

ベネズエラ大冒険

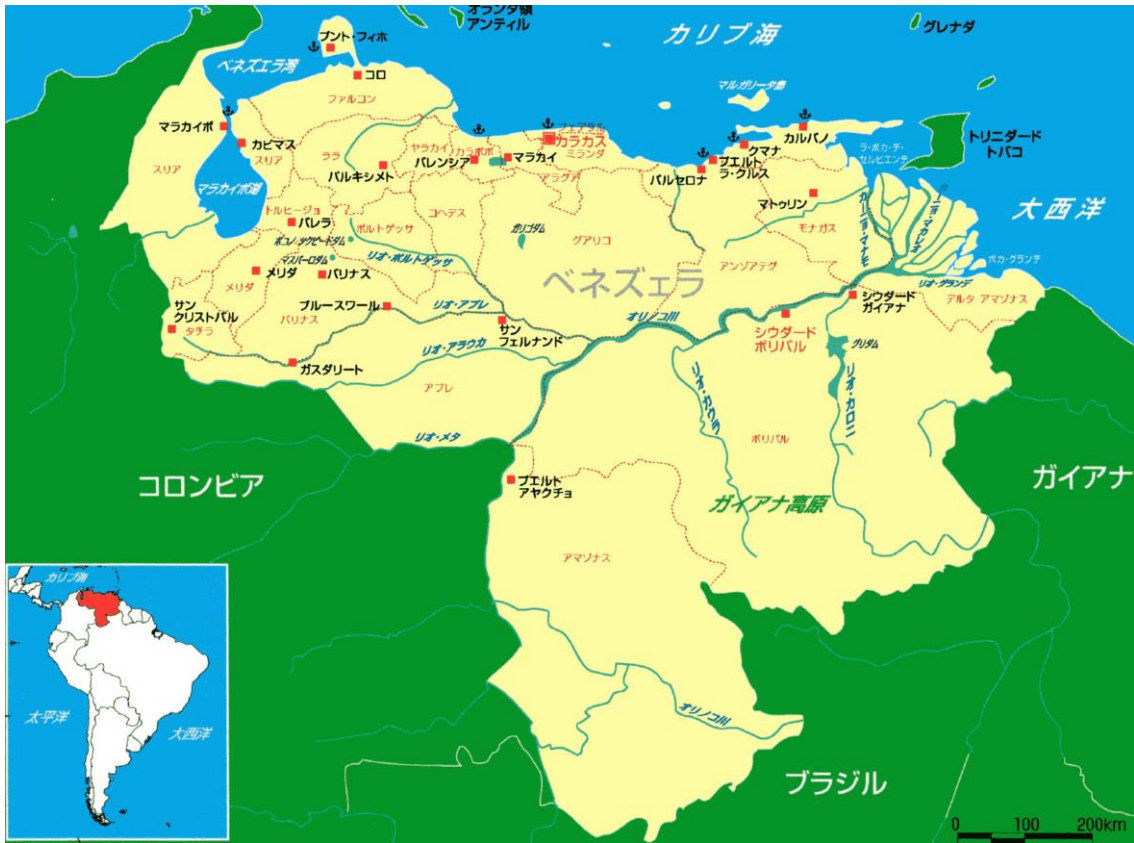


竹内 洋市

私が1979年3月から3年間JICAの水資源専門家として南米ベネズエラの環境天然資源省で勤務したことに始まり、今に至るまでの私のベネズエラに関連する活動の中で、ベネズエラ派遣JICA専門家会発足20周年記念誌への投稿記事では頁数の制限で書き尽くせなかった部分を追加した物語である。

カラカス着任からでの記事は私が執筆した国際協力サービス・センター昭和56年2月25日発行の中南米でのくらしヴェネズエラを参考にしている。

平成29年7月



ベネズエラの略図

目次

はじめに	3
1. カラカス着任から	5
1. 1 成田発 - カラカス到着	5
1. 2 住宅	6
1. 3 治安	6
1. 4 身代金目当ての誘拐	9
1. 5 水道事情	9
1. 6 水害と地震	11
1. 7 大気汚染	12
1. 8 電力事情	12
1. 9 交通事情	12
1. 10 子弟の教育	17
1. 11 医療レベル	18
1. 12 食事	19
1. 13 別送便の引き取り	20
1. 14 自家用車	21
2. 初勤務先での戸惑い	21
2. 1 勤務先	21
2. 2 語学学習	22
3. 家族旅行	23
3. 1 南米旅行	23
3. 2 一時帰国の立ち寄り旅行	26
3. 3 日本からベネズエラへの帰路	27
3. 4 カリブ海の船旅	28
3. 5 帰国時の立ち寄り旅行	28
4. 環境天然資源省での業務内容	31
4. 1 砂防ワークショップ	31
4. 2 水質汚濁対策セミナー	33
4. 3 水理研究者集会セミナー	33
4. 4 バレンシア湖総合開発計画	34
4. 5 その他	35
4. 6 帰国時の感想文	35
4. 7 帰国後のベネズエラとの結びつき	36
5 日本での新勤務先	37

はじめに

私のベネズエラとの関わりの最初は、1975年私がフランス政府の給費留学生としてパリ郊外のカッシュャンの寮に滞在していた時である。フランス語会話の勉強のため偶然出会った美人と雑談していたら、話し相手は水の専門家と云うことで住所を交換した。彼女の名前はマリア・ホセフィーナ (MARIA JOSEFINA DE LEGORBURU) さんと言ひ、水資源専門家でベネズエラから留学して来ているとのことでベネズエラとの関わりを持った。しかも、彼女は私が働くことになった環境天然資源省に勤務していた。彼女の住所は私達家族が住んだマンションの真向かいビルのマンションであった (写真A)。ただ、私が赴任する前年に彼女は外国人と結婚して外国に移住していた。

次のベネズエラとの関わりは、1977年の終わりか1978年初め頃、建設省国際課の海外協力官として専門家派遣を担当しており、玉光国際課長、土木研究所の大久保企画部長、国土地理院の辻課長をベネズエラにJICAの専門家派遣調査団として派遣することを担当することになったことから始まった。

その調査団の報告結果にもとづき、水資源と地図の長期専門家2名派遣が決定され、地図の専門家として細井 将右さんが、水資源の専門家として、私が1979年3月～1982年3月の2年間派遣されることになった。当初2年間の予定はその後延長され、1982年3月までの3年間となった。

この長期派遣以外の私のベネズエラとの主な関わりは、1984年に2回JICAの短期の河川専門家チームの一員として派遣された。

1988年～1989年までのJICAチャマ川流域防災計画調査の作業管理委員長を務めた。

1992年～1994年までのJICAアプレ川河川改修計画調査のチームリーダーを務めた。

1996年はベネズエラ派遣JICA専門家会発足のために働き、1999年12月～2000年4月までベネズエラ豪雨災害被災者援助募金活動を行った。

2000年4月にボランティア総勢14名で尺八、琴、三味線のベネズエラ



写真A 我が家から撮影した向かいのマリア・ホセフィーナさんが住んでいたマンションのビル

への邦楽の旅としてカラカスとメリダに演奏旅行を行った。

1996年11月から2006年3月まで博士論文「開発段階に応じた治水計画に関する研究 - ヴェネズエラの河川を例として -」を執筆した。

ベネズエラ環境天然資源省勤務中のカウンターパートであったホアン・ガルシアさんに2006年6月にカンタブリコの汽車の旅の途上でマドリッド会った時、オリノコ川、アマゾン川とラプラタ川の3川を舟運で結ぶ「川と川は人と人を結ぶ」という題名の本を読むことを勧められ、2014年5月にその本の翻訳を完了した。

2017年3月に日本河川協会の会報「河川文化」の特集「海外の川と文化」のオリノコ川を脱稿。

1. カラカス着任から

1. 1 成田発 - カラカス到着

1979年3月16日、建設省国際課に勤務していたため、派遣前事前研修は必要ないとのことで受講せず、出発の2日前まで通常勤務の後、妻・ちず子、その年の4月に4年生になる長女・さおりと1年生になる次女めぐみの私達家族4名、箱崎バスターミナルで見送りの方々と別れ（写真1. 1）、成田空港を出発した。当時、成田 - ニューヨーク間の直行便はなくJALのアンカレッジ経由で、アンカレッジ名物のうどんを食べ、出発と同じ日にニューヨークに到着した。

ニューヨークの空港では到着ロビーから入管の窓口へ移動中に長女が「ここはいやに外人が多いなー！」と言っていたことが思い出される。

トランジット用のニューヨークの安ホテル・レキシントンホテルの朝食の搾りたてのオレンジジュース、ベーコン入りのスクランブルエッグ、新鮮なミルク、焼き立てのパンケーキは家族が初めて味わう味で美味しいと言っていた。

雪が積もっていたこのニューヨークでのトランジットで2泊した。おかげで2001年9月11日のアルカイダの攻撃で崩壊したワールドトレードセンタービルの双子ビル、国連ビル、ブロードウエー等を家族で見学することができた。

私達はニューヨークで2泊したため、成田から到着したニューヨークのケネディー空港でのトランジットで8個の限度個数の大きな手荷物を自分達の手で運ぶのに苦労した。

同日乗り換えならJALは通関後、乗継便に手荷物を運ぶサービスするが、乗継便が同日でない場合、JALは手荷物の盗難の責任を回避するためと思われたが、乗継便に運ぶサービスをしていなかった。しかも、ケネディー空港の中でも、カラカス行きの乗継のPANAM便の搭乗ビルはJALの到着便のビルと異なっていた。さらに、私達家族は大きな8個の手荷物を持っているのに手荷物預かりがJALの到着便のビルの中にもPANAM便の搭乗ビルの中にもなく、荷物を持ってのトランジットの移動に苦労した。

ベネズエラの空の玄関口・マイケティア空港の税関検査は大使館から職員の出迎えがあり、8個の大型手荷物を持っていたが、容易に通関でき、空港到着から短時間で宿泊先のホテル・エルシドまでお送りいただいた。その道中、マイケティア空港からカラカス市までの車窓から見るランチョ（不法建築街）の夜景の美しさに感動した（写真1. 2）。



写真1. 1 箱崎バスターミナル（1979年3月16日撮影）

カラカス到着後の買い物は、妻が同一の派遣前のスペイン語の語学研修を3回受講し、最終会の研修では、最優秀のお墨付きを得ていたため到着の翌日から買い物で生活に支障を来すことはなかった。



写真1.2 カラカスの夜景
(出典インターネット:死ぬまでに見ておきたい!世界の絶景)

