

東京と東アジアの国際的都市連携の進展

都市開発部 主席研究員 長田 守 主任研究員 川村 雅彦 研究員 竹内 一雅

<要 旨>

1. 東京をはじめ現代の大都市の役割は、周辺の後背地との関係よりも外界のネットワークとの関係で決まる傾向が強まっている。これは都市活動が脱地域化を進展させ、多様な機能的な連携ネットワークを拡大しているからである。この機能的な連携が個々の都市の役割や都市化プロセスに大きな影響を与える可能性がある。特に一層の都市化の進展が予想される東アジア各都市との機能的連携の進展は、東京や他の日本の都市のこれからの都市経営にとって重要性を増すことは間違いない。
2. 東アジアでは経済活動は貿易や海外投資の増大を通じてボーダレス化が進んでいる。日本、中国、アジア NIES、アセアン 8 カ国の輸出額が世界貿易に占める比率は 27.4% に達し、世界の一大経済圏となっている。特にアジア NIES の経済成長が東アジア内の相互の投資活動を活発化させており、これがサービス・財や資金をはじめとする経済活動だけではなく、人や文化の交流を含んだ地域内の都市間の機能連携を促進させる基盤となっている。
3. 東アジアの大都市の都市化を人口増加と産業特性から比較してみると、その状況は様々で異なる都市化レベルの都市が併存しながら、機能連携が進展していることが分かる。経済発展段階の異なる国々が連関を強めながら経済成長を遂げてきた東アジアの経済発展は、日本を先頭とする雁行型発展形態と呼ばれた。特に 80 年代から 90 年代初期頃までは、日本からは製造業の国際垂直分業を軸とした経済連携が東アジア諸都市との間で強まった。しかし、近年この雁行形態に変化の兆しがあり、製造業の垂直分業のみならず、水平分業も活発化しつつあり、さらにより広範な分野で、従来とは異なる多面的な機能連携が進展する可能性が出てきている。

4. 都市間の機能的連携の影響を東京とジャカルタのケースで見ると、先ず東京の都市機能は都市活動の脱地域化と共に空間的および機能的な分化が進み、中枢管理機能および関連するサービス機能への特化を強め、一方製造業や住民関連サービスは他地域へ流出させた。これは脱工業化社会に入ったニューヨーク等、先進工業国の大都市にも共通する特性変化である。東京で非特化業種となった製造業の一部が国内の他地域ばかりでなく東アジア等へ流出したのである。

5. 一方、ジャカルタでは最近の30年間に人口が約3倍になるという急激な都市化が進展している。その都市化を支えた経済発展にとって、外国投資は国内の貯蓄不足を補い、雇用や所得を創出するばかりでなく、技術移転を促進し産業の高度化に寄与する等、重要な役割を果たしてきた。

日本はジャカルタへの最大の投資国である。ジャカルタ市（ジャカルタ首都特別区）に立地する日系製造業99社の事業活動は、試算によればインドネシア国内に2兆3,300億ルピア（約1,170億円）と大きな生産波及効果をもたらしている。日本の都市活動の脱地域化がもたらした産業構造変化は、この様に遠く離れたジャカルタの地域経済、そして地域経営の重要な要素としてしっかりと組み込まれている。決して一過性の現象ではなく、その意味では非可逆的プロセスの可能性が高く、いったん流出した機能が日本の都市へ逆戻りする可能性は低い。

6. 国際的な都市の機能連携は経済的連携が中心であるが、同時に運輸通信のインフラストラクチャー、地政学的条件に基づく多様な地域経済圏、そして地球環境問題に関わる生態学的連関等とも多様な相互作用をしながら、多層的な構造を形成している。東京一極集中構造の影響力が弱まる中、日本の都市もこの多層的な国際的機能構造が各地域の経営に与える新たな影響を十分に考察することが求められている。

