

# mundi

The Magazine of the Japan International Cooperation Agency

[ムンディ]

11

2016 November  
No.38

## 特集 都市開発マスタープラン 街と人の未来を描く





## 新しい生活に向けて

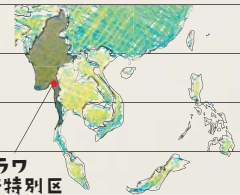
Myanmar ミャンマー



ヤンゴンから車で1時間のところに、日本とミャンマーの官民連携事業によるティラワ経済特別区があります。ミャンマー経済の未来を担うこの開発のために、住民68世帯が引っ越しを余儀なくされたため、JICAは2014年から彼らの生活再建支援を行っています。

ティラワが有名になるにつれ、移転地への訪問者も増えています。できれば、静かな環境で住民と落ち着いて将来について話し合いたいところですが、それも許されず、歯がゆい日々。「生活再建が進んでいない」とメディアに非難されることも。

そんなときに勇気をくれたのが、「おかげで多くの住民の生活は安定してきますよ。インフラ整備にも感謝しています。私たちは、大丈夫。一部の非難の声に負けないで」という声。彼女は、トゥエトゥエさん（28歳）。一昨年、ご主人をせくし、6歳と2歳の子を抱えて一生懸命働いています。彼女の無償の笑顔に私は救われるのです。

ティラワ  
経済特別区

撮影：菊池 淳子（JICA専門家／ミャンマー国非自発的住民移転に伴う生計回復支援に係る計画策定・実施能力等向上支援）

## 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 新しい生活に向けて ミャンマー

## 04 特集 都市開発マスタープラン 街と人の未来を描く

住民に最適な暮らしを マスタープランのその先へ モンゴル  
東アフリカ最大都市の未来を描く ケニア  
復興から発展へ 交通マスタープランの変遷 カンボジア  
広がるマスタープランの可能性



18 JICA Volunteer Story 谷津 憲司 シニア海外ボランティア／コロンビア／都市計画

## 20 地域と世界のきずな 白地図とペン、 思い思いの街を彩る

愛知県名古屋市



22 PLAYERS 路線バスの力で地域を活性化 イーグルバス株式会社

24 JICA STAFF 峰 直樹 社会基盤・平和構築部 都市・地域開発グループ 第二チーム

25 JICA UPDATE

26 VOICE 菅野 拓哉 気仙沼市役所 震災復興・企画課 主幹兼政策・調整係長

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 ウガンダ 小さな鳥の物語



37 イチオン! 本・映画・イベント

39 MONO語り 幸せを運ぶピースコーヒー

40 私のなんとかしなきゃ! 田中 光荣 ジャズハーモニカプレイヤー



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

撮影：谷本 美加

アフガニスタンの首都カブール。人口増加に加え、山岳に囲まれた盆地に位置する地理的特徴から、水資源の確保をはじめとする都市環境の維持が難しい。街づくりの方針となるマスタープランは、こうした都市の持続的な発展を支える





特集

都市開発マスタープラン

# 街と人の未来を描く

世界人口の半分以上が都市に住む現在。多くの人を受け入れる都市をつくり、整備していくためには、人口増加や将来の経済発展など、さまざまな視点からの検証が不可欠だ。日本は世界各地で、都市の未来図を描く「マスタープラン」の作成に携わっている。

編集協力：国立大学法人 豊橋技術科学大学 大西隆学長

## マスタープラン計画が都市全体の未来を描く

都市の空気は自由にする——中世ヨーロッパで生まれたこのことわざは、農奴が都市に移り住むことで自由民の資格を得られた当時の慣習に由来する。日本でも、江戸時代には農家を継がない若者が都市に流れ込むなどして都市化が進み、江戸は、19世紀当時、世界でも有数の百万人都市となった。都市の拡大は、歴史的にも地理的にも普通の傾向と言っている。

だが、現代の都市化は、かつてとは段違いの速度で進んでいる。世界最大の都市となった東

京および首都近郊の人口3800万人は、明治初期の日本の全人口を上回る。世界全体で見ても、都市に住む人口は2007年に過半数を超えた。14年の時点で世界の全人口の54%が都市部に住んでおり、50年には世界の3人に2人は都市に住むと予測されている。(国連世界都市化予測レポート2014による)

急速な都市化は、受け入れる都市側のインフラ需要を一気に増大させる。住まいはもちろんだが、交通手段、上下水道などの生活基盤の十分な整備が求められる一方で、ごみの処理や公害対策といった衛生維持の設備も欠かせない。さまざまな分野(セクター)の整備に、同時進行で取り組む必要があるのだ。

「セクター」ごとに計画を立案・実行する場合、国によっては縦割り行政の弊害や、セクターごとの技術レベルの違いから、柔軟な連携が取れないことがあります。そこで、日本が協力しているマスタープラン作りを通して、都市全体の未来像を描くのです。これによって各セクターが取り組むべき課題が明確になるだけでなく、セクター同士の横のつながりが生まれ、バランスの取れた都市計画の実現につながります」と、豊橋技術科学大学の大西隆学長は説明する。

開発途上国への支援において、日本はマスタープランを策定する段階だけでなく、実現を目指す中でも、あらゆるセクター間の連携を深め、提携先となる各省庁や企業などと共に整備を進めて技術を共有している。総合的な取り組みを行うことで、支援対象国の相対的な弱みや課題が洗い出され、改善策への着手が可能になる。例えば、「将来、道路が敷設される場所に沿って下水管を配置する」などの連携プランは、そのルートに他のインフラの延伸を引き寄せ、結果としてより効率的な整備の土台ができるのだ。

先進国ではすでに都市の骨格が完成している

ため、維持や手直しはできても、新たな都市を計画する機会は少ない。逆に、開発途上国では今後数十年かそれ以上の長期にわたる人口増加や経済発展を視野に入れた計画作りが必要になる。特に、持続可能な開発目標(SDGs)などの新たな目標を踏まえて実際の計画に落とし込むことが、マスタープランの重要な役割だ。

## 生活の場としての都市住民と共に育てる

一方、世界有数の大都市だった古代エジプトのアレクサンドリアで、詩人カリマコスは「都市が大きいほどに、孤独は深まる」と嘆いた。都市化が進むほど人々の社会的なつながりが薄れ、生活基盤が失われがちなのは、紀元前から知られていたのだ。

大都市の経済が発展し、職が生まれ、都市に住めば生活を維持できることが、都市化の大きな理由だ。海に囲まれた日本では想像が難しいが、陸続きの国々での都市化は、しばしば周辺国からの人口流入も生む。増える住民のニーズや多様性に目を向け、それを包括的に受け止める都市の将来像を見据えて計画を立てなければ、生活基盤としての都市の魅力は失われる。

そこで、近年増えてきたのが、住民の声を吸い上げるヒアリングやワークショップだ。人は自分の生活圏内での変化には興味を持ちやすく、声を上げやすい。地元の人たちを対象としたワークショップをこまめに開催することで、地元社会の抱える課題や、実態に即したニーズを洗い出すのだ。また、ワークショップを通して住民同士の利害対立を調整し、全員が少しずつ

つ譲歩することで、より満足度の高い解決策に着地することができる。マスタープラン作りや再開発計画に地域住民の合意プロセスを取り入れることは、計画の実現可能性や将来性をより高めることにつながる。

「特に、1990年代以降に注目され始めたのが、都市の快適さにつながる要素の整備です」と大西学長は指摘する。「歴史的建造物や文化施設、公園や緑化施設など、必要不可欠なインフラにとどまらず、生活の質を上げる環境づくりも重要だという認識が広がっています。特に、歴史あるものを残しながら新しい取り組みを進める。開発と保全の調和は、世界的な潮流となっております」

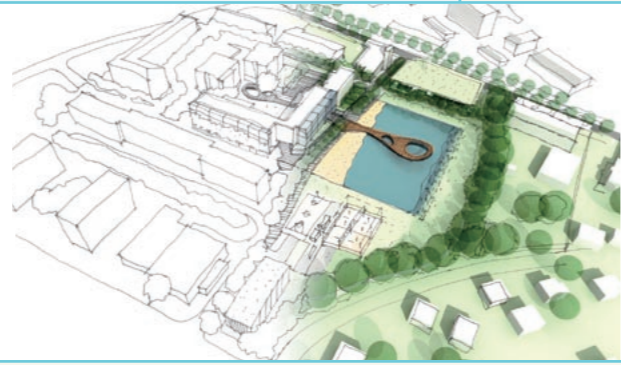
社会が変わることで都市化が進み、都市に移り住むことで生活が変わる人たちもいる。何十年、何世代にもわたって続く都市づくりのために、時を越えて機能する大きな絵を描く。それが都市計画であり、マスタープランだ。



都市開発の3つのキーワード

【都市開発マスタープラン】

都市開発マスタープランとは、対象地域の将来の都市開発に関する基本的な方針を示すもの。通常、将来ビジョン、開発方針・開発目標、社会経済フレーム、空間開発フレーム(都市構造、土地利用計画)などから構成される。マスタープランでは、対象地域の20~30年先を見据えて、短期・中期・長期的に取り組むべき課題を提示する。



【土地利用計画】

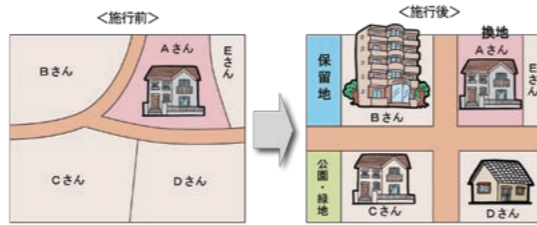
土地利用計画は、街区形成、宅地造成、公共・公益施設の配置計画の基礎であり、現状の土地利用状況の特性を生かしながら、将来の土地利用の在り方を計画したもの。市街化する区域、市街化しない区域の2種類へ分類し、市街化する区域については、住宅、商業、工業のそれぞれの用地へと再分類する。



セネガルで実施された「ダカール首都圏開発マスタープラン策定プロジェクト」で作られた「2035年の土地利用計画案」

【土地区画整理事業】

土地区画整理事業は、土地の所有者である地権者や住民が話し合い、少しずつ土地を提供して、道路、公園、河川などの公共施設を整備する事業のこと。地権者が持つ土地の面積は少なくなるが、事業を通じて地域一体としての土地の資産価値は上がる。



図提供：玉野総合コンサルタント株式会社

日本の協力事例

セネガル 都市の成長を支える

セネガル国ダカール首都圏開発マスタープラン策定プロジェクト (2014年8月~2016年1月)

ダカール首都圏では、2013年時点で320万人だった人口が、2035年には約2倍になると予想されている。都市化の進行に伴い、交通渋滞やインフラ不足、市街地の無秩序な拡大などが問題となっている。プロジェクトでは、ダカールの都市としての強みや課題、リスク、地球環境への影響などを明確化し、都市としての持続可能性を評価する試みを実施。地域住民や民間企業などと計20回の意見交換を行い、評価の結果を踏まえて開発方針などを検討した。

2035年のマスタープランでは都市ビジョンとして「City of Hospitality」を掲げ、新副都心の開発、都市をコンパクトに保つための都市成長境界線(Urban Growth Boundary)の設定、公共交通中心の交通システム、洪水域の市街化抑制などの計画を提案。関連省庁や地方自治体が協力して事業を実施していく予定だ。

ダカールの将来ビジョンを協議するセネガル都市再生省とJICA調査団



パキスタン 交通渋滞の緩和に貢献

ラホールセントラル地区における交通管理能力強化プロジェクト (2016年1月~2018年11月)

人口約1,000万人を擁するパキスタンの第二の都市ラホール市では、急速なモータリゼーションにより、交通渋滞が深刻化している。2001年から2008年の7年間で、バイクを含めた年間車両登録数は、年平均36.7%も増加した。

日本は、2012年に同市の都市交通マスタープラン策定を支援。その中で提言された2020年までのアクションプランのうち、ラホール市内の渋滞緩和を目的として実施されたのが「ラホールセントラル地区における交通管理能力強化プロジェクト」だ。この協力では、ラホール市の都市交通事業を管轄している複数組織の職員に対して研修を実施し、都市交通管理に必要な知識の強化や、計画立案、事業実施に関わる能力の向上を支援している。

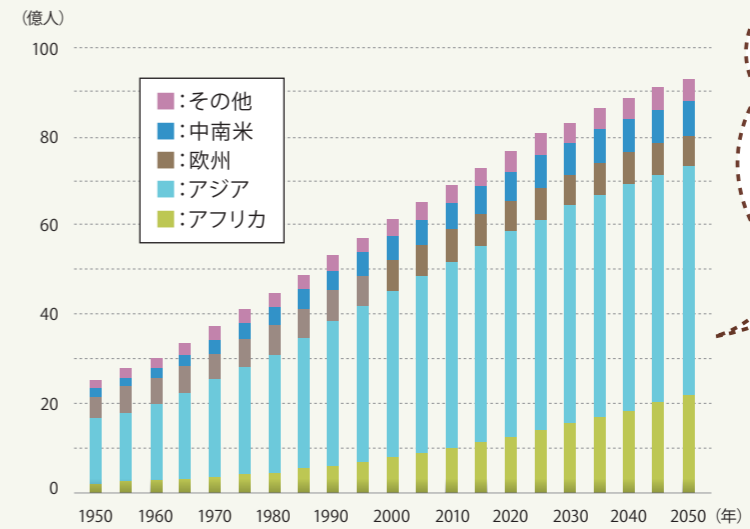
マスタープランに基づいて導入されたバス専用レーンを走行する赤いバス(BRT)が見える。1時間に最大4,800人を輸送でき、ラホール市の交通渋滞の緩和に期待が寄せられる



