

東南アジア歴訪

大脇澄男

はじめに

歴訪とはいささか大仰だが、限られた時間と乏しい懐事情を抱えての旅であってみれば、なにほどのこともない。また、歴訪とは言っても数次にわたるものをまとめただけのことである。私の関心はもちろん交通問題であるが、同時に本学留学生や研修生の出身国の教育事情を知ることにある。また、アジア諸国を訪問する時は、片時も先の大戦のことを忘れることはない。

1 マレーシア訪問（1987年8月5日～8月18日）

私が最初にアジアを訪れたのは1987年のことである。今から23年前、38歳の時である。訪れた国はマレーシア。当時、マレーシア政府は国策としてLEP政策（Look East Policy）をとっており、東方（日本）に学べと言うことで、有能な若者を日本に派遣していた。本学も既に数次にわたって研修生を受け入れていた。当時私は実習室次長の職にあり、彼らの研修プログラムに対して責任ある立場にいた。それで、できるだけ彼らの要望に沿った研修プログラムを提供したいと考えていた。それには彼らの国の実情を知るのが一番だと思った。それが訪問の動機であった。当時、電子制御技術が燃料系、排気系に取り入れられはじめており、彼らの要望の中にも電気・電子関係に関するものが多くなっていた。マ国の自動車事情や教育機関の実態を知りたいと思っ



図1 マラヤ工業大学のガザリ教授と面談する筆者。



図2 マラヤ工業大学の実験設備風景。

たわけである。

旅は首都クアラ・ Lumpur を振り出しにイポー、ペナン、アロースターと北上、再びクアラに戻って、マラッカ、ジョホール・バルと南下して、旅の終わりはシンガポールと、ほぼマレー半島の西海岸沿いに縦断する旅であった。移動手段はクアラを発って、クアラに戻るまでは全て路線バス、クアラからジョホールまでは乗り合いのタクシーを利用した。

最初に訪問したのはマ国の工業系最高学府マラヤ工業大学である。アポ無しながら、来意を告げると、自動車科のガザリ教授に面会することができた。首都クアラ・ Lumpur の交通渋滞や大気汚染について話をした後、教育設備などを見学させてもらった。

クアラを発って、イポー、ペナンなどで、専門学校や町の修理工場、JICA の援助で整備の進む灌漑設備等を見て回った。これらの施設を見学できたのは勿論 LEP の研修生の助けがあったことだが、私は出発前にあらかじめ彼らに連絡してあったわけではない。全て当たって砕けろで、現地で情報を集め専門学校等を訪ねると、後は芋ずる式に次の訪問先をその先生が提案してくれたのである。マ国でのこの体験が私の後の海外旅行に大いに役立っている。

