)に短縮された。



新しい設備が導入されたアシガバット機関車修理工場

トルクメニスタン

特集 鉄道物語

日本と世界の鉄道員

車両！線路！施設！ 世界の鉄道を支える ニッポンの技術！

線路

「国鉄軌道改良事業」

1990年に設立されたタイ国有鉄道は、レールの老朽化や破損によって列車の運行に支障をきたしていた。そこで、軌道の改良や新規建設を支援すると、北線のレール破損件数は、年間**110件**(1998年)から、**37件**(2004年)に減少した。この他、都市鉄道の整備事業も含めると、これまで支援した区間の総距離は約**976キロ**で、国内の全路線の約**24%**に及ぶ。

都市鉄道の整備事業では、日本製の車両が採用された「パープルライン」の整備が進んでいる



タイ

車両 線路 施設

「カイロ地下鉄4号線 第一期整備事業」

大カイロ都市圏で深刻化する交通渋滞を緩和し、観光振興を図るため、カイロ中心部からピラミッド地区までを結ぶ約**18.8キロ**の地下鉄の整備に協力。始点から終点までの所要時間は約**30分**を目標に掲げ、土木工事や車両の整備、**16カ所**の駅の建設を進めている。駅は安全かつ経済的な構造となるように、日本の防災基準に基づいて設計されている。



ハダエク・エル・アシュガール駅の完成予想図

エジプト

モンゴル

車両 線路 施設

「鉄道輸送力整備事業」

貨物輸送の約7割を鉄道が占めているモンゴル。その軌道や車両、修理工場などの整備・更新を支援したことで、2002年のモンゴル鉄道の貨物輸送量は約**65億トン**キロと、1999年からの3年間で約**2倍**に伸びた。また、耐久性に優れた軌道への交換や鉄道通信網の整備によって、2002年の事故件数は、1994年に比べて**27%**減少した。



整備された機関車修理工場

車両 線路 施設

「鉄道修復事業」

チリでは1960年代以降、鉄道の整備がほとんど行われておらず、車両や施設の老朽化が問題となっていた。そこで、特に老朽化が著しい首都圏通勤線を中心に、約**1,900キロ**の軌道修復や、**116カ所**の橋の改修を支援するとともに、機関車や客車を修理した。**754件**(1991年)あった国鉄全体の事故件数は、事業終了後には**272件**(2000年)まで減少した。



修復された軌道や架線

チリ

★日本がこれまでに鉄道分野を支援した国…

41カ国

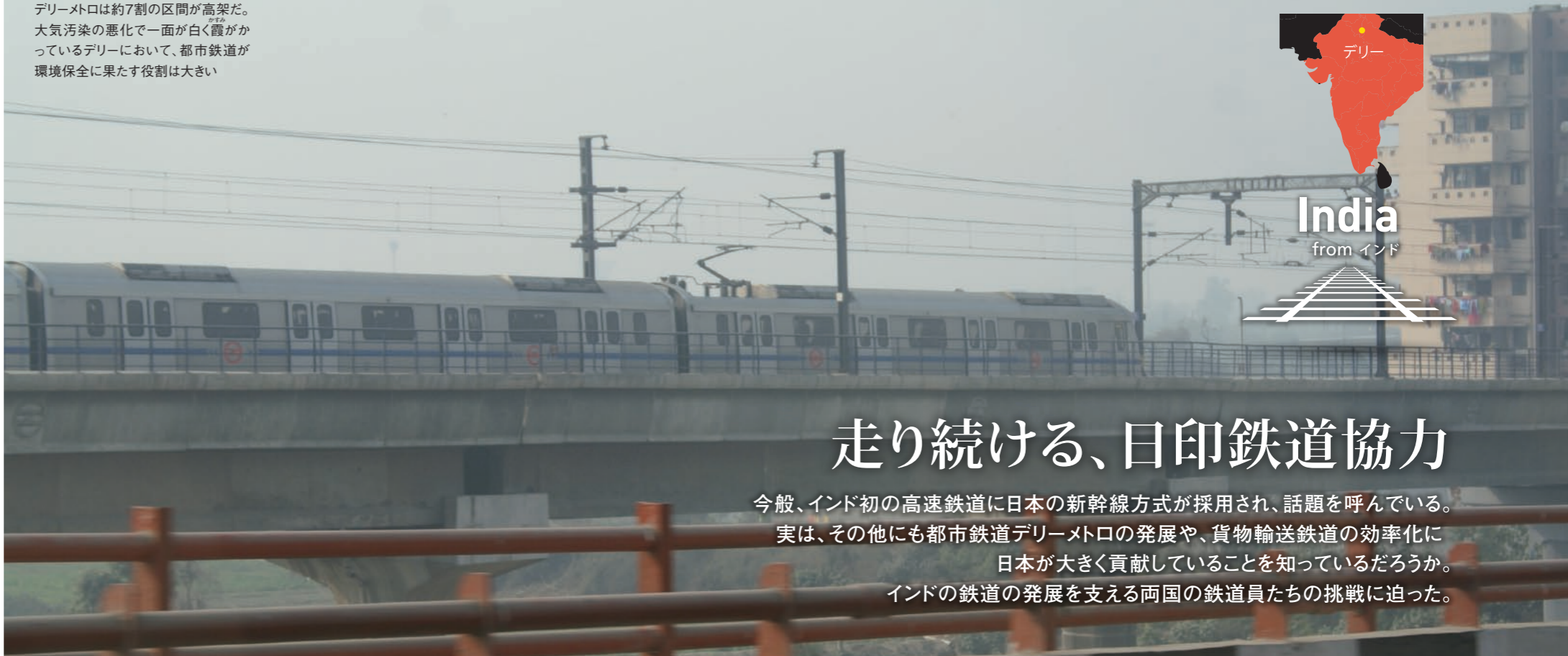
※2016年1月末現在(実施中の案件含む)

「インドの貨物鉄道は、積み下ろし作業が終わり次第、その場で運行ダイヤを作って出発するといふもので、決められた計画ダイヤが無いんですよ。それが今ようやく変わり始めています」。そう話すのは、日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）の海外事業室室長兼西村公司さんだ。西村さんは、昨年9月から鉄道貨物輸送の専門家としてインド貨物専用鉄道公社（DFC公社）の貨物輸送の効率化を目指すJICAのプロジェクトに携わってきた。

貨物輸送鉄道の効率化に貢献

日本でも、コンテナ輸送が一般化する前は、途中駅での貨物の積み替えに時間を要したこと、加えて、鉄道での輸送はコストが高かったことから、貨物輸送のシェアは、見る見る道路に奪われていった。そのため、コンテナ化をはじめとする、さまざまな効率化とサービス向上を進めてきたのだ。同じことが、今、インドで起きている。DFC公社幹部で、インフラ部門を担当するD・S・ラナさんは、「インドでは、貨物輸送の需要は増えていますが、近年の高速道路整備などの影響により、鉄道輸送の割合は伸び悩んでいます。専用線を整備し、計画ダイヤを作ることで、利用者の増加につなげたいと思います」と話す。

デリーメトロは約7割の区間が高架だ。大気汚染の悪化で一面が白く霞がっているデリーにおいて、都市鉄道が環境保全に果たす役割は大きい



走り続ける、日印鉄道協力

今般、インド初の高速鉄道に日本の新幹線方式が採用され、話題を呼んでいる。実は、その他にも都市鉄道デリーメトロの発展や、貨物輸送鉄道の効率化に日本が大きく貢献していることを知っているだろうか。インドの鉄道の発展を支える両国の鉄道員たちの挑戦に迫った。

鉄道の国インドで広がる支援

日本に先立つこと19年、1853年にアジアで最初の鉄道がインドに開通した。日本による鉄道支援」と言っても、鉄道の歴史ではインドの方が先輩なのだ。それは、同国の鉄道がイギリス植民地時代の遺産だったことによる。

今日では総延長距離約6万5000キロを有し、アメリカ、ロシア、中国に次ぐ世界第4位の鉄道大国に成長したインドで、鉄道は国の誇りとなった。国父マハトマ・ガンジーが有色人種への差別が横行するイギリス統治下の南アフリカ共和国から帰国した後、非暴力・不服従運動のため、鉄道で祖国を巡る旅に出たことを知る人も多いだろう。

鉄道と共に歴史を歩んできたインドは今、日本をパートナーに新たな挑戦に乗り出した。同国初の高速鉄道建設事業だ。国際的な受注獲得競争が激化する中、昨年12月の日印首脳会談で日本式新幹線の技術を活用して整備することが合意されたことは記憶に新しい。

一方、2002年開業の都市鉄道、デリーメトロは、今ではすっかり市民の足として定着している。それまで、ひどい交通渋滞に悩まされ、空調のないバスなどに頼るしかなかった人々は、メトロ

このプロジェクトでは、DFC公社職員向けの日本での研修も予定されている。ラナさんは、ここで期待することの一つとして、「コールドチェーン」、すなわち冷蔵品など、低温の状態を保ったままの輸送に関する知識の習得を挙げた。

日本の冷蔵コンテナが発電式なのに対し、インドは外部コンセント式。コンテナが貨物駅にある間は、発車まで外部コンセントにつながなければならない。しかし、差込口の数には、当然限りがある。だからこそ、列車の計画ダイヤ、さらには、駅での作業工程を定めた作業ダイヤに従って、効率的にコンテナを積み、時間通りに列車



一日約2,800本が走るデリーメトロ。先頭または最終車両は終日女性専用車両となっている



デリー近郊ダドリの貨物接続・集配ターミナル。貨物専用鉄道が完成すると、これまで3日かかっていたデリー〜ムンバイ間の輸送が24時間以内で可能に

により「定時」「快適」「安全」という新たな価値を享受し、この事業は日印協力の象徴として名を広めた。

さらに、06年からは日印政府共同で、「デリー〜ムンバイ間産業大動脈構想」が進められている。西回廊と呼ばれる同区間約1500キロの産業振興を目的とするこの計画の屋台骨となるのが、貨物輸送専用鉄道だ。既存の貨物鉄道は旅客と路線を共有しているが、この事業で貨物専用路線を新設して輸送力強化を図り、加えて、貨物輸送オペレーションの効率化を目指すのだ。ここにも日本の技術と経験が活用されている。貨物とメトロ、それぞれの舞台

を発車させることが重要なのだ。「冷蔵品と普通の貨物では、輸送に求められる条件が全く違うのです」。西村さんの厳しい口調には、顧客の大切な荷物を預かる仕事へのプライドがにじんでいた。顧客の要望に応えられる輸送が実現すれば、将来的には西回廊沿線に、より多くの日本企業が進出することとなり、日印の経済関係が一層深まることだろう。

