

第53回NSRI都市・環境フォーラム
(no.293)

『新たな時代を迎える東アジア（新鉄道時代の中国・日本・韓国）』



多田宏行氏

東京都市大学 都市生活学部教授
東京大学都市工学大学院特任教授

日時 2012年5月16日（水）

場所 NSRIホール

目次

1. 新しい視点からアジアを見直す
2. 2025年には中国のGDPが世界一に
3. 新幹線網が中国の五大都市圏を連結する
4. 中国の五大都市圏（長江・珠江・京津・西部・環渤海）の現況
5. 超大国中国と超大国アメリカの間に存在する日本
6. 中国経済の実像
7. いつの間にか遅れている日本
8. 中国やインドが表舞台に
9. シンガポールで未来を考える
10. 新鉄道時代に入った世界
11. 日本・韓国・中国を鉄道で直結する未来
12. 中国・韓国直結計画
13. 2020～2030年以降の中国・韓国・日本
14. 大陸と繋がることで発想転換
15. 日韓の協力態勢で世界戦略を
16. 福岡⇄対馬⇄釜山
17. 東アジアと共生する
18. 日本がユーラシア大陸と繋がる

◆多田 宏行(ただ・ひろゆき)氏
東京都市大学 都市生活学部 教授

1971年東京大学法学部卒業 同年三井不動産(株)入社、1982年三井不動産販売(株)大阪支店住宅営業課長、

1983年三井不動産(株)レッツ事業本部チームリーダー、1986年三井不動産(株)総務部文書課長、1992年三井不動産(株)S&E総合研究室長、1997年三井不動産(株)S&E総合研究所長、2007年三井不動産(株)上席主幹、同年東京大学工学部大学院特任教授、2008年東京都市大学都市生活学部教授、東京芸術大学講師

(著書等)

「まちづくりの知恵と作法」(日本経済新聞社)、「東京都心散歩」(日本経済新聞社)、「活気ある都市センターを創る」(中央公論社)「世界の都心商業」(新風社)

神戸市政100周年記念論文最優秀賞受賞、東京都記念論文優秀賞受賞その他受賞多数。

谷 大変長らくお待たせいたしました。ただいまから第53回NSRI都市・環境フォーラムを開催させていただきます。

今日は暑い1日になりました。また、お忙しい中、お越しくださいます。まことにありがとうございます。

本日のご案内役は、私、日建設計広報室の谷礼子でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

さて、本日のフォーラムは、ご案内のとおり、東京都市大学都市生活学部教授でいらっしゃる多田宏行先生にお話をいただきます。本日は、『新たな時代を迎える東アジア（新鉄道時代の中国・日本・韓国）』と題してお話をいただきます。

多田先生は、1971年に東京大学法学部をご卒業され、三井不動産に入社されました。文書課長、S&E総合研究室長を歴任され、2008年から現職につかれています。三井不動産ご在籍中は、東京ミッドタウン、日本橋まちづくり、柏の葉キャンパスシティなど、多くのプロジェクトのコンセプト策定、事業化推進に従事されていました。

本日は、世界の中で成長余力のある東アジアに注目し、その中で日本が果たすべき役割、発揮すべき力についてお話をいただけるものと大変楽しみにしております。

それでは、早速、先生にご講演をいただきたいと存じます。どうぞ皆様、大きな拍手で先生をお迎えください。（拍手）

多田 多田でございます。よろしく申し上げます。今ご紹介のように私は、もともと三井不動産におりまして、1980年代に大阪に赴任しました。研究所長や教授になる1つの流れが最初にできたのが、大阪の時代に、読売新聞の懸賞論文で大阪の魅力を高めるにはどうしたらいいかということについて書いて、それが多少評価されたということがあります。1980年頃の大阪支店時代に大阪でミニプロという1戸建て事業を開始しました。その時は社内で効率の悪いことはやっていると非常に反対されました。三井不動産レジデンシャルの1つの大きな事業の柱としてファインコート・シリーズというのがありますが、それは30年ぐらい前に私が始めて社内で反対された事業でございます。もう1つは、1983年頃、レッツ事業本部という部門のチームリーダーをやっていました。今

銀座で三井不動産が商業ビルをたくさんやっておりますが、都心商業というジャンルの事業をやり始めました。その時も余り効率的でないからやらないと言われてましたが、30年後の今は、かなりのボリュームになっています。

これが直接何の証明にもなりません、20年後、30年後の多田の意見は意外と当たるよという社内で1つの評価をいただいていたので、もしかしたら本当にこうなるかもしれないという気持ちで、今日のお話の後半部分はお聞きいただきたいと思います。

もともとは大学の法学部を卒業しましたから、必ずしもまちづくりについて専門家ではありません。専門家ではないからこそ、素人考えで言える、あるいは直感的に考えたことが言葉に出てくる。事業をいろいろ経験したことから、こういう具合になるかもしれない。幸せなことには、教授など、私には先輩がいません。あの先生の反対のことを言っただけいけないとか、あの先生に盾を突くことを言っただけいけないということが全くなくて、非常に自由な立場で自分の考え方を語れる。皆さんはご経験ないかもしれませんが、学者になってわかることは、自分が正しいということを必ずしも言えない人が多いということです。学者は非常に複雑なネットワークがありまして、こういうことを言いたくても、あの人から援助をもらっているからそういうことは言っただけいけないとか、あの会社から研究費をいただいているから、そういうことは言わないようにしてほしいとか、ひじを抑えられて、口を封じられている方がたくさんいらっしゃいます。私は、誰からもそれほど援助もいただいておりますので、比較的自由に物が言える、そういう気持ちで今日のお話をスタートさせたいと思います。

(図1)

「新たな時代を迎える東アジア」ということでお話を始めます。

(図2)

本日は、お暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。私は東京都市大学で教えていますが、今言いましたように、三井不動産で長い間コンサルティングもやっております。今日のお話は、1990年代の後半に福岡アイランドシティのコンサルを担当しましたが、その当時から考え始めたことも含めて、21世紀の東アジアの未来をお話しします。

初めて中国に行ったのは1993年です。それから19年が経過しています。その間の変貌は、戦後から今までの日本の変化をしのぐような変化だと思います。

(図3)

これからの時代を生きるには、もう一度アジア人の一員としてアジアと向き合う日本人、アジア人としての日本人の視点から物事を考えることを始めないといけない。産業革命から始まった欧米主導の世界経済のあり方が今大きく変わろうとしています。欧米主導というのは経済だけではなく情報も含まれます。皆さんが自分の考えだと思っておられる部分の何%かは、アメリカ人が日本人にこう考えてほしいと、ある意味で刷り込まれた教養の部分もあります。

アメリカあるいはヨーロッパは、厳しい奴隷制や人身売買をほんの数百年前までやっていたんです。それをベースに民主主義をつくっていた。今は常に自分たちは正しい、中国は野蛮だ、中国は異民族を圧政で抑えつけていると言っていますが、中国を寸断したり、インドを植民地支配してきたのは欧米人です。今からこれを反撃しろというのではなく、世界の情報をコントロールしている欧米人の考え方だけでこれからのアジアを考えないように努力して欲しいということです。

何はともあれ、再び世界の主役をアジアが担う時代に入りました。日本は幸いにも、「脱亜入欧」ということを旗印にして、明治維新以降アジアで最初に近代化に成功しました。これからはその経験をもう一度アジアに生かすために、アジアとの関係を見直して、正面から向き合うときが来たと思います。

1. 新しい視点からアジアを見直す

(図4)

アジア初の近代化に成功した後、成熟に至った日本人の思考パターンを原点に戻って作り直す時期が来たということでもあります。日本人の成功体験が、西欧人でなくてもこうすることができるんだという事実を証明し、アジア人が経済発展を後から追いかけてくることができたということで意味がありましたが、日本人自体が欧米人の視点からアジアを見るという悪い癖からまだまだ脱却できていないと思います。今こそもう一度日本人はアジア人だという原点に戻って、近未来を考えてみたいと思います。

(図5)

中国人の礼儀作法は近代人としてまだまだ行き渡っていない。変なところでつばを吐いたり、変なところでトイレをしたりしてしまう。でも、私は戦後すぐの生まれですが、戦後の日本人もそれほど大したことはなかったわけですから、何十年の間にはそういうものはだんだん変わっていくものです。今の瞬間、中国人はどうだからといっても、10年も20年も30年もたてば、そういうことは変わっていく。日本人が体現してきたことはあり得ると見てほしいと思います。

今、世界は混乱しております。変な言い方ですが、ある意味で欧州があれだけ豊かで、アジアはなぜ豊かでなかったのか。この矛盾が今解消されつつある。欧州危機、欧州危機と言いますが、今も世界のGDPのトップ10の中で過半は欧米企業です。あれだけ資源もない国が世界の富の過半を占めていた時代もありましたが、今だってトップ10の何カ国はまだ欧州です。彼らの努力と世界制度をつくってきた利点を生かし切っている。逆に言えば、そういう時代が今少しずつ変わろうとしている中で日本はどういうふう生きていくかということのをクールに考えないといけない。アジアとの関係、ヨーロッパとの関係、アメリカとの関係を築き直すという気持ちで再構築の時代に入っている。日本に一番大事なものは、人口大国アジア各国との関係を強化して、アジア人と交流人口を増やしていくことです。

