

ミャンマー再訪

大脇澄男

1 はじめに

2012年8月30日～9月7日にかけてミャンマーを再訪問した。四年ぶりの再訪である。8月30日に出国、バンコク経由でその日のうちにヤンゴン入り。翌日から、ガイドとともに旧首都ヤンゴンを振り出しに交通事情や車の修理工場などを視察しながら新首都のネピドー訪問。さらに北上して、ミャンマー中部の古都マンダレー訪問。マンダレーで反転して古都バガンを經由して、往路とは別ルートで南下。9月7日に再びヤンゴンに戻るといふ、総走行距離にして2000km超の旅であった。

2 今井氏との再会

前回、JICA（国際協力事業団）を介して、当時ヤンゴンにいたFAO（国連食糧農業機関）の今井氏に会ったことを報告した（論叢第41号p149参照）。今回も、今井氏にミャンマーに行くことを伝えてあった。今井氏から、FAOを定年退職して、あるベンチャー企業の副社長になり、東南アジア諸国を飛び回っていることや、現在ヤンゴン市内にオフィスを開設していることを聞いていたからである。空港から真っ直ぐ今井氏のオフィスに向かった。到着したのは夜の8時近かった。今井氏は入り口で待っていてくれた。中に入ると部屋数が3つもある天井も高くキッチンまでついた立派な部屋だった。中は足の踏み場もないほど散らかっていた。部屋代が高くなってとても維持できないとかで、もう少し安いホテルに引っ越すのだという。最近のミャンマーブームでホテル代が高騰しているのだそうだ。

今井氏が、腹が空いているだろうと言うので正直に告白するとソーメンを作ってくれた。この時、20リットル位入りそうな容器の水を使ったので、飲料水のことを訊ねたら、絶対に生水は飲んではいけないとのこと。旅の終わりにもう一度彼に会って、少しデスクッションしたいと思ったので、今井氏に今後の予定を訊いてみた。明後日までに引っ越しを終えて、翌日にはマニラに出張、ヤンゴンに帰るのは9日になるとのこと。わたしは7日の早朝にヤンゴンを離れるので、入れ違いになってしまって再会は無理だ。互いの旅の無事を祈って今井氏のオフィスを辞した。

3 旅行計画

今回の旅を計画するにあたって、前回の旅で知り合ったガイドに、メールを介してネピドーとマンダレーを訪問することを前提に旅行計画を立案する様に依頼した。しかし、ヴィザの申請のことを考えると、彼からの計画書が入手できるまで待つのは得策ではなかった。何故なら、ヴィザの発給に相当時間がかかることをネット情報で知っていたからである。申請時、スー・チー女史の政界入りが実現してミャンマーブームが起これ、ヴィザの申請が殺到していたのである。ヴィザの申請には旅行計画書の添付が義務づけられている。ガイドからの回答を待たず申請手続きをしないと間に合わない。そこで、自分で仮の旅行計画書を作成してヴィザの申請をした。

出発の直前まで旅行計画書が届かなかった。届いた計画書には、日付と投宿ホテル名と主な訪問先だけで経費の見積がなかった。メールでその旨を伝え、昼食代、夕食代を除く総経費（ホテル代、ガイド代など）として、2000\$の見積額を付記した計画書を返信してきた。私は既に馴染みの旅行社を介して往復の航空チケットを入手していた。中部空港から往路はバンコク経由でヤンゴンに入り、復路はヤンゴンからバンコクに入り、バンコクで2日休養して10日早朝に帰国するスケジュールであった。代金は、サーチャージ、燃料代などを含めて9万円ほどであった。この時の為替レートは1ドル80円程度であった。2000ドルでざっと16万円である。私は、ホテル代や交通費、ミャンマーの物価等を勘案しながら、どれだけ値引きさせようかとも考えた。しかし、これ以上は一切払わないことを条件にOKの返事をした。蛇足だが、4年前に比べるとメールでの通信事情が格段によくなっていた。

