



カントウータ

Cantuta

No. 46



コチ・バケリーヤ村で生活をするケチュア族の子供達の微笑みは、表情が豊かで、心に焼き付き忘れられない

撮影者：高橋慎一郎（学び舎づくりの会所属時）

1. ボリビアの交通史 佐藤 信壽
2. ボリビアの先住民の伝統技術を生かした土の建築
..... 高橋慎一郎
3. 国際協力を外側から眺める 宮地 隆廣
4. 日本人が見たリベラルタ ―その8― 大島 正裕

一般社団法人日本ボリビア協会

ASOCIACIÓN NIPPON-BOLIVIA

1. ボリビアの交通史

前ボリビア日系協会連合会 事務局長
佐藤 信壽

現在、ボリビアも道路網はかなり整備されている。

ベニ県やパンド県の村々も乾季には陸路でも問題なく行くことができるようになった。日本人が初めてボリビアに入国した 20 世紀初頭のボリビアの交通はどのような状況だったのだろうか。ボリビアの交通史の概略について鉄道を中心として見てみることにしよう。

1905 年の W.Lee Sisson による「ボリビアの鉄道計画システムについての調査報告書」^{注1}の中には「ボリビアの現在の輸送手段は、鉄道、自動車、または荷車、汽船、筏、ラバ、ロバ、リヤマ、インディオです。」との記述がある。^{注2}

まず、ボリビアでは鉄道は、いつから使われるようになったのだろうか。ボリビアの鉄道網は、ボリビアがチリとの太平洋戦争（1879 年—84 年・別名：硝石戦争）に敗北する前はボリビア領だったチリのアントファガスタ港とウユニ間の 525 km（内ボリビア国内は 173 km）が 1889 年に完成し、同年にウユニ・プラカヨ間 36 km、プラカヨ・ウアンチャカ間 12 km（内 3 km はトンネル）が開通して、銀鉱石の輸出用路線として使用されたのが始まりである。さらに 1892 年にウユニから直接オルロまで 313 km が延伸された。それまでアンデス地域では、ロバやラバやリヤマが長距離輸送手段であった。

1993 年に、タリハに旅行した時、市場

で岩塩が目についたので「この岩塩はどこから来るのか」と聞いたら、「ウユニから持ってくる。最近道路ができたのでトラックで運んで来るが、まだ、時々、リヤマのキャラバンで運んでくる人もいる。」とのことであった。

閑話休題。

1905 年にチチカカ湖のグアキ港・ラパス近郊のピアチャ間 (97 km・蒸気機関車)、ピアチャ・ラパス間 (32 km・電車) に鉄道が開通し、グアキ港からチチカカ湖を船で渡りペルーのプーノ港からモリエンド港まで鉄道輸送ができるようになった。

1908 年にオルロ・ピアチャ間 202 km、1911 年にコチャバンバと近郊のビント間 17 km、1912 年にはウユニから北方向のオルロへの途中にあるリオムラトス・ポトシ間 174 km が開通。1913 年には、チリのアリカ港・ラパス間 233 km、同年にウユニとアルゼンチン寄りのアトーチャ間 90 km が開通し、1914 年にコチャバンバから東方のアラニ間 60 km、1917 年には、オルロ・コチャバンバ間 205 km も開通して。ボリビア西部地域の都市が繋がった。1925 年にはアトーチャとアルゼンチン国境のビリャソン間 198 km が開通し、アルゼンチンとも輸送網が繋がり、両国を経由して太平洋と大西洋が繋がったことになる。

この鉄道網の便利さを見てみると、1904 年当時にラパス-オルロ間が馬車で 2 日間かかっていたのが、鉄道では 7 時間で移動できるようになり、1920 年には、自動車でも 7 時間で移動できたという。

また、ラパス・アリカ港間は、1908 年当時には、鉄道とロバの利用で 7 日間かかっていたものが、1917 年には、22 時間で移動できるようになった。

この鉄道網を別の面で見えてみると、1892 年のウユニ・オルロ間に鉄道が開通するまでは、ポトシやオルロなどの鉱山地帯では、サンタクルスからの砂糖とコチャバンバからの小麦粉が使用されていたが、鉄道網が整備されると安い外国産が輸入されるようになり、コチャバンバやサンタクルスの小規模農業が打撃を受けた。その後 1917 年のコチャバンバ・オルロ間の鉄道開通により、今度は逆にコチャバンバの農業が復活することになったという。

一方、東部地域では、アマゾン河の支流を利用した水運が利用されていた。また、ベニ県には、古代モホス時代に作られたであろうという仮説もある人工水路網も多く利用されていたという。

1872 年頃にベニ川上流域で始まったゴム採取では、天然ゴムの樹液を固めたボラッチャ (bolacha: ゴム玉) をベニ県最西端のルレナバケからレイエスまで牛車で運び、レイエスから舟でサンタロサ経由ヤクマ川を下ってサンタアナへ運び、そこからマモレ川を下ってブラジル・アマゾン河と支流のネグロ川の合流地点にある河港都市マナウスまで運んでいた。

1874 年にペルーのモリエンド港からチチカカ湖畔のプーノまで鉄道が開通すると、マピリ川周辺のゴム園は、ロバで 7 日間かけてソラタまでゴム玉を運び、

ソラタから荷車でチチカカ湖のペレス港へ運び、チチカカ湖を船で渡り、プーノから鉄道でモリエンドへ運ぶようになった。これはマピリ川などベニ川上流の支流は急流が多く、水運が困難なためと思われる。

1880 年にエドウィン・ヒスがベニ川を下り、マドレ・デ・ディオス河との合流点を「バラカ・コロラド」と呼んだ。翌年 1881 年に、ニコラス・スアレスがルレナバケからベニ川を下り、ブラジル国境のビリャ・ベリャからマディラ河に入るゴム輸送ルートを開拓し、ベニ川畔のカチュエラ・エスペランサにスアレス・エルマノス商会の本部を置いた。

このゴム景気の時代、1883 年にブライリヤルド商会の支配人・フェデリコ・ボド・クラウセンは、レイエスに第一支店を置き、翌年「バラカ・コロラド」に第二支店を設置し、1885 年に米国への出張から戻った時に「バラカ・コロラド」を「リベラルタ」と呼んだため、以後その地区の名称はリベラルタとなった。1890 年、ブライリヤルド商会は、イギリスのバーケンヘッドで造船した「ブライリヤルド号」をリベラルタで艀装し、ベニ川の運行を行ったとのことである。

1894 年 2 月 3 日にリベラルタは「市」として市政が施行されるとゴム集荷の中心地になるとともに、ベニ川、マドレ・デ・ディオス川、オルトン川、等々の水運の中心地ともなった。

