

天理大学ふるさと会海外研修報告書

中央アジアの主要都市の市内交通の諸問題 (交通渋滞) についての実地調査

国際学部地域文化学科

ヨーロッパ・アフリカ研究コース 4 年

内山ヴァルーエフ ケン



◎はじめに

この度はふるさと会海外研修に採用して頂き、誠にありがとうございました。まずは本研修に携わって頂いた全ての方々へ、謝辞を述べるところから始めなければなりません。

まず天理大学ふるさと会様には、本研修を支援して頂いたことはもちろん、面接が留学中であったことから ZOOM でのご対応を頂き、さらにはその後の研修日程に変更が生じてしまった際にも柔軟にご対応いただきました。改めて心から感謝いたします。また、本研修を強く私にお勧めくださり、多くの助言までくださった国際学部外国語学科ロシア語コースの日野先生、準備段階で度々予定外の出来事が続いたにも関わらず、根気強く向き合ってくれた国際交流センター室の村田様にも特筆して御礼申し上げる次第です。このお二方無くして本研修は成立しえませんでした。

日本の友人、家族には渡航前・渡航中・渡航後と様々なフェーズでお世話になりました。今回は初めて完全に一人での渡航でありましたが、彼らの存在は「私が 1 人ではない」と思うのに十分でした。

研修先で私を再三助けてくれたキルギスの友人・恩師には感謝してもしきれません。キルギス留学中と変わらず私を出迎え、サポートしてくれたことはとても心強かったです。

今回の研修は、自分がどれだけの人に支えられてきたかを再認識する機会となりました。再度、厚く御礼申し上げます。

さて、本題である研修についてです。私は 2024 年 7 月 20 日より 8 月 6 日までの約 3 週間、キルギス共和国（以下、キルギス）とウズベキスタン共和国（以下、ウズベキスタン）にて、研修をさせていただきました。前者の首都ビシュケク、後者の首都タシュケントを中心に巡り、現地調査を行って参りました。

キルギスへは留学以来 4 か月ぶりの訪問（昨年 9 月より本年 3 月までビシュケク国立大学へ留学）、ウズベキスタンへは初めての訪問でした。以下に、その調査の成果等を報告させていただきます。

◎研修目的

本研修の目的を簡潔に述べると、ビシュケクの市内交通の諸問題（交通渋滞）についての実地調査を行うことでした。ビシュケクにおける慢性的な渋滞問題は、市民レベルの問題に留まらず、大統領が言及するほどの問題となっています。具体的な解決の目途が未だに立っていないのが現状で、信号を止めて交通整理員が交通整理を行うというのは、ラッシュ時には頻繁に見られる光景であります。

この深刻な社会問題に対して、今回行った実地調査は主に 3 点です。

- ① ラッシュ時の公共交通機関に実際に乗って実情を視察し、写真やビデオで記録すること。
- ② 図書館、博物館、交通資料館、あるいは行政機関において、関係文献や関係文書を

閲覧・収集すること。

- ③ 市内交通の利用者が渋滞をどのように感じているかという感情的な反応と共に、渋滞の原因や解決法についての意見についても、聞き取り調査を行うこと。

上記に加え、同じく渋滞問題に取り組む隣国、ウズベキスタンのタシュケントを訪問し、現状を把握することも行いました。取り組みを通して、卒業論文への資料として反映させることを目標としました。

なお、簡潔さを期して、以下の「行動記録」並びに「結論」は、全編常態(だ・である調)で表記致しました。

◎行動記録

【7月20日】

前日に大学の春学期最終講義を終え、すぐに飛び立つという少々忙しい出発だった。移動は日本時間 11 時頃に関西国際空港を発ち、韓国の仁川空港を経由して、現地時間 23 時（日本時間 2 時）にキルギスの首都ビシュケクにあるマナス国際空港に到着というルートだ。キルギスへのアクセスとしては、「Tway」という韓国の LCC がソウルより直行便を就航させており、韓国経由のこのルートが最も無難と言えるだろう。ただし LCC なだけあり、荷物制限が厳しい点や、機内食が出ないという点は留意が必要だ。とはいえ、仁川空港での経由時間は 3 時間あり、そこで先に腹を満たしておく、あるいは買って機内に持ち込むなどすれば問題ないだろう。

さて、話を旅路へ戻そう。到着時には留学時代の友人 1 名が迎えに来る手筈になっていたが、ふたを開けてみると 0 時を回った空港になんと 4 人も迎えに来てくれていたのだった。さらにキルギスでお世話になった日本人の先生のご家族も、偶然同便に搭乗しており、その先生とも空港で再会を果たすおまけ付きだった。その後 4 時過ぎまで友人たちとケバブ屋へ出向き、出国時より 1 日以上ろくに寝ていないのを忘れるほど語らった。筆者の旅路は完璧な形で幕を開けたのである。



←0時を回った空港へ迎えに来てくれた友人たち。

【7月21日】

2日目はキルギスとの再会をまずじっくり味わい…というのはその日の朝に思い描いていたプランであり、実際はそういかなかった。午前中の1時間ほど散策した後、最初に必要な手続きへ取り掛かった。まずはSIMカード。留学中のものが残っていたため、それを流用した。次に拠点となるアパートの代金支払い。アパートについては、天理大学へ交換留学中のキルギスの友人の手を借り、事前に吟味し、直接SMSと国際電話を繋いで交渉も行い、6月頃には話をつけてあった。今回は留学ではなく調査が目的であることから、どこにでも出やすく、かつ交通量の多い市内中心部のアパートをレンタルした。

さて事務的な手続きを終えたタイミングで、私のスマートフォンに通知が入った。留学時代にお世話になったビシュケク国立大学の先生からの今日会わないかというお誘いで、なんでもその翌日からアゼルバイジャンへ旅行するから今日しか会う機会がないとのことだった。もちろんOKをし、バスで15分ほどの大型ショッピングセンターへ向かった。

ただ土産を渡して談笑しただけでなく、最初の聞き取り調査も行った。本来、インタビュー活動はもう少しあとに始める予定だったが、この機会を逃すわけにはいかない。内容としては、大きく分けると「渋滞問題への大まかな認識」「渋滞によって経験した問題」「どんな解決策を求めたいか？」という3点である。特にこの先生は筆者の周りでは貴重な、車を運転している方であったため非常に現実的な意見であった。まず挙げたのは「交通事故の危険性」である。ビシュケクはそもそも車の運転が荒く、道路の状態も悪い。そこに交通渋滞が加わると、事故の危険性も上がることから運転に不安を感じるとの話だった。その解決方法について聞くと、「人の流れを分散させて欲しい」とのことだった。中心部へ人の流れが集中しているので、施設の移動や都市開発などの意見を挙げられた一方、主に財政面を理由に、現実的な話ではないと悲観的な見方も示された。