目次

- I. 都市活動の脱地域化と都市整備政策における国際的視野の必要性
- II. 東アジアの都市化の進展と深まる国際的連携
 - 1. 都市化の概況と特徴
 - 2. 経済活動のボーダレス化の進展
 - (1) 経済成長と貿易の拡大
 - (2) 国内経済における貿易比重の高まり
 - (3) 東アジアにおける相互投資の拡大
 - (4) 東アジア大都市間の人の交流の増大
 - 3. 主要大都市の都市化とその多様性
 - (1) 大都市の人口特性
 - (2) 大都市の産業特性
 - (3) 東アジアにおける都市化の多様性と相互連携
- III. 東京の都市機能変化
 - 1. 1996年(昭和41年)から1991年(平成3年)までの業種別就業構造の変化
 - 2. 脱工業化時代の先進工業国の都市特性
- IV. ジャカルタに見る都市化の進展と外国投資
 - 1. ジャカルタの都市化の進展
 - (1) 都市地域の拡大
 - (2) 都市人口の増大
 - (3) ジャカルタの産業構造
 - 2. 外国投資の増大
 - (1) 外国投資総額の推移
 - (2) 業種別に見た外国投資の特徴
 - (3) 日系自動車メーカーの国際的取引の事例
 - 3. 投資の国際化と都市化との関わり
 - (1) 日本からの投資の経済波及効果の試算
 - (2) 投資の国際化と都市化
- V. 国際化時代の都市整備方策の視点

I. 都市活動の脱地域化と都市整備政策における国際的視野の必要性

都市は現在、経済活動のボーダレス化や運輸・通信技術の革新等によって、従来にも増して新たな都市・地域間の相互連携のネットワークを作り出し、その機能的な影響範囲は国内のみならず国際的な広がりも見せている。名著「メガロポリス」を著した地理学者のジャン・ゴットマンは近年、これを都市活動の脱地域化と呼び、特に現代の大都市の役割が周辺の後背地との関係よりも、外界のネットワークとの関係でより強く決まっていることを指摘している。

80年代後半以降、日本経済の国際化が一層進展し、従来の東京一極集中構造とは異なる多様な都市および地域ネットワークの萌芽がもたらされ、それは現在さらに多面的に展開している。例えば、国際金融機能では欧米(ロンドン、ニューヨーク等)そして東アジア(香港、シンガポール等)との機能連携的な、そして同時に競合的な国際都市ネットワーク、また製造業では東アジア、欧米の各都市・地域との国際的垂直分業、および水平分業の多様なネットワーク等が挙げられる。それに伴い、国際的な都市・地域間の連携ネットワークの中に、東京をはじめ日本の各都市が組み込まれ始めている。

東京一極集中構造が地域秩序形成の唯一の原理として、圧倒的な影響力を持っていた日本の都市ネットワークに、都市活動の脱地域化がもたらす多様なネットワークが風穴を開け、複数のそして新たな地域秩序をもたらす可能性が出て来た。つまり、地域構造の多元化とも呼ぶべき動きである。

東京一極集中構造を巡って提起された課題、例えば東京圏対地方圏、集中対分散、首都機能移転対地方分権等は、今まで多くの場合対立的に議論されることが多かった。しかし、都市活動の脱地域化が進展する今日、これらはもはや決してトレード・オフ(二者択一)関係にあるものではなく、

より総合的に議論すべき課題である。従来これら都市問題は、視点を国内に限っていてもよかったが、もはや国際的動向を視野に入れて考察を進めないと、現代都市のダイナミズムの全体像を見ずに、「木を見て森を見ず」式の議論にもなりかねない。

本稿は、東京をはじめ日本の都市とも、特に経済活動を通じて関わりを深めている東アジアの大都市の動向に着目し、その都市化の特性と各都市・地域間の機能的連携の進展がお互いの都市化に今後どの様なインパクトを与えるのか考察を加えたものである。具体的には先ず、東アジアの大都市の全般的な状況を把握し、その後ケーススタディとして東京とジャカルタを取り上げ、両都市の機能的変化等から国際的な連携の進展とその影響を検討したものである。

なお、本研究は既に本調査月報 95 年 6 月号～8 月号に連載した「ポスト巨大都市時代に向かう東京」の継続研究である。東京の詳細分析は上述の調査月報に報告済みであるので、ここでは東京に関しては機能的変化に限って報告することとする。

