



Laos

極私的メモリアルプロジェクト

My most memorable project

小林宏昭

KOBAYASHI Hiroaki

株式会社オリエンタルコンサルタンツ
GC事業本部



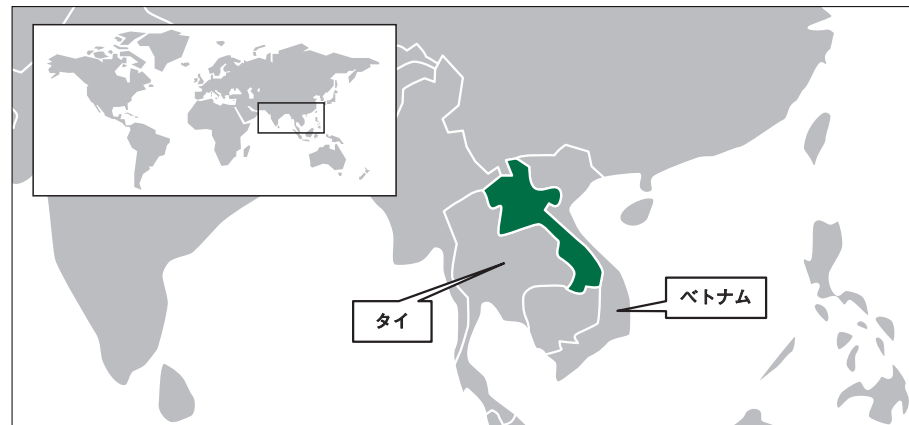
1. はじめに

早いもので、海外業務に従事するようになり、来年で10年になろうとしている。きっかけは、青年海外協力隊員としての派遣を終えフィジー諸島共和国から帰国し、隊員事務局で求人票をめくっていたら、開発コンサルタント会社から4社募集が出ていた。その全てに履歴書を送ったところ、唯一返答があったのが現在勤務している会社だったという、少々薄っぺらな経緯である。

それから今日まで東南アジア、アフリカ、中米などで主に道路・橋梁インフラに関する調査、設計、施工監理などの業務に従事してきた。またその間に結婚し、子供も生まれた。そして参加するプロジェクト毎に印象的な出来事が記憶に残っている。大概トラブルや失敗なのではあるが……。そんな中でも公私ともに思い出に残るのが、2002年に従事したラオスでの調査である。

2. ラオス国概要

ラオス国はインドシナ半島内陸部に位置する面積約24万km²(日本の約60%)、人口約600万人(千葉県とほぼ同じ)の、発展著しい東南アジア諸国にあって、ポツンと取り残されたような感のある小国である。地図を眺めても、国土の大部分をタイとベトナムというこの地域の大国に挟まれて、なにやら肩身の狭そうな印象を受けてしまう(図1)。



■図1—ラオス国位置図

ラオス国の主な産業は稲作、コーヒー栽培、広大な森林から伐採される木材などの第一次産業が中心であるが、近年は観光産業や水力発電による売電も盛んになってきている。

人々は敬虔な仏教徒が多く、人柄も穏やかでのんびりとしている。世知辛くあわただしい日本からやって来た当時の私からすると、時にじれったくストレスが募ることもあった。しかしそれも私自身の修業がまだまだ足りないせいでもあったからであろう、と今となっては思い返される。もっとも私の未熟さは、未だ改善されているとは言えないが……。とにかく現地調査期間中、公私を通じて怒ったりあせったりしているラオス人には、ついぞお目にかかったことは無かった。

3. プロジェクト概要

ラオス国政府は、今後の社会経済発展への方策として道路網整備に重点を置いており、国際協力機構(JICA)、



■図2—調査対象道路位置図



■写真1—国道14A号村落区間

今回の調査も、その一環として行われ、まずマスタープラン調査(MP)により同国南部地域にある国道の優先順位付けを行い、優先順位の高い路線については、ファイジリティ・スタディ(FS:概略設計・概算事業費算出、経済分析、プロジェクト実施計画の策定など)を実施した。FS対象路線となったのは、国道14A号(59km)と16A号(64km)の2路線である(図2)。

① 国道14A号

この路線はメコン川西岸の低地を通過し、カンボジア

アジア開発銀行(ADB)、世界銀行(WB)などからの支援を受け、道路改修や橋梁建設などのプロジェクトを実施してきた。



■写真2—世界遺産ワットプー



■写真3—国道16A号既設道路区間

査・開発および環境アセスが必要になる。また、水田や家屋移転などに対する補償問題も懸案事項として考えられる。

② 国道16A号

この路線は森林資源が豊かに残る標高約1,300mのポロベン高原を通過する道路である。路線の整備効果としてベトナム～ラオス～タイを結ぶ東西回廊としての機能向上や、この地域で栽培されるコーヒーや野菜など換金作物のマーケットへの安定供給が期待される。

しかし、既設道路の狭小な幅員(写真3)を拡幅改良する

場合、山側への切土が大量に発生することから、土捨場の確保や環境保全対策などの課題が浮上することが予想される。

4. 調査開始するも……

調査団のメンバーは10名の技術者・専門家から構成されており、その中で私は道路計画・設計・施工計画/積算を担当し、2回の渡航で約6ヶ月間現地に滞在し調査を行った。当時、最も記憶に残っているのが「FS対象路線の道路インベントリー(台帳)作成」である。

