

表 2-15 ESDP の政策目的とオプション

政策目的	オプション	
均衡ある多極分散型の都市システムと新たな都市-地域連携の展開	多極分散型の均衡ある空間開発	<ul style="list-style-type: none"> ・ EU における地球規模の経済統合に対応した地域の強化 → 国家横断的な空間的開発戦略による地域の高度化、地球規模の経済統合に対応した機能サービスの強化 ・ 多中心型でバランスとの取れた大都市地域、都市集合体、都市間のネットワークの強化 → 構造的政策や TENs を通した協調関係の強化及び、国際/国内輸送ネットワークの強化、地域/地方の輸送ネットワークの強化 ・ 国家横断的な協力の枠組み内での、個々のメンバー国の都市集合体や対応する地方、小都市等のための統合された空間的開発戦略の増進。 ・ 空間的開発分野の個別課題について、クロスボーダーネットワークを通した協調関係の強化。 ・ 国境を越えたレベル（北、東ヨーロッパと地中海地方）での協力の増進。中・北ヨーロッパでの北と南の繋がり、北ヨーロッパでの東・西の繋がり強化
活力に富み、魅力的で競争力ある都市および都市化された地域		<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺地域の発展に影響を与える”ゲートウェイ都市”と大都市地域の戦略的役割の拡大 ・ 特に経済的に不利な地域における都市の経済基盤や環境、サービスインフラの向上 ・ 一つの経済基盤に依存する都市の経済的多様化政策の推進と経済的に不利な都市の経済発展へのサポート ・ 社会や機能の多様化に対応する統合的都市発展政策の推進。 → 特に、社会排除やリサイクル、十分に活用されていない都市基盤の再構築が重要 ・ 都市エコシステム管理の適正化 ・ 都市機能の混在化や公共交通機関の利用を促進する適切な土地利用計画を介した都市のアクセシビリティの向上 ・ 特に海岸地域における過度の居住の減少や、無秩序な都市発展の抑制のための効果的な手法への支援
土地固有の発展・多様化、生産性の高い地方		<ul style="list-style-type: none"> ・ 土地固有のポテンシャルを考慮した、土地固有の発展を支援する多様な開発戦略の推進。 → 農業の多機能化推進、地方の教育・訓練、農業以外の産業創出支援等 ・ 地方の中小都市の地域発展とネットワーク構築の推進 ・ 持続可能な農業の保障、環境側面からのアプローチそして農業の土地利用の多様化 ・ 地方間の協力と情報交換の推進とサポート ・ 文化・自然遺産等の地域特性を考慮した、都会・地方における再生可能なエネルギーの活用 ・ 環境に優しい観光産業の発展可能性の発掘
都市と地方のリレーションシップ		<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方の中小都市における基礎的サービスや公共交通の維持 ・ 機能的な地域の強化を目的とした都市と地方の協力の推進 ・ 土地利用の効率化、都市部の生活の質への特別な配慮のための、都市部の空間的開発戦略における大都市周辺部の統合 ・ 共同プロジェクトや経験の共有化を通した国家レベル・国家横断的レベルでの中小都市間のパートナーシップに基づく協力の推進とサポート ・ 都市や地方の中小企業間の企業ネットワークの推進
インフラとナレッジの利用機会の均一化	多中心的発展モデル：より良いアクセシビリティのための基盤	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の効率の高い公共交通システム整備等による、副次的ネットワークと TENs のネットワークとのリンク強化 ・ 海港や空港の適切な配置や、サービスレベルの向上、後背地とのリンク強化などによる EU の大陸間交通の空間的、かつバランスの取れたアクセスの推進 ・ 空港やインフラ設備の整合性確保等による、EU や近接する第3国などの境界部の交通リンクの改善 ・ 過疎地域におけるサービス維持に配慮した情報通信設備の料金設定、活用、アクセスの改善 ・ 国や地域レベルでの EU の交通政策間の協力の改良 ・ 大規模なインフラプロジェクトの広域的評価のための組織として領域的影響評価の開始（特に、交通部門）

政策目的	オプション	
	インフラの効率的、持続可能な活用	<ul style="list-style-type: none"> 空間的發展政策と交通関連の土地利用計画、及び情報通信計画の調和 公共交通サービスの改善と中小都市における最低限のサービス水準の確保 有料道路料金の徴収、外部コストの内部化、環境に配慮した代替交通手段の拡張による交通量の多い地域の負のインパクトの軽減 貨物輸送(特に EU 域内の内陸水運)のための複合輸送結節点の強化 統合されたインフラ整備計画、無駄な投資を削減するインフラ管理、既存交通インフラの最大活用
	技術とナレッジの普及促進	<ul style="list-style-type: none"> 技術革新や教育、職業訓練、研究や技術発展の推進のような知識に関する政策の空間的發展政策へ反映 EU の持続的經濟發展に貢献するナレッジへのアクセスを強化するインフラの整備 技術革新を支援するネットワークの強化 後進地域での、高等教育機関や R&D、民間機関間の協力促進、技術革新の中心となる機関設立支援 地域における情報・通信技術の利用の促進
持続可能な發展と自然・文化遺産の適切な管理・保全	自然文化遺産の適切な管理	<ul style="list-style-type: none"> Natura2000 で提案された欧州環境ネットワークの継続的發展 委員会生物多様性戦略にあるような生物多様性の分野別政策への配慮の統合化 保護地域のための統合化された空間的發展戦略立案 保護あるいは環境的に敏感な地域の環境的重要性の評価手法の開発 エネルギー利用効率の改善、交通量の削減、資源開発計画の統合化、再生可能エネルギーの普及促進等による CO2 排出量削減 土壌汚染対策の推進 地域や国境を越えたレベルでの災害の多い地域でのリスク管理戦略の發展
	水資源管理・空間的開發に関する特別なチャレンジ	<ul style="list-style-type: none"> 渇水被害を受けやすい地域等における、水供給と需要のバランスの改善、節水型農業の普及等による効率的な水供給設備の整備 水資源管理のための統一的戦略の適用にむけた国間や地域間での協力の推進 湿地帯の保護と復元 海洋環境の保全・復元のための管理・協力 水資源管理に係る地域責任の拡張 全ての大規模水管理プロジェクトのための環境的・領域的影響評価の適用
	文化的景観の創造的管理	<ul style="list-style-type: none"> 歴史的、美的、環境的に重要な文化的景観の保護と創造的開發 統合化された空間的發展戦略の枠組みにおける文化的景観の価値の強化 景観に影響を与える開発計画の協調促進 クリエイティブな景観の復元
	文化的遺産の創造的管理	<ul style="list-style-type: none"> 危機的状況にある文化遺産を守るための統一的戦略の推進 保護対象の都市の維持と再構築 建築学的に高い質をもつ現代建築の普及促進 空間的發展政策によってもたらされる次世代への文化遺産の継承の認識拡大

出典: The European Commission: ESDP European Spatial Development Perspective Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union, 1999.5
(http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf) より作成

(2) ESDPにおける欧州の空間構造の捉え方³⁴

ESDPにおける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。

核エリアに関する考え方としては、例えば、ESDP では、欧州唯一のグローバル経済の地理的集積ゾーンとして欧州の核エリア「ペンタゴン」を抽出している。ペンタゴンはロンドン、パリ、ミラノ、ミュンヘン、ハンブルクを結ぶ線で縁取られた領域である。ペンタゴンでは、欧州の20%の面積、40%の人口で、50%のGDPを生み出しているため、「20-40-50 ペンタゴン」とも呼ばれる。

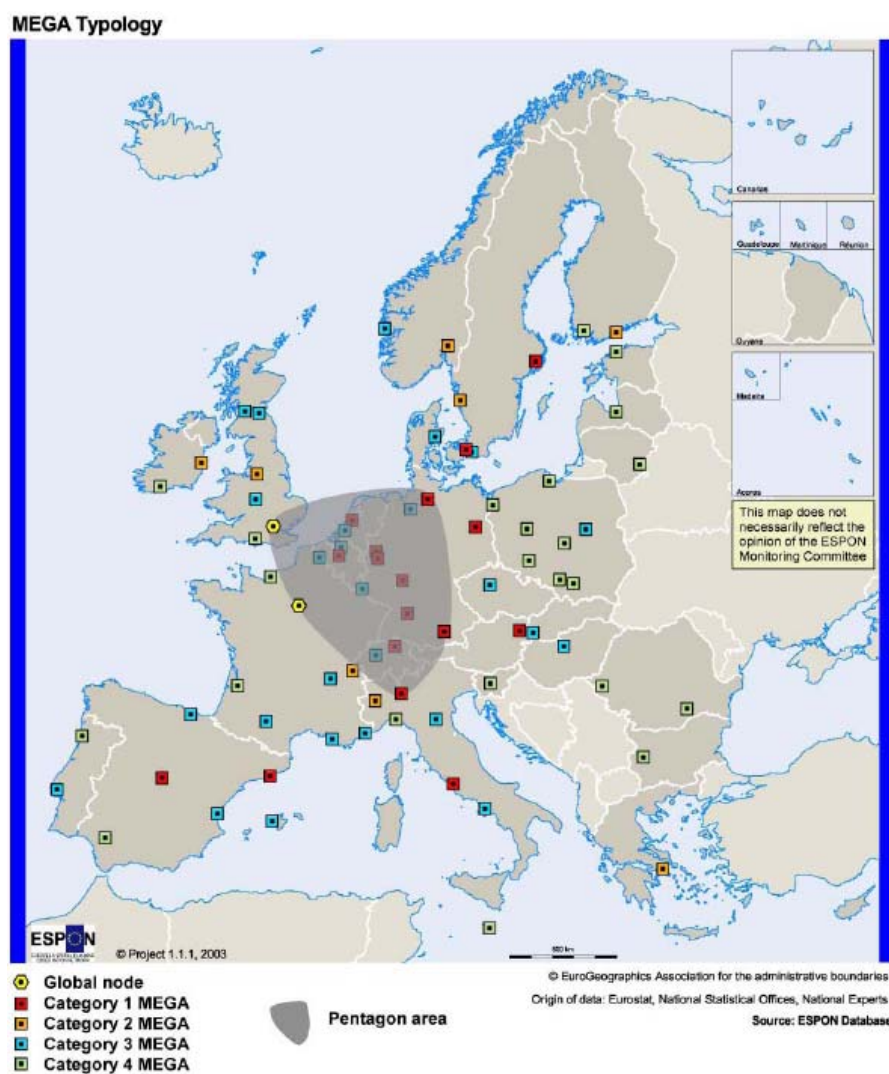


図 2-6 4 欧州の核エリア「ペンタゴン」

出典: Simin Davoudi: "Can polycentric development enhance competitiveness and cohesion?", ESPON/ SPAN Seminar, 22-23 February 2005, 2005.2 (http://www.espon.org.uk/workshop_feb05/T5-s-davoudi.pdf)

³⁴ Bas Waterhout: "Polycentric Development", Andreas Faludi "European Spatial Planning", Chapter 4, Lincoln Institute of Land Policy, 2002

欧州の空間構造の概念化については、さまざまな研究が行われてきている。その代表例として、「ブルーバナナ (Blue Banana)」と「ぶどうの房 (Bunch of Grapes)」がある。ブルーバナナは、1989年に Brunet が提唱したものであり、人口密度や経済パフォーマンスといった指標のみを考慮した一元的な視点から欧州の現状を表している。ぶどうの房は、1991年に Kunzmann と Wegener が提唱したものであり、もっと多くの指標を考慮した多面的な視点から欧州の物理的および文化的な多様性を表しており、同時に欧州の開発のあり方を示している。このほか、1993年に Schmidt と Sinz が提唱した「サンベルト (Sunbelt)」(バレンシア～マドリッド～バルセロナ～マルセイユ～トスカーナ～ベニス) もある。

ESDP の策定過程において、当初 (1990年頃) の空間計画のコンセプトは、ブルーバナナをベースとした核-外縁として欧州を捉え、核と外縁の連結性を高めようとするものであった。1994年に採択されたライプツィヒ原則には、均衡ある多極開発が謳われており、ブルーバナナとぶどうの房の中間に位置付けにあった。そこではブルーバナナを基本とし、ぶどうの房は望ましいアウトカムと考えられていた。1997年頃には欧州全体の競争力向上のためには、欧州内の地域間競争の質を高めることが重要との考え方が強まり、欧州内での均衡ある競争が叫ばれるようになった。そこでは、ブルーバナナの考え方は棄却され、ぶどうの房の考え方に近づいていった。そして、1999年に ESDP が採択された。ESDP では、欧州はペントゴンを核としたブルーバナナとその外縁として記述されているが、そのビジョンはいくつかの核から構成されるぶどうの房の考え方を反映している。従って、ESDP はブルーバナナとぶどうの房の橋渡し (核-外縁との連結) を図るものとして捉えられる。

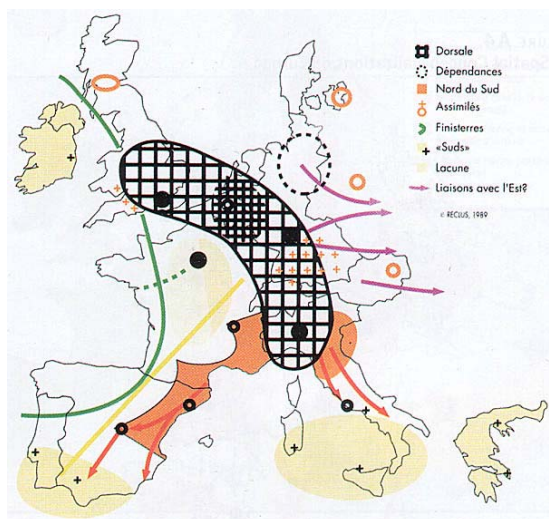


図 2-65 ブルーバナナおよびサンベルト

出典: Andreas Faludi: "European Spatial Planning", Lincoln Institute of Land Policy, 2002
(http://www.planum.net/showspace/bookreview-esp_images.htm)

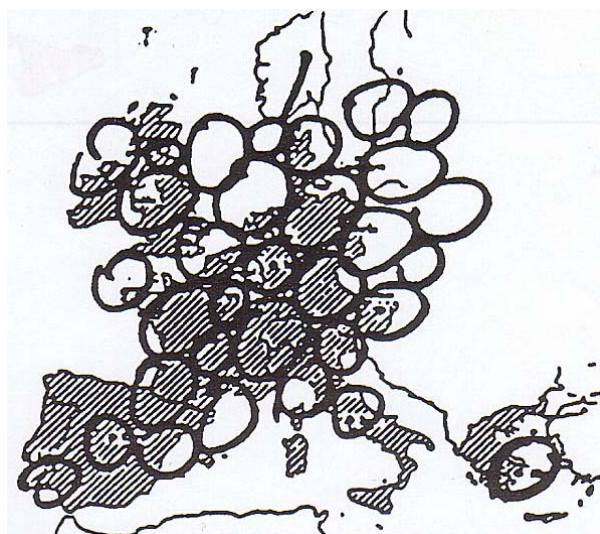


図 2-66 ぶどうの房

(3) ESDP と Interreg

核と外縁との連結については、国境を越えた連携を促進する共同体政策のプログラムである Interreg によって行われている。

国境を越えた連携は、加盟国が共同で資金提供して設置された EU 構造基金の大きな部分を占める欧州地域開発基金 (European Regional Development Fund) が 1989 年に改革され、EC が越境空間開発に研究資金を提供できるようになったことに端を発する。しかし、当初、それは国境の両側の地方自治体間の協力を意味する国境間協力 (Cross-border Cooperation) であった。これらのスキームの多くは、1989-1993 の計画期間において、Intetreg の枠組みの下、ERDF によって資金を提供されていた。

1990 年に EC は欧州 2000 プログラムに着手した。その中には、越境空間開発の知識を向上させ、地域経済政策として、より全体論的な統合されたアプローチの可能性を探ることを目的としたものも含まれていた。主たる焦点は、大西洋アーク、中央首都群地域、アルプスアーク、大陸対角線地域、新領土地域 (東ドイツ)、地中海地域、北海地域といった越境エリアに関する研究であった。欧州 2000 レポートは 1991 年に公表された。

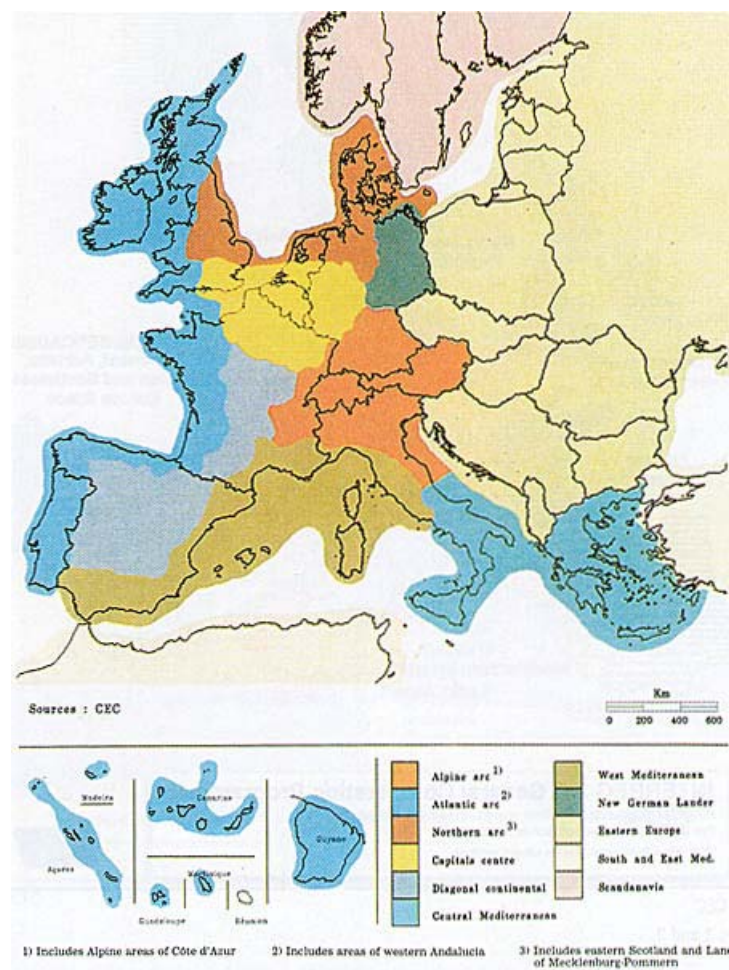


図 2-6 7 欧州 2000 における越境地域研究エリア

出典: Andreas Faludi: "European Spatial Planning", Lincoln Institute of Land Policy, 2002 (http://www.planum.net/showspace/bookreview-esp_images.htm)

