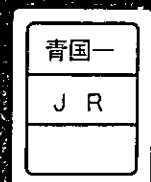
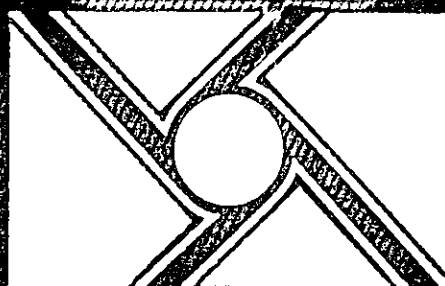
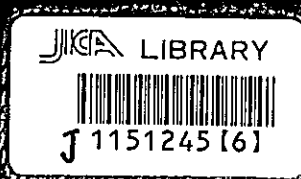


技術専門誌(紙)掲載

青年海外協力隊 活動体験レポート集

(2)

加工部門
保守操作部門
土木建築部門



国際協力事業団
青年海外協力隊事務局



技術専門誌(紙)掲載

青年海外協力隊 活動体験レポート集 (2)

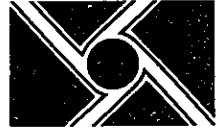
加工部門
保守操作部門
土木建築部門

平成11年3月

国際協力事業団
青年海外協力隊事務局



1151245【6】



Japan Overseas Cooperation Volunteers

加工部門

陶磁器
溶接

保守操作部門

自動車整備
電気機器
電気工事
電子機器
電子計算機
電子工学
電話交換機
電話線路
工作機械
冷凍機器
精密機器
無線通信機
視聴覚機器
建設機械
船舶機関
船外機
航海術
通信電力
浄水場機械

土木建築部門

土木設計
土木施工
測量
都市計画
建築
建築施工
建築製図

加工部門 目次

陶磁器

アジア

タイ	小野原孝	昭和62年度2次隊	目の眼	1990.....1
タイ	森泉智子	昭和62年度1次隊	世界画報	1990.....3

中近東

モロッコ	真子潤也	昭和63年度1次隊	電気計算	1992.....5
------	------	-----------	------	------------

アフリカ

タンザニア	南川祐作	昭和60年度1次隊	目の眼	1989.....6
タンザニア	近藤浩美	昭和62年度2次隊	目の眼	1990.....7

溶接

アフリカ

ニジェール	奥山剛志	平成2年度2次隊	溶接ニュース	1994.....1
-------	------	----------	--------	------------

保守操作部門 目次

自動車整備

アジア

バングラデシュ	増山光次郎	平成3年度3次隊	カー&メンテナンス	1993	1
中華人民共和国	安田 潔	昭和63年度3次隊	カー&メンテナンス	1990	3
中華人民共和国	安田 潔	昭和63年度3次隊	カー&メンテナンス	1991	5
中華人民共和国	渡辺秀和	平成5年度2次隊	日刊自動車新聞	1994	7
ラオス	内藤盛行	平成3年度1次隊	カー&メンテナンス	1993	9
ネパール	米田直史	平成2年度2次隊	カー&メンテナンス	1994	11
フィリピン	秋庭守正	昭和53年度2後次隊	自動車工学	1989	13
フィリピン	安藤祥二	昭和58年度4次隊	カー&メンテナンス	1988	15
スリ・ランカ	渡辺雄一郎	平成3年度3次隊	整備戦略	1993	16
タイ	大瀬眞生	昭和62年度3次隊	カー&メンテナンス	1989	18
タイ	小林祐司	平成元年度2次隊	自動車工学	1991	20
タイ	幸田皇王	平成3年度1次隊	セイビ	1993	22

中近東

モロッコ	阿部幸広	昭和62年度3次隊	自動車工学	1990	24
モロッコ	花村豪夫	昭和62年度3次隊	カー&メンテナンス	1989	26
モロッコ	大石常夫	平成元年度3次隊	自動車工学	1992	28

アフリカ

エティオピア	神倉 潤	昭和62年度2次隊	カー&メンテナンス	1988	29
エティオピア	山田英晶	昭和62年度2次隊	自動車工学	1990	31
エティオピア/ザンビア	小川正尋	平成元・2次/平3振替	オートメカニック	1992	33
ガーナ	大田知久	昭和62年度2次隊	カー&メンテナンス	1989	35
ガーナ	斎藤秀昭	昭和62年度2次隊	カー&メンテナンス	1988	37
ケニア	高石一朗	昭和60年度2次隊	カー&メンテナンス	1989	39
ケニア	内野直也	昭和62年度2次隊	カー&メンテナンス	1989	41
ケニア	中村光之	昭和63年度1次隊	カー&メンテナンス	1991	43
ケニア	北村仁志	平成3年度1次隊	月刊整備界	1994	45
ケニア	浅川敬三	平成3年度3次隊	カー&メンテナンス	1993	47
ケニア	木立孝志	平成3年度3次隊	カー&メンテナンス	1994	49
リベリア	富樫 正	昭和62年度2次隊	自動車工学	1989	51
リベリア/ジンバウエ	石渡 仁	平成元・1次/平2振替	カー&メンテナンス	1994	53
マラウイ	大田 忍	昭和60年度1次隊	自動車工学	1989	55
マラウイ	長峰 敦	平成元年度2次隊	カー&メンテナンス	1992	56
マラウイ	入谷 隆	平成3年度3次隊	自動車機械工具	1993	58
ニジェール	佐藤 裕	昭和61年度2次隊	カー&メンテナンス	1990	59
ニジェール	近藤文彦	昭和62年度2次隊	カー&メンテナンス	1990	61
ニジェール	妹尾善則	昭和62年度2次隊	カー&メンテナンス	1990	63
ニジェール	横山直人	昭和63年度1次隊	カー&メンテナンス	1990	65
ニジェール	矢口義光	昭和63年度2次隊	カー&メンテナンス	1990	67
ニジェール	洲上哲也	平成2年度2次隊	日刊自動車新聞	1994	69
タンザニア	森谷 均	昭和61年度3次隊	カー&メンテナンス	1988	71
タンザニア	常松信人	昭和62年度3次隊	カー&メンテナンス	1990	73
タンザニア	久保政幸	平成元年度1次隊	カー&メンテナンス	1992	75
タンザニア	永末九州男	平成3年度2次隊	カー&メンテナンス	1994	76
ザンビア	榎本尚文	平成2年度2次隊	自動車工学	1992	77

中南米

コスタ・リカ	塚本利夫	平成元年度3次隊	ホリデーオート	1992	79
ドミニカ共和国	高森敏郎	昭和62年度3次隊	カー&メンテナンス	1989	80
ホンデュラス	中村博典	昭和62年度1次隊	カー&メンテナンス	1989	82
ホンデュラス	伊藤敏彦	平成元年度3次隊	カー&メンテナンス	1991	84
ホンデュラス	安藤聖一	平成2年度3次隊	セイビ	1994	86
ホンデュラス	丸橋奈津子	平成3年度2次隊	カー&メンテナンス	1992	88
ホンデュラス	丸橋奈津子	平成3年度2次隊	カー&メンテナンス	1993	90
ホンデュラス	丸橋奈津子	平成3年度2次隊	カー&メンテナンス	1993	92

大洋州

フィジー	吉川京樹	平成元年度3次隊	カー&メンテナンス	1991	94
バブア・ニューギニア	宮澤敏幸	昭和62年度1次隊	カー&メンテナンス	1989	96
バブア・ニューギニア	松原庄平	平成2年度2次隊	自動車工学	1994	98
バブア・ニューギニア	松川智典	平成4年度1次隊	自動車工学	1993	100
西サモア	林 正巳	昭和63年度2次隊	自動車工学	1993	102
ソロモン諸島	小西憲治	平成元年度2次隊	カー&メンテナンス	1992	104

電気機器

アジア

フィリピン	越智資行	平成3年度3次隊	電気計算	1993	1
-------	------	----------	------	------	---

中近東

モロッコ	山田龍彦	昭和62年度2次隊	電気計算	1990	3
モロッコ	楠 正宏	平成元年度2次隊	電気計算	1992	5

アフリカ

エチオピア	星澤正浩	昭和62年度2次隊	電気と管理	1989	6
エチオピア	田村正弘	平成2年度2次隊	電気現場技術	1992	7
ケニア	井上善次郎	昭和59年度3次隊	新電気	1988	8
ニジェール	藤川宗一	昭和62年度3次隊	電気と工事	1991	9

中南米

ボリヴィア	池田 武	昭和62年度2次隊	電気計算	1990	11
-------	------	-----------	------	------	----

電気工事

アジア

バングラデシュ	下睦逸次	昭和62年度2次隊	電気計算	1990……………1
マレーシア	田島義明	昭和63年度3次隊	新電気	1993……………3

中近東

モロッコ	八木宏文	平成2年度3次隊	新電気	1994……………4
------	------	----------	-----	------------

アフリカ

マラウイ	鈴木祝雄	昭和60年度3次隊	工事と受験	1989……………5
タンザニア	清水信之	昭和62年度3次隊	電気計算	1990……………6

中南米

ボリヴィア	吉田 誠	昭和62年度1次隊	電気と管理	1989……………8
ボリヴィア	吉田 誠	昭和62年度1次隊	新電気	1990……………10

大洋州

トンガ	斎藤明弘	昭和61年度1次隊	電気と管理	1989……………11
-----	------	-----------	-------	-------------

電子機器

アジア

バングラデシュ	中村信行	平成元年度3次隊	電気計算	1993……………1
マレーシア	末満広志	昭和62年度3次隊	工事と受験	1990……………3
マレーシア	坂本佳三	昭和62年度3次隊	工事と受験	1991……………4
スリ・ランカ	野呂幸雄	平成2年度3次隊	電気計算	1993……………6
タイ	須賀元素	昭和61年度3次隊	新電気	1989……………8
タイ	永野重雄	平成元年度3次隊	電子技術	1991……………9

中近東

モロッコ	井川 久	昭和61年度2次隊	電気と管理	1988……………10
チュニジア	徳山皓一	昭和62年度3次隊	電気と管理	1990……………11

アフリカ

ガーナ	大黒弘樹	昭和62年度3次隊	新電気	1992……………12
ケニア	森田高広	昭和61年度1次隊	新電気	1989……………13
ケニア	池ノ本利治	昭和62年度2次隊	工事と受験	1990……………14
ケニア	北原仁美	昭和62年度3次隊	電気計算	1991……………16
ルワンダ	牧田安史	昭和62年度3次隊	電気と管理	1989……………18
ザンビア	岡本淳一	平成2年度2次隊	電気計算	1992……………19

中南米

ボリヴィア	鈴木一代	昭和61年度1次隊	新電気	1989……………21
エクアドル	西森智光	平成3年度2次隊	電気計算	1993……………22
エクアドル	川上真哉	平成5年度1次隊	新電気	1995……………24
ホンデュラス	遠山 満	昭和60年度1次隊	工事と受験	1988……………25
ホンデュラス	岡村康夫	昭和62年度2次隊	工事と受験	1989……………26
ホンデュラス	平岩 正	昭和63年度3次隊	新電気	1991……………27
ホンデュラス	條原比呂志	平成元年度2次隊	新電気	1991……………28

電子計算機

アジア

マレーシア	中西敏男	昭和62年度2次隊	電気計算	1989.....1
タイ	八幡 聡	平成元年度3次隊	電気計算	1992.....4

電子工学

アジア

ブータン	境 貴志	平成3年度3次隊	エレクトロニクス実装技術	1995.....1
フィリピン	藤好紀男	平成元年度2次隊	新電気	1993.....4
スリ・ランカ	大野 勉	昭和63年度2次隊	電気計算	1990.....5

アフリカ

ケニア	和田治夫	昭和62年度1次隊	OHM	1989.....6
マラウイ	工藤雅明	昭和62年度2次隊	新電気	1989.....8

中南米

コスタ・リカ	秋山正治	昭和63年度2次隊	新電気	1990.....9
コスタ・リカ	有菌正文	昭和62年度2次隊	電気計算	1990.....10
コスタ・リカ	東井克己	平成3年度1次隊	電気計算	1994.....11

電話交換機

アジア

スリ・ランカ	野田 浩	平成元年度3次隊	新電気	1992.....1
スリ・ランカ	浜田康浩	平成元年度3次隊	新電気	1992.....2

中南米

ホンデュラス	植松信吉	平成元年度1次隊	電気計算	1991.....3
--------	------	----------	------	------------

電話線路

アジア

インドネシア	山村正勝	平成2年度2次隊	電気計算	1993.....1
--------	------	----------	------	------------

アフリカ

ガーナ	中村健一	平成3年度2次隊	電経新聞	1994.....3
-----	------	----------	------	------------

中南米

ホンデュラス	杉山俊一	平成元年度1次隊	電気計算	1991.....5
--------	------	----------	------	------------

工作機械

アジア

インドネシア	近藤康雄	平成4年度3次隊	機械新聞	1995.....1
--------	------	----------	------	------------

アフリカ

ガーナ	宮路徳男	昭和62年度2次隊	ツールエンジニア	1989.....3
ガーナ	福川 治	平成3年度2次隊	ツールエンジニア	1994.....5

冷凍機器

アジア

スリ・ランカ	中島義和	平成元年度3次隊	冷凍	1992.....1
--------	------	----------	----	------------

アフリカ

マラウイ	桑原宏仁	昭和61年度3次隊	冷凍	1989.....2
マラウイ	桑原宏仁	昭和61年度3次隊	冷凍	1991.....4
ザンビア	鈴木良明	昭和59年度1次隊	冷凍	1990.....6

中南米

ドミニカ共和国	浅井俊一	平成元年度3次隊	冷凍	1991.....8
ホンデュラス	埋橋建吾	平成元年度2次隊	冷凍	1991.....10

精密機器

アジア

中華人民共和国	清水多門	昭和62年度3次隊	電気計算	1992.....1
中華人民共和国	南林 正	平成元年度1次隊	自動車工学	1991.....3

中南米

グアテマラ	秋山 亘	平成元年度1次隊	電気計算	1991.....5
-------	------	----------	------	------------

無線通信機

アジア

マレーシア	岩見和久	平成2年度2次隊	新電気	1992.....1
-------	------	----------	-----	------------

中近東

ジョルダン	原口 忠	平成元年度1次隊	電気計算	1992.....2
-------	------	----------	------	------------

アフリカ

マラウイ	元位嘉秀	平成元年度2次隊	電気計算	1992.....4
ザンビア	服部衛彦	平成2年度2次隊	電気計算	1992.....5

中南米

パラグアイ	木村正弘	昭和61年度2次隊	海外新聞	1989.....7
-------	------	-----------	------	------------

視聴覚機器

アジア

スリ・ランカ	梶 恵一	昭和58年度2次隊	ビデオα	1989.....1
--------	------	-----------	------	------------

アフリカ

ガーナ	中村政志	昭和59年度3次隊	ビデオα	1988.....3
-----	------	-----------	------	------------

中南米

コスタ・リカ	中川典之	昭和60年度1次隊	ビデオα	1989.....4
ヘル-/ニカラグア	水谷哲男	平成2・2次/平3振替	ビデオα	1992.....5

建設機械

アフリカ

ガーナ	若林敏弘	昭和60年度3次隊	建設の機械化	1990.....1
ニジェール	満留典理	昭和62年度1次隊	建設の機械化	1989.....3

船舶機関

アジア

タイ	山崎裕司	平成2年度2次隊	海技士コース	1993.....1
----	------	----------	--------	------------

大洋州

バブア・ニューギニア	野口信雄	昭和62年度3次隊	海技士コース	1989.....3
トンガ	長坂雅文	昭和56年度3次隊	海技士コース	1988.....5
トンガ	辻林英高	平成3年度3次隊	漁協経営	1994.....7
ソロモン諸島	岩男靖司	昭和62年度2次隊	海技士コース	1989.....9
ソロモン諸島	岩男靖司	昭和62年度2次隊	電気計算	1991.....11
ソロモン諸島	久慈広信	平成元年度2次隊	海技士コース	1991.....13

船外機

大洋州

マーシャル諸島	姫野唯一	平成3年度1次隊	カー&メンテナンス	1994.....1
---------	------	----------	-----------	------------

航海術

アジア

バングラデシュ	空中修三	昭和63年度2次隊	海技士コース	1989.....1
---------	------	-----------	--------	------------

中南米

ホンデュラス	番地亨勝	昭和62年度3次隊	海技士コース	1989.....3
ホンデュラス	番地亨勝	昭和62年度3次隊	海技士コース	1990.....5

大洋州

フィジー	東 誠	昭和63年度3次隊	海技士コース	1990.....7
------	-----	-----------	--------	------------

通信電力

アフリカ

ガーナ	足立保彦	平成元年度3次隊	電気現場技術	1992……………1
-----	------	----------	--------	------------

大洋州

西サモア	長縄弘美	平成3年度3次隊	電気情報	1994……………2
------	------	----------	------	------------

浄水場機械

アフリカ

セネガル	白石 豊	平成元年度2次隊	地下水技術	1994……………1
------	------	----------	-------	------------

大洋州

フィジー	渡辺 進	昭和63年度2次隊	設備と管理	1991……………8
------	------	-----------	-------	------------

土木建築部門 目次

土木設計

アジア

中華人民共和国	中居満穂	平成3年度2次隊	月刊下水道	1994	1
---------	------	----------	-------	------	---

アフリカ

ザンビア	村山由孝	昭和62年度2次隊	測量	1991	4
------	------	-----------	----	------	---

大洋州

ミクロネシア	磯元賢志	平成2年度1次隊	土木学会誌	1992	6
--------	------	----------	-------	------	---

土木施工

アジア

バングラデシュ	鈴木隆裕	平成元年度1次隊	測量	1991	1
---------	------	----------	----	------	---

バングラデシュ	盛 清司	平成3年度2次隊	測量	1994	3
---------	------	----------	----	------	---

中近東

モロッコ	藤井克巳	平成元年度3次隊	測量	1991	5
------	------	----------	----	------	---

モロッコ	石黒正彦	平成元年度3次隊	測量	1992	6
------	------	----------	----	------	---

アフリカ

ガーナ	児玉幸人	昭和62年度1次隊	測量	1989	7
-----	------	-----------	----	------	---

ケニア	土橋 傑	平成3年度2次隊	兵庫タイムス	1993	9
-----	------	----------	--------	------	---

マラウイ	今村 浩	平成元年度2次隊	土木施工	1991	11
------	------	----------	------	------	----

タンザニア	植村新一	昭和62年度3次隊	測量	1990	13
-------	------	-----------	----	------	----

タンザニア	青山芳貴	昭和63年度1次隊	測量	1991	15
-------	------	-----------	----	------	----

タンザニア	大道寺徹	平成2年度1次隊	測量	1993	17
-------	------	----------	----	------	----

中南米

グアテマラ	木下健二	平成3年度2次隊	測量	1994	19
-------	------	----------	----	------	----

ペルー	土岐昭彦	昭和62年度2次隊	測量	1990	21
-----	------	-----------	----	------	----

大洋州

フィジー	武藤直登	平成元年度3次隊	測量	1991	23
------	------	----------	----	------	----

西サモア	相木 実	昭和62年度2次隊	土木施工	1990	24
------	------	-----------	------	------	----

ソロモン諸島	柳原 整	昭和62年度2次隊	土木施工	1989	26
--------	------	-----------	------	------	----

マーシャル諸島	伊藤嘉章	平成3年度2次隊	測量	1992	28
---------	------	----------	----	------	----

測 量

アジア

ネパール	二瓶浩彰	昭和60年度1次隊	土木施工	1989	1
------	------	-----------	------	------	---

中近東

ジョルダン	佐藤寿一	昭和62年度2次隊	測量	1989	3
モロッコ	中村清郎	昭和61年度3次隊	測量	1989	5
モロッコ	嶋田靖久	平成2年度1次隊	土木技術	1994	7
シリア	森田 功	昭和62年度2次隊	測量	1989	9

アフリカ

エティオピア	大高明夫	昭和61年度2次隊	土木施工	1989	11
マラウイ	徳丸周志	昭和62年度2次隊	測量	1990	13
マラウイ	関根信一	昭和62年度1次隊	土木施工	1990	15
マラウイ	山田英之	平成元年度3次隊	測量	1993	16
ザンビア	山寺 彰	平成2年度1次隊	測量	1993	18

都市計画

アジア

ネパール	編田照茂	平成2年度1次隊	測量	1992	1
------	------	----------	----	------	---

大洋州

フィジー	空尾雪絵	昭和62年度2次隊	測量	1990	3
------	------	-----------	----	------	---

建 築

中近東

モロッコ	門口義明	昭和62年度2次隊	測量	1991	1
モロッコ	鈴木良直	昭和62年度2次隊	測量	1990	3
モロッコ	松崎一明	平成3年度2次隊	電気計算	1994	5

アフリカ

ケニア	井戸正治	昭和62年度2次隊	測量	1991	6
マラウイ	西川忠明	昭和62年度3次隊	海外新聞	1990	8

中南米

ペルー	若狭高秀	平成元年度1次隊	測量	1991	10
-----	------	----------	----	------	----

建築施工

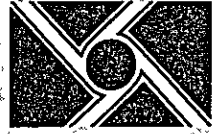
アフリカ

ガーナ	山本清太	平成3年度1次隊	土木施工	1994	1
-----	------	----------	------	------	---

建築製図

アフリカ

リベリア	永尾丈二	昭和62年度3次隊	測量	1990	1
------	------	-----------	----	------	---



Japan Overseas Cooperation Volunteers

陶磁器・溶接



〈陶磁器〉年度別・国別派遣実績

国名	88年度まで	89年度	90年度	91年度	92年度	93年度	94年度	95年度	96年度	97年度	98年度	総計
カンボディア	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	3
インド	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
ラオス	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
マレーシア	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
フィリピン	15	2	2	1	2	1	0	1	0	1	0	25
スリ・ランカ	5	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	8
タイ	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
〈アジア地域〉	31	3	3	1	2	3	1	1	0	2	1	48
ヨルダン	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
モロッコ	7	1	0	2	0	1	0	0	1	1	1	14
テュニジア	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
〈中近東地域〉	7	1	0	3	0	2	0	0	1	1	1	16
エチオピア	2	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	6
ガーナ	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
コートジボアール	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0	1	5
ケニア	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	3
ニジェール	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2
ルワンダ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
タンザニア	8	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10
ザンビア	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	4
〈アフリカ地域〉	13	1	2	1	4	1	3	3	1	0	4	33
ボリビア	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
コロンビア	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
ドミニカ共和国	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	5
エクアドル	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2
エル・サルヴァドル	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	4
グアテマラ	0	0	2	0	1	1	1	0	1	1	0	7
ホンデュラス	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	4
ジャマイカ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
パラグアイ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
ペルー	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
〈中南米地域〉	8	2	5	0	1	3	2	1	3	1	5	31
フィジー	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
バブア・ニューギニア	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3
〈オセアニア地域〉	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4
ブルガリア	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3
〈ヨーロッパ地域〉	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3
合計	62	7	10	5	7	9	6	8	5	5	11	135

〈溶接〉年度別・国別派遣実績

国名	88年度まで	89年度	90年度	91年度	92年度	93年度	94年度	95年度	96年度	97年度	98年度	総計
バングラデシュ	10	1	0	2	2	0	1	1	0	0	0	17
ブータン	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
中国	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
マレーシア	20	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	22
フィリピン	9	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	11
スリ・ランカ	7	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	12
タイ	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
〈アジア地域〉	52	3	3	3	2	3	1	1	0	1	1	70
ヨルダン	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
シリア	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4
テュニジア	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6
〈中近東地域〉	7	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	11
エチオピア	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
ガーナ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
ケニア	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
マラウイ	5	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	9
ニジェール	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	3
タンザニア	4	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0	9
〈アフリカ地域〉	11	0	3	2	2	1	3	1	1	2	0	26
ホンデュラス	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
ジャマイカ	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
〈中南米地域〉	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5
フィジー	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
バブア・ニューギニア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
サモア	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5
〈オセアニア地域〉	4	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	7
合計	78	4	6	6	6	5	5	2	1	5	1	119

小野原孝 Takashi Onohara

派遣国：タイ
職 種：陶磁器
隊 次：昭和62年度2次隊(活動期間1987年12月～1990年6月)
出身地：鹿児島県
初 出：「目の眼」1990.9.1(株)里文出版

タイ・ランパン市

平成元年10月現在、青年海外協力隊員として、タイ国の北部、ランパン市にあるランパン教員養成大学で、陶磁器科の教師として活動中であるが、日本出発前に、東宮御所で行なわれた御接見の際において「タイへ、タイ焼きの指導に参ります」と申し述べて美智子皇后(当時妃殿下)より、「タイにもタイ焼きってあるの?」「それで、鉄板なんかは、どうなさるの?」

余りにも、冴えた御質問に、返す言葉も無く、気を取り直して、「タイ焼きと言っても陶器の方のタイ焼きです」とだけ答えると、「まあ、あなた」の言葉と同時に、小生の肩を軽く叩かれながら、「そうね!これもタイ焼きだし、それもタイ焼きね!!」

その後は、近くで会話を聞いていた者一同して大爆笑となってしまった。

そのタイ焼きの指導を、学生相手に始めて、早いものでもうすぐ2年になるうとしている。

ここランパン市は、ランパン陶石と言われる磁器を造る原料にめぐまれ、大小200社ほどの窯元がひしめき、さらに新規に窯を造ろうとしている所も多々あり、これからいかにように発展していくのが楽しみな所である。

