

# 「二都物語研究会」

## 第 30 回記録誌

2018.4.24



## 目次

### まえがき

#### I. 「二都研」30回のあゆみ

#### II. 「二都研」メンバーメッセージ

1. 相田 諭希典 「ミンガラバー！」
2. 朝倉 正浩 「二都物語研究会」に参加して
3. 宇塚 幸生 ヤンゴンの建築モチーフ探検記
4. 大場 悟 ミャンマーにおける5年間の空間計画の発展を振り返って
5. 長野 啓 みゃんまー昔ばなし
6. 浜 利彦 書評『胎動する国境 英領ビルマの移民問題と都市統治』
7. 三田村 喜己男 「二都物語研究会」(第30回×平成30年)雑感
8. 室井 隆良 「辺境(フロンティア)への想い」はどのように生まれたか

### あとがきにかえて



## まえがき

「二都物語研究会」誕生のきっかけになったのは、2012年3月のミャンマーの建設省視察団の来日です。前年3月の民政移管を契機にした民主化への動きと、国際社会復帰に向けた期待、ミャンマーの報道が日増しに増えていく中で、翌4月の大統領来日を控えての視察団で3月4日から9日、ミャンマー連邦共和国の建設省副大臣はじめ7名が来日し、入江三宅設計事務所は国連ハビタット福岡本部とともに視察地の案内役等を務めました。

3月6・7日の二日間は、日本の代表的な新都市開発プロジェクトである「筑波研究学園都市」と「多摩ニュータウン」を案内しました。

※協力案内人；筑波研究学園都市→伊藤節治氏（つくば都市交通センター）

多摩ニュータウン→朝倉正浩氏（UR都市機構）

日本が戦後復興期から経済成長期に向おうとしていた時代に相次いでスタートした、「つくば」と「多摩」の二つの新都市開発プロジェクトのあゆみがこれからのミャンマーの国土づくりの参考になるのではと考え、二つの新都市開発のスタートから現在までを世の中の出来事と並べて簡単な小年表風にした案内用の資料のタイトルを『二都物語』にして視察メンバーに渡しました。

URリンクージから二つのプロジェクトに関するデータ提供等の協力を得て入江三宅事務所が作成したのですが、視察団帰国後その両社が事務局になり、日本発の技術協力を考える「二都物語研究会」をスタートさせました（2012年9月）。第1回のゲストメンバーは日本ミャンマー協会の渡邊さん。「ティラワプロジェクト」の情報提供を得て議論開始、2ヶ月に1回のペースで開催しています。

2014年7月の第11回研究会で、UR都市機構+URリンクージチームと開発構想研究所+入江三宅設計事務所チームが交代当番制で各回の意見交換テーマやゲストメンバーなどを決めることを確認し、その方針で2016年12月の第24回まで実施、2017年2月の第25回からは、URリンクージ・開発構想研究所・入江三宅設計事務所の3事務局体制の輪番制で行われて現在に至っています。

スタートから5年半が過ぎた2018年2月20日に開催した「二都研」で、「平成30年×二都研第30回記念のレポートを作成することにし、今迄の研究会のあゆみを纏めるとともに各メンバーからのメッセージを掲載することになりました。

完成した「二都物語研究会」第30回記録誌です。4月24日の第31回研究会で皆で感想を語り合い、「二都研」は次のステージへと進みます。

# 二都物語研究会の 6年30回のあゆみ

- 第1回** 2012.9.12 入江三宅
- ・研究会の目的と今後の展開
  - ・ミャンマーの状況・ティラワ開発計画



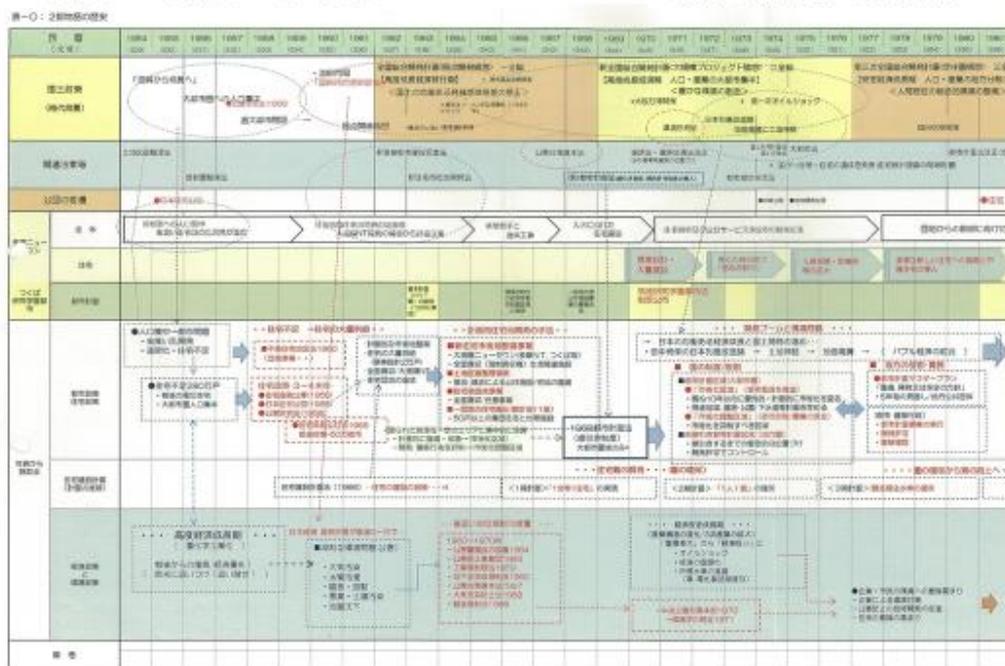
2018.4 二都物語研究会



・ヤンゴン市域地図・ティラワ周辺地図

- 第2回** 2012.11.7URリンケージ
- ・「二都総括」中間作業報告
  - ・研究の今後の取り組み

- 第3回** 2012.12.18 入江三宅
- ・国交省現地調査報告(大場)
  - ・「二都総括」作業報告 その2

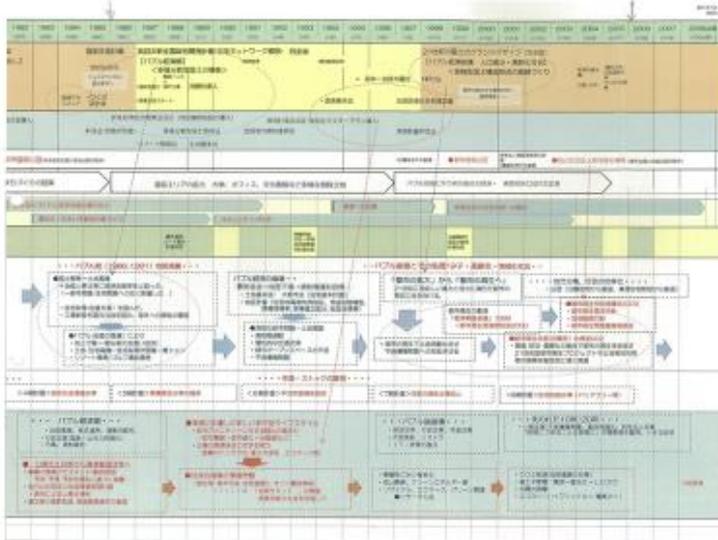


### 第4回 2013.2.7 URリンクージ

- ・JICA開発調査への参画
- ・企業誘致促進に向けた課題
- ・ミャンマーの状況 渡邊祐介

### 第5回 2013.4.4 入江三宅

- ・マンダレー周辺工業都市開発計画(計画工房神谷氏、徳岡設計)
- ・先導プロジェクト提案型国土形成シナリオづくり

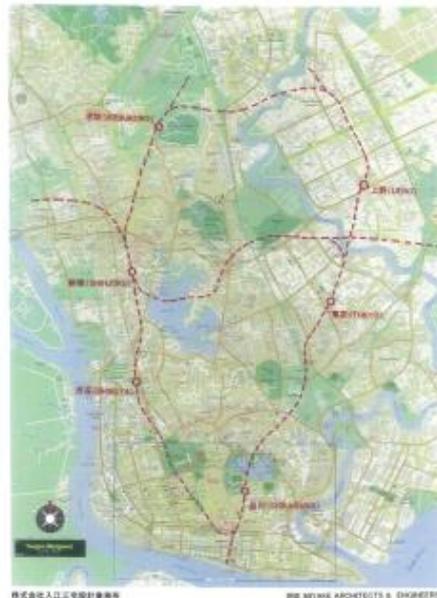
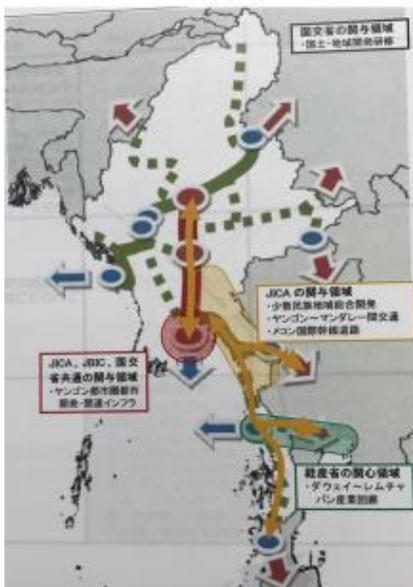


