

都市と交通

1990

No. 19



幹線道路マスタープラン調査に関連する日本・インドネシア合同検討会風景

建設省都市局街路課編集協力

全国街路事業促進協議会
社団法人 日本交通計画協会

都市と交通 1990・2・No.19

〈目 次〉

——特集テーマ「海外技術協力」——

- グラビア (カラー写真) 1
- 巻頭言 都市交通計画と海外技術協力 東京大学 名誉教授 井上 孝 9
- 随想 海外技術協力に関する雑感 国際協力事業団 理事 玉光 弘明 11
- 特集
 - 特集-A 都市交通分野の経済技術協力の実績
建設省建設経済局国際課 海外協力官 江藤 幸治 19
 - 特集-B 発展途上国の都市交通事情
 - マニラ (株)アルメック代表取締役 岩田 鎮夫 20
 - ジャカルタ (株)横浜みなとみらい21事業計画第三課 課長 佐竹 隆 22
 - バクダッド 建設省都市局都市計画課 課長補佐 (前在イラク大使館一等書記官)
松谷 春敏 24
 - カイロ 大阪市建設局 彌田 和夫 27
 - マレーシア (株)フクヤマコンサルタンツ・インターナショナル取締役 木村 俊夫 29
 - ブラジル 在ブラジル日本大使館一等書記官 高橋 忍 31
 - 特集-C 海外勤務者奮戦記
 - マレーシア 横浜市道路局街路部 企画課長 金近 忠彦 33
 - タイ 住宅都市整備公団都市再開発部 市街地区画整理課 専門役 松永 政和 38
 - フィリピン マニラ首都圏委員会 伊藤 文平 45
 - イエメン 札幌市環境局緑化推進部造園課 北原 良紀 49
 - マラウイ 茨城県土木部監理課企画員 後藤 和正 54
- シリーズ
 - 〈まちづくりと街路〉メキシコシティ「レフォルマ通り」
住宅・都市整備公団都市開発事業部事業管理課 課長 中臣敬治郎 58
 - 〈アンダーグラウンド〉海外派遣専門家の処遇等について
国際協力事業団派遣事業部管理課 課長 小野 英男 63
- 参考データ 建設省都市局の海外技術協力状況
建設省建設経済局国際課海外協力官 江藤 幸治 71
- トピックス 「国際アーバン・インフラテック'89」開催される 76
- 海外報告 第14回SEATAC都市交通セミナー
京都府文化学術研究都市対策室 室長 中川 三朗 78
- 投稿 外国勤務の思い出 大阪府道路公社 副理事長 岡 尚平 82
- 街促協だより 86
- 案内板 88
- 協会だより 89



都心を通るLRT（マニラ）



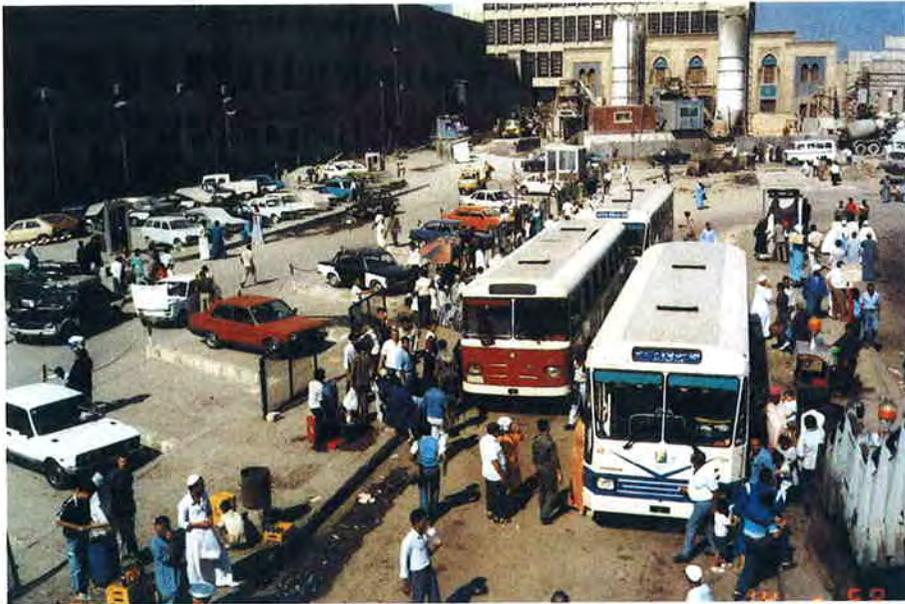
幹線道路の交通状況（マニラ）



幹線道路沿いに高層ビルが林立するジャカルタ市内



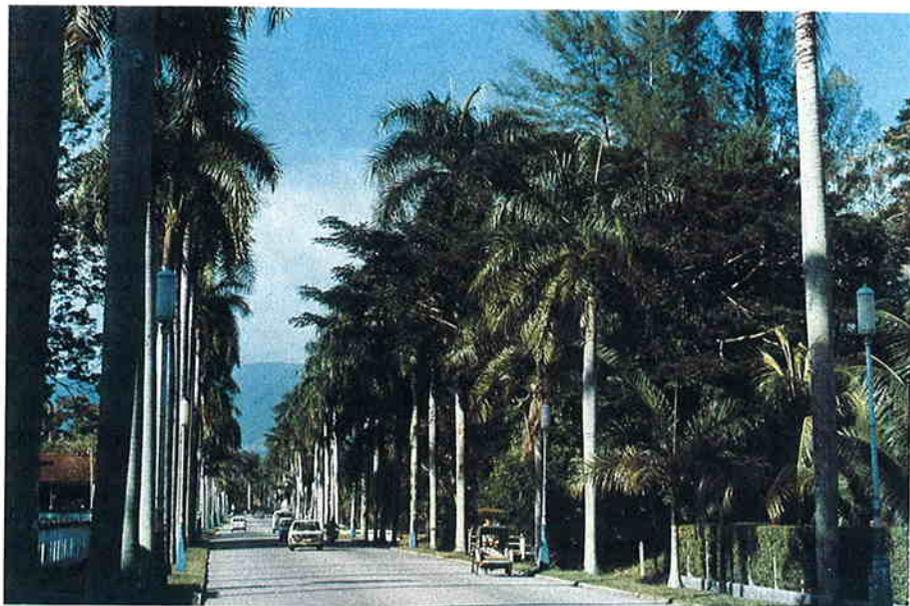
ジャカルタ中心部スネン地区のバスターミナル風景



カイロ中央駅エジプト国有鉄道



ヘリオポリス・メトロ (トラム) (カイロ)



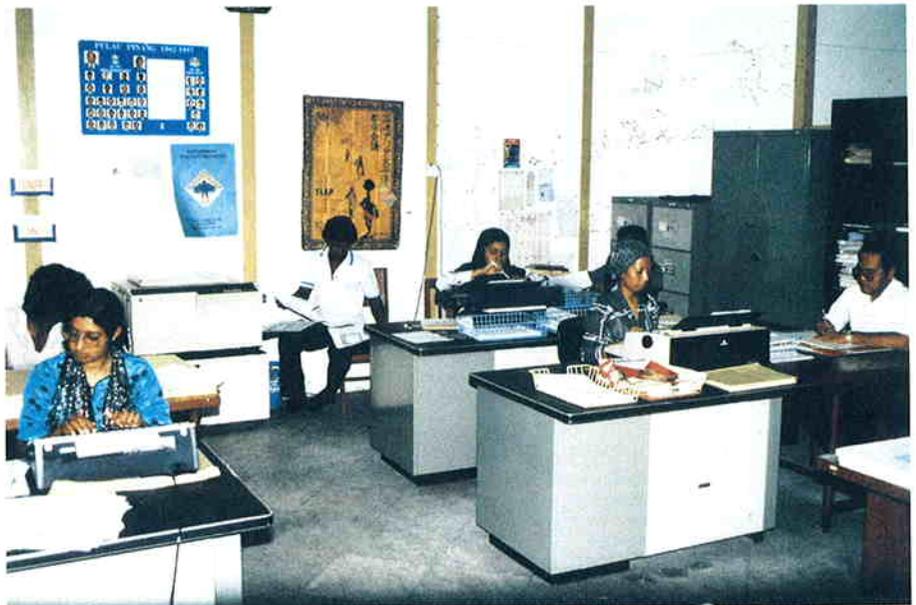
ペナンにおける美しい街路



ペナンにおける交通機関の1つであるトライシー



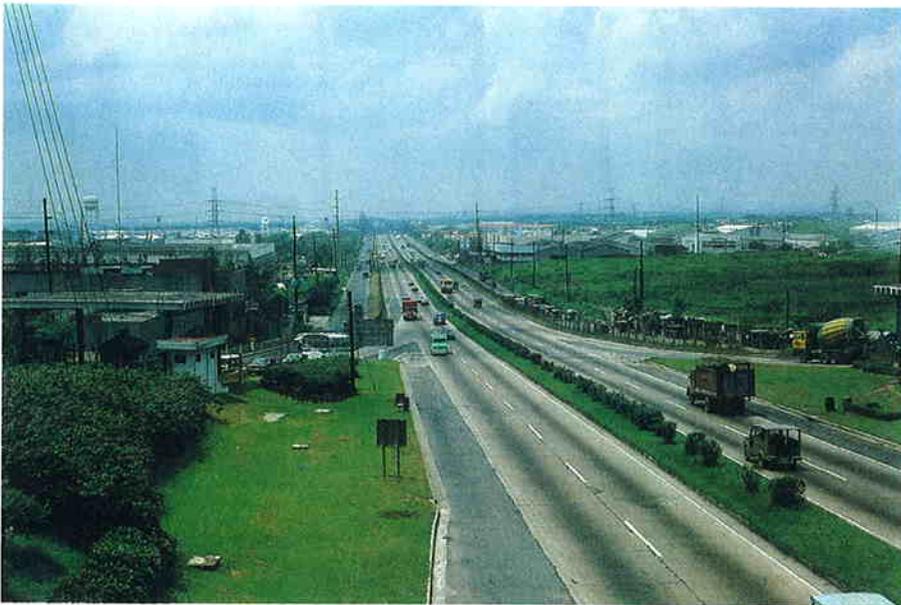
ペナン市街地 (Komtar ビルとペナン橋)



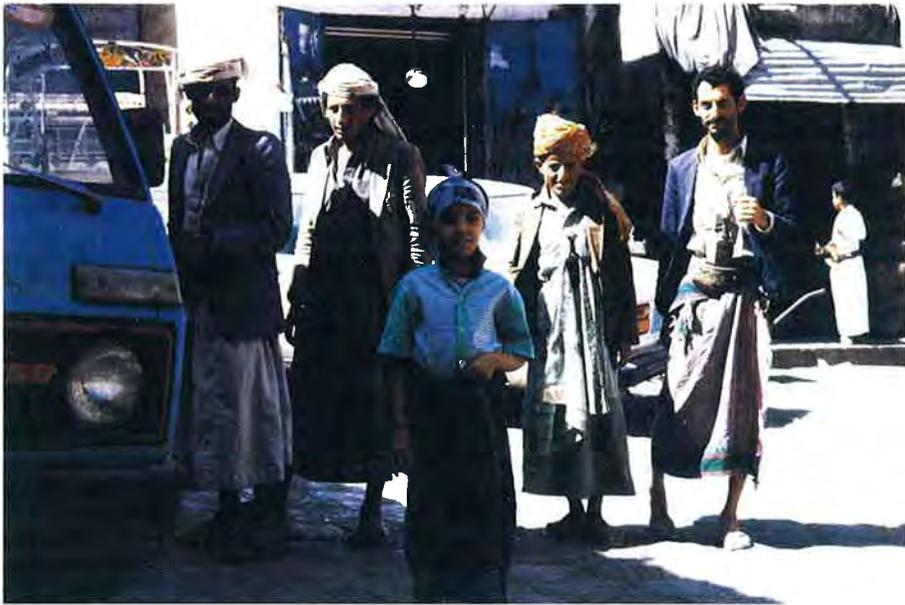
事務室の風景——多民族国家 (マレーシア)



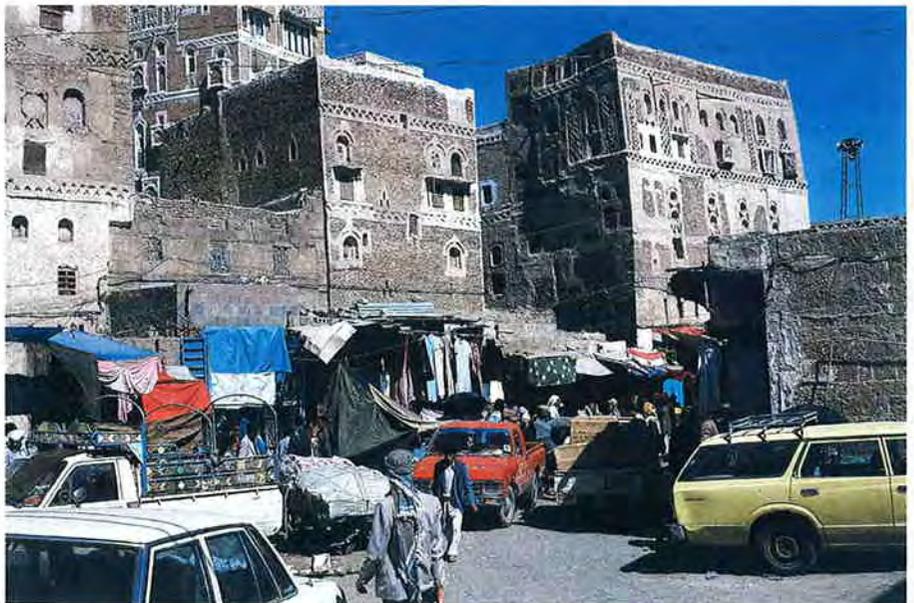
無秩序に拡大を続ける市街地（マニラ）



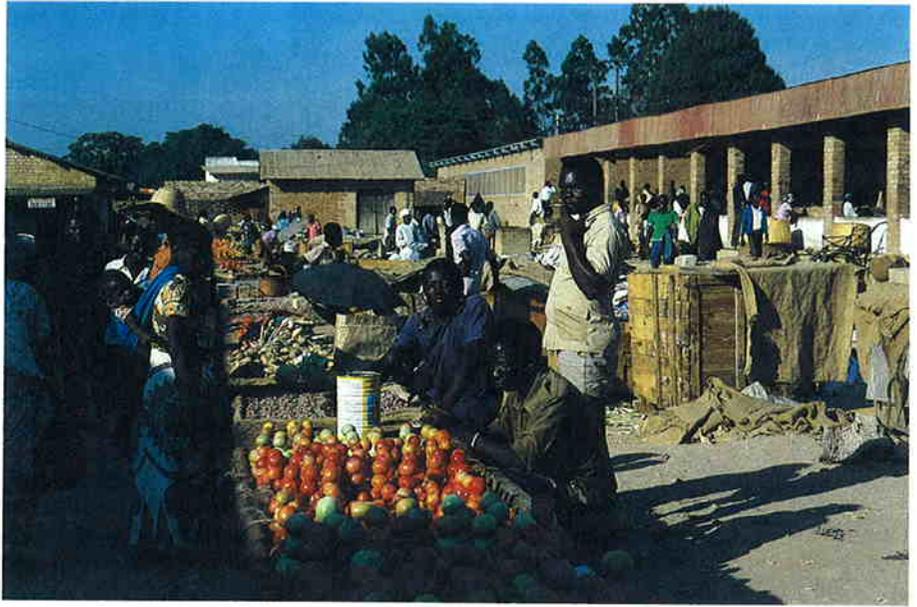
産業の動脈 South Super Highway（マニラ）



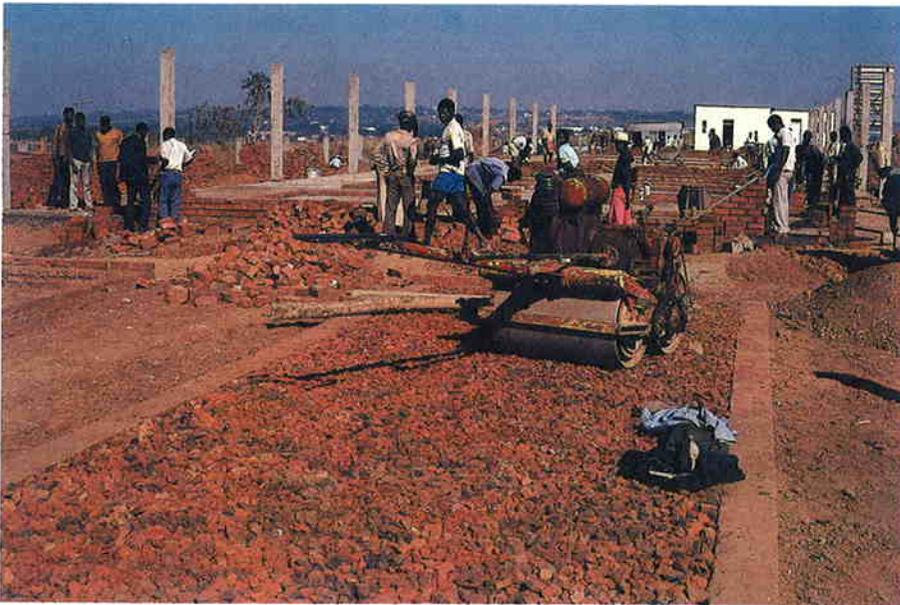
イエメンの人々（サナア市で）



サナア市のスーク（市場）



アフリカンマーケットにて (マラウイ)



後藤和正氏が設計した「国立カムズ看護学校」の施工現場 (マラウイ)

都市交通計画と海外技術協力



東京大学
名誉教授 井上 孝

I

昭和41年5月、国際建設技術協会の事業のひとつとして、数名の若い専門家とともに、当時の中華民国台南市の都市計画調査に派遣されたことが、私が、海外技術協力により、海外に出かけた最初であった。

その時の主題は台湾の中部の中心都市台南市の東にある安平城と、その周辺をとりかこむ養魚池を埋立てて、新しい市街地を造成しようとするものであった。

当時、中国大陸と蒋介石率いる台湾政府の間の対立があり、国防上の理由から、資料とくに海岸線の地図類をたずさえて帰国することは厳しく制限されていた。また、滞在日数にも厳しい制限があり、いわば、現場を一巡して、何か気のついた点についてアドバイスする程度の極めて心許ない活動であった。しかしながら、同行した専門家ともども、最善を尽して能う限りの努力をしたことはいうまでもない。今日、あの当時を回顧すると、現在わが国の技術協力の体勢も整い、それに投げられる援助費も格別に増大し、そして、なによりも、現地に常駐する専門家、また、職場を日本にもったまま、短期間出張する人びとの増加、さらに、これをサポートする民間コンサルタントの陣容の充実と、すべて、今昔の感があると申さざるを得ない。

II

しかしながら、はじめて海外に派遣されて台湾に出張したとき与えられた海外技術協力に対する過去の実績に対する忘れ難い強烈な印象と、

いまもわが心に迫りくるその感激がそののちの数かずの海外技術協力の任務遂行にどれだけの力を与えたか筆舌に尽し難いものがある。

海外技術協力に従事する人びと、また、この問題に関心をもつ人びとのよく論題とするところは、一体、海外技術協力は、誰のためにやるのかという設問である。そしてその答は、それは、日本のためではないかという反省である。

たしかに、戦後、外国に対する経済・技術協力のさきがけは、第二次大戦後、ヨーロッパにはじめられたマーシャルプランであるといえよう。正式の名前、The European Recovery Programme（ヨーロッパ復興計画）の名前の示す通り、戦禍により疲弊した西ヨーロッパの復興を主眼として、1948年から1952年にかけて実施された経済および技術協力で、これは共産圏の脅威に対抗しようとするもので、1946年イギリスの首相チャーチルが宣言したIron curtain（鉄のカーテン）の言辞を想起すれば容易に理解されることで、究極において米国の利益に及ぶが、国際間の援助の典型といえよう。

わが国も、世界銀の融資で、名神高速道路を実現し、水力発電のためのダムを建設したことは、日頃、世界の経済大国といわれている現状に対して、信じ難い事実であるが、これらの援助は、たしかに、日本国民のためであったと考えられるのである。もちろん、異論をさしはさまれるむきもあろうかと思う。

私が、忘れ難い経験としてふれようとしている事実も、それが果たして海外技術援助といえるだろうか。また、時代的な背景が少しずつ

いるのではあるまいかという批難をされ、これにも異論をさしはさまれる人びとがあるだろうと想像する。

しかし、海外技術協力に派遣されるたびに、私の脳裡をかすめるその事実は、これからの海外技術協力について述べるに先立って、ふれないわけにはゆかない。

私がここに引用しようとしている事実は、実は、余りにも有名であって、詳しく述べる必要はない。ある個人の努力が、今だに地元住民の感謝として記憶されている事実を申し述べて、海外技術協力は、地元の人びとが、のちのちまでも恩義を感じるようなものでなければならぬと申したいのである。

幸運にも、私をはじめの海外技術協力のために派遣された台湾には、余りにも名高い八田興一氏の建設した台湾中部の嘉南の農業灌漑用のダム建設の実例があった。このダムのお蔭で、台湾最大の嘉南平野60万の住民ははかり知れない恩恵を受けた。人びとはその事実を充れず、戦乱の時代にも、その墓を守り、私は、ダムとダムにより作られた美しい貯水池を訪れ、目の下にひろがる嘉南平野を展望し、心をこめて清掃されている墓地のたたずまいに、地元の人びとの感謝の気持を汲みとったのであった。多くの住民に慕われ、恩人として永く記憶せられるとは、まさにこの事実を指すのであって、それが異国の技術者による地元への協力の成果であることを忘れてはなるまい。

私のこの記述にも、また、異論があろう。これは、単に、日本の行政のなかで進められた事業のひとつではなかったかと。然り、これは、台湾を統治したその当時の行政の一環であることに間違いはない。しかし、海外技術協力は、誰のために実施するのかという問題に対する答のひとつは、地元の住民が永く恩義を感じ、その関係者を慕うような仕事をすることであると消し難い実例を示しているといえよう。

III

ひるがえって、都市交通計画における海外技術協力のあり方を考え、上記八田技師の業績と

肩をならべるような仕事はどのようにしたらなしとげられるのであろうか。

そもそも、海外技術協力における都市交通計画に、そのような機会が与えられているのだろうか。

再び、私は、私の経験に照らして反省したい。

私は、昭和46年、フィリピン国のマリラ首都圏都市交通計画調査団の団長として、当時の海外技術協力事業団から、マニラに派遣された。

わが国においては、これよりさき、広島大都市圏のパーソン・トリップ調査にはじまり、昭和43年には、第1回の東京大都市圏のパーソン・トリップ調査が実施され、この方式による大都市圏都市交通計画の策定をマニラ首都圏都市交通計画に適用したいとする関係者の強い関心があり、なみなみならぬ意気込みでこの調査に従事したのであった。

そののち、この調査に関連して、マニラ湾に沿って北上する通称R-10道路の計画にも従事させていただいた。これらの作業は、多少大げさに申せば20年に及ぶ年月に、海外で活動する多数の若い専門家が育ち、東南アジア各地の都市交通計画の策定に寄与していると信ずる。

都市交通計画は、これに続く実際のインフラストラクチャーの建設なくしては、その成果を期待し得ない。しかも、提案された計画案が、長い間、先方政府の基本方針として尊重されなければならない。その観点からすれば、マスター・プランを作成すると同時に、その実現を期さなければならない。

私は、かつて「アセアンの人びとの心をつかまずして、日本の将来の発展はあり得ない」と述べたことがある。そのアセアン諸国に対する都市交通計画の分野における技術協力が、ただ、計画の作成・提示にとどまるのであってはならない。長い年月にわたり、その実現についても工夫をする必要がありはしまいか。実現については、あとに続く人びとの努力に待つという考え方もあろう。

われわれに負わされた課題は、海外技術協力の一環として進められている都市交通計画の策定が、真に相手国に感謝され、末永く尊重されるものであってほしいと熱望する。

海外技術協力に関する雑感



国際協力事業団

理事 玉 光 弘 明

1. 開発途上国の都市問題

世界中の人口は現在、約60億人になったといわれている。そのうちの約80%が開発途上国の人々である。といっても19%が中国の11億人、14%がインドの8億人である。

先進国の人口増加率はせいぜい1%で、途上国では最近、減って来たとはいえ2%台、中近東アフリカ地域では3%近い国が多い。先進国でも都市への人口集中が止まらないが、途上国では、今盛んに都市に人が集っている。都市人口の増加率は5%にものぼるといわれている。

こうしてみると、将来、開発途上国の都市人口が脹れあがり、色々な都市問題が起り、これに対する先進国の国際協力が多くなって来ることが明らかである。まず、住宅の問題が起る。公共的なアパートなど何時も後追いであるから、バラック小屋のスラムが出来る。それでも、経済の上向いている国では、きれいな衣服を身につけたOLも、そこから出てくような不均合の時代である。

人が住むためには、飲料水も必要だし、下水やゴミも処理しなければならない。住宅が出来ても道路が出来なければ近づくわけにはいかぬということになる。

2. 技術協力の現状と展望

国際協力事業団（JICA）は主として公的ベースの技術協力を行う機関で、多くの関係する省庁や公団や民間団体の技術的専門の力を借りて、研修や専門家の派遣、機材供与、開発調査などを実施しているのであるが、最近はこの都市に関する事業が相当

な勢いで増加しているようである。

道路、河川、港湾、鉄道、地図などは古くから社会インフラ施設整備の中心的な事業であるが、最近では都市にからんだ案件として、都市計画、都市交通、上下水道、ゴミ処理などの案件が多くなった。河川にしても都市河川の防災と水質処理とか、都市内の鉄道とか、都市基本図や土地利用図等、都市の地図づくりといった具合に、都市に関するものが増加している。本紙の関係する都市交通問題は、以上の中でも最も多く、最も重要な案件である。都市内の道路交通、鉄道、モノレール、更には新交通システムといった色々な新しいタイプの都市内交通の計画調査が行われているところである。信号制御その他の交通管理のようなソフトな面の協力案件も多数を占めている。

技術協力も時代と共に様相を変えて行くようである。暑い国では歩くのが大変だから、地下鉄を作るにも駅の間隔を短くしなければならない。そうすると建設費が高くなってとても採算に合わないし、とにかく地下鉄は暑くてどうしようもない、といわれていたのが、今では、電力は十分出来るし、タクシーまでクーラーが入っているようになれば、暑い国の地下鉄も気らくに実現出来る時代となった。

古い時代の街路はヨーロッパの旧宗主国の影響をうけて、交差点にはロータリーが沢山あって、街並みが綺麗でゆとりがあったが、交通量が増え、ロータリーに信号が付き、次にロータリーを撤去となり、そのあとにフライオーバーが着く、というような変貌をとげている。

最近は何処へ行っても環境問題ばかりである。地

球規模の環境問題と身近な生活環境をはっきり区別して考えないとおかしなことになる。上下水道、ゴミなどの身近な環境はやはり都市問題で、昔から技術協力も力を入れてやっている。環境アセスメントの導入は政策の問題である。

地震や洪水、火災などの自然災害に関しても、同じように国際的に重視されている。これらの災害が発生すると直ちに応急手当のための緊急災害救助隊が出動するようになった。応急手当のあとの公共施設の復旧の国際協力も手ぎわ良く行われるようになって来た。1990年代を防災の10年とする決議が国連で行われている。防災関係の国際協力も、環境問題とあわせて拡大されるであろう。自然災害も人口の集中している都市の災害がおそろしい。これも都市に関係するものである。

3. 国際協力の仕組み

さて、国際協力には色々な仕組みがある。いわゆる人造りを目的とした技術協力と施設を建設するための資金協力がある。技術協力は人と人とのつながりが大切で、途上国の人をわが国に連れて来たり、第3国に集めて行われる研修、こちらから海外へ出かけて行く専門家の派遣、コンサルタントと作業監理委員会との協調で行われる調査団の派遣を主体とする開発調査も、すべて人と人とのつながりをもとに技術移転を行うものである。マニラ、バンコク、ジャカルタ、K. L. などは昔から都市交通分野の技術協力の盛んなところであるが最近では中近東アフリカ、南米でもこの分野の協力が多くなった。

技術協力の基本的理念は、まず途上国を十分理解することである。出来れば長期間にわたって途上国に住み、その土地の文化、歴史、慣習を体験することが最も良い方法である。その国の持った社会的、文化的、自然的な条件を十分理解し、これに適した協力の方法を考えることが大切である。

資金協力には無償協力と有償協力がある。前者は最貧国を中心に資金力のない国で実施される。基本設計調査もJICAでやっているが、建設段階では調査に従事したコンサルタントが相手国に推せんされる仕組みで、実施設計と施工管理をやっている。有償資金協力は借款である。これは主権が相手国にあるので、コンサルタントを募集して、採用となれば実施設計と施工管理を行うこととなる。JICAの開発調査をやったコンサルタントは現地事情に明るく有利となるといえる。このように資金協力においても技術協力はつきものである。

4. 技術協力参加への勧め

開発調査や資金協力ではコンサルタントの技術者が主体になって活動するが、研修専門家派遣などでは官公庁の技術者が主体である。開発調査でも事前調査段階と、作業監理はやはり、官公庁にたよらざるを得ない。最近、中央の官公庁だけでは手が足りないことが多くなり、地方公共団体に応援を求めている場合が多くなった。そのために地方公務員に対する派遣法も制定されて、地方公務員が海外へ出る場合の身柄が保証されるようになり、海外へ出やすくなっている。

国際協力はそれほど簡単なことではないが、一度くらいは外国に出向いて途上国を体験するのも非常に興味のある楽しいことである。現地に住むことにより、異境の異文化を知り、また異なる自然条件を理解出来れば、それなりにその土地に適合した技術の指導も出来ると思う。よっぽどの国でないかぎり、またよっぽどの人でないかぎり、長期に滞在した途上国を好きにならない人はないといっても良いようである。ODAも賑らみ、量と質の良い国際協力が望まれる折である。多くの人がこれに参加することをお勧めしたい。

都市交通分野の経済技術協力の実績

建設省建設経済局国際課海外協力官

江藤幸治

1. 開発途上国の都市交通問題と我国の役割

世界の都市人口は増大の一途をたどっており、1985年には約20億人と全人口の約4割を占めるに至っている。（図1参照）

国連の予測では、2005年から2010年にかけて都市人口に占める割合が50%を越え、2025年には約60%になるものと見込まれている。

特に開発途上国での伸びは著しく、既に1970年代前半に都市人口総数で先進国のそれを上回り、引き続き著しい増加を続けている。かつては世界の大都市のトップの座にあったニューヨーク、東京等の先進諸国の大都市は、今日、メキシコシティー、サンパウロ等の開発途上国の大都市に人口規模においてその座を譲りつつある。

しかし、先進国における都市集中が日本等の例外国を除き比較的ゆるやかに進行し、都市活動を支え、さらには発展の原動力ともなる都市交通システムがある程度計画的かつ先行的に整備されえたことに対し、開発途上国における都市化のスピードは先進国よりも急速であったため、様々な制約から開発途上国の諸都市の都市交通施設・サービスの供給が都市交通の需要に対応できず、交通管理の不備、交通施設の不充分といった問題点をひき起こしている。