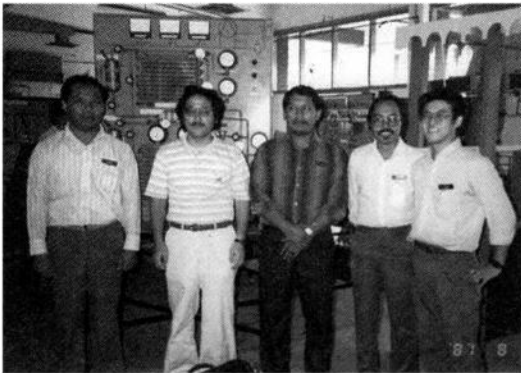


図3 イポー市内の専門学校で。右端は協力隊員の石井氏。空調設備の指導に当たっていた。

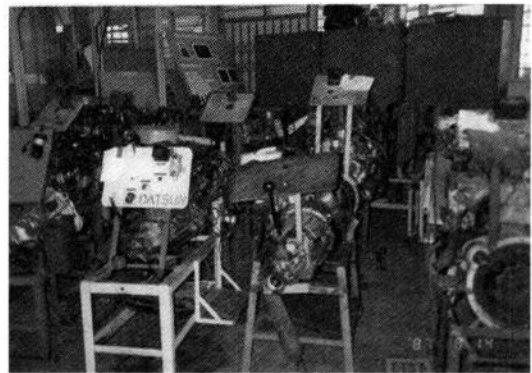


図4 自動車科の実習設備。本学と較べても何等遜色がないのには驚いた。(同左)。

イポーでもペナンでもジョホールでも、日本語を話せるお年寄りに何人かお会いする事が出来た。大戦時、日本軍がマレー半島を支配下においた時期があったことを承知している。私は行く先々で、日本人に対する反日感情について訊いてみた。幸いそのような人には一人も出会わなかった。むしろ、日本語ができることを自慢する人が多かった。イポーでは市内の日本語学校でスピーチを強要され、大いに困った。また、日本語の堪能な華人と知り合い、近くの洞窟寺院など、観光スポットを案内して頂いた。

2 ジャカルタ訪問 (2008年9月18日～9月20日)

ジャカルタ (以下 JKT) を訪問したのは2008年9月18日のことである。旅の目的は、JKT 市内

の交通事情視察である。JKTに興味を持ったのは自動車関係の雑誌に載った日本人脳外科医のレポート記事である。バイクによる交通事故が多く、救急搬送されてくる患者が非常に多いことと、先生が緊急の手術中であっても、現地の医療スタッフが、お祈りの時間になると、患者を放り出してモスクに行ってしまう話に惹かれたからである。



図5 インドネシア工業省の前に立つ筆者。



図6 中央は交通政策担当のマリ課長。左は、今回の面談をアレンジしてくれた橋本氏（本学OB）。

JKTにコネをもつ旧友の橋本氏（本学OB）に依頼して、工業省交通政策担当のマリ氏と面談することができた。JKT市内の交通渋滞や大気汚染の問題について話し合った。渋滞対策として、バス専用レーンを導入したがうまくいっていないとのことであった。その理由をた訊ねると、バスを利用するには最寄りのバス停まで歩かねばならず、その間に汗をかいてしまうので、ビジネス関係の人が嫌がるためだとのこと。また、地下鉄建設の可能性について訊いてみたら、勿論検討はしているが、降雨量が多いため排水対策などに経費がかかり、今の国家財政ではまだ先の話だとのことであった。交通政策にも気候風土が深く関係していると納得した次第である。

スコールになると排水の悪い道路は一気に冠水して、道路の端を走っているバイクはたちまち立ち往生してしまう。そこで、水の少ない道路中央部に出てくることになるが、四輪車と競うことになり、事故発生の可能性が一気に高まる。バイクの中には、たまりかねて一段高くなっている歩道を走行するものが現れる始末である。

私はマレーシアを訪問した時、既にアジアの交通について関心を抱いていた。それには、私の交通事故研究のきっかけを与えて下さった故大須賀和美先生の影響があった。先生は、本学ではその業績についてあまり評価されていないようだが、日本交通史の研究者の中では知られた人である。その大須賀先生に勧められて、中京大学の大学院で交通問題に取り組むことになった。そこで、指導教授の成定康平先生からベルリンの壁が崩壊して以後、一気に東西ヨーロッパの交通が一体化しはじめたことを教えられた。そこでは道路工学や交通政策、交通心理学の専門家など、多くの分野の専門家が課題の解決に当たっていることを知った。

当然のことながら、国によって交通事情も違えば免許制度や交通法規も違う。そんな状況の中で、国境を越えて人と物との移動が一気に加速しはじめた。考えて見ればこれは一種の革命である。この時、シルクロードを持ち出すまでもなく、同じことがいずれアジアでも起こると思った。

中国は周辺国の道路整備に多額の資金援助をして、全ての道路を北京に繋げようと画策している。その意図は勿論、周辺国の森林資源、地下資源、食料その他の資源を北京に輸送することにある。このままでは、アジアにおける交通インフラは勿論のこと、物流のソフト面まで中国に都合のよいデファクトスタンダードができあがってしまうのではないかと危惧される。