現在もかなりの数の薪窯が使われている。型式としては、仕切りの無い割り竹式の登り窯で全長30mほどに、煙突が付いている。仕切りが無い為に、窯出しをするとき、中は下の焚き口から煙突までつつめけになってしまう。燃料は、ほとんど竹が使われている。この窯で、今までは日本で言うソバドンプリにあたる様なものと、こはんをよそう、直径18センチメートルほどの皿をさやづめて焼成していたが、このような薪窯では、歩留、品質の点で、問題が多く、注文に対して安定してこたえられないことと、注文の品が多様化して来ていることから、徐々にガス窯に切り変えようとしている所であり、新規に興した窯元は、ほとんどがガス窯を用いている。一部ではあるが大量生産用のトンネル窯を使用している所もある。

そうかと思うと、従業員30人をかかえて窯がなんと0.2m²にも満たない小さな窯が1つという所もある。ここでは、手作りですべてに掌に乗る大きさの人形、動物等

を作っている。焼き上がり1cm程のあひるの子どもはさらに小さく高さ0.5cmにも満たない。従業員は小学校を卒業したばかりのほんの子供もあり、女子が殆どである。

この窯は、元教え子の女の子が責任者として窯たき、人形のデザインと、何でもこなしているが、彼女が学校へ用事で来た時に、いろいろ世間話をし終って、仕事の話になると電卓を取り出して、注文の人形が全部で何個になるか調べたい、私が言うから計算してほしいと言うので、2人で計算を始める。

羊が100匹、あひるが200匹、ブタの覆たのが500匹、花籠が100個、とやっているうちに、こんな計算は、夜中の眠れない時にするものだなあ、昼間にやると眠気がさすなあ、と考えながら続けてキーを押しているうちに、ようやく終わり、全部で20,000匹程になった。「これをあと1ヶ月で造らなければいけない!」と言うので「こんなに沢山出来るわけがないだろう」と言うので、「出来なさいいけないんだ。受けた注文だから!!」「そんなこと言ったって、これじゃ寝る間も無いんじゃないか?」「大丈夫、先生は心配しないで見ていて、やって見せるから」と言う。後日話を聞くと「全部済ませた。うまいでしょ」と言ってケロリとしている。結局、毎日残業が12時、1時、2時となり、窯焚きが間に合わないのので、近くの窯元の窯を貸りて焼いて、どうにか間に合わせた、と言うのである。

近くのもう1人の教え子のいる所では、薪窯が4つあり、1つが全長30m以上ある窯で、ジッカー成形したどんぶり鉢を、さや詰めにして焼いており、それと並行して2年程前から呉須や、その他の下絵の具を使って描いた花瓶、急須セット、皿類、それと建水を1まわり大きくしたような、料理店で使う小骨入れなどを2m³のガス窯で焼いている。こちらの方も生産が追いつかず、割り当てで少しずつ分けている。たとえば花瓶を20本注文していても2、3個しか受け取れないと言う。さらにガス窯2m³と試験窯0.5m²を造り、仕事場も拡張して、大忙しという所である。

私の活動の場であるランパン教員養成大学はランパン市内から5km位離れた田んぼの中にあり、大学の前では、放し飼いにされた牛が2、3頭程のんびりと草をはんでる。

ある日の朝、学校へ向うと道の端で仁王立ちに

アジア ●

タイ ●

ランパン ●

中野木 ●

大塚 ●

ヨロ ●

なって「生まれ」の合図をする女性徒が見える。いつもニコニコして自分でも「私は微笑み上手」と言っている背のすらりとした笑顔のやさし生徒がニコリともしないで立っている。何かと聞くと「アチャン（先生）は、私にAをくれなかった。どうしてBをつけたんだ」と言って、すこぶる機嫌が悪い。「Aをもらえなかったみんなして、日本の歌手みたいに屋上から飛び降りて死んでやる」とのたまう。「気を落ちつけてよく聞け！ Bといっても、もうちょっと点数が足りなかった。ちょっとだけなんだぞ。だからほとんどAに近いBだ。もうちょっとがんばればAがとれるからがんばれよ」というと「そんなにAに近いのなら初めからAをくれればいいじゃないか。アチャンはけちだ。やっぱりみんなして屋上から飛び降りて死んでやる」と言い張る。ここまで言われると小生もつい言い返してしまう。「いつ飛び降りるんだ。Aの生徒をあつめて下で見ているからな。おもしろそうだなあ」「アチャンは又、人をからかう」と言ってそっぽを向いて歩いて行く。ちょっと言い過ぎたかなと思いつつ振り返って見ていると、少しねこ背で、大またに歩く後ろ姿が、いかにも不機嫌と言わんばかりである。

昼前、実習室に居るとなまけ者でいつも授業にのくれて、物がげにかくれるようにして、入って来る男子学生が足取りもかるくほほえみさえ浮かべながら、まっしぐらにこちらへ向って来て「アチャン、ありがとうございます。Cを付けてくれてありがとうございます」と、うれしそうに言う。「何でCをもらってうれしいんだ。今朝1年生が1人Bをくれたと言ってきげんが悪かったんだぞ」と言い返すと、「ほくはてっきりEだと思っていたんだ、それなのにEではなくさらにDでもなくCがもらえてとてもうれしい」とのたまう。

夕方卒業して行った女の子が遊びに来てしばらく話をしていると「アチャン、どうしてそんなにつめがきたないんだ、ちゃんと洗いなさい」と言う、「これはさっき袖がけをしたばかりだから、なかなか洗っても取れないんだ」と言うので、私が取ってあげるから手を出しなさい」と言うので、言われるままに手を出すと、バックから四角い箱に入った木くすみみたいなつまようじを取り出して、机の上に拵げた手の指を1本1本つかんで、つめのあかを器用に取り取ってくれる。ひょっとしてつめのあかを持って返って、煎じて飲んでしまうのではないだろうかと思うと、煎じて飲んでいられると、机の上におちたつめのあかを、「きたない」と言いながら指ではじいている。思考の中の煎じて飲むはずのつめのあかも同じくはじきとばされてしまった。

どうも、つめのあかはいかなるつめのあかと言えどもせんじて飲むほどの価値はなさそうである。

(了)



森泉 智子 Tomoko Morizumi

派遣国：タイ

職種：陶磁器

隊次：昭和62年度1次隊(活動期間1987年8月～1989年8月)

出身地：埼玉県

初出：「世界画報」1990.3.10(株)国際情報社

陶磁器指導隊員としてタイに向かう

青年海外協力隊の活動については、中学生の時にすでに知っていた。私が協力隊に入ってみようと思ったのは、多摩美大の大学院に在学中の時だった。そんなある日食事中にTVをつけた時、アフリカの飢えた子供たちの様子を放映していた。画面には、物もなく子供に与えるミルクすらない母親が、なすすべもなく子供を抱いて泣いている光景がクローズアップされ、見るに耐えないものがあった。それを見ながら、何か私にも今までの経験をいかして役に立つことはないものかと考えた時、青年海外協力隊のことが急に身近な存在となった。

私の場合は大学 大学院を通して陶磁器を専攻していたので、この体験がかせないものかと考えた。協力隊に参加することについては父親も賛成であったし、視野を広める意味でも私はぜひ海外へ出てみようと思った。そこで協力隊に応募して見事に合格したわけだが、日本で3ヵ月間の研修の後、昭和62年第1次隊に加わりタイへ向かった。現地ではタイ語や現地の習慣など約1ヵ月の訓練を受けたが、それはすべてタイで生活するために欠かせないものばかりで集中して学んだ。それが終わると本格的な仕事に入るわけだが、私は訓練終了後すぐに赴任先のチェンマイに移ることになった。

チェンマイは歴史のある古都で、タイの北部最大の都市だ。バンコクの北600kmの所にあつて、陶器・絹織物等が盛んで観光客も大変多い。物は沢山あり、マーケットも急増中で、買物を終えた客が会計時に受けるバーコードが使用されているのには驚いた。街には日本車が走り、「ハラジユク」という名のレコード店や、日本の歌手のポスターも張られていた。日常生活では何不自由なく過ごせ、時々停電や断水がある他は、日本で暮らしているのと何ら変わることはない。

最初用意された家は、カウンターパートの女性と一緒に部屋だったが、彼女は1ヵ月後に語学研修でバンコクに移ったので、私1人で住むことになった。しかし危険な面もあつて教員住宅の4Fに引越したが、職場までは自転車で30分ぐらいの環境のよい所であつた。

外国の諸製品をスライドで見せる

私が陶磁器の指導で赴任した所は「チェンマイ職業専門高等学校・短大」で、高等部3年、短大2年の5年制の学校だった。都合で3年終了の人もいるが、落第者の多い事に驚かされた。高等部では1年～2年、2年～3年に進級する時に半分ぐらい落第するし、短大へ行くのは10名にみえない場合もある。

学内では私が来る以前に陶芸科が科として独立し、科長になった者とそうでないグループの者が狭い陶芸科の中で対立していた。そういう人間関係の争いが私自信の仕事に大きな障害となったのは事実だ。授業計画のために作っていたテストピースも次の日学校へ行くとバケツの中に捨てられているような状態だった。しかしこの争いも科長が外国留学で去ると職場には平穏がもどった。だが自由に教えられる環境ができた時には、残る任期はすでに半年しかなかった。最初の1年間は科内の派閥争いで手がかず、私は独自に自分の研究をやるしかなかった。AM8時～PM5時までで大学で研究し、教育課程の中でどのような教育をしたらよいか、その教材づくりの研究に没頭した。

主任が留学で去った後副主任が主任に昇格し、私にカウンターパートの女性がついた。私の作成したプログラム通りに彼女が教室で生徒に教え、それを私が添削するわけだ。毎回毎回出された課題に対してのレポートや作品を提出させ、それを採点し1年間の生徒たちの点数が出て、進級できるかどうかが決まってしまう。つまり、一般科目、技術科目の点数が全部出されることになるわけだ。生徒たちは落第をしないために一生懸命勉強した。

実技の面で生徒に花瓶を作らせると、花瓶の口がきわめて大きかったり、皿の場合は底がざらざらだったり、使う人の立場を全く無視して作ってしまうことが多かった。それについて容器にはそれぞれ使う目的があつて作られるわけだから、どういふものが使いやすいかを懇切丁寧に教えた。また現地ではお茶を飲む習慣がないので、入れ物についての観念が希薄なのには驚いた。アルミの器はあるのだが、セトモノの器を使うのは最近になってからだ。陶器製作にはできるだけ多くの優れた作品に触れることが望ましいわけだが、その意味では外国の現代作家

アジア ●

タイ ●

バン ●

チェン ●

マイ ●

●

が製作した花瓶をスライドで見せた。これは非常に効果があったように思う。スライドは色や形、用途もすぐにわかり生徒の反応も大きかった。これらの指導方法は現地の教師にも考えつかないものであったらしく、最初は何か始まったのかと興味津々であったらしい。私は生徒たちに創造する精神を養ってもらいたかったが、教えることは砂地に水がしみ込むようにどんどん吸収していったのには驚いた。今までは陶芸技法などでも上絵、下絵だけだったのが、他の技法も取り入れることができるようになったのは、大きな成果だったと思う。さまざまな技法を知らずにいると、デザインも単調で、広がりがないうものになってしまいがちなのだ。

タイの独自性を打ち出すことが大切

この学校では陶磁器工場を持っていて、生徒の幾人かは同工場に就職していく。チェンマイは陶磁器が地場産業として栄えているので、同校の存在は非常に大きい。まさに北部タイの陶磁器教育機関の中心といってもよいのではないか。しかし同工場での大量生産化には大きな問題もありそう。薄利多売で質より量が優先しては良い製品は決して生まれてこない。教育にも悪影響を及ぼしかねないし、製品のデザインや芸術性をもっと重視しなければならないと思う。

タイが世界に対応する陶磁器づくりを行なうためには、世界のレベルを把握する必要がある。タイでは製品に多少ヒビが入っていても消費者に販売してしまう場合もある。しかしこれは絶対に改めなければならないので、学校の授業では生徒に厳しく指導した。ヒビのある物はその場で壊し創造性とアイデアにあふれる物を要求した。そしていつも生徒には創造することの大切さをくどいほど教えてきたし「世界のタイ」という観念を常に忘れてはならないのだ。新しい製品を作る時でもタイの要素を失ってはならないと思う。外国のコピーだけでは全く意味がないし、タイの良さが失われてしまう。タイの独自性をもっと表面に出していくことが大切だと思った。

物事を広く捉える大切な余暇活動

余暇活動として私はタイの民族楽器キム（タイの琴）を習った。今まで自分の視点が学校だけに向けられていたが、このキムを習うことにより、学校のことを一歩離れて考えられるようになった。精神的にもリラックスし、先生から教わる立場になると逆に生徒の気持ちがわかるようになってきた。そしてどのようにすれば生徒たちが心を開いてくれるのかを学ぶことができたように思う。職場と自分との係り

だけでは物事が近視眼的になって他の事が見えなくなりがちだ。物を広くとらえる意味では余暇活動は大変大切なものだと思った。

先進国から来たのだという意識や、ただ熱血だけで教えても、相手は何も心を開いてくれないだろう。相手の立場を尊重する気持ちがなくては何事も進んではいけない。

私がチェンマイで2年間行ってきた陶磁器の指導は、微力ながら生徒たちに創造性やアイデアを養う役割を果たしたように思う。それらの技術を取り入れるも入れぬも、受け取り手次第ではあるが、タイの陶磁器界が今後もっと大きくのびていくことを願わずにはいられない。

(談話構成)

(了)

.....

真子潤也 Junya Manako

派遣国：モロッコ

職 種：陶磁器

隊 次：昭和63年度1次隊(活動期間1988年7月～1991年7月)

出身地：佐賀県

初 出：「電気計算」1992.2.12((株)電気書院)

モロッコはアフリカ大陸の北西端に位置する王国です。地中海の海岸に沿ってリブ山地中海岸から大西洋岸にかけてアトラス山脈が走り、雄大な自然環境であります。私は、そのモロッコのメネクス工芸局という所で陶器部門の講師として活動していました。ここには陶磁器の他に木工、皮工芸、靴、織物等のクラスがあり、15～18才くらいの男・女生徒が手に職をつけるために通っています。

朝生徒1人1人に「アッサラ・ワレイクン」の挨拶で授業が始まります。ここの生徒は朝からガヤガヤと騒いでいて昨日のテレビの話や、映画、何々をいくらで買ったかなど話題はつきないようです。「授業を始めるぞ!」と言ってもなかなか静かにならず、1日に10回以上は叱らないと授業が進行しません。

さて、実技の指導ですが、まず50kgくらいの粘土を床の上に山積みし、裸足でけりながら石コロなどを手で取り除きます。これを繰り返し密度をある程度まで一定にします。小石、木切れ、釘等が多いのですが、粘土の質そのものは良質です。手練りまでは、皆わりとうまくできるのですが、菊練り※に入ると、やはりすぐにはできません。2～3人が少しずつできる様になったら、これらの生徒にリーダーシップをとらせ他のできない生徒に教えさせます。

こちらのロクロは左回り、日本とは逆です。教えるときは生徒と対面にロクロをすえて引くので、鏡を見ているようだと言います。

以前に、こんなことがありました。私が菊練りをやっていると陶器屋の息子が来て、

「それって何回やるの?」

「400回くらいだよ」

「どうしてそんなに時間をかけるの?」

「空気を出して均一にしないと、ロクロをしやすいし焼成の時に割れないから。君達のやり方じゃ半分しか完成品がとれないだろう?」

「うん、でも君は1日何個の湯呑みを作るんだい?」

「うーん、300個くらいかな」

「僕達は600個作るから同じさ!」

菊練りというのは、どうやらここでは時間の無駄らしい。粘土のかたままりを持ってきて、丸めてドンとロクロの上にのせます。中心はもちろんとれていません。ずれていても平気で大きい壺を引きます。私は中心に座っていないと引けないので彼らはうま

いのか、ヘタなのかよくわからなくなってきます。

絵付け授業では、ノートにモロッコ文様を私が書き、それを生徒達に何度も描かせてから素焼きに絵付けを始めます。ここの生徒はデッサンが全く書けなかったもので、初めはなかなか難しいらしく手が震えたり線がグニャグニャになったりしていましたが、うまくできたら色鉛筆で色をつけさせ、次のステップへと移ります。

日本でも言えることですが、この国の陶磁器はまだだまだ単なる器でしかありません。聞くところによると、20年間働いて陶工は700ディルハム(1万1千円くらい)しか稼げないそうです。朝から晩まで働いて20年間です。これは陶磁器がすたれた一因となっているようです。

私が思うには、庶民の器の高品質化によりもっと陶磁器が広まるのではないのでしょうか。全然難しい事ではなく、削りをもっときれいにするとか釉仕上げをきれいにやるといった簡単なことです。後は品質管理でしょう。

モロッコに来て、人に何か教える楽しさ、人と接する楽しさを学んだような気がします。生徒達がこれから社会に出た時、日本人の私の事を思い出してくれたら嬉しいと思っています。

※菊練り 土の中の空気を出すための練り方。練っていくうちに、土の形が菊の模様になるためこの名前がついた。

(了)

.....

アノア ●

中近東 ●

イラン ●

中東 ●

大正 ●

ヨロ ●

南川 裕作 Yusaku Minamikawa

派遣国：タンザニア

職種：陶磁器

隊次：昭和60年度1次隊(活動期間1985年7月～1989年1月)

出身地：三重県

初出：「目の眼」1989.7.25(株)里文出版

私の職種は陶磁器で、現在東アフリカのタンザニアで活動中です。タンザニアは、日本の2倍半の国土を持ち、人口が約2,000万人程の社会主義国です。国語はスワヒリ語です。他には、セレンゲティなどの動物公園、万年雪を戴いたキリマンジャロ山、キリマンジャロコーヒーなどでも知られている国です。

赴任地は、キリマンジャロ山の麓の町、モシからピキピキ(スワヒリ語 バイクの意)で約2時間走ったところにある山村で、コーヒー栽培が盛んに行われています。斜面を切り開いた畑には、換金作物のコーヒーの他、主食のトウモロコシ、バナナ、キャッサバ、サトウキビ、マメなどが所狭しと植えられています。夕方になると、学校を終えた子供たちが牛やひつじを連れて道端の草を食べさせています。村人の暮らしは、決して豊かではありませんが、のんびりとした平和な所です。

3年前、「村の発展のため、村に陶器工場を」という要請で、村に入ったとき、工場の建物と20人の若者が用意されていました。それ以外の物、例えば、電気、予算はもちろん釘1本すらない状況に少々呆然としましたが、とりえず入手可能な材料で、窯造りを始めました。窯を築く煉瓦は、皆の手造りです。6か月かかって窯ができて上がり、薪を用意して、初窯は、煉瓦を焼きました。思いがけず、その煉瓦が売れたことによって、需要の多いことに気が付き、それから2年余り、焼成法や成型法などについて、試行錯誤しながら手造りと人力だけで煉瓦生産を続けました。ワーカーの努力で、少ないながらも毎月給料が払えるようになり、来た頃にはまったくはまっていなかった工場の窓の扉も、1つ2つと取り付けて、外観もそれらしくなってきました。

3年目に、待ちに待った電気が工場に入ったとき、思いきって東京の協力隊事務局に、煉瓦作りのための真空土練機を申請しました。メンテナンスは可能か、また、源価償却は、可能かといった厳しい意見もありましたが、機械から出てくるすばらしい煉瓦を、彼らが一目見れば、これまで以上に仕事に精を出してくれるという確信のもとに注文しました。今年の5月に真空土練機が、はるばる日本からタンザニアの山村までやってきました。1トン以上の機械をトラックから降ろすときは祭りのような大騒ぎでした。試運転のときも大勢の村人に見守られ、なかなかの

好結果が出ました。機械導入によって、今までの「いかにしてよい煉瓦を作るか」という問題から「いかに工場運営を行うか」という、より経営的な問題へと焦点が変化して行くと思います。せっかくの機械が宝の持ちぐされにならぬよう、タンザニアの村人、ワーカーの皆と力を合わせようと思っています。

煉瓦作りの他の工場では、KIDC(JICAプロジェクト・キリマンジャロ州中小工業開発センター)から、村落開発のために、供与していただいた蹴ロク口を利用して、品物を作っています。材料の入手難、コスト等を考慮し、釉薬の使用はしばらく見合わせ、タンザニアでは今だにポピュラーな素焼きの調理用土鍋や、植木鉢、七輪などを作り始めました。昔からの製法のものより、形がきれいで、強度があり長持ちするため、なかなか人気があります。1つ嬉しい事に、3年間、ロク口を練習した青年が、最近、独立を希望しています。昼は工場で新しい技術を身につけるために働いて、夜は家で、奥さんや、兄弟たちと一緒に土鍋を作って生活のたしにしたいと言うのです。私は大賛成しました。これからの数日、仕事の後は、彼の仕事場作りの手伝いに出かけて行くことになりそうです。

3年間、村人や村の若者と一緒に汗を流しながら、本当に様々なことを考えさせられました。中でも、人間の真の幸福とは何かを、一番、自問自答していたように思います。ものあふれる日本で、時代の波におし流されるように生きていたら、おそらく、そんなことを考える暇がなかったのではないかと思います。この質問を一生自分に問いかけつつ、生きて行くことと思います。そういう意味からも、発展途上国タンザニアでの協力隊経験は、私にとってかけがえのないものとなっています。

※筆者は昭和35年生れ。昭和57年日本大学独文科卒業後、青年海外協力隊隊員として60年7月～63年7月までタンザニア地方開発省キリマンジャロ州工業開発センターに派遣される。

(了)

近藤 浩美 Hiromi Kondo

派遣国：タンザニア
職 種：陶磁器
隊 次：昭和62年度2次隊(活動期間1987年12月～1989年12月)
出身地：京都府
初 出：「目の眼」1990.9.1((株)里文出版)

タイ・タンザニアからの手紙

青年海外協力隊(Japan Overseas Cooperation Volunteers)は、昭和40年4月20日に、外務省所管の海外技術協力事業団の中に青年海外協力隊として発足し、昭和49年8月1日に国際協力事業団(JICA)に引き継がれ、現在に至っている。

その目的は、開発途上国の人々と一体となつて、その地域の経済や社会の発展に寄与することであり、隊員は無報酬(ボランティア)で、派遣先の発展に協力するものである。

これら業務遂行のための機材、運営費や、隊員の住居等は、相手国政府が負担し、渡航費、生活費は日本政府が負担する。その他、隊員の病気、けがに備えての補償制度はあるものの原則的には無報酬である。

応募する動機については、隊員1人1人異なるが、グローバルな世界で自分を試そうという人、日本だけでは満足できない人、ボランティアに共感する人、などとなどである。

現在、年間約870名程が、アジア、アフリカ、中近東、中南米、大洋州の開発途上国に派遣されている。

隊員となる資格は満20歳以上、39歳までで、学歴は問われないが、派遣前に約80日間の合宿訓練で、語学、青年協力隊の理念(ボランティア)を学び、さらに現地で異文化を体験しながら語学力を高めるための約1カ月の現地訓練を受けることになっている。

なお、技術面で不足している人には、派遣前訓練の前に、2.3カ月の技術研修制度が設けられ、特に農林水産部門では「育成」と呼ばれる1年間の長期技術訓練もある。

職種は、派遣国の要請により年々変わるが全体で約150職種に及び、農林水産部門、保守操作部門、加工部門、土木建築部門、保健衛生部門、教育文化部門、スポーツ部門などがその主たる部門である。

任期は普通2年であり、退職、無職で参加した人には帰国後、進路相談カウンセラーが設けられているが、最近ではOB隊員の働きぶりを通して、語学力、技術力、忍耐力を高く評価する企業が増えている。

金を出しても手は貸さないといわれる日本の海外援助の中で、これらの実績は今後ますます高く評価される環境にあるだろう。

今回は、陶芸の分野で活躍する人々から送られてきた手紙を通して、海外協力的一端を見てみたい。

タンザニア国内には、日本を始め、ドイツ、チェコスロバキア等外国からの援助による、窯業工場がある。国内における食器の需要は年々増えており、供給もそれに併せて増えている。ダルエスサラーム等の大都市では、私が協力隊員として赴任した時は、プラスチックの食器が広く使われていたが、最近では中国からの花柄プリント・金縁の輸入磁器食器が比較的安く出回っており、セラミック食器は、ますますタンザニア国内で必要とされている。

また、各家庭では、伝統産業ともいえる昔からの料理用素焼鍋が使われており、この需要は、今後も絶えることはないと思われる。

私の配属先である、キリマンジャロ州中小工業開発センター(KIDC)の窯業部は、テーブルウェア工場と、アースウェア工場との2つの工場から成り、来年3月には、インシュレーター工場が完成し、3つの工場となる。KIDCでは、日本人専門家による技術移転が行なわれていて、将来、機械・鑄造・鍛造・窯業がキリマンジャロ州の中小工業として発展していくように、努力している。

私の任地における活動は、タンザニア人の生活の中で求められている食器を知ることと、その普及とすることを主な目的として活動したが、日本人が好ましく思う食器と、タンザニア人の好みとの違いを知ることができて、任期も終わりに近づくと、とても楽しく仕事をしている。具体的には、タンザニアにあるモチーフをもとにして、何種類かの装飾を考え、筆による下絵付けの装飾を試みた。この装飾に関する試作の段階で、KIDCのワーカー達に何度かアンケートによる好みの装飾の調査を行なった。その結果から、抽象よりも具体を好み、寒色よりも暖色を好み、青系統よりも赤系統を好む傾向があることがわかった。アンケートの結果をもとにして、何度か試作をくり返し、装飾食器の開発につとめた。

今までの活動をふり返って、苦勞したことを改めて言うならば、現地の人達の本当の生活レベルを知り、その中に入っていくことに、1年もかかったことだ。今でも完全に知り得たわけではないが、肌の色の違い、髪の毛の質の違い、そういう異質さをのり越えて、本当に受け入れて、本当の彼らの姿を知

るのに1年以上かかったというのは、私にとって少々つらいことだった。その間、具体的な仕事の成果もなく、私は何をしにきたのか、と自分で問う日々を繰り返した。毎日、何をすればいいかとのいう迷いがあり、具体的な事を始めることができなかった。けれども、タンザニア人の生活の中で、求められている食器を知ることからしか、私の仕事のスタートがないように思え、現地人との交わりを、とにかく大切にしていこうと思った。

1年すぎて、隣国のケニア、マラウイの窯業工場を見学し、ようやく装飾食器の開発、という道が開け、迷いがなくなった。迷いがなくなると、前に進むことができた。

私の仕事の道が少しでも前に進むことができたのは、決して私の技術的な功績によるものではなく、現地人との交わりの中で、助けられ、なくさめられ、はげまされる中で、少しずつ開かれていったものだ。こういう途上国での仕事で大切なのは、技術以上に、人と人との交わりではないかと思う。もちろん技術も大切だけれど、技術や機械だけを移転すればいいのなら、人間は必要ないのだから。

相手の人格を認めて、その中で指導していく。これは本当に時間のかかることだと思う。技術協力といっても、すぐに目に見えて成果の現われるものもあれば、なかなか現われないものもある。技術が根付くまでは、一朝一夕ではいかない。けれども、目に見えるものに望みを置かず、目に見えない大切なものに目を向けることが大切だということを、私は学んだ。大切なものから目をそらさなければ、成果はいつか現われてくるものだと思う。

私は、陶磁器隊員として、タンザニアに派遣されたが、技術面で足りない分、迷いの多い2年間だった。私がタンザニアの人達に、何を残せたか・というのは、疑問が残るところであるが、とにかく今は、タンザニアに、少しかわいらしい食器（装飾食器）が生まれたことを、現地のワーカーと共によろこびたい。そして、2年間の生活を心から感謝したい。

(了)

.....

