

SRID NEWSLETTER

No.296 JUNE 2000 国際開発研究者協会 創設者 大来佐武郎
〒102-0074 東京都千代田区九段南 1-6-17 千代田会館 5 階 FASID 内

何故、今さら“貧困”なのか？

FASID 理事、国際開発研究センター所長、政策研究大学院大学客員教授
高橋 一生

国際開発というコンセプトは第二次大戦直後に誕生した。その後の半世紀を通じて、“貧困”は、常にそのコンセプトの構成要素であった。しかし、国際開発の対象として経済成長、経済的独立性、特定の経済体制の強化ということであったり、時にはベーシック・ヒューマン・ニーズ、社会開発、持続可能な開発であったりと、“貧困”は常に他のいろいろな関心対象の一つにすぎなかった。ところが、この数年来、バイ及びマルチのほとんどすべての援助機関の最大の課題が“貧困撲滅”や“貧困緩和”になってきた。DAC の二十一世紀戦略、世銀の包括的開発枠組み、国連の UNDAF など、それぞれ異なった表現をとっているが、貧困対策が中心課題である。昨年 8 月に閣議決定された日本の ODA 中期政策のいくつかの目的の第一番目に貧困対策が挙げられている。このように巾の広いコンセンサスが国際開発の歴史の中で達成されたのは初めてのことであり、それが“貧困”を対象としているのである。なぜこのような状況が出てきたのであろうか？この問いに答えるためには、少なくとも 300 頁の本を二冊ほどは必要とするであろう。SRID 会員諸氏の透察力が発揮され、有効な議論が展開されるのではないかと思う。とりあえず、小生の意見の概要を述べれば以下の通りである。

それは、冷戦の力学に支えられていた援助から、グローバリゼーションの力学の重要な構成要素としての国際開発にパラメーター シフトが起ったことの結果である、ということである。グローバリゼーションというと、通常は新古典派に理論武装された、実際には世界企業と金融業界と情報産業をはじめとした新産業分野の利益を促進する市場経済化を意味する。しかし、国際社会をよく観察すると市場論理がつくりだす貧富格差や環境破壊に対して対抗する世界的同盟が形成されつつあり、もう一つのグローバリゼーションも実体を持ちはじめつつある。前者を市場グローバリゼーション、もしくは高速グローバリゼーション、後者を市民グローバリゼーション、もしくは低速グローバリゼーションと呼んでよいであろう。この二つのグローバリゼーションがあいまって世界の新たな構造が形成されつつある。市場グローバリゼーションは上記のごとく世界企業や金融業界や IT 産業、さらには米政府、IMF、WTO などによって推し進められており、現状では市民グローバリゼーションより格段の力強さを持っている。

弱い方の市民グローバリゼーションの主な担い手は NGO、バイ及びマルチの援助機関、

一部の途上国政府である。その主な関心対象が貧困や環境保全である。NGO、バイの援助機関、国連諸機関、世銀、地域開銀、一部の途上国政府は、時に対立したりしながらも徐々に大同盟網を形成しつつある。その連合体の存在理由そのものに“貧困”が関わっているのである。国際社会にとっての現在の最重要課題は、市場グローバリゼーションにバランスし得る強い市民グローバリゼーションを構築することであろう。そのためには、“貧困”がさらに重要な課題になる必要があるし、その“貧困”がやがては“第三の道”の政治システムがヨーロッパにおけるのみならず、地球社会全体に実現するための救いの神になるのかもしれない。すでにその気配が見え始めている。例えば、チリの選挙結果はその一つの例であろう。

この市民グローバリゼーション、もしくは低速グローバリゼーションの諸アクターは、古典的な表現をとると開発協力コミュニティーである。この開発協力コミュニティーが、もう一つのグローバリゼーションの推進役として貧困対策に力を入れることが、世界の二つのグローバリゼーションにバランスをもたらし、新たなより安定した世界秩序をもたらすことに大きな貢献をするはずである。“貧困”は、冷戦後の世界秩序構築の重要な鍵であるといえるであろう。1日1ドル以下（1998年価格）の収入層が世界で12億人、2ドル以下が28億人と世銀の指摘する貧困層、もしくはA.センやUNDPの提示するキャパシティーや自由を判断基準とする貧困、あるいは極めて多様であるとも表現される貧困、さらには東アジアの経済危機後の特徴として指摘される“脆さ”を中心とした貧困、実はこれらの“貧困”が市民グローバリゼーションを強め、世界を安定させる、あえてトートロジーの表現を使えば、一番重要な“アセット”なのかもしれない。

鉄道における海外技術協力の最近の話題

日本鉄道建設公団計画部調査課長

高津俊司

1. はじめに

環境と調和した持続可能な経済発展が求められているが、交通の分野でもエネルギー効率に優れ、大気汚染などの地球環境に与える影響の少ない鉄道の役割が見直されてきている。

ヨーロッパにおいても、経済統合に伴い、国境を超えた高速鉄道網の整備が進みつつあり、スイスにおいてはトラックの交通量を抜本的に削減するために、鉄道トンネルを構築してモーダルシフトを推進しつつある。

私は1990年から約2年間、タイ、バンコクにある国連アジア太平洋経済社会委員会、運輸通信部陸上交通課鉄道担当課長として、アジア地区の鉄道に関する国際協力を担当してきた。在任中、アジア諸国を結ぶアジア横断鉄道計画の推進、急成長する大都市の交通インフラとしての都市鉄道、施設の老朽化と経営難で苦戦している各国営鉄道の民営化や近代化支援などのプロジェクトを進めてきた。