【7月22日】

この日は隣町のカントへ向かった。目的は乗合バス（：マルシュルートカ）の利用動向の視察である。ビシュケク市内における主な公共交通機関の一つが乗合バスだった。しかし、私の留学中であった昨年末から市内の乗合バスを普通のバスに置き換える動きが始まっていた。ビシュケク市の交通・道路開発部門の責任者によれば、交通インフラの最適化を目的としている。具体的には公共交通への車線割り当てを行うことで渋滞時の移動をスムーズにすること、一律バスにすることでお金の流れを交通局へ一元化することが挙げている。この動き、カザフスタンのアルマトイやウズベキスタンのタシュケントでは既に完了しており、追従した訳である。

今回4か月ぶりにやってきたビシュケクで驚いた点が、この乗合バスが全く見られなくなったことだ。公共交通はバスと路面バスのみ、留学中によく目にした乗合バスが跡形もなく消えていたことはなかなかインパクトのある光景であった。では、その置き換えられた乗合バスはどうなったのか？という疑問をこの目で確かめるべく、カントへ視察に向か

った。

先に結論を述べてしまうと、乗合バスはビシュケク市外へと移され、主に他都市への移動手段として活用されている。これもカザフスタンやウズベキスタンの動きをなぞったものである。日本でも、奈良や兵庫から大阪へ通勤・通学する人が多くいるように、このビシュケクでも市外から市内への移動の需要は大きい。実際に乗車してみても、その年齢層は仕事帰りの人から買い物帰りの主婦まで様々で、どの時間でも高頻度で発車していた。

乗合バスは乗車率 100%になった時点で発車するシステム。ビシュケクからカントまでは 30 分ほどで、上下左右に揺られながら、山と自然を望むキルギスらしい車窓が印象的だった。

正直なところ、乗合バスに乗るのが目的だったので、カントそのものの目的は特に考えていなかった。天理大学に交換留学中のキルギスの友人の 1 人がカント出身なので、彼女に話を聞いて、街で最も大きな公園に出向き、そのあとはサッカーの試合を観戦するなど、物見遊山してビシュケクへ戻った。



乗合バスとその内部

【7月23日】

この日は友人 3 名に対してインタビュー調査を行った。まず、最初の 2 人は、留学中にもっともよく交流したクラスの学生たちである。余談であるが、私が今回インタビューや交流を行った学生や先生は、全員がビシュケク国立大学日本語学科の所属である。留学中に大学の日本語クラスにアシスタントとして積極的に参加しており、そのような経緯から向こうの学生とは今でも仲良くさせてもらっている。

さて、2 人へのインタビューは彼女たちのアルバイト先で行われた。日本だとにわかに信じがたい話であるが、他の学生とも話した限り、勤務中に友人を呼んで喋るというのは、過度でなければ無礼にはあたらないらしい。会場を指定したのは先方である。場所が場所だけに若干面食らってしまったが、質問することは変わらない。学生たちの視点に立つと、通学の経験が切り口となる場合が多かった。「渋滞に巻き込まれて授業に遅刻し

た」などだ。実際、筆者の留学中もそれを理由に、あるいは口実に遅刻してくる学生を目にする機会は少なくなかった。特に大学は大通りに面しているので、ラッシュ時には高確率で渋滞に巻き込まれる。この話題は別の学生とも話したため、その際に取り扱う。

もう1人は私の留学開始直後からチューターのような役割をしてくれた学生だ。彼は日本への留学経験もあり、私がキルギス人に対してロシア語ではなく、日本語でコミュニケーションを取る貴重な機会である。彼は日本の交通の動きを理解しているので、比較した意見を聞かせてくれると同時に、終始キルギスに対して悲観的な見方だったのが印象的だった。彼が話していたのは「公共交通の拡充」である。日本の大規模から中規模の都市では電車やバスなど、移動の手段やルートが複数ある一方、ビシュケクは手段もルートも限られる。物理的な拡張が難しければ、公共交通の利用を促すなど、日本を見習うべきだと話してくれた。例えば、日本で言う「ICOCA」や「SUICA」のようなICカードの導入である。キルギスにもそうしたカードはあるが、使用できるのはビシュケク市内のみ、市民以外人間は購入できない。ビシュケク市外でも日本のような動きができれば、公共交通の利用促進や人の流れを市外へ移すことにも繋がる。しかし、彼の結論としては、それを実現するような財的リソースも人的リソースも不足しており、今のような状況が続くだろうと話した。



市内の様子

【7月24日】

キルギス到着後からどころか、7月中ずっと休む間もなく東奔西走していたので、この日は一息つくことにした。午前中は個人的なご縁から、キルギスサッカー協会で JICA のボランティアをされている日本人の方と会食させて頂く機会を設けて頂いた。私も将来的にはロシア語圏で働くことを目標としているので、どんな取り組みをされているのか、どんなことが期待されているのかなど、様々なことをお尋ねした。これについては、翌日に職場をお尋ねしたため、その際に詳細を書くこととする。

午後は、留学中によく訪れていた場所へ再訪した。例えば、大学からかつて私が住んでいた学生寮までの通学路を歩いた。あの時と違う点といえば、季節が夏である点であろう。キルギスの夏も日本と同様に、気温が 35℃前後と暑い。しかし湿気はなく、さらに夕刻を過ぎれば 20℃台まで気温が下がるのでそこまで問題はない。個人的には日本の暑さの方がよほど堪えた。

また留学時からのもう一つの変化と言え、家にテレビがあることだ。学生寮にはテレビがなく（WIFI もなかった）、現地のメディアに触れる機会は自発的に作る必要があった。しかし、今回はテレビをつけっぱなしにしておくだけで勝手に情報が入るので、とても勉強になった。主に視聴したのはロシア国営テレビ。内容についてはウクライナやプーチン大統領についての話題だけで7割ぐらいまで達していた印象で、まあこれはこれで貴重な機会だった。