II. 東アジアの都市化の進展と深まる国際的連携

1. 都市化の概況と特徴

1990 年に世界全体で都市人口の比率（都市化率）は 45% に達したが、アジアは 34.4% と低い水準であった。これは世界の 6 大陸の中でもアフリカ（33.9%）に次いで低く、アジアはこれから本格的な都市化を迎えることになるのである。国連の予測によれば、2020 年までに世界の都市化率は 62% にまで伸び、その内アジアのシェアは 52%、さらにアジアの都市化率自体も 56% に達するとされている。このことは 90 年からの 30 年間に、アジアの都市が新たに 15 億人もの人口を

受け入れることを意味している。

東アジア（本稿では表 II-1 に示した国を指す）は 90 年の都市化率は 37% とアジア全体の平均値をやや上回っているが、アジア全体と同様にやはり今後一層の都市化が予想されている。表 II-1 で域内各国の人口および都市化率を見ると、一見して明らかなのはその多様性である。先ず各国の人口規模は、90 年を例に取ると 11.4 億人の中国から 27 万人のブルネイまで、また都市化率もシンガポール 100%、香港 94.1%、韓国 79.8% からラオス 18.6%、カンボジア 11.6% までと様々である。この様に人口規模や都市化率が全く異なる国々が存在しながら、圏域全体としては一層の都市化が進展しようとしているのが東アジアなのである。

表 II-1 東アジアの人口と都市化率の推移 (1970 年-1990 年)

	1970		1980		1990	
	人口(千人)	都市化率(%)	人口(千人)	都市化率(%)	人口(千人)	都市化率(%)
世界全体	3,837,843	36.6	4,443,037	39.5	5,232,435	45.2
アジア	2,101,869	22.9	2,533,436	26.3	3,112,635	34.4
東アジア	1,238,335	23.6	1,519,715	26.5	1,753,531	37
新興工業国	37,530	37	44,693	73	51,633	82.4
香港	3,939	89.7	5,033	91.6	5,735	94.1
韓国	31,486	50.1	37,438	63.8	43,411	79.8
シンガポール	2,075	100	2,414	100	2,723	100
アセアン5カ国	204,347	19.9	255,759	25	315,263	32.4
インド	130	61.7	185	59.9	265	57.7
インドネシア	123,283	17.1	149,776	22.4	173,321	33.9
ブルネイ	10,852	27	13,763	34.5	17,567	43
マレーシア	37,340	33	48,317	37.4	62,413	42.6
フィリピン	35,745	13.3	46,713	17.3	55,782	22.6
他の東南アジア諸国	79,432	19	97,126	20.1	120,753	22.1
ミャンマー	27,102	22.8	33,821	24	41,675	24.8
タイ	6,938	11.7	8,459	10.3	9,245	11.6
ラオス	2,713	9.6	3,205	13.4	4,133	18.6
ベトナム	42,723	18.3	53,703	19.3	65,693	21.9
中国	833,675	17.4	998,134	19.6	1,133,063	33.4
日本	104,331	71.2	119,697	76.2	123,493	77

(資料) 国連「State of Urbanization in Asia and the Pacific 1993」

2. 経済活動のボーダレス化の進展

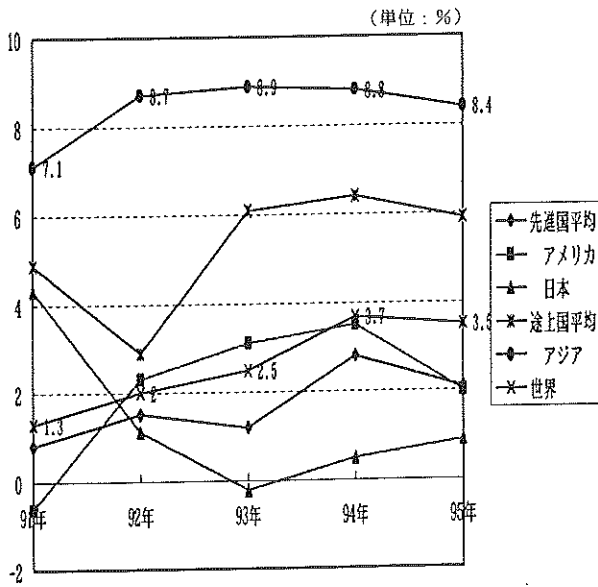
都市間の機能的連携の主役は経済活動のボーダレス化である。東アジア経済の国際的連携の進展を見てみよう。