開発途上国の大都市における自動車台数は先進国の大都市におけるよりも少ないにもかかわらず、交通混雑は逆に開発途上国の大都市の方がずっと激しいのが通常である。

このような状況にあって、開発途上国は各国において自ら都市交通問題の対策を講じてきた。その大宗は次の通りである。

- 1) 都市交通需要の抑制（自動車の輸入・生産の規制、ガソリン税、通行料金、土地利用の誘導等）

- 2) 都市内道路整備・道路交通管理（バイパス、都市内高速道路、橋梁整備、交差点改良、バスレーン設置、駐車・走行規制、交通規制等）
- 3) 公共交通の充実拡大（バス運営、鉄道、パラトランジットへの間接的誘導等）

当然に、これらの対策はそれぞれのみで問題を解決するものでなく、それぞれの国の経済的、財政的、行政的、技術的な制約のもとで組み合わせながら実施される必要がある。残念ながら、開発途上国においては、これらの総合化の技術において立遅れが見られるところであり、先進諸国との技術交流あるいは経済技術援助への期待が高まっている。

世界屈指の経済力、技術力を有する我国は、国際社会への一層の貢献が求められているが、特に開発途上国への経済技術協力の拡充は、我国の重要施策の一つとしてその推進が図られてきている。

我国の昭和63年度の政府開発援助（ODA）の実績は、約91億ドルに達し、米国の約98億ドルに次いで世界第2位に位置している。（図2参照）今後ともODAを拡大するとの政府方針も打出されていることから、近日中に我国は米国を抜いて世界第一位の援助大国となることがみこまれている。

この一環として、今後とも都市交通分野での各国との交流、協力は一層拡大して行くと思われる。特に我国は欧米諸国に比して短期間に都市化を進めたことから急激な人口増加およびモータリゼーションの進展の中で多くの都市問題の解決にむけた経験を蓄積させており、この経験を開発途上国の発展のため活かしてゆくことが期待される。

またこの経済・技術協力の担い手は「人」であると言われる。経済・技術協力を進めるにあたっては多くの日本人が開発途上国の人々に接し、お互いの

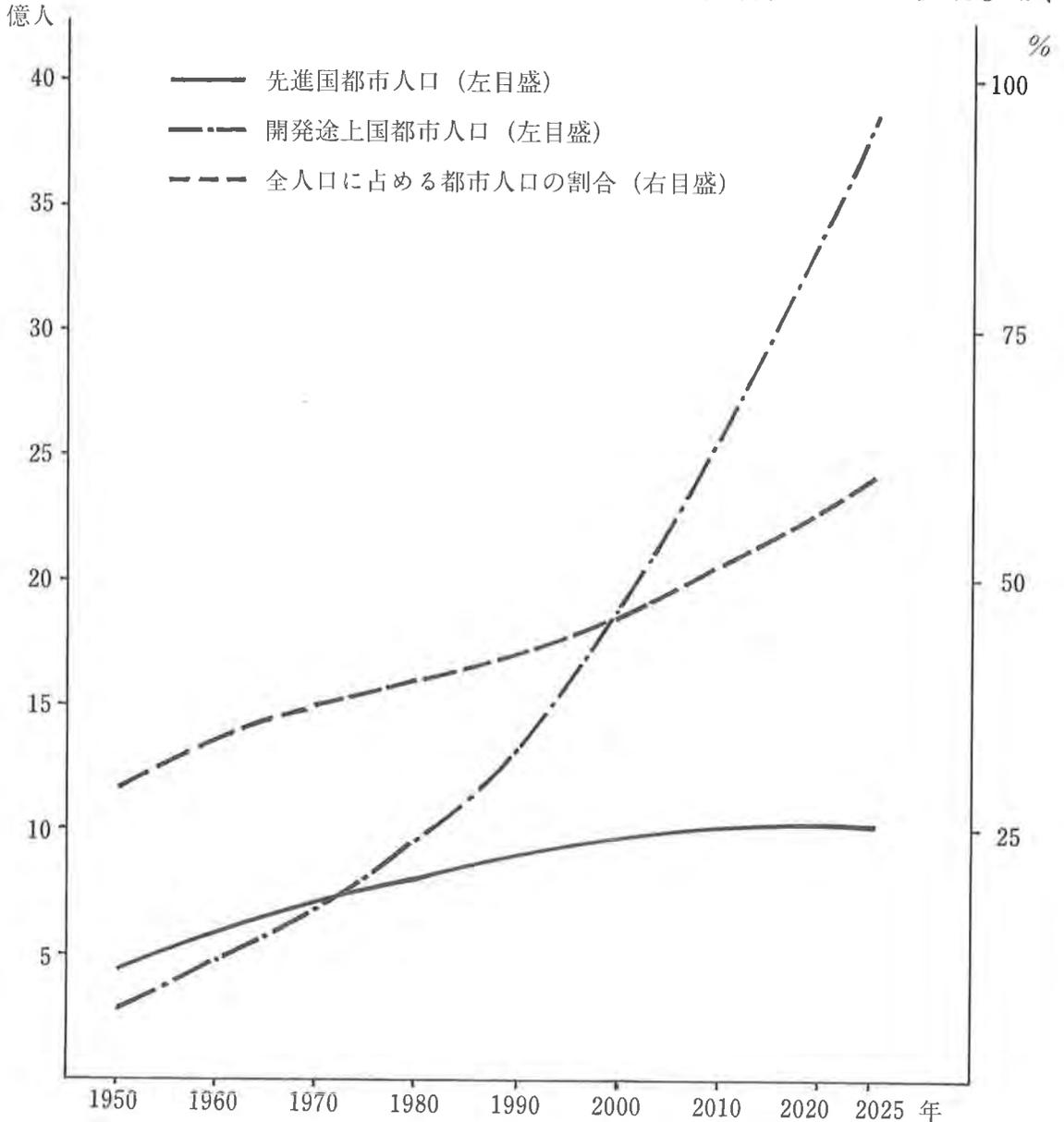
国の社会・文化的な背景を理解尊重しつつ具体の技術移転等を進めている。これにより両国の友好が深まり、この信頼関係を背景に移転された技術が開発途上国に定着して行くと言っても過言ではない。よって都市交通分野における、経済・技術協力を担う良き人材を数多く輩出させることも、我国に期待されていると言っても良い。

2. 国際協力事業団(JICA)を通じた技術協力

(1) 開発調査

開発調査とはJICAによって実施される開発途上国の経済発展に欠かせない各種インフラストラクチャーの開発計画等の作成を行うための調査であり、当該調査の都市交通分野における実績は、表-1に示すとおりである。

昭和49年度以前は、数少なかった案件も、昭和50年以降案件数が増加している。50年代前半においては、協力対象国が東南アジアのみであったものが、



資料：The Prospects of World Urbanization (1987, United Nations)

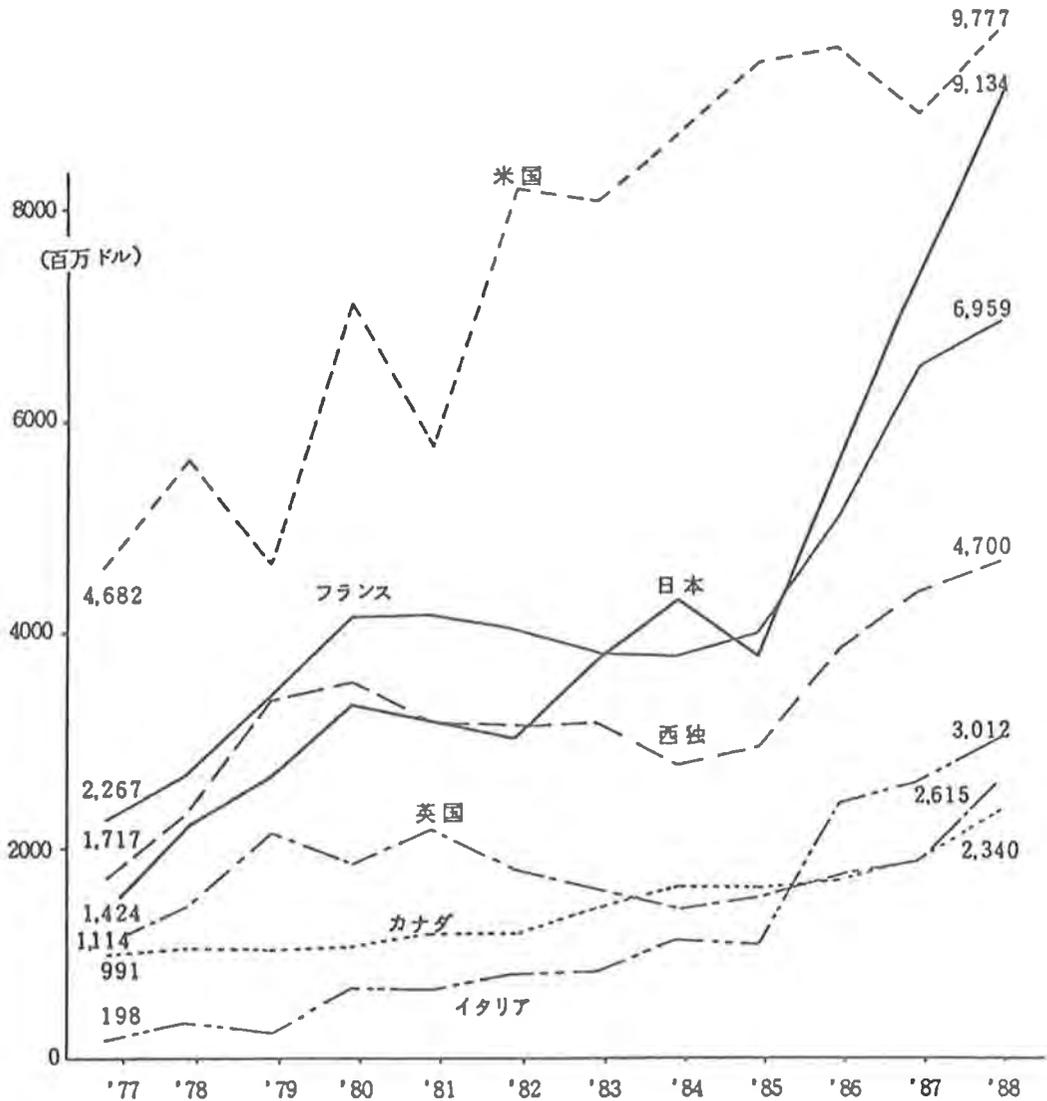
図-1 世界の都市人口

昭和50年代後半から今日にかけて、東南アジアに加え中近東、中南米、アフリカへと対象国を広げつつある。

さらに、調査内容においても、かつてはパーソントリップ調査手法を活用した総合的な都市交通計画および施設整備計画の策定が中心となっているが、近年、既存施設等の有効利用を図るための都市交通管理運営計画の策定に重点をおいたものや、新交通システムの導入をテーマとしたものなど、開発途上

国の経済社会の状況に対応しながら、新しい内容の調査も増加している。

開発調査は事前調査団の派遣から最終調査報告書の相手国への提出まで通常2カ年程度を要するが、この間に、事前調査団（3～4名）が1～2回、作業監理委員会（3～5名）が現地において3～4回、国内において5回程度開催される。調査団員、作業監理委員ともに建設省が建設省職員、関連機関、地方公共団体職員等の中から適当者を推せんしてい



図一 主要国のODA実績推移（支出額ベース）

る。

なお、作業は我国コンサルタントがあたるが最盛期には現地において十人を越える我国コンサルタントが先方カウンターパート（相手国政府の担当者）に技術移転を行いつつ、調査作業にあたることとなる。

(2) 専門家派遣

開発途上国において、技術移転等を行うため、開発途上国からの要請に基づき、JICAを通じ長期（1年以上）または短期（一年未満）の専門家を派遣するものであり、都市交通分野の専門家の過去5カ年の派遣実績を表一2、表一3に示す。長期専門家は一般に先方政府の都市交通担当部局において先方カウンターパートにアドバイス等を行うことにより技術移転を行うが、あわせて都市交通分野の経済技術協力の案件形成、人脈作り等を進めることにより我国とのパイプ役として重要な役割を果たしている。派遣期間は2カ年が一般的であり、その身分、処遇は外交官に準ずるものとして手厚く配慮がなされている（本号「海外派遣専門家の処遇等について」参照）。専門家は建設省が建設省、関連機関、地方自治体職員の中から推せんするが、近年「外国の地方公共団体の機関に派遣される一般職の地方公務員の処遇等に関する法律」が定められ、これに基づく派遣条例も各地方公共団体において制定されているところであり、今後は地方公共団体職員の派遣が増加するものと予想される。

一方、短期専門家は、長期専門家の補充、セミナーの開催等に関し、派遣されるものであり、派遣期間は2週間程度が一般的である。地方公共団体職員が専門家として派遣される場合の手續を別図に示す。

(3) 研修員の受入れ

JICAを通じての開発途上国からの研修員の受入れにあたっては、あらかじめ研修コースを設定し、開発途上国の参加者を毎年受入れる集団研修と研修員の研修希望内容に応じて研修コースを用意する個別研修の2つの方式がある。

都市交通分野の集団研修としては「総合都市交通施設計画コース」が昭和54年度に設置され、以来今日まで124名の研修員を世界各国から受入れている。また個別研修については、開発調査に関する相手国の関係機関の職員や長期専門家の派遣先のカウンター

パートを対象とした研修を中心に過去4カ年間に45人を受入れている。ともに、研修生の受入れにあたっては、講義・討論・見学旅行等を通じて多くの日本人が参画している。

(4) プロジェクト方式技術協力

プロジェクト方式技術協力は、開発途上国への技術移転を効果的に進めるため、JICAによる専門家派遣、研修生の受入、機材供与の3つの協力形態を有機的に組み合わせて一つのプロジェクトとして実施するもので、都市交通分野ではフィリピン道路交通訓練センター（TTC）とこれを発展させたフィリピン交通研究センター（NCTS）があげられる。

TTCはフィリピン国における道路交通技術者の養成、訓練を図るため機関として設立されたもので、1977年4月から1984年4月まで7年間にわたって協力が行なわれ、この間長期専門家26名、短期専門家91名の派遣等を行ったものである。1984年以降も、TTCは国立フィリピン大学の訓練所として、管理、運営がなされており（現在日本からもフィリピン大学への客員教授として長期専門家が派遣されている）、今日までTTCの訓練コースに600名を越える参加者を受入れている。

また1982年からはTTCにおいて、近隣諸国からも参加者を招請して研修を行なう第三国研修が通常の訓練コースに加えて実施されており、この費用負担を我国が行っている。

NCTSは、上記TTCを母体とし、学部大学院機能および調査研究機能を加えた新たな道路交通にかかるとするものであり、1989年3月予備調査団が派遣され実施にむけた調整が現在進められている。

3. その他の協力

(1) 海外経済協力基金(OECF)を通じた資金協力

我が国の都市交通分野における資金協力実績は、1984年末現在で45件（L/Aベース）2,051億円（承諾額ベース）であり、これは運輸部門全体の17%、全部門の4%に相当する。都市交通部門の中では都市内道路建設が全体の52%を占めている。高速道路、橋梁等大型で、比較的高度の技術が要求される案件が多い。

(2) 国際機関を通じた協力

表一 建設省関連都市交通分野開発調査一覧

昭和51年度	インドネシア	ジャカルタ、リングロード計画
昭和52年度	フィリピン	マニラ C-3 & R-4 道路建設計画
昭和53年度	フィリピン マレーシア	マニラ～パターン道路および C-5、C-6 道路建設計画 ジョージタウン・パタワース 道路計画 首都圏都市交通計画
昭和54年度	インドネシア フィリピン	メダン 都市交通計画 ダバオ 都市交通計画 首都圏 トラックターミナル建設計画
昭和55年度	インドネシア フィリピン ヨルダン パナマ	ジャカルタ湾岸道路計画 マニラ首都圏南部地区幹線道路網計画 イルビット市環状道路交通計画 首都圏都市交通整備計画 (M/P)
昭和56年度	マレーシア エクスアド	ジョホールバル道路交通計画 (M/P) グアヤキル市 都市交通計画 (M/P)
昭和57年度	フィリピン マレーシア タイ	マニラ首都圏北部地区幹線道路網計画 マニラ首都圏都市交通計画 フェーズ I ジョホールバル道路交通計画 (F/S) バンコク首都圏高速道路計画 コロポ周辺道路網整備計画
昭和58年度	コロンビア パラグアイ	バランキージャ市総合都市交通計画 首都圏都市交通整備計画 (F/S) アスンシオン首都圏都市交通整備計画 (M/P)
昭和59年度	インドネシア フィリピン マレーシア	ジャカルタ首都圏幹線道路網整備計画 マニラ首都圏都市交通計画 フェーズ II クランバレー交通計画 (M/P)
昭和60年度	タイ エクスアド マレーシア パナマ	バンコク市道路改良・交通安全計画 グアヤキル市都市交通計画 (F/S) ペナン市都市交通コンピュータ制御システム整備計画 バクダッド都市交通改善計画 パナマ市南部回廊開発計画
昭和61年度	マレーシア エジプト	クランバレー地域都市交通施設計画 カイロ大都市圏都市交通計画
昭和62年度	インドネシア シンガポール イエメン・アラブ パラグアイ	ウジュンパンダン都市圏道路網整備計画 都市交通改善計画 都市交通計画 アスンシオン首都圏都市交通施設整備計画 (F/S)
昭和63年度	ザンザール タンザニア	キンシャサ市内東西幹線道路建設計画 ダルエスサラーム市道路整備計画 バンコク首都圏中長期道路網計画
平成元年度 (12月まで)	ブラジル パキスタン ガテマラ	ベレン市都市交通計画 ラホール都市圏総合交通システム開発計画 ガテマラ首都圏交通網整備計画

(注) ・先方政府より専門家派遣要請受付・派遣案件決定

- ↓
- ・ JICAより建設省に専門家推せん依頼
- ↓
- ・ 建設省と地方自治体による推せん者選定
- ↓
- ・ 建設省よりJICAに推せん者回答
- ↓
- ・ JICAより先方政府に受入確認
- ↓
- ・ JICAより地方自治体に派遣依頼
- ↓
- ・ 専門家出発

表一 2 都市交通関連長期専門家派遣実績

昭和60年度	マレーシア マレーシア フィリピン マレーシア	ペナン市役所 公共事業省 フィリピン大学道路交通訓練センター SEATAC	親松俊彦(横浜市) 福井照(都市局) 石田東生(筑波大学) 井田徹(民間)
昭和61年度	インドネシア フィリピン	公共事業省 フィリピン大学道路交通訓練センター	佐竹隆(横浜市) 宮城俊彦(岐阜大学)
昭和62年度	マレーシア フィリピン	公共事業省 フィリピン大学道路交通訓練センター	関太一(横浜市) 川上洋司(横浜国立大学)
昭和63年度	マレーシア フィリピン フィリピン	ペナン市役所 運輸通信省 フィリピン大学道路交通訓練センター	藤田格(横浜市) 武内辰夫(横浜市) 外尾一則(関西情報センター)
平成元年度 (12月末まで)	マレーシア マレーシア	公共事業省 SEATAC	佐藤道彦(大阪市) 鈴木敏郎(民間)

都市交通分野に関しては、東南アジア運輸通信開発局(SEATAC)との協力があげられる。SEATACに対し我国は拠出金の負担を行っているが、この一部はSEATACが毎年開催する都市交通セミナーにあてられる。都市交通セミナーは、都市交通問題の解決を目的として、東南アジア諸国と我国の交通専門家が一堂に会し、情報および意見交換を行うもので、毎年一回東南アジアと日本で交互に開催されている。

平成元年はジャカルタ(インドネシア)で開催され、本年は広島市において第15回のセミナーが開催される予定である。

4. 都市交通分野における今後の経済技術協力の方向

これまでみてきたように、都市交通分野における協力は拡充強化されてきているが、開発途上国の都市は、急激にその人口を増加させていることから、量および質の両面に配慮した協力の推進が今後とも求められる。

この場合、各開発途上国の経済社会状況を踏まえ技術移転に関する適正技術に配慮しながら、都市交通分野の人材育成も含めソフト・ハード両面からの総合的な協力を進めて行くことが必要となる。また、我国の都市交通問題解決にむけた経験はその多くが地方自治体に蓄積されていることから、国レベルだけでなく地方自治体からの協力への参画を広く求めることが今後重要となる。

表一 3 都市交通関連短期専門家派遣実績

昭和60年度	フィリピン フィリピン マレーシア ブラジル	SEATAC都市交通セミナー 第3回研修(交通計画・工学) SEATAC都市交通 都市交通	黒川 洸(筑波大学) 下田 公一(都市局) 木下 瑞夫(土研) 山形 耕一(茨城大) 片倉 正彦(都立大) 井田 徹(民間) 松本 嘉司(東大) 村山 弘治(都市局) 保坂 文雄(東京都)
昭和61年度	フィリピン フィリピン	第3回研修(交通計画・工学) TTC公開技術セミナー	内山 久雄(東京理科大学) 波羅 芳武(首都高速公団) 古池 弘隆(宇都宮大) 荻原 達朗(広島県)
昭和62年度	フィリピン フィリピン タイ ブラジル	第3回国研修(交通計画・工学) C-5/R-4 道路建設事業現地調査 SEATAC都市交通セミナー 都市交通	浅野 光行(建研) 原田 昇(東大) 高橋 洋二(都市局) 大川 勝敏(都市局) 黒川 洸(筑波大学) 伊藤 文平(神戸市) 井上 孝(協計量計画研究所) 江崎 敏(名古屋市) 吉川 征史(大阪市)
昭和63年度	フィリピン ブラジル	第3回国研修(交通計画・工学) 第2回都市交通セミナー	大蔵 泉(横浜国立大学) 武田 宏夫(首都高速公団) 渡部 与四郎(法政大学) 西 建吾(都市局) 片倉 正彦(都立大学) 浅野 光行(建研) 山口 悦弘(大臣官房)
平成元年度 (12月末まで)	インドネシア マレーシア ブラジル・ メキシコ	SEATAC都市交通セミナー 土地区画整理セミナー 総合都市交通施設計画集団コース、 フォローアップ	中川 三郎(京都府) 中宮 川朝一(土研) 芦沢 哲蔵(帝京技術科学大学) 片平 靖(広島市) 小川 裕章(都市局) 岸井 隆幸(都市局) 柴崎 亮介(東京大学) 伊藤 英隆(都市局) 中臣 敬治郎(住都公団) 松谷 春敏(都市局)

発展途上国の都市交通事情〈首都圏マニラ〉

株式会社アルメック

代表取締役 岩田 鎮夫

現在人口約780万人を擁し、尚年率約3%で成長を続ける首都圏マニラでは、他の途上国の大都市と同様に1970年、1980年代を通じて都市交通状況は確実に悪化してきた。交通混雑は都心部の朝夕のラッシュ時だけでなく昼間時にもおよび、時間的にも空間的にも拡大し、慢性化してきている。国の経済活動のなかで圧倒的に重要な位置を占める（例えば、GDPの約50%が生み出される）首都圏マニラの社会・経済活動の効率が、交通機能の低下によって一層損われている。交通安全・環境面への市民の意識の高まりも加わり、大都市交通問題は国家的な優先政策課題となってきている。



ダウンタウンのラッシュ

首都圏マニラでは、1日約1500万トリップ（内30%が徒歩）の交通需要があるが、道路交通が圧倒的なシェアを占め、鉄道はPNR（フィリピン国鉄）が1日約1000人、LRT（高架の軽量鉄道）が1日約30万人を運ぶにすぎない。道路交通のうち私的交通は約30%であり、同じような都市規模のバンコクの61%、ジャカルタの43%と較べるとかなり低い。首都圏マニラの公共交通の発達は、ジープニーと呼ばれる小型トラックを改造した14~16人乗りのパラトランジェットに支えられている所が大である。現在合法・違法をふくめ約5万台のジープニーが約700の路線を需要に応じて運行され、公共交通需要の約80%を満たしている。バスは約3000台あるが、公共交通需要の約20%を担い一部の幹線道路をカバー



ジープニー



LRT車内

している。更にトライシクルと呼ばれるサイドカー付きオートバイが、バス・ジープニーを補完する形でフィーダーサービスを分担している。これらによって全体としてサービスレベルの高い安価な公共交通体系が構築されており、その上バスの一部と軌道系機関を除き全て民間で、政府の補助を全く受けないで運営されている所に大きな特色がある。途上国の他の大都市でも様々なパラトランジェットが重要な



デポの中のLRT

役割りを果しているが、なかでもジープニイはきわだっている。バンコク、ジャカルタ、クアラルンプール等で私的交通の20~40%を占めるオートバイ交通が、首都圏マニラでは殆んどみられないことは、ジープニイを中心とする公共交通体系のサービスレベルが高いことと大きく関係している。



客待ちするトライシクル



ジープニイとLRT構造物

首都圏マニラの道路体系は、明確な放射・環状パターンの幹線道路と、密度の高い補助幹線・フィーダー道路からなっており、基本的な網構成は他の東南アジアの大都市と較べてもよくできている方である。しかし施設の維持・管理状況は極めて悪く、路面は破損し、レーンマークは殆んどなく夜間の照明

も少い。歩行者施設は全く不十分で、交差点の信号化も進められているが、故障が多い。交通規制は緩かで警察の取締り能力と方法には問題が多い。自動車車両の維持管理状況は悪く故障・事故も頻繁で、排ガス管理も殆んどない。



ダウンタウンの交通混雑状況



LRTと駅



ジープニイ（道路上の）

こうした状況のもとで、公共事業省、運輸通信省、首都圏庁、警察、地方公共団体等多くの機関が交通改善にむけて、様々な政策を実施しようとしているが、問題把握の不十分さ、計画立案能力の欠如、脆弱な財政基盤、そして何にも増して政策実施の継続性・一貫性の欠如とレッドテープが問題解決を遅らせ良好な交通インフラの蓄積の障害となっている。

発展途上国の都市交通事情〈ジャカルタ〉

(株)横浜みなとみらい21

事業計画第三 課長 佐竹 隆

1.はじめに

インドネシアは約1万3千の島からなる群島国家で、その領土は東西5千kmに及ぶ。また、人口は1億7千万人を数え、世界第5位である。石油、合板、コーヒー、エビなどの輸出を通じて日本との関係が深い。

筆者は、昭和61年5月から2年間、インドネシア共和国公共事業省道路総局に勤務する機会を得た。誌面を借りて、首都ジャカルタの都市交通事情について報告したい。



幹線道路マスタープラン調査に関連する日・インドネシア合同検討会風景

2.首都ジャカルタ

ジャカルタはジャワ島の西部に位置し、北側はジャワ海に面している。チリウン川の河口に近く、パタピアの名で、350年に亘るオランダの植民地支配の



ロータリー交差点（ジャカルタ市内）

拠点として機能してきた。以後、健康に適した住宅地と清浄な飲料水を求めて、南部の内陸へ向って開発が進められ、第2次大戦前のメンテン地区、独立後のクバヨラン・バルー地区などの新市街地の開発が行われてきた。

旧市街地から数km離れた場所に新市街地が開発され、旧市街地とは1本の幹線道路で結ばれて、果実が実った樹木の形態をなしている。幹線道路が整備されると、その背後にカンボンと呼ばれる自然発生的な集落が形成され、計画的なインフラの整備の妨げとなっている。

ジャカルタ特別区の面積は590km²、人口は800万人を数える。他の発展途上国と同様に、首都圏への人口の流入が激しく、ジャカルタの人口増加率は全国平均の2倍を示している。人口増加に見合った雇用機会の確保、あるいは、飲料水、住宅、道路などの供給が追いつかないのが現状である。

3.ジャカルタの交通事情

インドネシアでは、南国特有の気候条件と比較的の低価格なことから、オートバイの利用が盛んである。ジャカルタの場合は、登録車両台数約130万台のうち54%近くを占めている。(1985年)

また、モータリゼーションの急激な進展はこの国でも例外でなく、交通手段の大半を道路交通が占めている。

市内の公共輸送機関として、移動距離、乗車人員、道路事情などにあわせて、多種多様な手段が利用されている。自転車を改造したベチャ、バイクを改造した軽便なタクシーのバジャイ、10人乗り程度のマイクロバス、30人乗り程度のミニバス、さらには大型バス、2階建バスなどが庶民の足として活躍している。この他に、官庁、民間企業の通勤用としてマイクロバスの利用も多い。



自転車を改造したバジャイ（ジョグジャカルタ市内）



軽トラックを改造した6人乗り、乗合いタクシー（北スラウェシ州メナド市内）

バスはマストラの主流を占めているが、貧富格差の大きいインドネシアにおいては、専ら低中所得者用の交通手段として利用されている。運賃を抑制する必要から、ネットワーク、待ち時間、混雑度、清潔さなどのサービス水準の向上は期待できない。また、市域の拡大は通勤距離の長大化をもたらし、勤労者の通勤コストの上昇を招いている。



ジャカルタ市内を走るバジャイ（オレンジ色の車両）

一方、ホワイトカラー層の移動手段は自家用車に頼らざるを得ず、自動車購入費をはじめとする交通費の家計支出に占める割合はきわめて高い。年々増加するマイカーの利用は道路混雑に拍車をかけており、マストラ手段の抜本的な改善が必要とされる。

インドネシアにおける鉄道の総延長は6千kmに及ぶが、大部分はオランダ統治時代に建設されたもので、十分に活用されているとは言い難い。電化、複線化、高架化などの近代化への投資が十分になされていないこと、要員の育成をはじめとする事業経営の改善が遅れていることなど、都市交通の一翼を担うためには多くの課題を残している。国家財政の慢性的な逼迫、運賃の抑割政策などが鉄道近代化への足かせとなっている。

さらに、近年の都市開発が幹線道路沿いに進められてきたため、鉄道駅周辺の再整備がとり残されている。駅前の整備、アクセス手段の改善などの都市計画的な施設が必要である。

4. おわりに

年々悪化する一方のジャカルタの交通事情を改善するため、日本をはじめとする先進諸国、国際機関は、これまで多額の援助を実施してきた。

日本は、イントラアーバン有料道路などの建設や、中央線高架化事業などの鉄道近代化に対して援助を行い、多大な効果を発揮している。今後も都市交通の分野において日本に期待するところが少なくない。拙文が読者諸賢の御理解と御支援の一助となれば幸である。

バグダッドの都市交通

建設省都市局都市計画課 課長補佐

(前在イラク大使館一等書記官)

松谷 春敏

はじめに

バグダッド……。人類不朽の名作である千夜一夜物語の舞台として、あるいは7年の長期に及んだイラーイラ紛争の戦場として、名前は知られながら多くの日本人にとってはその実態が不明なアラブの街。本拙文は、筆者の3年間の駐在体験をもとに、生活者の目も交えつつバグダッドの街の風景と都市交通の現状をご紹介します。

バグダッドのプロフィール

チグリス河の恵を受け、砂漠の中に広がる緑のオアシスであるバグダッドは、西暦762年にアッバース王朝の初代カリフであるアル・マンスールによって礎を築かれ、東アジアやロシア等との通商により大いなる繁栄を築きました。千夜一夜物語の描く絢らん豪華な都絵巻は、当時の栄華をほうふつとさせます。しかし、1258年、東方より進入した蒙古軍により徹底的な破壊を受け、その後もオスマントルコにより長期にわたる支配を受ける等栄枯盛衰の歴史を辿って今日に至っています。

