

国際開発 ジャーナル

International Development Journal

国際協力の
最前線をレポートする

JULY 2017
No.728

7

<https://www.idj.co.jp>

特集

ダッカの教訓を忘れない

安全対策は万全か

IDJ REPORT

AIIB 現実路線で関係づくりを
ティラワSEZが“菩提樹”になる日

2017年
創刊

50th

次代の潮流を創る

緊迫する世界

不安定さを増す世界情勢。テロや内戦、軍事衝突などの脅威は、ここ数年で急激な高まりを見せ、悲劇の連鎖は止む気配を見せない。とりわけ、テロにおいては、繁華街や大規模施設、駅や空港などが犯行現場となるケースも多く、地元住民や観光客など多くの一般人が犠牲となっている。昨年7月のダッカ襲撃事件は、もはや「日本人だから安全」との理論が通用しない現実を私たちに突き付けた。国際協力にかける志も、命があつてこそ。国と個人、それぞれの立場から私たちが講じるべき安全対策は何か。この1年で発生したテロなどの主な凶悪事件を概観しながら考えたい。（関連記事25～37ページ）

■この1年間で発生したテロなどの凶悪事件

【ヨーロッパ】

ドイツ西部のドルトムントで2017年4月11日、地元サッカーチームが乗るバス付近で3個の爆弾が爆発し、選手1人を含む2人が負傷。同20日にはフランスのパリのシャンゼリゼ通りで発生した銃撃テロで、警察官と外国人観光客の計4人が死傷した。5月22日に英国中部・マンチェスターのコンサート会場入り口で発生した事件は、移民2世の男による自爆テロとみられ、22人が死亡し、120人もの負傷者を出した

【中東】

イラクの首都バグダッド中心部のシーア派居住地区で2017年5月30日、自動車爆弾による爆発が2件発生。少なくとも27人が死亡、100人以上が負傷した。同31日にはアフガニスタンの首都カブール中心部のドイツ大使館付近で、自動車爆弾が爆発。少なくとも90人が死亡、400人以上が負傷した。さらに、6月7日、イランの首都テヘラン中心部にある国会議事堂と、南郊外にあるホメイニ師の聖廟を武装集団が襲撃。少なくとも10人以上が死亡、40人以上が負傷した。過激派組織「イスラム国」(IS)の犯行とすれば、同国でのテロは初めてとみられる

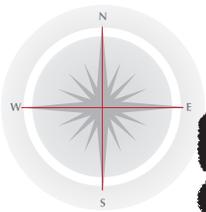
【アフリカ】

南スーダンでは、2016年7月に大統領派と元副大統領派の間で武力衝突が発生し、以降、政情不安が続いている。17年3月27日には首都ジュバから東部・ビボルに向かっていた援助関係者の車列が、武装集団の待ち伏せ攻撃を受け、援助関係者6人が死亡した。一方、ソマリアでは4月9日に首都モガディシュで、自動車爆弾による自爆テロが発生。少なくとも17人が死亡した

【東南アジア】

インドネシアでは、2016年1月に首都ジャカルタで爆弾テロ事件が発生し、ISが東南アジアでは初めてとなる犯行声明を発表した。以降、同国ではテロ事件が相次いでおり、17年5月にも東ジャカルタ市のバスターミナル付近で、男2人による連続自爆テロが発生。警察官3人が死亡した。一方、フィリピンでは、ISに忠誠を誓うイスラム過激派組織「アブ・サヤフ」が、誘拐事件や爆破テロなどの活動を活発化。5月には治安部隊と過激派組織「マウテ・グループ」との間で激しい銃撃戦も発生した

出典：公安調査庁ホームページなどを基に本誌作成



羅針盤

主幹 荒木 光弥

中国のユーラシア大陸鉄道 VS 太平洋・インド洋「シーウェイ構想」

中国の百年の大計か

アジア開発銀行（ADB）は、去る5月に横浜で設立50周年目の総会を開催し、初代総裁・渡辺武氏の唱えた「アジアのホームドクター」を掲げて、アジアの開発ニーズにキメ細かく対応していくことを強調した。ただ、総会にはいつもと異なり、目に見えない緊張感を感じた。

そこには、世界77カ国が参加する中国提唱のアジア・インフラ投資銀行（AIIB）の威圧感があった。それは、「一帯一路」の構想力である。中でも最大のインパクトはヨーロッパ、東欧、中東を包含するユーラシア大陸での東西、南北の地域協力のプラットフォーム形成である。

しかし、それは中国側から見ると、百年の大計かもしれない。まず、構想を100年ほどのタイムスパンで設定し、それへ向けての戦略を立て、戦略を成功させる戦術を展開する。構想は、中国経済を中心軸に据えたユーラシア大陸経

済圏の構築を目指す。そして、戦略軸には中国からヨーロッパを結び、ヒトとモノを大移動させる鉄道網の完成が考えられる。

去る4月、第35回の「日中経済知識交流会」が松江市で開催されたが、中国側の国務院発展研究センターの趙晋平・対外経済研究部長が“鉄道大動脈構想”を次のように語っている。なお、日中経済知識交流会は、故大来佐武郎氏（元外相）と故谷牧副総理の発案で1980年代に発足している。