(1) 経済成長と貿易の拡大

① アジアの高成長

1990年代前半の世界的な不況の中でアジアは高い経済成長を達成し、停滞する世界の経済活動の活性化に大きな影響を与えてきた。図II-1から分かるように、91年以降、世界の実質経済成長率が1.3%~3.7%で推移する中、アジアは7.1%~8.9%と概ね世界平均より5%以上の高さで成長してきた。94年以降、世界的に経済の状況は改善されつつあるが、それでもアジアの成長率8.4%に対して、先進国は2.1%、世界平均は3.9%であり、アジアは依然世界の成長センターである。

図II-1 世界の実質年経済成長率



(資料) 世界銀行「World Economic Outlook」

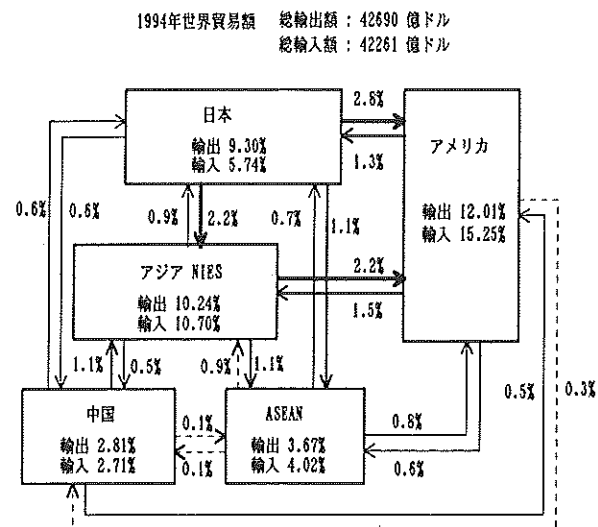
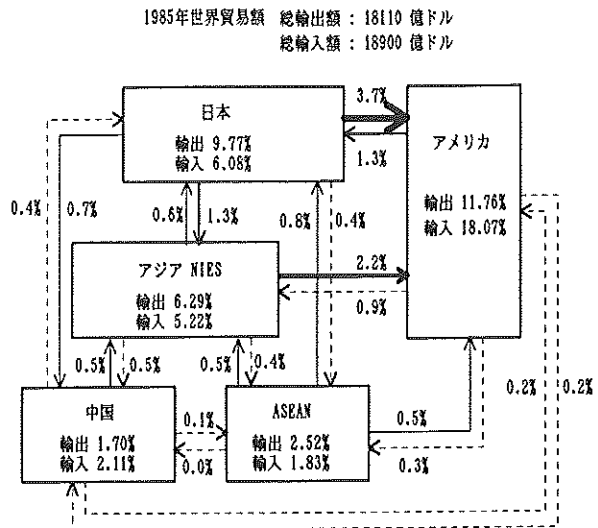
② 貿易の拡大

アジア経済の高成長は貿易の拡大と密接に結びついている。1985年から93年の8年間に、世界の貿易額は約2.3倍の増加となったが、この間に日本、中国、アジア NIES (香港、台湾、韓国、シンガポール)、ASEAN (ここではフィリピン、インドネシア、マレーシア、タイの4カ国) を含めた東アジア10カ国の貿易額は約3倍に達している。高い貿易成長率を反映して、上記の東アジ

ア10カ国の輸出額が世界貿易に占める比率は、20.3%から27.4%に増大した。この値はアメリカ(12.0%)の2倍以上の規模である。地域内をみても、アジア NIES の世界貿易に占める比率は日本の貿易額を上回り、ASEAN の構成比は中南米全体と肩を並べる規模となっている。

東アジア各国の貿易額の構成比が拡大する反面、日本の比率は低下している。これは90年代に日本経済が長く停滞していたことに加え、日本企業の欧米や東アジアへの進出による現地生産の増大が輸出代替効果をもたらしたためと考えられる。

