

「南半球の船旅(2) 都市と交通」

秋口 守國

(1) 総括

昨年12月から3月にかけて104日間、アフリカ、南米、南極の船旅をし、下船地での都市・交通・海外協力に関わる近況を報告します。総括だけを読んでも良いと思います。

1, 都市について ; 今回の訪問地でペルーはインカの伝統を色濃く残し、それ以外欧州人による植民地支配を受け、その時代の流れの中で、宗教、言語、原住民と混じり合い、奴隷や自由移民などによりさらに人種的にも交流が進み、国毎に微妙に出路の違いから多様化を促し、加えてそれぞれの気候・風土に応じて夫々の文化に特色を醸しだし、その魅力が紡ぎ出されながら現在の生活に繋がっています。都市中心部は欧州の伝統である、広場を中心に市役所などの公的な建物と、教会・大聖堂に加え商業施設が荘厳さと賑わいを生み出し、大きな財産です。これらの史蹟的な建物群は国毎に微妙な違いを持ち独自のアイデンティティを組み込んで成長してきましたが、飛び込みの者には表面上は簡単な仕分けは出来るものの、残念ながらなかなかきめ細かく理解するには至りませんでした。アフリカでは中心部の歴史的な意義などを念頭に景観形成を図ろうとしており、建物・地域保全にあたり日本の仕組みを紹介することは有意義だと思えます。また総じて住宅街が自動車交通をよりどころにスプロールの気配が大きく、都市マスタープラン、市街化区域設定などの都市計画の誘導や制限などを地域の実情を踏まえながら具体化していくことが重要で、日本は稠密すぎるかもしれませんが、何らかの支援はできそうです。

2, 交通について ; 道路体系はしっかりしていて植民地時代の正の遺産と考えて良いと思います。歴史的な市街地の構造・資産を念頭におき、今後の都市の成長に応じてどのように旧市街と新市街を接続していくのか計画的な配慮が必要でしょう。また、南米での一方通行などの積極的な導入は交通容量などを意識すると、管理的な手法として評価されて良いと思います。また、大都市圏では自動車依存から転換が迫られつつある都市が多く、公共輸送機関の導入の基本方針、マスタープランなどについてこれまでの日本の知見は貢献できると思います。あわせ、ソフト部門では、乗客の利便性向上と、事務合理化を考えた、経営、運営、現場的な対策を少しずつ実施していくことが求められます。

3, 国際協力について ; 基本政策として日本は協力供与額で他国(主として中国)と競い合うのは止めるべきと感じます。また供与先としても地政学的な点を念頭に優先順位を意識し、東南アジア、南アジアそして、太平洋西岸を大切にしていきたいものです。また、新幹線などの先進技術に関してはガチンコ勝負をせざるを得ませんし、そのための緻密な作戦を練る必要があります。ただ、中国の海外協力のあり方への批判の裏返しになりますが、日本は人的なネットワーク作りにより重点を置くべきではないでしょうか。特に南米では既に行っているでしょうが、その地に根を張った日系人社会の意見に耳を傾け考えていくことが大切と感じました。

(2) 旅の手順と行動

1, 今回の船旅でアジアには何回か訪問していますが、南部アフリカ、南米は初めてであり、寄港した大小18都市・地区の多くは新鮮で興味深く観察することが出来ました。観光、買い物には全く興味がなく、有れば鉄道、そして可能な限りバスに乗り、街を歩くなど何せ動き回って、それなりに都市・交通事情を「何でも見てやろう」との精神です。行動にあたっての意識としては、可能な限り市街地、特に中心部を回った後、乏しい地図情報を元にして行き当たりばったりですが、住宅街、郊外や隣接都市を訪ね、また、そこを歩いたのでそれなりに都市・地域像は浮かびました。また、交通はハードとソフトの整備がどのようにバランスが取られているか、どのような工夫点がなされ、何が必要そうかを考えることにしました、交通は動きが見えて判りやすいと思います。

2, アフリカや南米の地域情報は図書館などで調べましたが観光を含めて極めて少なく、都市・交通の点でも事前に役立ったのは1人旅の友である“地球の歩き方”が主要と言うか、ほぼこれだけと言ってもよいほど少なかった。船会社からの情報は正直言って、オプションツアーへ誘導したいと言う営業方針があるのか極めて貧弱で、全くと言って良いほど役に立ちませんでした。

3, 現地行動は着岸して全体の入国書類手続きが終わり、合図があってから開始し、また帰りは出航前にある程度余裕を持って戻らなければならず、かなりの時間的な制約を受けました。今回はほぼ、1日、8から12時間の貴重な時間内で、各都市のごく一部を交通機関乗車と20から30km歩き回りましたが、実質的には垣間見てきた程度です。街の観光案内所は営業時間内でも休みや地図はストック無しという情けない場面も多々ありましたが、在庫品はかなり活用させてもらいました。国によっては船にパスポートを預けたままなので両替がままならず、下船後すぐには公共輸送機関に乗れない、幾つかの都市では船から持ち出したパンと水だけで昼食は済まざるを得ませんでした。これまでの一人旅の苦労を思い浮かべながら、錆び付いたたどたどしい英語を出来る限り駆使し、南米では英語すら難しく笑顔とジェスチャー、電卓などを使い工夫しながら何とか凌ぎました。パスポート代わりに船のIDカード保持だけなので銀行の両替はだめで、両替商を探し回り苦労した反面、盗難ないしは紛失の心配からは解放されるありがたさもあり、功罪半ばでした。

4, 正直、私にとりアフリカ、南米は漠然とした印象しかなく、また国毎にはかつて何か読んだ本の断片的な事柄が頭に残っている程度で粗雑そのものです。したがって、読みの浅い殴り書きで、その結果は報告と言うほどの代物ではありません。それでも各都市をかつて都市・交通を専門とした目で垣間見ることが出来ましたし、かつ、ほぼ同時期にこれらの都市を回ったので、時間軸の差は無く、今各都市がどうなっているのかは、雑然としていますが生々しく示すことが出来たので、省・局のこれまでのストック情報と突き合わせていただければそれなりに有効かと思えます。なお、国の人口に加えて、都市人口を記しましたが、そもそも都市の定義が国によってまちまちでありきちんとした比較は出来ず、あくまでも参考程度です。ただ、都市人口100万人以上かどうかは外れていないので、日本の大都市圏や政令市クラスで我々が考えている都市・交通施策と比べることは可能です。国についても、1人あたりGNPは大きな意味でハード・ソフトのインフラ整備・充実には良い指標であり、中進国、開発途上国を見極める上では有効なので参考まで書き込んでおきました。

(3)各都市の近況

＝アジアの都市と交通に関して

○上海（最近10年ぶり）：磁鉄、メトロ、バスに乗車。都市計画センター、深海港など
○シンガポール（最近5年ぶり）：メトロ、LRT、バスに乗車。都市・交通の先生、HBD、小さな途上国への成功モデルなど
両市は、既に何回か訪問しており、それとの比較も含めて記してみます。

1、上海の磁鉄に乗車しました。空港から上海市中心部までの半分の距離しか結んでいず、下車後地下鉄に乗り換えねばならないので、交通機関的に機能を十分に発揮してはならず計画面で問題があります。料金は1等100元、2等は50元、車両そのものは新幹線と同程度であり、最高時速430kmで所要時間7分程度、揺れは少しありましたが快適で問題はありません。他方、線路側方の防護柵は無く、下は高速道路で落下物などを含めて安全上に問題があります。将来、リニアの海外営業展開になった時、短距離とは言え具体運事例として中国はそれなりの実績を示すことが出来るので、日本にとり威嚇になるでしょう。

市中心部人民広場に面し、また上海市役所隣りに上海市都市計画センターが設置されていました。大きなジオラマや上海の歴史と都市の関係を上手に配置しており、パネルや写真、将来構想のイラストなど市民にも判りやすく、見応えがありました。ただ、将来像について行政の内部では多面的な分析をしているのでしようが、展示物は開発志向が強く、また保全、環境問題などに関しては文章だけで、少し寂しく思いました。

上海さらに中国にとり物流問題は重要で、上海の沿海部にある羊山深海港構想は部分的に実現・開業しています。構想では先島まで延々と橋梁を連ね、大きな港湾岸壁の整備を目指して、早大の非常勤講師の折海外事例として説明に活用しましたが、これまでいささか必要性について疑問がありました。今回上海コンテナターミナルに隣接したフェリーターミナルに入船、長江の河口港のため水先案内人の同行とともに6時間程度の微速航行を余儀なくされました。FSなどを見て構想全体組みを押さえてみたいもので、微速航行などの解消策としてその必要性は理解しましたが、妥当性を含めてその有効性はどの程度あるのか確かめたくまりました。話は飛びますが、深海港の整備技術は南沙諸島の埋め立ての先進事例研究の意味もあったのかと邪推しましたが、もしそうならばここで技術的な可能性を確かめることが出来たのかと想定します。

上海高鉄駅は新鋭新幹線が多くを占め、4月訪問時の広州駅よりさらにホーム数を含めて規模が大きく、運行数も上回っていて、システムティックな施設配置には中国としての基本形があるのでしよう。案内板などについては、微細に見れば改善の余地はありますが、切符の購入から乗車までの全体的な流動を見るにつけ、“和諧”新幹線は中国国内でかなり浸透しつつあることがうかがわれます。

2、シンガポールは都市・交通分野での教科書として、その構想・計画・実施の流れを含めてどこの国にとっても十分に参考になると思います。国土のマスタープランを元に土地利用計画や交通施設計画などを連動させ、着実に建設・整備、運営しています。30年近く前にJICA都市・交通調査団の委員として関わった提言で、鉄道や新交通システムなどはキチンと完成させ、どの路線も乗客数・混雑度は適正、満足のいくものであり、さらに新たな路線延長を検討中のようです。