4 運命共同体

今井氏の所から投宿のホテルに戻った時は、夜も更けていたし疲れてもいたので、ガイドとは、明朝何時に迎えに来るかだけ約束して別れた。私はこの時点でも、今回の旅について、漠然と自分一人で行動しなければならないものと思っていた。翌朝、ホテルで朝食をとっていると約束の時間にガイドがやってきた。ネピドーに向けて出発するという。ガイドは私の荷物を取り上げると外に出た。外には車が待っており、運転手がドアを開けてくれた。ガイドが運転手を紹介してくれたが、私には事態があまりよく飲み込めなかった。あれよあれよと思う間に車はヤンゴン郊外に向けて走り出した。走行中、ガイドがあれこれ説明してくれる。ドライバー（以下ド）は寡黙だが実直そうな男だった。走行するに従って、何となくこの三人で旅をするのだということが了解できた。2000ドルの経費の内訳は全て三人分で、運転手、ガイド付きと言うことになる。私は、ガイドとドが私と同じホテルに泊まったのか別のホテルに泊まったのかさえ知らない。朝食はいつも一人だった。約束の時間にガイドがやってきて合流。ガイドが携帯で連絡をするとド（車）がやってくるが多かった。最初の中は、昼食と夕食は三人で摂っていたが、旅が長くなるに従って、ドと一緒に食事することを遠慮するようになった。ドは誘っても参加しなくなり、その

うち夕食時にはどこかへ行ってしまおうようになった。

旅が進むにつれて、ガイドよりドと気が合うようになり、時々内緒話をするようになっていた。ドライブ中、道路標識などのことについてはドに訊いた方が良いと思って、ドに訊いたりしていたが、ガイドにはこれが気に入らなかったようだ。ガイドが、説明するのは私の役目だから何んでも訊きたいことがあったら私に訊くようにしてくれ、と言ったのにはちょっと驚いた。

5 電話事情

旅行中、ガイドは携帯でのべつ幕なしに誰かと連絡をとっていた。運転手も携帯を持っていた。ガイドの電話が電池切れを起こすと、ドの携帯を借りたりしていた。前回の訪問時には考えられないことだった。前回訪問した時は、今井氏から電話、当時は固定電話、の通話料は高額で通信事情も非常に悪く、その上盗聴されていると聞かされた。それが今ではまったく問題なく携帯を使っている。高速道路を走っていると鉄塔が目につく。架線がないことから送電用の鉄塔でないことは明らか。この様子では、固定電話が普及する前に携帯電話が普及してしまうのではないかと思った。

6 新首都ネピドー

ヤンゴンからネピドーまで、高速道路（制限速度100km/h）で、休憩時間も入れて5時間位であった。

〈新首都 ネピドー〉

新首都ネピドーに着いたのは午後四時過ぎだったと思う。広大な田園地帯である。一言でいえば「何もない」緩やかな丘陵地帯である。そこに零から新しい首都を建設している。都市計画に基づいてインフラの工事が着々と進んでいる。道路は広く、両側には整然と街路灯が並んでいる。これだけの街路灯を点灯するだけの電気があるのだろうか心配になる。ヤンゴンからここに至る高速道路には街路灯が一本もない。それに、途中で訪れた村には電気が無く、エンジンによる自家発電であった。ガソリンの給油所でさえ自家発電であった。しかも、今井氏からヤンゴンでは日常的に停電があると聞いていた。道路両側に広がる丘陵地帯には、いかにも高級そうな住宅が続々と建設されている。大型ホテルの建設も進行中だが、それより一足はやく小規模のホテルやレストランが開業していた。我々は、そのうちの一つに投宿した。従業員の対応はまずまずであった。夕食は、近くのタイ料理のレストランでガイドと二人で摂った。ドはホテルに到着早々どこかへ消えてしまった。

7 マンダレー訪問

新首都ネピドーからマンダレーまでは休憩を入れて5、6時間の行程であった。私はどうして

もマンダレーを訪問したいと思っていた。マンダレーは日本軍がインパール作戦を展開する中で前線基地とした中部の要衝の古都である。この地で13万とも14万とも言われる日本兵が犠牲になっている。スー・チー女史の父であるアウン・サン将軍率いるビルマ軍と日本軍が英国からの独立をかけて共に戦った歴史がある。この地の公園にアウン・サン将軍の銅像がある。

マンダレーには二泊した。これより北にマンダレーより大きい都市はない。ヤンゴンからマンダレーに行くと、オートバイの多さがやたら目につく。バンコクやホーチミン、ジャカルタのバイクの洪水を目にしているものにとってはさほどでもないが、ヤンゴンからやってくるとマンダレーに入った途端にバイクの数が急増するのが目につく。大部分は中国製で、中国との国境（雲南省）やラオス経由の密輸入品らしい。日本製もあるが、ほとんどがタイからの密輸品だという。