この地域の水運の隆盛は、1912 年にブラジル・アマゾン河の最大の支流の一つ

であるマディラ川東岸の都市ポルト・ベリョからマディラ・マモレ河沿いにボリビア国境のグアジャラミリンまで 366 km の「マディラ・マモレ鉄道」が開通したことからも推察できる。

この鉄道の開設については、1866 年にブラジルがアマゾン河を大洋航行蒸気船の運航に開放して、外国の外航船がポルト・ベリョまで運行可能となったが、ポルト・ベリョより上流はカチュエラと呼ばれる急流が多く船の運航が難しいために、アマゾン河と上記のボリビア主要河川との間を繋ぐ鉄道敷設が計画されたわけであり、また、それだけボリビアのゴムの需要があったことが推察できる。

そして 1933 年にポトシ・スクレ間 175 km の鉄道が開通した時点で、ボリビア西部地域都市間には鉄道網があり、東北部地域には水運網があったことになる。

航空便については、1926 年にリョイド航空 (Lloyd Aero Boliviano: LAB) の運行が開始され、都市間の空の便も確保された。ボリビアは、1941 年からの第二次世界大戦に連合国側で参戦したことにより LAB を国有化した。1948 年には、軍事航空輸送 (Transporte Aero Militar: TAM) が発足し、航空便も増えた。

1940 年代までのボリビアは鉱業に大きく依存していたために、鉱産物の合法的輸出と、鉱山労働者のための安価な食料輸入が優先されて鉄道網の整備が重視された。国内の農業等を育成することはあまり考えられず、サンタクルスが希望

していた道路網の整備はほぼ無視されていた。

しかし、1941 年 8 月 1 日にアメリカと締結された「経済協力覚書」(公法第 63 号) により、1942 年にマーウィン・L・ボーハンを長とする経済調査ミッションがアメリカから派遣され、その調査報告書に基づき「ボーハン計画」^{注3}と呼ばれる経済協力プログラムが作成された。

これにより、東部の炭化水素(原油)開発および農産物の国内自給が推奨され、1936 年に計画されていたブラジルと結ぶプエルト・スアレス・サンタクルス間、ならびにアルゼンチンとを結ぶヤクイバ・サンタクルス間の東部鉄道建設に拍車がかかった。一方、コチャバンバ・サンタクルス間は 1928 年に着工され未完成のままとなった鉄道計画に変えて舗装道路の建設が始められた。

1953 年にはサンタクルス・プエルト・スアレス間の鉄道 651 km が開通し、1954 年に農業地域のコチャバンバ・サンタクルス間の舗装道路が開通したことにより、サンタクルス地域の農業開発が促進され、その開拓者として日本からの移住者が受け入れられ、「オキナワ移住地」「サンファン移住地」という日本人集団移住地が建設された。

この鉄道開通により、それまでボリビアのブラジル経由での大西洋とのコネクションは、ボリビア側・グアジャラミリン(ブラジル側対岸・グアジャラミリン)ーマディラ・マモレ鉄道(1972 年廃線)ーブラジル・ポルト・ベリョ(アマゾン

河々港)ーベレン港であったが、新たにブラジル・サントス港で大西洋と繋がることとなった。

他方、ラパスとベニを結ぶ鉄道として1915 年に工事が開始されたユンガス鉄道は、ラパスから 80 kmのチュスピパタまでの工事が 1950 年代に中止され、その後、「死の道路」と呼ばれる「ユンガス街道」となった。

このようにボリビアでは太平・大西両洋の接続を目指して路線が建設され1960 年には約 3500 km (西部鉄道=アンデス鉄道：2300 km、東部鉄道 1200 km)の鉄道路線網を持つに至った。

しかし、その後現在に至るまでボリビアでは鉄道事業は逆に縮小され、東西両地域間の路線の接続が実現しないまま、一方で道路網の整備が進められており、様々な問題も起きている。

国立公園や森林保護区、先住民保護区などに開拓者が違法入植し、違法伐採による森林破壊や少数先住民族の生活圏の破壊などを引き起こしている。

また、既存の個人所有農場でも、休耕地としていると道路際にロッテアドルと呼ばれる不法侵入者のグループが入り込み、「ここは、使われていない土地だから自分たちが使い、経済的に国に貢献させる」と宣言し、土地を占拠し、新しい居住区域を作るなどの問題も発生している。

2021 年 8 月には、TIPNIS (Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore／イシボロ・セクレ国立公園先住

民居住圏) では、少数先住民の連合グループが、新規開拓者から各グループの生活圏とアイデンティティを守るためにそれぞれのグループの行政自治権を求める抗議行動を行っている。

生活道路が整備された少数先住民の村では、エスニック・アイデンティティは失われている。彼らは、急激に移り行く近代文明社会の中で、どのような新しいアイデンティティを形成してゆくのだろうか。(終わり)

注 1 : 「Informe del reconocimiento sobre el proyectado sistema de ferrocarriles bolivianos」

W.Lee Sisson 著、La Paz Impr.y.Lit Boliviana 1905 年

注 2 : 「Un siglo de economía en Bolivia I capítulo 7 transporte」

Verasquez Castellanos (Iwan) ,Pacheco Trico, Mario Napoleon 著、UMSA 2017 年

注 3 (ボーハン計画)

[https://www.sourcewatch.org/index.php/](https://www.sourcewatch.org/index.php/Bohan_Plan#_search)

[Bohan_Plan#_search](https://www.sourcewatch.org/index.php/Bohan_Plan#_search)