かつて道路のプライシングゾーンを日本では検討し、残念ながら導入できませんでした。シは幹線道路体系がしっかりしていたこと、政府は専門家、国民の意見を聞ききながらも強い決意で導入を決め、効果を上げました。その後、ETS的な仕組みを当然のように全面的に導入しています。日本では弱者対策とかで現金收受との並行的な導入とならざるを得ず余分な手間

と金を使っています。一律とするかないしは例外措置をあれこれ認めるか、どちらが有効なの
でしょうか、結論は明確です。

シの人口は約500万人、その内HBD(住宅公団)入居者は85%に達し、現在は民間に任
せた高級のマンションの建設が進んでいます。公的な機関であるHBDは創設以来住宅債券を
発行して国民に住宅供給するとともに、この債権の返還金を利用しさらに新たな住宅建設を行
えるように循環させていく仕組みを作りましたが、今後多くの国のモデルになりえると思いま
す。

中心部の開発や新たな港湾地区の整備など至る所で新たな構想を立て、また都市更新にも積
極的で、市内至る所でクレーンを見ました。国内は小国で人的資源が主要な資産、常に積極的
に、最新・先進的な取り組みを続けなければ運営できない、自転車操業の国と悪口を言う人が
いますが、1人あたりのGNPはシが5.2万ドル、日本は3.7万ドルと既に大きな差とな
っていることをしっかり認識しなければならず、学ぶべき事が沢山あります。都市開発の面
でも成長戦略やそのビジネスモデルについて日本側は意見交換を期待して訪問しますが、こ
ちら側が単に視察や供与できる情報が少ないと分かると実質的な面談にまで発展しません。も
はや分野によっては、彼らから学ぶとの精神が必要です。

シの強権を伴う指導的な民主主義理念は、共産政権や軍事政権とは一線を画す仕組みで有り、
公平、公正、情報公開などの対応が基本であり、この理念は国民が政府をどれだけ信頼し託
すかにも関わってきます。シも宗教・民族問題を抱えていましたが、今後、政権として目の届
く小国の国家開発・整備戦略にとり1つの極めて有効なシナリオと感じています。

＝アフリカの都市と交通に関して

○ランドアウトが活用されています：モーリシャス、レユニオン

○植民地時代の遺産継承：モザンビークの鉄道活用、市街地建築の保全にあたり観光と治安の
バランス

○新たな開発・発展に向けて：内戦が国を疲弊させる(欧の植民地化や大部族の侵略がなければ
民族が一体化しやすい2から300万のレソトのような小国家が安定的な発展に有効に感じる。
国の一体化をいかに考えるか)

○基本的に植民地時代の遺構を現在にどのように生かしているのか、ハードからソフトの充実
に向けてどの程度の重点を置き徐々にシフトしていくのか、そして1人あたりのGNPがイン
フラの整備、維持管理にどのように影響するのかをポイントにおき見て回りました。

- ・モーリシャス (人口1.3百万人、1人あたりGNP9945ドル)、
(3, 首都ポートルイス:人口10万人程度、バスに乗車)
- ・マダガスカル (24M、453ドル)、
(5, 地方都市エホアラ:人口8万人、観光バスに乗車) なお、首都はアンタナナリボ
- ・モザンビーク (28M、628ドル)、
(6, 首都マプト:人口110万人、バスに乗車)
- ・南アフリカ (54M、6482ドル)、
(7, 第2の都市ケープタウン:人口400万人程度、バスに乗車)、なお首都はヨハネスブル
グ
- ・レユニオンは仏領(人口1M、とりあえず仏なみですが実際はそれより低い)、
(4, 中心都市はサンドニ:人口10万人程度、バスに乗車)

3、アフリカと言っても生活レベルには幅があり、今回訪問のモーリシャス、南アフリカは中進

国に整理され、共に都市部は旧宗主国時代の建物、モニュメント、公園緑地、街区割りなどがコンパクトで上手に管理され、リゾート地としての美しい海岸や変化に富んだ山岳風景、車窓に移ろう熱帯気候の植生などに負けず劣らず、観光にも十分に寄与しています。また郊外に向かい高速道路も4ないし6車線の維持・管理は良好で、渋滞は殆どなく交通量とのバランスも悪くありません。

・モーリシャスは小国で、かつ観光が主要産業の一つであり、安全への配慮を強く意識しています。街もコンパクトにまとまっており、アフリカの国とは感じられないほどでした。市街地の形成にはバスターミナルが重要な拠点で有り、郊外の小都市でも市役所、教会と隣接して町の中心部を形成し、かなりの賑わいを呈しています。印象に残ったのは高速道路の上部空間にランドアバウトを設けICとして活用していました。IC交通量がさほど大きくないときは工事が少なく済み有効な方策と感じます。

4、因みに仏領レユニオン（モーリシャスと人口はほぼ同じ、経済的には上位にある）では市内幹線の4車線道路で内側2車線がバス専用、外側2車線が自動車に指定され、信号機もそれぞれの表示で、またランドアバウトではバスのみ直進が許されるなど弾力的な運営法と思います。町並みは港外を含めて地中海の一般階級用リゾート地と言うイメージです。ただ、山腹まで住宅地がせり上がり、住民にとり海を眺めるなどの景観上は申し分ないのですが、市街地のスプロール化の懸念が大となり、市街化区域をいかに規制すべきか、都市計画的な点検が必要に感じられます。ここも観光を重視しており、小国であり、市街地を歩いていて治安上の問題は殆ど感じられませんでした。

5、途上国としてマダガスカルでは、貴重動物や植物を見るためバス移動、国道13号線を船の寄港地エホアラから80km走行し所要時間は4.5時間かかりました。道路は至る所で舗装は言うに及ばず路盤や路床の崩壊が有り、轍ぼれなどを避けながら難行・苦勞の走行でした。厳しい国や自治体の財政状況の中で、大規模改修の予算確保には時間がかかるのでしょうか。行政からの資機材提供、近在住民の協力により、少なくとも道路の傷みが致命的になる前に、簡易ながら手を入れるような工夫・シナリオが必要で、海外支援として技術協力と資機材供与を含め、東南アジアで行っているような日本のパッケージ型の協力が出来れば良いのだがと感じました。

ベレンティの自然保護区は多種類の猿、カメレオン、コウモリや珍らしいこの木、バオバブなどの植物を見学できました。ここで考えさせられたのは、焼き畑耕作で土地がやせてしまうことです。循環が適切なら良いのですが、人口増により土地力が回復する前にまた焼き畑を行ってしまうため、乾燥化がどんどん進み土地はやせ衰え、そして使えなくなってしまいます。ユウカリなどの2次植生が主体となり、景観的にも以前とずいぶんと変わったようです。当地でバオバブの木が有名になったのは、本来熱帯雨林的な地区が焼き畑で乾燥化し、周辺は焼かれたのですが、バオバブは樹木内での保有水量が極めて大きかったために残りました。ところが今、周辺は開発がさらに進み、新たな作物の作付けにより土地が湿潤化し、近い将来、かえってバオバブは腐れ倒れになる恐れがある由。バオバブのある光景は観光の素材として強力なのですが、人間の営みが多様な自然を犯していることを痛感せざるを得ません。

自然保護区の周辺で大規模なジュート椰子のプランテーションがありました。見事な畑が広がり、また道路もきちんと維持・整備されています。機械導入すれば少人数経営で済み収益は上がるのですが、地域貢献を念頭に人海戦術をとり、地元農民を1万人ほど雇用しており、おかげで周辺地区より相対的に生活は明らかに豊かな印象でした。焼き畑からプランテーションの変換は植生上で課題もありますが、貧困層の生活力向上という点では明らかに有効で、今後

基本的な方針・考え方をまとめ、どのような規制・誘導策を講ずるか国として打ち出すことが課題になります。またマダガスカル人以外の土地保有・借地形態についてどうなっているのか、ツアーガイドに聞きましたが明確な答えを得ることが出来ませんでした、少し気になる課題です。なお、プランテーションはフランスなどの欧系の外人5人で経営され、その1人が在来樹木の卓越した地区で保全に努め、合わせログなどを建設し経営しながら、結果自然区が形成され環境を守っていました。しばらくの間はこのような先進国の柔らかな支援が必要です。

道路沿道利用から見て、雨などの水量の多い下流地区はスレート系のしっかりした屋根で、高度が上がるにつれて波形鉄板、さらに椰子などで葺いた簡素なものへと壁材も含めて、明らかに住宅の形態が貧しくなっています。小規模の堰や掘り抜き井戸、灌漑を含め水資源の潜在力に応じた確保策や地元中心の管理方策を練る必要があります。

船が停泊したのは、南部で小さいながらの拠点都市エホアラ（人口は8万人とのこと）、市中心部は2車線の舗装幹線道路沿いに1km以上、小さいながら両側商店や飲食店などが張り付き、ゴミが無いとは言えませんが清掃、衛生に留意しながら運営され、活気を呈していました。1歩幹線道路から住宅街に入ると、細街路に住宅が張り付きますが、にこやかな笑顔がいっぱい、家はトタン屋根、小さく貧しながら家の内外はこぎれいにされており、子供達が多く元気に溢れていました。

6、モザンビークの首都マプトでは、2日間市街地と郊外を歩き回りました。中心部に歴史的建造物地区指定の看板を見ましたが、残念ながら上水道の工事中で掘り返しなどが有り、雑然としていました。他方、市役所、教会、公園、中央市場など幾つかの魅力的な建物や空間があり、全体的に街路体系は方形でしっかりし幅員もありますので、今後歩道の仕分けや舗装に留意し、建物用途や、階高、意匠などばらばらな感がありますので、これらの方針を明確にし、具体構想・計画にしたがって時間をかけ整備していけると良いと感じました。