図7 JKT からバンドンへ向かう高速道路の料金所。
料金は5つのカテゴリーに分類されて徴収される。



図8 JKT からバンドンに向かう車窓からの風景。

3 ミャンマー訪問（2008年9月20日～9月22日）

アジア諸国の交通体系の形成過程に興味を持った私は、できるだけ多くアジア各国の交通事情を見てみたいと思うようになった。ミャンマー訪問にはそうした動機に加えて、やはり今時大戦への思いがあった。幼い頃観た映画『ビルマの豎琴』や、成人してからの『戦場に架ける橋』を強烈な印象とともに記憶している。それと、もう一つの理由はゼロ戦である。私は名城大学で、戦後初の国産旅客機YS-11誕生の立役者である土井武夫先生から、大戦時の航空機製造に関する話を聴いていた。インパール作戦のことやビルマ戦線についても興味を持っていた。吉村昭著『零式戦闘機』を読んで、遙けくも言うか無謀にも言うか、ともかく日本軍がゼロ戦を駆ってこの地まで侵攻したことを知っていた。それで、ビルマという国を見てみたいとかねがね思っていたのである。

私はミャンマー行きに先立って、山口洋一著『ミャンマーの実像』とエマ・ラーキン著『ミャンマーという国への旅』という2冊の本を読んでいた。この両者の捉えたミャンマー像は互いにまったく正反対である。私はよく読後の感想を奥付に書き込んだりするが、前者のそれを見ると、「非常に面白かった、ミャンマーという国がいつそう身近なものに感じられるようになった」とある。後者のそれには「この本を読む前に『ミャンマーの実像』を読んでミャンマーが好きになっ

たが、一体どちらのミャンマー像が本当のミャンマーなのか分からなくなった。多分こちらの方が真実に近いのではないかと記されていた。この目で真実を確かめてみたいとの思いが、先の動機に重なって、ますます募っていた。

ミャンマーではほとんどカメラを持ち歩かなかった。写真を撮るのが恐かったのである。その理由は、ヴィザ申請の時点で、ミャンマー政府に対して念書の提出を求められていたからである。念書の内容というのは「旅行中見聞した事や写真等を外部に対して一切公表してはならない」というものである。それで、へたに街路などを撮影していて官憲にでも捕まったら大変との思いがあった。道路や街の風景写真は場合によっては軍事情報になり得るからである。

3. 1 ミャンマー FAO 訪問

私は、ミャンマーではFAOを表敬訪問することを事前に決めていた。ミャンマー訪問の直近になって、今井伸氏が、長年にわたるFAOでの活動の功績が認められ、日本人として初めてB. R. セン賞を受賞したことを知った。同時に、その今井氏がミャンマーFAOに赴任したばかりであることを知った。そこで、横浜にあるJICAに電話して、FAO日本事務所と連絡を取ってもらい、更にFAO日本事務所を介して今井氏と連絡をとってもらっていたのです。

今井氏は農業土木の専門家で、多年にわたる各国でのFAOでの実績を買われ、ヤンゴンを襲ったサイクロンによる甚大な被害に対する復旧の指揮を執るため、急遽、前任地のJKTからミャンマーFAOに派遣されたばかりだったのです。