奥山 剛志 Takeshi Okuyama

派遣国：ニジェール

職 種：溶接

隊 次：平成2年度2次隊(活動期間1990年12月～1992年12月)

出身地：愛知県

初 出：「溶接ニュース」1994 7.5(産報出版(株))

広大なる大地での活動

私の任地は、アフリカ大陸の内陸の国、ニジェール共和国である。ニジェールはアフリカでも西アフリカに位置し、マリ、ナイジェリア、ベナン、チャドといった国々に囲まれており、日本の3倍の広さがあるにもかかわらず、耕作可能な土地が国土のごく僅かな地域に限られている。年間降雨量が少ないために、非常に厳しい自然環境の中で生活を営んでいる国である。

ここで私は、青年海外協力隊員として溶接の技術指導を行うために4年前に派遣され、2年間をニジェール共和国で過ごした。

私の職場は、ニジェールの全国農業協同組合(UNC)の配下にある、全国農器具製作所であった。その製作所において溶接の技術指導、新製品の考案、品質管理を行い、その他にも地方の村に散在している製作所の指導にあたった。

この製作所で使われているアーク溶接機は、フランス・フィリップス社のもので、8台揃えられており、加工に必要な機械も設置されていた。

まず驚いたことは、製作所で働く作業員のいでたちであった。溶接をしているにもかかわらず、ビーチサンダルを履き、飛び散るスパッタをものともせず、素手で溶接作業を行っているのだ。さらに、溶接機には電撃防止装置がついていないことがわかり、その先に待ち受ける事故は火を見るよりも明らかだった。

幸い、私の任期中は感電といった大きな被害はなかったが、その他にも工具・資材・保護具の不足と不備な点は枚挙に暇がないほどだった。そんな不備を感じながらも、私の語学能力不足で赴任後半年以上は語学向上と、製作所のみんなとの友好関係を築くことに費やされてしまった。

新しい溶接の道具

私がこの製作所ではじめに行ったことは、製作所の所長の理解のもとに溶接用の皮手袋の充実を図ることだった。まず製作所からお金を預かり皮手袋を買い、製作所のみんに配った。たいへん喜ばれたがそれも束の間で、皮手袋の質が悪く1週間足らずで

穴があいてしまった。

ニジェールではすべてこんな調子で、工具にしても中国製の工具が安く手に入るのだが、質が悪くすぐに駄目にしてしまうだけだった。日本で換気の利いた作業環境と質の良い工具、必要量の材料といった、すべてが整った状態に慣れてしまった私が、この製作所やそれを取り巻く環境を見て驚いたり、不思議に思ったりするのも当然だと思う。しかし、満足できない状況に半ばあきらめながら、それでも不備な工具や工作機械を抱え、考え、工夫しながら農機具を作り出していく彼らの姿を見て、なんてたくましいんだろうと感心した。

工具の不備や工作機械の故障などによって、製品の仕上がりはお世辞にも良いとは言えず、私の持っている基準からは製作所も製品も合格点にはほど遠かった。しかし、「ニジェールはニジェール、日本と比較するのは間違いだ」という気持ちに少しずつ切り替えるようになった。私は知らず知らずのうちに日本の価値観を当てはめようとし、それで思い悩んでいた。けれども、気持ちを切り替えることにより、この製作所はニジェールのレベルでいうと、技術や工作機械などかなり整った製作所であることが見えてきた。気持ちを切り替えることができたおかげで、ニジェールの人のことが少しずつ理解できるようになり、その後の活動に大いに役立ったようだ。

溶接技術コンテストの開催

赴任して1年後からは、製作所の内部から外部に目がいくようになり、ある企画を思いついた。ニジェールには自動車整備隊員による自動車整備コンテストが継続して行われていた。その自動車整備コンテストを開催することとなった。

目的は3つあり、八尾隊員の所属する製作所と私の所属する製作所の作業員相互の友好を深めることと、両作業員の溶接レベルを確認し、今後の隊員活動に生かし、創意工夫の意識を向上させることだった。

コンテストの内容は、試験片を用いた突き合わせ溶接、すみ肉溶接、円管溶接といった溶接の基本操作(椅子・机・扉の中から好きなテーマを選択)とペーパーテストであった。

開催日当日、なにが不測の事態が起きると思って

アンア ●

中東 ●

アフリカ ●

中東 ●

大分 ●

3-D ●

いたが、やはり予感的中した。それはペーパーテストの問題であった。ニシエールの公用語であるフランス語を読めない人がいたため、急遽通訳を付けたのたか、その通訳が問題を解いてしまったりと、このような配慮不足が原因といった問題点がいくつも出た。しかし、両製作所の作業員の技術レベルはかなり高いことがわかり、ニシエール国内では問題ないようだった。

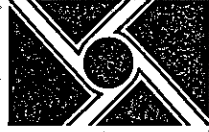
ニシエールで育んだ友情

初めてということですいぶん混乱したコンテストであったか、結果としてはおおむね満足できたと思っている。ニシエールで活動してみて、今回のコンテストのようにニシエールの人たちと密接なつながりを持つことかてきたことに入きな喜びを感じた。

ニシエール国内の溶接の技術はまたまだ不足しているか、私にとって、ニシエールでの活動は、指導することにより教えられることのほうがはるかに多く、また心のふるさとが一つ増えたような気がする。

(了)





Japan Overseas Cooperation Volunteers

自動車整備



〈自動車整備〉年度別・国別派遣実績

国名	88年度まで	89年度	90年度	91年度	92年度	93年度	94年度	95年度	96年度	97年度	98年度	総計
バングラデシュ	23	2	1	3	0	1	2	0	2	1	0	35
ブータン	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	3
カンボディア	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	3
中国	2	0	2	0	0	1	3	1	2	1	0	12
インド	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
インドネシア	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
ラオス	0	0	0	1	2	0	0	1	1	1	1	7
マレーシア	34	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	38
モルディヴ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
モンゴル	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	3
ネパール	10	0	1	0	1	0	1	0	0	2	1	16
フィリピン	32	1	1	1	1	1	2	0	1	0	1	41
スリランカ	10	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	14
タイ	6	1	0	2	0	2	1	0	2	0	0	14
ウエイトナム	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	3
〈アジア地域〉	119	4	6	11	5	11	12	4	10	6	5	193
エジプト	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
ジョルダン	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
モロッコ	20	2	2	1	1	1	2	0	1	0	0	30
シリア	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
テュニジア	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
〈中近東地域〉	27	2	2	1	1	1	2	1	1	1	0	39
ボツワナ	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	5
ブルンディ	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
エチオピア	38	4	1	1	1	2	1	3	0	3	0	54
ガーナ	17	3	1	3	3	1	2	1	2	1	0	34
ケニア	97	2	2	4	2	2	3	7	2	3	2	126
リベリア	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
マラウイ	74	1	3	4	2	1	3	4	2	2	1	97
モザンビーク	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
ニジェール	9	1	2	0	0	2	1	1	0	2	0	18
ルワンダ	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
セネガル	5	2	1	1	1	2	0	1	1	0	1	15
タンザニア	71	5	4	4	0	6	1	2	3	1	0	97
トーゴ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
ザンビア	29	2	3	2	2	3	2	6	4	2	2	55
ジンバブエ	0	0	1	5	3	0	0	2	0	2	0	14
〈アフリカ地域〉	350	22	18	24	17	21	13	29	14	17	4	529
ボリビア	2	0	1	0	0	2	2	1	2	0	1	11
コスタ・リカ	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7
ドミニカ共和国	6	0	1	2	0	0	2	1	0	1	0	13
エクアドル	0	0	0	0	0	1	2	1	0	1	1	6
エル・サルヴァドル	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	3
グアテマラ	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	3
ホンデュラス	19	1	2	1	0	1	1	0	0	1	0	26
ジャマイカ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
ニカラグア	0	0	0	2	1	1	0	1	1	1	1	8
パラグアイ	6	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	8
ペルー	7	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	10
〈中南米地域〉	46	3	6	6	1	6	9	4	5	6	4	96
クック諸島	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
フィジー	3	1	1	0	3	0	1	1	0	0	1	11
バブア・ニューギニア	19	1	1	0	1	0	1	0	2	1	1	27
トンガ	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
サモア	17	1	0	1	1	2	0	2	1	1	0	26
ソロモン諸島	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6
ミクロネシア	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
ヴァヌアツ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
マーシャル諸島	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
〈オセアニア地域〉	43	6	3	1	6	2	2	5	3	2	4	77
合計	585	37	35	43	30	41	38	43	33	32	17	934

増山 光次郎 Mitsujiro Masuyama

派遣国：バングラデシュ
 職種：自動車整備
 隊次：平成3年度3次隊（活動期間1992年4月～1994年7月）
 出身地：神奈川県
 初出：「カー&メインテナンス」1993.11.25（朝日新聞出版社）

バングラデシュの協力隊員。日本にいる皆さんは、どんな姿を想像するだろう？ 過酷な暑さの中、汗まみれになって活動する姿だろうか。果たして本当にそうなのか。私、バングラデシュ派遣自動車整備隊員の増山が、その活動をレポートします。

* * *

エキサイティング・バングラデシュ

バングラデシュは、中央アジア・インドの東隣、ガンジス川の河口に位置する。人口密度の高さと洪水で知られる。およそ、よいイメージとは縁遠い国である。その首都はダッカ。高層ビルや高級住宅街、スラム街がゴチャゴチャと建ち並ぶ大都市である。

交通事情も町並みの様にゴチャゴチャで、リキシャ（力車）と呼ばれる輪タクと三輪のペベータクシーがバスやトラック、乗用車の合間を縦横無尽にすり抜けていく。車のドライバー達もかなり荒い運転を平気で行う。前を走る車を、絶対に追い抜こうとするし、道を譲る気などはありえない。私もこの国のバスに初めて乗った時は、目的地に着くまで本当に生きた心地がしなかった。

車両もいろいろ加減な物が多く、地方のバスなどオリジナルのシャシに手作りのボディをのせて、窓ガラスなしで走っている。当然車検制度もない上、走行に支障のないパーツはなくてもよしと考えているのだ。例えば、ヘッドランプ以外の灯火装置、ミラー、サイドブレーキなどは、なくても平気であり、登録ナンバーの欠損した車もよく見かける。しかし、唯一の例外もある。それはホーンだ。ホーンが鳴らなくてはお話にならないと考えるらしく、道路ではクラクションの音が途絶えることはない。

少しは計算してくれ！

私の任地は、首都ダッカから約250km離れたラジシャヒという町だ。一応バングラデシュの中で4番目に大きな町となっているが、日本に置き換えればただの田舎町だ。

私はその町のT・T・C（テクニカル・トレーニング・センター）、日本でいう技能開発センター

（旧職業訓練校）で、自動車整備を教えている。T・T・Cは、主に2年制で10年の学歴（小学校から数えて）があれば、入学の資格が得られる。政府人的資材省の管轄で学費無料の上、月に100タカ（約330円）の手当てが出るので、入学希望者は結構多い。

先日入学試験が行われ、私もスーパーバイザー（試験官）として立ち会ったのだが、その内容がいかにバングラデシュらしくて苦笑してしまった。それは、

- 1 実習場内の掃除をしなさい。
- 2 校庭の草むしり、花壇の手入れをしなさい。
- 3 廃油の中に手を入れて、中のボトルを取り出さなさい。

1番・2番の試験は生徒が真面目にやるかどうかで、点数が決まる。3番目はどうやら汚い油の中に、物おしせずに手を入れられるかどうかで、汚い所でも進んで作業できるかを見るようである。一応筆記試験もあるのだが、それはあまり重要視されていないようだ。したがって、その後の面接でやる気のある所をみせれば入学できてしまう（コネのある者も入学できるか）。

そうやって入学して来た生徒達であるから、自動車の基礎知識など皆無である。以前、入学後まだ日の浅い彼らに、4ストロークエンジンの説明を4枚の図によって説明した。

「まず吸入、そして圧縮、3つめは爆発、そして排気をするのが4ストロークエンジンです」というものだ。

しかし、当然といえば当然なのかもしれないが、全く理解してもらえなかった。それは、私の下手なベンガル語のせいも手伝っているのは確かだが。

排気量の説明にも苦労した。面積はどうか理解しても、体積・容積は感覚的にピンとこないらしい。

「コーラのビンがある。これには250cc入るんだ。シリンダーも同じ入れ物だとしたら、水を入れたら何cc入る？」

苦しまぎれの説明と、黒板に書いたコーラのビンと円柱形の入れ物の絵で、何とか理解してくれたかの様に思えた。

「ボアは4cm、ストローク4cmだ。では何ccが解る人は言うてみてください」。

● アジア
 ● 中東
 ● フランス
 ● 東南アジア
 ● 中国
 ● ヨーロッパ

「4ccです」

問をあげず、すぐにとんでもない答えがどんどん出てくる。

「皆少しは考えて下さい。計算をしないで、答えが出るわけがありません。初めにこの円の面積を出してみてください」とヒントのつもりで聞いてみたのだが、誰ひとりとしてできる者がいないのである。

「しょうがありません。それなら三角形の面積なら求められますか?」と三角形を黒板に書いて、生徒達に聞いてみた。返ってきた答えが傑作であった。

「そんなピストンやシリンダーがあるのですか?」

果たしてやる気は伝わるか?

現在、私の様にバングラデシュのT・T・Cに配属される協力隊員は15名程いるが、生徒達にいくら教えても、私達の任期が終わってしまえばT・T・Cに残る物はない。それならばと、ここのインストラクターに技術移転して、私達がいなくても彼らでやって行けるようにしたいものと皆考えている。

今は私も直接生徒には教えていない。バングラデシュに全部で11校あるT・T・Cより、1名ずつのインストラクターを1カ所に集めて、短期間集中トレーニングを行う。これはなかなかやりがいのある仕事だ。彼らの中には、本当にあなたはインストラクターかと疑いたくなるような人もかなりいる。バッテリー点火システムや、キャブレターの構造もわかっていない人が多い。しかし、それでも、こちらが一生懸命説明してやれば、彼らもついて来る。

午後2時で、トレーニングは終わるのだが「午後から、補習をするので昼食後やる気のある人は、来て下さい」と言ったところ、全員やって来てやる気を見せてくれた。彼らのやる気のおかげで、トレーニングは、なかなかの成果を得ることが出来た。

トレーニング終了時には、彼らを隊員の部屋に招待して、一緒にバングラデシュのカレーを食べた。普段私は、ベンガル人家庭に招かれると苦しくなるまで食べさせられるので、この日はいやがる彼等に無理矢理食べさせて仕返しをした。

バングラデシュの各T・T・Cは、教材不足、卒業後の就職など、大きな問題を抱えている。特に自動車科は、実動エンジンがないT・T・Cすらある。ランジャヒのT・T・Cもそうなのだが、インストラクターにしる、生徒にしる、この事態に対してさほど問題とは感じていない様だ。卒業後、仕事がない者も多いが、彼らはあまり気にしていない。

やっぱり今が一番だ!

バングラデシュは、一般に思われている程、悲壮な国ではない。ベンガル人はとても楽天安なのだが

ら。

現在の私の活動は、油圧ジャッキや、ボール盤の修理など、教材屋的な仕事が多い。欠損部品の調達には、相変わらず苦勞している。日本のようにメーカーに問い合わせ、取り寄せたりなど、もちろん出来ない。町で売っている、あり合わせの物で何とかするか、さもなくば自分で作るしかない。

日本の自動車ディーラーで、整備士をしていた時も確かに忙しかった。しかし今では時間は沢山ある。しかし、どちらが充実しているかと問われれば、私は迷わず今を選ぶだろう。日本で整備士をしていた頃よりも、私は今がお気に入りなのである。

(了)

.....

安田 潔 Kiyoshi Yasuda

派遣国：中華人民共和国
職 種：自動車整備
隊 次：昭和63年度3次隊（活動期間1989年3月～1991年9月）
出身地：三重県
初 出：「カー&メンテナンス」1990.8.25（朝日整運出版社）

中国の三明市で協力活動

90%以上は日本車であった。

私の住むここ福建省は華僑の故郷として知られ、ウーロン茶で有名なところである。気候は亜熱帯に属し温暖だが冬には雪も降ることがあるそうで、もしそうなった場合、暖房する習慣のないこの地方では、相当寒い思いをするのではないかと考えていた。しかし総じて冬はすこし易く、そのかわり夏は非常に暑い。

東には海峡を隔てて台湾、そしてそのすぐ向こうには与那国島があり、たぶん私が日本の領土にいちばん近い協力隊員ではないかと思っている。

85年5月、私は北京での現地語学訓練を終え、同期の羽田隊員と2人で福建省の片田舎、永安市の輸入自動車修理工場に配属された。そして約半年の後、配属先が中心になってなりの三明市に作った修理工場が営業を開始することになったため、永安市にはもう一人の隊員に残ってもらうことにし、私一人希望して三明市の新工場に転属となった。

この国を走る自動車は主に国産、ソ連、東欧、それに日本製である。都会では各国の要人が使用するベンツ等西欧及び米国製の自動車も多く見かけるが、地方では現地生産（組立）されているアウティとブジョー以外はあまり見かけない。こちらへ来るまでは中国は社会主義の国だから日本製自動車は比較的少なく、国産を含め社会主義圏内で製造された自動車が多いのではないかと考えていたがこれは誤りで、実数を確かめたわけではないので正確なことは言えないが、見た感じでは北京を走る乗用車の半数近くは日本製。そして南方へ行くほど日本車の占める割合が高くなっているように思える。私が最初に配属された工場もその割合は非常に高く、扱う自動車の90%以上は日本車であった。

O/Hは必要不可欠だ。

中国の自動車整備士の仕事は、シャシ、エンジン、電装、塗装、板金、溶接とそれぞれ分業化されており、簡単な誰でもできるような作業でもその担当者と呼び、又その担当者がしなければならぬ。たと

えばフラッシャーが点滅しない。見ると点灯していないのが一つだけある。しかし、このバルブ交換は電装以外の者はするべき仕事ではない。私はこの工場において電装ということになっているので当然、電気系のしごとが多い。

彼らの仕事は一般修理の他、定期的に「三級保養」と呼ばれるオーバーホールがある。日本の車検制度に似た検査も年1回あるのだが、それとは別に三保は6、7万キロメートル走行毎に1回、良くて悪くてもエンジンオーバーホール、全塗装、そしてフロント及びリアアクスルのオーバーホールをし、部品の良、不良にかかわらず交換している。部品のことについて最初聞いていた話では入手困難ということであったが、確かにそのような面もあるが意外にもかなり豊富に揃っている。しかし、それにしても使用できる部品はそのまま使用すればいい。どこで製造されたかわからないものを使うよりは、と思うのだが。しかし、良く見ると絶対部品を換えない、ということもあり、このようなことについてあまり深くは考えないようにしている。一見無駄が多いように思われるこれらのオーバーホールも、広大で道路事情の良くないこの国を走る運転手達に安心を与える上で必要不可欠なのだろう。

今後の発展に期待したい。

この国は他の協力隊派遣国と違い、自動車、飛行機等の工業製品を始め、その他何でもといっていいくらい国産化している。確かに技術力は高いものがある。NIESの一員として高い経済成長を遂げている台湾とホンコン、そしてこの国の96%を占める民族とは同一であることも忘れてはならない。私が今までに受けた印象では、もしこの国が人口の抑制に成功し、古くからの社会制度にある程度の改革がもたらされるならば世界中のどの発展途上国よりも早くNIESに追いつき追い越す素質があるのではないかと考えている。

市民の足は一般に自転車又はバスである。自転車の価格は工員達の月収の2ヵ月前後、オートバイは安いもので自転車の10倍ぐらいで個人的に全く買えない価格ではない。しかし四輪車となると無理である。

- アジア ●
- オーストラリア ●
- アフリカ ●
- 中南米 ●
- ヨーロッパ ●
- オセアニア ●

市内を循環するバスは二両編成でスピードが遅く車長が長いこともあって、追い越しが非常に危険である。ちなみに料金は日本円に換算して23~6円といったところだ。三輪自動車もまだ多く生産され幅をきかせているのが面白い。現在もまだ製造されているのかどうかは知らないが、ソ連車のコピーや中国製ハイゼットやキャリイもある。

今、中国は輸入自動車に250%の関税をかけ事実上、輸入禁止措置をとり自力開発を進めている。今後の発展に期待したい。

注：三級保養の他に「一級保養」と「二級保養」というものもある。一級は日本でいう6ヵ月点検に相当し、二級は12ヵ月点検といったところだ。これらの点検整備は走行距離で決まり、法的な拘束力はない。

(了)

.....