市内は明らかに所得に応じた生活空間が形成されています。すなわち、海岸部の眺めの良い丘陵地は高級住宅地、それに連なる高台の地区は大使館などの地区が落ち着いて拡がり、さらに低地にある市街地、港湾地区に向かい住宅の規模や周辺環境が変わっていきます。本来、地図で大きな緑地とされていた地区には住宅が建てられ、市街地の変化も少なからず進んでいることを伺わせました。

朝、運賃を聞き、行き先不明のまま行き当たりばったりでバスに乗り、中心部から1時間ほど移動しました。その終点はミニバスも沢山集まるバスターミナルで、これを小さな商店・出店が囲みで買い物客を含めて賑わっていました。正面に国立の競技場が立派に整備され、警備兵がいましたがにこやかに中に入れてくれました。その周辺は住宅地であり、4階建てのアパートのような建物もありましたが、時間および安全性の観点を踏まえ残念ながら足を運ぶことは控えました。帰りは同型で違う色のバスに乗り、目的地は不明でしたが、ルートは異なるものの市街地に戻ることが出来ました。この間、国道1号は4車線を確保、かつしっかり維持管理され、バスを含め交通量は相当数ありましたが、残念ながらバスや自動車同士の交通事故を幾つか見てしまいました。

また、ここでは鉄道がしっかり運行されている事が驚きで、線路は光り、碎石の間から雑草など生えていず、良好なハードな管理がされています。ただ、駅に運行地図や、料金表、時刻表などの表示が無く、言葉が分からない地元以外の者にとり乗車のチャンスは有りません。駅内の博物館で全土の鉄道地図を見たところ、南北2000kmある国土を鉄道は縦貫していません、国内3つの大きな港湾から南アフリカなど内陸部に向けた東西の3系統の路線図が示されていました。貨物の運ぶ姿を見たわけではありませんが、農産物・鉱物などの輸出入を考えると、これらの鉄道はそれなりの運行がなされていると想像出来ます。モザンビークは20に

及ぶ民族で構成されており、ベトナムのように国家統合の象徴として必ずしも南北縦貫鉄道は求められていないのでしょうか、また、道路整備の方が優先度は高いのでしょうか、鉄道の運行能力から推察するに、これらに関する資料などがあれば鉄道輸送の可能性をしっかりと分析してみたくなり、興味深く感じました。

またマプトの港の上部空間を中国の協力で立派なクルーズ船も通過できるような桁下空間の大きい吊り橋・連続高架橋の工事がされていました。私が地元で手にした地図に照らすとどうも腑に落ちません、港湾地区の対岸へ無理して直接・短距離で結ばなくとも、少し迂回路になりますが入り江を巡る高速道路を整備すれば十分こと足りるようになります。工業団地や新都市作りなどの不動産事業と連動しない限りこの事業の意味を見つけることが出来ません、なるほど“一带一路構想”とはこのようなものかと感じました。ただ、日本はアフリカにどの程度入れ込むのか、中国と対抗しての援助量合戦することに、私は意義を見つけられません。強いて言えば、遠いアフリカには援助額では無く、開発度に応じ、本当に彼らの困難・苦勞に寄り添った開発援助策を展開すべきです。船の教養番組で話題に上った日本・モザンビークにブラジルを交えた3国による農業プログラムは意義深いのですが、どうも地元農民とのすりあわせが十分でなく頓挫しているとされていましたが、問題点を探り、解を見つけたいと思います。そして、中国の援助に関して途上国の立場に沿って、契約内容などの公開制を求め、国への実質的な貢献度など、偏らない第三者的なコメントをきちんと示してあげることが大切だと思います。インドネシアの新幹線導入などにあたり日本は受注競争に負けましたが、中国のSWがきちんと当初の約束通り履行されているのか、インドネシア国と一緒に十分に点検すべきでしょう。いずれにしても、この義憤に駆られ遅くまでデッキにいたため、お馬鹿なことに喉をやられてしまい大西洋航行中10日間は風邪に近い症状でいささか苦勞しました。既に退職したくせに相変わらず、未だ海外協力の血は騒ぐようです。

7. 南アフリカ、ケープタウンの町並みについて中心部では歴史的な建造物が多く、街路、緑地の配置も計画的で素晴らしく、また郊外の住宅地なども瀟洒な感じで落ち着いたイメージがあります。都心と結ぶ近郊電車はかなりの頻度で運行されていますが、乗車には安全面、治安面で大きな問題があるようで乗客は少なく、結果自動車主体にならざるを得ません。郊外でも歩道を歩いているのは黒人系の人ばかりで、貧富の差を実感し、少しずつでも改善が進まない限り、安全都市宣言を不可能で、これに伴う、観光振興、経済発展、国家安定と言う良循環が生まれていきません。

友人とタクシーシェアをして都市近郊を回りました。景観的・観光的には良好で極めて快適、喜望峰に向けた断崖を走る素晴らしい眺めの道路、ほぼ砂漠状態で荒涼感はあるものの自然植生を生かした保護地区、喜望峰の灯台などを巡る360度の眺めを持つ散策路、ここから遠方に小さいごま粒のようなペンギンを沢山見た後、ペンギンの保護公園で間近にその生態をじっくり眺めることが出来ました。また、かつてナポレオンも愛したクラシックで美しい庭園のようなワイナリーでは、有料でしたが赤白を含め7種類のおいしいワインをたっぷり試飲させてもらい、さらに近くの山火事の濃い煙に遭遇し、峠の上からフカの接近注意報を出す監視員に出会い数日前に海岸に注意報を出した由、そんなことを見聞きしながら個人観光旅行としても本当に満足の極みでした。

埠頭地区からバスに乗車しようとしたところ、カード乗車方式が徹底していて乗車できず、またカード購入地点まで徒歩5分以上歩かねばならない由、これが中進国の典型的な総合的な対応が出来ていない事例でしょうか。時刻表はありましたが、予定時刻より早く出発してしまうなど運行もやはり雑です。バスは都市内の限られた区間では安全上の問題はないようですが、場所毎にしっかりと情報確認が必要でしょう。中心部の鉄道中央駅は立派、そしてかなり多くの

プラットホームを有しており、行き来する人も多いのですがここでも安全上に問題有りとのことがとても残念です。駅前のバス停はバス案内装置なども含めて充実しており、カードなどの発券も円滑、地元の方は十分に承知していて、うまく対処している事例もあります。

＝南米の都市と交通に関して

○南米はやはり遠い国で、私にとりこれまで十把ひとからげの感覚で把握していましたが、インカの栄光とスペイン、ポルトガルの長い植民地時代の色を残しつつも、19世紀に独立後の年月も経て、それぞれ微妙に国民性が異なりそれがまちづくりなどにも反映しています。また、全体的に中進国で、これまでの資産などを考えれば十分に先進国たり得るのに、個人の生活があまりに優先され、残念ながら彼らにその気概があるのか（蟻とキリギリス）と疑問を覚えました

○独立後に軍事政権や共産系のゲリラなど内線などにより国は消耗・疲弊し、さらに貧富の差がかなり大きく、国土も大きい格差解消のために地方開発やインフラ整備が重要となります

○インフラの面で見ると国により差があるもののハード面はある程度整備が進んでいますが、中進国の常、経営・運用・管理などのソフト面が弱いようです

○そして、南米の1人あたりGNPは1万ドルを超えるところが多い(今回訪問のブラジル、ウルグアイ、アルゼンチン、チリが該当し、ペルーのみ6000ドル台)。このような国への日本の支援はいかにあるべきか、地政学的に見て太平洋側は日本としてある程度力を入れてしかるべきですが、大西洋側はビジネスライクなおつきあいで良いと感じました

- ・ブラジル（209M、11387ドル）、
（8，リオデジャネイロ：人口600万人メトロ、地下鉄、バスに乗車）
- ・ウルグアイ（3M、16807ドル）、
（9，モンテビデオ：人口130万人、バスに乗車）
- ・アルゼンチン（43M、12645ドル）、
（10，ブエノスアイレス：人口280万人、近郊電車、メトロ、バスに乗車）、
（11，ウシュウアイア：人口7.8万人）、バスに乗車
- ・チリ（18M、14528ドル）、
（12，プンタアレナス：人口13万人、バスに乗車）
（13，バルパライソ：人口200万人程度か）、近郊電車、バスに乗車
- ・ペルー（31M、6516ドル）
（14，リマ：人口890万人）、近郊電車、基幹バス、バスに乗車、
（15，クスコ：人口50万人程度）、バスに乗車

8、ブラジルはBRICSの一員であり、国全体のGNPで見れば、中国を別格にして、ロシアと同等でしょうか。南米における大国で大きな覇権を主張できますが、これまでも貧富の差が大きな要因の一つで国内政治が安定せず、目は国外には向かっていないようです、ただ、それは周辺国にとり安全保障上幸せなことなのかもしれません。

国内農産物などの輸出などに起因して都市部のインフラはかなり整備されていて、今後ともGNPの余剰、国内格差の是正など、自らの力で整備費用を捻出していく事が穏当でしょう。日本として、民間資金協力が基本で、日本政府としては必要に応じて、都市計画や都市交通などを含めて広範な技術協力などソフト系の支援は有効と感じます。

