

### 3. タマ村への道

雨季に入ったばかりだがよく晴れた日だった。マグウェイのホテルから次年度の候補事業地に向かった。車はトヨタのランドクルーザー、ドライバーはいつもの Lwin で対向する車も少なくスピードが上がる。両側にマグウェイ地区独特のヤシの木とピーナッツ畑が広がる。時折道路際を行く牛車に出会う。1台、2台・・・、それぞれ2頭の牛が黙々と車を引いてゆく。



ホテルを出て2時間、幹線道路沿いに村人が待っていた。ここからは道路がぬかるんでいて、車が走れないということで、牛車に乗って村まで行くことになった。しかし、クッションのない牛車に座ると、揺れるたびにとても痛くて耐えられない。私はぬかるんだ道を歩いてゆくことにした。幹線道路から2 km、村の道路の入口までは開発局の管轄であり、ここの舗装もこれからだということだ。牛車が止まると村の道路の入口に村人たちが待っていた。



幹線道路からの村への道路



村が用意した牛車に分乗



牛車はマンマーのランドクルーザーとして大活躍



幹線道路からしばらく行くと谷底を走る鉄道を横断した。雨季の水が押し流した土が線路を覆っている。運行は1日に1～2回と言われる鉄道ではあるが、あまりにひどい状態だ。一方の牛車には Juri、A One と SueSue、片方は Zaw と開発局（DRRD）の二人の職員。ドライバーの Lwin は幹線道路際に停めた車で待つことになった。

村の道路の入口に15人ばかりの村人が待っていた。牛車はそのまま村へ向かった。途中、村人に出会った。村から2 km以上歩いてきたことになる。雨季はぬかるんでいる道路ではあるが、乾季はバイクも自動車も砂埃を上げて走るそうだ。



村の入口の道路 村へは2.3 km



村人ははだして歩いていて履物はかえって歩行の邪魔になる



村へ架かる橋 小型乗用車まで通行可能



幼稚園 小・中学校とグラウンド

村の手前に橋が架かる。橋の向こうにはグラウンドと校舎が見える。この橋はバイクや自転車、そして乗用車クラスしか通れない。牛車はこの橋を渡らず、水がわずかに流れる川の中に入り、橋の下流から村へ入った。川が増水すればアクセスはこの橋だけになる。正に陸の孤島になるだろう。

100人を超える村人が寺の広場の屋根の下に集まっている。英語の話せるミャンマー人のA Oneが通訳する。Juriが村人に話しかける。寺の僧達は少し離れて様子を見ている。我々は言葉が通じないので直接コンタクトできない。「道普請人(みちぶしんびと)」の事業の説明、道直しの趣旨などを話しながら村人の「道直し」への意欲を探る。作業するのは村人。熱意が感じられなかったら事業は進められない。



村の中



村のリーダーの家

ここが幹部とのミーティングの場所

村人は私たちの話をしっかり聞いてくれたようだ。A Oneに村人が理解してくれているかを聞いて、Juriはタマ村を次期事業地に決めることにした。来た時と同じ牛車に乗り、村から幹線道路まで出て、車でマグウェイのホテルまで帰った。

翌日、早速現地調査を行った。2,300mの道路を歩いて、距離を測定し、急坂部とか雨季に流水が横断する場所を確認した。さらに、毎年の降雨により崩れている路肩の様子を調べ、補修方法も計画に入れることにした。測量には村人数人が同行し、雨期の水の様子聞き取りをすることができた。村長のMyoは、あまり気持ちを顔に出さないようだ。しかし、要求はしっかりしてくる。



調査中の村人と村長のMyo



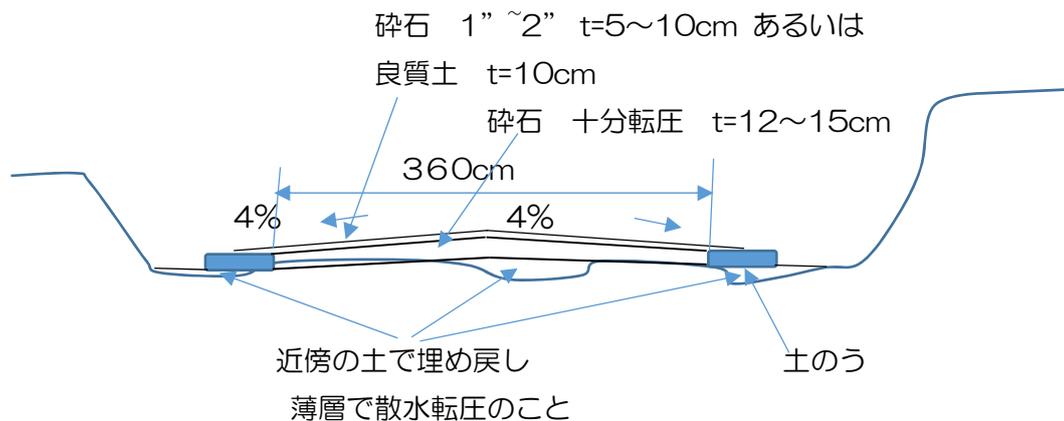
雨季の道路の様子

測量結果をまとめ道路断面を決めて工事費の積算をした。Juri は海外工事のベテランだ。工事費、Juri と日本技術者の渡航費・滞在費はもちろん、海外で施工するための数々の事業経費をまとめて外務省に提出する事業書を作成した。このほかの事業と合わせてミャンマーでの 3 事業地の申請書を期限までに外務省に提出した。

