

**国際協調・共生における
都市圏の役割に関する調査報告書**

要約編

1. 序章

1-1 調査の背景

平成17年4月に経済財政諮問会議においてとりまとめられた「日本21世紀ビジョン」においては、2030年の我が国を展望し、中国を始めとする東アジア諸国の経済発展をチャンスとして「列島開放による交流と活力」の創出、「東アジア共同体の形成」が掲げられている。

一方、平成17年7月に改正された国土形成計画法に基づき、国土形成計画の策定が進められており、「日本21世紀ビジョン」で示された将来展望を参考としながら具体的な国土の姿として、その利用、整備及び保全のための施策をとりまとめ、上記の東アジア総体としての発展を視野に入れて国際交通・物流インフラ等の適時適切な整備・配置を図っていく必要がある。

1-2 調査の目的

本調査では、東アジア地域という枠組みを中心とした国際的な協調・共生に向けた空間計画としての国土計画のあり方を展望し、特にその中心的な役割を担う大都市圏の社会資本整備に着目しながら、経済財政運営の観点を踏まえつつ今後の社会資本整備の方向性とその実現に向けた方策について検討することを目的とする。

(注1)本調査では、「東アジア地域」を、ASEAN10ヶ国および日本、韓国、中国(香港、台湾を含む)の「ASEAN+3」として整理する。

(注2)当該要約における資料の出典は本文の該当箇所参照。

2. 東アジア地域の国土計画・開発計画における我が国の国土計画の位置づけの検討

2-1 東アジアの一体性の整理

東アジアにおいては、宗教・思想や言語に特徴的に見られるような多様性を有する。一方、東アジアは地形的には「砂漠」と「山脈」により他の地域と分断され、さらに「海」によって分断されて、日本、中国、東南アジアに区分される(図2-1)。そして、人、物、情報の交流を介する「海」や「河川」を結合要素として一体性を形成している(図2-2)。

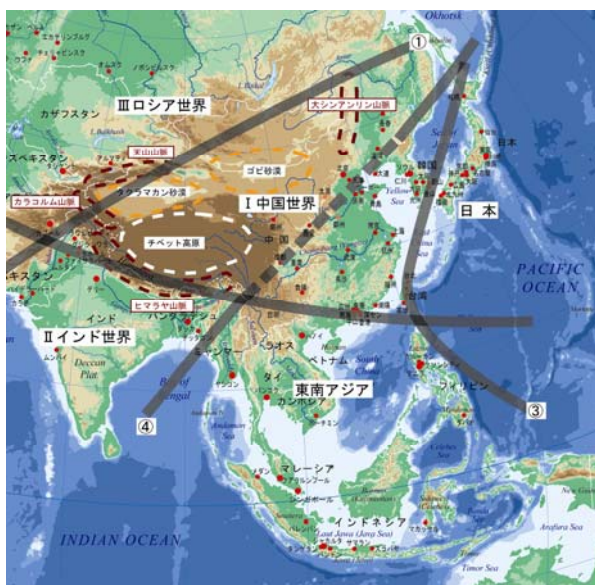


図 2-1 東アジアの地形的分断要素



図 2-2 東アジアにおける結合要素「海」

東アジア地域が本来的に有する地勢的一体性は、東アジアの経済的一体性を形成するポテンシャルとして位置づけられる。東アジア地域においては、この地勢的一体性をベースとして、港湾整備と「海」を介した東アジアの沿岸地域間の交易・交流を通じて歴史的にもその経済的一体性を形成してきた。そして、近年、東アジア各国において大規模な国際空港やコンテナ港といった国際交通・物流インフラが整備されてきており、東アジア地域の経済発展と相まって、その一体性がさらに強化されてきている(図 2-3、図 2-4)。

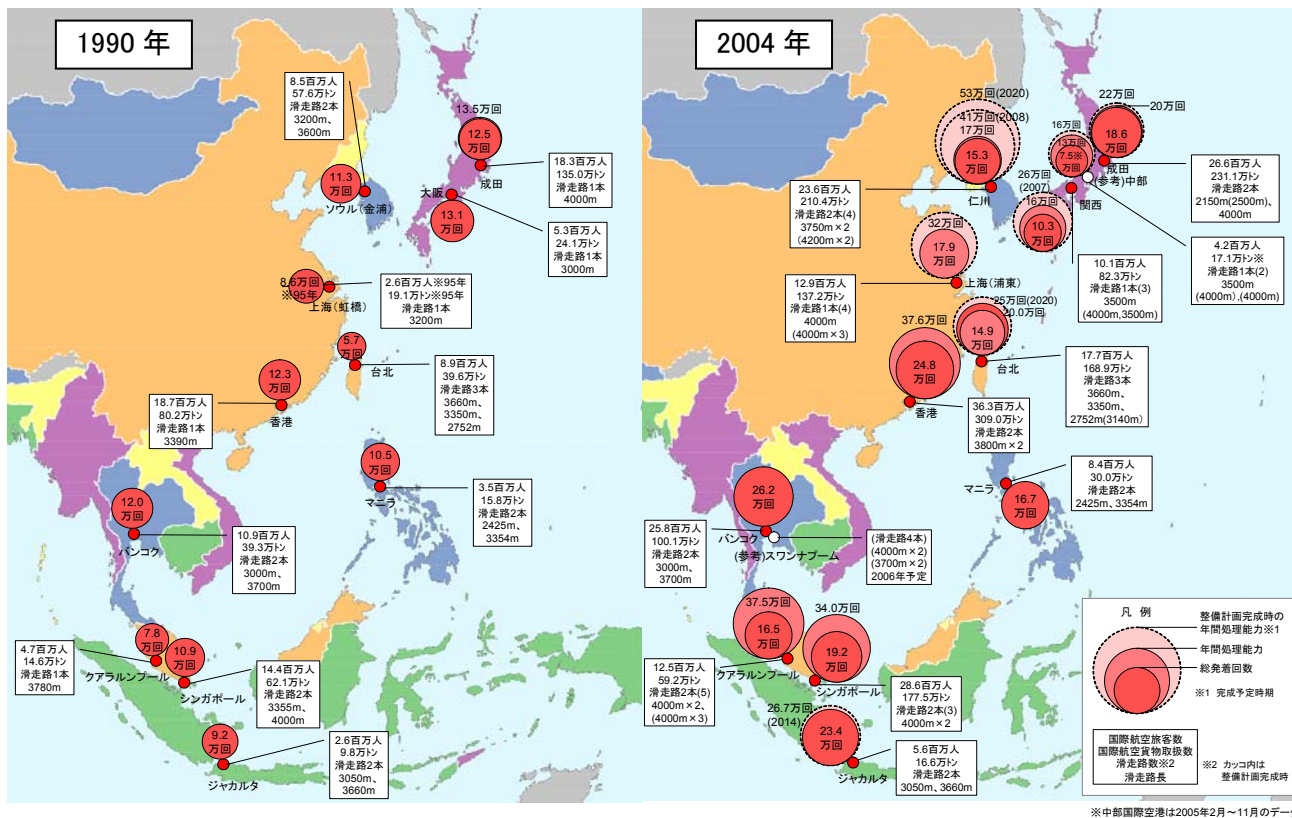


図 2-3 東アジアにおける主要な国際空港の整備状況図 (国際航空旅客数上位10位空港)