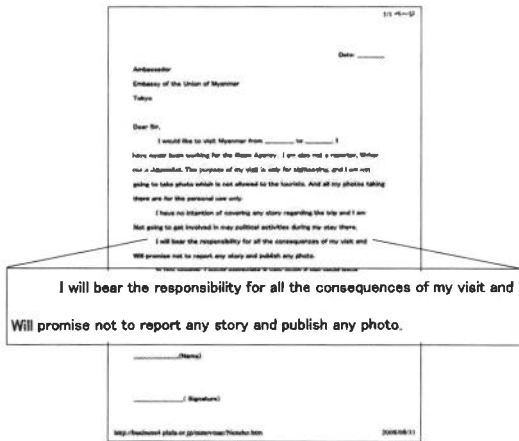


図9 ヴィザ申請時に提出する念書。見聞した事、写真などを公表しない誓約をさせられる。



図10 今井氏と面会した筆者。事務所には今井氏の他に女性秘書と数十名のスタッフがいる。

備考1) エマ・ラーキン：アメリカ国籍の女性ジャーナリスト。アジアに生まれ育つ。ロンドン大学東洋・アフリカ研究院でビルマ語を学び、アジア史で修士号を取得。

備考2) 山口洋一：1960年東京大学教養学部卒業。同年外務省入省。本省では経済局、アジア局、調査部、情報文化局勤務。海外ではフランス、南ベトナム、イタリア、インドネシア、各大使館勤務を経て1981年ユネスコ常駐代表、駐マダガスカル特命全権大使、駐ミャンマー特命全権大使などを歴任。

ヤンゴンに到着すると、早速、FAO ミャンマー事務所を訪れた。今井氏は着任早々、精力的に動き回っていた。私が訪問した時は、洪水によって破壊された土地の区画整理事業について、GPS技術を駆使して、復旧の目処を立てたところだとのことであった。

しかし、今井氏の本当の仕事は、世界中の要人と会って資金援助を引き出すことにあり、非常にタフな交渉役だとのこと。話が中国からの援助に及ぶと、北部の国境地帯には中国側からの道路が着々と延びてきており、日本政府もうかうかしていると、ぜんぶ中国にやられてしまうと心配していた。また、話が戦時下のことに及び、私が吉村昭の『零式戦闘機』を読んだ話をしたら、今井氏も吉村昭の愛読者だそうで、吉村の著作を非常に高く評価していた。吉村昭の著作は非常に丹念な資料調べに基づいて書かれており、ASEAN 諸国で仕事をする上でバイブルのようなものだそうだ。

3. 2 ヤンゴンの道路事情

ヤンゴン市内の道路事情であるが、道路幅員は非常に広い。見た目には名古屋の道路より広い感じである。私が訪問した時は、市内の至る所にサイクロンの爪痕が生々しく残っており、道路は冠水し、運ばれた泥水の影響で凄い砂埃が立ちこめていた。その中を一代時前の日本車の群れが猛烈なスピードで走り回っていた。いずれ排気による大気汚染に悩まされることになるのは自明のことのように思われた。



図11 エーヤワディ河畔に立つガイドのタンさんと。サイクロンではこの川に多数の遺体が浮かんだ。



図12 ヤンゴン市内の湖の畔で。後の椰子の木が傾いている。ここでも多くの犠牲者がでた。

備考3) FAO：正式には Food and Agriculture Organization of United Nations のことで、世界の食糧問題や飢饉に取り組んでいる国連機関の一つである。

備考4) B. R. セン賞：元 FAO 長官の B. R. セン氏の功績を記念して1967年の総会で決定された現場での技術協力に貢献した FAO フィールド担当者に送られる賞。

4 バンコク短訪（2009年9月22日～9月23日）

ヤンゴンを出発してバンコク入りした。旅程調整もかねてのバンコク滞在であった。到着早々、オートバイを改造したりヤカーのようなバーチャイをチャーターして、バンコク市内を駆け足で回った。ヤンゴンとは打って変わった市内の雰囲気である。とにかく明るく、活気がみなぎっている。旧市街の迷路のような路地をコマネズミのように走り回った。舗装が摩滅して細かい砂埃になって舞い上がり、それが排ガスと一緒に息が苦しく、マスクが欲しくなる。事実、マスクや手ぬぐいのようなもので口を覆ってバイクに跨っている。そのまま放置すれば健康被害が出るのではないかと危惧される。