8 バガン訪問

マンダレーを後にした。ここからは復路になる。バガン (Bagan) はマンダレー同様の古都である。古都と言うより、その昔、栄耀栄華を極めた廃墟の街であった。いや、街と言うより村である。投宿予定のホテルに着いて一息ついていると、ドライバーがしきりに左後輪を気にしている。パンクらしい。ヤンゴンを発ってから1000km近く走っている。走行距離、走行速度、路面状態、気温などを考えるとパンクしても何等不思議ではない。翌朝、迎えに来た時には新しいタイヤに交換されていた。私は、安心すると同時に、新しいタイヤのコストは誰が負担するのだろうかと思って、ちょっとドが気の毒になった。

〈バガンの村〉

夕方、ホテルのレンタサイクルで村内を巡ってみた。四つ辻のところに高床式の東屋が建っており、初老の男が一人いた。軒先から半鐘がぶら下がっている。この小屋は何をすることでかと思くと、見張り小屋だという。何の見張りかと思いついてみた。昔は、よその村からこそ泥がやってくるので、その為に見張りをしていたが、今は火事の見張りだという。村内を一周しては一時間毎に半鐘を一つ叩くのだそうだ。当然、火事の原因は煮炊きに使う火だろうと思った。昨日の晩、食事をするために村の屋台に出かけたが、ガイドがぬかりなく懐中電灯を持参していた。私の足下を照らして、盛んに「気をつけて、気をつけて」と言いながら屋台まで出かけたのである。念のため火事の原因を訊くと、意外にも電気だという。この村には電気がないではないか、と言うと、あるところにはあるのだという。それもそうだ。現にホテルがあり、ちゃんと電気が来ている。ところがこの電気、供給が安定せず、停電と復旧を繰り返すのだが、その時に何かの拍子に発火することがあるらしい。ちなみに、私は旅行中一度も停電を経験しなかった。

翌日の午後4時半過ぎに再びこの東屋を通りかかると、今度は四十歳くらいの女性が五、六歳の女の子数人と東屋で休んでいた。「こんにちは」と女性から声を掛けてきた。私は近づいて、日本語は何処で勉強したんですか、と訊くと、独学で勉強しているという。最近増えつつある日

本人観光客が目当てらしい。彼女は英語のガイドの免許を持っており、いま日本語のガイド試験の勉強をしているのだと言う。そう言えば、投宿しているホテルの受付嬢も日本語を話した。彼女はマンダレー大学で日本語を勉強したと言っていた。

しばらく談笑していると、数人の子ども達がカバンを下げてこちらへ向かって来る。学校帰りかと思って女性に訊いたら、塾の帰りだという。学校は午後3時までで、それから塾へ行くのだそうだ。こんな貧しい村の子どもも塾へ行くのかと不思議な気がした。小学3年生だという子どものカバンの中味を見せてもらった。ノートには、上手な筆記体で“*This is my umbrella. This is my shoes.*”などと何度も書いて練習してあった。女性に、誰が教えているのかと訊くと、学校の先生達だという。学校の先生が放課後、生活費稼ぎに塾をやっているらしい。

9 ミャンマーの高速道路

ヤンゴンからネピドー、マンダレーまでは、途中下車をしながらも高速道路を利用して移動した。その高速道路だが、制限速度100km/h、右側通行である。長らく英国の支配下にあったミャンマーが右側通行で、フランスの影響が強いはずの隣国タイが左側通行というのも面白いと思った。道路が貫いている自然環境は、北海道の原野を走る道路の左右に広がる光景をさらに数倍引き延ばした感じである。遙か遠方まで高い山はなく、なだらかな丘陵地帯が延々と続く。そこを一本の帯を延ばしたように道路が貫いている。空気というか気候というか、辺りの雰囲気は沖縄の道路に近い。ただし、左右に広がる丘陵地帯に展開している土地利用の様相は沖縄とはまるで異なる。水田だったり、チークやゴムのプランテーションだったり、マンゴーやランブータンの果樹園だったり、様々である。トンネルは一つもないが、橋はかなり多い。丘陵地帯の低くなったところに水が集まるので、それをまたぐように小さな橋がいくつも架けられている。従って、橋と言っても鉄橋のような構造のものは一つもなく、ほとんどがコンクリート製の短い橋である。道路を構成しているものの中で、橋の欄干が車が衝突する可能性のある唯一の構造物と言える。どんな橋にもソーラー設備があり、夜間でも橋が分かるように照明されている。片側二車線で幅員はかなりある。中央分離帯には植栽がないか、あってもブーゲンビリアのような低い灌木である。