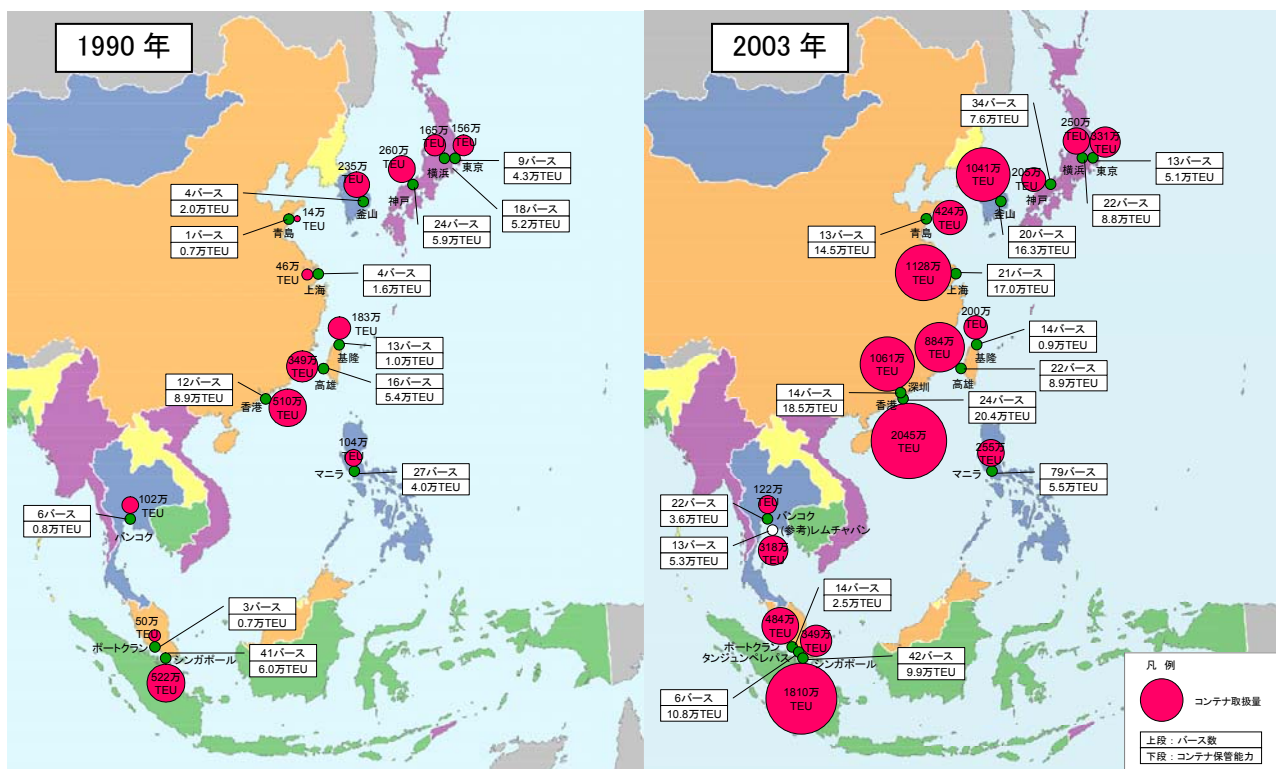


図 2-4 東アジアにおける主要なコンテナ港湾の整備状況図 (コンテナ取扱量上位10位港)

また、近年、中国を中心に東アジア地域の内陸部においても、鉄道や高速道路が整備されてきており、内陸部の地域間交易・交流における地理的、時間的距離の克服によって一体性の強化が図られることが期待される(図2-5、図2-6)。このような国際交通・物流インフラの整備によって東アジアの一体性が強化されてきていることは、東アジア域内貿易額や域内貿易比率、東アジア諸国間の国際旅客数、海上コンテナ輸送量の推移からも窺うことができる(図2-7)。

