



海外技術者
リポート

マレーシア紀行

榎木 亨*

1. マレーシアからの招き

昭和56年10月、私はクアラルンプールからの国際電話により、佐藤工業K.K. マレーシア駐在の森氏^注から、マレーシア政府のテクニカル・アドバイザーとしてマレーシア訪問の懇請を受けた。要件はマレーシア重工業開発局 (HI-COM) が現在建設中のランカウイ島 (図-1 参照) におけるセメント工場の製品積み出し港の建設に関するアドバイスである。聞くところによると、マレーシア政府は従来の英国からの技術援助の傘から脱して独立して事業を進めて行きたい意欲の下に技術相談の相手として日本を大変頼りにしているとのことである。国交親善という大義名分と私自身一度も行ってないマレーシアという国にひかれてこのマレーシア政府の懇請をうけるのにとまどいはなかった。ここでは私のみたマレーシアの港の建設事情とその地方の様子を固苦しい話を抜きにして記してみたい。

大阪を12時35分に出発すると JAL はノンストップで17時45分クアラルンプール (KL と略称) に到着する。時差が1時間半あって6時間45分の旅である。空港には先述の森氏の他佐藤工業の方が出迎えにきていただいております、高速道路を走って市内のエクアトリアルホテルにまず到着しますが、到着早々その日の夕食にランカウイ島を所属するケダ州の知事の紹宴に招かれた。既に御承知の方も多いと思うけれどもマレーシアは13州からなる連邦政府であり、13州のうち9州にはそれぞれ国王 (サルタン) がおられ、連邦国王 (アゴン) はこのサルタンの回り



図1 西マレーシア概略図

持ちになっている。州知事はその州のサルタンの認承を受けて就任しなければならず、したがって州知事はわが国の府県知事以上の権力を有している。また知事に就任すると、“タンスリ”、“ダトウスリー”“ダトー”などの称号が国王から贈られる。この称号はさしづめ戦前のわが国の公侯伯子男の爵位に相当するものという説明を受ける。また王家の出身者は“トンクー”“ラジャ”という称号が支えられるが、これらの称号はそれ自体尊称であって、決して Mr. ダトー, Mr. トンクーとは言はないようにと注意された。ちなみに先述のケダ州知事はダトウスリーであり、後述のコタバルの建設担当の Vice Director はトンクーであった。

2. ランカウイ島のお茶と鶏の賞品

K.L. で一泊後マレー半島中部にあるクアタン港を視察した。(図-1 参照)ここはオラン

注) 阪大構築科昭和33年卒、昭和56年9月までシンガポールにて湾岸道路の Benjamin Sheares Bridge の建設所長、本誌にその苦心談を投稿 (昭和56年春号)

*榎木 亨 (Toru SAWARAGI), 大阪大学, 工学部, 土木工学科, 教授, 工学博士

ダのコンサルタントが設計し、フランスの建設会社が鋼矢板セルで岸壁を施工した新しい港である。しかし施工後2カ年を経過している今日もその岸壁には一隻も船が横付けされていない。それは施工後岸壁前面を所定の水深に浚渫したとたん岸壁が海の方に倒れてきて岸壁が傾き、マレーシア政府が引きとりを拒否している港である。設計が悪いのか施工が不十分なのか水掛け論争になっているようであるが、土質関係の問題だけに私には十分なアドバイスは出来ず、十分な事前調査の必要性のみを痛感して主目的のランカウイ島へと向う。

マラッカ海峡に浮ぶランカウイ島に向うにはKLからペナン島へ行き、そこで飛行機を乗り継ぎしなければならない。ペナンまでは普通のフレンドシップ型のマレーシア航空の国内便であるが、ペナンからランカウイ島まではマレーシア・エア・チャーターの9人乗りの小型飛行機である。何分定員9人であるからすぐ満員になってしまう様で、ペナンではうまく乗り継ぎができずに4時間半の待ち時間がある。その時を利用してペナン島の中心地ジョージ・タウンを見物する。ジョージ・タウンはその昔英国東インド会社が極東における貿易の基地としていたところであるが、今はペナン空港からジョージ・タウンまでの道路の両側にナショナル、日立などの現地法人会社の工場が軒を連らねており、ジョージ・タウンのフェリポート近くの建物、コーンウォリス要塞などに昔の英国の面影を残すのみである。ジョージタウンではペチャと称する名物の人力三輪車(写真-1参照)に乗って市内見物と洒落てみたが、バス、自動車の交錯する道路では恐くて見物どころではない。このペナン島にも今わが国の本州四国架橋に匹敵する大規模なペナン大橋の工事が行われている。対岸距離が3kmにも及ぶ大橋で、国際入札に日本の建設会社も多数応募したが残念ながら韓国の現代建設が落札して目下施工中である。日本の高賃金でもってすると、とても建設業務で国際入札に勝つことは出来ないといわれて久しいが、先述のクアンタン港の例をみるまでもなく、現在のわが国の土木設計技術及び軟弱地盤などにおける高い施工技術でもって対応