中心部には大聖堂、教会、修道院など数多く、かつての国力の象徴でしょうか、一つ一つは

観光ガイドブックにゆだねることにしましょうか、建物には風格が有り、内部もかつて黄金時代の名残りがステンドグラス、壁画、パイプオルガンなどに反映され実に見事でした。ただ、どこもほこりがたまり、すすけた感じが否めません、維持管理にもっと気を使うべきでしょうが、これも国民性でしょうか(お金持ちはもっと喜捨をすべきではないのかな)。路面電車が軌道の一部として利用するローマにあるような水道橋を見ました、元々の石造に鯨脂など活用して白く塗り込めてしまったため、私にとっては面白みのない単調な景観になっていると思えるのですが、このあたりのセンスはブラジルの人にとっては好ましいのでしょうか、国民性の違いを感じます。またこの近くは治安上で危ない雰囲気を感じ、気を配りながら早々に退散しました。

ここからメトロとバスを乗り継いで植物園に向かいました。駅で切符購入の折は乗り継ぎを含めて発券してくれましたが、車内では乗り継ぎ表示などは無く、さらにポルトガル語は全く分かりませんので、後は持ち前の勘を鋭くし、車内の乗客の動きを見ていて、ぴたり乗り換えと連絡バスに乗車できました。バスの停留所表示に気を遣いながらも、住宅市街地の美しさやかなり裕福な家族ずれやカップルの乗客の様子をのんびり眺めながら、親切な運転手さんの合図を元に下車しました。

100haを超える植物園は隣接の山を背景にして、高松の栗林公園のように、ゆったりと作られており、背高な椰子並木は一部で倒れ補植していたものの、なかなかの見応えでした。園地には川が流れ手入れの行き届いた落ち着いた庭園で、珍しい蘭を飾る温室などが配置されていてゆったり散策できます。他方、喧伝されていた大オニバスは残念ながらさほどの大きさではなく、また土産物の価格は市内に比べかなり高く地元を含め観光客もひけ気味、いささかがっかりでした。

この後、レブロン海岸まで3km余ゆったり歩きました、沿道周辺は豊かな緑と整形の街路に縁取られたかなりの高級住宅地で安全上の心配も全く感じられません、まさに貧富の差を実感しました。さらに、リオで10km余あるレブロン、イパネマ、コパカバーナの3つの有名海岸沿いを、砂浜に入り、また歩道に出たりしながらゆったりジグザク散策をしました。砂浜を比較的広く取って有り、土曜日の午後ながら半分くらいの利用度、前2海岸はコバルトブルーでとてもきれいでした。華やかで賑わいが有り、ボディコンシャスな女性が布地面積の小さい水着を付けてたくさん遊び、憩う姿は当たり前前の景色で、特段どぎまぎすることも無く、かえってズボン姿の自分が正に場違いだなと感じました。海岸道路は、海寄りから歩道、自転車専用道路(往復)、自動車道(6車線)、歩道そして、建物につながり、自転車を大切にしているのは欧の影響でしょうか。沿道の建物は住宅系が多く、ホテルは意外と少なく、商業施設などサービス施設はさらに1本内陸側に整備された道路沿い配置され、海岸とは分離されています。海岸でパラソルの花が咲き、ビーチサッカーやバレーボールが出来るように砂浜は広く、実質的な海水浴を楽しむ波打ち際は意外に狭く、なおかつ遠浅とは言えません。多分、砂浜を意図的に広く確保しているのでしょうか、ブラジル人にとりサッカーは宗教、海岸は文化との言葉が有るようで、なるほど判りやすいなと頷けました。

港湾施設は、カーニバルの時にクルーズを沢山受け入れるのでしょうか、コンテナとは別でゆったりして、埠頭も大きく、今回訪問の港では一番の感じでした。さらに言えば、ターミナルは先進的、デザイン的に見て素晴らしく、とてもきれい、なるほど東京オリンピックのメインスタジアムの最初の設計で選定されたザハさんと血のゆかりがあると連想できました。隣接の倉庫も徐々に用途転換が進んでいるようで、商品の販売やライブ演奏などが賑やかに聞こえてきました。旅行書には無かったが船着き場を含め中心部でLRTが運転され、スマートな車体は魅力的であり、また待ち時間表示などのサービスレベルも高かったのですが、他方、運行頻度は低く、料金収受は現金を受け取らないカード方式で、停留所で購入できるのですがその

ブースは1つしかなく、購入中に乗り過ぎはめになってしまい、このようなソフト面でのシステムにはいささか供給側の論理か未熟感が否めません。

鉄道中央駅はかなり大きな規模のはずで、ガイドブックに従い探したものの見つけることが出来ません、民営化の影響で広域鉄道は衰退気味です。この駅裏から帰船すべく、危険と脅されていたファベラに隣接する地区を通りました。建物が若干損壊やいたずら書きが有り寂しさの感はありましたが、歩道にはゴミなどが少なく歩行者も身なりは普通でそれなりに有り、ゆったりしていてさほど緊張感はありませんでした。ファベラを訪問した人たちも事前に言われていた貧民街的なイメージは殆ど無く、それなりに豊かだったとのことでした。ただ、市内至る所に警官が展開されていて、麻薬がらみのギャング抗争を中心に市民などが巻き込まれないように警戒にあたっていて、警察官の姿を見るに付け、はっと緊張感を覚えました。結局、1日30kmほど歩き、船でウイスキーを傾け満足して床につきました。もう1日有れば、是非首都機能移転のブラジリアを訪問できたはずですがそれが出来ず、唯一の心残りでした。

9、ウルグアイはブラジルとアルゼンチンの緩衝的な位置にあり、現在国の人口は300万人余、小国であり酪農が盛んなため地方部は豊かで、国内格差は相対的に小さく、故に国は治めやすいと思います。ここでも、やはり行き当たりばったりで1時間ほど郊外に向けてバスに乗り市街地の変化を見たところ、郊外に向けても幹線道路は舗装が行き届いていますが、住宅に入る区画道路は未舗装も多く、また住宅も粗末な作りとなり、下水道などは整備されていないようで、政府としても、これから気を遣っていかなければならない課題が透けて見えてきます。

モンテビデオは140万人の都市、市街地は旧市街から、新市街地に向けて道路体系は上手に幹線道路を接続展開させています。中核的な中心部の幹線道路は広場を巻き込み、大きなプラタナスの樹木が繁り連続性を意識してうまく配置しています。また自動車交通への対応として、半島部の沿岸部にぐるりと広幅員道路を配置し、交通混雑の緩和に寄与しています。交通量的には丁度均衡状態に有りますが、人口規模からするとそろそろバス依存から、軌道系の導入を検討していかなければなりません。方形の街路網ですから新交通的な物は入れることが出来ますが、将来需要想定に伴い、機種やルート選定で工夫が必要そうです。

鉄道中核駅はここでも廃止となっていて、その脇に新たな小さな駅が出来、近郊電車が1日数本運行されていました。ウルグアイに限らず、南米では民営化の影響からどこの国も広域幹線鉄道は撤退気味で、特に長距離列車の定期的な運行は、観光用の一部路線を除き殆どなされていません。大都市は散在的であり、中間部分は人口が希薄なため鉄道経営は一般に難しく、さらに陸続きとは言え、国をまたがる場合は電気・機械系統を含め運営の共通化・調整などの課題を解決せざるを得ません。この課題は大きく、減退への循環となり、モーダルスプリットの概念から、航空機や長距離バスの発展の前にはなすすべがないとも思えます。他方、首都をはじめ大都市圏では鉄軌道系公共交通の導入は喫緊の課題ですが。

市街地内外で老朽住宅が多く、歴史的な石造の建物も窓、壁、屋根にペンペン草が生えていて、使わなければ退廃となります。これらの成功事例としてニューヨーク・ソウホウ地区では倉庫などの在来建築物を活用して芸術家の拠点になり、次の訪問地であるブエノスアイレスのボゴ地区のカニミートでも、絵画などを中心に賑やかな色使いから今は観光地化しています。単に保存では残すことは出来ず、地域、建物の利用・形態などを吟味して活用・保全策を練る必要があります。モザンビークのマプトでも言えることであるが、先ずはイメージを共有できるようにコンセプトを固め、これに応じたシナリオが必要で、地区指定と保全・活用策考えてほしいもの。日本の歴史的な重要伝統建築物整備の方策などは十分に参考になります。

10、アルゼンチンに来て顔つきがブラジルと大きく異なり、南欧系の顔・人そのものです。か

つて第2次世界大戦直後は戦争に疲弊した各国に対し農産物の輸出で大いに賑わい、当時GNPはアメリカに次いで世界2位だった由。残念ながら、その後軍政も含めて政権が安定せず、また民政でもばらまき政策などの影響で何回かデフォルトに陥った事は記憶に新しいところです。他方、ゆったりとワインを傾け、友人達と談笑しながら食事を楽しむ文化は健在であり、日本人と比較すると“蟻とギリギリス”を思い出してしまいます。日本人もいたずらに成長・発展を追求すると、少子高齢化のもと否が応でも将来は悲観的にならざるを得ません、“小欲知足”で慎ましくしていけば、もっと心身ともにゆとりある生活が楽しめるはずなのですが、我々の意識変換が大切ですね。

ブエノスアイレスは町並みも南欧そのもの、きちんとした街区の中には世界3大オペラハウスであるコロン劇場はじめ、かつての栄華を示す歴史的な建造物が数多く、見応えが有り、またブラジルよりずっと上手に管理されています。多くの建物を見ましたが、その内容・様子は観光案内の本にゆだねることにしますが素晴らしいものです。5月広場の周辺はこの国の象徴で、また大きな政治の転換を生んだ場であり魅力的な空間で多くの人が集っていました。定例的なイベントである儀仗兵交代の儀式などは時間通りきちんとなされているのですが、地元の方は見慣れているせいか、外人だけが喜んでこれに注目していました。