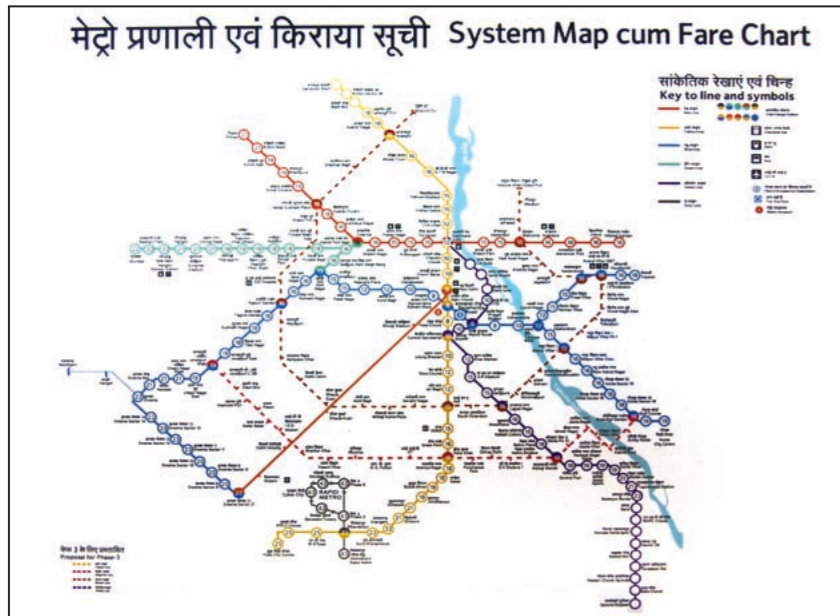
総延長距離で東京メトロを超えたデリーメトロ。建設中の環状線が点線で示されている。既存の路線も延伸中だ



DFC公社幹部のラナさん。インド国鉄勤務だったが、2007年の公社設立時、先陣を切って貨物専用鉄道事業に参加した



JR貨物の西村さん。「日本は鉱物資源が乏しい分、生活物資を運ぶコンテナ輸送が発展したのです」と話す



三菱電機の補助電源装置は車両の床下に取り付けられている



車両用電機製品のメンテナンスを行う三菱電機の現地社員ら



は信頼関係が感じられた。ここを含め、20ある土木工事現場で活躍するのは、インドや中国、ロシアなどの施工業者だ。また、40人近くいるアドバイザーの中でも、鶴丸さんは唯一の日本人だという。「もっと日本人にも活躍してほしいという思いもありますね」。その胸の内を明かしてくれた。

一方、積極的に商機を狙うのは、日本信号株式会社だ。同社は、日本の信号メーカーとして初めてインドで信号システムを受注した。「8号線では、無線信号を利用して列車の位置を検知し、速度や車間距離を安全に保つ画期的なシステムを導入します。従来は、利用者が増加すると1編成あたりの車両数を増やしていましたが、この技術を活用すると、列車の運転間

隔を縮めることができるのです」。そう説明するのは、同社でインドのプロジェクト責任者を務める荻原浩史さんだ。技術の開発当初は、社内でも「本当に実用化できるのか」と懸念を示す声が少なくなかった。そんな中、電波やノイズなどのデータを丁寧に収集し、試験を繰り返しながら安全性・信頼性を高めていった結果、11年に中国の北京地下鉄で初めてこの技術が導入されるに至った。「日本では興味は示されるものの、国内で前例がないと難しい」とすぐに導入にはつながりませんでした。北京に次ぐ実績を作りたくて、インドのメトロ市場で圧倒的な影響力を持つデリーで、導入を目指したのです」と荻原さんは今後の展開にも意欲を見せる。他方、インドのメトロ全体で車両用電機製品の約7割を受注している三菱電機株式会社は、デリーメトロとは15年来の協力関係にある。09年から2年半、現地に駐在していた車両システムエンジニアリング部の大山裕二さんは、「外気が45度に達する真夏、私たちの製品が取り付けられている車両の床下の温度は、70度くらいまで上がります。また、インドはほこりっぽいことも特徴です。この過酷な環境で製品の高い信頼性を保つには、電力のロスを減らして温度

を上げないようにしたり、清掃しやすいモーターを作るなどの工夫が必要でした」と振り返る。業界の潮流としては、車両メーカーが電機製品の製造も兼ねる傾向が強まりつつあるが、少なくともインドでは、同社が車両メーカーをリードする構図ができていく。三菱電機は、ブレーキのエネルギーを再利用することで、従来より約3割の省エネを可能にする技術や、最新の半導体素子で電力の消費量を格段に改善する技術、加えて、日本式の手厚いアフターサービスで、デリーメトロをはじめとするインドのメトロを支えてきた。日本の協力を受けながら、デリーメトロ会社も独自に駅構内の屋根にソーラーパネルを取り付けて駅の電力を賄うなど、環境分野を中心に先進的な取り組みを始めていく。広報担当執行役員のアヌジ・ダヤルさんは、「デリーメトロは、鉄道分野では世界で初めて、温室効果ガスの削減を目指す国連のクリーン開発メカニズムに登録されました。私は、環境にやさしく、人々の生活を支えるデリーメトロが好きなんです」と笑顔を見せた。今後、日本の支援が、インドの、そして世界の鉄道発展の追い風となり、人々の生活を支えていくことを願う。

(編集部 湯澤絵里子)

デリーメトロ会社のアヌジ・ダヤルさん。昨年末、国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)に出席し、デリーメトロの環境保全の取り組みを紹介した



地下工事の進むジャマ・マスジッド駅。完成すると、ここはホームになる

オリエンタルコンサルタンツグローバルの鶴丸さん(左)とデリーメトロ会社のトンネルエンジニア



デリーを駆ける 日印協力の象徴

夕方4時を回ったデリーメトロの車内には、帰宅する学生らがひしめき合っていた。混み合う車内にヒンディー語が飛び交う。「ちよっと私の荷物を踏んでいますよ」。優先席に腰掛けている年配の男性は、おそらくそう言ったのだろう。前に立つ青年が少しよけたかと思うと、その男性は今度は流暢な日本語で、「私は毎日1時間かけてメトロで通勤しています。メトロがなかったころは大変でした。車の渋滞がひどくてね」と隣に座っていた私に話し掛けてきた。市民の日常の移動の質を大きく向上させたメトロ。運賃も初乗り8ルピー(約15円)と決して高くない。

日本の支援で建設され、安全運行や車両の維持管理にも多くの日本企業が貢献してきたデリーメトロは、これまで街の中心部から放射線状に路線を整備してきたが、現在、7、8号線を新たに建設して環状線状につなぐ計画が進行している。

株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル軌道交通事業部の鶴丸雅徳さんと、トンネルと駅の建設が進むジャマ・マスジッド駅を訪れた。鶴丸さんは、プロジェクト全体の工程や品質、安全な

などを監理するアドバイザーの一人だ。地下構造物の専門家として、20の駅と付随するトンネルの土木工事に関わるあらゆる事業者の監理を担当する傍ら、現場にも足を運んで進捗を確認し、事業全体の円滑な進行を支えている。「実は、この駅ではトンネル工事を始めてすぐ、イスラム教の遺跡が出てきたんです。それで、計画を変更して当初より約25メートル離れた場所から掘り進めることにしました。そうしたら、今度は地質が予想外に硬くて掘進用の機械が壊れてしまったんですよ」。そんな悪条件を共に乗り越えてきたからだろうか、鶴丸さんは現場の作業員とも親しげで、そこに



「インドでは、新しい物と実績の双方を求められるので難しい」と日本信号の荻原さん(左)。奥には、8号線の車両基地が見える



東京メトロの車両工場でも研修が行われた

本が支援する2号線、中国が支援する2A号線、そして、フランスやアジア開発銀行などが支援する3号線だ。このように路線ごとにドナー国が異なる状況について、東京地下鉄株式会社（東京メトロ）・鉄道本部の川上邦雄さんは、ある問題を指摘する。「ドナー国によって規格や仕様が異なる路線が完成することになるので、ばらばらに運営されることになれば、運賃設定や安全基準が異なったり、乗り継ぎがスムーズにできなかったり、さまざまな不便が生

じる可能性があるのです」。そこで、各路線を一元的に運営・維持管理する組織の設立が急務となった。そのモデルとしてハノイ市が目をつけたのが、銀座線や丸ノ内線など9本の路線を運営している東京メトロだ。「2012年にハノイ市のタオ市長が来日した際に、私たちの地下鉄を視察していただきました。市長からは、管理体制が素晴らしいと言われ、ハノイにも同じような組織をつくってほしいと要請されたことがそもそものきっかけです」と川上さん。

プロジェクトでは、東京メトロの施設を使った研修も行われた。参加した現地の職員は、朝の出勤から始まり、車両の運転業務、本社業務、そして運行を終えて車庫に戻ってくるまでの一日の流れを見学した。さらに、夜は実際の乗務員と同じように、駅での泊まり勤務も体験した。「整然とした運行や乗客のマナーの良さを見て、

非常に驚いていました。日本式の鉄道の強みを知ってもらう良い機会になったと思います」と話す川上さん。指導の際には、価値観の押し付けにならないように常に心掛けていくという。「例えば、日本式の特徴である定時性について議論した際、決まった時刻で運行するより、次の列車がすぐに来るほうが大切」という意見もあり、定時性に対する評価はあまり高くないと感じました。しかし、こうした違いを尊重して、その国や地域に合ったシステムをつくるのが重要だと思っています」。

プロジェクト開始から2年以上が経過した昨年6月、ついに、運営会社となる「ハノイメトロカンパニー」が設立された。さらに、複数の路線間で共通の運賃制度を設けるという日本側の提案も検討されていて、一元のかつ円滑な運営を行うための基盤は着実に整いつつある。「鉄道を市民の足として定着させるためには、バイクに劣らないように利便性をいかに高めるかを考えなければなりません。設備を導入したら終わりではなく、現地の人たちの手で持続的な運営ができるように、これからも協力していくつもりです」と川上さんは語る。

プロジェクトチームと現地の関係者の間では、定期的な協議が重ねられている



プロジェクトチームと現地の関係者の間では、定期的な協議が重ねられている



大量のバイクや車がひしめくハノイ市内の様子 (撮影：永武ひかる)

首都ハノイ市では、今後、こうした問題が一層深刻になると言われている。都市化の進展や周辺自治体との合併に伴い、人口が2000年の274万人から、2010年には656万人に増加。2020年には800万人規模に拡大すると予想されているのだ。事態が深刻化する前に歯止めをかけるよう、同国政府はJICAと連携して、2050年までを目標にハノイ市に8路線からなる都市鉄道を整備するマスタープランを5年前に策定した。

