

ミャンマー首都ネピドーでの日常と業務

1. 自己紹介

私は、本紙 2018April 号に寄稿しました村瀬と申します。2000 年秋オレゴン州に P E 登録しました。現在の詳細は記載できませんがバングラデッシュの首都ダッカにて都市鉄道の高架部分の詳細設計にて Bridge Expert として Project に赴任しております。50 歳を機に転職を決意し国内の製造業からコンサルタントに身を転じ、単身赴任で海外常勤の状態になって早 2 年が過ぎております。この度は先ごろ任務を終えたプロジェクトでのミャンマーの首都ネピドーでの日常と業務について寄稿いたします。

2. 首都ネピドーでの業務

私がミャンマーの首都ネピドーで詳細設計に携わりましたのが、鉄道の改良・近代化 project でヤンゴン・マンガレー鉄道のミャンマー国鉄 (MR) が管轄する総延長 6,072km (2015 年) のうち、ミャンマー最大の都市ヤンゴン、新首都ネピドーを經由して第 2 の都市マンガレーを結ぶ、延長約 620km の主要路線となります。同路線は複線・非電化の路線で 2009 年に首都ネピドーに新駅が開業し、三つの主要都市を結ぶミャンマーの最重要路線となっています。

同国の交通事情ですが、この主要路線であるヤンゴン・マンガレー鉄道が旅客・貨物の輸送需要が高まる一方、長年にわたる鉄道施設の保守整備が十分に行われてこなかったため、整備不足による軌道の狂いによる列車事故が発生しており、また、橋梁の老朽化・劣化により、列車の速度を上げることができず、安全かつ安定した列車運行がきわめて難しい状況となっているため、現在、物流の主役は道路輸送に取って代わられています。

ミャンマーの一般道、高速道路を通行する実感するのですが、富裕層はまだ少なく感じられることと、渋滞が比較的深刻でないことから道路交通で概ね予定通り移動できることなど、共通して軍事政権を嫌って海外投資から敬遠された結果と思われ、周辺諸国と相対的に発展から取り残された感が現状はあると感じます。今後、ミャンマー国の経済成長にともなって、道路交通に偏っている同国で鉄道による適切な輸送分担は不可欠として、ヤンゴン・マンガレー鉄道の改良・近代化事業が実施されている次第です。



写真-1 路線中間の Swa 駅付近の橋梁既存軌道の調査風景



写真-2 KumeRoad 駅から東南東に離れた鉄道軌道を押し流した水源

Project 事務所、クライアントであるミャンマー国鉄 (MR)の人々と接して思うのは、非常に自立しており意欲的で個人主義に走らず協調性もある。工業製品以外の物価も安く、人件費も安い、だだっ広い平野に、豊かな水源、非常に好感の持てる良い人々で宗教も同じく仏教、政情が安定し続ければ豊かになる大きなポテンシャルのある国だと思っております。新たな拠点をお考えである日本企業には国境地域を除いて個人的にお勧めです。



写真-3 のどかな鉄道沿線の風景

3. ネピトーでの生活

まずはなじみのない首都ネピトーを説明しますと2006年より旧首都ヤンゴン(旧ラングーン)から遷都され首都となっています。大使館、官僚、都市機能の多くはいまだに旧都ヤンゴンに集中しているため、だだっ広い道路に自動車もそれほど多くなく、田舎に出来てしまったのどかな首都と言った感じです。

江戸幕府が出来て湿地が一気に百万人都市になった東京と違って、ネピトーは官僚やビジネスマンたちの自宅はヤンゴンで平日出張してネピトーで働き、休日ヤンゴンに戻る方ばかり、都市ヤンゴンから田舎の首都ネピトーへの真の遷都はなかなか進んでいないのが現状です。

しかしながら首都だけあって中国、韓国、ロシア、タイ、日本他からの外国人の渡航も多く、広く清潔なネピトー空港での出入りはストレスがありません。ホテルも同様に広大な敷地と豪華な装備を確保した良質で快適なホテルが多数存在しています。長期出張中はホテル生活が私たちコンサルタントは通常であるため、無料のジムとプールを完備したホテルの存在は有難く、水かけ祭り期間など店舗、レストランが数日単位で休業してしまうなかでも、各ホテルのレストランは営業してくれたため生活に支障がありませんでした。

