

アセアン5か国の旅

東南アジアの旅(2)

秋口守國記

= 修正版 =

はじめに

昨年9月、アセアン5か国(マレーシア、タイ、ミャンマー、ラオス、ベトナム)を、おおよそ1人で旅をしました。各国の首都ないしは大都市と地方都市を組み合わせ、その間はバスないしは列車で移動し、陸路の国境越えをマレーシア・タイとラオス・ベトナムの2か所で経験しました。今回の旅の狙いは、ミャンマーの新首都ネピトウの近況、国土・地域・都市を探り、交通を見つめることでした。昨年度は東南アジアを東西に、今回は南北移動し、ミャンマーとラオスに少し重きを置き重複をしないように記してみます。

1. 新首都ネピトウ

・昭和50年代後半国土庁に勤務し、首都改造と首都機能移転の検討に携わりました。首都改造では、東京への一極集中による都市構造上の課題への対処、土地や水・エネルギーの制約、大震災への対応などで、多極分散型の地域構造に転換すれば対応は可能であると提案しました。当時、東京の過大、過密問題への限界性を打破するには首都機能を移すべきとの議論も高まり、首都機能の内容分析、移転可能性、移転する場合の形式や適地などについて、段階的に検討して報告をしました。その後、国会は法が制定され議論が加速し候補地も3か所示したのですが、棚上げ、現時点では沈静化しています。

・このような折、一昨年マレーシア・クアラルンプールのプトラジャヤでは政治・行政都市として機能を発揮していること、フィリピンではマニラから隣接のケソンへ移転構想は実現しましたが、本年4月の訪問で、機能移転は進まず本来の役目を果たしていないことを確認しました。これらは大都市隣接の展都型です。ミャンマーはかつてヤンゴンに首都を置いていましたが、軍政時代にひそかに首都構想を練り、完全な遷都型を実現しており極めて興味を持っていました。ネピトウは、約20km四方の地域に、首都機能と言われる3権の各機関が中央部に分散配置され、それを取り巻くように、これを支えるサービス施設群やホテル(隣接間隔500mほど)などがゆったり配置されていました。また、6ないし4車線の幹線道路がこれら都市機能を支え、さらに広大な鉄道駅や空港(中国の支援)などハード面では立派に整備されていました。

・問題は、需給バランスの関係で、それら広大な施設に対し、交通量や施設の利用度が著しく低いという点にあります。これらの維持管理には今後かなりの予算が継続投入されることとなります。また、中央省庁の建物は分散配置されていて、それぞれの連絡には自動車が必要であり、また、よく理解できないのは、ホテルの利用率はさほど高くないようなのに、新設工事があちこちに見られ、事業主はどのような経営判断なのか、先行投資や権益確保などの思いがあるのだろうか考えさせられました。

・大都市ヤンゴンを離れ、国土の中央に位置するネピトウに首都を置くことを決断し、ほぼ自力でこれらを着実に整備してきたことは軍事政権時代なるが故に実現できたとは言え、他方国力を示すものです。ただ、軍事政権下という上位下達の命令系統であれば分散配置も良いが、今後の民生政権下はボトムアップ的な発想が重要となり、各省庁がお互いの企画立案などを含め調整が多くなると想定され、そのため首都の使い方ではハード・ソフト面でかなりの工夫が求められます。現時点で、多くの国機関職員は週末にヤンゴンとの往復をしており、学校などを始めとして各種のサービス施設の配置・充実など住み・働く人々の使い勝手を向上させていかなければならなりません。

・これらの既存の基盤的な施設群を、今後のミャンマーの発展に、段階的に生かしていくことが大いに期待され、そのためにヤンゴンとの機能分担・ネットワークの投資やネピトウ市の都市経営・運営などソフト面での充実が求められます。

・印象に残ったのはヤンゴン = 350 km = ネピトウ = 250 km = マンダレー(東京 名古屋 神戸の距離感)間の高速道路で、上記の新首都建設に合わせて建設されたと思われます。両区間ともバスで移動しましたが、線形・幅員などは極めて良好で、80 km・時程度で走行可能、ただ、何せあまりに交通量が少ない(行き違うのは1分間に1から2台程度)。疑問に感じ、JICA道路専門家に問うたところ、道路構造上の強度に問題があり、大型貨物トラックなどの通行を許可していない由。ぜひとも、橋梁も含めて全線の舗装強化などを急ぎ調査・点検の上、国土の重要幹線として有効活用の途を提案・実現していただきたいと話しました。

