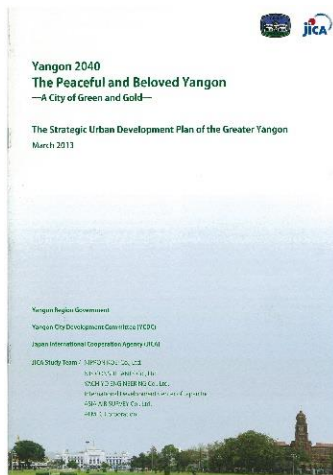


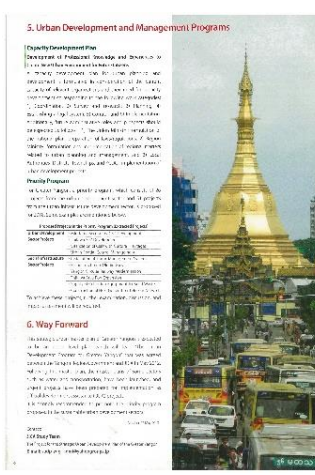
# ヤンゴン都心・郊外の7年 何が違って何が変わらなかったか 宇塚 幸生

はじめに

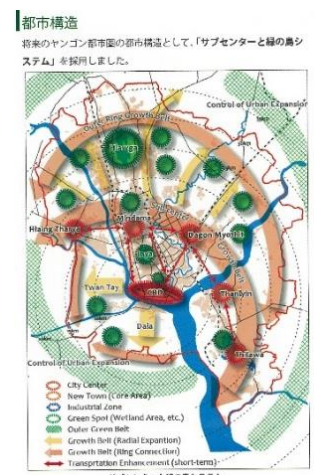
ミャンマーをはじめて訪れたのは2013年のことであった。その頃は日本のJICA調査により、ヤンゴン都市開発マスタープランがまとめられた時期でもあった。その「概要版」を今あらためて眺めてみると、表紙には緑豊かな都心の景観、そして裏表紙にはスレーパゴダとともに交通状況の写真が載せられている。その冊子のヤンゴン大都市圏の地図には、CBD（都心）、Inya、Mindama、Thirawaなどの地名が記載されており、これらの地区は7年たった現在では果たしてどのようになっているのか。2019年のこの機会にそれらヤンゴン都心・郊外の7年を振り返ってみた。



JICA 報告書表紙



同 裏表紙

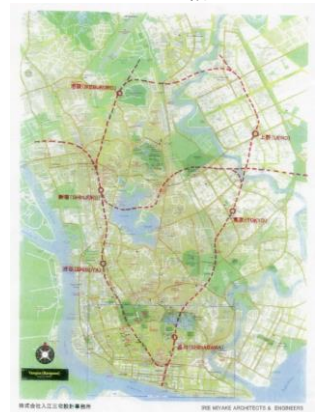


同 グリーンベルト構想図

## ヤンゴン都心の変化

ヤンゴン市街地の広さは東京の山手線と同じくらいの面積でそれを道路だけで交通処理しているので交通渋滞は当たり前であった。ヤンゴン市街図を東京の山手線と同スケールで重ね合わせてみるとわかりやすい。これによれば空港は板橋のあたり、品川あたりに旧市街（ダウントウン）があるという感じである。しかしながら、空港からダウントウンまでは渋滞の関係で数時間かかり会議の時間に間に合わないという状況が数年続いていた。

この7年の間にいくつかの交差点の立体化が促進された。これにバス網の整備が重なり渋滞が緩和された感がある。さらに空港と旧市街の中間にあたるインヤー湖近辺の開発が進んでいる。セドナホテルは新館を開業しており、その隣にはベトナム資本の複合開発がそびえ開発著しい地域となっている。



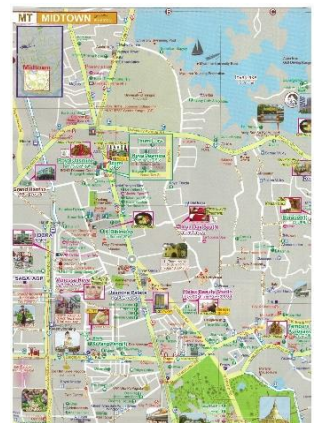
ヤンゴン東京山手線重ね図（筆者作）



セドナホテルの旧館・新館



HAGL（ベトナム資本）



インヤー湖付近の立体交差

## いざ郊外へ

都心周辺を視察しようと豪華なビルマ様式のヤンゴン中央駅に向かう。ヤンゴンには都心を囲むように環状線があり、東京の山手線は30kmを1時間かけて走っているが、それより一回り大きい45kmを3時間ほどで回るといふ。乗車したのは天井に扇風機が回る外国製の古い車両。乗り合わせた行商のおばさんやお坊さんが気さくに席を詰めてくれた。