ベトナムを訪れるとまず驚くのが大量のバイク。ある調査によると、都市部でのバイクの利用率は交通機関全体の8割を超えるという。朝夕のピーク時には、道路を埋め尽くすほどのバイクの波が押し寄せる。もちろん市民にとって便利な交通手段ではあるが、一方で問題もある。渋滞の発生や排気ガスによる環境の悪化が、その最たるものだ。

バイク天国が抱える問題
その救世主となるか



東京メトロ池袋駅で行われた研修の様子。駅の設備や運行管理などについて駅員が説明した

ハノイ市都市鉄道の路線計画図。現在はこのうち3路線で建設が進んでいる (出典：ベトナム政府資料)



円滑な運営を自分たちの手で

朝の通勤時間。電車や地下鉄を乗り継いで、会社へと向かう。必要な物は1枚のICカード、ただそれだけだ。日本では当たり前のシステムだが、海外に目を向けるとそうではない。国内初となる都市鉄道の建設が進むベトナムでは、複数の路線を一元的に運営する組織づくりが始まっている。



Viet Nam
from ベトナム



そんなこの国の鉄道を生まれ変わらせようと、安全性と定時性を誇る日本の鉄道を支えてきた保線管理の技術を伝える協力が2013年夏から行われてきた。この間、



激励代わりの汽笛を鳴らして通り過ぎる列車にあいさつする技術者たち(2013年10月)

ルメットをかぶった26人の鉄道技術者が、今日の作業内容と手順を確認した後、リーダーの指差し喚呼に続いて全員で復唱しながら、安全確保を誓う。作業が始まると、ウィーンと低くうなるモーター音と、線路に敷き詰められたパラストと呼ばれる砂利を突き固めるタイタンパーの「ガガガガ」という振動音で、辺りは一気に喧騒に包まれた。

ミャンマーの鉄道は、英国統治下に置かれていた1877年に最初の区間が建設され、独立後も少数民族対策や国内統一の観点から延伸が繰り返されてきた。総延長距離は約6000キロメートル。その一方で、保線や改修のための作業はほとんど行われてこなかったため、レールが老朽化して明らかに波打っていたり、枕木がむき出しのまま放置されるなど、線路の整備状況は悪く、脱線や衝突事故は年間650件を超える。少しでも経済的に余裕のある人々は飛行機やバス、家用車で移動するようにになり、スピードが遅くて乗り心地も悪い鉄道は、いつしか「貧しい人の乗り物」と見られるようになった。

ヤンゴン近郊だけでなく、ミャンマー各地で鉄道の維持管理に携わる実務者たちが数人ずつ集められ、1カ月間の集中訓練を受けた。開始当初は、長年、日本の保線現場に立ってきた鉄道技術者が数人呼ばれ、枕木の交換方法からパラストの敷き方、タイタンパーの扱い方まで、文字通り、手取り足取りの指導が行われたこともある。さらに、雨が叩き付ける蒸し暑い日も、毎朝変わらず作業の現場に立ち続けた一人の日本人技術者がいる。日本コンサルタント(JIC)技術本部の小松博史部長だ。プロジェクト開始以来、2年10カ月の

間に小松さんの下を巣立っていったミャンマー人技術者は約6000人に上る。そんな小松さんは、この日、半年前にヤンゴンで研修を受けたメンバーが新メンバーの指導にあたる様子を見守りながら、真っ黒に日焼けした顔をほころばせていた。ひとときをばきと指示を出していたアウンゾーミンさんは、「半年前に指導を受けたおかげで、保線の大切さを知りました。今では週に2回、タイタンパーを使って線路のメンテナンスを行っています」と胸を張る。

2年10カ月の、その先へ 地道な協力が育んだもの

ヤンゴンと首都ネピドー、そして北部のマングレーを結ぶ約600キロメートルの幹線鉄道の改修やヤンゴン市内を走る環状鉄道の改良、ヤンゴン中央駅の信号システムとの供与など、この国の鉄道の近代化に向けて次々と協力を打ち出している日本。中でもこのプロジェクトは、「顔の見える協力」として現地でもすっかり名物となっているが、実はこの春で協力が終了する。冒頭のバゴの作業も、この日が最後の現場研修だった。2日後、プロジェクトを振り返るための会議が首都ネピドーで開かれた。ミャンマー国鉄やJICA、そしてプロジェクト関係者らが顔をそろえ、プロジェクトの実績について総括した後、小松さんが静かに話し始めた。「2年半、毎日、ミャンマー国鉄の方々と一緒に作業し、彼らの熱心さと学ぶ力に感動しました。同じ鉄道技術者として、一緒に仕事ができたとを光栄に思います。その言葉がミャンマー語に翻訳された途端、わあっと拍手が広がり、堰を切ったかのように両国の関係者が次々と立ち上がって感謝とねぎらいの言葉を口にした。その瞬間、光が差し込んだかのように会議室が華やいたのは、筆者の気のせいではないだろう。

各国からの支援や民間投資が殺到し、社会インフラの整備も急ピッチで進むミャンマー。中でも鉄道は、今後、急成長が見込まれる巨大市場であるだけに、参入を狙う国々が早くもしのぎを削っているが、将来を見据えたこの地道な保線の技術指導は、他国に類を見ない日本独自の協力だ。日本人が前線で実際に作業をするのは最初だけ。現場で指導者を育成した後は、彼らの中の共有を見守る——。そんな思想の下、あたたかく突き放しながら現地に寄り添い続けた日本の鉄道技術者たち。ミャンマーの大地で育まれた両国の鉄道員の絆が、この国の鉄道を再生する原動力となることは間違いない。



作業が終わり、ほっと一息つく小松さん(左から4人目)とミャンマー人技術者たち。鉄道員同士の絆で結ばれている

「右よし！左よし！前よし！」。乾期の晴れ渡った爽やかな朝の空気を割いて、元気な掛け声が響き渡る。ここは、ミャンマー最大の都市ヤンゴンから北東へ車を2時間半走らせた古都バゴ近郊のミヨオシャオ踏切。おそろいの蛍光色の安全ベストを羽織り、赤いへ

教え子は600人 現場に立ち続けた日本人



作業を始める前には、全員で指差し喚呼しながら安全確保を誓う

今年1月、バゴで最後の現場研修が行われた。これまでに研修を受けた技術者が指導役となり、新メンバーにタイタンパーの使い方を指導する



プロジェクト当初は、東日本の各地で長年、保線現場に立ってきた日本人技術者たちが数人、日本から呼ばれて指導にあたった(2013年10月)



Myanmar
from ミャンマー

大地に根付く技術と絆

ゆがんだレールに、むき出しの枕木。「あばれ馬のようだ」とさえ言われる劣悪な乗り心地。そんなミャンマー鉄道を生まれ変わらせようと暑い日も、雨の日も、男たちは線路の上で汗を流した。「日本人が帰っても残る技術の伝達」という思想の下、両国の鉄道技術者同士が真剣勝負で挑んだ日々。日本の技術協力の真髄があった。



東急線を走っていたステンレス製の車両

インドネシア

JR、私鉄、地下鉄など、日本でもおなじみのさまざまな車両が数多く走るジャカルタ。中には、行き先表示が日本語のまま運行しているものも。



「Kereta Khusus Wanita(女性専用列車)」と書かれた車両



東京メトロの車両が、ジャカルタの人たちを運ぶ。行き先の表示は日本語のままになっている



昔のままの塗装で走る元丸ノ内線車両。行き先はスペイン語で表示されている

アルゼンチン

1913年開業のブエノスアイレスの地下鉄は、実は東京で最初の地下鉄・銀座線のお手本ともなった。今では、銀座線の次に古い丸ノ内線の車両が現地の地下鉄を走っていて、アルゼンチンの知恵が里帰りした形だ。



内装も全て東京を走っていたときのままで



車両の日本語表示も残っている

タイ

日本では全て引退した寝台列車「ブルートレイン」が今も走っているのがタイ国鉄だ。それ以外にも寝台列車が国内の都市を結んでいる。



日本製の寝台列車もある。こちらは東急車輛が作ったもの



日本では昨年に廃止されたブルートレインが、タイでは今も現役だ(撮影:白川淳)



ディーゼル車両の国鉄キハ58系。非電化の路線には、こうしたディーゼルエンジンで走る気動車が欠かせない(撮影:白川淳)

ミャンマー

市場開放が始まり、急速な経済発展の道を歩むミャンマー。非電化の路線も多いため、日本のディーゼル機関車DD51などが活躍している。



朝ドラで名を売った「あまちゃん列車」もヤングンの街を走っている



伊勢鉄道の車両は、今は特別車両として重宝されている



日本製車両を入れ替える際に使われる小型機関車



JRのブルートレインを輸入し、マニラ〜ナガ間約400キロを一晚で結んだ、フィリピンの「ピコール急行」(撮影:白川淳)

フィリピン

フィリピン国鉄の路線は非電化のため、日本から送られた列車はどれも機関車や気動車が動かしている。



JR東日本の203系は、現在、フィリピンの主力車両として活躍している(撮影:白川淳)



マニラのトゥトゥバン駅に到着した、JR東日本のキハ52形気動車(撮影:白川淳)

世界で活躍！ 日本の列車

豪華寝台列車の登場や、電子看板の導入など、進化し続けている日本の鉄道。その裏でひっそりと役割を終えた列車は、実は海を越えて今も活躍している。現地の人々を乗せて走る日本の列車を、世界各地から集めた。





講義に熱心に耳を傾ける研修員たち。車両の製造期間や費用について質問する人が多いという



研修で講師を務める技術(設計)部長の西垣昌司さん。分かりやすさを第一に、テーマや内容も毎回思索している

者が、日本の製造現場で培われてきたこの精巧な技術を目の当たりにし、高い関心を示した。

これは、J-TRECが毎年行っている研修の一幕だ。車両の製造の他にも、軌道整備、信号システム、沿線開発など、鉄道関連の事業を幅広く伝えるため、昨年は国内企業11社が約1カ月間にわたる研修に協力した。そのうちの1社が、車両や部品の製造を手掛ける株式会社総合車両製作所(J-TREC)だ。横浜市にある本社を訪れると、組み立てが終わり、検査や試験を待たさず

まな鉄道事業者の車両が並んでいた。「私たちの会社の強みは、ステンレス製の車両です。こちらに保存されている車両も、1958年にここで製作されたものです」。正門の近くで、技術(設計)部長の西垣昌司さんが紹介してくれたのは、日本初のステンレス電車。隣には、0系新幹線の先頭部分も保存されていて、海外から訪れた研修員たちの記念撮影の場所になってきたという。