翌朝、チョラロンコーン大学を訪れた。訪れたと言っても時間に余裕がないので、大学を見物するために訪問したわけではない。キャンパスのカフェテリアで、適当な学生を捕まえてちょっと訊いてみたい事があったからである。ご存じの方もあると思うが、1990年にチョラロンコーン大学である事件（備考5参照）が発生し、それをドキュメントした吉岡忍著『日本人ごっこ』（文藝春秋）という本が話題になったことがあった。その事件のことについて訊いてみたかったのである。数人の学生に当たってみたが、残念ながら事件について知っている学生には巡り会えなかった。

一日半の滞在であったが、それでもバンコクとはこういう街なのか、といった印象はつかめた。バンコクはいずれ日を改めて再訪しなければとも思った。夕食に訪れたメコン川（チャオプラヤ川）は水位が異常に下がっていた。そのわけを訊いたら、地球温暖化の影響ではないかとのことであった。真相は定かではない。

5 バンコク再訪（2010年4月16～21日）

バンコク再訪の機会は意外と早くやってきた。教え子であるスラスリー氏とのコンタクトが取れたのである。私は、先のバンコク訪問以来、バンコク再訪の機会を求めて、教え子のスラスリー氏の消息をたどっていた。ス氏は私が30代の時に教えたタイ国からの留学生である。教え子と言っても50歳を過ぎている。私の長男が4、5歳で活発に動き回る時期と重なったこともあり、長男の面倒をよく見てくれていた。そんなこともあり、ス氏とは家族でお付き合いしていた。卒業して帰国後、結婚祝いの祝辞を送って以来、音信不通になっていた。余談だが、ス氏の手がかりを探す過程で非常にながかりしたことがある。それは、卒業生に関する情報管理がほとんどできていないことであった。

備考5)タイの辺境の地からバンコク市内にやってきたカンティアという少女が、日本人大使の子女になりすまして、チョラロンコーン大学の学生を翻弄させるばかりか、果ては警察官から役人まで巻き込んでの信じたような騒動を、かなりの期日にわたって繰り広げるといふもの。この間、チョラロンコーン大学の学生で誰一人、彼女の正体を見破る者がいなかった。

それはさておき、ス氏と連絡が取れるようになって、ス氏からバンコク訪問の誘いのメールが頻繁に来るようになった。私も旧交を温める意味もあって、出来るだけ早く実現したいと考えるようになっていた。



図13 スラスリー氏のオフィスの玄関で。大学出の女子事務員をつかってネットビジネスを展開中。

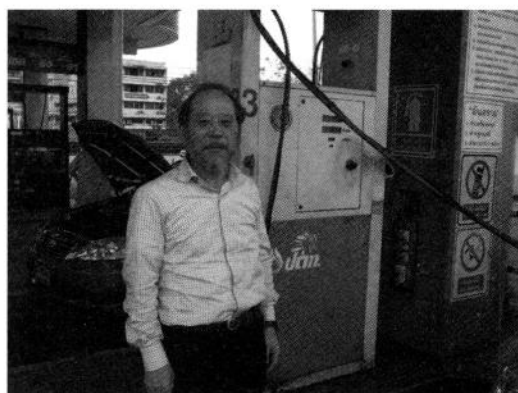


図14 バンコク市内のスタンドで。CNGがすっかり定着しており、ス氏の車もCNG仕様。

5. 1 教え子との再会

メールによる事前の打ち合わせ通り、ス氏とは空港ですんなり再会できた。30年近い空白をまったく感ることがなかった。むしろ教師と学生の時以上に、ごく自然に再会できたのは自分でも驚きだった。バンコク滞在中は全てをス氏に頼り切ることになった。ス氏は卒業以来、様々な事業を手がけ、失敗と小さな成功を重ねながら今日に至り、現在は、大卒の女性を一人雇って、ネットビジネスや日本語を活かしたコンサルタント業をしているとのことである。