1993年には、欧州 2000 プログラムの後継として、欧州 2000+レポートの作成に着手された。これは、政治的過程と緊密な連携を保ち、ESDP の策定に至ることになる。欧州 2000+ レポートへの着手後、さらなる越境研究としてドナウ地域と黒海地域の研究が実施された。これは旧ソ連の衛星国を支援するという EU 政策の下、中欧・東欧に関連するマクロの空間的問題を統合するものであった。

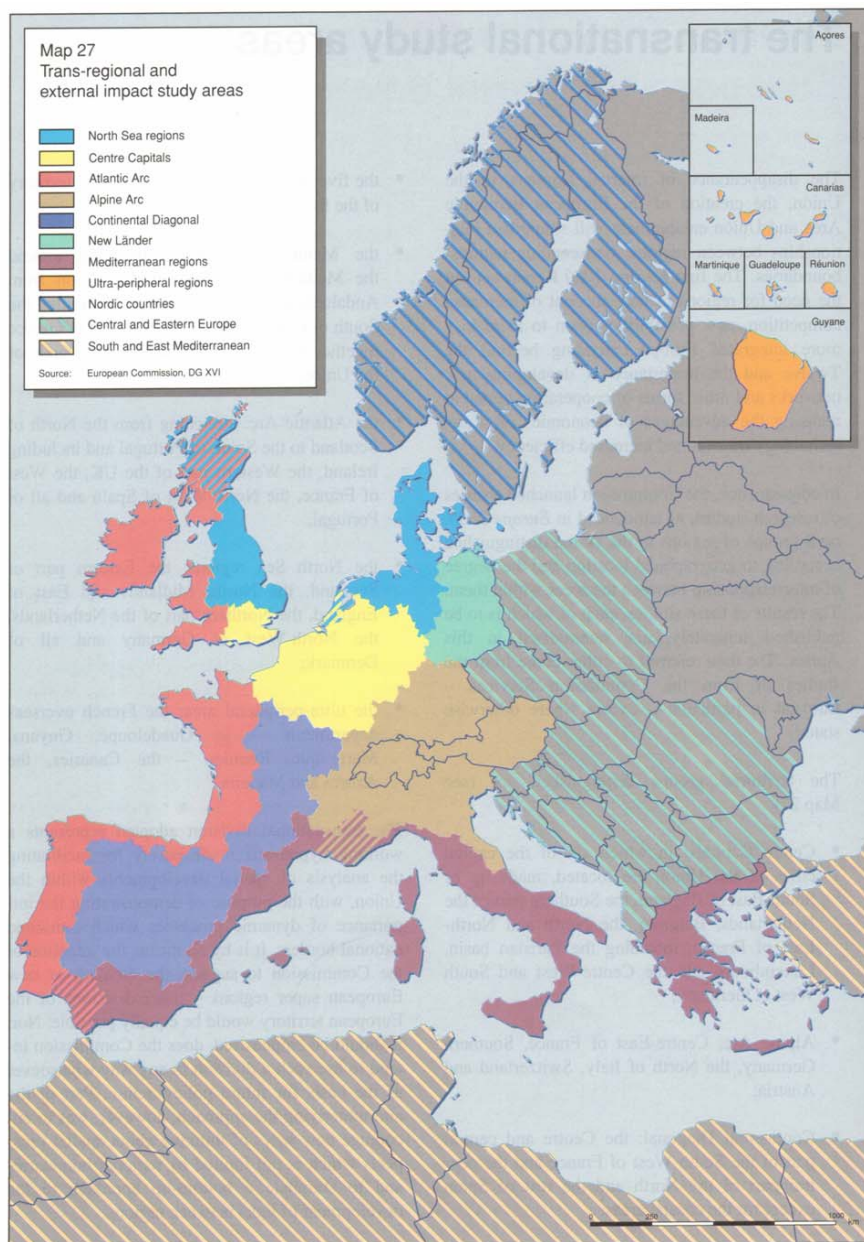


図 2-68 欧州 2000+における越境地域研究エリア

資料) European Commission: Europe 2000+ Cooperation for European territorial development, 1994

一方、Interreg の 1989-1993 の計画期間の終盤頃には、InterregII が準備され、国境を越えた新たな協力形態として「越境協力 (Transnational Cooperation)」が位置づけられた。その際、「越境協力パイロットアクション」と呼ばれる 4 つのパイロット計画に ERDF の資金が限定的に配分された。

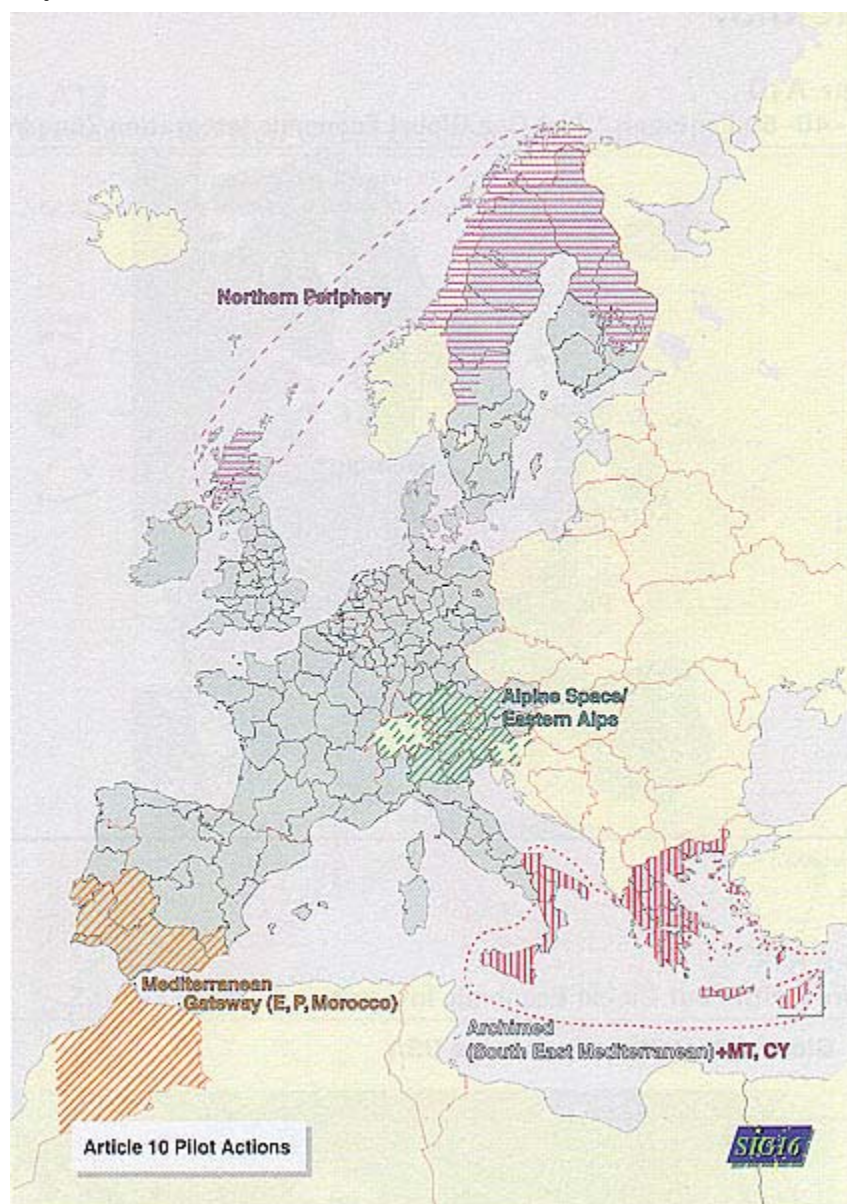


図 2-69 越境協力パイロットアクションのエリア

出典: Andreas Faludi: "European Spatial Planning", Lincoln Institute of Land Policy, 2002
(http://www.planum.net/showspace/bookreview-esp_images.htm)

1994年に採択された、将来のESDPの要綱ともいえるライプツィヒ原則においては、越境協力の重点が置かれ、越境協力地域はESDPの理想を実現する上で最も相応しい地域とされた。

1995年1月には、共同体政策InterregIIの新たなStrand Cが採択された。InterregIICプログラムには3つのタイプがあるが、本来の空間計画を取り扱うものは第一のタイプのみである。第一のタイプに含まれる7つのプログラムが着手された。また、4つの越境協力パイロットアクションについても、かなり少額ではあるがERDFの資金が配分されて、並行して実施されることになった。

InterregIIC政策が開始されようとしたときに、InterregIIC協力エリアは、ECの欧州2000や欧州2000+の策定過程で実施された越境地域研究において設定された地域区分を参考にして設定されると考えられていたが、これらの地域は必ずしも協力に相応しいものではなかった（特に、大陸において設定されていた地域）。InterregIICおよびパイロットアクションの11の越境協力地域のうち、越境地域研究で設定された地域とほぼ一致する地域は5地域に留まった。この5地域はいずれもかなり影響力のある圧力団体である外縁・海洋地域会議（CPMR: Conference of Peripheral and Maritime Region）によって既に特定の協力機構が設置されていた環海地域に対応する。

表 2-16 InterregIICの3つのタイプ

タイプ	プログラム
一般的な空間計画および越境協力の手段	バルト海地域、北海地域、北西大都市地域、大西洋地域、南西欧州地域、西地中海およびラテンアルプス地域、CADSES (越境協力パイロットアクション) 北部外縁地域、地中海ゲートウェイ地域、東アルプス、 <u>中央および東地中海 (Archi-Med)</u>
洪水対策に係る空間計画および越境協力	ライン・ムーズ、フランス・イタリア、ギリシャ・ブルガリア (未承認)
渇水対策に係る空間計画およびアクション	ポルトガル、スペイン、イタリア、ギリシャ (未承認)

*下線部は越境地域研究で設定された地域とほぼ一致する地域

出典: European Commission: InterregIIC (http://europa.eu.int/comm/regional_policy/interreg3/inte2/inte2c.htm)

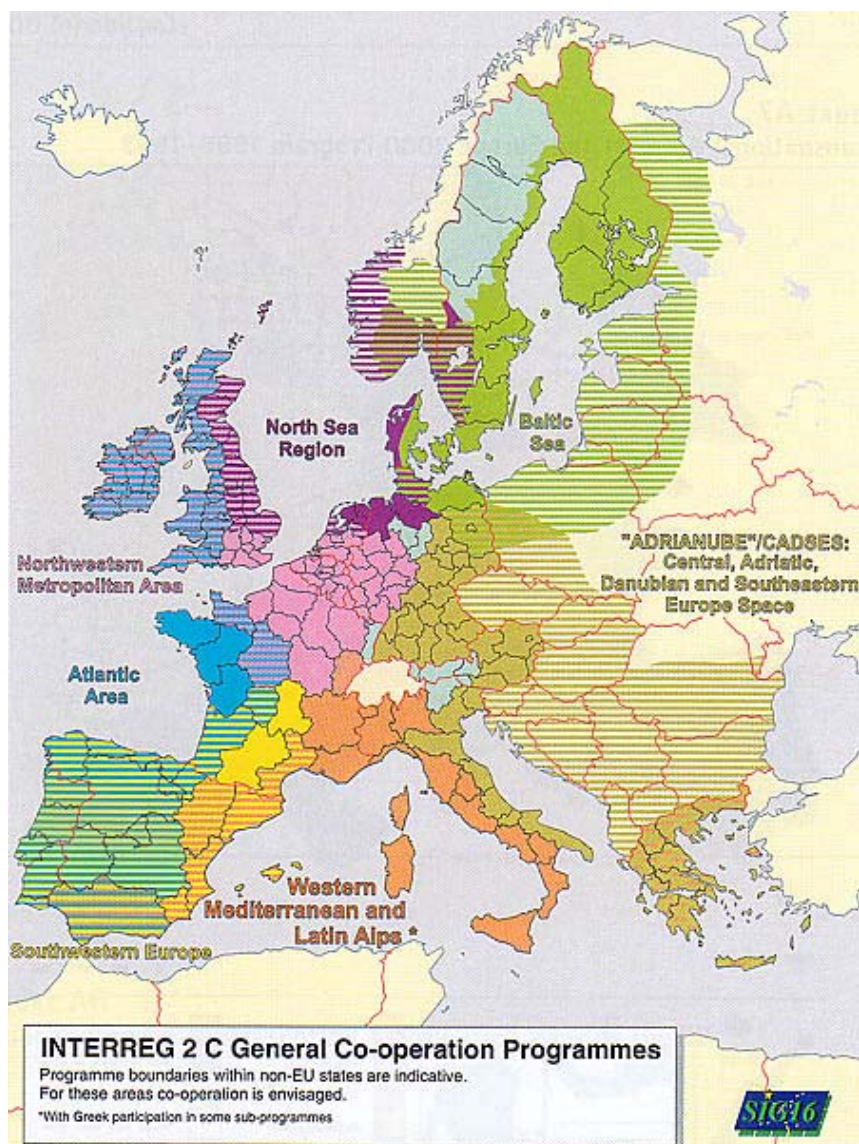


図 2-70 InterregIICにおける越境協力エリア

出典: Andreas Faludi: "European Spatial Planning", Lincoln Institute of Land Policy, 2002
 (http://www.planum.net/showspace/bookreview-esp_images.htm)

1998年6月には、ESDPの第一稿が公表された。ESDPとInterregIICはコインの表裏の関係にある。前者の理論や原則が後者での実践において検討され適用され、ダイナミックに相互に影響しあって統合された。そして、ESDPは1999年5月に採択された。

EU構造基金の2000-2006年の計画期間において、地域間協力に係る新たなStrand Cが導入された。Strand AおよびBは、これまでの国境間協力、越境協力の延長線上に位置づけられた。すなわち、InterregIIIBはInterregIICを引き継ぐものである。

InterregIIIBは、西地中海地域、アルプス地域、大西洋地域、南西欧州地域、北西欧州地域、北海地域、バルト海地域、CADSES、北部外縁地域、中央および東地中海地域（Archi-Med）における10のプログラムとして全欧州で着手されてきている。アルプス地域を除いて、これらの協力地域はInterregIICにおいて規定された地域に対応している。

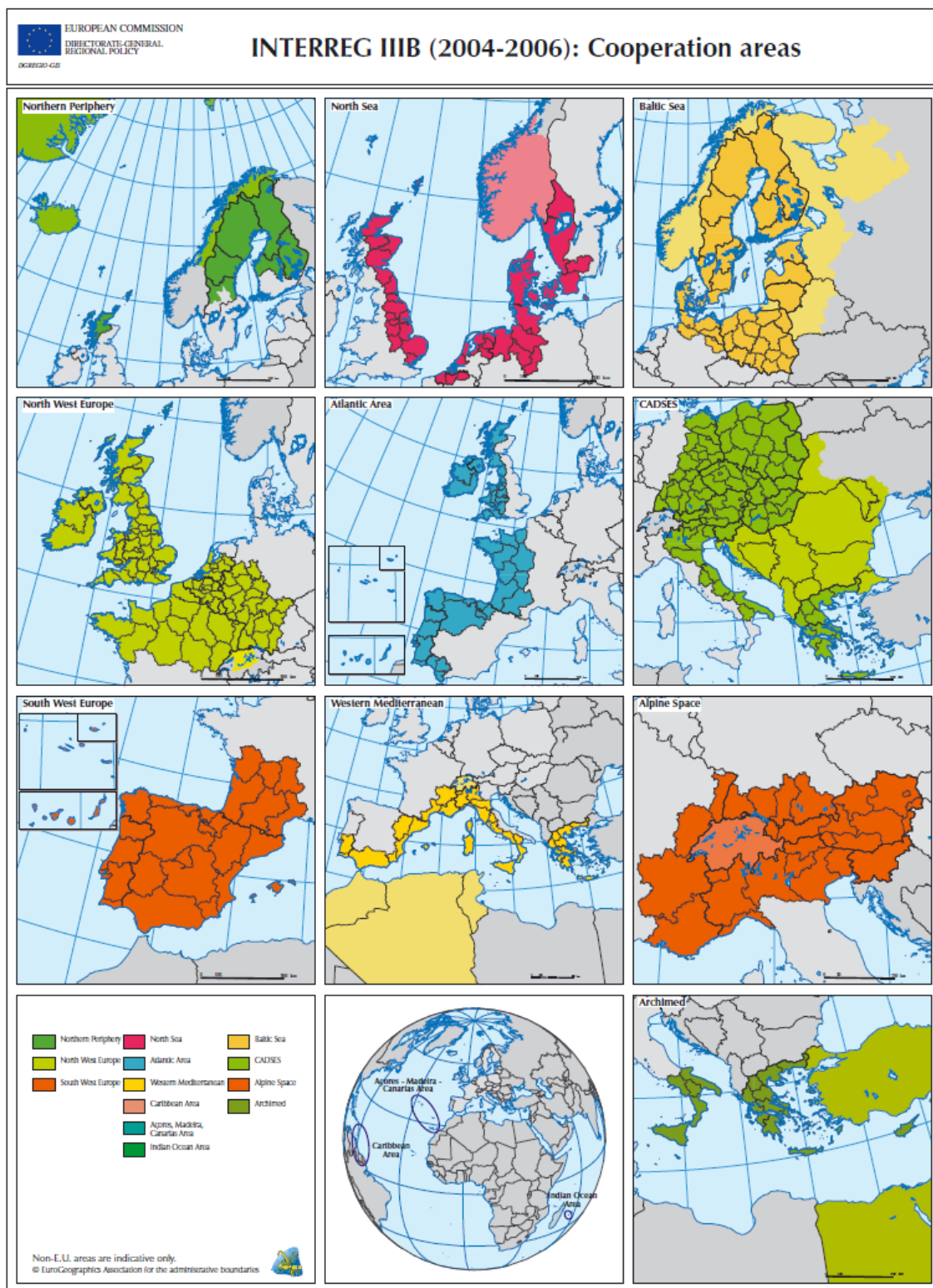


図 2-7 1 InterregIIB における越境協力エリア

出典: European Commission: InterregIIB :Maps
(http://europa.eu.int/comm/regional_policy/interreg3/images/pdf/int3b_uk_a4p.pdf)

