

ルワンダの光と影 ジェノサイドから奇跡の発展を経て、今を想う

国際部 中原健一郎

近年、“アフリカの奇跡”とまで呼ばれる小さな国があります。アフリカ大陸中部に位置する小さな内陸国、ルワンダです。



キガリ市内中心部（右奥）を望む。「千の丘の国」と呼ばれる独特の地形が特徴的

奇跡の筆頭格はやはり高い経済成長率、いまでも年 10%ほどの高い成長率を維持し¹、首都キガリの中心部には多くの高層ビルが建ち並んでいます。進んだ IT 教育などもクローズアップされることが多いですし、また女性議員の割合が世界一（54.7%、2022 年）²というのもルワンダのキャッチフレーズとしてかなり浸透してきた感があります。

徹底して差別を排除する国家の方針がこのような実績として表れているのだと思いますが、そこに至る背景には、誰もが知るあの大きな事件があったことを抜きにして語ることはできないでしょう。それを乗り越えてきたからこそ、今のルワンダがあると言っても過言ではないと思います。

今からもう 28 年も前のことになりますが、この国で民族大虐殺の嵐が吹き荒れました。人口の約 10%から 20%、正確な数など把握する術ありませんが、50 万人から 100 万人が犠牲になったと言われています。

圧倒的多数派のフツ族に対して少数派のツチ族。かつて宗主国であったベルギーは、この民族の違いを上手く利用し、少数派のツチ族に対して「鼻が高く我々に少し近い」などの理由で優遇、支配的地位特権を与えることで長い間巧みに統治に利用してきました。

その民族間のわだかまりが、フツ族出身大統領の乗った飛行機墜落事故をきっかけに爆発したのが 1994 年の 4 月 6 日、フツ族の民兵やその命令によりツチ族に対する大虐殺が約 100 日間に渡って続き、国土は横たわる死体で埋め尽くされました。ナチスのような国家の正規軍による民族虐殺とは違い、民兵やその命令によって隣人が隣人をナタやカマで殺害していったところに特徴があります。

その記憶を今に伝える施設が今でもいくつかあり、大きなものではルワンダ南部のギコンゴロにある「ムランビ技術学校」、首都キガリ南方の町ニャマタにある「ニャマタ教会」などが特に有名ですが、無念の犠牲者達の無数の遺体や遺骨が保存されています。



ルワンダ南部にあるかつての「ムランビ技術学校」正面。ここだけで、逃げ込んだ何万人ものツチ族が犠牲になった。

※事件を忘れないための動機ではあっても、これらの施設名や地名での検索（特に画像検索）は十分に注意してください（私も訪問前はなかなか画像を正視することができませんでした。実際に現地を目にした

後は、少し落ち着いて受け止められるようになりましたが)。

さらに、キガリ市内に建設された祈念館には事件に関しての体系的な展示に加えて、25 万人以上の犠牲者が手厚く葬られており、ルワンダを訪れた人が必ず訪問する場所となっています。

キガリの虐殺祈念館のホームページ

<https://kgm.rw/>

さて、そのルワンダが今や“アフリカのシンガポール”というような呼び名まで頂戴しながら（ルワンダ人たちがその呼び名をどう思うかは分かりませんが）目覚ましい発展を遂げているのは先に述べた通りです。

その要因として、政府が強力に推し進める産業振興や教育の施策があるのも先に述べた通りですが、そのあたりの詳しい内容は世に出ている種々の良書に譲るとして、実際に訪問してみるとやはり、奇跡の発展を可能にした下地のようなものがあることを、ルワンダの街の雰囲気からいくつか肌で感じることができましたのでお話ししたいと思います。

世界中どこでも、空港の税関を抜けて出口のドアを開けた瞬間の第一印象、空気感でその国の雰囲気は八割方分かると私は思っていますが、ルワンダもまた然り。一言で言うなら、今のルワンダは非常に整然として、秩序の高い国です。空港のうるさいタクシー等の客引きや闇両替を持ち掛けてくる人間はもちろんいません。

あいにくこの時はホテルの迎えをすっぽかされ、仕方なく 30 分ほど歩いて市内のホテルに向かうことにしましたが、日中とはいえこんな事ができる首都空港はアフリカではほとんどないでしょう。つまり、治安が良いです。

これはムムジと呼ばれるキガリ中心部で撮影したバスターミナルの写真ですが、ルワンダの雰囲気というか、ルワンダ人気質をととても良く表していると思います。ここまで整然と列を作れるのは、先進国でもはっきり言ってなかなかありません。