人口増加・密集に伴い都市化が進むと、交通渋滞やインフラ不足、住環境の悪化などの問題が発生する。都市を適正な発展へと導く都市開発の手法と日本の協力を紹介しよう。

拡大を続ける都市!?!  
適正な発展へと導く日本の支援

世界の地域別人口推移・見込み



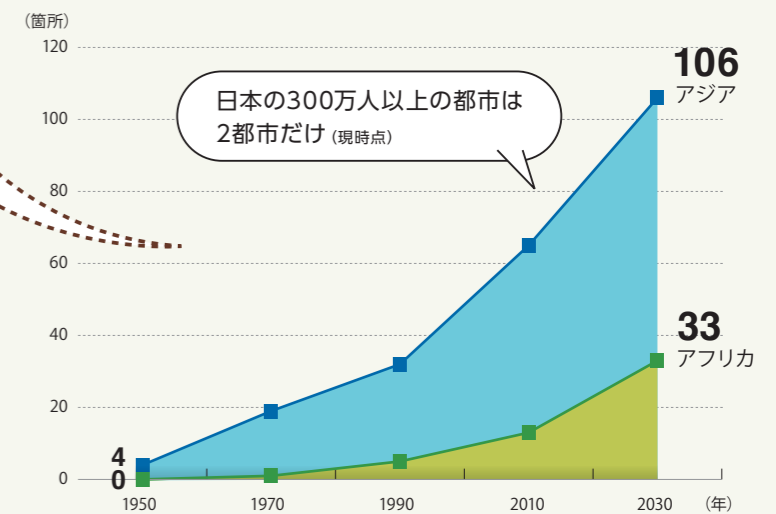
アジアとアフリカで特に人口が増えている!

人口が増えるとどうなるの?



アジアでは1960年ごろから、アフリカでは2000年ごろから大都市が急増!

アフリカとアジアの300万人超の都市数の推移・見込み

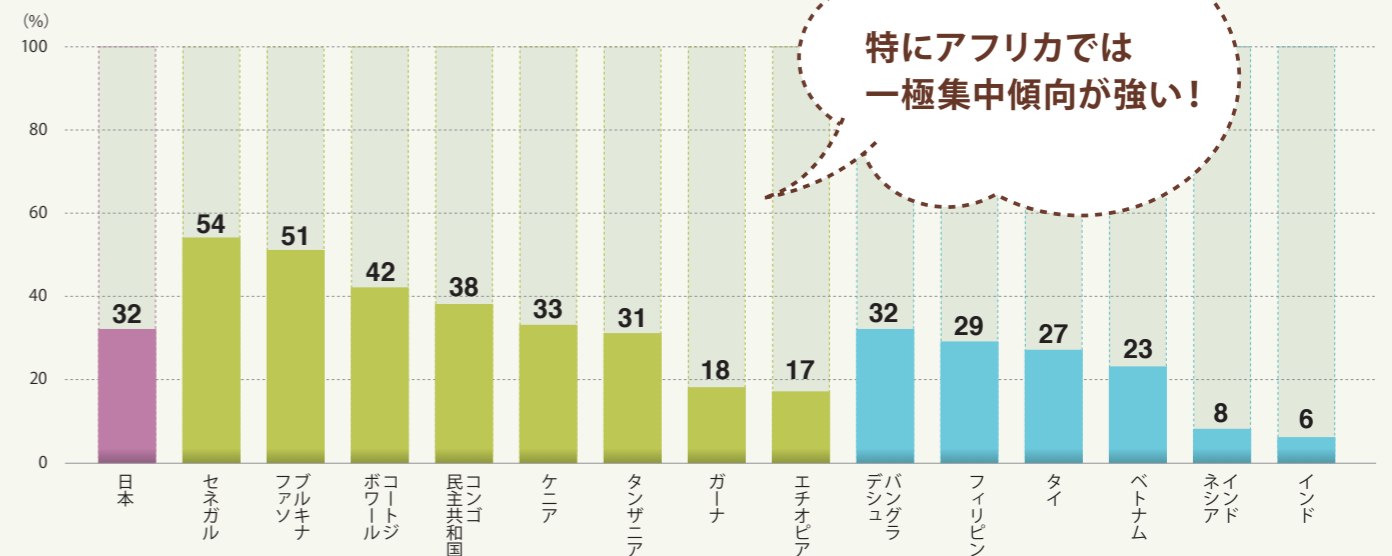


日本の300万人以上の都市は2都市だけ(現時点)

大都市では何が起きているの?



全都市人口に対して第一都市人口が占める割合



特にアフリカでは一極集中傾向が強い!



どこまでも続く草原に、のんびりと草を食む家畜の群れ。モンゴルの暮らしといえば、伝統的な移動式住居「ゲル」を拠点とした遊牧を思い浮かべる人が多いのではないだろうか。初めてモンゴルを訪れる私もそのようなイメージを抱いていたが、首都ウランバートル市の今の姿は違っていた。ゲルで生活する人の姿はあちらこちらで見られるが、ほとんどが遊牧民ではない。彼らは地方から移り住

### ゲル地区に山積する問題 都市計画から街を変える



山の斜面に、ゲルやバイシンと呼ばれる一戸建てが立ち並ぶゲル地区。深刻な大気汚染により、街の中心部は真っ白なスモッグに包まれている

み、遊牧以外の仕事で生計を立てているのだ。山の斜面などに、移住者らが建てたゲルが無秩序に立ち並ぶ「ゲル地区」の一角を訪れると、大きなポリタンクを運ぶ男性に出会った。行き先は地区の給水所だ。「1日に2〜3回は、ここに水をくみに来ています」と男性は話してくれた。多くのゲルには電気は供給されていない。暖房器具も、冬は石炭を燃やして暖を取るため、大気汚染も深刻化している。取材に訪れた9月末は既に最低気温が氷点下を観測する日もあり、ゲルの煙突からは白い煙が上がっていた。また、周辺の道路は十分に整備されておらず、雨が降れば崩れそうな急斜面に建つゲルも見掛けた。

首都への人口流入が加速する契機となったのが、1992年に人口移動が自由化されたことだ。雪害で家畜を失い、牧畜を営めなくなった地方の遊牧民が、仕事を求めて首都へと流入した。さらに、この動きに拍車を掛けた出来事がある。「2002年に土地私有化法が成立し、1世帯当たり700平方メートル以下であれば、ウランバートル市の土地の所有が認められるようになりました。これにより、地方からやって来た人々が我先にとゲルを建て、土地の囲い込みを始めたのです」。長年モンゴルの都市計画に関わる、株式会社アルメックVPIの長山勝英代表取締役はこう説明する。

1998年に65万人だったウランバートル市の人口は、2007年には100万人を突破。ゲル地区は人口の6割を占めるまでに拡大した。悪化する住環境や環境汚染の問題を受けて、日本は2007年から同市の都市開発マスタープランの策定を、2010年から関連する法制度の整備を支援してきた。「私が大切にしてきたのは、*「黙る」*というプロセスです。日本の専門家からの提案はできるだけ控え、モンゴル側の職員が主体となって進めなければ、現地の社会に根付かないと考えたからです」と長山さんは話す。長山さんと活動を共にしてきたウランバートル市都市計画建築デザイン研究所のナランゲレル・ゴトブさんは、「開発戦略、調査、法整備、人材育成というように、物事を段階的に進めることの大切さを専門家から学びました」と振り返る。



ウランバートル市の中心部から車で30分ほどの郊外まで出ると、伝統的な遊牧民の生活を見ることが出来る

ゲル地区再開発に向けたアパート化事業のモデル地区。敷地内には、楽しそうに遊ぶ家族連れの様子があつた



From  
Mongolia  
モンゴル

## 住民に最適な暮らしを マスタープランのその先へ

無秩序な都市の拡大や環境汚染に悩む、モンゴルの首都ウランバートル市。日本は約10年前から、同市の都市開発マスタープランの策定に協力してきた。マスタープランが承認された今、専門家たちが抱く思いは、計画ができたなら終わりではない。その先の、計画の実現性を高めるための協力の迫った。



ウランバートル市



ら2020年までのウランパートル市の実施計画の策定を支援してきたが、ここに来て難しい局面に立たされている。「実施計画は今年3月に閣議承認されましたが、市の財政状況が想定外に悪化しているため、計画の見直しを迫られているのです」

大場専門家と二人三脚で取り組んできたのが、ウランパートル市戦略政策計画室のバヤルパートル・サンダグドルジー室長だ。バヤルパートル室長は、1995年に東京都の亜細亜大学大学院に留学し、修了後はそのまま日本企業に就職。通算10年以上を日本で過ごした、日本の良き理解者だ。「昨年



実施計画の今後の方向性について議論する大場専門家(左)とバヤルパートル室長(右)

は、東京都と横浜市で実施され

た都市計画の研修にも参加しました。日本の大都市の計画の立て方や、行政の企画担当部署の役割がよく分かりました」とバヤルパートル室長は振り返る。

また、ウランパートル市と同じような人口規模や立地環境にある札幌市からも短期専門家が派遣され、札幌市の実施計画を参考にしながら計画作りを進めていった。こうして完成した「ウランパートル市マスタープラン実施計画」には、ゲル地区再開発の他にも、総合医療施設の充実や、ごみ処理・リサイクルの推進、公共交通サービスの充実など、幅広い分野に関する事業が盛り込まれた。しかし、今後は市の財政状況に応じて、より厳密に優先順位を付けて進めていく必要があるという。

**住民の現状を把握して 誰もが暮らしやすい街へ**

アルメックVPIの長山さんは、今後の課題として低所得者向けの住宅政策を挙げる。「中間層の人々は銀行からお金を借りることができませんが、金融にアクセスできない人や、資産を持っていない人に対してどのように住宅を供給するのかという点は、重要な政策議論となるでしょう」

低所得者層の約6割がゲル地区で生活しているといわれるウランパートル市。アパートに住みた

印象だ。「最初にアパート化の話聞いたときは、どんな建物ができるのか不安もありましたが、今はこの暮らしにとっても満足しています」とボルフーヘンさんは話す。

ただ当初は、もともと所有していたゲルの土地面積に対して、アパートの部屋の広さに不満があったというボルフーヘンさん。そこで、担当の建設会社に交渉した結果、2部屋を提供されるということとで落ち着いた。実はこれこそが今後の課題だと、佐々木専門家は話す。「土地を評価する基準が曖昧なため、こうした不満を持つ住民は少なくなく、結果として交渉上手な人が得をしているのです。事業をスムーズに進めるためにも、住民が納得できる平等な仕組みを考えなければなりません」

他にも、ゲル地区の再開発事業として、土地区画整理や老朽化アパートの建て替えなどが進められている。アパート化事業の主体となる民間建設協会のエルテムバヤール・ツェイニンガロン会長は、「市とも一層連携を図り、アパート整備とともに周辺のインフラ整備も進める必要があります」と話す。

**「とにかくお金がない」 難局をどう乗り越えるのか**

10月の合同調整委員会(JCC)を間近に控えたこの日、佐々木専門家や建設・都市開発省の職員ら

でもローンを組めない人もいる。こうした中、低所得者向けの住宅政策を強化するため、昨年8月、市の外郭団体として住宅関係業務を扱う「首都住宅公社(NOSK)」が設立された。NOSKのサルナイ・パットトルガ副社長は、居住環境の整備と産業の創出を一体化した「ニュータウン」の構想を練っていると話す。「例えば、空港の近くに土産品の開発や販売に関するビジネスが生まれ、さらにそこにアパートが整備されたら、低所得者でも働きながら暮らすことができる街になると思うのです」。

今後は市内の5カ所で、ニュータウン構想の実現可能性について調査する予定だという。

また、NOSKはゲル地区で暮らす低所得者層へのヒアリング調査も行っている。「多くの人がアパートに移ることを希望していますが、中には、今の土地で野菜を栽培したり、車の修理などの事業を営んだりしている人もいます。まずは住民の現状をよく理解した上で、それぞれの地区や住民にとって最適な方法を考えることが大



これまでのプロジェクトでは、子どもたちに街づくりの大さけについて理解してもらうための絵本「街の伝説」も作成された

切だと思えます」とサルナイ副社長は話す。

ウランパートル市をどのような都市にしていきたいか……。私が投げ掛けたこの質問に対して、建設・都市開発省のベルグサイハン・ダグワドルジさんはこう答えた。「いつか、オリンピックが開催できるような立派な都市を目指しています」

一筋縄ではいかない都市問題に対して、日本とモンゴルが手を取り合い立ち向かっている。変わりつつあるウランパートル市の姿を、これから先もこの目で見届けたいと思う。

(編集部 中森雅人)

マスタープランに基づいて、日本が無償資金協力を通じて建設を支援した高架橋「太陽橋」。物流の効率化や交通渋滞の緩和につながっている



ました」と話す建設・都市開発省のドンドマ・エネビスさんは、地域を用途別に区画する「ゾーンニング」をより細分化することを提案するなど、積極的に議論に参加した。こうして、2013年にマスタープランが国会で承認され、その2年後には「都市再開発法」が成立した。