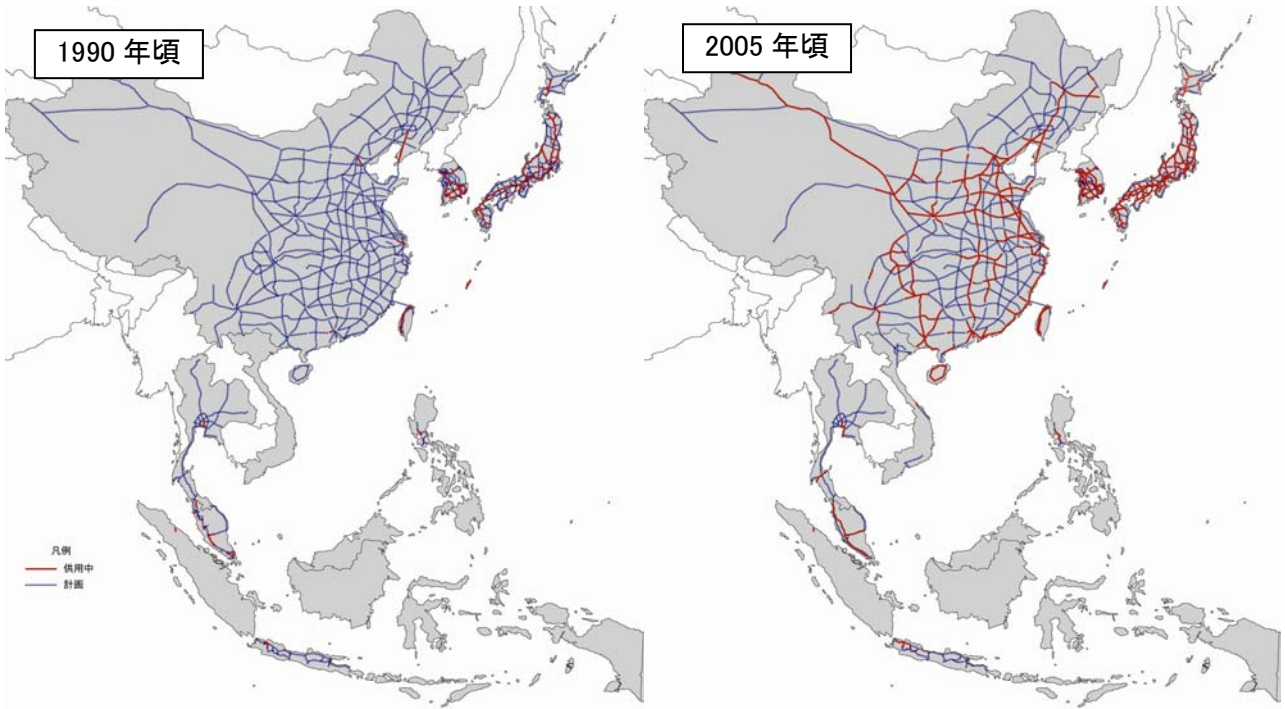


図2-5 東アジアの高速道路整備の変遷

※日本、中国、韓国、台湾、ASEAN10ヶ国を対象として整理(ミャンマー、ラオス、カンボジア、ブルネイは不明)