街区構成はしっかりした都市計画の理念で整備されており、都心部に約200m幅の軸になる緑豊かでゆったりした大幹線街路をはじめ、方形街路網に加えて斜め方向に象徴的な通りを組合わせてある計画的な配置で、交通量的にもゆとりを感じます。驚いたのは郊外も含めて徹底的に一方通行を主体とした道路交通管理です。正直、両方向相互交通の利便性、アクセス性には欠けますが、一方通行による交通容量の増大がそれなりの効果を上げています。また、交通安全の点から見て片側のみに注意をすれば横断は楽であり、これらを含めて交通工学的な総合評価を点検してみたいものです。バス網は極めて充実しており、馴ればかなり有効ですが、1日限りの旅人にはかなりの苦労はつきもの、バスの集中しているリテイロでは50を超える路線があり、ボコ地区に行くのに乗りたいバスストップを探すのが中央に案内板はありません。また市内バスは乗車時の現金払いを拒否され、バス・地下鉄の共通カード券の売り場を探さざるを得ず、中国、シンガポールなどのように販売場所が隣接にあるわけでも無く、容易に見つかりません。この購入には地元の人でも近くの人に聞かねばならないようでないと探すのに一苦労しました。隣接に長距離・国際バスターミナルがあり、ここの仕組みは2階が発券場で、タイと同じようなブース方式、窓口には発車時刻や料金などは殆ど表示されていません。その1階は発車場で行き先、出発時刻、ブース番号の案内表示があり、地方在住や外国人乗客には支援になっていました。国際便のバスはほとんどが2階建てでバスのシートは横1列に1人がけと2人がけの計3人用、ないしは2人ずつの計4人用で、ゆったりしたリクライニング、トイレ付きでかなり快適そうでした。

鉄道系はメトロ路線網や郊外鉄道が幾つかの系統で需要に応じた頻度で運行されています。中央駅では経路図、料金表、ホーム前での発車案内がしっかりなされ、ソフト面でも十分に乗客対応がされています。ただ、私なりに1時間あてのないバスに乗り郊外に向かい、一方通行が続く中、住宅の移り変わりを眺めました、徐々に小型になっていきますが街は落ち着いてきれいでした。終点で郊外電車に乗り換え中心市街地を目指しましたが、この駅は乗車フリー、駅名のみでルート図、料金表なども見つからず、太陽の人影をもとに中心市街地方向を想定、さらに列車の上下方向を慎重に見極めた上で飛び乗りました。車内はかなり混んでいましたが安全性には問題無し、いろいろな物売りが乗車して来るので、これと旅客のやりとりを眺めながら、30分ほどの面白い旅をしました。終着駅で地下鉄に乗り換えなのですがよく分かりません、他の乗客について移動し、改札はスルーで通過、結果無賃乗車でした。地下鉄の乗車案内は悪くないのですが、駅内で路線相互の乗り換えは歩行距離が長く、また駅名の表示は

路線毎なので、同じ駅でも名称が異なります。これは幹線道路の下に建設されていて、交差道路名が駅名表示となるために、同じ駅でも東西、南北方向で異なる結果となります。私にはソフトの不備と言えましょうが地元の人にとって馴れてしまえば問題はありません。また、突如、私には判らない案内が有り、行き先変更で途中打ち切りとなり終点まで行けなくなりましたが、どうやら日常茶飯事のようにあり乗客が駅員につっかかる人もいません。その後、帰船のことも有り、しばらく後、駅に行き確認しましたが、ゲートは閉まり再開などの案内は表示されていませんでした。

夕方ドレーゴ広場に行き、屋外でタンゴを鑑賞しながらワインとステーキを食べました。中央と少し離れた下手に10m×3m程度の布がそれぞれ2つ張られ、時間をずらし相互に男女の踊り手が1回3曲ほど踊って、その後、帽子を持って観客の所を回り寸志・寄付を求めています。私は少額のドルしか保持していず、見事な踊りにはいささか申し訳ない気がしましたがこれでお許しいただきました。真剣に3曲を踊るとかなり消耗するのでしょうか、大きな息をついていました。彼らは大きな劇場で演技する1歩手前の存在のようですが、タンゴに素人の私には十分に見応えがありました。踊りを前にして、先ずは女性の足に目が吸い付けられ、くるぶしからふくらはぎ、太ももまで本当に見事な脚線美です。ただ、踊りが進むにつれて、男女のきりりとした顔つき、情熱的な手の動きに目が移り、さらには激しい動きを支える男性のしっかりした体幹が踊りの基本であることが読み取ることが出来ました。

11、南米最南端(大陸のさらに南にあるフェゴ島に位置する)の都市ウッシュアエア(人口7.8万人)の町を歩きました。基本は北海道北端の都市である稚内や網走(ともに人口4万人)などで北端の観光都市として取入れることが何かないか、比較を考えてみました。先ず、方形の街路は同じですが、ここも首都と同じで街路は一方通行を徹底しています。中心を形成するマイヨール通りは延長1kmほどで賑やかな商店街を形成しています。観察を細かくするとその中心は土産物店、衣料や電気製品などの商店、飲食店が殆どで賑わいを創出していて、他方、スーパーマーケットやメガネ、楽器店などの地元顧客対応の店は両端部ないしは交差した道路に面して配置されていました。また、旅行代理店やホテルなどの利便性は有るが賑わい作りに貢献が少ない店舗などは1,2本離れた街路にありました。日本では居酒屋が中心部に有るのですがどちらかというとい暗いイメージで、こちらのパブやワイン中心の店舗はなんとなく賑やかで明るい感じを醸し出しています。日本の商店街は市内の幾つかに分散されてしまい、また商店街としてのまちづくりコンセプトも明確でないものが多く、さらに既存の土地・建物所有権などに縛られ店舗の入れ替えも進まず、結果沈滞化の道をたどっています。国が指摘するように、これまでの歴史経緯などから自らを解放し、訪問者・来街者の立場から見直すことが重要でしょう。買い物の折、スーパーでは少品目と多品目のレジを分けていますがその配分バランスが悪く、多品目は20人を超える待ち行列が発生しているのに、その配分を代えようとする動きはありませんし、地元の人ももはやあきらめ顔でした。また楽器店でハーモニカを購入しましたが価格表示が無く、当日友人と全く同じ品を購入して20%の違いが有り、また郊外で食事した仲間も急いでいることを見て取られ、かなりふっかけられ不愉快な思いをしたようで、観光地共通の恥ずかしい一面もありました。

到着前の早朝、船から荘厳なパタゴニアの山岳風景に息をのみ、1人防寒着に身を固めずまじい寒風の中を2時間以上デッキで飽きずに眺めていました。それも有り、下船後ぶっつけ本番で国立公園行きの乗り合いバスに乗り、5時間、15kmほど公園内の森林・湾岸トレッキングは、起伏がさほどきつなく負担は軽そうなのでトライアルしました。手にした国立公園事務所発行の地図は、かなり雑で、いささか不安もありましたが、バス同乗の仲間達と歩行を開始、徐々にそれぞれの歩速に応じてばらけていきますが、私は1人旅なので常に真ん中よ

り少し前の位置をキープしながら歩きました。トレイルは人の踏み跡が明確に判別でき、また、500m位おきに黄色の木杭が打たれ、迷うことはありませんでした。また、日本のように注意看板や過剰な安全柵は全くありません、一方に美しい海、反対側の急峻な山岳には見事な森林限界が見て取れ、静かに見事な自然景観を十分に堪能出来ました。帰りのバス待ち合わせ場所については出発前にいささか心配していましたが、きょろきょろしている私をバス同行の外国人が手を振って教えてくれました、ありがたいことです。

12, プンタアレナスはチリに属し、南米大陸最南端の都市(人口は13万人)で、マゼラン海峡を通過する船舶にとり重要な基地で有り、またパタゴニア観光の拠点でもあります。今回は北海道小樽市(人口15万人)と比較しながら、ぶっつけ本番、市内バスで5区間住宅地を含め丁寧に回るなどしながら、かつ歩きました。中心市街地が緩やかな傾斜を持ち、基本的に都市域はかなり広がっていて(スプロールと言っても良い)、北海道と異なり雪は少ないのでしょうか今後の都市管理は大変でしょう。なお、街や歩く人の雰囲気は質実剛健で、アルゼンチンがラテン・南欧的であるとすれば、チリはゲルマン・ドイツ的なのかと感じました。

パナマ運河が出来る前は太平洋と大西洋を結ぶ要港のため、マゼラン像を囲むように緑の空間を持つムニョスガメロ広場を中心に長い歴史を感じられる彫刻などを刻んだ2,3階の石造の建物が連なっていますが、色彩感覚として砂岩系・黒茶色などのくすんだ色が多く、冬の寒さなどを考えればもっと明るい方が街の雰囲気を盛り上げることが出来ます。工夫が必要と感じました。教会に入り、見学しました。建物はそれほど華美ではありませんがキリスト像などもきちんとほこりが払われ、博物館も同じで管理の良さを感じました。市街地は方形の街路で整形化され、交通的にはゆとりがあり、また緑地帯を含む広域幹線道路以外は一方通行が徹底され、駐車に関しては基本的に路上監視員が多く料金収集作業を行っていました。中心となる繁華街はさほど大きくありませんが、感じたことは屋外広告物が少なく、また有っても小さく、立て看板などは見かけません。また日本では当たり前の賑やかな音楽や宣伝アナウンスは全く聞こえませんが、活気に欠けませんがゆったり穏やかに買い物が出来ました。小樽と比べると起伏があり海を眺める良さは同じですが、市街地としてインパクトや特色のある地区が少なく、またいささかまとまりに欠けていますが、他方、上記のように落ち着いて街並みを楽しむことが出来ました。