2、国土・地域・都市

・訪問前に地球の歩き方や各国の地域事情に目を通しますが、一般的には簡易な都市地図しか入手出来ません。日本の色塗りされた用途地域やインフラの計画線などの記されたものを手にすればこれまでの経験や知識からそれなりの感想やアイデアもよぎるのですが、残念ながら資料無し、結果として交通関係は動きとしてよく見えますが、都市については意外とよくわかりません。

・国ごとに都市人口も地域の概念が共通でなくあいまいさは残りますが、私は常に大都市圏の概念で都市を見ることにし、先ずは1人当たりのGNP、人口何万人かをもとに、規模に応じた中心部や周辺の拠点、幹線道路に沿った業務・商業の展開の概念を想定します。日本の場合、城下町や門前町などありますが、一般的には鉄道駅を中心に商業・業務の集積がみられ中心市街地を形成しています。しかし、アジアの都市では鉄道は都市内での位置づけが必ずしも高くなく、また欧米のように市役所・教会・広場が中心との概念も明確でなく、旧宗主国などが残した市街地、王宮、行政機関などの様子を念頭に置き、ガイドブックの商業施設や市場、大きなホテルの集積などを核と想定し、ここを中心にひたすら歩き、バスや鉄軌道に乗り、街を眺めることにしています。

・タイ・バンコクおよび近郊ではここ数十年、中心部や拠点的な地区に突如によっきり高層ビルが建ち、いくつか続いてしばらくそのまま、コンクリートの劣化と鉄筋のさびなどが気になりだすころ、再び、ビル建設のブーが起り、最近では住宅地区でも高層マンションが続々と建設されています。これらは政情や経済発展のうねりに応じて整備が進むと理解してよいでしょう。ただ、総合計画や都市計画の制度はどこも形としては整っていますが、これらの制度・運営などが国や都市の成長速度に追い付いていません。どこの国も同じで、宅地の整備が急激に進むと、そのしわ寄せは道路、公園、上下水道、電気、廃棄物処理などのインフラに影響を及ぼします、我々の仕事は尽きません。

・インドシナの大陸部はかつて国々の興隆に応じて国の境界は動き、現時点のものになったのは第2次世界大戦後、植民地からの独立により確定しましたが、国のまとまりが第1とは言え民族・種族などの共通性により国境を越えた交流は今でも穏やかに続いています。特に今回訪問のラオスは人口が600万人、国の面積は日本の本州並み、ビエンチャンは人口80万人と言われていますが基軸になる幹線道路沿いに都市機能、市街地が続く程度です。約400km離れた南部の拠点都市サワナケットは日本でいう町程度、バスで8時間程度(私の乗ったバスは10時間半かかりました)、途中はいくつかの同程度の町しかありません。北海道の人口を本州にばらまいたイメージで、言い変えるとその多くは過疎地域です。

現在アジアハイウェイ16号線がベトナム中部の都市のダナンからサワナケット、JICA支援によるメコン第2友好橋(私の勤務したオリエンタルコンサルタンツが設計・施工監理業務を担当)を介してタイの新興商業都市ムグダハーン、更にはバンコクへ東西に通じています。この場合国は北にあるビエンチャンとの結びつきに注力しながら国土計画を立てますが、南部地域としてはベトナムやタイとの歴史・社会・経済などに重きを置き、国をまたいだ視点から地方計画を立てることが現実的であり大切です。すでに物流や医療協力などはこちらの結びつきに重点が置かれ、国境沿いには工業団地も造成され、また日本企業も進出していました。道路交通体系の充実向上が望まれます

・最近の中国の南シナ海九段線問題に関連し、ラオス、カンボジアが中国寄りの態度表明をしています。中国からの経済協力支援は両国にとり大きな意味を持っています。他方、あまり中国に依存すると取り込まれる恐れもあり、アセアンの絆も強調しています。さらにラオス現政権にとりベトナム共産党は兄貴分的な存在でその政治的な支援抜きには語れず、ベトナム戦争時代のホーチミンルートは両国の山岳地帯を軸に展開していて、ベトナムの統一には欠かせない要因でした。このような関係を背景にしながらバランス感覚と知恵により小国としての運営を行っていることについて、我々も十分に配慮しながらお付き合いをしていくべきです