図II-2 地域別貿易シェアの推移



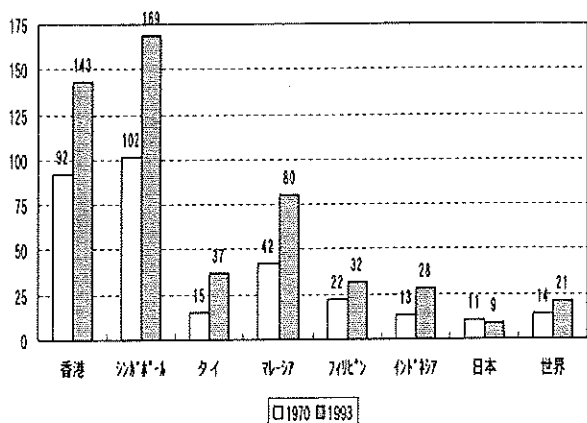
(資料) JETRO、経済企画庁資料より作成

(注) 数字は世界貿易総額に占める比率。地域間については輸出総額に対する構成比を算出。世界貿易に占める構成比が0.5%未満の場合波線、0.5~1%未満は実線、1%以上の場合しだいに線は太くした。

(2) 国内経済における貿易比重の高まり

貿易の拡大により、東アジアでは国内経済に占める国際的取引の比重が高まっている。93年に世界の輸出総額対GDP比率は21%、日本は9%であるのに対して、香港は143%、シンガポールは169%、マレーシアは80%であり、しかもその比率は急速に高まっている。70年から93年の23年間に、シンガポール、香港ではそれぞれ67%、51%と大幅に増加している。マレーシア、タイ、インドネシアも、それぞれ36%、21%、16%と世界平均を大きく上回っている。これは東アジア各国では輸出成長率が経済成長率より高く、輸出が経済成長に大きく貢献していることを示している。

図Ⅱ-3 輸出額対GDP比率



(資料) 世界銀行「1995World Development Report」

(3) 東アジアにおける相互投資の拡大

貿易及び経済規模の拡大には、工場進出など海外からの直接投資が大きく貢献している。東アジアでは、日本からの投資が特に重要な役割を果たしてきたと言われている。表Ⅱ-2によると日本の投資は、アジア NIES への外国投資の 26%、ASEAN への 28%を占め、最大の投資国であることがわかる。

また、シンガポールや台湾などのアジア NIES は、経済力の拡大に伴い外国からの投資額が減少し、外資の受け入れ国から投資国に転換しつつある。既に ASEAN への外国投資の 26%を占め、日本からの投資 (28%) に匹敵する規模となっている。中国ではアジア NIES からの投資が全体の 77%を占め、特に香港からの構成比は 63%となっている。東アジア地域内の相互投資の進展により、東アジア 8 カ国の外国投資受け入れ額に占める地域内からの比率は 72%に達している。

こうした東アジアの相互投資の増大は、貿易すなわちモノ・カネの取引とともに人や文化の交流を促進させ、国際的な連携を強める基盤ともなっている。

表Ⅱ-2 東アジアの外国直接投資額マトリックス (1993年)

(単位: %、百万ドル)

投資国	受け入れ国	アジア NIES				ASEAN					中国	東アジア8カ国計
		韓国	台湾	香港	シンガポール	タイ	マレーシア	フィリピン	インドネシア			
アジア NIES		12%	8%	19%	1%	26%	14%	26%	18%	32%	77%	56%
韓国		0%	*	0%	0%	5%	1%	2%	8%	8%	1%	3%
台湾		0%	0%	*	0%	5%	5%	14%	1%	2%	11%	8%
香港		9%	7%	13%	*	4%	3%	1%	2%	5%	63%	40%
シンガポール		3%	1%	6%	1%	13%	1%	8%	7%	18%	2%	5%
ASEAN		1%	0%	0%	7%	2%	3%	4%	1%	0%	2%	2%
タイ		0%	0%	0%	0%	0%	*	0%	0%	0%	1%	1%
マレーシア		1%	0%	0%	7%	1%	1%	*	1%	0%	0%	0%
フィリピン		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	*	0%	0%	0%
インドネシア		0%	0%	0%	0%	1%	1%	4%	0%	*	0%	0%
日本		26%	27%	25%	28%	28%	63%	26%	21%	10%	5%	14%
中国		2%	1%	0%	12%	2%	5%	2%	0%	0%	*	1%
東アジア合計		42%	36%	44%	48%	57%	84%	58%	40%	43%	84%	72%
アメリカ		26%	33%	19%	28%	11%	10%	28%	17%	5%	7%	10%
ヨーロッパ		23%	29%	19%	18%	13%	18%	9%	24%	11%	2%	7%
受け入れ総額		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
投資受入総額		2,514	1,044	1,090	379	15,413	4,295	2,443	532	8,144	27,515	45,441