インフラ整備は一帯一路の重要な政策である。一帯一路ビジョンを掲げてからの3年間で、中国からヨーロッパへの列車も7カ国、11のヨーロッパの各都市に到達している。その規模は累計で3,700便に達す。こうした“鉄道大動脈”の形成は、中国企業、ヨーロッパ企業群に重要な“物流手段”を提供している。今はまだ発展の初期段階で、多くの課題に直面しているものの、こうした鉄道大動脈は大きく発展しよう。

現在、重慶、成都からヨーロッ

パまでは14～15日の日数を要する。しかし、これまでの海運ルートに比べてみると“3分の2”ほどの節約になっている。つまり、海運ルートは45日以上の日数を要していた。

鉄道の大動脈はまだ初期段階にあるが、ヨーロッパへの各都市に対しては、独自の物流を考えている。例えば、中国からヨーロッパまでの物流列車は、帰りは空車のケースが多く、コスト問題が深刻になっている。そこで、中国鉄道総公司が中心になって、中国内の様々な物流を統合して、列車一台当たりのコストダウンも行われている。中央アジアに直接リンクする路線、モンゴルに直接リンクする一帯一路の沿線の重要な港などについても研究が進んでいる。

コスト競争力

以上が一帯一路構想のユーラシア大陸物流革命を唱えたもので、すでに構想の領域から実現へ向けて少しずつ動き始めている。こうした動向から、経済的コストの間

痛みと歩んだ1年

開発協力の原点を問う

癒えない悲しみ

事件の第一報が飛び込んできたあの週末のことは忘れない。「バングラデシュでテロがあったらしい」「日本人が複数巻き込まれたようだ」「政府開発援助(ODA)の関係者だ」――。嫌な予感が刻一刻と現実が変わり、次第に明らかになる全貌を体全体が拒否したのか、猛烈な吐き気が幾度もこみ上げた。窓の外の陽射しがいつの間にかかげって夜になり、再び空が白んでいくのを眺めながら震えが止まらなかったのは、犠牲者の中に友人が含まれていたからだけではない。開発途上国の発展のために、自身の技術と経験を強みに真摯に世界と向き合い続けていた技術者たちが、現地の人々に刃を向けられた。そんな不条理なことがあっていいのか。国際協力とは何なのか。悲しみと衝撃と疑問がないまぜになった感情が、ぐるぐると渦を巻いていた。

*

あれから1年が経とうとしている。今日まで、複数のご遺族のさまざまな感情に触れた。「国の仕事で行ったのに、なぜこんなことになったのか」「国際協力機構(JICA)の安全基準に準じた行動をとって犠牲になった。安全基準に問題があったのなら責任は誰がとるのか」と怒りもあらわに問

われた時は、答える言葉を持たずに彼らの前に座っていることが申し訳なく、いたたまれなかった。同時に、犠牲者に最も近い、国際協力を専門とするメディアとして、悲鳴にも似たこの声を、今後、決して忘れまいと誓った。

その一方で、「存分に生きた人生をかわいそうなものだったと思いたくない」「誰かの落ち度があって事件に巻き込まれたわけではないと信じている」という言葉も聞いた。帰ってこない家族への深い思いを滲ませつつ毅然と語る表情に胸が詰まった。「遺族感情」という言葉では到底くれないほど事件の受け止め方がさまざまであることを思い知ったのもこの時だ。また、「なぜ帰ってこないの、と毎朝思う」「もう会えないのが寂しい」とつぶやく方の前では、言葉が何も見つからず、ただ一緒に涙した。

事件から半年が経った今年1月、犠牲になった7人が従事していた「ダッカ都市交通整備事業(1号線及び2号線)準備調査」の再開が遺族に通知された時も、「なぜ事件が起きたのか、防げなかったのかが明らかになっていないのに、なぜ再開するのか」という声から、「必要がある事業だったからこそ彼らは頑張っていたはず。事件を理由に中止されず良かった」という声まで反応は分かれた。

さらに、つい先日もあるご遺族から「日本が平和外交を捨てたことでイスラム国(IS)の標的になり、犠牲者が出た事実をきちんと説明・周知しないまま、“日本人は危機意識が足りない”という時代錯誤的な常套句でうやむやにしようとしている」と、政府を厳しく批判する声が寄せられた。

大切な家族を突然奪われたあの日から、残された者たちはそれぞれの感情を抱え、1日1日を積み重ねてきた。怒り、悲しみ、喪失感。発せられる言葉は違えど、いずれも真実で、等しく重い。一つだけ共通していることがあるとすれば、彼らの苦しみが少しも癒えてはいないということだけだ。

改革への着手

開発協力の関係者が受けた衝撃は、言うまでもなく大きかった。

外務省とJICAは事件直後に「国際協力事業安全対策会議」を設置。2カ月後の8月末に最終報告をまとめた。これを踏まえ、具体的な取り組みも始まっている(32~33ページ)。

特記すべきは、安全対策研修が開始されたことだ。16年11月に降に公示される契約を対象にJICAウェブサイト上で配信されるWeb版の受講が義務付けられたほか、危険度の高い国に渡航する場合は実技訓練の受講も一部義