

未来の途上国を見つめて

花 岡 伸 也*

1. はじめに

2012年から2013年にかけて近未来を論ずる書籍が相次いで出版され、目を通した¹⁾⁵⁾。いずれも、将来の人口構造、エネルギー・資源等について論じる中、貧困層が確実に減少することも予測されている。今から約30年後の2050年、多くの途上国が、少なくとも経済的には今よりも成長した状況にあることは間違いないだろう。

途上国や新興国を対象とした研究・実務に携わるとき、特にその国・都市の「計画」を考えると、未来に思いを馳せることを心がけている。人間の想像力はそれまでの自身の経験に大きな影響を受ける。だからこそ、現状の延長ではなく、長期計画が実現する近未来の状況を想像しなくてはならない。多くの途上国・新興国において社会の変化はそもそも速く、先進国以上に近未来に対する想像力が試される。本稿は、こうした背景を頭の片隅に入れつつ、途上国の交通計画について思うことを書いてみたい。

2. 途上国の交通の未来と備え

2.1 人材三段階成長仮説

唐突だが、途上国プロジェクトに携わる人材の三段階成長仮説を提案したい。

最初は、海外プロジェクトを初めて経験する第一段階である。何が本質的な問題なのかもよくわからないまま、必死にプロジェクトを遂行する時期であり、誰でも必ず最初に通過する。

次は、プロジェクト等で長期海外在住を初めて経験する第二段階である。長期滞在すると、対象

国を好きになり、かつ嫌なところも見えてくる。その国に愛着が生まれプロジェクトへの思い入れも強くなり、時に冷静に問題を見られなくなることもある。例えば、プロジェクトの問題点を具体的に指摘されると、思わず対象国の立場に立ってかばってしまったりもする（それは心情としては至って健全なことをここで強調したい）。その一方で、日本との慣習の違いにたびたび直面し、不満が募ることもある。

途上国プロジェクトの本当の専門家になれるかどうかは、この第二段階が分かれ目になる。対象国に対し、不満が愛情を上回る人は、相手に信用されることはない。また、その結果として、(好きな表現ではないが)途上国に対して「上から目線」になってしまっている。日本の常識を基準にすれば不満が出るのは当然だ。常識が日本とは異なることを強く意識しないと「不満の罠」から抜け出せない。

残念ながらこの段階で止まってしまっている日本人に時折お目にかかることがある。人間は、国籍・人種にかかわらず、互いに尊重し合っているかどうかに敏感に反応する。この感度が鈍い人は、途上国に限らず、海外業務には向いていないかもしれない。相手の立場に立って相手を理解する。その意識を持ちながら海外経験を積み重ねることで、この段階は自然に卒業できる。

そして、知らぬ間に第三段階に到達する。相手の立場に立ち、冷静にプロジェクトの状態を見ることができるようになる。この段階に至ると、相手に対する優しさと厳しさを同時に備えられるようになる。日本側が抱える問題も当然理解できて

* 東京工業大学環境・社会理工学院准教授 (TEL: 03-5734-3468, e-mail: hanaoka@ide.titech.ac.jp)

おり、その原因を偏見なく見極められるようになる。対象国の問題解決を心から願って仕事をすれば、対象国の人びとから自然と尊敬されることもわかっている。筆者がこれまで経験してきた途上国プロジェクトでは、このようなメンタリティを持った素晴らしい日本人の専門家と数多く出会った。この第三段階の人材の豊富さこそ、日本が誇る大きな財産だ。このような人材を脈々と輩出している関連各社・組織に敬意を表したい。

人材三段階成長仮説は、自分の経験を振り返る中で気づいたものである。筆者は、2003年から2007年までの4年間、バンコクにあるアジア工科大学院（Asian Institute of Technology）で教員をしていた。1年以上の海外長期滞在は初めての経験だった。今思い返すと、2007年半ばに本帰国したとき、私は明らかに第二段階にいた。相手の立場に立って相手を理解することはできていなかった。その後、多くの途上国プロジェクトを経験する中で、いつからか上に述べたようなメンタリティを部分的に持てるようになったと思う。

ただし、プロジェクトの数をこなせばいいわけではない。日本とだけ比較するのではなく、俯瞰的に事象を見つめ、物事に柔軟に対処する心構えが求められる。また、（安易な表現だが）垂直ではなく水平な関係を対象国のプロジェクト関係者と結ぶ必要がある。それによって問題の本質が見えるようになり、互いの信頼が深まり助言も相手に届くようになる。

途上国業務において、現場での実践は不可欠である。それなしの助言にほとんど説得力はない。しかし、俯瞰的な見方を身に付けずに現場での実践を繰り返していると、「経験の罠」に陥る危険性もある。「経験の罠」に陥ったまま年齢を重ね、そのまま頭が固くなってしまうとやっかいだ。多くの途上国の変化は早く、そのことを自身が経験してわかっているはずなのに、過去の経験に強く依存した助言をしてしまう…。第二段階に留まってしまうのである。思考の柔軟性を持つには経験が必要である。しかし、俯瞰する力を身に付けていないと柔軟性も身に付かないのである。