**進むアパート建設 ぐね得の実態も**

ゲル地区を車で走ること数分、アパートが立ち並ぶ住宅団地が見えてきた。「ここは、私たちプロジェクトチームがサポートしているアパート化事業のモデル地区の

一つです」とアルメックVPIの佐々木理恵子専門家が説明する。現在、ウランパートル市はマスタープランに基づき、ゲル地区の再開発事業を展開している。その鍵を握るのが、ゲル地区にアパートを建設するアパート化事業だ。対象となる住民は、各世帯が所有している土地と引き換えに、アパートの部屋に住むことができる。

昨年、ゲルからアパートに夫婦で移り住んだというボルフーヘン・アグクーンツォグゾルさんの部屋を訪ねた。室内には風呂や水洗トイレがあり、暖房器具も備わっている。日本にある、ごく一般的なアパートとほぼ同じといった

で、JCCでの報告内容などを決めるための打ち合わせを行った。JCCは、JICA、建設・都市開発省、ウランパートル市の3者によるプロジェクトの意思決定機関で、これまでの経過や今後の方針などを報告して承認を得る重要な場だ。

「今、ウランパートル市にはとにかくお金がないんです」。打ち合わせの中で、このような言葉が何度もこぼれた。モンゴルの輸出の8割を占める鉱物価格の下落や、最大の貿易相手である中国経済の低迷によって、この数年でウランパートル市の財政は劇的に悪化しているのだ。

一方、今年6月の選挙で、モンゴルではそれまで野党だった人民党に政権が交代。今回のJCCは、その後初めての開催となるため、ゲル地区再開発をはじめとするプロジェクトの重要性を新政権にアピールする絶好の機会となる。こうした状況を受けて、打ち合わせでは、「少ない予算でどう事業を進めていくべきか、JCCまでに整理するべき」「これまでの成果を何か目に見える形で示すことが重要だ」といった意見が出た。

もう一人、市の財政難に頭を抱えているのが、一般財団法人日本開発構想研究所の大場悟専門家だ。大場専門家は、マスタープランの承認を受けて、2016年か

10月のJCC開催に向けた打ち合わせ。建設・都市開発省からは、ドンドマさん(右奥)とベルグサイハンさん(左奥)が出席した



10月のJCC開催に向けた打ち合わせ。建設・都市開発省からは、ドンドマさん(右奥)とベルグサイハンさん(左奥)が出席した



アパートでは水道が利用でき、「暮らしが便利になった」と話すボルフーヘンさん



アパートの近くでは幼稚園や小学校の建設も進んでいる。この幼稚園には250人の子どもたちが通っている



ケニアの首都というだけでなく、東アフリカの中心地としての魅力的な街を——。それがナイロビ市職員がまず描いたナイロビの将来像だった。プロジェクトは、現状分析、開発ビジョンの提案、マスタープラン提案の順に進められ、そのプロセス全体を通して、ナイロビ市をはじめとする現地側の積極的な参加を軸に据えた。

土地利用や都市交通などの6つの分野について、それぞれ日本人専門家とナイロビ市の職員や大学教授、NGOなどで構成するワーキンググループを作り、課題や解



ワーキンググループで、ケニアの都市に関連する制度面のレビューを行う渡辺専門家(左)。プロジェクトオフィスがナイロビ市役所内に設置されたことで、いつでも話し合える環境があった

オーナードシップはナイロビ市住民と共に街をつくる

「その後、ナイロビ市の目指すべき方向性となるビジョンを策定しましたが、これには時間がかかりました」と渡辺さん。「ともすると、環境にやさしい街」など、どの都市にもあてはまるような内容になってしまおうで、ナイロビ市の特徴が出るビジョンの策定を意識するように伝えました。すると、中心街では人々がよく歩くことから、歩行者に配慮した街」といったナイロビならではの意見が出るようになり「した」

一方向的に計画を作って引き渡すのではなく、現状分析から具体的なマスタープラン作りまで二人三脚で実施する支援の姿勢は、日本の協力の強みだ。

今回の取り組みでもう一つポイントとなったのは、住民説明会の実施だ。ケニアでは、マスタープラン策定にあたっては、計画の策定段階で複数の案を用意し、それぞれの環境への影響を比較評価すること、計画関連の情報を住民や関係者に開示して意見を収集することが法律で定められている。そのため、プロジェクトではマスタープラン作りの開始時期、中期、草案策定期の3回に分けて、計90回以上、住民説明会を行ったのだ。

対象は、ナイロビ市の9つの地区の一般住民や自治会の代表者な

決定を議論。決策を議論。「その後、ナイロビ市の目指すべき方向性となるビジョンを策定しましたが、これには時間がかかりました」と渡辺さん。「ともすると、環境にやさしい街」など、どの都市にもあてはまるような内容になってしまおうで、ナイロビ市の特徴が出るビジョンの策定を意識するように伝えました。すると、中心街では人々がよく歩くことから、歩行者に配慮した街」といったナイロビならではの意見が出るようになり「した」

一方向的に計画を作って引き渡すのではなく、現状分析から具体的なマスタープラン作りまで二人三脚で実施する支援の姿勢は、日本の協力の強みだ。

今回の取り組みでもう一つポイントとなったのは、住民説明会の実施だ。ケニアでは、マスタープラン策定にあたっては、計画の策定段階で複数の案を用意し、それぞれの環境への影響を比較評価すること、計画関連の情報を住民や関係者に開示して意見を収集することが法律で定められている。そのため、プロジェクトではマスタープラン作りの開始時期、中期、草案策定期の3回に分けて、計90回以上、住民説明会を行ったのだ。

対象は、ナイロビ市の9つの地区の一般住民や自治会の代表者な

ど。ポスターや新聞、市のホームページなどで事前に周知したことで、1回の説明会で多いときには100人ほどの参加者があった。

説明会はナイロビ市の職員が主導し、渡辺さんらプロジェクトチームはサポートに徹した。「住民の意見には、自分の家の裏の道路を整備してほしいといった個別の問題への対応を求めるものが少なくありませんでした。市の職員は、一本の道路だけでなく、街全体を見据えたマスタープラン作りを目指していることを丁寧に説明していました」と渡辺さんは振り返る。

当初は、市の職員らとの関係構築に苦戦したが、プロジェクトでは常に「協働」を強くアピールしたことで、互いに意見を持ち寄りながらより良いマスタープラン作りを目指す信頼関係が生まれたという。12年にケニアで地方分権法が施行され、自治体が都市計画を担うようになったことも、市側の当事者意識を高める一因となった。

こうして策定されたマスタープランには、ナイロビ市のシンボルである中心街の問題を解消しつつ、郊外の健全な開発を目指すための知恵が散りばめられている。まず、郊外に副都心をつくり、各副都心間の交通アクセスを確保することで一極集中を緩和する。道路をつくる際は、歩道も使いやす



プロジェクトで設定したナイロビ市の都市開発のビジョンは、「地域の統合と持続可能な開発に向けた象徴的でグローバルに魅力的な都市」。国の開発方針も踏まえた事業が進められている



ナイロビ市職員と住宅地域の拡大状況を確認する長谷川専門家。この地域は川沿いで、過去には洪水が発生している。川から一定の距離をとって建物を建設する必要があることなどを確認し合った

ケニアの首都ナイロビ市は、東京のおよそ3分の1の面積に約400万人が暮らす、同国最大の都市だ。市の中心部には政府機関や国際機関、オフィス、ショッピングモールなどが集まる街並みがあり、南側にはライオンやシマウマ、キリンなどが生息する国立公園が広がる。西側は、住宅街の中に商業施設が点在している。市内には、東アフリカ地域で最大の国際空港であるジョモ・ケニヤッタ空港があり、ナイロビは周辺諸国の中心的役割も担っている。

東アフリカの最大都市に成長したナイロビだが、急速な都市化の陰でさまざまな問題が生じていた。「ナイロビ市では都市計画が重要であるという認識が低く、予算や制度もなかったことから、1973年以来、都市計画が更新されてこなかったんです。そのため、無秩序な都市の拡大が進んで交通渋滞が発生したり、上水や廃棄物処理のためのインフラが不足していたりと、あらゆる問題が起きていました」。そう話すのは、日本工営株式会社開発計画部の渡辺昭文さんだ。

渡辺さんは、2012年から2年間、JICAが実施するナイロビ市の都市開発マスタープラン策

定プロジェクトの専門家として副総括を務めた。それ以前にも、インドネシアやベトナムなどで都市・地域開発プロジェクトを支援した経験を持つ。

ナイロビで特に問題となっていたのは道路だった。商業地域や行政機関の一極集中が原因で、中心街に重度の交通渋滞が生じていた

のだ。また、市の中央を貫く幹線道路が街を東西に分断し、自動車による東西の行き来を困難にしていた。さらに、その道路は国際港であるモンバサ港や隣国へとながっているため、中心街に乘用车と物流のトラックが混在していたことも渋滞を悪化させる原因となっていた。これらの解決が市のマス

利害関係者に向けて開かれた説明会の会場とマスタープランのポスター。市民への説明会では、多くの人が興味深げにパネルに目を通し、ナイロビ市職員の説明に耳を傾けた



From Kenya  
ケニア

東アフリカ最大都市の未来を描く

ケニアの首都ナイロビ市は、近代都市と大自然を持ち、ビジネスと観光の両面で世界中から人々を集めている。しかし、都市機能の一極集中や無秩序な開発によりさまざまな問題を抱えていた。ナイロビ市が目指すべき将来のかたちとは——。日本が支援する市のマスタープラン作りを追った。



ナイロビ市の中心にある公園。奥には、ビルの立ち並ぶ中心街が見える。ナイロビ市のシンボルであり、誇りでもある





マスタープラン作成に当たって行われた、路上駐車対策と一方通行・歩道整備の社会実験。プノンペン市公共事業局の副局長など、現地の若手リーダーが沿道住民との調整に尽力して実現。学生ボランティア(写真左)も協力した

重ね、持続可能な都市として  
関係者と協議を繰り返して、住  
民へのアンケート調査を積み  
重ね、持続可能な都市として  
関係者と協議を繰り返して、住  
民へのアンケート調査を積み  
重ね、持続可能な都市として

の未来を想定。公共交通利用率を  
2012年のゼロから35年に3割  
にする目標を立てた。  
人や建物が密集する都会では、  
道路に使える空間には限界があ  
る。だからこそ、渋滞なくスムー  
ズに人や車が移動できる環境を作  
るためには、公共交通機関の活用  
が鍵になるのだ。東京でも5割程  
度と考えると利用率3割という数  
字は野心的に見えるが、今のプ  
ノンペンには存在しない都市鉄道の  
ような軌道系が開通したら、どの  
ようなときに利用してもらえら  
るか、仮想的な条件下で利用者の  
意識を尋ねる調査結果を踏まえて  
設定したものだという。

新マスタープランの中で最優先  
のプロジェクトは、軌道系公共交  
通システムの整備だ。車両基地用  
地の確保にめどが付き、いよいよ  
これから軌道系整備に向けた準備  
調査が始まる。それと並行して提  
案した短期アクションプラン、都  
心部の信号整備と公共バスシス  
テムの構築などは日本の協力で既  
に始まっている。プロジェクト終  
了までに、これらの公共交通機関を  
プノンペンに根付かせ、道路利用  
者の交通安全教育を進める必要が  
ある。

交通環境を改善し、街を活性化  
し、若い世代の専門家を育てる  
——古藤さんは胸の内に、カンボ  
ジアの未来地図を描いている。

れと並行して公共交通機関として  
のバス導入や、交差点改良などの  
交通管理、運転免許や取り締まり  
制度の確立、交通人材の育成など  
の計画も盛り込まれた。当時のマ  
スタープラン策定から関わってき  
た古藤さんは公共交通の重要性に  
着目し、市営バスの運行実験を行  
うなど、プノンペンの交通状況改  
善に取り組んできた。「2000  
年代のプノンペンは公共交通が普  
及しないまま車やバイクが増加  
し、渋滞が深刻化すると同時に、  
交通事故が増えるという問題を抱  
えていました。そこで、07年から  
交通安全に主軸を置いた技術協力  
プロジェクトを実施し、プノンペ  
ン市公共事業運輸局や交通警察と

共に、渋滞や交通事故を減らして  
安全で快適な街をつくることに取  
り組んできたのです」  
信号があっても、守らなければ  
意味がない。危険な事故を防ぐた  
め、車やバイクを運転する人たち  
を対象とした交通安全教育に力を  
入れ、長い時間をかけて利用者の  
メンタリティーを変えていく取り  
組みが続いた。  
深刻化するプノンペンの交通事  
情を踏まえて、新たに策定された  
のが、2014年版の交通マスタ  
ープランだ。特徴は、目指す未来  
像から取り組むべき課題を導き出  
す「バックキャストリング」  
という手法で作られたこと。

「環境や財政的な制約の中で、都  
市の活力を維持するためには、市  
民を含めた関係者全員が力を合わ  
せて取り組む必要があります」と  
説明する古藤さん。実際に、マス  
タープラン作りのパートナーは、  
政府・地方行政機関や交通警察は  
もちろんのこと、学生や民間企業、  
一般市民など、多種多様だ。その  
一方で、関係者の中にもマスター  
プラン作りはプランナー、実行す  
るのは上層部の役割と見え、自分  
たちが積極的に関わっていくべき  
仕事だと認識していない人も多  
いという。大学でも都市計画を扱  
う講座は少ない。次世代の担い手育  
成に向けて、教育面の拡充が欠か  
せない。

