

## アジアの十字路—バンコック

林 清 隆

### 1 序説

タイの首都バンコックは、世界でもまれに見る活力の溢れた都市である。それはロンドンやパリのような歴史と文化の集積によって醸し出される活力でなく、また、ニューヨークや東京などのように世界経済の中核としての活力によって生み出されるものとは様相を異にしている。シンガポール、クアラルンプール、上海などのように国策として都市成長が期待される状況とは違う背景がある。バンコックも勿論、その立地当時から一国の首都としてまちづくりが行われていることは事実であるが、最近のまちづくりはかなり自然体で民間の活力に大きく依存しているように思われる。世界に冠たる快樂の町、ブランド品や音楽、パソコンソフトなどのコピー商品が溢れる町、儲かることなら何でもやってしまうなど色々な活力が入り混じっている世界的な大都市でもある。

バンコック首都圏の人口は、1,200 万人といわれている。東京圏人口 3,000 万人に比較すればかなり少ないのであるが、タイの総人口が日本の半分弱の 6,100 万人であることを考えると、かなりの集積であることが考えられる。バンコックに次ぐ第2の都市は東北部のナコンラチャシマ（旧コラート）であるが、人口は 25 万人ぐらいであり、バンコックとの格差が如何に大きいかが分かる。しかし、この数字は中心都市だけの登録人口であり実際の都市圏人口は北部のチェンマイと並んで約百万人といわれている。人口数については統計上の問題もあり単純には比較できないが、名古屋、大阪など日本でいう政令指定都市クラスの都市が無いというのがタイの都市化の状況といえる。日本と比較すると、国土面積で 1.5 倍、人口は半分、可住地面積の比率は日本の 4 倍で 80% ぐらいはある。単純比較すると一人あたり 12 倍の可住地を持っていることになる。もっと乱暴に試算すれば、稲作は三毛作も可能なため土地の生産力は 36 倍の潜在力を持っているともいえる。輝く太陽、豊かな水それに肥沃な大地に恵まれたタイは自然環境的には世界でも最も恵まれた地域とも言える。

### 2. タイの歴史的背景

バンコックのことを書く前にタイの歴史的な背景を考えることが重要といえる。本題のタイトルとしてアジアの十字路としたが、歴史的な文化の要衝であったシルクロードとはかなり南に位置し、東西交流の歴史面から見れば辺境の地であったのかもしれない。しかしタイほど多くの人種が四方八方から渡来し、タイの国土に順化していく状況は世界的に行っても稀有な状況といえる。宗教対立、言葉の違いから来る葛藤など世界各地で戦争や騒乱を繰り返してきたが、タイにおいてはそれらをすべて飲み込むほど多くの異教徒や異人種を受け入れて今日のタイ社会が構成されている。もちろん、タイの社会が平和であったというのはほんのひと時で、その長い歴史の中では外敵からの侵略に脅かされつ

づけてきたといえる。タイの歴史はほぼ日本と同じ時期の 6 世紀ごろに仏教が伝来する頃であり、1266 年、北部国境に近いチェンライが最初の都といわれている。現在の中国雲南省あたりからたびたび襲来され、一時的には近くに遷都をしながら 1296 年にはチェンマイに都が移された。それ以降、スコタイ、アユタヤ、トンブリ、バンコックへと南下し、外敵から逃げまくったという軌跡を見ることが出来る。北の中国、東のビルマ、西のクメール（カンボディア）というように外敵に囲まれた宿命にあった。タイの戦争の歴史の実績は 3 勝 40 数敗ということが言われている。その中の 1 勝にカウントされているかどうか分からないが、コラート地方の王妃が攻めてきたクメール軍の兵士に酒宴を持ってもてなし泥酔させ、その隙をついで撃退をしたという漫画のような史実が残っている。その王妃の銅像がコラート市の中心地に建っている。

「逃げるが勝ち」という諺があるが、タイの歴史を概観するときにはその思いが実感として湧き上がってくる。ビルマによって無残にも破壊されたスコタイやアユタヤの都は破壊されたことによって現在では貴重な観光資源となり世界から多くの観光客を呼び寄せている。

