

II 話題提供

話題1 : 『東南・南アジアの気ままな旅』

提供者 : 秋口守國副理事長

東南・南アジアの気ままな旅

秋口 守國

はじめに

年金生活で慎ましく日々過ごしています。ただ、好奇心を持ち続ける、健康で活動できる体の維持、これまでの経験を生かしたいなどと考え、ここ数年3週間程度の気ままな旅に出かけています。春は、トルコ・エジプト、アメリカ・カナダ、ドイツ・スイス、秋はタイ(かつての仲間と1週間のゴルフ)を中心に、シンガポール・マレーシア・インドネシア・ベトナム・カンボジア・インド・韓国を回りました。今回は東南・南アジアについて記してみます。

旅の準備は、訪問国を決め、「地球の歩き方」を購入し、訪問都市、ルート、移動手段を選択・確定します。次にパソコンから、航空機、ホテルを選定、予約します。国内の鉄道やバスなどは自由席ですが、予約を必要とする場合は、当該の国に到着後速やかに必要な手配をします。ホテルの選定は重要、海外は1室料金制であり、1人旅にはかなり割高になりますし、また、交通機関選定に応じて駅やバスターミナルの近くが望ましく、地図での位置選定と料金のバランスを考えなければならず、結構大変です。その後は図書館に行き、当該国の政治・経済・社会・文化・宗教などについて広範に情報を仕入れることにしています。当初は、当該国の言葉を少しでも話せればと勉強しましたが、これは年齢を考えても極めて難しく、せいぜい、「ありがとう」、「今日は」程度に抑え、既に、さび付いたつたない英語で何とか工夫しながら通すことにしています。

なお、旅では、「スマホやパソコンは使わず、写真は撮らず、買い物もせず」をモットーにしています。慣れない土地を歩くのに、身の回りを軽くして行動しやすくするには、なるべく拘束の少ないスタイルが大切と考えており、もちろん忘れ物などはちよくちよくしますが致命的な事態にはならず済んでいます、参考にしてください。

1)街を歩き市内鉄道・バスに乗りまくる。

気ままとはいえ、買い物、グルメ、絵画や彫刻などを含め一般的な観光地などには興味はありません。時間の許す限り街の中心部から近郊で、地元の人が利用する市場や公園・緑地、キャンパスなどを歩き、タクシーには極力乗らず、市内電車やバスを乗りまくることにします。街を歩き、公共輸送機関を利用することで、その国や都市の生活実感がわき、それに伴い国や都市の成り立ち、今どのように活動が展開されているのか、更には日本との違いを通じて、日本で忘れられたことなどに気が付くことが多く、わくわく感豊かな旅です。

東南アジアは、混雑とか町に不案内であっても、かつて勤務・生活していたこと、顔つき・人柄も我々に近く、相対的にストレス少なく移動できます。しかし、南アジア(インド)は雰囲気からして違い、至るところ人・人・人でその人いきりにエネルギーに圧倒されます。どこを歩いても日本語らしき言葉を含めて、多様な言語で話しかけられ、ゆっくり歩くどころではなく、おのずと自衛本能が湧き常に緊張の連続です。世界最大の民主主義国(選挙がある)で自由があるとはいえ、皆一生懸命今を生きていることを実感します。

途上国はその若さ(子供の多さを含めて)、混沌の中、たくましさは成長に通じ、日本はまさにその対局で、街並み、交通マナーなどは穏やかで大人(高齢者)の世界、安定です。いずれこれらの国にとり、どのような先進的なモデルを提示出来るか考えていきたいものです。

2)都市内の交通機関

都市活動の中で交通機関はどのように使われ、今、どのような役割を果たしているのか。特にその国の経済・社会状況なども含めて多様で、現況を知り、幾つかの国相互比較することで、うまくいっていること、直した方がよいことなど見えてきます。所得水準や都市人口規模などで、交通機関の整備・活用の状況はかなり説明が出来ます。

先進国・都市シンガポールは交通計画や交通管理で今や、日本が学ぶべきことが多い状態ですし、クアラルンプールもかなり上手に運営されています。中進国のバンコクはかつて自動車・バス交通中心で、既存の国鉄を活用すべきで、市内高架鉄道などは採算的に無理とされてきました。その後経済の発展と交通混雑から、国鉄とは別組織で高架、地下鉄、空港アクセスのなどが整備され、当初はガラガラ批判がありましたが、今はかなりの混雑で、今後更なる増強策が必要となりそうです。途上国のプノンペンでは市内の公共バスが昨年からはじめ、順調に利用者増加、路線も拡充しつつありますが、昼の食事時間に運航休止するなど理解できないこともあり、運営などに工夫が必要そうです。ベトナムはバス網が発達していますが、相互の乗り換えなど工夫の余地が沢山あります。途上国ながら大都市のデリーはメトロがかなりのネットワークを形成していますがその混雑はすざましい。さらに地下鉄にも各駅で、空港に準ずる保安検査をやっていて大混雑に拍車をかけています。お国の事情で安全管理に概念が異なるので、どの程度やらなければならないのか、せざるを得ないのか考えさせられます。

3)都市間連絡のバス・鉄道に乗る。

ベトナムやカンボジアは最近まで戦乱に見舞われ、道路整備が遅れ特に首都などの都市内では混雑度は都市機能の発揮に大きな支障が出ています。それ以外の国でも予算の優先順位などから需要に応じた社会資本整備はかなり遅れ気味です。道路では、タイはベトナム戦争時のアメリカの強力支援なども要因にあり、地方部でもかなり進み交通需要ともマッチしています。カンボジアの地方部ではまだ車両が少なくゆとりはありますが、今後の経済発展により状況は一転しそうです。インドはどこに行っても道路不足で整備の優先順位などが課題です。今後の整備に向けて国相互に学ぶべきことが多いと感じます。