安田 潔 Kiyoshi Yasuda

派遣国：中華人民共和国

職 種：自動車整備

隊 次：昭和63年度3次隊（活動期間1989年3月～1991年9月）

出身地：三重県

初 出：「カー&メンテナンス」1991.7.25（朝日自動車出版社）

メカニックがみた中国の自動車と整備事情

私がみた中国製自動車

私の配属されたポジションは福建省三明市の企業で私は車両検査及び修理指導を担当しました。中国では長春の自動車工場と洛陽のトラクター工場が戦後できて有名です。

中国製自動車と一口に言ってもいろいろあって純国産、国産化した外国車、ノックダウン車に大別することができます。

純国産中国製自動車は2車種しかなく、超高級車といわれる紅旗号とごく一般的な上海号です。紅旗号は北京市内でも見かける事は少なく、私も駐車場に2度ほど見かけたくらいです。北京ホテルで専用タクシーとして使用していると聞いた事があります。

上海号は中国国内ならばどこへ行っても見る事ができる車で、6気筒ツインキャブ2,232ccの日産のL型に似た構造のエンジンを載せています。

運転席に座って一番始めに思う事は視界が悪いということ。設計年代が非常に古いので仕方がないのですが、気合いを入れて、ハンドルを回しアクセルを踏み込むとポッポッといった感覚を伝えながら加速して行き車全体が重いと言った感じは拭いきれず、ソ連製ボルガを運転したときにも似たような感覚を受けた。まずは、日本の車検制度のような厳しい審査を当てはめなければ十分実用に耐えられると思います。1台買って帰り、日本で乗れば目立つことは確実でしょう。

国産化した外国車としては北京BJ212 4WDは誰でもが認める中国製小型車の代表格です。北京130にも言えることですが、この車をベースに多くの国産車が制作されています。北京BJ212はもともと旧解放号と同じ様にソ連からの技術導入によって国産化された自動車と聞いており、それを裏付けるようにエンジンはソ連製ボルガと瓜二つです。

中国の自動車製造方法“手工”

日本でも以前はこの様な修理をしていたのでしようが、面白い修理を見かけたので紹介します。前頁

下写真はBJ212のクランクメタルをナイフで削っているところです。削っては締め付け、クランクを回し、当たりのきつい箇所を見ながらまた削るという作業を数回繰り返して行くうちに、クランクは軽く回るようになっていくのです。上海号のオーバーホールにも同じような手法が見られましたが、今ではこれは部品の品質に問題がある場合のみ行われるらしいのです。年配の工員達は若い頃旧解放号の修理のため、毎日このような作業をしたと笑います。

中国の自動車製造方法に手工というのがあります。下写真左は奇観号という4WD車で、どこかセドリックに似ているところがある車ですが、シャーシ、エンジンはBJ212です。そしてここで登場するのが手工なのです。この奇観号のボディは当然、鉄板で作られているのですが、この鉄板はプレスによって形成されているわけではありません。

板金職人（中国では銅工）によってこつこつと叩いて曲げられ、少しづつ車の形に整えていきます。最終的にはパテで仕上げられ、そして塗装されて立派な新車が出来上がります。しかし、残念なことに、2～3年も使用すると10年は使ったかと思えるような外観になり果ててしまいます。しかし、大量生産されている車種は一部を除きプレス形成で行われています。

ガラスの厚みが一定でない…

パーツの面から少し見てみると、簡単な部品は小さな工場が独自に製造販売しているものもあります。そんな工場で作ったガラスパーツのついた北京製マイクロバス（ベースは北京130トラック）を運転した時のこと、運転を始めすぐに驚いたのは、まるでメガネを掛けているような感じだという事です。私は目は良い方でメガネは掛けた事が無いのですが、度の合わないメガネを掛けた時とは、このようなものかと変な感心をさせられました。つまりガラスの厚みが一定でなく厚い所と、薄い所があり、レンズの働きをしまい運転していても実に危なく、恐いものだと思います。しかし、今はしっかりした工場で製造されている車は部分強化ガラスを使っており、問題は無いのですが。ただ事故をした場合、修理費を安くするために危険な部品を使う場合もあ

アジア ●

ロシア ●

ソ連 ●

中国 ●

東欧 ●

三ノ口 ●

るようです。

輸入車に関しても同じ様な傾向が見られ、多くの部品が国産化されているのです。これはノックダウンにも大きな影響があり、国産部品とノックダウンは切り離すことができません。ここでノックダウンの主な車種をあげると、堂々と本国の社名を掲げて生産しているものは、ドイツのVWサンタナ、パサート、アウディ100。フランスのプジョー504、505。イタリアのフィアットIVECO 40-8（マイクロバス）。アメリカのAMCのチェロッキー・ジープ。そして、日本のいすゞNHRとNKR、それにダイハツの大発夏利（シャレード）などです。また、設計は日本であるがほぼ国産化されていると思えるミニキャブやキャリイ、デルタなどもあります。

私が赴任した当時と比べるとかなりの数が増えたと思えるサンタナは、国産化率が最近40%を超えた様です。主要部品はドイツ製を使用している為か大きな問題は出てはませんが、細かく言えば結構不良もあるようです。価格は18万円（450万円）で車のグレードから考えると250%の関税をかけられた輸入車と同じ扱いです。車は国産化を目指しているのだが価格の方は庶民には手の届かない価格のようです。

プジョー504はデータでは3人乗りの小型トラックと記入されていますが、不思議な事にいまだ一度も3人乗りのものは見た事がなく、どれも6人乗りのダブルキャブなのです。どうもおかしいと思っていましたら、入庫してきた事故車によってこの事が分かったのです。つまり、後部座席を増設して6人乗りとしていたのですが、その改造方法は手工でした。これにより接合部分から錆が出やすく製造後2年程でかなり腐り出ている部分があり、内張りを外したドアは、プレスにより形成されたフロントと手工によって叩き出されたリヤとは対照的でした。プジョー504の国産化率はまだ低いと思われるが、この品質は非常に悪く、ノックダウン車の内でも最悪ではないかと私は思います。

本来こうあるべき…

最後に中古車事情を一言。輸入車の中古車はかなり高い価格で取引されています。私の会社の専用車として購入されてきたブルーバード910はすでに10年以上の歳月が過ぎており、細部が腐り果てているにもかかわらず4万円（100万円）という価格でした。

先日、副社長らと修理したMS122（R サルーン）のテスト走行に出たときのこと、副社長「日本は車が安いから、この車なら5万円ぐらいで買えますか？」私はすぐには返事をする事ができませんでした。この車は昭和55年前後の製造で日本の国内仕

様車であり、中古車として香港を通じてこちらへ来たようです。日本ではすでに販売することのない年式です。こちらではかなりひどい事故をした車でも廃棄されることはまれで、彼らは「寶貝」だといって徹底的に修理して使うのです。道具として自動車の使われ方は本来こうあるべきではないかと思えました。

中国の一般市民が自分の車を買うことは日本人が家を建てる事に似て大変難しいのですが、いつか中国人達が自分の車に乗って、家族や友人達と遊びに行ったりできる時代が来る事を願っています。

了

渡辺 秀和 Hidakazu Watanabe

派遣国：中華人民共和国
 職種：自動車整備
 隊次：平成5年度2次隊（活動期間1993年12月～1996年9月）
 出身地：大阪府
 初出：「日刊自動車新聞」1994.12.3（株）日刊自動車新聞社

部品は無いのに器用な彼ら

私が青年海外協力隊員として赴任している中国の自動車事情を、日本と比較して紹介しましょう。

私が働いている工場は、輸入車の修理を主な業務としており、この中で最も多く扱っているのが日本車です。

この工場内での一般修理は日本とさほど変わりません。しかし部品に関しては、日本で大抵手に入るものも中国ではなかなか入手しにくく、自分たちで作ったり加工したりしながら部品を補うのが通常です。

例えば、バッキンは紙やコルク板にて作成し、インジェクション車でどうしても手に入らない部品（並行輸入車が多いため）がある場合は、キャブレター車に改造します。

しかしながら、エンジン・ミッションATなどのオーバーホールは、日ごろからこの手の修理が多いためか作業はとも迅速です。板金 塗装も毎日のように修理車が入庫してくるため、軽いものなら半日くらいで修理が上がります。

先日、屋根まで濡れている事故車が入庫してきました。私たち日本人から見るとスクラップ、もしくは部品取りと考えるところですが、彼らはこの車を修理すること一ヶ月程で元通りに仕上げてしまったのです。それも、事故車とはわからないくらいのきれいな仕上がりのです。

しかし、そんな彼らが苦手とするのは、最近増えている電子制御の車です。これは、今までにこの手の車の修理を教える人がいなかったこと、また修理書も無いことから考えると当然であり、そのためにも私たち協力隊員の活動が期待されているのです。

マンパワーで補えるのか？

作業の中で最も困るのは、偽物の部品が非常に多いことです。箱にはトヨタ・日産と書かれているのですが、よく見るとすぐ偽物とわかる代物なのです。以前、ヘッドガスケット交換の際に見慣れないガスケットが付いており（もちろん偽物）、お客さんいわく一ヶ月前に交換したばかりとのこと。真似をするのであれば品質も真似してほしいものです。

また、近くの工場に勉強を兼ね、よく見学に行き

ますが、思ったよりも設備の整った工場が多く見られます。ただ日本と比べた場合まだまだ足りない部分が多く、ミッション・エンジン用のジャッキ、測重テスターなどが無いため正確に測量できません。

工場長曰く「中国は設備は少ないが、その分人間の数が多い。マンパワーは沢山ある」とのこと。しかし、ジャッキ類など安全な仕事を考えた場合必要不可欠であり、この事実は早く認識してほしいものです。

香港からの並行輸入車

中国の車の輸入事情ですが、大半は正規輸入ではなく八割近くが並行輸入によるもので占められています。先日見学に行った工場でも主に日産ブルーバードを並行輸入しており、香港で購入することでした。

ただその輸入の仕方が変わっているのです。まず香港で購入した車を現地の工場解体し（ボディー・ドア エンジン・ミッション）、これらを車としてではなく部品として中国に持ち込み、こちらの工場再度組み立て、塗装するのです。以前はボディー本体を三等分していたそうですが、今はそのままボディーとして持ち込んでいいそうです。

また、中国仕様の左ハンドルに改造する作業もあります。なぜなら香港は日本車と同じく右ハンドル仕様であり、これらの改造パーツは中国側の工場に何台分もストックしてあるのです。初めてこの工場を見学した時にはスクラップ工場かと思っていました。

なぜ、このように手間ひまかけて輸入をするのか、それは正規輸入車に比べ税金がが然に安いのと、香港で安く購入した車が中国では高く売れるためであり、並行輸入による車は増える一方です。

しかしその為、本来の正規輸入車にはない装備車（盗難防止装置・ターボ・エアサスペンションなど）が増えていくのです。ここでは日産車を見ましたが、他車にも同じことが言えるでしょう。

時代の流れに追いつくように

さてその装備車ですが、便利さとは裏腹にいろいろ

アジア ●

中近東 ●

ヨーロッパ ●

小島 ●

大島 ●

ヨーロッパ ●

るな問題を抱えているのが現状です。例えば盗難防止装置、これはステレオにも付いており、誤作業のためよくロックしてしまうのですが、解除するにはいちいち大手メーカーに持ち込まなければなりません。

ターボ車は、故障した場合に対応する部品（ターボ）が無いのです。以前ターボ車の修理が入庫してきた時も、部品が無いためNAエンジンを載せ換えたようです。

また並行輸入車の組み立て時にもミスが多く、油漏れ、作動不良などが多く見られます。「新車で買ったのに不良品だ」と良く言われますが、このような事情を知った上で言ってもらいたいものです。

これだけ多くの先進国車が中古、並行輸入を問わず輸入されていますが、これらの輸入車に対しての修理技術、部品供給などはまだまだ追いついていません。幸い技術者たちはいろいろな知恵を学ぼうと努力していますが、教える方も教材などの一冊しか手に入らないのが実情です。

これらの問題を解決するには、長い長い時間がかかるでしょう。しかし、それらを一つでも前進させることが私たちの課題ではないかと思えます。

(了)

.....

内藤 盛行 Moriyuki Naito

派遣国：ラオス
職 種：自動車整備
隊 次：平成3年度1次隊（活動期間1991年7月～1993年7月）
出身地：京都府
初 出：「カー&メンテナンス」1993.5.5（株）日整連出版社）

ラオスのバス公社で活動！

“花形企業”です。

私は平成3年7月16日、青年海外協力隊員として、ここラオスに派遣されました。到着後1ヵ月間の語学研修を経て、配属先であるヴィエンチャン都庁バス公社へ赴任しました。

着任当初は、国際協力事業団の専門家の方が、バスの運行管理及び整備工場の技術顧問として、一人フル活動していました。そこに私が「直接的指導要員」及び「検査担当要員」として配属されたのです。内容としては、日々の作業に間違いがないかどうかチェックする仕事ですが、同時にこの会社のマンパワー、労働力的存在でもあります。

会社の概要を紹介しますと、私が直接所属する整備工場は、スタッフ25名（社長・副社長含む）で運営されており、他に運行部178名（運転手92名、乗車券発売・会計86名）及び、財務労務部15名の合計218名で構成されています。ここでは1979年、並びに88～89年、89～90年と計3回に及び日本のODA無償協力による施設・機材・車両が大活躍しており、ラオスでは“花形企業”のひとつに数えてもよいでしょう。

少し反省しています。

さて、このように恵まれたバス会社にて活動している私の近況をお話しします。赴任して、はや1年6ヶ月余りの時間が過ぎ去ったわけですが、私が当初より仕事を進めてきた工程管理、工場等の整理整頓、安全管理の3点は約70%の進行状況にあります。

ヴィエンチャンは首都であるため、さほど不便な思いはないのですが、いわゆる“ラオス人気質”とも言うべきものが伝統？としてあるのです。その気質とは？……

一般にメンテナンス・定期点検を完全に実施すればリペア、即ち修理の度合いは激減するのが日本の整備業界の方程式です。

ところがこの国では、極端な話が本当に動かなくなり困ってしまうまでメンテナンスに出さないドライバー、定期交換部品を交換しないメカニック等

があり、その結果リペアの度合いが非常に多いのが現状です。

しかし、こういった状況は一般論で、我がバス公社の場合はそれほどでもありません。というのは、当工場は日本のシステムである3・6・12・24か月の定期点検、及びメーカー指定の1000・3000・7000・10000キロメートル点検整備を併用して実施しています。またさらに、毎月ミーティングを行うことにより、民間のバス会社・整備工場と比較した場合、状況はすこぶる良いと思います。

さらに、不定期点検、要するに抜き打ち検査を行うことにより、入庫率の度合いは60%くらいになりました。入庫を促進するために、こちらから積極的に巡回サービスに出向いて、不具合箇所を指摘し、半ば強制的に車を持って来てもらうこともしました。こんな新手の手法も、スタッフとのミーティングで協議のうえ導入したわけですが、よくよく考えれば「日本の手法」の「強制導入」ではなかったかと少し反省しています。

このように、点検において積極的な制度を導入しているわけですが、やはり日本のもの。例えば車検制度。日本のそれは世界一厳しく、ラオスだけではなく一般的に諸外国には通用しにくいように思われます。しかし、この車検制度はもろくも良い制度ですが、さんねんですが、諸外国から「非課税障壁」と批判されるものひとつであります。

純正部品の使用も非常に少ないです。が、これは日本からの供給体制が貧弱であり、且つ単価が高価であるという事情にもよります。また、日本からの無償援助による純正部品もありますが、これは数量が限られているので万が一の故障に備えてストックしております。このような理由からタイ製、ヴェトナム製のコピー部品をかなりの割合で使用しています。

これらの状況は短期的にみれば、日本製部品の供給状況を改善すれば良いと考えられますが、長期的な視野に立てば、ラオスの近隣諸国（即ちインドシナ諸国）の工業マインドの向上になるよう期待した方がよいでしょう。

- アジア
- 中国
- フランス
- 韓国
- 大韓
- 日本

職人氣質。

私が一緒に仕事をしているスタッフたちは、現在の日本のメカニックが忘れてしまいつつある「職人氣質」を持っているような気がしてなりません。彼等たちは非常に器用であり、単なる部品の交換や理論を振りまわす私は、ここへ来て初めて「修理技術」なるものを学びました。

ともあれ、最初の頃は現地の言葉や習慣で苦労した日々も、今は日本語や英語を忘れさせる程、苦痛ではなくなりました。そんな今、我がバス公社、ワークショップがラオス自動車整備業界ナンバーワンの企業としてリーダーシップを発揮できるよう、残る半年の任期を充実させようと思います。

(了)

.....

米田直史 Naofumi Yoneda

派遣国：ネパール
職 種：自動車整備
隊 次：平成2年度2次隊（活動期間1990年11月～1993年11月）
出身地：大阪府
初 出：「カー&メンテナンス」1994.8.25（株）日整連出版社

「ありがとうネパール」

遥かにヒマラヤの山々を臨む。どこからか漂ってくるお茶やお香の匂い。排気ガスをもうもうと吐きながら走る車をよそに道路の真ん中を我がもの顔で徘徊する牛。人も家畜も野良犬もみんなのんびりしていて、まるでここだけは時間がゆっくりとながれているようです。

のんびり、ネパールで

マナステ！（こんにちは！）皆さんはネパールという国をご存じでしょうか。大国インドと中国に挟まれ、世界最高峰エベレストを筆頭に8,000m級の山々を有する、世界の屋根といわれている国です。また、この国はお釈迦様生誕の地で、ヒンズー教、仏教をはじめとする信仰の篤い国でもあります。

排気ガスをもうもうと吐きながら走る車をよそに、道路の真ん中を我がもの顔で牛がうろついています。人も家畜も野良犬もみんなのんびりしています。

私は、平成2年11月までの3年間、この国の首都カトマンズで、青年海外協力隊自動車整備隊員として活動してきました。

教えるより、教わる一年目

カトマンズでは、今から30年くらい前のカローラやコロナ、サニーなどを主な車種としたタクシーや、オフロード用のランドクルーザーなどが目につきました。ほかに、インド製の2ストロークのオート三輪が2、3人乗りのタクシーとして走っている。そして、庶民の足としてなくてはならないのが、バスです。

私の赴任先は、ネパールのほぼ全土をカバーするルートを走るネパール公共事業運輸省サージャバス会社という所でした。

そこは、10年以上も前から国際協力事業団（JICA）によって大規模な無償援助が行われていて、新旧2箇所の修理工場とタイヤ再生工場、そして120台のバスをもっていました。

当初、私が想像していた状況での協力活動とはまったくかけ離れていて、あまりの規模の大きさに大

変驚きました。メカニックだけでも200人以上いて、三交替のシフトを組んで24時間稼働していました。私は、その中の午前10時から午後5時までのシフトを担当しました。

私は、いすゞとミツビシのバスのエンジンの修理を任されたのですが、派遣前は主に、ガソリンエンジンの普通自動車を手掛けていましたので、大型バスのエンジンをオーバーホールするのは初めてのことでした。また、ディーゼルエンジンについても知識があまりなくて、当初私は教えてやらねばと意気込んでいたのに、逆に教えてもらうことばかりでした。

公用語であるネパール語の上達も手伝って、私が本格的に教えることができるようになってきたのは、実に1年後のことでした。

問題は、乱暴な使われ方

思わぬ立派な工場にも驚かされましたが、もうひとつ私が驚いたのは、それがあまりにも乱暴な使われ方をされていたということです。まず、バスの壊れ方と云ったら、もう目を覆いたくなるようなものばかりでした。道が悪いせいもあるのですが、使い方が荒いのも確かです。フレームにひびが入っていたり、窓が割れていたたり、ボディーも傷だらけのものほとんどでした。エンジンやトランスミッション、デファレンシャルなんかの壊れ方も、どうしたらこんなに壊れるのだろうか、と考えさせられるものばかりでした。そして、あげくの果てには、「新しいバスはいつ来るのか」と聞かれるのです。

そういうことは設備や道具にもいえることで、ネパールでこの工場にしかないバス専用の洗車機も、何度壊したことやら数え切れません。

そこで私は、まず「整理整頓をしよう」と「ものを大切にしよう！」という提案からスタートしました。大きな会社ゆえ、すべての人達にこの意識を植えつけることはできませんでしたが、私たちエンジン・メンテナンス・セクションのメンバーはなかなかよくやっていたようです。

また、これだけの設備と物資を誇りながら、マイクローメーターはおろかノギスさえ満足に使えない人ばかりだったことにも驚きました。彼らの測り方は、

アジア ●

近畿 ●

北陸 ●

中部 ●

九州 ●

四国 ●

何となく、ということで、これでは、クリアランスも何もありません。特にエンジン・メンテナンス・セクションでは、測るということを経験することは、すぐ焼付きや油圧低下の原因にもなりますから、この点はしっかりとマスターしてもらわなければなりませんでした。

っばい持っていました。私たちは、もうそろそろ失いかけているものに気づかなければならない時期に差しかかっているのではないのでしょうか。こんな気持ちにさせてくれたネパールに、私は心から感謝しています。ありがとう、ネパール！

(了)

任期を延長して…

アフター・ファイブは、仕事仲間のみならず職場近くのお世辞にもきれいだとは言えない所に行って、どぶろく風の酒を飲みました。そんな中で出てくる話といえば、女の子の話かなと思いきや、大体は、給料が安いとか会社の将来についてとか、けっこう現実的なことで、私もつい乗り出して聞き入ってしまいます。それは、私にとって、語学上達の絶好の時間にもなった。

一年半も経つと語学もほどほど板につき、現地の友達もたくさんできました。2年の任期終了の間際、仕事も半ばにして帰るのも悔しく、また最大の理由は、大変この国を好きになってしまったことで、任期を延長することにしました。その後の仕事は、自分のカウンターパート（助手）を育て上げ、日本での研修を受けさせてあげようということがメインになりました。

仕事後は、その彼の日本語教師をしました。彼も熱心に頑張った甲斐があって、現在栃木県で勉強中です。約10ヶ月の研修後、彼が祖国に戻って、明日のネパールの大きな力となることを祈ってやみません。

真のボランティア活動とは

私にとって、この3年間は、人生の大きな転機となりました。実際に海外のボランティア活動の最前線に立って活動してみた思ったことは、私たちがやっていることが果たしてこの国のためになっているのか、という疑問でした。世界最貧国のひとつであるネパールにも、物質文明の波は押し寄せてきています。私の活動した公社がよい例かもしれませんが、物が先行しすぎているように感じてなりません。基礎的な事が欠けているにもかかわらず、強引に上へ積み上げようと、私たち先進諸国がしているような気がしてならないのです。このままでは真のボランティア活動とは言えないのではないのでしょうか。

これからも、真のボランティア活動とは何なのかということを考えてゆきたいと思います。

最後に、私は教えに行ったのではなく、反対に多くの人間に出会って学ばせてもらったというのが本音です。冷ややかで贅沢三昧な社会に生きている、今の日本の我々が忘れかけているものを、彼らはい

秋庭 守正 Morimasa Akiba

派遣国：フィリピン
 職種：自動車整備
 隊次：昭和53年度2後次隊（活動期間1979年4月～1981年5月）
 出身地：岐阜県
 初出：『自動車工学』1989.5.1（株式会社）

フィリピン国立中央職業訓練校より

ジーゼル重機械科で指導

1979年4月、私は新任の協力隊員としてフィリピンのマニラ国際空港に到着した。マニラ市内から名物のジーブニーで南へ約30分。高速道路を挟んで国際空港滑走路の向かい側に、私の配属先のフィリピン国立中央職業訓練校がある。若者の慢性的な失業対策の一つとして、国際労働機構（ILO）とフィリピン政府の共同プロジェクトで発足した学校だ。

直接の活動先は、新設されたジーゼル重機械科である。フィリピンでは鉄道が発達しておらず、陸路交通はトラックやバスなどに頼ることが多い。そのためジーゼル関係の整備士の需要は高く、かねてから訓練校開講の要請が強かった。

訓練に必要な教室・教具 教材や訓練料としての体制など、未整備問題は山積みしていたが、すでに第1期ジーゼルエンジン整備士養成コースが見切り発車されていた。最初の2年間の活動を簡単にまとめてみよう。

指導補助教材について

フィリピンには、日本でいう自動車整備士用理論解説書（技能入門者用理論解説書）というものが無い。したがって、構造や機能などが容易に理解できるような単純化された説明文・説明図もなく、独自に指導書を作成することになった。フィリピンで普及率の高い、いすゞC-240ジーゼル・エンジンに乗っているインジェクション・ポンプNP-PES4A型の分解・点検・組立てに関する実習指導書、フューエルインジェクション・システム/インジェクション・ポンプ/ノズルなどの周辺知識指導書、ジーゼルフューエル・システムの基礎知識指導書などである。

指導書作成では、仮に新任インストラクターがこのコースを担当した場合、作業手順・注意点、点検項目・方法などの実習訓練方法をトレースできるようにすることを主眼に置いた。もっとも、実際には生徒の集中力をいかに維持させるかがいちばんの問題なのだ。

私としては、できるかぎり一本道で目標に到達するよう考えて作った指導書だが、取り組む生徒の姿勢により、それはあくまでも目標にすぎない場合もある。少しでも多くの生徒を目標にまで導くには、その一本道、または周辺を幾度も通り、回り道をしなければならないことをあらためて知った。つまり、教師の実務技術への依存度の高さを思い知られたのであった。ただこの指導書は、草案の段階からインストラクターとの共同作業で作成したため、現在のインストラクターが使用するかぎりは有効に活用されるはずである。

また私が滞任したとき、ジーゼルエンジン整備士養成コースはすでにスタートしていたが、測定・点検項目に弱点があったので、それを補強するため、エンジンのオーバーホール実習時の各部品の測定、点検方法を詳解したインスペクション・ノートも作成した。町工場などの現場では、測定数値を利用しての正誤識別作業は非常にまれだが、フィリピンではエンジンの再生作業が頻繁に行なわれている。修理作業の信頼度を増し、やり直し作業の頻度を減らすためには、測定 点検作業は非常に重要なものである。

指導補助設備について

指導書の作成と並行して、工具や器具の整理も行った。インジェクション・ポンプ実習室の一般工具、手工具、またポンプの分解組立てに使用する特殊工具、調整点検のための計測器具などを工具ボードに整理し、工具や器具が一目で見られるようにした。名称や部品番号も作業項目ごとに明記し、不慣れな訓練生にとっては、工具・器具の選択が容易になり、教官側にとっては、工具・器具の紹介や管理がしやすくなったはずである。

このほか実習室では、エンジンのオーバーホール実習時に分解した主要部品を整理できるように、移動可能な部品配列棚を各エンジンに一つずつ作成した。これにより、エンジン相互間の部品インターチェンジがなくなり、同じエンジンの部品でも、気筒よっての部品の誤配置を防ぐことができる。

また、学校所有の参考書や資料は、紛失防止のため、教官達が各自の鍵のかかる机のなかにしまい込

- アジア
- 中東
- フランス
- 小島
- 大島
- 三日月

む傾向があった。しかしこれでは、教職員相互や訓練生の間で、せつかくの参考資料が十分に活用されない。そこで、参考書や資料を納める本棚も作成した。

*

フィリピンでは、求職者は即戦力を要求される。将来性は二次だ。そうしてみると、私の訓練は歯がゆいものだったろう。それに加えて、訓練が初体験の私には未熟さもあつたはずだ。それでも、訓練生はよくついてきてくれた。文句や愚痴をけっして口にしなかった彼らの強さや信頼を肌で感じ、それに勇気づけられたといつても過言ではない。

(了)

.....

