



国立研究開発法人  
科学技術振興機構  
Japan Science and Technology Agency

中国総合研究交流センター

# 第91回 研究会

# 詳報

## ■ 研究会開催報告 ■

### 「中国都市化の現状と挑戦」

日時：2016年1月18日（月）15:00～17:00  
場所：JST 東京本部別館 1F ホール



### 【講演概要】

世界の都市人口は2007年に初めて農村人口を超え過半数となった。国連の予測では2050年に世界人口は90億人に、なかでも都市人口は60億人に達する。地球はまさに正真正銘の「都市惑星」になろうとしている。

中国の都市化はその規模やスケールの大きさにおいて、21世紀世界の都市化の牽引役となる。億単位の人口が農村から都市に押し寄せ、既存都市の拡張とニューシティ建設の動きが全国規模で進んでいる。しかしこれまでの中国の都市化は農民工を始めとする人口移動問題、急速なモータリゼーションによる交通問題、環境問題、エネルギー問題、土地の囲い込み問題、住宅バブルなど数多くの課題をもたらした。

本講演では「中国都市総合発展指標（CHINA INTEGRATED CITY INDEX）」を用いて、中国の都市化の現状と課題を可視化した立体的な視角で解析する。

### 【講師紹介】



周 牧之（しゅう ぼくし）氏：東京経済大学 教授

#### 【略歴】

1963年中国湖南省長沙市生まれ。1985年中国湖南大学卒業、工学学士(オートメーション専攻)。1995年東京経済大学大学院経済学研究科博士課程修了、経済学博士号取得。中国機械工業部(省)、(財)日本開発構想研究所研究員、(財)国際開発センター主任研究員、東京経済大学助教授を経て、2007年より現職。財務省財務総合政策研究所客員研究員、ハーバード大学客員研究員、マサチューセッツ工科大学(MIT)客員教授、中国科学院特任教授を歴任。(中国)対外経済貿易大学客員教授、一般財団法人日本環境衛生センター客員研究員を兼任。

#### 【主な著書】

『步入雲時代（Entering The Cloud Computing Era）』（人民出版社、2010年）、『中国経済論—崛起的の机制と課題（The Chinese Economy: Mechanism of its rapid growth）』（人民出版社、2008年）、『中国経済論—高度成長のメカニズムと課題』（日本経済評論社、2007年）、『メカトロニクス革命と新国際分業—現代世界経済におけるアジア工業化』（ミネルヴァ書房、1997年、第13回日本テレコム社会科学賞奨励賞を受賞）、『鼎—托起中国の大城市群（Megalopolis in China）』（世界知識出版社2004年）

主編『第三個三十年—再度大転型的中国（The Third Thirty Years: A New Direction for China）』（人民出版社、2010年）、『大転折—解説城市化与中国経済発展模式（The Transformation of Economic Development Model in China）』（世界知識出版社、2005年）、『城市化：中国現代化的主旋律（Urbanization: Theme of China's Modernization）』（湖南人民出版社、2001年）

1. 講演録	.....	2
2. 講演資料	.....	7

## 1. 講演録

## 【開会】

(JST 倉澤上席フェロー)

これより第91回中国総合研究交流センター月例研究会を開始する。本日、雪の中お越しいただいた皆様は、来た甲斐のあるお話を得ることができると思う。

今日のテーマは「中国都市化の現状と挑戦」、東京経済大学教授の周牧之先生にお話をいただく。中国の都市化という、経済成長が目立ったファクターとして挙げられるが、中国の都市は今、どうなっているのか、例えば一番観光客の多い都市はどこか、一番エコな都市はどこなのかといったことを、ビジュアル化された様々なデータで紹介いただく。

それでは、周先生、宜しくお願いいたします。

## 【講演】

皆さん、こんにちは。今日は「中国都市化の現状と挑戦」について3つのパートー中国都市化の背景と、データに基づいた実態分析、そしてある都市の計画からみた都市化の課題に分けてお話しします。

IMFが発表した“世界のGDP成長率に対する各国・地域の寄与度”において、中国は2009年以降、存在感を強めている。私が米国マサチューセッツ工科大学(MIT)に客員教授として滞在していた2007年～2009年、米国の中国に対する関心や期待を強く感じていた。当時、金融危機が起り、中国が高い経済成長率を維持したことが世界経済に大きな影響を及ぼしていたからだ。