ガードレールのようなものは道路の両側にも中央分離帯にも一切ない。つまり、左右の横断を妨げるようなものは一切無い。路側帯とそこから続く土地との間にも段差はほとんどない。唯一、左右の横断の障害になるものと言えば、中央分離帯を構成するための高さ30cm位の縁石だけである。照明装置は、橋のためのソーラー方式の照明装置を除いて一切ない。ただし、料金所の前には数十メートルにわたって照明装置があり、夜間でも料金所の存在がはっきりと分かる。

ガードレールが無い上に、デリニエータやシェブロンマーカのような道路の線形を指示したり視線誘導を促すような設備は一切ない。その代わりに、中央分離帯の境目の縁石が漆喰のような白いペンキで塗られている。旅行中、このペンキが色褪せて前照灯の光を反射しにくくなった

部分を補修している光景をしばしば目にした。近隣の村人にとって、現金収入の良い機会になっているようだ。

〈ガードレールのない理由〉

私は、今井氏からヤンゴンではしばしば停電すると聞いたし、新聞その他で企業がミャンマー進出を考える上での最大のネックの一つが電力不足だと知っていた。それで、高速道路に照明装置がないのも当然のことだと思っていた。しかし、長時間にわたって高速道路を走行しながら、高速道路の役目や利用のされ方を観察している間に、この考えが間違っているのではないかと思うようになった。確かに電力不足も一因には違いないが、それよりも周囲の自然植生やチーク、ゴムのプランテーション、果樹などに与える影響が大きいのではないかと気づいた。また、道路の左右横断を妨げるものが一切ないのも、これがあると農民の生活がマヒしてしまうからである。農作業の時は勿論、普段の生活でも中央分離帯を横切って盛んに左右を行き来する。また、農夫が何十頭もの家畜の群れを引き連れて高速道路を横断する光景をしばしば目にした。バイクなどは平然と走行車線を逆走してくる。中央分離帯の縁石のため反対車線に移れないので、縁石の切れ目があるところまで逆走するのだ。縁石に腰を下ろして休憩する者もいれば、頭に荷物を載せて中央分離帯の中を悠然と歩いている人がいる。つまり、ミャンマーの高速道路は、高速道路であると同時に生活道路でもあるのだ。日本ではおよそ考えられない光景だが、幸いなことに交通量はそれほど多くなく、車の側にも横断する側にもさほど支障がない。それに家畜も慣れたもので、車の通行の間合いを計りながら上手に横断していく。

〈路面の舗装状態と事故〉

路面の舗装状態は悪い。経費の節約もあるだろうが、舗装技術の未熟さもあるのだろう。とても制限速度100km/hの道路の舗装とは言えない。ミャンマー進出を考えている日本のある企業が、道路舗装の悪さを指摘して、精密機器を運送するのに問題がある、と言っていたのを思い出した。この路面状況にも関わらず、年式の分からないような古い車が100km/hを超えるスピードで走行している。走行中、かなりの頻度でオーバーヒートや走行装置、タイヤや等の不具合で立ち往生している車に出会った。また、雨期があることから、オーバースピードによる路外逸脱による事故が多いようだ。

〈SAやPAがない理由〉

日本のようなサービスエリアやパーキングエリアの類は無いと言ってよい。ヤンゴンからネピドー間のちょうど中間あたりに1箇所だけSAがあった。ここにはレストランがあり、その周囲の広場には、周辺の農家が農産物を売る屋台が出ていた。ネピドーからマンガレーの間にはSAもPAも一つもなかった。トイレや休憩はどうするのかと思うかも知れないが、TPOである。つ

まり、したい時にしたい場所で車を止めて済ませればよいのである。路側から道路用地以外の土地までの間にはかなりの空き地がある。ここに車を乗り入れて、休憩なりトイレを済ませるというわけである。男も女も民族衣装の腰巻きのようなものを着ているので、男女を問わずトイレは大も小もしゃがんです。わがガイドやドライバーも「トイレット」と言っただけで車を空き地に乗り入れて、しゃがんで用を足していた。ちなみに私も、マンダレーに滞在中にガイドに勧められてこの腰巻きをゲット。以後は彼等の流儀に従って行動した。