筆者の留学先だった、ビシュケク国立大学。

【7月25日】

午前中は前日にお会いした JICA ボランティアの日本人の方のお誘いで、キルギスサッカー協会を見学させて頂いた。ただ見学だけでなく、日本人ボランティアとして見たキルギスという国の課題などについても伺った。

この方はサッカーの現場のコーチをされていると同時に、国が主導しているキルギスサッカーの将来計画への助言役という立ち位置でもいらっしゃる。交通渋滞も、このサッカーと同様に、国の将来計画に基づいて取り組む問題だ。少し強引ではあるが、キルギスという国が主導する計画で起こる良い点と悪い点を、実際の現場に居られる方に聞いてみた。

まず良い点について挙げられていたのは、「スピード感」である。キルギスでの意思決定はトップダウンで決まることが多く、その分いざ決まってしまうと突貫工事（それはそれで不安にはなるが）で終わらせてしまう。実際、筆者の見学当時は完成度3割だった新しいサッカーコートはその1か月半後には完成していたのである。

さて、懸念点として挙げられるのはその完成させた施設の活用法である。このサッカー施設について、作るまでは良かったものの、それをどう活かすのかという計画が乏しいということをその方は仰っていた。これは交通問題についても共通しており、新たなシステムを導入しても、現場でそれが実行されないという問題がある。昨年9月、ビシュケクではバス乗車の現金払いが廃止されたが、それ以降も現場では運転手の裁量で現金払いでしてしまうという事象が発生していた。結局これについては、料金を値上げした上での現金払い復活という形で幕引きした。

やはりこうした問題は、国主導の整備ではつきものということらしい。これはあくまでも肌感覚的な感想に過ぎないが、問題解決に一役買うのは、このボランティアの方のような外国人なのかなと感じた。外の知識を持ち合わせた人間が加わることで、停滞するような話を前に進めることができるのではないかと考えた。

私の交通問題だけでなく、日本人が異国の地で何ができるかを考える契機になった1日であった。



筆者とキルギスサッカー協会。普段は一般開放されていないらしい。

【7月26日】

この日から2日間は、交通写真を収集することに主眼を置いた。具体的には、ラッシュ時や渋滞中のビシュケクを写真に収めるという作業である。幸いと言っていいのかは分からないが、この夏のビシュケクはかなり酷く渋滞が起きていたので、写真を撮るのは極めて容易なことであった。

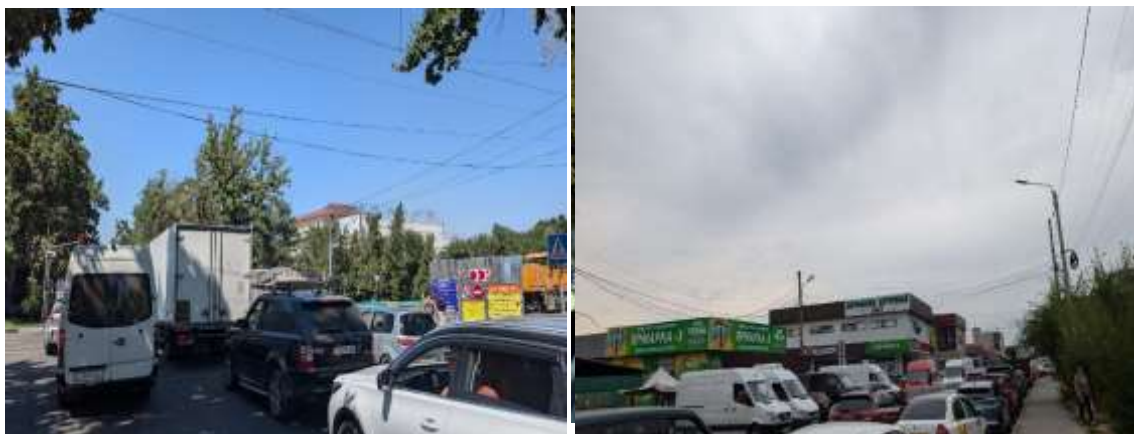
今夏のビシュケクの大きな特徴だったことは、道路の補修工事がそこら中で行われていたことである。ビシュケクの道路状況はお世辞にも良いとは言えず、凸凹とした箇所も少なくない。一連の渋滞問題解決のために上述したような工事が行われたのである。

しかし、これらの工事の際に問題となったのが、事前通告もなく突然道路が補修のために封鎖され、利用者が混乱に陥り、その結果大渋滞が発生するというものである。この問題は至るところで散見され、特に大通りが封鎖されると目も当てられないことになる。実際、筆者も中心部を移動する際は歩いた方が早いと判断し、公共交通は利用しなかった。

これらの工事されている様子、そして大渋滞する様子を写真として残した。因みに知り合いに話を聞くと、補修工事後は道路状況が改善されたという声が多く返ってきた。動きがスムーズになり、走りやすくなったというものだ。これはあくまでも研修後に聞いた話であるため、どこまで信頼性があるのかは正直分からないが、市民の間では一定の評価が得られたという印象を受けた。

夕方は近所のケバブ屋にて、学生へのインタビューを行った。彼らも留学中に世話になった友人たちだ。彼らは、通学という観点から話してくれた。先述の通り、大学は大通りに面していることから、通学時に高確率で渋滞に巻き込まれる。彼らは歩行者側の意見として、道路の横断が困難という点を挙げていた。渋滞時には手動の交通整理員が信号機の役割を果たしているが、自動車が優先されるために渡るタイミングを見つけにくいとのことだった。渋滞による副次的な問題と言える。

余談ではあるが、筆者は友人たちのために大量の日本土産を持ってきた。彼らにも用意した訳であるが、ビシュケク中を土産持参で飛び回っていた姿を「個人 Amazon みたいだ」と評された。言い得て妙である。



渋滞するビシュケク。左の写真の後ろの道路は工事中。

【7月27日】

交通写真収集2日目である。前日夜にはパリオリンピックの開会式を視聴。2016年のリオデジャネイロ大会はモスクワで、2021年の東京大会は大阪で、そして今回はビシュケクと、毎度開会式を違う国から見ていることに気付き、2028年のロサンゼルス大会はどこで見ているのだろうかなどとボンヤリ考えた。

さて、本題の交通写真について。基本的には前日と同じ作業で、ラッシュ時や渋滞中のビシュケクを写真に収めるのが主だった。前日は大通りの写真を集めたが、ビシュケクの端部の写真、映像資料、車内の写真を記録に収めることにした。