郊外では住宅団地開発がされ、4階建てのアパートや1ないし2階の戸建ての住宅が塊・街区を形成しながら建てられています。住宅群は質素で、屋根は波形鉄板が主流、パネコンやレンガの壁の住宅は塀で囲まれ、激しい風を意識してか樹木などの緑は少なく、また殆どの家が大型犬を飼っていました。ただ、転居などで置きざりにされた飼い犬が野犬となり、郊外住宅地では時には群れになっていて、歩行者にとりかなり身の危険を感じます。特にバス停を目指し走ったりするとした怖さは倍加しました。道路は2車線の交互交通も混在となり、道路標識に注意が必要となります。

港はコンテナターミナルを活用していましたが、岸壁は我が船の全長より短く、または深さでもピースボートが制限一杯程度なのか、より大型の客船1隻は市街地の近くに碇停泊し、陸と艇のピストン輸送で結んでいました。ヤードにあるコンテナの名称を見ると大西洋岸と同じく、マースクやロイド、ハンブルグなどが殆どを占め、僅かにKライン、ハンジンが1個ずつある程度、欧とのつながりの強さを感じます。港湾近くに工業特区を設けたのでしたが、かなりの敷地は空いていて、これを補うためにアウトレットを設置したことはある程度功を奏し、市民を含め賑わっていました。ただ、厳冬期はどうなるのだろうか少し心配です。

13, バルパライソは1536年に開港した古い港湾都市で、首都サンチャゴの窓口にもあたり

ます。人口は推定200万都市と感じました。歴史的には、先ず港としての機能が評価され、その後貿易高・量に応じて順次拡大の途をたどってきましたが、現時点で見ると更新作業が円滑にしているのか疑問を感じます。先ずコンテナヤードは埠頭、荷揚場、滞留の場があまりに狭く、早朝から遅くまで荷役活動をしていますがとても窮屈で、貨物量に対応できていないようです。ここもコンテナは欧系が殆どでアジア系は殆ど見当たらず、その海運勢力圏がアジアではないことが自ずと判ります。次に、港から海岸線に沿って3kmほど道路が回っており、それに接して僅かなコンテナの滞留所および老朽化した上屋、壊れた堤防がありました。これから埋め立て事業に伴い施設の建て替えが始まるものと予想されます。また、埠頭の隣接にチリとしての最大規模の海軍基地があり主要艦艇が4隻きちんと停泊していました。港としての基本的な情報である、防波堤計画を含む静穏度や水深などが判らず、ヤードや埠頭建設の前提条件が定かではなく何とも言えないのですが、先ずは港湾として、経済機能に応じた施設を拡張・充実させるべきで、その前提として、横浜・横須賀の関係のように軍事機能を移転させるかどうか安全と経済の関係についての判断が必要かと思われまます。

船の停泊地のすぐ隣接地が港発祥の地ですが、街はかなり荒廃し安全上に問題があり、建物は老朽化しています。由緒ある港湾都市の伝統を引き継ぐ、歴史的な建物群も時代の流れに応じて用途を含めた更新が必要ですが、上手には進んでいません。日曜日であり経済活動が見えませんが、有名なソトマイヨール広場の東側はかろうじて時代を反映した壁面が残る空き家やペンペン草が生える建物が多く、広場の角地にスターバックスが店を出し、それに隣接した一角で最小限の建物改装した飲食店が出始めていました。この動きを加速すべく行政側が先ず規制・誘導的なソフト支援を行い、少しでも街の活気が促進されることを期待したいと思います。この東側には銀行の建物が連なり、ここはそれなりに治安なども確保されていると考えられます。平地には公園が多く子供達が賑やかに遊び、また教会なども豪華さはさほど感じられませんが、手入れは行き届き気持ち良く内部を含め見学できました。

坂の街であり、海からかなりの勾配で住宅地が上へ上へと伸びていて、昼のみならず、夜間の灯りのともる景色は素晴らしいと感じました。随所に津波警戒のマーク・サインボードがあり地震への備えに努めています。他方、崖地が多く、その直上・直下に建物が多くあり、また土質も砂岩系で傾斜地対策が必要ですが、あまりなされていません。これでは次の大地震の時には被害が出ることは目に見えています。住宅群は中級層より下が多く、市民に任せておいては答えにならないでしょう、市街化をどのようにコントロールするのは難しい問題でもあり、対策を出さないとかなり心配です。

交通の面ではかつて路面電車が運行されていましたが、今では撤去されバスに代替され、30人乗りのバスは料金も低廉、競争は激しく、多方面に向けてかなりの頻度で運行されています。遠距離バスターミナルは、小さいながら極めて機能的に運営されています。発券カウンターは主として1階にあり、幾つかの会社が競争状態で乗客の呼び込みをしていました。その前がプラットホームになっていて10数台のブースが並びバスのヘッドには行き先と出発時刻が表示され判りやすく、特に首都サンチャゴまでは、各社の競合が激しいようで10分間隔以下の頻度で十分に利便性があります。道路交通では、市街地の道路は路面電車の歴史もあり、他の都市に比べ交互交通が多く、一方交通との併用、日曜日のせいもあり渋滞は殆ど生じていません。

メトロに乗り、幾つかの高級住宅などを含む都市を通り、牧場地帯も抜け、1時間で約30km離れた終点はリマチェという町でした。そこから先の幾つかの町へ20から30人乗り程度の乗り換えバスをプラットホーム横に隣接させ、同一平面で5本ほどのバス停が並び、乗り換えに対し良く配慮されていると感心しました。鉄道は2ないしは4両編成で乗客は立ち席の人も多く都市交通として有効に機能しています。料金収受方式は専用カードを購入し、これに

チャージしないと乗車が出来ません、現金扱いを減らす管理上の工夫でしょうか。また、駅には時刻表や接近システムは完備していないので乗客にとり時間管理が出来ません、20分程待たされて乗りましたが乗客からクレームの声はありませんでした。バルパライソ市内では駅に隣接して数カ所平面交差はありましたが、それ以东は地下ないしは半高架構造で歩車道とは完全分離され、ライトオブウェイも全線確保されています。駅間に歩哨の監視小屋があり、鉄道管理には日本とは異なる悩みを抱えていると感じました。土木的には軌道は光っていて良く利用がされていることの証拠、バラストの管理などは悪くありませんが、かなりの枕木はひび割れなどが入り交換が必要です。総合技術を要する鉄道の運営・経営はチリにとっても易しくないと感じました。

途中バルパライソから10分程度の隣接都市ビーニャデルマルに下車しました。高級住宅や商業施設がゆったり建ち並びバルパライソの歴史的、庶民的な雰囲気とは大幅に異なります。多分、喧噪を避け、治安の確保も念頭に置き、高額所得者などが移ってきたのかと思われました。私が勉強不足ですが、大統領官邸はビーニャデルマル、国会議事堂はバルパライソにあり、首都サンチャゴでは有りません、チリの首都機能がどうなっているのかこのあたりもう少し勉強したくなりました。

14, リマは、大都市です。人口890万人は多分周辺のカヤオ市などを含めた大都市圏と理解します。入港はカヤオ市で、船はクルーズ専用では無くコンテナターミナルの一部活用でした。

港湾としては海洋地理条件が判らないのですが、防波堤が停泊域を上手に囲み船の回転はし易く、埠頭は楕形で船のアクセスが容易、大型のガントリークレーンが装備され、かつ荷さばきやストックのためのヤードが十分に確保されているので円滑な荷揚げ、荷下ろしがされていました。コンテナは大概2/3が欧系であり、港湾勢力圏がアジアではないと感じます。ここでは貨物船の荷下ろしを初めて見ました、船に装備されているクレーンがフックを活用し引っかけたうえで十字にひもを回し大きな袋を複数釣り上げて埠頭に移していました。また、粉体については開閉バケツ型のクレーンで船から掴みあげ、埠頭にある漏斗状の機材に落として一時ストックし、さらにその下でトラックが受け運び出すというもの。いずれにしてもコンテナとは異なり人手のかかる作業で、荷物の性質によりますがコンテナに徐々にシフトしていくのは当然と実感します。不確かですが港湾整備には中国の支援によるとの声も聞こえました。

空港は今回リマとクスコしか見ていませんので他国とは比較が出来ません。ただ、両空港とも明らかに手狭で乗客需要には対応出来ていず、また案内掲示システムなども便名と当初では無く変更された出発時刻が表示されるので戸惑うことが多く、またゲートはすぐ前に搭乗券に記載されたものから容易に変更されるなど、馴れた人は驚かないのでしょうか、私から見ればハードとソフトのバランスが欠けているように感じます。国際空港というならばローカル水準では困りますので、リマの空港は西側に大きな空地があり、既に拡張計画を有していると思われるので、乗客の立場にたった改善がされることを期待したく、出来れば、日本が協力に参画できると良いなと思いました。空港内公設の案内所で当日の空港近接のホテル予約をしたかったのですが、所員が馴れていないのか、私の錆びた英語なのでしっかりメモを示したのですが十分でなかったせいか、紹介されたものは遠方の市街地であつ大きな通り名だけで地点も明示がされていず、これを断念し地球の歩き方に掲載された宿に電話してもらい、確保出来ました、南米はスペイン語が必要です。空港から市内に向かう手段は基本的にはタクシーのみで、相対的にかなり高額、また客引きがすごく、かつて勤務した昔のインドネシアやタイ時代を思い出しました。荷物は簡易なバックパックのみでしたのでこの混雑をすり抜け、スペイン語が判