米国滞在時は中国の成長が世界政治や世界経済にどのような影響を与えるか、また、中国と米国、日本との関係はどのようになるのかといったことをよく議論していた。私は、中国の成長は都市化に支えられた成長であり、さらにしばらく

続くであろうと考えている。このグラフから見られるように、2007年頃から世界の都市人口と農村人口が逆転し、中国でもこの頃から都市化の勢いが強くなっている。オリンピックや上海万博に象徴されるような2000年以降の高度成長、大発展期だ。不動産ブームが起り、自動車社会へ突入し、膨大な人口が都市部に流れている。しかし都市化は単なる人口の都市部への流入ではない。インフラや関連ファシリティの整備が多く行われるということでもあり、多くの関連産業、例えば粗鋼生産量はとんでもない勢いで1億、2億、3億、そして8億トンにまで膨張した。

余談だが、中国では宝山製鉄所が一番レベルの高い製鉄所だ。30年前、同製鉄所を造ったときに私は中国政府の担当者の一員として関わった。当時はたかだか300万トンの生産設備をして建国以来の最大プロジェクトであった。今や中国では1000万トンの鉄鋼工場を竣工しても、新聞

記事になりこそすれ、あまり人目には留まらないだろう。

1980年代末の中国には大変能力のある副総理、谷牧(こくぼく)さんという人がいたが、氏は中国には“五カ年計画”はあるものの“空間計画(=国土計画)”が無いことが問題であるとし、当時の日本政府に、日本の国土計画のようなものを中国でも作りたいから技術支援をしてくれないかと要請した。当時、JICAに“地域総合開発調査”というスキームがあり、これを中国に適用する形で、中国で“総合開発調査”が展開され始めた。1980年代後半のことだ。最初のプロジェクトは海南島総合開発調査。結果、海南島は省へと昇格した。

そして次に、建国以来、初めての本格的な都市計画をやるということになり、江西省九江市の開発要請が出された。私がこの協カスキームに携わり始めたのはこの時からだ。中国では空間計画を進めるにあたり、日本の国土庁と同じ名前である国土局を作り、最初は建設委員会の中にこれを置いた。その後、中国の経済における総合的司令塔である国家計画委員会(当時)に国土局を移し、現在は地域経済司となっている。九江の次は吉林省総合開発調査、その後は全国的な都市化のガイドラインを作ろうという展開となり、2000年までプロジェクトを重ねてきた。それらは中国の国土計画においてノウハウ、職員の訓練といったところに相当貢献したはずだ。

『城市化：中国現代化的主旋律 (Urbanization: Theme of China's Modernization)』(2001年)は中国における都市化政策ガイドライン作りをまとめた報告書だ。中でも最も中国に貢献したのはこのメガロポリスイメージ図だろう。中国の都市化は長江デルタ、珠江デルタ、そして北京・天津地域の3つのメガロポリスに人口、経済が集中する形で進められて行くことを描いた。この予測は15年後の今日検証すると、見事に当たっている。

当時、中国ではアンチ都市化政策が取られており、計画経済で人口移動が制限され、都市間における移動は勿論、農村から都市への転入は難しい状況だった。五カ年計画には都市化を抑制するとも明記されていた。元々、中国の憲法には人口移動は許されると書かれていたが、その文言が1970年代に削除され、移動が禁止された。我々は1990年代半ばから、人口移動をベースとした都市化政策が必要だと唱えたが、それも猛烈な反発を受けた。

同協カスキームは多くの日本の専門家に支えられてきた。2000年に開かれた調査報告のための「中国都市化フォーラム」にご参加いただいた専門家の顔ぶれからも分かるように、錚々たる方々に中国の都市化政策作りに多大な貢献をいただいた。北京から上海、広州にいたる大規模なフォーラムで手ごたえを感じることができた。都市化に関する議論は一夜にしてニュースのトップ記事になった。中でも一番響いたのはメガロポリスの話だった。

