

●すたらんど●

Jakartaの日々

古屋 信明 (第一建設局建設部
専門 役)



▲Pulau Seribu

1. はじめに

「古き土地よ、物語に伝えられた壮麗さはそちらに保って下さい。私には、あなたの疲れた人びとを、貧しき人びとを、自由な空気を吸いたいと切望してひしめく群衆を、人あふれる土地のみじめなくずのごとき人びとを、与えて下さい。家もなく、嵐に翻弄された人びとを私に送って下さい。私は金色の扉のかたわらでともし火を掲げます。(エンマ・ラザネス)

ここはJakarta、今は5月。日本ならば、新緑を渡る風のすがすがしい頃であろう。よく見ると熱帯の常緑樹も、個々には葉を落とし若葉を身につけるのではあるが、樹々一斉というのではないから、輝くばかりの生命の回帰感はない。千古の昔からのやや重い緑を、北に少し偏った太陽がじりじりと焦がしている。すっかり乾期に入り、Jakartaにはhot、hotter、hottestしかないというバロメーターが更に一段と上がるこの頃である。古代文明の発祥の頃ならいざ知らず、近代的な国造りや工業化を進めようとするには、この暑熱は随分とハンディになるのは間違いのないところである。熱帯の夜長(四季のないここでは、通年18時にはすっかり暮れる)、ふと英語ではなく母国語のワープロを打ってみたい衝動にかられ、少し早めの報告を書き始めてみた。

2. Jakartaからインドネシアを見て

インドネシアは大変に広漠とした国であり、第2次大戦のあとに独立した若い国である。日本と同じく島国であるが、民族の幅の広さ、経

済上の相互依存の少なさとインフラストラクチャの貧弱さにより、地域毎の独立性は日本とは比べものにならない程強い。それでも一つの国としてまとめていこうとする姿勢は、国是「多様性の中の統一」に示されているが、どの程度までに願望がかなえられているのかは、Java島の主要地域、Sumatra最南部とBaliにしか行ったことのない私には判らない。ただその中に身を置いて、中央政府が統一を維持するために払っている苦勞の雰囲気は知っているが……。

東南アジア諸国の経済運営は、発展途上国の中では段トツにうまくいっている。それが何故かは興味ある問題であるが、政治が安定していたこと(そうでない故にフィリッピンが落ちこぼれつつある)と政策の中心が開発と経済成長におかれており現実的であったこと(長期にわたる開発独裁型政権)、親西側の外交をとり、国を開き続けていたこと(この逆がビルマ)などが指摘できよう。

昨今、インドネシアも民間投資を中心として景気は良い。私のいた2年間にも、Jakartaの中心のThamrin-Sudirman通りに車は増え、両側により多くのビルが建てられた。こういう景色を眺めているとこの国の核としての経済力、機構は、1次産業にへばりついて生活しているmajorityとは隔絶して、しかもしっかりと確立されつつあるとつくづく思う。NIEsに入ることはまだかなわぬまでも、ある程度の工業力は整備されたし、今後も工場立地を求めてのインドネシアへの民間投資は続くことであろう。しかしそれは、現時点でも露骨な程の貧富の差を更に拡大していくことでもあろう。種々の指標で見

ると、インドネシアの現在と戦後まもない頃の日本は似ている点が多いが、私の記憶にもある皆仲良く貧しかった光景は、ここには無い。

我が家のメイドを含め貧しい大多数の人々がどういふ感情で自分の国や金持ち達（一時成金の我々外国人を含め）を見ているのか、私は知らない。常々観察されるのは見事なまでの抑制である。日本のように均質な社会であることの方が世界的に稀であり、階級の差が歴然としている方が当たり前なのかもしれないが。

こちらに来てから感動した光景に、インターチェンジのPCランプ橋の人力解体がある。蟻がむらがるように多数の作業員がハンマーのみを手にし、首都のド真ん中の灼熱の日差しの下、何か月かかけてコンクリート橋を一つ解体した。彼らの最低賃金は公的には1日3,000ルピア（270円）のはずである。地方の教師が「給料のピンはねがまだ続いている」と新聞に苦情を投書したりする位であるから、この賃金そのまま彼らに渡されるとはとても思えないが、そのような作業現場の横を走り抜けていくのはピカピカのベンツであり、トヨタである。

3. Java-Sumatra連結計画のこと

もし私が本四公団の将来の海外進出の先兵として派遣されていたのだとしたら、公団だよりNo.216に報告したように、計画の前途はなおはるべく、子見し得る未来での進出はありそうにありません、とお詫びしなければなるまい。もちろん、この種の巨大プロジェクトでは調査の開始一つとっても種々の技術的課題があり、そ