安藤 祥二 Syoji Ando

派遣国：フィリピン
 職 種：自動車整備
 隊 次：昭和56年度4次隊（活動期間1984年4月～1986年4月）
 出身地：長野県
 初 出：「カー&メンテナンス」1988.8.25（㈱日産出版社）

青年海外協力隊では、先進国の技術と人材を求め、開発途上国に対して、協力隊員の派遣を実施している。派遣職種はさまざまな分野にわたっており、それぞれ活発な活動を展開。その一つ、フィリピンの職業訓練校で自動車整備の指導に活躍した隊員のレポートを紹介しよう。

* * *

常夏の国、フィリピン

常夏の国フィリピンに渡った私は、NMYC（職業人材及び青少年育成評議会）の配属となった。NMYCは公共団体だが、一般教育体制（文部省傘下）には属さず、社会変化に応じた訓練を臨機応変に行うことを目的としている。歴史は浅いが、全国13カ所にFMTC（地方職業訓練校）を持ち、保有する機材の質と量は国内屈指。私の赴任したサンフェルナンドのFMTCもその一つだ。

私が借りた住まいは海辺のコテージで、周囲にはアメリカ人やオーストラリア人など、多くの外国人が住居。一種独特の雰囲気があった。毎週水曜日と土曜日には大きな市が立ち、また港町なので新鮮な魚介類も手に入った。最初の頃は相場がわからずに、ずいぶん損な買い物もしたが、慣れるにつれて簡単にボラれるような事はなくなった。それでも現地の人の買い物に比べればずっと甘かったようだ。一度、下宿先の奥さんと一緒に買い物に行ったことがあるが、50セントボス（約6円）負けさせるのにすごい剣幕で店員とやり合うのである。なるほどこうやるのかと思ったが、私にはとても真似できそうになかった。

さて着任後1年間は、職場内の人間関係、組織構成の把握をするのに精一杯であった。それでも、とりあえず目につくところから始めようというわけで、工具室の整理、エンジンやトランスミッションのカットモデルといった教材の作成などをしながら、職場の人、物、金の流れを自分なりに観察した。

2年目に入り、FMTCチーフのかねてからの要望であったディーゼルエンジンメカニックコースの内容向上を目指して、プロジェクトを開始することになった。カリキュラムは、町工場で日常行われてい

る作業を想定したものを考え、またガソリンコースと並行して訓練することを前提に活動した。

また、JOCVの支援機材を有効に活用すべく、カウンターパートと協力してスライドを中心とした教材を作成。それに使うトレーニングマニュアルも任期限内に作成できた。今では、私のカウンターパートがそれらを利用して訓練を行っている。スライドを使っただけの授業は、集中力を欠き、すぐに興味を失う訓練生には有効な教育方法の一つだろう。当初、訓練所のチーフが要求したような、1千万円近い噴射ポンプテスターを導入してチェーンアップコースを作るといった、いかにもフィリピン人受けのする大仕事はできなかったが、自分なりに立てた計画は、一応曲がりなりに達成できたと思う。

(了)

.....

- アジア
- 中近東
- アフリカ
- 北米
- 南米
- 欧・日・ハ

渡辺 雄一郎 Yuichiro Watanabe

派遣国：スリ・ランカ
職 種：自動車整備
隊 次：平成3年度3次隊（活動期間1992年4月～1994年7月）
出身地：東京都
初 出：『整備戦略』1993.10.1（『日刊自動車新聞社』）

スリ・ランカの自動車整備 壊れるまで走るのが常識

部品代が高く、予防整備は困難

青年海外協力隊員として、スリ・ランカに赴任して1年余り。私の勤務する再建復興社会福祉省は、身体障害者の職業訓練校で、自動車整備を指導し、雇用促進に役立てるのが目的です。この国の自動車事情、それは“スゴイ”ものです。日本なら道路脇に放置されている粗大ごみのような車が、立派に走っています。中でも“スゴイ”のはプライベートのバス。私は整備士なので、よけい気になるのですが「こんなバスに乗って大丈夫だろうか」と不安になります。

日本なら粗大ごみだが

例えばステアリングホイールの遊び10cm、ブレーキペダルを踏んだときの床とのスキ間約1cm、ワイパー無し、溝のないスリックタイヤ、ヘッドライトは点灯すればOK。ドアロック機構はなく、U字のステアでボディと挟み込み、スライドドアは閉まらないといった具合。もし、日本で使うなら、フルレストアが必要でしょう。

私は、こんな車に興味がわいてきます。修理しているところが見たい。こうしてガレージ廻りが始まったのです。この国の整備の実態を知り、日本のやり方と比較しながら、授業にフィードバックしたいと考えたのです。スリ・ランカのガレージでは、磨耗した部品でもむりやり修理して使用します。整備に関する法令は皆無に等しく、部品は壊れてから直す（交換する）のが一般的で、予防整備などは必要ないと判断されています。

この国でも車はやはり高価なもので、関税率は200%とか。部品もかなり高いので、経済的にも定期点検は難しいようです。

運転に「水」は必需品

よく見かけるのはラジエーターの水漏れ。スリ・ランカの車は、かならずといていいほど水を積ん

でいます。山道を登るとき、途中一回は止まって給水します。次に多いのは、ブレーキのパッドやライニングの交換。磨耗部品だから当然、といわれるかも知れませんが、彼らの運転を見れば納得です。燃料節約のため、下り坂ではエンジンを止め情性で走ります。

ガソリンの値段は1リッター30 20ルピー。1回の食費が20ルピーということからも、いかに高いかが分かります。燃料の節約がブレーキ消耗部品の磨耗をはやめ、ドラムやディスクローターが削れるのです。

さて、その修理は、何もかまわずに組み立てて作業完了。通常、ディスクローターの磨耗限度は1mmですが、ここでは、「折れるまで使う」とか。「もし走っているときに折れたら？」と聞いたら、「事故ルだけ」と一言。サービス業なので、オーナーが「交換しないでもよい」と言えばそれまで、とも語っていました。

ここスリ・ランカでは、整備士は部品の“交換士”です。日本の整備士も最近では“交換士”になりつつあるように思いますが、それでも日本の整備士は、故障探求というおもしろい仕事があるので、やりがいがあります。スリ・ランカではまだ、故障を探求するレベルまでは達していないのです。

自作工具で整備実習

そこで私は、スリ・ランカでの整備技術の向上に役立って欲しいと、生徒たちに、きちんと基本をマスターさせています。私の生徒たちは障害者。軽度なので、作業には支障はありませんが、障害者の社会進出はこの国でも難しい問題です。

カウンターパート（助手）がいないので、講習や実習は一人でやっています。講義は日本の修理書をシンハラ語に訳し、これを基に臨機応変、少しずつ付け加えて進めています。実習は、ほとんどの生徒が興味があるらしく、説明を聞きながら各自、作業を行っています。

工具や教材は、配属省に導入を要請したり、援助をお願いして少しずつ増やしているほか、特殊工具などは、できるものは自作しています。これまでに、サービスクリッパー、ピストンリングコンプレッサ

●アジア

●中東

●アフリカ

●中南米

●大洋洲

●ヨーロッパ

一、バルブスプリングコンプレッサー、ライティングシステムの電気的ボードなどを製作しました。これらを使って、実習のメニューを増やすことができました。これからも試行錯誤して、実習の効率化を図って行こうと考えています。

(了)



自動車整備士試験問題集

大瀬 貴生 Takao Ose

派遣国：タイ
職 種：自動車整備
隊 次：昭和62年度3次隊（活動期間1988年3月～1990年6月）
出身地：青森県
初 出：「カー&メンテナンス」1989.12.25（朝日整運出版社）

タイ特別少年院の職業訓練所で協力活動！

改めようとする意識が少ない

私は昭和63年3月から青年海外協力隊隊員としてタイに赴任している大瀬貴生です。

配属先は、タイのマレーシアとの国境に近いソクラ市にある特別少年院の職業訓練所で、自動車整備の指導をしています。

特別少年院といっても塲の中に殺人でもしたような人相の悪い面々が居るのではなく、8歳ぐらいから20歳までの軽犯罪を犯した少年少女たちで、例えば、日本円で500円盗んで警察に捕まったとか、親、兄弟の生活のためにくすりの仲介をして捕まった子供達などです。

当少年院には私の配属先である自動車整備の他に、初等教育、音楽演奏、裁縫、家畜飼育、家電品修理、溶接などの初等教育課程と10種の職業訓練コースがあり、この所内で総数約250名の生徒達が自ら選んだ職業訓練コースを6ヶ月のローテーションで学んでいます。

ここソクラ市は南タイ第一の商業都市に隣接しており、自動車をとり巻く環境で日本と違うところは、乗用車よりも1トン貨物車がはるかに多く普及していることです。

荷台にはもちろん荷物を積みますが、ほとんどの場合、家族や親戚を荷台から溢れんばかりに乗せてドライブに出かけています。

ハード面では、電子制御エンジンは去年暮れ頃から売り出されていますが、あまり普及していません。めかほとんど見かける事はありません。また、キャブ仕様の新型車にしても、購入できるのは高級エリートが金持ちの独占となっている感じです。

一般のユーザーの大半は10年前の日本の中古車を今も宝物のように大切に使っています。

ここに於いても日系自動車メーカーの進出が著しく、またテレビをつければ、日本に居るのではないかと錯覚するほど、ハイテクを前面に出した日系新型車のコマーシャルが多くなっています。こういった状況のため、新機構や電子制御エンジンに対して大学の自動車整備の教師のみならず、タイ人一般

の人たちも非常に高い関心を示しています。

自動車に限らず、日本や欧米から入ってくる電子化の時代の波がおし寄せてきているという感じですが、

しかし、一歩街のすみずみに散らばっているガレージに目を向けてみますと、整備の状況は依然として旧態のままと言っても過言ではありません。

電装品修理にしても、サーキットテスターやテストランプのたぐいを使わずに、電気が来ているか来ていないかをみるときに導線の皮をめくり、直にアースにおとしてみて、その時の火花の加減でみるといった事を平気で行っています。また、工具の質が悪いのもさることながら、日本車と欧米車ではボルトの径が各々センチとインチで、工具を充分揃える事すらままならない。たとえ工具が揃っていても間に合わせて径の違うスパナを当てがいちゃんと修理をしてきたという自負があるため、改めようとする意識が少ないのです。その結果、ボルトの頭をなめらせてしまっても気にかける様子もありません。

こういった事は、技術指導以前の問題であり、単に工具を購入すれば解決するというものでもなく、間に合わせて済まして良いといった意識を変える、つまり、自分の仕事に対し責任を持って作業を進めるという意識を持たせるには、まだまだ多くの時間が必要だと思えます。

こういった情勢のもとで、当少年院の職業訓練所では、これからますます成長していくと期待される自動車整備士を育成する事を目的とし、少しでも整備技術が向上していくように望まれて協力隊が派遣されています。

たどたどしい日本語で…

赴任した当初は稼働するベンチエンジンは無く、使えそうな教材すら無かったので、まずエンジンとトランスミッションのカットモデルの製作から始めました。

そうは言っても、中には初等教育すら終えていない子供達に対し、4サイクルエンジンの原理を細かく教えることは、私の語学の障害もあり非常に困難な事と思えたため、バルブとピストンの位置関係を見て働きがイメージとして理解してもらえようようにしようと考えました。

その為に、それぞれの特徴と重要なポイントを絞り、なるべくよいいな物を見せないように部品を切断しました。

さらに、タイ人の性格として、見た目が綺麗なものに、より一層興味を示すため、各パーツに色とりどりに着色して、一人でも多くの生徒たちに興味を持っていじってもらう事にも配慮しました。

その他の作業では、環境整備に重点を置き、エンジン・オイルポンプと小さなモーターを利用した部品洗浄装置の製作、ビット穴の有効利用、更にタイヤの食料物皿に比べ割高な自動車雑誌の購入など、自動車関係のソフトを通じてハードに関心を起こしてもらっています。

生徒達の中には、私の日本語で書かれてある自動車雑誌を眺めて、「カー&メンテナンス」「筑波サーキット」などと生徒達自身、意味も分からぬまま、ただたどしい日本語で黒板に書いては私に自慢げに見せてくれます。

しつけに関しては、まだ十分な成果が出ているとは思えず、タイヤの習慣からきていると思いますが、作業場の清掃は、ちょっと目を離すと教室中央部分のごみをただ隅に散らして終るといった状態です。はき方一つ、手を取り足を取って教えても、いこうに改善される兆しが見えません。

更に実習を教える上で頭の痛い問題は、エンジン等、分解したパーツを系統別に分けるのではなく、ただネジを外し部品を床に一塊にしてしまうという事です。これなどは、よく見るとリーダー格の生徒がネジを緩める作業、年下の生徒が受け取った部品を床に置くという、分担作業になっています。しかし、組立時にはリーダー格の生徒は指示する側になり、年下の生徒に命令する訳です。

これでは、年下の生徒が組み立てに戸惑うばかりでなく、リーダー格の生徒も、どのボルトがどこについていたものか分るはずがありません。また、年上の生徒に工具を取ってきてもらう時も、その生徒は更に年下の生徒に命令するので、そのわずかな時間のロスで、いつもイライラしてしまいます。

こういった上下関係は日本の修理現場にも見られ、似ている面もありますが、役割分担と個々の責任の区別がはっきりしている日本人から見ると、かなりいい加減なことと映るでしょう。

ようやくシャシが完成した

さて、話を今持っている計画に移しますが、赴任してちょうど1年目から、当訓練所内で実際に運転できる実習車ピックアップを制作中です。

協力隊事務局をはじめ、当少年院やソクラー県内の慈善団体など多方面から支援を受けこの計画を実行しています。とにかく、車一台を造るとい

は初めての体験で、設計のイロハもよく分らないまま、街の銅板屋から銅管を買ってきてシャシづくりを始めました。

予算の関係上、フロントリーフスプリングが左右異なるものを使用せざるを得なかったり、溶接時、フレームに垂が生じ、出来上がった時に車体が傾いたりしないかとか、フレームとタイヤが干渉しないかなど、全てがいきあたりぼったりで、仮溶接してみても、また外すといった作業を何回となく繰り返して、ようやくシャシが完成しました。

エンジンはまだ載ってはいませんが、つい先日、エンジンの代わりにたくさん生徒達が目を輝かせながら車両を押し、生徒一人づつ交代でハンドルを握り、午後の半日を楽しく過ごしました。

これから残りの任期中にピックアップを完成させ、仕様書と、日本の車検制度を真似たサービスマニュアルを制作しようと新たに計画を練っているところです。

ちなみに、3ヶ月程前に当少年院で募集した実習車の名前は「ロット クワームブラソン」、日本語に訳すと「きぼう号」という名前に決定しました。

(了)

.....

小林祐司 Yuji Kobayashi

派遣国：タイ
職 種：自動車整備
隊 次：平成元年度2次隊（活動期間1989年11月～1991年11月）
出身地：神奈川県
初 出：「自動車工学」1991.9.25（#鉄道日本社）

タイより報告!! 自動車事情

音と煙

町のなかを黒煙を吐きながら走るジーゼル車、白い煙を吐きながら疾走する2ストロークのバイク。

現在、タイでは、車から出る排出ガスと騒音が問題になっています。というのも、タイには車検制度のようなものはなく、車は動かなくなるまで使い、動かなくなってもなんとか直して（部品がなければ流用して）走らせるからです。

だから、ボデーとエンジンが別のメーカーということも珍しくなく、特に地方では古いベンツ（懐かしのハネベン）やアメ車に経済的なジーゼル・エンジンを載せて（いすゞと日産の4気筒が多い）、白タクとして使っています。この白タクは、うしろに4人、前に運転手を含め3人（時に4人）を乗せて、100km/h以上のスピードで走ります。速いのに加え、けっこうパワーがあり、黒煙の量から考えると、どうも噴射ポンプをいじっているようです。

また、バンコクを走っているバスの大半の車両がかなり古く、そして噴射ポンプをいじって簡易パワーアップをしているようで、煤煙がひどい。バイクなどでは2ストローク・エンジンの占める割合も依然高く、鋭い加速とともに煙と騒音を残して走っています。

このような状態ではしかたありませんが、最近、タイでは排ガスが社会問題になっています。バンコクで、警官がバスを止め、ジーゼル・スモークを測っているのを見たことがあります。どうもデータをとっているようで、数年後には排出規制（特に大型のジーゼル）が行なわれるのではないかと思われま

す。一方、騒音のほうも、タイ人の好みか、これまた盛大にまき散らされています。

おもしろいのは、タイ人は大きな音を苦痛と感じないのか、レストランでもかなり大きな音で音楽がかかっています。静かなレストランは、外国人がいくような高級ホテルでないとないようです。

タイのバイクは、ノーマルでも勇ましい音がします。ここの若者は、それがカッコイイと思っているのです。そのうえ、消音器をいじったり、マフラー

に穴を開けたりする輩やからもいるので、町中は自分分かってな音であふれています。また、政府の方針で150cc以下しか作れないので、必然的に構造が簡単でパワーが出る（コストも安い）2ストローク車が多くなってしまい、これも騒音の原因になっています。

車のほうは、近年、燃料の安いジーゼル・エンジンがふえていて、特にジーゼルのピックアップ・トラックが多く走っています。このピックアップの多くが勇ましい音のするマフラーにつけ換えていて、かなりの騒音をまいています。また、大型トラックも同様です。このマフラーは手作りで、マフラーのみを作って売っている店がかなりあります（取付けも行なう）。

このように、タイ（特にバンコク）の町中は音と煙があふれているといった状態です。

ボンコツと最新技術

ここ数年の経済成長が10%を越えるタイでは、新車の販売状況もよく、高級車指向になってきています。高級車といえば、EFIをはじめとする各種の電子制御が絡んできますが、タイのメカニックはこれが大嫌いで、AT（オートマチック・トランスミッション）はもとより、FF車ですら、壊れるから好きじゃないという始末です。日本でもエシキがらみの修理は苦手という人も多いと思いますが、ここタイではメカニックになるのに資格は必要なく、だれでも開業できるので、板金は得意だが、エンジンの修理、特に電気がからむとお手上げという人が多いのです。

また、修理を勉強できるところとして職業訓練学校などがありますが、基本はきちんと教えているものの、新技術まではカバーできていないようです。また、メーカーのディーラーでは、相次ぐ新型車と新技術のラッシュのため、メカニック教育が急がれています。

私のいるナラティワート工業高等専門学校も新しい技術を教えるようとしていますが、タイでは技術情報を得られるような雑誌などもなく、技術の差が広がるばかり。しかし、学校側もあきらめているわけではなく、予算の許すなかで新型（中古）のエンジンの購入をしています。

● アジア

● 中国

● フランス

● 英国

● 大韓

● ヨーロッパ

しかし、エンジンを購入して台に乗せただけでは授業で使えないので、きちんとセットアップする必要があります。が、どうもタイの先生は知識はあっても、今までEFIエンジンをあまりさわったことがないらしく、この手のセットアップが苦手のように、1年半前に私がここにきたときには、実習場の隅に4A-Gが2台、無残な姿で置かれていました。

そして、それを見せられて「直せるか？」と聞かれたときには、思わず「ウーン！」とうなったものです。なにしろ、エンジンとコンピュータの間の配線がぼっさり切られていて、本来あるはずのリレーやサブハーネスが丸ごとないのですから（これは日本の解体業者の責任ですが）。まあ、配線図と時間があればなんとかなるのではと思い、タイ語ができるようになるまでにポチポチ直そうと考えていました。

ところがこのエンジン、日本で酷使されスクラップとして放置されていたようで傷みがひどく、直すのにかなり時間がかかってしまいました。なかでも困ったのは、タイで手に入らない部品があったことでした。電気系は回路の変更をしてなんとかしましたが、ウォーター・ポンプだけはシール不良で冷却水漏れを起こしていて錆でハウジングに固着して抜けなかったので、日本から取り寄せました。

結局、2台がきちんと使えるようになるまでに半年以上もの時間がかかり、ちょっと手間を取りすぎた気もします。実際には、マニュアルや必要な部品がすぐに手に入らなかったり、学校が休みになって何日も作業が進まなかったりでした。

このようにさまざまな経験をしながら、残りの任期も暑く忙しく過ぎていきそうです。

(了)

.....

幸田 皇王 Kimio Koda

派遣国：タイ
 職種：自動車整備
 隊次：平成3年度1次隊（活動期間1991年7月～1993年7月）
 出身地：東京都
 初出：「セイビ」1993.12.10（株）自動車公論社

タイ国発展への小さな一歩

生きるための技術を

メコン河を挟んでラオスと接するタイ東北地方の国境の街、ナコンパノム県にある職業学校において、私は、二年間、自動車整備の指導を行って来ました。この職業学校は、貧しい家庭に生まれ、義務教育である小学校しか通えなかった子供たち（小学校さえ、家庭の事情で中退してしまったり子供たちを含む）が、社会で生きていくために必要な職業教育を行う教育機関として、約12年前に設立されました。

この職業学校には、「1年制コース（1350時間）」と「3ヵ月半以内の短期コース（225時間）」のふたつのコースがあり、全校生徒数は年間約600名、自動車部の他に溶接部、電気・電子部、商業部などがあります。

生徒は、だいたい13歳から25歳くらいですが、社会人向けの夜間コースには40代、50代といった大人の方達も学びにきます。

身をもって知る協力隊活動

私が活動してきた自動車部には、「四輪科」と「二輪科」があり、「1年制コース」では、自動車全般と二輪車全般の両方を教えるカリキュラムとなっています。「四輪科の短期コース」では、「ガソリンエンジンコース」「ジーゼルエンジンコース」「自動車電装コース」「シャシコース」の4つのコースを1学期間に2コース、年間3回に分けて開講しています。また、「二輪科の短期コース」では、「自動二輪車コース」と「小型エンジンコース（耕うん機や水圧ポンプに使用されるもの）」のふたつのコースを1学期間に1コース、やはり年間3回に分けて開講しています。

自動車整備に必要な一般的な工具は、かなり古くとも一通り揃っているのですが、実習教材は極端に不足していました。エンジン教材等も古く、壊れていて使用できないものばかりでした（私が赴任した時、始動できるエンジンは、1機もありませんでした）。

赴任当初、蜘蛛の巣だらけの実習用エンジンを見てちょっと唖然としましたが、「これこそ協力隊活動」と気を取り直し、とりあえず「始動できる状態にし

なければ」と思い、O・Hを始めました。

ところが、分解を始めるとカムシャフトが無かったり、2番ピストンが欠けていたりして、全部の部品を買い揃えるくらいなら、中古のエンジンを買ってきた方が安上がりの状態だったのです。そこで、タイ人教員に相談すると「中古エンジンはもちろん、部品なんか買うお金も無いヨ」と言われ、考えた末、同じ型のエンジンを数機分解して相合せ、1機の始動できるエンジンを組み立てることにしました。ちょうど、トヨタ3K型、日産A12型、日産J16型のエンジンが、各6機くらいあり、まず、授業に必要だと思われる6機（各種2機）の始動可能エンジンの組み立てにとりかかりました。ガスケット・ジャーナルベアリング オイルシールなど、日本では必ず新品に交換していた部品も、予算の関係から良いと思われるものを選んでの再使用です。

実働カット・モデルの製作

作業を終えた後、実習工場には使用できなかった各型のエンジン構成部品が散乱していました。捨てるのももったいないし、散らかしているのも良くないと思い、タイ人教員に相談したところ、実習教材としての利用価値が高いこともあり、廃棄部品を利用して「カット・モデル」を製作することで、話がまとまったのです。

選択機種は、トヨタ3K型のエンジンと、それに付属するT40型トランスミッション、プロペラシャフト、デフを含むリヤアクスル Assyなどで、5ps/1,300rpmの電動モーターを使って動力を発生させ、減速機（ギヤ比、0.02）を使用して減速し、Vベルトでクランクシャフトプーリーを回転させることにしました。職業学校には、特殊工具が不足していたので、電気溶接でシンダーを焼き切ったり、製作には苦労しましたが、何とか完成することができました。

これにより、授業においてエンジンの構造・作動、また、エンジンによって発生した動力が、クラッチ・トランスミッション・ディファレンシャルギヤ・リヤアクスルなどの伝達装置を通して、タイヤへと伝わる行程をわかりやすく説明できるようになりましたし、なによりも、タイ人教員と一緒に汗を

- アジア
- 中国
- フランス
- 韓国
- 大韓
- ヨーロッパ

かいて働いたことが、互いの信頼関係を築く結果につながったと思います。

2年の間には、上記の活動の他に、7つのプロジェクトをしましたが、それら全ての事は、私一人の力によるものではなく、タイ人教員ら現地スタッフと協力しあい、タイ職業訓練局や青年海外協力隊タイ事務所の支援があってはじめてできた事だと思いません。

技術者のリスクを捨てて…

活動を終えて振り返ってみると、つらかった時の事よりも、良かった時の事ばかり思い出します。ボランティアとして、タイのためにしてきた事よりも、タイから学んだ事の方が多かったと思います。2年間、タイで暮らしたことにより、日本しか見ていなかった頃とは違う気持ちで、あらためて日本を考えられるようになりました。ある意味で、開発途上国のような情報の少ない世界で技術者が暮らすことは、少なからずリスクを負うことかもしれません。しかし、私は失ったものよりも得たものの方が、ずっと多かったと思っています。

最後に、第二の故郷「タイ」の平和と発展を心より祈ります。

(了)

.....