ヤンゴンからネピドーへの移動中、空き地に乗り入れて車を止めると、法面を伝って、そのまま近くの民家の中まで入っていった。休憩だという。椰子の葉で葺いた粗末な民家である。中に入ると、お爺さんと中年の夫婦、それに若夫婦と双子の子どもがいた。どうやらガイドとは顔見知りの家族のようだ。ガイドが、何が飲みたい、と訊く。こんなところで飲めるのかと怪訝に思いつつ、ミャンマーティをたのんだ。

ガイドとドライバーはミャンマー語で家族と話し込んでいるが、肝心のティの方はなかなか出てこない。退屈した私は、ガイドを介してお爺さんの撮影許可をもらおうと、ポラロイドでお爺さんを撮って皆に見せた。大うけである。それを見て、双子のお母さんが子どもを撮って欲しいと申し出た。若夫婦と子どもを並べて撮影。これでまた大いに盛り上がった。ミャンマーティを飲みながらしばらく談笑。慣れてきたので家の中を見せてもらうことにした。この家も自家発電である。調理はかまどである。ティが出てくるまでに時間がかかった理由が分かり納得。家の壁にスー・チー女史の写真が貼ってあった。この家の入り口の脇に、左側面にひどい擦過傷のあるのホンダのバイクがあった。どうしたのかと訊くと、今朝、事故った車だという。オーバースピードで横転、滑走したもののようであった。運転手は無傷だという。

〈高速道路での事故態様〉

故障を除けば、事故のほとんどは速度超過による路外逸脱などの単独事故である。高速道路を走っていると、道路の側らに二畳ほどもある大きな立て看板が目につく。そこには、速度超過による事故車両の写真を拡大したものが掲示してある。何のキャプションもない、画像だけの看板である。無言で、スピードを出しすぎるとこうなりますよ、と訴えている。死亡事故は比較的少ないが、その理由は道路脇の空きスペースにある。このスペースが緩衝帯となって運動エネルギーを吸収するうえ、衝突するような構造物や立木などがないために、死亡事故など深刻な事態にならないのだ。これで、シートベルトをしていれば申し分ないのだが、車齢がまちまちでシートベルトの法制化は今のところ実際的でないようだ。

〈道路標識〉

道路標識はあまり見かけない。せいぜい速度表示とカーブや勾配を示す標識でいどである。従って、道路を取り巻く環境はきわめてすっきりしている。線形のきついで制限速度の標示が

80km/hになったりするが、その状況が変われば直ぐに100km/hに戻されるといった具合である。また、カーブや勾配の警戒標識も日本より手前に設置されており、走行速度との関係でみると合理的である。目的地や特定の都市までの距離を示す案内標識はほとんどない。路傍に設置された高さ1m、幅0.5m程の墓石に似た里程標（マイルストーン）でヤンゴンからの距離（下り）か、ヤンゴンまでの距離（上り）が分かるようになっている。例えば、上り車線（ヤンゴンに向かう場合）の里程標に203/6等と刻印されているとすれば、203はヤンゴンまでの距離（マイル数）で、ヤンゴンに近づくほど小さくなる。分母の6は、里程標と里程標の間1マイル（1.6km）を8等分（ $1/8$ マイル=200m）した中の8分の6の地点にいることを示している。上りの場合は数字が6、5、4と次第に小さくなり、下り車線では4、5、6と大きくなる。したがって、分子の数字は200m間隔で変化することになる。この里程標が夜間でも前照灯によって視認できる位置に200m間隔で設置されている。車が路外へ逸脱したとき里程標と衝突する危険があるが、あまり問題になっていないようである。

私は、東南アジアを旅するまでは交通に関する施策、特に自動車交通に関する施策では日本が先進国だと思っていた。しかし、最近はずいぶんそうでもないと感じている。日本の交通法規の運用があまりにも杓子定規で交通実態から乖離している部分があるのに比して、東南アジア諸国ではもう少し実際的ではないかと思う。