1.2 住宅

住宅は友人のJICA職員的美谷島 克彦さんの手配で出発前に、すでに栗林 拓司さんが捜してくれていたCARACASのプラサ・アルタミーラ広場近くのA-42, Edificio Monaco, Avenida San Juan Bosco, Altamira, マンション(写真1.3、1.4、1.5)に決めていた。



写真1.3 自宅A-42, Edificio Monaco

到着の翌日からでも入居できたが、大使館の到着後直ちに住宅に住まないで欲しいとの求めに応じ、ホテル・エルシドに3日間ほど滞在したが、時差に加え、部屋が狭く、暑苦しく、睡眠不足となり、マンションに転居した。



写真1.4 自宅5階のマンションで黄色の日除けのある下のマンション

マンションは170m²と広がったが、1967年7月29日の地震で傾いており、大きな窓を開けようとたら倒れそうになり、慌てて閉めた。当時は第2次オイルショックの頃で、物価は年30%の率で高騰していた。住宅の賃貸料金も高騰しており、JICAの住宅手当の変更も実勢に追いつかず、それでも安全を確保するため、JICAの住宅手当の限度額を5万円ほど越す、25万円に契約し、差額は半年間ほど自弁していた。

1.3 治安

JICAの住宅手当の限度額を越すマンションに自己負担金を追加して入居しても治安の安全は確保されなかった。カラカス到着70日後の5月29日午前9時半頃、女房が家を出て、午前10時半頃、買い物から帰宅すると、自宅に拳銃を持った強盗が入っていた。



写真1.5 自宅の横のアルタミーラプラサ公園

日本を出発する以前から私のフランス語のプーブラン先生から教えられていた世界共通の最も重

要な3単語、ラドロ（泥棒）、ソコロ（助けて）、フエゴ（火事）のスペイン語を繰り返し呪文のように家族で唱えて練習していたが、女房が買い物から帰宅し、泥棒と会って、拳銃を突き付けられた時、女房の口から出た言葉は日本語で「おばちゃん、おばちゃん」と言って隣のイタリア系移民（写真1.6）の方の家のドアを叩くことしか結局できなかった。



写真1.6 女房を助けてくれた隣の家族と私（1988年12月撮影）

ただ、訓練どおりに「ラドロ、ラドロ、ソコロ、ソコロ」とスペイン語で女房が叫んでいたら泥棒は拳銃で女房を脅していたので、驚いて、その場で女房は射殺されていたかも知らなかった。

盗難品は安物の金メッキの通称南京虫と言っていた女性用腕時計を含む金色に光るものすべてで、高価なプラチナの貴金属と銀製品は持っていかれなかった。今も心残りの品はパナマで購入した真っ赤なサンゴの対になったブローチとイヤリングで、その後、この対は東京の宝石店でも見たことはない。

強盗事件の後、1週間ほど女房は怖くて、怖くて眠れないと泣いていたが、私達家族は直ちに安全の確保される高級ホテルに移るための金の持ち合わせもなく、78歳の私の今日までの人生で私自身これほど困ったことはなかった。

その時、隣のマンションの方が大使館に連絡し、勤務中の私は大使館からの連絡で、直ちに帰宅したが、家から徒歩で10分ほどの大使館からは誰も家に来てくれることはなかった。

警察官は強盗の逃走後、間もなく4、5人来たが、コーラを飲むだけで全くなにもしなかった。警察官と女房の会話の通訳はベエズエラ人と結婚していた小谷さんにしていただいた。

助けを求めた隣人のお嬢さんの友人は、数日前に帰宅した時、突然ドアを開けて、部屋に入って行ったため、友人の自宅に侵入していた強盗が驚いて、発砲し、強盗に射殺されたとのことであった。

1980年10月14日（火）午前中に勤務先で、武装した護衛付現金輸送車が強盗に襲われ、環境天然資源省の職員の給与が私達の目の前で盗られ、1週間前後遅配になった。

私達のマンションの近くのマンションにお住いで親しくさせていただいた住友商事のカラカスの支店長の加藤 保弥さんは、私達の帰国後、カラカス市内を円形に取り囲むコーターミルと言う高速道路を走行中に車を停止させられ、高速道路外に誘導され、身ぐるみはがれ、追跡してこないように、運転手は致命傷ではないが拳銃で撃たれたと聞いている。

最近聞いた話では、1995年、カラカス日本人学校の英語先生をされてお

られた中野 俊子先生の家はローマス・デ・コリーナス・デ・ベジヨモンテのマンションの4階に住んでおられたが、ご主人・立彦さんが午後4時頃に帰宅した時、間違えて5階でエレベーターを降りられたら、偶然5階の501号のアパートから出てきた男二人に遭遇、501号のアパートに連れ込まれ、拳銃を持った居残りの空き巣強盗に脅かされた。財布、小切手帳と大切な身分証明書のセドラを盗られて、ネクタイで手脚をくくられて501号の寝室のベッドの下に放り込まれて困ったと聞いている。

偽の軍隊が機関銃を持って、銀行強盗をしたとか、これらのことはカラカスでは珍しいことではなく、一般にありふれたことであった。それでもベネズエラの友人の中にはアメリカのロサンゼルスやニューヨークなどの大都市の治安と比較してそれほど悪くないというベネズエラ人もいた。

私達夫婦はカラカスに住んでいた3年間にマンションの窓越しに夜間ピストルの撃ち合いを何回も見た。

私達は強盗に押し入れられた後、鉄格子のドアを以前からあるドアの前に増設したら、隣のマンションでは鉄格子付きのドアから電動の金庫の扉のようなドアに換えた。

私達のマンションのあるビルディングの周辺には、外国人が帰国に際して放置していった野犬が恐ろしげに徘徊しており、娘たちは怖がっていた。

JICAがアプレ川河川改修計画調査で供与した2台のランドクルーザーの内1台を1998年にガルシアさんがカラカス市内の交差点を徐行運転中に拳銃で狙いをつけられ、停車を命令され、乗っていた車を盗まれた。

CCSP-JPの最新調査「世界で最も暴力的な都市2015年」によると、世界で人口30万人以上の都市で起きた犯罪を調べ、ランキングにして世界で最も危険な都市のワースト50を公表している。

この調査では、中南米の惨状が改めて浮き彫りになった。まず世界で最も暴力的な都市は、ベネズエラの首都カラカス。人口330万人ほどのカラカスでは、殺人事件発生数が世界でも断トツの年間3,946件で、10万人中120人ほどが殺人で死亡していることになる。ちなみに人口1330万人の東京（カラカスの4倍）では、殺人事件は年間130件ほどだ。

2位はホンジュラスのサン・ペドロ・スーラ。2014年は最悪だったが、2015年はカラカスにトップの座を、光栄なことに、明け渡した。3位はエルサルバドルの首都サンサルバドルで、4位はメキシコのアカプルコ。5位はベネズエラのカラカス東方682kmに位置するマトゥリンだ。

1. 4 身代金目当ての誘拐

ベネズエラには身代金目当ての誘拐があり、1979年当時カラカス日本人学校が家の近くにあった時も子供達が学校の車で集団登校していたのは、交通事故防止対策のみならず、誘拐防止対策が含まれていた。

赴任直後に私の友人の大井 英臣さんの知人のお嬢さんが登校途中に誘拐未遂に遭い、日本に帰国されたと聞いた。

1992年JICAアプレ川河川改修事業計画調査中にアプレ県のコロンビア国国境に近い農場に小型飛行機で野鳥を見に行った米国人とカナダ人の観光客が農場に着陸と同時に誘拐され、保険会社と思われる広告主が新聞広告で連絡を取ることを求めている。ベネズエラでは大規模農場は小型飛行機用の空港を持っている。

1999年5月スペイン旅行中にマドリッドでベネズエラのカウンターパートであったガルシアさんの自宅に招待された時、ご両親がコロンビア国境に近いサン・クリストバル市で教えていた人が誘拐されていると聞いた。

2010年頃、アルバロ・ウリベ・コロンビア大統領はカラカス市内に隠れ住んでいたコロンビア・ゲリラの幹部をベネズエラ軍の将軍に誘拐させ、コロンビアに拉致した。拉致されたコロンビア・ゲリラの幹部は国際手配されていたにもかかわらず、チャベス・ベネズエラ大統領が保護していたと噂されていた。

1. 5 水道事情

カラカスでは1979年までは急激な人口増、盗水と時々水道本管が老朽化し破裂して発生する大量の漏水に伴う、水不足で1日3時間給水の日がよくあった。1979年末に新浄水場が一つ完成したため、1980年に入ってから断水は少なくなっていた。私達のマンションには地下に大貯水槽が設置されたいたため、短時間の断水でマンションの各室の入居者が不便を感じることはなかった。一日を超すような長時間の断水ではさすがに地下の大貯水槽の水も無くなり断水した。ただし、高級マンションやホテルでは給水車による水を購入し、貯水槽に溜めることで、断水を避けていた。

水道水質は良くなく、日本人は水道水を飲料用には使用せず、ボテージャと言う大きな瓶に入った水を購入して飲料用に用いていた。現地の人はかなりの人が水道水を生のまま飲んでいて、日本人には水道水を洗浄水としてのみ使用し、料理には一切しない人もいたが、お茶、コーヒー、味噌汁、吸い物を除いたものには使用する人もいた。

水道水を風呂場のお風呂の水槽に入れると、水槽の底に黄色の微粒子が沈殿するため、入浴はシャワーで済ましていた。旅行中のホテルや帰国時に日本で清浄な水で

入浴すると心休まる思いがした。

カラカス市の水道水源は市内の中央を流れる流域延長72 km、流域面積655 km²のガイレ川（写真1.7）の源近くの蝶の形をしたマリポーサ池を当初利用していたが、終末処理のしていない生下水排水の流入で池の水質が汚染し、汚泥物質の流入で池が埋没して、池はかなり以前から使用不能となっていた。

当時は、ガイレ川の本川の流路延長272 kmのツイ川から取水（写真1.8）していたが、1994年10月取水地点に隣接する沈砂池を訪れた際、沈砂池の排砂板が何年も動かしていないかのように排砂板の上に木の枝が伸びていた。ツイ川がカリブ海に流入する地点・河口（写真1.9）ではツイ川の河川水質の汚染が明確に確認できる。

1969年完成したカラカス南方60 kmに位置するオリノコ川支川ガリコ川の湖面積70 km²、貯水容量15.4億m³のカマタグアダムから16 m³/s 取水することができた。



写真1.7 ガイレ川のカラカス市内セントロ・プラサ付近 (wikipedia)



写真1.8 ツイ川から貯水池への取水ポンプ



写真1.9 貯水池の上に枝が伸び、除塵機を運転していない証



写真1.10 ツイ川河口、カリブ海に流入する地点、河川水質の汚染が見える (インターネット)