阿部 幸広 Yukihiro Abe

派遣国：モロッコ
職 種：自動車整備
隊 次：昭和62年度3次隊（活動期間1988年3月～1990年3月）
出身地：埼玉県
初 出：「自動車工学」1990.1.25（株式会社）

ワルザザット自動車整備事情

ワルザザットとは…

私の任地、ワルザザットはモロッコの首都のラバトから南へ500Km離れた、土漠地帯に点在するオアシス郡の中の一つの町である。北緯としては九州ほどだが、サハラ砂漠の北の端に位置し、北からの涼しい風は中央アトラス山脈に遮断される形となっていて、気候は暑く砂漠性を呈している。真夏の暑さは時として50℃を越え、日中の生活活動範囲はかなり制限される。これらの地理的砂漠性気候全般が、大きく南北の気候や、生活習慣などを変化させ、ワルザザットも含むアトラス以南に独自の砂漠文化を現在も数多く残している。

すべてをこなすメカニック

私は内務省ワルザザット県庁車両課に配属され、主に県庁内公用車両の保守・整備・指導のほかに、ワルザザット近郊の村々に設置してある小型・中型の発電機や井戸水汲み上げ用エンジンの巡回修理と一般溶接・板金などにも携わっている。89年の6月からは、溶接の仕事としてワルザザットの町なかに公園をつくる工事が進み、その公園の外周に設置する鉄製の柵づくりも手がけている。

現地の人々の自動車整備に対する考え方は、単に自動車のメカニックというだけでの認識でなく、すべての機械工作ができる（しなければならぬという意味もある）という考え方に立っていて、事実、モロッコではメカニックの数は、走っている車に比べて相当に数が少ないことから、これらメカニックに求められている技術の幅も、自然条件として彼らのなかにあるのだろう。

すべてをこなすメカニックという解釈は、私の職場内にも当然あり、実際に私がこれまでに手がけてきた作業内容でも裏づけられている。活動内容は先にも述べたとおりで、すべてに万能とはいえないまでも、広く浅くの知識が必要とされるのだ。

マイナスは数えきれないが

私がモロッコで自動車整備をしているなかで問題点をあげるなら、次の2点だろう。

一つはワルザザットはモロッコ国内でも内陸側の遠隔地ということもあり、生活物資から自動車など一般部品の流通が滞ることがしばしば起こり、円滑な部品交換ができないことである。

そしてもう一つは、県庁側の年間予算の問題で、ルノーやフィアットなどの純正部品や単品で高価なものは購入できず、他社の類似の部品を加工して使用する点。日本のように、時間のもとで動くことのないモロッコでも、後者の場合、たとえばルノーの前輪ディスクパッドを交換する際に、他社のそれを削って代用させるにしても、加工するグラインダーやほかの工作用機械が貧弱なために、加工する時間だけで丸一日を費やすこともあって珍しくないのである。このほかにも、部品単体の品質と気象条件（暑さ、砂塵）や使用状態による酷使など、マイナス要因は数えられないくらいある。

日本とは違う自動車整備

私がこれまでに作業中に出会った、日本とは違う自動車の整備と、部品代用による修理というのに触れてみたいと思う。

一般作業をしてゆくなかで、必ずしも日本のように交換できる部品があるわけではなく、しかも車の年代が非常に古く、エンジンから車体まわり、すべてにガタがある車も時として修理しなければならない。たとえば、私の行なった作業ではマフラーの交換や、自動車床部の板金などをした。ルノーやプジョー系のマフラーは、部品単価としては高価だと県庁側が見なすと購入できず、あり合わせでつくるしか修理方法がなかったとき、私とモロッコ人の同僚とで、水道用配管をアセチレンで加工、焼き入れて代用させてみた。

また、ランドローバー・ジープの場合は、フレームの上のっている床部全体が腐食で抜け落ち、半年以上も車庫に放置してあったものを、町の学校から廃品となった鉄製の大扉をもらってきて、それを加工し溶接して修理となった。

- フランス
- 中近東
- アフリカ
- 中国
- 大洋洲
- ヨーロッパ

その他の修理では、砂塵の多いこともあり、キャブレターのスロットルシャフト、オルタネータのコミュテータ ブラシ、クラッチのリリース・ベアリングの3点が、異常摩耗による修理頻度が高く、その都度部品修理や加工は合理的でないと考え、キャブレターのスロットルシャフトについては、同サイズの丸棒にスロットルバルブ取付け用の穴をあけ用意し、ブラシには家庭用電源に使用するパーツを流用したのだった。

クラッチのリリース・ベアリングに関して、とくに交換頻度の著しいリノー系のクラッチハウジングには、外側に数箇所穴があいているため、その構造上砂塵がクラッチ・ハウジング内に侵入しやすいことに重点を置いて、クラッチ・ハウジングの外側に2mm鉄板でガードをつくり、防砂効果を高めて故障予防をした。

実際にこのガードの効果は目に見えるものがあり、交換時期もかなり延びているようだ。しかし、これら砂塵による悪影響は、クラッチだけでなくエンジン全体にまでおよぶことはいうまでもなくエンジンのオーバーホールの回数も日本の3～4倍にもなっている。これらのことから、モロッコにおいて気象が車におよぼす影響が想像できるだろう。

むずかしい人間関係

このような一般修理のなかから、彼らに一つでも見てもらおうと思うのだが、なかなかできず、目には見えない悩みが私のなかにはあった。それは、対モロッコ人との関係で、彼らは非常にプライドが高く、教えられることを恥かしいと思っているところがあり、自分の外の技術を見ようとはしないのだ。しかし、私の任期も1年半が過ぎ、ようやくこの問題の解決法が見えてきていると感じているところである。

日本でも、会社の同僚と私的交際が深いと、仕事面でほかの人よりかなり融通がきくことは、モロッコでもけっして例外ではなくて、むしろモロッコのほうがそれを重視しているといっても過言ではないのである。友だちになれた人とは仕事面でもうまくゆき、彼らも学ぶ姿勢を見せてくれることを知り、自分なりに私的交際について考え実行したのである。

休日には近くのダムにモロッコ人の友だちと釣りへいき、また同僚やその友だちの家へ泊まりにいったり、夜遅くまで日本のことやモロッコについて話し合ったりと、人間関係を職場内だけに求めず、積極的にプライベートを生かしたのだ。また、自分の職種も活用して、友だちやその知人の車やオートバイノトラクターなどの修理をしてあげたり、町のオートバイ屋さんや整備工場へも足を運び、アツタイ

(モロッコのミントティー) をごちそうになりながら、なにげなく雑談のなかにテクニックの話を入れてみては、いっしょに比較しながら取り組んで、よい技術勉強の機会としていったのだ。

自分自身をよく知ること

私は協力隊員としてモロッコで現在活動していて専門技術はもちろんのこと、異文化(習慣やことば)に対して自分を適応させることや、そのなかの人々と接していくカテゴリーを自分なりに理解していなければ、水と油のようなものになってしまい、とうてい十分な活動ができなと思っています。

日本にいたとき以上に、自分自身をよく知って行動する判断力が必要不可欠といえるだろう。

(了)

.....

花村 豪夫 Hideo Hanamura

派遣国：モロッコ
 職種：自動車整備
 隊次：昭和62年度3次隊（活動期間1988年3月～1991年6月）
 出身地：千葉県
 初出：「カー&メンテナンス」1989.12.10（誠日整連出版社）

モロッコの自動車整備

私の派遣国はモロッコ

日本が日の出する国であるならモロッコは日の沈む国であり日本からみていちばん遠い西のアラブ世界の国である。

1988年5月16日、自動車整備隊員としてモロッコ、ラバト空港に降りた。

私の任地は、モロッコの首都ラバトである。ここは行政都市であり静かで落ち着いた雰囲気を持った街である。新市街には、各国の大使館、各官庁の建物、フランス風のレストラン、カフェなどがありこの国に我々協力隊が必要なのだろうかと思えるほどである。しかし一歩街より裏に足を踏み入れると、そこは別世界である。古い街並み、路上の商店、荷車で物を運ぶ人々といった生き生きとした庶民の生活が見られるのである。

大多数は整備不良車だ

モロッコは、フランス植民地主義の影響が残っていてフランスを中心とするE.C諸国との関係が深い。そしてこの国の最北端の港町タンジェは、スペインまでフェリーでわずか2時間という距離にありヨーロッパより多くの自動車が入力されている。またモロッコもルノー4、21、25、ボルボトラックなどが現地組立されていて自動車の増加が著しく、自動車の果たす役割はますます増加している。

だが注目すべきことは、モロッコにおける本格的なモータリゼーションの到来がモロッコ国産車ではなくフランス車を中心にイタリア車、ドイツ車、スペイン車といった外国車で展開されてきたということである。だから自動車の普及率は向上するものの自動車産業及び自動車産業を頂点とする各種組立機械工業や化学工業がそれほどの成長を遂げてはいないと思われる。

また自動車整備技術にしても車を組立、車を輸入するだけでよく、車の技術開発は必要としない。その為のずと整備技術も遅れているのも事実である。

そしてこれらの車を安全かつ経済的に運行する為の車両の適正な点検整備の重要性という認識は、か

なり薄いと思われる。

都市では、最新型の車や整備のいきとどいた車も多くみることができるが、これらの車両の所有者は、外国人であったりモロッコの一部の金持ちの人たちの車であったりする。大多数の車はなにかしらの整備不良車である。黒煙をまきちらしながら走る車、斜めになったまま走る車、室内から路面が見える車、灯火類が破損している車、などなど。もし日本の車検基準をこの国の車両にあてはめたならば80%以上の車両は、それをクリアできないだろう。

ハンマーを取り上げた…

ラバトの下町アッカリというところに私の職場 Centre de Qualification Professionnelleがある。いわゆる職業訓練校である。この学校はドイツの援助で設立され、始めの指導者は、ドイツ人であった。その後アメリカンピースコ（日本の協力隊のような組織）の指導と変り現在は、我々協力隊へ引き継がれてきた。ここには、自動車整備科（3年制）と自動車板金科（2年制）とがある。各学年は、1クラスごとで16才～20才ぐらいの生徒が12～16人ほどいる。授業はアラビア語、フランス語、算数、製図、技術、実習、体育とあり私は自動車整備科2年生の実習時間を担当している。生徒たちは、教室で学んだことを実習として行っている。実習は、それほど難しいというものではなく、日本のこのような学校と比べると程度としては、かなり低く思われる。

彼らを教えていていつも感じることは、彼らは何にでも興味を示しその仕組みについて知りたがる。そして自らすすんで作業もしたいへん積極的である。がしかし、それも何分と続かなく、すぐに飽きてしまい、おしゃべりを始めたり鼻歌を歌いだす。また分解作業を行なう時などは、やたらめったら分解してしまう。ボルト、ナットを見つけるとすぐに緩め部分を外す。それも力すくである。それでも外れないとなるとハンマーを使う。これも力一杯容赦なく叩く。また組立時には、余ってしまったボルトや部品などを放ってしまう。だから新しい教材も彼らの手にかかるとその場限りで使えなくなってしまうこともよくある。一時私は、生徒たちの工具

● アフリカ

● 中近東

● ココ

● 中国

● 大洋洲

● ヨーロッパ

箱よりハンマーだけを取り上げ必要な時だけ使わせ
た時もある。

とんでもない力で締めてしまう

時々インストラクターの知り合いの車両が修理に
入庫する。これらの車両は、生徒たちの教材車とな
りありがたい。修理依頼の方も修理代は無料でパー
ツ代だけであるので、最近はその台数も増えてき
ている。しかし生徒たちと作業を進めていく上を気
を付けなければならないことは、決して彼らより眼
を離さないということだ。彼らは何をするか分か
らないからだ。彼らは、ボルト、ナットとは、大き
さに関係なくカー杯締めることと思っている。ボ
ルトをねじ切ってしまうこともよくあるし、ホイ
ールのクリップナットなどは、とんでもない力で
締めてしまう。パンクでタイヤ交換をする時など
は、車両搭載工具では、とても緩められないほど
の力である。これらの作業時には、いつもトルク
レンチを使わせているのであるが、これがなかな
か彼らには理解できないのである。レンチの針が
規定の所を示していてもそれ以上締めようとす
る。彼らは一度こうだと覚えてしまうと、それ
をなかなか直そうとはしないのである。

修理車の作業が進むにつれて交換に必要な部
品がでてくる。がこれは必要最小限であり修理可
能なところは修理をする。マフラーなどの穴は、
鉄板を溶接し、ガスケット類は紙を使って作る。
しかしどうしても必要な部品は依頼者に連絡を
とり了解を得るのであるが、これがなかなかOK
をもらえない。依頼者にとって自動車自体か
なり高価なものである為修理代は、安ければ
安いほどいいのである。その為、時には解体
屋に中古部品を探しに行くこともある。この解
体屋であるが、そこには無数の部品が、ところ
せましと置いてある。ほとんどの部品は、こ
れが商品なのかと思えるほどのものばかりで、
まさに鉄の山である。その山から必要な部
品を探すのであるから、修理をする時間より
部品探しの方が時間がかかる場合もある。こ
のような部品を使って修理した車に、自分自
身まったく自信が持てない。いつ再修理とな
るやら、依頼者にそのことを伝えるが、「また
故障したらその時は、その時で考えるさ」と
彼は車が直ったことで十分満足のような様子
である。

こちらでは日本とは違い、車は故障するま
えに整備をするのではなく、故障してから修
理をするのである。だから今この国は、自
動車の整備士よりも、自動車の修理屋を必
要としているのである。

たしかにこの国の整備技術はレベルが低
いかもれない。しかしそれは、日本をはじめ
先進国と比べてであって、この国にも、こ
れだけの自動車が走っている以上、この
国なりの技術はあるのだ。

技術とは、理論を実際に応用する手段であり、私
は彼ら生徒が教室で学んだ理論を実習時間
に少しでも応用できるように手助けをしてあげ
ようと考えている。

(了)

.....

神倉 潤 Jun Kamikura

派遣国：エチオピア
 職種：自動車整備
 隊次：昭和62年度2次隊（活動期間1987年12月～1989年12月）
 出身地：東京都
 初出：「カー&メンテナンス」1988.11.25（株）日整連出版社

開発途上国の技術協力として、各分野に協力隊員が派遣され、活発な活動が行なわれている。そこで今回、この中で自動車整備の分野で協力活動を行なっている体験をレポートしてもらった。

* * *

アフリカ：エチオピア

今私は、青年海外協力隊員として、エチオピアに来て、この国の文部省に配属されシダモ州アワサという町のテクニカル スクールで自動車整備を教えている。

エチオピアと聞くとまず思い浮かぶのが、数年前の大飢饉だと思う。飢饉の為に死んだり、食べる物もなくまるで骨だけの様に痩せ細った子供たちの光景は世界中の人々に大きな衝撃を与えた。それから他にエチオピアのイメージというと、東京オリンピックで優勝した、マラソンのアベベ選手。これが日本で、ほとんどの人が持っているエチオピアのイメージだと思う。もちろん私も協力隊で、エチオピアに来る前は、これと同様だった。

日本を出発しエチオピアの首都アジスアベバの空港に着き、町の様子を見てびっくりした。日本で持っていたエチオピアのイメージは—かけらもなく、道路はきれいに舗装され車も多く、緑もたくさんあり、食物も豊富で、これが飢饉で悩んでいたエチオピアだとは信じられなかった。

エチオピアに来たことを実感した

アジスでの約1ヶ月の現地訓練は、公用語のアムハリックの勉強で、訓練終了時には1週間の単独国内旅行に行った。覚えてたのかタコト、アムハリックでいろいろエチオピア人に、道やバスの時間を尋ねたりしながら、私は紅海に面した港町、アッサブに行った。

アジスから約1000km、バスで2日かかる。標高2,500mの涼しいアジスから北へ向くと窓の外の景色も山から、石ころだらけの荒野に変わり、気温も次第に上がっていった。何時間走っても地平線のかなたに延びる一直線な道。乗っているバスはボロボロ

でいつ故障してもおかしくない。もしこんな所で故障でもしたらどうなるだろうと不安もあった。途中の休憩した村では、上半身は服を着てず公用語のアムハリックも通じない所だった。

この旅行で感じたことは、やはり首都のアジスは、エチオピアの極く一部で、大部分はこうした村の様な所で、昔ながらの生活を続けているのだろうと感じた。

村の現地人の女性が、大きな水瓶を背負って重そうに、何kmも歩いているのを見ると、アジスの生活で忘れていた飢饉のことを思い出し、アフリカ・エチオピアに来たと、実感した。

勝手に始めている…

配属先のアワサ・テクニカルスクールは、地方の町の学校のため、日本で言えば村の分校といった感じである。生徒は18～20才くらいが大部分で、3年制の学校である。他に、木工、金属加工科などがある。生徒数は少なく、私の受持っている自動車整備科は3年生25名のみ。その他夜間の2、3年生がいる。

日本で、専門学校の教員をしていたため、教えるということについては、問題はなかったが、授業が英語で行うため、なかなか思う様に出来ず最初の大きな壁となった。授業は実習、学科があり当初私は、実習を仲間のエチオピア人の先生3人と行うことになった。

実習の授業をしますびっくりしたのが、授業開始のベルは鳴っているのだが、生徒は2～3人、しかも仲間の先生すらまだ来ていない。20分くらいたちようやく生徒たちが来て授業をするのだが、日本なら全員で挨拶をして始めるが、ここでは何もない。勝手に始めている。生徒たちの服装も汚れたボロボロの作業服で、実習だというのに、サンダルをはいている者までいる。仲間の先生は、始め生徒に授業内容を指示し、後は机に座ったきり、一緒に実習をするという様子はなく、ときには授業中、お茶を飲みに行ってしまう。そんな感じの授業の為、生徒たちは勉強もせずただ話しばっかりしている。日本の学校とは違うと思っていたが、とにかく、あきれた。

●
●
●
●
●
●
●

1987年12月～1989年12月

練習車も日本の様にたくさんなく、カローラ、ランドローバ、ジープ、トヨタスタウトで、日本ならスクラップ同様の車だ。

やっと納得させた！

ある日、実習中生徒が来て、スタータが回らない。何処が悪いのかと質問して来た。バッテリーは十分に充電され、バッテリー不足ではないらしい。スタータスイッチをひねると、カチカチと音をたてるだけで回らない。スタータモータか、スタータリレーの不良だと思ったが、注意して見るとスタータスイッチをONにすると、ボディの床とシフトレバーの部分がわずかに触れていてそこでスパークしている。私はすぐに、スタータモータのアース不良で回らないと思った。そして生徒たちに、なんでスタータスイッチをONにするとスパークするんだと聞いたが、わからず、しばらく黙って見ていると、シフトレバーにビニールテープを巻きスパークを防止しようとしている。私はアースの不良でスタータが回らないのだと言ったが、生徒たちはバッテリーからのコードはちゃんとスタータにつながっているとやってきかない。黒板にバッテリー→スターター→エンジン→ボディ→バッテリーの図を書き電流の流れを説明し、さらに別のコードでエンジン→ボディのアースを取り、スパークが消え、スタータが回るのを見せやっと納得させた。

言葉が不自由でも生徒と共に考え、彼らの前でやってみせると、十分に理解してくれる。初めは授業態度にあきれたが、それは日本と比べるからであり、エチオピアはやはりエチオピアの尺度で考えていかなくてはならないと思う。日本の整備のやり方や技術を押し付けるのではなく、彼らの生活にあった正しい知識を教えていかなくてはならない。

2年間この学校での生活で日本と違ういろいろなことを体験するだろう。そしてまた、彼らも私の教えることから何か一つでもいいから学びとってくれば良いと思っている。

(了)

.....

山田英晶 Hideaki Yamada

派遣国：エチオピア
職 種：自動車整備
隊 次：昭和62年度2次隊（活動期間1987年12月～1989年12月）
出身地：兵庫県
初 出：「自動車工学」1990.6.25（株式会社）

エチオピア自動車整備事情

私は、青年海外協力隊の昭和62年度2次隊の自動車整備隊員として、エチオピアの水資源委員会・地下水開発局というところに配属され、現在活動しています。

エチオピアは、日本での知名度から想像するより経済事情が悪く、主要輸出品目をコーヒー豆に頼っており、鉱物資源などが少ないため、外貨の獲得が困難であり、加えて長年続いている北部地方での内戦や84年の大旱魃により、国内経済の多くを他国からの援助によりまかっている状態が続いています。

そのため、海外から援助で入れられた車も多く、当地で見られる車の種類も多様です。年間降雨量が少なく湿度が低いので、自動車のボディーの傷みが少なく、20数年を経た車でも営業車として立派に稼働しています。また、標高1000～4600mの高地帯が国土の3分の2を占めるため、4輪駆動車の占有率が高く、全体数の約30%に達していると思われる。

自動車の補修部品については、先にも記したように外貨が乏しいため、各企業体に割り当てられる外貨額もわずかで、純正部品の入手は極めて困難であり、日本の修理工場のように部品を取り換えて「一丁上がり！」というわけにはいきません。

日本の自動車メーカーの代理店も3～4社はあるのですが、在庫部品数が少なく、在庫切れで、メーカー発注になると、いつ入荷できるかの見通しが立たず、特にボデーまわりの補修部品などは、修理のすべてと定期点検をその修理工場に任せなければ「単品での販売はしない」といわれることもあり、メカニック泣かせです。

しかし、補修部分の入手がむずかしい反面、工夫してなんとか走れる状態に修理する技術は、日本と比べてもすぐれている部分を多く感じます。配属先の地下水開発局（Water Well Drilling Agency）は、1973年に日本国政府の円借款により、エチオピアの首都アジスアベバを中心に全土にわたる飲料水や農工業用水を確保することを目的に設立され、現在7台の車両搭載型の鑿井機（うち日本製5台、アメリカ製2台）により、年間平均約24本の鑿井工事をこなしています。

当局の設立背景に日本政府からの円借款があるため、保有している車両約60台のほとんどすべてが日本製であり、なかでもランドクルーザーが全体の半分以上を占めています。

日常発生する故障に対しては、メカニック達も単一車種の修理のため手慣れており、エンジン/ミッションのオーバーオールからフレームの修理に至るまで、比較的短時間で終わらせる技術を持っています。しかし、これは設立以来今までに何人も専門家や協力隊員が指導してこられた成果であり、先輩達の活動には頭が下がります。

簡単な修理は自分でやるが…

配属先のガレージの規模は、中型トラック3台分程度の広さの作業スペースと部分ストア/工具ストア/中古部品のストックヤードが隣接して設けられ、日本でいう少し大きめの個人経営の認証修理工場といった程度の大きさです。しかし、使用している工具の絶対数が不足しており（ガレージで2セットくらい）、加えて精度もあまりよいものがないため、工具が届くまでの待ち時間に合わない工具を使用して、ボルトやナットの頭を舐めさせてしまったりで、思わぬ時間を取ってしまったたりすることもしばしばあります。

日頃発生する故障の多くは、経年劣化による足まわりの故障/電装品関係のトラブルが多く、エンジン関係では、オイル上がり/燃料系統のトラブルが多く見受けられます。

特に燃料系は、つい先日までガソリンが電冷給であったこともあり、ドラム缶に買い置いて使用したりするので、不純物の混入がひどく、走行中にエンストすることなど日常茶飯事です。そのことはドライバーもよく心得ていて、すぐに燃料フィルタを取りはずして、口で吹いて掃除して組み付けるというような光景を、町なかでもよく見かけました。ドライバー達は、「普段よく起こるような故障は自分で修理するのがあたりまえ」といった考え方を持っており、構造作動などをあまりよく知らずに、人の修理を見たり聞いたりしただけの知識で応急処置をしようとするために、それが原因となって二次的な故障の発生を引き起こすことも多いようです。

アジア ●
中東 ●
アフリカ ●
オーストラリア ●
北米 ●
南米 ●
ヨーロッパ ●
その他 ●

経験と勘から、考える修理へ

ほとんどのメカニックは、経験により普通車に対する修理技術のある程度は持っているのですが、反面、メカニズムに対してはあまり理解できていないため、修理も経験と勘に頼っている面が多く見られます。そのため、配属されてから1年くらいは基礎的な構造作動の説明に重点を置き、その後は主に鑿井機のメンテナンス指導に切り替え、「老朽化した機器をこの国で手に入る部品で保守整備するためには、どのような改造などをすればよいか」をテーマに考える修理を行なうように活動してきました。

具体的にどのようにしたかという、発生した故障に対して

- 1 なぜその故障が発生したか
- 2 どんな修理をすれば再発を防げるか
3. ほかによりよい方法はないか
4. その方法には危険が伴わないか

—以上の4点を実際に作業に取りかかる前にメカニックに常に質問し、答えさせ、少しでも考える習慣をつけさせると同時に、応用力も養うようにもっていきました。その結果、修理中にわからないことや疑問な点に出会って私のところに聞きにくるときでも、以前のようにただ聞きにくるときでも、以前のようにただ聞きにくのではなく、一応は自分なりの考えを明確にしてから聞きにくるように、少しずつですが変わってきました。

現在、ガレージには、ガレージヘッドを長として、その下にチーフメカニックとメカニック8名が働いていますが、そのなかでガレージヘッドとチーフメカニックの2人がテクニカルスクールの自動車コースを卒業して、ほかのメカニック達は、第9グレード（日本でいえば中卒程度）終了程度の者が半分、夜間のテクニカルスクールに通学中の者が半分です。テクニカルスクールに通っている者は、簡単な説明でも理解してくれるのですが、問題は残りの半分の者達で、私の説明のしかたが悪いせいもあるのですが、何度説明してもなかなか理解してもらえません。

一度、ノギスの取扱いについて説明したときも、1mmを20等分するという意味がいくら説明しても呑み込んでもらえず、いろいろと方法を変えて説明しているうちに、mmとcmの関係がまったく理解できていないことがわかりました。そのため、黒板に目盛りを書いて数字の代わりにエチオピアの通貨（100セント＝1ブル）をテープで貼り付けて、「0.1mmというのは1セントで、それが10集まって1mm、100集まって1cm、お金もセントからブルに名前が変わるように長さの単位も名前が変わり、1セントばかりだと数えるのに時間がかかるので、5セント／10セント／50セントコインが使われてい

るのと同じで、目盛りも0.5mm／1mm／5mmなどの大きな目盛りを使って、読みやすくしているのだ」と説明して、やっと理解してもらうことができました。

その国に合った協力活動

このような場面に出会ったときに、「やはり教育レベルが低いのかな」と単純に思ったのですが、よく考えてみれば、「今まで彼らの日常生活のなかで、そんなに細かい単位を必要とすることがなかったのではないか。現地語のアムハラ語にも、時間や分は単語があっても秒を表わす単語はないじゃないか」と気がつきました。

先進国の最新技術を伝えることも大事かもしれませんが、この国にはこの国の時間の流れがあり、むやみに先を急がず、一步一步着実に彼らのペースで協力活動をしていかななくてはならないのだと痛感しました。日本にいたのではわからない、「途上国の援助される側から見た国際協力のあり方」がほんの少しわかりかけてきたということが、協力隊に参加した私にとっての一番の成果だと思えます。

(了)

.....