蛇足で、交通分野に限らないことであるが、途

上国プロジェクトに携わる方々は、本人が自覚する以上に相手から日本代表として見られている可能性が高い。身近にいる外国人から、断片ではあってもその国のことを理解するのは自然だからである。日本代表として見られている意識を持つことは、第三段階に到達した人に求められる振る舞いでもある。

2.2 途上国の未来の想像

冒頭に戻り、約30年後の2050年を想像してみよう。50代以上の人にとって、今から約30年前を思い出すのは決して難しくないだろう。1989年は、天安門事件が起き、ベルリンの壁が崩壊し、平成が始まった年であり、すでに28年経過している。30年前当時の途上国プロジェクトでは、今以上の苦労をされながら取り組まれていたものと想像する。このように、30年前を振り返りつつ、30年後を想像することもできるはずだ。

途上国が永遠に途上国であることはないと感じている。歴史の流れの中で大局的に見れば、まず新興国の都市は、30年後、今の先進国と同様の生活水準に達しているだろう。そして、一部の低開発国を除けば、多くの途上国の都市部も先進国に近い水準に達しているだろう。もちろん、中所得国の罠に陥る可能性も否定できないし、都市と農村の格差は拡がり、農村部は今以上に深刻な貧困に直面している可能性も十分に高い。それでも、国全体としての経済成長は実現しているだろう。

そして、そのような途上国・新興国の成長を歓迎しよう。30年後、もしかしたら日本は、多くのアジア諸国に1人当たりGDPで追いつかれ、さらに追い抜かれているかもしれない。日本と援助国・被援助国という関係を持つ国も大きく減少しているかもしれない。こうした未来の状況を想定しておく必要がある。

現在、官民を挙げての「インフラ輸出」活動が盛んである。個人的には、「インフラ輸出」という表現に暗に含まれる日本のプレゼンスを強く意識した途上国・新興国のインフラ整備の推進に違和感を抱いている。しかし、途上国・新興国の交通インフラ整備ニーズが大きいことは間違いなく、少なくとも10~20年後まで、インフラマー

ケットは巨大であり続けるだろう。ただし、インフラは、本当にニーズがあればいずれ完成する。政治的な思惑等により一時的に中断したり、遅延することはもちろんあるだろう。エネルギー問題や環境問題、さらに治安の不安定化が制約になることもあるだろう。それでも、インフラ整備は「遅々として進む」と考えるべきで、一段落する時期が来る。

大切なのは、約30年後、途上国の交通インフラが概成し、かつ多くの途上国の経済水準が貧困から脱するとき、それらの国々とのような関係を築くかにある。それを今から想像することは必須と言えよう。

繰り返しになるが、インフラは本当に必要であれば完成する。むしろ、改善が難しいのは政治、経済等の社会的制度である。法律よりも慣習を重視する国・地域は世界中に多々ある。ASEAN 経済共同体のような地域ブロック経済下における多国間制度の実現は、インフラ整備とは比較にならない労力がかかると思われる。そうした中で、2000年代後半に実施された、タイを対象にした土地区画整理事業の技術移転は、制度の輸出の好例と言える。コモディティ化しやすい技術移転より、制度の技術移転の推進は、難しいながらも長期的に推進していくべき対象と考える。

2.3 世代間ギャップ

多くの途上国、特に都市部の実情は刻一刻と変化している。それを踏まえると、遠い過去の経験に基づく助言はむしろ誤った方向に結果を導く可能性も否定できない。第三段階に到達している方は、過去も踏まえつつ常に現在の問題をしっかりと把握し、成功・失敗体験を教訓としながらそれだけに頼らず、新しい状況の中でやるべきことを判断している。しかし、残念ながら過去の経験にこだわり、自己主張する人もいる。

教訓には今に生きる教訓と、もはや教訓とは言えなくなってしまっているものの両面がある。開発途上国と聞いて思い出す国も、50~60代と20~30代では異なる。現在の韓国を途上国の実例として論考をまとめている70代の方の原稿を読んで仰天したこともある。

世代のギャップは必然的に生じる。この世代間ギャップを、シニアも若手も互いに自覚することが、途上国プロジェクトにおいても重要なことは間違いない。

2.4 求められる能力

途上国プロジェクトの専門家に求められる能力を、ここでまとめてみよう。

1) データ理解力

データを見る力を養い、データの背後にあるものを見抜く能力が求められる。統計学の基礎知識が不可欠である。途上国の現場に関係するさまざまなデータが埋もれていれば、データベースを整備し、大学の研究者と協働するのも一案である。この際、研究者はデータの持つ価値を発掘する役割を担う。

