



洪水対策として、海拔2メートルに設置されているバンコク地下鉄の入り口



運送会社と東京地下鉄の大月さん(前列左から3人目)。「乗客の人命を最優先する安全意識を確認できました」

の専門家チームを派遣。住民の生活を支える基礎インフラとして重要な上下水道、地下鉄、空港の各専門家が洪水時の対応についてのアドバイスを行った。

その一人が、10月26日に地下鉄の専門家としてタイに入った、東京地下鉄株式会社(東京メトロ)の大月喜雄投資計画部長。1997年から4年間、日本が円借款で支援したバンコク地下鉄建設の設計・施工のアドバイザーとして活動した経験を持ち、バンコク地下鉄について熟知する。「雨期になると小さな洪水が起こるのは日常茶飯事。そのため、設計の段階で

駅の入り口を海拔2メートルに設定し、さらに水を遮断する1・5メートルの止水板を設置するなど工夫をしていました」と話す。

これらの対策が今回適切に機能しているか、大月さんがバンコク地下鉄の関係者と駅や車両基地を視察した結果、政府が最悪のケースとして想定した2メートルの浸水にも対応できると判断。また、被害状況に応じて乗客を避難させる、駅を封鎖するといった段階ごとの対応を、地下鉄の運営会社が駅員に周知していることも確認した。「客観的に分析した情報をタイや日本のメディアに伝え、安全



首都の北西に位置するサイノイ村の住宅地。日本から出動した排水ポンプ車を使って堤防の外へ勢いよく排水作業を行う

この排水ポンプ車チームに先立って11月5日から派遣された国土交通省関東地方整備局企画部の神宮寺保秀さんは、「洪水が頻発するタイでは、自衛のために工業団地の周囲を堤防で囲んでいます。しかし、今回はその堤防を越えて入ってきた水がそのまま敷地内たまってしまったため、外に排水する必要がありました」と分析する。

そこで神宮寺さんたちは、効率的に排水が行えるよう、アユタヤ県、パトゥムタニ県を含む7つの地域を対象に、タイ工業省や工業団地の管理者と協働で、ポンプ車の配置場所などを調査。排水作業をスタートさせた。

排水ポンプ車チームにはポンプ車の製造会社である株式会社クボ

タの技術者も参加し、ポンプ車の設置・運転方法を現地のエンジニアや作業員に指導した。ポンププラント部の富塚武志さんは「イラストで作業工程を説明したり、ポンプ車の操作盤にタイ語を表記したりと、現地の作業員たちがミスなく運転できるように工夫しました」と話す。ごみが詰まってポンプが破損しないよう、定期的にチェックするなど24時間体制で活動した排水ポンプ車チーム。32日間で東京ドーム7杯分もの排水を行い、洪水からの復旧に大きく貢献した。

今後もしつ、洪水が起こるかわからない。JICAは昨年12月から「チャオプラヤ川洪水対策プロジェクト」を開始。近年の気候変動や流域の土地利用の変化などを考慮し、99年にJICAが作成した洪水対策のマスタープランの見直しを行っている。

JICAが強みとする災害直後の緊急支援から、復旧・復興までの継続的な支援。タイの人々、そしてこの国に多く進出する日本企業からの要望もあった。災害に強い国づくりを、これからの全面的に支援していく方針だ。

効率よく排水作業を進めるため、工業団地の管理者と堤防の位置などを確認する国土交通省の神宮寺さん(右から2人目)



タイ from THAILAND

専門家チーム

大洪水から人々の生活を守る

2011年秋、これまでに例を見ない規模の大洪水に見舞われたタイ。JICAは首都バンコクのインフラを洪水から守り、さらに浸水被害を受けた地域で排水作業を行うため、国際緊急援助隊の専門家チームを派遣し、復旧・復興に取り組んだ。



水が迫る首都バンコクに専門家チームが出動

2011年夏から数カ月にわたって降り続いた雨。その影響により、タイ中部を中心に大洪水が発生したのは10月中旬のこと。次々と水に飲み込まれていく街。日本でも連日報道された「水」の映像に、衝撃を受けた人も多かったはずだ。

被害は徐々に南部にも広がり、日本企業が多く進出しているアユタヤの工業団地へ。そしてさらに、首都バンコクにも浸水の危機は迫っていた。

首都にまで被害が及べば政府機能がまひし、タイ全体の復旧・復興に混乱が生じてしまう。そこでJICAはバンコクを洪水から守るため、国際緊急援助隊(JDR)

「東日本大震災の時に支援してくれたタイに恩返しをしたかった」とクボタの富塚さん(右)。排水ポンプの維持管理方法を作業員に指導した