### 第6回 2013.6.6 URリンクージ

- ・先導プロジェクト提案型国土形成シナリオづくり
- ・成長軸のプロジェクトアイデア提案

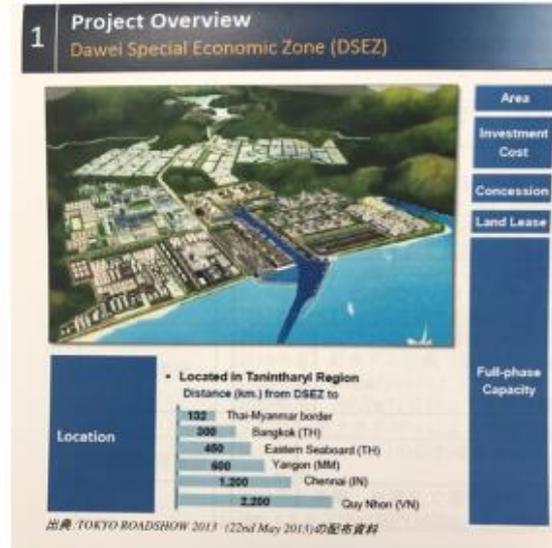
### 第7回 2013.8.8 入江三宅

- ・ヤンゴン中心市街地の住宅供給事業候補地情報(IMA)
- ・国土形成プロジェクト提案



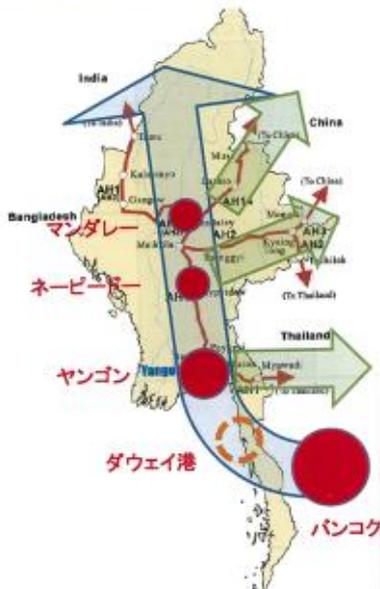
- 第8回 2013.12.13 URリンクージ  
 ・海外エコシティプロジェクト協議  
 会の取り組み(長野)  
 ・ミャンマー国土成長軸について

- 第9回 2014.3.10 入江三宅  
 ・タイ東部臨海部⇄ミャンマーダ  
 ウェー産業調査(朝倉 勇)  
 ・国土形成プロジェクト提案



- 第10回 2014.5.9 URリンクージ  
 ・「国土成長回廊試案」とその後  
 の考察(大場)  
 ・URLの海外戦略から見たミャンマー  
 プロジェクト(三田村)

- 第11回 2014.7.18 入江三宅  
 ・国土・地域計画  
 ・大都市圏都市開発  
 ・ヤンゴン都市圏現地調査報告



## 第12回 2014.9.19 URリンケージ

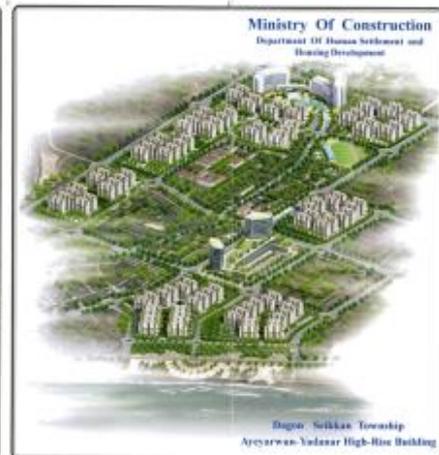
- ・J-codeの法人化と海外機構(長野)
- ・ミャンマー建設省との意見交換(三田村)

## 第13回 2014.11.13 入江三宅

- ・ヤンゴン市域の大規模開発
- ・ミャンマーの国土計画の今後



・ダゴンセイカン(工事中)

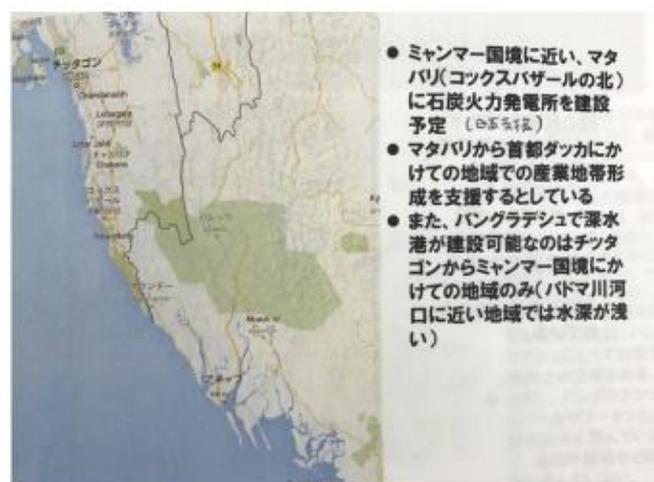


## 第14回 2015.1.20 URリンケージ

- ・ミャンマーの都市計画制度
- ・法人化J-Codeの新規PJに係るWG, PT組成(長野・三田村)

## 第15回 2015.4.10 入江三宅

- ・バングラデシュから見たミャンマー(浜)
- ・ミャンマー訪日視察報告(宇塚)



## 第16回 2015.6.19 (URリンケージ)

・J-Codeでの取り組み報告(長野)



スターシティ外観・模型

## 第17回 2015.8.21 入江三宅

・ミャンマーにおける住宅政策と住宅金融(宇塚)



・ダゴンセイカン(工事中)

## 第18回 2015.10.23 URリンケージ

・J-Code関連・MOC日本研修(三田村)

・URのミャンマー戦略

・ミャンマー視察報告(宇塚)



## 第19回 2015.12.22 入江三宅

・ティラワSEZの現在と今後(宇塚)



**第20回** 2016.3.9 URリンケージ  
・ミャンマー視察報告(三田村)



**第21回** 2016.5.27入江三宅  
・カンボジアから見たミャンマー  
(大場)  
・ミャンマー大使館竣工(宇塚)



**第22回** 2016/7/21URリンケージ  
・URグループの取り組み報告  
(長野)



**第23回** 2016.9.21入江三宅  
・ミャンマー関連の動き  
建設大臣、ヤンゴン首相、MCEA  
(宇塚)



第24回 2016.12.2URリンケージ  
 ・URリンケージの最近のミャンマー関連  
 ・JMHUの最近の動き(訪日関西)

第25回 2017.2.8 開構研  
 ・ミャンマー農業の展開・現状・課題  
 東洋大学 岡本郁子



第26回 2017.4.19(入江三宅)  
 ・地域内発型産業創成の方法論  
 (中央大学 松下潤)

第27回 2017.6.19 (URリンケージ)  
 ・ミャンマーに関する国の動き  
 ・関連団体の最近の動き

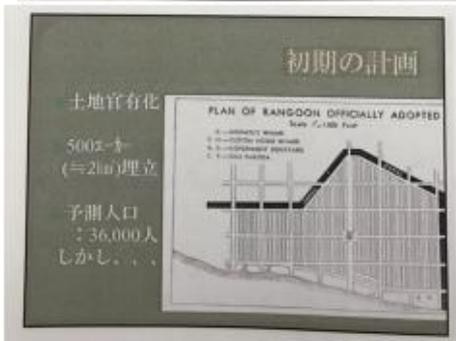


Myanmar Pilot Project  
 (Affordable House) Dec. 4th, 2017~2018



**第28回** 2017.10.10(開構研)

- ・植民地期のヤンゴンの都市開発  
(アジア経済研究所 長田氏)



