

## 第四編 ビクトリア湖を見晴るかして

3月末に、ビクトリア湖畔のケニア側要港の町キスム（Kisumu）を訪ねた。早朝のジョモケニアッタ空港を発ったフラミンゴ航空の双発機は一時間弱で雲間を切り裂いたように湖水の上空に出た。太陽の未だ昇りきらない水面と緑の境目には、ホテイアオイ（ハイシ）が群生し、水の色を尚濁ったものになっている。ガイドブックでは、キスムはケニア第3の都市とのことだが、人口は40万人とあった。多民族（Tribe）で構成されているケニアの種族の中ではキクユ（Kikuyu）族（220万人）に継ぐ第二の勢力をもつルオー（Luo）族（150万人以上）の政治経済の中心拠点としても知られていると紹介されていた。首都ナイロビおよびその近郊都市を拠点とするキクユ族と第二の勢力であるキスムのルオー族は、1963年のケニア独立の前後には、キクユ族のジョモケニアッタ（Jomo Kenyatta、後に初代大統領となるが当時は牢獄につながれていた）をルオー族のジャラムギオギンガオデインガ（Jaramogi Oginga Odinga）やカンバ族のトムムボヤ（Tom Mboya、後に暗殺される）が中心となって担ぎ上げ、キクユ、ルオー、カンバ（Kamba）の3大部族の支持を集めて、KANU（ケニア＝アフリカ人民民主同盟）を立ち上げている。1963年のケニア独立後は、ケニアの初代副大統領に就任したオデインガだったが、KANUの一党制等の確執から弾圧され、1969－71年まで約15ヶ月強投獄されることになる。1989年ごろから一党制に対する内外の批判が強まり、1991年に多党制に移行する。オデインガは野党（FORD：民主主義回復のためのフォーラム運動）の代表となる。1992年には、オデインガは、諸野党のリーダーとなり、1993年には、与野党間の調整に活躍し、モイ大統領との信頼関係を回復している。彼は1994年1月に亡くなる。ルオー族のオデインガが、ケニア独立から民主主義の土台づくりにかけて果たした貢献は大きいと思う。彼は、若い頃は教師だったが、反植民地運動に目覚めてからは、一貫してケニアの自由と独立を目指して活動し、またキクユ族とルオー族というケニアの2大部族勢力の協力が大切なことを誰よりも知っていた政治家ではないかと思う。彼の政治家としての評価は、歴史家に任せるにしても、私は彼に大変興味を持った。多民族（Tribes）を抱えたまま独立を果たすには強いリーダーシップを築く必要があり、その答えが2大部族（カンバを加えると3部族）の協力によるKANUの設立であり、そのヘッドには、当時まだ牢獄にあったキクユのケニアッタをすえるというビジョンになったと思われる。2大部族を中心とし、その周りに諸部族が結集する安定的協力関係（システム）は、与野党の枠を超えて常に大切なことを彼の政治的キャリアは物語っている気がする。

さて、そのビクトリア湖畔のキスム空港に降り立ち、ビクトリア湖の一面の水の広がりには先ず感動した。

“The vast expanse of the pale-blue waters of the N’yanza burst suddenly upon my

gaze. It was early morning, August 3<sup>rd</sup>, 1858 and John Hanning Speke had just become the first mzungu to clap eyes on Lake Victoria”(Speke 1864; 305) (湖の青い水の巨大な広がり突然私の眼前に広がった。1858年8月3日の早朝のことだった。そしてジョン・ハニング・スピークは、ビクトリア湖を目にした最初の白人となった。)と表されている。ビクトリア湖の発見は、当時イギリスの学会で話題となっていたナイル川の源流についての議論に終止符を打つ事につながる発見でもあった。