乗合バスがバスへ置き換わりつつあることは既に述べた通りであるが、今回は乗合バスだけが乗り入れていたような場所もバスが進んでいったのは変化を感じた。道中には工事中の新大統領官邸を目にすることができた。中心部から離れ、現在進行形で開発中の土地にポツリと立つ宇宙船のような建物は、何ともアンバランスだった。現在の国会議事堂は「国民との壁を取り払う」という名目で壁は取り払われているのだが、新大統領官邸は巨大な壁に隔たれていた。

映像資料や車内の様子というところ、こちらも筆者の収めたいものをうまく収められた。まさしく絵に描いたような混雑である。映像を見ると、中古車比率の高さが目に付く。カザフスタンのアルマトイやウズベキスタンのタシュケントと比較すると、なお感じられたポイントである。キルギスは欧州と同様に左ハンドルの車が標準で、安全性の観点から右ハンドルの車（つまり日本車）は禁止された。しかし、既に日本車が普及しきったあとなので結局は形骸化してしまったらしく、走りゆく車やタクシーは日本車もたくさんある。日本人としては目にすると安心するものだが、キルギスにおける法整備と実行力という課題を如実に表しているのは確かだ。

因みにこれらの日本中古車は主にロシアナンバーで、ロシアから輸入されてきた車だ。しかし2022年のロシアによるウクライナ侵攻後は、日露間の貿易が止まったことで、その輸入ルートはアルメニアに移ったらしい。今キルギスで目にする日本車でアルメニアナンバーの車は、侵攻後にどういうルートかアルメニアまで回って辿り着いたもの、さながら大陸浪人である。

午後は留学時代にたくさんお世話になったビシュケク国立大学の日本人の先生とお会いした。インタビュー、私の友人たちの話題、私自身の進路相談まで話題は多岐に及んだ。異国における日本人というのは心強い存在で、今回の卒業論文を書き進める上でも、日本キルギス両方の声を知る人はとても貴重だ。先生から日本人コミュニティにもアクセスできた。こうした人を繋ぐ役割は、私自身が意識し、憧れるものになった。

【7月28日】

この日に向かった先はキルギス国立歴史博物館である。内容を説明する前に、少し背景情報を加えなければならない。

実地調査の目標のうち、最後に残ったのが「図書館、博物館、交通資料館、あるいは行政機関において、関係文献や関係文書を閲覧・収集する」である。しかし、結論から言って、この目標については不完全燃焼に終わった。というのも、閲覧許可が下りるのに時間を要しそうだった上に、夏休みシーズンと駄々被りして施設そのものが休館していたからである。実を言うと、研修を7月に前倒しせざるを得なくなった（当初は9月の予定だったが、こちらのやむを得ない事情により変更。）時点で、こうなる可能性は頭に入れてあった。その場合はプランBとして、交通に限定せず諸情報を収集することになっていた。という訳で、前置きが長くなってしまったが、全般的な情報を集めるべくこの博物館へ足を運んだ。

キルギス歴史国立博物館を訪れるのは3度目のはずだ。ここでは主に石器時代から現代までの様々な年代の展示物が並ぶ。例えばキルギスに暮らす様々な民族のルーツを大きな図で表したものや、遊牧民にまつわる展示（ゲルや狩猟道具など）からは中央アジア、キルギスらしさを感じることができる。

筆者のお目当ては、ソビエト時代から近代にかけての展示である。正直なところ、留学中に大体の写真は撮ってあったので、真新しいもの自体はなかったのだが、今回の論文の資料という視点からもう一度情報を洗いなおした。筆者の調査に関するものは、ソ連時代の公共交通整備だ。やはり都市計画の観点ではソ連時代の計画に因るところが大きく、こうした街の作りは渋滞問題とも密接に関わる。この点から、関係資料を写真に収めた。

ソ連時代の資料は、ロシア語学習者にとって教科書で見たようなものがごまんと展示されている。そんな背景もあり、こうした場所は何度訪れても探求心をくすぐられる場所だ。最後に、数少ないレーニン像に挨拶をしてこの日の行程を終了した。



国立歴史博物館にて。ソビエト時代の資料も豊富だ。

【7月29日】

キルギス滞在も残すところ3日。あらかたの資料収集は完了したので、見えそうな資料を追加で探し、日本の方々へ向けたお土産購入に時間を費やした。

出向いた先は、ビシュケクで最も賑わいを見せる場所と言っても過言ではない市場、オシュバザールだ。シルクロードとして発展した中央アジア地域においては、市場は商業の拠点として重要な役割を各地で担ってきた。現在も食べ物から日用品、果てはマニアックな軍事用品まで何でも見つけることができる。値段交渉は自分でする必要があることから、店からも客からも「圧」を感じられるまさに中央アジアらしい場所だ。この雑多さと熱気、ディーブさから、大阪人の筆者は鶴橋を思い出したりもした。

値段交渉は同伴してくれた友人に助けてもらい、大学の方へのお土産から友人へ向けた珍品まで軒並み揃えることができた。

実はこのオシュバザールは交通と大きく関係あり、中心部に位置しているかつ利用者が極めて多いため、渋滞を引き起こす一つの要因になっていた。これを受けて、郊外の別の場所へ移転することがすでに決定している。利便性の観点から、住民は反対の声を挙げている。筆者としては、ビシュケクの主要な施設を郊外に移すのも一つと考えているのだが、現状は建物だけ移して利用者は置いてきぼりになりそうという危惧を今回のバザール訪問で抱いたのだった。



オシュバザール。この人だかりこそ大きな魅力である。

【7月30日】

翌日にはウズベキスタンへ移動するため、この日が実質的にはキルギスでの最後の活動日だった。キルギスでの活動総括、そしてお世話になった方々へ挨拶回りに出向いた。

総括については、本報告書の終わりに書くため、ここでは割愛する。キルギスでの活動で感じたのは、人と繋がりを持つことの重要性だ。私は留学を終える際、まるで翌日も来るかのようにしてキルギスを去ったが、今回友人たちはまるで昨日から私が居たかのように迎えてくれた。これはただ心の支えになっただけでなく、研修中も大いに活きた。

また、留学期間が7か月と少なかったことを個人的には惜しんでいたのですが、今夏の訪問は経験したことのないキルギスの夏を知り、留学中に拾えなかった部分も少しは補うことができたように思う。懐かしい顔、懐かしい場所に会うことで自分の原点に立ち返り、その上で次の繋がりや勉強に進めた、これこそが一番の収穫だっただろう。実り多き、自分にできるベストの滞在であった。



