

これからの日本の国際技術協力 2024.5.30 秋口守國記

～アセアンの国々を旅して、想うこと、考えたこと～

=目次=

【1】概説・メモ（アセアンを巡る秋口の思い）.....	2
【2】アジアハイウェイ(AH-1)（2019.12～20.1）.....	4
【3】アセアンを巡って（2022.12～2024.3）.....	7

【1】概説・メモ（アセアンを巡る秋口の思い）

1-1 これまでを振り返って、現在の心境

- ・第2次世界大戦後、我々は戦いの無い、自由を享受してきた。
- ・敗戦国でありながら、父母の時代の尽力が元で高度成長を成し遂げ、おかげで、内外のインフラ支援・協力を夢中で取り組むことが出来、係わったインフラは、目に見える形となり、常に実態感が伴う。
- ・日本の支援が増加の時期、相手国の身になり、考え、行動し、誠心誠意業務に取り組めて幸せ。

1-2 退任後の暮らし方

- ・67.5歳で勤務から解放され自由人となり（ただ、妻は65歳の時に死亡）、現在、79歳（傘寿）。
- ・前半の5年間は、大略毎月、北海道から沖縄へほぼ全国、後輩や地方の仲間へのボランティア支援、そして、海外旅行（毎年アセアン1回、欧米など1回）計2回。
- ・後半6年間は、千葉県公安員を務めているため日程制約を受けた（毎週水曜日が委員会開催）。そしてコロナ禍、工夫しても旅は13日間で限度で、アセアンないしは台湾、韓国、中国に絞られる。

1-3 今、何故、アセアンアンか

- ・英語大嫌い人間（工高3年の2学期は赤点）ながら、22歳の時に志として海外貢献を誓い、24歳でアジア・オセアニアへ1人旅、28歳からインドネシア2年間、33歳からタイ3年半の大使館勤務。
- ・私なりに貢献は果たしたと判断し英語からの解放、本来の夢、国内の都市・地域・交通に専心してきた。
- ・ただ、アセアンに心を置く者として、日本がどう見られているか、日本はどんな期待がされているのか、何をすべきか、出来るかをずっと考えてきた。
- ・他省庁などの友人たちと一帯一路を論じ合い、日本は知識・知恵の伝達が大切と感じる。判り易い例として、中国には需給の概念が乏しく、丸請け〈人・物・金〉で享受国のためになっているのか。中尾さんの沈下橋のような発想が大切。かつて華夷秩序、脱亜入欧、大東亜共栄圏だったが、今は、これからは？

1-4 旅をすること

- ・私は小さいころから地理が大好き。ただ、大使館時代に報告書の作り方を、千葉市勤務で総合計画を立案し、歴史・文化に目が開き、天地人の語にあるように、視野が深まり・広がった気がする。
- ・旅するにあたり、事前の準備、実際の旅、そして記録を作り、それを友人と語り合い・共有する幸せ。
- ・土木は技術の基本 CIVIL ENGINEERING 土・水・人の基本に根づいており、幅広くもの・事柄が分かり、さらに人柄までも良く見える。我々の苦勞・努力は下支え、貢献できて幸せです。
- ・心技体一如：心・好奇心を持ち、技・技術を磨き、体・健康に留意する、これらのバランスが大切。少欲知足が基本で、モノより事柄、知識・ノウハウ・知恵を大切にして、克苦利他で欲張らず生きたい。

1-5 若い皆さんにお願いしたいこと

- ・海外に1度出ぬ馬鹿、2度出る馬鹿と言われていました。日本の立ち位置を確認してください。
- ・まずは、現在の業務に専心尽力し、国民、自治体などへの影響・評価を忘れずに、貢献度は大きい。
- ・日本はアジアの一員であり、鳥の目、虫の目、人の目の例え、海外へ・からの視線を考えてください。

以上

【2】 アジアハイウェイ(AH-1) (2019.12~20.1)

2-1 はじめに

・ミャンマーヤンゴンーミヤワディ：タイメーソッドーバンコクーアランヤプラテート：カンボジアポイペットープノンペンーパペット：ベトナムモックバイーホーチミンと、アジアハイウェイ1号線(AH-1)に沿って2200km程をバスで移動しました。これまでマレーシア、ラオスをはじめ幾つかの区間を走行していましたが、区間が異なるとは言え何年か前とも交通事情の比較ができ、有意義のものになりました。