表 2-17 Interreg の類型

名称			類型	概要
89-93	94-99	00-06		
Interreg	IIA	IIIA	国境間協力	国境の両側の地方自治体間の協力
		IIB	国境間協力	大規模エネルギーネットワークに係る国境間協力
	IIC	IIIB	越境協力	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
		IIIC	地域間協力	欧州の地域間の協力。地域は相互に連担している必要はなく、遠距離に位置していても構わない。

(4) 越境協力エリアの地域区分

Europe2000 で設定された越境エリアは、地理的類似性と相互関係の発展度合いに基づいて設定されている³⁵。Europe2000+については、地理的位置と地域間の相互関係の度合いに基づいて設定されている³⁶。また、InterregIICの越境協力エリアの地域区分は、加盟国間の交渉の結果である³⁷。従って、これらの地域区分は何らかの指標による定量的な基準に基づいて設定されたものではないといえる。従って、ここでは、越境協力エリアの地域区分の名称や協力内容、地理的特徴等から、各地域の一体性をもたらす結合要素を抽出すると表 2-18のとおり整理される。「海」を結合要素とした越境エリアが多数設定されていることが特徴的である。InterregIIIBの越境協力エリアと結合要素を図 2-72に図示する。

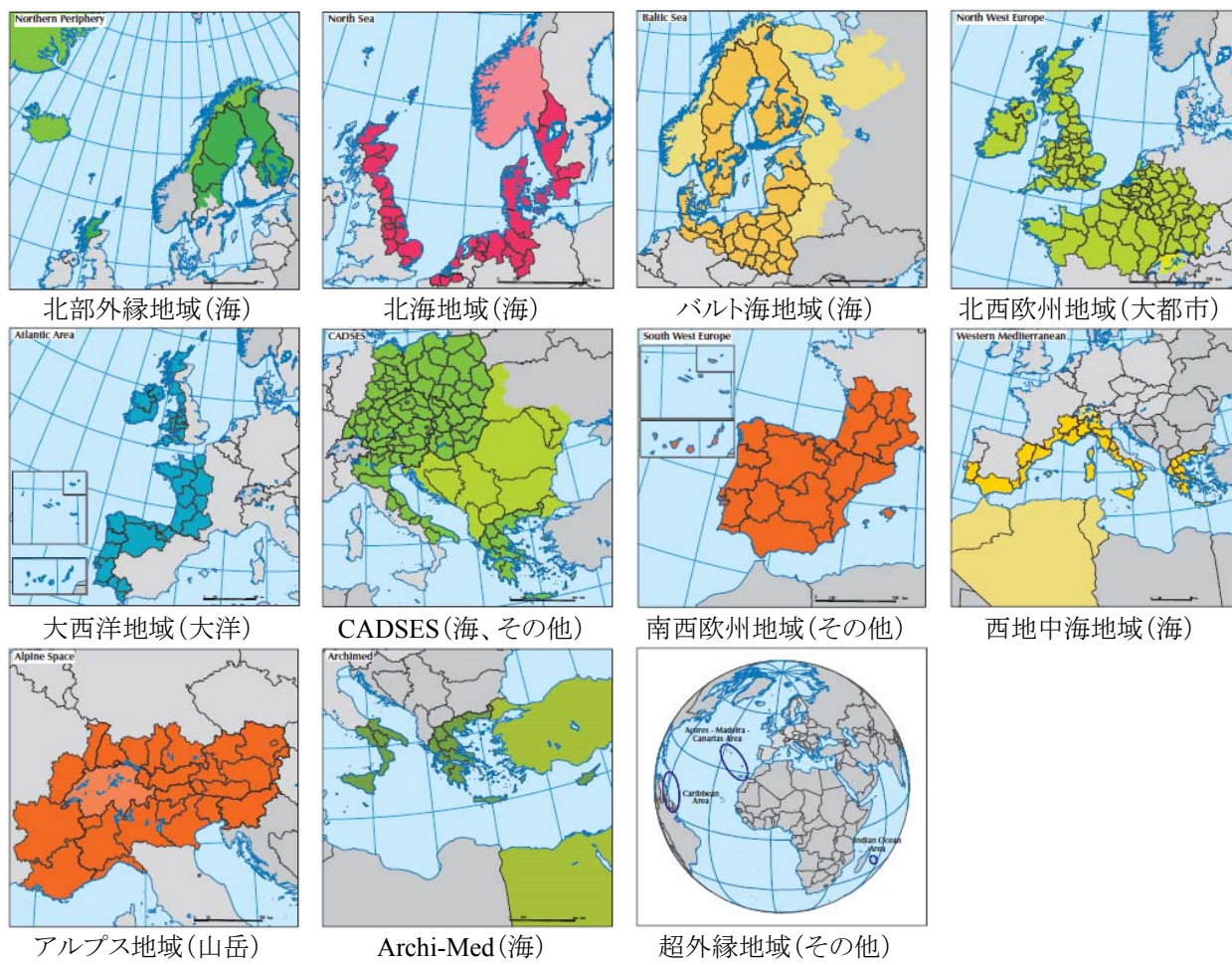
表 2-18 越境協力エリアの結合要素

結合要素	Europe2000 (1991)	Europe2000+ (1994)	InterregIIC (1995)	InterregIIIB (2000)
大洋	・大西洋地域	・大西洋地域	・大西洋地域	・大西洋地域
海	・北部地域	・北海地域	・北海地域	・北海地域
	・中央地中海地域 ・南西地中海地域	・地中海地域	・地中海およびラテン アルプス地域*	
	・西地中海地域		・地中海ゲートウェイ地域	・西地中海地域
	—	—	・Archi-Med ・CADSES*	・Archi-Med ・CADSES*
	—	—	・バルト海地域	・バルト海地域
山岳	—	—	・北部外縁地域	・北部外縁地域
	・アルプス地域	・アルプス地域	・東アルプス地域	・アルプス地域
	—	—	・地中海およびラテン アルプス地域*	—
大都市	・中央首都地域	・中央首都地域	・北西大都市地域	・北西欧州地域
その他	・大陸対角線地域	・大陸対角線地域	・南西欧州地域	・南西欧州地域
	・新独領土地域	・新独領土地域	—	
	—	・超外縁地域	・超外縁地域	・超外縁地域
	—	—	・CADSES*	・CADSES*

³⁵ Europe2000 p.22

³⁶ Europe2000+ p.169

³⁷ ESDP p.39



※括弧内は各地域の結合要素を表す。

図 2-7 2 InterregIII B における越境協力エリアと結合要素

出典: European Commission: InterregIII B :Maps

(http://europa.eu.int/comm/regional_policy/interreg3/images/pdf/int3b_uk_a4p.pdf)より作成

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

以上の検討から、東アジアには宗教、言語をはじめとする多様性がみられる一方で、その地勢的な一体性は東アジアとしての一体性のポテンシャルを構成している。さらに、そのポテンシャルを国際交通・物流インフラの整備によって引き出し東アジアの一体性が強化されてきた。そして、戦後の日本を中心とした垂直分業体制の下、東アジア各国の経済・産業は発展を遂げ、これに伴って産業機能分担も垂直分業の深化と水平分業への移行へと2つの方向に変化してきている。さらに、近年、FTA/EPA といった2国間の正式な協定による経済連携の枠組みづくりが積極的に行われているほか、複数国にまたがる地域連携（越境広域計画）が多数成立している。

このような状況の下では、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ことが重要であり、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を求められる立場に位置づけられると考えられる。

かかる認識の下、東アジア総体としての競争力強化を図る方策とわが国が果たす役割を検討する上では、欧州の ESDP および Interreg の取組みを参考にすることができる。

欧州はコア（ペンタゴン）と縁辺地域から構成され、今後、多極分散（Polycentric）を目指し、主に陸の交通・通信ネットワーク計画 TENs（Trans-European Networks）によって結合を図るとともに、各国の資金提供による欧州地域開発基金を財源とした国境間協力と越境協力を通じた国境バリアの解消と地域の自律的な発展を目指している。越境協力においては、「海（Sea）」を中心とした経済・文化的な連携が盛んに取り組まれている。

東アジアにおいても、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、中国およびインドシナの内陸部や、フィリピンおよびインドネシアの島嶼部（縁辺）で構成されており、(旧) 共産国の国境バリアの解消や越境協力による地域の自律的発展の必要性など ESDP のアナロジーを適用することは有効である。

東アジアにおいて多極分散構造を構成するためには、まずは必ずしも結合されていない、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・空による交通・物流ネットワークで結合することが考えられる。そこではアジアハイウェイ構想など、アジア版 TENs（TANs: Trans-Asian Networks）を整備することが考えられる。

大都市軸から内陸・島嶼部へのフィーダーネットワークは各国において整備することが求められるが、韓-朝-中間、中-越間など、(旧) 共産国の陸上の国境バリアについては、東アジア全体としての取組みによって解消していくことが必要であると考えられる。

また、海上には物理的な国境バリアは存在しないが、国際物流の効率化による競争力向上を図るためには、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必要がある。

越境協力は、表 2-19 に示すような「海」を中心とした経済的連携の取組みが考えら

れる。また、インドシナにおける GMS など国際河川を通じた越境協力も考えられる。

このほか、マラッカ海峡における安全保障や、東アジア地域全体の地震・津波・火山などの防災・災害復旧復興協力など、経済的連携以外の取り組みも一体性をより強固にし、東アジアの競争力を向上させるためには重要であると考えられる。

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ソフト的に図るとともに、東アジア各国の経済力に応じた資金提供による基金を設置し、地域の自律的な取り組みを促すことが考えられる。

その中でわが国はそうした基金への資金の拠出だけでなく、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を供与したり、技術研修などの交流を通じて東アジア総体としての持続的発展に貢献することができる。

また、そうした計画の立案、執行について、わが国には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が蓄積されていることから、わが国が東アジア全体の多極分散構造の実現に向けて、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って行っていくことが可能である。

表 2-19 東アジアにおける「海」とその周辺国

海	周辺国
日本海	日本・韓国・北朝鮮等
黄海	日本・韓国・中国
東シナ海	日本・中国・台湾
南シナ海	中国・台湾・ベトナム・マレーシア・シンガポール・インドネシア・ブルネイ・フィリピン
セレベス海	インドネシア・フィリピン
アンダマン海・マラッカ海峡	ミャンマー・タイ・マレーシア・シンガポール・インドネシア

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

3-1-1 インフラの不足による都市問題

東アジアの経済成長は、中国沿岸地域、インドネシア、タイ、マレーシア、ベトナムの急速な成長が主要因となっているといわれている。これらの国の大都市においては、経済成長に伴う都市の過密の弊害が大きな課題となっている。この課題が解消されない場合には、今後の経済成長に大きな足かせとなる。そこで、都市化の状況を把握し、過密の弊害による大都市問題について、事例をあげながら現状の課題について整理する。

(1) 都市化の状況

東アジアの都市化は1970年代から本格化したが、これは1970年代～80年代の急速な工業化と経済発展による農村部からの都市への人口流入、1990年代以降のグローバリゼーション、国際貿易、海外直接投資の増加によって大都市への集中が加速されたものといわれている³⁸。

東アジアの2000年時点での都市人口比率は約37%となっており、先進国の74%、発展途上国の41%と比較して依然として低い状況にあるが、東アジアの都市化は今後急速に進展すると予想されている³⁸。

しかし、都市化の進展度合は国ごとに大きく異なる。インドネシアは既に都市化の水準が高いが、ジャカルタにおいて急速な人口増加が進行中である。また、カンボジアやラオスは都市化が始まったばかりである。一方、タイは都市化の水準が低い、バンコクにおける人口増加のテンポもゆるやかとなっている（表3-1、表3-2）。

表 3-1 各国の都市化率 2004年 [単位：%]

	日本	中国	韓国	マレーシア	インドネシア	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム	ラオス	ミャンマー	カンボジア	香港	台湾
都市化率 ³⁹	65.2 ^{*1}	41.8	80.3 ^{*2}	62.8	45.6 ^{*2}	50.6 ^{*2}	100	32.2	26.2	20.7 ^{*2}	29.2 ^{*2}	16	100	58.1

出典：Asian Development Bank "Key Indicators" 2005 より作成

※1 日本の数値は国土交通省「国土交通白書2005」による ※2 2003年の数値。

表 3-2 アジアの主要都市の将来人口 2000-2015年

	東京	ソウル	北京	上海	バンコク	ジャカルタ	クアラルンプール	シンガポール	マニラ	ハノイ
2000年人口(千人)	34,450	9,917	10,839	12,887	6,332	11,018	1,297	4,016	9,950	3,751
2015年将来人口(千人)	36,214	9,215	11,060	12,666	7,465	17,498	1,635	4,707	12,637	5,276
年間人口増加率(%)	0.33	-0.49	0.13	-0.11	1.1	3.13	1.56	1.06	1.61	2.3

出典：国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集」2005より作成

³⁸ 藤田安男・柳下修一「東アジアにおける都市化とインフラの整備」開発金融研究所報2005年7月 (http://www.jbic.go.jp/japanese/research/report/review/pdf/25_06.pdf)

³⁹ 都市化率：最新の人口統計における都市人口/全人口（ただし、各国の定義により若干のばらつき有り）

人口の集積については、世界で人口密度の最も高い50都市のうち、東アジアが10都市を占める³⁸など、東アジアの都市の人口集積は高い水準にある。東アジアの主要都市を人口密度で比較した場合、東京、ソウル、ジャカルタは10,000人/km²を大きく上回り、人口が著しく大都市に集中している(表3-3)。特に急速な人口増加が進展しているジャカルタにおいては、更なる過密による弊害が懸念される。

表 3-3 東アジアにおける主要都市の人口密度

	東京	ソウル	北京	上海	クアラルンプール	シンガポール	バンコク	ジャカルタ	台北	香港
人口密度 (人/km ²)	12,751	17,046	647	2,061	5,790	5,900	3,600	14,343	9,713	6,354
年次	2000年	1999年	1998年	1998年	1997年	1999年	1998年	1998年	1998年	1999年

出典：東京都政策報道室「競い合うアジアの都市」2000年10月より作成

さらに、東アジアの大都市圏では外延化が進展している。その主な原因として、農村部の低賃金労働者が海外直接投資などによって開発された都市周辺部の工業地帯に移転したこと、高所得労働者が貧困層の居住率が高くインフラのサービスの水準が低下している都市中心部から良好な生活環境を求めて郊外へ移転したことがあげられる。たとえば、バンコクにおいては、バンコク郊外190kmに位置する東部臨海開発地域に工業団地、港湾、道路などのインフラ整備が行われ、公共セクター主導の外延化が進んでいる。また、ホーチミン市の都市化は中心部から10km圏の狭い範囲で進行しているが、都市周辺部での人口増加率が高まっており、都市の拡大が始まっている³⁸。

(2) 大都市問題

都市への人口の集中によって、環境の悪化が生じるとともに、これらと表裏一体な社会問題としての貧困問題が深刻化する。このような都市の諸問題の解決に必要なインフラ整備をはじめとする諸対策の財源もこれらの地域では乏しい。以下では、環境、貧困、財政状況について主要な都市の現状を把握する。

1) 環境

財団法人地球環境戦略研究機関によると、「世界で最も汚染の著しい15の都市のうち、13をアジアの都市が占めており、(中略) 今日、アジアでは少なくとも3人に1人が安全な飲料水の入手ができず、2人に1人の公衆衛生が確保できずにいる。アジア各地で毎年少なくとも3億トン以上の廃棄物が回収されないままとなっている。同時に、数百万トンの有害廃棄物が未処理のまま投棄場に放置されて」⁴⁰いるといわれており、東アジアの大都市における環境問題は深刻化していると考えられる。そこで、人口集中に伴う都市化が引き起こす環境問題を、大気汚染、水環境、廃棄物処理の観点から事例をあげて現状を把握する。

①大気汚染

経済成長と都市化に伴う自動車交通、工業生産活動、エネルギー消費の増加を主要因とする大気汚染の深刻化が東アジアの多くの大都市で見られる。東アジアの主要な9都市の大気汚染指標についてみると、北京がPM、SO₂、NO₂の3指標で最も高い濃度を示している。また、PM濃度ではジャカルタ、上海、バンコク、マニラが、SO₂及びNO₂では北京、上海が高い濃度を示している(表3-4)。

表 3-4 東アジアの主要都市の大気汚染指標

	PM濃度 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	SO ₂ 濃度 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO ₂ 濃度 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
東京	43.0	18.0	68.0
ソウル	45.0	44.0	60.0
北京	106.0	90.0	122.0
上海	87.0	53.0	73.0
バンコク	82.0	11.0	23.0
ジャカルタ	103.0	—	—
クアラルンプール	24.0	24.0	—
シンガポール	41.0	20.0	30.0
マニラ	60	33	—

出典：The World Bank "World Development Indicators 2005", 2005.3
(<http://devdata.worldbank.org/wdi2005/index2.htm>)より作成

⁴⁰ 財団法人地球環境戦略研究機関「持続可能なアジア：2005年とその後の将来—革新的政策を目指して」
2006年1月 (<http://www.iges.or.jp/jp/ltp/pdf/whitepaper/summary.pdf>)

大気汚染が深刻な都市の現状と課題について、北京とマニラの事例を以下に述べる。

中国の都市における大気汚染は、工業化の進展に伴って深刻化する傾向にあることが 1990 年代半ばから指摘されている。大気エアロゾルによる汚染が激しい世界の都市で上位 10 都市中、中国の都市が 9 都市を占め、北京はその第 4 位であったが、石炭からのエネルギー転換や工場の排煙規制、自動車排ガス規制によって改善されつつある⁴¹。その結果として、二酸化硫黄濃度が 2004 年に 1998 年の値の半分程度まで削減され、中国の 2 級環境基準⁴²をようやく満たす水準となった。しかし、浮遊粒子状物質濃度は依然として中国の 2 級環境基準の 1.5 倍で推移している⁴³。

メトロマニラにおいては、自動車排ガスによる汚染が顕著である。この原因として、自動車の保有台数が急増したために交通渋滞が恒常化し、燃料消費や汚染物質の排出量が増加していること、汚染物質排出量の多いディーゼル車（バス、ジプニー）が多いこと、車検制度が不備なこと、有鉛ガソリンが使用されていること等があげられる⁴⁴。

⁴¹ 国立環境研究所特別研究報告概要「大気エアロゾルの計測手法と環境影響評価手法に関する研究」
(<http://www.nies.go.jp/kanko/tokubetu/sr43/>)