**第29回** 2017.12.12(入江三宅)

- ・JMHUパイロットプロジェクト  
・ダゴンセイカン一部竣工



**第30回** 2018.2.21(URリンクージ)

- ・研究会30回を迎えて  
・記録+委員文章のまとめ方

**第31回** 2018.4.24(開構研)

- ・「30回記念誌」意見交換会  
・今後の研究会の進め方



ヤンゴン川沿いに広がるスターシティ開発構想模型

## 「ミンガラバー！」

相田 諭希典 (株) UR リンケージ (日本工営出向中)

「ミンガラバー！」2012年から始まった二都物語研究会が、すでに30回の開催を重ねており、驚きです。私の初めての参加は、2015年の第15回の開催時だったと記憶しています。この時は、ミャンマーに訪れたこともなく、想像のまま、皆さんの報告を聞いておりました。その後、同年夏には、東北震災復興の南三陸事務所へ異動し、その後2017年には、URリンケージ本社に戻ることなく、日本工営株式会社に出向となり、あっという間に2018年を迎えました。



現在出向中の日本工営では海外事業本部に所属しているため、担当業務の一環で、念願のミャンマーの国土を初めて踏むことができました。

近年、日本のミャンマーに対する政府開発援護（ODA）の支援額は、ASEAN 他国に比べて高まっており、その中で日本工営では、ヤンゴン都市圏のマスタープラン作成や、インフラ施設の建設監理など、JICA 発注業務を多数手がけています。

ヤンゴン市内を取り囲むミャンマー国鉄環状線に乗車すると、日本のJRの車両が使われていたり、ヤンゴン市のエヤワディ川を渡るフェリーは、日本の支援により整備されていたり、交通改善のための新タケタ橋の整備が日本の支援であったりと、市内の至るところで日本の支援を発見する場所があります。

平成29年度は3度にわたり、ミャンマーに出張し、新規プロジェクト開拓のため、現地公有地を高度利用するための都市開発案件の提案を進めてきました。近年のミャンマーは新興国として特にヤンゴン市の発展が急伸しています。一方で、人口の一極集中やそれによる交通渋滞の慢性化といった都市問題が顕在化しており、まだまだこれからも日本の都市開発の知見を活かした都市計画・開発の提案が必要だと感じています。

また、貧困格差も目に見えて顕著であり、路地裏や駅などの公共施設、中心地区を隔てる川向うの地区など、市民の中でも生活のレベルに格差があります。

ミャンマー国鉄のヤンゴン中央駅周辺も開発事業者が確定し、今後ますます発展の兆しが見えてきています。ASEAN 他国で日本が推進・提案をするTOD型都市開発や土地区画整理事業など、日本の知見を活かした都市開発によって、都市の発展が期待されますが、貧困格差による経済面での改善も必要だと感じています。

平成29年度は、担当業務の一環で、フィリピン、ベトナム、タイ、ミャンマーのASEAN4か国を訪問しました。ASEANで一括りにできない、各国の文化・歴史、人

間性の違いを肌で感じましたが、特にミャンマーは治安がよく、人が優しい国でした。

しばらく、研究会を休会しておりましたが、今年度からは本研究会に復帰し、ミャンマーについて色々と意見交換を行いたいと思います。研究会の学びを糧に、ミャンマー業務を通じて、ミャンマー発展に寄与することで、日緬の友好関係構築の一助になれば幸いです。「チェイズーティンバーデー！」



ヤンゴン市役所：庁舎内にある日本工営のプロジェクトオフィスと現地スタッフ  
(2018年1月)



ヤンゴン中央駅：日本のJR車両がヤンゴン市民の足となっている（2018年1月）



タケタ橋：日本の支援により、新橋梁の整備が進む（写真左）。慢性的な渋滞の現在のタケタ橋（写真右）。（2017年12月）



ヤンゴン市中心地区：広場に憩う市民。常時混雑するバス乗降。（2018年1月）



ダラ地区：日本の支援により、橋の少ないエヤワディ川を渡るフェリーが整備されており、ヤンゴン市民の足となっている。（2017年12月）



ダラ地区：ヤンゴン市中心地区と川で隔てており、庶民的生活と生業が見られる（2017年12月）



ヤンゴン市内：路地裏や駅舎内のような（2017年12月）



日本人の味覚に合うミャンマー料理：ミャンマーカレー、モヒンガー、東北料理  
(2017年12月)



シュエダゴンパゴダ：ヤンゴン市中心地区に立地し常時参詣者が絶えない市民の重要な  
場所（2017年6月）

## 「二都物語研究会」に参加して

朝倉 正浩 (財)首都圏ケーブルメディア

URでは多摩NT事業を通算5年間担当した。URの中では多摩NT担当された諸先輩方からすれば5年は短い方である。それもバブル崩壊後の平成10年以降の課長と部長時代であるから、昭和50年代頃の多摩NTの成長華やかな時期は実務経験していない。

はじめての多摩NT担当した課長時代(平成13年)の主な業務は、すでに事業収束といわれていたが、まだまだ宅地造成・入居促進の最後の時代であった。課長3年目(平成15年)には事業収束に向けた本格的な動きとなり、全面買収方式の後始末的な仕事、例えば新住法だからということで、現状のまま残す鉄塔や保存緑地であっても未買収地が残ってはいけない等の法的な基本ルールがあり、それらの処理やモデル事業として進めてきた真空集塵事業もすでに地元多摩市に移管済みであったが如何に事業廃止(収束)させるかなどの業務が大きな割合を占めていた記憶がある。

2回目の部長時代(平成20年)は、40年間の多摩NT事業をいかに終えるかという時で、高齢化を迎えた多摩NT活性化の研究会や未処分地の最終処分等、さらには当時永山にあった事務所(旧南多摩開発局)を閉鎖し新宿に移転したことも大きな記憶として残っている。

そんな多摩NTは、公団開発の中でも国内外の視察が最も多いNTであり、特に海外からの視察はタイ・マレーシア等東南アジア圏からの視察団は年間10数件を越え、平成13年ごろまでは、UR事務所の中に視察案内の専属職員とマイクロバスも配置していたほどであった。

今回この研究会のきっかけにもなったミャンマーからの視察対応の依頼があったのは、平成24年であり、すでに現地事務所も専属スタッフもいるわけもなく、当時はURから関連会社に出向中の身分であったが、多摩NT経験者ということで、ミャンマー視察団の多摩NTの案内を頼まれてしまった。

ミャンマー民主化から約1年後の視察でもあり、アジアで最も経済発展した日本の代表的な都市開発として多摩NTが選ばれたのは光栄であるが、すでに「街づくり」は都心回帰といわれるなど、都心部再開発で立ち並ぶ高層マンション群の方が彼らにはとって成長著しい首都の視察としては刺激的だったかもしれないと思いつつも、視察当日のミャンマー視察団は、なぜか人懐っこく和気藹々としていて、数年前まで軍事政権下だったとは思えない気さくなエリート官僚といった印象であった。

URの住宅都市研究所では、専門スタッフによる住まいの歴史などの説明を受けたり多摩NTでは、多摩パルテノンの大階段を登らせるなど、比較的和やかな視察であった。意外であったのは、東南アジア圏で人気の高いキティちゃんの「サンリオピューロランド」はあれです。と説明しても、それほど関心を持たなかったことである。



UR 住宅都市研究所



多摩ニュータウン





そんな現地を案内した縁から、「二都物語研究会」に半ば強制的に参加することになったのであるが、JICA 経験もなく、個人的にはあまり海外の都市開発には興味も関心もなかったのは正直なところである。

そのため、研究会メンバーとして、何か役に立つことといえば、多摩 NT の事業収束期を担当した 1 人として、長い多摩 NT の歴史を時代背景や国の都市・住宅政策の流れの中で、どのように変遷していったのかを図表（年表）にまとめることであった。

年表をまとめ上げた頃に、東北復興支援で石巻への転勤となったために、その後の研究会には疎遠になってしまった、誠に申し訳なく思っている。

## ヤンゴンの建築モチーフ探検記 伝統建築からヘリテージ建築まで

宇塚 幸生 (株) 入江三宅設計事務所

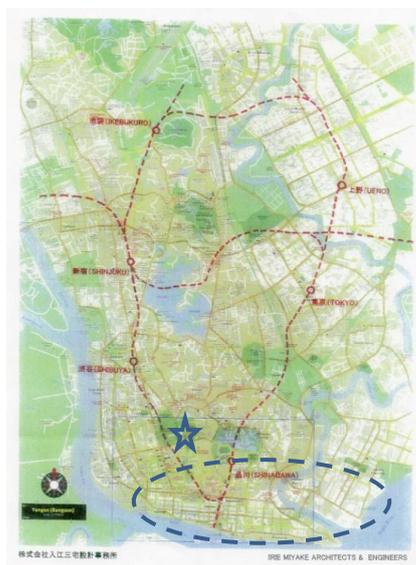
### はじめに

ヤンゴン（旧名ラングーン）は、今でこそ首都を内陸のネーपीドーに譲ったものの、依然としてミャンマー第一の都会で人口 500 万を数える。ヤンゴン川の河口に位置し市内に環状線がめぐるところは隅田川河口で山手線がめぐる東京とよく似ているように思う。ヤンゴン南端部は数々の伝統建築や英国植民地時代の建物が残り、歴史価値も高くヘリテージゾーンと呼ばれている。