写真 1 オルロ駅に停車中の旅客列車

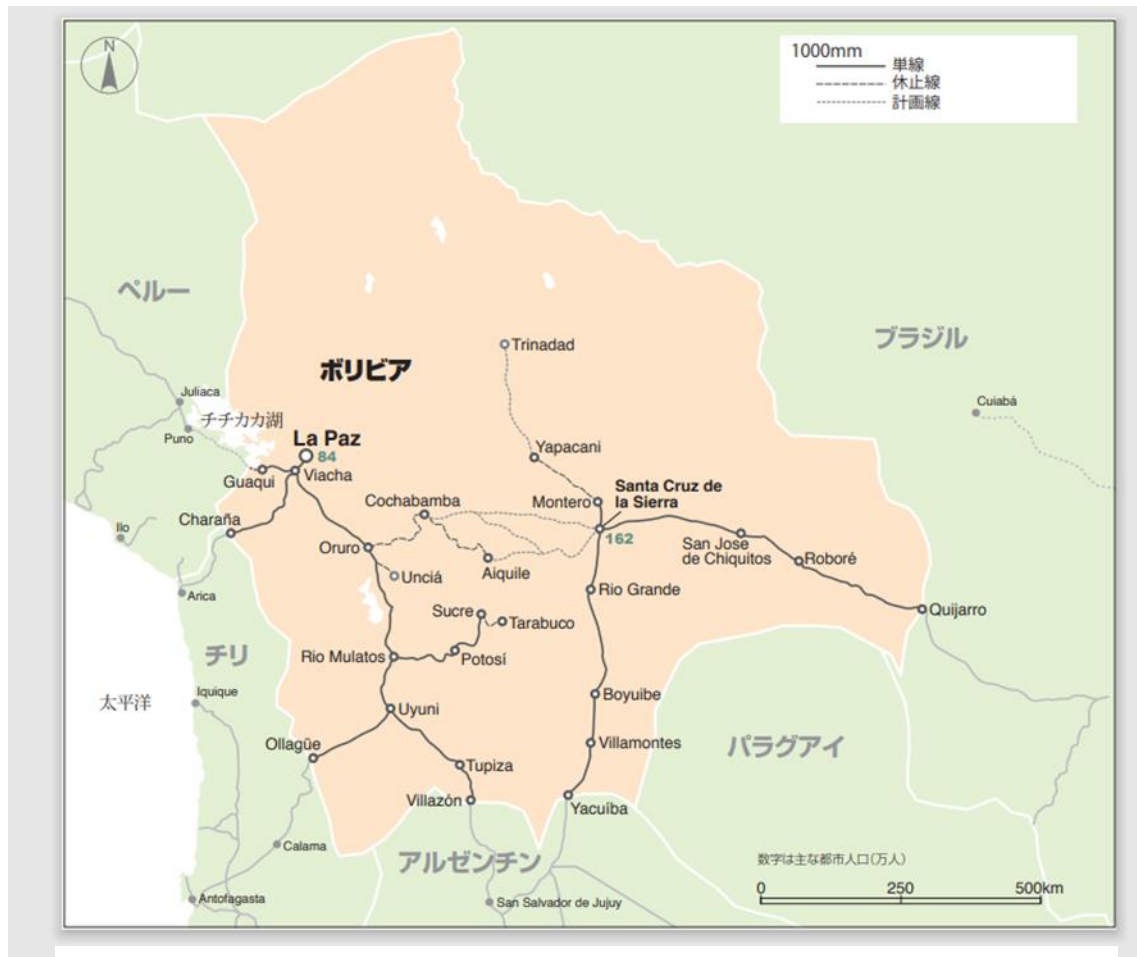


図 1-1 ボリビア鉄道路線図 p429「世界の鉄道」JARTS一般社団法人海外鉄道技術協会より抜粋

2. ボリビアの先住民の伝統技術を生かした土の建築

土の空間工房SoBaTo

高橋 慎一郎

◆なぜ、ボリビアへ

今回から5回に渡って、ボリビア多民族国（以下、ボリビア）の穀倉地帯と呼ばれる第3の都市コチャバンバでの土の建築の仕事や、延べ6年間に渡る現地での生活で感じたことについて、食や農業などの話を交えながら、ご紹介したいと思う。

この文章を読んで下さる皆さんは、少なからずボリビアに興味を持たれ、また、そのきっかけも様々ではないだろうか。私のボリビアとの関わりは、今から20年前に遡る。東京理科大学に在籍中、アルバイトをしていた建築設計事務所で知り合った友人から、「京都の山中に、土で風呂を作る計画がある。打ち合わせに来ないか？」と誘われ、その土の建築のワークショップに参加した。そのワークショップのメンバーの中に、後に恩師となる建築家の薩田英男さんがいて、その方から次のような誘いを

受けた。「ボリビアのコチャバンバで、文字の読み書きのできない人たちが、青空教室で勉強をしている。そうした人たちを対象に、『NGO学び舎づくりの会』が、建物の中で学べるよう、教室の建設を計画中だ。具体的には、現地の伝統的な建築材料である日干し煉瓦を用いた、識字教育などに使われる学び舎を計画中的であるので、手伝わってこないか？」と声をかけていただいた。青空教室という言葉は、恥ずかしながら、この時、初めて知った。コチャバンバ市の中心部から鮮やかな色で彩られたバスで、30分程、北西方向に離れたティキパヤ村で初めてみた青空教室の光景は、今も臉の裏にしっかりと焼き付いている。

「青空」という言葉は、ボリビアの澄み切った空気感、そして、綺麗な青色のグラデーションの清々しい空の風景を表している言葉の一つであると思う。しかし、その青空の下、樹木の木陰などで文字の読み書きを学ぶ授業は、強風の日や雨の日には、到底、勉強できる環境ではなかった。それを見た瞬間、屋根や壁のある学び舎の必要性をひしひしと感じた事が忘れられない。

そして、学び舎を建てるために集まったNGOのメンバーには、薩田さん以外に、工務店の社長や、左官職人、ペンキ職人などの建築のプロフェッショナルな方々と大学の先生や出版社の社長などの教育分野のプロフェッショナルな方々など様々な分野の人が在籍していた。そのメンバーで、薩田さんが考えられた、地元の土やユーカリ木など温かみのある自然素材を用いて、人を包み込むような平面形態のデザ

インの1棟目の学び舎を建てることを前提に、みんなのエネルギーが詰まった設計や施工の計画に関する話し合いが、終電の間際まで、連日行われた。当時は、まだ、建築の実務を知らなかった大学生の私にとって、その建物を建てるための熱い話し合いは新鮮で、心が高揚せずにはいられなかったことを懐かしく思う。

その学び舎づくり会の仕事では、先ず、学び舎を建設する場所を決めるため、コチャバンバ県の鮮やかな黄色、時には深みのある紫色など様々な色の土で彩られた大地の上を何時間も歩いて、数多くの村を訪問した。



写真2-1 調査で訪れたポンゴ・ザミレース村のミニマな形態の日干し煉瓦の住まい

また、コチャバンバ県に建設された2棟の学び舎の現場監督を担当したのだが、とりわけ、私が担当した2棟目の学び舎は思い入れが強い。何故なら、学び舎づくりの会の建築部の方に指導を受けながら、基本設計から実施設計、そして、現場監督を任されたからである。その学び舎は、標高3,800mの山岳地帯に位置して、森林限界を

超えたアンデスの雄大な大地に佇むテラ
コッタ色の赤土の村、コチ・バケリーヤ村
に建設された。



写真2-2 学び舎3棟目が建設されたコチ・バケリーヤ村を見渡す

この村は、コチャバンバの中心市街地から、カミオンと呼ばれる貨客兼用の乗り合いトラックの荷台に乗り、アンデスの乾いた風を感じながら、6時間程揺られた後、トラックを降り、標高3,500mを超える山を2時間ほど歩くと着く。インカ時代の末裔の58家族のケチュア族が生活する農村である。この村で建設した学び舎は、赤土やイチュと呼ばれるイネ科の藁などの自然素材で作られ、アンデスの大地と共鳴した伝統的で簡素な形態である。



