

マダガスカル滞在記 (1)

関 二郎

野村哲一会員の「2ヶ月ほどマダガスカルに行ってみませんか?仕事は港湾拡張に伴う水産への影響と水産振興に関する事で、具体的内容は今後の打ち合わせになりますが・・・原理事

長が言うには冥途の土産に見ておくべき素晴らしい国らしいです。マダガスカルの水産の現状についてはマリノフォーラムの報告書¹⁾があるのでURLを見てください」と言う電話からマダガスカ

ル出張の話は始まった。

出張の目的は、JICAとマダガスカル共和国との間で2017年から2026年までの10年間にわたって実施される円借款事業「トアマシナ港拡張事業」に伴う事前の環境調査結果分析と、港湾拡張後の漁業への影響予測および振興策について水産のエキスパートとして助言することであった。渡航期間は秋期の3月10日から4月10日までの31日間と、冬期の6月15日から7月15日までの31日間の延べ62日で、事業元請け会社であるEcho社に出張した。滞在先は、首都のアンタナナリボ市（現地名でTana=タナ）と東海岸に面した港町で事業実施場所のトアマシナ市（現地名でMatatave=マタタベ）の2箇所であった。

移動は、羽田を出発しドバイとモーリシャスで乗り換え、最終目的地のアンタナナリボのイヴァト空港までで、到着まで約26時間を要するが、3月の渡航時は航空便の接続の都合のためモーリシャスで1泊となり47時間を費やした。

1. マダガスカルの基本データ

近年、アフリカ大陸諸国の多くは経済的に著しい発展を遂げているが、日本では全般的に関心

が薄く、その実情はあまり知られていないと思われる。本報告を読んでいただくに当たって、マダガスカル国の現状を外務省の広報データ²⁾を基に簡単に紹介する。

マダガスカル島はアフリカ大陸の東側にあり日本の1.6倍の広さを持つ世界で4番目に大きい島で、南緯12～26°間に位置し、東側はインド洋に面し、西側はモザンビーク海峡でアフリカ大陸と隔てられている（図1）。大陸とは5,600万年前に分離したと考えられ、動植物はマダガスカル固有の種類が多く見られ、キツネザル類やアイアイなどが生息していることは日本でもよく知られている。

マダガスカル共和国の人口は日本の四分の一の約2,500万人で、近年人口の増加が著しい。構成民族はアフリカ大陸系と、かつて東南アジアから渡来したと言われているマレー系が主なものである。首都はアンタナナリボで、島のほぼ中央の標高1,200～1,400mの高原に位置する。公用語はマダガスカル語と、フランス語で、日常的にはマダガスカル（マラガシ）語が使用されている。主な宗教は、伝統宗教（52%）、キリスト教（41%）、イスラム教（7%）である。一人あたりのGNI（国民総所得）は400米ドルで、国民の80%が一日1.5

