



ISSN 0385-0838

第 129号

発行所

亜細亜大学アジア研究所
東京都武蔵野市境5-24-10

電話 0422 (54) 3111

郵便番号 180-8629

陸続きの東アジアにおける 越境交通の進展

その制度的背景と意義

藤崎 成昭

1、アジア8カ国を結ぶ国際鉄道

2007年の春から秋にかけて20週間にわたり、週日はほぼ毎日、NHKが「関口知宏の中国鉄道大紀行 最長片道ルート36、000kmをゆく」という番組を放送していた。この『所報』を手にされるようなアジアにご関心をお持ちの方であれば、きっとあの番組も楽しまれたのではないかと思う。かく言う筆者もご多分に洩れず、時間が許す限りテレビの前に座り、中国の大地を映す画面に見入ったものである。

インドシナまで目を拡げると、国境を越えて走っている列車もある。よく知られているのはシンガポールからマレー半島を縦断しタイのバンコクを結ぶ「イースターン&オリエンタル・エクスプレス」という豪華列車で、例えばシンガポールからバンコクへは2泊3日の旅だという。ベトナムのハノイと中国の北京を結ぶ国際列車も週2便の定期運行がなされている。ベトナム国鉄の時刻表によれば、例えばハノイを火曜日の夕方6時半に出発する列車に乗ると、翌々日、木曜日の午後1時半に北京西駅に着く。

陸続きの東アジア(シンガポールからマレー半島、インドシナを経て中国に至る地域)では、現在この地域の主要都市を結ぶ国際鉄道の建設が真剣に検討されている。シンガポール、クアラルンプール、バンコク、プノンペン、ホーチミン、ハノイ、そして中国は雲南省の昆明を結ぶ、シンガポール・昆明間鉄道連結(Singapore-Kunming Rail Link(SKRL))プロジェクトがそれである。既存の鉄道線の補修・改良、鉄橋の架け替え、新設、新駅の建設、そして新たな鉄道線の敷設を行い、沿線8カ国を結ぶ計画である。ラオス、ミャンマーには支線を延ばす。ASEAN経済共同体(ASEC)が発足する2015年の完成が目指されている。このプロジェクトがASEAN内部で初めて提案されたのは1995年、翌96年から毎年開催されているASEAN交通相会議では主要な議題の一つとして断続的に議論されてい

目次

陸続きの東アジアにおける越境交通の進展	藤崎 成昭	(1)
「国際中堅企業」の登場	西澤 正樹	(4)
ロンドンの公文書館と大学図書館の魅力	南原 真	(6)
中国大学事情	山本 忠士	(8)
プミプトラ・マイノリティ	三木 敏夫	(10)
『アジアの窓』ASEANが主導する東アジアの共同体形成	野副 伸一	(12)

る。2006年12月アジア開発銀行は、カンボジアの鉄道補修・改良とタイの鉄道との連結（ポイペト・シソホン間の新線建設）に4、200万ドル、ベトナム北部、中国国境ラオカイへの鉄道の補修・改良に6、000万ドル、を借款として供与することを承認した。ポイペト・シソホン間の新線建設に使われるレールはマレーシアが現物供与する。

2、道路による一体化が進む陸続きの東アジア

この地域の国々が相互交通、相互往来の促進に向けより熱い眼差しを向けているのは当然のことながら道路による越境交通である。中国が広大な国土に高速道路網を張り巡らせつつあることは既に周知のことである。高速道路の総延長は2005年に4万1、000km、日本（8、500km）の実に約5倍である。シンガポールは言うまでもなく、マレーシアやタイも国内では立派な道路網を建設済みである。だからこそ、この両国では政府の関心が複合一貫輸送の他方の核として期待できる鉄道や水運（河川、海）の整備に向かっている。道路網についてはむしろ、国を越えて相互に結びつけ、インドシナさらには陸続きの東アジア全体としての貨物輸送の円滑化、効率化を図ることがCLMVを含めた各国の共通の関心事となってきた。現在主として海上輸送に依存せざるを得ないこの地域の貨物輸送を、陸路、とりわけ高速道路も用いたトラックによるドア・ツー・ドア輸送に置き換えるのが当面の目標である。例えば、バンコク・クアラルンプール間を海上輸送

すると、ドア・ツー・ドアで5日〜7日かかるが、トラックを利用した越境輸送を行えばこれを3日に短縮できる。

トラックを利用した越境輸送が商業ベースで成立しているのは、この地域ではシンガポール、マレーシア、タイの3カ国間についてのみである。ここではバンコク・クアラルンプール間（直線距離で1、200km）を例に取り、越境輸送の仕組みを説明する。まず、両国共に国境をさんだ約10kmについては相手国の車両の通行を許しているが、それ以外についてはこれを認めていない。したがって、国境地帯での貨物の積み替えが必要となる。また、トラック輸送の場合は、原則として国境で輸出入通関が行われる。例えば、実際のバンコクからクアラルンプールへの越境輸送では次のようなステップを踏むことになる。バンコクからタイの車両で国境へ向かう。タイ側国境施設で出国手続きと輸出通関を済ませ、マレーシア側国境施設で入国手続きと輸入通関を済ませ、マレーシア側の積み替え施設でマレーシアの車両に積み替える。マレーシアの車両でクアラルンプールに向かう。ある日系輸送業者のケースでは、バンコクから国境到着まで、そして再出発後クアラルンプールに到着するまでの所要時間が、それぞれ22時間、19時間である。輸出入通関、貨物の積み替えには約6時間を要している。中国南部からインドシナにかけての地域では、従来陸路のインフラが未整備であったため、貨物輸送はほぼ全面的に海上輸送に頼ってきた。その所要日数は例えば華南・ハノイ間の