写真2-3 学び舎3棟目の外観

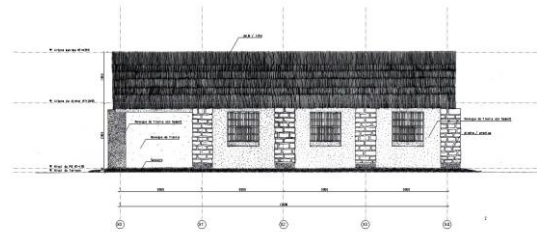


図2-1 学び舎3棟目の立面図

そうした現場監督の仕事の合間に、地元
の住人や左官職人と一緒に、建築に使用する
アドベと呼ばれる日干し煉瓦を作った。
日干し煉瓦とは、土、藁、水の混ざった泥
を練って作ったアンデスにおけるプレイ
ンカ時代から継承される伝統的な建築材
料である。日干し煉瓦づくりの体験やその
地域で採れたジャガイモや羊のチーズな
ど地産地消の食生活の経験は貴重であっ
た。少なくとも、アンデスの農村地帯で、
彼らと一緒に暮らした経験は、今の東京の
片田舎で、土と触れ合う農的生活を始める
のに大きな影響があったことは間違いない
と思う。

◆耐震日干し煉瓦造の身障者リハビリセ ンターC棟計画

そして、学び舎づくりの会の仕事の後、
現地で非常にお世話になっていた方から、
身障者リハビリセンター新築工事の作業
室のC棟に関する設計の依頼を受けた。耐
震性、室温や湿気に配慮した室内環境性、
地域の風土に馴染むようなデザイン性な
どを考慮し、日干し煉瓦を用いた伝統的技
法による建築の基本設計を行った。



写真2-5 エル・パソ村で目撃した日干し煉瓦造の住まい



写真2-6 12000個の日干し煉瓦づくりの作業風景

建設予定地は、コチャバンバ市の中心市街地から、北西方向へ約13km、公共バスで約40分度走った所に位置するコチャバンバ県キリャコーリョ郡のエル・パソ村である。そこも、土で出来た住まいや土塀が数多く残る土地で、時間と共に風化した土壁の表情は味わい深く、時間の流れの中で醸し出された、人に安心感を与えるような豊かさには魂を大きく揺さぶられた。

そして、施設の建設に当たり、まず初めに壁部材の伝統的な日干し煉瓦づくりの監理の依頼を受けた。そして屈強な身体で土を巧みに扱う7人の左官職人と共に12,000個の日干し煉瓦を製作した。

黄金色に輝くトウモロコシの畑や牛が闊歩するのを見かけるなど、のどかな風景が広がるエル・パソ村で、後世にわたって、この日干し煉瓦が使われることを心から祈るばかりである。



写真2-4 身障者リハビリセンターC棟計画の模型写真

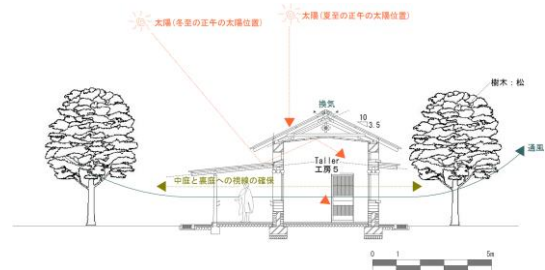


図2-2 身障者リハビリセンターC棟計画の断面図



図2-3 12,000個の日干し煉瓦づくり場所のスケッチ

◆なぜ、今、土の建築が必要なのか

最後に、なぜ、土の建築に拘るのか、説明したいと思う。土は地球上で最も入手しやすい素材ともいえ、少し古いデータになるが、UNESCOの2001年度の統計によると、世界中の約30%の人々が、土の住まいで生活を送っている。そうした背景を考えると、多くの国で、土は、住まいの建設に欠かせない素材といえるのではないだろうか。日本も、シックハウス症候群という住まいの病気が登場して、室内環境への意識が社会で高まっている。そうしたなかで、調湿性や人体に影響を及ぼす有毒ガス（ホルム・アルデヒドなど）の吸収性などに優れる日本の伝統左官技術による土塗り壁を使用した住まいが見直されつつある。ボリビアに目を向ければ、ラ・パスの建築家ザウル・サンドバル氏を中心として、アルティプラーノで総面積15,000㎡の土の住まいを建設したプロジェクト「ラカ・ウタ」、ラ・パスに拠点を設ける土の建材屋「TecnoClay」（代表：フランクリン・アンテサーナ氏）によるモダンなデザインの土塗り壁プロジェクトなど、様々な土の建築が展開されている。



写真2-7 オルー口県のラウアチャカ村にあるラカ・ウタプロジェクトのモデルハウス

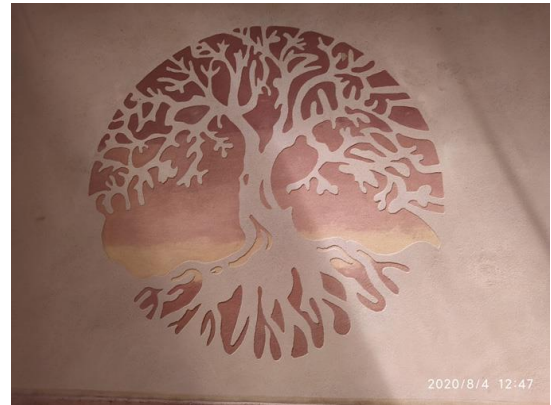


写真2-8 土の建材屋「TecnoClay」の土の塗料を使用したエクスグラフィード仕上げ

こうした土の建築には、次の7つの利点があると、私は思う。

①衣食との接点

衣食と接点をもった素材で住まいを建てることは、土の恩恵を肌で感じるようになるのではないだろうか。

②豊富な色彩と左官職人による多才な仕上げ技術

赤土や白土など豊富な色彩と土壁を磨いたり、搔き落としたりと個性的な仕上げが可能である。

③土の柔らかさと自由な造形性

土は柔らかく自由な造形が可能である。

④快適な室内環境

土は、湿気や熱を吸ったり吐いたりと呼吸する素材である。防音性にも優れた快適な室内環境を作る。

⑤経年変化を楽しめる建物の外観

時間と共に、コンクリートは汚れていくが

土を用いた外観は、風化すると、砂や藁などの様々な表情をみせて、味わいを増していき、経年変化を楽しめる。

⑥ローコスト／ローエネルギー

建設現場近郊の土を建物に使用し、材料運搬に掛かるコストを抑える。それは材料運搬に伴う化石燃料の消費量削減にも繋がり、ローコスト／ローエネルギーな建築が可能である。