私も戦後生まれでありますから、ヨーロッパやアメリカにあこがれて、ディズニーランドに行けば楽しいし、ヨーロッパのファッションはカッコいい。文化という意味でもフランス語、ドイツ語、先進国といえは欧米でした。そういう時代の文化を圧倒的に吸収しておりますから、こういうことを言いながらも、皆さんあるいは今の若い人も含めて、すぐに日本人が変わるとは思っておりません。しかし時代は圧倒的に中心がアジアに移っているということを何度も繰り返し自分に語りかけてアジアを見ていきたいと思っています。

2. 2025年には中国のGDPが世界一に

(図6)

2030年に向けてのGDP予測です。今年の1月1日の日本経済新聞にも載っております。

ましたが、2025年頃、今から13年後に、中国のGDPが世界一になると予想されています。同様に2025年頃にインドの人口が世界一になる。そして、2030年には世界のGDP総額110兆ドルが予想されています。1位は23.9%の中国、2位が17%のアメリカ、3位が10.2%のEU、4位が5.8%の日本、5位が4%のインドと予測されています。

今から10年から18年の間には世界は激変します。中国と日本で30%、インドが4%ですから、33~35%、世界の3分の1をアジアが占める。それにアメリカを加えると世界の半分です。アメリカとヨーロッパを足しても4分の1という時代になります。こういうことは我々が学生の時代には想像のはるか外でした。あり得ない。今からたかだか10年から18年、すぐそこに世界の中心がアジアに来る時代がやってきています。

(図7)

今、世界経済はアジア頼みです。ヨーロッパやアメリカの動向もいろいろ出ますが、2008年のリーマンショック以降の世界景気減速から、アジアやオセアニア地域はいち早く回復基調になって、現在も成長中であります。主要11の国と地域、中国、台湾、韓国、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム、インド、オーストラリアの実質GDPは、世界金融危機以前の水準をはるかに抜いております。

(図8)

一番大事なことは、アジアの中で、今もこれからも経済が拡大していくことです。アジアでつくったものをヨーロッパに売る、アジアでつくったものをアメリカに売るという部分もありますが、それほど多くない。アジアの経済は、各国が行う貿易のうち、アジアの国同士で行われる域内貿易比率が56%を超えています。過半はアジアの中でつくって、アジアの中で売って、アジアの中で消費する。中国を中心とする域内生産ネットワークが形成されています。これにインドが追いかけていますから、インドが中国のような経済のレベルに近づいてまいりますと、人口の多さも含めて、中国とインドと周辺のアジア各国、この中で、以前欧米が謳歌していた豊かな社会をつくる可能性が十分ある社会に変わりつつある。今後もFTAの進展などで、ベトナム、インドネシア、バングラデシュ、インドへとネットワークが拡張しますから、世界経済の中心、特に成長の中心はアジアが担うということです。

(図 9)

これは、対米輸出依存度の低下と中国輸出比率の増加です。日本のみならず、アジア太平洋主要国から中国への輸出比率は上昇基調です。韓国やオーストラリアや台湾では4分の1を上回っています。要するに、中国を中心として周辺のアジア諸国の経済が回り始めている。日本やタイの中国への輸出比率も2010年では米国への輸出比率を上回っています。中国を中心とする域内の生産ネットワークの進化と中国への輸出割合の増加は今後も続くと思われます。

(図 10)

これは2010年の、日・中・韓の貿易関係数値をみると、日本から中国への輸出は、2010年で1763億ドル、約14兆円か15兆円。中国からの輸入も1534億ドル。両方とも圧倒的に一番です。日本・韓国。日本から韓国への輸出は多いですが、韓国からの輸入はちょっと少ない。韓国・中国。韓国から中国への輸出は日本に追いつくぐらいのレベルになっています。中国から韓国への輸出はそれほどではないという状態です。

(図 11)

頭の中に、日本の輸出相手国は欧米が多いにではということが残っている方が多いと思います。日本の相手国は、2011年では、中国が一番で、円でいうと、12、90兆円、約2割。米国が2番で10、02兆円、15%。それ以外、韓国、台湾、香港、タイ、シンガポール。8番目にドイツがあつて、9番目がマレーシア、10番目がオランダ。日本の輸出の56%はアジアです。ヨーロッパへは11%しか行っていない。中東の輸出は3%。要するに過半はアジア。あこがれは圧倒的に欧米、特に欧かもしれませんが、欧州は輸出の相手国としても非常にマイナーになっているということです。

(図 12)

輸入も中国が一番です。14、64兆円で20%を超えています。2番目がアメリカ、3番目がオーストラリア。石油を輸入していますから、サウジアラビア、アラブ首長国連邦が続きます。6番目が韓国、7番目がインドネシア、8番目がマレーシア、9番目がタイ。10番目に、車が結構入っていますからドイツ。日本は輸入の相手国も輸出の相手国も圧倒的にアジアです。アジア+オーストラリアで5割です。石油が2割。ヨーロッパは輸入の相手国としても10%を下回っている。日本人の心の中と実際の生活を支えている部分とは非常にずれている。見ての通りだと思います。

(図 13)

日本の戦後の経済発展を支えてきたのは中間層の消費だと言われています。いよいよアジアで中間層がどんどん増えている。世帯当たりの年間可処分所得が5001ドルから3万5000ドル、円に換算して40万円から270万円の世帯。こういう世帯は食料品以外に耐久消費財を買います。電気製品やカメラ、自動車、住宅、さまざまな支出が可能になって、旅行に行ったり、レストランで食べたり、教育にお金を使ったり、携帯電話を使ったり、さらにサービス消費も増加する。こういう経済を担う層がアジアの中間層です。2000年には2億人ぐらいしかいなかったんですが、2010年には9.4億人、そして8年後の2020年には20億人になる。日本の製品の大部分は超高級ではなくて中高級商品ですから、この層に一番売れるんです。一番売れる層がアジアに急拡大する。

(図 14)

2020年、世界最大の個人市場がアジアに誕生します。2020年というのは8年後です。ほんのちょっと先です。2008年の段階で中国やインドの個人消費市場はそれぞれ1.53兆ドル。0.66兆ドルにすぎない。日本は2.73兆ドル、米国は9.86兆ドル。米国が消費で2008年の段階では圧倒的に大きいのですが、8年後(2020年)には中国は日本を追い抜いて5.5兆ドル。日本は3.61兆ドル。日・中・印に、NIES3(韓国、シンガポール、台湾)とASEANの市場規模が16.14兆ドル。アメリカよりも大きくなる。米国市場規模が15.78兆ドルで、EUでは12.67兆ドル。EUというのはヨーロッパの過半をカバーしますが、アジアはEUの1.数倍になる。こういう時代を想像しなければならなくなってくる。

アジア抜きにして世界経済は語れないし、アジア抜きにして発展はないという時代は、入り口からもうかなり入ってしまっています。中国一国が多少経済停滞しても、周辺の国はどんどん成長しますから、アジアがヨーロッパ、アメリカの個人レベルの半分ぐらいに達するまでは成長し続けると思います。どう考えても成長しないわけがない。

私も、ヨーロッパやアメリカに行って、欧米人が何故こんなに贅沢な暮らしをしているのか、その原因がわからなかった時代もありましたが、そのかなりの部分は世界から搾取して、富を集めて築いていた部分があるんです。それにアジアが追いついていって、アジアとヨーロッパ、アメリカの経済格差が縮まっていくのは必然です。必然の入り口に今差しかかって、なお日々必然に向かって経済成長が続いているというのがアジアの現状であ

ります。

そういう意味で、イントロの部分で皆さんの頭の中を少しシャッフルしてもらって、悲観論を言う前に、もう少しアジアを見てください。アジアの国の今からの成長余力をそれぞれの国に行って感じてください。そうしたら、戦後日本が今までたどってきた道をそれぞれの国が今からたどろうとしている。その中に日本が関与していけば、悲観論を言うよりは、もっと生産的なことを考えつくのではないのでしょうかという話です。

(図 15)

皆さんの中には中国を私以上によくご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、そういう方にはお許しいただいて、ここからは、最近中国に何回か行ってまいりましたので、今の中国の現状を大都市を中心にご覧いただきたいと思います。

世界最大の個人消費市場の中心となりつつある中国の現状です。世界の建築家あるいは世界のディベロッパーが中国に乗り込んでいますので、いつの間にか世界を意識した都市づくりがどんどん進んでおります。

3. 新幹線網が五大経済圏を連結する

(図 16)

事故が起こって、中国の余りにも急ぎ過ぎた発展は問題だなという部分がありましたが、中国の国内は新幹線網で日帰り可能圏になる時代がどんどん近づいています。多少のブレーキがかかっていますので、2020年にすべて完成するかどうかわかりませんが、ほとんどのものは完成すると思いますし、将来的には中国からヨーロッパに向けて今の新幹線を延ばそうということが正式に方向づけられました。そういう意味で、中国国内は、インドとも、いずれヨーロッパともつながる世界の中心になろうとしております。

4. 中国の五大都市圏（長江・珠江・京津・西部・環渤海）の現況

(図 17)