場合4〜6日、バンコク・ハノイ間で10〜15日であった。しかし、近年この地域では道路や橋といったインフラの整備が急ピッチで進んでおり、陸路の越境輸送へのシフトが現実のものとなりつつある。このシフトの可能性を最初に示したのは1994年オーストラリアの援助で完成したメコン川のタイ・ラオス国境（ノーンカイ・ピエンチャン間）の橋、第一メコン国際橋であった。これでタイからラオスを経由してベトナムへ行くことがまず物理的に可能になった。そして2006年12月、日本の援助で建設が進められていた第二メコン国際橋（ムクダハーン（タイ）・サワンナケート（ラオス）間）が竣工したことで、タイ・ベトナム間の陸路交通の経済性は飛躍的に改善された。バンコク・ハノイ間の、走行距離は従来の2、000kmから1、500kmに、貨物輸送にかかる日数は4日から3日に短縮された。東西回廊の事実上の完成である。しかも、その前年（2005年）の12月には中国国内で広州から南寧を経て中越国境（友谊関）に至る高速道路が完成していたから、これで華南からシンガポールへ陸路で移動することも夢ではなくなった。2007年中には中国の昆明（雲南省）からラオス経由でバンコクに至る南北回廊もほぼ完成の予定である。こうして陸続きの東アジア諸国では2007年中にも道路網による物理的な一体化が飛躍的に進展する。そして今課題として浮上してきているのが、越境交通をいかに円滑化するかという問題である。マレーシアとタイの事例でも、越境の手続きと貨物の積み替えに要する6時間と

いう時間は決して短いものではない。

3、GMS越境交通協定とその意義

越境交通の円滑化の方策は大きく分けて二つある。一つは国境施設における手続きの簡素化、もう一つは車両の相互乗り入れにより貨物の積み替えを不要にすることである。

まず前者についてだが、陸続きの大陸での越境では、通常指定された越境ポイントで「出国・入国」、「輸出・輸入」に関わる諸手続きをほぼ連続的に行うことになる。例えばトラックでコンテナを輸送してA国(自国)からB国(外国)へ向かうとする。A国の越境施設で輸送通関を済ませ、出国手続きも終え、B国の越境施設に向かう。今度は輸入通関と入国手続きである。検疫、関税の納付、等も済んで、ようやく輸送の再開となる。このような煩雑な国境手続きを可能な限り簡素化することが1999年にタイ、ラオス、ベトナムの3カ国が、アジア開発銀行(ADB)のメコン地域開発支援スキーム(GMS(Greater Mekong Subregion)プログラム)の支援も得て、締結した越境輸送協定(Cross-Border Transport Agreement)以下、CBTA)の第一の目的であった。ここではベトナム、ラオス2国間のケースを取り上げ、CBTAに基づきどのように国境手続きの簡素化が進められているのかを説明する。両国は2005年の3月にCBTAに基づいた二国間覚書を交わし、同年6月30日から手続き簡素化の具体的取り組みに着手している。

の審査・検査のシングル・ウインドウ化と通関のシングル・ストップ化を進めると定めている。シングル・ウインドウ化とは人、車両そして貨物の審査・検査を関係担当官が「合同で同時に(Jointly and simultaneously)」実施することである。取り組みが行われている両国の越境ポイント、デンサワン(ラオス)とラオバオ(ベトナム)で実際に審査・検査を行っているのは税関、出入国管理局、検疫所の担当官である。実はこれまでは、これらの担当官が相互に連携するどころか、それぞれ独立に検査・審査を行ってきた。そこでCBTAは「合同で同時に」実施し、時間の無駄を省くよう求めているわけだ。次に通関のシングル・ストップ化とは、「通関を輸入側だけで行う」ということである。覚書では国境手続きのシングル・ウインドウ化と通関のシングル・ストップ化を4段階で進めることになっており、従来貨物を輸送している場合4時間以上であった越境手続きの所要時間を最終的には30分以下に短縮することを想定している。

一方、車両の相互乗り入れに関しては、ベトナム、ラオスは1996年2月に締結した道路輸送協定で両国のトラックの相互乗り入れを認めており、越境に際し貨物の積み替えは不要である。同様にタイとラオスも相互乗り入れを認める道路輸送協定を1999年5月に結んでいる。さらに、2007年8月ベトナム、ラオス、タイの三カ国が覚書を交わし、三カ国間での相互乗り入れを認めることになった。これで東西回廊に関しては、例えばタイのトラックがバンコクからハノイまでドア・ツー・ドアで貨物を輸送することも可能となった。

さて、以上説明してきたGMS CBTAには、ASEANサミットと並行して第1回GMSサミットが開催されていた2002年11月3日、GMSに雲南省が参加していた中国が加盟した。同協定には2001年にカンボジアが、2003年にはミャンマーが参加し、現在では陸続きの東アジアのほぼ全域を対象とする協定となっている。また、既に二国間の覚書ベースで手続き簡素化を進めている越境ポイントは現在までに、バベット(カンボジア)・モクバイ(ベトナム)、ムクダハン(タイ)・サワンナケート(ラオス)、河口(中国)・ラオカイ(ベトナム)、を加えた4カ所となっている。こうして、CBTAはこの地域の越境交通の実質的な国際ルールとして根付こうとしている。これは、将来日本の車両が例えばRORO船で海を渡り中国国内への輸送をすることが可能になるとして、そのような活動を律するルールは事実上CBTA以外にはありえない、ということの意味している。日本としても決して他人事として済ませることは出来ないのである。

1 (社)日本インターナショナル フレイト フォワード協会編「アセアン物流事情調査 その1「タイ」の国内・クロスボーダー輸送」(2007年6月)を参照。
2 詳細については、拙稿「東アジアの地域統合と変貌する物流事情 進む陸路交通網の一体化とそのインパクト」『貿易と関税』2007年11月。