海外向けビジネスも展開している同社は、これまで、アメリカ、イギリス、インド、インドネシア、台湾などに車両を輸出してきた。最近では、初めて日本製が採用されたタイのバンコク都市鉄道「ブルーライン」の車両を手掛けた。「先日、やっと最後の車両が出荷されたところです。バンコクは年間を通じて気温が高いので、座席の素材には布ではなくプラスチックを使ったり、

冷房装置の容量を大きくしたりと工夫しています」と西垣さんは話す。

ルートとなる東急車輛製造株式会社との時代から数えて、70年間で2万両を超える車両の製造を手掛けてきた同社には、熟練技術者たちのノウハウが数多く蓄積されている。こうしたノウハウを、これから鉄道需要が高まると期待されている開発途上国の人たちに伝えていこうと、10年以上前からJ-TRECの研修に協力しているのだ。

契約までのプロセスが大切

昨年の研修では、「鉄道車両の受注から納入まで」をテーマに、西垣さんが講義を行った。それまでの研修では、車両の特徴や製造工程など技術的な面に特化した内容が多かったが、今回、受注をポイントの一つに定めたのには理由があるという。「製造が始まる前にも、やらなければならぬことはたくさんあります。受注の契約を結んだ時点で、車両の規格や仕様などは決まるので、それまでに顧客との間でコミュニケーションを密にして、お互い目指すベクトルを合わせることで大切だと知ってもらいたかったのです」。

例えば、事前の調査を念に行い、顧客のニーズを正確に把握すること。納期の短縮を図るため、既存の車両をベースとした設計を提案すること。ブルーラインの座席や冷房装置のように、国や地域によって仕様を変更する

ことなど、受注の契約までに心掛けるべきポイントが紹介された。講義のあと、研修員は工場へと移動し、車両が完成するまでの製造の流れを実際に見学した。

実は、中学校の技術と高校の工業の教員免許を持っている西垣さん。研修では、毎回のように講師を任されている。「分かりやすい講義になるように、なるべく専門用語は使わず、研修員の顔を見ながら話すようにしています。質疑応答になると、時間が足りなくなるほど多くの質問が飛び交い大変でもあるんですが、自分たちの国に鉄道を導入したいという熱意が感じられ、とてもうれいですね」。

鉄道が整備されることで、利便性の向上、国の経済発展、環境問題の解決など、途上国にとってさまざまな効果が期待されている。西垣さんは、「速く安全で正確な日本の鉄道を移植することは、非常に意義のあることだと考えています。会社としても、今後、研修を通じた海外のネットワークを築き、より多くの国に私たち自慢のステンレス車両をアピールしていきたいです」と意気込む。最後に、西垣さんにとっての鉄道の魅力を尋ねると、「私自身は、列車に乗ってお酒を飲むのが好きな飲み鉄なんです」と笑顔を見せた。

意欲に満ちた表情で工場を後にした研修員たち。人々の希望を乗せた鉄道が、それぞれの母国を走る日が来るのが楽しみだ。

長年の経験と実績を生かす

まず初めに組み立てるのは、長さ20メートルはあろうかという大きなステンレス製の台座。そこに、窓枠や屋根を取り付ける。塗装や配線作業、内装品の整備を行い、最後に台車を取り付けたら、なじみのある鉄道車両の完成だ。昨年11月、アジアやアフリカなどの16カ国から来日した19人の鉄道関係



車体の溶接作業の様子。車体の大きさに毎回多くの研修員が驚くという

J-TRECが手掛ける次世代ステンレス車両のブランド「sustina」。これを世界に広めていくことを目指している



(J-TREC)
株式会社総合車両製作所
鉄道車両にかける情熱の輪を

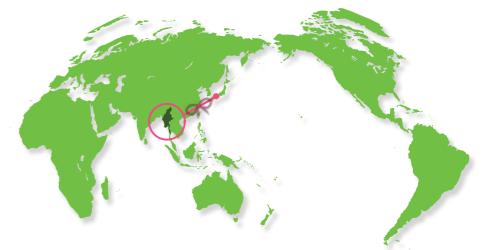
私たちの生活になくてはならない鉄道。一つの車両を作り上げるまでには、多くの時間、そして熟練した技術を要する。鉄道需要が高まる開発途上国に、設計から製造までの技術やノウハウを伝えているのは、ステンレス車両のトップメーカーとして走り続けてきた横浜市の企業だ。



国際協力の担い手たち



日本初のステンレス電車の前で記念撮影を行う研修員たち



ヒロシマの 心を運ぶ路面電車

広島市民の足として愛される路面電車、ヒロデン。
広島市立千田小学校では、慣れ親しんできた旧型車両が
ミャンマーに送られたことをきっかけに、
世界との関わり方について考える授業が始まった。

最新鋭の車両ではなく 「お古」を送るのはなぜ？

「ヒロデンは単に広島市民の足という
だけでなく、原爆被害からの復興のシン
ボルでもあるのです」。千田小学校の庄
野英憲校長は、そう説明する。原爆が広
島市内を焼き尽くしてから3日後には一
部の運行を再開したヒロデンの逸話は、
「75年間は草木も生えない」と言われた
惨劇から奇跡的な復興を遂げた広島市の
歴史を象徴するエピソードとして、語り
継がれている。広島市の小学校では、3、

4年生で必ず学ぶ話でもある。
「町が破壊されただけでなく、戦後は
原爆症や被爆者への偏見もありました。
そうした中で市民が団結したことが、今
の広島につながっています」。そう語る
庄野校長は、子どもたちが世界を考える
ときに、遠いよその国で起きている、ひ
とごと、としてではなく、自分とつなが
っている、わがごと、として捉えられる
ようにと、「国際教育」の授業について
他の先生たちと一緒に題材を探してき
た。

現在のヒロデンは、自社車両のほか、

国内外のさまざまな路面電車の中古車両
を走らせていることから「路面電車の博
物館」とも呼ばれている。今回譲渡され
た3両のうち、1950年製造の1両は
大阪から、1963年製造の2両は福岡
から広島に移ってきたものだ。広島市の復
興を支えて50年以上も走ってきた「お古」
の車両を、今、なぜ海外に送るのか。6
年生の「国際学習」の授業は、そこから
始まった。

どうせ送るなら、最新鋭の車両を送っ

た方が喜ばれるし、日本の技術の高さを
知ってもらう機会になるのでは。そんな
疑問を手掛かりに、千田小学校の6年生
はミャンマーの歴史や、鉄道などインフ
ラの状態について学んだ。あえて古い車
両をミャンマーに送るのは、市内交通の
運営経験が浅く、最新鋭車両の運用体制
が整っていないミャンマーにとっては、
部品交換などのメンテナンスがしやす
く、使いやすいからだ。また、広島電鉄
では技術者を現地に派遣したり、ミャン



[上]なぜ古い車両を送るのかを知るために、ミャンマーの状況を学ぶ
[右下]カープの野球指導はスリランカの平和のためになるか、それぞれの考えをもとに議論した
[左下]授業の最後には、日本から、広島からどんな協力や発信ができるのかを考えた

朝、線路を横切って登校する子どもたち。ヒロデンはとても身近な存在だ



マー国鉄職員の研修を受け入れたりする
など、人の交流も積極的に進んでいる。
こうした実情は子どもたちにとっても目
からうろこが落ちる内容で、10時間の「国
際学習」の中で一番面白かったと答える
児童もいた。

ヒロシマの心をつなぐ 新しい時代の協力へ

授業を担当したのは、6年生の担任を
している徳山実苗先生、福島泰治先生、
内田友和先生の3人だ。内田先生は、「6
年生の国際学習のテーマは、世界の平和
と日本の役割」です。子どもたちの身近
にあるものから国際協力を考えられる授
業にしたいと思い、材料を探しているこ
とに、ヒロデン車両の譲渡のニュースが
耳に入りました」と振り返る。

国際学習では他にも、プロ野球の広島
東洋カープがJICAと協力し、内戦を
経験したスリランカで野球を通して復興
を後押ししている話題も紹介。「野球は
スリランカの人々の願いに込められるか」
をテーマに調べたり、議論を深めたりし
た。「設立当初の資金難を乗り越え、市
民球団として定着したカープは、ヒロデ
ンと同様に市民を力づけてきた広島市の

ンボルです。ヒロデンやカープを通して、
スリランカの人々の復興への意欲や相互
理解などの、心の支援、の大切さや、自
分たちが国際協力を担う一員であるとい
うことに気付いてほしいと思いました。
その上で、平和都市・広島が世界のため
にできることを考えてもらいたいたんで
す」と、内田先生は強調する。

広島ならではの国際協力を取り上げた
この授業。千田小学校では、これからも
毎年、ヒロデンとミャンマー、カープと
スリランカの協力を
追いかけて、身近な国
際協力について考え
ていく予定だ。



平和への思いを発信する原爆ドーム。平和記念公園には、海外からも多くの訪問者がある

原爆ドームと、それを取り囲む平和記
念公園には、海外からの観光客の姿も
目立つ。ヒロシマは世界とつながってい
る——その自覚が、世界に羽ばたく人材
を育てていく。

「青年海外協力隊」

杉原 千鶴

SUGIHARA Chizuru

南太平洋に花咲く南国の楽園 スコールが道路整備の障害に

美しい海にお祭り好きの人たち。果物や野菜が豊富な常夏の島。バヌアツは、日本人が考える南国の楽園のイメージに近い国だ。「仕事で田舎に行くと、現場近くの村の人たちがご飯や庭になっていたり果物を分けてくれるので、お昼の食事にはあまり困りません。私が一人暮らしをしていると知って、さびし

JICA Volunteer Story

PROFILE

1984年、広島県出身。大学で農業土木を学んだ後、建設会社に就職。2014年7月から青年海外協力隊員(土木)としてバヌアツで活動中。



お祭り好きでフレンドリーなバヌアツの人たち

「南国の雨に負けず、生活を支える道作り」

お祭り好きで親切な人たちが住む、南の島バヌアツ。観光と農業が盛んな国だが、日常生活を支える道路が整っていない地域もある。杉原千鶴さんにとって、この国で作る道は、自分と世界をつなぐ道にもなっている。



くないように子どもをお泊りさせてあげようかと言われたこともあります。ちよつとやり過ぎではと思ってしまうくらいに面倒見がいい人たちです」と、杉原千鶴さんは語る。

杉原さんが土木隊員として派遣されたのは、バヌアツ最大の島エスピリトゥ・サント島。83の島々からなるバヌアツの北西部に位置し、同国最高峰のタプウエマサナ山(標高1878m)を擁する産業と観光の中心地だ。島の道路の多くは、アスファルトではなく、砂利(グラベル)で舗装されている。こうした道路や水道の整備が、杉原さんの主な仕事だ。