隣接の大国中国の経済圏は5つに分類することができます。その5つの大きな経済圏を新幹線網が連結するという計画を今推進しています。既に北京と上海は新幹線で結ばれています。5つの経済圏とは、揚子江河口周辺の上海を中心とする長江デルタの経済圏。揚子江の入り口です。そして、一番南の広州・深圳を中心として、隣に香港がある珠江デルタ経済圏。3つ目が北京と天津の京津経済圏。4つ目が内陸部の西部経済圏。5つ目が渤海湾を囲む青島・大連・瀋陽の環渤海経済圏です。このほかにも武漢や長沙など小さな経済エリアがありますが、圧倒的に大きいのがこの5つの経済圏です。この5つの経済圏を時速300キロメートル以上で走る新幹線で連結して日帰り圏にするという計画が進展中でどんどん完成しております。

(図 18)



「エコノミスト」の記事なので、ちょっと見にくいかもしれませんが、ここが北京です。ここが天津。ここが上海です。

(図 19)

一番経済力が大きいのは上海、杭州、寧波、南京の経済圏です。2つ目に大きいのが珠江経済圏。広州、深圳、珠海、仏山、そして経済圏の外ですけれども、香港、その隣にマカオがあります。香港とマカオも今高速道路でつながろうとしていますし、マカオと中国は高速道路でつながっています。中国が非常に賢いのは、香港を一応別の経済圏にしてい

ることです。香港の資本が中国と欧米の資本との仲立ちになって、香港モデルを中国に適応してそれぞれの都市圏が経済成長している。西部経済圏というのは重慶、西安、成都を中心とする大きな経済圏です。環渤海というのは大連、青島、瀋陽のあたり。100万都市以上の都市がいくつか含まれています。東京以外の日本の大都市をしのぐような都会になっております。

東京圏だけは1都3県を合わせれば3200万人おりますが、上海の寧波や南京は結構距離が離れていて、人口的には上海、南京、杭州、寧波を合わせると東京の人口圏を超えるぐらいの距離ですが、30キロ圏ぐらいの範囲内に3200万人の人口を抱えているエリアは世界中にも余りありません。そういう意味で東京は圧倒的に強いですが、それ以外の大都市圏、例えば大阪は2000万人を切って千何百万人しかおりませんので、大阪を超えるような経済圏が中国にはたくさんある。それ以外の名古屋や北九州を超える経済圏はごまんとあるという大げさですが、中国には100万都市が約120ありますから、ちょうど日本の10倍ぐらい人口もいますし、経済圏の大きさもあり得るということです。

それが新幹線で有機的に結びつき始めたということが中国の強みになりつつあります。

(図 20)

中国の五大経済圏は、日本と同様に、ビッグイベントを契機として大変身を遂げてまいりました。今も遂げつつあります。2008年に北京オリンピック、2010年に上海万博、2011年に珠江、広州でアジア大会。こういう巨大イベントをやりながらまちづくりを進化させてまいりました。これは日本とある意味で似ています。

そして、西部経済圏では、歴史的な遺跡の復元や博物館・大学、国内イベントや経済特区、新幹線の駅周辺整備が行われています。やることが日本人のスケール感と1桁違う。平方キロメートル単位で開発を進めます。ここに真っ直ぐ道路をつくるよと言ったら、立ち退かせることは可能ですから、ほとんどの中国の新幹線は真っ直ぐ通っています。路線を決めれば立ち退きが進むということです。そのいい面と悪い面があって、悪い面はしきりに日本でも言われていますが、やることが早すぎる。開発という意味ではメリットがあります。新幹線の事故の後、修正が行われておりますが、開発の早さと最新技術を取り入れる能力という意味では、新幹線も、日本のまね、ヨーロッパの良い所取りだと言われているし、事実良い所取りですが、それを取り入れて、コンスタントに運営しながら日本以上のスピードで走っているわけですから、ただ単にサルまねという域は超えつつある

と認識していいかと思います。

(図 21)

上海は高層ビルの数では東京をはるかに超えております。テレビ塔では今度634メートルの東京スカイツリーができますから、唯一勝っているのはテレビ塔の高さだけかもしれません。上海万博を契機に、上海の町は、国際都市として、1930年代世界最強の都市だと言われた時期があったようですが、その時代を取り戻したかのように、夜景も昼景もきれいです。数年前は排気ガスで空気が非常に汚れていましたが、最近排気ガスは新車がどんどん導入されて、大幅改善されています。黄砂が砂漠の方からおりてきますので、空気は時々悪いですが、一時期の排気ガスがひどくて息ををしていられないという状態はクリアしました。

(図 22)

これがデルタの経済圏の夜景です。ここに吉野屋が出ています。夜の歩いている人の服装も日本と変わらないという状態です。

(図 23)



長江デルタ経済圏：上海商業街

ユニクロがあります。ブランドショップの大きさや高級商業の大きさは、日本のレベルを超えてしまいました。どれくらい売れているかについては、日本ほど売れてないと思いますが、スペースがあって、建築する投資余力のある会社もあるということで、いいものをいいスペースで売る力が中国国内でも育ちつつあるということだと思います。上海や北京では購買層も少しずつ育っているということであろうかと思えます。



長江デルタ経済圏：上海田子坊

(図 24)

最近、1990年代に比較して、

古きいい町はリニューアルしてもう一度残そうという動きがあります。上海の田子坊の周辺

は昔の風景を取り戻して、飲食やサービスゾーンに変えています。超高層ビルだけで総取っかえするという時代から、超高層ビルをつくる場所と、新天地のように、ややモダンなものをつくる場所と、昔いい町があった場所に昔のいい町を取り戻すという3方向の開発をやっています。「創るもの、蘇らせるもの、残すもの」という日本橋のまちづくりのテーマとしている言葉がありますが、それと同じようなことを中国のまちづくりでもやり始めました。古きよき町をきれいにつくり戻すことが中国の町の魅力を高めつつあります。

(図 25)

並木道です。土地がいっぱいあるということもありますが、立派に育ってきております。これは浦東地区の並木です。日本の大都会では4列の並木は、大阪の御堂筋ぐらいしかありませんが、中国にはいろんな都会で4列の並木道が見られます。上海でもここに4列の並木道ができ上がっております。

(図 26)

上海万博を境に、緑が物すごく増えました。ほんの少し前まではこんなに緑はなかったのにとところに緑地帯のように緑が増えまして、東京の青山みたいな感じの場所が上海の中にも随所にあらわれております。「花と緑が溢れる上海の街角」と書いてありますが、局所的にいい場所を写してきたというよりは、かなりのボリュームでこういう場所が増えてきております。

(図 27)

一方、珠江。ここはアジア大会の直前に行きましたので、まだ工事中の建物が目立ちますが、今は恐らくもう少しきれいになっていると思います。ここにも租界地区をつくり直すようとしている場所もありますから、日増しに町の様相が変わっていると思います。ただ、道徳観でいえば、たんを吐いたり、やや不道徳なことをする人の割合は、北京や上海よりは南に行けば行くほどまだ多いと思います。しかし深圳ではそんな人は少なかったですから、文化度の高い生活をしている人の割合が高まって、しかも、文化度が高くなってからの年数によって、中国人も日本人のように変わっていくということが恐らく証明されていると思います。広州の場合は工事中の場所がまだ非常に多かった。現在はかなりの部分が竣工していると思います。

(図 28)

広州の少し東よりに新駅があって、新駅の北から南まで、総取っかえの工事が行われています。幅2キロ、南北5キロぐらいの長さで町が全部変えられている。ほんの少し前まではシャビーな町並みだったという記憶がある方がいらっしゃるかもしれませんが、広州の東地区は抜本的取りかえが行われつつありまして、今は恐らくすべて変わっていると思います。

(図 29)

そこに新幹線の駅ができております。広州の中心街に近いところにも並木道はあります。市街の雰囲気はまだ上海の裏町みたいな部分が残っておりますが、その部分の再開発も随所で行われています。東部分のアジア大会の会場がある周辺は近代ビルが林立して、それこそ大阪の北・梅田周辺みたいな感じで、立派な都会に変わっております。

(図 30)

三井不動産の社員と一緒に、高級ブランドショップがどこにあるかによって、どのあたりに高所得者が住んでいて、どういう買い物をしているかというのを見に行きました。広州でも2カ所にこういう高級ブランドがたくさん出ているビルがありました。

(図 31)

これは和諧号という新幹線です。日本の新幹線にもヨーロッパの新幹線にも似ていますが、ほとんど直線を走っていますから、日本の新幹線よりも揺れないと感じました。リニアモーターカーが上海の飛行場から上海の東の端までありますが、普通の新幹線が350キロぐらいまでは出せるようになってまいりましたので、必ずしもリニアモーターカーでなくてもこの新幹線で中国を全部カバーする方向に変わってきておりますし、これができれば中国の西のほうまでかなり短時間で行ける。飛行機に乗るよりも定時性が高いので、非常に将来性があると思います。ただ、運賃が高いので、まだ乗客が足りないという場所もあります。ここから先は経済発展とともに変わっていくと思います。

(図 32)

深圳は、いらっしゃる方はご存じでしょうけれども、もう香港以上の町に変わっております。



す。これは深圳の駅です。

(図 33)

これが駅をおりたところの風景です。これはマンションです。これはオフィスビルです。中国で香港を除いて一番所得が高い町にふさわしい町並みになっております。

(図 34)