(ふじさきしげあき・日本貿易振興機構総務部 主査)

「国際中堅企業」の登場 (16)

新たな輸出戦略の追求

（ 渋江精密工業（株） ）

西澤 正樹

渋江精密工業は精密自動旋盤による専門加工企業として2007年に創立56周年を迎えた。現代表者の父親が三協精機向けのオルゴール部品の加工業を創業したところにはじまる。地元発注に応じる「地域展開企業」から、全国営業により顧客を開拓して「広域展開企業」に成長し、さらに「国際中堅企業」へと向かっている。

無人化工場の追求

こうした成長経過を可能にしたのは、第一に、80年以降数千円の設定投資を計画的に継続してきたことにある。30年前から使用しているカム式自動旋盤（24台）、スイスの名機「エスコマティック」（12台）、NC複合加工自動旋盤（22台）ほか、加工部品の量、形状、素材などに最も適した機械設備をトータルに装備している。

第二に、多種類の工作機械を最高の状態で能力を発揮させるための技術・技能者を養成してきたことにある。加工図面を見て全体の「段取りを考える」「切削工具の製作、加工プロ

グラムを作成」「NC機による加工」「機械設備のメンテナンス」といった一連の工程を一人で担うことができる社員を養成してきた。

第三に、NC自動旋盤を編成することにより、夜間完全無人稼働を可能にしたことである。100台を超える自動旋盤を14名の現場技術者がオペレートしている。最新鋭の工作機械を装備していても、その能力を十分に引き出し得ない東アジアの工場が多い状況に対して、当社の競争力が勝っている部分である。

こうして、精密自動旋盤加工に関して国際価格競争を制する「超量産」と低価格で利益を計上できる生産態勢を作り上げ、日本から世界への輸出を可能にしているのである。

セットメーカーの現地調達要求の矛盾

当社は諏訪地域にあって品質はもちろん、輸送費を含めた価格面でも輸出競争力を持つ生産工場を作り上げた。それにもかかわらず、例えば、華南地域に進出したセットメーカーは加工業の「現地進出」「現地供給」を求めている。

当社の築き上げた生産態勢による部品の品質、価格は、単に最新の工作機械を持ち込むだけで提供できるものではない。東アジアで同様の生産態勢を作るには、技術人材の養成という時間とコストのかかる取り組みが必要である。それは、部品単価を押し上げる要因となる。それでもなお、現地調達にこだわるセットメーカーの理由はなにか。

中国国内販売のための原材料・部品の現地調達が目標であるならば、当社の供給する1個、数十銭の部品は輸入関税を加えても現地価格に對抗できる。納期の安定が目標であるならば、現地調達の納期は10日程度であるのに対し、当社は発注から納品までの納期に充分に対応している。

セットメーカーが現地調達にこだわる理由は、第一に、購買担当者が「メイドインチャイナ」が安く、日本からの輸入部品は高いと思いついでいる本社経営陣から現地調達を指示されており、日本から購入することは担当者の業績評価にならないからであろう。

第二に、華南地域では日系加工工業に先行して進出している香港系、台湾系加工工業が提示するダンピングの価格に応じる日系セットメーカーが存在するからであろう。有力な香港系、台湾系加工工業は、日系セットメーカーとの取引実績ができる、それを他の日系セットメーカーにアピールする。他の日系セットメーカーは「あのメーカーが発注している加工業なら信用できるだろう」と考え連鎖的に取引を開始する。資金力があり大規模な投資を即決できる香港系、

台湾系加工工業は、設備投資を拡大しシェアを高め、日本からの輸入部品や後発の日系現地加工工業は締め出されていく。そして、一定のシェアを確保すると徐々に部品価格を戻していく。

第三に、セットメーカーは納品された部品を組立ラインに供給する直前に行う最終検査工程を省き、組立のみに特化しようとしているからであろう。現地調達部品に完全な信頼を寄せることができず、不安が残っている。部品の最終検査を信頼の置ける日本企業に現地で行わせたい、というねらいがあると考えられる。

純日本生産部品は価格が安くとも調達せず、香港系、台湾系加工工業のしたたかな事業戦略に振り回され、不安を抱いたまま現地調達を進めるセットメーカーの調達方針の矛盾が発生しているとみられる。セットメーカーのこうした姿勢は、輸出競争力を持つレベルに達した国内加工工業をも地域から引きずり出し、国内工場への設備投資や技術開発投資に回る可能性のある資金を、現在はまだ不必要な直接投資に振り向けさせることになる。

第一の輸出戦略

国内生産・世界輸出の競争力を確立した当社は、新たな輸出戦略を追求している。第一の戦略は次のようである。モノづくりを「前工程」「中工程」「後工程」と考え、「前工程」は、営業、設計情報の受け取り、加工の段取りである。「中工程」は、自動生産による加工、設備のメンテナンスである。実際は「中工程」で完

全に部品を作り込み品質を確定してしまう。「後工程」は、洗浄、検査、品質保障ドキュメントの作成、パッキング、発送である。

当社では、「前工程」の営業、「後工程」のすべてを顧客の生産拠点に近いところに配置しようとしている。「中工程」は50数年間の蓄積により、本社工場には国際価格競争に勝てる環境を整えている。そこで、工作機械による加工は完了しているが、測定、検査、洗浄などの工程が残されている「半成品」「中間製品」を輸出する。東アジアのしかるべき地点に営業、検査、物流拠点を配置し、測定、検査、洗浄工程を施したメイドイン・現地の「完成品」として現地顧客に供給するというものである。

この事業戦略では、工場を建設し生産設備投資と技術教育投資を必要とする「重たい」直接投資をしなくとも東アジア事業に踏み込むことができる。直接投資により設立する現地法人は、営業と物流機能を備えた測定・検査工場として登録する。