グラベル舗装でも、重機を使ってきちんと舗装すれば、車もスムーズに走ることができる。そのために必要な重機やオペレーターはそろっているのですが、その点で困ることはなかった、と杉原さんは言う。作業の大きな障害は、モノではなく、天候だ。

「きちんと舗装しても、スコールが降るとすぐ水たまりができて、道がでこぼこになってしまいます。それを再び整備し直すので、まるでいたちごっこです」。季節によっては強いスコールが続くこともあり、そんなときは作業をやめて、機械のメンテナンスなどをして何日も好天を待つしかない。

町から離れた地域に住む人たちの主な仕事は農業。収穫物を運搬するためには車が不可欠で、道路の整備や延伸は、その地域に住む人々の生活に直結する。アスファルトで舗装できればその後のメンテナンスも楽になるのだが、そのための機械は首都ポートビラのあるエファアテ島に一台あるだけで、サント島までは回ってこない。今ある機材と予算を使っていか



a.穴が開いてしまった道路の整備。せっかく整備しても、大雨などで舗装が壊れ、再整備が必要になることが多い
b.現地スタッフと一緒に作業。自分ができそうなことを見つけて積極的に取り組んでいる
c.現地には一通りの道具はそろっている
d.職場の仲間たちと。離れた地域では泊まり込んで道路整備などを行う、熱心な職員が多い

英語力と積極性で自分の世界を広げ「これからの日本」を考える

青年海外協力隊への参加を決める前、杉原さんは海外で働くことを目指していたわけではなかった。農業土木に興味を持ち、卒業後は建設会社に入社。土木の専門家として経験を重ねているときに、アフガニスタンで医療ボランティア団体を運営する中村哲医師の本を読んだのが、世界に目を向けたきっかけだ。

土木工事は、一度プロジェクトが始まると2年、3年と続き、その間は離れることが難しい。杉原さんは30歳になる前にプロジェクトが一段落するタイミングで、青年海外協力隊への応募に踏み切った。

それまで、旅行でしか海外に出たことのなかった杉原さんにとって、開発途上国に長期滞在して働くことは、広い視野で世界と日本を考え直す機会になった。「バヌアツにはさまざまな国からボランティアが集まっている、英語で意見交換をしています。十分な支援のためには、専門技術とそれを説明できる英語力、周囲と話し合っ互いの理解を深める積極的な姿勢が大切だと実感しました」と、驚きを語る。

オーストラリアやニューカレドニアの近くに位置し、かつては英仏に共同統治されていた歴史から、バヌアツの人々は英語かフランス語が話せる。また、杉原さんが現地のビスラマ語で話せば、職場の誰もががしつかり耳を傾けてくれるという。現地の人たちも、道路の補修をしていると感謝の言葉を掛けてくれたり、働き過ぎないでといたわってくれたりする。「日本の中で完結していた自分の世界が、本当に世界とつながり、今後の日本の方について考えるようになりました」と杉原さん。これからも、自分なりのやり方で世界に関わっていくつもりだ。

運輸分野で国の基盤づくりを支えたい

港湾や鉄道、空港など人々の生活を支える運輸分野を中心に、国際協力の道を突き進んできた田中賢子さん。海外事務所や国際機関での勤務経験を生かし、開発途上国の経済発展を後押ししている。

国際協力への思い、 運輸分野が活躍の場に

大学生のころ、第二外国語として学んでいた中国語の研修で北京を訪れました。当時、経済が停滞していた日本に比べ、中国は活気に満ちていて、そのダイナミズムに衝撃を受けたことを覚えています。この経験が、国際協力の仕事を指すきっかけとなったのです。その後、4年生の夏にはベトナムを縦断。卒業論文ではホーチミンの都市交通政策をテーマに選びました。

大学卒業後は違う分野の政府系金融機関に就職しましたが、国際協力の分野に挑戦しようと思い、退職してアメリカの大学院で国際開発政策を学びました。帰国した2001年、就職先として選んだのは国際協力銀行（JBIC）です。以後2008年にJBICの円借款担当部門がJICAに統合されるまで、円借款の案件形成・監理や新JICAの統合準備などに携わりました。また、この間に2年間駐在したベトナムのハノイ事務所では、主に運輸分野を担当。常時20件以上の案件を抱えていたため多忙を極めました。この経験がその後の運輸分野での業務につながっています。

相手国に寄り添う インフラ支援を目指す

2008年からは、JICAの職員として、

円借款の事前・事後評価を担当する評価部や、東南アジア・大洋州部での業務を経験してきました。東南アジア・大洋州部でベトナム担当になったとき、ハノイ事務所時代に運輸や都市開発分野で一緒に仕事をしてきた現地政府の人々と、案件を通じて再び協働する機会に恵まれたことは幸運でした。

現在、社会基盤・平和構築部で担当する港湾や鉄道、空港分野には、日本政府が発表した「質の高いインフラパートナーシップ」の中核とも言える案件が多くあります。インドの高速鉄道建設事業もその一つです。インド政府とJICAが共同調査を進める過程で、私も頻りに現地に出張し、相手国政府の要望を聞きつつ、日本チームの一員として提案を行ってきました。その結果、昨年12月の日印首脳会談で、日本の高速鉄道の技術と経験が活用されることが決定。とてもうれしく思っています。

運輸の案件は規模が大きく実施に時間を要しますが、その一方で途上国の社会・経済は変化が速いため、歯がゆい思いをすることがあります。また、質とコストのバランスを考慮しつつ、その国に本当に必要なものを見極めることも大切だと感じています。そうした難しさを相手国と協議しながら乗り越え、完成したインフラを実際に人々が使っている様子を目にする瞬間は、この上ない喜びです。



社会基盤・平和構築部
運輸交通・情報通信グループ
第二チーム

田中 賢子
TANAKA Satoko

米国デューク大学で国際開発政策の修士号を取得。帰国後、国際協力銀行（JBIC）に入行。2008年のJICA-JBIC統合後はJICA職員として勤務。アジア開発銀行勤務を経て昨年より現職。



ミャンマーの「鉄道安全性・サービス向上プロジェクト」の最終合同調整委員会で終了時評価報告書に署名する両国関係者

実は、現在の部署に来る前の3年間は、休職してアジア開発銀行に出向していたのですが、配属となったバングラデシュ事務所でも運輸交通案件の形成や実施に携わることができました。さまざまな国の職員が働く国際機関では、組織内での日本のプレゼンスを意識することが多かったように思います。一方、JICAが重視するのは支援先である途上国に対する日本のプレゼンスです。JICAを外から見られたことで、日本の代表として仕事をするこのやりがいと再確認する機会にもなりました。

私たちが目指すのは、「人々の希望を叶えるインフラ」です。途上国の人々の顔をいつも忘れず、信頼されるパートナーとして、国を支えるインフラの発展を後押ししていきたいと思えます。



バングラデシュの鉄道プロジェクトで工事現場を視察する田中さん(中央)

日・タイがUHCのグローバル展開に協力

01



合意文書の署名を行う池田修一JICAタイ事務所長(左端)とソポン・メークトン タイ保健省次官(中央)



柳沢香枝JICA理事(前列左)が参加した署名式には、武見敬三参議院議員・自民党 国際保健医療戦略特命委員会委員長(前列右端)をはじめ、両国の政府関係者らが多数出席した

JICAは1月27日、タイ政府との間で、技術協力プロジェクト「グローバルヘルスとユニバーサルヘルスカバレッジ(UHC)のためのパートナーシッププロジェクト」に関する実施合意文書に署名しました。この事業は、日本とタイの協働により、今後4年間にわたってASEAN域内のみならず、アジア・アフリカを含む世界におけるUHCの推進に貢献するものです。

UHCとは、全ての人が適切な健康増進、予防、治療、機能回復に関するサービスを支払い可能な費用で受けられることを指します。2012年12月の国連総会で国際社会の新たな共通目標とすることが決議されており、日本では、昨年9月に政府が策定した「平和と健康のための基本方針」で政策目標の一つとして掲げられています。

この事業では、50年以上に及ぶ日本の健康保険制度運営や高齢者医療の経験に基づき、タイ関係者を日本に招へいするほか、日本の専門家を現地に派遣して技術協力を行います。

タイは、2002年に「ユニバーサルカバレッジ制度」を開始し、今日までに、ほぼ全ての国民の医療保障制度加入を実現しました。同国は、低、中所得国の中でも早期にUHCを達成した経験を生かし、近年では積極的に他国への支援を展開しています。その一方で、国内では、医療費の公的支出増加や、急速な高齢化などを背景に、医療財政の持続性や、保健医療サービスの充実、さらに、制度の運営管理の改善が課題となっています。

こうした背景から、同事業では、①高齢化に対応した持続的なUHCに関するタイ政府への政策提言と、タイの保健医療に従事する人材の能力強化、②UHC達成を目指すアジア・アフリカ各国への支援と学び合いの促進、③UHCに関わる経験や教訓のグローバルな発信の3つに取り組みます。

日本とタイは、このパートナーシップによる技術協力プロジェクトを通じて、全ての人が基礎的な保健医療サービスにアクセスできる世界を目指し、世界の保健課題に取り組みしていきます。

北岡理事長がイラクとヨルダンを訪問

02



パレスチナ難民キャンプの自宅で香水作りを実演する女性

北岡伸一JICA理事長は、1月25日から29日にかけて、イラクとヨルダンを訪問しました。JICA理事長就任後、中東地域を訪問するのは初めてです。

イラクは、原油価格の下落による財政難や国内避難民への対応など、多くの課題を抱えています。北岡理事長は、アバーディー首相ら政府要人と面談し、同国の復興と安定のために、インフラ整備や人材育成を中心とした支援を継続していくことを表明しました。

自国の人口の1割以上に相当するシリア難民を受け入れているヨルダンでは、JICAは上水道分野の無償資金協力や難民障害者の支援など、包括的な支援を展開し、その負担軽減に貢献しています。アブドゥラー国王は北岡理事長に、これらの支援について謝意を伝えました。また、北岡理事長はパレスチナ難民キャンプを訪問し、難民女性の生計向上プロジェクトを視察したほか、シリア難民キャンプでは、青年海外協力隊と面会して、その活動状況を確認しました。

東部アフリカの電力供給の安定化に貢献

03



署名式の様子

JICAは1月15日、タンザニア政府との間で「ケニア・タンザニア連系送電線事業」について、118億4700万円を限度とする円借款貸付契約に調印しました。

タンザニアの2000年以降の経済成長率は年率約6%で、電力需要も同約10%伸びていますが、発電設備の老朽化や渇水時の水力発電量の低下などが原因で需要を満たせず、社会経済活動を妨げています。