・今回訪問した地方都市について触れておきます。

マレーシア・アロースターは「ルックイースト」を唱えたマハティール元首相の誕生の地であり、中国人、インド人よりマレー人を優遇する政策プミプトラを実行し、国内の安定をもたらしながら穏やかな成長軌道にマレーシアを乗せてきました。その生家は質素、多くの若いマレー人が訪れ、熱心に説明員の話聞いていました。中華街は変わらずにぎやかですが、都市更新の一貫、かつての老朽化した長屋をおしゃれなカフェや軽食の店に現代風にアレンジしていて、地元を含めて多くの客を呼び込んでいました。

タイ・ハートヤイは都市人口からは想定できないほどの活気があり人通りも多く、かなりの中高層ビルが並び、店の品物も高級品から日用品まで幅広く、国境越えの観光客も多いのですがタイ人が主であることは確かです。シラチャはバンコクから東に100km程、深海港レムチャバンや工業団地に隣接した町で、多くの日本人も住み・滞在していて日本語の看板の多さに驚かされます

ミャンマー・マンダレーは古都の風格、バイクタクシーで半日寺院や僧院を回り、王宮とそれの背景に連なるマンダレー山に登り格子状のゆったりした敬虔な仏教中心の街の良さを感じとりました。タイからの輸入でしょうか日本車が多く走行していて、右通行でありながら右ハンドル車がかかなりの数を占めていました。びっくりしたのは乗り合いバス、右ハンドルで乗降口は左側にあり、乗客は車の前後を左側に回り乗車していました。交通事故のもとなのですが、バスのストックが整うまでしばらくはこのような状態を黙認しなければならないのでしょうか。

ユエはベトナムの古都で王宮と川筋のゆったりした緑と公園、王宮内には錦鯉が飼われ、しっとりした東洋・日本の雰囲気も感じられます。川の反対側は元気な新市街地で構成されていて、街に出ればバイクの洪水なのですが、チャーミングな若い女性のバイクに、お茶を飲んでいる若者が口笛を吹いてひやかすなど、社会主義一辺倒からの脱却中かなと感じました。

3. 交通

・経済成長に伴い、自動車の保有台数は増加の一途をたどり、特に大都市においては道路の整備が追い付かず渋滞が拡大・深刻化しています。道路空間の拡大とともに、交差点改良や交通管制など効率的な

運用導入も大切です。一般的には経済発展に応じて2輪車から自動車の増加にシフトしていますが、国により事情が異なります。特にベトナムのホーチミンのバイク洪水は有名で、4輪車と2輪車の利用割合は1:10くらいでしょうか、交差点に立つと圧倒され運転マナーと流れには目を見張るばかり、ただ、交通事故をほとんど見かけないのも若い国にとりそれなりの安定・定常状態なのでしょう。この対極にミャンマーのヤンゴンがあり、政府の規制のせいかバイク通行がほとんど見られず、その代わりにタクシーが一般車と同数くらい走行しています。タクシー料金は庶民にとり決して安くはないが利用も多く、シェアしながらの利用も見られ、今後どのように車種などの誘導・展開していくものか興味深いものです。なお、ラオスのビエンチャンではJICAの協力により公共バスの運行が始まり多くの客を運んでいて、とても喜ばれていました。ミャンマーでは日本車があふれていましたが、ラオス・ベトナムでは相対的に韓国車のプレゼンスが目立ちました。左ハンドルが共通要因なのでしょうが、でも料理店や商店など、韓国は地方部でも頑張っています、ビエンチャン、プノンペンから東京には直行便がありませんが、ソウルには飛んでいます。

・地方部の幹線道路では、今後の経済成長に伴い急激に交通量が増大していくとは言え、現時点での都市間交通量はどこもさほどではなく、厳しい財政下でどのように整備していくべきか。日本の戦後の道路整備手順は、先ずアンリンクドの解消、舗装、狭いながらも2車線の確保、局部改良、本格的な改良やバイパス整備へと順次進めたアナロジーは十分に参考になります。マレーシアやタイは、この地域でとりモデル的な存在です。ベトナムでは既存の国道1号線は大都市部を除き交通量はさほど大きくなく、順次現道拡幅を基本にした4車線の工事を積極的に進めており有効な方策と感じました。沿道のアクセス自由を確保しながら集落や地区的な条件により上下線分離をしたり、4輪車からは料金徴収して少なくとも道路維持費確保のためなのか、いずれにしても様々な工夫がみられました。バスに乗り地方部に行っても「KARAOKE」の看板を多く目にしました、もはや世界共通語になっています。また5から10時間の長距離バスの乗り心地はかなり快適でしたが、習慣の違いを感じました。ミャンマーやベトナムは車内で映画や音楽が音量いっぱい流されいささか閉口しましたが、ラオスのバスでは靴を脱いで乗車、車内は静か、ありがたいと思いました。