5. 2 タイの高速道路

バンコク滞在中、ス氏は毎日私を乗せて、1日200~250km、時にはそれ以上走ったのではないかとにかく、尻にたこができるほどよく走った。バンコク周辺的高速道路はおよそ日本の高速道路とは規格が違う。とにかく道路の幅員が広い。一般には3車線あり、左から車種によって制限速度が80, 100, 120kmに区分けされている。トラックなどの大型車が80kmレーン、乗用車は120kmレーンを走行する。しかし、実態は空いているレーンを使って猛スピード追い越し走行を繰り返すといった感じである。舗装が悪いためか、それとも気候のせい、路面が波打っており、120kmも出すとサーフィンでもしている気分になってくる。

河川が多く、デルタ地帯を貫いて建設されているため、トンネルは皆無である。排水用の暗渠が道路の下に設置されているせいで、その部分が盛り上がり、先方を見通すことができない箇所にはしばしば出くわす。そこを通過する時は、空中に向かって向こう見ずな若者が突進するような気分させられた。

昼間の走行には耐えられたが、夜間の走行は恐かった。日本の高速道路では照明装置によって



図15 バンkokからパタヤに向かう高速道路。



図16 夜の高速道路。照明配置により道路線形をドライバーに認知させる配慮はされていない。

必要な路面照度を確保するのは勿論のこと、照明器具の配置によって、道路線形が遠くからも認知できるように工夫されている。ところがここでは、照度が低い上に道路線形に対する配慮が足りず、先方の道路線形がよくわからない。よく分からないと言うより、先がどうなっているのか困惑することが多かった。猛スピードで闇の中へ突入する感じで、どうにも恐かった。

5. 3 タイの大学訪問

せっかくタイまで来たのだから先人の功績を訪ねようと、ス氏の計らいで、その昔、山田長政が開いたという日本人町のあった、アユタヤを訪ねた。その帰りに、アユタヤ公務員大学を訪問した。この大学には夜間部があり、広く市民にも開放され、地域の教育センター的存在であるとのこと。夏休みで閑散としたキャンパスを散策していたら、二人の美人教師に出会った。一人はフランス語、もう一人は国語（タイ語）の先生だとのこと。日本語の先生はいないのかと訊いたら、夏休みを利用して日本へ研修旅行中で不在だとの由、残念。散策を続けていると、木陰の下で近所の子どもたちに英語を教えている女子大生に出会った。



図17 左がフランス語のマリワン先生、右が国語のウィンユー先生。



図18 構内の木陰で英語の勉強中の近所の子どもたち。教えるのは学生のティティさん。

5. 4 バンコクの販社訪問

タイは ASEAN 諸国の中で車の販売がもっとも好調な国である。トヨタ、日産をはじめ数社の販売会社を突撃訪問し、メカニックの経歴について訊ねてみた。訪れたどの販社にも、日本で教育を受けたメカニックはいなかった。その理由を訊ねると、タイ国内にも養成施設があり、わざわざ高いお金を出して日本まで出かける必要がないのでは、とのこと。タイ人はコストをかければ、やはりそれだけの見返りを期待するとのこと、大学で人気があるのは、高サラリーが期待できる経営、法律、IT 関連の学部だそうである。販社でも、メカより高収入が得られる、営業の人気が高いとのことであった。



図19 発売されたばかりのリーフ。隣は、販売員のスーさん。バンコク市内の日産販社で。



図20 バンコク市内のトヨタの販社で。隣は、販売員のマーリニーニさん。

6 ホーチミン市短訪 (2010年4月21～23日)