タイの文化の根源は日本と同じように仏教であり、現在でもそのつながりは日常生活や官民の仕事とも密接な関連をもっている。そうした面からもインドからの宗教的、文化的影響を強く受けている。特に南インドのドラヴィーダ文化の影響が強いとも言われている。タイの言語も見た目にはタミール語のように丸っぽいもので、日本人にとってはまったく往生するものであるが、タイも字は数世紀前にとりなるクメール文字を参考にして生み出されたものといわれている。かな文字のように表音文字で子音 42 文字、母音 33 文字の組み合わせで表記される。その上、中国語（北京語）の声調が 4 つであるが、タイ語は 5 つであり（ちなみに広東語は 7 つ）、母音はたった 5 つの単声調の日本語からは途方も無い世界といえる。しかし発音の難しさを除けば、文章としては単純で理解しやすいとも言われている。多様な語彙や微妙に表現が変化する英語や日本語のような複雑怪奇な言語より、ある程度の壁を越えれば理解しやすい言葉なのかもしれない。

少し脱線したような気もするが、タイは西からはインド、ビルマ、北からは中国の、また東からはクメール、ラオスの影響を受け、12 世紀以降になるとマレー半島を北上してくるイスラム民族の流入があり渾然とした社会が形成されていく。不思議なことは、このように多様な民族や宗教の流入があってもタイの伝統文化の中に集約されていくことである。タイでは中国系といわれる人が人口の 6 分の 1 の 1,000 万人以上いると言われているが、これはかなり少ない数字で、2 世や 3 世を含めたぐらいで、ここ数十年間にタイに移住してきた家族をカウントしているものだけといわれている。一般に中国系といわれる人は数世代前からの移住者や混血者を入れるとタイ人口の 7 割近くになるともいわれている。東南アジアの華僑はほとんどが中国名を残しているが、タイの場合はかつての迫害も多少あって完全にタイ風の名前をもっている。チャイナタウンなどの古い商店の看板はタイ語で大きく書き、漢字は小さく軒下に書かれている場合が多い。しかし今では世代交代もかなり進み、現在の店主はその親の漢字の名前も読めるか読めないか程度の様変わりとなっている。隣国のマレーシアでは多民族国家であり中国人も 3 分の 1 の人口を有しているが、

大多数のマレー人がイスラム教であることを考えると、タイのような民族融合が難しい面がある。そのため、マレーシアでは、数代目の中国系の人々も必死に漢字を習い、中国系の間では広東語をはじめ中国語が日常的に使われている。タイでは人種、言語、宗教までもすべてタイ社会の中に修練されていく融和力があるように思われる。

中国系の 2 世などは会話としてはある程度、出身地の中国語が出来るが、漢字については自分の名前がやっと書けるとするのが普通であり、完全にタイ社会の中に同化してしまっている。他の東南アジアにおける華僑のようにその地域に融合できず、孤立した社会を形成しているのはその様相を異にしている。しかしそうは言っても、純粋なタイ人と中国系とは表面的には穏やかなものであるが、内心は非常に微妙な関係にあり、人間関係に目に見えない溝を感じさせるものがある。タイは「微笑みの国」といわれるが、その裏にはしたたかな処世の術が隠されている面がある。ある面では日本人にも相通じる社会ルールのなかもしれない。

### 3. バンコックの都市交通問題

バンコック市（または都）（Bangkok Metropolitan Administration, 以下 BMA と略す）は統計上の人口は約 600 万人といわれているが、実際の人口は 800 万人を越すとされている。住民登録をしていない出稼ぎ者や学生など多様な人間が BMA に流入し、実人口はなかなか正確にはつかめない。日本でもあるのかもしれないが、選挙の時にはかなりの住民票の移動があり、ダイナミックなバンコックの都市人口を正確に捕捉する事は難しい面がある。東京と同じように実際のバンコック首都圏（BMRRegion）の市街化は、BMA の市域を越えて広がりつつあり、周辺数県の県域を含め実質人口は 1,200-1,300 万人に達するといわれている。鉄道網の貧弱な BMR 地域においては、都市交通手段としてはほとんどが自動車交通に頼らざるをえない状況であり、急速な都市化による市街地の延伸は深刻な道路交通の慢性的な渋滞をもたらしている。バンコックでは、1990 年代半ばのバブル経済の真っ最中には都心部で 1 - 2 時間も身動きも出来ない交通渋滞に日常的に見舞われることとなった。バンコック西部郊外に住む人が市域東部の事務所に車で通勤するには 5 時間もかかるため、職場近くに平日は部屋を借り、週末だけ自宅に帰るといった交通地獄による単身赴任も発生した。また、ビジネスマンは車の中にパソコンや電話を完備して、移動しながら仕事をするという笑えないような現象も発生した。