⁴² 中国の環境基準は 1～3 級の 3 段階。2 級は 1982 年 8 月に公布された大気環境基準において「人の健康と都市、農村の動植物の保護のため、長期・短期間の接触の状況下において、被害を発生しない程度の大気」と規定されている。

⁴³ 「日中友好環境保全センター研究報告」2005 年 12 月
(http://www.sepa.gov.cn/japan/beijing/beijing_00.htm)

⁴⁴ 国際協力銀行記者発表資料 1999 年 3 月
(<http://www.jbic.go.jp/japanese/base/release/occf/1999/0310-j.php>)

②水環境

水環境について、東アジアのいくつかの都市の上水道と汚水処理の現状を整理する。

a) 上水道

韓国や中国の沿岸部の都市では、1997年時点でほぼ100%の区域で1日24時間の水の供給が受けられる状況にある⁴⁵。しかし、北京では都市の成長速度に水資源の供給が追いつかず、地下水汲み上げによる地盤沈下を引き起こしたため、下水処理水の再利用を図っている⁴⁶。一方、東南アジアの都市では供給範囲が限定的な区域にとどまる。例えば、ジャカルタでは給水区域が都市の27%にすぎず、しかも1日18時間しか水の供給を受けられない状況となっている⁴⁵。

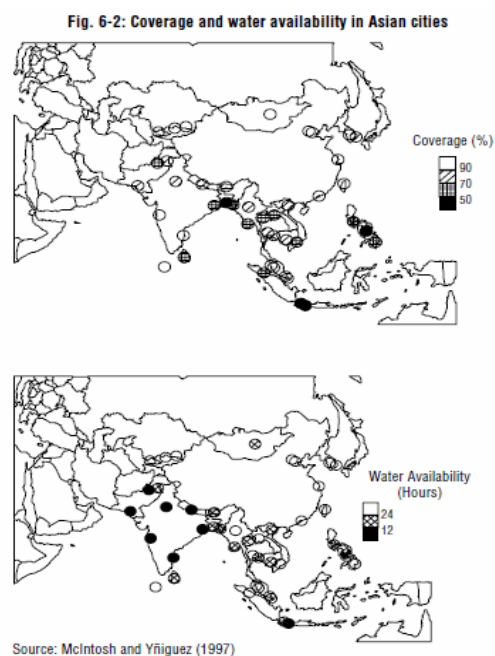


図 3-1 アジアの都市における水の供給状況

出典：IGES White Paper “Sustainable Asia 2005 and Beyond”,2006
(<http://www.iges.or.jp/en/pub/pdf/whitepaper/text.pdf>)

b) 汚水処理

バンコクでは腐敗槽とよばれる簡易的な汚水処理が中心である⁴⁷。下水処理場の建設は進みつつあるが、運河に直接汚水が放流されるなど、河川の水質は決してよくない。依然として地下水汲み上げによる地盤沈下などの問題も生じている。

ジャカルタにおいても下水道の普及率が低く、ジャカルタ近郊のスラム街の家庭排水が未処理のまま河川等に放流されている⁴⁸。

⁴⁵ IGES White Paper “Sustainable Asia 2005 and Beyond”,2006
(<http://www.iges.or.jp/en/pub/pdf/whitepaper/text.pdf>)

⁴⁶ 日本学術協力財団「学術の動向」2005年3月
(<http://www.h4.dion.ne.jp/~jssf/text/doukousp/pdf/200503/0503-2831.pdf>)

⁴⁷ 国立環境研究所「環境儀 No.7」2003年1月 (<http://www.nies.go.jp/kanko/kankyogi/7/04-09.html>)

⁴⁸ 福井県環境科学センターHP「活動しよう！ー環境保全活動ガイドブックー」1996年
(<http://www.nies.go.jp/kanko/kankyogi/7/04-09.html>)

③廃棄物

図 3-2 に示すとおり、都市の所得の増大とともに廃棄物の量は増大する。したがって、今後の経済発展に伴う東アジアの大都市での廃棄物の増加が見込まれる。廃棄物に関する費用が経常経費の 40% に達する都市が存在し、財政上の課題となっているとともに、廃棄物収集の非効率性や廃棄物が焼却されずに野積みされていることも課題となっている⁴⁵。

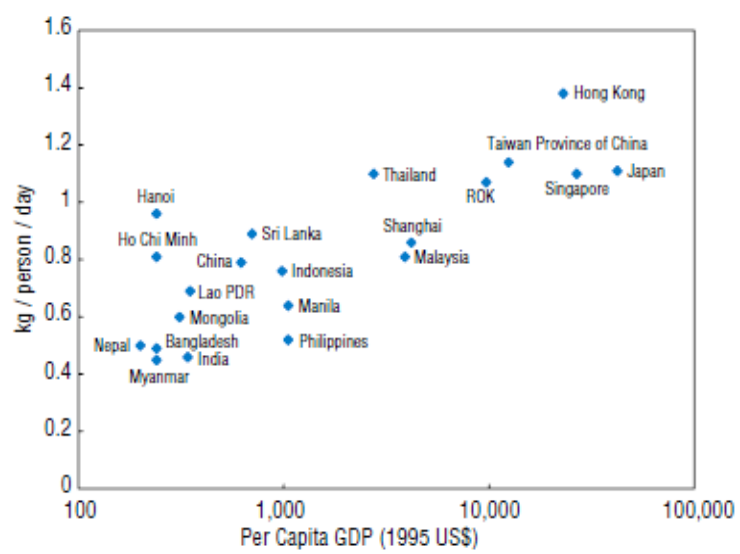


図 3-2 一人一日当たりの廃棄物の発生量と一人当たり GDP の関係

出典：IGES White Paper “Sustainable Asia 2005 and Beyond”,2006
(<http://www.iges.or.jp/en/pub/pdf/whitepaper/text.pdf>)

2) 貧困

東アジアの都市問題において、貧困問題は環境問題とならんで深刻な状況にある。以下では、貧困指標に基づいて各国間の貧困状況を整理する（表 3-5）。

1日1ドル以下で生活する人の割合はカンボジア、ラオス、中国、フィリピンで高い値を示し、絶対数で見るとインドネシアでは1500万人、フィリピンでは1000万人を超えると推定される⁴⁹。

一方、各国で決定される指標である貧困ライン以下の人口割合は、中国では全国で5%に満たないが、フィリピン、ラオス、カンボジアでは30%を超えている。両指標で高い値を示すフィリピンにおいて、貧困問題は大きな課題となっていることが推測される。

なお、貧困指標では地方部の値が大きい、都市では自給自足の生活を営むことができないため、貧困問題が顕著に現れる。

表 3-5 各国の貧困指標

	貧困ライン以下の人口割合(%)			1\$/日以下で生活する人の割合		
	調査年	地方	都市	全国	調査年	(%)
カンボジア	1999	40.1	13.9	35.9	1997 a	34.1
中国	1998	4.6	<2	4.6	2001 a	16.6
インドネシア	1999			27.1	2002 a	7.5
韓国		..	..	..	1998 b	<2
ラオス	1997-98	41	26.9	38.6	1997-98 a	26.3
マレーシア		..	..	..	1997 b	<2
フィリピン	1997	50.7	21.5	36.8	2000 a	15.5
タイ	1992	15.5	10.2	13.1	2000 a	<2
ベトナム	2002	35.6	6.6	28.9	2000a	<2

※a：支出ベース、b：収入ベース

※上記の貧困ラインは各国で決定される指標であるため、当該ライン以下の人口割合が1\$/日以下で生活する人の割合（世界銀行の統計値）を下回るケースもある。

出典：The World Bank "World Development Indicators 2005", 2005.3
(<http://devdata.worldbank.org/wdi2005/index2.htm>)より作成

以下では、ジャカルタとマニラにおける貧困の状況について述べる。

ジャカルタをはじめとするインドネシアの多くの都市では、カンボンと呼ばれる環境不良地が多数点在している。しかし、貧困対策としてカンボン改善事業が実施されており、道路敷設や水供給の改善をはじめとした基本的なインフラが整備され、居住環境は改善の方向にある⁵⁰。

メトロマニラの中心部では、低所得者が高密度に居住し、その居住年数も短いことに特徴がある（図 3-3）。これは地方貧困層の移入により、都市貧困が拡大していることを示している³⁸。北部のパヤタス廃棄物処分場周辺においては、スカベンジャーとよばれる廃棄物から再利用可能な資源を分別して売却することで生計を立てている人々が数多く居住し、2000

⁴⁹ 国際協力機構年報 2005 年度 (http://www.jica.go.jp/about/ann2005/pdf/ann2005_036.pdf)

⁵⁰ 自治体国際化協会 HP (<http://www.clair.or.jp/j/forum/forum/jititai/121/INDEX.HTM>)

年には廃棄物の山の倒壊で最大 800 名が犠牲となるなどの深刻な問題を引き起こしている⁵¹。また、スクワッター（不法占拠者）の存在や道路密度の低さも含め、居住環境の面でも課題が山積している。

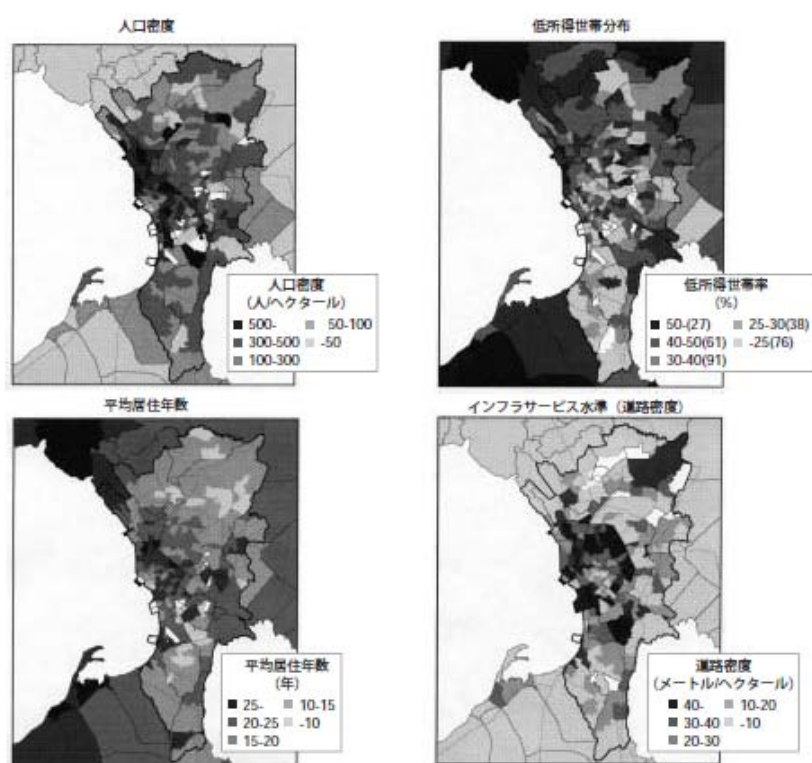


図 3-3 メトロマニラにおける人口密度、低所得世帯分布、平均居住年数、インフラサービス水準（道路密度）

出典：藤田安男・柳下修一「東アジアにおける都市化とインフラの整備」開発金融研究所報 2005 年 7 月
http://www.jbic.go.jp/japanese/research/report/review/pdf/25_06.pdf

⁵¹ 独立行政法人国際協力機構「フロンティア 2004 年 3 月号」
http://www.jica.go.jp/jicapark/frontier/0403/03_a.html

3) 財政

環境や貧困といった都市問題の解決に必要な財源について、各国の財政状況を元に比較検討する。

東アジア各国は ODA 等の資金援助を受けていることが多い。カンボジア、インドネシア、ラオス、フィリピンにおいては国民所得（GNI：Gross National Income）に占める対外債務の割合が 50% を大きく超過するとともに、総債務に占める長期債務の割合も高く、財政支出に大きな制約を受けていると考えられる。これらの国々では、一人当たり GDP も低く、債務の返済能力についても懸念される。

また、特にインドネシア、フィリピンでは地方への財源委譲が進んでいないだけでなく、地方政府の予算に占める人件費の割合が高いため、投資に向ける予算が低く抑えられている⁵²といわれている。こうした財政状況から、インドネシアやフィリピンなどの都市における都市問題解決のための財源は不足していると考えられる。

表 3-6 東アジア各国の財政収支（2003 年）

	日本	中国	韓国	マレーシア	インドネシア	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム	ラオス	ミャンマー	カンボジア	台湾	香港
対外債務の GNI に占める割合%	-	13.7	26.5	50.2	67.5	72.4	-	36.9	40.4	136.6	-	77.3	22.05 ^{※1}	32.0 ^{※2}
総債務に占める長期債務の割合%	-	62.3	66.1	82	75.3	88.2	-	78.9	89.7	98.4	80	89.6	24.16	48.9 ^{※2}
一人当たり GDP (ドル)	31,408	1,002	9,965	3,869	807	939	20,895	1,991	423	-	-	-	12,467	23,720

※1 GDP 比 ※2 2002 年の数値

出典：Asian Development Bank "Key Indicators 2005"

(http://www.adb.org/documents/books/key_indicators/2005/default.asp)より作成

一人当たり GDP については APEC: "Outcomes and Outlook 2003/2004"

(http://www.apec.org/apec/publications/all_publications/apec_secretariat.MedialibDownload.v1.html?url=/etc/medialib/apec_media_library/downloads/sec/pubs/2004.Par.0003.File.v1.1)より作成

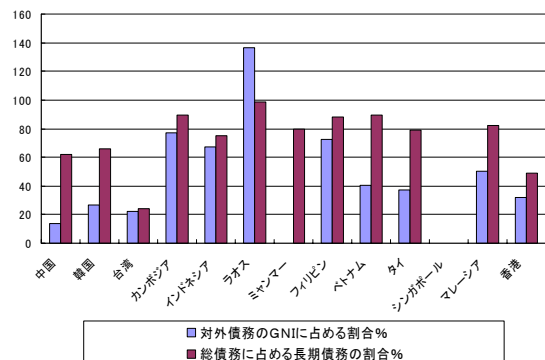


図 3-4 東アジア各国の財政状況（2003 年）

※ミャンマーにおける対外債務の GNI に占める割合、シンガポールにおける対外債務の GNI に占める割合および総債務に占める長期債務の割合は不明

出典：Asian Development Bank "Key Indicators 2005"

(http://www.adb.org/documents/books/key_indicators/2005/default.asp)より作成

⁵² 竹内卓朗「地方分権：東アジア諸国のインフラ整備に対するインパクト」開発金融研究所報 2005 年 7 月 (http://www.jbic.go.jp/japanese/research/report/review/pdf/25_05.pdf)

3-1-2 社会資本整備水準の比較と問題点の検討

東アジアの各都市では、人口増加に伴う過密と都市の拡大に対して、社会資本整備が質・量の両面で追いついていない状況にある。さらに「2030年までに東アジアの都市人口は6億7千万人増加するとの試算もある」³⁸ことから、早急な対策が必要である。そこで、東アジアの主要都市の社会資本整備水準についての課題整理を行う。

(1) 主要都市の状況

1) 中国（北京・上海）

中国では1990年代にモータリゼーションが始まり、自家用車の数が飛躍的に増加したために交通渋滞が深刻化し、登録車両の規制が実施されている。北京では、1984年から新規二輪車の登録禁止措置が取られ、上海では1990年代から二輪車の登録禁止措置と乗用車の新規登録数の規制、オークションによる登録の割当が導入されている³⁸。しかし、北京市の交通渋滞は深刻化しており、自転車通勤者の比率が10年前の60%から20%へ低下するなど、交通手段の多様化、モータリゼーションが急速に進展している。北京だけでなく、上海、武漢、西安、広州などの大都市でも交通渋滞は深刻化している。大都市の自動車の平均旅行速度は1980年代の時速20kmから時速12kmに低下し、交通渋滞や輸送効率の低下による経済損失は年間数百億元にのぼると言われている⁵³。

また、上海市では、2003年夏に予想を上回る大きな電力不足が発生し、約3ヶ月にわたる産業用電力の供給制限を実施したが、猛暑と一般家庭での空調の普及による電力需要の増大の結果、停電が発生し、工場の操業に支障が生じる事態となった。このときの電力不足量は当初予想の4倍の400万kwにも達したといわれている⁵⁴。また、上海をはじめとする中国東部の都市化によるエネルギー不足を解消すべく、政府は「西電東送」（西部の電力を東部に送電する送電網の整備）、「西気東輸」（西部のガスを臨海部へ輸送するパイプラインの整備）といったエネルギー問題対策を推進している。

2) バンコク

バンコクでは、自動車一台あたりの道路総延長が低水準にあるだけでなく、自動車保有台数の増加に伴って年々減少する傾向にある（図3-5）。これは、依然として十分な道路整備がなされていない状況であることを示している。こうした交通渋滞への対策として公共交通機関の整備が進められており、1999年にはスカイトレインが開通し、2004年には地下鉄が開通している。しかしながら、依然として激しい交通渋滞が発生している。国際ハイウェイプロジェクト推進委員会によれば、「バンコクでは交通渋滞で毎日、約1億5,000万円の燃料が無駄に費消され、労働者は一年のうち44日を道路上で費やさねばならないと指摘されて

⁵³ 「北京週報」, 2006 No.8, 2006年2月
(<http://www.pekinshuho.com/jp2005/2005-wj/2006-08/2006.08-shehui-1.htm>)

⁵⁴ 在上海日本国総領事館「上海の電力不足問題について」2003年11月
(<http://www.shanghai.cn.emb-japan.go.jp/economy/new031128-1-j.html>)

いる。タイの経済研究所は、渋滞の経済損失を年間約 1,600 億円と試算。またバンコクの肺がん発生率は、タイの他の都市に比べ 3 倍も高いとされる⁵⁵といわれている。

また、下水道に関しては、建設された下水処理場の能力が適切に発揮されていないため、管理運営体制を整備し、機能と運営効率の改善を図ることが求められている⁵⁶。

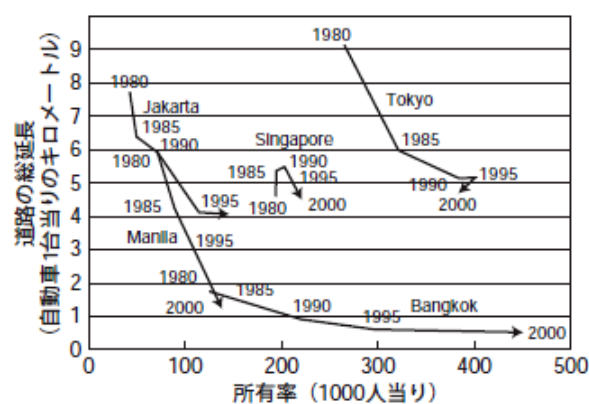


図 3-5 自動車一台あたりの道路総延長と自動車所有率

出典：藤田安男・柳下修一「東アジアにおける都市化とインフラの整備」開発金融研究所報 2005 年 7 月 (http://www.jbic.go.jp/japanese/research/report/review/pdf/25_06.pdf)