キガリ中心部のバスターミナルで、一直線に列を作ってバスを待つ市民

市内は車のみならずバイクが非常に多いですが、ヘルメットはしっかり着用。実はバイクタクシーが非常に多くて重宝するのですが、客といえども例外はなし、すぐそこまででもヘルメットは着実に装着です。



キガリ中心部を疾走するバイクタクシー。ヘルメットを着けて安全運転

そしてこのバイクタクシー、驚くことに外国人でもぼったくりは一切なし。メーターはないので最初に料金を確認するのですが、ドライバーたちは常に適正価格を言ってきます。末端の乗り物がこれなら他の客商売等々はなおさら安心で、つまり、ルワンダ人はお金にきれい。

きれいなのはお金だけではありません。アフリカ特有の砂ぼこり感はあるものの、街中にはほとんどごみ一つ落ちていません。この点もアフリカのシンガポールと呼ばれる所以の一つかもしれませんが、ルワンダは街が清潔です。



キガリ中心部のビジネス街（ムムジ）の様子。非常に清潔に保たれている

市内外中距離の移動にはマイクロバスが便利ですが、これもなんと座席数以上の客は乗せません。満席になったら後はお断りです！アフリカを何か国か訪問すれば、普通車でも助手席に 2 人、あとは乗れるだけ乗るという様なスタイルに馴染まなければいけないこともあります。ここでは拍子抜けしてしまうくらいです。

このマイクロバス（日本製が多い）の車内で 50 ルワンダフラン硬貨（5～6 円相当）を落としてしまい、座席の下をどこかに転がって行ってしまいました。そのくらいのコイン、知らんぷりして、あとで誰か見つけた人がポケットに入れてしまうだろう（おそらく日本でも）と諦めかけましたが、この時は近くの人がみなで探してくれて、ちゃんとコインは私の手元に戻ってきました。ルワンダ人は、かなり親切です。



キガリ最大のニャブゴゴバスターミナル。ルワンダ各都市へのバスが発着

なんだか褒めすぎのような気もしてきましたが、わずか一世代前の悲しい記憶、そして国を復興させ、まとめあげるための教育、団結心。そういったものがこの国の今の姿を作り上げたのだらうと、外国人でも肌で感じることができます。かつては身分証に記載され、悲劇の温床ともなったフツ族、ツチ族の表記はもはやなく、あるのは Rwandese という一つのアイデンティティです。

ルワンダの IT 教育は紙幣にも描かれています。国民はこれを毎日目にすることで、国の発展の行く末を想起することができます。発展途上国ではよくあるデザインの趣旨ですが、今後の日本の新紙幣にも、美しい自然や伝統文化も良いですが、あるべき姿の我々国民自身を一枚くらい描いても良いのかもしれないですね。



500 ルワンダフラン紙幣に描かれている学校での IT 教育の様子

言語（教育）についてはアフリカの国々では、歴史的経緯から英語かフランス語の「どちらか」が通じるという国が大半ですが、どちらも割と通じるという国はおそらくルワンダだけではないかと思います。これには特殊な事情があり、ルワンダは 2009 年、教授言語をフランス語から英語に変更、以降急速に第一外国語の“英語化”が図られてきました。中年以降の世代にはやはりフランス語ですが、若い人にはもう英語の方が通じやすいようです。今後、英語の通用度は高くなる一方でしょう。さらに 2015 年からはスワヒリ語が必修化されており、ケニアをはじめとする周辺国との経済的結びつきを深めるのに寄与していくはずです。

質の高い教育に関連するものの一つとして、汚職の少なさも挙げられます。政府の腐敗認識指数はアフリカで 5 位³となっており（少ない方から数えて）、島国の 3 国（セーシェル、カーボヴェルデ、モーリシャス。特にセーシェルをアフリカに含めるかは微妙なところですが）

を除けばボツワナに続いて2位となっています。

この点は教育のみならず、ルワンダの強力な統治機構に起因する部分は非常に大きいでしょう。2017年に行われた選挙での現カガメ大統領の得票率はなんと98.8%⁴！独裁的との批判も当然あります。ですが崩壊状態だった国家をまとめ上げて発展軌道に乗せていくには弱い権力ではダメなことも明らかで、奇跡と呼ばれる経済発展もこの強権によって支えられてきた一面があることは疑いがないでしょう。この点も、確かにアフリカのシンガポールなのかもしれません。