市街を離れると車窓の風景は一面畑と林になり時折寺院が見え隠れする。列車はゆっくり進み、すれ違う列車には冷房付き日本の車両「キハ」型ディーゼルカーも見られる。電化も遅れており路盤や線路の状態から時速20km程度で進むのでそれぐらひはかかるのだそうだ。



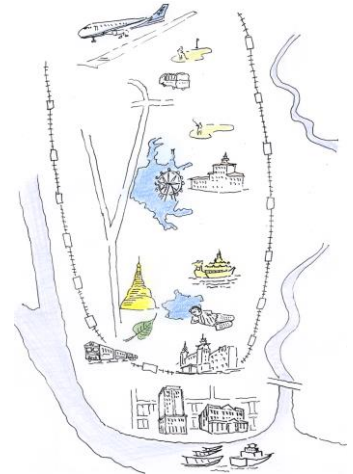
中央駅



環状線



すれ違う日本製車両



環状線の印象（筆者作）

## 北の郊外（ミンガラドン区からバゴへ）

北部のミンガラドン区には日本のメーカーが部材を供給して建設したパイロットハウスが2棟完成した。日本の建設関係社で組織されたJMHU（日本ミャンマー住宅都市産業協議会）により日本の一流メーカーの部材・機材を採用して完成した住宅である。

さらに北東に上るとバゴ管区の首都バゴ（ペー）となる。僧院や四面仏、寝仏など見どころいっぱいの観光地でヤンゴンからの日帰り旅行にはうってつけの古都である。



JMHUパイロットプロジェクトのパンフ↑と平面図↓



完成記念式典

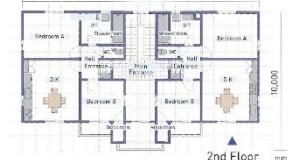


バゴの四面仏

**Type A** Apartment 2階建て4戸  
| 延床面積 | 296 m<sup>2</sup>  
中低所得者層に一般的な2DKのファミリー向けの開取り。



**Type B** Apartment 2階建て2戸  
| 延床面積 | 237 m<sup>2</sup>  
1階に玄関を配置したメソネットタイプ、2階に寝室を配し、リビングダイニングルームを広く使った2DK。



**Type A** Apartment 2階建て4戸  
| 延床面積 | 296 m<sup>2</sup>



**Type B** Apartment 2階建て2戸  
| 延床面積 | 237 m<sup>2</sup>





## 南の郊外（ティラワからチャウタンへ）

ヤンゴンから南へ下りバゴー川を渡るとティラワ特区（SEZ）である。我が国の主導のもと経済特区による工業団地で、積み出し港も整備され多くの日本企業が操業を開始している。近くには高級集合住宅であるスターシティも稼働している。そこからさらに南へ下ると、チャウタン村には川の中州に建つ「イエーレ水上パゴダ」という貴重な観光資源があり、整備が進めば今後の観光客の増加が期待される。



ティラワ経済特区ゲート



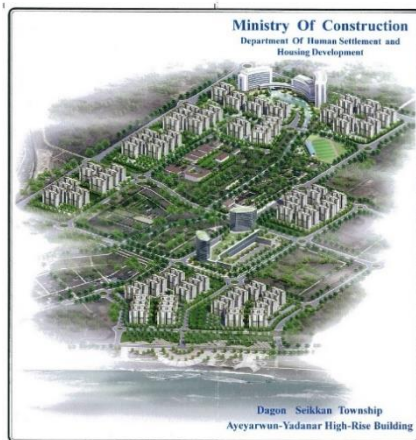
ティラワの工場の一つ



イエーレ水上パゴダ

## 東の郊外（ダゴンセイカン集合住宅）

もう一つバゴー川沿いに広がるダゴンセイカンは忘れてはならない。ミャンマー建設省の住宅局（DUHD）が直轄で開発した高層団地である。2013年初めてミャンマーを訪れたとき、日本の国土交通省の方と一緒に基礎工事の状況を視察した思い出があり、現在数棟が完成してすでに入居が始まっているという。