・アジアハイウェイの構想が明らかになり既に50年以上が経過しています、ハイウェイと言っても高速道路が繋がっている訳では有りません。各国が国内道路の整備を進めながらも、どうしても遅れがちな国境道路についてお互いに調整しながら結んでいこうというものです。

国土交通省の佐藤清さんが、かつてバンコクにある国際機関でこれを担当し「アジアハイウェイよみがえるシルクロード：日経新聞社」などを書き、また、私がタイ在住の折、ESCAPに勤務していた星野満さん達は、アジアハイウェイをはじめとして広域道路交通の振興のために尽力していました。今回もバス旅で特に地方部を眺められるので道路の整備に合わせ地域開発が誰の手でどのように進んでいるのか、またお国事情を交え、今後どのように展開がされそうなのかを眺めてきました。

2-2 アジアハイウェイと国境

・〈道路〉道路整備水準は政治、経済、社会などの総合力に連動しています。

タイは戦後、社会・共産主義の国に囲まれ、米国の支援の下で道路整備に力を注いできました。私の勤務した40年前、タイはそれほどの交通需要はありませんが、道路幅員は計画的にゆったり取り、一般の幹線国道では日本に負けない道路構造基準・整備水準を達成していました。その結果でしょうが、今回訪問国の中では群を抜いて高い水準を維持しており、さらに近在の国に対しても積極的に協力支援を行っています。

ベトナムは独立・南北戦争と言う大きな障害を乗り越え、今、自力更生で積極的に道路整備を進めています。現地を走りながら類推するに、需要に応じた優先順位をつけ、幹線国道では厳しい財政の中、まずは2車線をしっかり確保した後、4車線化への移行など工夫を重ねている様子が窺えます。

カンボジアは基本的に幹線道路の2車線化を重点に置き道路空間を確保し、既に橋梁やカルバートなどの横断水対策は終え、今は、首都圏では多車線か、地方では急増する交通量に対してこまめに局部的な舗装修繕に努めるなど維持管理にも力点が置かれています。

ミャンマーは道路空間確保に努めつつも、未だ横断水対策が終わっていません。至る所で老朽橋の架け替えやカルバートの設置工事がなされており、また舗装の破壊がひどい区間が幾つかあって、ここでは歩行者速度並みでしか走れません。ただ、道路整備にあたり、“BOT”が積極的に活用されていました。すなわち、厳しい財源の中、可能な限り自力で道路整備を進めたいとの意欲の表れと感じます。

・道路関連施設として、各国とも維持管理の基本となるマイルストーンは傷など有りますがきちんと設置されており、基本形は出来ています。道路の一定区間毎に国道番号などの表示状況で、タイは完璧、ミャンマーでも間隔はいささか間遠となりますが設置をしっかりと確認できました。従ってアジアハイウェイである”AH-1“などの表示も国道表示の下に見ることができ、アジアハイウェイの重要性についての認識も高まっていると感じました。

他方、ベトナムやカンボジアでは、かなり気を付けて見ましたが、国道表示などを見つける事は出来ません、したがって”AH-1”の表示もほとんど有りません。大河を渡る幾つかの橋梁の脇で日の丸やJICAの名前があり、日本の協力について少し誇らしい気持ちになりましたが、一般道路部分は各国夫々の自主努力に任せる時代になっています。

50年前佐藤さんの時代は、行き先都市の表示やガソリンスタンド、修理のためのメカニック工場などが大変不足していてガイドブックを作成したとの事、今ではかなり向上し整備は行き届き、場所によっては過当競争ではないかと感じました。タイではガソリンスタンドを中心に日本でいえば“道の駅”のようなコンビニ・薬局・メカを含め民間複合サービス施設が充実していて、道路の旅に不安はありません。

・交通マナーとして印象に残ったのは、カンボジアで4年前〈2016年〉は四輪と二輪車が入り混じりかなりの危険を感じましたが、今回2車線の脇に1m半程度の舗装のグレードを若干落とした緩速車線の駐車帯を設け、更にこの境界に白線を入れ、ここを二輪車が走行することで車種区分が明確になり、安全度が高まっていました。なお、その外側にラテライトの路肩を設け駐車及び歩行者の用に供しています。