1968年のイラク共和国独立とともに首都に定められて以来、石油収入を活用しての経済開発政策の中心として急速に近代的都市としての威容を整えてきましたが、1980年に勃発したイラク－イラン戦争のあおりで多くのプロジェクトが中断・延期され、現在のバグダッドは、古いアラブ的界限性と近代的整然さが混在する不思議な雰囲気をもった都市になっています。人口は、1987年の国勢調査によると384万人とされていますが、エジプト人等の外国人労働者を含め実際には530万人くらいの人口に達するものと見られます。市街地は、チグリス河東岸に残る旧市街地と対岸にある新官庁街が都心部を形成し、それを広大な低密住宅地が取巻くという構成になっ

ています。

都市交通概観

鉄道が全く未発達という事情から、都市交通は全て道路に頼っています。イギリス人によってたてられたバグダッドの都市交通のマスタープランでは、都市高速道路と地下鉄がネットワークする将来構想になっていますが、現在のところ、6車線の都市高速道路網が概成しつつあります。幹線街路の整備も相当程度の水準に達しており、特に新官庁街及び高級住宅街の地域は、中央分離帯・副道付きのフルアクセスコントロールされた幹線街路網がきれいに配置され、補助幹線街路もゆったりとした歩道付のものになっています。もっとも、そこをらばを引いた老人がゆっくり歩いているというアラブらしいアンバランスもありますが……。

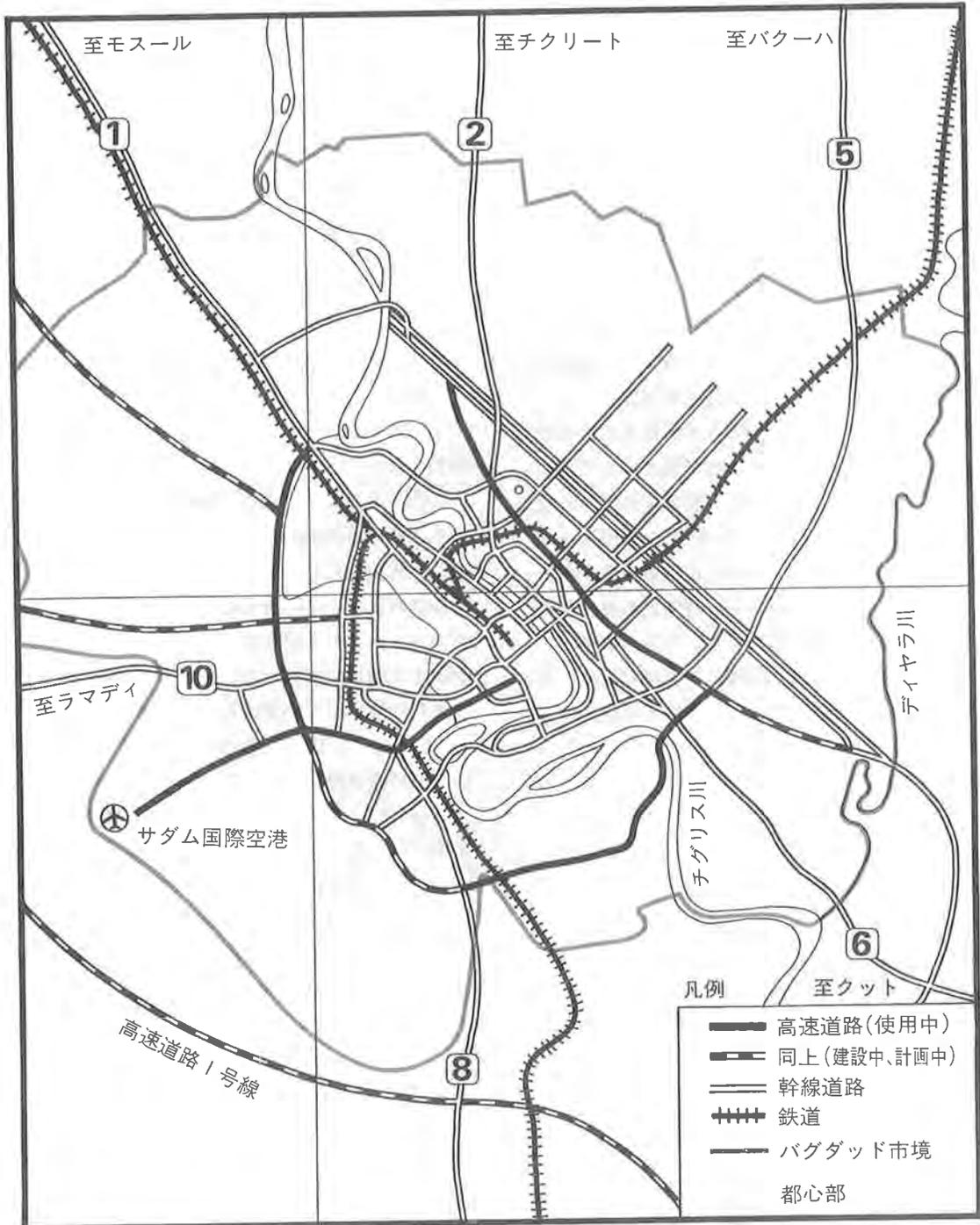


筆者がロンドンで購入したバグダッド市街図（国内では発禁）を用いて計測したバグダッド市街地の幹線街路密度は、4車線以上の幹線街路で2.33km/km²、2車線歩道付きの補助幹線街路まで含めると5.02km/km²あり、土地だけは豊かにある国との対比とはいえ、有数の先進国である筈の我が国の都市内道

路の貧弱さ（現在の完成済み都市計画道路は1.2km/km²、長期目標ですら3.5km/km²）が痛感されます。

都市交通上の課題と対応策

このように幹線街路が比較的整備されているバグダッドですが、都市構造が一点集中型であること及び鉄道が全く未発達という事情が重なって、都心部



へ流入する自動車交通によって朝の通勤時間帯の渋滞は相当悪化しています。これは、①都心流入部の主要交差点の容量が不足ボトルネックになっていること、②都心部の駐車場が決定的に不足していること、③唯一の公共交通機関であるバスのサービス水準が低く乗用車利用が多いこと、が原因と考えられ、この対応策を見出すため1986年から2年間かけて、我が国の技術協力により上記3点の解決を中心課題とした「バグダッド首都圏都市交通改善計画」が策定されました。

バグダッドでは、主要交差点がイギリス式ラウンドアバウト（ロータリー）となっており、容量面で十字型交差点に比べて不利なこと、十字交差点でも右折車の動線を直進車と交差させない思想のため信号現示が4サイクルになっていること等が増大する交通量に対応できておらず、渋滞発生ポイントになっています。このため、ラウンドアバウト交差点の十字型化及び主要交差点の立体交差化が必要です。

また、バグダッドでは交通安全の確保も大きな課題です。アラブ人の運転マナーは最低といってよい程ひどく、なまじ幹線街路が良く整備されているため、すいてさえいれば車線を無視しつつ100km/h以上の速度でカーチェイスまがいに疾走する車がほとんどであり、そこに横道から一時停止もせずに車が出てくるという有様です。また、ラウンドアバウト交差点は他家イギリスと同様に一旦停止後に進入する原則で設計されており、進入部に小半径のカーブが挿入されていますが、進入車は設計思想を知ってか知らずか速度を落とさず突入してくるため、合流は力の強い者勝ちの原則になってしまっています。イラク在住中の3年間、筆者にとっては、イラン軍の地対地ミサイル攻撃以上に交通事故に命の危険を感じたことが多かったというのは決して過言ではありません。なお、ラウンドアバウトの使われ方は、経済技術協力の際に、先進国の基準をそのまま当てはめるのではなく、その国の人・風土を前提にした

社会資本整備の形や使われ方を尊重する必要があることを証明している例だと思えます。

マストラとしては、二階建てバスとマイクロバスの2種類があり、主として二階建てバスは路線免許的運行、マイクロバスは乗降自由のゾーン免許的運行をしています。サービス水準は、網密度・頻度ともに極めて低く、筆者が雇っていたメイドは、乗用車で10分もかからないところを1時間半もかけてバスを乗り継いで通っていました。しかし、自家用車を持得ない庶民にとっては、我慢してでも頼らざるを得ない現状なのです。このため、当面はバス網の再編やバス停のち密化によるサービス水準向上を進め、将来的には新交通システム等の軌道系公共交通機関の導入が必要になると言えましょう。但し、戦災復興と対外債務償還を同時に進めなければならないというイイ戦争の後遺症のために、当面は外貨の導入が必要な新規開発事業に着手できる状況ではないと見られます。

おわりに

1988年8月によろやく「停戦」を迎えたイイ戦争も、その後の両国の話合いが暗礁に乗上げたままのこう着状態になっており、戦闘なき交戦状態だとも称されます。この背景には国境争いやアラブ人対ベルシャ人という民族的対立等複雑な問題があり、両国とも簡単に妥協できるものではなく、またこのままの状態のほうが望ましいと考えている大国もあるという悲しい国際社会の現実もあります。両国に等距離を貫き懸案も無い我が国は、無欲で調停ができる唯一の先進国であり、今以上に積極的に調停に乗出して欲しいと思います。それが、我が国が真の国際国家になったことの証明であり、また広い意味での海外協力ではないかとも思います。

いずれにせよ、一刻も早く両国間で「終戦」への合意が成立し、この地域に恒久的な平和が訪れることを切に祈ります。

カイロの都市交通

大阪市建設局

彌田 和夫

1987年7月から89年7月にかけて、JICAが行った「カイロ大都市圏都市交通計画調査」に参加する機会を得た。この調査は2000年を目標に、カイロ大都市圏の道路と鉄道についてのマスタープランを作成しようとするものである。



CBD

カイロ都市圏は、古くからあるオールド・カイロと呼ばれる地域を別にすれば、19世紀から本格的な都市整備が開始され、現在は面積640km²、人口880万人を擁する巨大な都市圏が形成されている。現在も人口増加が著しく、2000年には現在の1.5倍の1300万人に増加すると見込まれており、そのための住宅問題と都市交通問題の解決が焦眉の急務となっている。

このため積極的な住宅建設がカイロ市郊外で展開されている。そのための基本的な方策が、ホモニアス・セクターと呼ばれるもので、カイロ都市圏を15のセクターに分割し、1セクター当り100万~200万人の人口をはりつけ、各セクター内労働力の80%を各セクター内で就業させ、住宅問題の解決を図るとともに、都市内交通を抑制しようとする、きわめて野心的な計画である。現在一部事業化され、砂漠に住宅の建設が進んでいる。

カイロ都市圏の交通手段は、今回実施したパーソ



Ring Road



都心幹線道路

ン・トリップ調査によれば、徒歩の38%を別にすれば、バスが23%、自家用車が20%の機関分担率となっており、道路交通への依存度がきわめて高い。幹線道路網は放射状に構成されており、広幅員で歩車分離がなされており、舗装も概ね良好であるが、環状道路がないため、自動車交通が都心に集中し、いわゆるD. I. D. では慢性的に交通渋滞が発生している。一方、カイロ都市圏の鉄道は、エジプト国有鉄道、カイロ州交通局とヘリオポリス公社の運営するトラム（路面電車）があるが、稼働率が低いことに加えて、十分なネットワークが形成されていないことから、都市交通の主役とはなり得ていない。

このような状況を打開するため、地下鉄建設によ



交通警察



スフィンクス・スクエア（ギザ市）

り鉄道網の充実を図るとともに、都心部における立体バイパスの建設、市の外郭環状道路等の道路整備が進められている。しかし、交通の状況は悪化しつつあり、都市交通全体を抜本的に見直すことを目的に、JICAにマスター・プラン作成の依頼があったものである。2年間における調査の結果、将来の幹線道路網、公共交通機関の改善強化策、都心部の交

通管理計画、鉄軌道計画を提案すると同時に、都市高速道路、トラムの改善方策等について、事業化の予備調査を実施した。今後は、これらの成果が十分活用され、一刻も早い事業化が望まれるところである。



マレーシアの都市交通事情

(株)フクヤマコンサルタンツ・インターナショナル
取締役 木村俊夫

マレーシア政府の要請に基づき、同国の首都圏地域—クランバレー地域と呼ばれている—の都市交通マスタープランを策定するため、国際協力事業団（JICA）は、昭和59年12月に計画調査を開始し、昭和62年3月に完了した。マスタープラン調査で提案されたもののなかで、優先順位の高い都市交通施設に対して、引き続き計画調査を行ない、平成元年6月に完了した。筆者は、これら両調査業務に参画することができたので、この経験を通して、マレーシアの首都圏の都市交通事情を述べることにする。

1. マレーシアの概要

マレーシアはマレー半島にある11州とボルネオ島にある2州の13州から成る連邦国家である。同国は1957年に宗主国であるイギリスから独立し、1965年にはシンガポールが分離して、今日に到っている。国土面積は33万km²と日本の国土面積の約90%であり、この国土に約1600万人の人が住んでおり、マレー系、中国系、インド系等の人種からなる複合民族で構成されている。



ミニバスと路線バス（クアラルンプール市内）

マレーシアは東南アジアのなかでは、都市国家であるシンガポールを除くと、最も都市化が進んだ国であり、1985年には人口の37%が都市地域に住んで

いる。しかしながら、他の東南アジアの国と異なり、同国には過大化した都市はなく、唯一クアラルンプールが110万人と100万都市となったが、その他の都市であるペナン、イポー、ジョホールバル等の主要都市であっても25万人から30万人の間に分布している。



ミニバス（クアラルンプール市内）

2. マレーシアの都市交通の特徴

マレーシアは比較的高い国民所得（1988年で1800米ドル）に支えられて、自動車保有率は東南アジアの国のなかでは高いといえよう。ちなみに、クランバレー地域でこれを見ると、乗用車は2世帯に1台の割合で普及をしており、同じくモーターサイクルも同様の普及率である。

このような高い自動車保有率に支えられて、私的交通機関（乗用車、モーターサイクル、タクシー）の利用率がきわめて高いことである。クランバレー地域でこれを見ると、1985年調査では私的交通機関利用率は66%（乗用車44%、モーターサイクル19%、タクシー3%）であり、公共交通機関利用率はわずか34%（路線バス、ミニバス24%、スクールバス・工場バス10%）である。これをマニラ首都圏と対比させると、公共交通機関利用率は74%、私的交通機関利用率26%である（1984年調査）。



ロータリーが存在し、交通渋滞の原因となっている(クアラルンプール市内)

このように高い私的交通機関利用を公共交通機関利用に転換させるために、1975年にクアラルンプールを中心とする地域に、約400台のミニバスが導入された。このミニバスは16から25座席をもつマイク

ロバスであり、サービス頻度を高くすることによって公共交通機関に転換させようとするものである。この導入は公共輸送機関のサービス向上には役立ったが、私的交通機関からの転換は予想している程期待できなかった。

現在、クランバレー地域における都市交通政策の焦点は、大量輸送機関の整備に向けられている。クランバレー交通計画調査では、現在あまり有効に活用されていないマラヤ鉄道の用地や施設を活用した、通勤鉄道輸送サービスの導入を、道路網の整備、交通管制システムの導入と併わせて提案した。この提案に沿って、都市交通施設整備事業が間もなく実施されようとしている。



ブラジルの都市交通事情と我が国の技術協力

在ブラジル日本大使館

一等書記官 高橋 忍

はじめに

筆者は、ブラジルにある日本大使館で、技術協力業務に携わっている。ブラジルは国土が広大であり、あまり各地を見て回る機会もないので、ブラジル以外の都市における交通事情には詳しくない。従って、以下ではブラジリアの交通事情について述べるとともに、ブラジルの都市における一般的な交通事情についてごく簡単に紹介したい。なお、ブラジリアの都市計画に関しては、「新都市」88年12月号（都市計画協会）の拙著を参照していただければ幸いである。

ブラジリアの交通事情

ブラジリアは、約30年前にできた新首都であり、ルシオ・コスタの設計した計画都市である。従って、土地利用が機能的に計画されており、道路網も体系的で、立体交差、ロータリー等が多く採用されているため、信号が極めて少なく、非常にスムーズに走行することができるよう計画されている。

ブラジリアの人口は近年急速に増加し、現在は約180万人（衛星都市を含む。母都市は約44万人）に上っている。これらの急激な人口増の大部分は東北部や中央西部等の農村地域からの低所得者の流入によるものである。また、母都市に居住できるのは比較的裕福な者のみであり、大部分の低所得者は20～30km離れた衛星都市に住むことを余儀なくされている。

これらの近年の人口増加に伴い、計画都市ブラジリアにも、住宅供給の問題、雇用機会の不足と職住遠隔化、上水の不足、下水処理問題、治安の悪化等の問題が生じてきている。交通面においては、

(1) 自動車交通量の増加による商業業務地区を中心

とするピーク時の交通混雑、

(2) 交通事故、特に歩行者の安全性の問題、

(3) 衛星都市から母都市へ通勤するための公共交通機関の問題等が生じている。

特に深刻なのは、現在バス交通のみに依存している衛星都市・母都市間の公共交通機関の問題である。バスは、自動車を保有できない低所得者の唯一の交通手段となっており、衛星都市から母都市への通勤の足として重要な役割を担っている。しかしながら、バス利用者数が近年極めて増大しており、ピーク時には極めて著しい混雑を呈している。すなわち、バスで対応できる限界を越えており、マストラ等の導入が必要な状況となってきている。このため、政府ではマストラ整備を計画しているが、資金難、採算性の問題（高いピーク率・重方向率、利用者から徴収できる料金に限界があること等）などのため、実現の見通しは立っていない。

ブラジルの一般的都市における交通事情

ブラジリアは、ブラジル人の誇りとする計画都市であり、ブラジルの顔たる首都であるので、交通面における整備は非常に進んでいる方である。ブラジル国内の他の都市においては、一般的に、道路整備、公共交通機関の整備は、ブラジリアに比して相当遅れているといえる。

どの都市においても、近年の都市化現象（農村地域からの低所得者の流入を中心とする人口急増）のため、様々な都市問題が生じている。一般的に言えることは、自動車交通量の増大に伴う道路交通混雑、市民の大部分を占める低所得者の交通手段の確保の問題（彼らは家賃等の問題で都市の周辺部に居住せざるを得ず、また料金負担にも限界がある）が深刻

な状況にあると言うことである。

このような状況に対し、資金難（公共部門の財政難、海外からの融資難）等のため、これらの問題への対応は大幅に遅れている。特に、サンパウロ、リオ等大都市を中心に道路交通混雑、マストラ整備の遅れが目立っている。

ただし（それ故に）、バス交通がわが国以上に効率的に活用されている場合もあり、わが国のバス交通政策の参考となるような事例も散見される。

わが国の技術協力

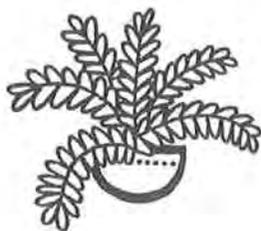
都市交通分野では、これまでに、短期専門家派遣（主要都市の技術者の指導、セミナーの開催）が数回行われてきており、昨年からは初めての開発調査としてベレーン市において都市交通計画調査（マスタープラン調査）が開始された。

これらの技術協力は、連邦政府の運輸省傘下のブラジル都市交通公社（EBTU）を通して行われてきている。EBTUは、技術レベルも比較的高く、全国の各都市に技術的・資金的な援助（資金援助は、世銀融資の窓口といった意味合いが強い）を行うとともに、周辺の中南米諸国やアフリカのポルトガル語圏のブラジルよりも遅れている国々に対する技術援助も行っている。また、サンパウロ等の大都市にお

いても技術レベルは比較的高い。

しかし、全体的に技術者の層が薄く、各技術者も、ヨーロッパやアメリカ等で都市交通技術を学んできており、知識としては相当のレベルにあるといえるが、資金不足等のため、これらの知識を実際にブラジルの都市に適用する機会がほとんどないために、実用面から見た技術力には相当問題があると思われる。また、わが国における都市交通計画が、現況交通に関するデータを十分に収集し、分析した上で作成されるのに対し、ブラジルにおける計画は、バックデータが必ずしも十分であるとは言えない場合が多く、トップダウンで決定される場合が多い（すなわちトップが代わると計画も大幅に変更される）ようであり、こういった面でも問題があると思われる。

従って、都市交通分野におけるわが国からの技術協力をさらに強化することは、極めて意義のあることであると考えられる。また、今後は、ブラジルを介して第三国（中南米諸国、アフリカポルトガル語圏諸国）への技術協力を行うことも検討に値すると思われる。これは、わが国が直接協力を行うことが困難な国に対しても、ブラジルの文化・言語（ブラジルは日系人も多い）を活用すれば比較的容易になるケースがあると思われるからである。



マレーシアの1年8ヵ月

横浜市道路局街路部

企画課長 金 近 忠 彦

1.はじめに

国際協力事業団（JICA）からの要請を受けて、建設省がマレーシアへ派遣する交通工学専門家を横浜市に依頼してきたのは派遣予定のわずか3ヶ月前であった。

それまで海外経験は勿論、海外協力事業について特に関心もなかった私にとっては全く突然の話であり、引き受けるべきか否か大いに迷った。今でこそ全国の自治体で「国際性」が標榜され、国際交流事業が盛んに行なわれるようになったが、私の赴任した1983年当時は横浜市においても国際事業といえば姉妹都市・姉妹港の交通事業くらいであり、技術者の海外経験、情報はほとんど皆無だった。語学からは卒業以来遠ざかっており、英会話など勿論できなかった。家族も当初は皆反対であった。教育、医療、

安全面など様子の解らない発展途上国で暮すことへの不安を考えれば当然であったろう。私に対しても先進国ならともかく、発展途上国への長期派遣ではバランスシートが合わないからやめた方が良いという忠告が多かった。

しかし、結局私は引き受けることにした。最終的に私を決意させたものは、海外という未知の分野で自分を試してみたいという開拓精神と、やがて自治体にも国際化時代が来るのではないかという予感であった。

2.ペナン市への赴任

あわただしく家族とともにマレーシアに赴任した私の配属先はペナン市の土木部であった。

ペナンはマレーシア（半島部）の南西部にある面

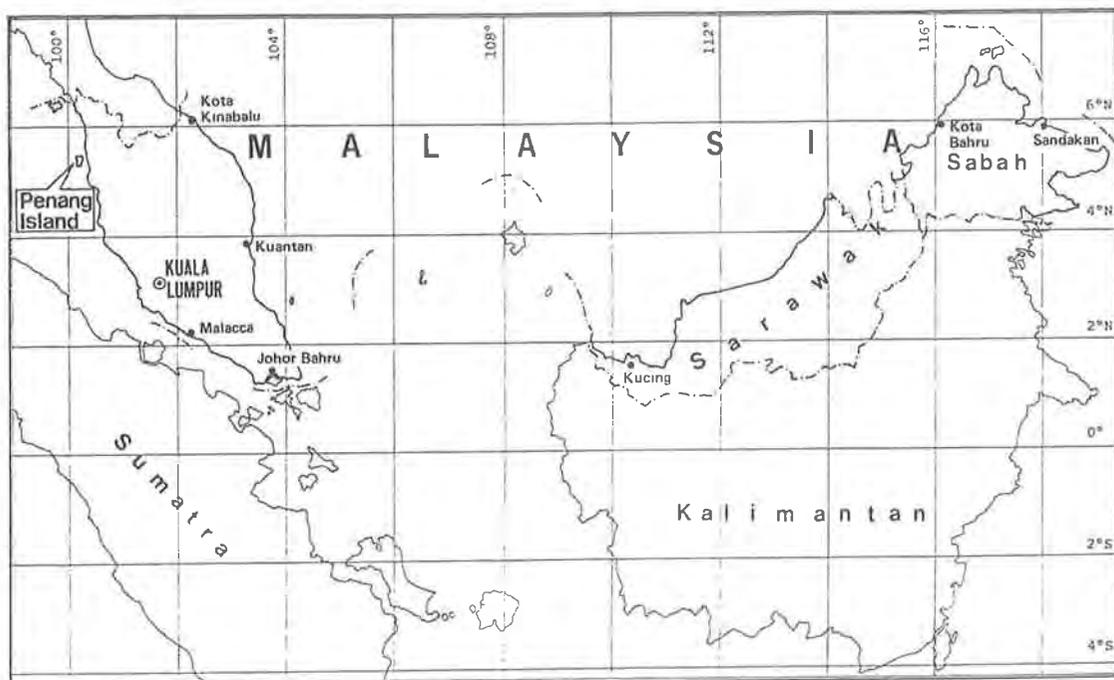


図-1 Location Map

から成り職員数5,500人、予算（1985年）約75億円。土木部予算は数億円、うち道路は、維持管理を主体に5,000万円程で横浜市の土木事務所程度の事業内容であった。



Roundabouts（ロータリー）の例

私には執務室とアシスタントが与えられたものの、カウンターパートは私の着任前に下水道担当からコンバートされたばかりという状態で、交通管理について特別な予算は何もなかった。また、私の意気込みとは逆に現地側の私に対する期待は、初代の交通専門家である前任者の1年間の任期延長要望が日本側の都合で拒否され、代りに現地事情に全く通じていない私がわずか1年間の任期で派遣されたという経緯もあって（勿論、私の語学力の貧困さが最大の理由だが）1年では何もできなくて「長期休暇」に終るのではないかという見方をされていたようだった。

さらに、当時マレーシア政府は財政、外貨事情の悪化から海外援助に依存することをやめ、国内企業による民活（Privatization）の方針を打ち出しており、一方、東京オリンピック時のような建設ブームに沸くこの国に集中豪雨的に進出した日本の建設業（当時、派遣社員数で日本の建設業の最大の進出先がマレーシアであり、この国の大規模工事の4割を受注していた）による現地業界の圧迫問題等もありあまり良い雰囲気ではなかった。

3. 提案レポートの提出

とにかく、最初の3ヶ月間はカウンターパートにくっついて現地を見ることと語学の勉強に徹した。そして、交通事故・交通渋滞の一番大きい要因となっているのは市街地内の小さなロータリー交差点（現地ではroundaboutsと呼んでおり、多くの主要交差点がこのタイプであった）であることが解り、これ

の撤去、信号交差点化、横断歩道の設置、幹線道路沿いの信号のコンピューターによる面制御方式の導入等の事業が一方通行規制の適切な導入などソフト面の施策と合せて必要だと結論に至った。これを理解させるには私の英会話能力は不十分だったので1ヶ月かけて英文レポートにした。このレポートの中ではまた、当時陳情や経験に基づいて行っていた交差点改良を道路網への交通量配分に基づいて、点ではなくネットワークとして整備するよう提案した。また、ペナン橋による本土との接続、Komtarビルへの州政府・市役所等の移転を機に、市街地全域を見下ろせるこのビルに交通管制センターを設置し、信号設置と面制御の段階的導入を行うことを提案した。

当時の土木部長Thomas Ganはこの提案は、彼



完成したペナン交通管制センター

のままに求めていたものだと言って大いに賛同してくれ、コンピューター等センター機材を日本側負担、信号機等端末機材及び設置工事費、交差点改良費、センター建設費を現地側負担とすることで、日本政府へ要望しようということになった。

4. デモンストレーション工事

当時の見積りで日本側負担が約5,000万円、現地側負担が約2億円であった。この計画を実現するためには、まず市議会に説明し通常の道路予算の数倍に相当するこの予算を確保する必要がある。日本の経済援助だと当然日本の業者が事業を受注すると一般に思われており、先に述べたような事情から市会の予算承認は大変困難な状況であった。そこで現地側負担部分はすべて現地業者となるようにし、更に管制システムの実際を見てもらうため、JICAの研修制度だけでなく建設省の国際会議や横浜市の研

修生受け入れ制度等まで最大限に活用して、市長以下市の主要な関係者に次々日本視察を行ってもらった。

しかし、市会の承認の決め手になったのは、むしろ日本側からペナン市に寄贈され、目抜き通りの交差点に設置された1基の日本製信号機の品質の優秀さに対する一般市民の評価であった。現地へのデモンストレーションとして寄贈したこの信号機の設置工事及び交差点改良工事を、プロジェクトの試行事業としてすべて市の直営及び現地請負業者の手で行なった。日本側関係者を呼んだ贈与式典を3ヶ月後に設定し、これを目標に工事工程を組んだが、過去このような工程が完全に守られたことは皆無であるとのことで、土木部長は日本側が提案した現地での(一般市民を前にした)式典を拒否し、万一、工事が遅れても良いように市議会議場で行うことにした。様々の予測しなかったトラブルが起これる工程が大巾に遅れていたが、ともかく式典前夜、土木部長以下市の技師、直営班、現地請負業者など全員総出で徹夜の突貫工事を行ない、何とか夜明け前に真新しい舗装に白線を引き終り、信号機が作動を始めた時は、半ばあきらめていただけに大変感激した。日本での工事に較べればはるかに規模は小さかったが、はるかな赤道直下で、膚の色、言葉(請負工事の監督は福建語しか話せなかった)の様々に異なる人間達を相手にともかく目標を達成できたことは大変嬉しかった。彼らの仕事に対する責任感を疑っていた私は大いに認識を改めたが、初めて徹夜の突貫工事を経験した彼らにとっても大きい収穫であったに違いない。式典までのわずかの時間に工事関係者であげた祝杯の味は今も忘れられないものとなった。

式典成功後、この一基の日本製信号機が、現地の既存の欧州製のものに較べ機能、デザイン、耐久性が抜群に優れており、市民やマスコミの間で評価が高かったことが幸いし、交通管理システム導入の市会承認を得ることができた。

市内部での計画オーソライズの後、翌年7月に予定されていた日・マ政府間の技術協力案件に関する年次協議の場に本案件を乗せるために、首都クアラルンプールに何回か出張し、マレーシア政府や大使館へ説明・協力要請など陳情活動を行った。その後、紆余曲折を経ながらも(私もこのため任期を2度に

わたり延長し結局1年8ヶ月の滞在となったが)このプロジェクトは日本政府の技術協力案件として採択されることとなった。そして、帰国後2年を経た1987年、フィリピン・マニラに次いで2番目の日本の技術援助による交通管制システムがペナンに誕生したのである。残念ながら今日まで私はその完成した姿を見る機会を得ていないが、私の計画通り、ペナン市街を見おろすKomtarビルフロアの交通管制センターはオープンしているとのことである。

5. 帰国にあたって

短期間の赴任であったにもかかわらず一応の目標が達成でき、現地側に感謝されて帰国できたことに大変満足している。マレーシア滞在は、私にとって異った民族、文化や都市に触れることができ、日本を外から見る目が養われたなど非常に良い経験だった。赴任早々驚かされたのは、マレーシアの人々が当り前のごとく2〜3カ国の言葉を話しているということだった。公用語はマレー語であり、役所の文書や市議会ではマレー語、職場でのビジネスや技術の話は英語が中心である。さらに仲間同士のインフォーマルな会話は出身に従って各々、タミール語や広東・福建語等で話す。時には会議の中で議論が白熱すると言葉や文章がチャンポンになって飛び交う。このような複合民族国家、バイリンガルの社会は私達日本人には想像もできないものであった。