出発前夜、留学中からよくご飯を食べに行ったショッピングモールへ。

【7月31日】

ビシュケク最後の朝、午前中ギリギリまで友人と散歩し、最後まで様々なことを語った。研修の計画上致し方ないとはいえ、やはりもっと居たかったという念が浮かぶ。

そうして後ろ髪を引かれながら、15時ごろにはビシュケクのマナス空港に着いた。最後も友人が見送りに来てくれた。前回キルギスを去った際は、名残惜しいような実感がないような不思議な気持ちだったが、今回は留学ではなく研修で来たからか、それとも必ずまた会えるという確信があったからか、晴れやかな気持ちで別れを告げた。

さて、ここから向かう先は隣国のウズベキスタン共和国の首都タシュケントである。ルートとしては、ウズベキスタン航空で1時間20分のフライトだ。因みに、キルギスとウズベキスタン間の移動でポピュラーなのは夜行バスを使った陸路での移動だ。飛行機よりも安価なので、バスを選択する人も多い。筆者も値段はもちろん、陸路の方が単純にロマンを感じたのでこちらを選択したかったが、スーツケース2つ抱えた状態では賢明ではないと判断し、大人しく飛行機に乗った。

フライトについて、様々な印象的な出来事があった。まず驚いたのは、搭乗者の6割から7割は韓国人だったことだ。恐らくツアー客と思われるが、筆者の席の周りには韓国人のマダムの方々に包囲される格好となった。ソウルから中央アジア各都市への直行便は高頻度で就航しているので、アクセスの容易さも関係しているのだろうかなどと邪推した。

そんなこんなで、ウズベキスタンの国旗が描かれた飛行機は離陸の刻を迎えた。機内安全放送はウズベク語版のあとで英語版が流れる。筆者の知っているウズベク語は「こんにちは」くらいなので、英語版の放送を待った。すると、英語の放送が始まってから、ものの20秒ぐらいだっただろうか。飛行機は「ドドド」という音を上げ始め、なんとそのまま安全放送中に離陸してしまったのだ。シートベルト着用方法が流れる頃には、既に高度何万フィートである。その他にもなぜか酸素マスクのヒモが垂れているなど、ツッコミどころ満載だった。

随分と臨場感ある時間を経て、予定より30分早い19時前に飛行機はタシュケントに着陸した。過去に国外へ訪れた際は家族や友人、先生が同伴するか迎えに来てくれたが、今回は初めて完全に1人でのスタートだった。この日に行ったことと言えばSIMカードの購入、空港からホテルへのタクシー移動、ホテルのチェックインだけで難しいことはなかったが、空港の動線が複雑だったこと、怒涛のタクシーの客引きに手間取り、単純に疲れた。この辺りは留学初日も同じような感じだったので、少し懐かしくもなった。

今回宿泊するホテルは「ホテル ウズベキスタン」。ソビエト時代の1974年に開業した、威光と重厚感が溢れるソビエトデザインのホテルだ。筆者はこのホテルのデザインがとても好きで、ウズベキスタンに行く際は訪れたいと前々から思っていた。ところが日も暮れた21:00過ぎに到着してみると、あの厳かなデザインはウズベキスタン国旗のド派手なプロジェクションマッピングによって完全にかき消されており、5秒ほどその場で立ち尽くしてしまった。

このエピソードを始め、国旗が街のあちこちで目に付くことにまず気づいた。その他にも過去に訪れたキルギスやロシアとは雰囲気が異なるというのはすぐに勘づいたが、大仕事で疲れていたのも、近所のフードコートでタピオカを飲んで一日を終えた。



ウズベキスタン航空。離陸後の機内安全放送、なぜかぶら下がる酸素マスクのヒモ。



ホテルウズベキスタン。昼と夜では全く別の顔だ。

【8月1日】

ウズベキスタンでの活動1日目は、まずタシュケントに慣れることに時間を費やした。

まず感じたこと、それはロシア語をほぼ目にしないということである。同じ中央アジアでも、キルギスやカザフスタンの大都市ではキルギス語やカザフ語だけでなくロシア語での会話、あるいは広告も多く目に入る。一方、タシュケントでの日常会話はほぼウズベク語で、広告や標識についても同様だった。ロシア語が通じないという訳でなく、こちらがロシア語を話せば大抵の人は理解してくれたので問題はなかったのだが、ただ単純に使われていないのである。

もう一つの言語に関連した問題というと、文字である。というのも、キルギス語やカザフ語はロシア語と同様にキリル文字なので、意味は分からずともそれなりに読めたのだが、ウズベク語はラテン文字で表記するので筆者には読めないのである。ウズベク語もキルギス語もカザフ語も同じチュルク語族で、口語は互いに意思疎通可能だ。文字はラテン文字表記だったが、ソ連成立後はロシア語同様にキリル文字で表記されるようになった。その後の連邦解体後に、ウズベキスタンは元々のラテン文字表記を復活させたという経緯がある。このような言語的な部分での違いは、ロシア語学習者として強く感じた。

1時間ほどホテル周辺を散策したあと、地下鉄に乗車した。旧ソ連圏の地下鉄は豪華絢爛、美術館を思わせるような駅が大きな特徴である。筆者は幼少期から、父方の家族が暮らすロシアのモスクワを行き来するうちに、その地下鉄の魅力にすっかり惚れ込んでしまった。タシュケント地下鉄もソビエト時代に開業しており、モスクワ同様に美しい駅ばかりだ。それを知っていたので、筆者はこの訪問を心待ちにしていた。結論から言って、私の期待をはるかに超えていた。駅は勿論のこと、冷房もなくやかましい音で走る車両たちも現役で頑張っていた。筆者は感動のあまり、自然と満面の笑みを浮かべてしまった。後々の実地調査でも地下鉄のことは多く扱う。

街の規模を測るために訪れたのは、タシュケントシティという巨大なビジネスセンターである。中央アジア随一のショッピングモール、ヒルトンなどの高級ホテルや高級マ

ンションの並ぶ、国を挙げて整備された場所だ。タシュケントは古い住宅街や街並みを公園や高級マンションに作り替える都市開発を進めている。大きく変わりゆくこの街の象徴的な場所を、まずは一目見ておきたかった。大理石と日本でも見られるような店の数々、巨大な芝生の並ぶ公園、夜に上がる爆音の音楽と噴水、かなりの情報量に眩暈がした。