この交通渋滞は、急速な経済の成長に伴うゆがみともいえるが、バンコックの都市構造の貧弱さと地勢的な宿命によることも大きな原因である。約 200 年前にバンコックがビルマの侵略から防衛するために地続きであったチャオプラヤ川対岸のトンブリから移設されたときは、計画的な市街地が整備され、現在もその威容を誇っている王宮付近の都市インフラは立派なものである。広幅員道路と運河網の整備により、荒涼とした湿地帯を立派な市街地として拡大していった。しかし、バンコックが急速に都市化を加速する 1970 年以降に地方主要地区を結ぶ放射状の幹線道路はある程度整備されたが、一般市街地内の幹線道路はほとんど手付かづのままに急速な市街化が進んだのである。状況とし

ては戦前戦後の東京の市街化に似ているのかもしれないが、東京は世界に冠たる鉄道網の整備によって都市活動が維持されているが、鉄道の無い東京（ストなど）を想像すると、ある程度バンコクの都市交通の実態が感じられることであろう。

しかし、この世界的に悪名高き交通渋滞も最近ではかなり様変わりしてきている。朝夕のラッシュ時間帯、特に雨降りの日など特別な要因を除けば、かつての交通渋滞は昔語りになりつつあるのかも知れない。交通渋滞が解消に向かいつつある要因は色々あるが、その即効的な要因は 1997 年に起きたアジア経済危機といわれている。この経済危機によって急成長を続けてきたタイ経済も外資の引き上げによってたちまち窮地に陥り、今、日本が直面している経済危機以上にタイの経済基盤をひっくり返してしまった。外国からの投機によって支えられてきた脆弱なタイ経済が瀕死の状況に陥ったのである。レイオフ、失業、パーツの下落などにより、バブル時代に月賦で買った自動車の代金返済が厳しくなり、多くの人がやむにやまれず車を手放さざるをえなかったのである。このために車の走行絶対量が減り、皮肉にも交通渋滞の解消に貢献したのである。また、車を持ちつづけた人もパーツ下落となうガソリン価格の上昇のために走行を控え、バスなどへの転換が進んだという。丁度この少し前ぐらいから、バンコクのタクシーもメーター制が定着しだし、タイ人にとっても気軽な都市交通手段となってきたことがマイカーからの執着を多少減少したものと思われる。それ以前のバンコクのタクシーは乗る前に料金を交渉し、駆け引きをするわずらわしさがあつた。長い間タクシーは外国人か裕福なタイ人（自家用車を利用しタクシーはほとんど利用しない？）だけが乗るものと思われてきた。最近では女学生や一般の人でも気軽に利用する市民の足となつてきている。メーター制の導入により料金も昔の半分ぐらいになり、2キロまで約 100 円ほど。特に外国人にとってはパーツの下落もあつて一昔前の 5 分の 1 以下になっている。

その他の要因としては、高速道路がかなり延伸し流れが良くなったこと、さらにはチャオプラヤ川の架橋が進み、都心への流入交通の流れが分散したことである。特に、バンコクの都市高速道路は、片側三車線で郊外部まで伸びバンコクの基幹的な交通動線となっている。都心から北へ 25 キロほどのドンムアン国際空港は、高速道路に乗ってしまえば 15 分ほどの時間距離である。その他、路線バスの充実が確実に自動車交通の減少に寄与していると思われる。市内バスは官民合わせて 9 種類のバスが走り、市内全域をかなりの密度でカバーしている。公営バスは市内均一料金で、僅か 3.5 バーツ（約 10 円）で、冷房は無いが、外国人にとっては均一料金のため行き先を告げなくて良いため気楽に乗り込め、適当なところで降りればよい。他に冷房付きの新車バスが 30 円ぐらい、座席分しか乗せないバスは 70 円ぐらいと、色々な選択枝がある。バスの種類は、大きさや色模様で路線図を見ながらルート番号を確認する。しかし、同じ番号でも料金制度が違ったり、途中で高速道路に乗ってしまうものや、一方通行が多いので行きと帰りではかなり離れたところを走っているものもあり、降りたところで帰りのバスに乗ろうとしてもダメ。バスを乗りこなすにも相当の経験が必要とされる。

2 年前に完成したスカイ・トレインと呼ばれる高架鉄道はバンコクの都市

交通に新しい局面を展開している。2路線合わせて20kmほどのものであり、その路線も都心部に限られている。バンコック全体の都市交通の比重からすればわずかではあるが、今後の延伸計画が実現されるならばバンコックの交通渋滞を緩和する強力な手段となることであろう。