言葉だけでなく、生活面においても最初は日本との違いに大変とまどった。当初はよく病気になったり、交通事故に会ったりした。中でも苦勞をしたのは住宅のことであった。家主が天井裏にネコイラズを撤いていたものが何かの拍子に床にこぼれており、これを家族の気付かないうちに1才半の息子が飲み込んでしまいあやうく一命を取り止めた事件や隣家がある日突然ライオンダンス(獅子舞い、所得の低い家庭の子供達の収入源となっていた)のスクールになり朝から晩まで騒音をたてられ家族が精神的に追いつめられた時もあった。転居しようとしたら、住宅賃貸契約に「借家人が自分の都合で転居する場合、1年分の家賃を支払うこと」という条項があり(不動産屋から通常の契約だといわれ全条項を注意深く吟味する努力を怠った私が悪かったのだが)シンガポールに在住していた家主と大ゲンカの末、家

を飛び出したりもした。しかし、これらのトラブルも言葉の問題と同様、現地へ慣れるに従い起らなくなり、快適な生活が送れるようになった。帰国の頃には、広い住宅、美しい環境、快適な生活がすっかり気に入った家族は、任期の再延長を願う程になっていた。

帰国に当り、市長、助役を始め役所の色々な人達



巨大な街路樹



海ガメの産卵

から記念の品を頂いたが、一番感激したのは、貧しい私のインド人のアシスタントや家の使用人達が、彼らの乏しい貯えの中から、私や家族に記念品を手渡してくれたことであった。帰国日を事前に教えると直前になって裏切られ、貴重品やお金を盗んで逃げられるという話を日本人仲間からよく耳にしていただけに最後まで尽してくれた彼らには感謝の念で一杯である。人情は国や民族を越えて通じるものだと思った。しかし、100世帯余りのペナン在住日本人の中にも、私の赴任中、不幸な帰国をされた方を何人か知っている。強盗などいくら用心深くしていても避けようがないだけに、家族全員無事に楽しい思い出を持って帰国できたことに感謝しなければならないと思う。

海外での勤務は、恐らくこれが最初で、かつ最後

の経験となるであろうが、私にとってペナンの1年8カ月は生涯忘れられないものとなる。初めてクアラルンプールの空港に降り立った時のあの赤道直下の灼熱の太陽、ペナンの強烈に明るく美しい紺色の空と海、豊かな緑、東洋と西洋が見事に調和したエキゾチックな街並み、海中に沈んでいく美しい夕日、また東マレーシアへのドライブで通過したジャングル、南シナ海の一面のサンゴ、満月の夜、涙を流しながらの大海亀の神秘的な産卵……この一文を書いている折も、目を閉じれば、これらの場面が昨日の事のように鮮かに浮んでくるのである。



美しいペナンの夕日



携行機材によるロードマーキングの指導

6.その後

私の派遣を契機にして、横浜市とペナン市は1986年より都市づくり協力のための技術職員交流プログラムをスタートさせたが、その後、関係者の努力により、これが更に発展して、環太平洋の自治体間の都市づくりの相互協力のための組織、アジア太平洋ネットワーク会議（CITY NET）が1989年10月の上海会議において設立され、細郷道一横浜市長が会長に任命された。次回は1991年にクアラルンプール及びペナンにおいて開催されることとなった。

専門家奮戦記in^{バンコク}盤谷

住宅・都市整備公団

都市再開発部 市街地区画整理課

専門役 松 永 政 和

都市開発に係るJICA専門家として、バンコク首都圏庁都市計画部に派遣され、2年の任期を終え、過日無事帰国した。以下、かの地での公私に亘る生活を、その都市事情も含めて紹介する。

〔その1 都市事情〕

1. 都市問題は首都問題

タイ国の都市化は、国全体からみればさほどでもない。総人口約5,400万人のうち、都市人口は18%にすぎない。我が国では76%、他のアセアン諸国では、30~50%も示していることと比べ、著しく低い。しかし、問題はこの都市人口のうち大半(58%)をバンコクが占めていることにある。同様の指標が、我が国で22%、他のアセアン諸国で20~30%であることを考えると、いかに過度な集中が行われているかがわかる。加えて、バンコクだけで国民総生産の45%、製造業のそれについては73%も占めている。

つまり、タイ国では都市問題は、ほとんど首都問題と言い変えてもよい。

2. 都市問題の御三家+α

このようなバンコクでは、御多聞に漏れず都市問題が山積している。交通、排水、住宅が都市問題の御三家。最近ではこれに環境問題が加わる。

交通問題では、まずマストラのないことが挙げられる。500万人以上の都市でマストラがないのは、世界的にもめずらしいことらしい。公共輸送はバスに頼っている。政治的に料金が押さえられ、経営が思わしくないことから設備投資もままならない。朝夕、鈴なりの乗客をぶら下げ、左右に車体を振り、黒煙を吐いてヨタヨタと走っている。

日常的な交通渋滞が、時としてすさまじいものとなることがある。長時間、全市的に全く車が動かな

くなる。降雨、国賓の訪問、給料日の直後などの理由はうなづけるが、主要なデパートのバーゲンセールでも全市的な渋滞となる。逆に小中学校が休みになると交通量は大幅に減少する。教育のシステムが交通問題に関わるなどとなると奇異に思えるかも知れない。バンコクでは中流以上の家庭の教育熱は高く、都心部に立地する名門校に越境入学が大量に行われている。これら子弟の交通上、治安上の安全のため、両親の通勤のマイカーに同乗となる。この層が、学校が休みになるとほとんどバスに切り換わるため、くだんの交通量の減少となるわけである。JICAの調査によれば、このような交通量はラッシュ時の17%にもものぼらしい。

3. 絶好調の経済、拡大する都市問題

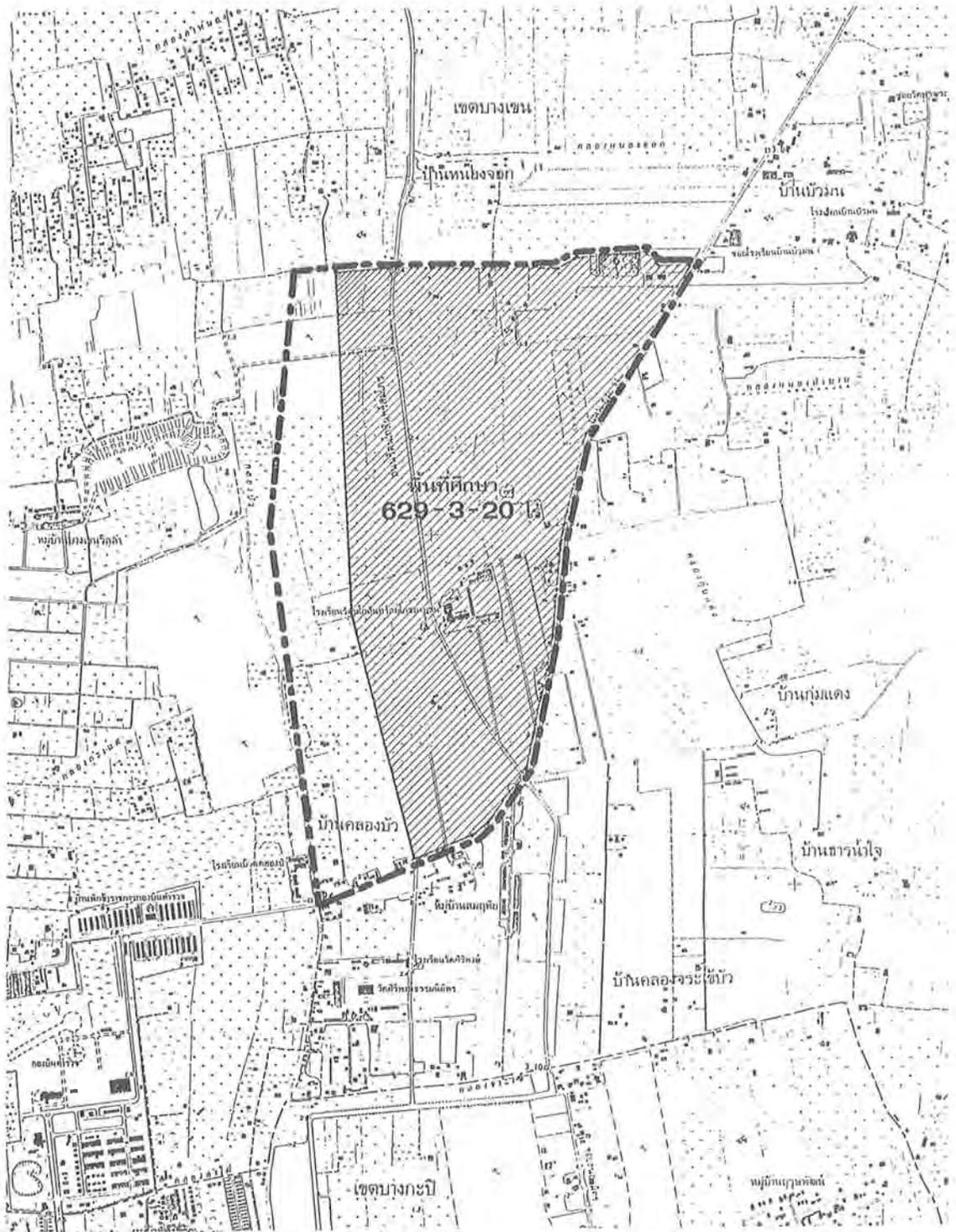
今、タイ経済は大変な活況を続けている。1988年には、物価上昇率が3.8%である一方、経済成長率は11.7%となった。アセアン諸国のなかでもズバ抜けた経済成長となり、日系企業の進出も空前のものとなった。

これを背景に都市問題も、ますます拡大している。高い取得税率にもかかわらず、自動車数は年率12%も増加している。一方、地価も年平均15%ほど上昇しており、このため郊外部の住宅開発もさかんに行われている。国際空港近くの民間戸建住宅開発では総戸数4,000戸を2年間で完売したという。自動車数の増加、居住地の遠隔化によりますます交通問題も深刻になってきている。

〔その2 解決への途〕

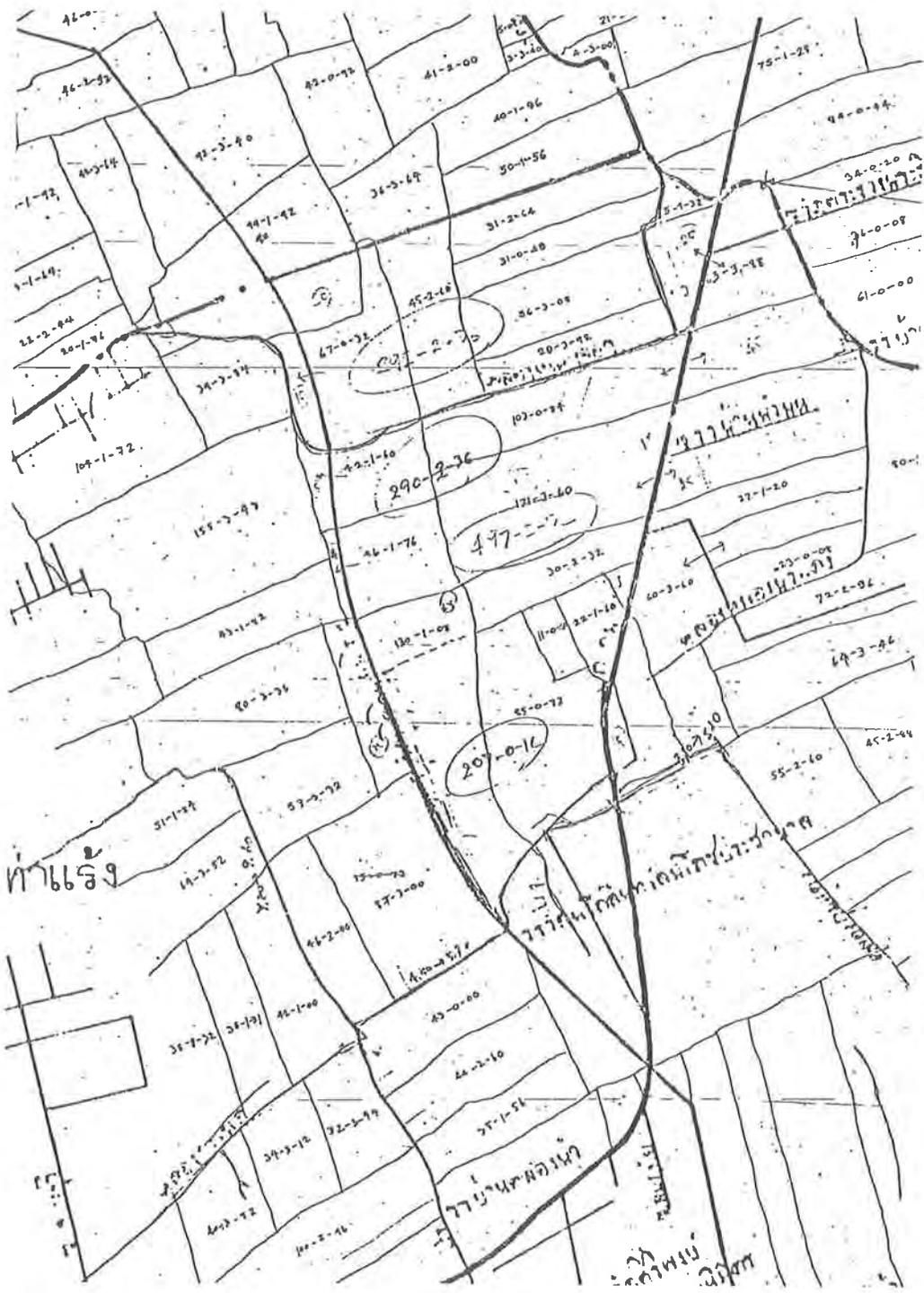
1. 百花繚乱、大規模プロジェクト

このような都市問題に対して、政府及び我が首都圏庁も手をこまねいているわけではない。さまざま



<p>โครงการศึกษา: การจัดรูปที่ดิน กรณีศึกษา: แขวงท่าแร้ง-ออเงิน เขตบางเขน กทม.</p>		<p>สัญลักษณ์</p> <p>--- แนวขอบเขตโครงการ</p> <p>▨ แนวขอบเขตพื้นที่ศึกษา</p>	
<p>จัดทำโดย</p> <p>คณะทำงานการจัดรูปที่ดิน กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร</p>	<p>แบบแสดง</p> <p>บริเวณพื้นที่โครงการ</p>		

图—1 土地現況



<p>โครงการศึกษา: การจัดรูปที่ดิน</p>	<p>สัญญาที่: _____</p>	
<p>กรณีศึกษา: แขวงท่าแร่-ออกเงิน เขตบางเขน กทม.</p>	<p>_____</p>	<p>0 100 300</p>
<p>จัดทำโดย คณะทำงานการจัดรูปที่ดิน กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร</p>	<p>แบบแสดง โฉมที่ดิน (เดิม)</p>	<p>50 200 31</p>

图-2 計画图



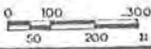
<p>โครงการศึกษา:การจัดรูปที่ดิน กรณีศึกษา: แขวงท่าแร้ง-ออเงิน เขตบางเขน กทม.</p>	<p>ผู้จัดทำงาน</p>	
<p>จัดทำโดย คณะทำงานการจัดรูปที่ดิน กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร</p>	<p>แนบแสดง แปลงที่ดินที่จัดรูปแล้ว</p>	

图-3 地 積 图

なプロジェクトが提案されている。交通関係では、首都高速道路（第2次計画）、都市高速鉄道、市内幹線道路の立体交差化、環状道路の整備、ATSによる信号制御など。このほか、東部臨海開発、官公庁集団移転計画、第二国際空港の建設、メナム河大規模分水路、はては我が国同様、遷都も真剣に議論されているらしい。

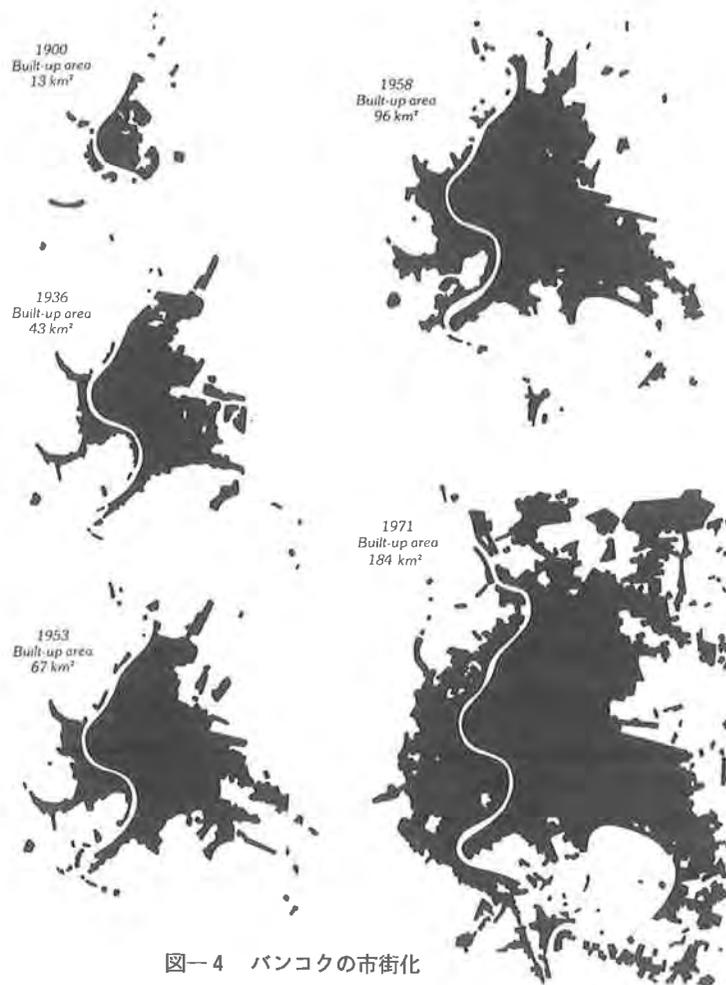
これらは単なる構想段階に留まっているものもあるが、いくつかは我が国の協力等により既に本格調査または事業に着手しているものも少なくない。なかでも特筆すべきは高速道路と高速鉄道。共に本格的な民活方式を導入している。これは30年間の契約期間内に業者が施設建設、運営し、その後にはそっくり政府が施設を譲り受けるというものでBOT方式と呼ばれている。上記2事業は、既に日系企業を含む事業者が決定し、細部の調整を行っている。この方式を生み出した背景は政府の台所事情の苦しさが

ある。政府の財政規模は茨城県、バンコク首都圏庁のそれはほぼ三鷹市に匹敵する規模であることを考えると、かくなる方式の導入もうなづける。

2. 初めての都市計画

都市計画をめぐる動きについて若干紹介する。タイ国では1952年都市計画法が制定され、その後1975年の全面改訂を経て現在に至っている。しかしこれに基づくバンコクのマスタープランは、1960年代から数次に亘る策定の試みがなされたものの、いずれも頓座している。今般、再度手続きがなされ、既に縦覧、意見書の処理を終え、今後閣議決定がなされればバンコクではじめての都市計画が策定されることとなる。法律によれば、この後に特定計画と称する詳細プランが引き続き都市計画に位置づけられる。

このように紆余曲折を重ねてようやく策定されるマスタープラン、その意義は認めるものの課題がないわけではない。



図一四 バンコクの市街化

まず、その土地利用計画。さまざまな関係機関との度重なる調整の結果、極めて現況重視のプランとなっている。現況土地利用図とほとんど同じ。「こうすれば良くなる計画」というよりも「これ以上悪くならない計画」である。次いで規制、誘導、開発に係る手法が全く示されていないことが挙げられる。土地利用のゾーニングはなされているものの、目標とする土地利用を達成するための方法が論じられていない。さらには、都市計画を適切に実施するため、密接に関連すべき他法令、特に建築基準法、道路法等とのリンクが欠如している。このあたりは、筆者なりに、今後特定計画と並行して明らかにすべしとの提言を残してきたところである。

3. 区画整理は導入できるか？

最近、都市計画における規制、誘導、開発の手法として、我が国の地域、地区制度や市街地開発事業が注目を集めている。なかでも区画整理事業については、先頃、区画整理国際セミナーをバンコクで開催することを決定したように、関係者は強い関心を持っている。土地執着型の国民性、都市部に限れば土地登記が整備されているなど、いくつかの背景があるが、とりわけ道路事業等において全面買収型の基盤整備の行き詰まりも大きい。地主が用地交渉に

応じないため、行き止まりのまま何年も事業がストップしている幹線道路を、市内の多くに見出すことができる。もちろん収用も権能としては付与されているものの、我が国同様、なかなか行使できないようである。

そこで我が部において区画整理に係る研究チーム(11名)を設置し、スタディを始めた。筆者からひととおりの制度紹介等を終えた時、チームの一員から「農業関係の手法でよく似たものがある。」との情報で、さっそく調べてみると我が国で言う耕地整理法である。減歩は一律7%にするとか、換地計画における照応の原則などが言及されている。我が国では、区画整理の黎明期に耕地整理法を準用したことはよく知られているところでもあり、所管する農業組合省へのヒヤリングや施行地区の視察を行った。このほか、区画整理を実施する上で関連する、土地評価手法、土地登記システム等の社会制度を我が国との比較において議論したり、バンコク郊外部において2、3のケーススタディを行い事業スキームの設定をした。

これらのスタディを通じて区画整理に係る制度そのものの理解は、かなりなされたと確信している。彼らの多くは欧米での留学経験を有し、机上の理解

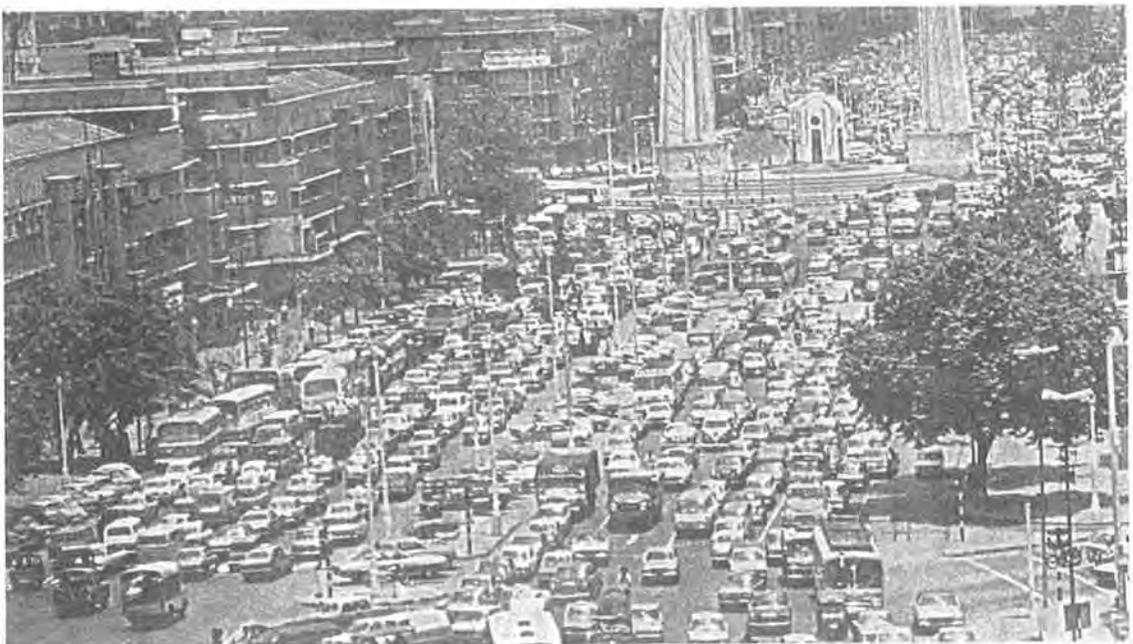


写真 バンコクの交通渋滞

力は相当のものがある。ギリシャから始まる都市形成などを論じたりすると、筆者もタジタジであった。しかし悲しいかな実務経験が皆無である。実務を通じた話をするに興味深いようである。この意味では、事業の成功例よりもむしろ失敗例、あるいは実務上の課題などを説明すると参考になるようであった。

ともあれ、都市計画を実現するための効果的手法として区画整理が一日も早く導入できることを期待している。

〔その3 派遣の心得〕

1. 案ずるより……

派遣が決まると、初めての異国での生活を想像し、色々と不安になるものである。筆者の場合は、まず語学。直前の研修ぐらいでは、なかなか錆は落ちないものである。開き直って赴任したわけであるが、結論的には「何とかなる。」ということであった。我々の主目的は技術を伝えることにあるため、図面や資料をふんだんに使えばよい。言葉は単にこれを補う道具である。これがだめなら実際プランを書いたり、実施例の写真を見せれば、相手も同じ分野の技術屋、かなり理解はできるものである。語学の能力はかなり高いが、内向的だったり、無口な性格故、

なかなか職場に溶け込めないという話も時々耳にした。語学力の優劣よりも、本質的に柔軟な発想ができるかにかかっていると思う。家族が生活に慣れるかどうかということも、これと同様のことが言えるのではないだろうか。

2. 縦、横に広がる顔

海外に赴任して、何よりも有意義であったのは、顔が広がったことである。タイ人との交遊はもちろんであるが、日本ではあまり身近に接することができない本省の幹部の方々とも食事を共に、御教示を得ることができた。これを縦の顔の広がりとするならば、同じように派遣されている異分野の専門家との交遊は横の広がりとも言える。ともかく、さまざまな分野、立場の人々に接する機会を得たことは何ものにもかえ難い財産になったように思う。

任期どおり2年で帰国することを家族に知らせた時、異口同音に、「もう少し居たい。」との言葉を聞くに及び、赴任して良かったとの意を改めて強くした次第である。その後、帰国してしばらくしてから下の娘が突然電車に乗るのを嫌がり、理由を聞くと、「皆怒っているような顔をしている。タイでは皆、微笑んでいた。」とのこと。何やら複雑な感慨を抱きつつ、満員電車にとび乗る今日この頃である。



マニラで感じたこと

マニラ首都圏委員会

伊藤文平

春爛漫の日本をあとに4時間、灼熱のマニラ国際空港に降り立ったのは一昨年(1988年)の4月中旬、はやいものでもう1年と9カ月が経過しました。残りはもう僅か3か月。とにかく時間が経つのは早いなあと最近はしみじみと感じています。こちらでの生活を始めた頃はちょうど季節で言えば真夏、こちらの学校は3月中旬から始まった夏休みの最中で、連日最高気温が36~37℃という日が続き、大使館、JICA事務所、派遣先への挨拶や諸手続、当座の生活用品の購入、家探し等何をするにも大汗をかいていました。少し体を動かす度に、『それにしても何と暑いことか!』と一人呪っていたのを憶えています。私の場合は、子供達の学校と末娘の予防接種(これまでは全く家内に任せきりでしたが、日本では乳児期から幼児期にかけて三種混合、ポリオ、ツベルクリン、はしか等の予防接種を、子供の健康状態をみながら、手際よく次々とこなしていかなければならないということ、4人目にして初めて知りました。)の関係で家族の来比を8月に予定していた為、家探しをあまり急ぐ必要がなく、これは今から思えば賢明な選択だったようです。炎暑の中クーラーのききが悪い車に乗って、たくさん空家を見て廻るのは本当に疲れるものです。

暑い暑いマニラも5月の下旬頃になると少しずつ気温も下がり始め、(それでも暑いことには変わりありませんが……)空にはたくさん雲が目につき始め、時々シャワーも見られるようになります。いよいよ雨期の到来です。雨期といってもマニラでは連日雨が降り続いているわけではなく、1日1~2時間シャワーのある日が続き、真夏より少しは過しやすくなります。ただこの時期に時々訪れる台風は、日本で経験するような強い雨、風を伴うもので

はありませんが、雨が降り続き、これがマニラ首都圏内のあちこちに洪水被害をもたらし、大きな問題となっています。

11月に雨期があげると、マニラは最も過しやすい時期を迎えます。朝はめっきり涼しくなり、また日中の気温も30℃を超えることもなくなり、更にいいことには空気も乾いてとても“快適”な生活を送ることができます。日本で言えば初秋の気候というところでしょうか。この快適な季節は2月の下旬か3月の上旬まで続きますが、その後は日に日に暑くなり、3月下旬の復活祭の頃が一年中でも最も暑い季節、真夏となります。

私の家族は家内と子供が10才を頭に4人の計6人です。こちらでいろいろな人達に会って家族の紹介をする度に、『日本では子供は2人迄と聞いていたが……』とか、『日本には家族計画プロジェクトはないのか。』(フィリピンでは昨年の3月迄日本の援助で、“家族計画”プロジェクトが実施されてきました。)などとひやかされています。子供が多いこと、さらに末娘が一才になっていなかったこともあって、赴任前にはマニラの医療事情、子供の教育、治安状況等にかかなりの不安がありました。ところが実際に生活を始めてから、これはこちらに住んでおられる方々からの助言に負うところが非常に大きいのですが、これらの不安が概ね解消される迄、そんなに長い時間かからなかったように記憶しています。

たとえば赴任前に最も心配した医療機関について言えば、自分の体の調子が悪い時に相談したり、子供が熱を出したりした時に気軽に診察してもらえるホームドクターから、かなり高レベルの医療サービスを受けることができる総合病院まで揃っており、マニラ首都圏に関しては問題なしと言っていいと思

います。こちらの事情がよくわからず、心配のあまり日本で買い揃えてきた抗生物質を中心とした薬品類は、一度も出番が与えられないまま寂しく冷蔵庫の中で眠ったままです。



マニラ首都圏の足LRT

長女は小学校の5年生、長男は2年生、いずれもマニラ日本人学校に通学しています。小学校と中学校が併設されており、現在生徒数は約380名です。校舎は新しく、設備も日本の学校に比して遜色ないと思いますが、マニラ首都圏の南端パラナケ町にあり、多くの日本人が住んでいるマニラ市やマカティ町から離れている為、子供達は専用の通学バスや自家用車で通っています。朝夕30分ずつのバス通学、それもエアコンなしのバスで、子供達にはかなりの負担になっているようです。それでも朝寝坊の我家の子供達が、別に不平も言わず朝早く起き、7時過ぎに嬉しげに家を出て行くところを見ると、こちらの学校は彼らにとって結構楽しいところのようです。

日本の新聞紙上を賑わすフィリピンの話題と言えば、日本人が被害者となった強盗、殺人事件、クーデター騒ぎ等暗いものが目立ち、治安の悪さが特に強調されているようです。これを見れば殆どの方が、フィリピンは、マニラは、大変物騒なところだと思ひ込まれるのも無理もないかもしれません。マニラの治安状況が、日本の都市に比べて決してよいとは思えませんし、安心して住める街とは確かに言い難い処です。でも、たとえばある場所には夜は近づかない方がいいとか、移動は基本的には自家用車ですること等々、日常生活を続けていくうえで最低限必要な約束事を守っていれば、マニラは皆さんが想像している程恐ろしい街では決してありません。新鮮な又日本ではなかなか手に入らないような果物、野菜、魚貝類等が豊富に且つ安く手に入り、また日常