⑦災害への強さ

土の建築は、火に強く耐火性に優れる。また、竹を編んだ下地に土を塗り、地震にも強い構造耐力に優れた壁となる。

しかし、土の建築にも弱点がある。ボリビアの場合、「土の住まいには、ビンチューカというサシガメ虫が住みつく」という弱点があると言われている。シャーガス病という寄生虫病を引き起こすビンチューカの糞は大変危険で、目に入ると失明する恐れがあると言われている。具体的には、日干し煉瓦壁の煉瓦と煉瓦の目地部分に、この虫が住みつく。実際、現地の左官職人のくせをみると横目地はしっかりと泥を敷くが、縦目地は、しっかりと詰めないことが多く、その縦目地部分がこの虫の住処になってしまうのだ。こうした施工の欠点を改善するために、縦目地をしっかりと詰める、日干し煉瓦下地の上に、土や石膏などを塗って仕上げるなどの施工対策を施して、ビンチューカが住めない室内環境を作れば、虫対策になる。

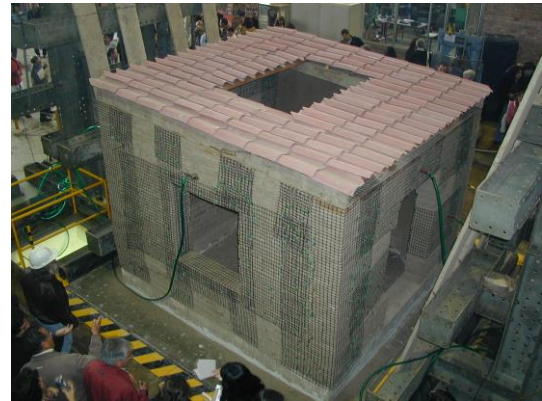


写真2-9 耐震日干し煉瓦造の実験で、しっかりと耐震補強されば、大きな地震が来ても、日干し煉瓦造の建物でも崩れないことを体験した
(写真協力: リマ・カトリック大学
ニコーラ・タルケ氏)

地震に対しては、隣国のペルー共和国では、数多くの耐震日干し煉瓦造の住まいが施工されている。このように、施工対策や近代の工学技術を併用すれば、現代の生活の中に持続可能な土の建築デザインを展開できると感じる。これから、ボリビアや日本をはじめ、多くの国で数多くの利点を持つ土の建築が増えていくことを心から願っている。

(つづく)

以上は、雑誌「月刊さかん」などに寄稿した記事を改稿した文章、新しく書き下ろした文章やボリビアでの仕事や旅で見聞したエッセイなどをまとめた自費出版「チャスキ 〜ボリビア 土の建築奔走記〜」2021 より内容を抜粋したものです。

(お問い合わせ ; sobato@hotmail.co.jp)

3. 国際協力を外側から眺める

東京大学大学院総合文化研究科 准教授
宮地 隆廣

本年12月に、ミネルヴァ書房より『日本の国際協力 中南米編』が刊行された。中南米、すなわち南北アメリカ諸国のうちアメリカ合衆国とカナダを除いた国や地域において、日本政府がどのような国際協力を行ってきたかに関する概説が掲載されている。私はボリビアの章を担当した。

先日、出版社より執筆者に宛ての献本が手元に届いた（写真1）。本書の長所は各国の事例を扱った章にある。記述の足並みが比較的揃っているので、複数の章を比べて読めば、各国の特徴をかなりの程度把握することができる。

ボリビアの章を書くにあたり、私はODAの金額と案件の推移をまとめた上で、代表的事例としてビル・ビル国際空港の建設と住民参加型医療プロジェクトを取り上げ、「人間の安全保障」との関連から、その含意を述べた。しかし、こうしたいわゆる教科書的にまとめられる国際協力の姿が、私の知っているボリビアへの日本の国際協力の全てではない。日本の対ボリビアODAの歴史を書き進めるうちに、それが自分の経験として知っているODAとは違うということに気がついたのだ。

大学生であった2000年に初めて旅行して以来、私はほぼ毎年ボリビアを訪れている。研究の目的で2006年から2年半にわたり長期的に滞在した。そして、ある程度の時間を現地で過ごしていると、こちらが探し求めなくても、日本のODAが目や耳に飛び込んでくるものである。



写真3-1 『日本の国際協力 中南米編』書影

これは、国際協力のドナー（送り手）でもレシピエント（受け手）でもない、その外側にある第三者が経験する国際協力と言える。本書の原稿を書いている際に抱いた私の違和感とは、自分で調べたことを書くことはできても、自分の経験に根差して書くことはできなかったことにあるのだろう。

国際協力の当事者ではない私が経験した国際協力とはどのようなものか。ボリビアで過去に撮影した写真を見直すと、道路脇に大きくそびえる看板（写真2）から、慎ましく示されたODAのロゴ（写真3）まで、多様な形で私の視野に入ってきたことがわかる。写真3は、「かの有名な」という言葉を冠してもいいであろう、ポトシ県チリ国境部にあるポルケス温泉に立っている看板である。ウユニ塩湖からアタカマ砂漠に向かう3泊4日の旅の途中、人工物などどこにも見当たらない地の果てのような場所で、ロゴが目に入った時の驚きは今でも鮮明に覚えている。傍らで一緒に温泉につかる人たちからも、「日本はすごいなあ、こんなところまで来るのか」との言葉を聞いた。

国際協力は視覚的な形だけでなく、人々の記憶が語られる形でも私のもとに届く。ある小さな地方都市にて、通りですれ違った男性に突然呼び止められ、「ヒカ(JICA)の若いの、ええと、名前はユキノブ(仮名)だったかな、元気にしてるか」と尋ねられることがあった。



写真3-2 優良稲種子普及事業の看板、サンタクルス県ヤパカニか？ 2012年8月撮影

その後、この町では多くの人から青年海外協力隊員と思われる「ユキノブ」のことを聞くことになるが、「いい人だった」「この町のために働いていて、忙しそうだった」という前向きな評価から、「いつも公園に座っていて、怠けていた」「挨拶もままならないほど無口だった」という後ろ向きなものまで、そのイメージは錯綜していた。



写真3-3 ポルケス温泉の向かいにある施設の看板、ポトシ県ケテナグランデ、2008年1月撮影

ODAに全く関わっていない現地の人からも日本の国際協力の話を聞くことがある。ある政治家のインタビューを取りに、また別の地方都市を訪ねた時のことである。夕食後に宿へ戻り、暇そうにしていた宿の主人と、受付前の古びたソファに座りながら長話をした。町のことや、周辺の様子などを話してから、「最近、お客さんの入りはどうですか」と商売の景気について私が質問した。主人は、「いつも通りだよ」と答えたその直後、突如として顔を曇らせ、「でも、日本は優先順位を間違っている」と不満げに口にした。どういうことなのかを尋ねると、隣の市の農村部にて日本の技術支援が入ったことに言及して、次のように言うのだった。「農民にばかり支援が向かっている。観光だって大事なのに。」

ここで私が言いたいのは、日本のODAが一般の人々に誤解されているという擁護論でも、全ての人に満足なODAを実施すべきだという批判でもない。ODAを考える場合、その関心は事業の中身に向くものであるが、国際協力はドナーとレシピエン