写真1.11 カマタグア貯水池 (インターネット)

1. 6 水害と地震

1. 6. 1 水害

ベネズエラは、1999年12月15日から16日にかけて歴史上前例のない水害に襲われた。被災はカリブ海沿いの東西方向約1,000 kmに広がった地域8県に及んだ。政府は特に被害の甚大な首都カラカスを含む5県に非常事態宣言を布き、3県に警戒宣言を布いた。最も激甚な被害を被った県はカラカスに隣接するバルガス県で、その県内でも国際空港のあるマイケティーア、その東に位置するラ・ガイラ、マクートと言った海岸に面した都市の被害が最も大きかった。

この地区では川の氾濫、斜面崩壊、土石流で街の家屋を破壊され、道路を寸断され、橋を通行不能にされ、カラカスはじめ隣県との交通が途絶され、飲料水、食料にも事欠くようになった。同年12月22日の新聞では死者30,000人、行方不明者7,200人と発表された。このベネズエラの水害は紛れもなく「今世紀世界最大」クラスの1つと言える。

この水害の原因は、ベネズエラのコロンビア国境からカリブ海沿いに東に延びるアンデス山脈の延長の北側とカリブ海に挟まれた被災地域は乾燥地帯で野生のサボテンが自生しているところに、年間総降雨量に近い450 mmが2日間に降ったことである。

カラカスはカラカス溪谷の自然林の谷や小河川を埋めて、宅地造成や道路建設を行った街である。雨水路は整備されておらず、排水能力が不足していて、雨が降れば、至る所で道路が川のようになっていた。

雨水排水路の排水能力が不足していたため、雨が降ると道路は頻りに雨水排水路になり、街の中心を流れるガイレ川は氾濫していた。ガイレ川の中流部のセントロ・プラサ付近（写真1.7）の氾濫が激しかったため、写真から判読できるように洪水流量を多く流すために、河岸をコンクリート張りにした。その結果、1980年9月の出水では、その下流の橋梁のある狭さく部で以前は安全に流下していた洪水のピーク流量が増大し、もっと大きな氾濫が発生し、カルフォルニア・スール地区では10数人の死者が出た。

下水は合流式で下水専用管はなかった。言い換えれば、大雨が降るごとに下水汚水が道路にあふれていた。それをほとんどの人が知らなかった。

1. 6. 2 地震

ベネズエラには地震がある。1967年の地震ではカラカスの我が家の周辺

のビルが倒壊し、400人近くが家の下敷きになり、死亡した。我が家のマンションはその地震のために傾斜しており、大きな窓を開けると倒れてくるようになっていた。

1. 7 大気汚染

カラカスは東西20km、南北10kmの渓谷の中に造られた街であり、風通しが悪く、ビルからのごみの焼却による排気ガスと自動車の廃棄ガスにより、大気汚染が進んでいた。その大気汚染対策として、新築のビル内でのごみの焼却は禁止、自動車の運転規制として、ディアデ・パラダ（運転禁止日）があり、車の運転が規制されていた。

私の咳が出だした1979年6月頃から、日本から龍角散を持ってきてもらい、その粉末の薬を飲むまで、数カ月間咳が続いていた。

1. 8 電力事情

当時の電力事情は良く、電線は地下に埋設しており、家庭電力は110ボルト、60サイクル、工業用電力は220ボルト、60サイクルであった。電気料金は4人家族で料理、シャワーまですべて電気で行って、15,000円程度であった。ただ、期限内に料金を払い込まないと、一遍の通告もなく送電を止められた。

1. 9 交通事情

1. 9. 1 カラカスメトロ

カラカスメトロは1983年1月に1路線8駅で供用を開始した。1978年に着工し、2006年までに4路線が完成した。2016年11月現在、サービス区間延長54.1km、46駅が図1.12のように使用されている。

筆者がカラカスに住んでいた頃、「フランスのディスカール・ディスタン大統領がカルロス・アンドレス・ペレス大統領に直接電話してフランスの企業の手で事業が進められることが決定した。日本は伊藤忠を幹事会社として競争していたが敗退した」と聞いた。

ただ、筆者の判断では、フランスは大きな技術協力の一環としてカラカスの都市改造を含む都市計画、日本のJICAのような組織を利用して、多数の専門家派遣、研修員受け入れを行い、国全体で地下鉄事業獲得に取り組んでいたように思われる。大統領から大統領への電話一本で事業を獲得したわけではないと思われる。フランスの大統領からベネズエラの大統領に電話を掛けるよう

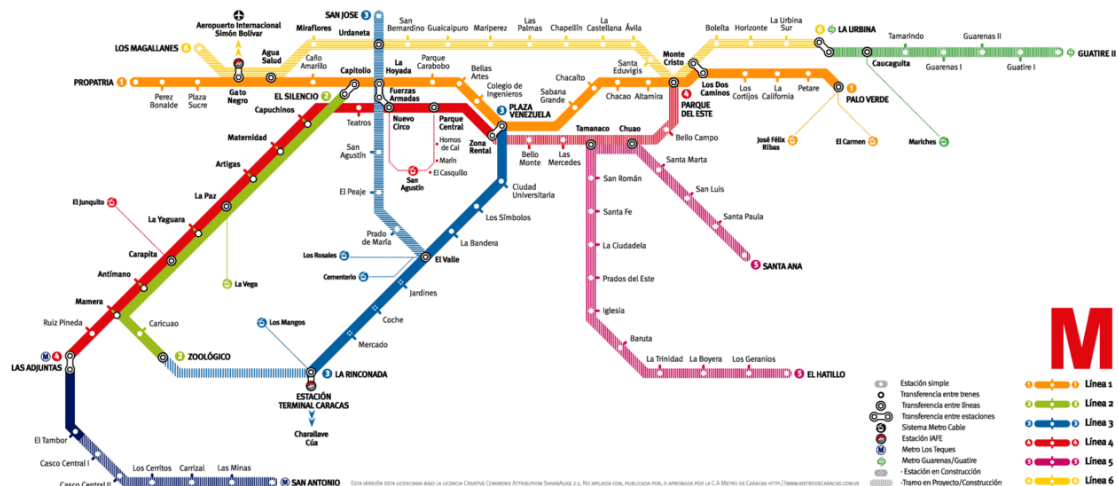


図 1. 12 カラカス地下鉄網

に働きかける巨大な組織とその動きが重要であった。

地下鉄工事の施工方法も日本では24時間通行を確保しながら行うのにかかわらず、カラカスでは日本の銀座の中心に相当する場所の交通を5年間全面的にストップさせ、全断面掘削する工法（写真1.13）を取って工費を安価にしていた。

1. 9. 2 一般的交通事情

(1) 交通機関

筆者の住んでいた当時1982年までは、鉄道はプエルト・カページョ～バルキシメート170km間の単線しかなかった。道路と航空が内陸交通機関の主要部分を占めていた。遠距離旅行には一般には定期航空便、バス、乗用車を利用する。小型飛行機およびその空港網が全国的に発達しており、政府高官ならびに大会社の重役はこれを利用していった。カラカスおよび地方主要都市内に於ける交通機関はバス、タクシーの他にポルプエスト（写真1.14）という便利な乗物がある。遠距離旅行では飛行機バスに乗る時、乗用車で旅行する場合、道路上のいたるところで身分証明書の提示を求められる。パスポートあるいはセドラという身分証の携行が必要であった。

(2) 航空機

カラカスと主要地方都市を結ぶ国内航空は整備されていた。航空券は国内便の場合、たとえ予約してあっても搭乗のリコンファームを外国旅行と同様



写真 1. 13 カラカス地下鉄の工事現場、写真中央は筆者の長女

に行く。外国旅行する場合は飛行機出発の2時間前に、国内旅行では1時間前に空港に行かなければ予約は無効となる。

当時は、ベネズエラは石油景気に沸き、年率30%に近いインフレのため、外国で買い物をすると国内で買い物するより割安で購入できるため外国への買い物目的の旅行者が多かった。外国旅行の場合、オオバー・ブッキングで出発の2時間前にチェックインしようとしてもできず、パスポートに航空券と5,000円相当の100ボリバル札を挟んでカウンターに放り込むと、搭乗券が追加され挟まれて放り返えされるとか、出発予定の1時間前に満席で、搭乗予定機が飛んで行ったこともあった。

筆者が搭乗したマルガリータ島 - カラカス間の国内便の飛行機では操縦席に定員外の名の美人女性を乗せて飛行した。2017年3月25日のJALのパリ発成田行きの飛行機では、離陸後、乗客が1名多いのに気が付き、パリ空港に引き返し、乗客1名を下ろし、再出発したため、遅れが生じたとテレビが報道していた。

(3) 交通規則、交通事情

ベネズエラでは車両は右側通行で車検はない。交通道德は特に悪く、週末の酔っ払い運転が多く、方向指示器を出さずに急に曲がったり、方向指示器を反対方向に出して曲がったりするので交通事故は異常に多かった。

交通事故にあったら車をどんな場所でも、たとえ、高速道路の真中でも動かさず電話番号167のトランシットに連絡するか巡回している交通警察がくるのを待つ。現場を保存して警察の証明をもらわないと保険金は支払われない。あ人身事故を犯せば直ちに留置される。車の盗難は多く、屋外駐車のみならず車庫に入れてあるものまでしばしば盗まれていた。

1992年筆者がJICAのアプレ川河川改修計画調査に従事中に、ホテルに置いておいた業務用のトヨタのランドクルーザーが盗難に遭った。その数年経過後、その時のカウンターパートのガルシアさんは小型のトヨタのランドクルーザーを運転走行中に拳銃を突き付けられ、停車させられ、車を盗られた。

(4) デーイア・デーパラダ

カラカス市内ではディフ・デ・パラダといい救急、公用、外交官の車を除く、すべての車は毎週1日、国の祝祭日を除き、朝の7時から夜の8時まで通行を禁止されている。

通行禁止日は車の登録番号の末尾によって異なり次のとおりである。

月曜日	1と6	火曜日	2と7
水曜日	3と8	木曜日	4と9
金曜日	5と0		

罰金は200ボリバルである。

(5) バス

カラカス市内のバス運賃は1～0.5ボリバールである。

行先および運行地区はバスの前面および横に地区名で書いてある。日本のように定まった駅および駅名はないが、イタリアのローマ市内のようにだいたいのバスストップの位置は決まっていた。

カラカスからの遠距離バスの発着場はヌエボ・シルコ (Nuevo Circo, Avenida Vicente Lecuna) である。

(6) ポルプエスト

小型バスで10人～18人ぐらい乗れ、どこでも停る便利な乗物である。行先、通過地は地区名でフロントガラスのところに示してある。カラカス市内の料金は乗車距離によって異なり1(50円)～2ボリバールである。