中国の沿海地域には大量のセットメーカーが進出しており、当社の扱う製品の需要は膨大に存在している。その中で、香港系、台湾系加工工業の優勢な華南地域ではなく、日系セットメーカーの集中する大連は、当社の最初の海外事業展開にとっては適地であろう。中国の国内物流（空輸やトラック輸送）環境は徐々に整備されてきており、華南地域で生産した部品が上海や大連に供給されていることから、大連から中国全土に部品供給することも可能である。

第一の輸出戦略

第二の輸出戦略は、当社の挑戦をモデルにして日本からの空輸が可能な小物・微細部品加工業の連携進出を促していくというものである。この事業戦略は、諏訪地域での「中工程（狭義のモノづくり）」の「空洞化」は促進せず、東アジア市場への参画を可能とする。

小物・微細な加工を得意とし、国際価格競争に伍していける自動化、省力化を進めた地域の切削・研削・研磨加工業、機械要素部品加工業、メッキ、熱処理、プラスチック成形加工業などと連携し、日本での加工、現地での検査・ユニット組立体制を構築する。こうした加工業が地域内で提携することにより、東アジアにおいて部品を分散発注せざるを得ないセットメーカーに対してトータルコストでの優位性を主張できよう。また、単品部品加工の世界でダンピング的価格に翻弄されるセットメーカーに対しては、加工機能側から長期取引の利益を再度、主張することができよう。

以上のような新たな輸出戦略への挑戦を進める際に、物流費用の圧縮が大きな課題となる。長野県内の範囲で発生する中小工業の輸出貨物量や輸出頻度の実態調査を行い、航空貨物費用を圧縮する仕組みが必要である。インランド・デポの可能性を検討し地方空港の国際貨物輸送サービスや国内トラック輸送サービスの競争を促す地域産業政策が必要である。

（にしざわまさき・アジア研究所准教授）

ロンドンの公文書館と大学図書館の魅力

南 原 真

昨年度私は国内研究員になり、英国のロンドンに約2ヶ月滞在し文献調査をしました。私がロンドン大学大学院生で滞在した1990年代と比べて、文献調査が格段にしやすくなりましたので、その概要を紹介したいと思います。ロンドンに調査に行かれる方はデジタルカメラ、1ギガか2ギガのSDカードを数枚、軽量のノートパソコンを持っていかれることをお勧めします。

私は東南アジアの地域研究をしておりますが、アジアを中心とする文献収集に絞って話します。ロンドンでの文献収集の魅力はかなり効率的に調査や収集ができる点です。現在日本でも各研究機関や大学で貴重な文献の購入やマイクロフィルム化を進めています。文献の収集が分散化しており、資料の収集に時間がかかります。一方、ロンドンでは各機関に文献が集中しているため、あらかじめ研究テーマが決まっていれば数箇所集中して回ることができま

す。持っていくと、目的により短期の図書カードや利用許可書を発行してもらえます。ここではロンドン・スクール・オブ・エコノミクス（以下LSE）を取り上げます。LSEの図書館は改装が終了し、以前と比べてかなり利用しやすくなっています。

この特徴は各種統計類や政府機関の調査書や報告書が充実していることです。地下の書庫には戦前から戦後にかけての統計類が書庫に整然と整理され、閲覧ができコピーも自由にできます。各国別に貿易統計や政府機関の調査書や報告書が並んでいますので、時間をかけて見ていくとおもしろいです。

スクール・オブ・オリエンタル・エンド・フリカン・スタディズ（以下SOAS）の図書館は、東洋とアフリカの地域研究の書籍が各地域と国別に歴史、文学、地理、音楽、社会、語学、政治、経済など幅広い分野で収集されています。英語だけではなく各言語で出版された書籍も収集しており、特に中国語と日本語の書籍については充実しています。各地域別、例えば東南アジアや中近東などのレファレンス室もあり、重要な文献を調べる時には便利です。大学図書館では一部の貴重本以外は自由にコピーができるので、デジタルカメラはあまり必要があ

りません。

大学図書館でも探している書籍が見つからない場合は、大英図書館に行くことをおすすめします。主要ターミナルのキングス・クロス駅に近い大英図書館はSOASからも徒歩で行ける距離にあります。利用カード作成にはパスポートが必要です。この大英図書館は以前には大英博物館の館内にありましたが、1990年代に現在の場所に新設されました。日本の国会図書館と比較してみると、規模、レファレンスサービス、貴重本の収集、インド関係の膨大な公式文書や資料を保管するインド・オフィス・レコード等、施設と内容の充実さに圧倒されます。ここではデジタルカメラは持ち込み禁止ですが、コピーサービスがあります。人文、社会科学、ビジネス、科学など専門に分かれた大きな読書室に入り、パソコンで見た書籍を検索して注文するとその部屋に書籍が書庫から配送されてくるシステムになっています。

膨大な文書を保管する公文書館

さてここからはロンドン郊外にある英国立公文書館（以下PRO）を紹介したいと思います。PROはロンドン市内から地下鉄で約1時間のキュー・ガーデンズ駅から徒歩10分位にあります。キュー・ガーデンズ駅はその駅名通り世界的に有名な観光地キュー・ガーデン（植物園）へ多くの観光客が訪れる駅でもあります。