3) マニラ

マニラにおいても、自動車一台あたりの道路延長は急速に低下している(図 3-5)。また、マニラは民営化によって上水道が整備されたが、民間水道事業者の収入不足による相次ぐ料金の引き上げにより、負担に耐えられない貧困層が水道への不法接続や盗水を行うなどの課題も生じた⁵⁷。

4) ジャカルタ

2002 年にはジャカルター帯で停電が生じるなど、電力需要の増加に供給能力が追いついていない⁵⁸。水道、下水道についても、前述の通り整備水準は低い状況にある。

5) ソウル

ソウルにおいては、1990 年に 119 万台であった自動車登録台数が 2003 年に 278 万台まで増加し、平均旅行速度も 1998 年の 25.4km/h から 2001 年には 21.7km/h に低下した。その要因の一つとして公共交通機関のサービスレベルの低さが指摘されている。また、新たに駐車場不足という問題も発生している⁵⁹。

⁵⁵ 国際ハイウェイプロジェクト推進委員会 HP

(<http://www.ijnet.or.jp/IHCC/newasian-pro-bangkokroad01.html>)

⁵⁶ 独立行政法人国際協力機構「タイ下水処理場運営改善プロジェクト」事業事前評価 2004 年 10 月

⁵⁷ 毛利良一「マニラ上下水道事業の外資参加・民営化の功罪」日本福祉大学経済論集 2006 年 2 月

⁵⁸ 'Singapore Straits Times', 2002.9

(http://www.u-net.city.nagoya.jp/international/business/02_10.html)

⁵⁹ みずほ情報総研研究レポート「躍動の都市、ソウルを行く 第 2 回：交通システムの改編」2004 年 12 月

(<http://www.mizuho-ir.co.jp/research/seoul041215.html>)

(2) 指標による各都市の比較

これまで述べてきた東アジアの主要都市における都市問題について、インフラの整備状況の観点から、現在得られるデータを用いて定量的に比較する。

ジャカルタでは上水道、下水道の普及率が低く、明らかに都市化にインフラの整備が追いついていない。また、台北、バンコク、クアラルンプールについては、道路整備が量的に充足しておらず、バンコクでは下水道の整備にも遅れが生じている。

表 3-7 交通及び上下水道の整備状況（1998年）

	道路距離延長 (km/車1台当り)	鉄道距離延長 (km)	地下鉄距離延長 (km)	上水道普及率 (%)	下水道普及率 (%)
東京	5.06	663	239	100.0	100.0
ソウル	3.41	-	221	99.9	98.6
北京	3.20	1,817	42	100.0	70.0
上海	-	248	20	-	100.0
香港	3.28	69	74	-	95.0
台北	0.95	-	-	-	-
バンコク	0.52	-	-	-	5.6
ジャカルタ	3.32	-	-	18.0	1.1
クアラルンプール	0.80	55	-	99.0	-
シンガポール	4.58	83	-	-	100.0

出典：東京都政策報道室「競い合うアジアの都市」2000年10月より作成

3-1-3 大都市圏の持続可能な発展に向けた我が国の役割

これまでの整理から、東アジアの主要都市における都市問題は次のように総括できる。

北京、上海、バンコクにおいては、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が課題となっている。

マニラ、ジャカルタにおいては、環境問題やインフラの不足だけでなく貧困問題が深刻となっており、フィリピン、インドネシアではこれらに加えて財政状況も厳しい状況にある。これらの都市においては、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と考えられる。

また、中国の大気汚染による酸性雨は、日本にも影響を及ぼすなど都市問題は国境を超えた課題となっている。

これらの課題の解決が図られなければ、当該都市の居住者、労働者にとっての魅力を喪失するばかりでなく、他の都市にとって交流する魅力をも喪失するおそれがある。東アジア全体としての魅力向上に必要なこれらの課題の解決にあたっては、知見を有する国や都市が課題を抱えている都市に対して人的・技術的な支援と資金面での協力を行い、都市の過密とその弊害を緩和することが求められる。

我が国は、均衡ある国土の発展を目指した多極分散型の国土づくりによって都市問題をある程度克服してきた実績を有しており、東アジアの諸都市における都市問題の解決に向けて協力あるいは支援を行うことが我が国の役割の一つであると考えられる。

3-2 東アジアの大都市圏の特性把握

大都市間交流を促進するネットワーク強化のあり方を検討するために、東アジア各大都市圏の特性を把握する。

東アジアには大きな人口を抱える大都市が多数存在し、100万人以上（中国は200万人以上）の都市をリスト化すると表3-8のとおりとなる。

表 3-8 東アジアの大都市（100万人以上、中国のみ200万人以上）

				(千人)	
日本(00)	◎東京	8,135	中国(00)	◎北京(ペキン)	11,510
	横浜	3,427		上海(シャンハイ)	14,349
	大阪	2,599		重慶(チョンチン)	9,692
	名古屋	2,172		広州(クワンチョウ)	8,525
	札幌	1,822		武漢(ウーハン)	8,313
	神戸	1,493		天津(ティエンチン)	7,499
	京都	1,468		深圳(シェンチェン)	7,009
	福岡	1,341		香港(ホンコン)(01)	6,708
	川崎	1,250		東莞(トンクワン)	6,446
	広島	1,126		瀋陽(シェンヤン)	5,303
	北九州	1,011		西安(シーアン)	4,482
仙台	1,008	成都(チョントウ)	4,334		
韓国(00)	◎ソウル	9,895	南京(ナンキン)	3,624	
	釜山(プサン)	3,663	哈爾濱(ハルビン)	3,482	
	大邱(テグ)	2,481	大連(ターリエン)	3,245	
	仁川(インチョン)	2,475	長春(チャンチュン)	3,226	
	大田(テジョン)	1,368	昆明(クンミン)	3,035	
	光州(クワンジュ)	1,353	済南(チーナン)	3,000	
	蔚山(ウルサン)	1,014	貴陽(クイヤン)	2,985	
フィリピン(95)	◎マニラ	1,655	淄博(ツーパー)	2,817	
	ケソンシティ	1,989	青島(チンタオ)	2,721	
	カルーカン	1,023	鄭州(チョンチョウ)	2,589	
	ダバオ	1,007	太原(タイユワン)	2,558	
ベトナム(92)	◎ハノイ	1,074	潮陽(チャオヤン)	2,471	
	ホーチミン	3,016	杭州(ハンチョウ)	2,451	
インドネシア(00)	◎ジャカルタ	8,389	中山(チュンシャン)	2,363	
	スラバヤ	2,610	南海(ナンハイ)	2,134	
	バンドン	2,138	福州(フーチョウ)	2,124	
	メダン	1,912	長沙(チャンシャー)	2,123	
	パレンバン	1,459	蘭州(ランチョウ)	2,088	
	サマラン	1,427	[台湾]台北(タイペイ)(99)	2,640	
	タンゲラン	1,326	[台湾]高雄(カオジュン)(99)	1,469	
	マカッサル	1,102	タイ(02)	◎バンコク	7,917
マレーシア(91)	◎クアラルンプール	1,145	ミャンマー(83)	◎ヤンゴン	2,513
シンガポール(99)	◎シンガポール	3,894			

注) ◎は首都、国・地域名の右の()内は調査年
出典: United Nations: "Demographic Yearbook 2001"

これらの都市はそれぞれ異なる特性と課題を有している。ここでは、東アジアの中心となる各国の首都あるいは国の拠点となる大都市圏について、産業、研究開発、文化・学術等の機能分担の現状や戦略的育成状況に基づいてアジア各大都市圏の特徴づけを行う。

特徴づけを行う東アジア大都市圏は、各国の国土計画での記述を参考に次の通り選定した。

中国については、北京・天津、上海を中心とする長江デルタ、香港・広州を中心とする珠江デルタの3つの大都市圏を、韓国については、ソウル・仁川、釜山の2都市圏を、これらのほか、台北、クアラルンプール、シンガポールを対象とした。

日本については、東京、大阪、名古屋の三大都市圏と、日本の地方中枢都市のうち、南北の端部に位置し、海外との交流においてその地理的特性が表れている札幌（北海道）、福岡・北九州を対象とした。

(1) 東アジアの大都市圏の特性

上記大都市圏について、国土計画に記載された都市地域の今後の発展の方向性を中心に、各大都市圏の特性について整理する。

1) 中国

中国の国土計画である「第十次五カ年計画（計画期間：2001年～2005年）」においては、東部地区の発展の方向性として、「ハイテク産業、現代的サービス業、輸出産業を優先的に発展させ、経済特区と上海浦東地区の新たな優位性づくりの促進、環渤海、長江デルタ、福建省東南地区、珠江デルタなどを全国の経済成長の牽引役を果たすようにし、黄河デルタの高効率・生態系経済（砂嵐発生源対策と水源保護）を発展させる」⁶⁰とあり、地方の特色を持つ地域経済を構築することとされている。

①北京・天津（華北）

北京は中国の首都であり、研究開発費・研究者数ともに中国国内で突出した存在である。また、大学の集積をベースとしたIT関連産業が集積している。

天津は北京の外港として天津経済技術開発区に指定され、輸出関連企業の立地が進展し、全経済技術開発区の中で最も高い域内総生産をあげている⁶¹。さらにはIT・自動車産業の立地も進んでいる⁶²。

②長江デルタ（華東）

上海のハイテク、金融等の高付加価値産業は、我が国の人口に匹敵する長江デルタの居住人口と多数の高等教育機関の立地によって支えられている。また、上海浦東空港をはじ

⁶⁰ 田中修「中国第十次五カ年計画—中国経済をどう読むか?—」 蒼蒼社 2001年7月

⁶¹ 財団法人自治体国際化協会「CLAIR REPORT No.248」2003年8月
(http://www.clair.or.jp/j/forum/c_report/cr248m.html)

⁶² 経済産業省「通商白書 2005年版」
(<http://www.meti.go.jp/report/tsuhaku2005/2005honbun/index.html>)

めとする浦東新区の整備により、経済集積の基盤が強化されている⁶¹。機械・金属・石油化学・繊維等の多様な産業が立地しているが、華南・華北と比較して国内調達比率が高くなっている⁶²。

また、上海市は、北東アジアの航空運輸センターとしての地位を確保すること、国際的に影響をもつ金融センターの一つとなることなどを第十一次五カ年計画（計画期間：2006年～2010年）の発展目標草案において公表している⁶³。

③珠江デルタ（華南）

香港、深セン、広州が主要都市であり、中国全土で5箇所ある経済特区のうち、深セン経済特区、珠海経済特区の2箇所が珠江デルタにおいて指定され、広州経済技術開発区は工業の拠点となっている。輸出加工区として外資系企業を集積させた結果、加工貿易の割合が高く、電気・電子関係と石油化学の生産額が高い⁶²。

2) 大韓民国

ソウルと仁川は韓国の国土計画である「国土総合計画」においては、個別に記載されているが、ソウル首都圏として一体的に捉えることができると考えられるため、一つの大都市圏として整理する。

①ソウル・仁川

「第4次国土総合計画（計画期間：2000年～2020年）」において、仁川は北東アジアにおける国際情報・貿易都市とするため、空港・港湾・通信施設を拡充し、物流施設を拡張するとされている。また、ソウルに関しては交通システムを拡大し、都市機能の円滑化を図ることとされている。

②釜山

「第4次国土総合計画（計画期間：2000年～2020年）」において、釜山は国際港湾都市として環太平洋の戦略的重要都市として位置づけられており、港湾と物流産業設備を建設し、港湾と国際金融の中心地としての役割を強化するとともに、国際観光の中心地とすることとされている。

3) 台湾（台北）

台湾の国土計画である「国土総合開発計画（計画期間：1996～2011年）」において、台北を中心とする北部都会帯は、国際的な窓口かつ政治経済の中心地として、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、技術支援の中心地として発展させることとされている。また、航空都市と科学都市の建設が計画されている。

⁶³ 「中国情報局 NEWS」2006年1月15日
(http://news.searchchina.ne.jp/disp.cgi?y=2006&d=0115&f=business_0115_001.shtml)

4) マレーシア (クアラルンプール)

マレーシアの国土計画である「National Physical Plan(NPP) (計画期間：2005年～2020年)」において、クアラルンプール、ジョージタウンおよびジョホール・バル周辺のみが海外の大都市地域と競合し得る成長都市圏 (Conurbation) として位置づけられている。これらの開発促進区には製造業やサービス業、特に新興産業である情報通信技術 (ICT)、バイオテクノロジー、教育、医療サービス、観光 (リゾートを除く) を重点的に配置し、これらの産業に投資を呼び込むインフラ整備を促進することが計画されている。中でもクアラルンプールは国家的な成長都市圏に位置づけられ、マルチメディア・スーパー・コリドール (MSC) の形成によって、国全体あるいは他の拠点都市における IT 産業振興の触媒となることが目指されている。

5) シンガポール

シンガポールは、その 40、50 年後を見据えた将来都市計画として「コンセプトプラン 2001」を策定し、次の 7 つを主要提案として掲げている。

- (1) 住み慣れた地域における新しい住宅
- (2) 都市部における眺望のよい高層住宅の提供
- (3) 多種多様なレクリエーションの提供
- (4) 新しいビジネスゾーンの設定、高付加価値産業用地の確保
- (5) 世界的なビジネス中心地の形成
- (6) 交通環境の整備
- (7) 個性・独自性の重視

また、シンガポール経済の特徴として、製造業、金融・サービス業が中心の産業構造であることがあげられる。GDP の約 4 割を外資系企業や外国人が生み出すという外資誘致による輸出志向型経済であり、観光・商業・ホテルなども海外からの観光客によって支えられている⁶⁴。

6) その他

マニラ、ハノイ、ホーチミン、プノンペンについては、各国の国土計画において、集中の緩和と交通の改善が掲げられている。

これまでに記述した東アジアの大都市の特性を、表 3-9 に整理する。東アジアの大都市は、空港等の国際的な交流インフラ等を強化し、ビジネス拠点や産業拠点の形成を図っている都市と、自らの都市構造の改善が課題となっている段階にある都市が存在する。

⁶⁴ 自治体国際化協会「CLAIR REPORT シンガポールの都市計画-コンセプトプラン 2001 を中心に-」, 2003 年 3 月 (http://www.clair.or.jp/j/forum/c_report/cr240m.html)

表 3-9 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ハイテク産業、輸出産業、サービス産業の育成 ・上海を航空運輸センター、金融センターとする
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	<ul style="list-style-type: none"> ・仁川を北東アジアの国際情報・貿易都市とする ・ソウルの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	<ul style="list-style-type: none"> ・国際金融、国際観光の中心地とする
台北	政治経済、国際窓口	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸、通信、観光のハブとする ・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、技術支援の中心地とする
クアラルンプール	政治、製造	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・世界的なビジネス中心地 ・住環境、交通環境の整備
その他 (マニラ、ハノイ、ホーチミン、プノンペン)	—	<ul style="list-style-type: none"> ・人口集中緩和と都市交通の改善

(2) 日本の大都市圏の特性

日本の大都市圏について、札幌（北海道）、東京、名古屋、大阪、福岡・北九州の5つの大都市圏を取り上げ、東アジアとの交流に関して、国際化に関する計画および東アジアとの都市間連携の取り組みの観点から整理する。特に札幌（北海道）、大阪については、本調査において実施した現地調査の結果を踏まえてその特性を整理し、福岡・北九州については、国土審議会計画部会産業展望・東アジア連携専門委員会での議論等を踏まえてその特性を整理した。

1) 札幌（北海道）

①東アジア関連施策

北海道においては、国際化に関して「国際化の推進方策」⁶⁵を策定し、東アジア地域との交流に関しては、下記の施策を掲げている。

- ・技術研修員の受入れ、専門家の派遣
- ・観光情報提供機能の整備と観光プロモーション活動の展開
- ・北海道シンガポール事務所などの海外情報拠点の整備
- ・新千歳空港などの国際航空路線の拡充促進
- ・経済や文化・スポーツなど幅広い分野での交流の推進
- ・市町村や民間などが行う姉妹友好提携都市などとの交流の促進

上記に加えて、海外との経済交流の観点からは、「海外との経済交流推進方策（平成 17 年 3 月）」を策定しており、北海道の基幹産業である「食」「観光」の 2 分野を海外との経済交流の可能性が高い分野と位置づけている。「IT」「バイオ」「住宅」の 3 分野については、今後の成長が期待される分野としている。

②ヒアリング結果

上記施策を踏まえて、北海道における東アジアとの協調連携に関する取り組みに関して、農畜産業、水産業、観光を中心に北海道庁にヒアリングを行った。あわせて、北大リサーチアンドビジネスパークでの産官学連携の先駆的な取り組みに関して創成科学共同研究機構及び財団法人北海道科学技術総合振興センターにヒアリングを行い、IT 産業振興施策に関しては北海道経済産業局にヒアリングを実施した。これらの結果に基づき、東アジアとの交流に関する北海道の特性を分野別に整理した。

その結果、北海道の優位性は次の 3 つにあると考えられる。

- ①ロシア極東と東アジアとの中間点に位置する地理的優位性
- ②農業水産業畜産等々の食の品質
- ③香港・台湾等の南方の国に対する北方圏としての観光的魅力

これらを強化していくためには、既存の空港や港湾の有効活用が求められる。

a) 交流の現状と優位性

北海道は、国際交流先としては北方圏、姉妹都市（中国・黒龍江省、カナダ・アルバータ州、アメリカ・マサチューセッツ州）、ロシア、東アジア等の 4 方面との交流が柱である。近年は中国および韓国との貿易量の増加が著しく（図 3-6、図 3-7）、サハリンプロジェクトの効果によって対ロシア輸出も平成 15 年に 100 億円を初めて越えるなど（図 3-8）、貿易面での国際化が進展している。

⁶⁵ 北海道「国際化の推進方策」1998 年 4 月 (<http://www.pref.hokkaido.jp/soumu/sm-tksai/housaku/housakus.htm>)

(単位：百万円)