この直後、中国は第11次五カ年計画の作成時期に入りますが、ここから大きな変化が起こった。それまでのアンチ都市化政策に対して、第11次五カ年計画はメガロポリス戦略を打ち出した。そこで、中国国家発展改革委員会から私のところに、是非、応援してくれないかと要請が入った。

JICAの予算は要請から執行まで数年を要し、なかなか即効性を求める協力には向かなかつたが、日本の財務省の理解と協力を得ることができ、優秀な専門家を集め、北京や東京で計画協力を行うことができた。この貢献の御礼として、中国政府は第11次五カ年計画発表直後に政府高官を東京に派遣し、香港、マカオに先立ち海外最初の説明会を行った。

さて、中国の都市化は今、どういう状況にあるだろうか。湖南省出身の歴史家で、米国で有名になった黄仁宇先生は、財政的観点から明朝の歴史を説いたことで歴史研究のアプローチを大きく変えた。黄仁宇先生によると、中国歴史上の統治能力の最大の欠陥は、数値による管理の欠如だ。その意味では都市化に関する現状を数値から読み取るようにすることが大事だ。そこで「中国都市総合発展指標」を作った。ここで同指標を使い中国都市化の現状と課題を見て行く。

これは中国の人口移動を表すグラフだ。赤い部分は常住人口が戸籍人口を上回った都市、青い部分は人口が流出し常住人口が戸籍人口に満たない都市だ。戸籍人口以上に人を大量に受け入れている都市はやはり、3つのメガロポリス地域—珠江デルタ、長江デルタと北京・天津地域に集中している。つまり、15年前の仮説は間違っていない。

指標は、環境、社会、経済の3分野を大項目とし、それぞれに中項目を3つずつ設け、例えば環境の場合は自然生態、環境品質、空間構造とし、さらに中項目の下に小項目を3つずつ設け、例えば空間構造ではコンパクトシティ、交通ネットワーク、都市インフラとしている。それら小項目を支える数多くのデータがある。

このコンセプトを作り上げ、膨大なデータを集め、我々は3年を要してやっと形にすることができた。中国には地区級都市及びそれ以上の都市が295都市あり、指標は295都市全てをカバーしている。

2015年の総合ランキングでは1位が北京、2位が上海、3位が深センだ。深センの発展は中国の改革開放の象徴的成果だと言っていい。

一方、森記念財団の「世界の都市総合ランキング」が世界40のグローバルシティをピックアップして評価指標を作っている。中国では北京、上海、香港の3都市を対象としている。森記念財団の指標では北京は40都市中14位。聞こえは悪くないが、具体的な成績表はあまり芳しくない。特に自然環境、生活の便利さ、交通インフラや研究・文化の発信力などがマイナス評価だ。私が言いたいのは、中国

国内では北京がナンバー1だとしても、世界から見るとまだこの程度、つまり中国の都市化はこれからで、課題は山積しているということだ。

中国都市総合発展指標は広域分析に長けている。PPTの画像で見られるように、気候の快適度や降雨量、そして土地利用の状況が全国レベルで可視化できる。

さらに、国際コンテナ港のハブ力や空港のハブ力もきちんと可視化評価している。これによって三大メガロポリスにおける圧倒的な国際コンテナ港と国際空港のハブ力が確認できる。

1990年代、日本の怒濤の輸出に押された米国の製造業がその打開策として、グローバルサプライチェーンを進めた。つまり、世界を視野にサプライチェーンを通じた分業体制を再構築することだった。この動きと中国の改革開放政策が見事にマッチした。中国の沿海部においてサプライチェーン型の製造業が瞬く間に膨らんだ。グローバルサプライチェーンの展開を支えるのはまさしくコンテナ港と空港のハブ力だ。

しかし、その後中国全土に広がった工業化は、必ずしもすべてがうまく進んでいるとは限らない。現在中国の輸出額の8割弱がトップ30都市によって実現されている。これらの都市のほとんどが沿海部、とくに三大メガロポリスに属している。言い換えれば、その他の265都市は、全国の輸出の2割しか担っておらず、これは質の悪い工業化としか言えない。要するに、国際コンテナ港と国際空港のハブ力の恩恵に預かれない場所で無理矢理進められた工業化の効率は悪く、環境投資や労働力のコストをないがしろにしなければ競争に勝てないため、深刻な環境問題、格差問題を引き起こしている。