長年、カンボジアを見守ってき  
た古藤さん。「カンボジアの発展  
には地方部の貧困削減と、首都の  
活性化の両者が欠かせない」との  
考えから、来年度は、プノンペン  
のみならず地方部の交通安全プロ  
ジェクトにも参加する予定だ。今  
は亡き古藤さんの妻もカンボジ  
アが大好きで、最後の夫婦旅行で  
アンコールワットを訪れた。その  
アンコールワットも、近年は車の  
排気ガスの悪影響を被っている  
という。アンコールワットがあるカ  
ンボジア第二の都市シエムリアッ  
プ市で環境に優しい交通管理計画  
を立案するのが、古藤さんの次の  
目標だ。

現地関係者との会議。使える  
土地や予算に限られる中では、  
多くの人たちとの話し合いやコ  
ンセンサスの構築が不可欠だ  
(一番左が古藤さん)



プノンペンで交通量が特に多い道の一つ、  
ロシア通り。市内から西側に伸びるこの通  
りに沿って、市街化が進んでいる



From  
Cambodia  
カンボジア



プノンペン

## 復興から発展へ 交通マスタープランの変遷

経済発展著しいカンボジア。  
社会の移り変わりは、必要とされるインフラの変化も意味する。  
首都プノンペンの発展に寄り添い、未来を描く交通計画を追った。

### 川が見守る王の都 新たな課題は市内交通

180万超の人口を擁するカン  
ボジアの首都プノンペン。メコン  
川、トンレサップ川、トンレバサ  
ック川の合流点に位置し、古くか  
ら水運の要所として栄えてきた。  
優れた立地の都市だが、車をはじ  
めとする陸運の重要性が増した今  
日において、川の存在は逆に足か  
せとなっている。

「メコン川などが東側に位置し  
ているため、プノンペン市はより  
開けた西側に広がってきました」  
と説明するのは、長年にわたりカ  
ンボジアの交通整備計画に関わっ  
てきた株式会社メッツ研究所の古  
藤政人さんだ。「近年は、環状道  
路や橋の整備などのおかげで、北  
部や南部でも開発が始まりつつあ  
りますが、まだ西側ほどは街が広  
がっていません」  
カンボジアでは主要な幹線道路

の整備・改良が終わり、ベトナム  
のホーチミンからプノンペンを経  
由して、タイの首都バンコクまで  
を結ぶ国際回廊も完成した。  
プノンペンでは、日本の協力で  
より作成されたマスタープランに  
基づき、交通インフラの本格的な  
整備が2001年に始まった。マ  
スタープランの当初の狙いは、激  
しい内戦を経て疲弊した都市の交  
通インフラの骨格整備だ。主な対  
象は郊外の道路ネットワーク。そ



市内バスの運行実験初日。特  
に、若い世代は公共交通機関  
に大きな期待を寄せている



市の中心部では渋滞が深刻化  
している。かといって、道を広げ、  
交通量を増やすには限界があ  
る。公共交通機関の出番だ



# 広がるマスタープランの可能性

日本が世界中で支援を展開するマスタープランには、その都市の地理的・社会的特徴などを踏まえた知恵や工夫が詰まっている。日本国内での経験を生かし、一歩進んだ視点を取り入れながらマスタープランを策定している2つの事例を紹介しよう。



## 広域の視点から

### 沿岸都市と内陸を結ぶ発展の輪

**人** 口が3億人を超え、高い経済成長を見せる西アフリカ地域。しかし、人口と経済活動が集中するギニア湾沿岸に比べて、内陸部の開発が進まないことが、地域全体の発展の重しとなっている。原因の一つは、植民地時代に整備されたインフラが、天然資源を欧米に輸出するために設計されていたことだ。一部の輸出ポテンシャルに優れた国や都市だけが成長するのではなく、国全体、地域全体に経済効果を波及させていくことが、持続的な成長には欠かせない。

そこで進められているのが、回廊開発プロジェクトだ。中でも西アフリカ成長リングは、ギニア湾の沿岸都市と、より内陸の地方を結び付け、コートジボワール、ガーナ、トーゴ、ブルキナファソの4カ国をまたぐ回廊（重要幹線）の開発を通じて、地域全体の経済成長につなげる試みが進んでいる。

成長の核となるのはアビジャン、アクラ、ロメなどの輸出港を持つ沿岸部の大都市だ。これらの都市は経済活動の中心地で、輸出品の加工に必要な材料や、都市に住む人たちの食料や日用品などの一大消費地でもある。しかし、現在は食料の多くをアフリカ外からの輸入に頼っているため、経済成長の恩恵が地域に十分に行き渡っていない。

沿岸都市が内陸地域からの労働力を受け入れ、内陸地域は

農産物を沿岸都市に供給する循環が生まれれば、互いのニーズを満たしながら発展を共有できる。そのためには、都市部の産業育成や地方部の農業生産性の向上といった個々の取り組みと同時に、内陸地域の拠点となる都市と

沿岸都市を結ぶ回廊インフラを構築し、互いの開発ポテンシャルを生かせる環境づくりが不可欠だ。

2015年に始まった回廊開発マスタープラン策定プロジェクトでは、かつて日本が地域間のバランスを踏まえた産業政策と並行してインフラを構築した高度経済成長期の国土開発の経験に基づき、ギニア湾沿岸と内陸を結ぶ回廊「成長リング」の開発ビジョンを描き、戦略的なインフラ投資によって地域全体の産業を活性化させる包摂的な開発を目指している。インフラだけでなく、地方開発だけでもない。地域全体の成長に向けて、長期的な視野での開発計画の策定が進む。



道の状態は良いが、交通量はまだまだ少ない。沿線都市の発展も、地域の活性化には欠かせない



トーゴの首都ロメと内陸国ブルキナファソの首都ワガドゥグを結ぶ道。人口の8割が農業に携わるブルキナファソにとって、交易の活性化は今後の成長に不可欠だ



## 防災の視点から

### 災害に強い都市交通を整備する

**ネ** パールの首都カトマンズがあるカトマンズ盆地の人口は、内戦から逃れようとする人々の流入もあり、1991年の106万人から2011年には250万人と急増した。ネパール政府としての盆地全体の開発の方向性が定まっていなかったため、交通インフラが整備されないまま都市が無秩序に拡大し、交通渋滞や環境汚染の悪化を招いている。

日本は1993年にカトマンズ盆地の都市交通マスタープランの策定を支援したが、策定当時から社会経済状況が変化しているため、2014年に新しい総合都市交通マスタープランの策定を目的としたプロジェクトが始まった。

プロジェクト進行中の昨年4月、マグニチュード7.8の地震がネパールを襲った。マスタープランの土地利用計画や道路・公共交通計画などはほぼ完成していたが、震災を踏まえて、災害に備える力や災害から立ち直る力を兼ね備えた「レジリエント」な交通体系を導入するため、マスタープラン全体の見直しを行うことになった。

カトマンズ盆地では液状化の危険性が指摘されており、中長期的に危険地域の土地利用を転換する必要が生じているため、災害時のリスクを考慮して土地利用計画の見直しを進めている。また、多くの橋が被害を受けたことを踏まえて、

「カトマンズ盆地における地震災害リスクアセスメントプロジェクト」では、橋の構造や被害状況を調査して危険度を評価している。今後はこの結果を基に、橋の落下による交通遮断リスクを踏まえた計画の見直しを行う

ほか、震災発生時の緊急車両の通行や物資の運搬などのルートを決めた緊急輸送道路網の提案を行う予定だ。

さらに、盆地内の主要道路であるカトマンズ〜バクタプル間道路（KB道路）に亀裂や段差が生じたため、約600メートルにわたり応急復旧工事を実施。今後は、再び地震が発生した際の被害を最小限にするため、日本の知見を生かしたKB道路の耐震性強化設計を行う予定で、学術関係者と情報交換をしながら調査が進められている。設計ノウハウを他の道路にも応用し、カトマンズ盆地全体の道路耐震性の強化につなげる狙いもある。



カトマンズ盆地中心部の交差点。警察による交通整理が行われるも慢性的な渋滞が発生している



応急復旧工事を実施したKB道路



「都市計画」

# 谷津 憲司

YATSU Kenji

東北の街づくりから  
世界の街づくりへ

地元宮城県の大学で建築設計を教える傍ら、東北の過疎地域の街づくりに関わってきた谷津憲司さん。地域の「モノ」と「ヒト」を生かすことが谷津さんの設計姿勢であり、地域の素材を使い、住民によるワークショップを繰り返しながら、さまざまな施設の設計を手掛けてきた。主な作品の一つである宮城県の道の駅津山、通称「もくもくランド」は、地元特産の杉を構造成材として効果的に使用した点が特徴だ。福島県の「三島町交流センター山びこ」は、イベントホールやギャラリーなどを併せ持つ多目的型の施設で、地域の歴史や文化、芸術を発信する拠点となっている。

## 「建築から人々の暮らしを変える」

南米コロンビアの首都ボゴタ市では、貧困地域の劣悪な住環境が問題となっている。この地で、住宅団地の建設や公園の整備などに取り組んでいるのは、東北を中心にさまざまな施設の設計を手掛けてきた実績を持つ谷津憲司さん。谷津さんにとっての第二の挑戦が始まっている。

### JICA Volunteer Story

PROFILE

宮城県出身。1999年から東北工業大学・工学部建築学科の教授を務め、昨年3月に退職(現名誉教授)。今年1月から、シニア海外ボランティア(都市計画)としてコロンビアで活動中。



同僚たちとおそろいのジャケットで現地調査を行う谷津さん(右から2人目)



谷津さんは昨年3月の退職を機に、自身の技術や知識を開発途上国で役立てたいと考えるようになった。その思いを後押ししたのが、東日本大震災での経験だった。「学生たちと共に、被災地の仮設住宅などでボランティア活動を行いました。街づくりやコミュニティ形成において、建築学が果たせる役割の大きさを改めて実感しました」

シニア海外ボランティアとして今年1月から谷津さんが派遣されているのは、コロンビアの首都ボゴタ市だ。標高2600メートルの高地に位置し、年間を通じて穏やかな気候で過ごしやすいという。谷津さんは、同市の最南端にあるシウダーポリバル地区で、道路や公園の整備、それに住民の移転先となる新たな住宅団地の建設などに取り組んでいる。貧困層が多いことに加え、犯罪多発地帯としても知られる同地区。半数近くが非合法に開発された住宅地で、電気や上下水道の欠如、トタンやベニヤといった非耐久素材による自助建設の住宅、土砂崩れの危険性がある急斜面の宅地造成など、住環境に関する問題は山積している。

谷津さんが配属されたのは、建築家、技術者、法律家の12人で構成されているボゴタ市住宅公庫の都市計画部門。任務は、住宅団地の造成計画や集合住宅の建築計画、現場監理に対して助言を行うことだ。「都市計画は、企画から実施までの長い道りを経て初めて実現されます。予算が付かずに構想だけで終わってしまうケースも少なくないため、常に長期的な展望と実現に向けた戦略が要求されます」と谷津さんは話す。

### 住環境を取り巻く問題 長期的な視点で取り組む

ところが、ボゴタ市の場合にその障壁となるのが、職員の入れ替わりの早さだ。わずか数カ月間に、職員半数以上が入れ替わることも珍しくないという。谷津さんは、「私も配属から3カ月後、都市計画部門か



a.トタンなどの非耐久素材による自助建設の住宅  
b.斜面を公園化する予定地を視察する谷津さん  
c.幹線道路の整備予定地。現状では路肩は崩れ、土のうが積んである  
d.谷津さんが提案している「エコフレンドリーな公園」の計画図

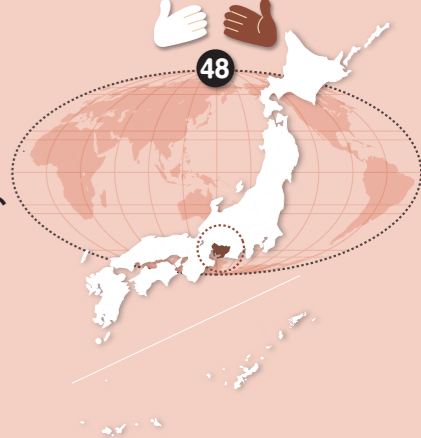
ら地区改善部門に異動となりました。新しい部署でも人員の入れ替わりが激しく、どこに提案すればいいのか戸惑うこともあります」と苦労を口にする。そこで、谷津さんはコンピューターを用いた製図システム(CAD)や、パワーポイントなどを活用して、各過程でプロジェクトの内容をできるだけビジュアル化するよう心掛けています。現場を視察したら、すぐにパワーポイントに現場写真や分析データ、課題の要点などをまとめ、同僚に共有しているという。「共通の課題や方針がビジュアル化できれば、目まぐるしい職員の交代にも対応できるだろうと考えています。スケッチや図面を活用した視覚的な表現手段によって、言葉の壁もいくらか解消できています」

