

ネパールより

平成22年1月10日
第3次ネパール国際平和協力隊員
井出 利春

1 はじめに

去年3月にネパール入りをし、国連ネパール政治ミッション（UNMIN）での1年間の任期も残すところあとわずかとなりました。振り返るとこの10か月で季節は一巡し、その間に実に多くのことを経験し、学ぶこととなりました。勤務地においては、軍事監視要員として他国の軍人と生活を共にすることによって、国を越えてお互いを理解し、切磋琢磨することができました。また、ネパールという国を通じて、途上国の抱える貧困等の問題と、それに対する海外からの支援の重要性について理解を深めることができました。

今回は、みなさんに少しでもネパールに興味を持っていただけるよう、私が勤務の合間に目にしたネパールの現状を紹介したいと思います。



マオイスト第7師団キャンプ内にて同僚らと
（前列左から2番目が筆者）

2 首都カトマンズ

旅行者の9割以上が国際空港のあるカトマンズを経由してネパールに入国すると言われています。地形的な要因から、陸路でネパール入りをするのはインド人を除いてあまり見られないようです。そのため、まず旅行者が目にするの



カトマンズ市内の幹線道路の様子

がカトマンズ市内の様子ですが、初めて来る人はきっと驚くことでしょう。私も最初はびっくりしました。壊れかけの家屋や傷だらけの自動車、そして砂埃が舞いゴミが散乱する街並みなど、これが一国の首都であろうかと目を疑いました。しかしながら、これがこの国の現実なのだと感じました。日本や他の先進国だけを見ているだけでは分からない、ネパールの現実がそこにはありました。ネパールは、ヒマ

ラヤ山系を背後に控えた自然豊かな国である一方で、国の経済や国民の生活は、決して楽なものではないのです。

UNMIINにおいて私は一時期、カトマンズ周辺におけるパトロールを主任務とするモバイルチームというグループに所属していましたが、カトマンズにおける自動車の運転は非常に過酷なものでした。自動車の数に対して道路容量が限界のため、渋滞が頻発するとともに、ぎりぎりの距離での割り込みは当たり前など、交通マナーが無いような状態でした。特に渋滞中に少しでも隙間があると入り込んでくるバイクには、幾度となく冷や冷やさされました。しかしながら、大通りにある交差点においては信号機や警察官が交通整理を行っているため、ある程度秩序がありました。

一応カトマンズの主要な交差点には信号機があります。電力事情により点灯しないことがあります。通電時は交通整理に大いに役立っています。どこかで見たことがあると思ったら、LEDに代わる前の日本の信号機と同じでした。しかし、よく見ると歩行者用の信号機は最新のLEDが使用されていました。これらは日本の無償資金協力の一環で、交差点の改良と共に設置されたということです。

日本の援助でもう一つ目につくのが、「カトマンズ - バクタプール間の道路改修事業¹」です。バクタプールはカトマンズから東へ10kmも離



カトマンズ - バクタプール間の道路改修の様子

¹ 「カトマンズ - バクタプール間道路改修計画」

(http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/h20/7/1181461_912.html)

れていない場所にあり、古い町並みが魅力的な観光都市です。カトマンズ盆地の主要な都市であるので、カトマンズに通じる道路の需要は高いと言えます。しかしながら、現在使用されている主要幹線は損傷が激しく、容量も限界であることから、常に交通が滞っております。この道路を改修するため、日本が資金協力をしているということです。現在は工事中で通行に制限がありますが、完成後には交通状況が格段に向上すると思われます。

バクタプールからさらに東へ行くと、総延長160kmの「シンズリ道路の建設事業²」が行われています。カトマンズ盆地の東側からシンズリと呼ばれる地域を通り、南部平原地域に至る道路を新たに建設することによって、南部の都市やインドからの物流を促進させる一大事業といえます。ここでも日本の協力が大いに役立っています。

3 地方の村落にて

ネパールに来てから1か月程、私はカトマンズに滞在しておりました。その間、当初受けたカルチャーショックも、慣れとともに次第に薄らいでいきました。しかし、カトマンズから地方に行ってみると、またまたカルチャーショックを受けることとなりました。