ただ2車線道路のため四輪車同士の追い越しには反対車線に出るためひやりとすることは消えていません。バスの運転では、ミャンマーは時速80km走行できる道はほとんど有りませんが、他の国では平均的に80km走行が可能であり、かつてはこれをかなり超える乱暴運転に肝を冷やしましたが、今回は何処でも80km運転を維持してくれ、安全運転思想の浸透をうかがい知ることができました。

・(国境)私のタイ勤務時代、カンボジア国内は戦闘状態で国境通行はあり得ませんし、またミャンマーの国境付近は少数民族の管理地域で中央政府の力は及ばず、かつ道路整備状態はかなり劣悪と聞かされていて車での入出国などは想像もできませんでした。今回のバス旅では何処も人・車とも通過にあたり特段の支障は見受けられず円滑でした。ただ、タイからカンボジアへの国境通過にあたり、乗客が外国人だけの場合はビザなどを事前準備していないと、添乗者に若干のお小遣いを要求されたようです。

交通量は、先ず大都市から国境に向かい減少していきませんが、私の大雑把な目視観測では、ミャンマー側の国境あたりで1日あたり千台程度、タイは1万台を大幅に上回り、カンボジアも4千台から6千台程度、ベトナムは8千台程度有りそうで、国境交通の重要性が年々高まっているように窺われます。

・国境では向こう側が見えるような状態ですが、隣接国同士の街の雰囲気の違いは大きく、また経済力の差が如実に現われます。国力の小さい方にはカジノやホテルなどの建設・投資が進められ、かなりざわついていますが、大きい方は比較的穏やかです。

2-3 中国の浸透と日本の役割

・今回の4か国とも中国とのおつきあいにはかなり気を使っています。

ベトナムは自力更生で自ら持つ資源を徹底的に有効活用していきたいとの強い意志を感じます。

カンボジアは急成長を願うあまり、中国べったりで、国道沿いでも中国の看板が目につき、中国製品が市場にあふれ国内に輸入代替産業は育ちづらく、身の丈に合った開発を意識してほしいのです。

ミャンマーは軍事政権からアウンサンスーチーさんの民主政権になり自力で進め始めましたが、国境沿いの少数民族や最近ではロヒンギャ問題などの課題を抱え海外から幅広く批判も受け、この機会とばかりにじわり中国が忍び寄りつつあります。

タイは中進国、それを脱しようとしており、国土の整備も進みつつあり、市街地部での多車線化、交差点の立体化、首都圏での有料道路の延伸など推進中で、ソフト面でも景観配慮、環境問題対応や交通事故対策の課題対応に自力で向かいつつあります。

タイ以外の国では国の安定を図るためにも、まだまだ乏しいインフラ事業の改善は喫緊の課題であり、積極的に進めたいが予算や技術力などの不足と言う大きな悩みを抱えています。

・これまで中国による一帯一路は港湾や道路、エネルギーなどの基幹インフラを中心に語られてきましたが、昨今は各国で都市・住宅開発などで静かに浸透しています。すでに経済圏構想を越えて、したたかな地政学的な総合戦略は透けるどころか露骨なほどになりつつありますが、**各国ともインフラの充実**は喫緊の課題であり、中国と言う近隣大国・その力と如何に付き合うか、そして“債務の罠”に陥らないようにするのはどうすればよいのか、との難題が突き付けられています。

・日本のプレゼンスは、これらの国にとりかつては大きな期待が寄せられていましたが、今回も旅をしても日本の存在感はビックリする位小さくなっています。中国と今や金の力で勝負はすべきではありません、他方、地元に着いた諸法令の整備や、身の丈にあった開発構想・計画作りの提案、彼らと共に考えながら事業形成に努めるなど、知恵を生かした人的な協力を進める事が大切と考えています。

多くの面でアセアンにはまだまだ改善の余地が大きく、言い換えれば発展の余力が十分にあり、その基盤として社会の安定が必要です。沸き上がるような人いきれと言われるインド程ではありませんが、今回もアセアンの若さや活気をひしひしと感じ、紆余曲折はありまじょうが成長はまだまだ続きそうです。

日本人として我らの来た道を振り返り、これまでの知恵や経験を活かし、彼らの現状・課題に寄り添い、お互いに学びながら対応策、解決策を探りたいものです。どうぞ、アセアンは10年ひと昔ではなく、3年程度でどんどん変化しており、皆様も機会を見つけて是非、旅をし、交流を深め、そして日本の将来を考えていただきたいと思います。以上

