

OVERSEAS NEWS

## パラグアイ共和国

「パラダイス」を感じることもできる国



Paraguay

The Republic of Paraguay  
Country where "paradise" can be perceived

古谷 浩行

KOTANI Hiroyuki

セントラルコンサルタント株式会社/  
海外部/次長

## 1. 秘境の国からパラダイスの国へ

今から40年位前には「秘境」という言葉がパラグアイの枕詞としてよく使われたとのこと。当時、日本から移住した方々が回想するパラグアイは、ジャングルの中、道なき道を行き、巨木、珍しい動物との遭遇といったものであったようです。しかし最近では、「パラダイス」という言葉がパラグアイを表す言葉として日本人からよく聞かれるようです。

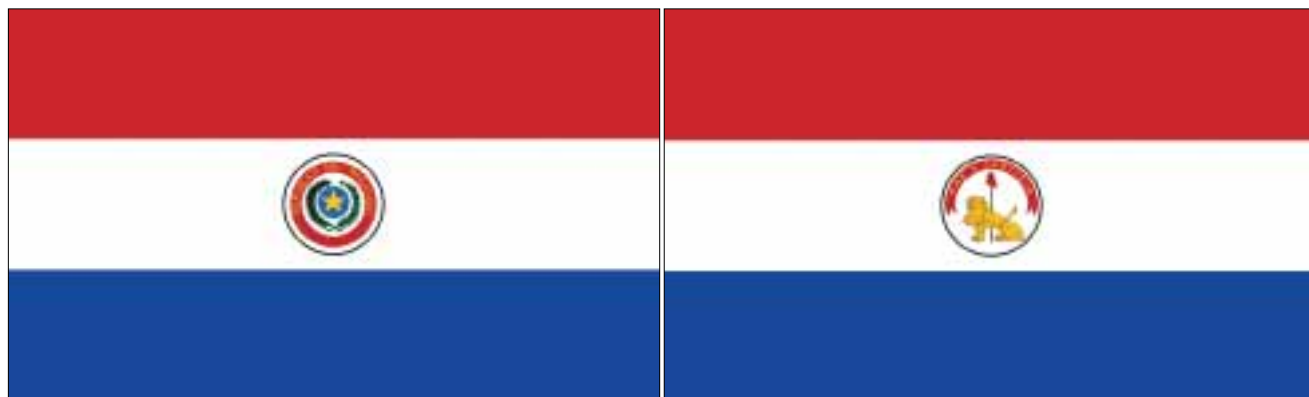
パラグアイの人は、テレレを飲みながらゆったりと過ごすことが習慣のようです。テレレとは水出しのお茶で、多くの方が自分専用のお茶を入れたポットと金属のストロー付きのカップを持ち歩いています。また、豊富な緑の中、比較的治安もよく、物価が非常に安いことから生活しやすいこともあります。例えばグレープフルーツは1個5円、トマトはダンボール1箱250円です。特に日本人にとっては、日本食を各地で食べることができることや日本の新聞やテレビを見ることができることから、「パラダイス」という呼び方が定着したのかもしれない。

実際、首都アスンシオンでは、ラパチョというピンクや黄色、白の花をつける大きな木がいたるところで見られ、街中の緑は豊富です。しかし、ボンネット型も健在な、とんでもなく古いエンジンを積んだ路線バスが、ラパチョの横を、轟音を残しながら列を成して走っています。バスは地下鉄も路面電車も鉄道もないアスンシオンにとって、いやパラグアイにおいても非常に重要な交通手段となっています。

## 2. 地球の裏側

パラグアイ共和国は日本から見て地球の裏側に位置し、日本の約1.1倍の面積(40.7万km<sup>2</sup>)に約607万人(2004年)が住んでいます。東京の自宅を出てから、首都であるアスンシオンのホテルに着くまでは約35時間の旅になります。成田からニューヨークあるいはロサンゼルスを経由し、ブラジルのサンパウロでさらに乗り継ぎをしてアスンシオンに入るのが一般的なルートになります。