ベトナムは私がもっとも訪れたい国の一つであった。その理由はもちろん日本との縁が深いこ

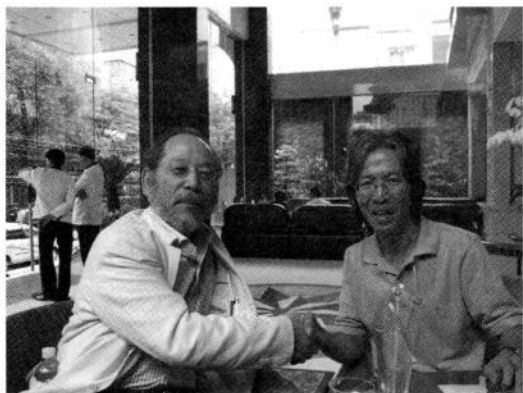


図21 ホーチミン訪問でお世話になったガイドのクーン氏と筆者。滞在先のホテルのロビーで。



図22 路上で修理するタンさん。修理しているところを撮りたいと言ったら、応じてくれた。

ともあるが、何と言ってもベトナム戦争である。東西冷戦の中で同じ民族が南北に別れて戦った無意味な戦争、その戦争が終わって35年が経つ。ドイモイ政策で戦後復興を遂げつつあるベトナムを、この目で見てみたいとの思いがあった。同時に、急増する自動車による大気汚染、交通事故問題の解決策を求めて関係者が訪日するなどの報道を知るにつけ、交通問題に関心をもちつづけて、この点についても是非確認しておきたかった。

6. 1 ホーチミン市の交通

東南アジアのバイク事情については先のジャカルタとバンドン訪問で体験済みだが、ホーチミンのバイク事情は、ジャカルタやバンドンとはまた違った印象である。お国柄も道路事情も交通法規も違うので、当然と言えば当然ではある。一台では弱いバイクも、集団化することで行動形態に変化が生じるようだ。問題はこれから先、つまり将来の交通安全である。ここに四輪が入り込んでくるとどうなるのであろう。どのような秩序、棲み分けが生まれてくるのか、車生態学なるものを画策する私としては興味のあるところである。

ガイドのクーン氏によると、ヘルメットの義務化が数年前に導入されたとのこと。義務化に際して、日本の有名ブランドのヘルメットを輸入して一儲けしようとした者がいたが、さっぱり売れず、大赤字を出したそうだ。義務化と言っても形ばかりで、ちょこんと頭に載せている程度の若者が多いとか。実用性よりもファッション性が第一というわけである。

6. 2 ホーチミン市内の大学訪問

ホーチミン市内の大学を訪ねて回った。ベトナム戦争から35年、大学の構内や市内のあちこちに戦後35年を祝う横断幕が掲げられていた。今、ベトナムは非常に活気に満ちている。学生も本当に明るく、未来に希望を抱いている。私は自分がまだ学生をやっていることもあって、大学と大学生が好きである。大学には夢と希望が詰まっていると思っている。どの国でも、真摯に学ぶ学生の姿を見るのは本当に良いものだと思つづく。

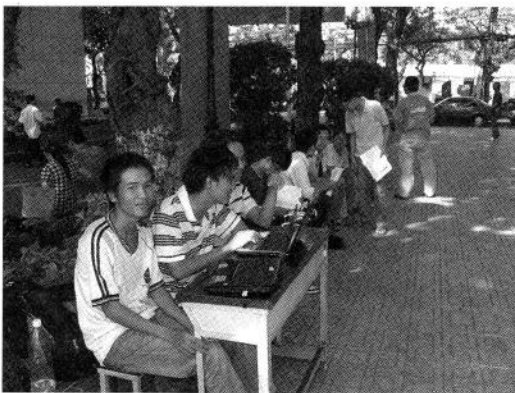


図23 木陰に机を持ち出し、パソコンに興じる学生たち。カメラを向けると向き直って、いずまいを正してくれた。ホーチミン市工科大学で。



図24 大学構内で知り合った女子学生。一緒に写真を撮ろうと言ったら、肘一つ分寄ってくれたのが嬉しかった。ホーチミン市自然科学大学で。

あ と が き

この度のバンコクとホーチミン訪問に際して、森本学科長から許可の条件として報告書の提出を求められた。「論叢にて報告する」ことにして、許可をいただいた。その時は2, 3枚の報告記事を書いてお茶を濁そうと思っていた。しかし、書く段になって方針を変えた。私の東南アジアへの旅の動機について、これを機会に表明しておこうと思ったからである。それで、少々昔のことになるが、私の東南アジア諸国への旅の原点でもあるマレーシア訪問時のことから書き起こすことにした。