これは新しい建築の設計にあたってミャンマーの伝統建築からヘリテージ建築（歴史的建造物）までを都市の歴史とともに俯瞰し、ここから抽出されたデザインモチーフをデザインにどう活かすかを模索した記録である。

### 街歩き開始

街歩きを始めるにあたって街のスケール感を確認するため東京山手線の重ね図として作ってみた。その市域を山手線と同スケールで重ね合わせてみるとわかりやすい。これによれば空港は板橋の付近にあり、品川あたりにダウンタウン（旧市街）があるという感じとなる。市内には多くの湖、そして街の至る所にパヤー（寺院）の尖塔が見え、その一つが街の中心にあり観光名所にもなっているシュエダゴンパヤーである。



ヤンゴン市・東京山手線重ね図（点線が旧市街） シュエダゴンパヤー（☆印）

さて、湾岸の旧市街には英国の指導により、川沿いの旧市街に東西に 5 本の大通り、南北に 100 本の通りが交差し、短冊状に区画整理された英国統治時代の都市計画が残されている。そのうちの「ストランド通り」は最南端のヤンゴン川沿いに延びており、その両側にヘリテージ建築が並び街歩きの楽しい通りとなっている。



ヤンゴン・ダウンタウンとストランド通り

### ポートオーソリティー（港湾局）から中央郵便局まで

ヤンゴンの旧市街の中心にあるスーレーパヤーから南下するとまず目に入るのは港湾局のタワーである。横浜のキング・クイーン・ジャックの3塔を思わせる景観である。その隣は通りの名の発祥となる英国コロニアルスタイルの潇洒な建物があり1901年竣工の3階建て32室のホテルで1階のカフェでは本格的ハイティーが楽しめる。

一つおいて東には、赤いレンガ色の重厚な造りのビルがある。大きなキャノピーが伸びる特徴的な建物は中央郵便局である。「日本郵便」の協力により近代的なシステムで生まれ変わっている。中に入ると高い天井に天井扇がゆっくりと回るロビーが広がっている。



港湾局



ストランドホテル



ストランドホテル内部



中央郵便局



郵便局内部

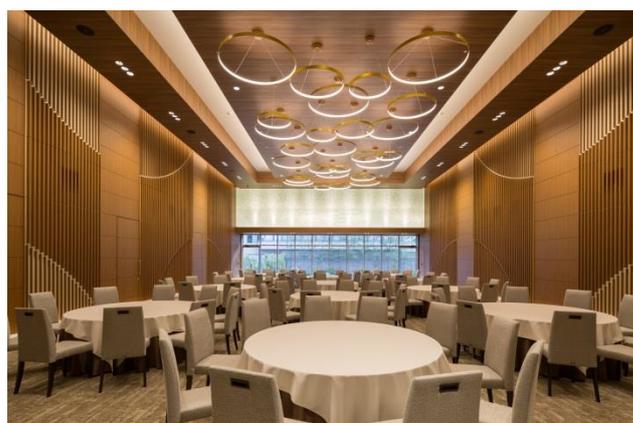


ヤンゴン中央駅





大使館正面夕景



大ホール内観

外観には涼やかなバルコニーと透明な縦長スリットそして端部には金色の三段の尖塔モチーフを備えることとした。内装にはマンダレーホワイトの石貼りを使い、大ホールの床にはマンマーの大河の流れを写し取ったカーペットを採用している。

本研究会の進行と時を同じくして建築されたこの大使館で今年もまた花見の季節を迎える。品川御殿山は古くから桜の名所で桜の老木を保存しながら新築に当たった。大使館職員とともに広い館庭で桜を愛でマンマーに思いを馳せる、私にとっての「二都物語」とはヤンゴンと東京だったのかも知れない。



## ミャンマーにおける5年間の空間計画の発展を振り返って

大場 悟 (財)日本開発構想研究所

2012年9月に初会合が開かれた二都物語研究会で、私がスピーカーとなって初めて情報提供したのは3回目の会合、2012年12月のことで、その時のテーマは「ミャンマーの都市・地域開発政策事情」でした。

それから5年余りが経ちました。この程、私が所属する(一財)日本開発構想研究所は、国土交通省国土政策局からの受託業務の一環で、「Myanmar Spatial Planning System at the National Level」という資料を、ミャンマー国建設省の都市・住宅開発局から入手しましたので(国土交通省国土政策局『アジア諸国の国土・地域計画の策定及び推進支援等業務 業務報告書』(平成30年3月)ご参照)、空間計画(国土計画、地域計画、都市・農村計画)に係る法制度の整備、具体的な空間計画の策定、空間計画策定に係る人的資源の3つの観点から、5年前と今のミャンマーの状況を比較してみたいと思います。

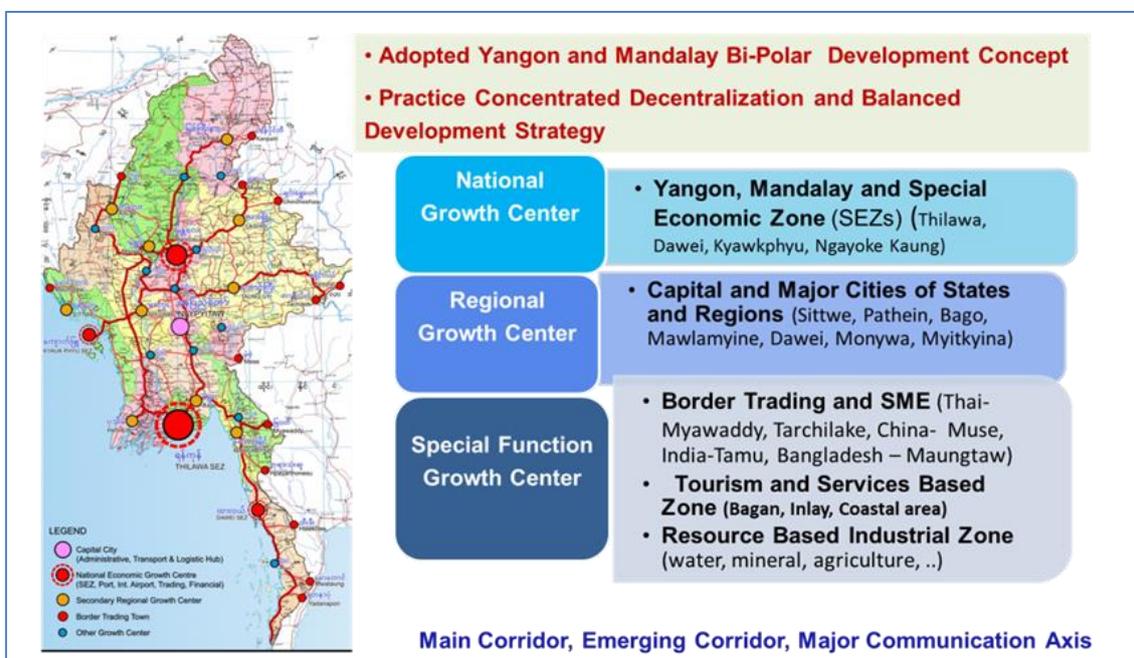
まずは、空間計画に係る法制度の整備状況についてです。5年前は、“1951年制定の国家住宅・都市農村計画法(National Housing, Town and Country Development Act)など都市開発関係の法律は、古く、時代に合わない。都市開発・住宅に関し、取り組むべきことがたくさんあるため、1951年法に替わる国家空間計画法(National Spatial Planning Law)の制定を準備している。”という状況でした。それに対し、今日の状況は、“1951年法に替わる新法(都市・地域計画・開発法: Law of Urban and Regional Planning and Development)の法案策定が2015年に始まり、数度の内容の修正を経て、現在は承認プロセスに入っている。建設省としては2018年中の国会上程を目指している。”ということです。そして、法案では、全国、広域的な地方行政単位である7つの地域(region)と7つの州(state)、そのふたつ下の階層の行政単位(ディストリクトの次の階層)であるタウンシップという、3つの行政階層の空間計画の立案・承認の仕組みを整えることにしている。とのこと。