写真1.14 ポルプエスト

1.9.3 運転免許、ガソリン代、盗難保険

(1) 運転免許

国際免許証あるいは日本の国内免許証からのベネズエラ免許証への書き換えはできない。従って、1年以上の滞在者は外交官を除き運転免許試験を受けることが不可欠となる。国際免許証の有効期間内であれば実地技術試験は免除される。筆記試験の解答はスペイン語による記述式であるため一般日本人の合格は不可能に近い。免許証の有効期限は5年であった。

(2) ガソリン代

ガソリンは安く、生産コストを割って販売されていた。

スーパーガソリン 1リットル 0.35ボリバール

レギュラーガソリン 1リットル 0.25ボリバール (12.5円)

(3) 盗難保険

自家用車の盗難保険実質的に掛けることができなかった。インフレーションが年約30%近く進行しており、保険契約時には車の購入価格以上の保険契約はできず、車購入後と車の盗難後から保険金請求手続き、保険金受け取りまでの期間中の車の値上がり分が保証されず、盗難された車と同等な車を購入することができなかった。

1. 9. 4 通信、運輸

当時は、現在のように電子メールやスカイプと言った通信手段は使えなかった。赴任当時の私の通信手段は郵便のみであり、ベネズエラから日本は10日前後で届いたが、日本からベネズエラは不確実で早ければ2週間、遅ければ1年後であった。

電話は高価で高過ぎ、時差が13時間あり、使用できず、テレックスを使用した。そのテレックス利用は環境天然資源省の電話交換機の保守に入っていた沖電気の方をお願いした。沖電気の方が環境天然資源省の担当から日本との連絡を同省のテレックスを使用しないように注意を受けた後は、日本の銀行の駐在員のテレックスのお世話になった。

1979年7月7日から女房が風邪を引いている中、7月12日に電話局・CANTVから何の警告なく、電話が切られた。当日の新聞で電話料金の滞納者の電話は一斉に切られたことを知り、家主に連絡すると、電話料金は滞納していないとのことであった。翌日、家主が持参してくれた支払い証明を持参して、電話局の窓口と交渉すると、直ちに繋いで欲しいなら、支払い証明にある同額の金額をその場で支払えとのことで、支払った。この手続きに暑い日に半日かかり、風邪を引き、40℃を越す熱が2週間続き、その回復にその後1ヵ月半ほどかかった。

その後、電話は通じたのは2重払いをした1週間後であり、2重に支払った料金は返還されることはなかった。

(1) 郵便物

郵便事情は大変悪かった。あまりにも事故が多いため、ベネズエラ・日本間の書留便は中止になっていた。現金送金は当時も今もできない。小包、貴重品の入った郵便物は届かないことが頻繁にあった。手紙の発送にあたってはかならず郵便局まで持って行く。ポストに入れると永久に日本へ発送されないこともある。小包の所要日数は盗難の多いこともあって全くわからない。手紙については航空便でカラカス・日本間が平均10日間、日本・カラカス間は平均2～3週間、少し悪いのはたまには半年、1年というのもあった。従って、重要な郵便物はコピーをとって一週間ほど日をおいて再度出すことが望ましかった。小包は1キログラム以内なら小さな郵便局でも取り扱った。郵便物の集配を行う大きな郵便局では10キログラムまで受け付ける。私書箱は個人の場合、特に設ける必要はないが地区により配達人がいないところでは持つ必要があった。小包と重い印刷物は配達されず到着案内の葉書を持って郵便局に引き取りに行った。

(2) 電話

カラカス市内の電話局の交換台は保守が悪いため一度掛けて話し中のコー

ルサインあるいは呼び出しのコールサインが聞こえて相手が出ない場合でも3回ほど掛け直して見る必要があった。市外電話は回線が少ないため日中は非常に掛かりにくかった。

国際電話はカラカス市内では局番によって日本に直接かかるところとかけられないところがあった。直接日本へ掛けるダイアルの回し方は例えば東京の場合0081-3-706-5481というように日本の地域コードの最初の0を落して掛けた。国際電話の申し込みは122番であるが日中はほとんど交換手が出なかった。料金は期限内に払わないと電気同様なんの通告もなく切られた。

(4) テレックス

ベネズエラではテレックスが発達していて各官庁、大企業ならびにその出先機関ではテレックスを持っていた。

電話連絡できない時に代用した。テレックスを持っていない人は次のところで国の内外へ申し込みができた。

Oficina Publica de Servicio Telex Internacional、Centro Praza

(5) 電 報

電報はカラカスでは8郵便局で受付けていた。

1. 10 子弟の教育

(1) 日本人学校

カラカス日本人学校は1975年11月1日に日本大使館付属学校として設立された。筆者が到着した1979年4月時点では、筆者のマンションのあるアルタミーラ地区の隣のカスティジャーノ地区の借家で授業が進められていた。

その校舎における最後の運動会で宣誓を行う小学一年生の次女のめぐみ（写真1.15）。

1980年4月から次の新校舎で授業が行なわれた。

住所：La Carretera Union, El Otro Lado, Parcela Miento “Juan Garcia”

教育課程は小学、中学、補習の3課程があった。小学部と中学部は月曜日から金曜日まで授業が行なわれ、教師15名、生徒120名であった。補習課程は、平日はインターナショナルおよびベネズエラの学校に通学する生徒を対象に、国語のみ土曜日午前中に教えていた。その生徒数30名であった。生徒の送迎は全日制と補習科ともスクールバスが行っていた。スクールバスのサービス地区には制



写真1.15 運動会で宣誓を行う小学一年生の次女めぐみ

限があり、住居選択に当っては学校と相談する必要があった。

新校舎建設資金として日本人学校の入学と転入には学校債の購入が義務付けられていた。卒業と転校の際には払い戻されていた。インフレが年

30%近くであったため、学校債を当初購入した人達が実質的に多額の負担をすることになった。

1. 11 医療レベル

ベネズエラの医療機関は大使館を含む日本人間の情報では家族が安心して信頼してかけられる病院、医院はなかった。1979年7月14日から22日まで私は体温が毎晩40℃近くになり、朝方には38℃に引き、尿はビールビンのような色をしていていた。持参した家庭の医学の本から判断すると、肝臓が悪いようにも判断されたが、医者に見てもらおうのが怖くて、高熱が出れば、尿はビールビンのような色になると言う女房の言葉を信じて医者にかからなかった。

それは、当時ある商社のカラカス駐在員子供さんは肝臓が悪いのに医者でかぜと診断され、間違った投薬を受け、お亡くなりになった。その家族はショックで予定を変更し、直ちに帰国されたと聞いていたからである。

私は熱が平熱に戻ってからも、1ヵ月半ほどは歩くと腰がふらつき、体がだるかったので運動量を減らし、勤務先では昼食を早めに取り、昼寝をし、自宅での夕食後も軽く寝て、睡眠時間をできるだけ多く取るように努めて体力の回復を図った。

歯が痛くなり、大使館の紹介の歯科医に行き、見積もりを取ったら歯周病で治療に約200万円かかるとのことで、JICAに承認を求めたところ、認められないとの回答があった。そこで、歯の治療は痛みを解消するための神経を抜くだけの処置をカラカスで受け、歯周病の治療は帰国後の勤務地・新津市・現在の新潟市で受けた。

この私の1件が、家族4名がカラカスに3年間いる間に医療機関にかかった記録である。

当時42歳の私は1980年の日本人学校の運動会で各人が200m走るリレーに参加し、転倒し、その後、めまいがし、吐き気がして、苦しくて家族と一緒に昼食を食べることができなかった。私の前に走った人も何人も転倒しており、転倒したのは歳の性で、体のみが先に出て、足が付いてこないと思っていたが、実際は、日本人学校の標高が高く、気圧が低かったため、倒れた人は皆貧血になっていたことに気が付いた。

カラカス郊外の標高の高いところに位置するコロニアル・トバールと言うドイツ村に観光に行った時、女房は貧血を起こして苦しくて、やっとのことで家族の夕食を作ったが、食事をすることはできなかった。

1. 12 食事

我が家の朝食のパンは近くのパン屋で毎朝買っていた1ポリバール・50円で5～6個ある日本では食べたことがないような美味しい焼き立てのパンであった。

家の夕食は女房の手料理の美味しい和食を食べていた。女房の手料理は知人の間で人気があり、巨人の与那嶺 要さんと土井 正三さんが阪急で活躍していたマルカーノを頼ってスカウトに来た時、アビラ亭と言う大使館の料理人をしていて人が経営していた日本料理より我が家の女房の手料理が美味しいので食べさせて欲しいと言って三井物産の調理師の免許を持った箕浦さんの紹介で食事に来られたことがあった(写真1.16)。その代金は娘2人への2個のお二人のサイン入りのボールで、今は巨人フアンの孫2人が持っている。



写真1.16 巨人のスカウトの与那嶺さんと土井さんと一緒に

女房の手料理による自慢の日本食でアントニオ・エスクラペス総局長家族始め多くの環境天然資源省の職員を家に招待して歓待し(写真1.17)、懇親を深めた。エスクラペス総局長は働きながら高校と大学を卒業し、米国に留学し、英語も話せ、JICAの高級研修員として、来日し、現在は米国のラスベガスに住んでいるが、1979年から今に至るまで文通を続けている。



写真1.17 エスクラペス総局長家族と一緒に

ベネズエラには私が勤務していた環境天然資源省にも実習生が勤務しており、給与を受け、夜間大学でなく、普通の昼間の大学を卒業するシステムが存在していた。

ベネズエラの一般のレストランの料理は美味しいのですが、一度家の近くの給与相応のレストランで日曜日に昼食をしたら子供達は不味くて食べられないと言い、その後、3年間我が家では家族で外食をしたことはなかった。



写真1.18 私に軽くキスをしているのがバルバラ、左端で笑っているのが友人のガルシア

昼食は毎日役所の近くのバルバラと言うイタリア移民の女性が経営するチュアオと言うイタ

リア料理店（写真1. 18）で食べていた。その店は米国で働いていた局長秘書のオリビアさんに昼食をご馳走するというで紹介してもらった。お店で、スペイン語のメニューの読み方、注文の仕方、チップの払方を教えてもらった。日替わり定食は前菜、メインディッシュ、デザートとコーヒーで味は大変美味しかったが、ただ、物価が高く、昼食10ボリバー、チップ1ボリバー、日本円にして550円は当時の私として割高感があつた。