PROでは英国の政府官公庁や軍関係の膨大な文書を保管しており、多くの研究者や英国人

特徴ある大学図書館

最初に大学の図書館をいくつか紹介します。日本で所属機関や図書館の紹介状（英文）を

が訪れています。ここを利用するにはパスポートを持参して利用カードを作成してもらうことが必要です。手荷物はロッカーに入れ、鉛筆、ノート、デジタルカメラ、ノートパソコンなど持込可能とされるものだけ室内に持つていくことができます。出入り口のゲートには監視員がおり、入退出時に一人一人手荷物を検査します。入室する際にはパソコンで、自分の座席（パソコン利用かどうかを選択）を指定し、入室すると指定した座席を利用することになります。ここでも文書に関してのセキュリティが厳しく、天井には監視カメラがあり、また監視員が絶えず室内を巡回し、文書が利用者に適切に扱われているかに細心の注意が払われています。私は以前にこの公文書館を何度か利用したことがあります。今回サービスが飛躍的に向上していることに驚きました。第一にデジタルカメラの利用が許可され、特定の文書以外は自由に撮影することができるようになりました。また、窓際にはデジタルカメラ専用の撮影スタンドが設置されています。第二に閲覧したい文書をパソコンで注文でき、かつ自分の座席番号に対応した文書保管ボックスが別室に設置され、そこに文書が運ばれてくるので、調査の効率が格段と上昇しました。後日それらの文書を再度見たい場合は、パソコンで指示すれば可能となっています。

ここでは英国の外交文書（以下FO）の1900年代から1940年代にかけてのタイを中心に調査しましたが、タイのバンコク、チェンマイから本省に送られた英国人外交官の文書は政治・経済のみならず各地域への旅行や探検記

等様々な分野を網羅しており興味深い内容を多く見つけることができました。英国人は本心に丹念に記録を残し、またその記録もきちんと英国本館で管理され閲覧できることにつづく感心します。こうした公式文書や貴重な資料の閲覧を利用するのは、英国人だけではなく欧米人や日本、中国を中心とするアジアの研究者も多く訪れます。また、研究者だけではなく英国人の老夫婦や英国が祖国のアメリカ人がここを訪れ、自分達の家系図を辿る調査をしている光景もよく見ます。何か分からないことがあれば、レファレンスの相談員に聞くこと手取り足取り親切に教えてくれます。

夏の天気が良い日には閉館後近くのテムズ川のほとりを散歩して、ロンドンの郊外を満喫するのもいいかと思えます。夏の日が暮れるのは午後8時から9時くらいです。川のほとりの遊歩道は、高級住宅街で有名な隣駅のリッチモンドまでつながっています。

ビジネス文書館とは

最後に紹介するのはロンドン市内にあるギルドホール図書館です。この図書館の特徴はビジネスの文書館を付設していることです。図書館の奥のコーナーがビジネスの文書館となっており、パソコンや目録で保管されている企業名が検索できます。ここでの利用は利用目的を係員に伝えれば簡単に利用できます。ただし文書のコピーは許可されていませんので、手書きでノートに写すかデジタルカメラの撮影になります。以前は自由にデジタルカメラの撮影はできませんでしたが、大変便利になりました。

私が調査していた企業はインチケープ・グループのボルネオ商会です。同社は1856年に設立されロンドンに本部を置いていたが、マレーシアのボルネオ島サラワク州やマレー本島での鉱山開発やゴム農園、北タイでのチーク材を中心とする森林事業を行い、サラワク、シンガポール、バンコク、チェンマイ、パタヴィア（現ジャカルタ）、香港に支店を設置し、東南アジアとの貿易で発展しました。この図書館にはこのボルネオ商会1社だけでも膨大な資料が保管されており、本社とバンコク支店の資料を調査するだけでも時間がかなりかかりました。19世紀の文書は手書きですが、本社の取締役会議の議事録はタイプで打たれたような達筆でしたが、その他の資料では判読できないような手書きも多くありました。1920～1940年代の文書はタイプで打たれ保存状況もよくデジタルカメラの撮影がかなり役立ちました。ここでも驚いたのは英国人商人の記録の多さと文書の内容の濃さでした。英国の利害が海外で侵害されそうな時はすぐに現地の英国人外交官とコンタクトを持ち働きかけ、また同業のライバル社とも協力しあうなど英国人商人の商魂を示す文書に出会いました。

以上簡単にロンドンにある公文書館や図書館を紹介しましたが、これ以外にも魅力のある所は多々あります。英国に行かれる機会があれば是非図書館めぐりをしてみてください。その際には、日本からこれらの図書館のホームページにアクセスされ、文書の保管場所を調べておくことをお勧めします。

（なんばらまこと 東京経済大学経済学部准教授）

中国大学事情

学生の「集中力」涵養法

山本 忠 士

吉林師範大学のこと

私が吉林師範大学に来てから、一年余が過ぎた。この大学は、吉林省四平市にあり、省の重点大学である。三〇万坪の敷地に二学部三九学科があり、学生数は約一万四千人ほどで、亜大の交流協定大学でもある。

私は、東亜研究所所属であるが、外国語学院で日本語も担当している。日本語専業(学科)は一年から四年まで合計二百五十名の学生がいる。同じキャンパス内にある独立学院にも今年から日本語学科ができて、一期生百三十六名が入学した。組織は違うが、一つのキャンパスの中で日本語を専攻する学生が、単年度で二百名を超すことになった。

独立学院の授業料は、師大本科の約二倍の一萬二千元(約一八万円)である。少し高い感じはするが、それでもこれだけの学生が日本語学科に集まった。日本で想像していた以上に、日本語学科は人気があるようだ。「就職がいい」と

言うことが理由だという。日中関係の好転も、追い風になってきているのだろう。

このまま順調に行けば、四年後には日本語専門の学生が、このキャンパスだけで八 名を超すことになる。日本人にとっては、うれしいことだけれども、卒業後の就職は、大丈夫か、と少し心配でもある。

小黒板の「板書」

最初に、この大学に来て感心したことが二つあった。

一つは小黒板への「板書」制度である。授業の初めの時間に、自己紹介で学生の出身地を黒板に書いてもらった。その場の思いつきであったが、学生たちが次々と地名を板書する様子を見てハツとした。