国境付近の同国最南部地域を結ぶ。この地域は稲作が盛んな穀倉地帯であり、また村落が集中する人口密集地帯(写真1)でもある。さらにクメール王朝時代の寺院遺跡で世界遺産にも登録されているワットプー(写真2)もこの沿線にある。

すなわち、この路線の整備により農産物や旅客輸送が促進され、さらにこれまで発展から取り残されてきた最南部地域の開発効果も期待できる。

一方、毎年のように発生するメコン川の洪水対策として大量の盛土区間の建設が生じるため、土取場の調

この業務はラオス側カウンターパート (CP)と共にFS対象路線となった両路線の道路幾何構造、付帯構造物、路面損傷度、沿道土地利用状況などの特徴を徒歩で調査し、その結果をインベントリーにまとめる、というものである。そしてこの調査結果を設計・施工計画に反映させるとともに、将来生じる可能性の高い課題や検討事項を早い段階で抽出することが期待された。

当時私は調査団内では最年少(といっても34歳)であり、また道路担当ということから、この調査を担当することには全く異存は無かった。しかし実際に調査を開始してみると、その調査距離もさることながら、当初は予想できなかったような事態に度々遭遇した。

特に16A号の調査では、既設道路区間から新設区間(写真4)に外れると、雇った少数民族のガイドが居ないと、そのまま“遭難”してしまいそうなジャングルが四方に広がっていた。またルート上の河川には当然橋など架かっておらず、胸まで水に浸かり、流されないようにCPと互いに手をつなぎながら、川を渡らなければならないこともあった。そして極めつけは……。

5. ヒルの大襲撃

それは湿地帯を歩いている時のこと。なにやら足元がチクチクするのでよく見ると、長さ0.5～1cmの黒い物体がクネクネと形を変形させながら私の足にへばり付き、さらに靴下の網目の隙間から侵入しようとしているのではないかと。そして周りの地面にも無数の同様の物体がユラユラと揺れながら、まるで湧き上がるように「彼ら」が生息していた。

正直これには参った。ゴキブリや蜘蛛には特に恐怖を感じないが、ヒル、カエル、ナマコといったヌルヌルした粘膜系で軟体質の生物は大の苦手である。家族で海水浴に行った際、妻が冗談でナマコを投げた時に「マジギレ」したこともあるくらいだ。ヒルには毒も無く、むしろ悪い血を吸い出す目的で、古来は病気の治療にも用いられていたという話も聞いたことはあるが、だからと言ってどれも悪くないのに、そんな罰ゲームみたいな治療を自分の身体で試してみようという気には到底なれなかった。

ということで、一刻も早くその場を離れようとしたが、何処に移動しようにもその足元にはユラユラと「彼ら」はいた。かくなる上は、「彼ら」に取り付かれないように、なるべく地面との接触時間を減らすために、腿を高く上げながら、できるだけ早足で移動することにした。した

がって、その間の調査内容の精度ははっきり言って保証できない。そしてようやくその恐怖の区間を通過し終えた時には、さわやかな高原地帯であったにもかかわらず、全身汗ビショリになっていた。そんな一人パニック状態の日本人をCPやガイドはキョトンとした表情で見ながらも、ヒルを振り払うのを手伝ってくれた。全くつくづく気のいいラオス人達である。

6. 愛すべきラオスの人々

現地調査期間中(2002年)に、私には子供が誕生したのだが、予定日から1週間、2週間と過ぎて日本から連絡が来ない。ついに我慢できなくなって、こちらから妻の実家に電話してみると義母が出て「3日前に生まれました」との返答が……。どうやら出産当日に、こちらのホテルに電話したそうなのだが、ホテルの従業員ですら英語が達者とは言えず、結局うまく意思が伝わらないまま、そのまま放っておかれたのが真相であった。おかげで、未だに妻からは時折当時の恨み言を聞かされることもある。

またこの年は日韓サッカーワールドカップが開催されており、CPの家族が経営している食堂でビールを飲みながら、日本の予選3試合をテレビ観戦した。ラオスがワールドカップに出場することは、春の甲子園のように「希望枠」でも設けられない限り、夢のまた夢であろう。しかし同じアジアの同胞が世界の強豪と戦っている、ということで一緒になって日本代表を応援してくれた彼らの友情には心から感謝したい。

それにしてもなんという愛すべき人々であろうか。無論ラオス人にも悪人はいるだろうし、いやな思い出を持つ日本人もいるだろう。私の思い出も美化されている部分が大いなのかもしれない。しかしたった20ドルの月給ですら8ヶ月も遅れているにもかかわらず、ストも暴動も起こさずに、粛々と仕事をするCPを見てみると「この人達の存在は本当に奇跡のようだなあ」と心底思ってしまった。まあ副業のために、たまには仕事をサボることもあったが、彼らも霞を食べて生きていけるわけでもない、許容範囲であろう。

最後にこのプロジェクトもなかなか実施の目途が立たないが、日の目を見た際には、ぜひとも携わって、また愛すべきラオスの人々に再会したいものである。



■写真4—道路新設区間



■写真5—メコン川に沈む夕日