らないくせに、「セントロ・マイヨー」と叫びながらバスに乗車して中心部に向かいました。

幹線道路網は欧の影響かしっかりした体系で構成されていて道路率も決して悪くありません。リマの南岸は20m以上の崖地で海に切り立っていますが、この海辺に離岸堤を作り苦労しながら埋め立て、6車線の専用道路と公園などを配置し、砂では流されてしまうので小石を入れて人工海浜とし市民の憩い・利便に供していました。また市街地において、中心部や南部の所得階層が高い地区は街路内の樹木が豊かで緑濃く落ち着いた町並みを形成していました。北部や郊外部の道路体系はそれなりに出来ていますが残念ながら道路の維持管理は十分でなく、歩道もでこぼこでほこりっぽくくすんで見えました。

890万都市であり、リマッ子は馴れているのでしょうが至る所で大渋滞が発生していました。公共輸送機関はバスが主体でありとても対応できません。公共交通としての対応は、南北方向にそれぞれ区間30km余の延長、所要時間は片道1時間余、中心部貫通型で「メトロポリターノ」と言う都市基幹バスシステム、その2ないし3km東側を「メトロリマ」と言う近郊高架鉄道が通じていて、休日にもかかわらず常に満員に近い乗客でした。都市基幹バスは名古屋が原型かと思います。ジャカルタでも導入されていて、駅停車車線や走行車線は上下1車線だったのでバスは団子状になったり、また、しばらく車が来ないなどの弊害を見てきました。ただ、大都市の中核的な役割を果たすにはいささか負担が大きいと感じていました。メトロポリターノはセントロ・中心市街地では建物や道路幅員の制約から上下1車線ですが、それ以外の地区では停車場は交差点で上下方向に分け、かつ縦方向に複数のプラットホームを設け、かつ上下2車線として追い越し可能・急行便の運行をさせています。特にセントロから南の市街地区間は昔の広幅員道路を掘り割り形式に変え、中心を4車線のメトロポリターノ、その両脇を6車線の自動車専用道路として整備されていました。このようにさらに南北の起終点に近い区間でも道路幅員の制約が少ない区間は走行車線も2車線分確保し容量アップを意識し、既存の事例を元に改良工夫を重ねているように感じられました。また、運行頻度は高く、運賃もバス並みであり市民にとり現時点では重要な足となっています。

メトロリマは中心を外れて郊外を結んでおり、中心市街地へのアクセスにはさらにバスを活用しなければならずいささか不便です。都営地下鉄環状線と同じような5両編成の車両で、車内はつり革や荷物棚はありません。中心部10km程度は昼間でもぎゅうぎゅうの満員状態、ただ、乗客は妊婦、子連れ、高齢者、女性には優しく、当たり前のように座席を譲っていました。私はどうも高齢者には認定されていないようで、座ってもすぐに座席を譲らなければならないような雰囲気でした。車内の駅表示は左右ともに走行方向と一致しており案内の配慮がなされています。駅構内の駅名表示などはしっかりしていて判りやすいのですが、他の国とも同じ、下図が日本のような地図になっていないのでポンチ絵かイメージ図の感覚にならざるを得ず、地元の人にはこれで良いのかもしれませんが旅行者にとっては乗りづらく感じます。料金の支払いは両システムともカード方式で、その購入方法が私にはどうも判りませんでした。駅員ないしは親切な乗客は私が必要運賃を渡すと彼のカードを利用して入場させてくれました、運賃が距離・区間制ではなかったのが助かりました。

中心部貫通型をバス、そして離れたところを軌道系にしたのは、多分中心部における地下方式を嫌ったためなのかと類推します。軌道系ですと回転半径から建物の地下部分の手当をするか、さらに深度を深くするかせざるを得ず、また駅間間隔が大きくならざるをえず、整備の緊急性や乗客の利便性などからこのような方式に落ち着いたのでしょうか。いずれにしても広幅員の幹線道路が東西南北に通じており、市民全体の利便性向上のためには、これらを活用した公共交通システムの導入が求められ、特に東西方向のシステム整備が喫緊の課題です。近況を把握していませんが、日本からの協力余地が十分にあると思いました。

セントロの建物・広場などについてガイドブックにのったものはほぼ全て見ましたが、イン

カの財宝を土台にスペイン芸術性の名残りをしっかり受け継ぎとても立派、公・民ともに良好な維持管理に努めていて、安全で観光客を多く呼び込んでいました。ただこの数ブロック離れたマヨール広場のロータリー周辺では老朽化ないしは朽ち果てたような建物がつながりかなり退廃した印象も受け、地区ごとの差が大きいと感じました。商業地、事務所機能、高級市街地など中心市街地は限定的ですが南に向かいどんどん展開していき、経済性の十分ある区域では見事な街並みです。他方、これに対応できないところは、家並みはかなり貧弱で、また市郊外北部、東部、南部にはげ山が連なっていて、麓から頂上から目指して不法占用の住宅が建ち上がって行く地区が大きく広がっていました。自治体内での政治判断が優先され、都市計画や建築の行政的な法制限などが残念ながら十分に機能していません。また、鹿児島のアラスに似た地層で年間降雨量が10から20mm程度と極端に少ないので土砂災害を心配してしなくても良いのですが、我々の目には危ないと感じ、またこれら地域のみならず、市全体の上下水確保が十分でないよういろいろな気になりました。

ユヤナパックという施設で、1980年から2000年までのヘンドロルミノソと言う共産ゲリラと軍による掃討作戦により市民も含め7万人が死亡するという内戦の悲惨さ、大混乱の歴史の様子を見ました。1990年から2001年まで日系のフジモリ大統領の統治期間で、ゲリラによる日本大使館の占拠と開放などがあり、軍事政権の横暴、ゲバラ・カストロの革命思想や毛沢東の共産思想の理想とゲリラ活動の凶暴性という現実、民主政権の理想と汚職や腐敗など、政治と経済の調和の大切さを実感しました。ペルーは南米ではインカというかつて最も高い文化や金銀を含めた膨大な資産を持っていたのですが、それ故にスペインから強烈な略奪を受け人的な資産も含め発展を大きく阻害され、独立をしてからも内戦を経験しました。これに比べ、周辺国はペルーに比べ金銀などには乏しく、当時としては利用価値が低い大平原が広がる程度でしたが、近代に入り農業・牧畜業はじめ鉱山開発などにより発展の機会を得ました。今、ブラジル、アルゼンチン、ウルグアイ、チリなどに比して、ペルーはかなり立ち後れていて、数々の開発課題がありますので日本からは暖かい目で支援策を考えてほしいと感じました。

15、クスコは訪問前、インカの中心都市とは言え、山間の小さな観光都市と考えていました。ところが飛行機から見た盆地状の町は大きく広がり、山の中腹まで人家がせり上がり立派な地方中心都市でした。空港は周りの山の切り込み地形を利用した有視界で滑走路が1本延びており、気象条件から早朝から昼くらいまでは比較的安定した運行が可能ですが、雨期にはそれも保証の限りでは無いと聞いていました。基本的にターミナルも含め観光客などの利用増に対応して、新たな空港の整備が具体化するようで、今後安定的な運航を支えるためのハード・ソフトに渡った機能の高度化や施設の充実が求められています。

市街地は正にインカの栄光をベースに、その後のスペインによる略奪・統治でかなりの流出を見ているものの堂々たるカテドラルや教会、美術館・博物館などの建物およびその内部に圧倒されます。アンデス・インカ文明の起源は今まで語られてきた紀元前1000年よりさらに遡る可能性が高く、現在リマの北方で発掘作業中の遺跡群では、紀元前3000年前の30m以上のピラミッドが発見されており、大河流域の4大文明に匹敵する歴史のある可能性が語られるはじめ今後の成果が期待されます。その流れをくむのでしょうか、博物館の遺物からも紀元前の時期はかなりの文化の高さを感じましたが、紀元1000年以降は新大陸などに比較すると変化・発展に乏しく感じます。彼らの戦いと言っても農耕作業を念頭に置いていて農繁期はお休み、また発見された武器などからも穏やかなものであったと想定されました。

高台からの景観はスペインの街並みのように赤茶の瓦と白い壁が際立ち、しっとりした落ち着きがあります。街を歩くと広場・公園を巧みに配置し、それを囲むように重厚な建物が立ち、

その基礎部分はインカ時代の精巧な石組みがそのまま活用されています。また中心市街地の石畳はスペイン時代に手を入れたと思われませんが、その街路の基本形はインカ時代のものであり歩行を中心に網として、また幅員・階段なども高度差を巧みに意識して配置され、かつての息づかいを感じました。市内周辺にはインカの遺跡が拵がり、かなりは破壊されていました、それでもかつての姿が十分に彷彿されます。遺跡群の最高地点は3800m以上あり富士山より高く、朝出発のリマは海拔0mであり、この高さまで1日で上がったため高山病の症状に気がつけざるを得ません。バス団体旅行の行動中であり、ガイドから5分間有るから僅か50m高さの遺物に上がることをOKと言われましたが、テニスで鍛えた強靱な体躯でありながらも、呼吸のつらさや体調に留意して断念せざるを得ませんでした。

市街地でも重要な建造物の無い箇所を巧みに利用し4車線の道路空間を確保し、バス、ミニバスが乗客をいっぱい詰め縦横に走行していました。また、市街地を離れると中央分離帯付きの4車線以上の幹線道路を持ち、道路網はそれなりに充実しているようです。目的方向を押さえ、行き当たりばったりながら来たバスに乗りましたが、おおむね目的に近いところまでは行けました。しかしリマでもクスコでも正確な地図が無く、最終的な目的地に至るには、地域の安全度も勘案し残念ながら私の旅の流儀に反しタクシーを何度も使わざるを得ませんでした。料金は交渉制であり、スペイン語が話せない我々はハンデを負い、地元の人々の5割増しは覚悟せざるを得ません。他方、リマでもクスコでも、一旦料金交渉が成立すると一生懸命目的地を探し、判らないと警察官や土地の人に尋ねるなどしてくれ、ようやく到着すると料金は当初の約束で良いと一度は追加の受け取りを拒否します。我々はこの気持ちにほだされ、喜んでプラスアルファ、上乗せすることにしました。

