



2007年には土道だった街中の道路(上)。CPA後に配分された石油収入により整備が進み、現在は交通量も増えて渋滞が発生するまでになった(下)

2007年には土道だった街中の道路(上)。CPA後に配分された石油収入により整備が進み、現在は交通量も増えて渋滞が発生するまでになった(下)

2007年には土道だった街中の道路(上)。CPA後に配分された石油収入により整備が進み、現在は交通量も増えて渋滞が発生するまでになった(下)

のほ、05年1月のこと。国際社会の後押しを受けて南北包括和平合意(CPA)が結ばれ、20年以上にわたる紛争が終結したのだ。そして復興への第一歩として、南スーダン自治政府を設置。同年9月には、かつて北部政府の要塞都市だったジュバが新たな首都となった。

しかし当時のジュバは、とても『首都』とはいえないものだった。長年の内戦により、道路、給水、電気、通信などの基礎インフラは荒廃してしまい、ほとんど使いものにならない。人口約20万人。彼らが生きていくために、最低限必要なものが何もないのだ。この先、暫定首都だったルンベックからジュバに都市機能が移転し、さらに難民・国内避難民の帰還が進めば、急速な人口増加は避けられない。一刻も早い、都市の整備が必要とされていた。

最初にJICAが着手したのが、ジュバ都市圏の地図の作成だった。「公的に、地図」といえるものがあった。全体像を把握するためにも、都市開発には必要不可欠なものです」と、調査団員の一人、株式会社片平エンジニアリング・インターナショナルの磯元賢志さんは話す。

そこでJICAは06年1月から、緊急開発調査「ジュバ市内・近郊地域緊急生活基盤整備計画調査」を開始。ジュバ都市圏の首都機能強化のためのマスタープラン作成に取り掛かった。

過酷な環境の中でも あきらめない姿勢

そして磯元さんらは、完成した地図を片手に、道路、空港、河川港、給水、電気、廃棄物処理、保健、教育など、さまざまな項目で調査を進めていった。一つ明らかだったのは、

は、すべてがゼロからのスタートだということ。都市開発の写真を描くのは容易ではなかったが、緊急性のあるものはパイロットプロジェクトを実施し、イメージを具体化していった。

その一つが河川港の整備だ。内陸国である南スーダンへの物資輸送は、陸路、空路、河川路の三通り。しかし、道路はほとんど整備されておらず、空路は莫大な輸送費がかかる。そこでJICAは、ジュバに流れ入るナイル川の脇に、あるだけだった港のスペースの整備を開始。途中、土地の利権問題により工事が中断される事態にも陥ったが、「現地政府の行政官たちが、真摯に住民と交渉を重ねてくれた。一時は中止もやむを得ないと覚悟しましたが、半年後になんとか再開にこぎつけたのです」と磯元さんは話す。新しい港が完成したことで、近隣国からジュバへの輸送量も大幅に増加。今後、JICAの支援で港の拡張も予定されている。

かつてスーダンは日本の約7倍の面積、3900万人を擁する大国だった。しかし1980年以降、中央政府のイスラム化政策をめぐり、アラブ系と非アラブ系、南北の対立が激化。連日あちこちで銃声が鳴り響き、200万人以上の尊い命が奪われた。南スーダンに光が見え始めた



河川港の橋の建設現場を視察する現地政府の行政官たち

JICAの支援で建設された取水施設。水道の普及により、人々の生活は大きく改善された



7月9日、ジュバ市内の独立記念式典では、多くの市民が集まり喜びを分かち合った

南スーダン from SOUTH SUDAN 首都から切り開く 新国家への道



アフリカ54番目の国として、7月に独立を果たしたばかりの南スーダン。新たな国家の中核を担う新首都ジュバで、JICAは基礎インフラの整備を中心とした都市開発に協力している。



2011年7月9日、アフリカ大陸から歓喜のニュースが届いた。アフリカ54番目の国家「南スーダン」の誕生。1月の住民投票で大多数の支持を受け、ついに念願の分離独立を果たしたのだ。

紛争で破壊された 都市の再生を

かつてスーダンは日本の約7倍の面積、3900万人を擁する大国だった。しかし1980年以降、中央政府のイスラム化政策をめぐり、アラブ系と非アラブ系、南北の対立が激化。連日あちこちで銃声が鳴り響き、200万人以上の尊い命が奪われた。南スーダンに光が見え始めた

ナイル川の恵みを受けて成長するジュバの街。かつて赤土に覆われていた土地にも、この数年で多くの家が建った