



OVERSEAS

Malawi —マラウイ共和国—

海外事情【寄稿】



アフリカ・マラウイでの刺激的な1ヶ月



小野 諒子

ONO Ryoko

セントラルコンサルタント株式会社
東京事業本部/技術第1部/道路グループ

マラウイ共和国はアフリカ南東部に位置し、北はタンザニア、東から南はモザンビーク、西はザンビアと接する人口約1,500万人の内陸国である。面積11.8万km²の国土のうち20%以上を占めるマラウイ湖は、淡水湖では世界で8番目の広さ(四国の1.5倍)を誇り、その南端のマラウイ湖国立公園は世界遺産に登録されている。

産業はタバコ、紅茶、砂糖等の農産が盛んである。一方、社会資

本整備は進んでおらず、資源が豊富でないため経済成長が非常に遅れており、アフリカの中でも最貧国といわれる国の一つである。

この国の国際回廊開発調査業務に研修として参加した約1カ月の体験と、初めての海外業務で感じた事について書こうと思う。

意外なアフリカ、意外なマラウイ

日本から香港を経由し、約12時間かけて南アフリカのヨハネスブ

ルク空港へ。日本では夏に向け気温が上がり始めた7月、南半球に位置するここは真冬で、「アフリカ＝暑い!」というイメージでいた私は、ダウンやコートを着込んだアフリカ人の姿に衝撃を受けた。パーカーくらいしか持って来なかったことを後悔しつつ、さらに乗り継ぎ3時間程でマラウイの首都リロングウェへ降り立った。とても小さい空港だが、ここでも私は色々と衝撃を受けた。

空港内の諸手続きは、設備が揃っていないわけではない様だったが、基本的には人の手で行われている。特に帰国のときは、エチオピア・ケニア・南アフリカ行きの飛行機がほぼ同時に出発するというリロングウェ空港でも最も忙しい日だった事もあり、チェックイン後、カウンターの裏で、次々と流れてくるトランクの山から預けたばかりの荷物を取り出して、空港職員に中身をチェックされ、搭乗する便に向かう台車まで運ぶ、というところまでが搭乗者各人に課せられた作業だった。手荷物検査も一応機械は通すものの、電源が入っていないため結局その先で職員によ

るチェックを受ける。空港職員の女性にリュックの中身を次から次へと手荒く放り出され、これは何かと質問を受けるうち、すっかり怖気づいてしまったが、最後には「次はいつマラウイに来てくれるの」なんて嬉しい言葉をかられた。

マラウイの人は私の抱いていたアフリカ人のイメージとはだいぶ違い、身長も体型も日本人と同じくらいで、性格も控えめでシャイな人が多かった。

最大の都市、ブランタイヤの日常

滞在は1カ月弱であったが、そのほとんどを現地の地質会社に委託して行っていたボーリング調査の現場管理をして過ごした。この間の滞在先はブランタイヤというマラウイ最大の都市で、ここにはレストランやら大型ショッピングセンターのようなものもあった。現地の主な交通手段はミニバスで、日本や欧米の中古ワゴン車が使われている。日本語で「〇〇介護センター」とか「〇〇会社」などと書かれたミニバスを良く目にした。バスターミナルには、と言っても構造上整備されているわけではないが、このミニバスがごった返しており、毎日「客取合戦」が行われている。

客取合戦はまさに戦争のようで、ドライバー達は服が引きちぎれるほど客を引っ張りあい、力づくでバスに乗せる。一件落着かと思うと、別のドライバーが引っ張り出して自分のバスに押し込む。そんなことを繰り返し、バスが人でパンパンになったところで無理矢理ドアを閉め出発。初めて見たときはその壮絶さに派手な喧嘩かと思い、身の危険さえ感じたが、これが日常の光景だった。それにしても、諦めなのか、馴れなのか、国民性なのか…。彼らにされるがまま