【3】 アセアンを巡って (2022.12~2024.3)

3-1 はじめに

(1)行程として、令和4年12月から5年1月ベトナム縦断鉄道、3月マレーシア・タイ縦断バスと鉄道、7月マレーシア・インドネシアと11月フィリピンはバス、令和6年3月カンボジア・タイは国境越えなどのバスと鉄道で、首都のみならず地方都市を可能な限り訪ね、都市近郊も含めて陸路の交通移動は総計1万km余、毎日10から15km歩き、夫々を13日間づつかけて訪問してきました。

傘寿になり、正に今がかつて勤務したアセアン最後の訪問の機会と考え、主要国の近況を首都のみならず地方部にも目を向けて、都市・交通を中心に、その成長ぶりや取り組み、日本がどのように見られ、何をすべきか、何が出来るかなどを考えてきました。

(2) 彼らの生活信条として、国毎に所得水準などは異なるとはいえ、噂にたがわず、皆、前を向いて、「明日は今日よりも良くなるだろう」と一生懸命、一部で気を許すと“隙あらば足を掬う”という輩が居ないでもありませんが、夫々したたかに生きていることを実感します。至る所に人がおり（言い換えれば人が溢れ）、こちらから笑顔で接すれば笑顔が返り基本的に皆親切です。

他方、貧富の差は相変わらず大きく、拡大の様相もあり、幹線通り沿いの超現代的なビルの林立に驚きながらも、地区により小道を入れて行くと、建物の素材などは改善されつつありますが、かつてのカンボンの面影がしっかり残っていて、言い換えれば、将来に向けての発展余力は十分だとも考えられます。

3-2 交通

今回は様々な交通機関（航空機は除く）幹線鉄道としては夜行寝台特急に3区間、昼間の特急に4区間、通常のバス以外に深夜バスにも4区間乗車しましたので、その概要を記します。

(1) 幹線鉄道としてベトナムは寝台車、タイは昼間の座席車でした。私は50年以上前の学生時代6年間、東京と札幌を特急は20、急行は24時間かけて往復し、何度も3段の3等寝台車に乗りました。その頃と比較するのは失礼なのですが、車両全体は変わりませんし空間的には室内・ベッドともに1等車下段ではかなり余裕があり良好、ただ、トイレの管理の悪さが特に目につきました。タイは特急2等車でACも良好、座席もゆったり、トイレも含めて物理的には問題はなく、また、両国ともサービスとして簡易な食事と飲物が付き快適でした。

一方で、時間概念などはいささか問題で、遅れに対してさほど配慮がなく、乗客も数時間の遅れに対してクレームの声を上げず、下車時も淡々と家路を急いでいました。ベトナム・ダナン近郊にあるハイバン峠で、機関車の出力が不足だったのでしょいか登れません、一度引き返し、点検の上、ここを越えるのに予定より+5時間を要しました。タイの場合はいささか状況が異なり、全線で今、跨線橋、軌道強化のためバラストの入れ替えや、これまで平場であったホームを乗降口の高さに合わせる設置工事などが盛んに行われ、単線なので行き違いを含めてダイヤは乱れていました、+2時間遅れは許容範囲なのでしょう。また、マレーシアを含めて至る所で新線計画・工事が進みつつあります。

(2) 夜行バスの路線は充実していて乗客も多く、道路整備の向上に伴い総じて良好です。バスそのものも比較的新しい車両が導入されていましたが、メンテナンスは不行き届きの感もあり、激しい使用頻度との均衡はとれていないようです。私にとり日本でトイレ付きに馴れていて、こちらでも何台か有るとの情報を聞き、カンボジア、タイでようやく目にしました、また、旅行中は2～3時間毎に休憩があり、緊急時は運転手に対応してくれます。なお、空調はかなり効き過ぎで、しっかり防御策を講じないと風邪を引きます。

インドネシアでパレンバンからジャカルタへのバスは、路線上で客を拾い、途中休憩などのアナウンスも無く、いつ着くかなどの時刻表の概念は乏しいのですが、乗客から特段クレームは出ません、大らかなのか、諦めているのか。他方、フィリピンの幹線バス旅行はシステム上、予約が取れないルートもあり不便さを感じましたが、安全運転に徹していて、乗り心地も良く、車内は静かで快適でした。