小川正尋 Masahiro Ogawa

派遣国：エチオピア／ザンビア

職 種：自動車整備

隊 次：平成元年度2次隊（活動期間1989年12月～1991年7月）／平成3年度振替（1991年7月～1993年7月）

出身地：福岡県

初 出：「オートメカニック」1992.12.3（筑内外出版社）

青年海外協力隊の自動車整備士としてザンビアに派遣されている小川正尋さんから、現地での整備事情をレポートしてもらった。想像もできないアフリカど真ん中の生活や車事情はいったいどうなっているのだろう。

* * *

助っ人メカニック ザンビア奮戦記

気候・暮らし・エトセトラ……

私はエチオピアからの振り替え派遣で、平成3年7月よりザンビアにおいての活動を開始しました。

ザンビアは、国土の大部分が海拔1000m以上の高地なので、5月～8月の乾期には朝晩の気温が17℃以下となり寒さを感じることもあります。9月～10月の最も暑い季節でも、せいせい30℃くらいですから、蒸し暑い日本よりむしろしのぎやすく住みやすい感じです。

食糧事情といえば、野菜、果物は不足しませんが、肉や魚は市場から姿を消すこともあります。ザンビア人の主食は、トウモロコシの粉を団子状にしたものですが、米も市場に売っているので特に困ったことはありませんでした。

生活の中で戸惑う点は時間的観念が違ふことで、のんびり構えていないと、いたずらに神経をすり減らすことになります。エチオピアにおいては、3000年以上もの永い間、アフリカ唯一の独立国家であったという意識が強くなかなか受け入れられませんが、ザンビア人は外国人及び何らかの肩書きのある人々の意見はとて素直に受け入れる傾向があるようです。

エチオピアとザンビアとの活動の違い

現在、活動中の組合は、ザンビア国内において1番か2番を争う規模の大きさで、主に食料用、肥料用のメイズ（トウモロコシ）の売買で成り立っています。車両工場は、メイズを運搬する大型トラックとトラクター、それと小型ピックアップの保守点検

が主な仕事です。

エチオピアでの活動では、全てが細かいセクションに分かれており、例えば、エンジンオーバーホールにおいて、エンジンセクションの人は絶対に電気部品（ポイント、プラグ等）には触れてはいけない等、私から見てもとても効率の悪い進行状況に思えました。しかし、ザンビアの工場は、1人が全てを賅う日本的な工場ですので、初めから違和感はありませんでした。

一番のネックは部品不足

修理内容で一番多いものは、バンク修理と各部溶接です。原因は道路事情及び交通マナーの悪さだと思われ、私自身、出張修理などで出掛ける際、悲惨な事故現場を目にすることも多々あります。

現地人ドライバーは車両に多少の不具合があっても、エンジンが動かなくなるまでアクセルを全開でブツ飛んで行きます。このような状況からして、大型、小型車を問わず、各部スポットは外れる、ロアアーム、リーフスプリングは折れる、揚げ句の果てはステアリングアーム等の鑄鉄部品も簡単に折れてしまいます。また、交換用の部品が少ないため、ほとんどの車が2年以上にツギハギだらけの無残な姿になってしまいます。部品購入に関しては現地に正規ディーラーのある車については入手可能ですが、現地資本のディーラーとなると外資をあまり持っていないため注文しても見当が付きません。ですから、今はザンビア人の個人輸入業者に頼み南アフリカ、もしくはボツワナ共和国あたりから買ってきてもらっています。もちろん、正規の価格よりも数倍高く思わず閉口してしまいます（必ずしも純正部品とは限らず、台湾製や韓国製の粗悪品も多い）。

大多数の人々は、アフリカ各国の自動車整備という工具及び各種機器類が不足していると思っておりますが、エチオピアにおいては国連ユニセフによる多数の工具、機器が援助されており、またここザンビアにおいても英国ボランティアによる援助で日本の認定工場なみの設備は整っています。

しかし、それらが有効に活用されているかは疑問であり、私の着任後2年以上も梱包されたままの機器や、英語以外で書かれた取扱説明書を理解せず使

●

●

●

●

●

●

用した結果、使用できないようになった機器など多数あり、製造元に手紙、テレックスを送り英文のマニュアルを入手している有様です。

さいごに

現地メカニックたちとの対話は主に英語（多少の現地語を混ぜて）となりますが、お互い外国語の会話になり、意志が通じなかったり、細かい説明のニュアンスが伝わらなかったりと、彼らには迷惑をかけた面も大いにあると思います。

現地メカニックのメンテナンステクニックは低いわけではなく、ただ、機器類の数値はあまり得意ではないようでした。しかし、現地には現地特有の故障があり、整備があります。私も指導をするというより、彼らと一緒に埃にまみれ1台でも多くの車を直してきました。任期はもう1年ほどになってしまいましたが、出来る限りのことをしていきたいと思っています。

(了)

.....

大田知久 Tomohisa Ota

派遣国：ガーナ
 職種：自動車整備
 隊次：昭和62年度2次隊（活動期間1988年1月～1990年1月）
 出身地：大分県
 初出：「カー&メインテナンス」1989.3.25（株式会社日整連出版社）

上半身裸のクセ…

真冬の日本を出発してオランダで一泊。途中、ナイジェリアで給油したときに初めてふれたアフリカの空気は、思ったより涼しかった。これならたいしたことないやと思ったのも束の間、その1時間45分後には期待を裏切られて、真夏の日本のような暑さのガーナ国際空港に降り立った。8ミリビデオを持っていて防寒コートを脱ぐことができず、真冬のスタイルでタラップを降りるという情けない第一歩であった。

拭いても拭いても吹き出す汗。実際のところ「あー、このままこの飛行機で帰りたい」というのが本音であった。それなのに、出迎えの先輩協力隊員のいきいきとした顔。それが不思議でならなかった。あれから1年、いま、協力活動の真只中である。

ガーナの人々はみんな親切だ。自分が食べるのがやっとなという人がたくさんいるのに、分け与えるという助け合いの精神が根付いているし、道を聞いたりと、たいてい一緒について案内してくれる。

気候は2月から6月が乾季で、日本の真夏ぐらいの暑さだが、雨季になるとかなり楽になる。たいていの隊員は乾季に上半身裸のクセがついてしまい、朝晩が急に冷え込む雨季に入る頃、やれ覆冷えをしたとか腹をこわしたとか、風邪をひいたとかが合言葉のようになる。私など、その代表のようなものだ。雨季のあとにハマターンと言って、サハラの砂が上空に舞って太陽を遮るシーズンが2ヶ月ほど続くが、これがまた涼すぎて、ガーナ人がなぜジャンパーやセーターを持っているのかがよく理解できる。

ギコギコ、ゴツゴツと怪音

さて、本題に入ろう。私の配属先のユニセフでは、予防接種などの医薬品の運搬や医師の巡回などのプロジェクトに使う車両をガーナ厚生省に貸与しているが、私の任務は、厚生省のメカニックたちを指導しながらの車両整備である。車両はスズキジムニー約60台、トヨタランドクルーザー約30台、ハイラックス30台、その他数台のプジョーなどで、ほかにヤマハ、スズキのビジネスバイクが100台ぐらいあ

る。

この国の自動車を取り巻く環境は、とにかく道が悪いの一言に尽きる。警察の取り締まりもそれほどきつくないため、スピードは出し放題、乗車定員もほとんど野放しだ。トラックなどは積み放題で、車高の2倍も積んでいる車が平気で走っている、結局、悪い道はますます悪くなり、直しても追いつかない。

車の痛みもひどいもので、ドアはまともに閉まらないし、タイヤはツルツル、ガラスはヒビだらけで、スタントカーのショーに出てきそうな車がギコギコ、ゴツゴツと、ヘアリングやスプリング類から怪音を出しながらヨロヨロと走っている。その半数は、われらが日本車である。最近では新車の輸入も多くなったが、昭和40年代生まれの彼らが苛酷な条件で生き延びていたなんて、かわいそうに思う反面、これだけ使われればクルマメーカーの人たちはさぞかし満足しているだろうと、気を取り直したりもする。

金銭的余裕がないから予防整備に回す金はなく、壊れたらそのときに直せばいいと、みんな最低の費用で車を維持している。外れたタイヤを一生懸命付けている姿や、深夜、ボンネットを開けて何人もが寄ってたかって悪戦苦闘している姿は日常茶飯事である。もっといいものに扱えばいいとも思うのだが、国民性が、なかなかそうもいかないようだ。ちなみに、ユニセフから貸与されている車を見ると、シートのスポンジやスプリングは飛び出し、窓の昇降ハンドルは折れ、ノブやスイッチの類は壊れているかなくなっている。もっとも、日本ほど車を貴重品扱いする国はないとも言われるが。

ボンネットはただのピラピラ？

こんなことがあった。あるジムニーのスピードが出ないというので、どれどれとテストドライブに出たところ、時速80kmに達した途端、ドカンという大音響と衝撃で目の前が真っ暗になった。何が何だかわからず、スピードを落とすと対向車から身を守るのに精一杯だったが、よく見ると、ボンネットが風圧で開いていたのである。原因は、悪路でボンネットフードロックが欠落し、それを針金で止めるだけの処置しかしていなかったからだった。大きく変形したボンネットはただのピラピラの鉄板となり、

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

齋藤 秀昭

Hideaki
Saito

派遣国：ガーナ

職 種：自動車整備

隊 次：昭和62年度2次隊（活動期間1988年1月～1990年1月）

出身地：宮城県

初 出：「カー&メンテナンス」1988.9.25（株）日整運出版社

ガーナの車事情

「はたしてこの車で、目的地まで行けるのだろうか。」ガーナの車を見て初めに思ったのはこんなことであった。とにかくものすごい車ばかりである。日本のスクラップ場でも、なかなかお目にかかれないような車が、我が物顔で街の中を走っている。ストップランプ、フラッシャーのつかない車、バンパー、ヘッドライトのない車、フロントガラスのない車、すり減ったタイヤと言った具合である。また中には、フロントとリアアクスルの関係が完全にくるい、斜めになって走っていたりもする。それも乗用車程度なら可愛いが、大型のバスやトラックとなると、すれ違えばまはちょっとした恐怖すら覚える。これらの車の中でも、国民の足となるタクシー、バスなどの交通機関は、その使用頻度が高いため、その状態もかなりひどいものである。

故障した車が、路上に放置されているのもかなり見かけられ、パンクはもちろん、エンジンストップ、アクスルベアリングの破損などと、普段の整備不良から起きるものが多い。

一度私の乗ったバスを追い越していった満員のバスが、間もなく道路の真中で止まっていた。よく見ると、そこにはリヤアクスルをそっくりなくしたバスが。また、マナーの悪さも手伝って、交通事故も多いようだ。

このように、すごい車が多いが、ガーナではタクシーは前後フェンダーを、黄色に塗装することが義務づけられている。これは利用者にとり、一目でそれとわかるため、たいへん便利である。それにどんなポンコツ車でも、クラクションだけは必ず鳴るようにしてあり、うるさいぐらいよく使う。

言葉より技術

ここでの私の仕事は、主にガーナ厚生省のワークショップの一角で、専門学校卒業したての数名のガーナ人と厚生省のワーカーたちと、ユニセフのプロジェクトで使用している車両（ほとんどが、日本車である）に対し、実際に彼らと一緒に仕事をしながら、その整備を教えている。

赴任当初は、日本車とはいえ、ほとんど触れたこ

とのない車種だったうえ、ワーカーたちは私が赴任以前に前任者から、教えられていたので、彼らの知識のほうが私のそれよりも上であった。こういった国ではわからないことがあっても、彼らの前ではそれを見せてはいけないと聞いていたので、わからないことがあると、彼らに隠れてマニュアルを見、さも知っているかのように振る舞ったものだった。とは言っても、いくらわかっていることでも言葉の問題でうまく説明できないこともしばしばである。彼らに言わせれば、日本人が日本車を直せることは、あたりまえのことであるようだ。

日本での仕事は、そのほとんどが部品の交換に依る内容であったが、ここでは部品が日本のように手に入らないため、(我々のところは、他の工場以上にストックしてあるが) すぐに交換というわけにはいかない。なんとかここにあるもので修理しなければいけないことも多く、ある意味ではこちらのほうが、修理に対してのおもしろみ、満足感は大きいようだ。また道路が、ただの未舗装路ではなく、一度舗装されたものがメンテナンスが悪いためいたるところが浸食され、大きな穴だらけとなっている。未舗装路以上に始末が悪いのである。そのためフレーム、スプリング、マウント類の破損など日本とは違った内容の修理も多い。厚生省のワーカーの中には、一応経験年数も10年、20年と長い者も多かったため、この手の修理は慣れたものである。しかし、彼らの整備は勘と経験に頼るところが多いため、時にはそれが、ちょっと的はずれなことをしてしまう。それを指摘するのだが、彼らも今まで、これでやってきていると頑として譲らないことも初めのうちであった。また彼らは後のことをよく考えず分解してしまうため、どのように付いていたか分からなくなってしまうのだが、それを適当に組みつけてしまう。それが自信満々の顔でしてしまうので、大事なところは目を離せないのである。

とにかく、口よりも実際に自分の手で修理をして見せることにより、彼らもやがて、自分のことを信用するようになってくれた。

常識？

10年以上も昔の車が、現役で走っているここでは、

アジア

中近東

アフリカ

中南米

大洋洲

ヨーロッパ

(車に限ったことではないが) その機能が果たせなくなるまで、徹底的に使用される。動かなくなれば今度はそれが、部品庫となってしまふ。そのため工場には、修理する車の数以上のポンコツ車が置いてあり、そのスペースの半分以上も占めている。それと、盗難防止のためストアキーパーと呼ばれる人がおり、部品、工具の管理をしている。彼らが仕事を休めば、部品、工具は、それが誰であろうとも使うことができない仕組みになっている。これらの他にも、かなり効率の悪いことが、ここでは常識となっていたりする。

これからこの国で、実際の整備技術の他にも、できるだけ多くのことを彼らに伝えたいと思っている。逆に彼らに教わることも、まだまだたくさんあるだろう。

(了)

.....

高石 一朗 Ichiro Takashi

派遣国：ケニア
職 種：自動車整備
隊 次：昭和60年度2次隊（活動期間1985年12月～1988年12月）
出身地：埼玉県
初 出：「カー&メンテナンス」1989.4.25 (株)日整連出版社

まず挨拶から…

私が赴任した国は、サファリ ラリーで有名なケニアでした。配属先は運輸通信省コースト事務所と言うところで、ここではケニア政府が使用している公用車の整備を行っている。公用車と言っても種類が豊富で小型、大型、重機まで様々な車両の修理を50人程のメカニックたちがのんびりとやっています。この工場では板金塗装、自動車整備、重機、電装の4つのセクションに分かれていてそれぞれで担当のメカニックが働いている。

毎朝8時に職場に行き、まず初めにそれぞれのセクションに「ジャンボ、ジャンボ！」と挨拶をして歩いて廻りメカニック達と話をすることが私の日課だった。

この挨拶廻りには一時間位かかってしまうが、私の活動にとっても役に立った。実際この職場には日本のような朝礼が無く、もっぱらこの挨拶廻りで工場内の作業状況の把握やメカニック達とのコミュニケーションを図った。

ここで技術指導をする為には、ケニア人の中に溶け込む事がまず第一なのです。彼らとの会話によって彼らの考え方や、望んでいる事が理解出来れば協力活動もこっちのものです。日本の技術をそのままケニアの工場に導入する事は無意味であって無理な事です。日本人にとっては優れた技術であってもケニア人にとっては必ずしもそうとは限りません。任国政府機関の末端である自動車整備の現場に必要と思われる適切な援助が何であるかを捜し出すのが、そこに入り込んで現地のスタッフと一緒に汗を流した協力隊員の役目の一つと思えた。

実際に仕事をしたのはほんの数人！

私は彼らとはスワヒリ語で会話をしていた。最初は苦労したが、彼らと一緒に仕事をしているうちに、仕事に必要な言葉や日常会話も半年程で覚える事が出来た。私が働いていた工場には50人程のメカニックがいたが、実際に仕事をしているのはほんの10人程度で、殆どのメカニック達は車の中や工場の隅などで休んだり話をしたりしていた。それでも誰も

怒る人がおらず、さぼっていても給料日にもらえる給料は同じなので、彼らもつい怠けてしまう。実際、仕事の量も少なく時間的制約も無いので、どうしてもいいかげんで、のんびりした作業になってしまう。

私の仕事の内容は、作業を通じてケニア人のメカニックに正しい整備の方法を指導することだった。メカニックの殆どが面倒な事が大嫌いで、勘と経験で少ない知識と粗末な工具で車をいじり回す。当然質の良い整備は望めません。私が赴任した頃、工場には工具もジャッキも無く「これで修理が出来るのか」と思った。例えばポンチとハンマーでボルトを回したり、ジャッキの代わりに人力で車を持ち上げたり、エンジンを分解すれば部品にマークも付けずにトランクの中に放り込んだり、日本から来たばかりの私には考えも付かない作業が行われていた。

1、2年の任期では教えきれない…

そこで私は自分にできる事を色々考え、まず最初に工具や機材の購入をし、工場の隅に黒板を自作して暇をみて自動車の構造や理論的な事を教えたりしたが、いざ始めてみると思っていたより難しかった。

メカニック達は基本的な事が分かってなく、1メートルは100センチメートルで1000ミリメートルですよ、こんな事からスタートした。これではとても1、2年の任期では教えきれないと感じ始めた頃には既に一年が過ぎてしまった。

しかし、この頃には現地のスタッフにあてにされるようになってしまい「タカイシ、サイディア」（高石、手伝ってくれ、工具を貸してくれ）の聲が一日中絶えなくなり、仕事の内容も以前より増え忙しくなった。

ここで私のいた工場で良く有る話を紹介します。ある日、工場にヘッドライトスイッチの壊れたピックアップが入庫して来ました。メカニックはさっそくスイッチを取り外し、部品係りに渡し、部品係りはスイッチを持って（ケニアではすべて現物合わせ）部品屋に買いに行きました。残念ながら在庫が無く部品待ちになった。工場の隅にピックアップを置きっぱなしにしての部品待ちでした。

その数日後、充電不良の同型式車が来たが、その部品待ちの車からオルタネーターを外し応急修理を

- アジア ●
- 北米 ●
- アフリカ ●
- 南米 ●
- 大洋洲 ●
- ヨーロッパ ●

してしまった。こんな事を数ヵ月やっている内にそのクルマのタイヤが無くなり、キャブレターが無くなり、最後にはエンジンまで外され注文部品が着いた頃にはスクラップになってしまった。そんな訳で、工場の敷地には、この車と同じ運命をたどったスクラップが所狭しと並んでしまうのだ。

面白いケニヤの整備

その1：最後の手段

ケニヤでは年間の走行が4万、5万キロは当たり前、当然シリンダのポーリングは2年に1回はやらなくてはならない。25、50、75、100まで4回削ったら後がない。そこで5回目にはカバットと削ってライナーを圧入してしまいスタンダードに戻してしまう。

その2：捨てられない

ケニヤでは部品を組み付ける時にどういう訳かガスケットにグリスをベタベタと塗る。後で聞いたらグリスを塗っておくと分解した時にガスケットがきれいに剥がれて、再使用が出来るのだそうだ。

その3：いざと言う時

出張先でブレーキフルード漏れの車を動かしたい時、漏れている箇所の手前のパイプを外し、釘か何かでパイプに栓をしてブレーキフルードの代わりに石鹸水でエア抜きをすれば移動出来る。

その4：ディスクパッド

ある日、フロントのディスクパッド交換の車が入って来た。しかしどこを捜しても部品が手に入らず、しかたなく倉庫にあった大き目のパッドをグラインダーとやすりで削って使用してしまった。

(了)

.....

内野直也 Naoya Uchino

派遣国：ケニア
 職 種：自動車整備
 隊 次：昭和62年度2次隊（活動期間1987年12月～1990年12月）
 出身地：埼玉県
 初 出：「カー&メンテナンス」1989 8.25（誠日整運出版社）

しかし、ここで修理できる…

早朝7時30分、寒さのため白い息をはきながら、メカニック達がガレージに出動してくる。いくつもの部族語のあいさつが飛びかい、これが終わると、彼らとその日のスケジュールを決める。

ここケニア、ホワイトハイランドと呼ばれるグレートリフトバレーの一角に位置する、エルドレット市の市役所に、62年度2次隊、自動車整備隊員として新規配属されて、一年が過ぎようとしている。

この地は標高2100メートルあまりの所にあり、高地のため朝晩は、ここがアフリカのかなと思う程冷え込むが、乾期の日中の日差しは、赤道直下のまぶしさを容赦なく照りつける。

配属され、第一日め。上司達から市役所車両の管理体制や、工場の設備、消耗部品の購入方法などの手順を教えられた。

この市役所には、60台あまりの車両が配備され、小型のピックアップを中心に、草刈器から建設重機までの部品管理、定期点検、一般修理等が仕事になる。

そして翌日、ガレージの前はそれらの車両の駐車場になるはずなのですが、ドライバー達の出勤時間なのに、どう見積もっても30台位しか見当たらない。ガレージフォアマン（ガレージの責任者）に訪ねてみると、残りの30台余りは外注修理として町中のプライベートのガレージへ修理を依頼しているとのことであった。その内半数近くは、修理代が支払えないため業者が引き渡せず保管しているだけだと聞いた。しかし修理内容はというと、充電系統の修理、クラッチのオーバーホール、ディファレンシャルのオーバーホールなどで、この工場でも十分成し遂げられる修理ばかりである。

目の奥が熱くなった！

ある日、メカニック達と、まだ未熟なスワヒリ語で会議を開いた。会議といっても、彼らの不平を聞く相手になるだけだが。

「給料が安い」「オイル交換とバンク修理だけなら、ドライバーだけでも出来る仕事だ」等、色々と言われましたが、要するに彼らは、トレーニングセン

ター（公立）で学んできた専門的な仕事を実践で練習を積み、給料アップにつながるような仕事をしたいのである。それならプライベートへの外注依頼を一切やめて、自分達の力で全てをやってみようじゃないか、と言う結論に達しました。今まで高い工賃を町の業者に支払っていた分、彼らの給料が見直されるかもしれないという訳です。

それから半年ほどたって、エンジニア部門の上司達とワークショップの問題点等について、ミーティングがあった時に、（ワークショップはエンジニア部門の一部）私は、自分の意見をまとめて発表したところ、彼らも私の意見に賛成してくれ今後ワークショップで修理不可能な場合のみ外注依頼が認可されるという結論に達した。

それからのメカニック達は、どんどん仕事を見つけて出せば、片付けてしまい、私に来る一年程前から、高額な見積りのため眠っていた、ダットサンのエンジンに手を付け始め見積りの3分の1位の値段で部品のみを購入し、彼ら自身の手で初めてそのエンジンを組み上げたのである。彼らがベンチテストで、エンジンをスタートさせた瞬間、オーバーな様だが、目の奥がカッと熱くなった。彼ら自身は、まるで自分達の子供の誕生のように、両手を上げ、抱き合い、奇声を上げ喜んでいた。

その晩は言うまでもなく、近所のバーで同僚達と今までの苦労話や失敗談、そしてその日の最大の出来事、市役所のワークショップ始まって以来の大仕事の成功に、朝まで飲みあかした。

こいつは俺の仕事だ

日本では、OHVの4気筒のエンジンオーバーホールなど、1日か2日の仕事だが、彼らは2週間もかけて、やっと組み上げたのです。私はあえて手助けはしませんでした。ただ、彼らが仕事を始める前に、「トレーニングセンターで学んだこと、今まで教えてきたごく基本的な事柄を忘れずに自信を持って取り組んでみる」と言い聞かせた。

今では、彼ら自身でエンジンのオーバーホール、電装品の故障探究等を少しずつこなせる様になり、仕事に興味を持ち始めたような気がする。例えば、1つの修理方法を修得したメカニックが、似たよう

エンジン ●
 ... ●
 アフリカ ●
 ... ●
 ... ●
 ... ●
 ... ●

な故障車が出ると、「こいつは俺の仕事だから、誰にも渡さないでくれ！」などと言われると、何ともうれしく、こちらも「じゃあ、頼んだよ」と安心して頼めるメカニック達も何人か出て来た。

今日に至るまで様々な難問にも、メカニック達と協力しあい、解決法を見い出して来ました。彼らの家で食事をもてなされたり、彼らの給料日の夜は必ずバーに誘われ、朝まで飲み踊りあかし、逆に給料日前の苦しい時は、こちらから誘って、あと何日のガマンだぞと励ます。というように仕事以外でも彼らとうまく行けるように努めている。残された2年間（1年延長）どんな難題がふりかかってくるか、予想もできないが、彼らと共に悩み、汗を流しながら、少しでも理想的なワークショップに近づくよう、努力を続けたいと思う。

(了)

.....