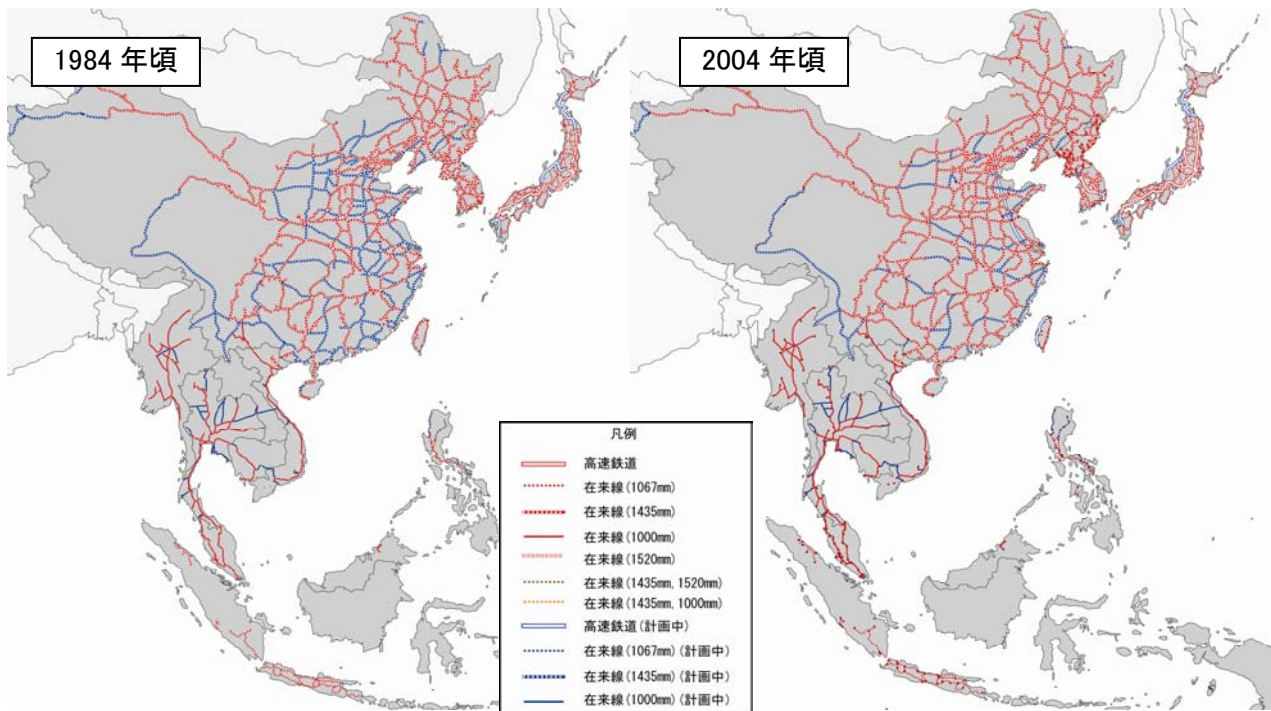


図2-6 東アジアの鉄道整備の変遷

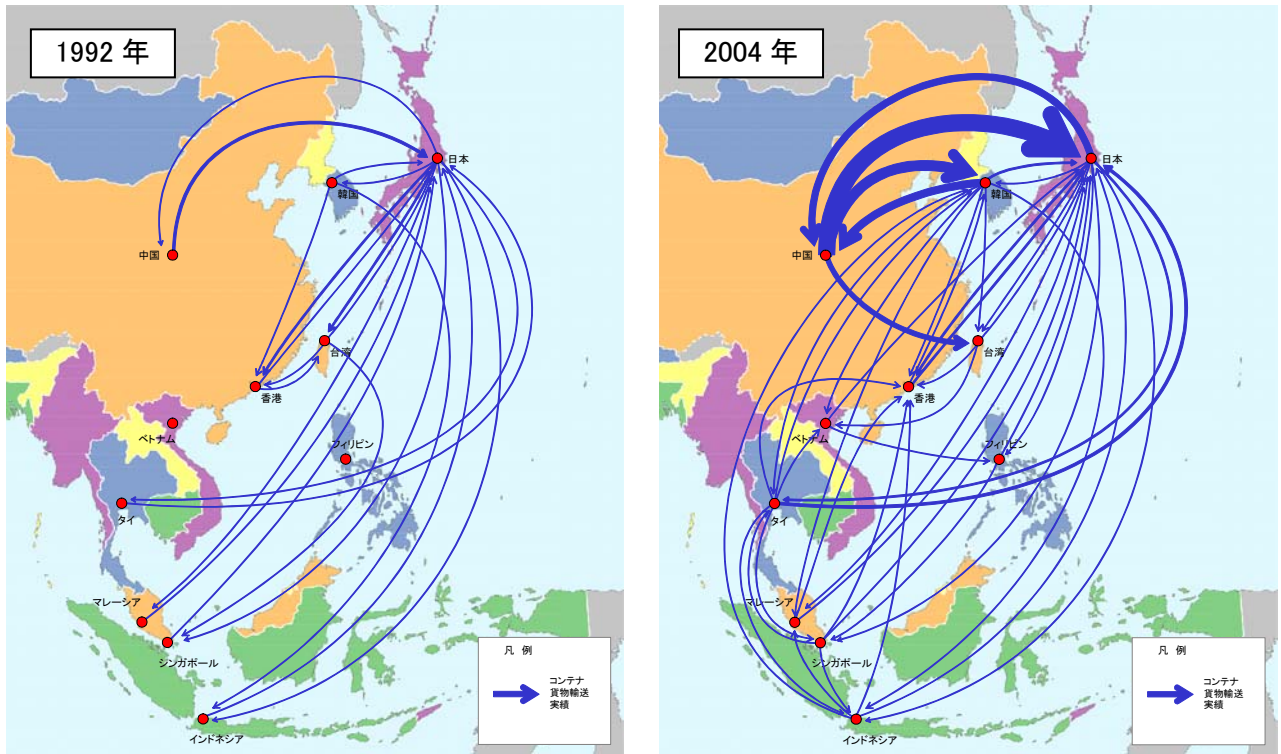


図 2-7 東アジア諸国間の海上コンテナ輸送量

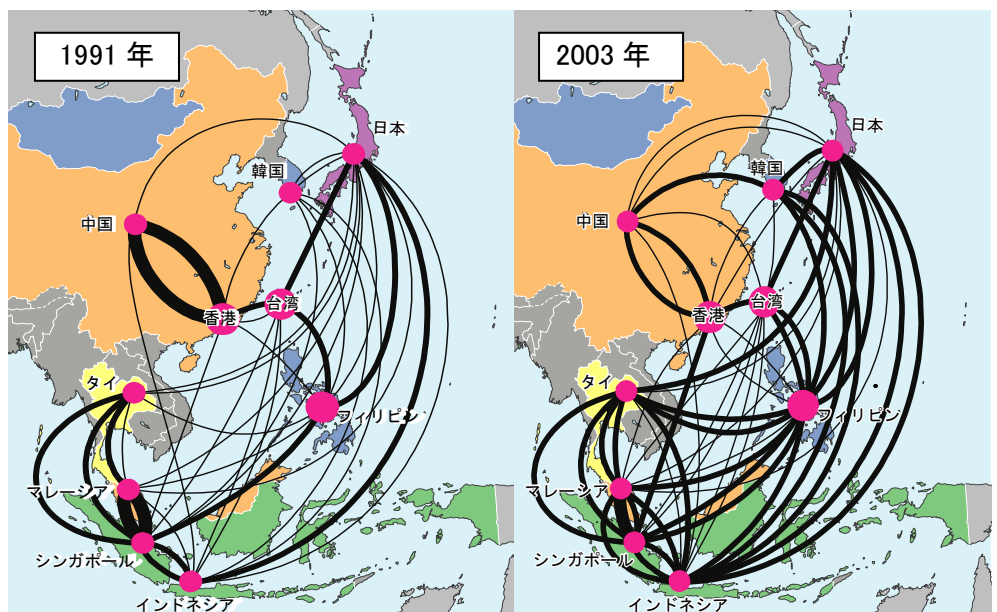
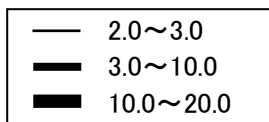
(注1) 50,000TEU 以上のみ (注2) 海上コンテナ輸送量の全数データではない
 (注3) 中国-台湾は両方向合計 (注4) 中国は、日本、韓国、台湾以外との輸送量データは不明

2-2 東アジアにおける我が国の位置づけの明確化

我が国は、戦後、いち早く経済発展を遂げ、貿易面では東アジア地域を中心とした垂直分業体制を構築し、また、ODA を通じた東アジア諸国への資金的あるいは技術的援助を行うことにより、いわゆる『雁行型発展モデル』の中心的存在として東アジア諸国の経済発展を牽引してきた。しかし、我が国がバブル崩壊後、10 年余にわたる経済的停滞を余儀なくされている間に、東アジア諸国は大きく経済発展を遂げ、東アジア諸国の産業構造、国際交通・物流インフラの整備状況は大きく変化している。

東アジア諸国は、かつては日本をはじめとする特定の国との貿易結合度が高かったが、東アジアにおける国際分業の深化により、多様な国との貿易結合度が高まっている(図 2-8)。その背景には、東アジア域内において、日本やNIEs が資本集約型工程を担い、付加価値の高い中間財を生産する一方で、中国やASEAN 諸国が労働力集約型工程を担い、中間財の組み立てにより最終財を生産するといった工程間分業が進展していること、電気機械、一般・精密機械において垂直的産業内貿易が進展していることが挙げられる。

図 2-8 東アジアにおける貿易結合度(輸出面)の変化(貿易結合度2.0 以上のみ)



このような東アジアにおける経済発展や経済的な結びつきの緊密化、分業体制の変化を背景に、東アジア諸国はシンガポールを筆頭に経済統合に向けて自由貿易地域協定(FTA) や経済連携協定(EPA) の取り組みを加速させてきている(

表 2-1)。また、近年では、ASEAN+3 による東アジア自由貿易地域(EAFTA) の形成が提言されている。さらに、二国間の正式な協定による経済連携の枠組みのほか、北東アジアやインドシナ、フィリピン周辺、中国南部で、複数国にわたる地域連携が多数成立している(図 2-9)。

表 2-1 ASEAN+3 間のFTA の動向

	日本	韓国	中国	ASEAN	シンガポール	マレーシア	フィリピン	タイ	インドネシア
日本		2004.2 交渉開始		2005.4 交渉開始	2002.11 発効	2005.12 署名	2004.11 大筋合意	2005.9 大筋合意	2005.7 交渉開始
韓国	2004.2 交渉開始			2005.12 枠組署名	2005.8 署名	2004.8 交開合意			
中国				2002.11 枠組署名	2001.11 交渉開始			2003.10 EH発効	
ASEAN	2005.4 交渉開始	2005.12 枠組署名	2002.11 枠組署名						
シンガポール	2002.11 発効	2005.8 協定署名	2001.11 交渉開始						
マレーシア	2005.12 署名	2004.8 交開合意							
フィリピン	2004.11 大筋合意								
タイ	2005.9 大筋合意		2003.10 EH発効	1992.1 ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) 正式合意					
インドネシア	2005.7 交渉開始								