写真1 ペチャ

すれば、国際競争に打ち勝つことは可能であり、同時に我々大学人も研究面でそれらをバック・アップしなければならないと思うのは私一人のみではなからう。

ペナンからランカウイ島までは先述の小型飛行機を利用するが、9人目は副操縦者の席である。私は推められるままにその席に坐ってみた。飛行機の前方から滑走路が見えるのははじめての経験であり、隣のインド人操縦者の動きが気になって仕方がない。ランカウイ島のあるマレー半島西側は10月下旬に雨期が明け11月には乾期に入っているとのことで非常に穏やかな飛行の後にランカウイ島の空港に到着する。しかしこの空港には空港ビルどころか木造の空港施設もなく、単にコンクリート舗装された滑走路が一本走っているだけである。到着後飛行機の操縦士が即ポーターに早変わりし、迎える車も飛行場内に侵入可能という全く手軽な空港で、金網の外では小山羊が母山羊の乳を求めてメー・メーなきながら走っているというのんびりした風景をかもしだしている。このランカウイ島の建設現場には阪大土木OBの酒井氏が駐在されており空港まで出迎えていただいた。酒井氏はマレーシア生活11年目というキャリアをもつ海外建設の大ベテランであるが、海外で本当の仕事をしようとすると本人及びその御家族には気の毒だが、このようなベテランの力を必要とするのであろう。このランカウイ島は東西約27km、南北15kmの椰子とゴムの林の多い島で町らしい町は人口2000人程度のクア一つという淋しい島である。島の北部にケダセメントのセメント工場が目下日本企業のIHI、佐藤工業らの

手によって建設されている。この工場前面の珊瑚礁の海岸にセメントの積出し港を建設しようとするもので、主目的はセメント積出しではあるが、公共埠頭の性格も兼用したいという政府の意向ときく。しかし港建設に最も重要な波浪資料は全くなく、その追算もされていない現状で、セメントの積出し期日から港の完成期日が指定されているようで、その計画の大まかさに驚きいった次第である。しかしアドバイザーとしては何か言はなければならず、とりあえず現存する海中櫓を利用した波高の観測、風記録の蒐集、底質調査を指示し、港の平面プランの幾つかを例示してその利害特質を論じた報告書を作成し、KLでの会議に提出することとした。この現地調査の途中、佐藤工業の山口氏の誘いに応じてマレー人の家でお茶を御馳走になることになった。マレー人の家は写真-2で見ると高床式の家でその床は棧式になっていて下からの風通しもよくされており、床下で薬草をもやすと、その煙で家の中の蚊その他の害中駆除が出来るそうで、狭いことを除くとなかなか合理的である。お茶を御馳走してもらう様に頼んだ家はその部落の長の家でハジャの家だという。ハジャとはメッカ巡礼をした回教徒がつけることを許される称号で頭に白い帽子をかぶり部落の尊敬を受けるとのこと、これらはお茶の出る間に先述の山口氏から聞いた話であるが、注文したお茶は30分待っても40分待っても出てこない。マレー人は気長だとはいっても一寸長すぎるように思われたが説明を聞いて納得する。すなわち、その部落にはまだ電気もきておらず火からおこして我々のお茶を沸かしてくれているのである。一寸スイッチをひねれば火がつく社会から来た者にとって想像もしなかったことで、気軽にお茶を頼んだ軽率さを悔んだが、家の中をのぞくとナショナルのポータブルラジオがある。また一時間程待って出て来たお茶はインスタントコーヒーであって、電気のない生活とポータブルラジオとインスタントコーヒーのアンバランスは開発途上国においては良くみかけることなのだろう。また数軒しか離れていないタイ領からこのマレーシアの生活にあこがれてタイ人が潜入し土着してしまうこともある