こに専門家の継続派遣の必要性は十分に認められ、であるからこそ今治工事の河口君が後任者として赴任してくるのであるが、それでも例えば公団法の改正がなされ、スンダ海峡調査課などというのが設置されるのは随分と先のことであろう。

理由はいくつかあるが、まず正直に言ってこの計画の緊急性が高くはないということである。日本での本四、青函の調査開始の頃を考えたら良い。計画実施は遠い夢であって、どうなるか判らないがとにかく勉強を始めようではないかという事だったと思う。ここでも同じこと。ただ他のインフラの整備状況は昔の日本より遅れているので、必要性は一層に低い。J-Sの前にやらなければならないことのみが、目につく。もし将来、インドネシア政府に例えば1兆円の金があったとして、それをSunda海峡に投じることが国民経済的にベストであると言い切れる状況はなかなか来ないのではないか。この節の冒頭に「お詫び」という言葉を使ったのは、公団の先兵として期待されているという自覚は実はありながら、技術者の良心として、そのようなチェックも大切であるとイ側のカウンターパートに教えたからである。

と書いてきて、他国の将来の経済発展の可能性を低く見ることはやめようとも思う。我々の先輩が調査を始めた時、状況判断としては全く同一であったであろう。事業実施は子見し得る未来ではなかったはずである。

しかし日本を訪れたものは、その後の高度経済成長であり、それに伴う交通需要の急増であ



った。そして国内での資金調達が可能となったから、本四の3ルートはおろか、長大な海底トンネルを掘るといった一種のギャンブルの感がある青函さえ可能となったのである。もしこれらのプロジェクトが経済協力あるいは国際融資を仰いでいたとすれば、厳しく審査されて認められたのは、恐らく本四の道路単独Dルートだけだったであろう。そういう意味でも、実践の場を得た我々は技術者として好運であった。

一方、インドネシアは2000年頃には今の外貨獲得の目玉である石油の輸出余力を失うと言われているが、日本が味わったような好運にこの先、恵まれるであろうか。そしてこれは南北格差を、自分の側の水準低下無しに、これ以上の環境汚染無しに、是正したいという先進国側のエゴに近いものであるが、インドネシアという国のSunda海峡断面でさえ、巨費を要する有料連絡施設の償還に足るだけの交通量があるとしたら、その時の地球全体の環境問題はどのように深刻なものになっているであろうか。

2番目の理由としては、Sunda海峡の水深、地質条件がなかなか厳しそうだということである。Sunda海峡の風は本四よりはるかに穏やかであるが（データはまだ無い）、それでもスパンは2,000mを少し出るくらいまでとせねばならないだろうし、基礎の底面も海面下60-70mぐらいに抑えたいものである。それが可能か否か？

Java-Sumatra連結計画には、もう一人専門家が鉄建公団からBPPT（技術評価応用庁、私は公共事業省）に派遣されていて、このBPPTがフランスからセコハンの海洋調査船を3隻買った。船は別にJ-S連結のためではなく、インドネシア政府が主張している群島水域理倫（点在する島を結ぶ直線の内側が領海であるとする）を実効的に裏付けるためであるが、もちろんSunda海峡調査にも使える。運航・調査・解析の費用が政府には十分でないのが、日本の技術・経済協力が必要となろうが、河口君の任期中にかなりはっきりとSunda海峡大橋の(un)feasibilityが見えてくるのではないだろうか。

技術的難易は経済的必要性と裏腹のものである。例え難工事になろうとも、国民経済的に見て正当であり、事業主体の財務を健全に保ち得るのであれば、プロジェクトは成立する。Java-Sumatraに関してその自信は持てなかったが、仕事であるからテキストを作り、カウンターパート達に「30年先に君達の国がJ-Sを必要としていないとは、今は誰にも言えない。その時になってあわてても遅いのために、今から勉強を積み重ねておくべきだ」と、調査の大切さ、海峡連絡プロジェクトの種々の側面のイメージの提示と問題点の整理、長大橋工学の指導をしているうちに2年間は終わろうとしている。どれだけ役に立ったであろうかと反省ばかりであるが、少なくとも本四の名を恥ずかしめることだけはなかったつもりである。