南半球にあるため日本とは季節がさかさまになり、服



■図1—パラグアイ国旗表

■図2—パラグアイ国旗裏



■写真1—公共事業省(MOPC)の前を走るボンネットバス



■写真2—民族舞踊を楽しむアスンシオン中心部の風景

装ではたびたび苦勞することとなります。また、太陽を北側に仰ぎ見ることになり、日本での方位感覚が抜けない間は、地理感覚が実際とずれてしまいます。

## 3. 世界の舞台でのパラグアイ

パラグアイについて何をイメージされるでしょうか。パラグアイが世界ランキングに顔を出すものがいくつかあります。

- ・2004年の大豆の生産は、約360万tで世界第6位
- ・世界各地の物価コンテストというべき「世界生計費調査(マーサー・ヒューマン・リソースコンサルティング)」によると、アスンシオンの物価は世界の主要都市の中で最も低い
- ・ブラジルと共同管理しているイタイプダムは、世界最大の発電量1,260万kwを誇り、エジプトのアスワンハイダムの約6倍。
- ・サッカーワールドカップに出場するサッカーの盛んな国であり、2006年のW杯決勝トーナメントへ進出できなかったもののFIFAの世界ランキングは、33位(2006.5)から新方式(2006.7)では14位に上昇(ちなみに日本は18位から49位に後退)
- ・パラグアイ国旗は世界で唯一表と裏が異なっています。表面の中央部には国章が、裏面の中央部はライオンと自由の帽子、「PAZ Y JUSTICIA(平和と正義)」と記したリボンを配置した国庫の証印が描かれています

世界3大瀑布のひとつであり、パラグアイからも観光客が多数訪れる世界遺産のイグアス(イグアスとは先住民であるゲアラニ族の言葉で「大いなる水」という意味)の

滝は、その名のとおりに水量豊富で壮大な観光名所ではあるが、残念ながらその所在地はブラジルとアルゼンチンの国境で、パラグアイではありません。

## 4. 日本人移住者とパラグアイへの貢献

日本からは地球上で最も遠いといえるパラグアイに、日本人の移住が開始されたのは1936年で、2006年で70周年を迎えることとなります。現在は6箇所の移住地を中心に、アスンシオンやエステなど全国に約7,000人の日系人が生活しています。移住された方々は多くの困難を乗り越え、現在では大豆・小麦を中心とした農業生産でパラグアイ経済に大きな貢献をしています。また、日本人移住者が始めた野菜栽培は、野菜を食べる習慣のなかったパラグアイ人の食卓に野菜をもたらしたとのこと。パラグアイの各地で日本食が食べられるのは、各地でしっかりと生活を楽し上げた日本人移住者の地道な努力にあるといえます。

## 5. MERCOSUR(南米共同市場)とIIRSA(南米インフラ統合計画)

パラグアイは1995年、隣接する南米の2大国であるブラジルとアルゼンチン、そしてウルグアイとともに域内関税撤廃を主目的とするMERCOSURと称する経済同盟を発足させ、域内物流の促進と域外との貿易促進を目指してきました。ベネズエラも加入した現在は、加盟国全体がEU、イスラエル、カリブ諸国などとのFTA(Free Trade Agreement:自由貿易協定)交渉を展開し、貿易の拡大を志向しています。

これとともに現在南米では、米州開発銀行等国際金融



■写真3—なかなかかどらない建設現場の作業風景



■写真4—かなり振動のある石畳道路

機関の支援の下に、国境を越えた地域の経済開発事業が南米インフラ統合計画 (IIRSA) の中で展開しており、南米全体で12の国境をまたぐ開発軸を設定し、各地で事業が進められています。パラグアイにおいても、パラナ川の水運を基軸とし、それに連続する道路・鉄道による輸送網の整備、太平洋岸と大西洋岸を結ぶ大陸横断軸の開発構想などがIIRSAにおける関連計画となっています。

## 6. 日本の経済協力

パラグアイはインド、ベトナムに続き3番目の円借款供与国であり、友好的な関係を保ちつつ経済協力が続けられています。最近の日本のパラグアイに対する援助方針は、MERCOSURの共通課題を考慮しつつ、農業、保険・医療、人的資源開発、環境の分野について重点的

に援助を実施するとしており、日本はパラグアイにとってここ数年最大の援助国となっています。2005年度には同国のJICA事務所が、地方分権の分野におけるドナー(資金提供者)会合の議長を務めるなど、日本のリーダーシップが発揮されている国でもあります。

## 7. 道路整備

パラグアイの道路総延長は約64,000km(日本は約1,190,000km)で、舗装道路は約4,000kmにとどまり、舗装率はわずかに約6%です。比較的舗装率の高い主要都市間を結ぶ国道であっても、ポットホールがあったり、路肩の舗装がなくなっていたりします。また凄いスピードで行き交う車も怖いのですが、意外と快適に走れます。しかしながら、この国道から外れたとたんに、未舗装道路あるいは石畳道路となります。アスンシオンも含め各

市内の道路の多くは石畳の道路であり、比較的快適な国道から乗り入れると一気に車の乗り心地が悪くなります。乗り心地ばかりでなく車体の寿命を縮めることは必至であり、道路整備の必要性を痛感します。