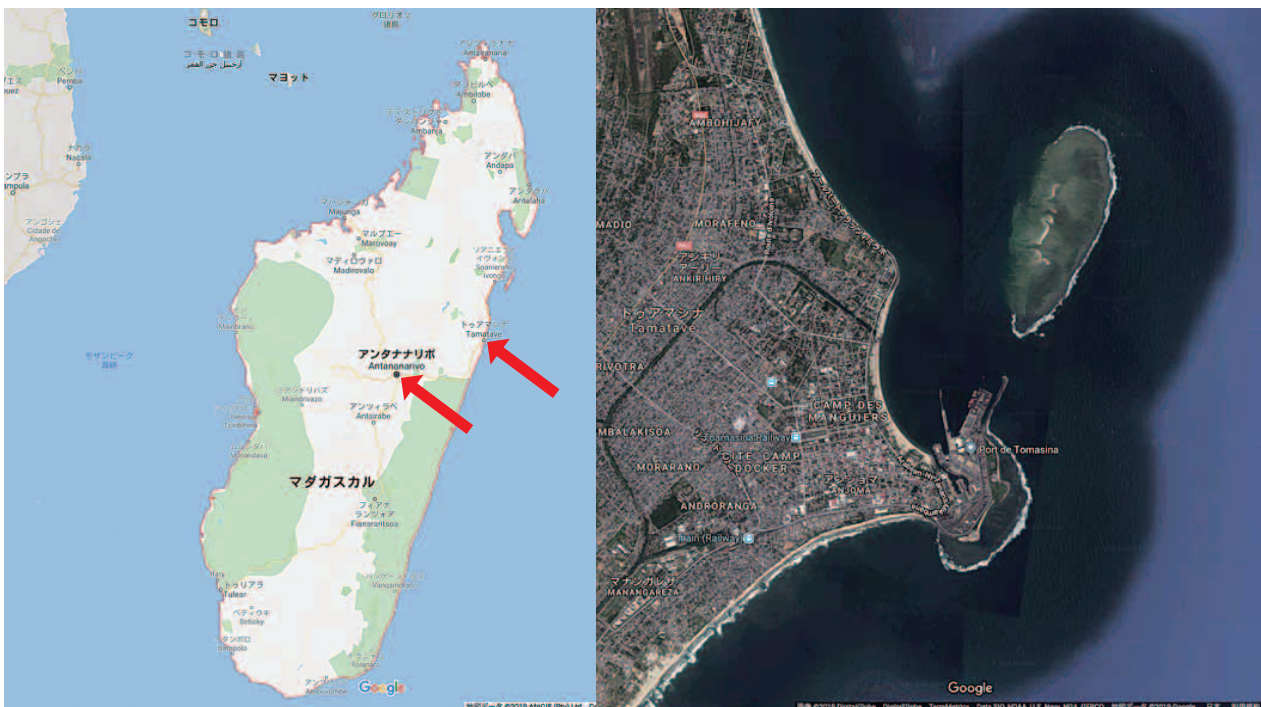


図1. マダガスカル島（左）およびトアマシナ市街と海岸（右）

ドル以下で暮らす貧困層に属している。2017年の国家予算は収入が12.92億ドル(1,400億円)で、支出は17.25億ドル(1,863億円)と赤字財政である³⁾。貿易は2016年度のデータでは輸出が21.6億ドル、輸入が24.3億ドルと貿易でも赤字となっている。主な輸出品は鉱物(特にニッケル)、バナナ、石油製品などで、輸入品は原材料、消費財、資本財、米などとなっている。

マダガスカル国は長くフランスの植民地であったが、1960年6月に独立を果たし、第1、第2共和制を経て1992年から第3共和制となった。2009年にクーデタが起きたため、アフリカ連合(AU)及び南部アフリカ共同体(SADC)は、同国に対する制裁措置として参加資格を停止し、日本をはじめ先進諸国も経済援助(ODA)を停止したが、民主化プロセスの進展に伴い2014年にこれらの制裁を解除した。

マダガスカルの気候は地域により大きく異なる。図2はアンタナナリボとトアマシナおよび東京の月平均気温と降水量を示したものである^{4)、5)}。アンタナナリボ、トアマシナのいずれも年間の変動幅は5～6℃程度で東京に比較してそれほど大きくない。アンタナナリボは高地のため、真夏でも21℃程度と比較的涼しいのに対し、トアマシナは真冬でも20℃以上と暖かい。降水量は夏から秋にかけて多く、冬に少なくなる。アンタナナリボの年間降水量は1,300mmで東京よりやや少ない程度であるが季節変動が大きく、乾期の降水量は10mm前後に過ぎない。これに対してトアマシナの年間降雨量は3,300mmを超え、少雨期

でも100mm以上となっている。すなわち、マダガスカル島の気候は中央部が冷涼で乾燥気味であるのに対し、沿岸部は高温多湿な気候といえる。

2. アンタナナリボ

首都アンタナナリボのイヴァト空港の施設は古く照明も暗く、経済的停滞が長かったことを印象づけられるものであった。空港待合室には黄色いベストを着用した“旅行者サポーター”がたむろして「無料」で旅行者のバッグ運びや入出国書類の記入などのサービスをしてくれるが、法外なチップを要求される。空港と市内の中心部の距離は20km弱だが、日中は混雑がひどく片道2時間は見積もっておく必要がある。特に出発時には空港での手続き時間を含めると3時間前には市内を出発する必要がある。このような混雑を解消するためのバイパス道路の建設を含め、沿線の開発計画が構想されているが実現までにはまだ時間が必要のようである。