写真2 ネズミの串焼き



写真3 シマを調理中のコックさん

何も言わないお客さんたちの姿はちょっと気の毒だった。

ブランタイヤではガソリン渋滞にも驚かされた。国内の燃料不足がかなり深刻で、ガソリンスタンドには常に長蛇の列ができていた。列の先頭を辿っても、その先のガソリンスタンドにガソリンがあるわけではなく、タンクローリーがくるのを待っているのだ。なので、渋滞と言っても一向に進まない。長い列の中にはバスや建設機械の姿もあり、日本の企業が入っている工事現場でも、この燃料不足が工事の進捗に大きな影響を及ぼしているとのことだった。

停電も日常茶飯事だ。仕事を終えて真っ暗な中、滞在先に戻ったとき、明かりがついているだけで「今日はラッキー!」と思えるほど頻繁だったが、だんだん暗闇にも慣れ、パソコン仕事がほとんどなかった事もあり、停電している日のロウソク暮らしもなかなかムードがあっけいと思えるようになった。ただ目の悪い私は、この中でマラウイ人を認識するのにはとても苦労した。

道中での体験

滞在先のブランタイヤから現場までは、片道3～4時間かけて車で通っていた。中古車で走るガタガタ道はまるでアトラクションの様

な乗り心地だったが、視界を遮るものは何もなく、どこまでも見渡せる車窓には心が洗われるような美しさがあった。特に夕日の時間帯は圧巻で、車を止めて見入ってしまうほど綺麗だった。

不思議なのは360度、本当に何もないのに、人の姿が絶えないことで、いったいどこから来てどこに向かうのか、とにかくどこを通っても人が歩いているのだ。彼らは見えないほど遠くの家から、見えないほど遠くの目的地まで、相当な距離を歩いて移動するらしい。

田舎道ではあったが、マーケットがいくつかあり、そこを通過すると色々な物売りが駆け寄ってくる。野菜や果物が多いが、衝撃的だったのはネズミの串焼きだ。マラウイでも都会の人は食べないそうだが田舎では食べられているらしい。食べ物の好き嫌いが無い私でも、さすがに手が出なかった。

シマ・チキン in タライ

現場では約10人の現地スタッフがボーリング調査を行っていた。お昼の時間が近づくとコックが動き出す。コックと言ってもさっきまで泥まみれで作業していたスタッフの一人、つなぎ姿のコックさんである。

作ってくれるのはマラウイの主食「シマ」、付け合わせの野菜とチ



写真1 マラウイで見た夕日



写真4 マラウイ版「流し」

キン。これがマラウイの定番メニューだそう。それがさっきまで、この泥だらけの現場に干してあったタライに入ってでてくる。シマとはトウモロコシの粉に水を入れて煮た肉まんの皮のような食べ物で、これを手で揉みつぶしながら、野菜やお肉と一緒に食べる。チキンは現場で飼っている鶏を、その日その場で絞めて調理しているので相当新鮮だが、頭や足も一緒に入っているの、見た目は結構刺激的である。出来立てアツアツのシマを手で食べるのは結構大変だ



写真5 現地スタッフ

ったが、見かけによらずとても美味しかったし、みんなで同じタライから分け合って食べるからより一層そう感じられた。

通り過ぎる人に「食べてくか?」と声をかけたり(声をかけていたのは全員女性だったような気がするが…)、マラウイ版「流し」に演奏をお願いしたり、場所と体験を共有しながら過ごしたこの時間は、異文化の人との信頼関係構築に一役も二役もかってくれたと思う。

決して裕福とはいえない彼らの食事を分けてもらう事は、気おくれしないわけではなかったが、「同じタライの飯を食う」効果は絶大で、彼らもそういう付き合いを大事にしている事が分かった。彼らは、自分たちの文化に飛び込んできてくれる事をとても好意的に受け取るようで、同じものを同じように美味しく食べる姿を見て「マラウイ人になれ!」としきりに言っていた。最終的には「アニャコンデ」という現地名まで頂いたほどだった。ちなみに、これはマラウイの一般的な女性らしく、決して私が「人食い蛇」みたいに思われていたわけではない。念のため。