ほとんど全ての学生が、一点一画をおろそかにしない丁寧な書き方をしたからである。今年もやってみたのだが、一点一画を丁寧に書く様子は、同じだった。

入学後、一、二年生は全員が縦六〇センチ、横四〇センチの小黒板を持ち、月曜日から金曜日まで、先生から出された課題(十文字程度)をチョークで板書する。廊下の両側には、小さな黒板がずらりと並んでおり、先生の添削やコメントもある。誰かが見ているのだろう、不真面目にやっている、個人名の書かれた注意の掲示が出る。

「漢字」をおろそかにしない精神は、中国文化を大切にすることと同じである。社会主義教育でも、中国の伝統的教育は受け継がれている。教員養成の師範大学としての、文字を正しく美しく書く訓練の一環ではあるが、毎日のその所作が、学生たちの「集中力」の涵養にもなっている。

日本では、学生の私語に苦勞する先生方も多いが、ここでは授業で学生の「集中力」が切れることはあまりない。私語する学生はほとんどいない。質問すれば、さつと起立し、姿勢を正して教師の目を見ながらきちんと応答してくれる。

一コマは、亜大と同じ九〇分だが四五分、四五分に分かれ、間に一〇分の休憩がある。昼休みは十一時四〇分から一時半までである。全寮制だから寮が近く、昼寝もできる。それが教室の「集中力」が切れない効果をつんでいるのかもしれない。

個人の集中力のすごさは、試験をやってみると良く分かる。例えば、教室がなんとなくダレ気味のとき、一年生なら書き取りの小テストをやる。五分ほどのものであるが、教室内の空気が

がいつペンに引き締まる。小学校から、試験で鍛えられ、その関門を潜り抜けてきた猛者たちは条件反射的に対応する。

答案は、ほとんどがボールペンで書く。学生に聞くと、大学統一入試(「高考」)は、選択問題は2Bの鉛筆を使用するが、文字を書く問題は必ず黒のボールペンだという。学校でも、小学生の三年生からボールペン使用を指導される。鉛筆のように、何度も消しては書くことはできない。ボールペンで早く、正確に書く訓練は小学校三年生から受ける。書くスピードが早いのに、驚くほど訂正が少ない。書く前に、頭の中で解答が整理されているかのようである。

「日本語能力試験」の解答用紙は、「鉛筆使用」である。二〇〇六年度からは、「ペンやボールペンで書かないください。」とわざわざ付記された。ボールペン使用が多かったのであろう。

小学校時代から試験で個人の「集中」が訓練され、大学に入ってから「軍訓」で集体(団体)としての「集中」を訓練される。

日本の小学校で、正常な授業実施が困難なクラスもあると聞くと、日本と中国との「集中力」の差に愕然とさせられる。

授業の開始・終了のチャイムはない。時間管理は各教師が自分でやらなければならないから、なかなか面倒である。

通過儀礼としての「軍訓」

もう一つは、入学直後から約三週間にわたっ

て行われる「軍事訓練」である。今年は九月一日から二七日まで行われた。「軍訓」などという、鉄砲を持つて勇ましくやると思われるかもしれないが、実際には行進訓練が中心である。朝八時ころから五時ころまで、学部ごとに分かれてみっちり行われる。毎日、毎日、「向右看」(右向け右)、「向后転」(回れ右)、「敬礼」、「齊歩走」(前へ進め)と繰り返される。

号令に「集中」しないと足並みは揃わない。何度もやり直しとなる。二二学部あるから、キャンパス内の道路という道路は、訓練の学生たちで一杯である。教職員や上級生は、否応なくそのすぐそばを通りながら授業に向かうことになる。最初は、気分の悪くなる学生も出るが、日に日に隊列や声が揃い、さまになっていく。

今年は、迷彩服着用のグループが多かった。迷彩服と迷彩色の帽子をかぶると、男女の区別がはつきりしなくなり、精悍な印象になるから不思議である。

教練担当の軍人教官は五〇名で、例年、近くの人民解放軍四平駐屯六五五八一部隊から派遣されてくる。

この「軍訓」は、「中華人民共和国兵役法」と「中華人民共和国国防教育法」に依拠して制定された「学生軍事訓練工作規定」によって大学と高校で実施されている。当然ながら「軍訓」評点は、学生の成績表に記入される。

七年前にハルビンの大学で「軍訓」を経験した人に聞くと、当時は、郊外の射撃訓練場で一人五発の射撃訓練があったという。早速新入生に聞いたら、「没有」とのこと。

今年の全中国の学生募集計画は、五六七万人であった。高等教育機関だけで約三千万発になる計算である。高校まで入れて実弾訓練などしたら、膨大な経費が必要となる。

九月二七日に「軍訓」の集大成として運動場で全体の分列式が行われ、大学の書記、学長などの首脳陣の前で、学生たちは見事な行進を披露した。

三週間近い単純な訓練である。基礎訓練とはそうしたものであるが、よくやるな、と感心させられた。しかし、その通過儀礼が終わると、学生たちは高校時代の垢を落とし、一人前の「おとな」になるようだ。今年、知人の娘さんが、長春の大学に進学し、同じように「軍訓」の洗礼を受けた。大学での様子は、どうですかと聞いたら、「それがね。あの子、変わったのよ。」とうれしそうに話してくれた。大学入学後は、母親に甘えるような言葉遣いが、びたりとなくなったという。

一人っ子政策で子供がわがままになったといわれるが、「軍訓」が子供から大人への成人式的な役割をも果たしているように感じた。

日本では考えられないことである。しかし、自分の国は自分たちで守るといふのは、独立国家としてあたりまえのことである。一所懸命に「軍訓」に取り組んでいる学生たちの横を通るたびに、この訓練を重視する中国の姿勢に圧倒されるような思がしたのであった。