写真2 マレーの高床式家屋

様で島国の日本人にはなかなかピンとこない話ばかりである。こののどかな島にも9ホールのゴルフ場がある。クラブハウスではなく牛や羊を追っばらってプレーする正にカントリークラブの名にふさわしいゴルフ場であるが、この所で定期的に島のゴルフコンペが行われる。日本人も加わって技を競うらしいが、その賞品を聞いて私は思わず吹き出してしまった。一等賞品が鶏3羽で、このコンペのことを“にわとりコンペ”と称しているらしい。その鶏も家の廻りに走りまわっているやつを幹事が首をひねって(?)持ってくるとのことである。所変れば品変るとはまさにこのことであるが、これと同じことを日本でやるとすれば自家製品のない日本では何を持っていくべきか幹事は頭をかかえてしまうに違いない。あまり技術論でない話ばかりなどで話を建設の現場にもどそう。建設現場にいくと多くのマレー人人夫が固って何も仕事もせずに雑談しているのを良くみかける。遊んでいるのかと聞くと、遊んでいるのではなく一人一人が自分の持分をもっていてその持分の仕事ができるまで待っているのだという。例えばコンクリートを打つ際にもコンクリートミキサー車のコンクリートの出口を持つ人、そのホースを持つ人、吐出されたコンクリートを拡げる人、その上をならす人といった風なのである。その職務分担ははっきりしていて、他の人の仕事をするとその人の失業にもつながるので決してやらないという。したがって人夫賃は安いけれどもコンクリートの打設単価は決して安くならないそうである。ちなみにこの現場の人夫賃金は普通人夫で1日約1000円、大工などの特殊技

能者は1日約3500円程度とのことであった。

3. マレーシアの雨

KLでランカウイ島の港の建設計画について、HICOM及びDepartment of Marineの人達と会議をしてマレーシアでの仕事は終わったと思ったがなかなかそう簡単には解放してもらえずコタバルの港の建設の診断を依頼された。私の来馬を聞いてケランタン州の知事（コタバルはこの州の州都）が懇請されたとのことである。コタバルという地名は読者にも御記憶有る方が多いと思うが、第2次世界大戦の緒戦時に日本軍がマレーシアに初上陸した地点である。大分疲れてはいたけれど何度もマレーシアに来ることもなかりと視察に行くことを承諾し飛行機でコタバルに向う。この港の建設に関するFeasibility Studyは日本のJICAが日本の国際臨海開発センター（OCDI）に依頼して取りまとめているが、そのreportを読むと砂浜に建設する港でその港口維持は大変困難であることが予想される。

飛行機は予定通りコタバルに着いたが、激しい雨である。タクシーの運転手によれば三日連続の雨だという。マレー半島の東側は12月、1月、2月がモンスーンの季節で雨期であることは聞かされていたが三日降れば明日は止むだろうとたかをくくってホテルに到着明日にそなえることとした。夜半すさまじい雷鳴と雷光で目をさますと外はまさに篠っく雨で、街燈に照らされた屋外プールは全体が水没してプールの内も外も同じ状態である。南方の雨の雨量強度に驚いていても仕方がないので、時間も早いしもう一眠りと思ってトイレで小用をたしていると突然停電である。トイレは停電となると全くの暗室で動きがとれない。間もなく点燈するだろうと、じっとしていたが一向につく気配はなく、まさに字の通り雪隠詰めである。しかしいつまでも雪隠詰めでもあるまいと一寸刻みに移動してベッドに到着横になることができた。再度目を覚ますと予定の時間であり、ローソクの灯りの下で朝食をとる。しかし予定通り州の建設担当差し廻しの車は迎えにきてくれ、それで役所に向かうが途中の道は既に水で溢れ自動車の車輪も半分以上水没させながら進む。雨は間