Echo社の事務所は旧市街から北に4km離れた地区に建設された事務所団地内にあり、近くにはJICAの入っている高層ビルをはじめ、大型店舗や銀行などが数多くある。宿泊したホテルは事務所から5分ほどの距離で、ホテルの前には幹線道路が走りその両側にはパンや果物、衣料品、花卉類などを売る屋台が並んでいた。ほとんどの屋台はテーブルと棚に屋根を取付けた簡素な物で、果物や菓子、パン類をそのままテーブルに積上げ、肉類やソーセージ、ハムなどまでも炎天下でむき出しで販売していた。さすがに鮮魚類を

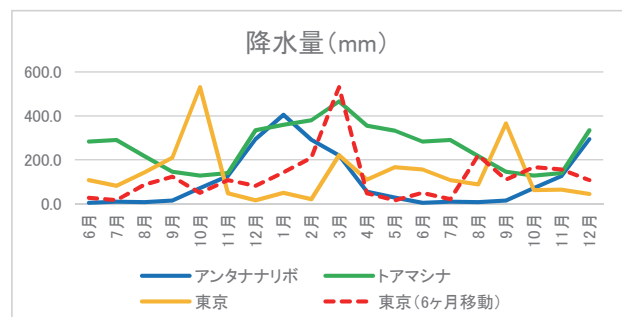
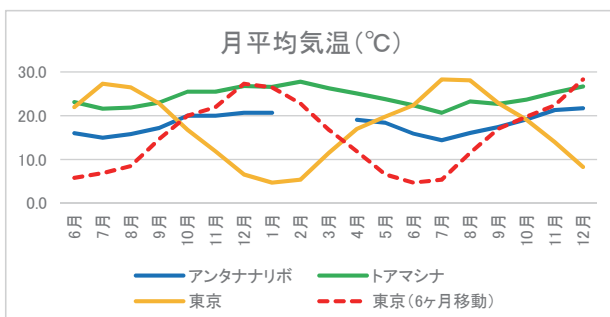


図2. アンタナナリボ(青)、トアマシナ(緑)、東京(黄)の月平均気温(°C)および降水量(mm)の季節変動。赤の破線は東京のデータを6ヶ月移動して季節を合わせた。

販売している屋台は見なかったが、唯一赤貝と思われる貝を炎天下の台に広げ客の要望によってその場で剥いて生のまま供していた(写真1)。



写真1. 炎天下で販売していた赤貝。屋台での魚貝類の販売はあまり見かけなかった。

食中毒は大丈夫なのだろうか? 買い物はこれらの屋台ではなく、もっぱらホテル近くの大型ショッピングモールを利用した。ショッピングモールは幾つかあり、いずれにも畜産物と魚介類の販売コーナーがあった。畜産物のコーナーはかなり広く、種類も豊富で、ハム、ソーセージなどの加工品は冷蔵棚に並べられ、鶏肉、牛肉、豚肉は冷蔵ケースに納められ対面販売で客の注文に応じていた。これに対し、水産物の販売コーナーは貧弱で、販売されていたのは切り身やむき身などの加工が施された冷凍パックだけであった。旧市街地区には生鮮魚介類を販売している公設市場があるとのことであったが、残念ながら今回は見る事ができなかった。

3. トアマシナ

団塊の世代以上の読者の皆さんの中には小学生時代に輪タクと黒金のオート三輪が走る道路を下駄か草履を履いて学校に通った方もいるのではないのでしょうか。トアマシナ州の州都であるトアマシナ市は人口20万人を超えるマダガスカル2番目の都市であるが、アンタナナリボと比較してかなりのんびり感のある街であった。市内では下駄ではなくビーチサンダル履きの市民がのんびりと歩いている姿が見られ、たくさんの輪タクと黄色のトゥクトゥクが走り回っていた

(写真2, 3)。街の所々にフランス植民地時代の建物が残っているが、雰囲気としては昭和30年前後の日本を思い出させるような温かみを感じられた。



写真2. トアマシナ市民の足となっている輪タク



写真3. 輪タクがタクシーならばトゥクトゥクはハイヤーか

宿泊したホテルに近い繁華街には公設マーケットと数多くの商店が軒を並べていた。公設マーケットは比較的大きな建物で数本の通路の両側に間口3m程度の衣料店、八百屋、食料品、畜産物店、お土産屋などの店がブロック毎に並んでいた。