アフリカでは、拡大する電力需要への対策として、安価で安定的な電力を地域内で融通する取り組みが行われています。東アフリカでは、豊富な包蔵水力を持つエチオピアから、ケニアやタンザニアへの融通計画が策定されています。

本事業では、ケニア南部のカジアド郡イシニヤとタンザニア中部のシングダ州シングダを結ぶ送電線と関連変電所の整備を通じ、タンザニア国内の安定的な電力供給と東部アフリカ地域の電力融通の促進を目指します。

アジアで活躍する 日本の列車を求めて

トラベルライター・鉄道史研究者

白川 淳



フィリピンでは日本の中古車両が数多く走っていた

旅が好き。特に、鉄道に揺られて車窓を眺めつつ、その国の自然や文化、人々の暮らしを訪ねるのが楽しくて、トラベルライターを生業として、はや四半世紀が過ぎた。世界最長のシベリア鉄道、北極圏へと向かうスカンジナビア半島の路線、世界最南端の南米の港町の軽便鉄道など、思い出深い路線は数多い。そんな私が、今、取材を進めているのが、アジア各国で活躍する懐かしい日本製車両たちである。

しっかりと造り込まれた日本製の車両は、風雪に耐えて何十年も走り続けた後も、保守点検が行き届いた状態のため、整備をすればまだまだ活躍できる。1995年に130両を超える東京の地下鉄丸ノ内線の車両がアルゼンチンに譲渡されて以降、その評判を聞き及んだ国々から引き取り手が現れるようになった。こうして、JRの電車はインドネシアに、気動車はフィリピンやミャンマーに、ブルートレインはタイやマレーシアなどに送られ、第二の歴史を歩んでいる。

フィリピン・マニラ市を訪ねたのは、3年前のことである。国鉄本社で撮影許可を取り、トゥトゥパン（マニラ）駅構内に向かうと、そこには

JR東日本からやってきた気動車やブルートレイン、それに常磐線の電車など、懐かしい日本の車両の姿が並んでいた。

降、その評判を聞き及んだ国々から引き取り手が現れるようになった。こうして、JRの電車はインドネシアに、気動車はフィリピンやミャンマーに、ブルートレインはタイやマレーシアなどに送られ、第二の歴史を歩んでいる。

フィリピン・マニラ市を訪ねたのは、3年前のことである。国鉄本社で撮影許可を取り、トゥトゥパン（マニラ）駅構内に向かうと、そこには

それぞれの列車の窓には、投石防止のため、物々しい金網が取り付けられている。路線の一部が、スラム街を通り抜けるためだ。実際、列車に乗り込み車窓を眺めていると、線路際まで家々が建つ場所があり、国鉄が安全運行維持に苦勞していることが分かる。

もうひとつ、運行の障害となつて



フィリピンの線路を我が物顔で移動するスクーター

るトロコだ。カラフルなバラッソルを差した人力トロコは、列車の本数が少ないのをいいことに、国鉄の路線上で勝手に営業している。ただ、違法とはいえ庶民の足。なかなか撤去が進まない。事故の危険を回避しながら、日本の中古列車は警備も高らかに、マニラ市内で走り続けている。

JR常磐線、南武線、東京メトロ有楽町線、東急東横線——なじみの

電車が、次々とホームに滑り込む。インドネシアのジャカルタは、日本製中古電車の宝庫だ。4年前の訪問時には、利用者が線路の上に腰掛け、危険な屋根の上まで乗車していたが、日本の冷房車両を導入した後は、運転本数を増やすとともに、駅に警備員を配置して安全確保を実施。今ではマナーも向上し、すっかり近代化された。人口1000万都市となつたジャカルタ市民の移動には、すでに無くてはならない交通機関だ。

この発展著しい首都圏鉄道の今後を見据え、インドネシア国鉄はJR東日本の技術者を招き、保守点検や整備の技術を磨いている。工場や車庫には、日本で研修を受けた若



2012年のジャカルタ。利用者が線路に座り込む



大量のつぼに占拠されたミャンマーの国鉄。人も貨物もない

者も働いており、日本語通訳としても活躍する。鉄道を通じた人と人との交流が、両国の絆を一層深めているのがうれし。

民主化の実現まで訪問をためらっていたミャンマーには、アウンサンスーチー女史の率いる政党NLDが勝利を収めたばかりの昨年暮れに、初めて訪問した。人々の顔は明るく、街中も至る所で新たな街の建設を進める槌音が響いていた。

中央駅に到着後、早速、近郊を約3時間で一周する環状線に乗ってみた。1時間に数本しか来ない列車のスピードは、時速20キロほど。扉が開けっ放しの小さな客車は、つぼを抱えた人々も乗り込み、飛び乗り飛び降りも自由。のんびりと流れる車窓風景は、百年前とさして変わらないのさう。

しかし、さすがにこのままでは首都の交通としてはふさわしくないため、ミャンマー国鉄は10年ほど前から鉄道の近代化を進めている。車両は、もちろん日本の中古車両である。北は北海道から南は九州まで、JRやローカル鉄道で不要となつた気動車を導入。自動扉や冷房を完備した車両として好評だ。JR東日本とJR東海で廃車になつた気動車が仲良く駅に並ぶ姿も見られ、不思議な光景にちよつと戸惑つてしまう。

一方、市内中心部の交通渋滞解消の切り札として今年1月10日に開通したのが、路面電車である。電車は、広島電鉄で昨年まで走っていた旧式の車両を3編成購入。およそ半年にわたつて、広島から招いた技術担当者の指導の下、現地で整備、試運転が続けられた。

無事、ミャンマーの地で第一歩を踏み出した路面電車だが、運行は1日わずかに3往復と、まだまだおぼつかない。だが、乗り換えに便利ないように、環状線の駅まで乗り入れを行う計画もあり、やがてはヤンゴンの暮らしに無くてはならない交通機関となるのさう。そして、電気技術を学んだ国鉄技術者が育てば、将来は環状線の電化計画も進められるに違いない。

鉄道が近代化を遂げ、首都圏の重要な社会インフラとして育つ日を見届けるまで、これからミャンマー通いが続きそうだ。

Profile

しらかわ・じゅん
1964年東京都生まれ。日本や世界の鉄道取材するほか、エッセイにも詳しい。鉄道や野生動物を求め、南極・北極圏を含む世界各地、120以上の国や地域を訪れる。雑誌各誌への執筆のほか、TBS系の番組「THE世界遺産」で鉄道関連監修を担当。著書に「全国鉄道博物館（JTBパブリッシング）、「御召列車」（マガジンハウス）など。

Message from United Kingdom

イギリスで進む高速鉄道計画

英国都市間高速鉄道計画(IEP: Intercity Express Programme)は、ロンドンを基点に、エジンバラなどの北部都市とを結ぶECML (East Coast Main Line)と、カーディフなどの西部都市とを結ぶGWML (Great Western Main Line)の2つの幹線鉄道において、老朽化した車両を置き換えるプロジェクトです。

英国運輸省の主導で進められているこのプロジェクトは、受注者が車両の製作・保守に加えて、自ら資金を調達して長期のリースを行うという官民連携(PPP)方式で入札が行われ、日本の日立製作所が受注しました。

受注に至るまでには、在英大使館をはじめとする日本政府、さらには、JBIC、NEXIなど

の全面的な支援がありました。その結果、2012年7月に英国運輸省との間で第一次の正式契約(GWML用369両)が、2014年9月には第二次の正式契約(ECML用497両)が結ばれました。契約額は57億ポンド(日本円で約9,700億円)で、契約には計866両(122編成)の車両の製造に加え、27年半にわたる保守事業が含まれています。

また、日立製作所は、昨年9月、イギリスやヨーロッパでの鉄道車両生産の拠点として、イングランド北東部のダーラム州ニュートン・エイクリフに鉄道車両製造工場を開設しています。開設式には、英国政府からキャメロン首相、オズボーン財務大臣、マクロフリン運輸大臣など



置き換え予定の車両
(提供: 日立レールヨーロッパ)

英国都市間高速鉄道計画(IEP)路線図
(提供: 日立レールヨーロッパ)



のそうそうたるメンバーが出席しました。

この工場は700人以上の直接雇用の創出につながると、地元からも期待が寄せられています。ここで作られたIEPの車両は、来年度以降、順次、二つの路線に投入されていく見込みです。

(在英日本国大使館 国際交通参事官 堀内 丈太郎)

Q1. 開発途上国で鉄道の整備が必要なのはなぜ?

A1.

人口増加が著しい途上国では、人々が車を使うようになると、渋滞の発生や、排気ガスによる環境汚染が避けられません。公共交通機関の普及は、経済活性化に役立つと同時に、環境汚染を防ぐ効果もあるのです。

とはいえ、東南アジア一つを取って見ても、国によって必要な鉄道の種類や支援は違ってきます。例えば、ミャンマーでは、在来線の保守や劣化した車両の更新、国内の主要都市を結ぶ国鉄の整備など

が求められていますが、タイでは、バンコクをはじめ、人口が増えて渋滞に悩まされている都市部において、地下鉄などの公共交通機関を整備することが、課題となっています。

安倍晋三内閣総理大臣は昨年5月、「質の高いインフラパートナーシップ」として、アジアで質と量を兼ね備えたインフラ投資を推進する方針を示しました。各国の事情にあった鉄道支援は、その考え方を反映するものです。

ヤンゴン〜バゴ間の20キロにわたり保線作業を実施。研修には、この区間以外の担当者も集まり、総勢約600人が保線技術を学んだ(提供: JICA)



保線前

保線後

POINT

- 1 鉄道の整備によって、経済活性化と同時に環境汚染を防ぐ効果も期待されている
- 2 日本は、その国の実情に合った鉄道の整備を支援している
- 3 今後、日本はハード面とソフト面が一体となった「鉄道システム」を海外に提供していく

Q2. 日本はどんな鉄道整備を進めているの?

A2.

ミャンマーでは、管理が行き届かず、電化されていない国鉄の線路や、踏み切りなどの安全施設の整備、古い車両の入れ替えなどを行っています。線路整備技術の提供により、以前は時速20キロ程度で走っていた電車が時速60キロまで出せるようになりました。

一方、タイと日本は鉄



タイのレムチャバン港で、パープルラインの最初の車両到着を祝うセレモニー(提供: タイ高速度交通公社)

Q3. これからはどんな支援をしていくの?

A3.