2) 俯瞰力

経験とエピソードの蓄積は大きな財産であり、時に強い説得力を持つ。だからこそ、罠に陥る危険性がある。「経験の罠」に陥らないために、経験という部分（標本）から全体像（母集団）を見る俯瞰力を身に付ける必要がある。上述のデータ理解力を付けて問題の背景を理解し、経験による裏付けを加えてから、適切な全体像を想像する。それによって俯瞰力が付き、経験を踏まえた知見・知恵・見識ができあがる。なお、個人の知見・知恵・見識を共有する何らかの緩やかな仕組みを組織が形作っておくことも大切だ。それによって、必要以上に個の能力に依存しなくなる。

3) アウトプット力

知見と思考のアウトプットとして、執筆や説明をする機会を積極的に持つべきである。聞く・要求する・批評する側に常にいると、このアウトプット力が身に付かない。アウトプットは頭の整理にもなるし、自ら発信したことに対し責任を持つようになる。アウトプット力を付けてこそ、データ理解力も俯瞰力も役に立つ。

3. 交通開発学の提唱

筆者は、「交通開発学（Transport Development Studies）」という学問分野を提唱している。途上国や新興国の成長阻害要因となっている課題を、

交通およびロジスティクスの観点から解決する学問と位置付けている。

交通開発学を思いついたきっかけは、東京工業大学の国際開発工学専攻に2007年に着任したところから始まる。2008年に国際開発学会に入会し、開発途上国を研究対象とする開発経済学や国際開発学をかじり始めたところ、多くの研究で成長に必要な要因として交通インフラの重要性を説いているものの、ロジスティクスの重要性に対する理解は不十分であることに気付いた。言うまでもなく、ロジスティクスは経済の大動脈を支えており、あらゆる経済活動はロジスティクスの効率性に影響を受けている。途上国とロジスティクスの専門家はそれぞれ世界中に数多くいるが、両者に精通した専門家はあまり見当たらない。2010年に交通開発学という名称を思い付き、その話を周囲に伝え始め、交通開発学を通じた開発途上国へのささやかな寄与をライフワークの研究にすると決意した。また、2011年にはそのアプローチの一つとして、国土技術政策総合研究所の柴崎隆一氏とともに「アジア物流研究会⁶⁾」を立ち上げた。

交通開発学は、単に開発途上国を対象とした交通・ロジスティクスのケーススタディに留まるものではなく、途上国の多様性を踏まえた実践的研究を標榜している。もちろんケーススタディも知見を得る上で重要だ。しかし、交通開発学はそれだけではない。医学のアナロジーを借りれば、人流・物流は国や都市の「血液」であり、交通・ロジスティクスの改善を通じて、国・都市の「基礎体力」を強化し、「病氣」を治療する。国・都市によって症状は異なり、現場での実践を通して適切な「処方箋」を考える。モデル化は処方箋の原型を作ることであり、最終的には実践経験を踏まえた一般化を目指す。そのようなイメージである。交通開発学が、近未来の途上国の計画に貢献することが私の願いである。

4. おわりに

本稿を執筆中、心を痛める悲しい事件がダツカ

で発生した。交通プロジェクトの関係者が、このような卑劣なテロ事件の犠牲者になるのはつらく、悔しい。亡くなった方の無念を想像すると胸が張り裂けそうになる。決して人ごとではないからだ。

今後、こうしたリスクが高まる可能性は高く、十分な備えが今まで以上に大切になってくる。残念ながら、2016年は、このような市民を巻き込む無差別テロの時代の始まりと歴史に刻まれるかもしれない。そうした状況を踏まえてもなお、改めて伝えたいことがある。

テロはどこでも起こり得る世界になりつつある。しかし、テロのリスクを恐れているは何もできない。途上国プロジェクトでは日本のプレゼンスも重要だが、究極には人類の平和に貢献するものである。プロとして覚悟を決め、途上国の課題に取り組む強い気持ちが必要だ。リスクの高い地域に身体を張って赴くような生きがいのある仕事に巡り会えたことは、むしろ幸せかもしれない。

大学教員である私は、途上国現地に長期滞在することは難しく、それゆえ、こうしたことを書くのは無責任だと承知している。でも、これは本心だ。本稿は、途上国の業務に携わる志の高い日本人の皆様へのエールでもある。これからも、このような方々と一緒に仕事をするのを楽しみにしている。

参考文献

- 1) ローレンス・C・スミス：“2050年の世界地図：迫りくるニュー・ノースの時代”，NHK出版，2012
- 2) 英エコノミスト編集部：“2050年の世界：英『エコノミスト』誌は予測する”，文藝春秋，2012
- 3) ヴィルジニー・レソン：“2033年：地図で読む未来世界”，早川書房，2012
- 4) ヨルゲン・ランダース：“2052：今後40年のグローバル予測”，日経BP社，2013
- 5) 米国国家情報会議：“2030年世界はこう変わる”，講談社，2013
- 6) アジア物流研究会ウェブサイト，
<http://www2.kaiyodai.ac.jp/~daisuke/asia/>