・鉄軌道に関して、日本人はもっと各国の国鉄ががんばってほしいと思うのですが、一般的には都市間の特急や急行の優等列車の運行に重点を置いているようで、大都市内や近郊であまり貢献していません。バンコクで、高架鉄道は開業当時バス料金に比して高く若干低迷した時期もありましたが今は利用客も増加し、更に新空港を結ぶ路線や地下鉄も順次整備され、日本の資金協力や建設会社も参入し、郊外に向けて延伸展開中です。ホーチミンでは地下鉄工事が積極的に進められ、合わせ地下街の整備も提案されるなど、今後の展開が期待されます。ハートヤイからバンコクまで、満席に近い状態で何とか寝台車が取れました、20年前の韓国製で快適な旅でした。ユエからホーチミンまで同じく20時間の鉄道の旅、寝台車は取れずリクライニングの座席車、日曜日ほぼずっと満席に近い状態でした。初めの3時間ダナンまで400mの峠越え、車窓から青い空と海と切り立った崖そして草原の緑は見事な景色、この区間だけ乗車の外国人が多く、ダナン駅でぞろぞろ降り、かわりに地元の人がまたどっと乗車してきました。北大在学中は東京から札幌まで、途中青函連絡船を挟み、特急で20時間、急行で24時間の旅程であり、今回の2区間ともほぼ同距離、50年前の旅を懐かしみつつ車窓の移ろいを楽しみました。

・この地域は大河川が多く、重要な交通機関で、今でもローカルな物流運搬手段や観光などに活用されています。定常的な運行の安定性や信頼性に問題無しとはしませんが、バルキーな荷物や陸上輸送の補

助手段として、メコン委員会などと連携し、その活用をもっと検討しても良いと思います。ヤンゴンではJICAがフェリーと埠頭施設について支援し、高頻度で多くの旅客を乗せ、兩岸を結ぶ地域の足の役を十分すぎるほど果たし、地域に寄り添い、高い評価の協力事業でした。

・航空分野の発展は目覚ましく、特にLCCはその地位を確保しつつあります。例えば、タイのスワンナブーム新空港はIATA加盟のナショナルキャリアーで占められていますが、旧のドンムアン空港はLCCが大宗を占め、国内のみならず中国を含め近在の国々・都市とかなりのネットワークと密度を保持しています。今回はミャンマーやラオスへ向けて3回利用しましたが、普段着的な利用者が多く手軽な利用を裏付けています。今後さらにネットワークの拡大・充実に期待したいものです。

おわりに

・途上国の人にとり、時間管理より利便性の向上の方が重要なのかなと感じています。すなわち到着予定時間を知ることは我々の旅では当然ですが、彼らには乗降の自由度・利便性に重きが置かれているようです。都市間幹線道路の運行ルート上であれば地元なりの約束はあるのでしょうか、弾力的に途中乗降が出来、時間通りより便利に到着できれば良いとの考えが強いようです。例えば、市内のターミナルを発車後郊外に出た所でガソリン給油したり、長距離バスが宅配便的な機能も併せ持っていて途中で大小さまざまな荷物の受け渡しのために停車していました。他の客からそれらは当たり前で、クレームなどを見かけませんでした。

・40年近く前の大使館勤務時代に、日本との協力の幅を広げたいと考え、新規領域として下水道・排水、都市廃棄物処理、住宅、大学などとの交流をし、カンボジア難民問題が発生しキャンプ作りや医療協力などから軍最高司令部や地方行政としての内務省や地方自治体とおつきあいができ、シヤム湾に天然ガスが出て、水資源を含む総合的な地域開発の推進に協力しました。援助から協力、今は契約に基づく、企業的なセンスが求められ、双方向の議論がますます重要になっています。新幹線と都市開発などはその典型例でしょうし、また赴任国を超えた工業開発案件についても隣接国相互に協力しながら積極的に取り組むなど、若い現地の書記官たちは懸命に頑張っていて、よくやるなど頼もしく感じました。白楡会の皆様方が地球規模で活躍なさること大いに期待しています。