次は、具体的な空間計画策定の動向です。5年前は、“中央政府は、国家計画・経済開発省を中心に、長期の国家開発計画の作成に着手している。ただし、これは総合計画(行・財政計画)的で、空間計画(国土計画)的でない。国土の空間構造形成に関わる発想として、中央政府は、南北国土軸(ヤンゴンーマンダレー軸)やインドシナ諸国を結ぶの東西回廊・南部回廊(いずれもミャンマーにとっては東西方向の国際軸)に関心

がある。また、ヤンゴンーマンダレー間の既存路線あるいは新幹線の整備を進めたい意向がある。”という状況でした。つまり、将来に向け、国土の空間構造をどう構築して行けばよいのか、その議論がまさに始まった段階だったと言ってよいでしょう。その状況は、その後、どう動いたでしょう？ 政治的には、総選挙が実施され、アウン・サン・スー・チー議長率いる国民民主連盟が大勝した2015年がエポックの年でしたが、空間計画策定に関しては、2014年が大事な節目の年だったと言えます。この年、国家発展の展望と戦略目標を描いた National Comprehensive Development Plan of 2011-2030 (NCDP)、NCDP のインフラ部門の計画と位置づけられた National Spatial Development Framework Plan (NSDFP)、さらに NSDFP との関連づけられた National Transportation Master Plan と、全国レベルの主要な計画が、一気に策定されたからです。これらのうち、NSDFP では、全国の都市の階層構成と配置の方針（二極の国家成長センターとしてのヤンゴンとマンダレー、7つの地域成長センター、貿易・観光・工業等の特定機能成長センターなど）が示され、興味深いものとなっています（次ページ図ご参照）。なお、これらミャンマー国の国土構造形成方針に合致する形での JICA の開発支援は、すでに始まっています。この研究会がスタートした2012年9月は、同年4月に開かれた日緬首脳会談を受け、日本の支援を従来の人道支援以外の分野に広げること、2013年から新規円借款を再開することが決定されるとともに、「ヤンゴン都市圏都市開発計画の策定」を主要な成果とする JICA の調査が始まった頃でした。そして、その後、JICA プロジェクトとして、ヤンゴン都市圏内の具体的な開発案件の計画・実施のほか、3つの主要地方都市（マンダレー、マウラミーネイン、パテイン）の開発計画づくり、ヤンゴンと第二都市マンダレー間の鉄道整備支援などが行われてきました。

3つめ、最後ですが、空間計画策定に携わるマンパワーの状況です。2012年当時は、“国軍が政権を掌握し、欧米諸国や国際金融機関が経済制裁、援助撤退を実施した1988年以降、インフラ整備が20数年間止まることとなり、インフラ関連の技術の蓄積や人材育成も著しく遅れた。その影響は都市計画にも現れ、地方政府の都市計画策定は、建設省がスタッフを派遣し、何とか遣り繰りするしかなかった。ヤンゴンにしても、今でこそ、ヤンゴン都市開発委員会（ヤンゴン市）でスタッフが育ち、策定能力が高まってきたとはいうものの、それでも建設省の支援なしには成立していない。2011年の「ヤンゴン2040」という都市計画案も、実質、建設省で作った。”という状況でした。では、5年余を経た今の状況はどうでしょう？ “都市計画の体系は、全国都市システム計画、州・地域都市システム計画、地域計画、都市開発コンセプトプラン、マスタープラン、詳細計画という階層で構成することが提案されているものの、資源と能力の限界のもと、現実の都市計画づくりは、都市開発のハード面に係る計画コンセプトづくりを建設省が行ってきただけ”という状況のようです。

以上、空間計画法制度の整備、実際の計画の策定状況（国レベルや主要都市地域について）、計画策定に携わる人材育成、という3つの側面から、5年前と今の状況を比較して来ました。その結果を要約すると、法制度整備や計画策定については一定程度進展が見られたものの、人材育成については停滞気味、ということでしょうか？ これまでの二都物語研究会の活動を第一ラウンドとすると、これからの第二ラウンド、どのような情報交流や意見交換が展開されるのでしょうか？ 「空間計画の策定・運用を通じて、ミャンマーの国・地域・都市づくりを支える人材の育成に、日本はどうか協力できるか」が、ひとつの検討テーマになることを期待したいと思います。欧米諸国等が支援を差し控えた1988年以降の「空白の20年」、研修生や国費留学生の受け入れなどにより、ミャンマーの人づくりを支えてきたのは日本なのですから。



出所：国土交通省国土政策局（2018）『アジア諸国の国土・地域計画の策定及び推進支援等業務 業務報告書』

☒ National Spatial Development Framework Plan にみる国土構造の捉え方

## みゃんまー昔ばなし

長野 啓 (株) 千葉ニュータウンセンター

ミャンマーに私が初めて足を踏み入れたのは、公式には 2016 年 7 月 6 日となっている。パスポートにこの日付でミャンマー入国のスタンプが押印されているからである。“公式には” という表現を使うと、いかにも非公式な入国、もっと言えば密入国がありそうなニュアンスを感じるだろう。Yes！私はミャンマーに足を踏み入れたことがそれ以前にあったのだ。

既に四半世紀以上も昔のことで、記憶もかなり薄れ、間違い等もあるかも知れないが、その顛末は以下のとおりである。

\*\*\*\*\*

私は JICA 専門家としてタイのバンコクに 1991 年から 3 年間派遣されていた。派遣先はタイ国内務省都市・地方計画局（当時）で、都市開発と区画整理の技術移転が主な業務であった。

この時代のアセアン諸国の状況は、マレーシア、タイ、インドネシアが経済成長期に入り、都市への人口集中により都市開発のニーズが高まり始めていた。その一方でベトナムでは解放政策=ドイモイがスタートし、隣国カンボジアでは内戦終結後の PKO が注目を集めていた。そんな中でミャンマーは、ラオスとともに話題性に乏しく、アセアンの後塵を拝する国のひとつであった。ビルマからミャンマーに国名を変更した直後であったが、他にはほとんど目立った情報は無く、軍政による民主化勢力弾圧・人権侵害等により、欧米諸国との交流も皆無に近かった。

タイはシャムと呼ばれた昔からビルマの侵略をうけていたようで、一時は当時の首都であるアユタヤを占領された時期もあったようだ。山田長政がシャムで活躍していた時代も、彼の主な戦歴は対ビルマ戦だった。そのような経緯からか、都市・地方計画局のカウンターパートが持っているミャンマーへの感情は、あまり良いものではなかったような気がする。

私とミャンマーとの最初の関わりは、ミャンマー日本大使館のアタッシェとの会合だった。この当時、首都は既にネピドーに移転していたが、日本大使館は現在と同様ヤンゴンにあったはずだ。日常生活物資が何かと不足していたミャンマーでは、数か月に一回バンコクに買い出しに来る必要があり、その際都合があれば JICA 専門家の有志等と会食をすることになっていた。ただ残念ながら、彼から聞いたはずのミャンマー事情については、なぜか私の記憶にほとんど残っていない。近くて遠く不便な国という印象を受け、バンコクに住んでいるということが、とても恵まれていることだと実感したぐらいだった。

次の関わりが件の”密入国“である。タイ派遣中は折角の機会でもあるので、かなり頻繁に国内外を旅行して歩いた。当時は子供がおらず夫婦二人きりだったので、かなり自由に飛び回ることができたのである。タイ国内には、プーケット、サムイ、ホアヒン等に代表されるビーチリゾートだけでなく、チェンマイ、スコタイ等の古都、カオヤイ、カンチャナブリ（泰緬鉄道建設を描いた映画”戦場にかける橋“の舞台として有名）等の高原リゾート等観光地が数多く存在する。在タイ 3 年間で国内の観光地はほぼ行きつくしたのではなかろうか。そのうちのひとつに、ゴールドントライアングルと呼ばれる、タイ北方の国境地帯へのツアーがあり、そこでミャンマーに足を踏み入れることとなる。