(3) フェリーは、期せずしてスマトラとジャワ島間で乗船が出来ました。深夜12時から早朝4時まで、2時間は乗船待ち、その後2時間弱の乗船でした。ライトに照らされている中、おぼろげながらしか見えませんでした。駐車ターミナルではお行儀良く車列が出来、7つもバースがあって順次船は出入りしており、大動脈と感じました。

50年前に大使館勤務の初仕事は、このフェリーと道路改良のファクト・ファインディング調査で、国の先輩上條さんを現地にお連れし、港警備の兵隊さんとカメラ撮影で一悶着があった場所、当時のひなびた接岸施設が大ターミナルになって稼働し、星空の元その成長をうれしく眺めていました。

スラタニ・サムイ島間のフェリーに乗船、ここでも日本の中古船で船名の下に旧の日本語が読み取れました、日本の車両や船舶はしっかり維持管理され、耐用年数の基準が来ると廃車・廃船となるようなので、これらは途上国にとっては垂涎の品のようです。

水上交通としては、バンコクのチャオピア川は有名であり、両岸の王宮・寺院や日本の協力で出来た幾つかの橋梁を夕暮れの中しっかり眺めていました。今回はホーチミンでも水上バスやフェリーに乗船し、上手に運営されており、彼らは水辺空間の魅力に気づき、積極的に生かしはじめています。

(4) 都市交通については、全般的にかなり向上していますが、需要の伸びはさらに大きく、追いかけてこの様相です。500万人を超える大都市では、これまでのバス中心ではもはや対応できず、バンコクが先進例で軌道系の地下鉄や高架鉄道、LRTなどの導入を積極的に進めており、他の首都クラスも一部開業や建設中が多く整備が進んでいます。インドネシアの地方都市パレンバンでもMRTが導入されましたが、まだ需給バランスはとれていないようで経営は厳しいでしょう。基幹バスがジャカルタで導入され、課題は抱えつつも幹線道路の混雑緩和などに有効で、ルートが充実し頻度も高まり、相対的に市民には好評、国内各都市に展開中であり、市内バスの向上策も併せ、他の国でも導入されるはずで

中都市では、やはり国の発展度や都市規模に応じて、様々な工夫がなされていて、基幹バスは有効策の一つです。バス交通を充実・安定化させるために、ネットワークや、バスストップの設計、そして頻度を高めていくことが肝要、合わせ、排ガス対策も含めて車両などを順次修繕・更新してほしいと感じます。バスのサービスシステムは都市により大きく異なり、運行案内や待ち時間表示などを積極的に導入している都市が多く、スマホの普及に合わせて情報提供は、順次かなり向上しています。

一般的には自動車の普及はめざましいのですが、国夫々で特色があります。例えば、ベトナムのモーターバイクの氾濫は有名で、外国人は交差点青信号であっても、渡るのに細心の注意が必要と言われるくらいの量と混雑ぶりですが、地元の人にとってはそれなりのルールとマナーがあり、想像するほど重大な事故に遭遇しませんでした。フィリピンではジープを改造したジブニーが、全土に展開し、安くて、便利、自由度の高い、頼りになる国民の足として定着していますが、環境問題などでいずれ難しい議論をせざるを得なくなるでしょう。加えて、どの国も交通事故対策の充実が今後重要になってくるはずです。

全般的に、バスターミナルの重要性や公共関与が語られ始めたのでしょうか、多くの都市ターミナルは日本と異なり、郊外部に設置されていて市街地との連絡性が問題になっています。クアラルンプールは鉄道駅と接続させ集約化してかなり便利でしたし、ジャカルタでは基幹バスなどのネットワークを充実させ、さらに足らずとしてLRTの活用を図りつつあります。都市間バスは、マニラの場合、これまで各民間バス事業者が路線を立ち上げてきた経緯からかバス停は散在型で、近年ようやく空港に近い臨海部に大ターミナルを設置しましたが、量的には全く足りません。