タシュケントシティのショッピングセンター。大きいが昼間は閑散。

午後からは交通調査の第一弾として、タシュケント地下鉄1号線と2号線と4号線の全区間を乗車して、利用状況の把握に入った。乗車方法はクレジットカードを改札機にタッチするか、窓口で購入するかで2択で、値段は一律2500スム、日本円にしてわずか25円である。日本の鉄道はタッチ決済での入場が普及しておらず、この点は素直に羨ましかった。1号線は開業当初から中心部を繋ぐ路線である。利用者はどの時間でも一定数居て、ラッシュ時には足の踏み場もなかった。次に4号線へ乗車した。この路線は独立30周年を記念して2020年に開業した新しい路線で、将来的には環状線となる計画だ。実は、この線は地下鉄を名乗りながら全区間が地上を走っている。中心よりは郊外を走っており、端まで住宅や商業施設がたくさん並ぶのを見ると、タシュケントの街の大きさを実感する。正直これと言った面白みに欠けたので、駅で降車はせずそのまま乗り通した。最後は2号線である。1984年に開業したこの路線も、タシュケントの主要な場所を通っている重要路線だ。特に観光ガイドの表紙でよく使われるナヴォイ駅もこの線で、1号線との乗換駅で混んでいるところに観光客も加わりなかなかごった返していた。初日でいきなり地下鉄3路線と上々のスタートを切った。



地下鉄1号線のナヴォイ駅。ラッシュ時には通勤客と観光客でごった返す。



地下鉄2号線のパフタコール駅。昔は駅構内の撮影などご法度だった。

【8月2日】

パリオリンピックの中継はウズベキスタンでも連日行われていた。日本では柔道の阿部詩選手が初戦で敗退して号泣したのが話題になっていたが、実はその対戦相手はウズベキスタンの選手だった。その選手は阿部選手を下しただけではなく、その後金メダルを獲得したことで国民的なニュースになっており、ホテルのテレビでは阿部選手が投げられる映像が延々と流れていた。日本国民としては、何とも言えない気分である。

さてそんな日本との関りについて、この日はタシュケントの日本人抑留者墓地を訪問した。第二次世界大戦後に多くの日本人がソビエト連邦へと連行され、強制労働の末に命を落とした「シベリア抑留」。実際にはシベリアだけでなく、カザフスタンやウズベキスタンにも日本人が連行されている。留学中の1月に訪問したカザフスタンのアルマトイに続き、タシケントでも手を合わせに参った。

ウズベキスタンには約23000人の方が連行され、そのうち800名以上の方が命を落としている。タシケント、アンディジャン、ベガバード、チルチク、アングレン、フェルガナの6カ所で、学校や川、建物やその工事など様々な労働に従事した。当初ウズベキスタンには16000人が連行されたが、厳しい環境のシベリアと比べて当地の方がノルマ達成しやすいと当局が判断し、その人数が2万人まで上がったという話もある。

アクセスについて、墓地はヤッカサライモスクの敷地内にある。ここで注意が必要なのは、地元の道案内アプリに従うと全く関係のない日本庭園に連れていかれることである。ロシアや中央アジアでは「2GIS」という道案内アプリが一般的で、グーグルマップはあまり見かけない。筆者もこの「2GIS」を使っており、そこで検索をかけた結果、場所も全く違う日本庭園だった訳だ。最も、日本大使館も絡んでいるらしい日本庭園の再現度は高く、ツツコミどころと言えば、池のマガモの群れのなかにガタイの良いガチョウが鎮座していたぐらいだった。

さて、一時間遠回りした格好になったが、墓地に辿り着いた。印象的だったのは、日本人墓地がとても綺麗に整備されていたことだった。アルマトイの墓地はあまり整備されておらず、筆者はそこで野良犬に追いかけられた強いトラウマがある。身構えていた分、拍子抜けした。ウズベキスタン政府がお金を出したという背景もあるそうだ。

墓地以外にも特筆すべきは、抑留者についての博物館があったことである。日本人に強い関心を持っていた民間の方が私財を投じて設立されたそうで、その方の娘さんが達者な日本語で案内してくれた。この次の週にミルジョエフ大統領と日本大使が来るらしく、それに向けた改修工事の最中だったが、各地から集められた資料は、私にとってとても大きな学びになった。

最後に訪れたのはナヴォイ劇場。ウズベキスタンを代表する、オペラとバレエが行われる劇場だ。この劇場とその通りは、まさに日本人が建設に携わった。「日本人たちによって立てられた」という石碑もある。アルマトイに行った時にも感じたが、このような立派な建物が現代まで大切に使われ続けている嬉しさ、しかしその厳しい背景への悲

しさ、両方の感情がある。終戦の月、お盆の月でもあるこの時期に訪れられたことは意義深かった。



抑留者墓地。
88名の日本人が今もここで眠る。



工事中の抑留者博物館内。筆者はこの後、
現地人の労働者と誤認された。



ナヴォイ劇場。右側には日本語で「1945年から1946年にかけて極東から強制移送された数百名の日本国民が、このアリシェル・ナヴォイー名称劇場の建設に参加し、その完成に貢献した。」とある。



さて、夕方には友人を出迎えにまた空港へ向かった。彼は留学時代に知り合ったキルギス人の友人で、今春からは東京で暮らしている。彼は夏休みに日本からキルギスへ一時帰国する道中で1日タシュケントに滞在したのだが、これが偶然にも私のタシュケント滞在中と重なったのだ。筆者はウズベキスタンに知り合いがいなかったため、一人であちこち回っていた。特に寂しさなどを感じることもなかったのだが、それでも近しい人間に会えたのはとても心強かった。

夜は友人と共に、先述したタシュケントシティを訪れた。ウズベキスタンはナショナリズムが強いと研修中は常々思っていたのだが、タシュケントシティ中がウズベキスタン国旗で装飾されていたのには腰を抜かした。ただ、本家であるモスクワシティと比べると、空きテナントが目立ち、施設の整備が先行して人が追い付いていないという印象を持った。友人も、東京やアルマトイで見られるような働く人特有の熱気が感じられず、どこか空虚だと話していた。