このツアーは、日頃から家族ぐるみでお付き合いのあった同じ職場の JICA 専門家が企画したもので、彼ら一家に誘われて同行することとなった。ゴールドントライアングルは、メコン川上流域のタイ、ミャンマー、ラオス三国の国境地帯である。この地域に居住する少数民族がケシの栽培を行い、それを独立系の武装組織が麻薬として売りさばき莫大な利益をあげる、という闇経済の構図があり、当時はかなりデンジャラスなイメージのエリアであった。もちろん一般人が立ち入れない危険区域はあったものの、メコン川を臨む国境地帯の壮大な景観、首長（くびなが）族等の少数民族の風俗・文化は非常に魅力ある資源であり、観光地開発も進んでいた。特にタイ政府としては、少数民

族のケシ栽培からの脱却を目指しており、その面からも観光収入による転換に注力していたのである。

ツアーは 1992 年の 5 月 2～4 日の 2 泊 3 日の行程である。バンコクからチェンライという都市まで飛行機で飛び、当日はチェンライで一泊。翌日旅行代理店の手配してくれた車で、いくつかの観光ポイントを経由しながらタイ、ミャンマー国境の街メーサイへと向かう。所要時間は覚えていないが、昼頃には到着していたような記憶がある。タイとミャンマーは小さな川が国境だった。ネットで調べるとサーイ川という名称で、下流でメコン川に合流する地点がまさに三カ国の国境ポイントである。

そのサーイ川に橋が架かっており、この橋のもとに両国のイミグレーションオフィスが設置されている。幅員はそれほど広くない橋だったが、タイ人、ミャンマー人に加え多少の外国人観光客で結構な人通りがあった。タイ人、ミャンマー人は比較的自由に両国を行き来できるようで、徒歩、バイク等で往来していた。しかし外国人観光客は、タイ側イミグレーションは通過できるものの、ミャンマー側の通過はできなかった。（もっとも、観光客はタイ側にしか居ないのだが・・・）橋の上ではミャンマー人が観光客相手の土産物（派手なビーズ飾りの付いた帽子が記憶にある。）を売っていた。

1992 年 5 月 3 日、私はタイ側イミグレーションを越えて国境に架かる橋を渡り、ミャンマー側にあるイミグレーションオフィスの手前まで行ってみた。オフィスは橋を渡って 10m ほどミャンマー側に入ったところにある。ということは正式な入国はしていないが、私はミャンマーの大地に足を踏み入れたことになる。この時期のタイは暑季と呼ばれる最も暑い季節であったが、当然、こちらもタイ側と同じ暑さ、同じ空気でも一つ環境上の変化は無い。ただ、軍事独裁政権の国に居るといふ微かな緊張感があった。時間にして 5～6 分程度だったろうか。そこから見たミャンマーの情景は、街と呼ぶには侘しいほどのひなびた佇まいであった。



国境に架かる橋；対岸にミャンマー国旗が見える



ミャンマー側イミグレーション；これより先には入れない

\*\*\*\*\*

それから二十数年後、私は再びミャンマーの地、ヤンゴン国際空港に降り立つこととなる。パスポートに入国印が押され、晴れて正式な入国となったわけである。この間、ミャンマーは軍政から民主化に大きく舵を切り、アセアン最後のフロンティアとして注目を浴びる国となっていた。一方私も、日本に帰国してからしばらくドメスティックな業務が続いたが、数年前から再び海外関連の業務に舞い戻っていた。お互いにそれなりの時流変化を経て再会を果たしたわけであるが、どうやら不思議な糸で繋がっていたような気がする。

そしてミャンマーとの関わりは、海外とは無縁の仕事をするようになった今も、細い糸で繋がっている。

## 書評『胎動する国境 英領ビルマの移民問題と都市統治(山川モノグラフ 31)』

—長田紀之著 山川出版 2016— 浜 利彦 (財)日本開発構想研究所

昨年9月に行われた第28回の研究会は開構研が幹事で、アジア経済研究所の長田紀之氏をお招きし、ご講演いただきました。ところが、当初決めていた日程を変更したこともあり、出席したのは宇塚さん、室井さんと私の三人のみということになってしまいました。長田氏の英国統治時代のビルマに関する歴史的な研究は、現在のロヒンギャ問題などとも重なる、とても興味深いものだっただけに、大変残念だったと今でも考えています。そこで、この記念誌では、書評という形で、標記の長田氏の著書を紹介することとしました。

「私が報告を書き上げてまもなく、一人の男が駆け込んできて、恐怖におびえた大勢のインド人労働者が私の法廷の隣にある木造屋の二階に逃げ込んだといった。ビルマ人たちは彼らが入っていくのをみて、その家を取り囲んだ。インド人たちを殺戮しようという意図をもっていたことは明白だった。」

本書は、1930年にラングーン県治安判事であったモーリス・コリスによる上記の回想の引用で始まる。当時のラングーン(ヤンゴン)では、急増したインド人移民とビルマ人との間で人種的対立が激化、この時の暴動では約200名が殺されたと言われる。そもそも、イギリス統治時代のビルマは、行政的には英領インドの中のビルマ州という位置づけで、インドとの間にあるのはあくまでも「州境」で人の出入りを取り締まるような「国境」は存在していなかった。そうした状況下、地元のビルマ人が嫌がる港湾労働の担い手などとして大量のインド人が移住してきた。ビルマ人とは宗教も生活習慣も異なる移民の存在、また雇用をめぐる両者の競合は、上記のような大規模な暴動へと発展した。長田は本書で、こうした当時のラングーンの状況に対応するため、次第に植民地政府が移民管理を強化していく様子を描いている。

### (第一章 都市社会の諸相)

第一章では、イギリスに植民地化された後にラングーンの中心市街地がヨーロッパ的な都市として整備されていく経緯がまとめられている。特徴的なのは、植民地化直後にラングーン周辺の土地について、それまでの所有権を全て無効として、その全てを官有地としたことである。その後の都市開発では、整備が終わった区画を売却することにより、その財源を得ることができた。19世紀後半において、ラングーンを中心市街地のほとんどはこの手法で開発された。しかし、全ての官有地を売却してしまった後は、財源は無くなり、この手法による都市開発は行き詰まることになる。



写真：ヤンゴン中心市街地—植民時代の建築物が多く残されている（撮影：浜）

## （第二章 華人統治）

ラングーンへの移民はインド人だけではなく、世界の多くの都市と同様、多くの華人も移住してきていた。長田によれば「20世紀初頭、華人街はラングーンでもっとも犯罪の多い地域であった」とされる。植民地政府もこれを傍観していたわけではなく、警察組織の強化などで対応する。さらに、特に問題のある華人に対しては退去命令が出された。しかし、こうした追放政策の効果は限定的であった。なぜならば、追放された華人でもビルマに戻ることは不可能でなかったからである。

### （第三章 帰属を問う）

1926年にはビルマ州の立法参事会（事実上の地方議会）で、犯罪者追放法が制定された。しかし、当初この法案は、ロンドンのインド省から反対される。「この法律はスコットランド人をイングランドから追放するようなもの」というのがインド省の評価であった。最終的には、法律は制定されるが、「非ビルマ人」とは誰かという問題が残された。当初案では「ビルマ以外の地で出生したもの、あるいは、ビルマで出生したけれどもその両親がビルマに継続的に居住しておらず、かつ、本人もビルマに本拠をおいていないか継続的に居住していない者」と非ビルマ人を定義した。しかし、この定義では、非ビルマ人に該当してしまう多くのインド人などの反対で、定義は大幅に緩和され、本人が本拠をビルマにおいていれば、非ビルマ人には該当しないこととされる。



写真：ヤンゴン中心市街地（撮影：浜）

### （第四章 防疫線としての港）

20世紀初頭のビルマでは疫病は深刻な問題であった。年によっては、天然痘、ペスト、コレラで数万人が死亡している。そして、その多くはラングーン港を通じて海外からもたらされるものであった。そこで、海港における移民の衛生管理制度が運用され、移民に対する強制種痘も実施され始めた。しかし、本格的に海港で種痘が実施されたのは1928年以降のことである。これも「国境」を確立しようという意図がうまく機能しなかった事例である。

### （第五章 都市空間の遠心力）

19世紀半ば以降、ラングーンでは、移民の流入などもあり、人口が急増した。特に、中心市街地に近い地域にはインド人移民が住み、ビルマ人は郊外へと追いやられることとなった。こうしたビルマ人に対する郊外開発の必要性が認識され、「ラングーン都市開発トラスト」がその事業主体として設立された。同トラストは、低湿地の埋立による

宅地供給、幹線道路整備、上下水道整備などを実施した。しかし、事業に伴うスラムクリアランスなどは、郊外へのビルマ人の流出を加速させることにもなった。そうした状況は、ビルマ人の不満を一層高めることとなり、冒頭の暴動へとつながっていく。