1. 13 別送便の引き取り

出発前の1979年2月16日に船便の別送便は世田谷の自宅から発送し、航空別送便は3月12日に自宅を発送した。私達家族がカラカスに到着した3月18日以前に、船便の別送便はラ・ガイラ港に、航空別送便はラ・ガイラ港に隣接するマイケティア空港に到着していた。それを大使館は知っていて、航空別送便は直ちに引き取れたにもかかわらず、直ちに引き取らず、到着後1ヶ月後に引き取ったため、多額の保管料を支払わされた。

船便の別送便は担当アタッシェが一時帰国中の間、無税による関税事務がストップし、荷物の引き取りに約半年間かかった。税関手続きが終了した時点ですでに保税倉庫での保管期間を超え、競売手続きに移行する段階であったが、大使館から手紙を出して、競売は中止になった。ただ、船便の別送便の引き取り時には、引き取りを止めるかどうか判断を迫られ程莫大な保管料を徴収された。多額の保管料を支払い、引き取った船便の別送便の中の食料品、特に、味噌は長期間熱帯の海岸の倉庫に放置されたため、高温による変質で食べられない状態になっており、廃棄した。

空港や港から別送便の引き取りに大使館の車を使用したのも、その車のタイヤが減るので迷惑すると大使館に言われた。

赴任当時、大使館の巡回医療班の診療を商社やメーカーの駐在員は受けられたが、JICA専門家は受けることができなかった。このことは、1年後JICAに申し入れることにより改善された。

当時のJICAのベネズエラで働いていた専門家に対する大使館からの支援はこのよう状況であった。

2013年1月のアルジェリア人質事件で被害者を出した日揮で働いていた高校の同級生の渡辺 敏さんは以前アルジェリアのプロジェクト業務に従事した時は、契約事務だけでなくいかに当該プロジェクトチーム全員の自国並みの生活環境をアルジェリアで維持できるように努める業務をしていたと同窓会で言っていた。

1. 14 自家用車

私はカラカスで働いていた3年間自家用車を所有していなかった。

ベネズエラの車は品質が悪く、新車より1、2年使いこなした車の品質の方が良く、価格も高価であった。しかも、当時は第2次オイルショックの頃であり、ベネズエラのインフレ率は年30%程度であり、車の価格も日本で買うより相対的に高く、準備していた所持金では新車はおろか、中古車でも使用に耐える車は購入できなかった。

JICAから車をベネズエラ政府に供与するので、その車を私の勤務期間使用し、帰国時にベネズエラ政府に渡すように言われたが、ベネズエラ政府は車の無償供与を受ける必要はないので、税関での免税手続きはしないとされた。

ベネズエラでは飲酒運転多く、私自身運転に自信が持てなく、私の業務手当は運転手を雇うほど高い給与ではなかった。仮に、JICAから車の支給を受け、自分で運転していたら交通事故を起こしていた可能性があった。

チュアオにある環境天然資源省への通勤は、ポルプエストと言う10人乗りの相乗りの車で自宅のアルタミーラから勤務先のあるチュアオへの反対方向にあるカラカスの都心のチャカイトに一旦行き、そこで役所の送迎バスに乗り、通勤していた。

2. 初勤務先での戸惑い

2. 1 勤務先

勤務先所在地は住宅のあるアルタミーラ地区からカロッタ空港を隔てた反対側のチュアオ地区の Torre Diamen, Redoma de Chuao, Chuao (写真2. 1) にあった。

到着の翌日、光川アッタシェに同伴されて、勤務先で着任早々のマチュウテ水資源新局長とガバルドン前局長に紹介された。

その後、両氏ともJICA研修で来日し、現在に至るまで電子メールとクリスマスカードでの連絡が続いている。

特に、マニユエル・マチュテからは月に数回の頻度でエンジェルの滝の風景(写真2. 2)など各種情報が電子メールの添付2ファイルで送られてくる。

アダルベルト・ガバルドンは後に1992年環境天然資源省大臣となり、マニユエル・



写真2. 1 赤色の文字が書いてあるのが勤務先のトーレ・ディアメンの建物、その上は空港

マチュテは1999年12月のベネズエラのカリブ海沿岸の5万人とも6万人ともいわれる死者を出した大洪水のベネズエラ全体の降雨量について取りまとめた責任者となった。

ベネズエラでは政権交代があり、ADICO（アディコ）のカルロス・アンドレス・ペレス前大統領からCOPEI（コペイ）のルイス・エレラ・カンピンス大統領に私の赴任直前の3月12日変わった。それに伴い勤務先の役職者は大幅に移動した。私の派遣要請を建設省の玉光国際課長を団長とする3名からなるJICAの派遣事前調査団と協議して専門家の派遣要請を提出した環境天然資源省計画調整総局水資源局のガバルドン局長はマチュウテ局長に変わり、マチュウテ局長は辞令が出て、着任したばかりであった。

マチュウテ新局長はこの時「私を受け入れる意思はない」と言った。私は戸惑い、途方に暮れた。もし、1年間待っても仕事がなければ、要請の任期2年を待たず、帰国しようと考えた。

結局、着任半年後から、インフラ総局調査設計局で勤務することになった。

この局で最も美人だったのは筆者と一緒に働いていたグローリア・クレスポ技師であった。一昨年3月にマチュウテさんに彼女の様子を聞くと「昔の写真（写真2.3）ほど若くはないが今でも大変美しい」との回答があった。

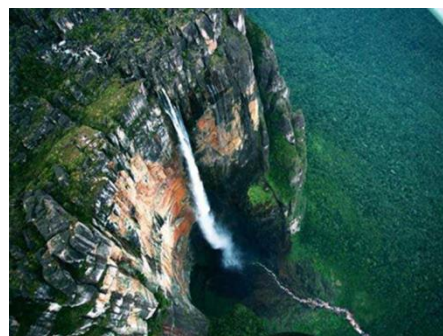


写真2.2 エンジェルの滝
TEPUYES EN VENEZUELA から



写真2.3 グローリア・クレスポ
技師

2.2 語学学習

この仕事がない間に、仕事は何もせずに帰国することになってもスペイン語のみは話せるようになって帰ろうと決意した。語学力を付けるためにCVA（セーバーアー）と言うスペイン語でスペイン語を教える語学学校に毎日午前8時から10時まで7ヶ月半通い、修了証書（写真2.4）を授与された。このコースは6ヶ月コースであるが、病欠して1コース重複して受講したため、修了するのに1ヵ月半多くかかった。ベネズエラに派遣されたJICA専門家でも、この修了証書を持っている人はほとんどいない。

CVA（セーバーアー）は正式には Centro Venezolano



写真2.4 セーバーアー修了証書

Americano と言い、スペイン語会話の学校としては、カラカス在住の日本人の間で最も評判が高かった。1クラスは10人前後の少人数で編成され、授業時間は1日2時間であった。

仕事の無かった期間、毎日の昼休みは環境天然資源省職員のスペインカルタ（写真2.5）遊びのカモとなり、残りの勤務時間はCVAの予習復習と英語とスペイン語の新聞を読んだ。職場で知り合った職員を自宅に招待し、日本の風景のスライドを見せることで、語学力を付け、友達を獲得することができた。

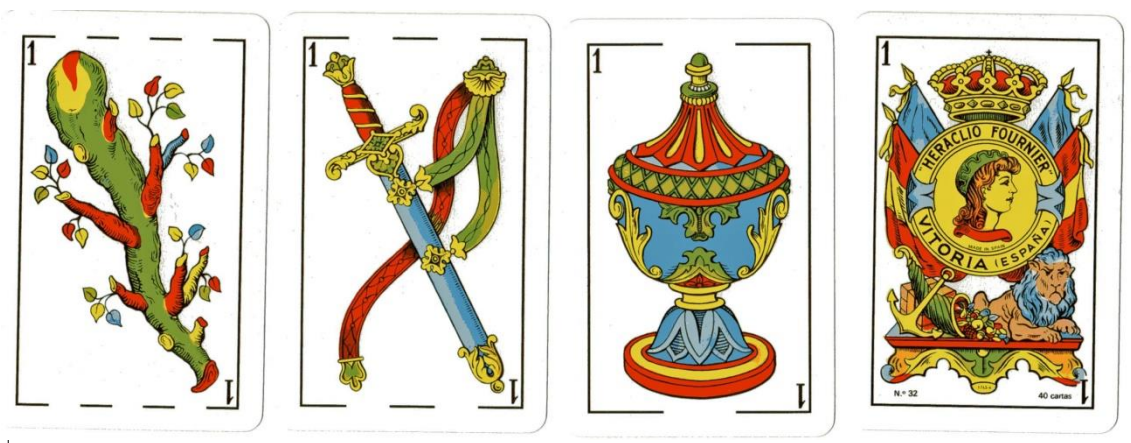


写真2.5 スペインカルタ

3. 家族旅行

私を除く家族3名は私とのベネズエラへの赴任同行が初めての海外旅行であったが、赴任旅行途上のニューヨークへの立ち寄り、最初のクリスマスの南米旅行、一時帰国時の帰路のメキシコとロサンゼルスへの立ち寄りと往路のナイアガラ滝の観光、カリブ海の船旅、帰国時のサンフランシスコへの立ち寄りと私達家族は南米と北米の多くの観光地を大旅行する機会を得た。

3.1 南米旅行

1979年12月23日カラカス発のリオデジャネイロ着の飛行機に乗り、22日成田発のJALパックの南米一周旅行に24日にリオデジャネイロで合流し、リマまで同行し、リマから一行がロサンゼルスに出発する時に私達は分かれて、リマからカラカスに帰る予定で、航空運賃は含まない、宿泊と観光案内のみの契約を日本航空とした。JALパックの南米一周旅行は成田発、ロサンゼルス、リオデジャネイロ、サンパウロ、世界3大の滝のイグアスの滝、パラガイ、ブエノスアイレス、リマ、クスコ、インカの遺跡で日本でも最も有名な景勝地・マチュピチ、クスコ、リマ、ロサンゼルス、成田着であった。

旅行期間がクリスマス休暇期間中で当時は第2次オイルショックの頃でベネズエラは景気が良く、海外旅行をする人が多く、ダブルブッキングが多く、搭乗機の席の予約が大変難しい状況であった。当時はオーバースタッキングが多く、席を予約していても、搭乗手続きの際、行列ができ、パスポートに航空券と100ポリバル札を挟んでカウンターの奥に投げ込まないと搭乗券が確保できないとか、搭乗予定機が出発予定時刻の1時間前に満席となり、空港を離陸していたことがあった。

全コースの航空券は私達のマンションの1階で営業していたエージェンタから購入したが、席の予約がとれたのは、カラカス - リオデジャネイロ間のみであった。ただ、リオデジャネイロ以降は、予約なしで、リマ - カラカスがリマ - ボコダ乗り換え - カラカスに変更になったのみでカラカスに帰着できた。これは日本航空の要請でJALの協力現地エージェンタが大変努力された結果と感謝している。