無茶な工業化の結果の一つがPM2.5の大発生だ。2015年のPM2.5のビッグデータを図示化したものでは北京の周辺の状況の深刻さを表している。これは北京の周辺において質の悪い工業化を進めた結果である。

中国の都市は工業以外の産業を模索していかないといけない。

これは日本の観光庁が発表した訪日外国人旅行者数と旅行者一人当たりの消費額だ。特に中国からの旅行者の消費額は大きい。これほど中国から日本に観光に来るということは、大変大きなニーズがあるということだ。観光、買い物、さらにはメディカルツアーなど、来日目的は多様化している。つまりは中国の消費そのものが輸出されているということだ。

何故か。中国では一般的製造業のキャパが過剰になっている。鉄鋼や自動車が生産過剰となり在庫が余っているものの、生活水準が向上し、消費の多角化と高度化を求める



消費者のニーズに必ずしもマッチしていない。中国人観光客が大量に日本で買い物するのは、高度な消費が中国国内では供給されていないからだ。彼らは満足を得るために日本にやってくる。

世界観光協会（旅行ツーリズム協議会）が出した世界GDPに占める産業別割合では、観光業は8~9%程度を占めている。中国でも観光業はそれなりの割合を占めているが、工業と比べて重視されていない。

国連の世界観光機構によるアジア太平洋地域の国際観光客到着数の推移予測では2010年の1.8億人から2020年は3.2億弱、2030年には4.8億という数字が出ており、国際観光客数は今後さらに伸びることが予測されている。そうした予測を念頭に入れ、中国の都市は少しずつ頭を切り替えていけばいい。無理して製造業を続けていけば環境が悪化し悲惨なことになりかねない。観光だけではなく、他にも色々取り組みはできる。

このグラフは中国の国内外観光客のボリュームを落としたものだが、面白いことに中国人観光客は歴史遺産の多い地域に集中していることがよく分かる。一方、海外からの観光客は圧倒的に広東省を始めとする南に来ている。これはあくまでも私の推測だが、中国国内の観光は泰山に登る、或は万里の長城を見に行くといった目的が単一的である一方、海外の観光客は美味しいものを食べ、都市もエンジョイし、文化にも触れるといった多目的ツーリズムを求めるからではないだろうか。その結果、多彩な目的を達成できる場所に外国人観光客が集まっている。

我々が都市を評価するもう一つの尺度として医療、金融、高等教育など都市の高度機能の「輻射力」を開発した。「輻射力」は他都市の人間にも提供できる都市機能の度合いだ。都市の評価はGDPだけでなく、高度なサービスを提供できることが大事な要素になる。結果は、北京、上海、広州といった都市に医療の輻射力の強さがはっきりと見られる。

高等教育の輻射力をみると、北京が圧倒的で珠江デルタ地域はまだまだだ。深センや広州は北京などで高等教育を受けた人達を大量に受け入れている結果だろう。科学技術についても同様で、圧倒的に北京の輻射力が強い。文化や体育、エンターテインメントにおいても圧倒的に北京が高い。金融ではやはり北京、上海、深センの三都市は輻射力が俄然強い。

ここで、中国でのある都市計画の取り組みを事例に、都市化に関する課題と挑戦について紹介する。

中国の都市化が直面している課題を私なりに4つにまとめた。一つは人口移動だ。戸籍制度はまだ完全に緩和されておらず、多くの農民工は都市部において自分の権利を享受できていない。これはある意味、制度的悲劇ともいえる。二つ目は、この十数年における自動車社会の勢いがありにも早く、まづい方向に都市を変えてきたということ。三番目は水資源とのミスマッチだ。都市は水資源に準じて

発展していくものだが、水資源に乏しいところに大規模な人口と工場を集約させたため、生態系の破壊など様々な問題を引き起こしている。四つ目が非常に深刻な大気汚染、土壌汚染、水汚染など汚染問題の発生だ。