(やまもとただし・吉林師範大学東亜研究所副教授、アジア研究所嘱託研究員)

ブミプトラ・マイノリティ

ブミプトラ政策の光と影

三木敏夫

はじめに

「事後の正当化はたやすい。」マレーシアでブミプトラ政策が開始されて約40年近くが経過している。この間、マレー人の経済と生活水準は飛躍的に向上した。直接投資による後発性の利益をもっとも享受した発展途上国といえる。進出口系企業の間では、マレー人の経済活動への積極的な参加を促した同政策に対する評価は高い（拙著『ASEAN先進経済論序説』現代図書）。もし政策を実施していなければ「豊かな国の貧しいマレー人」であり続けたかもしれない。

1、ブミプトラ・マイノリティの発生

ブミプトラ政策は、1969年5月13日に発生した人種暴動の原因をマレー人と中国人との経済格差にあるとし、全ての民族の貧困の撲滅と民族的経済分業を基礎とする社会の再編を謳い、1971年NEP（新経済政策）として出発した。同政策は、収奪もなく、全マレーシア国民を対象としたものであったが、マレー

人優先といわれてきたし、事実、1981年マハティール前首相の登場により、マレーシアのイスラム化とともにマレー人優先が鮮明に打ち出され、同政策はマレー人社会の支持と求心力となった。これによりマレーシアはASEANの先進国、ASEANの優等生と評価されるまでに経済発展した。このことからブミプトラ政策は人権抑圧問題と関係した、さまざまな矛盾と問題点を抱えているとはいえず、「事後の正当化はたやすい」ように、同政策に対する積極的な評価を与えることができる。ワワサン2020を掲げ、先進国の仲間入りを計画するまでに経済は発展している。

しかし、ブミプトラの範疇にはマレー人だけでなく、ブミプトラ・マイノリティといわれるマレー半島部（西マレーシア）のオランアスリー、東マレーシアにおけるサラワク州のダヤック族やサバ州のカダサン族など、多数の少数民族先住民族が含まれている。こうした少数民族先住民族とマレー人間の経済と生活水準格差が、かつてのマレー人と中国人の間でみられた格差以上に拡大しており、ブミプトラである少数民族先

住民族はブミプトラ政策の恩恵を十分に享受していない。また、マハティール前首相の登場により、マレー人のアイデンティティとし、積極的にマレーシアのイスラム化を勧めてきたことにより、キリスト教ないしアニミズム（精霊宗教）がほとんどを占めるブミプトラ・マイノリティは、マレー人の生活が豊かになっていくのと反比例して、経済発展から取り残されているのが現状である。こうした現状を、ブミプトラ・マイノリティは、自嘲気味に「セカンド・ブミプトラ（二級ブミプトラ）」と呼ぶ声も聞こえる。

2、なぜ少数民族先住民族がブミプトラなのか？

マレーシアは英国植民地化政策により、マレー人、華人（中国人）とインド人の三大民族が同居していることが知られているが、この他、多数の少数民族先住民族がいる。マレー半島でも19の少数民族先住民族が確認されている。こうした少数民族先住民族は、現在のマレー人より早くマレー半島と東マレーシア（サラワク州とサバ州）に居住していたものが多い。その代表は、マレー半島部のオランアスリーに分類されるセマン族とサカイ族はプロト・マレー人といわれて、現在のマレー人（マレー・バル）と区別されている。

サラワク州には約30の少数民族先住民族がいるとみられ、大きく分けて陸ダヤック族と海ダヤック族に分かれる。こうした少数民族先住民族を含めてサラワク州では、州人口に対して70・6%（含む中国人）の割合を占め、マレー人ととも

サラワク州の民族構成 単位：%

	1990年	2000年
マレー人	21.3	22.3
イバン族	29.4	29.1
ピダコ族	8.3	8.0
マラナウ族	5.7	5.5
オランウル族	6.1	5.7
中国人	27.2	25.9
その他少数民族	0.9	0.4
外国人	1.0	0.4
合計	100%(1,642,771人)	100%(2,071,506人)

出所：Dr. Dimbab, Rural Livelihood: Employment, Household Income and Poverty among Rural Iban Community, UNIMAS 2005

にプミプトラ共同体を形成している。このため同州にはマレーシアで唯一UMNO（統一マレー人国民組織）の支部がなく、民族構成はイバン族29・1%（2000年）、中国人（25・9%）、マレー人（22・3%）とその他少数民族で構成され、マレー半島部と異なり、マレー人がマジョリティを占めているのではなく、少数民族のイバン族が多数を占め、次いで華人が続いており、イバン族などの少数民族が民族構成上マジョリティである。少数民族先住民族をプミプトラに加える意味は、マレーシアの政治経済的にマレー人優先を当然のこととする上で重要な役割を果たしたことがある。シンガポールを加えてマレーシアを建国したとき、人口構成上マレー人はマイノリティ

であり、移民労働者が大多数を占める中国人がマジョリティであった。このためプロト・マレー人などの少数民族先住民族を、プミプトラの概念の中に取り入れることにより、かろうじて、プミプトラが過半数を制することができ、プミプトラという概念が大きな意味を持つことになった。しかし、その実態はマレー人優先のなにもでもなく、NEP後、約40年経過して、プミプトラ政策の本質が露呈することとなった。すなわち経済発展に取り残されたプミプトラ・マイノリティ、セカンド・プミプトラ概念の形成である。

3、イスラム化とプミプトラ政策の二人三脚

サラワク州の貧困状況は、1970年同州人口の49・3%が貧困ライン以下で生活をしてきたが、NEPの最終年1990年には16・5%、2002年6・3%に激減しているが、マレー半島部と比べて、貧困ライン以下で生活するイバン族などの少数民族先住民族は多い。こうした先住少数民族がサラワク州でプミプトラに分類され、プミプトラ共同体を構成している。世界銀行は、マレーシアを発展途上国の中で最も貧困の削減に成功した国と、評価しているが、その恩恵はサラワク州までには十分に及んでいない。