その南米一周旅行最初の12月23日、ベネズエラのバリーグ航空で午前10時カラカス発のリオデジャネイロ行きの航空機に乗るため、搭乗手続きを終え、搭乗口で並んで待っていると、午前10時頃、突然、搭乗口の行き先の表示がローマ行に変更となり、ローマ行の乗客を乗せ、目の前で離陸していった。当時、国際会議がカラカスで開催され、VOPのローマ行の便を優先させたためと推測している。

搭乗機を待つ間正午頃、昼食が配布されたが、夕食が出されたのは、午前零時頃リオデジャネイロ行きの飛行機が離陸して安定飛行に移ってからであった。子供達は航空機に搭乗後、直ちに空腹より睡魔に勝てず、深い眠りに落ち、夕食は全く手つかずであった。

この観光旅行での思い出はリオデジャネイロ(写真3.1)のレメ・パラサ・ホテルの食べ放題の朝食に果物と野菜がふんだんにあったこと。サンパウロのレストランのデザートで食べた現在のハワイ産と同様に美味しいパイアの味。サンパウロの日本人街で買った大福もち、味噌、カラスミ。それにアクアマリーンのペンダントと指輪、置物として購入したモルフォ蝶のはく製、魚の化石、石のモザイクの絵、アメジストは未だに我が家のお宝である。

壮大な世界3大滝の一つのイグアスの滝(写真3.2~3)をブラジル側からアルゼンチン側へと国境を歩いて超えた。その際、小学校1年生の次女は幼いのかかわらず、長距離歩いたため、疲れと滝の



写真3.1 リオのコパガ
バーナの海浜



写真3.2 イグアスの滝

しぶきに濡れたことから風邪を引き、熱を出し、その後続くブエノスアイレスの観光はできず、ホテルで休んでいた。ブエノスアイレスはインフレで外国人は買い物も料金も楽しめないように高価であった。当時、アルゼンチンは軍事政権で米国が経済封鎖をしており、景気が悪く、ブエノスアイレスの街はビルの清掃ができず、街全体が薄黒く、燃費の悪いロシア製の乗用車が黒い廃棄ガスを出しながら走っていた。それは米国がロシアに小麦を禁輸していたため、アルゼンチンが小麦をルーブルで売り、アルゼンチンはそのルーブルで購入できる乗用車はロシア製の乗用車しかなかったためである。

ペルーの国内航空でリマからクスコの空港に到着した時、小学生4年の長女はうれしくて飛び回り、高山病になり、苦しみ始め、食事がとれなくなり、夜も眠れず、翌日、インカのマチュピチの遺跡を観光するためアマゾン川の支川ウルバンバ川沿いに汽車で下って行き、標高が低いところに行くまで苦しんでいた。私達はマチュピチの遺跡（写真3.4）を見てもあまり感動しなかったが、列車の窓か見るウルバンバ川沿いの風景には感動した。

カラカスの八百屋では、ごぼうは売ってはず、きんぴらごぼうが3月に赴任以降食べられなかった。リマでは治安が悪いのでホテルから単独で外出をしないようにとのガイドさんから言われていたが、その忠告を無視して、きんぴらごぼうが食べたいため、治安に注意しながら、女房と二人で青果市場の中の日系人の経営する八百屋にごぼうを買いに行った。その八百屋で働いていた二人の女性の方は容姿から判断すると2世か3世の日系人と見受けられたが、日本語は通じなかった。

そのお店で買ったごぼうはホテルで綺麗に洗い、ベネズエラの植物検疫を通過するため持参したバスタオルに幾重にも巻いて、カラカスに持ち帰った。

自宅で久しぶりで家族そろって食べたきんぴらごぼうは大変美味しかった。

私達はこの旅行では、出入国用の公用旅券と訪問国用の一般旅券の二通のパスポートを所持して旅行した。ベネズエラでは出入出国には、税金の支払い証明が必要であり、JICA専門家は任国以外の旅行をする時、公用旅券は使用できず、公用旅券を大使館に返却し、一般旅券を発行してもらうことになって



写真3.3 イグアスの滝2



写真3.4 ペルーのマチュピチ

いた。しかし、JICA専門家の私がベネズエラ政府に税金を支払っていないため、ベネズエラの出入国できない可能性があった。そのため、南米大旅行中はベネズエラの出入国のみ公用パスポートを使用し、その他の国の出入国には一般旅券を使用した。その後、外務省の規則の改正により公用旅券の中に、休暇中と帰国時の訪問国の国名が記入されるようになった。

3. 2 一時帰国の立ち寄り旅行

1980年7月17日から1ヵ月間、カラカス日本人学校に通っていた子供達の夏休みを利用して日本に一時帰国する予定であった。

ところが、その7月17日の早朝、自宅から空港に向かう途中で、私達が乗っていたタクシーが道を間違え、交差点でもない、中央分離帯の空間を通過しようとして、中央分離帯に衝突し、車の前部が破壊し、ラジエーターから蒸気と熱湯が吹き出し停止した。車は徐行しかできなくなった。たまたま、私と同じ環境天然資源省に勤務の知人でJICAの都市計画研修で日本へ行きの航空機に乗るため空港に行く途中のカルメン・デルガーダさんの車が通りかかり、女房と子供達は安全のため先に空港まで連れて行ってもらった。私は荷物と共に徐行する車でチェックイン制限時間近くに空港に到着し、家族そろって搭乗手続きを終えた。搭乗口で待っていると、出発時間の9時になると搭乗機が遅延するとのアナウンスがあった。正午頃になると私達の搭乗機は故障で動かず、代替機もなく、当日はメキシコ行きの飛行機は飛ばないとのアナウンスがあった。3日後までしかメキシコ行きの便はなく、航空会社は昼食も出さず、航空機に一旦積み込んだ手荷物を私達に戻し、空港からカラカス市内までの片道のタクシー券を渡したのみであった。

一時帰国中に、当時建設省の公園緑地課長で後に衆議院議員なられた塩島大さんにJICAの都市計画研修を受講中のカルメン・デルガーダさんのことをよろしくお願ひしますと依頼に行くと、塩島課長からカルメン・デルガーダさん一緒に高級料亭でおもてなしを受け、銀座のバーに連れて行ってもらった。

5日後の22日に席が予約できたベネズエラのビアサ・VA840便でマイケティア空港をベネズエラ時間の9時30分に出発し、メキシコ市に到着した。

予約していたフィエスタ・パラスホテルにチェックインすると「予約していた2間続きの部屋はもうすでに一杯で明日から2間続きの部屋に入れる」と受付が言うので、私が「貴方たちのお得意の明日（アスタマニアーナ）か」と言うと自尊心を傷つけられたと思い、2間続きの部屋が残っていた」と答え、私達家族4名は予定通りの部屋に入室できた。

メキシコで3泊して観光をして、25日午後14時5分発のその後倒産した米国のWestern Airlines社の743便でメキシコ空港を出発し、ロサンゼルス

空港に18時35分に到着した。

7月26日は私達家族専用の個別ガイド付きの空港送迎と市内観光がセットになった大統領が乗るような車体の長いロングシャーシーのハイヤーを借り上げで、ロサンゼルス郊外のディズニーランド観光(写真3.5)を楽しんだ。



写真3.5 ロサンゼルスのディズニーランド

その夜は、リトル東京の大政に寿司を食べに行き、ホテル日航に家族4名で歩いて帰る途中、暗闇の中、強盗らしき3人の黒人が近づいて来た。脅かされたが、何を言っているかわからずいたら、警官が近づいて来て、彼等は逃げ、被害には遭わなかった。

7月27日午前中にハリウッド見学(写真3.6)をし、ロサンジェルス空港を午後出発して翌28日に成田空港に到着した。



写真3.6 ハリウッド

3.3 日本からベネズエラへの帰路

帰路は当初の申請どおり8月17日、日本を出発し、ニューヨークで3泊して20日にベネズエラに到着した。そのため、日本滞在期間は当初予定より5日間短縮した。

ベネズエラへの帰途8月18日には、JALの主催のナイアガラ滝の1日帰り観光に予約なしで、カナダへの入国ビザもなく、往復の航空便は別便で、現地観光のみは一緒に行動するツアーに参加した(写真3.7~9)。ニューヨークのマジソン・アベニューのルーズベルト・ホテルに7時20分に集合し、ラガーディア空港発、バッファロー空港着、バッファロー空港近くのカナダの空港発、ニュージャージー州内のニューヨーク市に近い空港着。

JALの関係者に無理なお願いをし、そのお骨折りで参加できたツアーであった。ナイアガラでは観光用の船に乗り、雨合羽着て、滝の直下まで行き、滝のしぶきを被った強烈な感動体験は強く家族一同の心に残っている。

私達家族は8月20日に夜遅く11時頃カラカスの自宅に帰着した。私は長旅による疲れ、時差と自宅の標高が1000mと高く、軽い貧血を起こし3日間ほど外出せずに自宅で休養していた。



写真3. 7 ナイアガラ滝



写真3. 8 ナイアガラ滝2



写真3. 9 ナイアガラ滝
の付近の公園

3. 4 カリブ海の船旅

1981年8月4日（火）午後に乗船し、8月11日（火）午前到下船する船の旅に参加した。カラカスに近接するラ・ガイラ港からグラナダ、トリニダ・トバゴ、仏領のマルチニーク島、米領のセン

トトマス島、プエルトリコからラ・ガイラ港に帰港するコースの観光船（写真3. 10～12）に家族4人で1部屋借りて乗船した。

1日3食決まったテーブルで決まったボーイの給仕で食事をした。

食事の内容は朝食からマスのフライが選べるほど種類が多く美味しく豪華であった。朝食、昼食、夜食以外にも昼食と夜食の間と深夜にも食事を食べることができた。

船は夕刻夜食を食べていると出港し、夜食を食べ終わるとショーが始まり、ショーが終わる頃から賭博場が開き明け方まで続いている。朝方朝食が終わる頃船が入港し、乗客は下船し、オプションツアーに出発する。私達は昼食に船に帰り、昼食後再び観光とか買い物に出かけた。



写真3. 10 クナード客船



写真3. 11 クナード船客室室



写真3. 12 クナード客
船の食堂

3. 5 帰国時の立ち寄り旅行

1982年3月11日にカラカスを出発し（写真3. 13）、当日、マイアミ空港経由でサンフランシスコ（写真3. 14）に到着した。12日には市内観

光で名物の動くワイヤーをつかんで走るケーブルカー市電（写真3. 15）に乗り、フィッシャーマンズワーフの港（写真3. 16）に行き、広場で生きたカニをドラム缶で茹でて売っていた1匹買い、家族で分けて立ち食いだ。13日にはマイクロバスツアー参加してヨセミテ国立公園（写真3. 17～19）に観光にいった。