〇おまけ”

・南極への旅はドレーク海峡で1日中かなりの揺れに遭遇しましたが、それを耐えた甲斐あって、南極海域では2日間風も少なく、良い天気です。荘厳な氷河、氷山、そして鯨、アザラシ、ペンギンなどを十分に堪能しました。船内でNHKプロジェクトX、「昭和32年の南極日本観測隊」のビデオを見た後なので、日本の未だ貧しい時代に南極の気候風土で、かつ各国から一番厳しい環境の地区を割り当てられ、さらに老朽船宗谷を改造、科学者のみならず探検家も交えチームを組み、苦難の末に見事やり遂げた感激と現実の風景などを重ね合わせ、忘れがたい思い出となりました。

・また、南米南部のパタゴニアでは強風・寒さの中ビーグル水道、マゼラン海峡を通過し、滅多に見られぬチリ西岸のフィヨルド地域を500km余北上、さらにベーニヤ湾に入り氷河を間近に見ました。その晩、この氷河の一部空気穴の多い氷のオンザロックを感慨にふけりながら飲みました。寒風吹きすさぶ中、言葉にならない雄大・荒涼とした景色に1.5日間デッキに釘付けとなり、同乗者からは”海の番人”とあだ名を付けられましたが大満足でした。

・イースター島(地元ではラパヌイ)はモアイ像で有名です。絶海の孤島で埠頭はなく舢舨で上陸、波が荒いのでかなり注意が必要、1日目と2日目では違う場所からの上陸になりました。モアイに関し、事前にそれなりに勉強しておきましたので、作成の経過、打ち壊し、再生・保存努力などが現地を見てよく分かりました。また日本企業(建設機械の会社：タダノ)の協力により立派に立ち上げられた像を見て、その職人的な技術力や工夫・知恵に脱帽です。モアイ像は部族の守り神でしたが、人口増に伴い巨大化を競うようになって、結果島内資源を浪費の上部族間の戦いとなり、目を抜かれ、像は倒され、放置されました。この経過が、環境問題と連動し宇宙船・地球号の危機の事例としてよく資源浪費を戒めています。ただ、近年、当時外来のネズミの急繁殖が原因だったかもしれないという説も現れたりしています。環境問題の主張にはよくあるケースですが、基本的なデータや認識の確認をする必要があります。さらに、静

かに経緯をひもとくと、その後、欧やペルーなど外国人の進出による疫病や奴隷に等しい人狩りなどが島を著しく疲弊させ、悲しいことに昔から伝わる言語の伝承も途絶えてしまったようです。このような歴史とは別に、島は太平洋上の絶海の孤島であり、ピースボートの好意により、船は島を一周してくれその自然景観は素晴らしいものがありました。ただ、考えるに、モアイ依存では観光客をどれだけ引きつけられるのか、そしてキッチンとした島としての地域ビジョンや、観光振興と島の産業・生活について折り合いを考えた土地利用・保全策が必要ですが、多分規制・誘導策もなく今のままで推移していくのでしょうか、UNESCOがどれだけ支援してくれるか？です。私はもう今回で十分、観光気分再度ラパヌイを訪問する気にはなれませんでした。

・タヒチはパペーテとボラボラに寄港しました。パペーテは48年前(建設省入省前)に、1週間ほど滞在したことがあります。パペーテの町歩きは僅かでしたが、50年前と中心部の骨格は変わらず幹線道路が4車線になり、それが街の発展に伴い拡大されています。海岸線は埋め立てが進行していて、この部分は大きな変化でしょうか。また、かつては島内循環幹線道路に張り付く程度の家屋でしたが、今は丘陵部に上っていて建ち上がり、市の郊外部にはリゾートマンション系の建物が目につきます。裕福な方々はタヒチの素晴らしい海が見えることを大きく評価している事の証左でしょうか。かつて私が訪問したときパペーテは2.5万人、今は10万人で、中心部の建物も低層から中層に変わってきていますが、観光地ののどかさは色濃く残っています。ただ丘に登る市街地の展開には土地利用の規制が緩過ぎるのではないかと感じました。事前に市内バスは乗りづらいと判っていましたが、道行く人に尋ねると祝日は全く当てにならないとのことで、残念ですが船の前にたむろする島内1周ツアーバスに乗ることにしました。かつての旅の記憶をたどりながら、潮吹き浜辺、水したたる洞窟とか、パペーテの街を除くときれいな海岸線などは健在でした。船内での講座で、原水爆実験などに端を発しふんだんな補助金で地元の理解を得ようとするフランス政府への抗議として、タヒチの独立運動が紹介され、運動家による自立に向けた農業振興策が語られましたが、島民は既に観光に大きく依存しており、生活物価水準を下げてでも暮らして行こうという気概が持てる人がどのくらいいるのか疑問に感じました。

・ボラボラ島はクルーズ船用の埠頭はなく舢舺で上陸になりますが、港は環礁に囲まれていて海・波は静か円滑でした。島は絵はがきにあるような美しい観光地そのもの、高い岩肌の峰を真ん中に見ながら、緑濃い樹林に囲まれていて、その島の沿岸部32kmを自転車でのんびり1周しました。道路は簡易舗装の道であって結構傷みが有り、集落の人も協力して補修作業がなされていました。交通量は少なく混雑・危険は感じません。歩行者優先の考えも徹底しています。港に接してバイタペと言う小さな中心集落がある程度、のんびりとしています。印象ではかつて訪問時のタヒチ島のイメージ、緑濃さの中ののどかさが残っています。青い空と入道雲、海はずっと先でリーフに白波が立ち、エメラルドグリーン、コバルトブルー、群青色と陽光と海の深さに応じて青の鮮彩が見事に分かれています。ラグーンには水上コテージが延び美しい絵はがきそのものの景観にうっとりし、白砂の浜辺、透明度の高い海でのんびり泳ぎました。ホテル業界は厳しい競争もあるようで、大型ホテル経営の水上コテージは隆盛を極めていますが、他方、陸上・海岸線にあるコテージには倒産で出入り口を閉鎖されている所も散見されました。また、物価水準はパペーテの2から3割増しで、海がらみの土産物は品質が判りませんが倍程度の値段を付けられていました。ボラボラは高級感が常に強調されますが、民宿的なペンションも有り、のんびり素晴らしい景観をゆったり経済的に楽しむことも出来ます。

・サモア(人口20万人)の首都アピア(都市人口3.8万人)が最終寄港地となりました。観光に重点を置いているだけあって、リーフを切り開いて出来た港の埠頭はコンテナと兼用ですが、接岸施設は整っていました。街は小さく、海岸沿いに展開し、ここに幹線道路、迂回のパイパ

スが山側に4車線で出来ていました。バスターミナルが複数ありますが、市内、近郊を回る所は大変な賑わいで、隣接の魚市場やスーパーマーケットなどとの行き来も盛ん、各方面別の停留所は小さなマウンド式で人だかりが出来ていました。残念ながらターミナル内の舗装はうねり、大きな穴が開くなどで維持管理は十分ではありません。案内施設などありませんが、ここを起点に東、南、西方向にバス乗車3往復を試してみました。幹線道路に沿って街が展開し、住宅地は少し懐(幅)があります。住宅地は沖縄北部と似ていましたが、1軒の家は大家族制のせいかなり大きめ、また部屋は分かれていず、居間に相当する部屋・ホールが別棟になっているケースも多く、家族制度を大事にしている様子がかがわれます。郊外の街をぶらぶら歩いているとよく呼び止められ声をかけられ、どこから来たか、いつまでいるのか、我が家に来てお茶を飲めと勧められました。また学校の増築工事現場を眺めていると、地元の普請のようで、さほど作業になれていないが皆で力を合わせて取り組んでいて、同じようにあれこれ尋ねられました。人なつっこさの一方で外来者への警戒感が潜んでいるのかなとも思いました。無警戒で境界の柵など無いので、敷地に入ってしまうと大型犬が飛び出してくるので危険な面もあります。ただ、のどかなこれら人々との会話は心落ち着くところもあります。道路はアピアを中心部は高級舗装されていますが、幹線道路でも郊外に向かうと簡易舗装で随所にかかりの傷みが見られます。ただ応急復旧は地元の普請で対応しているように感じられます。なお、バスは日本のトラックの改造で荷台全体を木枠などで屋根やイス席をこさえ直していて、上手に作ったものと思わず彼らの工夫に脱帽です。

さて、サモアはポリネシアで最初の独立国ですが、20万人の国家運営を想像してみてください。日本で言えば八重山諸島が国、石垣市が首都のイメージです。幹線道路の脇にニュージーランドとオーストラリアの公館がありました。大使館ではなく総督(ハイコミッショナー)が置かれてあります。また、国会議事堂はオーストラリアの援助で再構築されていました。防衛や外交などに関しては一定の後見的な役割を果たしているのでしょうか。実は西サモアは独立していません、アメリカの管理下にあります。アピア西側に若干の工業特区のようなものを見ましたが、主たる産業は農業と水産業に加えて観光業です。輸入に依存し、集落毎にマタイと呼ばれる長がおり、その数は多く土地を軸にしてかなりの権力を有しているようで、国家運営もなかなか難しいなと感じました。 以上