鉄道支援はその国の実情に合わせて必要なものが変わります。新幹線など高速鉄道の建設は分かりやすい支援の例ですが、全ての国が今すぐ新幹線を必要としているとは限りません。日本はこれからも、在来線、都市鉄道、高速鉄道など、それぞれの国が必要としているものを提供していきます。

また、例えば新幹線を導入するときにも、車両や

線路だけでなく、運行管理の方法や整備などがセットになって、初めて日本国内と同じような「時間に正確な列車」になるのです。ハード面だけでなく、人材育成などのソフト面までセットになった「システム」を海外に送り出していくことで、「安全性」「安定性」「定時性」に優れた列車によるアジア各国の連結性強化に貢献できるでしょう。

道全般の近代化を目指した包括的な協力覚書を締結して、ASEANでもトップクラスの発展度を誇るタイの実情にあった幅広い協力が進んでいます。中でも首都バンコクの地下鉄は、1996年のブルーラインを皮切りに、今年8月に運転開始予定のパープルラインや、現在工事中のレッドラインなど、路線の整備工事から車両提供、運行システムに至るまで、日本の強みを生かした官民挙げての支援が進んでいます。

テーマ

日本の鉄道支援 ～ASEAN編

外務省 国際協力局
国別開発協力第一課長

原 圭一

HARA Keiichi

1992年、外務省入省。在フランス大使館やアジア大洋州局地域政策課、会計課などを経て、2012年よりアフガニスタン支援室長としてアフガニスタンの復興支援に関わる。翌13年から欧州局政策課長を務め、15年6月より現職。

ココシワ

「ここが知りたい」。国際協力に関する政策を外務省の担当者が分かりやすく解説します!



巡り合わせの旅

ーアジアの列車に揺られて





Bangladeshの長距離列車。
 窓辺から手を振る人々の笑顔
 (2013年)



現在は、一部が改修中のカンボジア鉄道。激しく混雑するが、車内の雰囲気は和やかで、まるで見知らぬ親戚の集まりに足を踏み入れたような感覚だった(2000年)



1950年に日本からタイへ輸出された
 蒸気機関車が健在。国王の誕生日に
 特別列車を引いた。機関車の運転席
 には花々を編んだ装飾が掲げられてい
 た(2015年)



ミャンマーの列車で相席になった
 姉妹は、大きな葉に包まれたライ
 チを持ち込んできた。一粒お裾分
 けをいただいた(2001年)

「旅客や物資を、ある程度の速
 度で大量に輸送できる」。これが
 鉄道の得意とするところ。施設の
 整備次第では、高い定時性を確保
 する事も可能だ。欧州や日本で発
 展してきた高速鉄道が、これから
 開発途上の国々に導入されようと
 している事例は、鉄道の将来性や
 有用性を表しているのではないだ
 ろうか。

道の整備は遅れている。むしろ、
 そのような国では道路整備が進む
 中でも、鉄道が中、長距離輸送の
 要となっている場合が多い。エア
 コンがなく、よく揺れる列車は時
 に激しく混雑し、また大幅な遅延
 が発生する場合もある。しかし、
 決して快適とは言えないような
 “人いきれ”のするアジアの鉄道
 にこそ魅力を感じてきた。

鉄道施設の整備が進めば、やが
 て利便性や快適さというサービ
 スが洗練されてくる。日本の都市
 部では、ICカードにより切符す
 ら買う手間もなく、頻繁にやっ
 てる列車に乗り、エアコンの
 効いた静かな車内で、快適に移動
 することが日常的に可能となっ
 ている。

アジアの鉄道に乗って旅をする
 と、鉄道と人々の生活の近さに加
 え、他人同士の人間関係の近さを
 感じる。特急、急行などの優等列
 車よりも、地元の人々が利用するロ
 ーカル列車の方が、その距離がよ
 り接近してくる。ローカル列車に
 乗っては人々を観察し、あるいは
 コミュニケーションを取りなが
 ら、暮らしぶりを肌で感じるこ
 とが、私の旅のテーマとなっている。



ニルギリ山岳鉄道のスタッフ。険しい地形に敷かれているため、
 線路のメンテナンスにいとまがない様子(2009年)

米屋 こっじ(おやこっじ)
 1968年山形県生まれ。鉄道と人の結び付きをテーマに、日本と世界25カ国の鉄道を撮影。著書に写真集『LOVE TRAINーアジア・レイル・ライフー』(ころか(株))、『シボーン鉄道遺産』(交通新聞社・共著)など



モンゴルの首都ウランバートルからロシア国境のスフバートルへ向かう普通列車。鮮やかな民族衣装の老婦人と相席になった(2014年)



イスラム教の大集会「ビシヨ・イステマ」の会場へ向かうバングラデシュの人々。屋根上まで溢れた人々の表情は明るく、特別な礼拝へ参加する高揚感が伝わってくる(2013年)

地球ギャラリー vol.90



どこの国でも、出会う子どもたちは愛らしい。タイ、チェンマイからバンコクへ向かう列車内にて(2015年)



タイ北部、チェンマイにも近いクンターン駅はタイで最も標高が高い。駅スタッフの手入れが行き届いており、気持ちが良い(2015年)



ミャンマーの鉄道で、バラの香りに振り向けば、大きな花束を頭上に載せた女性が下車するところだった。市場へ売りに行くのだとか(2001年)

そんな旅の中で、相席になった人々から「お裾分け」をいただくことが時々あった。
 ミャンマーでは、大きな葉の包みを持った姉妹が途中駅から乗り込み、向かいの席に座った。包みを解くと、小枝に付いたままのライチの実が入っていた。彼女たちは、ひとしきり周囲の人々にライチを勧めた後で、やっと自分も食べ始めた。ミャンマー女性の奥ゆかしさを見るようになった。
 南インドでは、二家族が乗り合わせた二等車に相席になり、昼食時に食事を勧められた。何段にも重ねられたステンレス製の食缶から紙皿に盛られて手渡されたのは、インドの米料理「ピリヤニ」だった。インド式に手づかみで頬張ると、スパイスの香り、旨みの染み込んだ米の味わいが絶妙で、その味は今も忘れられない。

ベトナムでは帰省する二人組の大学生から歓待を受けた。開け放った窓から吹き込む風を頬に受け、手渡されたビールで乾杯。「ヨオ」というのが、ベトナム語の「乾杯」だと教えてもらった。
 不意にももらった「お裾分け」の味や、私に向けてくれた笑顔の記憶とともに、「異国からの旅人に接してくれた人々の心情に触れることができた」ことこそ得がたいものだと思う。利便性という観点から角度を変え、旅情という側面から見たアジアの鉄道に感じる魅力は、こんなところにあるようだ。
 近い将来、アジア各国の列車がスムーズにレールの上を走り、エアコンの効いた車内で快適な旅ができるようになって、人と人の近い距離感や心情的交流が失われなければいいなと思っている。

アジアの駅弁を見に行こう!

取材協力・写真提供：白川 淳 (トラベルライター・鉄道史研究者)

タイ

バンコクから西へ約80キロ、列車で1時間半の場所にあるノンプラドック駅は、タイの南部へ向かう本線と支線の分岐駅だ。今では、木造駅舎がボツンと建つ、田園地帯に囲まれた静かな駅だが、戦時中はタイとビルマ(現ミャンマー)を結ぶ泰緬鉄道たいめんの起点として賑わった。駅構内には、日英タイ語でこの泰緬鉄道を記念した碑文も立つ。

急行列車は素通りするが、日に数本、泰緬鉄道に沿って、映画の舞台ともなった「戦場にかける橋」へと向かう、観光客を乗せた鈍行列車がやってくる。昼時には、バナナの皮を器にした、さまざまな種類のタイ料理を手に、駅弁屋が車内に登場。小腹を空かせた乗客たちが笑顔で迎える。ガパオ(バジル)炒めライス、タイカレー、くるみ餅。

一包みわずか10パーツ(約30円)ほどの駅弁を手に、ランチタイムが始まる。



普段は、一皿にご飯と好きなおかずをよそって食べる「カーオゲーン」。駅弁では、電車の中でも食べやすいように丼ぶりスタイルだ



かわいい乗客も



台湾

台東タイドンから、鉄道で北へ約40分の池上チーシャン駅。列車が到着すると、ホームに「ビエンターン(便當)」の掛け声が響く。便當とは、お弁当のこと。日本統治時代に伝わった駅弁の文化が、今も台湾東部の小さな駅に残っている。薄味のおかずは、肉や炒めたキャベツ、煮卵、たくあんなどの約10種類。白飯は地元で収穫された池上米。台湾のコシヒカリと呼ばれる、味わい豊かな銘米だ。

駅売りの弁当屋がない時間帯は、途中下車して駅前通りを東に向い、直売所の「池上飯包博物館」へ。庭に置かれた昔の汽車に腰掛けて、旅のムードに浸りながら駅弁や名産の味を堪能できる。駅弁は一つ70元(約250円)と、お手ごろだ。



台湾の駅弁は濃い味付けのことが多いが、ここではモチモチのお米のおいしさを引き出す薄味だ。短い停車時間でも、手なれた売り子さんが速やかに販売してくれる



イチオシ!

M OVIE

『バナナの逆襲』

舞台となるのは、中米ニカラグアのパナマ農園。農業による健康被害を訴える12人の労働者たちが、農園を経営するアメリカ企業を相手に訴訟を起こした。強大な企業の前には勝ち目はないと思われたが、裁判を請け負った弁護士が画期的な闘いを挑む——。本作は、ジャーナリストとしても活動するスウェーデン出身の監督が、多国籍化する食料生産システムの間に迫った法廷ドキュメンタリー。ロサンゼルス映画祭の前に、上映中止を求める企業が監督を訴えたその後の騒動の記録も含めた2話構成となっている。



© WG FILM

【第1話】2011年/スウェーデン/1時間27分

【第2話】2009年/スウェーデン/1時間27分

監督：フレドリック・ゲルテン

公開：2月27日よりユーロスペース（渋谷区）ほか全国順次公開

URL：www.kiroku-bito.com/2bananas/

配給：きろくびと

E VENT

『HAPPY DAY TOKYO 2016』

3月20日は、国連が定める国際幸福デー。幸福について考え、感謝する日として、この日を日本でも広めたいという思いから2013年に始まったイベントが、「HAPPY DAY TOKYO」だ。会場では、途上国支援や、被災地の復興支援、地域活性化などに取り組んでいる企業や団体が、それぞれの活動を紹介するブースを出展。また、世界各地の料理が楽しめるキッチンカーや、コンサート、トークショーなど多彩なプログラムを通じて、来場者に楽しさや喜びを感じてもらいたいイベントとなっている。