ヨセミテ国立公園はカリフォルニア州の中東部、シエラネバダ山脈に広がる自然公園で、世界的にも有名な国立公園である。特に日本人にとって、高原、高山、川、森林という上高地や尾瀬、そして北アルプス山脈を連想させる完璧な避暑地というイメージがある。高さ4000m級の山々、1000mの絶壁、巨大な滝、裾野に広がる草原、深い森林と美しい小川がある。

14日にサンフランシスコを出発し、3月15日に成田空港に到着した。



写真3. 13 帰国時の
カラカス空港



写真3. 14 サンフラン
シスコ



写真3. 15 ケーブルカ
ー市電（グーグルから）



写真3. 16 フィッシャ
ーマンズワーフの港（グーグル
から）



写真3.17 ヨセミテ国立公園
1 (ゲーグルから)



写真3.18 ヨセ
ミテ国立公園2



写真3.19 ヨセ
ミテ国立公園3

4. 環境天然資源省での業務内容

環境天然資源省着任当時は拙い英語で仕事を行っていた。CVA（セーペーアー）という語学学校を卒業する着任半年後の頃からは会話はスペイン語で報告書と提案書の作成は英文で行っていた。

この頃の英文能力の基礎は、昭和47年10月から中部地方建設局企画部専門官の時、JICA長期派遣専門家としてタンザニアで働いていた埜本 信一さんを先生として午後5時から開いていた英会話の勉強会で作られたものである。この勉強会のメンバーから西 健吾さんがフィリピンに、杉浦 健治さんがインドネシアに私のベネズエラ行きより先にJICA長期派遣専門家として派遣されていた。

一時帰国後、カラカスに帰任した1980年9月から海外建設業協会にスペイン語新聞のEL UNIVERSAL（エル・ユニベルサル）、EL NACIONAL（エル・ナショナル）と英字新聞のDaily Journalの建設関連記事の切り抜きを翻訳して郵送することで語学能力が向上した。

環境天然資源省勤務の3年間に、語学能力の向上と同省内の友人作りが功を奏し、さらに、日本における関係者の協力を得て、JICA集団研修3件3名、個人研修5件6名を送り出し、砂防ワークショップ2回、水質汚濁対策セミナー、水理研究者集会セミナー開催に務め、開発調査のバレンシア湖総合開発計画を推進することができた。

4. 1 砂防ワークショップ

第1回砂防ワークショップは1981年2月2日～26日まで小藪河川局砂防部長を団長としてベネズエラで開催された。このワークショップ計画作成には、私が中部地方建設局企画部で米国のバツテル・コロンバス研究所から環境影響評価の技術移転を受けるワークショップ開催した時、私が担当を務めていて得たワークショップの進め方に関する現地指導、講義と講師と研修生が合宿して実測データにもとづく計画作りをする手法で構成されるノウハウを用いた。

講師と研修生がバスに同乗して1週間アンデス山脈の砂防事業現場を訪問する現地指導、水工研究所における3日間の講義と質疑応答とカラカス市郊外の電話もない農牧省の研修所で5日間講師と研修生が合宿して早朝から深夜まで実測データにもとづく計画作りをする手法を使った。

講師と研修生がバスに同乗して1週間アンデス山脈の砂防事業現場を訪問する現地指導では、カラカスを出発し、国道ルート1号線乗り、バレンシアに至る。バレンシアから国道ルート5号線に乗り、サン・カルロス、アカリグア、ガァナーレを経て、チャベス元大統領の生誕地の近くのバリーナスに至る。バリーナスからサント・ドミンゴ川(写真4.1)の川沿いにバリニータス経由でサント・ドミンゴダム



写真4.1 サント・ドミンゴ川上流(1981年2月撮影)

(写真4.2)を見て、メリダに至る。メリダからトバル経由で夕暮れの小雨の降る中、八代亜紀の雨の慕情と舟歌を聞きながら、その日の宿泊地・終着地のプレゴネーロに向かう途中、道に迷い、予定を大幅に遅れ、到着時刻は真夜中過ぎとなる。

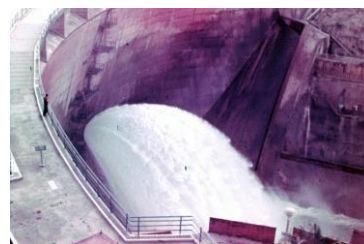


写真4.2 サント・ドミンゴダム(1981年2月撮影)

翌日、4ダムと3発電所で常時103万KW発電能力を有するウリバンテ・カパーロ水力発電事業の建設現場を視察し、サンクリストバル近くの石炭採掘現場跡地(写真4.3)、砂防工事現場と地震により液化流動現象を起こしたルビオ・バッリオ・サンタ・エデュビヘス地点の道路(写真4.4)を視察して、サンクリストバルに宿泊し、その翌日カラカスに帰着した。



写真4.3 サンクリストバル周辺の石炭採掘現場跡地(1981年2月撮影)

第2回砂防ワークショップは1981年11月27日~12月15日まで矢野北陸地方建設局河川部長を団長としてベネズエラで開催された。これらのワークショップでベネズエラ政府は砂防技術の日本から習得に必要性を強く認識し、西田一孝さんがJICA長期派遣専門家として派遣され、その後任の堀内成郎さんがチャマ川流域防災計画調査のプロジェクト形成を行った。この砂防ワークショップの実施に当たって、ベネズエラ側で中心となって働き、日本にも研修に来たラモン・サンチェスさんは1999年12月の大水害でカラカス東方780kmのバロセローナで亡くなった。



写真4.4 アンデス山脈中の地震による液化流動の現場(1981年2月撮影)

第2回砂防ワークショップの一員の吉松 弘行さんは運輸通信省所管のカラカス市内を取り巻くコーターミルとマイケティア空港とカラカス市内を結ぶ高速道路の道路法面崩壊対策に関する助言を行った。

4. 2 水質汚濁対策セミナー

水質汚濁対策セミナーは1981年3月26日～4月15日まで村上土木研究所研究室長を団長として、建設省から村上さんを含む2名、環境庁から八木さんを含む2名の団員構成で、ベネズエラで開催された。

このセミナーでは日本とベネズエラの建設書と環境庁の水質行政と技術の専門家が一緒にベネズエラの水質汚濁のツイ川、バレンシア湖（写真4. 5）、マラカイボ湖（写真4. 6）等の現場を視察し、日本の水質汚濁対策の実施事例を参考に紹介し、米国の水質汚濁対策法を参考に作成したベネズエラの水質汚濁対策法案への助言を行った。

この水質汚濁対策セミナーと後で述べるバレンシア湖総合開発計画はベネズエラ側ではランプ仲間のルイス・オンロードが中心になって進めたものである。彼はJICAの水質汚濁対策の集団研修に参加したが、帰国途中で1ヵ月ほどの途中立ち寄り旅行をしたため、奥さんと不仲となり、離婚することとなった。



写真4. 5 バレンシア湖、湖南から湖北を望む（1981年3月撮影）



写真4. 6 マラカイボ湖西岸から東方向に向かって（1981年4月撮影）

4. 3 水理研究者集会セミナー

水理研究者集会セミナーは1981年9月に中央大学の林 泰三先生を団長とし、須賀 堯三土木研究所河川研究室長が水理実験、渡戸 健介河川局河川計画課補佐が河川計画について講演された。特に、ベネズエラ側の要望に応じて、宮井 宏河川局開発補佐は講演で発電量では世界第2のグリダムの余水吐き水路（写真4. 7）の表面がキャビテーションではくりする原因はコンクリートの品質にあると指摘された。ベネズエラのダム関係者はその原因は余水吐きシュートの形状にあると想定していた。



写真4. 7 グリダム余水吐
きから 3000m³/s 放流中



写真4. 8 グリダム余水吐
きから 3000m³/s 放流中、上流
から下流方向に撮影

4. 4 バレンシア湖総合開発計画

栗林土木研究所下水道部長を団長とし近藤 徹さんを含む5名で構成されるバレンシア湖総合開発計画事前調査団派遣をJICAは1982年2月から3月にかけてベネズエラに派遣した。

しかし、水質汚濁対策セミナーから始まるバレンシア湖総合開発計画は、最近インドネシアの新幹線プロジェクトのように日本がプロジェクト形成したのに中国に奪われたように、私が中心となり、3年間かけて積み上げて形成してきた事業を調査団派遣が私の3月16日の離任間際であったことも重なり、カナダのコンサルタントに持って行かれ、カナダ政府の仕事となった。

バレンシア湖 (Lago de Valencia) はGoogle Earthで見れば明らかなようにカラカス西方約90kmに位置する閉鎖湖で、その湖の西端にはバレンシア市、東端にはマラカイ市がある。ベネズエラの中で最も工業開発され、さらに農業開発も進んだ都市である。植民が行われる以前は、湖水はオリノコ川に流出していたが農業開発が進むに従い1830年代以降閉鎖湖となっている。湖面水位は1730年の標高427mから1970年の405mまで240年間で63m低下している。1945年当時の水質は水泳が可能なレベルであったが、現在湖周辺では開発が進むに従い、都市排水の浄化処理施設が全くなく湖水の汚濁が進行し、質量両面で水不足に悩まされている。

さらに1980年当時では他流域から新規利水を導入することで湖水面が上昇に転じ湖周辺で浸水地域が増大しつつあることも問題となっていた。

湖面積374km² (琵琶湖の面積670km²)、貯水量70億m³ (1970年代)、湖水面標高402m、最大水深40m、流域平均雨量815mm/年 (1980)

湖の水質 (1971年) :

PH 8.9、BOD 0.1-2.9 ppm、DO 2.4-7.0 ppm、SS 18 ppm、硬度 405 ppm、アルカリ度 354 ppm、カルシウムイオン 26.4 ppm、イオウ 486 ppm、リン 196 ppm

バレンシア湖開発の事業目的は湖水の浄化対策ならびに下記のように周辺都市の新規用水開発である。

将来需要(2000年)、都市用水 21.5 m³/sec、地方水道 4.44 m³/sec
水利用の現況(1978年)、都市用水 6.97 m³/sec、農業用水 5.30 m³/sec、地方水道 1.15 m³/sec

4.5 その他

ベネズエラでは首都カラカスに次ぐ第2の都市マラカイボ市のごみ処理公社のパブロ・エミリオ・コルメナーレス社長に、東京都のごみ処理の年次報告書をJICAに依頼し、スペイン語に訳してもらって、送った。彼にはその前職の環境天然資源省のマラカイボ支局長当時に知り合い、マラカイボ湖を案内してもらった。その後、環境天然資源省のインフラ総局長にもなり、河川関連のJICA研修員として来日した折には、東京都内の見学案内をし、自宅にも招待した。