ミャンマー国鉄職員、事務所の職員、ホテルの従業員などの人々は、高学歴、英語も、時に日本語をある程度理解できる人(日本留学などの経験者)もいて、途上国にありがちな働かない人より、よく働く人が多い印象です。地方に調査に出かけても各所に大小のレストランや屋台があり外食が意外なほど多いようです。女性が良く働くようで共働き家庭も多く外食産業を支えている一面もあるそうです。給与水準は低く日本の10分の1くらい、高級官僚が500ドル/月くらいの給料に官舎の支給など特権がある程度、関税が非常に高く自動車は日本の販売価格の3倍くらいするのは多くの途上国と共通する事情のようです。トヨタ車、ホンダ、三菱、ヒュンダイ順くらいの頻度で圧倒的に日本製の自動車を見かけます。私が就職した頃の頃に見かけたマーク2、カロラ、プロボックス、ノア、アルファードなど日本で買い替え下取り車などが相当中古車として輸入されているのではないかと推測されます。車輛右側通行にもかかわらず右ハンドルだらけですが、法改正の影響とのことで新車は左ハンドルだけになるようです。外国人の送迎用などに確保された社用車以外では高級



写真-4 Aureum Palace Hotel のプール

車を乗り回す個人は見かけないことなどから、隣国と相対的に社会の貧富の差がすくなく突出した富裕層がそれほど発生していないようです。

私の現地 1 ヶ月の生活費が 1,500 ドルくらい(出張経費が十分余るレベル)ホテルが朝食、クリーニング込みで 35 ドル/日(長期滞在割引ですがホテルの設備、スタッフの出来からすると破格の安さ)、交通事情が良く渋滞もないため夕食は同僚とレストランに出かけお酒と食事合わせて 10 ドル/日くらい、お昼は 2 ドル/日程度の内訳になります。現地通貨はミャンマーチャット(1 円=14MMK ほど)ホテルのスタッフにチップの習慣は無いようで他の途上国で感じるギラギラしたチップを欲するオーラを感じません。チップの習慣になじまない我々日本人には非常に快適です。特筆すべきはイスラム教の周辺国ではお酒の入手に苦労しましたが、ミャンマーの人々は飲酒の習慣があり容易に購入できます。レストランでのビールのジョッキ一杯が 1 ドルしない店もあり、かつ味も麒麟ビールに買収されているようで違和感がありません。サトウキビを原料とするラム酒も良質でかつ 1 瓶 3 ドル程度、蒸留酒なので尿酸値を気にする同僚にも好評で焼酎がなくとも親睦が深められました。

1) 通貨事情

- ・10,000 チャット~50 チャット札が紙幣として存在(硬貨は 1 年滞在して見たことがないです。)
- ・使えるお札は 1000 チャット(70 円程度)まで以下の紙幣はスーパーマーケットくらいでしか使えない。
1 円、5 円を手にした感覚
- ・最高額紙幣は 10,000 チャット(700 円)で事足りていることから物価水準が低い。
半面、車など輸入品はむしろ日本より高い。
- ・物乞いをほとんど見かけない。(見かけると途上国に滞在して最も心痛める場面になるのですが)
幸いにして稀です。

平野が広がり水源もあり耕地が豊であるので食糧が十分であると聞きます。だから一人前の主食分量が多い? 小盛の概念がなく取り皿をくださる。(多いなら残せの意味)

2) 食生活

調理法の都合で油が少し多めの感じはありますが、塩加減、味覚が日本人に近く、隣国の影響で辛いメニューも一部ありますがスパシーなものは比較的すくないです。地元の屋台的なものでも食べることが可能で腹痛に苦しむ同僚の日本人は居なかったです。1 年間で私がドライブインの屋台でつまんだもので下痢と嘔吐で休日 2 日苦しんだことが 1 回あったけなのでミャンマーの食事は安全だと言えます。水道水は濁った水が流れることもなく歯磨きのうがいには使えるレベルながら飲めない水とのことで、冒険することなく通常はペットボトルのミネラルウォーターを飲む生活をしていました。

首都ネピターのレストランでは中華、コリアン、日本食、何でも食べられます。交通事情も悪くないことから内陸のネピターでも刺身などの生鮮魚類も安心して食べられました。同じ仏教国ですから豚も、牛も、鳥も、魚も宗教的な制限がなく地



写真-5 Aureum Palace Hotel の朝のbuffet

元の人々も口にすると食材を心配なく食べられる非常にいい国だと思います。

4. おわりに

私がミャンマーではない他国の官僚を 10 名ほど日本の研修と称してご案内した経験では、彼らに貴重な自国の外貨を使って研修に来ている認識は感じられず。カメラを構えれば橋でも橋脚でもトンネルでもなく構造物は目で見ただけで撮影するものは自撮りと研修グループ撮影に興じる姿に幻滅したものです。

しかしながらミャンマー国鉄を日本の各所にご案内した我社のプロジェクトマネージャー曰く、ミャンマーの官僚はほんの一部記念に立ち寄った景勝地に、我社 PM に感謝しつつも、景勝地より有意義に見学した製作所、鉄道各社などだけで良いよと言われたそうです。研修なのだからごもつともですが彼らなら言いそだと納得しました。残念ながら 10 年もしたら我々が技術支援をする必要などなくなってしまうだろう立派な国民性だとミャンマー人を尊敬できます。

以上