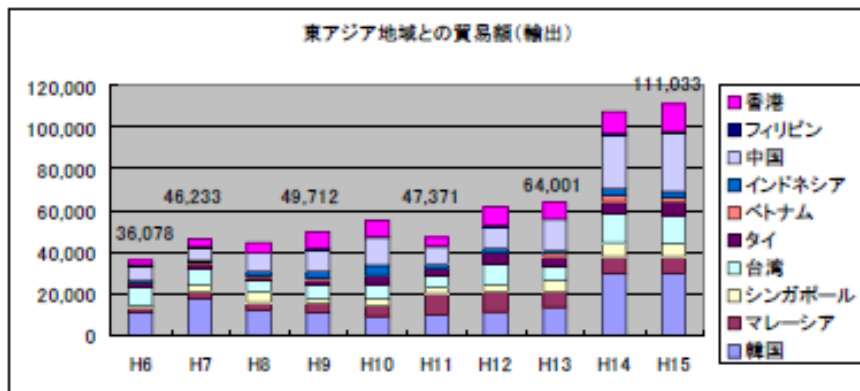


図 3-6 北海道と東アジアの貿易額 (輸出)

出典：北海道経済部「海外との経済交流推進方策」2005年3月
<http://www.pref.hokkaido.jp/keizai/kz-bkry/plan.htm>

(単位：百万円)

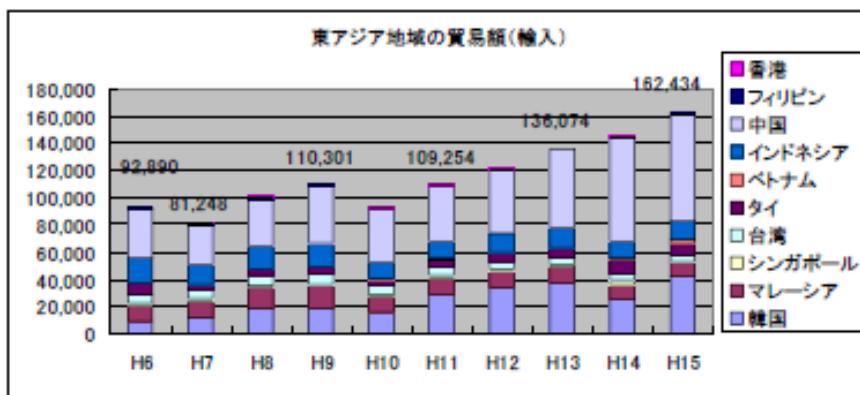


図 3-7 北海道と東アジアの貿易額 (輸入)

出典：北海道経済部「海外との経済交流推進方策」2005年3月
<http://www.pref.hokkaido.jp/keizai/kz-bkry/plan.htm>

(単位：百万円)

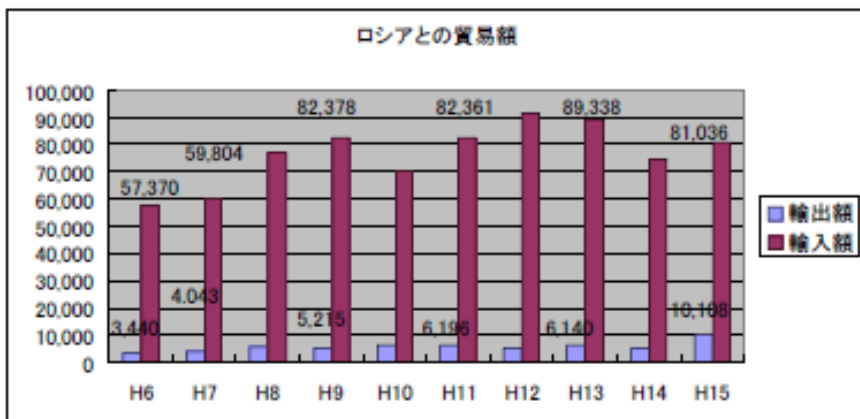


図 3-8 北海道とロシアの貿易額

出典：北海道経済部「海外との経済交流推進方策」2005年3月
<http://www.pref.hokkaido.jp/keizai/kz-bkry/plan.htm>

b) 農畜水産業

農畜産業では、てんさいや生乳をはじめとする農畜産物の抑制政策やガット・ウルグアイラウンドを見越して、新たな市場開拓の必要性が生じたために、農畜産物の海外輸出を展開している。相手先は、近接性を有する東アジア、中でも輸送コストを上乗せして負担できる富裕層が存在する地域を想定している。農産物の海外輸出の先駆的事例としては、台湾へのながいもの輸出があげられる（図 3-9）。

水産業においては、変動する漁獲高に対する魚の価格安定化が輸出の主目的である。現在、サケ、ホタテ、スケソウダラを主として中国に輸出しており、輸出量は増加傾向にある（図 3-10）。また、欧米では、健康志向が高まり、従来消費していたノルウェー産の養殖サケと比較して、北海道産の品質優位性を評価するようになっている。こうした背景から、中国の加工コストの低廉性を活かし、北海道産サケの加工委託貿易による欧米への輸出が増加している。

平成16年度の北海道の加工食品輸出入額は、輸出が2,400億円、輸入が7,500億円と平成5年以降輸入超過の状況にある。また、平成16年度には全国と同様に北海道でも中国が貿易相手国としてトップに立った。

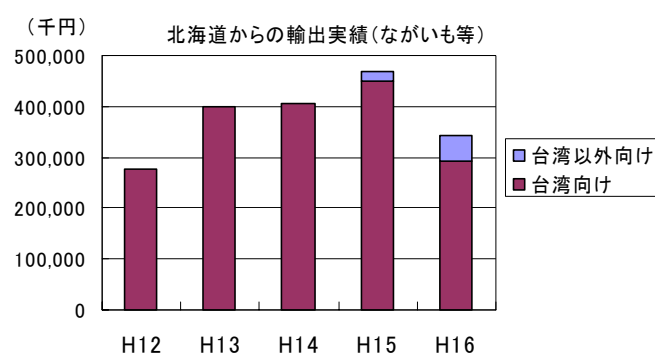


図 3-9 北海道からの農産物の輸出（ながいも等）

出典：北海道「北海道貿易統計（1995～2004）」

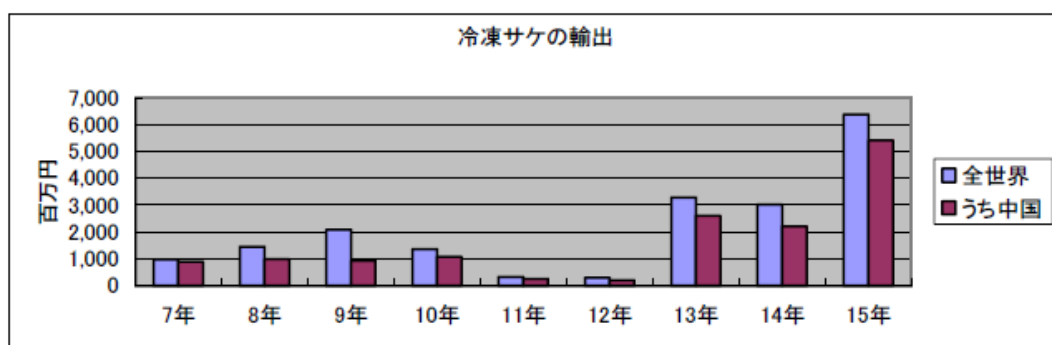


図 3-10 北海道内港からの冷凍サケの輸出額

出典：北海道経済部「海外との経済交流推進方策」2005年3月
<http://www.pref.hokkaido.jp/keizai/kz-bkkry/plan.htm>

c) 観光

北海道では、香港、台湾、韓国からのチャーター便等を利用した観光客の増加が顕著である。特徴的な事例として、オーストラリアからニセコへのスキー客も増加している。北海道ではこれらの地域を中心に PR や誘致活動を実施している。

訪日外国人来道者数は、近年、順調な伸びを見せており、平成16年度には大きく伸びて42万人となっている（図 3-11）。さらに平成17年度は50万人超となることが見込まれており、平成19年度には、目標来訪者数である54万人を達成することが確実視されている。

アジアから日本へ観光で来訪する際には、大阪から入国して、新幹線を利用して京都等を経由して東京から出国する経路が一般的であり、ゆとりのある豊かな人々等がさらに北海道まで足を伸ばしている。そこで、台湾での北海道人気の高まりを活かし、従来からアジアの観光客に人気の高い京都と連携した観光客の誘致が検討されている。

また、今後の道内への外国人観光客の誘致にあたって、比較的豊かなシンガポールについては、北海道への直行便がないなどの課題が存在する。一方で、今後の観光客の伸びが期待される中国について、日本の外務省が訪日団体観光ビザの発給地域を全土に拡大⁶⁶したことは、道内への外国人観光客の誘致促進に貢献するものと期待される。

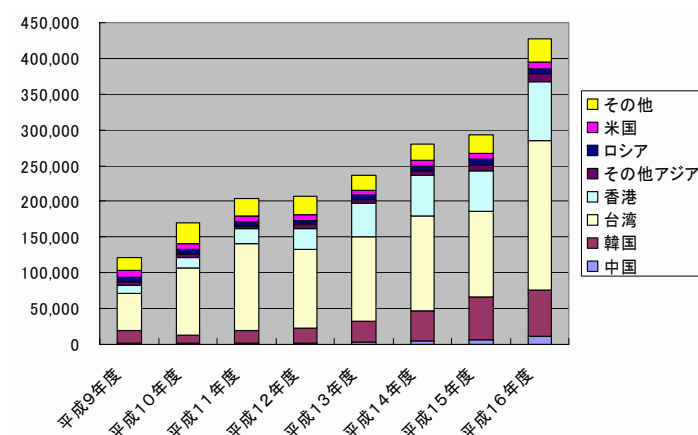


図 3-11 来道者数の推移

注) 訪日外国人来道者数（実人数）は、平成9年度から発表

注) 調査対象市町村数 平成9年度及び10年度：202市町村、平成11年度以降：全212市町村
出典：北海道経済部観光のくにつくり推進室「北海道観光入込客数調査報告書」

d) 学術研究・産学連携

北大リサーチアンドビジネスパーク構想に基づき、創成科学共同研究機構を中心として、ナノテク、バイオ、IT、環境の4分野を重点分野における学際的な研究を行っている。また、道の研究機関と連携して民間企業の技術開発や起業に対する支援を行っている。東アジアに対しては、水産技術の移転を実施した実績がある。

⁶⁶ 外務省記者発表資料「中国国民訪日団体観光旅行の査証発給対象地域の拡大について」2005年7月
(http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/17/rls_0702a.html)

e) IT

北海道の IT 産業規模は、売上規模で 3,000 億円と鉄鋼業に次ぐ 6 番目の産業であり、雇用規模で 17,000 人と食品業に次ぐ 2 番目の産業となっている。

道内マーケットが小さいため、従来より本州からの下請けという形態が中心となっている。札幌発のベンチャーに限ると売上高 10 億円、従業員 60 人で企業規模の拡大が止まる傾向が存在し、大企業への成長に課題がある。今後は、高い技術力を活かすためのマネジメント分野の強化等も必要と考えられる。

今年度から、中国、韓国との交流事業が展開されており、中国をターゲットとした中国瀋陽・大連地域とのビジネスミーティングなどの活動が実施されている。

f) インフラ整備

(i) 空港

新千歳空港では、ロシア・中国との航空便に自衛隊による制約が設けられており、飛行日数や便数に制限がある。したがって、特定の日に到着客が集中し、入国審査に時間を要することが課題となっており、入国審査の能力向上が望まれている。

(ii) 港湾

苫小牧東港、室蘭港をはじめ、道内の各港湾は高規格のバースを有しており、後背地の工業団地等のハード整備も充足している。しかし、道内各地で水準の高い施設整備がなされた結果、競争が生じ、これらの工業団地では産業誘致が進んでいない。道内の港湾間で機能を分担し、競争を回避することが望まれるが、各港湾の特性に大きな差がなく、機能分担レベルまでには至っていない。

2) 東京都

①国際化方針

東京都では「東京構想 2000」⁶⁷が策定されている。東京の魅力を高め、世界に冠たる国際都市東京となるための施策である国際化戦略を要約すると次の通りとなる。

1 東京を豊かで風格のある都市とし、国際的な存在感を高める

1 東京のビジネス拠点としての魅力を高める

- ・ オフィスビルの更新、高度情報化に対応したインフラ整備による国際ビジネスセンターの構築（大手町・丸の内・有楽町地区）
- ・ 臨海副都心のグローバル IT エリア化
- ・ 羽田空港の沖合展開による海外とのアクセス向上、環状道路網の整備等による効率化
- ・ 情報通信基盤の整備秋葉原に集積する IT 関連産業や多摩センター地区等でのコンテンツ産業の支援

2 外国人や海外企業をはじめ人々を惹きつける快適な都市をつくる

- ・ 生活環境の整備による世界の人々が住みたくする都市
- ・ 国際犯罪やハイテク犯罪への対策、地震対策

2 東京の魅力を発信し、世界の人びとが交流する都市にする

1 観光産業を活性化し、世界から観光客を誘致する

- ・ 都市型エンターテインメントと国際コンベンション機能の充実、アニメ等の国際イベントや映画ロケの誘致

2 アジア諸都市とのより実質的な交流を深める

- ・ アジアの頭脳であり、心臓である大都市との連帯と協力を深めるため、「アジア大都市ネットワーク 21」を構築
- ・ アジアの青年技術者の招聘と都内中小企業との協力による研修の実施

3 地域の国際化を進め、外国人と共生した社会をつくる

- ・ 外国人との交流の機会の設定と外国人に対するバリアフリーな地域づくり
- ・ 外国人が住宅の賃貸時に差別されないよう啓発し、外国人留学生の受入れも実施

②連携の取り組み

アジアの首都及び大都市が新技術開発、環境対策、産業振興などの共通課題に取り組むための国際的ネットワークとして「アジア大都市ネットワーク 21」が構築されている。これは、東京都、ソウル、クアラルンプール、デリーが共同提唱都市となって、バンコク、ハノイ、ジャカルタ、マニラ、シンガポール、台北、ヤンゴンを含めた計 11 都市によって構成され、18 の共同事業が実施されている（北京市は 2005 年 8 月 30 日に脱退）。

⁶⁷ 東京都「東京構想 2000」2000 年 12 月 (<http://www.chijihon.metro.tokyo.jp/keikaku/2000/top.htm>)

3) 名古屋

①国際化方針

「愛知県国際化推進プラン」⁶⁸において位置づけられている目標は次の5つであり、NPOとの連携、経済のグローバル化への積極的な対応に特徴がある。

1. 外国籍県民とともに生きる地域社会づくり
2. 国際交流・協力の推進と地域の活性化
3. NPO との連携・協働による地域の国際化の推進
4. 経済のグローバル化への積極的な対応
(経済のグローバル化に対応した産業構造の構築、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)
5. グローバル化に対応した人づくり

②産業による東アジアとの交流

「平成 16 年度の愛知県内貿易港の輸出入動向 (2005 年 10 月)」によると、愛知県は輸出入額に占める自動車の割合が突出していることに特徴がある。中国、アジア NIES、ASEAN 4 カ国への輸出においても、自動車及び部品、半導体等電子部品が大きな割合を占めている。一方、輸入に関しては、中国は衣料品、電気機器、NIES は半導体等電子部品、ASEAN 4 は石油ガス、音響映像機器が高い割合を占めている。

4) 大阪

①東アジア関連施策

大阪府「アジアのにぎわい都市・大阪ビジョン」⁶⁹が策定され、下記の6つが具体的取り組み方向としてあげられている。

1. アジアのセンター機能の構築
2. にぎわい都市・大阪の魅力アップ
3. アジアに開かれた大阪づくり
4. 大阪・アジア大交流の展開
5. アジアサポート機能の推進
6. 首都バックアップ機能の強化

②ヒアリング結果

上記施策を踏まえ、大阪府においては上記ビジョンについて経済、人的交流、インフラを中心にヒアリングを行った。大阪市および(財)大阪国際経済振興センターにおいては東アジアとの経済交流、特にビジネスパートナー都市提携(BPC)の取り組みについてヒアリングを行った。

その結果、歴史的なアジアとの交流と商工業都市としての特性を活かした東アジアとのビジネス交流が志向されているといえる。

⁶⁸ 愛知県「愛知県国際化推進プラン」2003年3月 (<http://www.pref.aichi.jp/kokusai/3guide-j.html>)

⁶⁹ 大阪府「アジアのにぎわい都市・大阪ビジョン」2006年3月 (<http://www.pref.osaka.jp/kikaku/asiav/index/アジアのにぎわい都市・大阪ビジョン.pdf>)

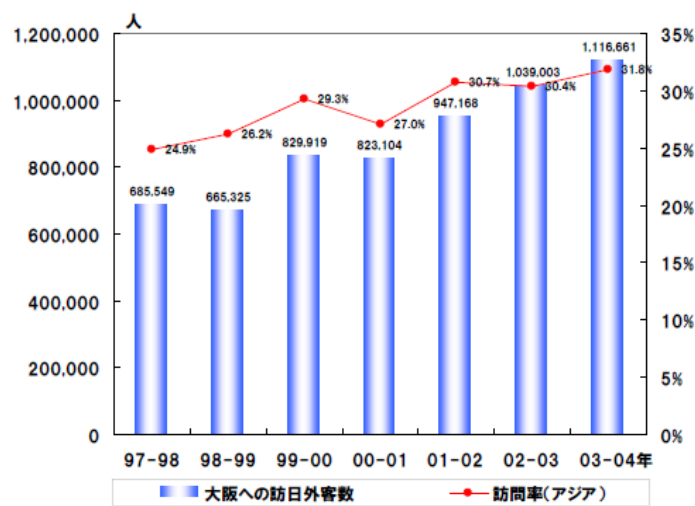
a) 重点分野

大阪府には、アジア系の企業の立地が多く（図 3-1 2）、アジア人観光客の数も増加傾向にある（図 3-1 3）。そこで、これらのアジアとの交流基盤を活かしていくことをねらいとして、平成 17 年 3 月に議決された「大阪市基本構想」においては、施策の一つとしてアジアとの交流拠点都市を目指すことが示されている。大阪府においても前述の「アジアのにぎわい都市・大阪ビジョン」が策定され、アジアを重視したアジアのセンター機能の構築などの取り組みが示されている。

大阪府(162社)		全国(3,514社)	
国	比率	国	比率
アジア	23.5%	アジア	9.8%
欧州	45.7%	欧州	41.7%
北米	30.2%	北米	46.6%
その他	0.6%	その他	1.8%