朝の9時のキスム空港には、ジョージという名前の運転手が鴻池組から迎えに来てくれていた。彼は、鴻池組のソンド・ミリウ水力発電計画 (Sondur Miriu Hydropower Project) に参加している。彼はキクユ族だが、誰がルオー族で誰がキシイ (Kisii) 族であるかは、その話すアクセントでわかるという。またルオー族の女だけが荷物を頭に載せて運ぶ習慣があるとも話してくれた。キスムは、ケニアとウガンダを結ぶ鉄道のケニア側の終着駅である。インド洋を越えてきて、モンバサで陸揚げされた荷物が、ウガンダ鉄道 (またはケニア鉄道) と呼ばれる鉄道を通じてキスムに至る。この鉄道は、1898年5月にナイロビに達し、更にナクル (Nakuru) からキスムに開通したのは1901年のことだった。その間に43の駅を建設した。Mackinnon Road, Voi, Mtito, Andei, Kijabe, Njoro, Lumbwa などである。この鉄道の別名は「綿花鉄道」といったらしい。その完成により、1904-05年には、わずかに9トンしかなかったウガンダの綿花生産は、1910-11年には約2500トン、翌々年には、その4倍の1万トンを上回ったという記録が残っている。鉄道や道路の整備により頭に綿花を載せて約50キロの道程を市場まで歩いて運ぶ必要がなくなったことで、鉄道周辺に小規模な綿花プランテーションが次々に作られたとのこと。更にナイロビとキスム間の「ホワイトハイランド」に入植した白人の生産した茶の運搬にも役立てられた。現在のキスムの駅はナイロビ鉄道の終着駅で、客車の駅と平行して、貨物の引込み線がそのまま岸壁に向かっている。白い通用門には、税関の厳しい目が光り、フェンスの向こうは既にウガンダとの共有地帯となる。岸壁は古いが頑丈そうな作りで、棧橋が上下できる構造であり、軌道が其の棧橋の先端まで続いている。一時間前には水平線の点でしかなかった大型フェリーボートが岸壁に後部を向けて寄せてくる。船には軌道が4線あり、20-22両もの貨車をそのまま載せることができるという。振り返ると北米の Genster や日本の商船三井のコンテナを積んだ貨車の列が乗船を待っているのが目に入る。ウガンダ鉄道とケニア鉄道のマークの入った貨車が入会 (いりあい) ながら並んでいる。ケニアにとっても重要な運送の動脈であるが、ウガンダにとっても大切な運輸の要である。1976年2月ケニアのモンバサ港湾労働者がウガンダ物資の荷役を停止し、アミン大統領に謝罪させたという記録がある。ウガンダ鉄道といわれた、モンバサ、ナイロビ、キスムを結ぶ鉄道が、ウガンダにとっても無論大切な輸送路である事を示す例であろう。ケニア鉄道とウガンダ鉄道の共同経営の蒸気フェリーボート (Kenya-Uganda Railway Steam Co.) は黒い煙を吐いていた。

キスム公営市場（Kisumu Municipal Market）は、市内中央にあり、野菜から鶏、果物から魚まで何でも陳列しているというのでジョージの案内で出かけてみた。一番興味があったテラピアやナイルパーチを扱う魚市場に行ってみた。既に梱包が終わっており、直径1メートルから1.5メートルもある編み籠にぎっしりとテラピアなどが氷詰めになっていた。魚は鉄道でナイロビに運ばれるとの事。ナイルパーチを見たいし、できるだけ大きいが見たいというと、夕方4時過ぎにもう一度来れば見れるかもしれないとの答えが返ってきた。再度魚市場を訪れた。全長1メートル、重量が30キロもあるナイルパーチを見ることができた。鍵で吊り上げてもらったこのナイルパーチは3-4ヶ月のものと言うことだが信じられない気分だった。其の夜はナイルパーチの白身を揚げてもらい、食したが大変おいしかった。ナイルパーチを捕らえるには、針をたくさんつけたラインに錘をつけ、竿の先から流し、引っ掛けるようにして吊り上げるらしい。しかし30キロ以上の大物を釣り上げる等はビクトリア湖の恵みとはいえ、海釣りにも負けない醍醐味であろう。しかもこのナイルパーチのフィレの部分を冷凍パックにし、日本に輸出しており、単品の項目ではケニアの対日輸出の金額ランキングの上位を占めていると聞いて驚いた。