*EH: アーリーハーベスト協定、交開合意: 交渉開始合意

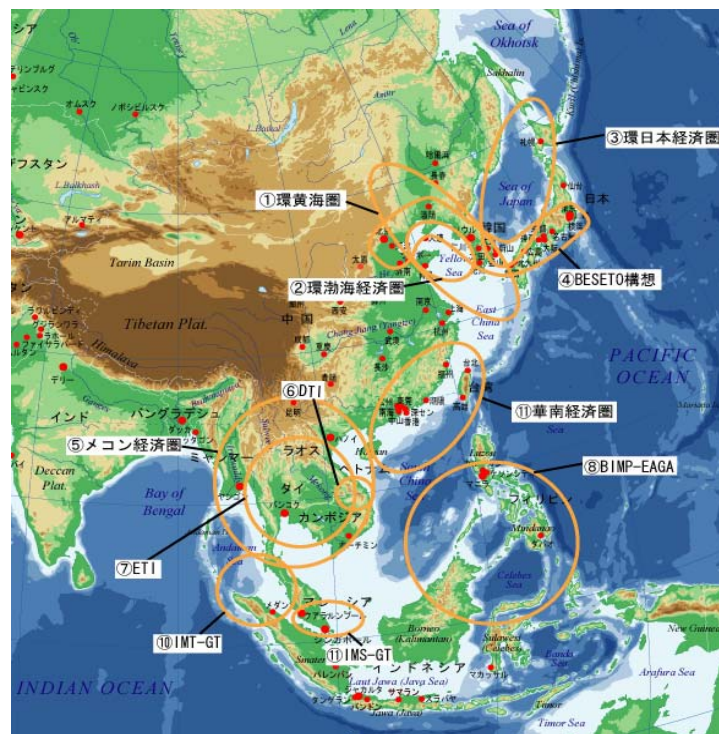


図 2-9 東アジアの地域連携

前述した東アジアにおける産業機能分担の変化の流れから、今後の東アジアにおける産業機能分担を考察すると次の2つの方向性が考えられる。

- ・労働力が安価な国において労働集約型工程を担い、日本やNIEs などが資本集約型工程を担う垂直分業のより一層の深化
- ・経済・産業の発展により労働集約型から資本集約型へ移行した国との水平分業の進展

前者においては、引き続き、「海」を介した中間財や最終財の大量輸送を通じた物資の交易が交流の中心となると考えられる。後者においては、より効率的な水平分業体制を確立するための生産技術や生産プロセス・マネジメント技術、生産の制約条件となる環境技術などに係る技術的指導や技術研修などの人的・情報交流が交流の中心になると考えられる。

東アジアの経済・産業の発展やこれに伴う産業機能分担の分担を背景とする上記のいずれの交流の形態においても、わが国はFTA/EPA や地域連携を通じて東アジア諸国との緊密かつ安定的なパートナーシップの下で共存共栄を目指す東アジア共同体の一員として位置づけられると考えられる。

ただし、わが国の位置づけは単に他の東アジア諸国と同等に位置づけとして相対化されるのではなく、当面は東アジアのトップレベルの経済大国であり続け、その地位を築き上げ維持してきた製造業における生産技術や生産プロセス・マネジメント技術、環境技術などの技術的能力は依然として高水準を維持すると考えられる。従って、わが国は共存共栄を目指す東アジア共同体の一員でありつつも、各国の利害調整を行ったり、経済・産業の発展や格差是正に一定の方向性づけを行うなどのリーダーシップが求められる立場に位置づけられると考えられる。

2-3 東アジア地域の各国の国土計画の概要

東アジア地域の各国における国土計画のうち、計画本文が入手可能で、かつインフラ整備計画についての記述があった、中国、台湾、韓国、タイ、ベトナム、マレーシア、フィリピン、カンボジアの国土計画の概要を整理した(表 2-2)。

わが国との連携等については、韓国の国土計画に記述があり、韓国の国土計画で周辺地域として位置づけられている東北アジア地域の一員として、日本があげられている。その他、沿岸部の開発や海上交通の整備において、日本との共同開発について言及されている。

その他、国際的な連携については、ベトナムの国土計画で中国、ラオスとの国境地区の工業地域の開発について、中国、ラオスとの連携や交易の推進が挙げられ、ベトナムー中国間の経済コリドーの開発が目標とされている。

表 2-2 東アジア地域各国のインフラ整備の方針概要

国	国土全体	空間計画
中国	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラ整備を強化し、配置と構造を改善する <ul style="list-style-type: none"> - 水利施設の整備を強化 - 総合的な交通システムの整備(特に鉄道) ・西部大開発の推進 	
台湾	<ul style="list-style-type: none"> ・アジア太平洋運営センターの建設目標と整合を図りつつ、積極的に空港、港、客・貨物運輸センターと運送システムを建設・北、中、南三つの都会帯地域の通勤利便性を確保するよう交通システムを計画・航空、海運、鉄道、道路、通信の各システムを融合させ、交通と通信のネットワークを完成 	<ul style="list-style-type: none"> ・台湾を国際社会において「アジア太平洋運営センター」として位置づける・国土を階層別に二つの軸、三つの都会帯、20 個の生活圏に分類
韓国	<ul style="list-style-type: none"> ・全国を一つの生活圏に縛る総合期間交通網形成・東北アジア関門役割遂行のための国際交通インフラ確保・人間尊重・環境重視の交通体系構築及び投資効率性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・開放型統合国土軸形成(6国土軸：環東海軸、環南海軸、環黄海軸、南部内陸軸、中部内陸軸、北部内陸軸)
タイ	<ul style="list-style-type: none"> ・製造業とサービス業の分野における容量の拡大を実現するには、サービス提供の質改善と共に、既存のインフラ設備の最大限の利用を考慮するべき 	
ベトナム	<ul style="list-style-type: none"> ・設備の更新に注力・国内外における物流・旅客需要を満たす交通ネットワークの基盤を完成・国防と治安の確保に貢献・必要不可欠な高速道路、鉄道、水運のネットワークの基礎を完成し、供用を開始・引き続き、経済重点地区における包括的交通システムを建設・国際拠点空港と港湾を拡張し、最新設備を導入・強固な交通システムをハノイとホーチミン市に整備し、渋滞問題を解決・一年中、中心部のコミュニケーションへの交通が可能になるよう、ローカル交通網の整備に注力 	

