

武部勤のアジアの未来図



武部 勤氏 略歴

前衆議院議員(8期)。農林水産大臣(第33代)、自由民主党幹事長(第39代)、衆議院議院運営委員長(第63代)を歴任。議員時代にベトナム友好議連会長、インドネシア友好議連会長、メコン友好議連会長、モンゴル友好促進議連会長、パレーン友好議連会長を務めたほか、昨年3月1日には社団法人日本ベトナム経済フォーラムの名誉会長に就任するなどアジアを中心とする諸国との友好に尽力。このほど一般財団法人「東亜総研」を設立し代表理事に就任。

日本からアジアに「交通安全」を輸出すべし アジアスタンダードの確立を

「ベトナムの経済成長を阻害する最大要因は何であるとお考えですか?」。かつてチュオン・タン・サン国家主席にこう問い掛けたことがある。サン主席は人材や裾野産業の不足など縷々挙げられたが「私は交通問題だと考えています」「バイク社会に起因する増え続ける交通事故死、悪化するばかりの交通渋滞と環境。これがベトナム最大の難問になるのではないのでしょうか。総合交通政策を打ち出し対策すべき時です」と提言させていただいた。

さて今日、ベトナムは相変わらずのバイク中心社会であるが、かつてに比べるとマイカーを多く見かけるようになった。バイク社会の問題が解決されないなかでモーターゼーションが進むことに危惧を覚えざるを得ない。インドネシアなど他の東南アジア諸国も同様で、タイに至っては交通渋滞は世界1位、交通事故数は世界第6位、交通事故者数は世界3位という有様である。私はこうした問題を解決するうえで、日本が大きな役割を果たせるのではないかと考えており、日本企業にとってもビジネスチャンスがあると確信している。

人口集中が引き起こす リスクの拡大

現在、ベトナムにおける1年間の交通事故死者数は、統計によっても違いますがおよそ9,500~12,000人であると見られる。タイは2万6,000人、インドネシアはさらに多く約3万人となっている。実に痛ましいことだ。タイ保健省は交通事故による死者の数を毎年7%減らし、2020年までに年7,000人以下とする目標を打ち出しているが、このままでは達成の見込みはない。

原因を挙げれば切りがないが、その根本に都市への人口集中があることは間違いない。経済の成長過程で、雇用が拡大する都市に人口が集中するのは当然のことである。人口が増えれば生活インフラの整備も進み、消費も拡大しさらなる人口集中を招くのである。

問題となるのは交通状態の悪化だけではない。ひとたび災害が都市を襲えば被害は甚大なものとなり、都市機能の麻痺、ひいては国家経済の破壊を引き起こす。2011年に発生したタイの大

洪水や、昨年フィリピンを襲った激甚台風を見てもそれは明らかであろう。

日本もかつて交通事故大国だった 日本に根付いた「交通安全」の精神

さて我が国における2013年の事故死者数は4,611人であった。もちろんひとりひとりの犠牲者・遺族の方々にとっては大変に痛ましく哀しい出来事であるが、国全体として見れば13年連続で減少していることは、悲劇の減少という意味で良い方向に進んでいると言えるだろう。

ただ我が国も昔から交通事故による死亡者数が少なかったわけではない。1970年には年間1万6,000人を超える犠牲者が発生し「交通戦争」などと言われたものだ。1万人を切ったのはつい1996年のことである。

では何故、日本は交通事故者数をこれほどまでに減少することに成功したのか。

日本を訪れた外国の方が驚き感嘆する事象として「定時運行される公共交通機関と利用者の整列乗車」を挙げら

れることが多い。私はその根本にあるものこそが、日本の交通戦争を終わらせた要因であると考えている。すなわち「交通安全」への精神が日本国民ひとりひとり、社会の隅々にまで根付いたということである。

もちろん信号機の設置や各種の交通管理システム(UTMS)、列車運行管理システム(PTC)といった各種インフラの整備が一役買っていることは確かだ。

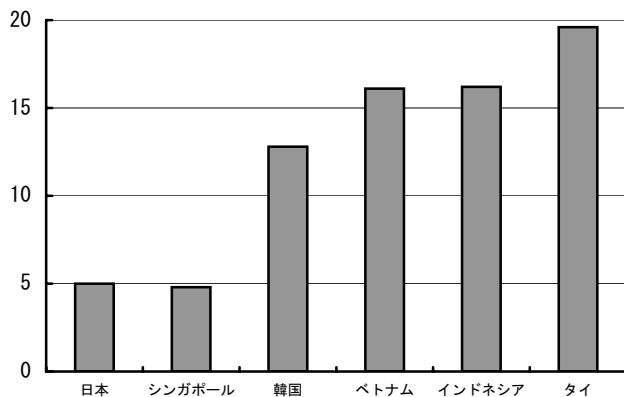
しかし「緑のおばさん」の愛称で知られる学童擁護員の方々や交通安全協会、そして多くのボランティア団体の方々も果たしてこられた役割こそが大きな役割を果たしたのではなかろうか。