非常に多くのタスクをこなした2日目は、0時付近までタシュケントを友人と散策して幕を閉じた。



ウズベキスタン国旗だらけのタシュケントシティ。

【8月3日】

友人は15時半の便でビシュケクへ飛ぶことになっていたのですが、それまでは彼と行動を共にした。まず朝から向かった先は、チョルスーバザールだ。タシュケントで最大のバザールである。ここでは物価の把握と、日本に向けた土産の購入に時間を充てた。こうしたバザールでは値段交渉を要するが、外国人である筆者より交渉慣れした現地人（キルギスもウズベキスタンも勝手は同じだ。）同伴の方が有利と判断し、友人の到着を待っていた。

店からも客からも「圧」を感じられ、中央アジアを肌で感じた。ただこのバザールでやりづらかったのは、値段の表記がなかったことだ。ビシュケクのバザールでは表記された値段を基に値切るのだが、その表記がないということは自分で値段を聞く必要が出てくるのである。つまりこちらが日本人と分かれば、高額に吹っ掛けてくる可能性があるということだ。しかし幸いにも、友人と「二人ともキルギスから遊びに来た」という設定を事前に示し合わせていたので、事なきを得た。ウズベキスタンの国産品である美しい皿を購入した。



チョルスーバザール。ここはほんの一角。

その後、またタシュケントシティ近辺を散策した。タシュケントは日中40℃付近まで

気温が上昇し、屋外を歩けば直射日光に容赦なく晒される。しかしビシュケク同様に湿気はなく、夕頃まで待てば涼しくなる。実際、タシュケント市民は17時を過ぎるとわらわらと外に出てくるようで、我々のようにこんな真っ昼間に散策している人は少数派だった。

友人を見送るべく3日連続で空港へ向かった。筆者もつい1週間前はビシュケクに居たものの、彼がこれからそのビシュケクへ向けて飛び立つのは不思議な感情も、羨ましい感情も、どちらも感じた。日本での早い再会を約束し、彼を見送った。

一抹の寂しさを覚えつつ、また調査へ戻った。向かった先は地下鉄である。タシュケント地下鉄3号線が私にはまだ残っていた。1号線、2号線、4号線と同様に全区間を乗車して、利用状況の把握に入った。

3号線は2001年に開業した路線である。1号線や2号線と比較すると、中心部の主要な区間を走っている訳ではないので、乗車率はこの2路線ほどではなかった。ただ最後の2駅は最近になって開業した新駅で、こちらも装飾からお金がかけられているのが見てとれた。こうした点から、ウズベキスタンもソ連時代同様に、地下鉄を威信発信の手段として活用しているのが分かる。

なお、ここで筆者は現地人と間違えられて年配の男性にウズベク語で話しかけられた。ウズベク語が分からないので狼狽したが、駅名の「ユヌスラジャヴィ」と数字の「1」だけ聞き取れた。ユヌスラジャヴィ駅は1号線と乗り入れており、そこから「1号線に乗るにはユヌスラジャヴィで降りたらいいのか？」と尋ねられたことが理解できた。大丈夫とロシア語で請け合い、男性にも感謝された。タシュケント地下鉄のだいたいの路線図を頭に入れてあったからこそできた、自画自賛のファインプレーである。

我ながら随分とタシュケントに順応したと感じられた1日だった。



地下鉄3号線チュルキストン駅。シルクロードの国々が壁画で紹介される美しい駅だ。

【8月4日】

タシュケント滞在も残すところあと2日、調査の写真や記録収集に時間を割いた。行ったことは博物館への訪問である。3つの博物館を訪問した。

まず訪れたのはタシュケント鉄道博物館である。交通に関する資料はここにあると思い、訪れた訳である。実際は鉄道の展示が完全にメインだったが、鉄道発展の歴史から交

通整備がいかに進んだのかを知ることができた。個人的にはモスクワ鉄道博物館のように大規模なものを期待していた分肩透かしだったが、それでもある程度の収穫は持ち帰ることができた。



タシュケント鉄道博物館。

2つ目の博物館へ移る前に、ウズベキスタンらしいイスラム建築を見学したいと思い、訪れたのはハズラティ・イマーム・モスクだ。16世紀に開かれたと言われ、大規模なモスクだ。モスクやマドラサ（神学校）などが一箇所にまとまっているだけでなく、再開発の進むタシュケントでは貴重な旧市街地まである。内部も見学したが、礼拝が終わったあとだったので閑散としていた。その青いモスクには吸い込まれるような神秘性を感じたが、土産屋を覗くと凄まじい観光地価格で、挙句押し売りの少年までたかってきて現実に引き戻されたのだった。



ハズラティ・イマーム・モスク

2つ目に訪れたのはイスラム・カリモフ博物館だ。ここは2016年に急逝したイスラム・カリモフ初代大統領にまつわるものが展示されている。研修中に偶然見かけた博物館で、建国当初の資料を見られるかもしれない（当初行く予定だった国立博物館が閉まっていた）と思い、立ち寄ることにした。まず敷地に入ると、巨大なカリモフ大統領の銅像と、博物館に改装された、白い大統領官邸が出迎えてくれる。「こんなすごいところに入れる

のか」と驚きつつドアを回すが、開かない。近くの警備員に聞くと、この宮殿は入場できず、そこを 50m 先にいった小さなホールに連れていかれ、そこが本展示らしかった。実にややこしい。

博物館では、私の期待していたような資料はなく、ひたすらカリモフ氏についての紹介が続いた。まず前半に案内されたのはカリモフ氏の生前の写真や映像コーナー。カリモフ氏の幼少期の写真や、政治家として現地指導している写真が展示されていた。そして後半は、カリモフ氏が描かれた絵画や彫刻などアート作品が展示されていた。見渡す限り、辺り一面に 50 点は優に超えるカリモフ氏が目に入る。しかも作品が巨大な胸像だったり、ある時は宇宙と交信し、ある時は虎や鷹を背景に思案している巨大な絵画だったりするので、意味はさておき凄まじいスケールだった。

因みに筆者の訪問時だけだったのかは分からないが、訪問者が誰も居なかった。開館は 17 時までだが、15 時に訪れた際は筆者の訪問を受けて電気をつけ始めたようだった。客は当然ながら私 1 人、入館の際はわざわざ入口の 30m 前からガイドの女性私が私を出迎え、突然ガイドし始めたかと思えば突然どこかへ消え、そのあとは筆者が写真を撮るたびにメモをしており（撮影許可は確認済みだった）、最後はカリモフ氏のカレンダーをプレゼントされた。研修的な成果は微妙だったものの、話のタネとしてはこの上ない、何とも不思議な時間だった。