〈ミャンマー式ETC?〉

高速道路を移動中、時々、料金所やインターチェンジでもないところから脇道に外れることがあった。そこは町や村へと向かう道路である。しばらく進んで村や町の入り口までくると小屋が建っており、踏切の遮断機のようなもので道路を封鎖している。ここで料金（入村料）を払うのである。ある時、このようにして高速道路から下りて料金を払って村の中へ入り、茶店のようなところで休憩した後、また、その遮断機を通して高速道路に戻ったことがあった。つまり、SAがなくても、このように村の中にある休憩所を利用すれば一向に困らないのである。旅行中このような料金所にしばしば出くわした。料金の使途が気になったのでガイドに訊いてみると、一部はその村や町のインフラ整備などに使われるそうだが、大部分は政府に巻き上げられるとのこと。料金の使い道はともかく、このミャンマー式ETCは良いアイデアだと思った。

10 ミャンマーの自動車修理事情

高速道路走行中、路肩で立ち往生している車をしばしば目撃した。ほとんどがオーバーヒートである。中にはプロペラシャフトやサスペンションなど、走行装置の大修理を行っているケースもあった。日本車に対する信頼は絶大である。ここでは故障しないことが全てに優先する。

私は町や村を走行中、修理現場や修理工場を見つけると車を止めて突撃インタビューを敢行した。工場というと聞こえは良いが、工場らしい工場を訪問したのは数カ所で、大部分は設備も貧弱で、

とても工場とは呼べないようなところが多かった。そんな場所と環境の中、エンジンのオーバーホールは勿論、プロペラシャフトの交換だとかデフの分解など、かなりの重整備を平然と行っている。工場を訪問すると必ず何処で修理技術を身につけたか訊いてみた。専門学校など、学校教育で整備技術を身につけたメカニックは一人もいなかった。前の職場か今の職場でOJT（職場内訓練）で仕事を覚えた者がほとんどであった。また、何等かの整備士の資格を持っている者も一人もいなかった。修理の仕事をするのに何等の資格も必要ないとのこと。

町の名前を忘れてしまったが、そこで出会ったケースでは、ホンダの50CCのバイク用エンジンのボーリングやホーニングを行っていた。ボーリングやホーニングのマシンは中国製であった。側らにはオーバーサイズのピストンが置いてあり、マイクロメータで計測しながら慎重に作業しているのを見て感心した。部品の調達で困ることはないかと訊いたら、どんな部品でも手に入り、困ることはないとのこと。ここでも電動工具や機械設備等を動かしている電源は自家発電であった。隣がパーツ用品の店だった。のぞいてみると、かなりの品揃えである。ショーケースの中には、JAPIA（日本自動車部品工業会）のロゴとGENUINEと印刷されたビニール袋に入ったジョイントがあった。何となく胡散臭い感じがするので店主に訊くと、中国製だと言う。そう言えば、マンダレーの工場でハイエースのボールジョイントを交換しているのを見たが、メカニックに確認するとやはり中国製であった。傍らに置かれていた破損品の破断面を見ると明らかに疲労破壊である。交換してもまた同じように壊れるとはガイドの弁であった。

クラッチ・ディスクとブレーキ・ライニングの張り替えを専門にしているショップや、シリンダ・ガスケットの専門店に出会った。日本の四、五十年前の光景である。いずれの店も四畳ほどの広さで、ショップと言うより小屋である。オート三輪の修理ショップを見つけて立ち寄ったら丁度エンジンを組み付けたところだった。これから試運転するから乗れと言われ、路上試験に立ち会った。解体現場のような修理工場に立ち寄ると、昼飯の最中で、油まみれのメカニックが5人ばかりで食事をしていた。例によって、ポラロイドを取り出して写真を撮る。これが大受けして話が弾んだ。場が和んだところで整備事情についてあれこれ質問する。電子制御など難しくないかと訊くと全然問題ないという。ここにも、学校教育で整備の勉強をしたメカニックは一人もいなかった。

11 再びヤンゴン市内

里程標の標示が0/0になった。ヤンゴンに無事帰還したのは9月7日の午後1時頃だった。高速道路の料金所を出たところでドライバーが車を止めて、トランクからTAXIのサインボードを取り出して屋根に取付け始めた。どうしてそんなことをするのかと訊くと、市内を走るにはこれがあったほうが都合が良いらしい。私をホテルに迎えに来たときには取り外していたのだ。

昼食を三人で済ますと、私はとにかくスー・チー女史邸とヤンゴン大学を是非見たいと言った。ガイドはあまり乗り気ではない。このガイドは寺院以外はあまり熱心に案内しようとしな