バンコックは地下水位が高いため地下鉄の建設は不可能といわれてきたが、日本の土木建設技術と円借款によって、その日の目を見ようとしている。当初の予定では、すでに走っている頃であるが、都心部を20kmほどコの字形に走るタイ最初の地下鉄は2004年ごろの開通を目指している。すでに日本企業を主体としたJVによるトンネル工事等はほぼ完成しているのであるが、円借款でフランスの車両を買いたいというタイ側との思惑が食い違っているといわれ、電気工事が進まない状況にあるといわれている。地下鉄公社の職員によると巨額の円借款は最初から返す目途が立っていないという。このような円借款は国際協力の一環として政治的な判断でなされる必要性もあることであろうが、タイ・日本両国にとっても将来的には大きな重課となることであろう。

また、ドンムアン空港に代わるバンコック新空港が都心から30kmほど東のバンプリ地区で建設が進められている。洪水調整地域のど真ん中に作られる空港で面積は中部国際空港の約5倍の3,000haである。総事業費は3,000億円ほどでその6割を日本からの円借款でまかなうという。この地域は湿地帯であり、全面的な埋め立てはコスト面からも無理であるため、敷地周辺に高さ3mほどの堤防を築き、敷地内の雨水等はポンプによって強制排水する方式をとっている。いわば輪中方式によって空港を作る手法である。日本国内でも空港づくりは資金面でも大きな苦しみをもっているが、最近出来たクアラルンプールなどアジアの巨大で立派な新空港は日本の資金援助によって建設されたといっている。

#### 4. 都市開発と資金

タイのGDPも一人あたり2,700米ドルレベルに達し、開発レベルとしては中進国レベルにまで達している。隣国のビルマ、ラオス、カンボディアに比べれば10倍近い額になっているが、国内だけの自己資金、殊に公的資金の欠乏は慢性的なものといえる。現在のタイの経済成長は日本をはじめとする外国資本の投資によって支えられて来たといえる。そしてそれを支える社会資本の整備は、ベトナム戦争当時は米軍による後方基地として各地の空港や国道が整備され、その後は世銀やアジア開発銀行、あるいは2国間の国際協力援助によって行われてきたといえる。日本でも昭和40年ごろまでは愛知用水や名神高速道路の建設のように世銀からの借入れ資金で建設したり、神戸市の港湾整備にはマルク債を発行して社会資本を整備してきたのである。日本はまったく様変わりして、今では世界最大の貸す側の経済大国になったが、タイでは日本の昭和30年代のように独自資金の欠乏にあえぎ、外資への依存を高めているのである。

多くの高速道路は外国からの借款という形でタイの主体性で創られている場合もあるが、民間資金（外国をも含む）の活用を図るためにも俗に言うBOT方式が取られている場合が多い。これはBuilding, Operation and Transferringの

頭文字で、タイ政府の認可によって民間外国資本が建設し、その社会資本を有料で運用し、一般的には 30 年ぐらいで原資を償却し、タイ側にその社会資本を移管する方法である。日本では具体的な事例を思いつかないが、かつて名神や東名が道路公団によって建設されたときは、30 年ぐらいで償却し一般国道として無料で開放するという方式と考えればよい。この日本方式は、料金のプール制によって反故となってしまったが、公団を民間会社と切り替えれば分かりやすいと思う。日本の自治体において建設された有料道路が投資額の償還後、一般に開放されている例は各地にある。

前に述べたスカイトレインの建設もこの方式で行われた。残念ながら日本は関与していないが、高架構造を主体とする路盤構造はイタリア系の J V, 車両系統はドイツのジーマズ社がその主体となっている。路盤構造体は、普通の BOT 方式であるが、車両関連と電気系統部分は、そのシステムの流れが少し変わって B T O 方式といわれている。その違いは、車両等にあっては納入時に価格を決めて所有権を移管し、その後、受託管理をしながら投資額を回収する方式となっている。どうしてそうなったかはよく分からないが、ジーマズ社としてはドイツ政府の強力な援助を受けており、投資額を早急に確定する必要があったのかもしれない。

香港の会社が着手した Hope-Well 計画という高速道路や高架下のショッピング街を主体とする壮大な計画は大きな挫折に見舞われている。ドンムアン空港から都心に向かう高速道路沿い、あるいはマッカサン駅近くの鉄道沿いに高架構造物が工事途中で延々と放置されているが、バブルの崩壊とともに無用の残骸として無残な姿をさらしている。