マレーシア	<ul style="list-style-type: none"> 都市地域、地方と州、海港と空港をリンクし、同様に都市と農村部をリンク・すべての運輸手段を効率的に統合することで、同様な地域に存在する近隣諸国を上回る競争優位を提供・地域間不均衡の低減・国家を経済的に、社会的そして政治的に統一・長期的な公約として、すべての州都を結ぶ高速鉄道システムを提案・すべての主要な都市において公共交通の利用を高める都市公共交通システムに関する迅速な取り組みを行う 	<ul style="list-style-type: none"> 一級農業地域・環境変化に敏感な地域・中央森林地帯・脆弱な沿岸域生態系・統合された国内運輸システム・適切な社会基盤設備
フィリピン	<ul style="list-style-type: none"> 国内外を問わず市場へのより容易なアクセスを提供し、地方と孤立地域の貧困を軽減・効率的な輸送と貿易によって紛争影響地域の平和と秩序を高める・人々の動きをより速く、安くそして安全にすることで、国家の団結、家族の絆、観光産業を強化・輸送流通システムを商業中心地と隣接する県との効率的な結合を確保することで、首都圏マニラへの集中を緩和・既存ストックを維持する・損傷部分の修復 	
カンボ	<ul style="list-style-type: none"> 経済成長と地域協力に最大限に貢献するような、効果的かつ低価格で競争力もある輸送ネットワークを築く 	

2-4 東アジアにおける中期的なインフラ整備の全体像の明確化

各国の国土計画等に基づき、計画中のプロジェクトのうち整備スケジュールが明確なものを地図にプロットし、2010年、2020年の東アジアにおける中期的なインフラ整備の状況を明らかにした(図2-10)。

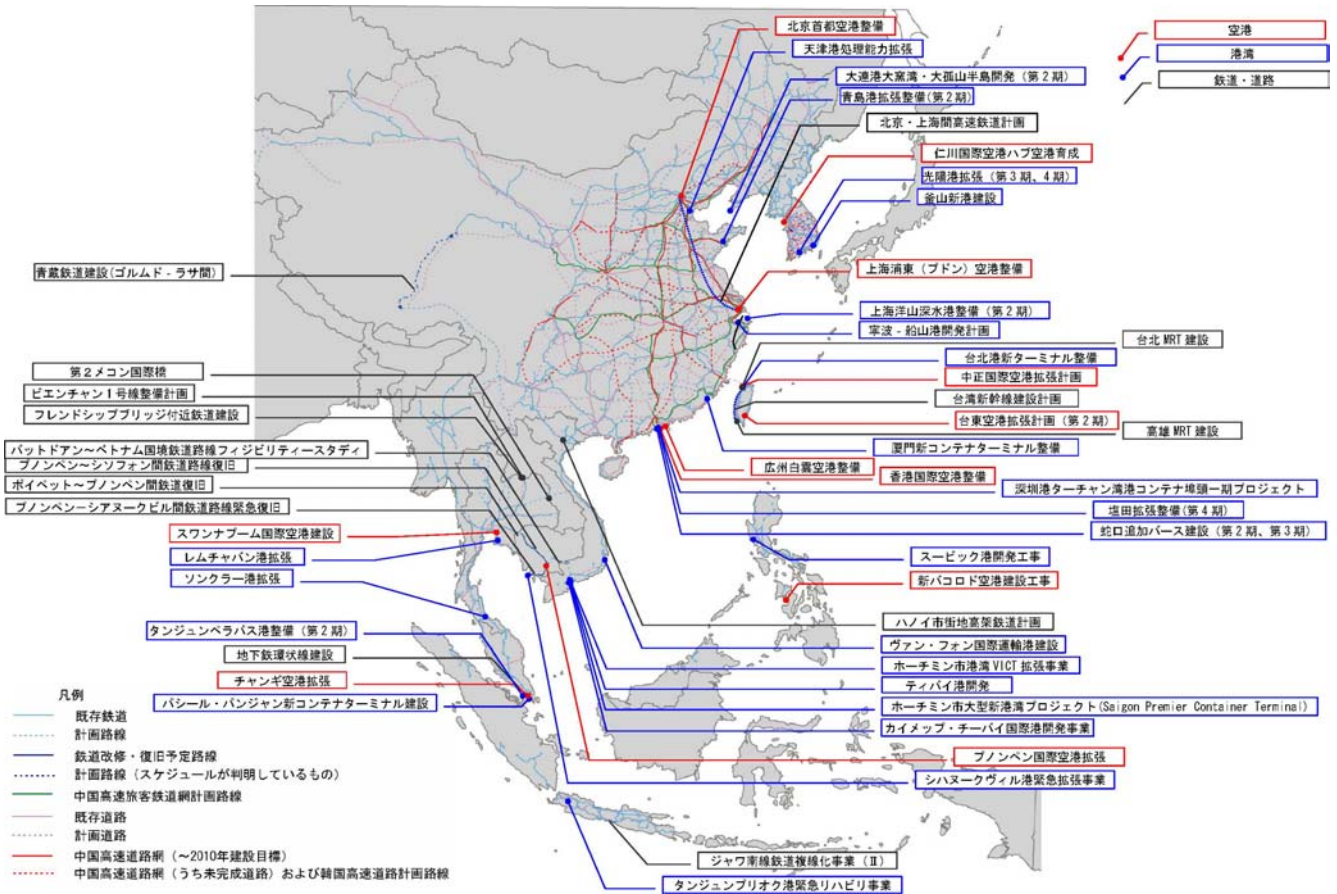


図 2-10 東アジアにおけるインフラ整備計画の状況

2-5 欧州のESDPのレビュー

ここでは、東アジア地域総体としての競争力向上に向けた取り組みを検討するに先立ち、先行的な類似の取り組みとして欧州のESDPおよびInterregの取り組みをレビューする。

(1) ESDPの概要

ESDP(European Spatial Development Perspective)は、1993年にECの地域政策および空間計画に関する非公式会合で提案され、1999年に空間計画担当大臣非公式会議で採択された。