いくらインフラを整備したところで、整然とした整列乗車なくして公共交通機関の定時運行はあり得ないし、国民の交通ルールを守る意識なくして事故発生は防げないのだから。

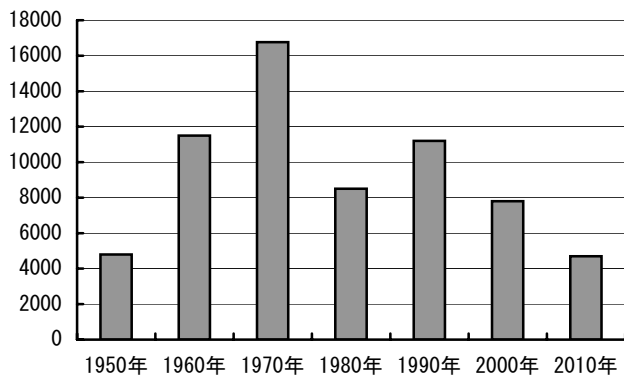
ベトナムに新型バス産業を! 日越政府および民間協力で

今日のアジア新興国の交通環境は、交通戦争に苦しんでいた40年前の日

各国の10万人当たり交通事故死亡率



日本の交通事故死亡者数推移(人)
ピーク時1万6,765人から'13年は4,611人まで減少



本の姿である。事故だけではない。人々の身体を蝕むPM2.5、5m先すら見えないほど悪化する大気汚染。これら環境問題は中国だけでなくベトナムやインドでも深刻化しつつあるが、我々が光化学スモッグに苦しんだこともそう古い記憶ではない。そうしたものを克服してきた我々のノウハウは、必ずやアジアの新興国に必要とされる筈である。

ひとつはもちろんインフラ整備が挙げられる。どの国においても大きいのは鉄道整備を求める声であり、多くの日本企業が協力している最中である。

しかし東日本大震災において我々自身が体験したように、鉄道インフラは線路網がひとたび寸断されれば復旧に長期間を要し、その間は麻痺することになる。都市生活者の生活を支える物流が損なわれれば住民のパニックを誘因しかねない。鉄道への過重な依存は危険である。

とくにベトナムでは、雨期には河川の氾濫や集中豪雨により道路の冠水は日常的となっており、根本的な治水工事が

成されるには長い年月を要することだろう。そうした状況を鑑みると、ベトナムにおける公共交通機関としてはバスが適しているのではないだろうか。バスであれば、迂回が可能で自然災害時にも復旧に時間やコストがかからずに済むであろう。

そこで私は日本の協力の下に、ベトナムに国産バス産業を創生することを提案したい。アベノミクスが一定の成果を生んだとはいえ、日本政府は画期的な経済戦略が打ち出せていない。ベトナム側も国産乗用車の生産を念願しているが、成功を危惧する声が多いのは周知のことであろう。

日本政府によるODAを活用しつつ、日本企業の資本と技術によりバスの現地生産を行うというものだ。ベトナム政府にも工場用地の提供などの協力を要請したい。

生産するのは従来のバスではない。日本式のより安全性が高く環境にも配慮したタイプである。

加えて日本の交通安全に関するシステムや理念を輸出するぐらいのことをしなければ、アジアの交通事情を解決することは難しいし、日本に新しい太陽が昇ることもないのではなかろうか。

最近注目されている「バス・ラビット・トランジット」と呼ばれるバスによる都市大量旅客高速輸送システムについて、私は具体的な構想を持っている。詳しくは次回に譲りたい。

東京五輪開催で急務となる アジアからの研修生受入制度の改善

話はガラリと変わる。いよいよ東京オリンピック開催に向けた準備が始まろうとしている。まだ先のように思

うが、開催はわずか6年後のことである。オリンピック施設の充実だけでなく、いかに直下型大地震に対する東京に生まれ変わらせるかが大きな課題となるであろう。

さて、そこで深刻化が懸念されるのが建設・土木業における労働者不足である。

建設業界は長い不況のなかで人員のリストラを迫られてきたが、東日本大震災の復興需要により一転して労働者不足とそれに伴う労働賃金の高騰に悩まされている。そこに東京オリンピックの需要が重なるのだから、問題はより深刻化しよう。

政府も2015年春をめどに時限的な措置として、技能を持つ外国人労働者の受け入れを拡大する方針で具体策の検討に入ったところである。

しかし現状のまま枠だけを拡大しても意味がないのではなかろうか。現在の外国人技能実習制度では受け入れ期間は3年間に限定されているが、最低でも5年間に拡充して欲しいという声を私も多く聞いている。

資格についても同様だ。例えば今日もインドネシアやフィリピンなどから看護師を受け入れているが、現状ではその数は決して多くない。障害となっているのは資格や日本語能力である。日本はこれから本格的な少子高齢化の時代を迎えることになり、介護問題はより深刻さを増すであろう。介護でもっとも必要となるのは資格や技術ではなく、温かいホスピタリティの精神ではなかろうか。

もちろん日本人としてのアイデンティティを保持することは大切である。かつて日本が近代化するなかで「和魂洋才」という言葉が用いられた。日本人の精神性とアジア諸国の持つそれは、いわゆる「西洋」に比べれば遙かに高い親和性を持つはずだ。日本がアジアの一員として生きていくことを受認するのであれば、アジアスタンダードとも言うべき共有できる新たな価値観を作り出し、受け入れるべきだ。その創生に大きな役割を果たすのは間違いなく日本であると考えている。