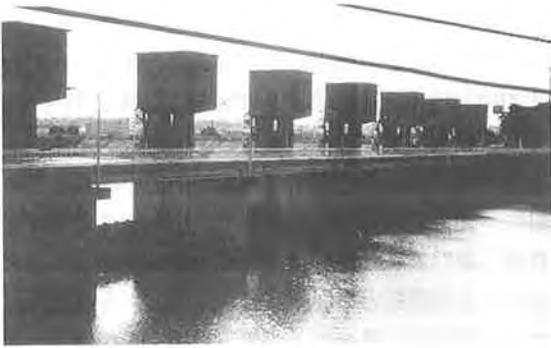
生活用品も安くて、更に言えば炊事、掃除、洗濯、子守り等の家事を引き受けてくれる使用人を雇うことも可能であり、結構楽しく暮せるところです。ただ最近では物価の上昇が続いており、買物に行く度に値段が上がっているという悩みがありますが……。



政府による中所得者用住宅開発 (BLISS)

私はJICA専門家として、マニラ首都圏の都市計画、都市整備のお手伝いをする為、神戸市役所からマニラ首都圏委員会 (Metropolitan Manila Commission: MMC) に派遣されています。日本では、フィリピン第一の都市マニラとか、首都マニラというふうに言われますが、これはマニラ首都圏を指して言われているものと思います。実際は首都圏内には4市 (City) 13町 (Municipality) 計17の地方自治体が含まれており、各自自治体では住民の選挙によって市長、町長が選ばれ、住民から徴収する税金や中央政府からの補助金をもとに、住民に各種のサービスを供給しています。17の自治体が含まれているといっても、市街地は市町界を越え広い地域にわたって拡がっており、首都圏全体は全く一つの都市としての形態をなしているため、地方自治体が供給するサービスのうちあるものは、個別に供給されるより、一つの機関によって首都圏全体に供給される方が効率的であり、またサービスの質の維持、向上も図り易いと言えます。

このような観点から、広域的に住民にサービスを提供することを目的として、1975年に私が派遣されているMMCが設立されました。現在MMCは、(1)都市整備計画の立案、調整及び自治体への指導、助言 (2)ゴミの収集、処分 (3)道路、水路等基盤施設の維持管理 (4)地域医療活動 (5)交通取締 等の業務を、自治体からの負担金や各種手数料収入等を主な財源として行っています。



日本の援助で建設されたManggahan放水路及び調節堰

現在マニラ首都圏では、もともと高い人口の自然増に加えて、激しい地方部からの人口流入により、爆発的な人口増加が続いています。1985年に694万人と推計されていた人口は、その後も毎年2.5%以上の高率で伸び続けており、21世紀初頭には1000万人を越すものと予測されています。

このような急激な人口増のなかでマニラ首都圏は、十分な都市整備、特に道路、下水道等の基盤施設の整備を進められないまま肥大を続けており、(1)特に低所得層の実質所得の低下、(2)失業者の増大、(3)住宅等基本的なサービス供給の不足、(4)洪水問題、(5)市街地の無秩序な拡大等大きな都市問題に直面しています。これらの問題は、人口の約 $\frac{1}{3}$ を占めるといわれる都市貧困層に対しより大きな影響を及ぼしており、事態を一層深刻なものにしています。

これに対し現アキノ政権は、地方の開発、農業重視の姿勢をとっていますが、国内総生産の約30%を産み出し、政治、経済、文化、教育等の中枢的な機能が集中しているマニラ首都圏を、このままにしておいてよいわけはありません。これらの問題解決に向けて、都市機能を充実し都市環境の改善を図ることが、この国全体の安定と発展に大きな影響をもつことから、マニラ首都圏の整備は国家的な課題として、重要な地位を占めていると言えます。

首都圏の整備と一言で言っても、再開発によってマカティ地区（マニラ首都圏の南東部に位置するフィリピン随一のビジネスセンター、経済活動の中心地）のような一大ビジネス街をつくり出す華やかなものから、道路、鉄道、上下水道等の基盤施設の整備、学校、病院、市場等の公益施設の整備、住宅の建設等非常に広い範囲を含んでいます。したがって効率的に整備を進める為には、公私を問わず関係する多

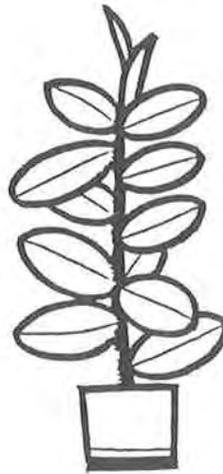
くの関係機関が歩調をそろえ、総合的に取り組んでゆくことが強くもとめられるのですが、マニラ首都圏でこれまでに行われてきた、都市整備に関連したプロジェクトの多くは、道路なら道路だけ、水道なら水道だけと各セクター毎に個別に実施されてきており、総合的なアプローチという点からすれば不十分で、なかなか所期の目的を達成する迄には至っていないようです。

日本で都市整備といえば、様々な公共公益施設の建設、運営がまず思いうかびますが、これらは主に地方自治体の責任において行われているとよいと思います。勿論、施設の種類、内容、運営形態等供給されるサービスの内容や対象は、国レベルであらかじめ決められている場合が多いのですが、“最小の経費で最大の福祉を”とよくいわれるように、効率よくサービスを供給していく為には、自治体によるサービスの選択（優先順位）と、総合的な観点に立った供給（相互の調整）は不可欠と言えます。

自治体は最も住民に近く位置しており、住民のニーズを最も的確に把握できる立場にあるわけで、都市整備のように住民の極めて多様なニーズに対応していかなければならない分野では、地方自治体の果す役割は非常に大きいと言えます。これは何も日本に限った話ではなく、ここフィリピンでも全く同じで、特にこの国では住民の多様なニーズに応える為だけではなく、民主的なサービスの供給と、とかく起りがちな腐敗、汚職を防止する為住民の参加を求めていく為にも、最も住民に近い自治体の役割は非常に大きいと思います。ところが、現状では都市整備に関する事業の大部分は、中央政府によって行われており、財源もより多く中央に配分されています。現

政権の掲げる機能、権限の地方分散政策の流れのなかで、従来中央政府が有していた権限と財源を、地方自治体へ移す動きがみられますが、まだ十分とは言えないようです。また現状では、権限、財源が移されても、それを十分にこなせる人材が揃っていないところが多く、問題はかなり深刻です。おそらく今後相当時間がかかるでしょうが、自治体レベルの人材育成に取り組んでゆくことは、長い目で見れば、この国の発展に大きな力となるものと思います。

とかくこれまでは、国際協力は国の仕事とっておられた方が多いと思いますが、最近注目されています。NGOもいろいろな分野で活躍しておられます。これらに加えて、日本の地方自治体がこれまで培ってきた経験が、政府間や姉妹都市交流のような地方自治体独自の国際協力の分野で、生かすことができればと思います。発展途上国の人達の多様なニーズに応える国際協力を展開してゆくには、今後地方自治体の積極的な参加が不可欠、と考えるのは決して私の思い入れだけではないと思います。



北イエメンでの協力体験

札幌市環境局緑化推進部造園課

北原良紀

はじめに

最初に海外派遣の話を書いた時、興味と期待と共にいくつかの不安が頭をよぎった。言葉の問題、仕事の内容、生活習慣の違い等々。自慢ではないが、私生活の上でも日本から一歩も出たことがなく、外国人と話したことさえほとんどないのである。

しかしもう一方で、この機会を逃せば二度と海外生活のチャンスはないだろうとも考えた。特に地方公務員である自分にとっては。

少し悩んだが、一人身の気軽さもあったので、思い切って行く決心をした。

そして、1988年9月から1989年9月までの1年間、国際協力事業団（JICA）の造園専門家としてアラ

北イエメンは正式な名前をイエメン・アラブ共和国という。地理的には紅海に面したアラビア半島の南端に位置している。国境の一部が確定していないため国の面積は明らかでないが、およそ20万km²で日



イエメン独特の石造りの建物（サナア市で）

本の半分程度である。

人口は一千万弱で、ほとんどがイスラム教徒であり、文盲率はいまだに75%と高率である。政治的には、1962年の王制打倒以来共和制がとられていて、徐々に民主化が進められている。

北イエメンは日本ではほとんど知られていない国だが、シバの女王とモカ・コーヒーといえばご存じの方も多いのではないだろうか。シバの女王（ちなみに名前はビルキス）は古代イエメン地方にあったシバ王国の統治者で、もう一方のモカ・コーヒーは原産地が北イエメンで、その出荷港がモカだったのでその名が付けられた。

アラビア半島というと砂漠を思い浮かべる人も多いだろうが、北イエメンには砂漠地帯はそれほど多くない。国の中央に2,000m以上の山々が連なり、年に2回雨季がある。多い所では年間1,000mmを超える雨が降るのだ。

このように雨に恵まれていて標高差があることから、地域によってコーヒー、ブドウ、ナツメヤシ、



中世の面影を残す街並み（サナア市で）

ビア半島の南端の国、北イエメンに行ってきた。

初めての海外生活であり、また生活習慣の違うアラブの国ということで苦労もあったが、未知の世界である北イエメンの生活は非常に興味深く、私にとって忘れられない国となった。

北イエメンという国

まず始めに、赴任地の北イエメンを簡単に紹介しておこう。



峠の村と斜面全体が開墾された段々畑

小麦、綿等色々な作物がつくられている。イエメンは古代から現代まで豊かな農業国である。とはいっても、近隣諸国で石油が発見されて以来、農業の地位は年々低下してきていて、危機的な状況を迎えつつある。

そして最近、非産油国だった北イエメンでも遂に石油が発見された。今のところ産出量は少ないものの今後の経済効果が期待されている。

生活習慣

北イエメンはアラブの国である。アラブの国の生活習慣は日本と違うことが多い。昼休みをたっぷりとする生活サイクルや、右手でつまんで食べる食事、左手で水洗いするトイレの方法、そして他人の、特に女性の写真を勝手に撮ってはいけないこと等あげればきりが無い。はじめは戸惑うこともあったが、3カ月程でだいたいのことに慣れ、理解できるようになった。

困ったのは、むしろ考え方の違いだった。例えば、何かを約束しても、状況が変われば約束が守れなくても仕方がないというところがある。ヒゲをたくわえたアラブ人特有の威厳に満ちた顔で確約してくれた事が、数日後にはすっかりひっくり返ってしまうということが幾度かあった。これに関連した言葉としてよく使われるのが、「ボクラ」と「インシャッラー」である。

「ボクラ」というのは「明日」という意味だが、実際の使われ方に即して訳すと「明日以降のいつの日か」という意味になってしまう。「インシャッラー」は「神がお望みになれば」という意味で、神が望めばそうなるだろうが、望まなければそうならない。神の意志は誰にも分からないから、これはつま



日本協力で造られた公園（ホデイダ市）

り、「どうなるか分からない」と言っているようなものである。

これらの言葉はすっかり有名なので、北イエメンのインテリの人達は、職場でこれらの言葉を使うとき苦笑していたものである。イスラム世界が契約社会なのは、裏にこんな事情があって必要に迫られてのことだったのかもしれない。私も仕事上のことは出来るだけ口約束は避け、書類にしてサインをもらうようにした。

言葉の問題

北イエメンではアラビア語が使われている。私をはじめはアラビア語を覚えようかと思ったが、アラビア語は文字も書き方も（右から左へ）発音も、日本語はもちろん欧米の言葉とも全く異なるのでとても歯が立たない。そもそも、数字が違うとは思いつかなかった。日本でアラビア数字と呼ばれている数字はアラブ世界では使われていないのだ。似ているのは1と9ぐらいである。そんな訳でアラビア語を勉強することは諦め、一年間の滞在中は挨拶と買物程度で終わった。

職場でのやり取りは英語である。といっても英語の使えるイエメン人は少なく、勤務先でも主任クラス以上の人達だけで、一般職員や作業員は母国語のアラビア語の読み書きができるかどうかというレベルなのである。

彼らの英語の特徴は巻き舌を使うことだ。「カー」というのは、パーマメントのことではなく自動車のことであり、「アルミ・サイト」はアルミ工場用地ではなく軍の土地ということである。「こういう発音に慣れることは非常にインポルタントだ」といった具合なのである。

当方の英語も相当に怪しいもので、出発前の研修で多少鍛えられたとはいえ、会話はほとんど未経験であり、言いたい事の半分も言えない。一方、イエメン人の方は単語力や文法は多少劣るものの、実践で鍛えた表現力がある。

こんな日本人とイエメン人の英会話でも何とかなるものである。こちらの話すことも、思った以上に通じることも分かった。英会話は中学校の英語力で十分なのだと思う。必要なのは、経験と少しの勇気と多少の専門用語である。

緑化センター計画

JICAの北イエメンに対する造園技術協力が始まったのは、今から10年あまり前のことである。アメリカのコンサルタント会社によって提案された大都市の開発マスタープランに基づき、北イエメンで初め



川沿には豊かな緑が今も残っている（タイズ市郊外）
で公共公園の整備が行われようとしていた。

そして、その実行を手助けしたのが日本だったのである。今では、こうして造られた公園が北イエメンの各地にあり、多くの市民に利用されている。

今回私が派遣された目的は、緑化センター計画の立案である。この計画はこれまでの日本と北イエメンの協力関係をさらに発展させ、公園の質的向上、特に植栽の質的向上と人材の育成を図ることを目的としており、そのための緑化樹木生産苗圃と研究施設をつくらうという構想である。

現地での仕事

緑化センター計画のためにJICAから派遣されたのは、私と東京ランドスケープ(株)の滝沢秀樹氏の二人である。

私達が着任した初年度は、構想を具体化し基本計

画をつくることを目指して作業を進めていくことになった。仕事としては、現状を確認するための全国各地の現場調査、計画策定のための資料収集、用地の選定、関係者との打合せ、報告書の作成等が主な



サナア市のスーク（市場）

仕事である。

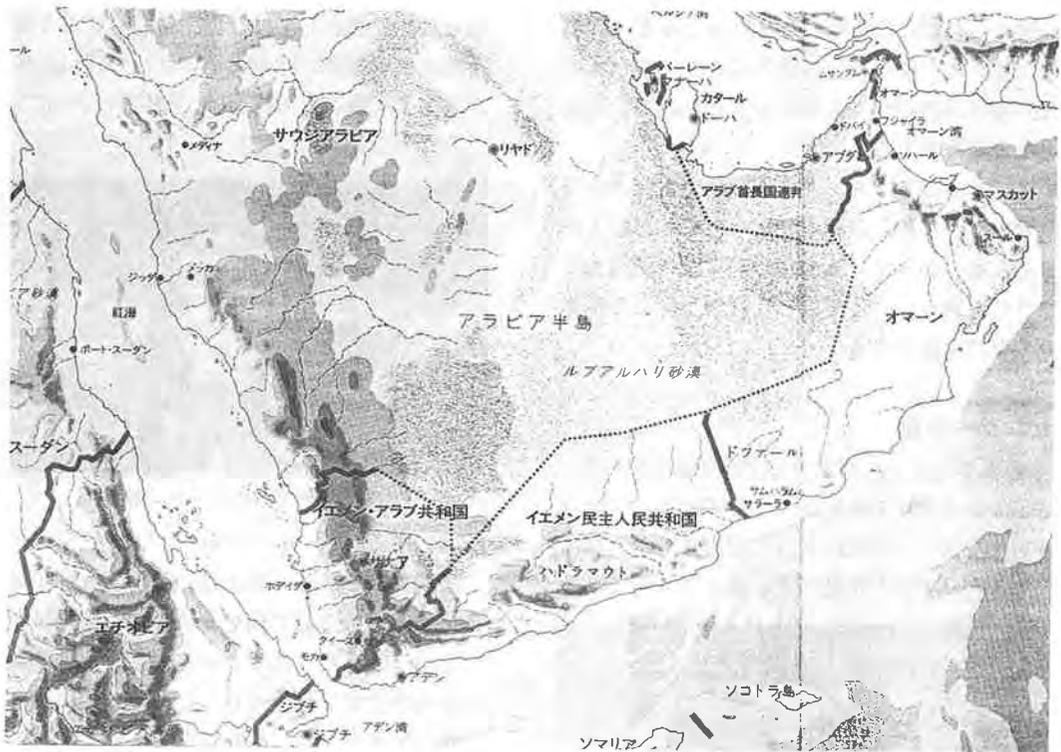
最初に取りかかったのは、我々二人がイエメンに来たことを、そして何をしに来たかを関係者に知ってもらったことだった。というのも、援助要請があったからすでに2年近くたっており、人の動きもあつたからである。

まず、緑化センター計画の意義と可能性を書いた英文のレポートを提出し、建設候補地の選定を依頼した。そして、我々は資料収集や現地調査を行いながらイエメン側から反応を待っていた。

しかし、辛うじて候補地を知ることが出来ただけで、期待したような反応は返ってこなかった。何度か打合せ等をするうちに分かってきたことは、こちらの組織では大臣や次官が動いてくれなければ何も進まないらしいということである。もちろん、どこでも大臣は権力を持っているだろうが、その度合いが大きいらしいのだ。

そこで、目標を次官を説得することに切り換え、資料を揃えて会見することになった。次官との会見の中では、緑化センターの内容を説明し、建設候補地の決定と予算措置を求めた。次官の対応は丁重で計画への理解は示してくれたものの、リーダーシップを期待できるほどのものではなかった。計画の実現に不可欠な予算措置がすぐには見込めそうもないことから、緑化センター計画は行き詰まってしまった。

そこでとりあえず、内部で計画の具体化と資料の整理を進めながら思案していたところに飛び込んで



きたのが、1990年に大阪で開かれる花と緑の博覧会への北イエメンに対する参加要請であった。

花博参加

花博への参加要請は、緑化センター計画の進展にとって絶好の機会となった。今回の花博のような国際博への参加はイエメン国内でも話題になり、緑化の意義のPRにもなるので、緑化センター計画の推進の絶好のバネになるだろう。花博については、我々JICA専門家がイエメン側のサポートをすることになったので、花博参加の打合せのたびに緑化センター計画も絡ませて、大臣や次官に強く要望していった。また、当時の松本臨時代理大使にも大臣への説得をお願いし、花博の参加とともに緑化センター計画についても大いにその意義を強調して頂いた。

こういう努力の甲斐があって、遂に北イエメン政府は花博への参加を決定した。また、緑化センター計画も用地の検討がようやく本格的に始まる見通しとなった。いよいよこれからという時に私の一年間の任期は終了した。

その後、北イエメン政府が花博参加に及び腰になった時もあったようだが、私の帰任後も現地で頑張っ



ジャスミンの花売り



結婚式の音楽隊

ている滝沢氏の努力で正式参加にこぎつけることができた。展示内容は民間パビリオンや主要国の展示

からみればささやかなものになるかもしれないが、アラビア半島の一角にこういう小さな国があることを知っておいていただけたらと思う。そして、この博覧会をきっかけに日本と北イエメンの関係がさらに発展することを、また、北イエメン国内で緑化に対する理解が広まることを期待したい。花と緑の博覧会においての際はぜひ北イエメンの出展もご覧いただけたらと思う。

おわりに

月並みだが長いようで短い一年だった。思い返すと、慣れるのに精一杯だったような気もする。

緑化センター計画は予定より大幅に遅れてはいるものの、現在も進行中である。用地も決まってよう

やく本格的な建設に向け動きだし、すべてが順調にはいかなかったが、しかし、これはこれで良かったのではとも思っている。とりあえず両国の人が一つのことを一緒にやろうと努力すること自体にも大いに価値があると思う。まず、互いの国の人と人の交流が大切だろう。お金や物も大切なのは確かだが、土台には人がいなければならないと思う。北イエメンでの日本の評判が良いのが、溢れるように出回っている日本製自動車や電気製品の性能の良さだけであってはいけないのではないだろうか。

これからも国際協力はまず第一に人の交流であってほしい。互いを知ること、理解を深めることが相手国だけでなく、日本のためにもなるであろうから。



730日のマラウイ生活

茨城県土木部 監理課企画員
後藤 和正

1.はじめに

「暑い台地、大平原に生きる野生の動物、エネルギッシュな人々」—アフリカに対するイメージは強烈である。いつしか、このような国々を訪れるのが私の長年の夢であった。

そんな憧憬が、青年海外協力隊への参加という形で現実のものとなったのは、社会人生活3年目の1977年8月のことであった。

それから2年間、私はマラウイ共和国の国づくりを通し、アフリカ人の純朴な心と底抜けに明るい笑顔に触れながら、一生忘れることのできない有意義で貴重な海外生活を体験した。

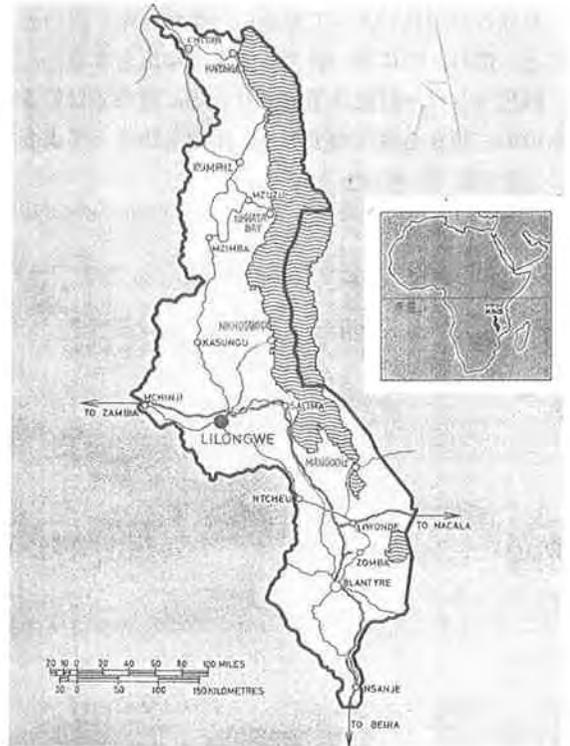
2.湖の国マラウイ

マラウイ共和国はアフリカ南東部に位置し、1964年7月英国領から独立した、人口634万人（1983年）の今だ若々しい国家である。国名はチチュワ語（母国語）で「燃える炎」を意味し、黒、赤、緑色から成る国旗は、まさに闇から光明へと大きく前進を開始した、60年代のアフリカを象徴している。

南北800km、東西145km、総面積12万km²の細長い国土の、最大のチャームポイントはマラウイ湖だ。国土の1/5を占め、海のないマラウイ人に潤いとやすらぎを与えており、美しい湖畔では素朴な自然を満喫することができる。また湖面では、国民の大切なタンパク源であるチャンボ（淡水魚）の捕獲が盛んに行なわれており、マラウイ湖の風物誌となっている。

熱帯サバンナに属するマラウイは湿度が低く、毎日すがすがしく、どこまでも広がる紺碧の空を迎えながら快適に一年を過ごすことができる。しかし、アフリカとは言え涼期（5～8月）の朝晩は相当に冷え込み、アフリカ人さえストーブにかじり付くの

である。このようなユーモラスな光景にアフリカを



マラウイの国内地図

再認識したものだ。

国の中部に位置する首都リロングウェ(Lilongwe)は、国土開発を進めるため、1975年にゾンバ(Zomba)から遷都された計画的な都市であり、緑の丘陵キャピタルヒル(Capital Hill)には、白亜の官庁ビルが美しいコントラストを見せながらそびえ建っている。

かつて来日した元首Dr.H.カムズ・バンダ大統領は、敗戦から見事復興した日本の姿に感動し、それ以後「日本に学べ」の発想のもと、マラウイの豊かな国土と良質な労働力を支えに、着実に安定した国づくりを進めている。

3. 愛すべきマラウイの人々

ブラックアフリカに属するマラウイの国民の大半は、質素な農耕生活を営んでおり、気質も一般に穏やかでおっとりとした性格である。背丈や体格も日本人と似ており、親しみが感じられ、声を掛ければ、はにかみながらも笑みを返してくれる。このような気質と豊かな環境に恵まれているマラウイは、隣国から「アフリカの暖いハート (Warm Heart of Malawi)」と呼ばれている。

4. 快適な居住環境

①フラット生活

海外生活の基盤は何よりも住宅である。私にマラウイ政府が無償提供してくれたすまいは、首都リロングウェを一望に見下すことのできる住宅地の一角にある、駐車場付き2階建フラット(長屋式アパート)だ。周辺は緑豊かな公園で、近くのシティセンターにはホテル、銀行、郵便局、レストラン、スーパーマーケットなど近代的建物が立ち並び、職場への利便性も良好で、充実したアフリカンライフを楽しむことができた。



マラウイ湖の湖畔にて



我がフラット

フラットは1階が居間兼食堂と台所、2階は寝室となっており、電気、水道、バス、水洗トイレも完備されている。日本では6畳一間暮らしの私にとっては、充分過ぎる程の住処であった。これらの待遇は国づくりに対する政府の意気込みの表われであり、私達への期待の大きさをひしひしと肌で感じたものである。

②食生活

マラウイ人の食生活は極めて質素である。とうもろこしの粉を水で練り、それを蒸して餅状にしたもの(シマ)を主食とし、それらを鶏肉スープ等と一緒に食べるのが彼らの普段の食事だ。



我が家のお手伝い、ウィリアム一家

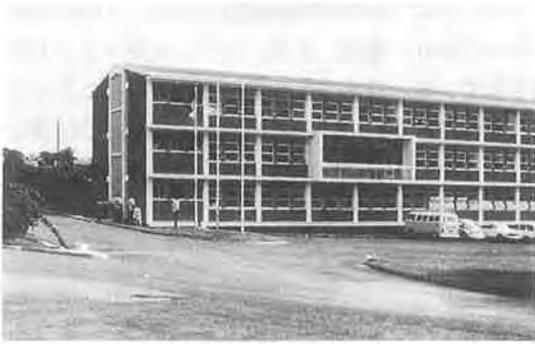
一方、市内のスーパーマーケットでは、米、パン、生鮮食料品、調味料などあらゆる食品が入手可能であり(但しインスタントラーメン、のり、梅干し等は無し)、工夫次第では日本と差程変らぬ食生活を送ることができる。とはいえ物品の少ないマラウイではひとたび大統領の地方視察が始まると、卵、肉、塩などの生活必需食品も地方へと移動する。このために、首都のスーパーの棚さえ空っぽになるという日本では考えられない珍事も起こる。

③健康管理

医療環境については、少なからず不安を抱いていた。というのも、アフリカは衛生環境が悪く、マラリヤ・コレラ・赤痢さらには肝炎などに感染する確率がかかなり高いという噂を耳にしていたからだ。

しかし、標高1,500mの高地にある首都で暮らしていた私は、感染媒介の蚊にも悩まされず、また生水を煮沸、冷蔵するなど健康にも注意を払っていたため幸いにも病気に罹らず帰国することができた。

ブランタイヤ(Blantyre)、リロングウェ(Lilongwe)のような主要都市には英国系病院が設立され、



工業補給省設計局



設計局で活躍するマラウイ人



私が設計した「国立カムズ看護学校」の施行現場

十分な治療は受けられるが、やはり暴飲暴食を避け、休養をとることが開発途上国でのヘルシーライフを保つ心得ではなからうか。

5. 仕事は土木設計

首都リロングウェの市内にある工業補給省設計局が私の勤務地である。国内の道路、橋梁、公共建築物の設計をすることが主な業務であり、英国人、スリランカ人、インド人など、政府と契約を結んだ技術者や国連派遣のスタッフに混じって、私も構造設計を担当した。

マラウイでは公共建築物の設計は通常、デザインは建築家が、はり、柱、スラブなどの構造設計は土

木技術者が担当するシステムとなっている。

私の業務は学校、病院、警察等の公共施設の設計であり、英国示方書 (British Standard) に基づき構造計算を行い、設計図を作成するものである。これらに基づき本省で積算が行われ、工事が発注される。

鉄筋等の鋼材やセメントの使用が限定されるため、建築構造物にはレンガが多用される。構造計算の方法はそれ程複雑ではなく、図面での鉄筋表示の違いやインチ、ポンドの単位に少々戸惑いは感じたものの、総じて順調に業務を遂行することができた。

マラウイ人の土木技術者は専門学校や工科大学で養成されている。ところが実際の現場では、専門学校卒のマラウイ人は、トレースや墨入れ程度の業務を担当しているに過ぎない。また大学卒の技術者にしても、卒業後間もなく欧米に留学し、帰国すると政府機関の幹部として、行政官の道を歩み始めるため、設計業務を実際に行う、実践的な土木技術者が甚だ不足しているのが現状である。

私の良きパートナーであったマラウイ人も高卒程度の学歴しかないために、熱心に技術取得の勉強を続けていたが、なかなか設計業務に就けず、学位や資格偏重のマラウイ社会に不満を漏していた。

しかし開発途上国の国づくりで、実力を発揮するのは、このような熱意と意欲を持った有能な人材であり、彼らを育てることも海外協力の重要な仕事である。

6. 語学はコミュニケーションの手段

マラウイでの公用語は英語とチチュウ語であり、設計局では専ら英語で業務を行った。

日本では毎朝ラジオ講座で英語を勉強し、3カ月



バスステーションにて

間の語学訓練を受けて出発した私であったが、着任当時は外国人技術者の流暢な英語に圧倒され、業務は遂行できたものの、議論する場面では言いたいことも言えず、冷汗の出る毎日であった。

しかし、欧米人に比べ、英語で教育を受けているマラウイ人の英語は、発音も聞き易く構文もわかりやすいので、職場では努めて彼らと会話するように試み、語学力のレベルアップに努力したものである。

海外生活で必要とされる語学力は、話し相手に伝えたい内容が確実にしかも正しく伝わり、互いにコミュニケーションが図れれば、それで充分である。難しい単語を並べ、流暢に話しても内容が伝わらなければ何の意味もなさないのである。

7. アフリカの思い出

アフリカでの生活は、私に数多くの楽しい思い出を残してくれた。週末には各国の人々とテニス、野球、サッカーなどの対抗戦やその後の野外パーティーを通じて友情を深めることもできた。

マラウイ人の友人と一緒に出かけた国内旅行では時間通りに来ないバスや鉄道にイライラしながらも都市では見られない地方の生活も垣間見た。

また長期休暇を利用して、キリマンジャロへ登山したり、セレンゲッティの大草原ではヌーの群に

遭遇したりするなど、アフリカを実感したものだ。

舞台づくりを手伝ったビューティコンテストではどっしりとしたアフリカの美人さんが、品を作りながら歩く姿に、大爆笑させられた。このような思い出は、今でも鮮やかに私の胸に甦り今も我が子に伝えられる貴重な心の財産となっている。

8. おわりに

海外から帰国して今年で10年となる。開発途上国への海外協力に対する理解も浅く、苦勞して海外へ飛び立った当時から、「国際化」が叫ばれ、国際交流が地方自治体の重要な施策となっている今日を思うと隔世の感がある。

マラウイという開発途上国での2年間は、相手国にとっては、国づくりのための技術協力であったが、私にとってもアフリカの人々の人生感や価値感に触れ、幅広い視野を養う格好の機会であった。

今日の目覚ましい技術革新のお陰で、世界各国は僅かの時間で結ばれるようになり、地球規模での交流がますます進展する傾向にある。

これに伴い、我が国の地方自治体においても、今後とも国際社会の一員である開発途上国の存在を忘れることなく、海外協力も含めた国際交流を積極的に推進する必要があるだろう。