現在の地区改善部門では、幹線道路の計画や生活道路の改修などに取り組んでいる。また、整備が行き届いていなかったり、敷地内にごみが散乱していたりする放置空間を視察し、現状を分析するとともに、自然環境に配慮した公園計画を提案している。実際にこれまで、非合法住宅地と合法住宅地の境界に公園を作る計画と、長さ200メートルにおよぶ急斜面を活用する公園計画の基本構想を、現地の職員と共にまとめた。いずれも、周辺の生態系に配慮したエコフレンドリーな計画だ。「計画を立てる際は、周辺との関係を十分に吟味し、完成後の人の流れや波及効果を予測する必要があります。職員の気持ちも感じてもらえたいと思います」と谷津さんは話す。

谷津さんの頭の中には、次なる構想が浮かんでいる。「まず一つは、頻繁に冠水する道路の排水システムの改善です。道路の構造、素材、デザインを含めて考えなければなりません。それから、ごみの回収システムも不十分なので、ごみステーションの施設を含めた道路や公園の計画を提案していきたいと思っています」

東北の街づくりに生かされてきた数々のアイデア。今度はそれが、コロンビアの首都が抱える問題を解決する力となりそうだ。





# 思い思いの街を彩る

暮らしやすい街づくりには、  
道路や公園、公共施設など、宅地の整備が欠かせない。  
半世紀にわたって日本各地の土地区画整理事業を担ってきた愛知県名古屋市の企業は、  
実践型の研修を通して開発途上国の土地区画整理制度の確立を支援している。

[ 愛知県 ]

名古屋市



名古屋市

面積約326.44km<sup>2</sup>、人口約227万人。戦後、いち早く復興都市計画事業に着手し、100メートル道路の建設などの大事業を行い、今日の基盤を確立。国連教育科学文化機関(ユネスコ)が都市の活性化の目的の下、世界各都市の連携を支援する「創造都市ネットワーク(デザイン分野)」に加盟認定されている。



研修員が描いた設計図。計画の基となる基礎情報は同じでも、描く街は十人十色だ



基礎情報を基にモデル地区の土地区画整理の計画図を作成する研修員たち

## 土地区画整理事業の 計画能力を磨く

「都市開発」とは、都市の適正な発展に向けた土地利用の在り方を想定し、公共施設や道路、商業施設、宅地などの整備を行うこと。地権者から土地を買い上げて開発を進める「開発事業」に対し、「土地区画整理事業」は地権者から土地を少しずつ提供してもらい、減歩<sup>①</sup>によって、その分を公共用地に充てたり、売却して事業資金の一部に充てたりしながら土地の区画を整え、開発を進める手法だ。

開発途上国でもこの土地区画整理によって都市開発を進めている、あるいはそれを目指している国が少なくない。JICAはそのような国々から都市開発分野を担う行政官などを日本に招いて、長年、研修を実施している。

今年も、5月中旬にアフガニスタンやブラジル、タイなどの10カ国から計15人の研修員が来日した。約7週間の研修期間中、彼らは国土交通省や大学、自治体などの都市開発関連機関を訪問。祖国で土地区画整理の制度を確立することを目指し、各機関で都市開発について幅広く学んだ。

毎年、研修員たちの間で特に好評のプログラムがある。公益社団法人街づくり区画整理協会との連携の下、愛知県名古屋市にある玉野総合コンサルタント株式会社が受け持つ演習形式の研修だ。同社は、土地区画整理事業を中心に、都市開発に関する調査から事業の

# 白地図とペン、



演習で対象としたモデル地区の実際の事業完了地を視察。市役所の所長や区画整理組合の理事長と意見交換も行き、事業責任者の知見を学んでもらった



プレゼンテーションの様子。地権者から土地を少しずつ提供してもらう「減歩」について、どのように地権者と合意形成を図るのかなど、実務的視点に立った討議とフィードバックを徹底した

実施監理まで全ての分野を網羅し、約800人の従業員が4人に1人が技術士の資格を持つ区画整理の専門集団だ。「研修の特徴は、土地区画整理の事業計画の作成や、白地図に設計図を作成する作業などを実際に研修員たちに体験してもらう点です。講義も少人数のグループごとに講師を配置することで、活発な意見交換ができ、各国の課題に対応できるものとなっています。」そう話すのは、玉野総合コンサルタント株式会社統括事業部地域マネジメント室の松葉成隆さんだ。松葉さんは、同社で15年以上、研修の指導を担当してきた。JICAを通じてタイで都市開発プロジェクトの専門家として活動した経験も持つ。

玉野総合コンサルタントでの8日間の研修初日。研修員たちに、あるモデル地区の基礎情報として、現状の土地利用状況や道路を整備する際のルールなどが伝えられる。それらを基に、研修員それぞれが講師のアドバイスを受けながら、カラーペンを手に白地図にモデル地区の土地区画整理による開発計画図を描き、さらに土地区画整理事業の事業費を算出して事業の実施可能性を検討していくのだ。

「実は、研修員たちが思い思いの計画図を作成するモデル地区は、実際に東海市で土地区画整理事業が実施されたところなんです。自ら作った資金計画や計画図を実際の事業のものと比較してもらい、日本の街づくりの方針や

経済合理性などを学んでもらっています」と松葉さん。さらに、整備が完了したモデル地区を視察する機会も用意されている。研修員たちは、「実際の土地は、こんなに高低差があったのか」「私は地図に道路を数本設計したけれど、実際には1本だった」などと話し、それぞれが「体感」を通して土地区画整理事業への理解を深めた。

## 研修員が受け取るのは 日本の技術とおもてなしの心

玉野総合コンサルタントがある名古屋市は、戦後、空襲で被災した日本各都市の復興のために立ち上げられた戦災復興院の下、都市開発が進められた地域の一つ。市内に2本整備されている、道路幅100メートルの通称「100メートル道路」は、その代表例だ。松葉さんは、「日本では関東大震災や第二次世界大戦後の復興を契機に、多くの土地区画整理事業の事例が生まれました。土地区画整理は、洗練した市街地を整備する手法として確立しています」と日本の土地区画整理の歴史を説明する。同時に、土地区画整理に対する考え方や方針は国によって異なるため、日本のやり方を押し付けず、研修員の祖国の市街地整備の視点を取り込むことを心掛けているとも話してくれた。

研修員たちにとって玉野総合コンサルタントでの研修が印象深いのは、演



修了証書を受け取った研修員と記念撮影する松葉さん(右から2人目)。毎年、多くの社員が講師として協力している他、新入社員は研修員たちと肩を並べて研修に参加し、交流が生まれている

習のユニークさだけでなく、同社の明るい社風と講師陣らの温かい人柄があるからだ。「毎年、歓迎会を開催している他、最終日には当社オリジナルの修了証書を授与しています。研修期間中は、通常業務との兼務となるので多忙を極めますが、修了証書を受け取り、別れを惜しむ研修員たちの顔を見ると今年もやってよかったと思えるんです」と松葉さんは目を細める。

初期の研修参加者の中には、その後、母国の都市開発をけん引する中核人材となつて活躍している卒業生もいる。玉野総合コンサルタントでの演習を含めた計約7週間の研修を通じて伝えられた土地区画整理の技術は、JICAによる各国での都市開発プロジェクトと相まって、研修員たちの母国で市民参加による公平な都市開発を可能とし、そこに美しい市街地を生み出している。





江戸幕府の重臣が治め、「小江戸」と呼ばれた川越市の観光地を巡る観光バス

日高市のバス路線のハブとして整備された、ときがわ町のせせらぎバスセンター。市民の足としてだけでなく、観光の拠点としても活用されている



# PLAYERS

国際協力の担い手たち

## イーグルバス株式会社

### 路線バスの力で地域を活性化

市街地から郊外まで、日本各地で公共交通機関として活躍する路線バス。しかし、人口の変化や街の開発によって、路線バスの需要も変わっていき、埼玉県川越市のイーグルバス株式会社は、日本の路線バスの経験を基に、ラオスの首都ビエンチャンの市営バス運営の改善に挑戦している。



### バス利用者はピークの半分 運営手腕が問われる時代に

通勤・通学から行楽先での移動まで、日本では、誰も日常生活の中で路線バスを利用する機会があるだろう。日本の路線バス事業は1903年に京都で始まり、利用者数は70年に年間延べ100億人となりピークに達した。しかし、その後は減少を続け、現在の利用者は年間延べ40億人だ。2000年に貸切バスの、02年には乗合バスの規制緩和が行われ、バス業界への新規参入が可能となった。これが路線バスの一つの転機だったと、イーグルバス株式会社の谷島賢社長は説明する。

イーグルバスは送迎バス事業を皮切りに、1989年に観光バス事業、2003年には高速乗合バス事業に参入

した。06年、隣接する埼玉県日高市の大手バス会社が赤字のために路線バス事業から完全撤退することになり、代わりに運営を引き受けてもらえないかと打診されたことが、生活路線バス事業に参入するきっかけだった。

路線バスは乗客の数によって売り上げが増減する上、乗客の数は人口動態だけでなく天候や曜日、季節などでも変化する。その一方で、一度決めたダイヤは年中無休で運行しなければならぬ。今の日本では、バス会社が運行計画や、運行、収支などの運営リスクを全て引き受けることになっています。ですから、赤字路線はリスクを負担できなくなったバス会社の判断で撤退が決まります。規制緩和による参入の自由化は、結果として撤退の自由化を引き起こしたのです。

生活路線バス事業に参入したとき、

数が増え、交通事故や渋滞が深刻化しつつある。ビエンチャンバス公社（以下、バス公社）には日本から寄贈された車両42台を含む約1000台の車両があるが、メンテナンスが行き届いておらず、道路状況も悪いことから傷みが激しい。その一方で運転手たちの技術は高く、運転マナーも悪くないため、質の高い公共交通機関として定着する可能性は高いと谷島社長は見ている。

バス公社の事業を改善するには、財政、マネジメント、運行管理の3つの取り組みが不可欠。財政やマネジメントについては専門家が担当し、イーグルバスは日本の経験を基に、見える化と運行改善に力を入れる。

ネットワークになっているのは運行形態だ。今は各運転手がバス公社の車両を使って、既定の路線をローテーションしながら運行している。運転手は路線ごとに決められた定額のノルマ金をバス公社に納入するが、その納入額を超えた分の売り上げはそのまま運転手の利益になっている。そのため、実際にどのくらいの利用者がいて、どれだけ売り上げがあったのかを、バス公社が把握できていないのだ。そこでイーグルバスが担当するのが、42台のバスにセンサーを付けて乗客の乗降時間や場所、人数などの運行データを長期的に集めることだ。さらに集めた情報を分析して見える化し、結果をバス公社に提供することで、利用実態に応じた運転手の給与制度の変更などの改革に活用するほか、効率的な運行計画に変更することで無駄な経費を減らし、利用客増

につなげてバス公社の黒字化を目指す。「バスはいつ見ても満員ですから、需要はあるんです。しかし、まだ十分に需要を取り込んでいないので、改善の余地は大いにあります。きちんと改革すれば、運転手とバス公社の両者にメリットが生まれるはず。最終的には、必要な台数のバスをバス公社が自ら購入できるようにするのが目標です」と谷島社長は力を込める。

このプロジェクトの中で、地元客と同時に意識しているのが、増えつつある外国からの観光客だ。公共交通機関が整っていない現在、観光客がビエンチャン市内を見て回るためには、歩く、タクシーに乗る、車を借りて自分で運転する、といった方法しかない。だと

すれば、一日券など観光客が使いやすいチケットや観光名所を回る路線を作れば、利便性が格段に上がる。イーグルバスが地元・川越市で取り組んでいる地域活性化と同じ手法だ。「観光客には利便性を提供する代わりに高めの料金を設定し、地元住民の通勤・通学には割安な定期券などを提供すれば、誰もが満足できると考えています。また、観光客が喜んで乗るような快適で安全なバスならば、住民にとっても乗り心地が良いはず。ハブとなるべきバスセンターは現在改築中だが、谷島社長はここがビエンチャン市内のハブになることのみならず、5つの国と国境を接するラオスが東南アジア全体のハブになることを夢見ている。



ビエンチャンバス公社に日本から贈られた「グリーンバス」。冷房もあり快適だが、傷みが激しいのが悩みだ



利用状況を把握するため、バスにセンサーを取り付ける。これまでのイーグルバスの経験が生きる場面だ

谷島社長が驚いたのは、「見えない事業」だということ。データを取る仕組みがないために運行計画は長年の経験と勘で作られ、顧客の数など、実際のデータに基づいていなかったのだ。そこで、運行データと顧客のニーズを把握し、「見える化」を実施した。その上で、利用客を増やす施策を構築。代表的な取り組みは、街の中心にハブ停留所を設定し、そこを拠点に目的別の路線に乗り換える「ハブ&スポーク」という効率的な仕組みだ。また、平日の午後や土日、休暇期間など、利用者が少ない時間や時期に新たな需要を作り出すことにも尽力。キャンプ場やハイキングルート、季節の花畑などの地元の観光スポットを整備し、効率化したバスのアクセスによって観光客を取り込む「需要創出」を実施した。例えば東秩父村では、新たに設置したハブから季節ごとに変わる花の群生地にシャトルバスを運行することで、都心から手ぶらで観光に訪れる新たな顧客の創造を目指している。

生活路線バスを見る化、効率化し、観光客を巻き込んで利用者の増加につなげる試みが通用するのは、日本にとどまらない。同社が現在取り組んでいるのが、ラオスの首都ビエンチャンにおける公共交通の再編だ。