マダガスカル島は沿岸部から中央高地まで1,400mの標高差があるため、標高差を利用して多様な作物が栽培されている。公設マーケットの八百屋や食料品店でもこれらを反映して熱帯性のバナナ、マンゴー、パパイヤ、オレンジなどの柑橘類から寒冷性のリンゴ、ナシ、柿、桃、スモモなど果物類が並び、野菜もトマト、イチゴ、キュウリ、ナスなどやハウレンソウ、白菜、ハーブ類などの葉物、大根、カブ、サツマイモ、ジャガイモなどの

根菜類やインゲン、グリーンピースなどの豆類など多様な果菜類が販売されていた(写真4)。



写真4. 公設マーケットの野菜売り場。種類も豊富で、日本でなじみの野菜も多い。

周辺の繁華街には家電品、衣料店、雑貨屋などが軒を並べ、家電品店ではMade in Capan製の”Handa“の発電機を始めソーラーパネルなど多様な商品が売られていてトアマシナ市の秋葉原の趣を呈していた。マダガスカルでは電力事情が悪く、トアマシナ市内でも毎日夕方2時間ほど停電が常態化していて、周辺の村落では電線が引かれていないところも多いので、発電機やソーラーパネルは必需品となっていた。繁華街では買物の終わった客が荷物を持って輪タクに乗り込む姿をよく見かけたが、街外れの建築資材を売る店の前では、6mの鉄筋を二つ折りにして10本以上を輪タクに積んでいたことに驚くと共に輪タク運転手の心意気を感じたことであった。

トアマシナ市とアンタナナリボ市をつなぐ交通機関は国道2号線と鉄道および飛行機がある。マダガスカル唯一の鉄道はフランス植民地時代に敷設され数年前までは旅客業務を行っていたが、現在は貨物輸送に限定され、トアマシナ港を始点としてアンタナナリボまで主に石炭の運搬に利用されているだけである。沿線に建設されている駅舎はレンガ作りの風情のあるものが多い。トアマシナとアンタナナリボ間369kmを走る国道2号線は片側1車線の舗装道路で、交通量は多いが途中は渋滞があまりないのでアンタナナリボには6～7時間で到着できる。この国道はトアマシ

ナ港に陸揚げされたコンテナを首都まで運ぶ幹線道路となっているため、比較的メンテナンスが良かったが、この国道から枝分かれするローカル道路の多くは極めて劣悪であった。トアマシナ滞在中に休暇を利用して2回程観光地を訪ねる機会があった。1回目は30km離れたゴルフ場とリゾートビーチで、舗装されているものの所々大きな穴が開いていてそれを迂回しながらなので到着するのに2時間以上を要した。2回目はトアマシナ市の南側沿岸に注ぐイボンドロ川を20kmほど遡上したが、その河畔から車に乗り換えて国道2号線に出るまでの40kmの未舗装の道路で、交通量は極めて少なく対向車もほとんどなかったが3時間近くかかった。いずれのドライブでも車窓から見渡せる丘陵には疎らにバナナや柑橘類の木が植えてあり、集落に入ると道路の両側で収穫した果物や野菜を並べてのんびりと通りを眺めている村人が見られた。

(次回は、マダガスカルの水産情報等を紹介し
ます。)

文献

1. 平成28年度 海外水産振興政策基礎調査委託事業 調査報告書、一般社団法人マリノフォーラム21、57pp., 2016. (http://www.maff.go.jp/j/kokusai/kokkyo/yosan/attach/pdf/h28_jigyo_report-12.pdf)
2. 外務省 (<https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/madagascar/data.html>)
3. List of countries by government budget. Wikipedia (https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_government_budget)
4. Climate-data.org (<https://ja.climate-data.org/アフリカ/マダカスカル/アンタナナリボ/アンタナナリボ-548/>)
5. 国土交通省、気象庁 (<http://www.data.jma.go.jp/gmd/cpd/monitor/nrmlist/NrmMonth.php?stn=67095>)