

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)

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十人ずつ集められ、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来た鉄道技術者が数人呼ばれ、枕木の交換方法からバラスタの敷き方、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。

ぎらぎらした日差しが降り注ぐ日も、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、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。ひときわてき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、そして北部のマンダレーを結ぶ約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つているが、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。



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



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)



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



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。