さて、ルワンダの概況と所感を一通り述べましたが、そんなルワンダが今後国家の経済発展を進めるなかでどんなデザインを描こうとしているのでしょうか。

ルワンダがシンガポールと比較して決定的に不利な点、それは「地の利」だと思います。アフリカ中央部の内陸国で、世界のどこと繋がるにも、困難が伴います。

また、ただ内陸国であるということに止まらず、周辺は一筋縄ではいかない国に囲まれています。すぐ西に一步国境を越えればそこはコンゴ民主（旧ザイール）東部であり、反政府武装勢力が群雄割拠している世界の最危険地帯の一つと言ってよく、外国人を含む多数が殺害、行方不明等になっている地域で、ビジネスや旅行で行けるような場所ではありません。

南はというと兄弟国ブルンジとの関係性は必ずしも安定しておらず、そもそもブルンジは政情不安が継続しており、やはり有望なビジネスルートとはなり得ないでしょう。さらに言えばブルンジ自体がルワンダと同様、コンゴとタンザニアに囲まれており、世界最貧国の一つにも数えられる同国を介してのビジネスに、ルワンダにとってのメリットがあるとは思えません。

東のタンザニアにもアクセスはできますが、地形的要因からも国境を抜けるルートは実質的に一ヶ所と言ってよく、しかもそこはタンザニアから見れば北西部辺境に近い場所で、一般人も辛うじて通れる可能性はありますが、タンザニア主要都市からは相当の距離があり、ルワンダにとって“交易ルート”として活用するのは困難でしょう。

結局のところ、ルワンダにとっての“出口”は北のウガンダ方面しかなく、カンパラからナイロビへと抜けるルートが、距離はあるものの唯一の生命線であるといっても過言ではないはずです。ルワンダで生産された物産品（コーヒーが有名です）はこのルートで運び出されるものが多いでしょうが、今後経済発展によって工業製品などの輸出が増えてもその陸路事情が変わることはなく、そこが開発の足かせになることは避けられないでしょう。



東アフリカ屈指の大都市、緑あふれるウガンダの首都カンパラの街並み

と考えると、ルワンダの将来性は「空」を抜きにしては考えられません。必然的に、“重くて大きいもの”よりも“軽くて小さいもの”への生産シフトがルワンダ製造業の方向性になるはずですが、それでも港から船で運び出せない不利は克服できません。結局は金融や IT など、言わば“目に見えないもの”（それらを十分に見越したうえでの IT 教育なのでしょう）、そして何よりも空からの人の流入がルワンダの持続的発展のカギになるはずです。

この人の流入を増やすための、今のインフラ上の課題は大きく二つあるように見えます。

現在の首都キガリ空港は、私が歩いてホテルまで行けたようにまさに市内に位置しており、東京で言えば巣鴨か駒込あたりに空港があるような感じでしょうか。周囲は民家に囲まれて普天間さながらの状態です。

建設当初はキガリのここまでの発展は想定されなかったのでしょうか。早晩限界を迎えることは明らかで、現在キガリ南方 25 キロの場所に新空港を建設中です。このキガリ新空港にどれだけの乗り継ぎ利便性や快適性、待ち時間における買い物などのエンターテインメント性、話題性を持たせられるかはルワンダの行く末を左右するはずです。

合わせてフラッグキャリア、Rwandair（ルワンダ航空）の規模拡充も必要でしょう。現在 12 機（そのうち長距離国際線に使用できる大型機材は 2 機）の体制ですが、将来的にヨーロッパなどからの旅客を運ぶのに十分な数とは言えません。少なくとも欧米の主要 3〜4 都市程度から、最低でも週 3 便のキガリ線を運航して、キガリを目的地とする旅客のみならず、キガリを経由して東部や南部アフリカへ向かうための合理的な選択肢となることができれば、キガリの町、ひいてはルワンダ全体の人的交流が飛躍的に増加するでしょう。

ブラックアフリカで世界的な路線網を持つ大きな航空会社はエチオピア航空、ケニア航空、南アフリカ航空の 3 社しかなく、実はこの市場はこれらの会社（特にエチオピア航空、ケニア航空）と完全に競合します。しかし、道はこれしかないはずで、先発大企業とどうやって差別化を図るか、そのために必要なのが先述した新キガリ空港の高付加価値化であり、もちろんルワンダ航空自体の定時運行や安全性の実績、独自のサービス方針を打ち出すことも重要でしょう。これは、シンガポールがシンガポール航空を成功へと導いた戦略と重なります。