近年になり、アジアの経済発展に伴い、各国において高速鉄道の計画や都市鉄道の整備が実現しつつある。

日本は、狭い国土に人口密度が高く分布しており、鉄道輸送に最適な環境にあるため、新幹線をはじめとした高速鉄道の各種ノウハウや、国鉄民営化の経験など、豊富な蓄積があり、これらの分野で各国に対して協力を続けてきた。

2. 台湾新幹線

台湾の台北・高雄間は、全人口の約7割が集中し、産業・経済の中心地として発展している。増大する交通量に対処するために、台湾西部回廊高速鉄道計画が1990年に政府により承認された。

延長は、345キロで、設計最高速度は350キロ（営業最高速度は300キロ）で、台北・高雄間を約90分で結ぶ予定である。開業予定は2005年10月末で、総事業費は約1兆7000億円となっている。

この高速鉄道のシステムについて、仏・独の欧州連合と新幹線方式の日本連合が、激しい競争をくりひろげ、1997年9月には、仏・独の欧州連合と連携した台湾高速連盟が優先交渉権を獲得したが、その後再度システムの検討がなされ、1999年12月には日本の新幹線システムに対して第一優先権が与えられ現在最終的な調整が進められている。

この背景には、1999年9月の台湾を襲った大地震を契機として、地震や降雨などアジア型風土に強い日本の新幹線の評価が高まったこともあるようだ。

本プロジェクトについては、運輸省、通産省、鉄道建設公団やJR東海・西、民間企業などが全面的に支援を行っている。

3. 中国、北京・上海高速鉄道

中国鉄道は、市場開放政策の一環として、経済発展のためのインフラ整備及び輸送力増大を計ることを計画している。その中でも、首都の北京と商都の上海を結ぶ幹線鉄道は現在非電化、複線であるが、輸送力の限界に達している。

このため、複線の高速の旅客線を別線で建設する北京・上海高速鉄道が中国鉄道部で策定されている。この鉄道は延長1310キロで、駅数39駅（在来線は179駅）で、北京・上海を約6.5時間で結ぶ計画で、総事業費は約6800億円と見積もられている。

このプロジェクトについても、日、独、仏からの売り込みが激しくなっており、日本においても鉄道関係諸機関が連携を密にして、官民挙げての本計画を推進する体制として、「日中鉄道友好推進協議会」を1997年に発足させ、日中高速セミナーや各種技術交流会の開催、中国要人の招聘、日本要人の訪中、日中共同研究などの活動を行っている。

当公団からも長期専門家の派遣や短期専門家による技術移転や共同研究など、本計画の推進に向けて協力を進めている。

4. まとめ

この報告では、アジアで進みつつある高速鉄道計画を紹介したが、鉄道分野の国際協力としては、都市化が急速に進展する都市交通の手段としての地下鉄の整備、電化や安全対策など既存の設備改良、民営化など経営改善のノウハウなど幅広い分野で様々な協力が進みつつある。

新幹線をはじめとする日本の鉄道技術や経験が、世界の持続的な経済発展に寄与できればと願っている。

ネパールヒマラヤのトレッキング

ア- ノルド植物園園長

有原 元博

1999年の7月夏期休暇をとって1975年以来2度目のネパール訪問をした。江戸時代のブータンから明治時代のネパールへと思い出の旅となった。

ダウラギリⅡ峰(8103m)遠征時にはカトマンズ市内に信号は一ヶ所しかなかったが、今日市内は自動車であふれ新しいホテルも多数できていた。ホテルアンナプルナに宿泊し、久しぶりにネパール料理と地酒のラム酒でトリブバン大学のラオ教授と旧交をあたため初日をすごした。氏は王立植物園(Royal Botanical Garden)の園長でもあり話がはずんだ。

翌日バスでカトマンズからトリスリバザールへ移動しポーターのカラムチャンダニ氏をガイドに雇う。同氏はランタンツルン峰の山岳ガイドとして7回の登頂をはたした43才のベテランガイドである。氏の息子チャンドラ青年も同行することになり、荷物を持ってもらった。トリスリ河の疎水を歩いていると遠くにカッコの鳴き声がして山旅に楽しさを加えてくれた。頭の上に荷物をのせた裸足のネパール人がどんどん我々を追いこして行く。吊り橋のたもとで最初の遅い昼食をとるとチャンドラ青年が三枚の翼を持つ種子を持って来た。

私の専門のフタバガキ科(ラワンの仲間)のサール(ショレア・ロバスタ)の種子で、この辺で植林し種子を食用にしているという。

さっそく種子をひろった場所に案内してもらおうとサールの植林があった。サールはピンク色の美しい花をつけ、仏陀が涅槃に入った時四方を囲むように咲き競っていたという話が伝わっている美しい花である。三日かかってランタンリルン峰(7,200m)のベースキャンプである氷河の近くにテントを張った。ベースキャンプの周囲はお花畑で、チングルマ、シナノキンバイ、コバイケソウそして黒ゆりと咲き乱れ、日本の北アルプスの黒部五郎岳のようなカールとなっていてランタンリルン峰の頂上を毎日見ることができた。今回の山旅はトレッキングと植物採取であったので軽装備では登高はできずベースキャンプからみえるランタンヒマールの雪峰をスケッチした。俳句もたくさん出来たがカラムチャンダニ氏にネパールの諺や民話のかたまりを聞きノートにとっておいた。降るような星空に毎晩をすごし、下山の時ドイツ人の一行に出会ったほかは我々3人が独占したランタンヒマールのトレッキングの旅であった。

息あるうちは希望もある

ネパールの諺

2000年3月14日記

お知らせ

1. 退会 畔上 統雄さん、橋田 篤毅さん
2. 休会 間島 徳治郎さん
3. シンポジウムの日程 7月29日(土)、7月30日(日)
場所 つくば工業技術院