友好的な人々

用事があってブランタイヤの中心街から少し離れた住宅地に行ったとき、一角で人だかりに遭遇した。近所の人に何かと尋ねると、突然手をとられ中に連れて行かれた。ただ煉瓦が積み上げられたスペースだったが、そこはどうやら結婚式場らしく、まさに式の最中であつた。手を引かれるままに人のかき分け進んで行き、視界が開けたときには新郎新婦の隣に案内されてしまっていた。みんなの視線が集まる中、マラウイ滞在中の1カ月間、後にも先にもここでしか見なかった「マイク」でいきなり紹介されたかと思うと、これまためったにみない「カメラ」で主役の2人を差し置き、司会者やら親族やらとまで記念撮影…。何が起こったか分からないままに会場を後にしたが、忘れられない出来事であつた。

この結婚式押入り事件もさることながら、仕事に関係ない場所で、多くのマラウイ人にお世話になった。あるかないかもわからない資料を求め押し掛けた役所や地図屋で、職員が数時間かけて資料収集に付き合ってくれたり、ローカ



写真6 飛び入り参加の結婚式



写真7 過積載ボート



写真8 子供も頭で物を運ぶ

ルレストランで店員と間違えて声をかけてしまったお客さんが、英語もわからないながら必死で注文を聞いてくれたり、日本という国を知らない人も大勢いたが、そんな聞いた事もない国から来た肌の色も全然違う我々を、何の躊躇もなく輪にいれてくれたり手助けしてくれた。内陸国と島国の違いもあるだろうが、世界の情勢や他の大陸の文化について、日本より圧倒的に情報が少ないマラウイだが、異文化に対する垣根の低さや、コミュニケーションを取ろうとする積極性は日本人よりも長けていると思う。

海外業務に参加して

発展途上国は多くの問題を抱えている。その中でも「貧困」は解決すべき非常に大きな、また重要な課題の一つである。わずか1カ月弱の滞在であつたが、資金がない事から派生する色々な問題に出くわした。

現場での作業中には、マラリアで亡くした我が子をかばんに入れ、泣きながら歩く女性とすれ違った。予防薬の普及が進んでいる隣国モザンビークではマラリアによる死亡者は少ないが、そのお金がないマラウイでは、よくある光景だそう。

また、交通ネットワークの絶対的

不足や整備の悪さによる弊害が物流コストの高騰を招き、経済成長を阻む要因となっている。現道の調査に行ったときには、資金不足により十分な舗装構成や舗装厚を確保できていない道路を通った。重交通の多さや雨によるわだち掘れが大量にあるうえに、超部分的補修しかできないため、路面はボコボコで、走行性は極めて劣悪であつた。

さらに、現場までの道中には越流橋がいくつもあつた。建設費を抑えるため橋梁の高さを低くし、車の通行が可能な程度の越流は許容するという橋であるが、現地の人々は川で洗濯したり水浴びをするので、衛生面で好ましい状況とは言えない。

マラウイ南部に位置するチロモ地区では、最大都市ブランタイヤと港を繋ぐチロモ橋が洪水により流され、渡河手段が手漕ぎのボートのみ、という状況に陥っていた。代替路もないため、人や物や家畜まで、何でもボートに載せて運んでおり、過積載状態での運行により死亡者が出るような転覆事故が発生していた。

これらの状況を目の当たりにし、早くインフラを整備し経済的な豊かさも享受できる国にしなければ、という思いにかられ、また自分の技術が貧困問題など国家的課



写真9 バオバブの木

題の解決にダイレクトに活かすことのできる海外業務にとっても魅力を感じた。

良くも悪くも、社会資本整備がその地にもたらす影響は非常に大きい。道路や鉄道が整備される事によって文化が失われる危険もあるからだ。マラウイの人々は驚くほど大きくて重い荷物を頭に載せて、驚くほど長い距離を歩く。しかし道路が出来て車を持てる様になれば、こういう文化がなくなり、結果的にどこの国にも同じような風景や文化を作り出してしまう可能性もある。

発展途上国での仕事は、一国の将来に対し担う役割が大きい分、その責任もとても大きい。その国の生活をよく知り、その国の抱える問題をよく調べ、その国に必要なものは何か、貴重な資金を使って何をするべきか、様々な角度からの考察が必要だ。

海外には、社会資本整備の意義や必要性を問われるような仕事がある。土木技術者としては悩ましい事は多いが、その分やりがいも感じられると思った。