これが中心街にある東京ミッドタウンのような複合開発で、この部分がブランドショップが入っている商業ゾーンです。ここの3階か4階に、人工のアイススケートリンクもあります。珠江デルタ地帯ですから、香港に近くて、夏は非常に暑いし、冬でもそんなに寒くない場所ですが、この近代的な建物が東京ミッドタウンのように建っておりました。

(図 35)

高級ホテルの5つ星や4つ星の数は日本をしのいでおります。高級ホテルのハイアットホテルがこの高層ビルの上層階に入っていますけれども、そこからの眺望はこういう具合です。

(図 36)

珠江デルタ経済圏に隣接して、中国本土のほかに特別経済地域としての香港とマカオがあります。香港は深圳以上の経済都市で、中国本土と外国の資本主義国家との仲立ちを果たす役割も担っています。香港の金融機関が華僑や外国資本との提携の仲介をしたり、直接の投資家となったりしている。中国の共産資本主義と言われているその資本主義の部分を支えているノウハウは、香港やシンガポールの華僑が数十年来対応できていますので、中国の強みは、国内は共産主義で締め上げて、それ以外の国とは自由主義的な発想でつき合えることです。

マカオは今や世界一の売り上げを誇るカジノ観光都市になりました。もともとアメリカのラスベガスに大きなお金を賭けてくれたのも中国人でしたが、ラスベガスに行かなくてもマカオあるいはシンガポールにいいギャンブル場ができたので、アメリカまで行かなく

なったということだと思えます。マカオは世界一の売り上げを誇るカジノ観光都市で、シンガポールにはカジノは2カ所しかないんですが、2カ所でも2位です。いかに中国人がギャンブル好きであるかということとともに、消費力がすごいかということです。日本も好き嫌いがありますけれども、私たちが生きている間にはどこかにカジノができると思います。九州か沖縄か東京か。中国人がどっと来れば、日本のその場所が世界の4位あるいは3位になると思います。ラスベガスまで行く必要がなくなりますから。日本経済の停滞を回復したければ、是非やったほうがいいと思います。

私は、どのカジノにも行きましたが、個人的にカジノで負けた金額の総トータルは2万円ぐらいです。別にカジノが好きなのではありませんけれども、カジノが好きの方がいらっしゃるのであれば、禁止するよりはつくったほうがいいでしょう。あれだけパチンコ屋があるのに何故カジノをつくらないか。もったいないですね。需要創造型の装置産業としては世界の観光客も含めて非常に効用がありますから、20年、30年単位でいえば実現すると思います。そういう雰囲気には世の中は変わりつつあります。

(図 37)

北京です。これは2010年に行った時の写真です。2010年の前は2005年に行きました。5年ぐらいで物すごく変わりました。地下鉄もできましたので、漢字が読める方は地下鉄を利用できる。日本と同じようにカードでもいい。ヨーロッパよりも機械が新しいですから、余りミスしません。北京のほとんどの名所は地下鉄で行けます。日本円にすれば物すごく安いですから、北京の観光は、昔は英語が通じないタクシーを利用しないとできなかったのが大変でしたが、町もきれいになったし、地下鉄はあるしということで、非常にしやすくなりました。

(図 38)

(図 39)

ご存じの方には、今頃こんなことを言っているのかと言われるかもしれませんが、三里屯という場所に新しいビルが建って、どちらかといえばIT分野とかデザイナーなどの若い経営者がオフィスを構える場所ができております。日本の建築家の建てたビルもあります。ブランド品としては、どちらかといえばモダンブランドといたしますか、ちょっと安いブランドが出ております。北京の外交官が住んでいるあたりや、環状線が1環、2環、3環、4環とありますが、環状線の3環、4環ぐらいまでは開発がほとんど進んでいます。ほん

の少し前までは、表通りはきれいだけど、裏へ行ったらまだ昔のままというのが多かったんですが、だんだんと、昔のままでも、先ほどご覧いただいたように胡同をきれいにして、現代風の町に戻すという場所がありまして、全くどうしようもないような昔の町は極端に減ってきております。

(図 40)

中国の秋葉原と言われております中関村。これは北京大学や精華大学という大学街があるすぐそばです。お店の大きさや道路の広さは秋葉原をしのいでいます。IT産業や電話産業など、こういう分野についてもそうです。大学生が毎年600万人卒業する。日本は今50万人か60万人ですから、大学生の数も日本の10倍です。大学に入るにも非常に勉強しますから、中国の学生のレベルは物すごく上がっている。前は日本が得意とした産業分野のかなりの部分は中国の学者のレベル、学生のレベルでフォローできるという状態になっていますので、侮れないというよりは数で負けつつある。日本の得意分野はどこにするか、あるいは中国とどうやってコラボレーションしていくかという時代にもう入ってしまったということだと思います。

(図 41)

ラスベガスのように、ストリートの上に画面があって、映像が流れるという場所も、北京に「THE・PLACE」に取り入れられています。

(図 42)

日本でも最近このアマンホテルの候補地が何カ所かありますが、中国ではもうできました。西北の昔の離宮のそばに、離宮の施設の一部を使ったかのような高級ホテルがありました。中国語がわからないからと言って、勝手に入って行って、勝手に撮ってきました。実際はガードマンが入り口において、なかなか入れないんです。私ともう1人の人間はこういうところに行くのになれていますから、うなずいて入って行きました。1泊10万円単位の値段をとっていると思いますから、日本人でもよほどお金持ちしか入れない場所だと思いますが、中国は一部、中のお金持ちも育っているし、共産主義ですが何千年の歴史と文化を持っていますから、外からのお客様をもてなすという感覚は日本以上にあるんです。特に最近ではアフリカや資源国のお客さんを中央に招き入れて接待する。10年前だったら自分たち共産党の経営しているホテルに接待したんですが、今やこういう超高級のホテルを用意して使い分けている。中国はしたたかな国に戻りつつあるし、したたかな国とし

て成長していると思います。

(図 43)

ブランドショップも、そういう意味では使い分けの1つです。

(図 44)

北京には大きな解放広場があったり、宮城がある。その一番南側に前門があります。その前門の門前町の部分、前門大街。これも地下鉄で行けます。ここに明の時代、清の時代の町並みを復元しています。前門大街というのは東京日本橋のような場所です。今、日本橋は三井不動産が北山創造研究所の力をかりて、江戸の町並みを裏通りに復元しようと努力しております。距離にして1.5キロぐらい、昔の路面電車も復元して走らせています。この線路は路面電車です。表通りは清の町。中国のほんの昔の繁栄の町です。こういうことをやり出して、それも、やるぞと言ったら、3年後、5年後には全部完成してしまう迫力と行動力。万里の長城をつくる力がある国ですから、1キロぐらい総取っかえはお茶の子さいさい、簡単なんです。びっくりするぐらいきれいになりつつあります。まだ工事中の町もありますから、まちづくりに興味のおありの方は是非この前門大街を訪れてみてください。日本橋が10年、20年かかってようやく少しずつ変わってきたのが、3年、5年ぐらいの間に総取っかえが行われる。先ほど、いい面と悪い面があると言いましたけれども、つくる側から見ての話ですが、これはいい面かもしれません。

(図 45)



飛行場のような新幹線の駅です。北京の駅ですけれども、先ほどご覧いただいた新幹線が北京でもいろんな方向にクロスしていますから、ホームの数が10以上あります。飛行場にいるような雰囲気です。北京から天津への新幹線が発着しています。使っているホームはまだ2つか4つぐらいです。将来的には10個ぐら

いあるホームが各方面行きの新幹線で使われるんでしょう。最高速度は319キロぐらい出たと思いますが、撮った瞬間は317キロです。座席が安定しているのと、ほとんど直

線を走りますので、揺れません。昔、コップを置いても揺れないよと言って新幹線で試したことがあります、それよりましぐらいです。なかなかの技術だと思います。

(図 46)

天津の駅をおりて驚いたのは、旧フランス租界。この辺は旧ロシア租界だと思います。フランスの大使館や領事館、政府関係の機関、会社があった場所を復元して使っている。日本橋川よりもきれいな感じですが。天津港は昔は川の港で、この辺が中心街でしたが、今の海の港はもっと下流のほうで、天津駅の駅前はこんなにきれいな場所ができ上がっております。これも日本橋周辺が目指しているまちづくりです。やろうとしたのははるかに日本が早かったと思いますが、中国はもうでき上がっている。主客転倒している部分だと思います。

(図 47)

天津の中心街。旧市街は旧商店街の部分として残している場所もあります。1930年代のデパートが集まっていた場所は、それなりにリニューアルして、街路も整備し街灯もつけて、電線も地下化して、非常にきれいな通りになっております。そして、中心の天津の中洲部分は、超高層ビルが立ち並ぶ新市街を建造中である。模型をつくったら、そのとおり、5年後、10年後にはでき上がってしまうというのが中国の実行力だと思います。

(図 48)

これは西安、西部経済圏の中心です。2010年3月に行きました。西安は長安の都です。長安の都の旧城壁が残っておりまして、旧城壁の内部はまだ中国的な屋根を載せたようなビルが並んでいます。ただ、城壁の外側は新市街ができ上がっています。

(図 49)