トに閉じた世界ではない。国際協力はそれを端から眺める人々にもまたその影響を与えており、ドナーがコントロールできない形で、様々な印象を彼らに残している。こうした反響は国際協力のインパクト評価のように公式文書に記録されることはないものの、それは国際協力を眺めた人にとっての確かな経験に基づくものであり、日本のイメージを形作る根拠のひとつとなっていると考えられるのである。

『日本の国際協力 中南米編』ではドナーである日本政府にフォーカスした、いわば国際協力のオフィシャル・ヒストリーが軸になっている。一方、そのような視点では汲み取ることができない、数あまたあるODAの眺められ方を集めれば、また別の日本の国際協力像が得られるのではないか。そんなことを考えたのであった。

さらに言えば、米国や中国など他国の国際協力と比べてみても面白いかもしれない。米国版協力隊であるピースコー (Peace Corp) のことや、ボリビアで最近存在感を高めている中国の援助に関する市中のうわさ話など、素材は色々ある。新型コロナウイルスの影響で、国際協力が大きく取り上げられる状況にある現在、各国の活動が人々にどのように受け止められているのかも興味深い。

無論、こうした調査を実行するのは難しい。調査の対象は一般の人々であり、仮に調査するとしてもその規模はあまりに大きい。また、国際協力を眺めて、その国のことを客観的に評価しているというより、SNSやテレビなどメディアを通じて国のイ

メージを持ち、そのイメージで国際協力を眺めてしまっている可能性は大にある。研究者生活においては、面白そうだけど手を出さないでおくという決定はよく行うものだが、このテーマもまたお蔵入りになりそうである。

私にできることと言えば、自分のできる範囲で情報を細々と集めることぐらいだろう。日本ボリビア協会の会員の方々から、このようなテーマでお話をうかがう機会があれば、大変有難いことである。

(終わり)

4. 日本人が見たりペラルタ —その8—

財団職員

明治大学島嶼文化研究所客員研究員

大島正裕

新垣庸英～越境のひと (続き)

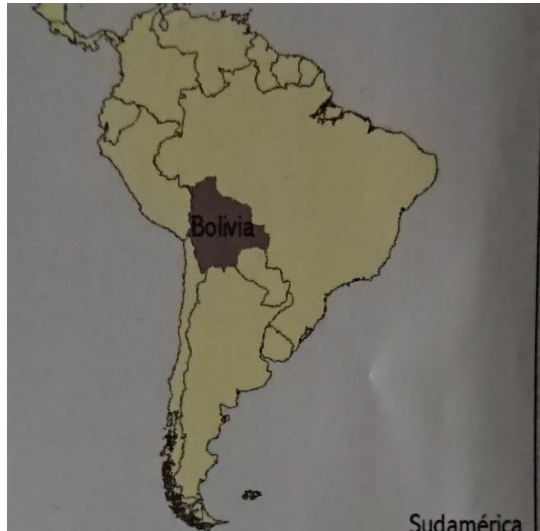
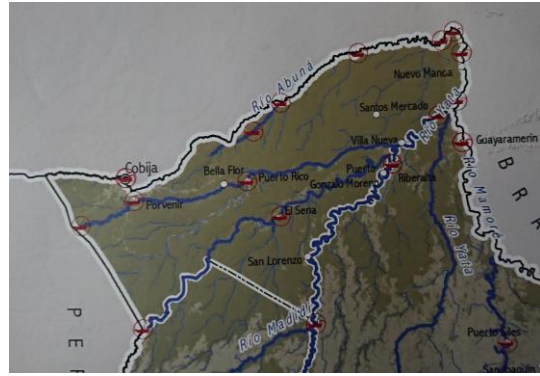
2. シリンゲーロとして

1918年2月11日に、現在のパンド県のニコラス・スアレス郡 (Provincia de Nicolás Suárez) に属するポルベニール (Porvenir) に到着した新垣庸英は、この地で商売を始めた。大城 (後述する大城「盛良」と思われる)、市松両氏宅へ宿泊した際、ペルーのタンボパタから逃亡し国境を超えてボリビアに辿り着いた経緯について説明し、新垣と従兄の庸信はそれぞれ350円出し、大城は60円を出し、現状で各人が持っている借金返済にあてようとした。

ここで新しい仲間も加わった。3月3日、

比嘉長仁という人物が、マルドナードからリベラルタ経由でポルベニールに到着した。4月7日、庸信はこの比嘉と共にリベラルタへ向かうことになった。新垣は、大城と共に新しい商売を開始し、7月にポルベニールよりコビハにスアレス商会の自動車荷車が通じたのを契機に、コビハ方面に魚（川魚）を送り、同地の滋賀県人北川と弥田の兩人に魚売りを頼んだ。ポルベニールは、タウアマヌ川（Rio de Tahuamanu）沿いにある港町で、周囲はゴム林に囲まれており、日本人移住100周年誌『ボリビアに生きる』の記載によれば、「この頃〔第1次世界大戦後〕はまだ、コビハよりもポルベニールの方に日本人が多く住んでおり、ポルベニールがパンド地方における最大の日本人集住地域であった」¹。後日、新垣は「〔ポルベニールの近くに〕1ヵ月くらい遊んで、そこから山に、そこでいろいろありましたが、魚とりをやったり、それからわしらより先に来ていたゴム林に働いている人が、一緒にその川〔タウアマヌ川〕を登って今度はペルーの国境の近くまで反対側を登っていきました」と述懐している²。ゴム林近郊であったため、スアレス商会の倉庫もあり、この当たりで広域に商売を行うスアレス商会の貨物が行き来したことも想像がつく。新垣は物流を見て、商売の方法を考えていたのだろう。

しかし、この商売は長続きしなかった。10月12日、新垣は大城との商売をやめて、シリングーロをやる決心を固めた³。ここで谷口という人物とコビハへ買い物に行き、その後、14日にポルベニールに戻ったが、



地図：コビハとポルベニールは近郊の町であることが分かる。リベラルタはポルベニールの東に見える⁴

新垣がシリンゲーロとして仕事を開始するためには、支度金として250円必要であった。ゴム林に入るためには、身の安全を確保する銃器から木に傷をつける小斧等様々な支度が必要となる。こうした物品を雇主から借りる方式も一般的であるが、貸与料もばかにならない。準備金を確保するため、ポルベニールから南西にある集落サンフランシスコに住むシリンゲーロの大城（蒲）の所に行って、事情を説明すると、大城は了承し、新垣と共にポルベニールに行き金を借りてくれた。金の計算（算段か？）をしてくれたのは、大城盛良で、新垣は、先の魚売りやシリンゲーロをやる