### 東南アジアのハブ国へ 鉄道代わりの交通手段に

鉄道が普及していない国、ラオス。首都ビエンチャン市内では車やバイクの





ダカール港改修のための調査に向け、ダカール港湾公社とキックオフミーティングを実施した(右から3人目が峰さん、同8人目が公社総裁)

## 都市の発展を支える マスタープランを提供したい

限られた土地をいかに有効活用し、長期的に都市を健全な発展へと導くのか。峰直樹さんは、あらゆる利害関係者と協力しながら、開発途上国の都市開発を支えている。

### なぜ、から始まった 開発分野への興味

私の出身地、横浜市鶴見区には京浜工業地帯があり、特に南米や東南アジアなどの外国の方が多く住んでいます。小中学校時代は外国籍の同級生がいたため、外国文化を身近に感じていました。開発途上国の問題に具体的な関心を持つようになったのは、高校2年生のときに参加した、NGO主催のフイリピンスタディーツアーがきっかけです。マニラの発展とは対照的なストリートチルドレンの姿に衝撃を受け、「大都市で、なぜ同年代の子たちがこのような状況に置かれているのか」と関心を抱くようになりました。

大学では、開発経済学・都市経済学を勉強しました。インフラ整備を通じて途上国の経済発展に貢献したいと考え、卒業後は主に中東・アフリカ産油国で、液化天然ガス(LNG)・石油精製などのエネルギープラントの建設を手掛ける民間企業に就職。海外営業本部で3年間働いた後、「途上国の人々と意見を交わしながら、開発に携わりたい」という思いが再び芽生え、2007年にJICAに転職しました。

13年から約2年半過ごしたセネガル事務所では、ダカール都市開発マスタープランプロジェクトやダカール港改修プロジェクトに携わりました。同国の首都ダカールでは、地方からの人口流入により、洪水の危険性がある



地域への居住、交通渋滞、農地の減少などが深刻な問題となっていました。そこで、JICAは政府機関との協議、計20回の住民との意見交換、科学的な現状分析を通じて、2035年が目標年の「ダカール首都圏開発マスタープラン」を作成しました。プロジェクト当時は、政府や地域住民らが、ダカールという都市に何を求めているのか、それに対し、何を提案できるのかを意識しました。

ダカール港は隣国マリも利用する国際港です。マリは西アフリカの最貧国の一つですが、内陸国なので、この港を使わないと市民に生活物資が届きません。同国の経済成長のためにもダカール港は重要な位置付けにあり、その改修工事をぜひ実現したいと思いました。

当初、ダカール港湾公社の総裁や担当局長にはプロジェクトの必要性をすぐに理解してもらえませんでした。それでも、案件形成に向け、約3カ月間、週に1〜2度は公社に通い、相手の話を傾けながら粘り強く話し合ったことで、プロジェクト実施の合意に至りました。来年にはダカール港改修が着工を迎えるので、今後が楽しみです。これらの案件を通じて、目標に向け、粘り強く取り組む姿勢を学びました。

### 成長著しい都市を 管理する道しるべ

昨年10月から勤務している社会基盤・平



ダカール首都圏開発マスタープランプロジェクトで、都市の将来ビジョンと戦略について、関係機関と協議した

社会基盤・平和構築部  
都市・地域開発グループ  
第二チーム

峰 直樹  
MINE Naoki

大学卒業後、3年間の民間企業勤務を経て、2007年にJICAに就職。調達部、資金協力業務部を経験後、12年よりフランス留学。帰国後はセネガル事務所でのインフラ分野の案件を担当。昨年10月より現職。

和構築部では、アジアやアフリカの都市開発・都市交通分野の技術協力を担当しています。途上国では都市の人口が急速に増えていますが、都市の将来像や開発計画を持たないまま、目先のインフラ整備に終始しているケースが多々あります。JICA職員役割は、都市開発分野の日本の経験を基に、途上国の都市が直面する課題を見極めて、短期的・中長期的な解決策を包括的に提示していくことだと思っています。

その際には、まずは相手が何を求めているのかに耳を傾けることを意識して、これからも努力していきたいと思っています。

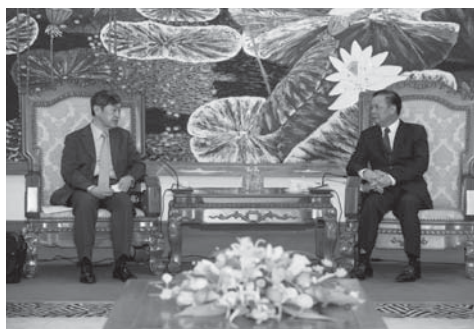


## 北岡理事長がベトナムを訪問

01



日越大学開学式典



ズン財政大臣と会談する北岡理事長(左)

JICAの北岡伸一理事長は、9月5日から10日にかけてベトナムを訪問し、日越大学の開学式に出席しました。また、グエン・ティ・キム・ガン国会議長、デイン・ティエン・ズン財政大臣、チュオン・クアン・ギア交通運輸大臣、グエン・ドゥック・チュン・ハノイ市人民委員長らと会談を行い、日本の政府開発援助(ODA)協力の現場を視察しました。

北岡理事長は8日に日越大学記念シンポジウムで基調講演を行い、翌9日には日越大学開学式に出席しました。開学式では、ベトナム側を代表して、フン・スアン・ニャ教育訓練大臣が祝辞を述べました。

これに先立つ6日、北岡理事長はダナン市を訪問し、フィン・ドゥック・トー・ダナン市人民委員長と会談しています。トー委員長は、これまでの協力について謝意を述べるとともに、今後のダナン市の経済発展を後押しする日本の支援に期待を示しました。

また、北岡理事長はハイヴァン・トンネルやダナン港など、ダナン市で実施されたODAの現場を視察。ダナン市はインドシナ半島を横切る東西回廊の東端の起点都市であり、これら協力の役割や重要性がますます高まっていることを確認しました。

この他、北岡理事長は8日にズン財政大臣と、9日にガン国会議長と会談しています。両者は、JICAのこれまでの協力に感謝の意を表しました。

北岡理事長はODAにより建設中のハイフォン近郊のラックフエン港の現場を訪問した他、ハノイ市のノイバイ国際空港をはじめ、ニャッタ橋(日越友好橋)や環状3号線道路など、首都圏の持続的な発展を支える日本の協力案件も視察。日本による長年の包括的な支援がベトナムの発展に貢献していることを再確認しました。

## キューバでがん診療サービスの向上を支援

02



署名式(前列左から、高野剛JICA中南米部長、リゴベルト・エノア外国貿易・投資省アジア・大洋州経済政策局長。立会人として後列左から、入柿秀俊JICA理事、イレアナ・ヌニェス外国貿易・投資省次官、エミリオ・デルガード保健省薬剤・医療技術局長)

JICAは9月23日、キューバ政府と「主要病院における医療サービス向上のための医療機材整備計画」に対して12億7300万円を限度とする無償資金協力の贈与契約を締結しました。この事業は、9月22日、日本の首相として初めてキューバを訪れた安倍晋三内閣総理大臣とラウル・カストロ国家評議会議長との首脳会談で約束されたもので、同国向けの初めての本格的な無償資金協力事業となります。

キューバでは、がんが死亡原因の1位ですが、外資不足などで医療器材の老朽化が進んでおり、がんの早期診断・治療に必要な医療機材の整備が急務となっています。東部を中心とする貧困地域のがん診療環境の改善も課題です。

本事業では、キューバの主要な医療施設に、医療用画像診断システムのデジタル化に必要な機材などを整備。がん診療・治療の強化と、医療サービスへのアクセス改善を目指します。JICAは本事業に加え、医療機材保守管理・がん早期診断能力の強化を図る技術協力も実施していきます。

## グローバルフェスタJAPAN 2016開催

03



外務省、JICA、JANICの代表者らが参加したオープニングセレモニー

10月1日・2日、国内最大級の国際協カイベント「グローバルフェスタJAPAN 2016」が、外務省、国際協力NGOセンター(JANIC)、JICAの共催により、東京都江東区のお台場センタープロムナードで開催されました。

開発途上国の貧困削減を掲げたミレニアム開発目標(MDGs)に続く新たな目標、「持続可能な開発目標(SDGs)」を中心に据えた今年のテーマは、「To see the Next Step」新しい目標に向かって。国際協力への理解を深め、一歩を踏み出してもらうことを目指しました。

当日は、NGOや国際機関、各国大使館、企業などの269団体が出展し、2日間で約10万人が来場しました。

会場に足を運んだ人々は、各団体の活動紹介を通じて国際協力への関心を深めるとともに、各国の料理などを楽しみました。ステージ企画では、「なんとかしなきゃ!プロジェクト」メンバーを含む著名人らが、国際協力をテーマにしたトークなどでイベントを盛り上げました。



## 海と大地の豊かな恵み 水産都市の文化を発信

宮城県気仙沼市は親潮と黒潮がぶつかり合う豊かな海と、複雑に入り組んだリアス式海岸という陸地の両方から恵みを受けた、日本屈指の水産都市です。気仙沼湾という四季を通して穏やかな天然の良港を持ち、カツオやサンマ、サメ(フカヒレ)、カキなど、さまざまな海産物の宝庫となっています。日本食全体において大きな役割を占める魚の重要性や、世界でも注目されている魚食の健康増進効果などを踏まえて、気仙沼市は1986年に「魚食健康都市宣言」を行い、漁港としての特色を生かした取り組みを進めてきました。

そんな気仙沼市の歴史を振り返ってみると、海と山、両方の豊かさに恵まれたこの土地で、私たちは独自の生活様式や食文化を育んできたことが分かります。地元で長年にわたって息づいてきた食文化を次世代に伝え、町の魅力や個性としていくために行ったのが、2003年の「気仙沼スローフード」都市宣言です。

さらには、スローフードへの取り組みの延長として、2004年6月にイタリア・ジェノバで開催された第1回スローフィッシュ・フェスティバルに参加したことを契機に、チッタスロー(スローシティ)の認証取得に向けた活動を始めました。チッタスロー協会は1999年にイタリアで発足した国際組織で、地方中小都市の生活や文化、歴史を再

# Voice

## 海と生きる 気仙沼市復興のまちづくり

気仙沼市役所 震災復興・企画課  
主幹兼政策・調整係長

菅野拓哉

海と生きる  
Stay with the Ocean  
Kesennuma, JAPAN

気仙沼は海と共に生きてきた。復興計画には、その思いが詰まっている



出港を控えて気仙沼港に停泊する漁船。海と陸との恵みが、気仙沼を支えてきた



冷え込みの厳しい朝、気仙沼湾に立ち上る「けあらし」。海から立ち上る水蒸気が、陸から降りてくる冷たい大気に触れると生まれる幻想的な光景だ

評価し、スローな生活と環境を尊重して、「住み良い都市」という新たな都市の在り方を提唱・普及することを目指しています。今年6月の時点で、加入しているのはイタリア国内だけでなく、ドイツ、ポーランド、フランス、イギリス、韓国、中国など、世界30カ国、225都市に上ります。しかし、5万人未満という従来のチッタスローの定義を超える約6万6000の人口を抱えることや、環境

保護対策が不十分ことなどから、気仙沼市は正式な加入手続きを見送ってしました。潮目が変わったのは、東日本大震災がきっかけです。

### 復興に向け共生を誓う 地方発、世界の港町へ

2011年3月11日。震度6弱の地震が気仙沼市を襲い、津波とコンビナート火災がそれに続きました。

1434人の方が死亡もしくは行方不明になり、2万6000棟近くの家屋、約9500世帯が被災しました。地盤沈下は海岸地域にも及び、5年半以上たった今も復興は道半ばです。海が秘める人知を超えた力の傷跡は、今も気仙沼に残されています。

けれども、気仙沼市は復興の中心に「海」を据えま文化の中心には、常に海があったからです。11年9月、市の震災復興計画を策定するに当たり、気仙沼市震災復興市民委員会は市の在住者・出身者を対象に、復興計画の副題を募集し

ました。その中から選ばれたのが「海と生きる」という言葉です。

先人たちは、長い歴史の中で幾度となく津波に襲われながら、海の可能性を信じ、積極的に関わり合って暮らしてきました。それは単に「海で生活していた」というだけではありません。私たち自身も自然の一部だという認識を持ち、自然と対等の関係を築いて、「海と」共に生活していたということができるといいます。気仙沼の人たちの生き方、考え方は、海から生まれてきたともいえます。今を生きる世代が再び海の可能性を信じて復興を成し遂げることこそが、犠牲者への供養となり、次世代への希望となる——私たちはそう考え、これからも「海と生きる」ことを選びました。

こうした町の歴史と文化を尊重する姿勢が評価されたことに加え、協会側から復興支援としての加入条件緩和の打診を受けて、2013年、気仙沼市は日本で初めてチッタスロー協会に正式加盟することとなりました。

気仙沼市が目指す未来の姿は、「地方にある世界の港町」です。「自然と共生した生活」「都会の真似はしない」「産業は国際的に」「三つの目標を軸に、インフラの復興と共同体やそれを担う人たちの育成に力を入れてい

ます。中でもインフラについては、ただ整備するだけではなく、防災の面でも機能するまちづくりが必要で

す。気仙沼市はチッタスローの考え方を生かし、景観や環境に配慮したまちづくりにも力を入れています。

また、震災において、自治体や地域コミュニティの強い結束は、避難所運営などを支える大きな力となりました。これから先、人口減少は避けられないかもしれませんが、「みんなが担い手」「プロセス重視」「市民の力の結集」「市外の力の参加」という姿勢によって、魅力ある町を目指します。

気仙沼市の中心部に位置する内湾地区では、2018年春ごろにチッタスローやスローフードの考え方を具現化する「スロー村(仮称)」が誕生する予定です。一人でも多くの方に、復興への道をたどる気仙沼市に足を運び、食、自然、街、人などのさまざまな魅力を体感していただきたいと思っています。

### Profile

かんの・たぐや  
大好きなふるさとに少しでも貢献したいとの思いから、1997年に気仙沼市役所に入庁。2010年4月に現職(旧名・企画政策課)に配属。現在はふるさと納税、スローシティ、地域振興計画などを担当している。震災後は復興計画策定・進捗管理に従事した。



津波で大きな被害を受けた内湾地区にはスロー村(仮)が作られ、気仙沼の歴史と文化を発信する拠点になる予定だ



### Q3. 今後のアフリカの課題は?

A3.