もっと深刻なのは民間のオフイスビルやマンション開発である。1997 年のバブルの崩壊によって瞬時に資金不足に陥り、沢山の高層建築物が工事を中断し、ここにも無残な姿がさらけ出されている。市内だけでも工事が中断し放置されている主要な物件は約 320 棟にのぼり、安全面や治安面でも深刻な問題となりつつある。完成した物件であってもほとんど売れず、ある説ではバンコック市内だけで 30 万戸の新設住宅が空家になっているという。バンコックの住宅事情がそんなに良いのかと言うとそうではなく、価格面でのミスマッチがあるからである。日本の 10 分の 1 程度の所得レベルでは、バブル期の 1,000 万円クラスの住宅は、実質的には日本人にとっての億ションに相当するもので、一般の人々にとっては高嶺の花といえる。タイの自動車は関税等もあって日本の価格の 3-5 割高で、中古車もあまり値が下がらない。一般市民の住宅は、バンコックの郊外に出れば日本円で 200-300 万円を買うことが出来、新車を買うよりも安いのである。

日本のバブルは土地に対して行われたため、風聞だけで当事者以外には目に見えることは少なかったが、タイの場合、土地は有り余るほどあるから、不動産価格の上昇は主に建築物の開発によってのみ達成されるため、ビル・ラッシュとなるのである。ソロス氏の資金引き上げによる金融危機は、水道の給水元栓を閉めたように瞬時にしてタイの不動産市場の資金を枯渇させてしまったのである。そのため市内のあちらこちらに建築途中の残骸が放置される結果となってしまったのである。しかしながら経済危機以来 3 年を経た昨年あたりから暴落した都心部の放置物件を外国資本が物色し始め、徐々にその傷跡を癒し

つつある。しかし、銀行に残された不良債権の額は日本の比でなく、当面は試練が続くと思われる。日本であったなら、30 階ぐらいの高層建築が外観だけでもでき上がれば、何とか最後の資金を集めて内装等を完成し、収益をした方が融資元も合理的と考えるが、タイでは銀行融資が止まった段階で建設業者も即座に手を引いてしまうのである。建設業者も自転車操業のため資金不足に陥って工事を放棄してしまうものである。

## 5. 区画整理導入の試み

タイにおいても区画整理導入の試みは 20 年以上も前から検討されているが、なかなか事業の立ち上げは難しそうである。タイ各地でケーススタディが行われているが、総論的な賛成はあっても個々の具体的事業展開になると法的な整備不足や立ち上がり資金の欠如など区画整理事業を新たに展開する多くの障壁に阻まれている。それに縦割り行政の弊害もあって区画整理のような総合開発調整をすることが苦手な役人が多いのも事実である。

しかしながら、10 年程前に JICA（国際協力事業団）による区画整理適用調査や専門家の派遣により、区画整理の導入努力が地道に続けられている。特に 2 年半ほど前からは JICA による技術協力プロジェクトとして内務省の中に区画整理を中心とする「都市開発研修センター」の設立準備が行われており、将来のまちづくりを担う人材の育成が確実に始まっているのである。タイの区画整理想案は数年前に国会に提案されたが、不安定な政治的要因もあって、法案の中身というよりは、時の与野党間の思惑もあって何年もたな晒しになっている。現在のタクシン政権は政治基盤も安定し、次々と革新的な政策を実行してきているので、近々、区画整理法も制定されるのではないかと期待されている。この法案の中身は、JICA 専門家の応援などもあって、日本の土地区画整理法を要約した形で作られており、日本的な区画整理手法を展開する準備がすすめられている。

もう一つ、タイにおいて区画整理が緊急性を持たないのは 1 筆の大きさが大きいいため単独開発がしやすいこともある。バンコック東北部のラムルッカ地区では 100 年以上前に広大な湿地帯の水路整備が行われ整然とした水田が整備されたように、各地で大規模な耕地整理が実施されたこともある。ラムルッカ地区においては Rama 5 世（チュラロンコン王）（日本の明治時代とほぼ同じ）時代に、運河を整備したものにはその両側 1km の土地を与えるという奨励策がとられたため、オランダの技術を取り入れ 2 km ごとに壮大な運河網が出来上がった。ほとんど利用できなかった湿地帯が運河網の整備により良好な穀倉地帯となり、タイ経済の基盤を確立したのである。そういうこともあって、現在市街化の波に洗われているこれらの地域の土地は間口 100m、奥行き 1,000m で面積 10 ヘクタールの長方形となっている場合が多い。そのため道路を 1 本か 2 本挿し込むだけで住宅開発が出来るため、区画整理のような面倒な手法には我慢が出来ないのであろう。ドンムアン空港に着陸体勢に入ると、窓外に見える広大な農地や断片的に細長く開発された住宅群が目に入ってくるが、それらはこのような背景を元にして造られた開発地である。