図 3-1 2 外資系企業の国籍別割合（2005 年）

出典：大阪府「アジアの中核都市大阪ビジョン（仮称）大阪の現状に関するデータ集」2006 年 1 月
<http://www.pref.osaka.jp/kikaku/asiav/index/アジアビジョンデータ集.pdf>



(備考) 訪日外客(総数)、都道府県別訪問率より算出した推計値
 訪問率(アジア)は、訪日アジア人のうち、大阪を訪れた人の割合
 (資料) 国際観光振興会(UNTO)『訪日外国人旅行者調査』

図 3-1 3 大阪へのアジア人観光客の数

出典：大阪府「アジアの中核都市大阪ビジョン（仮称）大阪の現状に関するデータ集」2006 年 1 月
<http://www.pref.osaka.jp/kikaku/asiav/index/アジアビジョンデータ集.pdf>

b) 東アジアとの連携

近畿圏において最も大きな貿易相手国は中国（表 3-1 0）であり、中国の都市との連携は不可欠と考えられる。大阪市と上海市は、2004 年 10 月に交流促進に関する共同声明によって、経済・観光・学術等の交流を充実させることを宣言している。また、上海市と大阪市・大阪府の 3 者で経済交流の促進に関する協議書を 2005 年 9 月に締結するなど、上海との交流連携が志向されている。なお、上海から見た大阪との提携のメリットとして

は、環境エネルギー分野での技術供与、上海企業の外部進出の際の大阪との連携があげられている。

また、釜山とも 2001 年 1 月に経済交流促進に関する協定書を締結しており、民間分野での経済交流促進とその支援窓口の開設がうたわれている。さらに、上海・釜山・大阪の 3 都市では観光交流が行われている。

表 3-10 近畿圏における主な輸出入相手国（2003 年）

（単位：百万円）

輸出		輸入	
国・地域名	輸出額〔占有率〕	国・地域名	輸入額〔占有率〕
①中国	1,935,197〔17.3%〕	①中国	2,577,871〔30.8%〕
②米国	1,932,647〔17.3%〕	②米国	942,435〔11.3%〕
③台湾	958,777〔8.6%〕	③インドネシア	412,895〔4.9%〕
④香港	953,291〔8.5%〕	④台湾	372,536〔4.5%〕
⑤韓国	930,602〔8.3%〕	⑤韓国	326,656〔3.9%〕

出典：大阪府「アジアの中核都市大阪ビジョン（仮称）大阪の現状に関するデータ集」2006 年 1 月
<http://www.pref.osaka.jp/kikaku/asiav/index/アジアビジョンデータ集.pdf>

c) 大阪の特性

関西国際空港、大阪港に代表される物流インフラとフルセット型の産業構造を有している。大阪は歴史的に在日外国人が多く、日本の主な都市の中で韓国・朝鮮人が最も多い（図 3-1 4）。そのネットワークの存在がアジアから大阪への企業進出を容易にしている。また、大阪府には大学・研究機関が集積し、医薬品の生産高も国内で最も高い（図 3-1 5）。さらに、大規模家電メーカーと関連する多数の中小企業によって形成されるロボット関連産業が立地するなど（図 3-1 6）、バイオや機械に関する先端技術の集積を有している。

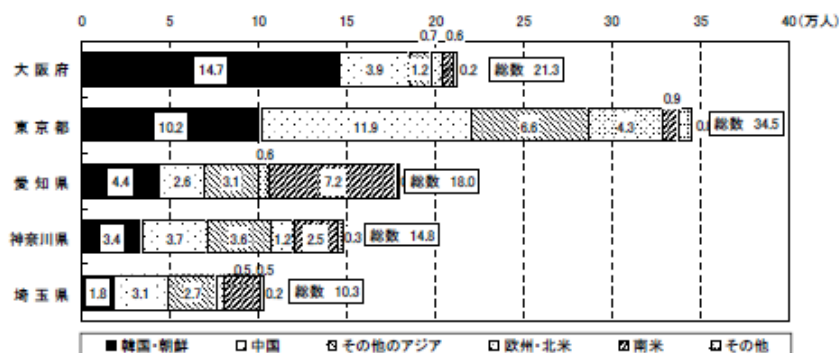


図 3-1 4 主要都府県国籍別外国人登録者（2003 年）

出典：大阪府「アジアの中核都市大阪ビジョン（仮称）大阪の現状に関するデータ集」2006 年 1 月
<http://www.pref.osaka.jp/kikaku/asiav/index/アジアビジョンデータ集.pdf>

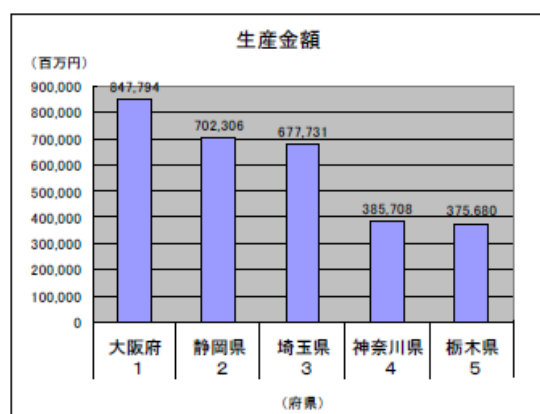


図 3-15 医薬品生産高上位5府県 (2004年)

出典：大阪府「アジアの中核都市大阪ビジョン (仮称) 大阪の現状に関するデータ集」2006年1月
<http://www.pref.osaka.jp/kikaku/asiav/index/アジアビジョンデータ集.pdf>

ロボット産業

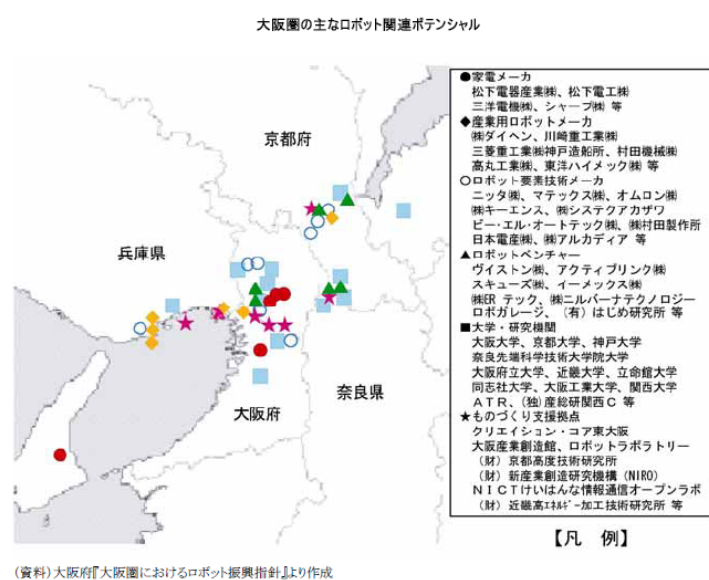


図 3-16 大阪圏の主なロボット関連ポテンシャル

出典：大阪府「アジアの中核都市大阪ビジョン (仮称) 大阪の現状に関するデータ集」2006年1月
<http://www.pref.osaka.jp/kikaku/asiav/index/アジアビジョンデータ集.pdf>

d) インフラ

関西国際空港はアジア便が最も多く、24時間供用、4000mの滑走路を2本有する強みを有している。さらに、大阪港がスーパー中核港湾としての指定を受けるなど、国際旅客・物流の基盤が十分に存在する。

③連携の取り組み

大阪市は1988年から、「ビジネスパートナー都市提携 (BPC)」として、香港との提携を皮切りに、シンガポール、バンコク、クアラルンプール、マニラ、ジャカルタ、ソウル、

上海、ホーチミン、ムンバイ、メルボルン、天津の12都市と提携を行っている。これは、提携に基づくネットワークを活用した民間レベルでの経済交流を各都市において推進することをねらいとしている。また、大阪市は特に中小企業の海外進出の支援、提携都市間の経済交流を目的とした民間主体の取り組みを推進している。

5) 福岡・北九州

①国際化方針

福岡県の国際化計画としては、「ふくおか国際化推進プラン」⁷⁰が策定されており、4つの基本戦略と主要施策が掲げられている。

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. 特色ある国際貢献・協力の推進<ol style="list-style-type: none">(1) 人材育成拠点の形成(2) 環境技術交流の推進2. 国際交流ネットワークの拡充<ol style="list-style-type: none">(1) 地域間交流の推進(2) 国際連携の推進3. 活力あふれる拠点づくりの推進<ol style="list-style-type: none">(1) アジアの知的センターの構築(2) 産業経済の拠点化(3) 国際連携基盤の整備・拡大4. ひらかれた地域社会の形成<ol style="list-style-type: none">(1) 国際感覚豊かな人づくり(2) 外国人とともにくらす地域づくり(3) 国際交流・協力を推進するための支援・連携 |
|--|

福岡市においては、「福岡市国際化推進計画」⁷¹が策定されており、当該計画において掲げられている以下の6つの目標のうち、5つがアジアを題目とするものであり、アジアへの重点化がなされている。

1. 多文化共生の地球市民の都市
2. アジアの知識・文化創造と人材育成の拠点都市
3. アジアの課題解決に貢献する都市
4. アジア・世界と結ぶゲートウェイ都市
5. 東アジアのビジネス・物流都市
6. アジアの国際集客文化都市

⁷⁰ 福岡県「ふくおか国際化推進プラン」2002年3月
(<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/wbase.nsf/78a1f774912b7a564925708c0035d037/c59985f65b9fda5949256c100006803e?OpenDocument>)

⁷¹ 福岡市「福岡市国際化推進計画」2003年6月 (<http://www.city.fukuoka.jp/download/159105362386.doc>)

北九州市においては、「北九州市ルネッサンス構想」⁷²が策定され、目指す都市の方向性として次の6つを掲げている。環境首都と東アジアの拠点を標榜している点に特性が現れているといえる。

1. 人材創造のまち
2. 安全・安心のまち
3. 高質な都市空間を持つまち
4. 競争力のある産業都市
5. 世界の環境首都
6. 東アジアの拠点都市

以上より福岡市における空港・港湾等の旅客・物流のゲートウェイ機能、及び北九州における環境への取り組みが東アジアとの交流・連携を推進する本地域の特性であると考えられる。

⁷² 北九州市「北九州市ルネッサンス構想」2006年3月
(http://www.city.kitakyushu.jp/pep_portal/PortalServlet?DISPLAY_ID=DIRECT&NEXT_DISPLAY_ID=U000004&CONTENTS_ID=7372)

②国土審議会における議論等⁷³を踏まえた整理

a)自動車産業

福岡、北九州を含む北部九州においては、自動車関連産業の集積がみられ(図 3-17)、この集積を生かした産業振興を図るため、福岡県は「北部九州自動車 100万台生産拠点構想」を掲げている。また、目標達成が現実のものとなってきたことから、新たな展開を検討する「新戦略委員会」が設立され、アジアのマザー工場化、部品産業拠点化、人材育成などを検討している。そのなかで、日本メーカーの中国進出、自動車産業が集積しているバンコクとの連携も視野に入れた自動車産業におけるアジアとの分業化をにらんだ検討がなされている⁷⁴。この背景として、アジアの自動車生産台数は日本に匹敵する規模に達しており、九州・韓国・中国を一体としてみると、世界の1割以上を製造する地域となることから(図 3-18)、今後成長が見込まれるアジアとの連携を強化していくことが重要と考えられる。



図 3-17 九州の自動車産業分布

出典：福岡県中小企業団体中央会「NEWS ふくおか」2005年11月
(http://www.joho-fukuoka.or.jp/chuokai/newsfukuoka/2005_11report2.pdf)

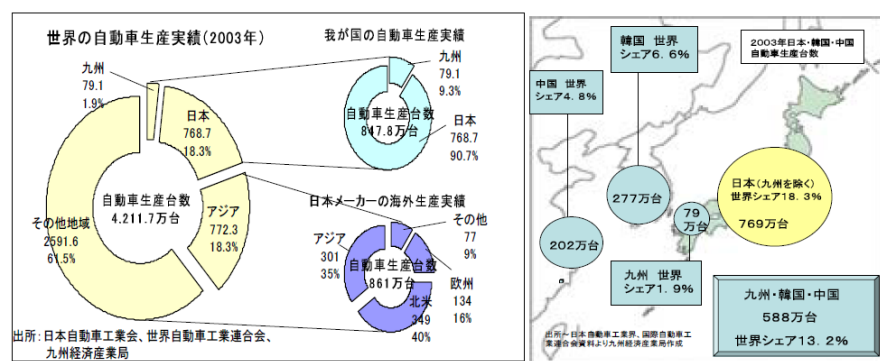


図 3-18 九州の自動車産業規模

出典：経済産業省九州経済産業局「九州経済活性化懇談会報告書」2005年6月
(http://www.kyushu.meti.go.jp/committee/kyushu_keiziai/houkoku/17_6_17_azia.htm)

⁷³ 国土審議会計画部会産業展望・東アジア連携専門委員会等

⁷⁴ 福岡県中小企業団体中央会「NEWS ふくおか」2005年11月
(http://www.joho-fukuoka.or.jp/chuokai/newsfukuoka/2005_11report2.pdf)

b) 半導体

福岡から韓国、上海、台湾、香港、シンガポールに至る地域は世界の半導体生産の約50%を占める。福岡に集積するトップレベルのシステム LSI 研究者を有する大学や研究機関、半導体設計企業を活かすため、図 3-19 に示す区域を対象として、福岡をアジア地域のシステム LSI 設計開発拠点とする「シリコンベルト福岡構想」を立ち上げている。福岡システム LSI 総合開発センターを拠点として、福岡システム LSI カレッジによる人材育成、ベンチャー育成・支援策の実施、国際会議の開催などの取り組みを実施している。

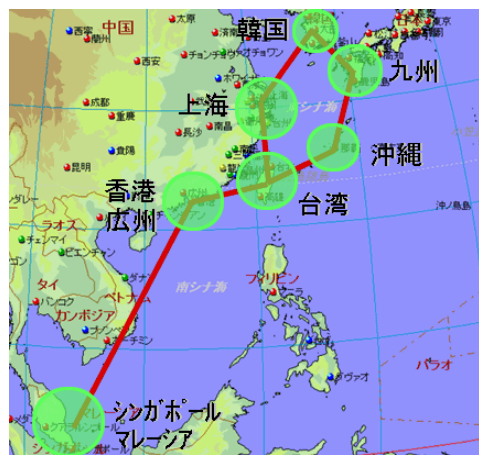


図 3-19 シリコンベルト福岡構想の区域

出典：財団法人福岡県産業・科学技術振興財団 HP 「シリコンベルト福岡」
(http://www.ist.or.jp/lsi/pg02_01.html)

c) 環境

北九州市では4大プロジェクトの一つに北九州エコタウン事業を位置づけ、過去の公害克服の経験を活かした環境産業や環境・リサイクル技術開発の拠点形成を図っている。

さらに、響灘や北九州学術研究都市との近接性も活かした環境を中心とする教育・研究および事業化を推進している。

また、北九州学術研究都市での教育基礎研究、エコタウンでの実証研究や事業化支援、リサイクル団地や総合環境コンビナート内での民間事業の支援を行うとともに、リサイクルポールの整備を計画している。あわせて、環境に関する国際会議の開催、各国からの研修員の受入を通じた国際交流も実施している。



図 3-20 北九州エコタウン地域

出典：北九州市 HP「北九州市エコタウンとは？」(<http://www.kitakyushu.ecotown.com/about/index.html>)

d) 観光

官民一体となった九州地域への観光客の受入れ体制の整備、国内大都市圏や東アジアなどの国内外の重要市場をターゲットとした観光客誘致活動などを推進していくことを目的として、平成 17 年 4 月に九州観光推進機構が設立されている。

平成 16 年の福岡県への海外からの来訪者数は年間約 46 万人に達し、うちアジアからが 43 万人⁷⁵と来訪者の 9 割を超えている (図 3-21)。

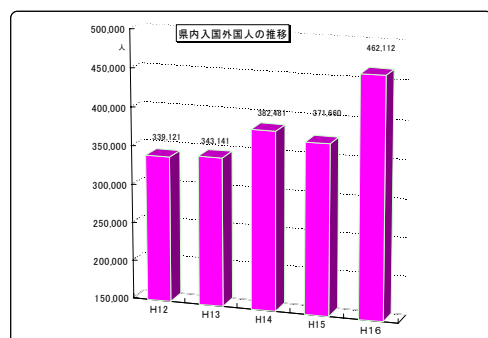


図 3-21 福岡県内入国外国人の推移

出典：福岡県「平成 16 年福岡県観光入込客推計調査」(http://www.toukei.pref.fukuoka.jp/search/1/1229_1142.html)

⁷⁵ 出典：法務省「出入国管理統計年報」2004 年

e) 学術

福岡市は 1988 年に財団法人福岡アジア都市研究所の前身となる機関を設立し、北九州市も財界の協力のもと 1989 年に財団法人東アジア研究センター（ICSEAD）を設立し、東アジア研究に力を入れてきている。また、北九州学術研究都市、九州大学学術研究都市などの研究都市構想が策定され、環境・情報・バイオを中心とした産官学連携の取り組みがなされている。

東アジアを中心とするシンクタンクによる福岡アジア国際会議では、アジア地域連携について議論する場が設けられ、学術面での交流の一端を担っている。

f) 文化

福岡市では、アジアマンスと呼ばれるアジアとの交流イベントが毎年開催されている。このイベントにおいては、「アジア太平洋都市サミット」、「福岡アジア文化賞」、「アジア太平洋子ども会議」、「アジアフォーカス福岡映画祭」等が開催されている。

また、隣接する太宰府市に九州国立博物館が 2005 年 10 月に開館し、「日本文化の形成をアジア史的観点から捉える」ことをコンセプトとして掲げ、アジアとの文化交流の拠点となることを目指している。

g) インフラ

(i) 空港

福岡空港は、中国・東アジアに対して国内で成田・関西国際空港に次ぐ便数を有している。また、平成 18 年 3 月 16 日には新北九州空港が開港し、21 時間運用、国内便 21 便に加えて中国への航路が開設され、初年度年間百万人の利用が見込まれている。東九州自動車道も北九州ジャンクションから苅田北九州空港インターまでが 2006 年 2 月に部分開通し、新北九州空港へのアクセス向上が図られている。