去年4月の終わりに、私はネパール中西部のスルケット郡という地域のラム



集落から少し離れた場所にある村の小径

ガットという村の近くに赴任することとなりましたが、その村落で見られる家屋の多くは木の骨組に土壁、そしてわら葺きや瓦屋根といったものでした。電気や水道もありません。まるで過去の世界にタイムスリップしたかのような感覚でした。この辺りは南部平野地域の主要道路から離れた山あいであり、アクセスが悪いために発展が遅れているような状況でした。もちろん全てがそうだという訳ではありません。車が通れる道路が近くに

あったり、集落の中心部の賑やかな所だったりすると、少し立派な家が建っています。それでもレンガにトタンや瓦屋根といった程度です。電気や水が利用できるのは、ある程度集落がまとまったところだけです。徒歩でしか近づくことができない家々は、ほぼ電気が利用できないと言えるでしょう。水は川の上

² 「シンズリ道路建設計画（第三工区）」

（http://www.mofa.go.jp/Mofaj/Gaiko/oda/data/zyoukyou/h21/090623_1.html）

流からパイプで引っ張ってくるか、地下から汲み上げるかにより、公共の場所で利用できるようになっていきます。個人の家には水道が通じていないため、そこへ毎日水を汲みに行かなくてはなりません。家までの道のりが険しく、遠い人たちは大変です。カトマンズにおいても、一部の富裕層を除いて、このような状況は変わりません。

村人の生活を見てみると、農業や商売によって生計を立てているといった状況です。農家は水牛等の家畜を使って耕作をしたり、作物の運搬等を行っています。先進的な耕作機械は全く見られません。ご存知のとおりヒンズー教の影響の強いネパールにおいて、牛は神様として崇められています。しかしながら、見た目のあまり変わらない水牛は対象外です。そのため水牛は労働力として大いに活用されます。牛に生まれてくるか、水牛として生まれてくるかによって扱われ方が全く変わってくるのです。

一方、商売についてですが、集落ではほとんどの家が店を構えています。店の大小はありますが、食料品が主に陳列されており、どの店も似通ったものを扱っていました。人口規模の割に店が多く、しかも同じような商品ばかりで、果たして利益があるのだろうかと感じました。商品を見てみると、売れずに残って埃をかぶったものや、賞味期限がとうに過ぎたもの、そして傷みが激しく売り物かどうか怪しい物までありました。在庫管理といった概念がなく、売れていなくても気にする様子はありませんでした。



ラムガット村の中心部の様子



村の元気な子供たち

道路の未発達とインフラ未整備の現状において、農村の暮らしが向上する日ははたして来るのでしょうか。小さい経済力と共に厳しい財政のネパールが、独力で農村地域を開発するのには限界があると言えます。都市部の開発でさえままならないのですから、やはり海外からの支援に頼らざるを得ないのでしょうか。

ただ、村で出会う子供たちの笑顔を見ていると、そのような悲観的な考

えは吹き飛んでしまいます。概して村の子供たちは人懐っこいです。遠くにいても「ハロー」と声をかけてきます。外国人と接するのは珍しいらしく、学校で習った英語を駆使して一生懸命話しかけてきます。子供たちの無邪気な笑顔を見ていると、貧しくともそのエネルギーを未来に轟かせてくれるような気がしました。

4 地方都市にて

私が前述のスルケット郡という地域に滞在していたのはわずか1か月余りで、その後一度カトマンズに戻り、前述のモバイルチームというグループに所属していました。そこで2か月程活動した後、今度はネパール極西部のカイラリ郡という地域に赴任することとなりました。この地域はスルケットと違って南部平野地域にあり、マヘンドラ・ハイウェイというネパールの東西を貫く大動脈が通っているため、物流は比較的活発に行われていました。



ネパール中西部と極西部の境界付近のマヘンドラ・ハイウェイ

ネパールは南から北に向かって平野地帯・丘陵地帯・山岳地帯と区分けされるとともに、東から西に行くにつれて首都カトマンズから遠ざかっていくので、一般に南から北、そして東から西へ行くにつれて貧しくなっていくと言われています。カイラリはネパール最西部の地域にあるものの、インドと国境を接する最南部にあるため、ある程度活況を呈していました。