内陸国ルワンダに人を呼び込み、持続的成長を維持するためには、これらはどうしても必要な戦略だと思います。

ハードだけではありません。空港というのは悪く言えば汚職の巣窟のようなところでもあり、いくらハードがよくてもソフトが不快ならば、旅行者はその空港の利用を敬遠します。

この点、ルワンダのソフト面での素晴らしさが大きな強みになることに疑いはなく、4200 m の立派な滑走路を持つ新キガリ空港に私は大きな可能性を感じます。アフリカの新しいハブ空港としての地位を確立することができるかどうかは、ルワンダの未来図に欠かせないテーマではないでしょうか。

ではそしたら、ルワンダに来た外国人に何をしてもらおうか。

現状、ルワンダで特筆すべきアトラクションは、ガイド付きの少人数トレッキングで野生の「マウンテンゴリラ」を見に行くツアーが有名ですが、あとは地元のコーヒー農園を訪れるツアーなどもあるものの、観光立国の起爆剤とするには少々規模感が足らないようにも見受けられます。



香り高いルワンダ産コーヒーを淹れたてで

しかしながら、ルワンダには図らずも悲しい過去によってもたらされた貴重な遺構が残されています。上述したような悲劇の現場を“観光地”として捉えることは不謹慎という向きも当然あるかと思いますが、不幸な歴史を貴重な教訓として後世に伝える遺産として、世界の人々に訪れてもらうことには大きな意義があります。

現に原爆ドームやアウシュビッツ収容所には毎年何百万人もの人々が世界中から来訪しており、ルワンダのジェノサイド関連施設はそれらに匹敵する可能性を秘めていると、実際に訪問してみて私も思います。



映画「ホテル・ルワンダ」で一躍有名になった実在のホテル。あの時、逃げ場を失った多くのツチ族が最後の希望を託して逃げ込んだ場所

ルワンダの“観光”や人的交流の起爆剤となるのは、ゴリラよりもこちらでしょう。キガリの祈念館もまだまだルワンダに行く人自体が決して多くはないため認知度は高くありませんが、いつか広島の平和記念資料館のような存在になるのではないかと（なってほしい）と思っています。



キガリにあるジェノサイド祈念館入口正面

まとめになりますが、「アフリカの奇跡」は、奇跡は奇跡である以上、そのままでは決して長続きすることはありません。ルワンダの発展は、新キガリ空港に代表されるように、いわゆる「後発優位」のアドバンテージをどれだけ発展の原動力に活かせるかが重要だと思います。

歴史における「後発優位」の例は枚挙に暇がありません。最初に産業革命を成し遂げたイギリスに対して後発のドイツやアメリカ、アジアでは戦後急速な高度成長を成し遂げた日本に対して後発の中国がIT産業を中心に飛躍的な躍進を遂げているのなどは好例だと思います。

しかしルワンダの後発優位の少し違うところは、第一次・第二次産業の合理化をほどほどにして、一足飛びで第三次産業、さらにはその先のハイテク産業を目指すという荒業を、運命的に、しかし挑戦的に受け入れているように見えることです。これも格段に速くなった時代の流れなのかもしれませんが、現地で率直に感じた印象でもあります。

この宿命的で壮大な取り組みを、統合された新しい民族叙事詩の最初の 1 ページに加えようとしている後ろ姿に、私のみならず世界が刮目しているのだと思います。

ルワンダでは今でも毎月最終土曜には「ウムガンダ」とよばれる全国民参加型の奉仕活動が行われ、清掃や建設作業を通じて国民意識の醸成、統合を図っています。アメリカやヨーロッパをはじめとする先進国で国民の分断化が急激に進む今だからこそ、こういう素朴な取り組みが実を結び、世界の手本となる日が来るような気がしています。

脚注、参考文献

¹ 10.20%、2021 年。国際統計・国別統計専門サイト GLOBAL NOTE より

<https://www.globalnote.jp/post-12798.html>

² 国際統計・国別統計専門サイト GLOBAL NOTE より

<https://www.globalnote.jp/post-3877.html>

³ 世界では 52 位。2021 年。国際統計・国別統計専門サイト GLOBAL NOTE より

<https://www.globalnote.jp/post-3913.html>

⁴ JETRO ホームページより

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2017/08/be8719e4e072b5d8.html>

Wikipedia 「ルワンダ」「ルワンダ虐殺」

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%AB%E3%83%AF%E3%83%B3%E3%83%80>

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%AB%E3%83%AF%E3%83%B3%E3%83%80%E8%99%90%E6%AE%BA>