雨季が終わり、乾期に入った 12 月、事業地の申請が受理されそうだという情報を得て、タマ村を訪ねた。畑を耕し、種まきをしている。この地区は雨季には国の他地区と同じように雨が降るのに、乾燥地帯と言われている。灌漑用のダムがなく乾季の水の確保ができないようで、水田がほとんどない。水の少ない川では子供のお守りをしながら洗濯をしていた。暑い日は子供たちの水遊びも見られるようだ。



外務省との契約締結は 2 月である。3 月からの事業をスムーズに始めるため、少し材料を用意してリハーサル施工を行った。次の図は標準計画図である。



各村で今までも同じようなりハーサルを繰り返してきたが、村人は一度では理解してくれない。また、毎回同じ村人が出ているわけではなく、毎日入れ替わることもある。従ってこの研修は何度も行う必要があることを痛感している。事業のメンバーである技術者の Zaw でも指示したことをなかなか理解してくれないし、目を離すと指示とは違ったことをやってしまう。

このリハーサルの後、2月に外務省と契約して、3月に本番着工するが、村長からいくつかの要望が出た。その一つは、大型車は橋を通行できず、川が通路になっている。川と道路の接続部はコンクリートにしてほしい・・・というものだった。次の写真のような状態を見ているので要望を取り入れた。



その後も村長の Myo は、追加の要望をいくつも出してきた。積算後であり少々困ったが、他の地区の事業予算とやりくりしながら、要望に応えることにした。

2017年3月に施工が始まった。村人は熱心に作業をこなした。3月、4月は猛暑となる。作業は午前中は7時から11時まで。村に帰って暑さをやり過ごし、午後は4時からとなる。日が落ちるまでが彼らの作業時間であり、村には電気がないので作業を終えて明るいうちに村に帰ることになる。夜間は気温が下がり作業するにはよいが、照明がないので仕事ができない。

雨季の間の6月から10月まで工事中断。雨季後に作業を再開して翌年2月まで施工を進めた。



急坂部の施工 この上にモルタルを施工する

路床が軟弱な場所は土のを敷き詰めた



雨季に道路を水流が横断する場所の施工

急坂部の施工完成



村の道路の入口 完成サインボードも設置



雨季でも車が走れる

2018年3月に村人総出の竣工式が行われた。児童も全員参加の賑やかな日であった。



開発局幹部 地区国会議員も出席



感謝状を受ける 2代目駐在学生マネージャー  
Kota



村人総出 食事も用意された



児童の演技がいくつも披露された



日本から持参のジェット風船を揚げる



プレゼントしたフットボールのキック

## <後日談>

最初のタマ村訪問のときに立派な橋に驚いた。でもよく見ると橋脚の一つがわずかに沈下していた。村人は例年の洪水を見ているからか、私にこの橋は大丈夫か…と聞いてきた。返答をためらっていると、A One が説明してくれた。韓国の支援でできた橋であるが、橋脚の根入れが基礎地盤に届いていないということだ。橋脚の施工の際、水替えができなくて杭は途中で止まっていて砂の上に載っているそうだ。これでは洪水の度に洗掘されて早晚橋脚が沈むことになる。どうすればよいか、「道普請人」で手当てしてくれないかと言われた。それは無理な相談なのでそのときは言葉を濁しておいた。2019年、日本にいるときに連絡が入り、画像を送ってきた。完全に流失してしまった。

2020年にDRRDが予算を付けてくれそうだという話を聞いてひとまず安心したが、ミャンマーでJICAの仕事で沈下橋をいくつも施工している知人の朝倉さんに報告した。その後の話を聞いてないが、朝倉さんは沈下橋なら対応できそうだと言われた。予算が取ればよいが…。



2016年 沈下は目立たなかった



2017年 洗掘されている



2018年 沈下が明らかになってきた



2019年7月 渡れなくなり危険な状態



2019年 8月 流失





タマ (Htauk Ma)

人口410人余

周辺地区の道路利用者は16,000人

現地関係者

酒井樹里	総括
田中輝彦	専門家
田川満男	専門家 (タマ村事前調査実施)
堀内 治	専門家
前田紘人	駐在マネージャー 2017
庄司洪大	駐在マネージャー 2018
斎藤芳樹	駐在マネージャー 2019

Dear Myanmar (Partner NGO)

Nay Thar	Operation Manager
A One	Project Coordinator (A One)
Zaw	Civil Engineer (Zaw Moe Maung)
Naing	Civil Engineer (Win Naing Oo)
SueSue	Field Officer (女性)
Htar Htar Win	Field Officer (女性)
Lwin	Driver (Min Ten Lwin)