大明宮という遺跡があります。西安の鉄道の駅に非常に近い場所です。そこはほんのちょっと前までは貧民街でしたが、貧民街の部分を駅の整備とともに大改造しました。その外れに大明宮があります。奈良の平城京が今少しずつ復元されていますが、平城京の数倍の大きさの大明宮の遺跡です。中部分が全部立ち退かされて空間になって、これだけ緑を植えて池を掘っている。これが一番南側の門の部分です。全部つくり戻している。皆さんがいらっしゃるころには大明宮遺跡が大整備されているでしょう。この空地为借景として周辺部に超高層マンションが立ち並びつつある。皆さんは上海や北京や広州あたりはご存じかもしれませんが、西安、昔の長安も物すごく変わっています。西安には昔、三井不動

産が唐華賓館というホテルをつくりましたが、唐華賓館の周りは、唐の時代の町並みを復元しまして、大きな池を掘って、その周辺を高級マンションが借景として見おろしている。中国のある意味で国力のすごさを感じさせるまちづくりが随所に展開されております。

(図 50)

これは西安の新市街地です。これは美術博物館です。これはオフィスビルです。これは政府官公庁です。中心街はまだ中国風の建物が並んでいますが、郊外に行くとモダンなビル街ができ上がっております。

(図 51)

最近、重慶の人が追放されましたが、重慶の中心街です。重慶というのは西の大都市です。周辺を合わせますと1億人ぐらいの人口規模がある重工業都市であります。重工業都市から、近代産業が発達する町に変えようとして、非情な再開発が行われております。

(図 52)

これは揚子江です。揚子江の向こう側に、香港と見間違えばかりの超高層ビルの住宅が建っています。500メートルを超えるビルを中心としたまちづくりが行われております。

(図 53)

上海にもありましたが、新天地です。中国の大都市に何カ所か開発されていて、重慶にも新天地が開発されています。飲食ビルとホテルとオフィスビル、それを取り囲む高級マンションでまちづくりがされています。東京ミッドタウンをモダン中国風につくり上げたものです。これも好き嫌いがありますが、こういう町並みの中で生活する人が増えますと、先ほど言いましたように、道徳観あるいは日常の振る舞いが変わってくるんですね。大阪の北の方に、JRの大阪駅がきれいになって伊勢丹が出店して、大阪の雰囲気を変えている町がありますが、あのあたりを歩いている人の立ち居振る舞いは東京の人に似てきています。風景が変わり、環境が変わると立ち居振る舞いが変わる。

この新天地も、大都会のこういう場所にカフェがあって、そこで若い人でも中年の人でも時間を過ごしていると、中国に生まれて中国もここまで来たかなという感慨にふけてしまいます。ワーワーとうるさい中国人とはちょっと距離を置きたくなるような人になっていきます。環境あるいは生活パターンが人を変えていく非常に象徴的な開発だと思います。新天地というのはよくできた開発で、日本人でこの開発に一部サジェスションされた方々もいらっしゃいます。重慶というのは、日本人から見れば、まだなじみの薄いと

ころですが、中国も本当にここまで変わってきたなという場所が重慶の中心部にもできつつあります。

(図 54)

中心街の歩行者専用道路も日本よりはるかに広いです。緑のボリュームもなかなかのもので、周辺に立ち並ぶオフィス街の雰囲気もまあまあのもので、

(図 55)

揚子江の河岸に7階建てぐらいの高さの木造主体の建築群があります。これは飲食を主体とする遊興ゾーンになっています。中国の方が夜遅くまで飲食をするというのは昔に戻りつつあります。夜遅くまで飲食のお客さんが楽しんでおられますし、それ以外のサービスがどれくらいあるかについては詳しくはありませんが、同行した人間は、ある程度そういうサービスもあるんですよと言っていました。中国も共産主義ですが、資本主義の国々とつき合うためには、非常に自由な部分が増えてきた。それが今回の政変の1つの遠因になった部分もあるかもしれません。重慶というのは表裏があって、庶民のために住宅を増やすという表の部分と、ダーティーな取引の部分があったように思います。

(図 56)

一方、日本の商業資本がかなり進出している成都があります。三国志の時代の諸葛孔明がいた都のそばです。四川の西の山奥です。ここにはイトーヨーカドーや伊勢丹がスーパーやデパートを出してしまっていて、日本以上に利益を上げています。中心街は、ペデストリアンデッキが3階レベルででき上がっています。ここは500万人ぐらいのレベルの都市だと思いますが、開発が進んでおります。

(図 57)

万達広場というのは、日本でいえば百貨店のその下クラスのショッピングゾーンです。H&MやONLYというブランドが出るようなショッピングセンターです。平日でしたが、かなりのお客さんを集めておりました。飲食街は、ラーメン店とか中華店、日本料理店、おすし屋さんも含めてかなりにぎわっておりました。

(図 58)

成都には有名なお寺がありまして、お寺の門前町の部分です。これも、昔の中国を思わせるようにしながら昔の中国よりきれいです。再生しています。その中にスターバックスコーヒーも入っております。

(図 59)

ここを歩いている人も、10年前でしたら、まだ色彩も日本人と違うという感じでしたが、中国とわからないぐらい服装は近寄っております。これはヨーカードーです。ザラが入っていますが、これが伊勢丹です。伊勢丹の上には主に日本食の食堂が入っていて、それなりににぎわっております。

(図 60)

都市めぐりでいうと最後になりますが、青島です。これは昔ドイツが占領してしまっていて、ドイツがビール技術を教えたところです。今は青島ビールも日本のビール会社を買収したと思います。この青島という場所はオリンピックでヨット会場になったこともあります。非常に近代化が進んでいまして、プラダが入っているブランドショップもあります。中心街のオフィスビルです。

(図 61)

これはこれからこういうものをつくりますという写真です。これがややモダンな新しいブランドが入っているブランドショップです。

(図 62)

これは青島の古い中心街です。奥のほうに青島ビールを飲ませるような飲食街が、距離にして1キロぐらい続いています。中国人は共稼ぎの人が多いので、朝も夜もみんなと一緒にこういうお店で食べることが多い。中国の小さなアパートでは台所がないものが結構あるらしいです。飲食街は大都会のみならず中小都市でもかなりにぎわっていますが、青島の飲食街は物すごくにぎわっていました。

これは旧オリンピック会場の周辺の開発です。これは室内型の飲食ゾーンで、上にささやかな映像が流れるような場所でした。

(図 63)

日本橋ではありませんが、残すもの。先ほども言いましたが、中国は共産主義の時代がもう60年を超えました。共産主義であるからといって過去の中国の歴史を全面否定するものではないという時代になりました。ですから、文化遺産や自然遺産、歴史遺産はできるだけ大事にしよう。漢、唐、宋、明、それぞれ漢民族の王朝です。漢民族が王朝の時代の町あるいは遺跡はできるだけ復元しようとしている。あるいはほんの少し前は、共産主義でしたから、宗教的施設、特に仏教施設は冷遇されていましたが、最近は宗教的施設

でも世界に誇れるようなものは復元して増強しています。そして、古戦場や三国志に出てくる場所のような歴史的出来事の現場も大事にしようとしている。国として成熟してきたということのあらわれだと思います。

新たにつくるものとしては、世界のデザイナーを駆り出して業務中心をつくっておりますし、ホテルなども、先ほど言いましたように5つ星ホテルのレベルは日本を超えている。美術館、博物館も立派につくっておりますし、スポーツ施設、新幹線と駅、高速道路、場所によっては4車線の高速道路があります。港湾施設、そして住宅。最近ではエコシティと言われる新環境都市。今世界で一番進んでいるものを取り入れるためのお金は、世界最高の3兆ドルを持っておりますので、世界で一番いいものを中国でつくろうという態勢を持ち始めました。中国全土で500のエコシティを建設計画中であります。

(図 64)

冒頭も言いましたが、成長し成熟し始めた中国。10年前までは冷遇していた過去の歴史については、非常にクールに、自分たちで使えるものは使おう、自分たちの強みになるものは強みにしようというふうに変わってまいりました。

まちづくりのあり方についても、各所で、歴史的な遺産や町並みの復元に力を入れるようになりました。

そして、中国への観光客も、中国からの観光客も急増中です。今3000万人から4000万人、中国に観光客が訪れていると思います。いずれは世界一を目指すと断言しています。今の世界一はフランスで、7000万人から8000万人の観光客を集めています。中国がその気になれば1億人ぐらい集めるようになるかもしれません。逆に、中国から外へ出ていく人の数も1億人になる可能性があります。そうすると、そのお客さんを毛嫌いして排除する時代ではありません。できるだけ中国からのいいお客さんは日本にも来てもらうようにしないとイケない。そういう時代になりました。

5. 超大国中国と超大国アメリカの間に存在する日本

(図 65)

正直言って、中国はすでに経済大国になりました。今なったということです。今から

10年、15年、20年の間に、より世界一に向かって進んでいきます。紆余曲折はあります。日本のマスコミあるいは日本の経済学者は、中国はだめになるよ、だめになるよということが大好きですが、何度もそう言われながら成長してきました。でも、先ほど言いましたように、まだ平均所得が4000ドルですから、伸びるわけです。4000ドルが2万ドルに行くまでは伸びて当然で、もう中国は終わりだよという人は、あなたの頭は終わっていますよということです。中国は日本に比べ物にならないほどの大国です。日本人のかすみを早くとらないといけない。日本人はアジアで最初に文明開化しましたが、国力で言えば中国に勝てるわけはありません。部分的にどこで勝負するかについては、日本人の知恵を絞って戦略を考えることだと思えますけれども、比べる相手ではありません。