ダゴンセイカン計画 2013



建設中 2015

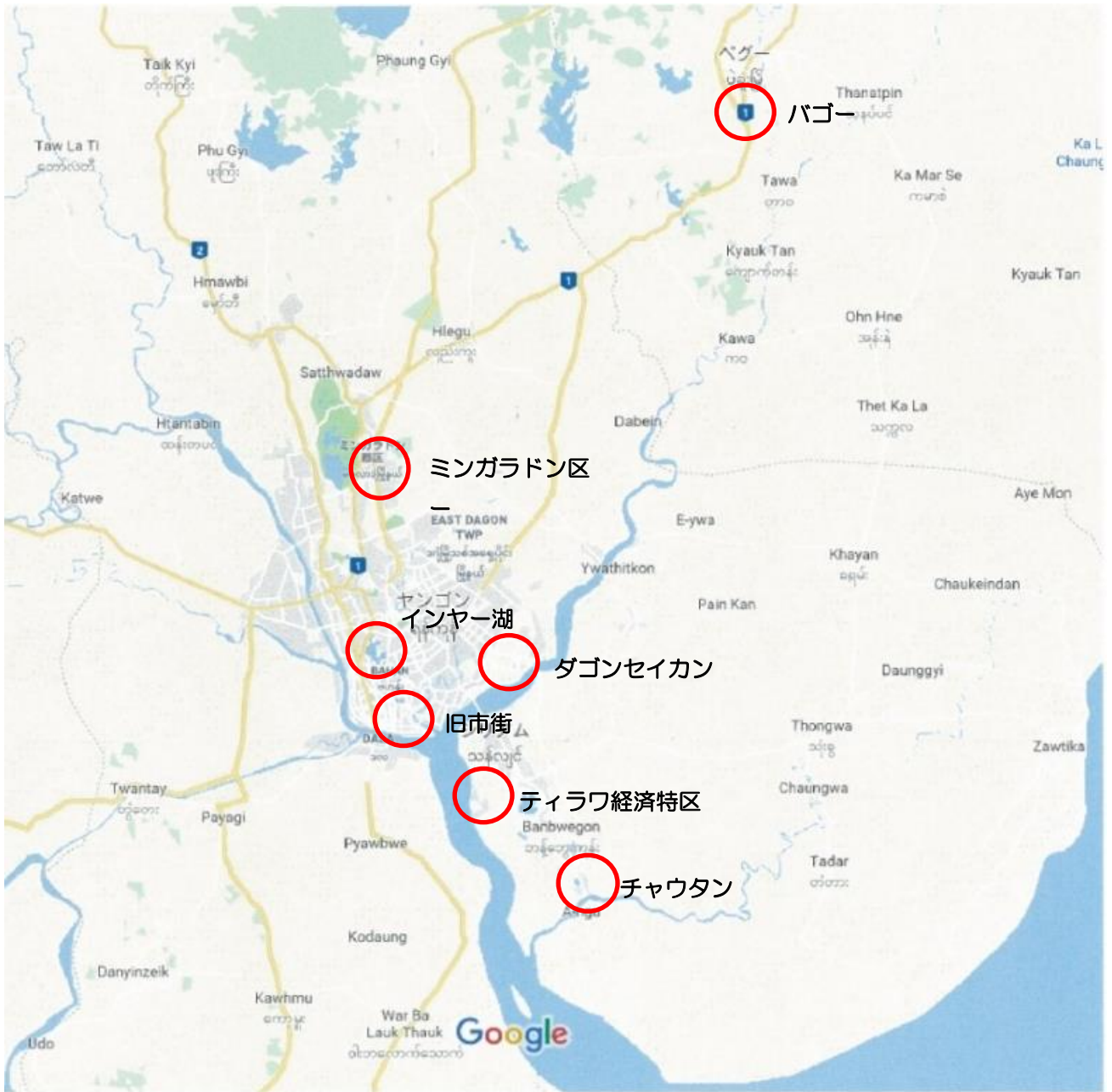


一部完成 2017

## おわりに

お気づきのことと思うが「西の郊外」の記述がないのは、西方には大河エヤワディー川が横たわっており橋が少なく交通の便が悪く行くことができなかったからである。フェリーで渡った方からの話では木竹製住宅をはじめとして旧態然とした雰囲気が残されているという。このようにヤンゴン都心と郊外を駆け足で俯瞰したが、これらの位置関係を次ページの地図に示す。この7年間は、我が国からも国レベルあるいは民間レベルで協力が広がった時期であったといえよう。ただ、豪華な吹抜けを持ちNYやTokyoも顔負けの最新ショッピングセンターの隣には依然として古いアパートや民家も建っているというのが現状である。冒頭に紹介したJICA調査の概要版の表紙には「Yangon2040」と記されている。次の7年後の変化が楽しみである。

（本稿は2019.7.18に「二都物語研究会」で発表したものの抜粋、加筆版である。）



地図データ ©2019 Google 10 km