断なく降り続き一向に止む気配はない。役所では建設担当のVice Director（タンクー）が待っていてくれ、州政府の相談役の英人2人と共に会議を開いたが、30分ほどするとこの役所も停電となる。無論この出水では海岸に出かけることは不可能である。建設担当者は停電になった途端、異常出水だから会議は中止して自動車ホテルに帰ってくれ、そして3時の約束の州知事との会見については後刻連絡するといっさきと帰ってしまった。帰りの自動車を乗るにも玄関口が水浸して靴を脱ぎズボンも膝までまくらなければ乗ることが出来ない。これで州知事に会見できなければ何の為にコタバルまで来たのかとつい愚痴が出る。KLに電話連絡をとってみるとKLは全く雨が降っていない由、マレー半島の東と西の気象差にただ驚くのみで、このような厳しい気象条件下で建設工事をやることの恐ろしさが身にしみる。これでは余程十分な気象調査をやっておかないと工事予定は大幅な狂いが生じるものと思われた。

間もなく州知事差し廻しの車が来て知事は役所の方でなく知事公舎で待っているとのことで知事公舎に出かける。この州知事もダトウの称号を贈られているが、小柄なしかしなかなか魅力ある人である。しかし何分この雨で現場を見ていないし、コメントの仕様がな。先述のOCDIのreportによってこの港は大変漂砂問題が重要だから十分な調査を必要とし、建設を急ぐと無理が生じるであろうということしかいえない。この時の説明に建設計画はnot impossible but not easilyという表現を使ったがその答えに日本語で“大変難かしいのですね”といわれたのには驚いた。マレーシアには50歳以上の人々の間には日本語を理解し、片語ながら日本語を話す人が多いそうであるが、このような時の日本語はこちらの気持を和らげ、つい私のできることならいくらでも力になりましょうといってしまった。

しかしこの会談は1時間半にも及びコタバル訪問は無駄ではなかったと感じた次第である。

4. トアン・トアンーポアン・ポアン

上述のコタバル行で私のマレーシアでの用事はすべて終わったが、ハード・スケジュールのお

蔭で KL 見物は自動車で約2時間国会議事堂(写真-3参照), 国立博物館(写真-4参照), 国立回教寺院などをみて廻っただけであるが, しかし近代的ビルの立ち並ぶ KL よりはより多くのマレーシアらしさにふれた旅であった。

その旅はほとんどが飛行機であったため, 最も印象に残ったのは飛行機内で放送されるトアン・トアン—ポアン・ポアンという言葉である。機内放送の最初に必ずこの言葉がでてくる。この旅にいつも同伴していただいた森氏に意味を尋ねると“Gentlemen and Ladies”ということである。“Ladies and Gentlemen”でないのが嬉しい。これに興味をもって機内放送を聞いているとマレー語は重複して発音する言葉が非常に多いことに気づく。例えば“御同様に”というの“サマ・サマ”であり, “散歩する”というの“ジャラン・ジャラン”といった様である。このジャランというのの一つだけでは Street という意味で続けると通りを

歩く, すなわち散歩することかかと納得。

約10日間という短い期間でのマレーシアの旅からでは従来のような海外技術レポートは書けるはずもなく, 海外勤務をしておられる方からみればこの小文は間違いだらけをしているかもしれない。しかし日本の大学に勤務している者も日本企業の海外での活躍に気を向けているということ, お役に立つことがあればいつでも相談していただきたいと思うと同時に, 日本に勤務しておられる方には海外勤務は大都会で活躍している人のみでなく, 電気もまだ来っていない僻地でがんばっている土木技術者もいることを知っていただきたくこの小文をしたための次第である。最後に私の今回の旅行を終始お世話願った佐藤工業K.K.の宮田土木部長, 森氏, 岩藤氏にお礼を申し上げますと共に, 最後まで拙い本文をお読みいただいた読者にテレマカシ(有難う)という言葉を捧げる。



写真-3 国会議事堂

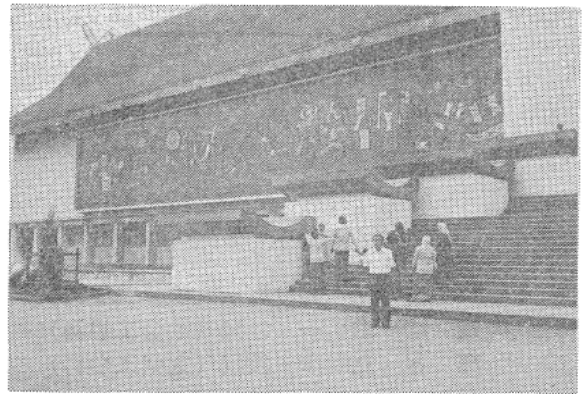


写真-4 国立博物館