こうした問題を都市計画により解消する取り組みとして、江蘇省鎮江市において100万人規模のニューシティ計画を作り上げた。

上海、蘇州、無錫、常州と南京の間、長江南側に位置する鎮江旧市街地のとなりに220平方kmエリアで100万人規模の都市をつくる計画だ。私はプロデューサーとして総括を行い大勢の有識者の協力が得られた。



中国の都市は、この15年間の都市化によって連続性が絶たれてしまっている。都市が1000年、2000年続く理由に地場産業の存在があるが、

それが無視され、旧市街地が壊され、車社会がさらに町の形を壊している。都市は連続性が重要だ。まず原点に戻り、都市の連続性を問わなくてはならない。そのために新しい計画と開発のアプローチを開発した。これが“モジュールシティ”である。徒歩圏を重視し、徒歩圏の一つ一つを都市モジュールとし、都市機能のフルセットを一つのモジュールに集めていく。都市機能の濃淡によって各々のモジュールの個性を作り出す。また、モジュールのエネルギーを地産地消とし、廃棄物もモジュール内で循環処理する。さらに、モジュール内に開発を集約させ、ストロー化を防ぐ。そうすることで生態との共生が可能となり、最終的にモジュール間のネットワークによって都市を形成する。これがモジュールシティの基本的発想だ。この発想の下、低炭素シティやエコシティ、スマートシティが実現できるのではないかと考えている。

20世紀の都市の形は同心円が主流であり、都市の発展では同心円的な拡張がイメージされがちだ。それに対してモジュールシティの考えでは、いくつかあるコアを確立し、それらコアを上手に連携、連動させる。これが21世紀型の都市づくりだと考えている。

中国ではたくさんの計画が法律に基づいて作られている。産業計画、都市計画、発展計画、インフラ計画等、法律の下に多くの計画が様々な部署で作られている。しかしそれらの計画は相互連携がうまくなされていないことが多い。これを解消するために鎮江ニューシティの計画は、総合的なアプローチをとるマスタープランとして仕上げた。これは同プランの二番目の大きな特徴だ。

これは、1999年4月1日に日本経済新聞の経済教室欄に載った私の論文だ。かつて中国がまだ石油を日本に輸出

していた時期から、私は中国がエネルギー、食料をたくさん輸入する時代が来ると予測していた。カスピ海の石油や天然ガスの開発が話題になっていた90年代末に、私はカスピ海から天然ガスをパイプラインで上海まで運ぶシルクロード現代版構想を打ち立てた。日本、中国、韓国といった北東アジア諸国が恩恵に預かる提案だった。最初は日中協力プロジェクトとしてうまく事が運んでいたところ、日本側が降りて、中国側が自力で進めることになった。これはいわゆる“西気東輸”、という形のプロジェクトにつながった。つまり新疆や中央アジア諸国からパイプラインで天然ガスを上海に送るプロジェクトだ。

現在、このパイプラインはちょうど鎮江ニューシティの計画地を通っている。我々はこの天然ガスをベースにして地産地消の Co-generation システムを計画した。Co-generation とは天然ガスから直接発電し、かつ発電時に出る熱をモジュール内に直接熱供給するシステムである。さらに Co-generation に合わせ、CEMS や共同溝の3つの軸から斬新なエネルギーシステムを構築する。

220 平方 km のエリアには多彩な自然が存在する。生態共生都市として自然を取り込んでいきたい。計画では開発用地を3割とし、緑地は35%、農地は15%、河川15%、道路5%とする。全てを更地にして開発していた従来の中国型開発と比べると、我々の計画は革命的だ。

モジュールシティは自動車ではなく路面電車で繋がる町にしたいと考えている。計画では路面電車をベースに、公共交通機関の交通分担率を5割、徒歩・自転車を4割、自動車1割としている。同計画では路面電車の半径500m以内だけを開発許可エリアとする。



#### 【質疑・応答】

(倉澤上席フェロー)

ビジュアルの多いお話をありがとうございました。私も北京に滞在していたことがあるので古い建物をあれだけ破壊してしまったことに違和感を覚えている。旧市街と新しい所がうまく連携していないようで違う街になってしまった印象だ。先生はどう思われたか。

(周)

