

世界をつなぐ  
架け橋

Bridges connecting the world



JICA LIBRARY



1224136 [0]

ミャンマー | Myanmar

## 橋梁技術訓練センター (技術協力プロジェクト)

Bridge Engineering Training Centre



### その思いを橋にかける

眼前に延びる河川にかけられたいくつもの橋は、  
ミャンマーの技術者たちの汗と涙の結晶——。  
その裏側には、日本人が伝えた技術と思いも秘められていた。

ミャンマーのヤンゴン郊外に日本人墓地がある。その一角に航空機事故で殉職した6人の日本人技術者たちの石碑が静かに佇んでいる。

彼らは日本の橋梁専門家たちで、当時のビルマ政府の要請で1979年から始まる「橋梁技術訓練センター」設置の事前調査のためにヤンゴンを訪れていた。

一行は建築省土木研究所構造橋梁部長を団長とする調査団で、ヤンゴンのミンガラドン空港を飛び立って間もなくヤンゴン郊外に墜落するという事故に遭い、日本人6人と現地人2人の計8人という尊い犠牲者を出してしまった。優秀な頭脳が失われたということで日本とビルマ両国に衝撃が走った。ミャンマーへの国際協力を語る時は、この悲劇を語らずにはいられない。

ミャンマーを北から南へ縦断する川が、この国を代表するエーヤワディ川

(かつてのイラワジ川)。その沿岸には何千人という人びとが、この川の恩恵を受けて暮らしている。その一方でこの川は国土を東西に分断しているために人びとの往来、物資の移動を阻み、国の発展にとって大きな障害になっている。

そこで、この川に橋を架けて問題解決するためには、ミャンマー人による橋梁技術者の育成が必要である、ということから、「日本の優れた橋梁技術を学びたい」という機運が高まり、日本への援助要請となった。

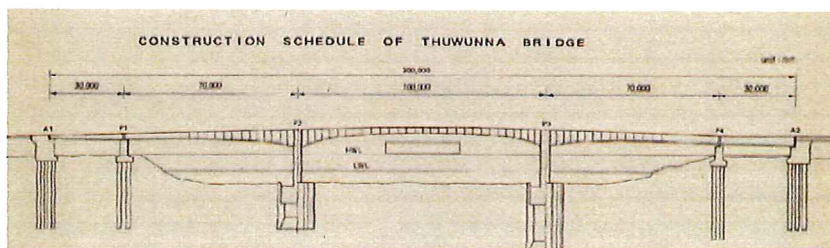
こうして1979年から「橋梁技術訓練センター」がスタートすることになった。ここでは橋梁技術理論を学ぶだけでなく、実際に橋を建設しながら現場で学ぶというオン・ザ・ジョブ・トレーニング方式を採用し、最初はヤンゴン市内のナモイエ川の「ツワナ橋」が現場学習の第1号であった。当時は、タイでも道路建設技術

を学ぶために、実際に道路建設で学びながら技術者を養成する援助方式を採用していた。これは実際の国土開発にも貢献しながら技術者も育成するという一挙両得の援助方式である。

訓練センターは、現場訓練に勢いづき、「ツワナ橋」に続いて「ナウアン橋」を日本の協力で建設しようとした矢先、1988年の政変で日本の技術協力が中止されることになった。日本からの支援は届かない。ミャンマー人たちは、とにかく自力で橋づくりを続けるしかない。

日本の支援で進めるはずだった施工部門で全長300m、中央径間100mのコンクリート製の「ナウアン橋」を自助努力で建設することになった。ミャンマー人たちは日本から学んだ技術を生かし、また工夫して次々と多くの橋を建設した。

時代は移り、1991年にミャンマーの自助努力が高く評価されるうれしい出来



ツワナ橋の設計図。きめ細やかな設計技術が日本人から受け継がれた  
写真：認定NPO法人 国際インフラパートナーズ



(左)ハン・ゾー氏  
(中)日本人専門家が教壇に立ち、橋の建設のノウハウを一から伝える  
写真：認定NPO法人 国際インフラパートナーズ  
(右)ヤンゴンの日本人墓地にある飛行機事故による殉職者の慰霊碑。今でも遺族や同僚が甲いに訪れている

事が起こった。日本の橋梁技術を普及し、自ら多くの橋梁建設を指揮した、先の橋梁センターのカウンターパートだったハン・ゾー(Han Zaw)氏が総括した「ナウアン橋」が、日本の土木学会田中賞を受賞したのである。ハン・ゾー氏たちの不屈の技術者魂が高く評価されたのである。2003年には、インドネシアで開催されたASEAN技術者組織の連盟会議で、ハン・ゾー氏の発表した「ミャンマーにおける橋梁建設10年」が特別賞を受賞している。「とにかく日本はミャンマーに技術の宝物を残してくれた」と、ハン・ゾー氏はことあるごとに語る。

ハン・ゾー氏はミャンマー工学会会長にまで登りつめた。ここで彼のことを少し紹介してみよう。生まれは1946年。若い頃、旧ソ連時代にモスクワに留学し、橋梁とトンネル工学を学んで修士号を取得。帰国後、建設省公共事業庁

勤務。1979年、日本の「橋梁技術訓練センター」プロジェクトのカウンターパート(ミャンマー側責任者)として参画。その後も国内の橋梁建設ははじめインフラ整備で陣頭指揮をとり続けて、日本の橋梁技術の普及に努めた。2004年には建設省公共事業局長に就任し、首都移転(ヤンゴンからネピドーへ)に伴う高速道路建設で指導力を発揮した。

ハン・ゾー氏は、2010年8月号の「国際開発ジャーナル」インタビューで、1979年当時を振り返りながら語る。

「橋梁技術訓練センター」には毎年、全国から20人の訓練生が選抜され、1年間にわたって基礎訓練が課されていた。さらに、その中から数人が選抜されて、より実践的な設計訓練が実施されていた。多くのミャンマー人は、知識があっても一つの橋梁を計画から施工まで一貫して携わった経験がなかった。だから

理論と実践を組み合わせた基礎訓練はミャンマー人にとって貴重な経験となった。この訓練センターを巣立った技術者たちは、延べ100人以上にのぼる」。

さらに、「今後、日本に期待することは」という問いに対しては、「ASEAN域内を回廊する“大メコン圏構想”の観点からも、ミャンマー国内の道路を改善する必要がある。そこで、かつてのような現場訓練を兼ねた技術協力を伴う道路改修、舗装分野の訓練センターを設立してほしい、というのが私たちの第一の要望ですが…」と述べた。

こうした発言からも、ミャンマーの橋梁建設で、かつての「橋梁技術訓練センター」がいかに大きな成果を上げたかをうかがうことができる。このセンター建設の視察で不幸にして航空事故に遭った6人の日本の橋梁技術者たちも、センターの成功に拍手を送っているにちがいない。

(左)ツワナ橋の建設現場。ミャンマーの技術者たちは理論を實踐で生かす  
写真：認定NPO法人 国際インフラパートナーズ  
(右)ミャンマーと日本の技術者が力を合わせて建設したツワナ橋  
写真：JICA