また、バンコック都庁においても具体的な区画整理事業を展開すべき努力が

なされている。バンコック東北部のノン・ブア・モン地区については150haほどの地区について事業計画案を作り、地権者との具体的な話し合いが始まっている。その他に数地区において事業の検討がされている。この事業の中心的な役割を果たしているのが愛知県都市整備課から JICA 専門家として派遣されていた前任者の加藤徳也さんと現在、その後任で活躍中の伊藤寿彦さんである。バンコックの区画整理は愛知発の区画整理技術によって芽を吹こうとしているのである。バンコック都庁（BMA）は以前は内務省に所属する行政機関であったが、数年前から知事の公選制により形式的には国の機関からはずれ地方自治体となっている。そういう経緯もあって、BMA は法律などを除く行政事務については今でも内務省他部局の監督を受けない自治体となっている。そういう点では縦割り行政の弊害も少なく、財政的にもある程度、力があるため区画整理事業の実施には障害が少ないようにも思われる。

一方、BMA 以外の都市計画を担当する内務省の都市計画局は文字どおり計画づくりのみのため、事業面での実戦部隊や事業資金を持たない。市町村にあっても都市計画権限が今まではまったく無かったため、計画作成能力や人材が皆無といってよい。地方都市の都市計画は県庁とは別に内務省の出先機関である地方都市計画事務所が担当している。BMA を除く全国74県におかれ、陣容は各事務所10人前後であり、その半数以上が運転手、給仕、事務補助であることを考えると、いかに脆弱な大勢であるかがわかる。地方分権が政策的に決定され、都市計画、都市開発などの業務が新たに弱小自治体に徐々に移管されていくことになっている。JICA の都市開発研修センター設立援助事業もこの地方分権化の流れに沿って地方の職員に対しても区画整理をはじめとする計画づくり、開発手法の研修が行われて行くことになっている。その道のりは険しく、時間のかかることであろう。

## 6. 終わりに

バンコックのことについて歴史的な背景から最近のバブル経済の崩壊にまつわる状況など、混沌としたタイ社会の状況を散発的に述べてきた。しかし、バンコックは今でも世界有数の歓楽に溢れた大都市であり、かつ、東南アジアのビジネス拠点とも言える。多くの観光客を世界中から集めているばかりでなく、国連などをはじめ多くの国際機関や外国資本がやってきている。その中でも日本が大きなウエイトを占め、常駐日本人は3万人とも4万人とも言われている。同じぐらいの旅行者が同時にいるわけである。大雑把な推測では日本人の消費能力は一般タイ人の10倍ぐらいはあるとされており、常駐者だけでもタイ人の30万人分、旅行者はもっと金を使うとして、あわせて60万人分の経済活動を占めているのである。バンコック市内だけでも日本の飲食店が400軒を越えるといわれるが、タニヤ街の日本人専門歓楽街は別にしても世界有数の立地といえる。

日本人が多くすむスクムビット境界では、日本と同じような生活をかなり格安ですごすことができる。ビザなどの定住問題だけクリアできれば、年金生活者にとって楽園ではないだろうか。日本の昔話に「浦島太郎」がある。助けた亀に連れられて竜宮城に行く話だが、竜宮城のイメージはまさにタイの宮殿や



寺院建築の様式にピッタリである。浦島太郎の話の起源は何時か知らないが、戦国時代の山田長政の時代だとすれば、歴史のロマンを感じるものである。アユタヤの城郭外に立地する日本人町もその当時、はるかなる海路を経てやって来た人々によってつくられたものである。6,000人とも8,000人とも言われた日本人が異国との交流を求めてやって来ていた事に感慨を深くする。浦島太郎の昔話は、シャム（タイの旧名）の優雅な生活を味わった人々の逸話として残ったものであろうか。皆さんも是非、現代の竜宮城を訪ねてみてはどうでしょうか。

（株）国際都市政策研究所長