その他私のベネズエラ勤務期間中には、JICA地震工学集団研修巡回指導員として、同期の友人の嶋津 晃臣さんと川島 一彦さんが、道路の集団研修巡回指導員として直接の上司である三谷 浩国際課長がベネズエラに立ち寄られた。

4.6 帰国時の感想文

帰国後、JICAに提出した感想文は下記のとおりであった。

暑さ寒さ知らずのこのカラカスでの3年間の生活も過ぎ去って見ると、一睡の夢のようなあつという間の出来事のような気がする。この間に、着任した年の1979年にマリッサ・サジャレーロ嬢がミスユニバースに、1981年はイレーネ・サエス嬢がミスユニバースに、ピリン・レオン嬢がミスワールドに選ばれるということでベネズエラは美人国として世界にその盛名をはせた。さらに、この国の石油、鉄、ボーキサイト、石炭、ダイヤモンド、金等の各種鉱物資源の産出を考えると、昔、南米にあると言われていた伝説の国エルドラド(黄金境)は現在のこの国ではないかと日本の大部分の人は想像されるのではないかと思う。

しかし、聞くと見るのは大違いで、現実には我々のような技術協力の専門家を必要とする国が理想郷であるはずがなく、街へ一歩出れば、日本の10倍の頻度で起こる交通事故、留守の家への空き巣泥棒、役所では給与日の現金輸送車強盗、家に帰れば停電、断水、電話の故障、これらはすべて私の身の回りで起った事実である。このようなありさまで毎日神経の休む暇のない日常生活がこの国の実体である。

それも間もなく帰国するとなると、一年を通しての心地よい気候、広い快適な家、毎日食べるアンデスのチーズ、美味しくて安い肉、豊富な果物、週休2日制、さらに年1ヵ月間のバケーションなど離れがたいものばかりである。安全性の問題も慣れで、到着当時は恐怖に近い嫌悪感をいた家族も友人が多くなった今ではもっとここに住んでいたいと言っている。私自身にもこの3年間は単にスペイン語の語学能力が付いたということだけでなく、我々日本の公務員給与では味わえない家族一緒にカリブ海の島々を巡る船旅、ブラジル、アルゼンチン、ペルー、メキシコ、米国への観光旅行、さらに外国で長期間生活をするということを通して、世の中に全く異なった見かた、基準があるということを知るという貴重な財産を獲得した。

技術協力は「人のためならず」で私自身もいろいろなことを体験し、視野を広めたばかりでなく、日本では得られない十分な余裕時間で勉強できたことは幸いである。これは国レベルでも言えることで日本が今後の経済発展を遂げるためには米国を抜く技術革新が必要でこのためには、今以上の世界各国との技術交流が不可欠である。それは先進国ばかりでなく、発展途上国との技術協力も広く情報を集める上では欠かせないものである。

ただ、技術協力は日本と政治、経済、社会、自然環境が異なるばかりでなく、言語、思考形態の異なる国で実際に進めていくことは、真剣に考えれば考えるほど難しい仕事である。

赴任直前に先輩から言われたある言葉が私の仕事の大きいに励みになったことを後に続く方にお知らせいたいと思う。それは、すでにご存知の方も多いと思いますが次のとおりである。

「あわてず」、「あせらず」、「あてにせず」、「あきらめず」、「あたまにこず」

4. 7 帰国後のベネズエラとの結びつき

帰国後、1989年までの建設省に勤務期間中は、ベネズエラから来日するJICAの研修員の研修監理員を自ら手を挙げて務め、自宅に招待し、女房の手料理による日本料理とベネズエラ料理で歓待した。建設省退職後もベネズエラから来日する知人や知人からの紹介者を自宅に招待している。

たとえば、2006年6月に来日した友人のロベルトさんの紹介で親戚の元

外務大臣のお孫さんのフェデリカ・ブレリさんのホームステイの日程作成、自宅に泊め、日光の観光案内などお手伝いした。

5 日本での新勤務先

帰国後、今は新潟市と合併した新潟市にある阿賀野川工事事務所に1982年4月1日から所長として勤務することになった。

着任間もない1982年6月1日から3日までベネズエラでのカウンターパートであるホアン・ガルシア水工研究所長がJICAの個人研修で事務所に来た。私は、通訳としてのJICAの研修監理員なしで、北陸地方建設局本局、阿賀野川と信濃川の河川現場を案内した。

6月2日には杉浦 健次信濃川工事事務所長の接待で小千谷の高級料亭でガルシアさんと私は名妓の舞と歌によるおもてなしを受けた。3日の夜は阿賀川工事事務所では、土木研究所から迎えに来た、後に河川局長になる竹村公太郎さんと一緒にスペイン語でも英語でもましてや日本語ではあまり意思の疎通ができず、その代りお酒の大歓待を受け、4日の午前中はさすがにアルコールに強い彼も二日酔いで苦しんだ。その後、ガルシアさんは旧知の宮井 宏さんの設定で、淀川視察の際に、京都の祇園の料亭で舞妓付きのおもてなしを京都大学の岩佐教授から受けた。

2011年3月11日の東日本大震災の当日は東京の市ヶ谷にいて帰宅できず、翌日12日午前11時頃やっとの思いで東京から埼玉県の吉川市に帰宅すると、ベネズエラのカラカスの彼から福島県の東京電力からの放射能被害の安否を確認する電話が我が家にあった。

この阿賀野川河川工事事務所長の任命は暑いベネズエラに3年間勤務した私に対する慰労の配慮からとも思われましたが、皮膚の汗線の開いた私には初めての冬は慣れない雪とともに寒さは身に染みた。

阿賀野川は学生時代、生涯の親友となった曾 徳深と亡き岡田 全弘との3人で、1961年夏1か月半東北電力の揚川発電所建設所の現場で実習したなじみのある河川である。

赴任当時の阿賀野川河川工事事務所の主要な業務の一つは五泉市の中心を流れる阿賀野川の支川早出川の捷水路（ショートカット）工事であった。五泉市は、友人の中村 雅臣さんの故郷の町であった。中村 雅臣・光子ご夫妻は昭和47年から51年まで名古屋市北区名城町の公務員宿舎で私達と隣合わせの

アパートに住んでいて、長女が奥様に話しかけたのが縁で友人となって、今に至るまで親戚以上の親しいお付き合いをしている。中村 雅臣さんは大阪高等検察庁公安部長時に甲山事件を担当し、2001年（平成13年）、和歌山毒物カレー事件の裁判を担当していた和歌山地方検察庁の検事正をされていて退官された

赴任当時、これらのことは建設省では誰も知らずに任命されたが、私には阿賀野川の仕事は困難なこともあったが、働き甲斐のあった2年間であった。

2015年10月21日、阿賀野川河川事務所の石川 俊之所長、浅見 和人調査課長と加藤管理係長の案内で河口から揚川ダムまで1日かけて案内していただいた。昔のことがとめどもなく思いだされ、感動・感謝・感激の一日であった（写真5.1）。

大学3年生の時の夏休みの昭和36年8月、東北電力の揚川発電所の工事現場で私は学生実習生として働いていた。その日は濁水のおとの大洪水で大量の土砂掘削をおえた発電所建設現場で阿賀野川との隔壁として打ち込まれていたシートパイが激しい流れに洗掘されて目の前で次々に倒されていくのを見ていた。その数日前まで一諸に行っていた岡田と曾の同級生仲間と昼休み泳いでいたあの穏やかな川がディーゼルパイルハンマーでこれでもか、これでもかと大きな力で打ち込んでも入らないぐらいに深く、しっかりした地盤まで入れていたのが目の前でアッという間に水の中に消えていくのを驚きと感動の心で眺めていた（写真5.2）。その同じよう壁が倒れていた場所に建設された揚川ダムで2015年10月21日に石川所長と立っていた（写真5.3）。



写真5.1 2015年10月21日、阿賀野川河口で右端の石川所長と一緒に



写真5.2 1951年8月4日の揚川発電所建設現場でよう壁が倒れている（東北電力撮影）



写真5.3 よう壁が倒れていたところに建設された揚川ダムで2015年10月21日に撮影

私の父は当時、小さな紡績業を経営していた。私は体が弱いにもかかわらず、山が好きで飯田線での山の行き帰りに佐久間ダムの現場を通ったり、人間性にほれていた松岡 実さんという下宿をさしていただいた方が水道工事をやっていたこともあって、家族の反対を押し切って大学は土木を選んだ。しかし、東京は田舎から出て来た学生にはいろいろ魅力の多いところで、私は学校の成績は悪く、水理学は落とすし、応用力学は可という最低の学力で、東北電力に実習に行つても、ろくによう壁の設計もできない程度で、もうすっかり土木屋になる自信を失っていた。ただ、一緒に実習に行っていた友人の曾が「お前は何の才能もないが商才だけはある」と言ってくれていた。彼は中国人で、中国人は世界的に優れた商才を持っていると言われている。その彼が認めるくらいの能力を私が持っているなら学校を卒業したら土木の知識を生かして建材屋になろうかと思っていた。

そんな心の私でも揚川ダムの建設現場の大規模土木工事のダイナミックさ、洪水流の自然の力の恐ろしさ、東北電力で私達を指導していた沖村工区長、湯橋主任などの的確な指示を出している姿、現場の工事を監督している前田建設の雨宮工事課長の姿を見ると、もう自分の能力とは別にどうしても土木屋になりたいと思い、その後1年半の学生時代は成績とは無関係に専門の勉強がおもしろくなった。

そして20年後、南米のベネズエラで3年間の勤務の後、阿賀野川工事事務所長として働く機会を与えられた。

その友人の曾 徳深は商才で成功し、今では横浜中華街で中華料理の菜香新館、中華食材の耀盛號、中国茶専門の悟空、新光貿易等を経営する珠江実業会社の社長として名を挙げ、横浜中華学院の理事長を務め、華僑として政治的にも経済的にも高い位置にいる。

一緒に実習にいったもう一人の友人・岡田 全弘は名古屋港湾管理組に就職し、早期退職後イタリアに留学し、イタリア語とイタリア料理をマスターし、能登で民宿ペスカトーレゼンコーを奥さんのユリ子さんと一緒に開いていたが、平成26年12月11日に酒の飲み過ぎとタバコの吸い過ぎによる2度目の脳梗塞で死亡。彼の生前の著作としては「イタリア・パルティザン群像」があり、奥様は高校の同級生でCBCのディレクターをしていた。