にしても、この地域の日本人ネットワークに完全に依存していた。その後、新垣は、福田（竹之進か？）所有の農場（chaco）を経て、10月28日にセントロ⁵に入り、翌日から仕事を開始したが、直ぐに病気にかかってしまう。幸いなことに数日で回復し、11月5日に大城（蒲）と共にエストラダ（ゴム採取区画）を回ってゴム液採取法の見習いをした。翌6日「百本の木ある半エストラダを採取して午後一時頃」帰った。

このあたり新垣は、ゴム採取に係る専門用語であっさりと記述しているが、ゴム採取に係る正確な知識がなければ、このあたりの解説はなかなか難しい。そこでここで一旦、新垣日記を離れ、ゴム採取に係る基本的な事項を確認しておきたい。

3. シリンゲーロの仕事

これまで特に説明せずに「シリンゲーロ（siringuero）」という用語を使ってきたが、ゴム採取者の全てが厳密には「シリンゲーロ」ではない。このシリンゲーロは、tapper（樹幹に切り込みを入れる人）に相当するポルトガル語で、シリンガ(siringa)は、ゴム種のヘベア(Hevea brasiliensis)をも意味するようになる。この種は、上質のゴム種である。一方で、カウチョ(caucho)と通称される種は⁶、最終製品化したときの品質が若干劣っていた。但し、重要なのは、この2つの種ではゴム液の採取方法が異なるということである。ここでは、押川歩氏やロレナ・コルドバ（Lorena Córdoba）⁷の説明を参考にしつつ、両者の

差について簡単に説明しておきたい。

（1）シリンガの採取法

シリンガからゴム液を採取するのは、我々が一般的に考えているゴム採取の方法と近い。まず、ゴムの木と木の間をマチェテ（machete）と言われる山刀で切り開き、150～200本のゴムの木をつなげる小道を作る。この切り開かれた区画をエストラダ（estrada）と言い、「シリンゲーロの小屋を中心に一個ないし三個のエストラダが設定され、それが一人分の担当区域となった」⁸

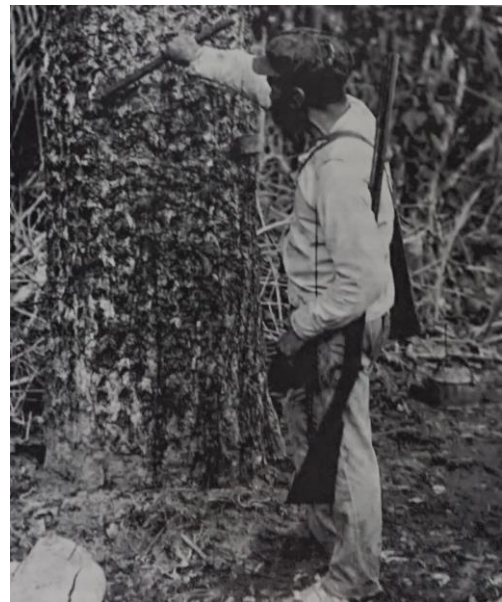


写真4-1 ①小斧で切り口をつける

更にシリンゲーロの仕事については、早朝4時に起きて、担当エストラダに向かい、ゴムの木に小斧で切り口をつけ（写真①）、その下に缶をくくりつけ、担当のゴムの木に同様にして回る。その後、再度エストラダを回り、缶に溜まった液をバケツで回収した（写真②）。



写真4-2 缶に貯まったゴム液

同じゴムの木からは何度も樹液を回収するため、各木につける「切口は、最初は樹幹のもっとも高いところに付け、その後は前日の切口の少し下に新しい切口を刻んだ。それを繰り返して切口が根元までくると、また上に戻って古い切口の間に新しく切口をつけた。このようにして樹幹の表面がすべて切口だらけになると、その木は放棄された。エストラダ内のすべての木が終わると、次のエストラダに移り同じ過程を繰り返した」⁹（写真③）。

ただ、これで仕事は終わりではない。採取された樹液（ラテックス：látex）を煙でいぶし（写真④）、「バケツの樹液をたらいにあけ、細い丸太をもって来てその先端に樹液をかけ、それを窯の上に、もっていく。樹液は煙に触れると固まってゴムになる。ゴムを窯の上で回しながら樹液を缶ですくってゴムの上かけると、ゴムは雪だるまのように大きくなっていく。こうやって一定の大きさと色のゴム塊をいくつも作り、出荷したのである」¹⁰（写真⑤⑥）¹¹

彼らの仕事は、ゴムの天敵である湿気が強いアマゾンの雨季（11月～4月）を除いて続けられ、雨季の間、シリングエロは都市に出て、稼いだ金で大いに散財した。



写真4-3 ③切口が残るゴムの木



写真4-4 ④ゴムを煙でいぶす



写真4-5 ⑤雪だるまのように大きくなるゴム



写真4-6 ⑥出荷を待つゴム塊

(2) カウチョの採取法

シリंगाに比べてカウチョの採取法は異なる。この採取法では、ゴム木を発見すると、それを切り倒し、「樹幹に多数の輪状の切口をつけた。これを放置しておくとかがて樹液が地面に溜まって自然に固まる。それを水で洗って出荷した」。¹²

さて、上記の2種の採取法の違いについては、シリンゲーロのそれが、同一の木から何度も樹液を採取するため、持続性があり、また、樹木間に小道をつくってそれを結び合わせて方法としてよく練り上げられているのに対して、カウチョの方は自然破壊的な側面がある、と指摘する向きもある¹³。コルドバは、1908年の文献を引用して、「シリンゲーロは、平和的・植民的」であるのに対し、「カウチェーロは、開拓者・冒険者」であるとも言えるとしているが、更に「ブラジルはシリンゲーロ」、「ペルーはカウチェーロ」との区別が発生し、「シリンゲーロは（樹木を）育て、保存する」、「カウチェーロは（樹木を）荒廃させる」というニュアンスも生まれたとの重要な指摘も行っている¹⁴。

新垣は、シリンゲーロとして自立するに当

たって、支度品が必要になったため、金を借りようとしたのだと推定したが、押川氏は、シリンゲーロにとって必須の支度品を以下のとおりにまとめている。「猟銃と弾薬、小斧（マチャディン）、ゴムの樹液を受ける缶（ティチェラ）、たらい（バルデ）、バケツ（プロコンデ）、山刀（マチャエテ）、保存食、塩、タバコなど」¹⁵。但し、これらを雇主から借りの場合も多く、それらは借金となり、収入から差し引かれることになった。

また、食料等の必需品やタバコ等の奢侈品は、1週間から10日に1回の割合でシリンゲーロの小屋にやってきて、ゴム塊を引き取る回収人が補給してくれるわけだが、それらも前借としてシリンゲーロの借金となった¹⁶。当然、売りつけられる食料やタバコは高額であったろうし、借金が嵩み、その返済のために再度ゴム林に入ることになる。