一方、パラグアイの経済を支える農業関連産品である大豆、小麦、綿花、木材などの輸出は、輸出全体の90%を占めており、農業振興はパラグアイにおける最重要国家施策となっています。この経済的観点からすると、生産の振興のみならず農産品の輸送コスト低減もパラグアイにとっては大きな意味を持っています。現在、農産品の搬出路として使われている道路の舗装および既存幹線道路(アスファルト道路)の維持補修が、国家にとって大きな課題となっているとともに、国民にとっての関心事ともなっています。

このようなパラグアイに対し、これまで日本は道路整備分野に関連する援助を継続的に実施してきており、パラグアイの経済発展に大いに貢献してきたと考えられます。1977年には、日本人移住地へのアクセス道路約40kmの舗装化事業として、ラ・コルメナ〜アカイ間道路改良計画(円借款)が決定され、その後1989年には、約360kmの幹線道路のリハビリテーションを行う全国道路整備計画の円借款契約が実現しています。1990年には、将来のパラグアイの道路整備のマスタープランとなっている全国総合交通計画(JICA開発調査)が開始され、全国の幹線道路整備の優先順位がつけられました。さらに1993年には、パラグアイの穀倉地帯である南部のイタプア県の125kmに及ぶ農道整備が、日本の無償資金協力により行なわれ、大豆、小麦などの搬出に大いに貢献しています。

これらに引き続き、1997年に決定された全国の632kmの幹線道路整備を行なう全国道路整備計画(Ⅱ)が円借款により実施されており、2008年の竣工を目指しています。

## 8. 全国道路整備計画(Ⅱ)

このプロジェクトは、大きく2つのコンポーネントからなっています。ひとつはアスファルト道路である幹線道路511kmのオーバーレイ、もうひとつは未舗装道路121kmのアスファルト道路建設で、総事業費は約225億円(内借款部分は約195億円)になる非常に大きなプロジェクトです。オーバーレイは以下の国道が対象となっています。

- ① 国道1号線170km：日本の東海道に当たる重要路線で橋梁の拡幅工事を含む
- ② 国道5号線70km：北部中央地域から西にブラジル

国境までの路線

- ③ 国道6号線106km：パラグアイ第2、第3の都市を結び穀倉地帯を通過する
- ④ 国道8号線105km：パラグアイの中心部を南北に走る木材等の搬出路線
- ⑤ 国道9号線60km：首都から北部のチャコ地方へ向かう路線

一方、アスファルト道路の建設は、パラグアイ南部の国道1号線と国道8号線の間地域を結ぶ道路を対象としたもので、この道路の完成により、南部穀倉地帯とアスンシオンを直接結ぶことで、農産物輸送コストの低減に貢献することが期待されています。

海外の建設工事にはよくあることですが、パラグアイでも計画通りの工事の進捗を維持することは難しいのが実情です。最大の問題はパラグアイ側の予算確保が十分になされないことにより、土地の取用や住民移転関係の予算措置が後手にまわり、物理的に工事が進められなくなることです。また、関係機関から業者への支払いが数ヶ月も遅れ、業者がストライキ状態に入ることもしばしばあります。そうすると工事が止まってしまい、コンサルタントの出番もなくなるわけで、コンサルタントは本来の現場監理に代わって関係機関内の支払い手続き促進作業に邁進しなければならない状況に追い込まれます。このような場面がしばしば登場するのも、海外業務の特徴かもしれません。

このほかにも技術的な問題として、橋梁建設・補修・拡幅に対応できる現地技術者が不足していることが挙げられます。また、業者の運転資金が不足することにより、現場作業員への支払いが滞り、度重なる工事の休止が起ることも大きな問題です。今後、道路建設を意欲的に進めなくてはならないパラグアイにとっては、これらの問題点を解決する必要があると思われます。

## 9. おわりに

パラグアイの緑多きのどかな風景と、パラグアイ人の純朴さを大事にしながら、着実な道路整備に貢献するプロジェクトを今後も協力し続けていくことは、すばらしいことではないでしょうか。その中で、パラグアイ人の大好きなアサド(焼肉)パーティに参加することができれば、これは幸せ者かもしれません。苦勞が耐えない環境ではありますが、パラグアイの民族楽器アルパ(ハーブ)の調にワイングラスを傾けながら、一刻の「パラダイス」を感じることもできるのではないのでしょうか。



■写真5—約94%を占める未舗装道路



■写真6—MOPC職員宅でのアサド(焼肉)パーティ