近年、アフリカでは都市部の人口増加が急速に進んでいます。試算では、2040年には、アフリカの都市人口は現在の倍以上の20億人になるといわれています。そんなアフリカでは、人口の増加に対して都市のインフラ整備が追い付いていないため、住環境や治安の悪化、交通の混雑、スラムの発生などの都市問題が深刻化しているのです。

そこで、今年8月に開催されたTICAD VIで、日本はアフリカ5都市において、持続可能な都市開発に向けたマスタープランの策定を支援することを打ち出しました。その中で、交通問題に対する解決策と

して検討されているのが、東京の臨海エリアを走る「ゆりかもめ」に採用されている新交通システム「Automated Guideway Transit (AGT)」です。小回りが利き、カーブが多い道でもスムーズに走行できるこのシステムは、建物が密集するアフリカの都市にも適用できる可能性が高く、導入に向けた調査が始まっています。

国内の都市問題を克服し、アジアの都市問題の解決にも協力してきた経験の蓄積こそが、日本の強みです。今度は、その経験を生かして、アフリカの発展に貢献したいと考えています。

### Q1. なぜアフリカの発展にマスタープランが必要な?

A1.

アフリカでは、道路、鉄道、港湾、電力、通信といった社会の基幹となるインフラが不足しています。そのため、物流の面などでさまざまなコストや時間がかかることが、アフリカの経済成長の足かせになっています。特に輸送コストにおいて、アフリカは世界で最も高い地域といわれています。整備が行き届いていない港湾では常に混雑が発生し、多大な時間を要します。

そこで重要になってくるのが、マスタープランで

す。マスタープランは、インフラ整備を進めていく上での基本となる設計図であり、対象となる地域全体を総合的に開発していく上で欠かせないものです。

日本はこれまで、インフラ整備の技術やノウハウを活用して、アジアを中心にマスタープランの策定や都市開発を支援してきた実績がありますが、近年、アフリカでもこうした支援のニーズが高まっています。

## Message from Kazakhstan

### 大草原の未来都市

世界第9位、日本の7倍の面積を誇るカザフスタンのほぼ中央に位置する、首都アスタナ。近未来的な建物がそびえ立つこの街の首都としての歴史はまだ浅く、わずか19年です。

1997年、ヌルスルタン・ナザルバエフ大統領の決断によって、南東部の大都市アルマティから首都の座を譲り受けたアスタナの当時の人口は、30万人不足でした。

地平線まで大草原が続くこの地に、どのような新しい首都を作るのか——。著名な建築家たちが参加し行なわれた国際コンペで採用されたのは、日本の建築家・黒川紀章氏のデザインでした。都市の有機的な発展や、自然との共生などをコンセプトとした黒川氏のデザイン案を下敷き、JICAの「アスタナ新首都総合開発計画調査」を通じてマスタープラン作りが行われました。

マスタープランでは老朽化した基礎インフラの整備の必要性が指摘され、これを受けて、円借款事業「アスタナ上下水道整備計画」が実施されました。また、同じく円借款によって実施された「アスタナ空港改修事業」では、利用客が急増する首都の空港を、国を代表する国際空港へと進化させました。

日本が作成したマスタープランののど、首都の整備が始まってから15年。アスタナの現在の人口は、当初の想定をはるかに上回る90万人近くに達しました。街では、来年6月に開催される国際博覧会の会場の建設も急ピッチで進んでいます。マスタープランで設定された都市開発目標である2030年に向けて、大草原の未来都市は、今日も成長を続けています。

(在カザフスタン日本国大使館 角掛万里子 三等書記官)



アスタナ中心部。緑と都市との共生という黒川氏のコンセプトが息づいている

### Q2. 具体的にはどんな支援を行っているの?

A2.

2013年の第5回アフリカ開発会議(TICAD V)で、安倍晋三内閣総理大臣は、日本企業からの関心が高いアフリカの10の地域において、「戦略的マスタープラン」の策定を支援することを表明しました。対象地域では、回廊開発、都市開発、エネルギー開発の分野においてマスタープランを策定します。現在、9カ所で策定が進められ、一部は既に完成しています。

その一つが、ケニアを中心とした「北部回廊・モンバサ港開発」です。ケニア最大の港であるモンバサ港は、東アフリカと中央アフリカの玄関口であり、物流の重要な拠点です。日本は、ケニア、ウガンダ、ルワンダなどを陸路で結ぶ北部回廊と、その起点となるモンバサ港の開発に向けたマスタープランの策定を支援し、日本企業が建設を請け負った新しいコンテナターミ

ナルも完成しました。

一方、防災対策の面で日本の技術を活用しているのが、「ナカラ回廊開発」です。回廊の起点となるモザンビークのナカラ港は、重油、軽油、ガソリンなどの石油燃料の輸入拠点となっているため、火災のリスクを伴います。そこで、日本は燃料ターミナルの安全性を高める整備を支援するとともに、現地の港湾消防士に火災を鎮火する技術などを指導しました。

また、ケニア中部のオルカリア地熱地帯では、日本の政府開発援助(ODA)により建設を支援した地熱発電所が昨年1月から稼働し、現地の人たちで運用できるように、日本人専門家が指導しています。物を作ったら終わりではなく、人を育てることを重要視する点は、日本の支援の特徴といえます。

オルカリア地熱地帯の4、5号機地熱発電所(写真提供: JICA)



ナカラ回廊地域で消費する石油燃料の輸入拠点となっているナカラ港(写真提供: JICA)

POINT

- 1 アフリカの経済成長のためには、インフラ整備を進める設計図となるマスタープランが重要
- 2 日本は、アフリカ10カ所で広域インフラを整備する「戦略的マスタープラン」の策定を支援している
- 3 アフリカの都市問題を解決するための新たなマスタープラン作りが始まっている

テーマ  
マスタープラン策定支援  
～アフリカ編

外務省 国際協力局  
国際開発協力第三課 首席事務官

市場 裕昭

Hiroaki ICHIBA

2002年外務省入省。在アメリカ合衆国日本国大使館や北米局北米第二課、アジア大洋州局地域政策課などを経て、昨年9月より現職。今年8月に行われたTICAD VIをはじめ、アフリカ・中東・欧州の開発協力に取り組む。



「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!





# 小さな鳥の物語







a



b



c

ばあちゃんは毎日せっせと畑仕事をし、水をくみ、洗濯物をごしごしこすり、料理をして、たくさんの子どもたち、孫やひ孫たちを育てた。年月は流れ、みんなあつという間にノラばあちゃんの背丈を超えた。

ひ孫の一人であるデリックは13歳。父親は自転車の修理工、母親はテイラーとして働いている。デリックも父親やいとこたちと同じようにノラばあちゃんの料理を毎日食べて育った。

暑い日でもひんやりと涼しい土壁の台所から、シュツ、シュツ、と音がする。大きな平たい石の上で、ゴマをすりつぶす音だ。ノラばあちゃんが作るオデー（ピーナッツとゴマのソース）やオクラのスープは、村のみんなの大好物だった。

- a. お手伝いをするデリック。今年13歳になった
- b. 畑で採れたオクラのスープ
- c. グアバの木に登って実を採る子どもたち



ノラばあちゃんは、お母さんのような存在だ

ノラばあちゃんがいつ生まれたのか、正確な日は誰も知らない。でも、亡くなった日は村の全員が知っている。ノラばあちゃんは村のみんなのお母さんだった。

アフリカ大陸東部に位置するウガンダ。首都カンパラの雑踏を抜け、バナナの木が茂る赤土の道をバスで5時間ほど北へ進むと、グルという町に着く。郊外にあるアグウェ村には電気も水道もない。あるのは草むらと畑、いくつかの小さな家と大きな木々。この村に通い始めて16年になる。その間に長い内戦があり、誰かが亡くなったり、新しい命が生まれたりを何度か繰り返した。ノラ



パパイヤが実る季節、台所の前に集まる子どもたち





子どもたちはノラばあちゃんの語るストーリーが大好きだった



86歳のころのノラばあちゃん



台所。ノラばあちゃんはいつもこの椅子に座って料理をしていた



村の真ん中にある墓地。村で生きたものは村の土に還る

料理の合間にノラばあちゃんはたき火の周りやマンゴーの木の下にデリックたちを集めて、村に伝わる昔話やひいおじいちゃんのことなど、いろんな話をした。でも、4度も経験した戦争の話はめったにしない。「戦争はもうたくさんだ」。いつも最後にそう言って口を閉ざすのだった。  
ノラばあちゃんは村に昔からいるという美しい鳥の話をよくしてくれた。「その鳥はとても小さくて、鳴き声もとても小さいからなかなか見つからない。でも、じつと耳を澄ませたら、その鳥の居場所が分かるだろう。とても美しい鳥だよ」そうやっていつも目を閉じた。「おまえたちも、いつもちゃんと耳を澄

ませていなさい。村の音や、人の話をちゃんと聞きなさい。そうしたら、美しい鳥を見ることが出来るから」  
ノラばあちゃんは、今年、88歳で亡くなり、村は深い悲しみに包まれた。その8カ月後に村を訪ねた。赤道直下のウガンダでも雨期は少し寒い。分厚い雲が太陽を隠すと、遠くでゴロゴロと雷が鳴る。雨の午後、ノラばあちゃん住んでいた家の軒下にパピルスで編んだゴザを敷いて、みんなで熱いチャイ（紅茶）を飲んだ。ノラばあちゃんがいけないのが悲しいと言うと、「その墓地で眠ってるから悲しいことはない。ずっとこの村にいるんだ」とすぐそばの



花や草、身近にある自然が子どもたちの遊びになる



村の並木道を駆けて行く少女



新しい墓を指差して「きつと天国で楽しくやってるさ」とみんなは明るく笑った。その後、村の女性たちが作った料理を食べた。ノラばあちゃんのスープと同じ味がして懐かしい気持ちになった。雨上がりの空を見上げると、小さな鳥が飛んで行くのが見えた。

桜木奈央子 (さくらぎなおこ)

1977年、高知県出身。2001年よりアフリカに通い始める。フォトエッセイ『かほちゃの下でーウガンダ戦争を生きた子どもたち』、写真絵本『世界のともだち8ヶニア』を上梓。今年から移動映画館プロジェクト「アフリカ星空映画館 cinema stars」を主宰する。



## ウガンダの結婚式といえば

### オクワンジュラ



最前列右から3人目の赤いドレスに黄色い帯の女性が花嫁だ

カラフルに着飾り、テントの下に座る女性たち。これは、「オクワンジュラ」と呼ばれるウガンダの伝統的な結婚式の一場面だ。彼女らが着ているドレスはゴメシまたはブスティという民族衣装で、肩の部分が膨

らんだデザインと前で結ぶ帯に特徴がある。オクワンジュラは別名「イントロダクション」ともいい、要するにお披露目のこと。参列した日に見たのは伝統的なしきたりで、新婦の実家の庭にしつらえられたテントの下に新婦側の親族・友人が座り、その向かい側に新郎の関係者が腰掛けている。

オクワンジュラでは両家が重要な交渉をする。新郎側の代表から渡された封筒の中身を新婦側代表が見て、首を横に振る。そこに書かれているのは婚資となる家畜の数。「いやいや、こんな頭数じゃ、うちの娘はやれないよ」。かれこれ1時間、芝居じみた封筒のやりとりが続いた。もっともこれは形だけで、あらかじめ話についてはいるのだ。

人口の8割といわれるキリスト教徒の場合、オクワンジュラを行った後に教会で挙式をする。お金のかかるオクワンジュラは誰もができるわけではなく、都会では「シビルマリッジ」といって役所に届けを出すだけの結婚も増えているという。



トラックで運ばれてきた婚資のウシ1頭とヤギ2匹。家畜の数も事前の話し合いで決めてある

取材協力・写真提供：吉田昌夫

## 地球ギャラリー

### ウガンダの文化を 知ろう!

#### ソースと共に食べる ウガンダの主食の一つ

#### カロ

ウガンダで主食といえば、料理用バナナ「マトケ」が有名だ。他にキャッサバ、サツマイモ、ヤムイモ、サトイモ、ジャガイモ、トウモロコシ、ミレット(ヒエ)、コメなども主食である。日本では一度に食べる主食はコメだけで、それに数種類のおかずが付くが、ウガンダは逆で、皿に数種類の主食が盛られ、それを浸して食べるソース状のおかず1種類がセットになっている。