(まとめ一評 by 浜)

長田は本書を通じて、非ビルマ人の追放政策、防疫などを通じて、ビルマが英領インドの一つの州という位置づけから脱して、一つの国家へと変わっていく過程を描いている。この過程の中で、一貫して大きな問題となっているのは、「インド人」の移民である。今日のロヒンギャに関するミャンマー側の通説的な見解の一つに、ロヒンギャはバングラデシュからの違法移民であるというものがある。英領ビルマ時代には、バングラデシュは存在しておらず、「インド人」にはバングラデシュ人も含まれている。ロヒンギャ問題は、英領時代からの「インド人」の問題として、繰り返へされていると見ることも可能ではないか。そうした意味で、本書はそうした問題の背景を詳細に描きだしたものとして貴重と言える。



シュエダゴン・パゴダにて（撮影：浜）

## 「二都物語研究会」(第30回×平成30年) 雑感

三田村 喜己男 (株) UR リンケージ

記憶力の減退もあるのか、私がいつから二都研のメンバーになったのかすっかり記憶の彼方になっていましたが、室井さんの未定稿を拝見すると、2012年9月に「二都物語研究会」がスタートし、第1回のゲストメンバーが日本ミャンマー協会の渡邊さんだったということのようです。

そうすると、渡邊さんのお話を聞いた記憶があることから、1回目から参加したことが判明?しました。

2012年9月というと、弊社(URリンケージ)が海外PJに関わることになってからほぼ1年が経過していたはず。そもそもJ-CODE(海外エコシティ協議会)発足と同時に、中国、ベトナムとの間のGtoGプロジェクトに関わったのがきっかけですから、当時はミャンマーの案件は無く、ミャンマーといえれば一定の年齢層の方々ならだれもがイメージする「ビルマの豎琴」のイメージしかないまま、室井さんの誘いに乗り参加しました。

二都研発足のきっかけにもあるように、多摩NT、つくばそれぞれの都市の成り立ちと国土利用計画(全総)とは深く関係しており、この事をミャンマーの方々にも理解してほしいことと、ミャンマーの均衡ある発展のためには、日本版全総計画のような国土全体を俯瞰した総合計画、国土の利用シナリオ、それをコントロールするルールが用意されなければいけない!との室井さんの強い信念に共感しながら、参加しています。会の発足当初はASEAN諸国の総合計画等にたくさんの知見と実績がある大場さんに事例をご教授していただき、大変勉強になったと同時に、ゲストスピーカーの方々のミャンマーへの熱い思いにも毎度感心しています。

会の開始当時は上述したように、中国、ベトナムへの渡航歴はありましたが、ミャンマーの土を踏んだことは無く、恵比須のお店(ビルマの豎琴)で想像するのが精一杯でした。

室井さんのピクトリア山登り、山小屋づくりの支援には興味を抱きましたが、残念ながら最初の訪緬の場所が山になることはありませんでした。

やっと待望のミャンマーの地を踏むことができたのは2015年の12月でした。

北の高原・山岳地帯では無く、古都ラングーン(ヤンゴン)を中心に、会の発足当時はプロジェクトが開始したばかりだった「ティラワプロジェクト」を、この目で見



ことができ、これでやっと二都研の一員となったような気がしました。

ミャンマーの急激な民主化への流れを身を持って感じ取ることはできませんでしたが、ASEAN地域の途上国と同じような熱気と、これからの可能性、それとは逆の、どこかのんびりした人の動きを垣間見ることができました、

もちろんミャンマーの象徴の一つであるシュエダゴンパゴダを訪ね何とも不思議な気持ちになりました。

ミャンマーは度重なる民族間紛争やイギリスの統治、日本軍の後押しによる独立、その後のクーデターによる軍政支配、そしてスー・チーさんの解放と民主化へと、常に大きな渦にのみ込まれてきたと思います。

ミャンマーを訪れた際にも、イギリス統治下時代の歴史ある建造物や敬虔な仏教徒である勤勉さ等に実際に触れることができましたが、その際去来した思いは、ラングーンの繁栄が長く続いていれば、ビルマは ASEAN 諸国の中で文化・経済面において大きな影響力を発揮するとともに、リーダー的役割の下、大きな繁栄を遂げていたのかもしれないということです。

それが、皮肉なことに今では ASEAN 諸国の中で一番遅れをとっているような気がします。

やはり、紛争・戦争の争いごとなどは、文化、教育等の正常な発展と継承に大きな影響を及ぼすことになるのだなあとしみじみ感じました。国の発展や繁栄に「たら」「れば」はつきものかもしれませんが、発展や繁栄が必ずしも幸せに結びつくわけではないでしょうが、平和であること、続くことは素晴らしいことだと思います。

(これはもしかしたら「持っている者」の上から目線的な勝手な言い方もかもしれませんが) ミャンマーはピカピカの新車より、日本のおさがりのバスや車が違和感なく馴染んでいる風景の方が似合っているような気がします。



夕方になると不思議に道端に出てくるプラスチック椅子でくつろぐ人たち



荘厳なシュエダゴンパゴダ

二都研の「都（みやこ）」の語感に感じられるような、どこかまったりとした、かといってそんなに野暮ったくも無く、歴史ある文化が感じられる国を「仲良く」創ってほしいと思います。

民族衣装である「ロンジーに裸足にサンダル」が似合う国のまま成長してほしいものです。

遷都したネピドーは、人の影や体温が感じられなくて、無機質・オーバースケールの街のようです。多くの公務員の方々や日本からの駐在の方々も、やはりラングーンの街が恋しいようです。

二都研が30回を重ねる中、弊社の海外案件にもミャンマーが加わりました。これは、主にJICAや国交省調査等を通じた都市部の開発支援等が中心になると思いますが、これからも二都研の活動を通じて、「ミャンマーの辺境の村の“山とともに生きる地域づくり”」に思いを寄せながら、「アジア最後のフロンティア」の国土の均衡ある発展とミャンマーの方々に寄り添った身の丈の成長のため、ささやかにでも関わりたいと思っています。



日本で使われていたバスがそのままの状態です。一瞬ここはどこ？と迷いました。日本との関係深さを物語っています。神奈中バスグループ 運転士募集中の張り紙がそのままです。



遠くからでも一目でわかるシェダゴンパゴダ  
これより高い建物は規制されています。



鉄道を悠々と横断する人  
ミャンマーの鉄道事情が分かります。



スーチーさんの自宅があるカンドージー湖  
に沈む夕陽

## 「辺境（フロンティア）への想い」はどのように生まれたか

室井 隆良 (NPO)ふろんていあタウン工房

「二都物語研究会」スタート（2012年9月12日）から半年後の2013年3月25～31日、UR都市機構のワンダーフォーゲル同好会が発足40周年記念登山として、ミャンマーの仏教遺跡のまちバガンの西方、チン州のナマタン国立公園にあるピクトリア山（3053m）への遠征登山を実施し、それがきっかけとなってミャンマーの辺境（フロンティア）の地での「山づくり」（山の魅力を高める環境保全活動）と「まちづくり」（山麓の村の生活を向上させる地域おこし活動）に取り組む団体「ふろんていあタウン工房」を設立することになり、山と共に生きる地域づくり活動のバイブルにしようとした本の名前が「フロンティアまちづくり読本」です。

フロンティア（辺境）へのコダワリはどのようにして生まれたか、それに繋がるむかし話を紹介して私からの30回メッセージにしようと思います。

### ◎宇宙から見たアジアの地図を眺めながら話を進めます



※小学生用・成美堂出版2017年版

### ① カリマンタン（ボルネオ島）を見て思い出す「サマリダ」

半世紀以上前、山に囲まれた信州の地で過ごした学生時代の話です。中学時代に北杜夫の「どくとるマンボウ航海記」、高校時代に小田実の「何でも見てやろう」が世に出た時代に育った中・高生時代の友人と海外行きを企てました。目指した目的地が大学のコンパでよく歌っていた「蒙古放浪の歌」の「ゴビ砂漠からシルクロード」。実現のための資金稼ぎに没頭しました。夏休みと冬休みの帰省の際には東京に寄って稼ぐことにし、デパートのアドバルーン上げなど少し危険な分だけ単価の高いバイトなどもしましたが、一番稼いだバイト先は当時の恵比寿のサッポロビール工場での日雇い業務、朝早く門の前に並ぶと必ず仕事がありました。工場跡地が将来公団が関与した再開発事業で恵比寿ガーデンプレイスになることなど想像だにしませんでした…（アタリマエデス）。