ダンガディの町を走る「リキシャ」

カイラリの中心都市にあたるダンガディという町があります。この町は、西側にあるネパール最西端の町マヘンドラナガルと共に、ネパール極西部地域で中心的な役割を果たしており、いつも多くの人で賑わっております。町に入ってまず驚くのが「リキシャ」の数です。通りを埋め尽くすほどの凄まじい群れです。「リキシャ」と呼ばれるのは、人力車が自転車と一体になったようなもので、現地においてタクシーとして利用されています。音韻が

ら察せられるように、これは日本語の「人力車」が伝わったもので、現在南アジアの国々において各地でよく見られます。

地方の町において、自動車の数はそれ程ありません。代わりにこの「リキシャ」等の自転車が溢れ返っております。カトマンズの自動車等による交通渋滞とは対照的です。ちなみにカトマンズにおけるタクシーはれっきとした自動車で、インドに生産拠点を持つマルチ・スズキの軽自動車が主流を占めており、至る所で目にすることができます。

町の中には様々な業種の商店があり、一通りの生活物資を入手することができます。しかし、スーパーマーケットのような類のものはなく、小さな個人経営の店が道路沿いに立ち並んでいるといった様子です。食品関係はインドから、衣類関係は中国からの物が多いように思われました。娯楽施設といったものは小さな映画館があるくらいで、それ以外は見当たりません。CD・DVDショップがあるのが唯一の救いでしょうか。

農村部と比べると町は発達しているものの、近代都市とは程遠いのが現状です。概して秩序ある整備がされておらず、至る所にごみが散乱していたり、用途のわからない資材が道路わきに放置されていたりという有様です。建物は古くとも、きれいな町づくりを目指してほしいと思いました。

5 ネパールの将来

ネパールは、発展途上国の中でも更に低開発の後発発展途上国として分類されています。他のアジア諸国と比べると、明らかにインフラストラクチャーの整備が遅れており、近代的な設備や建物の少なさを感じます。

地理的条件や国家の安定度合い、市場規模・購買力などの諸要素が不利に働いているため、産業の発展が容易ではないようです。新興国等に見られる海外からの大規模な投資も、政治的不安定性から積極的ではないのが現状です。ネパールは資源小国ではありますが、ヒマラヤという世界的に有名な観光資源があるので、政治が安定し、投資を促進する法整備がなされていけば、海外からの旅行者を対象としたビジネスが発展する可能性は大いにあると思われます。工業国とはいかないまでも、ある程度の経済成長が望めるのではないのでしょうか。この点に関して、冒頭で触れた日本の経済協力によるインフラ整備は、経済発展のためのベースとし



6000mを優に越えるヒマラヤの山並み

て非常に有意義なものと言えます。私の勤務の合間において、日本の支援とその技術力を高く評価する声が多々ありました。とりわけ、日本の経済協力の先鋒であるＪＩＣＡの存在感は、多くのネパール人が認めています。

ネパール入国後、初めて見たカトマンズの廃れた街並みはとても印象深かったですが、それでも私が過ごした１０か月の間には、カトマンズが徐々にではあるけれども成長している様子がうかがわれました。大きなショッピングセンターが相次いでオープンしたり、郊外に近代的なマンションや分譲住宅が次々と建設されているといったことです。これらは顧客としての富裕層が増加してきていると判断することができます。ただし、富める者は富み、貧しい者は更に困窮するという経済格差が広がっているとも見ることもできます。ネパールは現在、大部分の人が貧困層に区分されていますが、経済成長をしていく過程で、インドや中国と同様に格差社会が加速することが危惧されます。

しかしながらネパールが貧困を解消し、経済発展するための基礎を築く上で、まずは国家の安定が必要です。恒久的な平和があってこそ、国家が成長への道のりを歩んでいけるからです。そうした中において、ネパールでの和平構築の一助としてのＵＮＭＩＮの役割は非常に価値のあるものだと思います。この国が歴史に残るような大変革を遂げる中、我々もできる限りの支援をしていければと思います。子供たちの明るい未来のためにも、再びこの国を紛争に巻き込んではいらないのですから。



カトマンズの子供たち