

昭和二十四年五月二十日第三種郵便物認可  
平成三〇年一月一日発行(毎月一回一日発行)

第八二六号

一月号

# 青 洲

せいえん



# 「地球から手に技術を持たない人をなくす」

## 活動とブータンの幸福について

NPO法人国際建設機械専門家協議会 代表理事

白 井 一

### 1 はじめに

筆者は、一九七〇（昭和四五）年以降、日本の機械屋、特に建設機械専門家として欧州・アフリカ・アジア・北米・中南米のそれぞれの大陸で仕事をして来ましたが、人の禍福を分ける次の二つの事実が強く印象に残っています。

#### （1）無知と無策による資源の無駄遣い

西アフリカの最も貧しい国々の一つであるG国に、五〇台余の新型ブルドーザーを日本政府の経済援助のODA案件で納入されましたが、新車納入後一度も、オイル交換や部品交換等の維持管理が行われていなかったために、納入後二年で

ほぼ全車輛が止まっていました。これは機械や車両に対する無知と、維持管理についての無策に起因しておりました。社会主義国だった当国の役所は連日朝から会議と議論が続き、必要なことが決められないこともその原因になっていました。

#### （2）手に技術を持つ子供の社会貢献

一方同じ国で、自動車はヨレヨレになっても修理され走り続けていました。道路脇では一〇歳くらいの子供が大型トラックのタイヤをリムから外し、立派に修理しておりました。もちろん生活のためですが、必要な技術を身に着ければ子供でも立派に役に立ち、生活費を稼げるだけ

でなく社会に貢献出来るという現実を、西アフリカの最貧国で同時期に確認しました。

この二つの体験から、後にNPO法人国際建設機械専門家協議会を設立し「地球から文字の読めない子供をなくす」、「地球から手に技術を持たない人をなくす」ことをスローガンに掲げ、既に二〇年ほど活動をしています。その一環として、二〇〇三（平成一五）年に「最後の桃源郷」と言われたヒマラヤ山中のブータン王国に調査に入り、道路局の要請を受け道路整備技術支援活動を行ってきました。既に支援してきた道路局の機械部はCDCILという国営の道路公社に成長し、当国最大の土木建設機械施工会社として当国の発展を力強く支えています。最初の調査で入った二〇〇三年には、最高学府としてのカレッジには、土木科と電気科の二学科しか存在していませんでした。一四年前にそのブータン王立科学工科大学の校長先生から、「日本の支援で機械工学科が出来るとうれしいですね」とお聞きしたときから、ブータン王立大学に機械工学科の実現を図って

きました。幸い来年七月には、東ブータンの人口三〇〇〇人程の国境の町のデワタンにある王立ブータン大学傘下の、ジグメ・ナムゲル工科大学（JNEC）に四年制の大学が開設され、三〇名の新生を迎えることになりました。二〇一七年度文部科学省「日本型教育の海外展開推進事業」応援プロジェクトとして、関西大学と弊会の協働事業案件が認可され、具体的な事業支援を進めております。年に一〜二回来て、数週間現地で技術支援をしてまた次の年に来るといふ、一〇年以上の活動の間に、ブータン国土の隅々まで訪問してブータンの人々の生活を垣間見たこととなります。ブータンの西の首都ティンプーに始まり、今日では東ブータンで活動しております。その間に垣間見た幸福の国ブータンの西から東までの人々の暮らしについて述べてみたいと思います。

## 2 「現場」仕事に就きたがらない

### ブータンの若者（就業意識と技量不足）

一〇年ほど前、つまり王政一〇〇周年を記念し、二〇〇八（平成二〇）年から、明治憲法がモデルの一つと言われる成文

憲法を制定し、「駆け足の近代化」と言われる立憲君主制の民主主義国家の建設を開始した頃から、ブータンでは中等学校を卒業した年齢層から土木科と電気科の二学科しかない大学の卒業生に相当する一五歳から二四歳の若い労働者の失業率は一〇%を超えています。村を出て仕事をせずにティンプーの街をブラつく青年もおります。もともと将来を夢見る傾向の少ないブータン人ですが、将来への希望が持てない環境の改善はやはり必要で、学業を修めた青年の働く職場のない環境は大きな社会問題になってきております。現実の解決策として日本語を学び、技術研修という名目で日本に働きに出るという選択肢もあり、既に五〇〇人程のブータンの青年が日本に来て働きながら日本語を学んでいます。ブータン政府もそれを後押ししています。