中村光之 Mitsuyuki Nakamura

派遣国：ケニア
職 種：自動車整備
隊 次：昭和63年度1次隊（活動期間1988年7月～1990年7月）
出身地：愛知県
初 出：「カー&メンテナンス」1991.3.25（朝日整運出版社）

エリックは今、大きく手を振り消えていった。

頭の良い彼だから…。

私の隊員としての任期も約1ヶ月半を残すだけとなった5月の末日、私はケニアの首都ナイロビ郊外にある国際空港に私のカウンターパート（助手）のエリックとその家族と共に向かっていた。というのもその日の早朝、彼は日本での10ヵ月の研修に参加するためにケニアを旅立つのであった。

日本での研修に彼を推薦したのが昨年の10月であった。推薦するのに当たって、公共事業省に何度も足を運び、研修内容を説明し、研修に参加してもよいという許可をもらわなければならなかった。また、研修に参加出来た場合、10ヵ月の彼の休職措置も取りつけなくてはならなかった。その為に私たちは多くの日々を費やし、そして、4月に彼の日本での研修が内定したからは、パスポート、ビザ、旅行許可証等の取得、休職措置の確認、さらにスーツケースの手配に至るまでを決められた出発日の5月末迄に行うため、2人でナイロビの町を右往左往し、エレベーターの故障の多い各省庁のビルを上下する毎日であった。日本の感覚で見れば、外国に出かける手続きなど大した日数を必要としないと思われるであろうが、ケニアでは日本とは比べものにならない程日数がかかる。書類の受理から承認のサインまで相当の期間を要するのである。私たちはその期間を少しでも短くし、彼の出発日にすべての書類が間に合う様にと、前述の毎日となったのである。

しかし、その苦勞も彼の無事出発によって報われようとしている。頭が良くて機転がきく彼のことだから、日本での生活にも早く慣れ、日本の新しい技術や知識、日本とケニアの整備の違いなど、多くの事を身につけて帰って来てくれるだろう。また、それが彼を研修に推薦した理由でもある。

不安なスタートだった。

思えば、私がケニアに協力隊員として来たのは約2年前、日本がまだ昭和の時であった。赴任した整備工場はナイロビから約65km離れたマチャコスという

小さな町にある公共事業省の工場で、赴任初日は驚かされる事ばかりであった。ごく一部だけにトタン屋根があり、それ以外は全て青空工場で、しかも床は土のまま、トタン屋根の下にはホコリをかぶったエンジンや、壊れてしまった溶接機が隅においやられ、青空の下にはすでに何年も稼動していない本当の廃車が数台雑然と並べられてあった。そして驚くべき事に整備士のほとんどは作業着を着ておらず、工場のあちらこちらで輪になって談笑しているといった具合で、果たして私はこれから2年間、ケニア人整備士と共に協力活動を行っていきけるだろうかと大変不安なスタートを切ったものだった。

そんな不安を抱えながら、2ヵ月程工場に通ってみたものの、その不安は見事的に的中してしまった。まず私の英語が非力であったせいでケニア人整備士や上司との会話がうまく出来ず、なかなか理解しあえなかった。それでは整備作業で挽回をと思ったが、言葉が通じない上に慣れない車両、不十分な工具の為に自分の実力が発揮できず元来楽天主であった私もかなり気落ちして毎日をすごしていた。

そんな時、私の行き詰まった活動に協力してくれ、相談相手となってくれたのが現在私のカウンターパートであるエリックだった。彼は私と同世代でありながら大変しっかりとした人物で、信頼を置く事が出来た。彼は私のたどたどしい英語での相談も熱心に聞いて彼なりの解決策をアドバイスしてくれた。おかげで工場の人事であるとか、作業の流れであるとかを理解する事が出来たばかりか、それまであまり接する事のなかったケニア人整備士達とも打ち解ける事が出来る様になった。これにより私の活動がこの工場で格段にやり易くなったのは言うまでもない。

廃品を利用して発電機を。

ところで、この工場では5人のインスペクター（検査員）があり、その下にメカニックがそれぞれ配置され、専門の修理作業分野をもっている。彼らの技術力は全般的に見て、車両修理における初歩的な作業は出来るのだが、残念ながら故障再発防止の対策がおこなわれていない。また、開発途上国ではよくある話だと思うが、機械、工具の不足や作業着の不



足、貧困な管理体制、そして何と言っても予算の不足など、挙げればきりが無い。

ただ私の場合、他の途上国のそれと違った所があった。

それはこのメカニクスの概念には、何でも既製品に頼り、自分で工夫製作し少ない予算を節約するという事が全くなかった。

そんな折、私は50ccのバイクのエンジンと自動車用オルタネータを利用した発電機を考案し製作を開始した。当初はワークショップにおいて、バッテリー充電及びバッテリー不良車両のエンジン始動用として使用するつもりであったのだが、理数科教師隊員の強い要望により、電気設備の無い中学校で生徒自習用教室の夜間照明用に使用される事になった。この発電機は手作りということもあり、その中学校で好評を得た。現在も毎晩、教室に蛍光灯をともしている。

この発電機は、ワークショップにおいて私とメカニクスの最初の共同作業であった。結果的にお互いの技術力を理解することが出来たのだが、最も重要なのは、今まで工具や機械類は与えられるものと思っていた彼たちの概念を廃品利用による発電機製作により、高価な既製品に頼らず製品をやすく手作りするという概念を彼らのみならず学校の教師、生徒までにも与えたことである。

ケニアの整備士資格

さて、ここでちょっとケニアの自動車整備士資格制度についてご紹介したい。労働省の統括で受験資格は義務教育を終了していれば与えられる。自動車整備専門教育の有無、実務経験は問われない。試験内容は実技中心で部品の分解整備に重点が置かれているが、部品の組み立て、調整整備等の試験は行われない。資格の等級として、グレート1を最高級とし、グレート2、グレート3が設定されている。

こうして私は2年間、ケニアで過ごして来た。そして私のカウンターパートであるエリックは今、家族と共に私に大きく手を振り、空港の建物の中に消えて行った。私にとって彼のようなカウンターパートを得ることが出来たことは、大変幸運であった。日本とケニアの事から工場のこと、そしてお互いの将来の事まで様々な議論をかわした。必ずしも理解しあえた訳ではないが、それにより彼からケニアの事のみならず多くの事を学ぶことが出来た。それは日本においては学べないものであり、日本人の口からは語られない事であった。それはケニア人の本質なのか彼自身の本質なのか、とにかく私にとっては重要かつ有意義な事であった事に間違いはない。また私も彼にこの2年間で多くの影響を与えたと思ってい

る。

そしておそらく彼は今、日本での生活に大きな不安と期待を抱いていることだろう。それは私がケニアにくる時の不安と期待とは少し違うかもしれないが、私が2年間で多くの事をケニアで学んだように、彼にも日本で多くのことを学んでほしい。

そして私は2ヵ月後、帰国して日本語を話す彼に会うことを楽しみにしている。

(了)

.....

れるものである。その証拠に、毎朝彼らは最高の笑顔で私を迎えてくれた。

最後に、世界的な環境問題が叫ばれる中、ケニアで2年半共に汗を流した仲間達が地球の財産を守るその一翼を担い、ますます活躍してくれることを期待したい。

(了)

.....

浅川 敬三 Keizo Asakawa

派遣国：ケニア
職 種：自動車整備
隊 次：平成3年度3次隊（活動期間1992年4月～1994年4月）
出身地：山梨県
初 出：「カー&メンテナンス」1993.8.25（株）日整連出版社

あせらず確実に、ケニアで整備

野生動物を守る、おんぼろ車両たち

ケニアは象、キリン、シマウマ等の野生動物で有名なアフリカ東部の国です。数々の国立公園の他、各地の動物の保護地区があり、アフリカ第2の高峰ケニア山（5,119m）を有するなど、まさしく大自然の宝庫ともいえるでしょう。

私の所属する「野生生物公社」は、各地に国立公園を設け、野生生物の保護を目的としており、現在3人の自動車整備士が協力隊員として、ナイロビ、東ツアボ、西ツアボ、の各国立公園で活動を行っています。私は、その中の西ツアボ国立公園で車両等の保守管理、そして運営を行っているワークショップに配属され、歴代7名の協力隊員の後を継ぎ、8代目の隊員として頑張っています。

西ツアボ国立公園の面積は9,000㎡で、隣の東ツアボを合わせると四国をひとまわり大きくした面積になります。

公園の中には、密猟を防ぎ公園内をパトロールするための、4×4ピックアップ、トラック、また道路等を整備するグレーダーなどの建設機械、そして公園内の各拠点には地下水を汲み上げる揚水ポンプや電気を供給する発電機等があり、私のワークショップでそれらの車両、機器を一手に引き受け整備しているわけです。

公園の中で実際に稼働している車両は、4×4ピックアップ（主にランドローバー）6台、トラック2台、建設機器についてはグレーダー1台といった具合で、ここの広大な公園をフォローするには決して十分な数とは言えません。そのため車両1台にかかる仕事量が増え、車両の劣化が早く、しかも整備の時間が十分に取れずに悪循環が続いています。

ケニア人の気質が、整備事情を反映する？

ケニアには、日本、及び欧米各国の自動車メーカー代理店や組立工場も数多くあり、大都市ナイロビ、モンバサ等を見る限り、朝夕には通勤ラッシュによる渋滞も起こり、とても途上国とは思えない程です。

最も問題になるのが、公園内においての部品購入のための予算、つまりお金が十分でないことです。前任の隊員もかなり苦労していたようです。

そんな状況下で、長年整備を行ってきた現地のメカニックたちは、日本ではとても考えられないような応用整備も行っています。

ガasketなどの作成、再使用はあたりまえです。また、プレーキパッド、ライニングが摩耗して使えなくなったら、それらの再生も行っています。しかし、そんな現地のメカニックの多くは経験に頼っているものが多く、実際の作業はできてはいても確実な整備ができる人はそう多くいません。

ケニアの車検システムは、乗用車は毎年1回の道路運行表（ロードライセンス）と自賠責保険の更新のみ、トラック、ピックアップ等の貨物車や乗り合いバスについては、上記の更新と車検場での検査が義務づけられているだけで、日本のような定期点検のシステムはありません。そのため、中にはかなり危険な状態のまま走っている車両もあり、整備に対して壊れるまで使い、それから直すといった考え方です。

私のワークショップでは、オイル交換、グリス給油などは定期的に行っており、前述のように危険な状態で走っている車はありません。しかし、それでも総合的な整備まで手が回らないため、修理のために1台の車両が週に2度3度と工場に入ってくるのが現状です。

また、これにはケニア人の気質「Halaka Halaka Haina Baraka」（スワヒリ語で「急ぐことはよくない」という意味）にも起因しているようです。

やっぱりケニア、焦らず急がず…

現在ナイロビ国立公園の、セントラル・ワークショップに配属している北村隊員は、私より1年近く前に赴任して活動しており、すでにこの総合整備の必要性を実感し、総合的な点検システムの指導と実施を行っていました。システムは、いわゆる日本の定期点検方法をこの国なりに改良したものです。

私の同じ配属先ということで、さっそく参考にさせてもらい指導を行ってきましたが、部品やメカニックの作業性、時間の問題となかなか思うように事

は進んでくれません。

ここ野生物社には、今年度中に日本からの無償資金援助により多数の車両、機器が入ってくる予定になっており、それらを少しでも長く使えるように整備技術の向上や運営状態を改善させていかなければなりません。

しかし、押しつけだけの指導や改善だけでは、現地の人々に受け入れてもらえないと思い、日頃の仕事や生活を通してお互いに通じ合い、理解できるように毎日を過ごしています。

とにかく、ここは「Pole Pole」(ゆっくりの意) ケニア。あせらず確実に活動していくのが良いようです。

(了)

.....

しかし、「郷に入っては郷に従え」である。国は貧しくとも、彼らはいつも楽しく陽気で、おまけによくしゃべる。少々スローテンポではあるが、そんな彼らには非常に好感を感じている。

そこで私は彼らのためにもと思い、車両点検の仕方というマニュアルを作成した。彼らは今まで点検・修理についての本など持ち合わせていなかったもので、私が作ったマニュアルが少しでも役に立てばと思っている。残された任期は、そのマニュアルを使い指導していくつもりだ。

また私は、所属先での仕事の他にも、近くの学校で生徒たちにスポーツを指導している。

自分で選んだ2年間の協力隊員の道。自分なりに楽しく、いろいろな活動をし、そして残りの任期が少しでもこの国の人々の力になれるよう、決意を新たにしている。

(了)

.....

富樫 正 Masashi Togashi

派遣国：リベリア

職 種：自動車整備

隊 次：昭和62年度2次隊（活動期間1987年12月～1989年12月）

出身地：新潟県

初 出：「自動車工学」1989.9.25（株式会社）

リベリア自動車整備事情

リベリアってどんなところ？

「リベリア？」「それどこ？」と問いが返ってくることから察するに、一般にはあまり知られていないアフリカ西部の小さな共和国に派遣されたのは、年の瀬も間近に迫った87年12月中旬のことだった。

冬の日本から一転して年中真夏の気候に冬服のいでたちのまま飛び込んだため、吹き出す汗に思わず手荷物を放り出して服を脱ぐ一幕もあり、そんな私達を見た先輩は「これくらいはまだまだ、ほんとうに暑いのは数ヶ月後ですよ」といわれ、先が思いやられた。

現地発音はライベリア。19世紀にアメリカの解放奴隷が入植し、「自由」という意味で用いた名前であり、首都名はその当時のアメリカ大統領モンローからもモンロピアとなっている。

西アフリカの大西洋に面した国土は日本の三分の一であり、人口は200万とも260万ともいわれ、正確な数値は定かでない。5月から10月が雨季で、バケツをひっくり返したような雨が降り、11月から4月は乾季で数ヶ月間もカンカン照りが続くといった二つの両極端な気候により、一年中高気温多湿である。西側の海岸部には干満のあるラグーンや入江が多く、それに平野が続いている。中部には高原と雨水を集めた谷川が多く、北東のギニアとの国境には山々が連なっている。

部族は20以上あり、それぞれ違う言語を用いるが、公用語は英語となっている。ところが、これはライベリアン英語と呼ばれ、特に発音が独特で、私達外国人にはなかなかの「くせもの」なのである。アメリカ人でさえ慣れるまで苦労するといえば、どの程度のものか察していただけると思う。宗教はキリスト教が大多数であり、地方ではイスラム教、それに伝統的原始宗教の信徒も多い。

商業界はほとんどレバノン人やインド人達に握られ、物資は比較的豊富であるが割高である。主要産業であり外貨獲得産業でもある鉄鋼石や天然ゴムなどは外国資本によって支配されており、特にアメリカのファイアストーン社のゴム園は世界一の規模を誇っている。空から見たこの国の第一印象がとても緑

の豊かなところと映ったのは、これが大きく寄与しているようである。

また、リベリアといえば、けっして忘れてならないのが船籍登録である。かつては登録世界一といわれ、前記の産業とともに好調でかなり潤ったらしいが、近年これらの市場および業界は芳しくないようで、国内経済は年々低迷を続け、先行きは明るくなく、外国からの援助に頼っている部分もかなりあるようだ。

このようななかで、ごく一般のリベリア人はつましい生活をしているのがほとんどであり、地方では自給自足をしている人々も少なくないようである。彼らの主食は米でありパームナッツから作られたオレンジ色の油でポテトグリーンやキャッサバリーフといった芋類の葉と唐辛子、それに魚や肉を入れて煮込んだスープをご飯にかけて食べるのが、最も代表的な食事である。最初は辛さと大量の油で閉口したが、今では毎日食するようになった。

自家用車なんて夢の夢

ここでの庶民の足は、市内およびその近郊がバスとタクシー、地方へは小型のコーチ（7～8人乗りの1ボックスが主流）で、すべて乗合いである。新車はもちろん、中古車でさえ庶民には簡単に手が届かない価格であり、自家用車は夢の夢である。市街地で数多く走っているタクシーのほとんどは、ヨーロッパあたりから中古で輸入された日本車などで、1200ccから1600ccクラスの4ドア・セダンを黄色に塗り変えて使用している。この小型車に助手席2名/後席4名、運転手を含めると計7名が乗るのだから、乗客も車両もたまらない。そのうえ、道路事情の悪さも加わって足まわりはすぐにガタガタになり、乗り心地はさしずめ動く鉄の箱といった具合である。もっとも、最近は前席は運転に支障をきたして危険であるということで、その筋から通達があり、1名しか乗せてはいけないことになったらしいが、

ここには日本の車検などにあたる制度がなく、当然のことながら保安基準ウンヌンといったものもなしゆけで、路上にはスクラップ同然の車両がスピードなどおかまいなしにところ狭しと走っているうえに、運転マナーもよいとはいえないため、いつ事故

が起こっても不思議ではない状況である。また、なかには、燃料タンクが腐って落ちたために、代わりに食用油などが入っていたごく普通のポリ容器に燃料を入れてエンジン・ルームの空きスペースに紐でくくりつけて営業しているつわ者もあり、もしものことを考えると前席はなるべく避けたほうが無難といえよう。

燃料といえば100%輸入であり、安いとはいえず(参考までにガソリン1USガロン=3785ℓが295ドル)、タクシーと自家用を問わず運転手は気化器の空燃比調整スクリューを絞ったり、アイドリング回転をギリギリに抑えたり、下り坂ではギアを抜いて惰性で走ったり、数少ない信号待ちでもエンジンを止めるなど、必死で燃費を稼いでいる。

スベアパーツ類は比較的入手可能であるが、その価格から中古品や他車からの流用品などが多用されるため、そのお助け整備工場が市街地に多く見受けられる。小さいところはエアコンプレッサ1台だけのパンク修理専門屋から、メーカーの看板を掲げたディーラーまで、さまざまあり、自分のふところ具合によって店を選ぶようである。

お前の専門はなに？

整備士と呼ばれる彼らは、各自それぞれエンジンおよび一般整備関係・電気関係・ボデー関係などと自分の専門分野を持ち、それ以外はけっして手出しをしない。たとえば、一台の車をコンタクトポイント交換/ホーン不鳴り調整/ドア立てつけ調整といった場合、3名(実際にはそれぞれ助手をつけるので6名ほど)でやることになる。自分の仕事には高いプライドを持ち、ある意味では徹底した個人主義をかいま見ることができる。赴任したての頃「お前の専門はなに？」と聞かれ、「そんなものないよ」と答えると不思議そうな顔をしていたのは、こういうシステムだったからだとしばらくして納得した。

また、整備工賃や部品代はあってないも同然で、ほとんどいい値の世界であり、これらはなにも車業界にかぎったことではなく、金持ち(特に外国人)には多く請求するといった具合である。また、店はお客よりも偉いといった接客態度であり、殿様商売をしているように見え、日本では考えられないことだ。

一整備士からインストラクターに…

私の配属先は首都モンロビアの郊外にあるGeneral Services Agency Central Motor Poolというリベリア政府直轄の整備工場であり、各省庁および国賓専門車の登録・維持・管理が主な業務である。管理職も含めて従業員は約50名ほどおり、その

なかの現場の者に対して現地人のインストラクターとともに整備一般に関する授業をするのが私の主な仕事である。これは社内教育に相当し、従業員のレベルアップが目的であり、ここは自動車整備隊員の教室型のなかでも少し変わった仕事場であろう。

ディーラーの一整備士にすぎなかった自分が、インストラクターなどという肩書ももらい、自分の好きなようにしてよいといわれ、1クラスを受け持たされたまではよかったのだが、以前はこのような仕事とは無縁だったため、正直いって大いに悩まされることになった。学校のようなきちんとしたカリキュラムなどあるはずもなく、すべて自分一人でやらなければならぬと思うと、やりがいがあつた反面、それに対するプレッシャーも相当だった。また、それに輪をかけたように、ほとんどの者はこのような授業に対して関心を示さず、出席率がとても悪いという問題もあった。さらに、言葉の問題も無視できず、いかに派遣前に集中訓練を受けたとはいえ、当時は自分のいいたいことの半分もいえず、とても悔しい思いをさせられたとともに、つくづく自分の語学力を恨んだものだった。

2年の遅れに勝る体験

今年度は、以前のいろいろな経験を踏まえ、試行錯誤を繰り返した結果、前年よりは授業らしくなったように思われ、毎時間最後に行なわれる質問時間は、現場からフィードバックされた難問珍問で大いに盛り上がっている。

そんな陽気で明るい彼らと過ごすことにより、知らないうちに今までとは違った角度からものを見るようになり、日本では気づかなかったことや知らなかった意外な面が見えるようになったと思う。ある人は赴任時に「2年間も途上国などにいったら、帰国後がたいへんだぞ」といった。私を心配してのことであり、たしかにそのとおりで、情報にはうとくなり、その間にも技術は日進月歩で、けっして待つてはくれない。もちろん、それらを追いかけていくことも重要であるが、それに勝るとも劣らぬ貴重な経験や体験をこの仕事は確実に与えてくれるので、けっして後悔はしないだろう。遅れは、努力すればいつかは取りもどせる。今、私は残された任期を悔いの残らぬように過ごし、立派な地球色の日焼けをして帰りたいと思っている。

(了)

石渡 仁 Hitoshi Ishiwatari

派遣国：リベリア／ジンバブエ

職種：自動車整備

隊次：平成元年度1次隊（活動期間1989年7月～1990年8月）／平成2年度振替（1990年8月～1992年7月）

出身地：東京都

初出：「カー&メインテナンス」1994.11.25（誠日整備出版社）

リベリアとジンバブエで協力活動

バッテリーの怖さを知らない

私は平成元年7月から4年7月までの3年間、アフリカのリベリア共和国で青年海外協力隊の自動車整備隊員として活動しました。着任後まず驚いたのは、リベリア人のメカニックがバッテリーをショートさせて溶接していたことです。開発省にある溶接機は、故障したまま放置されていたり、ポンペが購入できずに使用不可能の状態になっていたのです。そこで一番身近なバッテリーを使っていたわけです。バッテリーを長時間ショートさせると爆発し、火傷や失明をする可能性があるという基本的な事実を彼らはまったく知らなかったのです。

そこで私は、オートバイのバッテリーを使って実験をし、その怖さを実感してもらう事にしました。実際に目の前でバッテリーが爆発する様子を見たメカニックは大変びっくりし、それ以降は多少遠くても、溶接機のある他の省庁へ出向いて溶接をするようになりました。

ここでは雨期になると、ラジエーターのコアに詰まった赤土を取り除く作業が毎日の日課でした。舗装道路が国内にたった一本しかないリベリアでは、雨が降ると粘土質の赤土の道路に大きな穴が開いたり、道そのものが川と化してしまったり、荒れ果ててしまいます。そんな道を走ると、跳ね上げた泥水と土がラジエーターに詰まってしまうのです。その上、プロペラシャフトのヨークなどのグリースが流れてしまい、グリースアップも欠かせない仕事でした。

電気も水道もない村で暮らし、陸の孤島となってしまった雨期にはバナナだけで1週間しのいだこともありました。このバナナはとても甘く、日本で売られている物とは比較にならないほど美味しい物でした。しかし、今になって考えると、よくバナナだけでできたなと思います。

日本のマニュアルが通じない

そんなリベリアで約9カ月活動し、仕事にも生活にもそろそろ慣れてきたかな、と思う頃、部族間抗争

のため内戦が勃発、私は日本に帰国することを余儀なくされました。そして2カ月後、同じアフリカのジンバブエ共和国に再派遣されることになったのです。

ジンバブエは、南部アフリカにある独立国で、旧イギリス領南ローデシアです。歴史的には、北側ローデシア（現ザンビア）と合わせてローデシアと呼ばれていました。1965年の白人政権によるローデシア独立宣言をへて、80年に白人支配を脱して独立しました。高地に位置し、温暖な気候に恵まれ、アフリカの中では経済的にも比較的豊かな国と言えるでしょう。

私はここで自動車整備ではなく、運輸省で使用されている油圧ジャッキ、ブレーキテスターの整備保守を主な仕事とし、また車検、事故車両の事故報告書作成の手伝いを行いました。

ブレーキテスターはスウェーデン製のもので、油圧を利用してゲージに表示される仕組みになっていますが、度々ブレーキフルードが漏れ、正しい値を示さずエア抜きをしなくてはなりません。マニュアルには、エアコンプレッサーで圧力をかけてエア抜きをするよう書かれていますが、コンプレッサーは壊れていて使用不可能の状態です。ジンバブエ人のメカニックは彼らなりに工夫を凝らし、オイルの空缶と銅パイプでコンプレッサーの代用品を造っていました。私は、脚立を使って高低差を付けることでその代用品がより効率的に動くようアドバイスをしました。

また彼らは力が大変強く、ボルトやナットを切れるまで閉めてしまうことがしばしばありました。ネジの締め過ぎのため、ガレージジャッキの油圧をON-OFFするコックが破損してしまうことも何度もありました。油圧パイプの途中に簡単なコックを付けることでこの問題は解決しましたが、「ここまで締まっていれば充分」と私たち日本人なら感覚で覚えていることをどのように教えたらよいのか悩みました。最終的には、トルクレンチのように目で確認できる工具が必要だ、と感じました。

日本では、お金を出せばあらゆる工具を手に入れる事ができます。しかしそれが不可能な国では、少ない工具でどのようにして分解組立を行うか、じっくり考えてから作業に取り掛からなくてはなりません。

●
●
●
●
●
●
●
●

ん。マニュアル通りにできないことが多く存在しているという事実を、この3年間の活動の中で身をもって知ることができました。

日本では考えもしなかった出来事が多数ありましたが、今では良い体験ができたと感謝しています。

(了)

.....