見習いを終え、1919年8月20日、新垣は「自分のセントロと定めたる比嘉加那の所へ移る」。その後数日間、大城（蒲）と共にまた病に伏せてしまったらしい。「病気にて困る」と書いていることからしても、シリンゲーロとして自立する前の新垣の緊張感や焦燥感のようなものがうかがえる。そして9月29日、上原徳明、大城（蒲）と共にポルベニールに行き、10月1日、「スアレス支配人に会って自分のクエンタ〔筆者注：cuenta、銀行口座のこと〕を開く」。そしてゴム林に入った新垣は、10月23日より、ゴム採取を開始した。10月16日、上原徳明と比嘉加那はエストラ

ダを取り換えて、上原は新垣の小屋に引っ越してきた。

翌1920（大正9）年1月、新垣のエストラダの内、手付かずのゴム木180本を上原が手伝うことになり、上原は新垣に50円を支払うとある。新垣は、特にポルベニールに入ってから、この辺り一帯に数多くいる同郷の沖縄人とよく協力している。

シリングーロとしての仕事は、（前号で述べたように）日給2円50銭～5円で、ペルーの砂糖キビ農園で就労するよりその倍以上の実入りがあったが、道具、必需品、タバコ等の奢侈品の準備、更にシリングーロとして日々、1週間～10日周期でやってくるゴム引き取り人が運んでくる食料等の前借等も嵩んでいった。

新垣がこのように多忙な時間を過ごしている中で、ペルーにいる従兄の多嘉山秀喜が亡くなったことを聞いた。更に5月12日には、増子馬作（ましこうまさく）という人物の使いで荒井という人物がやってきて、「マキシモ会社」との間の金銭を問いただしにきた。マキシモ会社とは、前号で述べた「マキシム・ロドリゲス（Máximo-Rodríguez）」というスペイン人の会社で、その辺りのゴム林と道路工事を請け負っていた会社であるが、新垣はそこから逃亡してボリビアに入ってきたわけであるから、新垣の名前をどこからか仄聞して、同社からの指令で、増子は、荒井を派遣し、借金返済を迫ったようである。8月7日には、増子本人も新垣のところに現れた。この増子への借金返済は、しばらく尾を引いたとみられる。

8月31日は、当時の大正天皇の誕生日、いわゆる天長節であり、比嘉加那のところで盛大なお祝いがあり、地元住民も参加した。その直前の23日には、比嘉は地元女性と結婚して家庭円満を築いたという微笑ましい記述もあった。この当たりが、新垣のシリングーロとしての絶頂期であったように思われるが、時代はゴム価格の凋落期を迎えつつあり、新垣のシリングーロとしてのキャリアもそう長くは続かなかった。（つづく）

¹ 日本人移住 100 周年誌『ボリビアに生きる』、ボリビア日系協会連合会・ボリビア日本人移住 100 周年移住史編纂委員会 2000 年 3 月刊行、203 頁。

² 日本人ボリヴィア移住史編纂委員会編『日本人ボリビア移住史』、1970、331 頁。

³ 佐藤氏筆写版も大塚氏の筆写版も「大城君との共同事業を止めシリングーロをやる決心をすてて」とあるが、ここは文脈から「シリングーロをやる決心をした」と解釈の方が自然だと思われる。

⁴ 地図の出典は以下文献 *Atlas Socioambiental de las Tierras Bajas y Yungas de Bolivia*, Editorial FAN, 2015

⁵ ここで、「セントロ（centro）：スペイン語で「中心」を指すが、エストラダの中心に位置する小屋のことを指しているものと思われる。

⁶ ここから派生した言葉でゴム採取人のことを「カウチャーロ（cauchero）」とも呼び、更には、文字通りゴム採取人という「ゴメーロ（gomero）」という言葉も使われる。

⁷ Córdoba, Lorena, “Estudio introductorio Esplendor y caída del auge gomero en Bolivia”, (Gamarra Téllez, María del Pilar, *Amazonía norte de Bolivia economía gomera (1870-1940), Bases económicas de un poder regional*. La Casa Suárez, La Paz, Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, 2018 所収)

⁸ 『ボリビアに生きる』、199 頁。なお、シリングーロがゴム林に入った後に真っ先に行う小屋について、同書に以下の記載がある。「シリングーロがゴム林に入ると、まず水の便が

良い場所を探して小屋を建てた。ヤシの木で柱を建て、その葉で屋根を葺き、チュチオと呼ばれるアシのような植物で壁を作った。そして木を打ちつけただけの堅いベッドを作り、作業用の土窯を設置すると、小屋が出来上がった。床はなく、土間の上での生活であった。」
(199 頁)

⁹ 同上、199 頁。

¹⁰ 同上、199-200 頁。

¹¹ 各写真の出典は以下のとおり。

①出典：『ボリビアに生きる』、203 頁（「リベラルタ 日本文化センター」提供の写真）

②出典：こうじや信三『天然ゴムの歴史 ヘベア樹の世界一周オデッセイから「交通化社会」へ』京都大学出版会、2013 年、166 頁。なお、この写真は、ヘベア種が東南アジアに移植され、プランテーション化された後にゴム木の持続性を重視した切り込み法「連続タッピング法」に基づく切り込み方法で、アマゾン地域での切り込み方法とは異なる旨は付言しておきたい。

③出典：『ボリビアに生きる』、200 頁。

④出典：『天然ゴムの歴史』、58 頁。

⑤出典：『ボリビアに生きる』、203 頁

⑥出典：María del Pilar, *Amazonía norte de Bolivia economía gomera (1870-1940), Bases económicas de un poder regional*. La Casa Suárez, La Paz, Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, 2018, p.343.

¹² 『ボリビアに生きる』、200 頁。

¹³ Córdoba, “Estudio introductorio Esplendor y caída del auge gomero en Bolivia”, p.30.

¹⁴ *Ibid.*, p.30

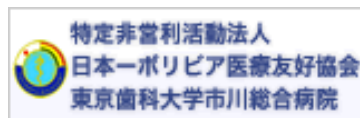
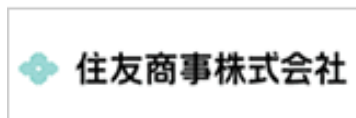
¹⁵ 『ボリビアに生きる』、199 頁。伊藤一男の聞き取りによると、これらの支度品を揃えるのに 2,000 円以上かかったとのこと（伊藤一男『明治海外ニッポン人』（PMC 出版、1984）、206 頁。

¹⁶ 同上、200 頁。

編集委員

椿 秀洋 杉浦 篤 細萱 恵子

◎日本ボリビア協会維持会員一覧◎



Copyright© 2002-2021

一般社団法人日本ボリビア協会
ASOCIACIÓN NIPPON-BOLIVIA

All rights Reserved

(本誌の全ての掲載記事、写真、図表などの複製、転載、改変は禁止されています)