その背景には、欧州全体の競争力向上のためには、域内競争で消耗し、欧州が弱体化しないよう、EUレベルでの効率のよい空間バランスを追求する必要性が高まったことがある。そこで、EUは、ESDPを通じて、欧州の空間バランスを定常的に観察し、共有できる現状分析と政策展望を提示した。ただし、ESDPは、欧州における均衡ある持続可能な発展の達成というEUの目的に基づく法的拘束力のない政策的枠組みという位置づけにある。

(2) ESDPにおける欧州の空間構造の捉え方3

ESDPの空間計画のコンセプトは多極分散型開発(Polycentric Development)である。その背景には、欧州の空間構造を核(Core)と外縁(Periphery)として概念化する考え方がある。

(3) ESDPとInterreg

核と外縁との連結は、国境を越えた連携を促進する共同体政策のプログラムInterregによって行われる。これは欧州地域開発基金の資金提供を受けて実施される。

Interregにおける国境を越えた連携の形態としては、Interreg策定当初から存在する国境間協力(Cross-border Cooperation)と、1995年にInterregIICにおいて位置づけられた協力越境協力(Transnational Cooperation)がある。前者は国境の両側の地方自治体間の協力であり、後者は地理的に連担する広域協力エリアに属する地域間の協力である。

(4) 越境協力エリアの地域区分

Interreg等の越境協力エリアは、地理的類似性と相互関係の発展度合いや、加盟国間の交渉の結果に基づいて設定されている。越境協力エリアの一体性をもたらす結合要素としては、大洋、海、山岳、大都市などがあるが、多くは「海」を結合要素としている(図2-11)。

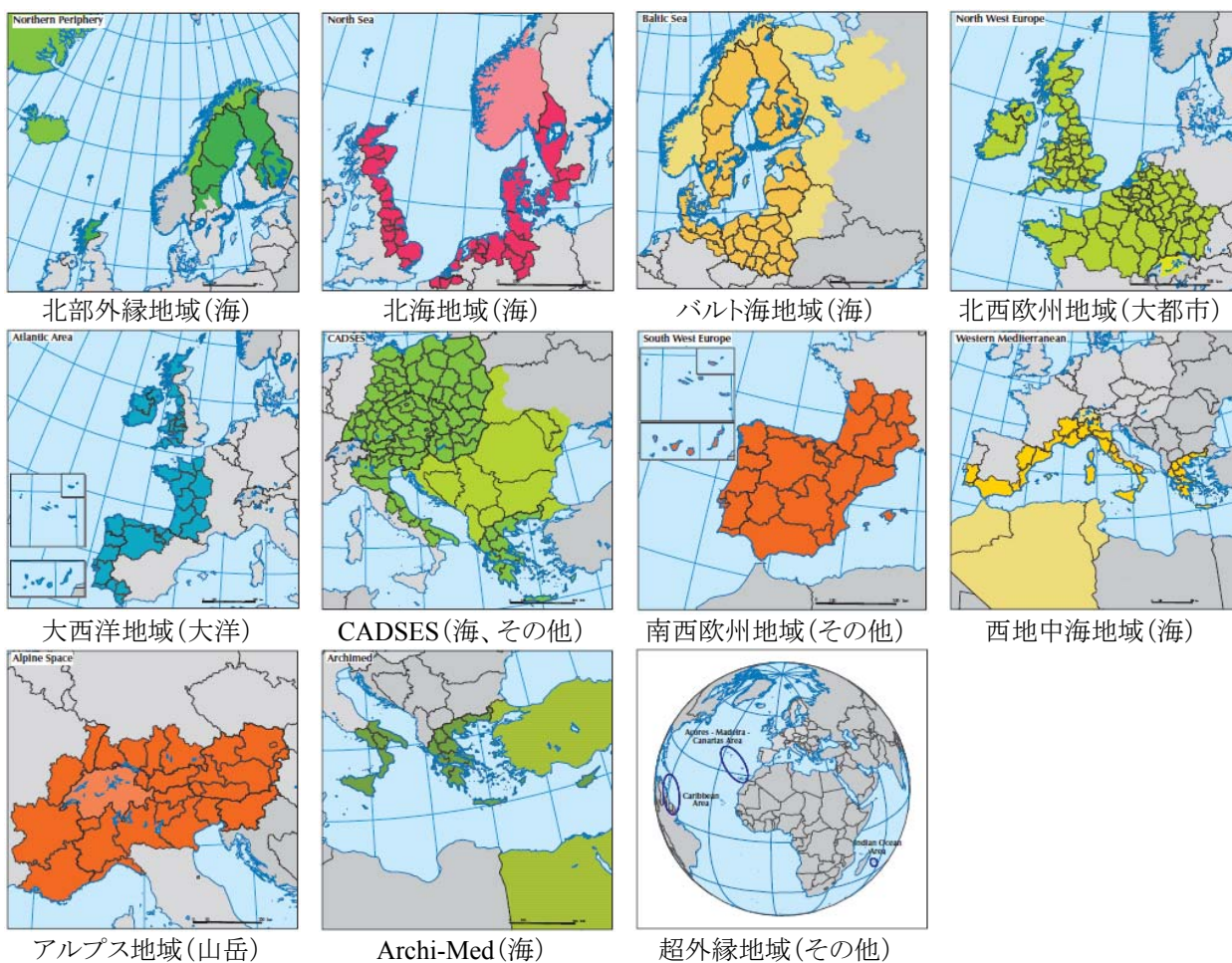


図 2-11 Interreg III Bにおける越境協力エリアと結合要素

2-6 東アジア地域総体としての競争力向上に向けた取組みの検討

東アジアの空間構造は、BESETO から中国沿海部、インドシナ沿海部、マレー半島に至る大都市軸(コア)と、中国・インドシナの内陸部や、フィリピン・インドネシアの島嶼部(縁辺)で構成され、(旧)共産国の国境バリアや越境協力による自律的発展の必要性などESDPのアナロジーが適用できる。

東アジアにおける多極分散構造の形成には、まず、BESETO、中国沿海部、インドシナ沿海部、マレー半島に至る大都市軸を、陸・海・空の交通・物流ネットワークで結合するアジアハイウェイ構想など、アジア版TENS (TANs: Trans-Asian Networks)を整備し、併せて大都市軸から内陸・島嶼部へのフィーダーネットワークを各国において整備することが期待される。また、国際物流の競争力向上のため、通関システムの規格統一(アジア共通規格等)とこれに基づくハード面の整備による貿易のシームレス化が有効である。この他、インドシナにおけるGMSなど国際河川を通じた越境協力等も考えられる。