巨大なカリモフ像と筆者。館内は辺り 1 面がカリモフだらけ。

最後に訪れたのはアミール・ティムール博物館だ。ティムール朝の開祖であるティムールやティムール朝の歴史に関する展示がなされている。歴史は本分でないためここではあまり触れられないが、このティムールは中世アジアを代表する軍事的天才で、今のウズベキスタンを含む中央アジアから西アジアにかけて、かつてのモンゴル帝国の半分に匹敵する帝国を建設した将軍だ。ウズベキスタンを知る上で欠かせない存在である。建築から歴史資料まで、様々な資料が展示されており、帝国を築いた都市設計についても記されていた。こうした建築などは主にサマルカンドに残っているため、そちらも照らし合わせて確

認する必要があるように思えた。

研修に関する全ての項目はこれにて達成できた。運のような要素も味方につけて、完走できたことを喜びつつ、これにて旅が終わってしまうと思うと残念でならなかった。



アミール・ティムール博物館。

【8月5日】

タシュケント最終日だ。帰国のフライトは22時だったため、ウズベキスタンでの総括と、最後の予備資料収集に時間を充てることにした。ホテルは12時でチェックアウトだったので、一度空港へ出向いて2つのスーツケースを預けた後、市内へ駆け出した。

まずは腹ごしらえするべく、向かった先は「中央アジアプロフセンター」だ。ここでは中央アジア名物のプロフを頂ける。観光ナイズされているものの、360度どこを見渡しても同時多発的にプロフを作っているのは壮観だった。

さて、その後は「タシュケントテレビタワー」に登った。上から見た都市写真を収めるためである。ちょうど渋滞している時間と当たった。やはり、タシュケントは大きな街なので、上から見ても逃げ道をどこかで見つけれられるのは大きな利点に思えた。

最後は思い出作りにもう一度地下鉄に乗車した。ブニョドコル駅で下車し、降りてすぐの広場で大きなウズベキスタン国旗を見た。もうすっかり見慣れた国旗に別れを告げ、空港へのバスに乗った。そうして預けていたスーツケースを回収した後、アジアナ航空OZ574便に搭乗し、帰国の途に就いたのだった。



上空から見たタシュケント。広い。

【8月6日】

日本時間の朝8時に韓国の仁川空港に着陸した。隣席が偶然にもキルギス人で、彼はアメリカへ留学に行くという。やはりキルギスとは縁がある。彼は初めてロシア語圏から外を出るらしく、仁川空港で彼を案内した。

留学からの往来も含めると、仁川空港を利用するのはこの1年で4度目だったので、時間の使い方もパターン化され、すぐに大阪へ戻るフライトの時間はやって来た。

そしてさらにあっという間に機内での時間も過ぎ、17時過ぎに大阪へ戻ったことを持って、研修は終わりを告げたのだった。

◎成果

本研修の主たる3つの目的についての成果を述べたい。まず総合的に見ると、それぞれ最低限の成果は得られたように思う。ただ、行動記録内でも述べた通り、夏休みシーズンと重なったことで、公的機関が閉まっていたようなケースも多々あったので、その点は悔やまれる。以下は目的別の成果についてだ。

まず1点目、「ラッシュ時の公共交通機関に実際に乗って実情を視察し、写真やビデオで記録する」について。これは大成功だった。今夏のキルギスは突発的な道路工事の影響から、街の至るところで混乱が見られていた。街のキャパシティと人の規模が釣り合っていないというのは、写真で見ると明らかだった。インタビューで得た回答と合わせて確認することで、大きな裏付けにもなったと思う。ウズベキスタンについても、公共交通の制度的な違いや、渋滞への対応についてこの目で確認したことで、知見を得ることができた。

次に2点目、図書館、博物館、交通資料館、あるいは行政機関において、関係文献や関係文書を閲覧・収集する」について。これは課題が残った。先述した通り、キルギス・ウズベキスタンと共に公共施設が開いていないケースが多々あったからだ。しかし、博物館でおおまかな資料を写真に収めることはできたので、最低限の成果は得られたと言える。

最後に3点目、「市内交通の利用者が渋滞をどのように感じているかという感情的な反応と共に、渋滞の原因や解決法についての意見についても、聞き取り調査を行う」について。これはキルギスのみで行った活動であるが、満足した成果を得られた。大人から学生、非常に様々な視点を持って話してくれたことで新たな気づきも多く得られた。

3点の成果を持って、現状の交通渋滞の課題を簡潔に述べるなら、街の規模と人口の規模が釣り合っていないという点である。その解決策の一つは街の主要な施設を中心部から移し、人の流れも移すことであるが、実現性には乏しく具体的な答えはすぐには出てこない。インタビュー調査や資料を見ても、問題は共有されているものの、解決には時間を要するというのは明らかに浮かび上がっていた。

これらの結果を卒業論文に反映させることで、問題解決の一助としたい。

◎おわりに

研修を終えて、まず浮かぶのは天理大学ふるさと会並びに天理大学への感謝の念です。私事ながら、私が天理大学に入学したのはロシアのモスクワへ留学したいからでした。しかし、疫病や戦争によって留学は幾度も頓挫し、一時は学生として国外に出るのを半ば諦めていたほどでした。そんな私が最終的には一度のみならず二度にも渡って国外へ渡航し、キルギスやその他中央アジアの国々に活路を見出すことができたのは、天理大学の交換留学プログラムと天理大学ふるさと会の海外研修制度という素晴らしい制度の存在のおかげに他なりません。改めて心より御礼申し上げます。

本研修を通して、自分は天理大学生として大学の歴史の一端を担っているという自覚を感じられました。そもそも私は、母が天理大学の卒業生であることから、ふるさと会選抜入試を通して入学して来ました。その後も節目でふるさと会の皆さまのお世話になり、不思議な縁を感じておりました。そして最終学年の本研修で、大学を代表して国外へ出るという重みを感じ取ったことで、天理大学 100 年の歴史はこうにして積み重なったのだと初めて理解できました。

私の天理での 4 年など、100 年の歴史に比べれば微々たるものですが、私の経験を還元することで、少しでも恩を返していれば幸いです。

この素晴らしい制度を活用して、これからも多くの学生たちが飛び立つことを心より願ってやみません。末筆ではございますが、こうして天理大学の歴史が深まっていく過程を心より楽しみにしております。



研修中にお世話になった皆さまと。