ふろタン工房の情報交換会を毎月恵比寿の「びるまの豎琴」でやっているの、半世紀が過ぎた今も時々ガーデンプレイスに立ち寄って当時を思い出したりしています。

何とか目標額を達成し、いざ決行となった時に一緒に行く仲間が思いがけない情報を聞き込んできました。今と違って海外旅行が珍しい時代でした。海外旅行に行きたいけど金がない当時の若者たちのために、東南アジア航路専門の小山海運の貨物船は一部の船室を旅行者に開放していました。日本からフィリピンに鋼管を運び、ボルネオの奥地でラワン材を積んで帰国します。船の中の食事は船員と一緒に、港に船が停泊している間だけ町の中を見物するという旅でした。（いい海運会社でしたが残念ながら 1975 年 8 月に倒産、日本郵船に統合され今はありません）



目的地変更！ゴビ砂漠からシルクロードの夢は 1968 年 8 月 1 日～9 月 3 日 3000 トンの貨物船での赤道直下のボルネオの密林行きへと変更になりました。

ボルネオで長く停泊したまちサマリダは貨物船に遊びに来た現地の女の子達は皆元気で明るかったが、船から降りて三菱商事の現地駐在員の人に案内されて立ち寄った夜店で出された亀の卵、部屋の中にサソリがいる泊った薄暗いホテルなど、闇夜の印象だけが強く残っているまちでした。



「地球の歩き方」などまだ無い時代、本屋でやっと見つけて持って行ったガイドブックが日本交通公社発行の「東南アジア・韓国」（1964年発行 400円）、フィリピン観光についてはそれなりに書かれていましたが、インドネシア観光で場所が載っているのはジャカルタとバリ島だけ、ボルネオ島は地図に名があるだけ、長く停泊したまちサマリンドは名前さえ載っていませんでした。

（ちなみにビルマもラングーンが載っているだけです）。



## ② モンゴル高原を見て思う「ホジルト」のこと

私は1970年に日本住宅公団に入社、翌1971年の春から最初の入居が始まろうとしていた多摩ニュータウンを所管する南多摩開発局に配属になりました。当時社会人山岳会に所属していた職場の先輩たちから山岳部をつくらないかと誘われ、私は大学が山に囲まれていただけでしたから、山岳部よりもワングル部の方が活動の幅が広くて良いのではなどと議論し、1973年3月16日ワンダーフォーゲル同好会を設立しました。

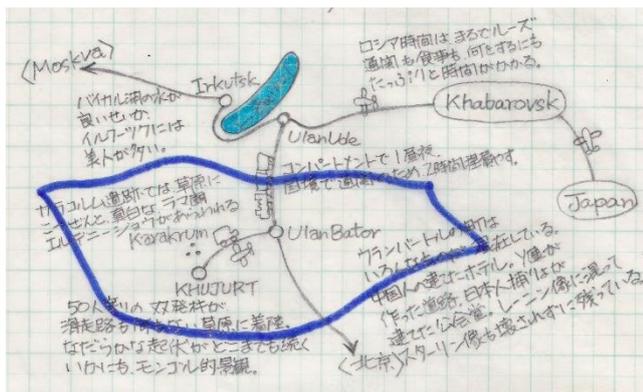
ワングル結成の翌年、職場の先輩の小宮山雅芳さんを誘ってワングルの個人山行として一緒にゴビ砂漠を目指しました。学生時代の貨物船の旅で取り下げた「ゴビ砂漠からシルクロード」の夢への6年後の再チャレンジです。

1974年8月9～22日、ソ連の時代、ハバロフスクからシベリア鉄道でイルクーツクへ、バイカル湖で少し遊んでから、国交が回復したばかりのモンゴル・ウランバートルを経由してホジルトでパオ泊まりを体験しゴビ砂漠へ向かう旅です。



ところがホジルトまでは順調だったのですが、そこから予想外の悪天候が続きパオでの滞留生活、いくら待っても結局有視界飛行のプロペラ機は迎えに来ず、マイクロバスでウランバートルに戻る羽目になりゴビ砂漠には到達出来ませんでした。

1974年8月27日発信の手書き青焼きの機関紙「渡り鳥通信」53号にモンゴル紀行をワングル最初の海外遠征として載せていますが、その報告は「ホジルト遭難記」となっています。



### ③ そしてミャンマーと一緒に日本を見て

なぜ辺境(フロンティア)志向が続いてきたのだろうか？ 日本列島を見て、生まれ育った北海道も元々は日本の辺境の土地柄だったことも、影響してるのかな…などと思いながら、ミャンマーと日本の国のカタチを比較してみると、ミャンマーも日本も南北に細長い、面積はミャンマーが日本の倍で人口は日本の半分くらい、ミャンマーは100を超える多民族国家だが、日本は他民族といっても北のアイヌ民族と南の琉球民族くらいで中央部を背骨のように山脈通っている島国です。ミャンマーは海に張り出した南の部分を除くと中央を流れるイラワジ川(エーヤワディー川)をよりどころとして発展してきた国、最北端のミャンマーヒマラヤといわれるカカボラジ山をピークにして東西両側の山岳地帯を境にして中国・インドなどにも接している。

不思議なくらい対照的な凹凸なカタチで、思わず重ね合わせてみたくなります。ミャンマーと日本！ 地球が出来上がった時から、お互いに補い合い協力し合って生きることが約束された間柄の国だったのではないのでしょうか。

### ④ 最後に辺境体験スタートの地ボルネオを再び見る

私がボルネオに行った1968年から20年後の1989年～1991年、住宅都市整備公団のJAICA業務で、ふろたん工房スタート時からのメンバー森田忠志さんがインドネシアに渡っています。

そして何と！サマリダで、私が貨物船で遡ったマハカム川に面した地域チトラニアガの再開発事業と区画整理事業に携わっていたのです。不思議な縁ですね。

辺境の地と思っていたサマリダも今はボルネオ(カリマンタン)最大の都市です。



チトラニアガ開発地からマハカム川を望む

森田さんは、第31回から「二都研」メンバーに加わります。

思い込みと妄想にとらわれながら、引き続き「二都物語研究会」を続けていきます。

## あとがきにかえて

メンバーメッセージ8で紹介した「フロンティアまちづくり読本」は、ミャンマーの国土づくりに役に立つようにと、日本のニュータウン事業のあゆみに「全総」と呼ばれた日本の国土利用計画の流れを重ねて編集したレポートで、山と共に生きる地域づくりのバイブルにしようとした本です。この本のプロローグには次のように書かれています。

A；ミャンマーはこれから経済成長期を迎えて急激に変貌しようとしています。大都市圏での雇用の拡大・人口集中・増加が予想される中で、北の高原・山岳地帯から南の臨海部まで、国土全域の利用計画シナリオと、それをコントロールするルールが用意されていなければならないと考えます。多くの少数民族を抱える多民族国家であるミャンマーにとっては、国土の均衡ある発展を如何に図るかは非常に大切なテーマ

B；日本とミャンマーとは、ビルマの時代からの長い歴史の中で深い交わりがあった国です。「集中」と「スピード」だけでなく、「広域的」で「長期的」な視点に立って、諸外国とは違う日本発の「息の長い技術協力」を見つけてみたい。

これは、「ふろんていあタウン工房」の山と共に生きる地域づくりの基本理念であるとともに、「二都物語研究会」にとっても、スタート時からの議論の方向性・姿勢を示すものとして持続すべく心掛けています。

## 「二都物語研究会」スタート時メンバー

### 第1回会員名簿（五十音順）

朝倉 正浩	(独)都市再生機構
伊藤 節治	(財)つくば都市交通センター
宇塚 幸生	(株)入江三宅設計事務所
大場 悟	(財)日本開発構想研究所
長野 啓	(独)都市再生機構
三田村 喜己男	(株)URリンケージ
迎 尚子	(株)URリンケージ
室井 隆良	(株)入江三宅設計事務所

## 現在メンバー

### 第31回会員名簿（五十音順）

相田 諭希典	(株)URリンケージ（日本工営出向中）
朝倉 正浩	(財)首都圏ケーブルメディア
宇塚 幸生	(株)入江三宅設計事務所
大場 悟	(財)日本開発構想研究所
奥長 陽子	(株)入江三宅設計事務所
長野 啓	(株)千葉ニュータウンセンター
浜 利彦	(財)日本開発構想研究所
三田村 喜己男	(株)URリンケージ
室井 隆良	(NPO)ふろんていあタウン工房
森田 忠志	(NPO)ふろんていあタウン工房
伊藤 節治	元・つくば都市交通センター（休会中）