メキシコシティ 『レフォルマ通り』

住宅・都市整備公団

都市開発事業部事業管理課

課長 中 臣 敬治郎

レフォルマ通りは、首都メキシコシティの中心部を西から北東へ抜ける全長18キロメートルに及ぶ目抜き通りである。

この通りの形成過程は大きく三段階にわかれる。第一段階は、植民地時代の19世紀から独立後の20世紀初頭にかけて、チャプルテペック城からファレス通りまでの間を新たに切り拓いて道がつくられた時代である。第二段階はメキシコ革命の後、1920年代から1930年代にかけて高級住宅地の開発とともに、城の西側に向けて整備されていった時代、第三段階は第二次大戦後、スラム街のクリアランスと併行して、ファレス通りの北側に向けて整備されていった時代である。

とくに第一段階は、レフォルマ通りの由来を語るうえできわめて重要な時期である。19世紀の植民地時代にメキシコシティの市街地の範囲はソカロを中心にアメラダ公園あたりまでであった。公園より西側は野原や畑であった。その一角を占める皇帝居住用のチャプルテペック城とソカロにある政府宮殿との間の距離を短縮したいと望んでいた当時のマキシミリアン皇帝は、城のある森の入口と、ブカレリ通りの小広場を直接つなぐ道の建設を決意し、実施にうつした。パセオ・デ・ラ・エンペラトリス（皇后通り）と命名された。全長3460メートルに及び、騎馬と車両の通行用に土で固められたこの通りは1865年頃完成した。この通りとファレス通りとの交差点にある小広場には、当時の有名な彫刻家マヌエル・トルサの作である馬の彫刻が設置されたが、現在はバラシオ・デ・ミネソアにうつされている。また、マヌエル・トルサは建築家でもあり、沿道の教会等も彼の手によりデザインされた。

その後、共和国時代になると、ファレス大統領がこの通りをパセオ・デ・ラ・レフォルマと名付けた。

レフォルマ（Reforma）とは、“改革”という意味であり、改革の気運高らかな時代を象徴するものとして、命名したものである。1870年から1880年にかけて、セバスチャン・レルド・デ・テハダ大統領のときに、通りは拡張され、新しい小広場が建設され、分離帯や植樹帯にたくさんの木が植えられ、種々のストリート・ファニチュアが置かれ、ほぼ現在の形に整備された。テハダ大統領は、パリ滞在時代にシャンゼリゼ通りにいたく感銘を受け、自分の住居であるチャプルテペック城とソカロにある大統領執務室を結ぶこの通りを、ぜひシャンゼリゼのようにしたいと望んでいたのである。

なお、パセオ・デ・ラ・レフォルマの命名者はテハダ大統領であるという説もあるが、現地で入手した信頼できる文献にもとづきファレス大統領説をとった。いずれにしても今回の調査でわかったことは、マキシミリアン皇帝はレフォルマ通りの原型となる道路をつくったが、シャンゼリゼ通りを模したのはマキシミリアンではなく、テハダであったということである。オーストリア出身のマキシミリアンがフランスの真似をするはずがないというのが、調査に協力してくれた連邦区の担当官アリアス氏の見解であった。この点に関し、日本で刊行されているガイドブックなどには、レフォルマ通りはマキシミリアン皇帝がシャンゼリゼ通りを模してつくったとあり、これは正確な表現ではない。また、多くのメキシコ人は、マキシミリアン皇帝がシャンゼリゼを模してつくったと信じているが、これはその方がロマンチックなせいであると、アリアス氏は述べていたことも興味深い。

この頃、通りに沿って、政府高官、外交官、外国銀行の代表者等の小奇麗な構えの住宅が建ちはじめ、現在でも4～5軒の建築物が当時のしゃれた姿のま

ま残っている。

レフォルマ通りを特徴づけるものに、いくつかのモニュメントがある。第二小広場には、フランス人彫刻家カルロス・コルディエルによりパリで制作されたコロンブスの銅像が1877年に設置された。1887年には、第三広場で、アステカ帝国最後の皇帝で国民的英雄であるクアウテモック記念像の除幕をみた。この像の完成には10年を要しており、建築家ラモン・アヘア、彫刻家ミゲル・レノーニアをはじめとして何人かの協力者が力を注いだという。

そして、レフォルマ通り最大のモニュメントは、観光ガイドブックに必ず出てくる独立記念塔である。1902年1月2日、この通りのある小広場に、独立の英雄達に捧げられた首都で最も豪華な記念碑になるであろう碑の最初の礎石が置かれた。設計と建造は建築家のアントニオ・リーバス・メルカード、そして彫像はフランス人彫刻家のエンリケ・アルシアティに委ねられた。途中、工事の中断はあったものの、基礎工事に十分な注意が払われ、本体工事も着々と進められた。アルシアティは、イタリアから大理石を持ってきて、またフィレンツェで鋳造を指揮し、そして記念碑の上を飾る羽のはえた天使、あるいは勝利の女神に彼の最もすぐれた表現を得るにいった。かくして、アカデミーの精神に根ざした最後の偉大な作品である独立記念塔は、1910年9月16日に除幕されたのである。メキシコシティは、もともと湖であったところを埋め立ててできた都市である。そのため地盤沈下が激しい。記念塔は基礎工事が万全であったため、まわりの道路面だけが沈下の影響を受け、長い間に台座と道路面とに大きなレベル差(約2メートル)を生じることになった。写真で示される下の芝生の部分の階段は、あとでつぎ足したものである。

大規模なモニュメントのほかに、レフォルマ通りの両側には、およそ50メートル間隔で、地方の名士、英雄を形どった銅像と彫刻家ガブリエル・ゲーラによってデザインされた青銅の飾り壺とが交互に設置され、市民に親しまれている。

この区間の幅員構成は、中央分離帯をはさんで往復8車線の主要幹線(一番外側はバスの専用レーンとして使用)とその外側に広幅員の歩道と片側2〜3車の側道から成り、総幅員はおよそ120メートル

である。なお、歩行者の横断を防止するために、最近、一部の中央分離帯に植樹のかわりに金網が張られてしまい、せっかくのメキシコ・シャンゼリゼが野暮ったくなってしまうのは残念であった。

第二、第三段階について簡単にふれると、第二段階は、チャプルテペック城から西へ、ローマス・レフォルマまでの間である。この区間には、大農園、大荘園が存在していたが、メキシコ革命の後、すなわち1920年から1930年にかけて、これらが分割され金持ちや外国企業に売りに出され、高級住宅地として開発されるにいった。そして、これらの住宅地開発にあわせて、広幅員のレフォルマ通りが整備されていった。この通りには樹木がよく繁り、歩いてとても快適な、くつろいだ気分になれる。とくにハカラングの大木が目立ったが、この木は夏になると紫色の花を咲かせ大変綺麗である。この樹木はブラジルではジャカラングと呼ばれ、我々が訪れたポルトアレグレでは、この花が街中に咲き乱れ、美しい風景をつくり出していた。

第三段階は、ファレス通りから北東方向へ、グェダルベ寺院への参道につながる区間である。この区間には、すでに20世紀初頭から住戸が建ち上っており、道路建設の始まった1946年以降、既存家屋の撤去、あるいはスラムクリアランス等を行ないながら、1955年頃に道路の完成をみた。

レフォルマ通りの由来、形成過程などを紹介したが、現地では、歴史の重みを感じると同時に、ゆとりを持った公共空間が、国民の意識にシンボルとして深い根をおろしている事が印象的であった。

シティの中心部を貫通する沿道にはオフィス、銀行、ホテルなどが建ちならび、首都の商業、経済活動の中心となっている。市民生活の重要な拠点となっており、独立記念日、革命記念日、クリスマスその他色々な行事のたびに、パレードなどがこの通りで行なわれ、市民に親しまれている。

しかし、交通量はかなり多く、渋滞も目立つという。現地ではロータリーの多くが改造され、交通処理に苦労している様子がうかがい知れた。

最後に、メキシコシティの都市交通の現状について若干触れておく。

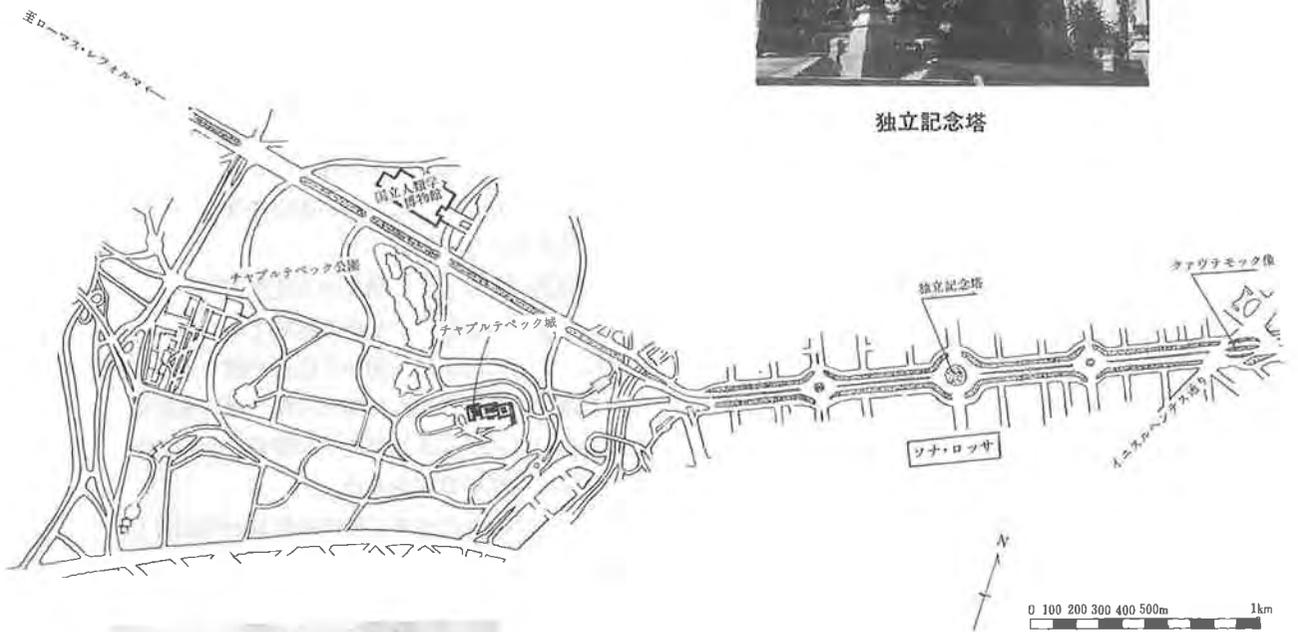
圏域の人口は連邦区人口1,200万人、大メキシコシティ圏で1800万人である。



チャプルテペック城



独立記念塔



近代的なオフィスビル群



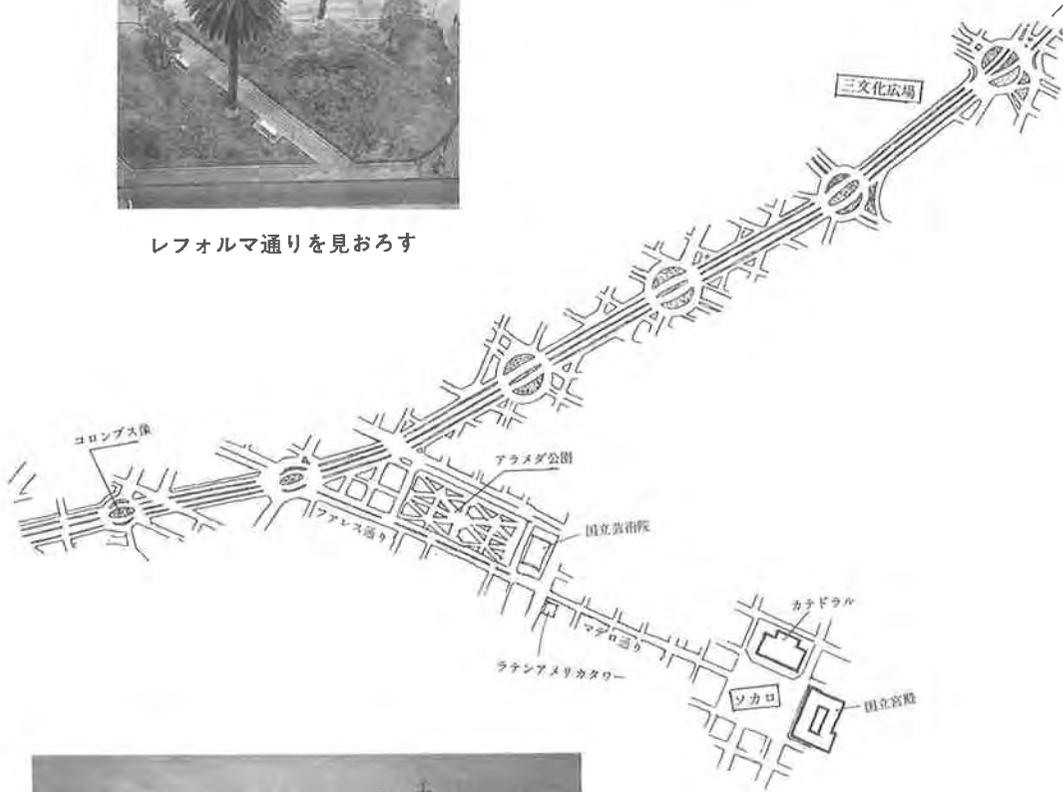
植民地時代の住宅



レフォルマ通りを見おろす



メキシコ大地震の傷跡が生々しい建築物
至グアダルーペ寺院



寺院



ソカロ・カテドラル



チャプルテペック城よりレフォルマ通りをのぞむ

都市行政上の最大の課題は、工場、自動車の排気ガスによる大気汚染対策である。盆地形状であるが故に、排ガスが滞留し易く、青空が見えないなど事態は相当深刻化しているようである。我々の滞在していたホテルの35階からも排ガスによる逆転層がはっきりと確認できた。

街路網は比較的整備され、立体交差化も進んでいる。ただし、レフォルマ通り等数本を除いてすべて一方通行化されているので、無駄や混乱も目立つ。交通量は多く、交通渋滞対策として、バスなどの公共輸送機関の重点整備と併行して、ノーカーデー運動というのを実施している。これは自家用車に色のついたワッペンをはり、一週間のうち一日その色によって決められた曜日は運転できないとするものである。

バスは、“ルータ100”と呼ばれる一般バスと“ペセロ”と呼ばれるミニバスが併存して運行されている。シティの総輸送人員2200万人/日のうち、一般バスの輸送人員は670万人/日、ミニバスは800万人/日と都市交通の柱となっている。政府より多額の運行費補助がなされ、政策的に低運賃で運行されている。ちなみに、一般バスの運賃は何と100ペソ（日本円で5円）であった。このほかに、ごくわずかであるが、トロリーバスも運行されている。（輸送人員は70万人/日）



メキシコシティの主要交通機関(バス、ミニバス)

大量輸送機関として、メトロが整備され、8路線150kmが開業している。フランスの技術を導入しゴムタイヤ式である。9輻編成で、最小運行間隔100秒と輸送力は大きく、470万人/日である。現在15号線までの新線を延長中であり、また郊外部のメトロ駅から周辺住宅地へのマストラを構想中である。これには、国産のLRTも含まれる。

なお、1985年のメキシコ大地震の傷跡がいまだに生々しく、倒壊したままの建物が市内のあちこちに見うけられた。これらをどう復旧するかということも都市行政の大きな課題となっているようである。

以上、レフォルマ通りの歴史と現状、メキシコシティ都市交通の現状について、現地調査をもとにまとめたものである。滞在期間が短かく、調査が十分ゆきとどかなかったことについて、読者諸兄の御理解をいただきたい。なお、現地での調査に当たり、大変お世話になった連邦区文化遺産局のヴィセンテ・フローレンス・アリアス氏（レフォルマ通りをはじめ歴史的建造物の管理、修復、改造等を担当）また本稿をまとめるに当たり、今回の視察団の一員であり、資料収集等でお世話になった建設省の松谷春敏氏に対し、つつしんで謝意を表したい。

なお、本文は中南米出張の一環として12月初めメキシコシティを訪れた際に行ったレフォルマ通りの現地調査に基づくものである。

海外派遣専門家の処遇等について

国際協力事業団派遣事業部管理課

課長 小野 英男

はじめに

最近、日米貿易摩擦などを契機に日本社会の国際化の必要性が問われている。他方、我々の身近かな街々にアジア系の働く人々を見かけるようになってきている。このような環境で、「国際化」「国際親善」の言葉がともすれば先行し、実態がともなわない傾向にある。

今回、アジア、アフリカ、中南米などの開発途上地域で、技術指導を行っている我が国の技術者、いわば国際化の実践者のことを紹介したい。

国際協力事業団（JICA 通称ジャイカ）について

JICAは、政府ベースの技術協力事業等の実施機関として昭和49年8月1日、国際協力事業団法に基づき設立された政府関係特殊法人（外務省所管）である。それまで政府ベースの技術協力を実施してきた海外技術協力事業団（昭和37年設立）と海外移住事業団（昭和38年設立）の業務を中核として、新規に開発協力事業（開発投融資に係る本邦法人への貸付等）が加わり、設立された。その後、無償資金協力促進事業、最近では海外における大規模災害に対する緊急援助活動も事業団業務に加わった。

<JICAの事業の概要>

1. 政府ベースの技術協力事業

- ①研修員受入（海外からの技術研修生の受入れ）
- ②専門家派遣（技術者等の海外派遣）
- ③機材供与（資機材の供与）
- ④開発調査（開発計画のフィージビリティ調査等）
- ⑤プロジェクト方式技術協力（上記①②③を有機的に組合せ5カ年程度協力する方式、プロ技協と通称、保健医療、農業、鉱工業、社会開発分

野に分れる）

- ⑥開発調査（借款につながる開発計画の妥当性調査、資源調査、地形図作成など、本邦のコンサルタントにより実施される）

2. 青年海外協力隊事業

アメリカの平和部隊の日本版として、昭和40年発足した事業。開発途上国の住民と一体となって、途上国の経済社会の発展に寄与することを目的として、海外協力活動を志望する青年（現在40歳未満を応募資格としている）を一般公募し、訓練、派遣している。対象地域はアジア、アフリカ、中南米、大洋州、中近東と世界各地に及ぶ。派遣中の隊員は約2000名、累積人数は約9300名である。地方公共団体から「派遣休職措置」で参加する隊員が増加している。また県の海外技術研修員受入制度により、隊員が現地で技術指導したカウンターパートを本邦に受入研修の便宜が計られている。

3. 開発協力事業

本邦の民間企業が開発途上国の社会開発、農林業、鉱工業の開発事業を行う際、長期・低利の資金貸付を行っている。関連して、現地調査、技術支援（専門家、研修員）を行う。

4. 無償資金協力事業

一般無償（施設の建設、資機材の供与など）、水産無償、食糧増産援助（肥料、農薬、農業機材の供与）の基本設計調査、相手国政府と本邦企業の契約に関する調査、斡旋、連絡などの促進業務を行っている。

5. 人材の養成・確保事業

昨今、国際協力に従事する人材の不足がいわれているが、専門家の養成のための各種研修、海外留学、また確保のための登録事業を行い、技術移転に必要な調査研究も行われている。JICAの付属機関とし

て設立された国際協力総合研修所がこれら事業の中核となる機関であり、調査研究に従事する国際協力専門員（技術協力のライフワーク専門家ともいわれる）を一般公募により募集選考し、現在47名の専門員が、海外専門家、現地調査、国内の調査研究活動に活躍している。

6. 海外移住事業

戦後の海外移住を継承し、移住の相談、訓練、渡航、援助指導などの業務を行っている。

以上の事業を実施するための平成元年度予算は1162億円、このうち専門家派遣費は127億円である。

専門家の派遣

開発途上国の経済社会開発の担い手となる人材の養成に貢献することを目標として実施されている専門家派遣事業は技術協力の最も基本的な形態である。現地で技術指導に携わる技術者などを「専門家」(Expert)と総称している。これら専門家は、日本と社会、文化の環境の異なる中で、相手側技術者等(カウンターパート)へ、その国の技術水準に適合した適正技術、導入方法を模索しつつ効果的な技術移転を計るべく努力している。現地における技術指導と対比し、我が国の整備された技術環境で海外から技術者を受入れて研修を行う「研修員受入制度」がある。

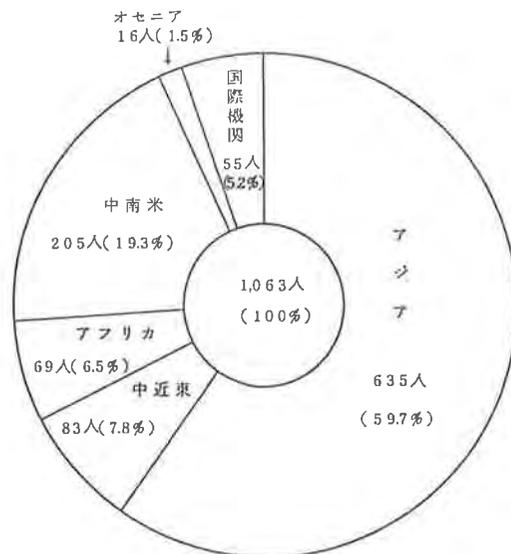
専門家派遣の沿革は、昭和30年度28人の専門家を東南アジアに派遣したことに始まり、年々人数、対象地域が増え、平成元年10月末現在の派遣累積人数は26,747人を数える。戦後復興から立ち直りつつあった昭和29年、アジア太平洋地域の二国間技術協力の地域国際機関「コロンボ計画」に加盟した直後から、援助側として上記の専門家派遣が開始された(加盟国 域内21カ国、域外6カ国)。

わが国から派遣される専門家は、主として相手国の政府機関、公社などの公的機関に配属し、政策、計画立案の助言、各種技術の教育・訓練、共同研究、地域内での普及や運営管理技術の指導にあたっている。他の援助方式、借款、無償資金協力、機材供与などの案件形成、事後のフォローに携わることもあり、専門家は我が国の経済・技術協力の要の役割を果している。

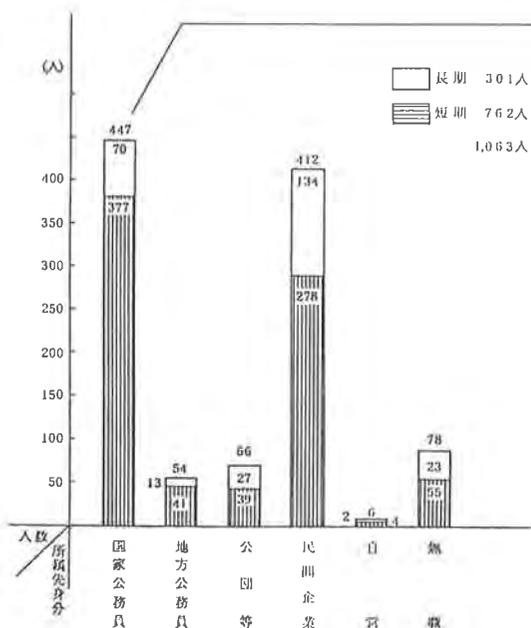
JICAでは専門家を以下のように区分している。

- ①個別専門家
- ②国際機関専門家
- ③プロジェクト専門家

①②は派遣事業部で所管し、③はプロジェクト方式技術協力(保健医療、農業、鉱工業、社会)を担



図一1 個別専門家(新規)地域別実績



図一2 個別専門家(新規)所属先別実績

当する事業部で所管している。

昭和63年度の専門家派遣人数はJICA全体で、新規派遣2,444人、前年度からの継続派遣1,320人、計3,764人である。その内、派遣事業部の所管する個別専門家、国際機関専門家の人数は1,679人である(新規は1,063人)。派遣期間でみると、1年以上の長期専門家が835人と約半分である。

専門家派遣の仕組み

開発途上国の政府は自国の経済開発、国造りに必要な人材が不足している現状から、様々の分野で外国の技術者、アドバイザー、コンサルタントの協力

を仰いでいる。明治維新の後、富国強兵策をとった明治時代の政府は欧米から契約ベースで外国人技術者、アドバイザーを備ったことはよく識られている。またお雇い外国人に政府は大臣クラスの高給を支給したので、できるだけ短期間に知識・技術の移転が計られるべく受け手の日本人側の涙ぐましい努力があったといわれる。国際社会が緊密な政治・通商文化の関係を有する現在は、開発途上国への援助は先進国の責務との共通認識がある。したがって途上国政府は外国人専門家の協力を多国間（国際機関）、二国間ベースで無償で得ている。

具体的に専門家派遣の要請、計画、派遣は次の手

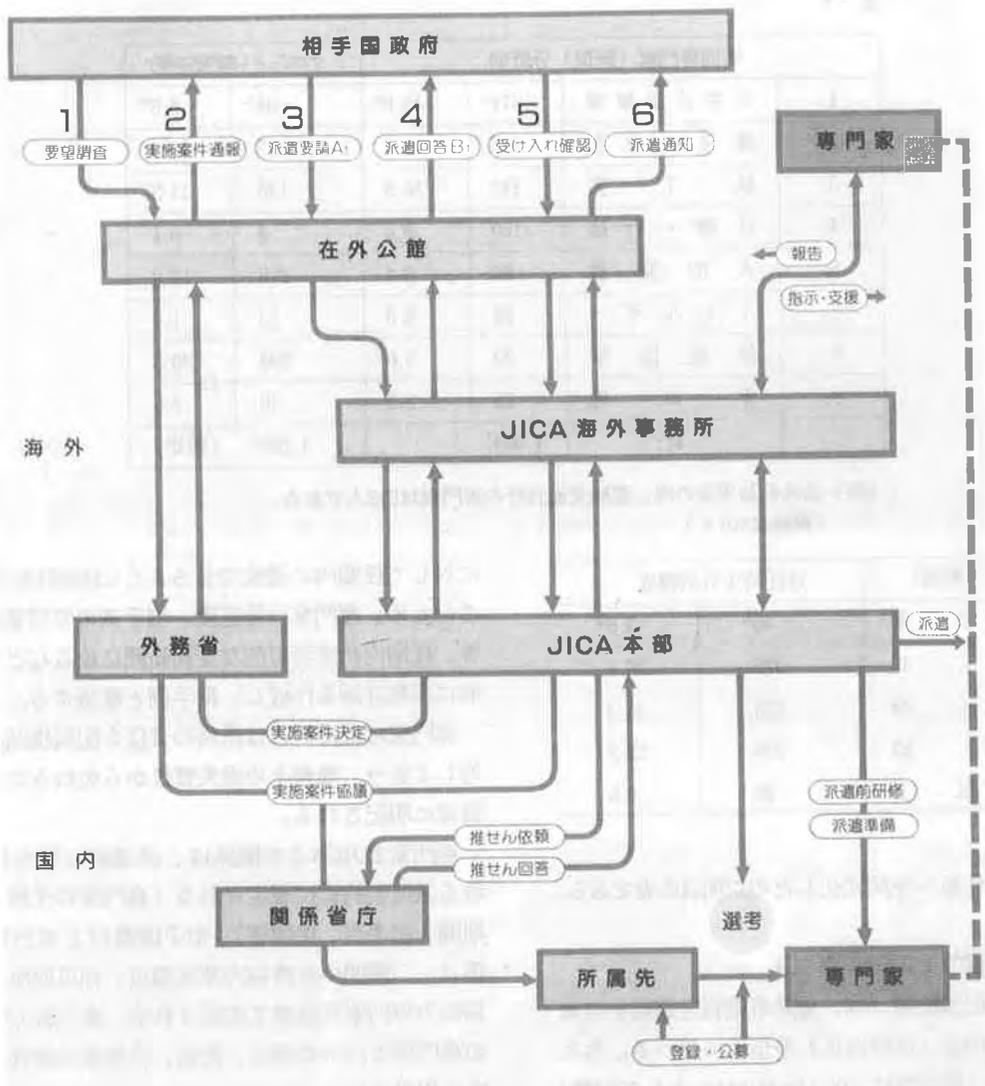


図-3 個別専門家派遣の仕組み

順で行われる。

- ①相手国政府は開発計画に沿ったプロジェクトリストを援助窓口（大蔵省など）が実施機関の要請を調整し、分野、方式（有償、無償、技術協力）、援助要請先など調整した援助要請計画を作成する。
- ②日本の外務省が在外公館を通じて、前年6～9月実施する個別専門家の要望調査に、相手国政府は回答する。
- ③国内で、翌年度派遣計画を予算、国別政策、優先度、人材の派遣可能性などを配慮し、作成する（外務省、関係省庁、JICAの協議）。
- ④派遣計画として了承された案件について要請書を

取り付ける。

- ⑤相手国政府から正式に提出された要請書（A1フォーム）に基づき、関係省庁へ候補者の推薦を依頼する（一部、JICAの専門家登録者などから人選する）。
- ⑥推薦回答の専門家候補者の英文履歴書（B1フォーム）を在外公館、JICA在外事務所を通じて相手国政府に通報し受入確認を得る。
- ⑦専門家はJICAが長期専門家向けに行う派遣前集合研修（1カ月間、年9回）を受講するなど準備する。

表-1

個別専門家（新規）分野別				プロジェクト専門家（新規）	
1.	公共公益事業	477 [△]	44.8%	84 [△]	6.5%
2.	農林・水産	186	17.4	379	29.4
3.	鉱工業	110	10.3	146	11.3
4.	計画・行政	100	9.4	2	0.1
5.	人的資源	90	8.4	218	16.9
6.	エネルギー	36	3.3	13	1.0
7.	保健医療	32	3.0	398	30.8
8.	その他	25	2.2	30	2.5
	計	1,063 [△]		1,292 [△]	（暫定）

（注）公共公益事業の内、運輸交通分野の専門家は212人である。
（継続は101人）

個別専門家（新規）	赴任時年齢別構成	
30才未満	40 [△]	3.8%
30～39	320	30.1
40～49	375	35.3
50～59	236	22.2
60才以上	92	8.6

⑧出発

これらの仕組みを図式化したのが前頁の表である。

専門家の地位（ステータス）

専門家は配属機関（例、公共事業省道路局）において、機関の長（道路局長）の指示に基づき、与えられた任務（要請書にJob Descriptionとして記載）を、指名された相手側技術者等（カウンターパート）

に対して任期内に達成できるように技術移転を行う。このため、専門家は赴任後、相手側の要望事項を聴き、任期内に実現可能な業務範囲に絞るなど、具体的に業務計画を作成し、相手側と確認する。

専門家は直接的には業務の責任を配属機関の長に対して負う。業務上の過失責任から免れることは要請書に明記される。

専門家とJICAとの関係は、派遣前に取り交わされる派遣契約書に規定される（専門家の任務、派遣期間、諸手当、保障等）。相手国政府と専門家の関係は、二国間の技術協力基本協定、補足取決め、技術協力専門家要請書で規定される。第三国（先進国）の専門家と同等の地位、免税、特恵等の便宜が専門家に提供される。