今回紹介するのはウガンダ北部を中心に食されている主食の「カロ」とチキンのソース。カロは、ミレット(ヒエ)の粉とキャッサバの粉と一緒に熱湯で練ったもの。ミレット粉だけで作ると茶色っぽくて見た目も悪いし、パサパサでおいしくない。キャッサバ粉を加えることでモチモチとした食感が増す。練り上げたアツアツのカロには、トマトとタマネギがベースのソースを掛けて食べる。

カロは他の主食と違い、田舎っぽい食べ物とされているようで、おしゃれなレストランのメニューに載ることはほとんどない。



カロ(左)とチキンソース。カロを一口大にちぎってソースにつけていただく

#### 【RECIPE】

##### ●材料(4人前)

**カロ:**ミレットの粉1カップ/キャッサバの粉4分の1カップ/水

**チキンソース:**カレー粉大さじ1/鶏モモ肉2枚/タマネギ1個/トマト2個/ニンジン1本/サラダ油/塩

##### カロ

① 鍋に湯を沸かし、ミレットとキャッサバの粉を投入したら、しゃもじで素早く練り混ぜる。火が通ったら出来上がり。粉の割合と硬さは好みで調整する。

##### チキンソース

① 鶏モモ肉は一口大、タマネギは薄切り、トマトはざく切り、ニンジンは乱切りにする。  
② 鍋を火にかけて、サラダ油を敷き、鶏モモ肉を炒める。ある程度火が通ったら、残りの材料を入れてさらに炒める。  
③ 肉と野菜に火が通ったら塩とカレー粉で味付けする。鶏肉の代わりにナスやオクラ、魚などを入れてもよい。



チキンソースを作る女性。肉入りのソースはかなりぜいたくだという

取材協力・写真提供：大平和希子



# ／ 新着情報 ／ イチャオシ!

## M OVIE

### 『湾生回家』

下関条約が締結された1895年から1945年までの50年間、多くの公務員や企業の駐在員が日本の統治下にあった台湾へと渡った。「湾生」とは、戦前の台湾で生まれ育った約20万人の日本人を指す。1945年に日本が敗戦すると、湾生を含む50万人近くの日本人が台湾から日本に強制送還された。残酷な歴史の転換によって、生まれ故郷を追われ、未知の祖国・日本へと渡った湾生たち。自分たちの居場所はどこなのか——。歴史に翻弄された湾生たちの運命と“望郷の念”を描いたドキュメンタリー映画だ。



© 田澤文化有限公司

2015年／台湾／1時間51分

監督：ホアン・ミンチエン(黄銘正)

出演：富永勝、家倉多恵子、清水一也、松本治盛、竹中信子、片山清子 他

公開：11月12日(土)より岩波ホール(東京都千代田区)ほか全国順次公開

URL：www.wansei.com/

配給：太秦

## E VENT

### 『ケバブグランプリ2016』

今年で第3回目の開催となる「ケバブグランプリ」。ケバブをテーマにした日本で唯一のフードイベントだ。約3万人の来場者を集めた昨年は、17のケバブの名店が出店し、それぞれの自慢の味で来場者の胃袋を満たした。好評につき、今年は会期を1日延長しての開催となる。当日は、ケバブスタンドだけでなく、「魅惑のベリーダンスコンテスト」やトルコビールの提供、雑貨の販売も行われる。食欲の秋、ケバブを堪能しながら都心で手軽に中東の文化を体感できるこのイベントにぜひ足を運んでみよう。



会期：11月9日(水)～11月13日(日) 11:00～21:00

※9日(水)は、17:00～21:00

会場：大久保公園(東京都新宿区)

問：日建リース工業株式会社

TEL：03-3295-9111

URL：http://www.nrg.co.jp/nikkenlease/turkish-festival/

## B OOK

### 『持続する情熱』

完全保存版 青年海外協力隊50年の軌跡

1965年に発足し、昨年50周年を迎えた青年海外協力隊。過去50年間で約4万人の隊員が88カ国に派遣された。この本では、これまでの活動の歴史や成果、各国が抱える課題などを地域別に紹介。皇室と協力隊との交流エピソードや、昨年開催された記念式典の様子も含め、写真と共に振り返る。この他、隊員が現地で開発した商品や民芸品の紹介や、協力隊草創期の隊員と最近帰国したばかりの隊員による座談会など、この本でしか読むことができない企画も多数収録。半世紀にわたる協力隊の歴史とこれからの展望を凝縮した決定版だ。



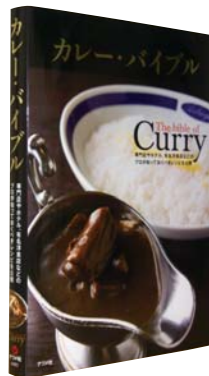
独立行政法人  
国際協力機構(JICA) 監修  
万葉舎  
4,860円(税込)

この本を  
3人の方に  
プレゼント  
詳細は  
38ページへ

## B OOK

### 『カレー・バイブル』

もはや日本の国民食といえるカレー。そのルーツであるインドはもちろん、アジア各国にも、それぞれ個性的なカレー文化がある。イギリス料理に影響を受けた日本のカレーのバリエーションも幅広い。本書ではインドなどの南アジア、タイに代表される東南アジア、日本のそれぞれのカレーを紹介。カレーに添える主食やサイドメニューなども掲載している。名店のシェフたちによる120種のレシピの競演を通して、アジアの食文化の多様性や、アレンジの可能性を垣間見ることができる。



ナツメ社  
2,700円(税込)

この本を  
1人の方に  
プレゼント  
詳細は  
38ページへ



開発途上国の街を訪れる際には、地図には載っていない、街に住む人々の生活を支える日本の協力についても、ぜひ事前に調べてみて下さい。旅がさらに楽しくなること間違いなしです。街づくりというと、道路や橋、水道、学校などが最初に思い浮かびますが、日本の専門家やボランティアは、本号で紹介した都市計画づくりや公共サービスを人々に提供し続けるため、長年、人材育成にも取り組んできました。

私が赴任していたフィリピンのマニラ首都圏は、約1288万人が住む大都市圏ですが、中心部を流れるパシグ川とマリキナ川は、雨期、特に台風が発生する9～10月にしばしば氾濫し、住民を苦しめてきました。JICAは洪水被害を減らすため、1970年代から河川の護岸や排水ポンプ場、洪水予警報システムなどのインフラを整備し、それらを支える人づくりに協力しています。

私はマニラ勤務当時、JICAの協力で整備した洪水予警報システムを30年間守り続けてきた女性に出会いました。今年6月、マニラ首都圏開発庁を退職したエマさんことマキシア・キャンバオさんです。記録的な台風や豪雨でシステム自体が故障したり、ポンプが雨水を排水しきれなくなったりして、彼女は住民から非難を浴びることもありました。しかし、日本の技術者から受け継いだことを着実に、洪水被害を減らしたい一心で予算を工面して部下を育てながらシステムを守り、洪水被害の軽減に貢献してきました。JICAはエマさんの長年の功績をたたえ、今年10月にJICA国際協力感謝賞を贈りました。

あなたの旅先の街にも、地図に載らない協力の成果として、人々の生活を支える功労者がいるかもしれませんね。

JICA広報室報道課 竹田幸子

## 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12月15日

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

- ① 東ティモールのコーヒー
- ② 書籍『持続する情熱  
完全保存版 青年海外協力隊50年の軌跡』（p37参照）
- ③ 書籍『カレー・バイブル』（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12月1日発行予定)

## 国際緊急援助

災害や感染症など、さまざまな危機への対応が求められる昨今。来年、設立30周年を迎える日本の国際緊急援助隊は、高水準の援助能力と関係組織との協力を強みに世界各地で支援を行ってきました。活動を支える協力体制や「人」、訓練の様子などをご紹介します。

**mundi**

NOVEMBER 2016 No.38

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

## 幸せを運ぶピースコーヒー

東ティモールの最高峰、標高2,986メートルのラメラウ山。この山の中腹にあるレテフォホでは、人々の幸せにつながる「ピースコーヒー」が栽培されている。

東ティモールはインドネシアとの独立紛争を経て2002年に独立を果たした。コーヒーは数少ない換金作物であり、多くの人がコーヒーを育てて生計を立てている。ところが、買い取り業者がコーヒー豆を安く買ったたので、生産者は厳しい暮らしを強いられていた。

独立前の混乱期から同国で支援活動をしている特定非営利活動法人ピースウィンズ・ジャパン (PWJ) は、持続的な発展のためには人々が自分たちの力で何かを生み出す仕組みが必要だと考え、03年にフェアトレードコーヒー生産者支援事

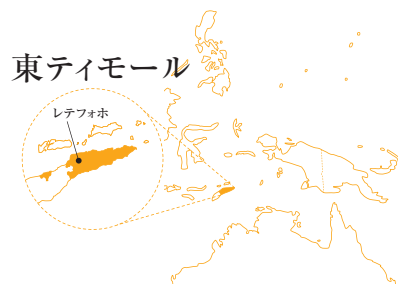
業を開始した。PWJが求める、手間のかかる加工作業に不安を抱く生産者もいたが、当初10世帯だった事業への参加者は、今では約500世帯に膨らんだ。化学肥料も農薬も使わないピースコーヒーは、「スペシャルティコーヒー」としてコーヒー鑑定士から高く評価されている。

PWJフェアトレード部の大石雅美さんは、「私たちが目指すのは、高品質のコーヒー作りの先にある、生産者の暮らしの向上と、そこにつながる消費者の意識や行動の変化です」と話す。生産者からは、「収入が増えたので、継続して子どもを学校に送ることができる」「私たちの作るコーヒーが、遠い日本でおいしいと評判になっていると聞いてうれしい」という、希望にあふれる声が届いている。



収穫したコーヒーの実を手にする生産者家族たち

- ★東ティモールのピースコーヒーを2人にプレゼント!  
→詳細は38ページへ
- ★商品は「ピースウィンズ・ジャパン」オンラインショップで購入できます <http://pwshop.ocnk.net/>



東ティモール

レテフォホ





私の  
**なんとか  
しなきゃ!**

Vol. 73

## PROFILE

1971年東京都出身。アジアのジャズ・ブルースハーモニカシーンをけん引する国際的ハーモニカ奏者。15歳でハーモニカを始める。アメリカ最大のハーモニカフェスティバル「SPAH」のメインステージに出演するアジア人唯一の奏者。映画やテレビなどのレコーディングもこなす。2008年より開発途上国や国内で「ハモニカサンタ」の活動を続けている。写真はウガンダの学校にて、ハーモニカを初めて見る子どもたち。

幼いころから引っ込み思案だった私は、中学生時代に音楽でならば自分の内面を表現できるということに気がきました。本格的にハーモニカにのめり込んでいったのは高校卒業後です。手の平に収まってしまう小さな楽器なのに、心に寄り添う優しい音色を持つハーモニカに魅了され、いつか自分も誰かの心に響く演奏をしたい、このすてきな楽器を多くの人に知ってもらいたいと考えて、プロの道に進みました。

しかし、ハーモニカ奏者への道は平坦なものではありませんでした。厳しい現実を前に落ち込んでいたとき、テレビで外国のストリートチルドレンを取り上げた番組を見たんです。子どもたちの過酷な境遇を知り、些細なことで不満を漏らしていた自分を恥ずかしく思いました。そして、彼らにハーモニカをプレゼントし、ストリートチルドレンがストリートミュージシャンになったらどんなに素晴らしいだろうと思うようになりました。

この夢の実現に協力してくれたの



は、私のハーモニカ教室の生徒でした。青年海外協力隊としてウガンダに赴任した彼女の協力を得て、2008年12月に現地へ飛びました。クリスマスが近かったことからこの活動を「ハモニカサンタ」と名付けて、孤児院や学校、障害者学級、ストリートチルドレンの施設などを訪れ、計200本以上のハーモニカをプレゼント。レッスンの後は、音響システムを使ってみんなで「キラキラ星」を大音量で演奏しました。夢がかなった瞬間でした。

ストリートチルドレンの施設では、一人に一つプレゼントできるほど十分なハーモニカがなかったのですが、ある子が私の耳元で「ハーモニカをちょうだい」と言ってきたんです。ハーモニカを吹いたことがよほど楽しかったのでしょうか。とても印象深い出来事でした。

後日、施設の方から「以前は、夜は寂しい場所だったけれど、今では暗くなるとあちこちからハーモニカの音が聞こえてきて、みんな楽しい気持ちに

なっています」と連絡をもらい、とてもうれしくなりました。

カンボジアの孤児院でもハーモニカをプレゼントしてレッスンしたのですが、熱心に練習する男の子を見て、施設の先生が「この子のこんなに一生懸命な姿は初めて見ました」とうれしそうに話す姿が心に残っています。

今後は、二代目ハモニカサンタを育てることができたらいいなと思っています。国際協力に詳しいわけではありませんが、そんな私でも一端を担えました。協力へのハードルは決して高くない、そう伝えたいです。「ハーモニカは平和の音色」。今後も世界の人々と音楽を通じて交流し、お互いに笑顔になればと思います。

「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

# ハーモニカは平和の音色

ジャズハーモニカプレイヤー **田中光荣**

TANAKA Koei