インターネットやスマホの解禁で、この一〇年間でブータンの環境は大きく変わりましたが、それでも変わらないものが大半です。将来への希望を持ってない若者の姿は、どこの国、いつの時代でも同じで、急激な社会変化の際にはどこかに

ゆがみが生じ、目立ちます。というよりも、長い間鎖国状態であったため、今でも県境は国境と同様、検問があり、横移動の自由でないブータンではよその世界を垣間見る機会も少なく、また自動車道も数えるほどしかない状態ですので、横移動も難しく、一生を生まれた場所、同じ景色を見て終わることが普通でした。これまでの将来とは、見渡せる範囲内という環境でした。

車の通れる道の少ない中で、周囲の山々を超える困難を考えると、時空間的な将来は当然極めて狭くなりがちです。仏の教えが最大の教養であり、識字率も極めて低い時代がこの間まで続いておりました。年配者には今日でも文字のない言葉を話す国民が多くおります。国語に定められている英語と、文字を持つゾンカ（語）というチベット語に近い言語を日常使わずに生活している者には、未来や将来という意味は、朝日が昇り、日が落ちること以外には、文字で確認できないだけに毎年の農作物の収穫期以上の時空間を想像することは難しいと思います。ブータン農民の大多数が山岳地帯の地方

に住み、一人一人が厳密な意味で独立した個人単位との意識も必要性も極めて低かったと思われます。山中の限られた耕作地を中心とした生活を維持する家族と、数百メートル、数キロメートル離れた隣家との協働生活圏と呼べる村落単位を形成し、それぞれの役割を担い、家族同士、村落同士が助け合って生活して来たと思像できます。多くのブータンの農作業は機械を使わない手作業ですが、農作業そのものが自然の中で一体化しており、古さを感じさせません。この統一と一体感、まるで上質な演劇を見ているようで不思議としか言えません、ブータンの協働体の特徴だと思えます（写真参照）。これが二〇〇八年までのブータンであり、今日では少しずつ変貌（へんぼう）してきています。

### 3 自動車道路建設が運んだ近代化

ブータン国土の隅々まで道路調査をした道路の専門



稲穂を地面にたたきつけて脱穀

家という目で見れば、車の通る道路まで、何日、何時間かかるかにより、山岳地域の住民の夢も希望も現実的なものとなつてきます。その他に電気の供給事情がそろわないと、テレビもスマホも想定外です。ブータン国民が仮に夢と希望という欲望を抑えてきたのは、その実現が絶望するほど難しい環境下にあったとも言えます。希望とは命の綱である道路が整備され、学校に通うことが出来、文化的な生活を送ることの出来るモノが手に入り、生産した農作物や資源を市場まで運べることににより実現します。財源があれば容易にその夢の実現がはかれることをブータンの国民はこの一〇年の近代化の経験で理解しました。NPO法人国際建設機械専門家協議会は、道路局支援の経験から、ブータンでは最も支援効果が早く現れると確信したこともあり、集中して技術支援をしてきました。道路整備技術移転の成果を数字で表しますと、パローティンプー間の距離五〇キロ（直線距離二五キロ）を技術移転前の二〇〇五年は二・五時間かかりましたが、技術移転後の二〇〇八年には五〇分に短縮されました。つまり三分の一に移動時間が短縮されました。現在、首都ティンプーから東ブータンのデワタインまでは直線距離で二五〇キロですが、実際の走行距離数は九〇〇キロほどになります。実際の移動には三泊四日がかかりますが、今日まで行われている道路の拡張工事が進み数年先に完成する見込みですので、完成後は早朝に出発すれば、その日の夜半には到着する計算になり、一日で移動できるようになります。「桃源郷のブータン」も、道路整備のおかげで大きく変わります。あれもこれも欲しいという欲望を抑えることで、物が十分に無くても幸福感を得ていたブータン人ですが、これからは少しずつ近代化しながら、それでもブータン特有の幸福な国を作っていくものと思います。