表一 2 専門家の待遇・福祉厚生制度一覧

手当・制度名	長期専門家	短期専門家		
給与・手当等	在勤基本手当	門家の種類、任国、号に応じ定額を任期中支給	旅費規程により日当宿泊料として支給	
	住居手当	家賃（1から5の合計額）の実績を支給。ただし、支給限度額がある。 1. 家具付きでない住宅の家賃 2. 家主に支払った権利金等で返済されないもの 3. 車庫、台所設備、冷暖房器具の賃貸料 4. 住宅設備を設置した場合の設備費 5. 1年以上の前払いの場合における借入金の利息	旅費規程により日当宿泊料として支給	
	家族手当	配偶者及び18才未満の子を同伴している専門家に1及び2の合計額を支給。ただし、在勤基本手当の20%を限度とする。 1. 配偶者 在勤基本手当の12.5% 2. 子 1人につき在勤基本手当の5%	扶養親族を同伴できないため該当せず	
	子女教育手当	1. 6才以上18才未満の子を同伴している専門家に子1人につき月額18,000円を一律に支給。 2. 1.の専門家のうち在外公館所在地以外の他に居住し勤務する者に子1人につき年額216,000円を限度に教育に要した実費額を支給。	同上	
	話学手当	任国における職務活動に必要な語学（英語、現地語等）の能力が極めて優れていると認定した専門家に対し、次の語学能力の区分に応じて支給。 1. 1級 在勤基本手当の20% 2. 2級 在勤基本手当の10%	派遣期間が3カ月以上の場合のみ長期専門家に同じ	
	へき地手当	1. 職務に必要な技術能力が極めて優れていると認定した専門家に対し、次の区分に応じて支給。 (1) 1級地（在勤基本手当+家族手当）の20% (2) 2級地（在勤基本手当+家族手当）の10% 2. へき地の認定は、事業団内委員会で行う。	該当せず	
	特別技術手当	1. 職務に必要な技術能力が極めて優れていると認定した専門家に対し、技術能力の区分（4段階）に応じて支給。 2. 技術能力の認定は、事業団内委員会で行う。	長期専門家と同様の支給基準	
	国内給付	所属先捕てん金	所属先のある専門家の所属先に対し、その者の派遣中の給与相当額等（捕てん金）を捕てん。ただし、捕てん金の限度は月額700,000円とする。	同上
		国内俸	所属先のない専門家に対し規定額を直接支給。	同上
	福利厚生等諸制度	休暇・他制度	一時帰国 休暇帰国 引帰国	1. 不健康地に派遣している派遣期間2年以上の専門家は、1年を経た時点で1回、30日間公費による休暇帰国ができる。 2. 派遣期間1年以上の専門家は、扶養親族死亡の場合引帰国（公費）ができる。 3. 派遣期間2年以上の専門家は任期中1回、15日間学会出席のための一時帰国（公費）ができる。
学会出席帰国				
健康管理旅行			特定不健康地（中近東、アフリカ等）に派遣している派遣期間2年以上の専門家は、1年に1回公費によりヨーロッパ等、先進国に20日間休暇旅行ができる。	該当せず
高地健康管理旅行			高地（標高2,000メートル以上の地）に派遣している派遣期間1年以上の専門家は、4カ月に1回、4日間公費による保養旅行ができる。	該当せず
子女一時呼寄せ			派遣期間が1年以上の専門家は、1年に1回本邦に残留する20才未満の子を任国に一時呼寄せできる。往復航空賃のうち1人につき20,000円を差引いた額を支給。	該当せず
福利厚生・他制度			業務上災害補償	専門家が派遣期間中、業務上、負傷、疾病、身体障害又は死亡等の災害を受けた場合、労災保険（特別加入）から補償がある。
		共済給付	派遣期間中の専門家及び同伴扶養親族の業務によらない負傷、疾病又は出産に対する給付金、死亡に対する弔慰金、重度の廃疾に対する見舞金の給付、健康診断料の給付、災害見舞金の給付及び予防接種料の給付。 1. 給付 療養費 実費 出産費（在勤基本手当+家族手当）の70% 弔慰金 専門家本人 3,700万円 葬祭料 100万円 健康診断料 派遣中年1回25,000円の限度 災害見舞金（在勤基本手当+家族手当）の1/2 予防接種料 一種につき5,000円を限度 2. 掛金 専門家（在勤基本手当+家族手当）の1000分の17 事業団（在勤基本手当+家族手当）の1000分の12.3	長期専門家に同じ
		生活環境整備	専門家の生活環境が劣悪で生活が著しく阻害されると認める場合に生活環境を整備する。	該当せず
		生活保障制度	帰国後就職できない専門家に対し生活保障金3,000円/日から7,400円/日を次の期間支給。 1. 派遣期間5年未満 180日間 2. 派遣期間5年以上 210日間	該当せず

表-3 専門家諸給与支給例

☆地方公共団体より、大卒後12~14年程度の経験年数を有する専門家が、タイへ家族を伴って1年間以上の長期派遣される場合。

A. 派遣前集合研修 約4週間 オリエンテーション、語学研修、国内旅費、日当・宿泊料を支給

B. 出 発 時 専門家本人+随伴家族 3号（大卒後12年~14年程度の
長期派遣（1年以上） 経験年数を有する場合）

航 空 賃	エコノミー、往復
国 内 旅 費	在勤地からの上京旅費
旅 行 雑 費	出国税等
支 度 料	3号 165,000円
移 転 料	3号 471,000円
着 後 手 当	3号 171,000円

C. 派 遣 中

在 勤 基 本 手 当	タイ国 305,800円 月額
家 族 手 当	在勤基本手当の20%以内
住 居 手 当	タイ国 1,060USドル 月額
子 女 教 育 手 当	
語 学 手 当	語学能力の区分に応じ、在勤基本手当の10%又は20%を支給
僻 地 手 当	

<制 度>

休 暇 一 時 帰 国	2年に1回取得
健 康 管 理 旅 行	特定不健康地に勤務する場合
子 女 一 時 呼 寄 せ	

<国内給与>

所 属 先 補 填 制 度	現に所属先から支給される給与を規定に基づき、補填
国 内 俸	無職の場合、3号 307,000円 月額

<福利厚生制度>

業 務 上 災 害 補 償	「海外労災制度」に加入
共 済 給 付 制 度	JICAの「海外共済会」

D. 地方公共団体（派遣元）より支給される国内給与

各地方公共団体の派遣条例の規定に基づき、派遣中も国内給与の70%~100%が支給される。

専門家の処遇

専門家が任務遂行するため必要な施設、機材、情報、人員、活動経費は相手国政府が提供するが、JICAは、携行機材（予算70万円）、現地業務費（定額月3万円）等の支援を行っている。

専門家には、JICAとの派遣契約に基づき、在外諸手当として、毎月、在勤基本手当、家族手当、住宅手当等が支給される。専門家の待遇、福利厚生制度は表-2に示すとおりであり、支給の一例を示したものが、表-3である。

これらのJICAより支給される給与、手当等に加えて、派遣される専門家が国家公務員または地方公務員である場合には、それぞれ専門家の所属先より派遣中も国内給与の70%~100%が支給される。

この他、福利厚生等諸制度も充実したものとなっており、その概要は、表-3に示すとおりであるが、代表的な制度について解説すると以下のとおりである。

福利厚生制度

一時帰国制度

不健康地に派遣される専門家（2年以上）は1年を経た時点で、30日間休暇帰国ができる。この他に忌引、学会出席、私費の一時帰国制度がある。

業務上災害補償

専門家は自動的に労災保険（特別加入制度）に加入するので、派遣中に業務上、負傷、疾病、死亡等の災害を受けた場合「国家公務員災害補償法」に準じた補償が受けられる。

共済給付

専門家（全員）は出発時にJICA海外共済会の共済制度に加入することを義務付けられている。掛金として在勤基本手当、家族手当の17/1000が専門家の負担となる。

派遣中、専門家及び家族の療養費（実費金額）等が給与される。弔慰金等（専門家本人3700万円）も含まれる。

生活保障制度

専門家が帰国後、就職できない場合、半年間に限って、生活保障金（7400円~3000円日額）が支給される。

専門家にもとめられる要件

一般的に、開発途上国の経済社会開発（国造り）に直接携わる専門家に途上国側からもとめられる要件は次のように要約されよう。

①専門分野の十分な知識と経験

専門分野の最低10年以上の実務経験を要請する事例が多い。一般的に途上国では専門技術が十分に分化していないので関連分野も含む幅広い知識を求められる。技術者の絶対数の少ない途上国では、この要望はやむをえないものである。場合によっては複数の専門家、特定分野の短期専門家の追加派遣で対応することもある。カウンターパートの中には欧米の大学に留学した経歴を有する者も少なくなく広汎な知識、実務経験の不足に特徴がある。

②語学

カウンターパートへの技術指導は英語でなされることが多いので、英文技術用語、意思疎通できる語学力が必要とされる。相手側にとっても英語は母国語ではない外国語であるので、相互の信頼関係が基盤となることはいうまでもない。JICAでは派遣前集合研修（1カ月）の後半は語学の集中訓練に充当している。

③相手国の文化社会への理解

専門家経験者の多くはカウンターパートとの良好な人間関係が効果的な技術移転の前提条件だという。相互の信頼関係は、専門家の専門技術への信頼、熱意に対する共感など全人格的關係から醸成されるものであろう。専門家側からは、カウンターパートの有する技術、考え方の基礎にある相手国の社会構造、文化、技術段階への理解が必要になる。ここから先進国の技術の直接的導入ではなく「適正技術の開発、導入」の必要性が生ずる。

地方公務員の海外派遣法について

（外国の地方公共団体の機関に派遣される一般職の地方公務員の処遇等に関する法律、施行 昭和63年4月1日）

昭和46年1月、国家公務員の海外派遣法が施行され、国家公務員が政府ベースの海外技術協力事業に専門家として従事する場合の国内の身分措置が派遣職員として明確になり、給与、共済、退職、人事任用、災害補償等において適切な配慮がなされることとなった。

その後、自治省・外務省を中心として、地方公務員の海外派遣法制定の努力が積み重ねられ、ようやく63年4月上記の法律が施行に至った経緯である。この法律に基づき、地方公共団体は続々と、関連する条例を制定し、職員を海外に派遣しやすい環境を整備している。

地方公共団体が自から実施する国際交流事業に基づき職員を派遣する以外に、国の海外技術協力事業に、県の職員が専門家や青年海外協力隊員として派遣する場合にも、この法律が適用されるようになった。一般的には条例等により、派遣中も国内給与の

70%~100%が支給され、地方公務員の共済制度、退職制度、人事任用に不利益を蒙むらなくなった（この国内給与分はJICAの所属先補填制度により補填される）。

したがって、従来、県の職員が国の国際協力事業に参加する法的根拠が明確でなかったが、この法律の成立により、政府ベースの国際協力事業に参加する途が大きく拓かれたことになった。

開発途上国の国造り、人造りは、相手国政府上層部への指導助言のみでは不十分であり、中間技術者層をも対象として、幅広い、様々の分野の技術協力が必要とされる。

現在、専門家派遣要請に対しての派遣充足率は5割に達していない。予算の制約もあるが、派遣可能な人材がなく要請に応えられないケースが多い。今後、政府開発援助予算の増大にともない、中核を担う専門家の要請は益々増加していく傾向にある。



建設省都市局の海外技術協力状況

建設省建設経済局 国際課海外協力官

江 藤 幸 治

1. 国際協力事業団を通じた協力

(1) 開発調査

表一 1 開発調査の実績

分 野	年 度	50～54	55～59	60～元. 12	計
都 市 計 画 / 開 発		—	4	3	7
都 市 交 通		8	18	18	44
公 園		1	1	—	2
下 水 道		4	3	5	12
計		13	26	26	65

注 1. : 開発調査の開始年度を基準として集計

2. : 都市計画/開発分野および都市交通分野における調査についてはその内容が両分野にまたがっているものが多いが、ここでは主たる調査内容に着目して分類した。

表一 2 昭和63年度、平成元年度実績

(昭和63年度)		
タ	イ	パタヤ地区総合開発計画
タ	イ	ブーケット市下水・排水改善計画
イ	ン	ジャカルタ市下水道整備計画
南	イ	アデン市下水道施設改善計画
ザ	イ	キンシャサ市内東西幹線道路建設計画
タ	ン	ダルエスサラーム市道路整備計画
ペ	ル	リマ市南部下水道整備計画
(平成元年度)		
ブ	ラ	ベレン市都市交通計画
パ	キ	ラホール都市圏総合交通システム開発計画
ガ	テ	ガテマラ首都圏交通網整備計画

(2) 専門家派遣
 イ、長期専門家

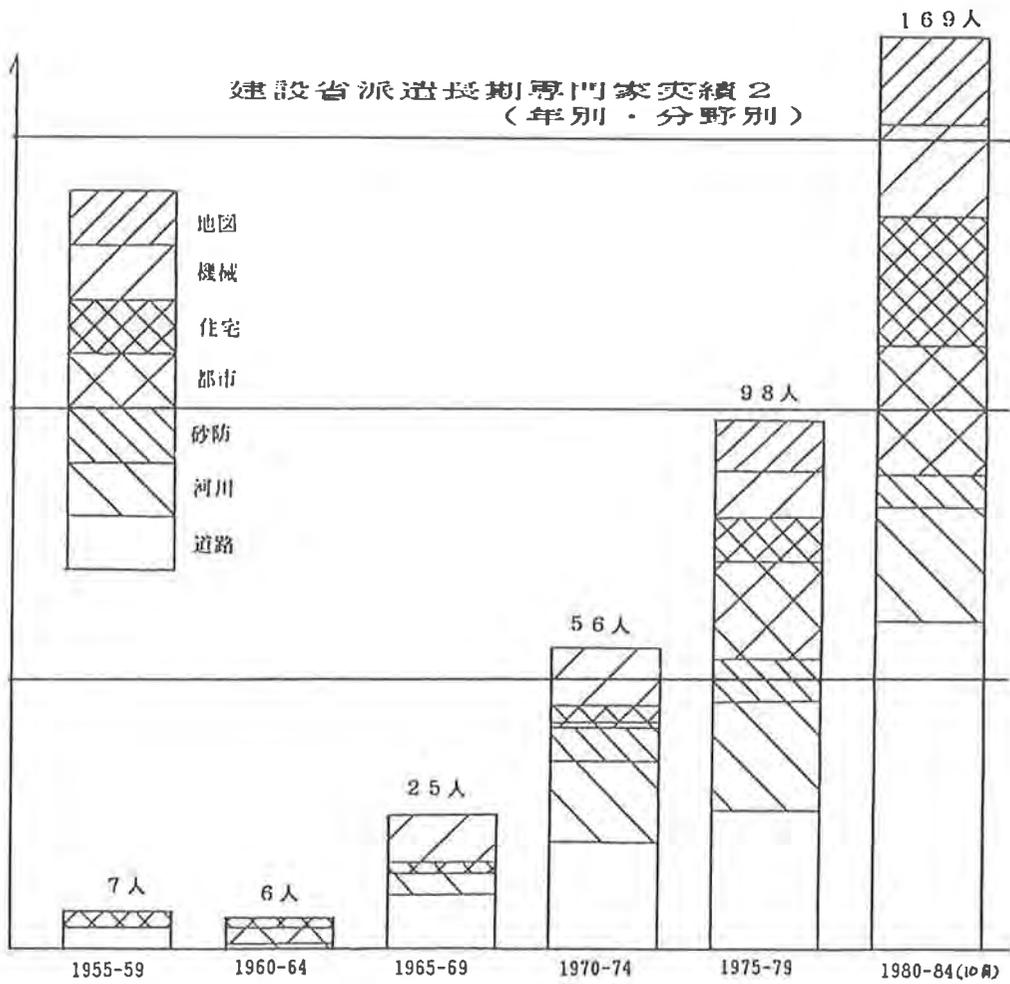


図-1

表一3 都市局関係長期専門家 昭和63年度、平成元年度（12月末まで）実績

年 度	国 名	派 遣 先	指 導 内 容
昭和63年度	マ レ ー シ ア	ペナン市役所	都 市 交 通
	フ ィ リ ピ ン	運輸通信省	都 市 交 通
	フ ィ リ ピ ン	フィリピン大学道路交通訓練センター	都 市 交 通
	イ ン ド ネ シ ア	内 務 省	区 画 整 理
	フ ィ リ ピ ン	マニラ首都圏委員会	都 市 開 発
	タ イ	内 務 省	都 市 計 画
	コ ロ ン ビ ア	中央勧業銀行	都 市 開 発
	タ イ	内 務 省	下 水 道
平成元年度 (12月末まで)	マ レ ー シ ア	公共事業省	都 市 交 通
	マ レ ー シ ア	SEATAC	都 市 交 通
	マ レ ー シ ア	住宅地方自治省	下 水 道
	コ ロ ン ビ ア	カリ市公益公社	下 水 道

ロ、短期専門家

表一4 都市局関係短期専門家 昭和63年度、平成元年度（12月末まで）実績

年 度	国 名	指 導 内 容	人 員
昭和63年度	フ ィ リ ピ ン	第3国研修（交通計画・工学）	2 人
	ブ ラ ジ ル	第2回都市交通セミナー	5 人
	フ ィ リ ピ ン	メトロセブ総合開発事業	1 人
	タ イ	日本庭園専門家	2 人
	タ イ	日本庭園専門家	1 人
	ビ ル マ	ラングーン下水道整備	2 人
平成元年度 (12月末まで)	イ ン ド ネ シ ア	SEATAC 都市交通セミナー	4 人
	マ レ ー シ ア	土地区画整理セミナー	4 人
	ブラジル・メキシコ	総合都市交通施設計画集団コース、 フォローアップ	2 人
	タ イ	日本庭園	1 人
	フ ィ リ ピ ン	下水管網整備計画	2 人
	タ イ	日本庭園	2 人
	ア ルゼンチン	国土開発セミナー	4 人
	韓 国	下水処理場悪臭除去	1 人

(2) 研修員受入

イ、集団研修

表－5 集団研修コースの概要

コース名	担当課	研修期間	定員	コース開始時期	元年度までの参加者数	内 容
都市計画課 (CITY PLANNING)	都市計画課	平成元年8月3日～ 10月14日(73日間)	11(11)	昭和37年度	277名	都市問題に直面する開発途上国からの研修参加者に、講義・見学を通じ日本の都市計画の現状を紹介するとともに、参加研修員間の討論の機会を設け、各国の都市の現状と諸問題について意見を交換し合い、相互理解を深める。
総合都市交通施設計画 (COMPREHENSIVE URBAN TRANSPORTATION PLANNING)	都市交通調査室	平成元年10月9日～ 12月6日(56日間)	9(12)	昭和54年度	124名	都市交通問題が深刻化している開発途上国からの研修参加者に、講義・討論・演習・見学旅行等を通じ、我が国の都市交通計画理念・技術を習得させる。
都市整備 (URBAN DEVELOPMENT)	区画整理課	平成元年5月3日～ 6月27日(51日間)	10(12)	昭和58年度	73名	新市街地の整備、スラムの改良等緊急な都市整備が求められている開発途上国からの研修参加者に、講義・現地視察を通じ、土地区画整理事業をはじめとした、日本の都市整備の手法と事例の紹介を行うとともに、参加研修員相互の討論の機会を設け、各国の現状と諸問題について意見を交換し合い相互理解を深める。
下水道技術 (SEWAGE WORKS ENGINEERING)	下水道企画課	平成元年8月30日～ 11月24日(87日間)	12(15)	昭和48年度	202名	開発途上国の下水道技術の向上に寄与すべく、研修参加者に対し、講義・設計演習・パーソナルプログラム・研修旅行・参加研修員間の討論を行うことにより下水道の計画、設計、施工、維持管理の技術を修得させその資質の向上を図る。

注1：研修期間は平成元年度の実績である。研修時期は年度によって異なることがある。

注2：定員における（ ）内は平成元年度の研修参加者数（実績、但し個別研修からの参加者を含む）である。

ロ、個別研修

表一 7 都市局関連個別研修

昭和63年度、平成元年度(10月まで)受入実績

(昭和63年度)		
都 市 交 通		10 人
都 市 計 画		6 人
下 水 道		7 人
公 園		5 人
(平成元年度(10月まで))		
都 市 交 通		6 人
都 市 計 画		3 人
下 水 道		1 人

2. 国際交流

(1) 多国間協力

経済協力開発機構 (OECD) 都市グループ

ア、都市基盤整備、その財政など都市の抱える諸問題の解決を目指し、1980年に設置されたもので、各種分科会における検討、対日都市レビュー等が実施されてきており、我が国も積極的に参加してきている。

昭和61年10月に開催された都市グループ大臣レベル会議において、昭和62年から65年までの4カ年の活動方針が決定され、検討テーマとして都市環境の改善等があげられている。

イ、東南アジア運輸通信開発局 (SEATAC) 都市交通セミナー

都市交通問題の解決を目的として、東南アジア諸国と我が国の交通専門家が一堂に会し、情報および意見交換を行うもので、毎年1回東南アジアと日本で交互に開催されている。

平成元年はインドネシア (ジャカルタ) で開催され、本年は第15回目のセミナーが日本で開催の予定である。

ウ、土地区画整理に関する国際会議

土地区画整理に対する世界的な関心が高まっ

てきていることから、土地区画整理手法を活用した都市整備方策を幅広く検討することを目的として、これまで昭和57年に名古屋で、昭和60年に東京、筑波等で、また昭和62年にフィリピンで、平成元年にマレーシアで開催されてきており、次回は平成3年にタイで開催される予定となっている。

エ、その他の多国間協力

国際住宅・都市計画・地域計画連合、国際道路会議、国際トンネル会議、国際造園家会議、国際公園レクリエーション管理行政連合会議等や博覧会への参加、協力を行っている。

(2) 二国間協力

ア、日米関係

天然資源の開発利用に関する日米会議 (UJNR) に基づく保全・レクリエーション・公園部会、日米環境保護協力協定に基づく日米下水処理技術委員会、日米廃棄物処理会議について開催または参加しているほか、住宅都市開発日米協力会議等による活動を行っている。

イ、日仏関係

日仏間の科学技術協力協定に基づく日仏河川、湖沼の水管理セミナー、日仏アメニティ会議について、開催または参加をしている。

ウ、日独関係

日独科学技術協力協定に基づく環境保護技術パネルについて、開催または参加および交通技術に関する情報を行っている。

エ、日加関係

日加科学技術協議において、下水道分野の情報交換を行っている。

オ、日韓関係

都市開発の分野での日本と韓国の間における相互協力を促進し、両国の都市整備の推進に資することを目的として、日韓都市開発協力会議が昭和58年度以降毎年開催されている。

「国際アーバン・インフラテック'89」開催される

1. 開催概要

昨年11月13日(月)～19日(日)の7日間にわたり、千葉県日本コンベンションセンター(幕張メッセ)国際展示場において、「豊かな都市社会の構築をめざして」をテーマに、「国際アーバンインフラ・テック'89」が開催され、関係各方面の期待に応じて大きな成果を残し、好評裡に終了した。

この展示会は、「都市社会の基盤と技術」に関する世界で初めての総合展示会として、アーバンインフラとアーバンテクノロジーの開発・生産等を行っている民間企業と、それらを都市づくりに活用する自治体等が、その成果を総合的に展示するもので、建設省をはじめとする関係各省庁、自治体、公団等の後援を得、また200社を超える企業、団体が参加するという、大変に盛大なものであった。主催者である、アーバンインフラ・テクノロジー推進会議の発表によると、当初予定の来場者数15万人を大きく上回る18万人が来場したとのことであり、アーバンインフラ、アーバンテクノロジーの啓蒙に少なからず寄与できたものと思われる。



開催初日には、華やかに開会セレモニーが催された。後援の建設省からは政務次官が出席し、いやがうえにも会場を盛り上げることとなり、出展各社も大いに緊張を高めたものであった。

各フロントでは、それぞれに工夫をこらしたブー

スを展開し、来場者の目を楽しませると共に、「新しい都市社会の基盤と技術」を紹介し、来場者は気楽な気分で楽しみながらも、会場を一周する間に、都市を支えるさまざまな技術を垣間見ることができた。



2. モビリティフロント展示概要

モビリティフロントでは、「21世紀の都市モビリティ」をテーマに、モビリティフロント全体を総括的に紹介するテーマブースとともに、11の具体的なシステムの展示を行った。

まずテーマブースでは、「21世紀の新しい都市交通」について、日本及び世界の新しい都市交通を紹介し、あわせて、これらのシステムコンセプト系図を発表した。発表方法は、単に説明図や写真の展示にとどまらず、パンフレットの配布、ビデオ映像の放映等、最新のメディアをも活用し、少しでも多く



の人に紹介することに努めた。特に、新しい都市交通について、系統的に解説、展示を行った例がこれまでになかなか見られなかったこともあって、非常に注目を集めることとなり、来場した都市交通関係者からの反響は大きなものがあった。

一方各システムの展示では、次の11のシステムが紹介された。

1. 標準化新交通システム
2. NTS—シャトル
3. リムトレイン
4. ガイドウェイバス
5. リニアメトロ
6. スカイケーブルシステム
7. オーチスシャトルシステム
8. CTM
9. SK
10. ライトレールトランジット
11. Mバーン



各システムは、それぞれのコーナーに分けられたブースにおいて、パネル、ビデオ、パンフレット等により紹介されたが、このうち7つのシステムについては、実際の車両を展示し、来場者が自由に乗降できるようにするといった、他のフロントではほとんど例の見られなかった展示方法を行った。このため、システムの概要を身をもってとらえることができ、開催初日から大変な人気を集めるとともに、関係者からの評判も上々であった。



総合すると、モビリティフロントはその展示内容、方法、技術が非常に高度であり、他のフロントとの比較においても、決して引けを取るものではなかったと思われる。また、関係各方面からも高い評価を得ることとなった。そしてこのことは、アーバンインフラ、アーバンテクノロジーの成果を総合的に展示し、よりよい都市づくりに寄与するという、本展示会の目的に対し、多大な貢献を果たしたと言えるだろう。



第14回 SEATAC 都市交通セミナー

京都府文化学術研究都市対策室

室長 中川 三 朗

1. はじめに

1989年10月16日(月)から20日(金)まで、インドネシアの首都ジャカルタで開催された第14回SEATAC都市交通セミナーについて、その概要とジャカルタでの所感を紹介する。

SEATACとは、Southeast Asian Agency for Regional Transport and Communications Development (東南アジア運輸開発局)の略であり、東南アジアの交通、通信部門の発展、改善を図る目的で1973年1月に設立された。SEATACの都市交通分野における主たる活動は、都市交通に関する各種調査の実施と都市交通セミナーの開催である。

都市交通セミナーは、1975年バンコクで開催されたのを皮きりに、原則として我が国と加盟4カ国の各都

市で交互に開催されており、今回で第14回となる。

今回の参加は、加盟国のインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイの4カ国と日本である。主要テーマは「交通混雑への対応」であり、出席者はインドネシア(17名)、マレーシア(5名)、フィリピン(3名)、タイ(3名)、SEATAC事務局(3名)と日本(4名)の合計35名であった。

日本からは、次の4名が出席した。

中川 三朗(京都府文化学術研究都市対策室長)

宮川 朝一(建設省土木研究所企画部システム課長)

芦沢 哲蔵(帝京技術科学大学情報学部助教授)

片平 靖(広島市建設局土木部道路計画課第一計画係長)

2. 会議日程

日 付	次 第	区 分(国名)	レポ ー ト の 内 容
10月16日 (月)	開会式		
	セッション I	カントリー・レポート (インドネシア)	「ジャカルタにおける交通渋滞対策」
	” II	” (タイ)	「タイにおける都市交通渋滞対策」
	” III	” (フィリピン)	「マニラ首都圏における都市交通渋滞対策」
	” IV	” (マレーシア)	「Klang Valleyにおける都市交通渋滞対策」
10月17日 (火)	” V	エキスパート・レポート (SEATAC)	「RTSから20年後」(鈴木敏夫)
	” VI	エキストラ・レポート (インドネシア)	「交通量観測によるOD表推計の簡便法」外1題
	” VII	エキスパート・レポート (日本)	「日本における交通渋滞と対策の現況」(中川三朗)
	” VIII	” (日本)	「交通混雑に対する交通管制システムと実際」(宮川朝一)
	” IX	” (日本)	「バイパス及び環状道路について」(芦沢哲蔵)
10月18日 (水)	” X	” (日本)	「広島市における交通渋滞対策の実施例」(片平靖)
	” XI	” (インドネシア)	「ジャカルタにおける交通渋滞緩和の課題」
	” XII	ラウンドテーブルディスカッション	
	閉会式		
10月19日 (木)	視 察		道路交通訓練センター(ベカシ)
10月20日 (金)	視 察		市内視察 ・高速道路事業 ・ジャポタバック鉄道事業等

3. セミナーの概要

会議は開会式に始まり、各国のカントリーレポート及び日本からのエキスパートレポートの発表と討議が主な内容で、三日間あり最終日に全体討議と閉会式により終了した。

後半の二日間は現地視察があり、道路交通訓練センターや高速道路事業等への視察を行った。

テーマが「交通混雑への対応」ということで東南アジアの主要都市が抱える最も現実的で重要な課題であったため、各レポートの内容にも問題の大きさや悩みが同われ、また活発な討議と意見交換がなされた。



写真一 会議の状況（発表後の討議）

各国の交通渋滞対策について議論になった内容を拾いあげてみると次のようになる。

a. インドネシア

首都ジャカルタは朝夕とも相当な交通渋滞状況を呈しており、特に朝には都心へ集中する自動車と自動二輪、バスが混在し、幹線道路は深刻な状況にある。

対策として、一部リバーシブルレーンを適用している区間もあるが、交通容量と需要のバランスは相当格差がありそうに思えた。

このような状況において、カントリーレポートの発表と議論された交通渋滞の対応策は、

- 交通抑制策
- 駐車場対策、進入許可制区域の導入、税制度の見直し等
- 東西方向の道路網の整備
- 大量輸送機関の導入
- 二輪車レーン、歩行者ネットワークの整備

であった。

b. タイ

タイの首都バンコクの交通渋滞は、東南アジアの中でも非常に深刻な状況にあり、一方通行道路の運用について活発な議論があり、その他に都市交通に関する各行政機関の調整や次の点についての意見交換がなされた。

- トラックの都心進入禁止
- ATCS（Area Traffic Control System）の運用、信号現示による調整
- 高速道路、バスレーン、道路の維持補修、バス会社の赤字、道路標示の標準化等

c. フィリピン

マニラ首都圏においては、LRT（Light Rail Transit）の整備による交通渋滞への対応が報告されたが、まだまだ都市交通に関する課題は多く、かつ複雑である。

- ジプニーの問題
- バスサービスの向上
- ATCSの効果
- 土地利用に基づく都市交通計画の必要性

d. マレーシア

今回の報告ではKlang Valleyでの交通渋滞の対応策、特に軌道系機関の比較に関して発表され、各国から興味深い質問がなされ議論の中心となった。

- 大量輸送機関の導入計画——「Aeroバス」「モノレール」「LRT」「レールバス」を比較し、モノレールを導入する計画である。
- 交通渋滞の国内経済への影響
- 都市交通計画の経済性の考慮
- 各国の経済・財政状況を考慮した計画の検討

e. SEATAC事務局

事務局の専門家の鈴木氏（日本から派遣）より、SEATAC加盟国における交通混雑への対応策の検討を12年前に行っており、その後の対応という観点から報告があり、軌道系システムの必要性を強調するとともに、一方、加盟国では深刻な財政上の制約がある点も指摘された。

f. 日本

日本からの報告として、筆者が日本における交通渋滞対策の政策方針と具体的施策について報告

し、また、首都高速道路における交通管理の実際をビデオテープを使用して説明した。宮川氏は、交通渋滞対策のうち交通信号機システムの高度利用により、交通流の安全円滑化を図る方法を報告し、芦沢氏がバイパス、環状道路の必要性和効果の評価方法に関する研究報告を行い、片平氏が広島市における実施例としてバス専用レーン、交差点改良、新交通システム整備について報告した。