中国という巨大国と米国という巨大国の間に存在する日本は、新しい時代を生き抜く発想の転換を迫られています。欧州大陸と英国の関係と同様に、地政学的な発想から、日本の次の時代の施策を考えるべきときであろうと思います。

(図 66)

中国には光と影の部分があり、影の部分をしきりに言う人がいますし、確かに影も大きいですが、影は解消できる。光の部分は日本が追いつけないレベルに脱皮しようとしている。世界2位のGDPです。外貨準備は3兆2000億ドル。経済成長はいずれ8%とか7%のレベルに下がると思います。今のレベルでいえば9%ぐらいを維持しないと回らないと言われていますが、いずれにしても、この規模で10%近い成長をする、あるいは成長できる余力がまだあるということですから、無視できません。

6. 中国経済の実像

(図 67)

中国経済の実像についてお話しします。中国は国家資本主義です。世界貿易の輸出シェアは1位です。2位は米国、3位日本。日本は1億2700万人ぐらいの人口の割にすごいですよ。12億人から14億人になろうとする国と、1億2000万人が1億人に減ろうとしている国。日本は発想を転換して、もう少しねらいを定め直せば、いい場所にあります。1番と2番の真ん中にあります。いずれ1番になる隣にある。中国は世界の輸入シェ

アは2位ですが、これもいずれ1位になるでしょう。世界最大の外貨準備、世界最大の自動車市場、携帯電話。12億もあれば当然です。

2012年3月の段階での会社の規模をあらわす時価総額ランキングでも、中国は4位に中国石油天然気、6位に中国工商銀行、7位に中国移动通信、25位に中国銀行、45位に中国石油化工、57位に中国海洋石油と、世界ランキングの大会社が6社もあります。

7. いつの間にか遅れている日本

(図 68)

日本はトヨタがちょっと回復してきましたが、それでも26位です。NTTとNTTドコモを分離しろと誰が言い出したんですか。78位と98位ですよ。恐らく日本のNTTが中国で活躍してほしくなかったからだと思います。それを解体して日本の国力を弱めようとした学者もいるんです。もったいなかった。日本の商社が世界で活躍しています。ビジネスモデルとして、日本の商社のようなスタイルの商社は世界にありません。住商や三菱商事は、今でも世界で活躍しています。別に日本のための商社ではなくて、世界のための商社として活躍しています。NTTの技術のレベルは世界のためのレベルに達している部分があったと思います。このあたり、皆さんの判断も含めて、日本のマスコミ、日本のオピニオンリーダーは、時々誰かに差配されていることがあるということは頭の隅に覚えておいてください。こんなのを解体しても余り意味はないでしょう。

株式時価総額で中国が日本を追い越す。当たり前の方が起こりました。原油輸入量、大豆輸入量は日本と同等ですが、これも当然もう超えてしまうでしょう。粗鋼生産量は中国は日本の5倍です。中国は世界最大の鉱石バイヤーです。先ほども言いましたが、中国には100万人以上の都市が118都市もあります。日建設計さんのような設計をされる方や開発をされる方は、中国に行ったら仕事はたくさんあります。

そういう意味では日本は漢文を教える前に中国語の日常会話を教えたほうが良いと思います。漢文というのは昔の日本人が中国人と筆談するために身につけたものです。今中国人とつき合うために漢文をやっている場合ではないでしょう。あれが入試科目です。それは文科省の方がいらっしゃって、漢文学者がいるからなんです。既得権を守っているだけ。

そういうことすらできなかつたら日本は落ちこぼれていきます。別に漢文がいけないと言っているのではなくて、漢文も漢文学者も古典として残せばいいけれども、入試科目から退いてもらってもいいでしょう。入試科目という意味では日常の中国語を取り入れるべきです。12億の人が今から成長しようとしている、その隣にいて同じ文字を使っている、その同じ文字を使っている日本人が中国人と会話できるように努力しないというのはバカのやることです。そういうことを誰も言い出せないということが、日本の戦争から今まで、部分的に自分で考えられなかったことだと思います。

日本の最大の貿易相手国は中国になっているということは何回もご覧いただいたのでおわかりでしょうが、最大の貿易相手国ということは命を握られているということで、それを素直に認めるべき時代に入っています。

(図 69)

中国の成長余力はどこまでありますか。中国は成熟安定期に入っていますが、2010年の日本の1人当たりGNPは4万2820ドル。中国はまだ4000ドルです。同じ中国人で香港は3万1000ドル、韓国は2万1000ドル、台湾は1万8000ドルです。2020年に1万1000ドルを目指していますが、いろいろな問題を乗り越えて恐らくここまで行くでしょう。10年間に3倍の経済規模になるということです。今でも大きいのにたかだか10年間で3倍になる。そういうことを意識していただきたいと思います。

8. 中国やインドが表舞台に

(図 70)

繰り返しになりますが、戦後から今までの日本の政治経済は圧倒的な米国の影響下で運営されてまいりました。次の20年、30年は、中国やアジア各国、インドやインドネシア等のアジアの人口大国の実需。アジアの人口大国はまだ非常に貧しい生活をしていますが、その人たちがある一定の生活レベルにまで成長したい。その実需が世界経済の牽引役になる、それは確実です。

私も野球も大好きですし、バスケットボールを高校でやっていたから、アメリカが嫌いではありません。バスケットをする、しないの問題ではありませんが、米国オンリー

で追随して外交する時代ではない。別に環太平洋経済連携協定の全面否定ではありませんが、日本人は自分で考えなさい、中国やインドも独自判断で経済外交を進めています。一々アメリカに聞きに行ったり、一々中国のご機嫌をとったりでなくて、自分で考えないといけません。

9. シンガポールで未来を考える

(図 71)

日本を超えてしまったシンガポール。私は12年前に初めてシンガポールに行ったときに、アジアにこんな国があるのかと思って驚きました。私が受けた教育の中では、日本だけがアジア人として、ヨーロッパ、アメリカの人と伍してまちづくりができたと教え込まれていましたから、こんなきれいな国が日本以外のシンガポールでできたんだと。それが12年の間に1人当たりGDPで日本を超えました。中国人が主体のシンガポールですが、インド人街、マレーシア人街、韓国人街等の多様な民族の集積街もうまく受け入れていきます。観光客を受け入れるためにカジノや巨大なリゾート施設も開業して集客しています。一方、日本が目指すべきであった欧米の大学もシンガポールに進出して、アジアの情報・医療・娯楽産業都市に変わっています。

冒頭、福岡のアイランドシティでコンサルをしたと言いましたが、福岡のアイランドシティで情報・医療・娯楽産業都市、今のシンガポールのような都市をつくれと言ったんです。でも、全面否定されました。1998年頃でした。今の神戸市も多少、情報・医療・娯楽産業都市を目指していますが、シンガポールに及びもつきません。日本人はできたのに、美濃部さんではありませんが、中途半端に自制が働いて、中途半端にほかから教え込まれた教養が働いてチャンスをどんどん逃してきました。

(図 72)

これはインターネットからとった計画の段階でのマリナーズ・ベイ・サンズです。

(図 73)

(図 74)

同じくインターネットからとりました。こんなのができてしまいました。日本は地震が

ありますから、これをつくれとは言いませんけれども、世界の人が見て、「あ、すごいものができたな」というものを、小さいものであれ、大きいものであれ、つくる力は日本にもあると思います。シンガポールではこれができてしまいました。

(図 75)

屋上にプールがあって見おろせるんです。シンガポールのマリナーズ・ベイ・サンズに1泊だけ泊まって、あと2泊はほかのホテルに泊まるというツアーが日本の旅行会社でたくさん出ています。これも興味のある方はぜひトライしてみてください。

10. 新鉄道時代に入った世界

(図 76)

最終の本論に近づいてまいりました。資源問題もあり、石油を使い過ぎる飛行機から、できるだけ鉄道を大事にしようという時代に戻りつつあります。世界中で鉄道技術がもてはやされて、鉄道の新しい設備がどんどんできております。

11. 日本・韓国・中国を鉄道で直結する未来

(図 77)

これから新しい時代に向けてどうつくり直していくかというときに、中国と韓国と日本をどう結んだらいいか。歴史的にも文化的にも最も関係の深かった朝鮮半島と中国大陸との精神的、時間的な距離感をどうやって解消するかというのが21世紀の日本の最大の課題だと思います。

東アジアの中国と日本と韓国が直結することになれば、東アジアが世界の文化の中心になる可能性もあります。中国の文化と韓国の文化と日本の文化は、似ている部分もありますが、微妙に違います。その部分がうまくリンクしてお互いに協力し合えば、非常に魅力的な場所になるでしょう。

(図 78)

日本はリニアモーターカーと言われながらなかなかできません。東京と名古屋を40分で結ぶ、それはそれなりにすごいです。この技術だけでなく、先ほども言いましたが、300キロで走る高速鉄道がどんどんつながっていくことのほうが大事なように思いました。

