

● 第二回シンポジウム「アジアにおける技術協力の現場」 ●

● インフラストラクチャー……………山崎清人会員

道路・上下水道などのインフラは目的ではなく、生産活動やサービスへのアクセスのための道具であり、人々の生存・生活・安全で健康的な生活を営む権利の保障、即ち人間の安全保障に不可欠な社会的生産基盤である。日本のODA総額は年間約1兆円で食糧・教育・インフラ整備他さまざまな分野で開発途上国の発展に寄与している。ODAによるインフラ事業は通常、途上国からの協力要請、日本政府の検証・受諾、調査、計画、設計、調達、建設という形で進められる。

報告① 2003年実施

アフガニスタン「カブール・カンダハル間幹線道路整備」- JICS

この道路は首都カブールと南部カンダハルを結ぶ約500 kmの幹線道路で隣国パキスタンとの重要交易路でもある。日本は2002年にUSA・サウジアラビアとともにこの幹線道路整備を国際的にコミット、日本国際協力システム(JICS)により協力実施。CM方式で



工事中、要員訓練で実施地点はカンダハル市郊外。地雷撤去から始め約3ヶ月間で終了。特に安全管理(国連機関と連携、武装兵士を伴った工事管理)と健康管理(酷暑、砂埃、食事)に腐心。信頼度の高い情報収集とこれに基づくリスク管理の重要性を再認識した。



池、浅井戸、湧水を利用。森林破壊、肥料使用や乾季の浅井戸枯渇等で水不足・衛生問題が深刻で地下水資源の開発可能性を調査・評価。マスタープラン作成、優先プロジェクトのF/S調査、2箇所でのパイロットプラント建設。プラントの維持管理組織としてWSU(Water Supply Unit)を具体的なモデルとして提案した。

報告③ 1992年実施

マレーシア「クリム・ハイテク工業団地F/S調査」- JICA

ペナン島対岸のクリム地区で全体計画1,450ha、ハイテク工業用地250haのF/S実施。先進国よりの誘致・想定導入業種はコアとしての半導体一貫生産・コンピュータなどエレクトロニクス関連ハイテク産業。金型など支援産業を配置。マ国政府工業開発政策に沿って国連工業開発機関が基本コンセプトを作成。対象インフラは交通、電力、通信、給水、下水等。高質インフラ、進出企業のR&Dを支援するテクノセンター、人材養成施設・住宅・スポーツ施設・自然公園等を含み総合的で先端的。日本はJICA専門家などにより継続的に技術協力を実施した。

報告② 2001-2002年実施

ベトナム「中部高原地方地下水開発計画調査」- JICA

開発調査とパイロットプラント建設を中部高原地方のダックラック、ザーライ、コントムの3省で実施。この地域では飲料水に河川、

● 経営診断……………加藤博道会員

経営診断の目的はアジアに限らず何処でもその企業の生産性向上に役立つことを見つけて実行されることです。生産性向上とは種々定義がありますが結局企業の3要素、ヒト、モノ、カネを有効に利用して利益を上げると共に社会に貢献することにほかなりません。又、一口に3要素の有効利用といってもその方法はそれぞれの国や置かれた環境により様々であることは当然のことです。従って企業診断を行うには先ず、その国地域の歴史、実情を知り相手との目線を合わせることから始まります。工場の生産性向上は5S(整理、整頓、清掃、清潔、躰け)からですが工場見学をして種々改善点を指摘してもそれが受容られねば何なりません。どのように理解し納得して実行してもらえるか、先ず相手の立場になり現状を理解してから「自分ならこう改善してみるが、如何ですか」という気配りが肝要です。

企業経営者の悩みは突き詰めると不思議と何処でも同じです。ヒトについては従業員と後継者問題です。「良いヒトはやめるし、悪いヒトはやめない」、「適当な後継者がいない」という悩みです。モノについては「設備が古い」「技術がない」「市場がない」。カネについては「設備を買いたい資金がない」「銀行は貸してくれない」とナイナイ尽くしです。加えて必ず政府は「税金」と「賄賂」の怨嗟のマトです。



この解決策は「教育」を充実し「民度」を向上させることと言ってしまうまでもありますが、具体的には企業も利益を上げ従業員を適切に満足させることです。この悩みを解決するには先ず経営者自身が意識改革する必要があります。これまで全て自分の頭の中に仕舞い込み、かたくなに働いてきたことから、経営資料を記録に残し整理し改善策を実行するPLAN、DO、CHECKの必要性を理解してもらうことから始まります。これが「技術移転」です。その上、中小企業は何処に行っても個々の企業だけでは力が不足しているのは当然ですから商工会議所等の組織を強化利用して政府に協力を働きかけ、一方、政府は汚職、賄賂を減らすためには具体的に One-stop Shop を推進し行政簡素化することが有効です。

経営診断とは結局「他人の振り見てわが振り直せ」ということでしょうか。



● 都市交通……………林下幸造会員

1. フィリピン(マニラ首都圏)

比較的新しく整備されたマニラ首都圏の都市鉄道は、需要と規格がミスマッチであるうえ、3線とも規格が異なっている。「他人任せ」で都市鉄道の規格を選択してしまっている。また路線バスについては、利便性向上によりジープニーからバスへの利用転換を図ろうという公的関与は見られない。そのためモダールシェアでは、鉄道の占める割合はきわめて小さいし、バスの割合も大きくない。「いつでも、どこでも」乗れるという気軽さがフィリピン人の気質にあうのか、ジープニーなどの輸送力のきわめて小さい公共交通機関が依然大きな割合を占めている。しかし、そのことが円滑な道路交通の妨げとなっている。



2. ベトナム(ハノイ、ホーチミン市)

経済的に都市鉄道を導入できるほどに至っておらず、2つの大都市とも公共交通機関としては全面的にバスに頼らざるを得ない。問題は、経済成長によりバイクが異常に普及してしまった状況からいかに公共交通機関であるバスに利用転換を図っていくか。社会主義国であるためか、ハノイ、ホーチミン市ともにフィリピンに比べ公的関与は大きい。しかし、個々の運行については民営複数社により商業ベースに委ねられている。またバス乗り場のきめ細かい案内などを見ると、比較的緻密なベトナム人気質も感じられる。



3. 技術移転

フィリピンに対しては長期派遣であったため、データベースの重要性から始まって、鉄道ネットワークの考え方、日本での成功も失敗も含めた事例紹介、バス運行の知恵などを伝えてきた。ベトナムでは「バス運行の改善」に特定した短期派遣であったが、ハードソフト両面からのバス運行の改善手法に加えて可能な限り鉄道の情報も伝えた。技術移転で大事なことは、個別の技術・ノウハウそのものに加え、熱意を伝えることによりモチベーションを高め、人材を育成していくという視点ではないかと思っている。