確かに、北京は違う街になってしまった。この10数年間、中国は人類最大規模の都市破壊をしてきた。私のふる

さと湖南省長沙も記憶にある故郷ではなくなってしまった。

2015年12月14日に新華社主催でイタリアデザイン界の巨匠マリオ・ペリーニ氏と北京大学の周其仁教授と私の三人で都市化関連のセミナーを開いた。セミナーのテーマは2つだ。一つは連続性がいかに大事であるかということ。都市にとっては歴史の積み重ねはとても大切だ。例えばイタリアの街には1000年以上の歴史の積み重ねがあるゆえに味わいがある。中国は古い市街地を壊し過ぎている。貴重なものを壊していることを壊す本人が分かっていない。これを止めないといけない。

もうひとつのテーマは密度。都市の密度に関する中国の人々の意識は間違っている。例えば現在、北京から都市機能と人間をどんどん外に出そうとしている。しかし、北京の密度は決して高くなくむしろ低い。中国の都市問題の多くは密度が高いことに由来するのではなく、都市のオーガナイズが良くないことからきている。今後中国の都市でサービス産業などの都市経済を育てるには、密度をあげておく必要がある。

(倉澤上席フェロー)

ありがとうございました。それでは、会場から質問を受けたい。挙手の上、端的にお話いただければ。

(フロア)

先ほど北京の話があったが、沿海部と内陸との中国全体の空間配置について少しスケールを変えて伺いたい。中国にも南北問題があるとすると、それは沿岸部の発展と内陸部の遅れによる大きな経済格差ではないだろうか。ご指摘の通り、加工貿易で生き延びようとする内陸まで材料を運んだり製品を持っていったり、途中の交通網を考えると相応の石油が必要だ。私個人の見解だが、今、中国が帝国主義的に頑張っているのは、石油が無ければ内陸と沿海の物流が維持できないからではないだろうか。しかし、マーケットメカニズムに任せると、労働力賃金も東南アジアの方が安い。中国の起業家は内陸部を見捨てて東南アジアで稼ごうとし、結果として産業の空洞化が中国国内で起きてしまうのではないか。そうなれば経済格差や社会問題は一層、激しくなり、内陸部の発展をどう確保するというストーリーを描くのが難しくなる。内陸の安定した成長といっても、沿海地域と一緒にどう発展していくのかという地政学の問題があるように思う。そのあたり、先生はどういった解決の展望があると思われるか。

(周)

国際コンテナ港のハブ力を見ると分かる通り、大きなコンテナ港はやはり沿海部の三つのエリアに集中している。長江沿いの町は多少、水運で上海まで運べるが、内陸部は基本的に車—高速道路という手段になるので猛烈なコストになる。内陸部が企業誘致するには運送コストをどうカバーするかが肝心で、土地を安く与えろとか環境規制を緩めるとか労働力を安く提供するといったことになる。結果として、内陸部には必要以上の土地を持つ企業があったり、環境規制が厳しくないところで環境汚染を起こしたりというケースが出てくる。しかし企業というものは合理性を求めるものだ。やがては輸送コストの安いところへ集中集

約していく。これは全ての国で起きている現象だ。例えば米国でITがブームになった時、たくさん都市でIT企業が興ったが、現在は西海岸に集中集約している。今は中国で製造業が全国的に展開しているが、これから10年くらいかけて集中集約していくだろう。

内陸部の発展をどうするかについては、私は製造業以外にも内陸部を活性化させる道はあると考える。先ほどのツーリズムはまさしくその一例で、内陸部の地方特有の価値を見出し、それを最大限に生かしていくことが必要だ。勿論、内陸部の人口を沿海部へ移動させることも大事だ。

(フロア)

モジュール都市とネットワークのお話で気になったところがある。都市を循環的に発展させていくには、経済と環境と人と文化とが一緒に根差していくべきだと信じているが、モジュールの連続性のところで、都市の付加価値—文化の辺りが希薄に思えた。都市の人の構成や経済の活かし方についてどのような視点をお持ちだろうか。また、中国の大都市では高齢化がかなり進んでいるというが、生活機能としての公共交通をいかに担保できるのだろうか。公共交通にも財政負担がかかる。経済とのマッチングについて伺いたい。

(周)