12. 中国・韓国直結計画

(図 79)

中国は、2020年までに国内新幹線網はほぼ開通して、それを欧州へ延伸しようとしています。韓国への延伸計画は一時期ありましたが、今はちょっと中座しています。いずれ北朝鮮経由で考えるのではないかと思います。

13. 2020～2030年以降の中国・韓国・日本

(図 80)

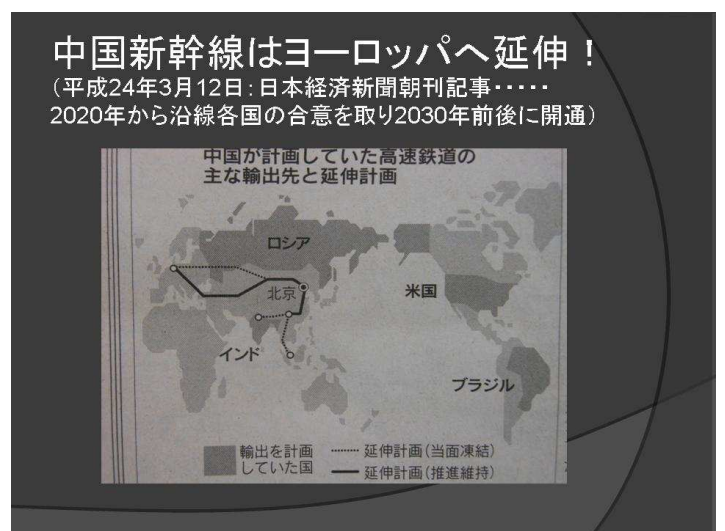
先ほどご覧いただいた図です。

(図 81)

こっち側を一時期計画していましたが、こっち側になるのではないかと私は予想しています。

(図 82)

3月12日の日本経済新聞の朝刊です。中国は、このやや濃い色で塗られている場所に新幹線を輸出しようとしていたんですが、輸出する前に自前でできるだけ西まで延伸して、ヨーロッパの新幹線網とつなげようとしています。2020年から沿線各



国の合意をとって2030年までにそれを行います。2030年といたら、18年後です。ほんのちょっと先です。名古屋まで開通するのがこれに近い時です。北京からヨーロッパまで時速300キロの新幹線がつながる。

(図 83)



そうしますと、先ほどご覧いただいた中国の新幹線網が生きてくるんです。そして、いざれインドや東南アジアにもつながる。貨物列車で車も乗せられますから、韓国とつなげてしまえば、日本が島国でなくなる時代が近づいている。中国のご機嫌をうまくとる技術はもともと日本にはありました。これを見ていると、アジアの中国とインドが世界の中心になる時代がそこまで来ていることがおわかりいただけるでしょう。先ほどご覧いただいた鉄道部分が国内にずっと張りめぐらされているので、すごい国になります。そのすごい国と日本と韓国をつなげましょう。今日はいろいろな年代の方がいらっしゃいますが、できれば長生きしていただいて、多田が言うことは30年後には実現したということを実現としてぜひごらんいただきたいと思います。

何となくこうなる、こういう時代が隣まで来ている。国内で未来が暗いと言っているけ

れども、暗いわけではないでしょう。難しいですよ。難しいのと暗いのは違うんです。サイクリング車を列車に積んで、通路に寝るのを許してくれるかどうかわかりませんが、ユーラシア大陸に日本人が着のみ着のままで到達できる時代がそこまで来ているんです。そういう時代の技術力を持ちながら、未来が暗いと言う人が多いです。

14. 大陸と繋がることで発想転換

(図 84)

朝鮮半島を介して、日本が韓国、中国と鉄道陸路で直結する時代を早急に実現させ、日本の未来戦略を考えるときが来ました。高成長から巡航速度の成長へと移行する中国や人口が減少する韓国と日本が鉄道で直結することにより新時代をつくる。悲観論ばかりが喧伝される時代に、朝鮮半島と中国大陸とに正面から向き合う覚悟を固めるときです。こういうものをつくるということは、韓国と中国と正面から向き合う。本気で、ごまかさない。お互いにそうやったほうがいい、メリットが出てくるということです。

15. 日韓の協力体制で世界戦略を

(図 85)

戦後65年間、米国依存型の政治経済体制を当然のように考えてきましたが、これから先は、日本と韓国の協力が最重要課題だと思います。何度も言いますが、日本と韓国の仲が悪いということが、中国にとってもアメリカにとってもありがたいんです。日本と韓国が仲よくなれば、中国も、日本、韓国を無視できなくなる。アメリカも日本、韓国を無視できなくなる。日本と韓国が仲が悪いと、それぞれ別々にコントロールしていればいい。

オバマ政権は、米日、米中をてんびんにかけてながら、東アジアとの政治経済体制を再構築する体制に入っています。

日本だけが、65年間の惰性の延長線上でアジア政策を考えているのでは勝負の外です。アメリカと中国にまた裂きにされる前に、日韓協力体制を確立すること。何度も言いま

すが、アメリカが嫌い、中国が嫌いと言うのではなくて、反米でも反中でもない体制。自分の考えでお互いにいいところを生かし合うという自立した国家を目指していかなければならない時代になってしまいましたということでもあります。

(図 86)

日本政府のアジア戦略(Ⅰ **アジア経済との一体化**
Ⅱ **アジア内需創造** Ⅲ **アジア内循環で雇用創出**)

- ①パッケージ型インフラの海外展開
- ②法人実効税率の引き下げ
- ③日本のアジア拠点化を推進
- ④グローバルな人材育成と高度な人材受け入れ
- ⑤徹底的オープンスカイ、保税搬入原則見直し
- ⑥国際標準化(ISO)の推進
- ⑦クールジャパンの発信・輸出・海外展開
- ⑧FTAAP(アジア太平洋自由貿易圏)構築を通じた経済連携戦略

日本政府のアジア戦略というのが2010年にまとめられました。アジア経済との一体化。アジア内需の創造。アジア内循環で雇用創出。今日本が持っている技術は、今から発展していくアジアにとってはなくてはならない技術が圧倒的に多いんです。ここに挙げてあるようなことはどれも賢くかぎ分けて戦略的に運営していけばいい

と思います。

(図 87)

(図 88)

(図 89)

これは飛行機の中から撮った写真なので非常に見づらくもかもしれません。仁川というのはソウルの外港です。物すごく大きい経済特区をつくっています。ちょっと前までは、こことイッピカイ(?)という山東半島の間を鉄道を敷いて、中国との経済の入り口にしようということが計画されましたが、今は中座しています。いずれにしても中国との交易の窓口ですから、物すごく大きな経済開発の途上です。

去年の3月、ヨーロッパから帰ってくるときに地震が起こって、日本で放射能が出ているからエールフランスは日本におりてくれなくて仁川におりました。パイロットが日本人にかわって日本に半日おくれで着けました。その時に、「あ、これが仁川の特別区か」と写真を撮った。東京湾の入り口のような大きな開発が今行われています。これは主に中国との交易と中国を仲立ちとする三角貿易の拠点として韓国が考えている開発です。日本の港や日本の開発は国内対応です。各県が同じようなものを一緒につくってしまう。世界に視

野を開いて経済を考える時期に入ってきてしまいましたということの比較例です。

16. 福岡⇔対馬⇔釜山

(図 90)

日本経済を新規に活性化するためには、震災復興だけでは1～2年、3年～4年と短期間しかもちませんが、今後は西日本と九州鹿児島まで新幹線が直結して——西日本の経済はまあまあです。西日本の大阪から鹿児島まで幾ら人が行っても限界がありますが、福岡と韓国・釜山を直結すれば、東アジアが鉄道で直結することになり、新しい未来が見えてくると思います。戦争前から関門トンネルのようにトンネルを掘る話がありましたが、韓国が日本の領土であった時代もありますから、技術的には掘れるんです。でも、いろいろな政治的な問題で掘れなかった。今韓国と日本が協力すれば掘ることは可能です。

(図 91)

対馬の一番先端から釜山の町並みが見えるんです。この間は49.5キロ。今の技術であれば簡単です。九州側に壱岐という島がありますから、直線にはなりません、壱岐で一回上がって壱岐から対馬をつないで、最長50キロぐらいのトンネルを3本掘れば大陸と陸続きになるんです。世界はそういう時代でしょう。

17. 東アジアと共生する

18. 日本がユーラシア大陸と繋がる

(図 92)

ここをつなぐとヨーロッパまで気軽に行ける。飛行機の嫌いな人が狭い中に何時間もいるのではなく、途中下車も可能です。旧シルクロードをずっとたどっていく。最高の観光ルートができ上がっていき、世界最大の経済ルートがここにでき上がるということだと思います。

(図 93)

今の中国の新幹線網です。これがヨーロッパまで行くんです。中国がやるんですから、日本ほど時間がかからない。皆さんのかなりの方が生きておられる間に実現します。もったいないでしょう。私は予言者めいたことを言いますが、ここをつくらなくなったのはいずれここができるからです。ここまで大阪から2時間半、ここからソウルまで2時間半です。日帰りです。このルートができなくて、こちら側からとしても、瀋陽、大連、北京。1泊2日で、飛行機を利用せずに途中下車しながら、多彩な旅だけでなく、交易ができる。こういう開発が東アジアで行われて、これがヨーロッパにつながり、インドにも通じれば、黄金時代です。その黄金時代を迎えるアジアの隣にあって、日本人がどう生きるかということこそ是非考えていただきたいと思います。