ジャカルタの都市鉄道の充実ぶりには目を見張る物があります。国鉄が運営をし、これまでジャワ島内の都市間で優等鉄道の運行が中心だったのですが、市内のあまりの混雑ぶりと既に軌道をはじめ鉄道資産がかなり有り、これを有効活用すべく日本から地味ですが、中古車両の供与をはじめ、息長く、総合的な技術・経済支援がされてきました。加えて、地元側も自ら工夫を重ね、鉄道敷境界を明示し、軌道整備、駅部の改良など、インフラのみならず運行・運営でも見違えるような改良・進歩がなされています。一方で、保安員、清掃員、誘導員をはじめとして、運行に係わる多くの雇用を抱え、経営と雇用・労働政策とのバランスは、難しい課題です。日本は過剰投資を戒めつつ、円滑で、無駄の少ない経営に向けて、まだまだ海外支援・協力を継続してほしいもの、現時点で日本の経済・技術協力の大きな成功例です。

3-3 旅のこぼれ話

(1) 今回の旅で、特に印象に残り、感激したこと

先ず、都市・交通からのテーマから離れますが、水資源に関することとして、スマトラ東部の広大なかつてのマラリア猖獗地・湿地帯では農業開発が進んでいます。ここでは河川改修や水路の整備に合わせて灌漑基盤を整え、これに合わせて幹線道路に接続させる道路整備し、大規模でかなり計画的に進めた成果でしょう。また河川の大蛇行を計画的に小さいものにし、水田の有効利用を念頭に置きながら、有る川幅の中に押し込めて、ここを緑地・樹木帯が囲む沿川対策としていること見事だと感じました。これらを空から見惚れると共に、インドネシアに派遣された河川や灌漑の日本の専門家達の指導の賜と感じています。

大河メコンを至る所で眺め、乾期で有りながらその豊かな流れは想像以上、東北タイでは大きな支川も含めて気候に大きな影響を及ぼし、雨量の大小が地域格差と結びついている様を見つけました。

水さえあれば様々な農業的な工夫が出来ます、かつて勤務時代に、小規模ダム・灌漑の計画・事業内容についてタイ側と論戦になりました。決められた供与額で、タイ側は15個のダムを、日本側は安全を見込み10個までと言うものです。タイの場合、日本の洪水のようなフラッシュとの概念は小さく、じわじわと水位は上がり、危険の予測はつきやすく、人的な被害はほとんど考えられないので、少々の損壊は許容範囲だと主張してきます。他方、日本側は局部であっても協力案件が損壊するのは許容できないとし、

特に日本メディアからそれを追求されると、将来的な海外支援に影響が少なからず出るとの主張でした。お互いに言い分を整理しながら対応策を協議し、13個の建設で落ち着きましたが、いささか不満有りの様子でした。

メコンの流れの雄大さ、そして、東北タイのナコンパノム、ムグダハーンでのその日の出（ラオス側では日の入り）などの様子は見事でしたし、かつてはラオスのルアンパバーン、ビエンチャン、サバナケット、カンボジアのプノンペン、ベトナムの下流デルタ地帯で眺めて、場所と時期により姿は変えますが、満々と流れる様はいつまでも印象に残り、見飽きませんでした。メコン河は上流が中国、ミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナムを流れる国際河川であり、かつて、まだ開発が進んでいない頃、タイにあるはメコン委員会が指針などを出して調整役を果たしていましたが、今はラオスにおかれ、その利活用にあたり、支流は当該国にある程度委ねられるものの、本流では関係国の合意が基本なのですが、最上流部の中国はダム建設を進めており、近年は関係国間でもれが十分に守られてはいないようです。

脱線となりますが、20年近く前にエチオピアのナイル河にかかる橋梁と河岸を上下する取り付け道路の設計調査の起工式に挨拶のために訪問した折、当時の我が仲間である泉大使と架橋地点の下流で、エチオピア側に建設されるダム建設計画に関して、エジプトとの調整が難しく、水と電力など利活用細目について技術論を踏まえキチンと話し合うべきだが、政治的な絡みもあり難航しているとのことで、どうしたらよいか、バランスを念頭に置いた打開策などを語り合いました。今でも、なかなかまとまらず、紛争に発展する可能性すらも有るとされていて、多国間となるとことさら難しいテーマです。