マレーシア訪問では LEP の研修生に、ジャカルタ訪問では OB の橋本氏に、またヤンゴン訪問では街で偶然出会ったガイド業のタン氏に、この度のバンコク訪問ではスラスリー氏という教え子に、そしてホーチミン訪問では友人から紹介して頂いたクーン氏にと、多くの人達に本当にお世話になった。心からの感謝を申し述べます。また、旅で出会った全ての人に感謝します。

この度の訪タイと、バンコクで発生したタクシン派と反タクシン派の衝突がエスカレートする時期とが重なった。日本政府広報からもバンコク行きを自粛するようにとの通達が出ていた。スラスリー氏の助けがなければ今回の訪タイは実現しなかった。改めて、スラスリー氏に感謝の意を表します。

参照資料の紹介

- 1) 吉村昭著「零式戦闘機」新潮社 平成19年8月5日 45刷発行。
コメント：間もなく国産初の小型ジェット旅客機 MRJ（三菱リージョナルジェット）の生産が三菱重工大井工場で大格稼働する。その大井工場から戦前戦中、岐阜県各務原の飛行場まで、犬山橋を渡って、牛車でゼロ戦を運ぶ話は実に興味深い。今時の大戦を知る上でも、この地方の歴史を知る上でも好著である。エンジニアを目指す学生諸君にも一読をお奨めします。
- 2) 山口洋一著「ミャンマーの実像」勁草書房 2003年第1版第4刷発行。
コメント：私には国名「ミャンマー」より「ビルマ」の方が馴染みがあり、「ビルマ」には“親日の国”という印象があるが、「ミャンマー」には“軍政の”という接頭語がどうしてもついてしまう。本書は副題に「日本大使が見た親日国ミャンマー」とあるように、ミャンマーを少しひいき目に見たミャンマー論である。元ミャンマー大使の立場上、現政権を批判する立場になく、むしろ日本からミャンマーへのラブコールの様に読めた。
- 3) エマ・ラーキン著（大石健太郎訳）「ミャンマーという国への旅」晶文社2007年10月15日第2刷発行。
コメント：イギリス統治時代から説き起こして、現在のアウン・サン・スー・チー女史問題に至るまでが、ロンドン大学東洋・アフリカ研究院でビルマ語を学んだジャーナリストの視点で書かれたミャンマー論である。「ミャンマーの実像」とは対照的な内容になっている。両著書を読むと、真実を知ることがいかに難しいかが、実感される。
- 4) 映画「ビルマ VJ 消された革命」2008年 製作国デンマーク。
コメント：2007年9月、ビルマに民主政権が生まれる一歩手前で軍事政権によって潰された民主化運動（デモ行進）の形成から崩壊までを、ビデオ・ジャーナリストたちが隠し撮りしたテープをもとに、再構成したドキュメンタリー映画。日本人ジャーナリストの長井健司さんが、取材中に銃撃される場面（2007年9月27日）も登場する。アカデミー賞長編ドキュメンタリー部門にノミネートされた。

大脇澄男：東南アジア歴訪

- 5) 今井伸氏：2007年度 B. R. セン賞受賞者。今井氏は日本拠出食料安全保障（SPFS）プログラム（バングラディッシュ、インドネシア、ラオス、スリランカ）地域調整官として、インドネシアを拠点にその卓越したリーダーシップで革命的な食料安全保障、貧困削減、生活向上農村開発アプローチを適応・実施した功績が受賞理由（FAO 日本事務所プレスリリース2007年11月17日）。