予定の時間が過ぎましたので、このあたりで終わりたいと思います。(拍手)



多田 宏行 氏

フリーディスカッション

谷 先生、どうもありがとうございました。

皆様の中で先生にご質問のある方、お手をお挙げください。

今村（ケイ・ティ・ストアマネジメント株） 今日のお話を聞くと、尖閣諸島でガタガタやっている時代ではない、そういうことを政治家はどうすればいいのでしょうか。

多田 経済を考えると、共同統治とか共同管理をすればいい。我々不動産会社ですと、共同事業というのを頻繁やります。境界線の部分は共同管理すればいいんですよ。キプロスというヨーロッパの火薬ダネみたいなのがあって、北半分はどこかで南半分はどこかになっています。共同管理という発想をすればいい。あそこに常駐したい人がいないということは非常に住みづらいところだと思います。それを政治的な理念で固執するのはもったいないと思います。ただ、先ほど言いましたが、世界を陸続きにして一体化して、変わっていくと、日本人の発想も変わっていくでしょう。何度も言いますが、日本のマスコミは日本人が一体化しないように誰かに操作されている可能性があるということです。でも、本当に大事なことと、本当はどうでもいいかもしれないことが両方必死に語られるんです。そのうちの国境問題については、本当は大事なことでないということは言えませんが、惑わされているところもある。

北方領土も、今がチャンスなので、まず歯舞・色丹を返してもらったほうが良いと個人的には思います。でも、4島絶対と言う人ばかりです。「4島絶対と言うけど、あなた、あそこに行ったことがあるの」。あの北の端なんて寒くて日本人は越冬できないと思います。シーズンにしか行かないような場所なら、1年住んでいる人の国が持つほうが良いと思うんです。あくまでも個人的な見解ですから、受け入れてくれとは言いません。私は、近いところの2つ、歯舞・色丹は返してもらおう、そこから先は将来課題あるいは共同統治でいいと思います。昔、樺太も半分ずつにしていました。だから、共同統治でいいと思うんです。その辺は私も政治学をちょっと勉強しただけであんまり詳しくありませんが……。

経済というのは領土を超えた部分があるので、国土問題で経済のひじを抑えるのはもったいないという論者です。答えになってないかもしれませんが。

今村（ケイ・ティ・ストアマネジメント株） そうすると、この間の石原知事が尖閣諸島

を買うという話をしていました。我々素人から見るとカッコいいんですけども、本当は間違っているのでしょうか。

多田 いや、間違っていない。あれでいいと思います。基本的には一回も領土として誰も所有したことがないんだから、それはおかしいでしょう。日本人がずっとコントロールしていた時以外は、中国人が定住していたことは歴史的にないと思うんです。それはいいと思います。それ以外の問題も含めて、いろいろな理屈をこれから考えていったほうがいいと思います。

沖縄の問題も微妙ですから、難しいですが、日本という国はこれから人口が減っていつて、その割には経済領域でいえば世界6位ぐらいの海洋も持っている。それに投じる金すら足りなくなっているのです、ちゃんとそれをコントロールする人が主権を持っていいのではないかと個人的には思っています。

谷 この話は具体的に出ているんですか。韓国と中国をつなぐ話です。

(図 93)

多田 ここは計画があつて、試掘までやっていたんです。こちらに威海衛という山東半島の先っぽがある。でも、ちょっと待てということで中座しています。ここまでできているので、わざわざこんなに難工事をしなくても、今の金正恩さんという若い人が発想を変えればいい。あのままだったら飢え死にするばかりです。アメリカが入ればいいのかどうかわかりませんが、今の北朝鮮の人口を、中国と韓国と日本が協力すれば吸収できてしまうんです。中国も人口がもう少しで頭打ちになる。しかも、若い人が足りない。韓国は日本以上に少子高齢化です。誰がどうするではなくて、歴史的な必然として、北朝鮮の若い人が将来どうなるかという、韓国と中国と日本に吸収されていく。どういうきっかけでどうなるかはわかりませんが。

飛鳥時代に朝鮮半島で大動乱があつた時に追い出された人は日本と中国に吸収されたんです。日本の貴族のかなりの部分は半島系の人が多いということは歴史をたどればわかる。京都の学者が書いている古代日本と朝鮮の関係の本を読めば、日本の武家の大部分は朝鮮半島の武家の一部。藤原氏は朝鮮半島の王族の王子だった。これだけ近い場所ですから、動乱が起こって困れば親戚の方に逃げていくのと同じように、民族的に一番親戚関係にあるのは韓国と日本と中国です。今は破綻直前ですから、それぞれの国がある日突然そうしようかということになるかもしれません。これも何の根拠づけもなく、この鉄道ができる

ということと同様に、20～30年の間には起こるのではないかと私は思っています。

変にアメリカに関与してもらわないほうがスムーズに起こるかもしれない。血ですから。理屈ではないと思います。

谷 日本と韓国というのはまだ全然……。

多田 これは九州で名もない民間の人で試掘している人がいるらしいです。

谷 まんざら夢ではなくて、実際に考えていらっしゃる方がいるということですね。

多田 それは今の日本の技術でいけば簡単にできますよ。

谷 ぜひ長生きして見てみたいと思います。

山口（（財）電気技術試験センター） 今日のお話については、私も全面的に賛成で、心から応援したい心境になっております。ただ、福岡と釜山の間を20年以上前からJR九州がジェットフォイルを走らせて2時間50分で行っていますので、そういうものを利用する手もまずあると思います。

それと、今、絵をかかれていますところはすべて技術的には問題ないと思うんです。青函トンネルを掘ったり、トルコを掘ったりしているぐらいですから。日本で一番残念なのは、東海道新幹線はすごいスピードでつくったのに、今残っている新幹線、北海道にしても、長崎にしても、北陸にしても、わざわざ10年も20年もかかっている、遅々として進めようとしないうけです。これは何故かという、国家財政が破綻、厳しい情勢になっていて、国はお金を出せませんよということです。開発方式の中で、資金をどういうふうに集めて採算をとるか。国や地方公共団体ではなくて、まさに民間的知恵で、こういう開発方式なら簡単にできますよということを具体的に提案しないと進みません。ビジョンは誰でも描ける、技術もある。そここのところを応援したい私から言うと、皆さんのご経験を踏まえて、新たにこういう資金調達方式、こういう開発方式があると提案していただきたい。尖閣諸島を買うと言ったら5億円集まったとありましたので、民間も国民も、場合によったら我々も資金面でも何か協力したいなという気持ちですので、そういう人はたくさんいると思うんです。是非そういうお知恵を拝借したい。

多田 やや生煮えな回答を1つします。今定期借地権という方法が少しずつ増えてきております。50年ぐらいの定期借地権のマンションが売り出されています。100年定期借地権というものをつくって、政府の土地を100年定期借地権で売り払ってしまう。国は物すごくたくさん土地を持っています。それを100年定期借地権で売り払ってしまえば、

それを借りる人がお金を払うわけです。使う側が金を払う。そうすると、地方公共団体も大学も学校もみんな、再有効利用されるように変わる可能性があります。まだ定期借地権自身が半製品で、いろんな試練を経てないので、100%正しいという回答にはなっていません。どの資源もいずれ更改、建てかえ、あるいは大改造が必要で、時代遅れになるというリスクを抱えている。明治以降、永久所有権というものですべての経済が成り立っていますが、これを100年単位の定期借地権で、資産の入れかえをして、設備を更新するという仕組みに変えれば、今過剰に所有している政府や公共の資産が減らされて、それをキャッシュ化して、借金を減らすという仕組みができる可能性があるんです。私も大した学者ではないので、それを理論づけてこうしなさいと言えるほどの立派な頭脳を持っていませんが、可能性としてはあります。

今の資本主義も含めて、すべての仕組みは仕組みですから、ほかの人が納得してそうしようとしていけば成り立つものです。今の日本の借金については、しっかりした頭脳を持って仕組みを考えれば解消する方法は、今の話以外にもあり得る。ただ、今の解決方法は、こちらがあるからといって、健全な状態に戻す努力を怠ることはしてはいけないと思いますけれども、まだ、工夫する余地はいろいろあるという意味の1つの回答として、100年定期借地権というのはあり得るのではないかと個人的には思っております。

山口((財)電気技術試験センター) 国家財政一般についてはそれでいいと思うんですが、福岡と釜山との間のプロジェクトを実現するためのプロジェクトファイナンスはどうですか。

多田 それはあり得ると思います。それは世界の投資家がもしかしたら投資してくれるかもしれません。

山口((財)電気技術試験センター) それをセットで出すと、かなり現実的ですが、絵だけかいていると、何のこっちゃということになってくるんですね。よろしくお願いします。

多田 なるほど。ありがとうございました。

谷 それではお時間になりましたので、きょうのすばらしいご講演に皆さんの拍手をお願いしたいと思います。(拍手)

以上をもちまして本日のフォーラムを終了させていただきます。ありがとうございました。(了)