(ii) 港湾

博多港は国内 6 位の外資コンテナ貨物量を有し、博多港を中心としたフェリー・Ro-Ro 船による国内外一貫輸送サービスを構築している。また、アイランドシティ国際コンテナターミナルが平成 15 年 9 月に供用開始し、構造改革特区の特定埠頭運営効率化推進事業の活用による民間事業者への貸付を行うなど民間管理運営を推進するとともに、上海・博多間の高速貨物船の就航などにより物流機能を強化している。

北九州港は国内 7 位の外資コンテナ貨物量を有している。ひびきコンテナターミナルでは、PFI の導入によってシンガポールの港湾運営会社 PSA がその整備・運営等を実施し、西日本及び環黄海圏から北米・欧州向けのコンテナ貨物の中継機能を有するハブポートを目指している。そして、現在、週 5 便が上海、大連・天津、沖縄、釜山、韓国・中国・ベトナムに就航している。

(iii)情報通信

民間敷設の光ファイバーで福岡のデータセンターと韓国の学術ネットワークを接続し、文化・学術交流に活用する日韓IT光コリドープロジェクトが実施されている。日本、韓国、中国、台湾等の間で多元遠隔医療会議の実証実験等が実施され、敷設されたケーブルは国際高速情報ネットワークとして活用されている⁷⁶。

③連携の取り組み

a) 「東アジア経済交流推進機構」

北九州市の提唱により2004年11月に設立された。通関手続きの簡素化や港湾使用料の優遇等の仕組みを構築し、FTAと同様の効果を都市間で生み出すことを目指す地域限定版「東アジアFTA」の創設推進をはじめとして、環黄海環境モデル地域の創出、ニュービジネス創出システムの構築、環黄海観光ブランド戦略の展開、技術交流・人材育成プラットフォームの形成などの活動が実施されている。

表 3-1 1 東アジア経済交流推進機構会員

	会員（市・商工会議所）
日本	福岡市、北九州市、下関市
韓国	釜山市、仁川市、蔚山市
中国	大連市、青島市、天津市、烟台市

b) 「アジア太平洋都市サミット」

福岡市が事務局となって、表 3-1 2 に示す都市と都市問題の解決に向けた相互協力、さらには、都市の一層の発展に向けたネットワークの構築を推進することを目的とした取り組みであり、1994年から隔年で開催されている。

表 3-1 2 アジア太平洋都市サミット構成都市

国・地域	構成都市
中国	大連市、広州市、香港特別行政区政府、上海市、ウルムチ市、イポー市、
日本	鹿児島市、北九州市、熊本市、宮崎市、長崎市、那覇市、大分市、佐賀市、福岡市
韓国	釜山広域市
東南アジア	バンコク市、ホーチミン市、ジャカルタ特別市、クアラルンプール市、マニラ市、シンガポール
その他	オークランド市、ブリスベン市、ホノルル市、ウラジオストク市

⁷⁶ 福岡県HP「ふくおかIT戦略パンフレット」2005年10月
(<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/wbase.nsf/doc/it-panhu1?OpenDocument>)

日本の大都市圏は、都市の立地特性や歴史的経緯からアジアを明確に志向している都市と、多くの地域にわたる都市との交流を志向する都市が存在する。各都市における特性は下表のように整理できる。

表 3-13 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)	農畜水産業、観光	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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・交流する都市にする 	各国の首都など
名古屋	自動車産業	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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
九州北部	文化、環境、自動車、半導体	<ul style="list-style-type: none"> ・(福岡) ・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 (北九州) ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・(福岡) 東アジアの大都市 (北九州) 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

3-3-1 大都市間交流の現状

3-2では、東アジアの大都市圏の特性について、産業や研究開発、文化および学術等の都市機能の観点とその育成の方向性の観点から整理を行った。本項では、東アジアにおける大都市間の交流の現状について整理する。

(1) 地域連携

2-2-2に記載した各連携は、環黄海圏、華南経済圏に見られるように、地勢的な一体性の下に経済的連携を強化しようとするものが多いが、GMS (Greater Mekong Subregion) のように、共通の課題を持つ一体の地域について外部からの支援を仰ぎながら課題解決に向けた開発等の取り組みを行う連携のあり方も存在する。

(2) 都市間提携

多くの都市において、姉妹都市提携が締結され、人的な交流が実施されている。特に大都市においては、姉妹都市にとどまらず、経済交流や一定の目的を持った複数都市間の連携がなされている。3-2(2)であげた日本の大都市が主導する都市間提携においては、東京都を中心とする「アジア大都市ネットワーク21」でのアジアで共通する問題を解決する協調連携、大阪市を中心とする「ビジネスパートナー都市」での商工業における東アジアへの進出及び取引の推進に関する連携、北九州市を中心とする「東アジア経済交流推進機構」で行われている近接する地域間のネットワーク形成などの事例がある。

(3) 産業・貿易

自動車産業や電子産業においては、日本、韓国、台湾をはじめとする民間企業が既に海外進出を果たし、垂直分業体制による東アジア域内での物流・人流の両面における強い結びつきが存在している。また、シリコンシーベルト福岡構想のように行政が提唱する産業連携の取り組みも行われてきている。

(4) 観光・文化交流

1989年のアジア太平洋博覧会を契機として、文化・芸術・学術にわたる各種イベントの開催によってアジアの人々との交流を図る福岡市を中心とする取り組み「アジアマンス福岡⁷⁷⁾」や日本・韓国・中国の個人の芸術家同士のつながりから立ち上げられた「BESETO 演劇祭⁷⁸⁾」のような継続的なイベントによる文化交流もある。

近年、韓国において日本文化開放政策が取られたことを契機として、日本の映画や音楽が

⁷⁷⁾ アジアマンス福岡 HP (<http://www.asianmonth.com/top.html>)

⁷⁸⁾ 国際交流基金 HP (http://www.jpff.go.jp/jkxx/features/fea_pers/pers_play/BeSeTo/besetoengekisai01.html)

韓国で視聴可能となり、日本のアニメや音楽が人気を得ている⁷⁹。また、日本の音楽や服飾、アニメなどがアジアで好評を得る一方で、韓国ドラマが日本で放映されて人気を博すなど、東アジア域内で各国の文化が相互に進出しあう状況となっている。国家レベルにおいても、「アジアコンテンツ産業セミナー⁸⁰」においてアジアでの国際共同制作の推進や人材交流を実施することが共同声明としてうたわれている。

観光に関しても、北海道への香港、韓国、台湾からの観光が大きく増加してきている。

(5) 学術連携

各大学による多数の提携が実施されており、東京大学の東アジア四大学フォーラム（北京大学、ソウル大学校、東京大学、ベトナム国家大学ハノイ校）、東アジア研究型大学協会、アジア学長会議などの交流が存在する。また、日本におけるアジア研究機関も増加してきている。

⁷⁹ 外務省 HP 「平成 16 年度中国・韓国元日本留学生の集い研究会「中国、韓国における日本文化」」
(http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/culture/topics/c_k_tudo.html)

⁸⁰ 経済産業省記者発表資料「アジアコンテンツ産業セミナーの結果について」2005 年 10 月 28 日
(<http://www.meti.go.jp/press/20051028012/contents-set.pdf>)

3-3-2 持続的発展可能な域内ネットワークの強化の方向性

(1) 交流のシナリオ

東アジアの大都市の間で既に形成されつつある多様な交流が一層強化されるとの想定に基づき、今後の東アジアにおける大都市間の交流のシナリオについて検討する。

東アジアにおける交流の現状を鑑みると、インドシナや環黄海圏など近接する圏域において、経済的な緊密化によって一体的な経済圏が形成されつつある。その一方で、次に述べるような広域的な交流の現状がみられる。大阪市のビジネスパートナー都市提携といった経済交流を推進する取り組みなどの大都市間連携が各地で実施されるとともに、中国企業との合併による日本の自動車産業の天津や広州への進出にみられるような産業・貿易交流が進展している。また、台湾から北海道への観光にみられる域内の観光客の増加、日本・中国・韓国の3カ国を中心とする「BeSeTo 演劇祭」などの観光・文化交流や、東京・北京・ソウル・ハノイの四大学間の定期的なフォーラム開催といった学術交流が進展している。さらには、福岡での日韓 IT 光ファイバープロジェクトの例にみられる情報通信技術を活用した文化・学術交流も強化されつつある。

今後の東アジアの経済発展により、これらの近接する圏域での交流と広域的な交流の両面での結びつきは一層強化されるものと考えられる。

(2) 域内ネットワーク強化の方向性

東アジアの都市間において、上記にあげられるようなシナリオに鑑み、近接する圏域内と広域的な交流の双方を促進するためには、インフラに関するハードとソフト両面の強化が必要である。

ハード面では、空港、港湾のキャパシティを拡大し、旅客や物流の輸送量と交流の頻度の増大に対応しうるものとする必要がある。ソフト面では、迅速かつ円滑な出入国や通関を図るためのシームレス化が求められる。その方法として、例えば、我が国において 2006 年 3 月に既に発行が開始されている IC 旅券⁸¹や、日中韓の3カ国で実証実験が進んでいる物流における IC タグ等があげられる。今後、東アジア総体として一体性を強化し、さらなる発展を図る上では、東アジア域内における出入国管理や通関に関する諸規制の緩和を図るとともに、これらの東アジア規格を確立し、東アジア全域への拡大を図っていくことなどが考えられる。さらに、人や物の移動を伴う交流だけでなく、場所を問わず即時性をもって交流が可能な情報通信による交流が今後一層拡大していくと考えられるため、東アジア全体でのブロードバンド・ネットワークの構築と既存のネットワークの大容量化、高速化に資する研究開発を促進していくことが必要である。

これらのハード・ソフト両面での強化を図ることが、東アジアの域内ネットワークの強化、ひいては競争力の強化につながるものと考えられる。ただし、ハード整備には多額の費用を要するため、財政状況が逼迫している国や都市においては、対応が困難となることも考えら

⁸¹ 外務省 HP「パスポート」2006年3月 (<http://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/passport/ic.html>)

れる。そこで、既存のインフラを有効活用したソフト面での対応によって効率化を図ることも持続的発展可能なネットワーク強化方策の一つとして考えられる。

4. 結論

4-1 結論

4-1-1 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

(1) 東アジアの一体性

宗教・思想、言語をはじめとして東アジアはさまざまな多様性を有している一方で、東アジアには山脈や砂漠といった地理的要素によって他の地域から分断され、地域内では「海」「河川」という結合要素をベースとした地勢的な一体性を有する。

また、このようなポテンシャルとしての地勢的一体性は、国際交通・物流インフラの整備による交流・交易および FTA 等や経済連携などによって地域内の経済的な一体性が強化されてきている。

(2) 東アジアにおけるわが国の位置づけ

東アジアにおける産業機能分担の変化から、今後のわが国と東アジアとの交流の形態を考察した。すなわち、垂直分業が深化し、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パターンと、水平分業への移行により、効率的な水平分業体制を確立するための諸技術や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。

その中で、わが国はかつ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、単に他の東アジア諸国と同等の位置づけとして相対化されるのではなく、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を求められる立場に位置づけられると考えられる。

(3) 東アジア地域の各国の国土計画・開発計画等の概要

これまで東アジア地域の各国の国土計画や開発計画等について広範にレビューした文献はほとんどない。本調査では、ASEAN+3のうち、日本を除いて国土計画等を入手することのできた中国、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8ヶ国についてその概要を整理した。

(4) 東アジアにおける中期的なインフラ整備の全体像

東アジア各国の国土計画に基づいて、各国のインフラ整備プロジェクトを整理した。また、それらのうち、整備予定時期が明確になっているものを地図にプロットし、中期的なインフラ整備の全体像を示した。

道路や鉄道など陸路のネットワークでは、タイ、ラオス、ベトナムを結ぶ第二メコン国際橋以外は、国境を越えたネットワークで整備スケジュールが明確になっているプロジェクトはない。

(5) ESDP のレビュー

東アジア地域総体としての越境広域計画を検討する際、EU における取り組みが参考とな

ることから、欧州の空間開発計画である ESDP および Interreg をレビューした。ESDP の空間開発のコンセプトは核と外縁として概念化される欧州の空間構造を多極分散型にすることにあることを把握した。その重要な施策である核と外縁との結合については、Interreg と呼ばれるプログラムに基づき、欧州地域開発基金の資金によって、国境間協力や越境協力といった地域間協力の形態で行われている。特徴的な事項としては、「海」を結合要素とした越境エリアが多数設定されていることが挙げられる。

(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、中国およびインドシナの内陸部や、フィリピンおよびインドネシアの島嶼部（縁辺）で構成されており、（旧）共産国の国境バリアの解消や越境協力による地域の自律的発展の必要性など ESDP のアナロジーを適用することは有効である。そこで、ESDP のレビューを踏まえ、これらについて東アジア地域総体としての競争力向上に向けた取組みとその推進方策を検討した。また、その中で我が国が果たすべき役割についても検討した。

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組みと推進方策

項目		内容
取組み	多極分散構造化	大都市軸 フィーダー 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－越間など）は、東アジア全体としての取組みによって解消 ・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組みの促進	・東アジア各国の経済力に応じた資金提供による基金を設置し、地域の自律的な取組みを促す

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	

4-1-2 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

(1) 大都市圏のサステナビリティ

都市問題が深刻な国や、都市化が始まったばかりの国において、今後、一層の都市化の進展が見込まれる。この都市化によって各都市はサステナビリティに大きな支障をきたすこととなる。財政力や技術力がないこれらの都市に対して、都市問題を解決してきた日本の経験を活かした協力を行うことが求められている。大気汚染や地球温暖化のような国境を越えた広域的な問題にもつながるとともに、地震や津波といった東アジアに頻発する共通の課題の解決に対しても同様の枠組みによって我が国が東アジアの各都市に貢献していくことが可能である。域内の均衡ある発展のために都市の過密を解消する多極分散型の域内構造の構築に対しても、日本の過去の経験が役に立つものと考えられる。

(2) 大都市圏の特性

東アジアの大都市圏の特性を各国の国土計画を中心に把握するとともに、日本の大都市圏の特性を中心となる自治体の国際化計画と都市間連携の取り組みを中心として整理した。

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 4-3 東アジアの大都市の特性

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ハイテク産業、輸出産業、サービス産業の育成 ・上海を航空運輸センター、金融センターとする
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	<ul style="list-style-type: none"> ・仁川を北東アジアの国際情報・貿易都市とする ・ソウルの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	<ul style="list-style-type: none"> ・国際金融、国際観光の中心地とする
台北	政治経済、国際窓口	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸、通信、観光のハブとする ・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、技術支援の中心地とする
クアラルンプール	政治、製造	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・世界的なビジネス中心地 ・住環境、交通環境の整備
その他 (マニラ、ハノイ、ホーチミン、プノンペン)		<ul style="list-style-type: none"> ・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的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、それぞれの都市において観光、環境、文化などの個性ある交流を目標としている。

表 4-4 日本の大都市の特性

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	文化、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	東アジアの 大都市
北九州	環境	・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	環黄海の都 市群

(3) 域内ネットワーク強化

交流の現状を鑑みると、近接する圏域内の都市間交流は今後の東アジアの経済発展により一層結びつきが強化されると考えられる。

また、これらの圏域を結びつけるともいえる首都などの高度に機能が集積した都市による政治・金融などを目的とする交流や、圏域を超えた多極点間の産業交流や観光交流、学術研究や環境技術の支援などの交流が拡大してきており、今後とも交流する都市の裾野の拡大と結びつきの強化が一層進展していくものと考えられる。

これらの交流を実現するためには、第一に、都市問題に代表される交流の制約条件の緩和を我が国の過去の経験を活かして貢献していくことが求められる。

第二に、東アジアの都市間交流は、海を介した点的交流が中心となるため、空港または港湾の施設の拡大だけでなく、これらを経由した交通ネットワーク上で支障となる通関や出入国のシームレス化に対して、アジア基準の導入を我が国が先導していくことなどが有効であ

ると考えられる。

第三に、都市間競争に行き残るために、都市の魅力の形成が必要となる。民間活動による文化や産業の交流を促進するインフラ整備と、NPO などの組織への支援によるソフト施策が一層重要となる。

4-2 今後の課題

(1) 東アジアにおける協調・共生による国土計画の枠組みづくり

現在、各国が国土計画に基づいて独自にインフラ整備を進めている。そこでは、大規模な空港や港湾の整備計画が多数挙げられており、将来時点では東アジアの地域内競争が展開されるものと考えられる。一方で、各国において国境周辺は外縁に位置づけられ、GMS など一部の越境協力計画を除いて、国境を結ぶインフラ整備計画はほとんどない。

東アジア総体としての競争力向上のためには、このような域内競争を回避しつつ、域内の効率的な連携を図るために、各国が連携・調整しあって協調・共生による効率的なインフラ整備が求められる。そのためには、東アジア全体としての発展のビジョンを描き、これを空間計画に落とし込んだ国土計画を策定し、各国がこれに基づいて国土計画を策定することが望ましい。

欧州においては、同様の背景に基づき広域空間計画である ESDP が策定されている。

そこで、今後、ESDP がどのような体制でどのレベルまで踏み込んで、どのような合意形成プロセスを経て策定されたかについて調査し、東アジアにおける国土計画策定の参考にすることが必要である。

(2) 国境間協力、越境協力による自律的な地域の発展を推進するための方策の検討

東アジア総体としての競争力向上のためには、国境バリアを解消するとともに、国を越えた地域の自律的な発展を図るための越境協力を推進する必要がある。

欧州においては、国境間協力、越境協力等の施策が Interreg プログラムに位置づけられ、欧州地域開発基金の資金手当によって推進されている。特に越境協力は国境をまたぐエリア単位で自律的な地域の発展を図るための施策が検討され、実施されている。

東アジアにおいても、Interreg のような枠組みを整備し、国境バリアを解消するとともに、国を越えた地域の自律的な発展を図るための越境協力を推進することが考えられる。今後、Interreg や欧州地域開発基金の運用について詳細を調査し、東アジアへの適用のあり方などを検討することも想定される。

表 4-5 Interreg や欧州地域開発基金の運用に関する今後の調査課題例

項目	内容
Interreg	・国境間協力や越境協力の具体的な内容 ・国境間協力や越境協力の検討および実施体制（特に越境協力）など
欧州地域開発基金	・資金規模、国別資金拠出額とその拠出ルール ・越境協力のエリアの承認・設定に係る権限 ・国境間協力や越境協力に係る施策の採択主体、採択基準 など