また、海外協力という巨大でシンボリックな事業が思い浮かぶでしょうが、旧建設省の仲間達で構成されるJ I Pは、身の丈の海外開発支援を地道に進めています。その事例として、四万十川に有る沈下橋のアナロジーを生かし、ミャンマーやラオスで、地元のニーズを把握し、設計・計画を主導しながらも、地元の力を最大限生かしながら橋を建設し、地域住民から大歓迎されている由、うれしい事です。

タイ勤務時代にカンボジア避難民対応をしている中で、水供給が大きな問題になりました。元々、タイ人が耕作などに適さない水の乏しい所に、避難民キャンプを作らねばならず、彼らのために水の供給計画案を作ると言うものです。タイ地元行政体からの情報提供はなく、無償協力で診療所建設を予定している建設会社の技術者と近在を歩き回りました。この数千人を擁するキャンプのための水探しは、道路にかかる小さな橋やカルバートのある地点毎に車を止め、その流れを見て、その有無を東京に伝え、日本に専門家の派遣をお願いしましたが、もっと具体的な情報が無ければ、派遣の検討はできないとのこと。やむなく、再度、その地区を回り、幾つかの流れを見ながら、はてどうしたらよいものか。この時、水理学のマンニングの公式が頭に浮かびましたが、どんな粗度係数を当てはめられるかなどは、こんなちよろちよろの流れは無理です。そこで、メジャーで流れの幅と中心部の水深を計測し、草を浮かべて1分間にどれだけ移動したかの距離を測って、単純式 $Q = k A V$ で、 k は約 $1/2$ として、大略の流量をおさえました。そして近くの地元住民に、1年間でこの水の変動はどの程度なのか、流れがなくなる時期はどれ位かなどを、日本技術者のタイ語では通じず、その運転手を介してお聞きし、これらの情報を外務省経由J I C Aに送ったところ、定性的な話ばかりだった中で、定量的な情報で判断しやすく助かった、とえらく感謝されたことを思い出しました。

次に、クアラルンプールの新首都プトラジャヤは、計画的に整備されたキャンベラや世宗市などに比べ、決して引けを取りません。多くの首都で日本も顔負けのニュータウン開発による超高層マンション群

が立ち上がる様子を至る所で見ました、そして、その価格はお国の所得水準からするとかなり高く設定されています、その傍らでリースや売却の看板も見てとれ、まちの新陳代謝が盛なことを感じさせます。

観光名所は多くのガイドブックに出ており省略しますが、ハノイから中国国境に近いサパやバックホで、丁度元日、市場の賑わいの中、高地民族の母親達が娘達に賑やかな衣装をあれこれ選ぶのを見つめ、親子の情を微笑ましく、ほっこり眺めていました。フィリピン北部では世界遺産に登録されているスペイン時代からの教会や、広大で見事な棚田群に見惚れていました。棚田は観光名所なのですが、畦や水の管理は大変です、近年の農作物の価格変動から、都市に近い所は野菜の方が収益は上がるとのことで、棚田から管理の楽な段々畑に転換が進んでいるとのこと、域外の観光客のノスタルジーと地元住民の生活とのバランスは難しいものです。

また、印象に残った変わった場所として、インドネシアのブキティンギはミニ・グランドキャニオンと言われ、この台地の下に旧日本軍の地下壕があり、長野・松代のものとも遜色がありません。規模は小さいのですがフィリピンのダバオでも同様の物を見つけましたが、対日感情を考慮してか、単に「日本トンネル」の看板が掛かっただけでした。

そして、楽しかったのはジャカルタやプカンバルで、幹線道路を解放したサンディプロムナード、一緒に走ったり歌ったり踊ったりと、とても楽しそうな印象が強く残っています。なお、日本は酷暑でしたが、訪問地は平年並みで、かえって南の国に避暑に来たように感じました（笑）。

（2）アセアンの期待と日本

アセアンは10か国で構成されていて、人口は約6.7億人です。1人当たりの国民所得は最高がシンガポールで7.3万USドル、最低はミャンマーで0.1万USドルと大きな格差があります。私の目には、総合的にはインドネシア、マレーシア、タイが中核となり地域を引っ張り、ベトナムがこれに続く成長の牽引役となり、フィリピンは本来力があるのですがいささか停滞気味で、頑張っしてほしいと思います。人口的にはミャンマーが続くと期待していたのですが、数年前に起きた軍事政権による民衆圧迫で、大きな停滞・後退が危惧されています。4年前にアジアハイウェイ1号線としてベトナムまでの横断の旅の折り、前向きで元気な印象を持ちましたが、現在の様子は掴めず、残念です。カンボジアとラオスは中国の支援を足がかりにして成長を図っていますが、いずれ、債務の罠に陥らないか少々心配しています。