これらの推進に当たっては、経済連携の基礎をなす二国間FTAによる重層的な経済統合を進めるとともに、東アジア各国の経済力に応じた資金拠出による基金を設置し、地域の自律的取り組みを促すことが考えられる。

3. 東アジア地域との協調・共生に向けた大都市圏の役割の検討

3-1 東アジア各大都市圏のサステナビリティ

東アジアの各大都市は、2000年時点での都市人口比率は先進国の74%、途上国の41%と比較して東アジアは約37%と依然として低い状況であり、今後急速な都市化が予想されている。

これに伴い、環境問題、貧困問題等の都市問題が発生している。北京をはじめとする中国の都市、バンコク等においては、急速な都市化による環境の悪化と交通・エネルギー等のインフラの不足、マニラ、ジャカルタにおける貧困問題、インフラ不足が深刻となっている。フィリピン・インドネシアは財政状況も厳しい状況にあり、都市問題は自ら解決できる範囲を越えている状況にある。

これらは、当該都市の居住者、労働者だけの課題ではなく、他の都市との交流機会を減少させる要因ともなる。過去に我が国が都市問題を多極分散型の国土づくりによって解決してきた実績を生かして、東アジアの諸都市に対して協力あるいは支援を行うことが我が国に期待されていると考えられる。

3-2 東アジア各大都市圏の特性

東アジアの大都市は、空港等の国際的な交流を図るインフラを強化しながら、ビジネス拠点や産業拠点化を目指して都市間競争下にある都市と、自ら都市構造の改善を図る段階にある都市に大きく区分される。

表 3-1 東アジアの都市の特性

大都市圏	都市機能	育成の方向性
北京・天津	政治、研究開発、電子情報産業、IT、自動車産業	・ハイテク産業、輸出産業、サービス産業の育成・上海：航空運輸センター、金融センター
長江デルタ(上海等)	多様な産業立地、空港	
珠江デルタ(香港・広州等)	電気電子部品の輸出加工区	
ソウル・仁川	政治、空港、港湾	・仁川：北東アジアの国際情報・貿易都市・ソウル：交通システム拡大による都市機能の円滑化
釜山	国際港湾都市	・国際金融、国際観光の中心地
台北	政治経済、国際窓口	・運輸、通信、観光のハブ・金融、航空、通信、メディア、高付加価値製品の製造と研究開発、企業経営、技術支援の中心地
クアラルンプール	政治、製造	・情報通信技術、バイオ、教育、医療、観光の促進
シンガポール	政治、製造、金融、サービス、観光	・世界的なビジネス中心地・住環境、交通環境の整備
マニラ、ハノイ、ホーチミン、フロンペン)		・人口集中緩和と都市交通の改善

日本の大都市圏は、都市の立地特性や歴史経緯からアジアを明確に志向している都市とそうでない都市が存在し、各都市において観光、環境、文化などの個性ある交流を目標としている。これらの特性について、現地ヒアリング等を行い整理した(表 3-2)。

表 3-2 日本の大都市圏の特性

大都市圏	都市機能	育成の方向性	主な連携先
札幌 (北海道)	農水産業、観光	・食と観光による経済交流・航空路線の拡充	ロシア極東、台湾、香港、韓国、中国
東京	政治、金融、コンテンツ、観光、研究	・ビジネス拠点としての魅力を高める・東京の魅力を発信し、観光・交流する都市	各国の首都など
名古屋	自動車産業	・経済のグローバル化への対応(産業構造の構築、海外からの投資促進のための環境整備、航路と情報ネットワークの整備)	自動車産業を有する都市など
大阪	経済、生活産業、バイオ、機械、観光	・アジアセンター機能の構築・大阪・アジア大交流の展開・アジアサポート機能の推進・首都バックアップ機能の強化	上海、釜山を中心とする主要都市
福岡・北九州	文化、環境環境	・アジアの知識・文化創造と人材育成の拠点都市・アジアの課題解決に貢献する都市・アジア・世界と結ぶゲートウェイ都市・東アジアのビジネス・物流都市・アジアの国際集客文化都市・競争力ある産業都市・世界の環境首都・東アジアの拠点都市	東アジアの大都市環黄海の都市群

3-3 東アジアにおける広域的交流と域内ネットワーク強化

大都市間の交流の現状として、地域連携、都市間提携、観光・文化交流、産業・貿易、学術連携、FTA 等の経済協定といった連携や交流がなされている。

これらを背景として、地勢的結合要素を介した多数の都市間交流が一層拡大することが想定される。これらの交流の強化にあたっては、都市のサステナビリティ確保、交流の効率化に資する都市間交流のシームレス化、都市の魅力付けの要素が必要となり、我が国の都市問題の解決に寄与してきた多極分散型の国土形成や環境対策、災害対策の実績を活用し、東アジアの都市への貢献が期待される。

4. 結論

以上より、東アジア地域総体としての競争力向上に向けた取り組みと推進方策、また我が国が果たすべき役割についてまとめた(表 4-1、表 4-2)。

表 4-1 東アジア地域総体としての競争力向上に向けた取り組みと推進方策

項目		内容
取り組み	多極分散 構造化	大都市軸を陸・海・空による交通・物流ネットワークで結合 ・各国において整備
	国境バリアの解消	・陸上の国境バリア(韓-朝-中間、中-越間等)は、東アジア全体としての取り組みにより解消、海上の国境バリアは通関システムの規格統一(アジア共通規格など)とこれに基づくハード面の整備による貿易のシームレス化を図る
	越境協力	・「海」「河川」を中心とした経済的連携・地震・津波・火山などの防災・災害復旧復興協力
推進方策	経済連携	・経済連携の基礎をなす二国間FTAによる重層的な経済統合をソフト的に図る
	基金の設置と自律的 取り組みの促進	・東アジア各国の経済力に応じた資金拠出による基金を設置し、地域の自律的な取り組みを促す

表 4-2 我が国が果たすべき役割

項目	内容
東アジア総体としての持続的発展への貢献	基金への資金拠出 ・経済力に応じた基金への資金提供 技術交流 ・生産技術、生産プロセス・マネジメント技術、そして環境技術、防災技術などの優れた技術の供与、技術研修などによる交流
東アジアの多極分散構造の実現	・均衡ある国土の発展を標榜する全国総合開発計画を半世紀にわたって策定し実現してきた経験とノウハウの蓄積を活用・一定の方向性付けや利害調整についてリーダーシップをとることが可能