タイを除き地方部・都市部とも自動車、バス、自動2輪、トラクター、馬車、自転車などの混合交通でありその対処は大きな課題です。都市部では交通量に応じた道路容量が不足していますし、地方部ではゆとりある区間も多い反面、2車線道路で追い越し追い抜きが常態化していて、交通マナーを含め交通事故・安全策をどのように図るか緊急の課題です。

鉄道はわずかな区間しか乗車していないので断片的な情報をもとにした判断ですが、老朽した車両を一生懸命保守しながら運営しています。特急などの優等列車は普通列車に比べかなり割高な料金設定(インドは、切符の購入時パスポートが必要、他方65歳以上の高齢者割引があり)され、サービスや運行などには優先配慮されます。1・2時間程度の遅れは許容範囲なのでしょうか、文句を言う人を見かけません。普通列車はバスなどに比べても非常に低い料金設定であり、これは時間距離よりも単に実距離の克服に重点があり、1日1本とか数本の運行もざらです。貨物輸送を含め国鉄の機能強化をいかに図るか、運営・経営形態を含めて魅力を高めることがどこの国でも大きな課題です。バスも鉄道も公共輸送機関の料金は、国民の所得水準などを念頭に低く抑えられてい老朽化が著しく、ジャカルタの鉄道網への日本の中古車両供与の事例などを念頭に、政策に優先順位を附しいかに更新・整備を進めるか、また課題になっている新幹線が国民全体にとりどのような意義を持つのか、現地を見ると考えさせられます。

4)旅で感じたこと

名所・旧跡にはさほど興味がありませんが、タイ勤務時代のカンボジアは内戦状態にあったアンコールワット・トム、インドネシア勤務時代のボロブドール・プランバナンは遺跡修復中であり、初めてのインド

のタージマホールなど、その国を代表する世界的な遺跡・史跡はさすがにすごい。これら史跡はスケールの大きな建造物で圧倒されますが、その配置や壁面の彫刻、周辺景観とのマッチングなどを含めて素晴らしいの一言に尽きます。特に時代背景を考え、どのような工夫を重ねて建造されたのか、施政者のみならずその時代の国民はどのような気持ちで工事に参画したのか、想像力を刺激します。

史跡見学後、国立博物館で、歴史の流れをもとに、史跡の詳細な彫刻・壁面レリーフ、仏像や関連遺物を見ることで理解がさらに深まります(特にいくつかの博物館では、日本語のイヤホン解説があり、とてもありがたかった)。入場料は外国人と日本人で大きな差をつけていて(例えば、インドは外国人 1300 円、インド人 40 円)少し癪、ただ遺跡保存や環境整備、日本人の誇りを高めるためにはやむをえないのでしよう。

5)インフラ作りで何をすべきか

日本のインフラはかなり充実しつつあります。ただ、国の骨格となる道路・鉄道などの幹線軸は、国の基本としてしっかり充実させるべきです。他方、地域サービスとなる枝線の新線整備は控え気味とし、必要に応じて局部改良などで済ませるべきだと思います。今、国などが進めている、耐震や維持修繕はじめ交通管理などはこれまでの知識・経験を生かし、「使う」によりウェイトを置いて充実してほしいと感じています。

途上国の支援について、かつて私の勤務した時代は援助ということで、当該国の国民のためとの意識は持つものの、いささか指導的な意味合いも含め上から目線の関係だったと思います。今は途上国も夫々国力が向上し、相互協力・ないしはビジネスとして事業の掘り起こしから整備、運営・管理・経営まで広がり、それに見合った協力はどうすべきか、民間の対応を交えて対応は複雑化しています。

このような中で新幹線協力は導入したい当該国と売り込みをかける支援国の間で、国威発揚なども含めて多様な議論がなされています。最先端の技術を示し、具体化していくことは大きなインパクトがあります。インドネシアの新幹線は現時点で当該国政府(厳しい財政事情)の負担無しに中国が整備することになり、それなりに良いことです。他方、約束した工期、技術的な計画内容、そして料金設定などを大きく変更せず、完成・運営してほしいものですが、特に用地交渉などの遅れが先ず懸念され正直かなり難しく、中国は受注したから終わりではなく、これらの情報をインドネシア国民に広く開示して理解を高めながら進めてほしいものです。他方、それとともに、国民の福祉向上に身近な、在来の鉄道の改良、貨物輸送の展開も地道に考えるべきで、今回日本はインド新幹線導入にあたり、これらへの支援も表明しており、大いに期待したいと思います。

6)外国から見た日本など

今、「GNP600 兆円、賃上げ2%以上を目指す。」などの標語が広がっています。ドルベースで見たときに、日本の国力はどのように評価されているのか、欧米や産油国はさておき、アジアでもシンガポールや香港などとは差が開くばかりです。

日本の経済成長は、総人口で見れば横ばいですが、生産年齢人口比率で言えば、それなりに頑張っていて、単純な成長論でなく、充実論など複眼的に語られるべきではないでしょうか。合わせて経済に関して最近では短期的な視点が多すぎているようで、もっと中・長期的な日本の姿を語り合いたいと感じます。

インドは自由がありますが厳しい競争社会、カンボジアは前向きな元気がありますが内戦の影を受けたか国民の目にまだ一抹の悲しさが漂い、ベトナムは独立の気概は強いのですが社会主義の管理された社会、タイは軍事的な政権ですが長い伝統のせいか自由なおおらかさがあり、今後それぞれの良さを伸ばしてほしいものです。以上長くなり恐縮、皆様がアジア、更には世界に向けて活躍の翼を広げていただきたいと期待しています。

以上