早速、ナイルパーチの加工冷凍工場（Afro Meat Company Limited）を訪問した。工場長(Director)の Mr K.M.Hassanali は、温和な面立ちの中に激しい事業熱をもつ人物で、何回も日本を訪問した経験があると語った。ビジネスの拠点をモンバサやタンザニアにも持っており、キスムには Afro Meat 社以外にも日本の「地産グループ」との共同投資会社を有しているとの事。一日20-35トン近い肴（原料）を処理する能力(製品としては1日5-6トン)を有するこの工場は、完全に日本の衛生基準を遵守しており、訪問客が、勝手に工場内に立ち入ることはないし、歩く道順も厳しく管理されている。白衣と長靴に着替えて、案内の主任技師の先導で、製氷、工場水の純粋化設備（Purification）,フィレ部分と他の部分の分離と切断、品質検査、梱包、冷凍、倉庫、出荷のフローを順次視察した。日本向けの製品は皮付きであったが、欧州向けは皮無しであったし、イスラエル向けは一部皮を残していた。それぞれの需要家の要望に従った結果である。魚は、200-500グラム(向け先によっては、500グラムから1キログラム)のフィレを2キログラム毎（向け先によっては、6キログラム毎)にビニールパックし、箱詰梱包し、「Lake Victoria Perch」等と刻印され、マイナス18度に冷凍保温されたままコンテナで、ナイロビや輸出用としてモンバサ経由中東、欧州、日本、豪州などに、更にはウガンダやタンザニアにも出荷されているとの事。輸出市場としての日本は、大きなシェアを占めているとのこと。ここにも日本とケニアの確かな結び目があった。

鴻池組を中心とする3カ国の合弁会社が、建設をすすめるソンド ミリウ水力発電計画（Sondū Miriu Hydropower Project）の現場事務所を訪問し話を聞くことができた。もともと急流である川を、人口水路で約7キロメートルの山岳トンネルに導き、約200メ

ートルの落差を作り出し、そこから1200メートルのペンストック鋼管の中を落下させ、発電機のプロペラを回し、電気を起こすというもの。これを「流れ込み式発電」といい、もともとある急流の方向を変えるだけであることから、通常ダム建設でありがちな水没家屋や自然環境の破壊には繋がらないとのこと。60メガワットの発電能力で、日本の円借款によるもの。鴻池組を中心とする合弁会社は、その第一フェーズ（土木工事）を担当し、今年の9－10月には全てを完成させるという。施主であるケニア発電会社（Kenya Generating Company Limited）は、第二フェーズ（発電設備工事）の発注も、既にある日本企業連合で決定しており、後は日本の円借款がつくのを待っている状況との事。現在現場には20名の日本人の方達、25人のスリランカ、マレーシア、ポルトガル等の方達、1100名のケニア人の方達が活動している。鴻池組の皆さんのご苦勞には頭が下がる。このトンネル作りの技術も、現場の現地労働者たちに丁寧に伝授されているが、このサバナの草原地帯では、山を削り貫く必要がないから将来生かされることはないだろうとの観測を伺った。鴻池組の宿舎には、露天風呂があり、旅情を慰め、夜は10時近くまで歓迎の宴を催してもらった。ここにもケニアの為に、文字通り昼夜を分かたず活動する日本の企業と日本人がいる。そんな素朴な感動を覚えた。

ビクトリア湖の湖面は海のように水平線にまで広がり、太陽が没する時の景観は値千金と聞いたが、早くも始まった小雨季の悪戯でサンセットを見るに至らなかった。しかし夕闇迫る「アフリカの空」は、雨雲に遮られながらも、飽くまで赤銅色に映え、その色がいっつまでも心に残った。

#### 参考文献

- ①Peoples and Cultures of Kenya (Andrew Fedders/Cynthia Salvadori 91-95/117-119)
- ②Jaramogi Oginga Odinga (E.S.Atieno Odhiambo)
- ③100問100答 世界の歴史 2 中東アフリカ (歴史教育者協議会)