ここからは遠いと言う。車でどの位かかるかと訊くと10分位だと言う。論外である。

スー・チー女史邸は市の中心部から離れた閑静な木立に囲まれたところにあった。私が、車から降りて写真を撮ろうとするとガイドは盛んに引き止める。無視して何枚かシャッターを押した。スー・チー女史邸より手前にヤンゴン外国語大学があった。そこへ車を回すように言うと、これまたガイドは盛んに反対する。中には入れないことを強調する。外から写真を撮るだけだと言って正門に向かう。正門はしっかり施錠されており守衛はいない。正門から中を覗くと、何となく重苦しい感じがするキャンパスである。私は、大学を訪問すると、学生をつかまえては専攻などを訊くのだが、適当な学生も見当たらない。

ヤンゴン大学もスー・チー女史邸からさほど遠くないところにあった。ここの正面ゲートは開かれており、守衛が二人、門の側の椅子に掛けていた。ここでも、ガイドは盛んに「中には入れない」と言う。守衛に、日本から来た大学の教授であることを伝えて、キャンパスを見学することはできないかと掛け合ってみたが、約束がなければダメだと断られてしまった。正門の所から中の写真を撮っても良いかと訊くと、許可してくれた。実は、私はある研究所を定年退官した教授の蔵書の始末について相談されたことがあり、ヤンゴン大学に寄贈する案を提案したことがあった。具体化する手前で引き受け手が見つかったと言うことで、この話は消えてしまったが、そんなこともあって、ヤンゴン大学を是非見たいと思っていた。

後で分かったことであるが、ガイドが、私の大学訪問に協力的でないのは、例のクーデターの時、学生が主導的な役割を果たし、急進的な学生が多数逮捕された経緯があり、その後、当局の大学に対する監督が厳しくなった事が影響しているようだ。スー・チー女史邸の時も、私の身の安全を思って、あまり近づくことを心配してのことだった。もちろん彼自身の身の安全、つまりはガイド資格を剥奪されることを心配してのこともある。

12 ミャンマーの未来

今井氏とデスクッションする機会は無くなったものの、旅を続けながら、この国の気候風土や人々の暮らし、国民性や日本および日本人に対する感情、さらにはこの国の未来について考え続けていた。まる7日間に亘って、さまざまな人々と交流してきた。メカニックは勿論、僧侶、遺跡の修理工、ホテルの従業員、村人、茶店の主人、漆器工房の女経営者、食堂の従業員、カメラマン等々。いずれの人の口からも、日本人に対する批判めいたことは聞かなかった。マンダレーの村で出会った女性から、辛い過去があったことは知っているが過去よりも未来が大事だ、と言われたのには感動した。

この国は軍政である。土地も資源も資本も、人間さえも国家によって所有されている。一年に四回もお米が獲れる国でありながら人々の暮らしは貧しい。国家によって国民が搾取されている感否めない。隣国タイは、政治的には不安定ながらも、政治的にかなり自由である。ミャンマーにタイのような自由が訪れるのは難しいのではないかと思う。政府と一部民族との間には根深い

対立の構図がある。民主化した途端に民族間の利害の対立がむき出しになり、收拾がつかなくなる懸念が無いとは言えない。とは言え、バガンの村で見たように人々は勤勉で穏やかである。識字率も非常に高く、英語の普及率も高い。近代化、工業化への道筋を描くのに好材料が揃っている。最近是中国一辺倒から軸足を多国間外交に移しつつある。スズキ、ホンダをはじめ日本の自動車メーカーも進出を検討し始めている。奨学金やアルバイト先の確保など、条件を整えれば本学への留学生の増加も見込めるのではないか。

13 お わ り に

2000km超の旅をしておきながら、写真が一枚も無いことに気づかれたと思う。7日間に及ぶ旅を終えて、ホテルでビールを飲みながら旅の思い出にふけた。二度とこんな旅はできないだろうなとも思った。膨大と言っても良いほどの写真も撮った。この際、写真を少し整理しておこうと思った。これがいけなかった。誤って全削除を押してしまった。後の祭り、とはこのことである。アウン・サン将軍の銅像やスー・チー女史邸の写真は、自慢できただろうにと思うと、返す返すも残念である。とは言え、今はただ無事に旅行できたことを感謝する気持ちで一杯である。旅で出会った全ての人に感謝したい。

参 考 文 献

佐久間平喜著 「ビルマに暮らして」 勁草書房 1994