4. Surabaya-Madura 連結計画のこと

公団だよりNo216に書いたように、Madura島の開発と架橋をパッケージにしたBOT（Build, operate-transfer）方式を目指して、日本インドネシア科学技術フォーラムがコンソーシアムを形成しようとしている。ポイントは日本企業が出資の意志決定をするかどうかであり、そのためには開発計画が収益性の高い魅力あふれるものでなければならない。従ってフォーラムが日本のコンサルタントに開発計画のリファインを発注していた。現時点では、この成果を受けて2月に現地視察をした2社1行がどういう判断をするかを、待っているところである。

話を聞いた時に驚いたのだが、金余りの日本企業は投資機会を求めている、150億円位（海洋架橋調査会による架橋コスト）の損失が出てもたいしたことではないのだそうである。そういう次元の話になると真否はわからないが、公共事業に携わってきた土木技術者の常識からすると、このプロジェクトも時期尚早であるように思えてならない。確かにSurabayaの街は活気にあふれ景気は良く、新規開発のスペースを必要としているのであるが、本土側でなくMadura島

に進出しなければならないという経済的必然性が薄い。インドネシア全体とのバランスからすれば、フェリーがあるだけでもまだ良い方であろうし、なにより先行的にインフラを整備することはこの国にはまだ贅沢だという気がする。

ただし、私のカウンターパート達に実際の勉強のチャンスを与えるために、日本企業が数億円の調査費を出す気になって欲しいと切に願っている。海の中のボーリングを含む、しっかりとした feasibility-study もまだ行われていないのである。

5. Jakartaから日本を見て

今回の海外生活は私にとって2回目のことである。たかが2回であり、前はアメリカでの留学、今回は日本も同じような文化圏に属する東南アジアの政情安定している国の首都であるから、大きな顔はできないが、海外で暮らしてみても感じることは常に日本の良さである。これでもっと地価が安くサラリーマンでも容易に家が持て、食料品が安かったら地球上の天国であると思う。

地理的に悪くない場所に、広くはないものごそここの列島を連ね、地震・台風はあるが、四季の変化の豊かさは他に例を見ない程である。民族の違いなどというものは遠い昔に吸収してしまい、外国からその時々に入ってきた思想・技術も換骨脱胎して自分達に役立つところのみを取り入れ、そして歴史の歩みでも比較的好運に恵まれてきた。加えるに民族的気質とでも言うべき勤勉性をもってして、今日の全世界の平均からすると指折りの国を造りあげた。詳しくは紹介しきれないが、そしてインドネシアの人も良く働くが、上記のことをほぼ逆転させれば、この国を含め多くの発展途上国にあてはまる。

しかし、離れて見ていると日本は不思議な国である。全世界との交流・貿易なしでは生きていけないのに、何故あのように政治のレベルから、何年間しても会話ひとつできるようになら

ない英語教育、一個人の外国旅行のマナーに至るまで、ナイーブにオンチであり続けられるのであろうか。日本の唯一徹底的に負けた相手がアメリカであったことも含め、余りに恵まれすぎた過去のなせるものであるのかも知れない。母国がすばらしいから、目もまたそこに向かうのであろう。私自身を含め、外国に出た時の日本人のひ弱さも常日頃感じることの一つである。

6. 結語：Out of Jakarta

これは実は私の好きな映画「Out of Africa」のもじりである。何年か前にアフリカの大地を背景に別れを美しく描いたこの映画を見た時には、既に公団からケニアへのJICA専門家派遣は始まっていたから、アフリカに行ってみたくものだと思っていた。その後縁あって来たのはインドネシアであったが、ここでの生活や仕事もおもしろいものであり、いろいろな経験をすることができた。

私のJICA専門家としてのJakarta勤務もあと3ヶ月を切った。神がいたずらをしなければ、7月31日の18時頃、帰路寄り道をするSydneyからのJAL772便で成田に帰り着くはずである。成田のサテライトからCIQのあるターミナルビルへ向かう通路に「お帰りなさい」というメッセージがあり、去年の8月の一時帰国の時にそれを見て胸が熱くなったが、今度もそうだろうか。たくさんの人が金儲けに夢中になっているらしい2年ぶりの母国は、Jakartaよりも住みやすい所であろうか。

帰国して何ヶ月かすればきっと、3回訪れて飽きなかった、Jakartaの沖100km程の所に点在する珊瑚礁の島々、Pulau Seribuを思い出すことだろう。そこの広く高い空と、青い珊瑚礁の海と、一緒に泳いだ可憐な熱帯魚たちと、椰子の樹と、そしてそこを吹き抜けて行った風とを、なつかしく思い出すことであろう。忙しい日本の生活の合間に、それらは奇跡のように思い出されることであろう。

(1990年5月、Jakartaにて)