会期：3月20日（日）10時～16時

場所：日比谷公園 小音楽堂・噴水前広場

問：HAPPY DAY PROJECT事務局

E-mail：press@happyday-project.org

URL：www.happyday-project.org/

B OOK

『WHAT IS SAPEUR ?』

貧しくも世界一エレガントなコンゴの男たち

国民の半数が一日1ドル以下で生活するというコンゴ共和国で、1,000ドルもする高級ブランドのスーツを着こなしで町を闊歩する男たち、サプール。数字だけだと途方もないぜいたくと浪費に見える彼らの生き方は、服よりもそれを着る人間としての魅力と品格を追求するものだった。「平和でなければ、サプールは存在できない」。暴力を否定し、優雅な身なりと気取ったステップで人々を魅了する紳士たちの生き方が、写真とインタビューを交えながらまとめられている。内戦に苦しんだ人々が持つ希望の光に触れることができる一冊だ。



この本を
1人の方に
プレゼント
詳細は
38ページへ

NHK「地球イチバン」制作班
ディレクター 影嶋裕一 著
祥伝社
1,728円(税込)

B OOK

『マヤ文明を知る事典』

アジア大陸からアメリカ大陸へと進出したモンゴロイドの末いによって、紀元前1,000年ごろから16世紀にかけて中米に繁栄したマヤ文明。洗練された「石器の都市文明」が栄え、文字や暦、算術、天文学なども発達した。本書では、ホンジュラスの世界遺産であるコパン遺跡をはじめ、著者が自ら手掛けた各地の遺跡調査の成果を紹介。古代から現代まで続くマヤ文化を、「神秘的文明」ではなく「歴史の実像」として生き生きと描き出して、多文化社会の理解のために最適な解説書だ。



この本を
1人の方に
プレゼント
詳細は
38ページへ

青山和夫 著
東京堂出版
3,024円(税込)

インフラの中のインフラ

「乗り鉄」「撮り鉄」「飲み鉄」など、一口に鉄道好きと言っても好みやこだわりはさまざま。また、「鉄子」や「ママ鉄」など、鉄道を愛する人々の輪はますます広がって、一説によると、日本には200万人の鉄道ファンがいるという。公共の乗り物としては、飛行機やバスと比較しても、ファンの数は、ずば抜けて多いだろう。

日本のインフラ輸出戦略の中心も鉄道だ。昨年、インドが日本の高速鉄道システムを採択したニュースは大きく報道された。トップセールスを含めた官民挙げての売り込みの背景にあるのは、鉄道が重要な輸出産業であるということはもちろんだが、熱烈な鉄道ファンの存在も大きいのではないだろうか。「日本の鉄道が海外で走っている姿を見たいし、見せたい」という私たちの夢が政策を後押ししている。

日本の鉄道の売りは、「安全」「安心」「正確」「快適」だ。機材の整備や建設といったハード面だけでなく、保守点検や運営などのソフト面が一体となり事業を支えている。鉄道員（ぼっばや）たちの熟練した技術と情熱こそが、日本の最大の武器ではないかと思う。

最近、ミャンマーで初めて路面電車の運行が始まった。その車両は、昭和30年代に製造された広島電鉄の中古車だ。レトロな車両が、海を越えてヤンゴン市内を走る姿は、ほのぼのとしている。しかし、日本の鉄道技術者による長年の指導と、両者の信頼関係があつてこそ実現したという裏話はあまり知られていない。

日本のぼっばやと世界のぼっばやを結ぶネットワーク。これほど強固で寿命の長いインフラはない。

JICA広報室長 田中雅彦

本誌へのご意見・ご感想や
JICAへのご質問を
お寄せください。

プレゼント
付き

添付のアンケートはがき、Eメール、FAXから、本誌に対するご意見やご感想、またJICAへのご質問を、氏名・住所・電話番号・職業・年齢・性別・ご希望のプレゼントを明記の上、お送りください。ご記入いただいた個人情報は統計処理およびプレゼント発送以外の目的で使用いたしません。当選者の発表は発送をもってかえさせていただきます。

◎応募締切：2016年4月15日

Eメール：jica@idj.co.jp
FAX：03-3221-5584（『mundi』編集部宛）

- ① チュニジア産オリーブオイル
- ② 書籍『WHAT IS SAPEUR ?
貧しくも世界—エレガントなコンゴの男たち』（p37参照）
- ③ 書籍『マヤ文明を知る事典』（p37参照）



①



②

③

本誌をご希望の場合は
下記方法で
お申し込みください。

申込方法

本誌をご希望の方には、送料をご負担いただく形で送付いたします。巻末の払込取扱票に、氏名・住所・電話番号・ご希望の送付期間・送付開始月を明記の上、指定の金額を郵便局でお支払いください。入金の確認後、発送を手配いたします（入金から1週間程度かかることもありますのでご了承ください）。複数冊、またはバックナンバーをご希望の方は送料が異なりますので、下記までお問い合わせください。

申込先 (株)国際開発ジャーナル社 総務部(発送代行)
住所 〒102-0083 東京都千代田区麹町3-2-4 麹町HFビル9F
TEL 03-3221-5583
FAX 03-3221-5584
Eメール order@idj.co.jp



次号予告 (2016年4月1日発行予定)

地域の力

世界トップシェアを誇る技術を持った町工場や、海外の研修員から注目を集める独自の伝統や文化。都市部だけでなく、身近な地域の力が、実は意外な形で世界の課題解決につながっています。そんな日本各地に眠る“世界一”の力を紹介します。

mundi

MARCH 2016 No.30

編集・発行／独立行政法人 国際協力機構 Japan International Cooperation Agency : JICA

〒102-8012 東京都千代田区二番町5-25 二番町センタービル
TEL : 03-5226-9781 FAX : 03-5226-6396 URL : <http://www.jica.go.jp/>
バックナンバーはJICAホームページ (<http://www.jica.go.jp/publication/mundi/>) でご覧いただけます。
本誌掲載の記事、写真、イラストなどの無断転載を禁じます。



©Yuki Asada

搾りたての新鮮な風味をお届け！

赤土の大地に根を張るオリーブの樹。北アフリカの国チュニジアを旅していると、そこかしこでオリーブ畑を目にする。

チュニジアでは、毎日の食事にオリーブオイルが欠かせない。オリーブオイルの輸出量は、昨年世界一となり、国の経済を支えている。しかし、昔ながらの製法で作られ、ノーブランドのまま出荷しているため、その知名度は驚くほど低い。

そんな中、近年の研究で、チュニジア産オリーブには、老化防止に有効なポリフェノールが、他国産よりも多く含まれていることが分かってきた。

「良質なオリーブオイルをより多くの人に知ってもらいたい」。風光明媚な首都チュニス近郊で、セシリア・ミュリエルさんがオイルの生産を始めたのは2007年のこと。

摘み立てのフレッシュさを損なわないために、最新式の搾油機を設置し、すぐに瓶詰めができるように工夫した。

翌年、初めて瓶詰めされたオイルを母国ドイツで紹介したところ、品質の良さが評価され、レストランや専門店から次々と注文が入るようになった。2013年には、国際コンテストで金賞を受賞した。

今は、地元の生産者と定期的に会合を開き、さらなる質の向上を目指して地道な努力を重ねている。「ピリリとした辛味はポリフェノールを多く含む証。風味も豊かでどんな料理も引き立たせるおいしさがあります」とミュリエルさん。

生産者の思いに支えられ、チュニジアの大地の恵みが世界中に届けられるようになる日はもうすぐだ。



太陽をたっぷり浴びて育ったオリーブの樹

★チュニジア産オリーブオイルを5人にプレゼント!
→詳細は38ページへ

★現在、日本国内での販売に向けて準備中





私の
**なんとか
しなきゃ!**

Vol. 65

PROFILE

1980年愛媛県出身。横浜国立大学卒業。大学在学中からタレント活動を始める。バラエティに加え、ニュース番組のコメントーターやMC、執筆などマルチに活躍。趣味は一人旅で、これまで訪れた国は20カ国以上。旅先でのエピソードなどをつづったエッセイ『世界をひとり歩いてみた——女30にして旅に目覚める』はベストセラーになり、第2弾も出版されている。

私が一人旅に目覚めたのは、30歳になってからです。大学時代は周りに旅行好きな友人が多く、安宿を利用して東南アジアなどを巡っている姿を見て、常々憧れていました。でも、私は大学に入っただけでこの仕事を始めたので、そんな時間もなくて。たぶん、その反動もあったと思います。30歳を迎えて少し自由な時間が持てるようになり、初めてパリ一人旅を思い立ったのです。

飛行機のチケットとホテルだけをおさえて出発しましたが、フランス語は全く分からないし、そもそも普段から一人で電車に乗ることすら危うい私。もちろんトラブルにも見舞われました。けど、ドラクエ世代の私にとっては、まさに“リアルRPG（ロールプレイングゲーム）”とも言うべき、ちょっとした冒険に思えたのです。現地で出会った方のアドバイスを基に行ってみると、そこがすごく素敵な場所だったり。そんな感覚が面白くて、旅の魅力にはまりました。

最近旅した国は、民主化の流れの中でこれから大きく変化すると言われてい

るミャンマー。今しか見られない風景を見ておきたいと思いヤンゴンの街を訪れましたが、本当に発展の夜明け前のような雰囲気にも包まれていました。

印象的だったのが現地の列車です。鉄道はゆっくりと時間が過ぎていく感覚が好きでよく利用しますが、ミャンマーのローカル線は、観光客向けの車両があることに驚きました。ですが私は、駅員さんの勘違いで、現地の方が多く利用する車両に案内されたのです。板張りの床に、大きな籠を抱えて物売の人たち。列車の中とは思えない雰囲気でしたが、味があって好きでした。さまざまな出会いがあり、移動時間も旅の思い出の一つになるところが鉄道の良さですね。

昨年、子どもが生まれ、今はなかなか旅行もできなくなりましたが、子どもが大きくなったらいろんな国に連れて行ってあげたいです。きれいな街並みはもちろん、雑多な感じの市場にも。日本と全く違う生活や環境があることを知ってもらいたいと思っています。

いざ、冒険と感動の旅へ

タレント 眞鍋 かをり

MANABE Kawori



旅先では楽しい反面、貧しい家庭の子どもがお土産を売っていたり、孤児院の支援を求められたり、開発途上国の悲しい現実もたくさん目の当たりにしました。今、母親になって一層感じるのは、どんな国であっても子どもたちが幸せに暮らせるような世界であってほしいということです。

もし、私のような旅行者が気軽にできる国際協力の形があれば、積極的に関わっていききたいです。それから、いろんな団体が行っている募金も、そのお金がどう使われているのかがちゃんと分かるようになれば、寄付する人がもっと増えると思います。いつか子どもと一緒に旅行できる日を夢見て。行ってみたい国は、まだたくさんあります。

「なんとかしなきゃ!プロジェクト」は、開発途上国の現状について知り、一人一人ができる国際協力を推進していく市民参加型プロジェクトです。ウェブサイトやFacebookの専用ページを通じて、さまざまな国際協力の情報を発信していきます。

なんとかしなきゃ で 検索