文化はある意味、都市の連続性の中で一番基本となると、都市の形や食事など、文化の表現も多岐にわたる。中国でも高齢者の割合が非常に高い。これまであまり政策対象にされておらず、深刻な問題だ。鎮江ニューシティ計画では高齢者問題を非常に意識した。路面電車がステップが低い乗降りしやすく、高齢者には使いやすい交通機関だ。高齢者が町に活動的に出られ、かつ無理なく行動できる範囲の500m圏を街づくりの基本とした。

(フロア)

北京の密度はむしろ低いと仰っていたが、そこをもっと説明してほしい。もう一点、合理化と効率化を目指すのであれば産業構造は沿岸地域に集中した方がいいのだろうが、その結果は地方の荒廃や都市への一極集中に結びつく。先生のコンセプトでいくと、さらに進んでいくのだろうが、そこに少し違和感を覚えた。

(周)

私のコンセプトではなく、現実がそうなっている。政策と計画を語る時にも現実と理想との違いを意識しなければならない。まず現実をきちんと見つめることが大事だ。産業も経済も動くメカニズムがある。それに逆らうことはできない。

(フロア)

都市化と所得格差について伺いたい。自分は今、所得格差問題について調べているが、都市化が格差縮小に繋がるという研究結果があれば、反対に拡大するという研究結果もある。いずれにせよ、都市化が何かしらの影響を与えているのは事実だと思う。そこで所得格差における都市化が与える影響について先生の意見を伺いたい。省レベルと全国レベルでは違うのか、また地域間格差がどうなるかについて教えてほしい。

(周)

都市化と格差の問題には基本的に2つの話がある。一つは生産性の問題だ。人が農村から都市へ移動すると生産性が上がり効率が良くなる。だから私は人が都市にどんどん集まればいいと思う。2番目は分配の問題で、富をきちんと分配できているか、地域間、階層間の別なく分配できているかということだ。格差の問題は本質的に分配の問題だ。都市化が進むと富の作り方は効率が上がり良くなっていくが、それをいかに分配するかはもう一つ大切な 이슈だ。

(フロア)

最近、中国の観光客が日本に大勢来て、爆買いというほどたくさん買って行く。有難い話ではあるが、彼らは中国に欲しい物が無くて日本に来るのか、もしくはやはり日本製が良くて買いに来るのか。例えば電気釜などたくさん売れているようだが、何故なのか。

(周)

中国人観光客を乗せたバスが銀座に1時間止まっている間、彼らはよく3つの店舗に行くらしい。ファンケル、LAOX、ユニクロだ。いずれも中国に店舗があるにもかかわらず、何故わざわざ銀座までやってきて買うのか。ファンケルの場合は値段が中国より安い。中国では税関やら手続きやらが入り日本の値段の1.5倍前後になる。また、中国は直営店ではないので品揃えと鮮度が違う。ファンケルは添加物の入っていない消費期限がある化粧品だ。東京で買えば安い上に鮮度が良い。このように、様々な理由がある。中国の人々もそれなりに豊かになり嗜好が多様化し、ニーズというより好き嫌いで選ぶようになっている。

(フロア)

中国政府として格差をなくすということで、7,000万人の農民工をどうするかということもあるようだが、貧困層対策をどのようにしていくのだろうということが一つ。もう一つは鎮江ニューシティのくだりで、住民の意見がどう汲み取られていくのかが気になった。東日本大震災で被災した町が再生するときに、行政が一方的に都市計画を作るより、住民の話し合いの中に専門家がに入って進めることでうまくいくというケースがあった。住民の声はどのように汲み上げて計画を立てるのか。

(周)

最近、政府は5,500万人の農村貧困人口をなくすとしていて、今の中国の国力をもってすれば、きちんとした富の分配を行うことで貧民対策はできると思う。

住民意見の吸い上げは都市計画家や政策家にとって非常に大事なアプローチだが、中国の都市計画にはこのスキームがない。我々は市民にヒアリング調査を行い、不十分ながらも市民の意見を吸い上げる努力をした。

【閉会】

(JST 倉澤上席フェロー)

時間のため、閉会する。ありがとうございました。

(了)



2. 講演資料