また、サラワク州のプミプトラである少数民族先住民族が、マレー人と比較して経済発展から取り残されていく要因として、宗教の違いが指摘される。マハティール前首相が、プミプトラ政策を強力に進めれば進めるほど、マレーシア、

特にマレー半島のイスラム化を進める必要があった。現在野党である汎イスラム政党（PAS）は、NEP開始時には、バリサン・ナショナル（ナショナル・フロント、与党）の一翼を担っていた。また、プミプトラ政策を強力に進める上で、マレー人のアイデンティティとしてイスラムを強調せざるを得ず、1980年代にはマレー半島各地に多くのモスクが建設された。マレー人の要件として、憲法には、イスラムであること、マレー語を話す、マレー社会の慣習（アダット）を身に付けていることをあげている。独立後、憲法規定にもかかわらず、マレーシアでは世俗化が進み、イスラム色が薄くなっていった。ミニスカートを着用する女性も結構みられた。

しかし、1980年のイラン・イスラム革命以後、マレーシアではイスラム色が徐々に強まり、現在では、強制されたわけではなく、民族衣装のバジユクロンとトドン（スカーフ）を身に着ける女性が圧倒的に多くなった。こうした女性の着衣からも、マレーシアのイスラム化の様子がうかがうことができる。こうした中、マレーシアを含め、イスラム金融経済の考えが、グローバル化する国際経済の中で、台頭することになった。

いずれにしろ、世俗化を進めるUMNOがマレーシアの政治リーダーであるためには、常にイスラム勢力を抱え込む必要があった。

イスラム化がプミプトラ政策と二人三脚で進められる中で発生した事件が、アンワール副首相（当時）の逮捕問題であった。



A、東アジア共同体などの構想が生まれた。東アジアサミットが実現したのは2005年のクアラルンプールでの会議である。東アジア共同体への主導権を巡って

ASEANが主導する 東アジアの共同体形成

2007年11月、シンガポールで東アジアの指導者が集まる重要な会議が開かれた。ASEAN首脳会議、ASEAN+3首脳会議（APT）、東アジアサミット（EASG）である。APTにはASEANに日中韓の首脳が加わり、EASGはさらにインド、豪州、ニュージーランドが加わり、ASEAN+6となる。

APTが初めて開催されたのは1997年である。日本の橋本総理が日ASEANサミットを呼びかけたのに対し、ASEANは中韓を加えた首脳会議を逆提案した。APTはその後定例化され、今年は10回目となる。当時の金大中韓国大統領が東アジアの地域協力を進めるために東アジアビジョングループ（EASG）と東アジアスタディグループ（EASG）という2つの研究グループの創設を提案した。この2つの研究から、東アジアサミット、東アジアFT

APTを強く推す中国とインド、豪州、ニュージーランドを加えたASEAN+6で構成されるEASGを推進した日本が鏝（つば）迫り合いをしたことは記憶に新しい。宣言文では、「APTが東アジア共同体の主要な手段となり、EASGが地域の共同体に向け主要な役割を果たす」と位置づけられた。主要な手段は英語では「Main Vehicle（主要な乗り物）」であり、手段よりも強い意味を持っている。

2007年の会議ではAPTが中核になることがより明確になった。宣言文では、APTは「Main Vehicle」であることが再確認され、EASGはAPECなどと並ぶその他のフォーラムとされている。また、東アジア協力についての第2共同宣言では、APT協力の分野として、政治安全保障協力、経済金融協力、エネルギー・環境・気候変動・持続的開発協力、社会文化開発協力の4分野があげられた。さらに、詳細な4分野の作業計画（2007年、2017年）が発表された。これらが東アジア共同体の内容を具体化するものとなる。

2005年の宣言文でもAPTはASEANを推進力とするとしていたが、第2共同宣言ではASEAN事務局が、作業計画の策定と調整を行なうことが述べられており、ASEANが東アジア共同体構築に向けて中心的な役割を果たすことがより鮮明となった。東アジア共同体創設に向けて、ハンドルを握る（主導権をとる）のはASEANとなりつつある。

石川幸一（アジア研究所教授）

おわりに

マレーシアのイスラム化の波は大きくなりはすれ、小さくなることはない。ラブアン島のオフショア国際金融センターを利用して、イスラム金融のハブを目指している。ラブアン島に進出するイスラム金融機関は、マレーシアがブミブトラ政策の象徴として固守してきた、マレー人30%の資本所有比率の枠を撤廃し、外資（イスラム金融機関）100%の出資で進出することができることになった。

またASEANの先進国になったマレーシアでは、貧困問題はマイナーな問題となつてしまった。しかし、マレー人を中心としたブミブトラ共同体の中で、少数先住民族の貧困問題は、依然として解決しなければいけない問題である。ブミブトラの傘の下でマレー人が豊かになったから、ブミブトラ・マイノリティの経済水準の引き上げは、問題とならないとするのは道理に合わない。NEPが開始された大きな目的は、全マレーシアにおける貧困の撲滅であったはずである。この理念がブミブトラ政策を支える限り、サラワク州などのブミブトラ・マイノリティの貧困問題を解決しなければ、マレーシアは文字通り先進国の仲間入りを果たすのは難しいといえる。2020年の先進国入りまで、ブミブトラ・マイノリティの経済水準をマレー人並みに引き上げるには、十分な時間が残されているように見える。マレーシアのイスラム化に伴い、同政策は大きな岐路を迎えている。

（みきとしお・札幌学院大学教授）