

<p>(1) 上位目標</p>	<p>未舗装農村道路の通行性が確保され、市場や社会サービスへのアクセスが向上し、農村部住民のくらしが豊かになる。</p> <p>事業地の1つであるエーヤワディー地域・カンター村では、乾季でさえも道路表面が平らで無い為、住民達はバイク、自転車での通行を、危険性を考慮し控えていた(雨期時は通行不可)。しかし、道路補修工事を終えた現在ではバイク、自転車の通行が開始され、市場や学校へ行く所要時間が1時間以上短縮された。</p> <p>雨期中であっても安全に通行する事ができ、これまで多発していた転倒事故も大幅に軽減できると予測される。</p>
<p>(2) 事業内容</p>	<p>本事業は現地 NGO 団体「DEAR MYANMAR」とのパートナーシップ型である。本事業を開始するにあたって同団体と覚書を交わし、スタッフの雇用や事務所設備の整備など事業実施体制を整えた。同団体は農村コミュニティの問題やまとめ方について熟知しており、そのノウハウを活かし本事業は実施されている。</p> <p><u>エーヤワディー地域</u> <u>カンター村</u> 申請時の施工予定距離：0.2km 変更後(変更届提出済)：1.2km</p> <p>当初の施工予定距離は0.2kmであった。住民は非常に意欲的で、毎日平均して50名以上の住民が参加し工事を行った。工事は計画よりも大幅に期間を短縮し終える事ができた。</p> <p>コミュニティからは施工距離を延長したいと嘆願されていた。詳細は後述しているが、別の事業対象地域であるカレン州の工事開始時期の見通しが立たない状態であった。5月中旬から始まる雨期を考慮すると同州の施工距離を短縮する可能性が高かった為、カンター村での施工距離を0.2kmから1.2kmへ変更した。1月13日に開始した工事は3月28日に終了している。</p> <p>まず、コミュニティリーダー5名に研修を実施した。土のうの作り方、転圧方法、積み方やその他工事に必要な技術を、日本人専門家とパートナー団体のエンジニアが指導した。その後、研修を受けたリーダーが中心となり、日本人専門家とパートナー団体のエンジニアの監督のもと住民参加で工事を実施した。</p> <p>エーヤワディー地域はデルタ地帯であり良質な土、石を入手する事が困難だった。そこで、コンクリートを併用し所定の品質を確保した。住民のうち数名はコンクリートを扱った経験があった。彼らをコンクリート部隊として任命し、足りない技術を日本人専門家、現地エンジニアが指導した。また、隣村に地域の様子を良く知る村のエンジニアがおり、彼の意見と日本人専門家の意見を合わせる事でより質の高い研修・工事を実施する事ができた。</p> <p>3月に入ると厳暑期に入り、コミュニティは早朝と夜間に工事を</p>

実施する事を決定した。夜間に関しては電気がなく現場が真っ暗になってしまう。そこで村の僧侶がジェネレーターとガソリンを提供した。その灯りの元で住人達が工事を行った。現在では土のう作り、土のう積み、資機材調達、コンクリート施工等、技術を習得したリーダーと住民らが自分達で道路補修工事を行えるようになった。

同施工現場にはエーヤワディー地域長が現場へ視察に来ており、地域長も土のう工法に興味を示した。

カレン州

申請時の事業地：

ナウパライン村（6.0km）、シュエトー村（0.5km）

変更後（変更届提出済）：

①ユワカレイ村（0.1km）

②ラカナ村（4.0km）

カレン州での活動開始直前に、州政府から申請書記載の事業地を変更するようとの依頼があった。そこで、計画外の新しい事業地の調査を行う事になった。新たに選定された事業地で、約3ヶ月遅れでの工事着工となった。

①ユワカレイ村の施工現場は雨期時には大人の胸の高さまで水が溜まる箇所であり、土のうを1m以上積む大掛かりな嵩上げを伴う道路工事となった。施工範囲内に橋があり、当初その補修工事をカレン州地域開発局が請け負うとの約束であった。しかし、道路補修工事が終わる間際に、当局から予算の都合上橋の補修を見送ると通達を受けた。雨期に通行可能な道路にする為には橋の補修は不可欠であり、コミュニティからも強い要望もあった為、急遽橋の補修工事も当事業で行う事とした。

4月3日時点でユワカレイ村の0.1kmの道路工事は橋の補修工事と共に終了している。

始めにリーダー研修を行い、土のうの作り方、転圧方法、積み方やその他工事に必要な技術を日本人専門家とパートナー団体のエンジニアで指導した。本工事の為のリーダーを、コミュニティが5名選出した。

その後研修を受けたリーダーが中心となり、日本人専門家とパートナー団体のエンジニアのサポートを受け住民達を指導し施工が行われた。

工事には毎日60名以上の住民が参加した。住民らが結束し作業を進めた結果、予定より1週間程期間を短縮し工事を終える事ができた。工事を開始し10日を過ぎた頃には、道路補修作業に加え資材数量確認、作業ツールの管理や参加人数の管理も、リーダーを中心にすべてコミュニティのみで行った。

②ラカナ村に関しては、カレン州より正式な工事開始許可を4月1日に受けた為、工事を開始したのは4月6日であった。従って同村

	<p>に関しては現在施工途中である。</p> <p>当初地域開発局は本事業への協力を消極的だった。それでも工事進捗状況の報告を定期的に行った。その結果、局長、同局エンジニアがそれぞれ施工現場へ視察に来るようになり、現在は良好な関係を築いている。</p> <p>【その他】</p> <p>2013年11月：ネピドー地域開発局の局長、エンジニアと面談した。土のう工法に大きな関心を示し、本事業を全面的に協力すると約束があった。今後の事業実施候補地の紹介もあった。</p> <p>研修では日本人専門家とパートナー団体の現地エンジニアが住民への指導を行っている。現地エンジニアもまた、測量や研修の打合せを通して日本人専門家から様々な技術や知識を得ている。本事業が実施する道路整備手法を普及できる、現地の人材が育成されつつある。</p>
(3) 達成された効果	添付書類・「成果リスト」記載
(4) 今後の見通し	<p>4月6日に工事を開始しているラカナ村に関しては、カンター村と同様、早朝と夜間に分けて工事を行う為、雨期前には工事を終了する予定である。</p> <p>今後、前期に行った工事の実績をもとに、土のう工法についてミャンマー政府、NGO 団体に対してのワークショップを行う。また、コミュニティの道路補修参加者を対象に、雨期の様子をふまえた維持管理計画研修を行う。</p>