現地では、中国の進出は目に見えて大きく、それに反比例するかのよう、いづこでも日本について語られることが少なく、ジャパン・パッシングのようで、日本人もそれで良しとしているのでしょうか。日本はG7のメンバーですが、アセアンやアジアに軸足を置かないと、結果として自らの足元が浮きあがってしまいます。発展著しいこれらの国といかに付き合うのか、我々に何が求められ、何ができるのか、私は人の交流に重きを置いた技術協力の面で、日本はまだまだ大きな期待されていると感じています。

（3）アセアンと共に

夫々の国土に多様な民族が住み、若い国で多くの人々の希望をかなえつつ、生活向上をさせるのは大変なこと、幅広く意識統合に努め、様々な目配り・工夫をこらし国家運営をしていると感じます。ハード面の整備は国・地域毎に差はあるものかなり進みつつあり、今後は制度や運営などソフト、ハート面に磨きをかけてほしい、特に近代化に向けた重要なポイントである“国民の時間感覚”を徐々に転換させながら、明るい明日・未来を切り開いていってほしいと期待し、老翁は影ながらもエールを送るつもりです。

(4) 感覚の違いとして南の国での緯度の違い、太陽の位置が異なり、日本では南中ですが、こちらでは北中です。おかげで、通常、街を歩き、おおよその時刻を念頭に太陽の影を見ながら、東西南北の方向に目途を付けて歩いたのですが、今回、この機能は狂いっぱなしとなりました。若ければ、脳のマシンは補正してくれるのですが、老翁にはうまくいかず、90度の方向間違えをよく犯しました。

次に、タイ、マレーシア、インドネシアの道路は日本と同じ車は左側車線走行です。しかし、インドネシアの鉄道は右車線走行向であり、ぎりぎりにホームに着き、思わず逆方向の電車に乗ってしまいそうなことが何回かありましたが、親切にも近くの人が教えてくれて助かりました。交通機関の遅れに対して、乗客はあきらめているのか、慣れなのか、ほとんど苦情も言わず、淡々と対処しています。却って、我々日本人が時間に追われて生活していること、人間の本性に合っているのかなと考えさせられました。

(5) 何故、旅をするかに触れたいと思います。一般的に、我々の周りではあれこれ情報は膨大で、振り回されないように、自らが考え、行動について取捨選択せねばなりませんし、また、真偽の定かでない情報が沢山紛れ込んでいます。私は都市・交通を専門とした技術者で、かつ、国内とアセアンをフィールドにして仕事をし、常々この目で実態をしっかり把握し、自らの物差し、評価尺度を持ち、それに準じて行動したいと考えています。すなわち、知っている〈知識として頭にある〉、見た〈行ったことがあるので意見・質問が出来る〉、住んだ〈かなりの問いに答えられる〉の違いをもとにして、天(時の流れ・違い)、地(地理としての広がり)、人(交流・文化)と言う価値軸を大切に、理解を高め、深めたいと考えています。

近年、主要なメディアの取り上げ方は、コロナ禍、ウクライナ問題など時々話題が多く・大きく、アジアではインド太平洋をつなぐ防衛の話題などが主要テーマにされています。これに反して、各国の国情や経済・協力、文化などの基礎的な話題が極めて少なく、細まっているのが気に掛かっていて、かつての訪問と照らし、また、国相互を比較しながら、自らの目で確かめたいと感じています。最近、「旅は物の見方を鍛えてくれる。本を読み、人と会い、旅に出ることを繰り返して自分なりの価値観を形成してきた」という、探検家・関野吉晴さんの言葉が、まさにぴったり同感で、うれしく響きました。

この老翁は、余命があとどれほどか分かりませんが、好奇心を持ち、旅行前に幾つかの書籍にあたり、行程を決めて交通・宿などを自らの手で予約し、カニ族もどきの貧乏旅をし、帰国して感じ・考えたことなどを駄文にして仲間を送りながら、興味ある方々にアジアへの関心を高めていただくことが、ささやかながら私の社会貢献かと考えています。以上