SEATACの加盟国では都市交通計画を論ずる上においても、常に経済力、財政力の問題がつきまとい、「大量輸送機関、例えば、地下鉄は交通混雑を解消するには良い方法だが、財政力が無い」と答える。

ここで問題なのは、「いかに安く、いかに効果があるか」であって、東南アジアにおける交通計画上の命題であることを実感した。

各国の参加者の活発な議論の中に、それぞれの国の事情を垣間見ることができ、同時に日本の都市交通計画に対する質問や期待に、その重要性を再確認したのである。

会議は全体討議での各国の代表者による所感を発表したあと、来年は日本において都市交通セミナーを開催し、開催地として広島市が予定されていることを表明し、参加者の大きな拍手と共に成功裡に終了した。

セミナーにおける会議は以上であるが、この間のエピソードや印象を紹介する。

会議の運営についてであるが、事務局の方々の精力的な努力には頭が下がる思いである。

開会の前日、会議場の下見と市内見学を兼ね会場のASEANセンターをSEATAC事務局の鈴木氏の案内で訪ねたが、その際には机や椅子のセットもされておらず飾りつけさえない状態であったが、当日は各国の国旗も飾られ、参加者の前には各国の小旗とともに、インドネシア特産の木彫りの国名入りプレートが置かれ、中央には日本庭園風の箱庭がセットされており、堂々たる国際会議場という雰囲気まで準備が整っていた。

インドネシアだけでなく、東南アジアでは、我が国に較べ時間もゆるやかに流れるということを知っていたが、会議の運営は時間厳守で行われ、非常に

スムーズであった。



写真一 参加者全員の記念写真

さて、国際会議だけではあるまいが、セミナーの期間中は連夜パーティーが催され、インドネシアの運輸省・陸上交通局、公共事業省の方々の歓迎を受けた。

特に印象的だったことは、パーティーでアルコールが出ないことである。初日はセブン・アップかコーラ、2日目はココヤシジュース、3日目はソフトドリンク各種。これで、ベチャクチャ、会議の席では真面目な顔もここでは陽気な人々に変わる。

総じて、アルコールが入らないと打ち解けることができない日本人に較べ、宗教上の理由からとしても（インドネシアの人々の大部分はイスラム教徒）アルコールなしでも愉快的な東南アジアの人々に好感を覚えたものである。

4. ジャカルタ雑感

「赤道にかけられたエメラルドの首飾り」とも呼ばれるインドネシアは約13,000の島々からなり、人が住んでいる島が3,000とも3,500とも言われている。主な島はスマトラ、ジャワ、カリマンタン、イリアンジャヤの4つの島で、人口は約1億6000万人以上もあり、このうち60%が、国土の7%の面積に満たない首都ジャカルタのあるジャワ島に集中している。

ジャカルタ首都圏は面積656km²、人口780万人、人口密度約12,000人/km²である。

開会式で挨拶された運輸省次官の話によると、ジャカルタへの人口集中は年々増加する一方であり、今にインドネシアの人々が全員ジャワ島へ移って来て、ジャカルタへ集まるということになるかもしれない

と言っておられたのが、印象的であった。雇用機会の多い都会への人口の集中は、我が国と同様の状況である。



写真一三 ジャカルタの交通混雑

ジャカルタの道路であるが、体系的な道路網とは言い難く、幹線道路から一步入ると生活道路といった状況である。また、歩道はいたる所でインターロッキングが剥がれていたり、水道管がにゅっと飛び出していたり、決して歩行に安全な状態ではなく、また、雨が降らないのと自動車が多いので、ホコリと排気ガスが舞上っており、歩くには適したものとはなっていない。

幹線道路は大部分がロータリー式となって他の道路とネットワークしており、中央分離帯はロータリー間は連続しているため、例えば我々が泊まったホテル・インドネシアから南の繁華街ブロックMへタクシーで行こうとすると、ホテルの前のタムリン通りを北上し、最寄りのロータリーで方向を変え、また戻って南下するということになる。

乗った地点から逆方向へ進みまた戻ってきて目的地へ向かうことになるが、タクシー料金は乗車時点から動いているのだから、便利なのか不便なのか、少し行けばすぐ交差点という我が国の道路と比較し

ていかなものかと思った。

ジャカルタのタクシーの速さ、激しさはすさまじく、交通量が多いにもかかわらず、前の車をクラクションを鳴らし、パッシングライトで「前を空ける」と合図し、60km/hの制限速度も80km/h～100km/hで飛ばす神風タクシーなのである。

自家用車の場合でも、クラクションとパッシングライトの使い方は同じようであった。忘れていた車の機器の使い方を思い起こさせた(?)貴重な体験であった。それにしても、ジャカルタの人は運転テクニックがすばらしいと感心したものである。

ジャカルタの交通機関にはタクシー、バスなど日頃見慣れているものの他に、「バジャイ」と呼ばれる黄色の小型オート三輪や、それをさらに小さくした「ベモ」や「ヘリチャ」、それから裏通りでよく見かける「ベチャ」と呼ばれる人力三輪車がある。朝の通勤時にも利用しているのを見ると日常生活に浸透している様子がよくわかる。

惜しくも、乗る機会を逸したが、楽しみを次に残してジャカルタの印象としたい。

5. むすび

SEATAC都市交通セミナーも14回目を迎え、セミナー参加者、参加国との人・技術・情報の交換とともに、開催国であるインドネシアにおいては国内関係機関の都市交通に係わる啓蒙に大きく貢献していると言えることができる。

今後とも本セミナーの継続と一層の発展を願うものである。

終わりに、今回のセミナーを運営されたインドネシア政府、SEATAC事務局、及び専門家派遣を含め多くのご指導、ご協力を頂いた建設省建設経済局、都市局、JICAの方々に感謝するとともに、益々のご活躍を期待して報告としたい。

外国勤務の思い出

大阪府道路公社

副理事長 岡 尚 平

東アフリカ・ウガンダ国で政府職員として働いたときの思い出話をとの、編集部からの話をいただいて少なからず驚いた。家族共々暮らした遠い昔の話で、いまはTVに放映されるキリマンジェロ山を背景に、シマウマ・レイヨウ・バッハローの群れと、それを襲うライオンの狩りの風景に、私が担当した工事現場が出てこないか、現地調査で走った道路が出てこないかと懐しく見るだけの遠い国になりました。

血気盛んな厄年前の年代、そして大阪の万国博覧会が開催された昭和45年に、先方政府でChief Construction Engineerの辞令をもらった。

辞令交付式は右手を挙げて職務専念の決意を述べることになっています。大臣・次官クラスですと金髪の裾のカールした帽子にガウンを着て大統領の前で、左手に聖書を、右手を挙げて宣言します。私達は大臣の前で行います。介添えの事務官に「日本の宗教は」「仏教の教典を持っていませんか。あなたの個人用のもので結構です」「仏教徒ということになっていますが、信仰が薄くて」「それは残念です。それなら右手だけ挙げて」とのことで、清浄な右手を高々と挙げて、渡された英語の宣誓文を読み上げることから始まりました。そして高級職員として、タイプ兼秘書と高級文書取扱担当がついた個室に落ち着き、世界銀行・イギリスローンをはじめ、国内投資による道路建設の契約を終えたプロジェクトの材料調達・工事進行管理・毎月の間支払い・大蔵省への予算要求・世界銀行の会計査察・等々の業務にあたりました。上司には前半期はイギリス人、後半期をウガンダ人、同僚・部下にはイギリス・インド・ノルウェー・現地人ばかりなので、かつてIRFの留学生としてアメリカに暮らしたことはあっても、契約・支払い等の業務の直接責任者にいきな

り座ったので、廊下薦よろしく古くから働いている責任者格らしい人に仕事の要領を聞いては、上司に往復文書を出して（辞令の範囲はすべて個人の責任）、外部契約を自ら起案してタイプさせ、稟議することなく文書にサインして、文書課から発送していました。

着任早々は専門の英語単語に持参した辞書では意味不明で当惑しましたが、そこは英人に単語が持つ概念を詳しく説明してもらうことで、契約上に含まれる予備費・工事変更契約・雑費支払い等々を、日本での実務経験に照らして推察していきました。お蔭で数カ月して専門の英単語に慣れてくると、世界銀行との話も噛み合うようになり、任期を終えた帰国時には、在任中に技監・次官・大臣とまで出世していたHonor. Eng. ZikusokaからTO WHOM IT MAY CONCERNという文書（別紙）をいただき、政府建物の中庭で盛大なFarewell Partyを催していただきましたので、その意味では先方のお役に立ったのではないかとと思っています。

国際ローンに基づく土木事業には数種類の方法があると思います。A政府がB政府の申し出る施設を無償で提供するため、A政府が調査団の派遣から計画書のまとめ、業者発注（主としてA国業者）でB国内の現地で建設し、A政府の検査後に贈呈式をするtied loan型。A政府が国際銀行への拠出あるいはB政府への現金を援助し、計画・設計・建設の一連作業をB政府が担当するuntied loan型があります。私の場合は後者で、日本政府が先方政府に全額弁当持ちの職員を、先方政府の事業執行のために無償貸与したという姿でしょうか。国際協力事業団の前身の海外技術協力事業団の長期派遣制度に乗って行われましたが、大阪府の取扱は休職になりました。

そのため派遣期間中は、昇給もしないといった、

TELEGRAMS: "MINIWORKS."
TELEPHONE: ENTEBBE 2580.



THE REPUBLIC OF UGANDA

OFFICE OF THE MINISTER OF WORKS,
AND HOUSING.

P.O. BOX 10.

ENTEBBE, UGANDA.

JMNZ/P.6

REF. No.....

19th December, 1972.

TO WHOM IT MAY CONCERN:

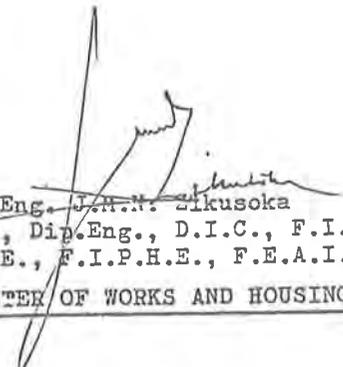
Mr. Shohei Oka

I have known Mr. Oka since May 1970 when I interviewed him in Japan, together with others, for the purpose of recruitment on Technical Assistance. I was then Permanent Secretary/Engineer-in-Chief of the Ministry of Works, Communications and Housing.

With regard to his performance, he was heading the Construction Section of the Highway Department of the Ministry, during which time he worked extremely hard and well, always being very conscientious of his responsibilities and carrying out all duties devolving on the post of Chief Construction Engineer. He got on extremely well with his subordinate staff who were very much impressed by his approach to work and indeed he too showed much respect for his senior officers.

He left at the end of his term as required by his Government although my Government would have wished very much to have him for a much longer term of service. His experience as an Engineer covered a large area of operation and he was generally found to be a useful member of the staff.

He is a young man who should do well in future and I would strongly recommend him for similar employment.


Eng. ~~J.M.H. Zikusoka~~
(C.Eng., Dip.Eng., D.I.C., F.I.C.E.,
F.I.W.E., F.I.P.H.E., F.E.A.I.E.)
MINISTER OF WORKS AND HOUSING

JMNZ/AC

人事上損な扱いを受けることとなりました。しかし、現在はいわゆる地方公務員海外派遣法とそれに基づく条例が制定されていますので、「休職」の形ではなく、「在職」の形で海外勤務することが可能となっているので、人事上の不利な扱いは一切ないと聞いています。

ウガンダ政府の公共事業省は、職務責任を持った高級職員約10数名で廻っていました。その人種も旧宗主国のBritish, Scotishを中心に白人・黒人・黄色人の雑多で、行政責任者としての技監1人を頭にヨコ社会なので、個人個人がその職務を企画・実行することになります。半年に1度の割合でWashington D. C. から世界銀行Staffsが査察に約10日滞在して、その会計監査報告書がそのまま私達への勤務評価になります。少ない政府職員を応援するため、国際コンサルタント（時には大使館と直結）を役務契約方式で雇用し、またその会社の幹部が派遣職員の仕事振りを本国から監督にきます。彼らの雇用期間中は政府職員と同格の身分が与えられているので〇〇Partners等と称するDesign Documents, Field Supervising Consaltantsと共に現場にBase Campを張っています。

Supervising Consaltantsから道路ルート設定で地元村で反対が強いとの報告が入って、政府責任者の私が現場に飛んで地元住民との直接交渉に入ります。面白かった話題の1つとして、白い長いガウンを着た酋長一族と地元広場で交渉したことがありました。政府側は責任者の私と、英語と現地語の両方ができる通訳兼の下級職員です。勿論私の車に彼を乗せて私の運転です。現地に着いて地元住民の40人程に取り囲まれて、ルート決定についての異議を騒擾のなかで要求されました。交渉が終わって、ここに集まった大勢の住民は誰なのかと尋ねると、驚くことに酋長の一家というではありませんか。8人の妻とその家族です。そして妻達は1つの屋根の下で炊事と食事の共同生活です。まさしく雄の力あるライオン1頭が数頭の雌とその子供の群れのハーレムを作っているにあたります。

帰り路のドライブで同行の通訳が言っていました。「男はつらいよ」。彼は結婚した4人の妻が互いに不平不満がおこらないよう、宿泊の夜数も手渡す給金もそして洗濯物の数まで均等でなければならないと

の苦しみを話してくれました。道中の路端で売っている野菜果物を買っては袋に分けて、4人の妻の居宅に立ち寄ってくれるように私に懇願します。ガソリン代は高いぞとはいいながら、彼の気持ちを思いはかって、4人の妻の居宅に次々に訪問し、久し振りに逢う妻達の嬉しそうな姿を楽しむ人の好いボランティアを経験しました。

工事契約金に余裕ができたので、沿道開発のためのFeeder道路建設の陳情をうけ、consaltantsの英人に乗せてMy carで現地を踏査に行った時のことです。ちょっとそこまでという彼の話に、干上がった土地に乾燥した背丈を越える草むらのなかを、ルートはこちらのほうがよいと、どんどん数km入っていった。目標になるところもなく、方向感覚を頼りにある村に到った。うん、これでルートもよいかと思ったが、帰路の方向には不安になった。車を乗り捨ててきた場所まで戻り着けるか、遠くになったまちまで帰り着けるほど車のタイヤや部品が無事に残っているか。往きは日が高かったが、日暮れは早い。乾燥したとはいえ沼地になにかがあるかわからない。近代科学を実践してきても、神様を信じたくなる。それでも数時間迷うことで、小高い出発点の幹線道路に戻れた。無事な車を見て安堵した。車体に触ると非常警笛が高らかになった。その音にドッと人が集まってきて、車には食べきれないほどの、房についたバナナの数枝が積み込まれて、夕暮れのなかを走り出した。現地踏査も高い買物旅行に終わった。このお返しは政府へ請求するガソリン代に化かしてやろうか。

契約していた大型工事の請負会社が倒産した。早速現地に走って残工事を測量し支払いをpushした。この会社とは、工期延期（遅延は延滞罰金を課す）、建設機械のパーツの持込み（輸入税を課すか否か）で、口角泡を飛ばしあった。紀元前から世界を放浪した民族はなかなか喧嘩上手だ。この事件と類似を日本で経験しているから平気。下手な英語も喧嘩用語になると気迫で通じるとこの時知った。さまざまな事務処理が求められる。政府内でもこのときばかりは上司も同席で事後対策に倒産会社を呼びつけて支払打切りの宣言を行った。議論に入れば必ず椅子から立ちあがって相手を見下ろすこと、相手がそのようにすれば静かに話し合おうと座らすこと。

食料の買い出しは、勤務後（p.m.4:00）に女房と共に、現地人の露天市場で野菜・肉（最小単位1kg）・鶏（生きているのを）から始まって、インド人街の雑貨・罐物・油・酒、そして時々には白人経営の店へ儉約を考えるよりも、健康と楽しみが優先の生活。土地の皆と仲良くなった。入国当時のLook! Look! Japaneses! Japaneses are walking. Look!とも言われなくなった。Hi! Japaneses. We have good beef meat here!まで声がかかるとなった。従って、毎日の生活用品は現地調達で素材がほとんどで醤油の1ℓで家族4人が半年過ごした。女房が作るパン・うどんはともかく栗饅頭は圧巻で、時々集まる日本人のなかでは好評だった。

その生活にどっぷり漬かりきってしまうと、外地生活もあたりまえの英人・イタリア人・インド人・イスラエル人等との持ち回りのHome Partyに呼ばれる。それぞれが現地調達材に母国材を混ぜて、本国の味を楽しませてくれる。お蔭で本場のYorksher Pudding, Pasta, Pizza, Currey……を楽しむことができた。

英国人が定住するとGolf courseは必須、入会金

3,000円、Play Fee 0、Caddy Fee 50円、美事ないつも空いているcourseで、到着すぐにstartできる。勤務が終わって夕方pm 5～pm 7に皆が出てくる。毎水曜日の夕方は、そのまちの住人の親睦コンペ。男女混合や、ときにはコースを逆さに隣のgreenへ逆さに廻るなどの超変則のたのしみ。ペットを構えるとその見事な胸の脹らみのため首筋から足先までが見通せる超ミニワンピースのデリラのような金髪美人とPartnerを組むこと度々。その彼女がextremely low handyでまた手をとって実技特訓。女房はと見ると筋骨隆々のサムソンと廻って楽しそう。こんな夜は子供を早く寝かせつけてしまわないと。

楽しい思い出が籠一杯に盛り上がっています。まだまだ記憶のなかに強烈さを残しています。若くて多感な時代に、異境で異民族と共に楽しく暮らすことができたし、仕事を通じて国際契約に基づく土木事業も体験しました。島国と大陸、農耕と遊牧、単一民族と複合民族等々いろいろを経験し、感じて帰国しました。帰国後「常識の定義」という小文をどこかの雑誌に投稿しました。そして、お前もそんなことを考えるようになったかと冷やかされました。



街促協だより

都市基盤整備事業推進大会出席者芳名簿

都市基盤整備事業推進大会 開催される

都市基盤整備事業推進大会（主催者代表：石川県知事中西陽一）が関係都市六団体主催により、去る12月1日午前11時より砂防会館ホールにおいて、開催された。

全国から約1400名の会員を始め、30名の衆参国會議員（代理出席は151名）、建設省からは木村守男政務次官以下都市局、道路局幹部多数の出席をいただき、熱気あふれるなかで、成功裡に大会を終了することができた。

大会は、まず、主催者側都市六団体を代表して、中西陽一石川県知事のあいさつのあと、来賓祝辞として、建設大臣（木村守男政務次官）、天野光晴自由民主党道路調査会長、古賀誠自由民主党建設部会長代理、佐藤守良街路事業促進議員連盟会長、江崎眞澄土地区画整理事業促進議員連盟会長、坂野重信都市開発議員懇談会事務局長の祝辞があった。

また、大会決議については、平成2年度予算編成において、都市基盤施設整備予算の大幅確保のため、道路特定財源制度の堅持等5項目について、長崎県長と町長吉田安親氏により、力強い決議文の朗読があり、大会終了後、陳情団を編制して、国会、内閣、関係省庁に陳情を行なった。

全国各地から馳せ参じていただき、会場いっぱいの中で、終始熱心に大会を盛りあげていただいた1400名余の会員に対し、また、政務多忙の中、わざわざご出席いただいた木村守男建設政務次官を始め国會議員並びに代理の皆様方、また、建設省幹部の皆様方に心から厚く御礼申し上げる次第である。

ここに、大会にご出席の国會議員並びに代理の皆様方、そして、祝電をお寄せいただいた皆様方のご芳名を掲載して感謝の意を表します。

衆議院議員・本人出席者芳名簿

氏名	選出府県	氏名	選出府県
天野光晴	福島	衛藤征士郎	大分
甘利明	神奈川	越智伊平	愛媛
井出正一	長野	片岡武司	愛知
江崎眞澄	愛知	木村守男	青森
古賀誠	福岡	野中広務	京都
左藤恵	大阪	畑英次郎	大分
佐藤守良	広島	松田岩夫	岐阜
高橋辰夫	北海道	三原朝彦	福岡
戸塚進也	静岡県	村井仁	長野
竹中修一	青森	森田一	香川
中西啓介	和歌山	渡辺栄一	岐阜
丹羽兵助	愛知		

参議院議員・本人出席者芳名簿

氏名	選出府県	氏名	選出府県
井上章平	比叡	竹山裕	静岡
木宮和彦	静岡	初村滝一郎	長崎
坂野重信	鳥取	福田宏一	群馬
田代由紀男	熊本		

衆議院議員・代理出席者芳名簿

氏名	選出府県	氏名	選出府県
安部晋太郎	山口	江藤隆美	宮崎
阿部文男	北海道	榎本和平	山形
相沢英之	鳥取	小此木彦三郎	神奈川
逢沢一郎	岡山	小澤潔	東京
愛知和男	宮城	小沢辰男	新潟
愛野興一郎	佐賀	小淵恵三	群馬
麻生太郎	福岡	大石千八	静岡
天野公義	東京	大島理森	青森
栗屋敏信	広島	大坪健一郎	佐賀
伊藤宗一郎	宮城	大野明	岐阜
伊吹文明	京都	大原一三	宮崎
石川要三	東京	大村襄治	岡山
稲垣実男	愛知	奥田敬和	石川
稲村利幸	栃木	奥田幹生	京都
今井勇	愛媛	加藤紘一	山形
今村敬雄	愛知	鹿野道彦	山形
上村千一郎	愛知	柿澤弘治	東京
臼井日出男	千葉	梶山静六	茨城

氏名	選出府県	氏名	選出府県
粕谷茂	東京	東家嘉幸	熊本
片岡清一	富山	中川昭一	北海道
亀井善之	神奈川	中川秀道	広島
唐沢俊二郎	長野	中島源太郎	群馬
川崎二郎	三重	中村喜四郎	茨城
木部佳昭	静岡	西岡武夫	長崎
菊池福治郎	宮城	額賀福志郎	茨城
北川石松	大阪	野田毅	熊本
北川正恭	三重	野中英二	埼玉
北口博治	熊本	野呂田芳成	秋田
久野忠弘	愛静	葉橋本龍太郎	茨岡
熊谷次男	群馬	鳩山田幸一	北海道
熊倉成正	長崎	浜田田卓二	千埼
小坂善太郎	山形	原田憲涉	大福
近藤元次	新潟	平泉鴻三	鳥山
近藤信隆	新潟	吹田島讓二	熊群
佐藤文生	大静	岡福田越夫	栃三
斉藤斗志	福島	藤尾正孝	香秋
坂田道太	熊本	藤本田孝	秋岐
坂本三十	川瀨	二古保利	佐賀
桜井内義	根田	保細田吉	蔵雄
櫻笹山登	岩手	堀内光信	孝郎
志賀素夫	大静	岡松本十	兵埼
塩川正一郎	北海道	三ツ林弥太郎	宮城
塩谷一夫	北海	三塚輪登	北海
鈴木宗重	兵庫	森水野清	千葉
砂田沢吉	青森	宮崎茂一	鹿児
田名部匡省	福大	宮分重	広島
田中直隆	三青	森武村	長野
田原元一	青島	根村	秋田
竹内黎登	兵京	庫都森	愛媛
竹下洋一	京岩	手森保	石川
谷垣禎一郎	青茨	柳城	鹿児
谷津島雄俊	兵	綿貫	富山
塚原俊三	兵		

氏名	選出府県	氏名	選出府県
渡部恒三	福島	渡辺省一	北海道
渡辺紘三	新潟		

参議院議員・代理出席者芳名簿

氏名	選出府県	氏名	選出府県
青木幹雄	島根	佐々木満	秋田
井上裕	千葉	齊藤十朗	三重
岩崎純三	栃木	高木正明	北海道
岩本政光	北海道	谷川寛三	高知
上杉光弘	宮城	永田良雄	富山
遠藤要	宮城	平井卓志	香川
六城真順	沖縄	藤井孝男	岐阜
狩野明男	茨城	松浦功	比叻
熊谷太三郎	福井	森山眞富	栃馬
後藤正夫	大分		

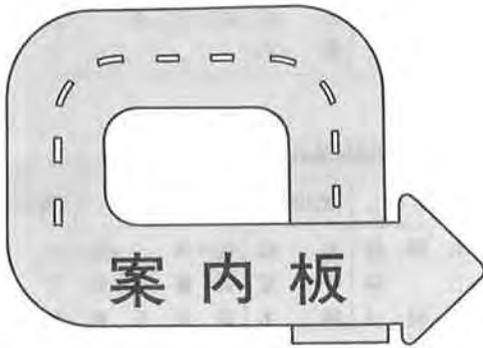
祝電をお寄せいただいた方

衆議院議員

氏名	選出府県	氏名	選出府県
奥田敬和	石川	中村喜四郎	茨城
瓦力	石川	森喜朗	石川
佐藤一郎	神奈川	山村新治郎	千葉
坂本三十次	石川	渡辺秀央	新潟
志賀節	岩手		

参議院議員

氏名	選出府県	氏名	選出府県
石川弘	比叻	沓掛哲男	石川



—人事消息—

(元. 11. 1付)

- 関東地方建設局大宮国道工事事務所調査課長
(都市局街路課係長) 齊 藤 誠 一

- 都市局街路課係長
(関東地方建設局道路部道路計画第二課係長)
後 藤 敏 行

(元. 12. 1付)

- 茨城県土木部都市計画課長
(都市局街路課長補佐) 護 雅 行
- 都市局街路課長補佐
(道路局路政課長補佐) 福 本 俊 明

〈お詫びと訂正〉

前号のトピックス「大深度地下の公的利用に関する制度の創設について」の筆者のお名前が石原雅裕氏とあるのは石原孝氏の誤りでした。ここに謹しんでお詫びし訂正させていただきます。

【協会だより】

○第12回全国講習会開催

当協会主催による、第12回全国講習会「街路整備とまちづくり」が開催された。全国から、地方公共団体の街路事業担当者をはじめ、3会場合計で1,167名の参加があった。開催概要は以下のとおりである。

なお、講師として学識経験者、建設省街路事業担当官、事業先進実施地区の地方公共団体担当者の方々をお迎えした。

- ・平成元年10月5日(休) 東京会場
会場：ヤマハホール 参加者460名
- ・平成元年10月12日(休) 福岡会場
会場：ガスホール 参加者297名
- ・平成元年10月19日(休) 大阪会場
会場：大阪ガーデンパレス 参加者410名

〈講習内容〉

- ①街路整備とまちづくり
- ②総合的な街路整備
- ③街の活性化と街路デザイン
- ④立体道路制度
- ⑤駐車場案内システム整備事業の実施例

○第2回パソコン講習会開催

当協会主催による第2回パソコン講習会が、昨年11月1～2日の2日間にわたり、東京日比谷のNEC、C&Cスクール内会議室において開催された。

近年、行政需要の高度化、業務量の増加に伴い、建設行政事務にパソコンが導入される例が多くなってきたことを受け、日常業務においてより一層パソコンを活用できるようにと始められたのが本講習会である。

当日は全国都道府県の街路事業担当者等42名の参加を得て、限られた時間内ではあったものの、基礎

Une délégation japonaise découvre Poma 2000



ヨーロッパ視察団一行 (Poma-2000視察でラオン市長と共に)

から、かなり高度なパソコン活用法まで、熱気あふれる講義が続いた。参加各位におかれては、本講習会での成果を日常の事務効率化に大いに役立てていただければ幸いである。

○ヨーロッパに視察団を派遣

平成元年10月14日から10月27日までの2週間、団員19名からなる「欧州臨海部開発と公共交通機関視察団」をヨーロッパに派遣した。団長は広島市助役の椎名彪氏、副団長は東京臨海新交通(株)代表取締役専務の一ノ谷基氏である。

主な視察先は次の通り。

<都市交通>

- ベルリン Mバーン
- リール (仏) VAL
- ラオン (仏) Poma-2000
- ロンドン ドックランド・ライトレール
- マルセイユ 公共交通

<都市開発>

- ハンブルグ港
- ロンドン ドックランド
- マルセイユ 海浜開発
- パリ ラ・デファンス

<都市と交通>

通巻19号

平成2年2月28日発行

発行人兼
編集人
発行所

田川尚人
社団法人 日本交通計画協会
東京都文京区本郷2-17-13
電話 03(816)1791(〒113)

印刷所

共同精版印刷株式会社

RU 自治体行政と都市建設の総合コンサルタント

- 都市及び地方計画・マスタープラン
- 都市交通調査・計画
- 新都市システムに関する調査計画・設計
- 区画整理、市街地再開発、地区改良事業調査、設計
- 住民参加をふまえた地区整備計画立案参画
- 環境アセスメント調査

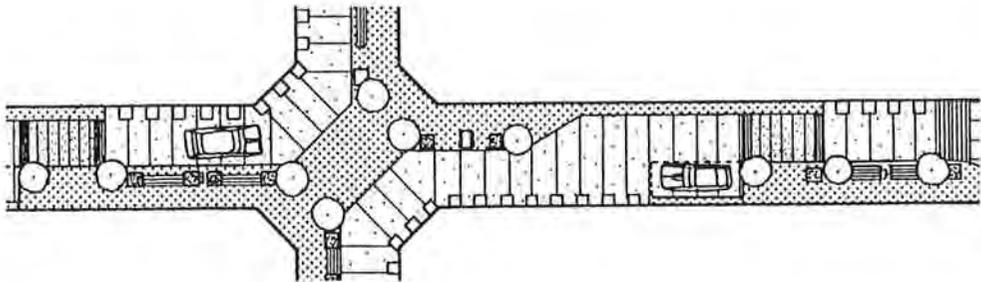
●地域に入り込み、
地域からの発想の
姿勢をとっています。

地域設計研究所 株式会社

●新鮮な問題意識、
鋭利な時代感覚
それに旺盛な情熱を持った
少壮・気鋭の研究所です。

- 本社 東京都千代田区三番町
千102 03-263-3811(代)
- 支所・大 阪 事務所 06-944-1308(代)
- ・名古屋 事務所 052-971-7253(代)
- ・福 岡 事務所 092-714-4768(代)
- 営業所 香 川 08772-3-2641 岡 山 0862-26-4530
- 仙 台 0222-61-1860

都市を見つめる、たしかな目。



都市・地域計画
交通計画
区画整理
再開発
公園緑地
宅地造成

IDEC 株式会社 国際開発コンサルタント
International Development Consultants Co., Ltd.

- 本 社 東京都千代田区三番町8-7 第25興和ビル
千102 電話 03-230-2101(代)
- 仙 台 支 店 仙台市花京院2-1-54 志田ビル
千990 電話 0222-25-6201(代)
- 名 古 屋 事 務 所 名古屋市中区栄1-13-4 みその大林ビル
千460 電話 052-202-0735