(資料) JETRO「ジェトロ白書投資編」

(注) 東アジア 8 カ国とは韓国、台湾、香港、タイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア、中国である。

表中で構成比が 20% を超える部分に網をかけている。

(4) 東アジア大都市間の人の交流の増大

経済活動の国際化は、人の国際的な移動を活発化させている。東アジアの主要都市間の航空旅客者数は、85年の1,228万人から92年には2,444万人と1.99倍の伸びとなった。92年に東アジア域内の旅客者数は、香港、東京、シンガポールが出発到着地合計でそれぞれ953万人、852万人、818万人と際だって多く、この3都市が東アジアのハブ空港となっている。増加数もこの3都市が特に多く、到着者増加数は200万人を超えている。台北がそれに続き、近年旅客者数を急速に拡大している。これら4都市以外の利用者数も同期間にほぼ2倍に伸びており、東アジア地域内で人の交

流が急速に拡大していることがわかる。

都市間を見ると、香港は東アジア北部の都市との旅客移動が多く、一方シンガポールは比較的南東部の都市との移動が多い。このように香港とシンガポールは、ハブ空港としてそれぞれが地理的に近い都市と強いつながりを持っている。なお、東京-香港、香港-台北、シンガポール-クアラルンプール路線の旅客者数は往復ともに100万人を超えている。92年の都市間国際航空旅客数はロンドン-パリ間の160万人が最も多く、東アジア地域内の国際航空旅客路線は世界でも有数の規模に達している。

表Ⅱ-3 アジア各都市間の国際航空旅客数（1992年）

（単位：1000人）

出発地	到着地	東京	ソウル	北京	上海	香港	台北	マニラ	バンコク	クアラルンプール	シンガポール	ジャカルタ	出発地	出発地構成比
東京	*	630	178	48	1,053	532	425	437	106	678	70	4,157	17.0%	
ソウル	656	*	-	-	207	274	70	70	-	39	-	1,316	5.4%	
北京	161	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	161	0.7%	
上海	56	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	56	0.2%	
香港	1,084	224	-	-	*	1,093	695	830	184	539	107	4,756	19.5%	
台北	525	284	-	-	1,039	*	244	192	65	190	-	2,539	10.4%	
マニラ	641	123	-	-	788	180	*	111	42	275	17	2,177	8.9%	
バンコク	505	66	-	-	893	199	119	*	127	520	51	2,480	10.1%	
クアラルンプール	107	-	-	-	193	61	35	119	*	1,114	71	1,700	7.0%	
シンガポール	554	36	-	-	527	187	125	543	1,038	*	775	3,785	15.5%	
ジャカルタ	70	-	-	-	75	-	16	51	64	1,040	*	1,316	5.4%	
到着地	4,359	1,363	178	48	4,775	2,526	1,729	2,353	1,626	4,395	1,091	24,443	100.0%	
到着地構成比	17.8%	5.6%	0.7%	0.2%	19.5%	10.3%	7.1%	9.6%	6.7%	18.0%	4.5%	100.0%		

（資料）ICAO「On-Flight Origin and Destination」1986年版及び1993年版より作成
（注）国際定期航空路線のみ集計。旅客者数100万人を超える路線に網をかけた

表Ⅱ-4 アジア各都市間の国際航空旅客数の増加（1985-92年）

（単位：1000人）

出発地	到着地	東京	ソウル	北京	上海	香港	台北	マニラ	バンコク	クアラルンプール	シンガポール	ジャカルタ	出発地
東京	*	200	92	15	430	123	203	312	62	518	41	1,996	
ソウル	218	*	-	-	69	162	44	38	-	9	-	529	
北京	104	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	104	
上海	11	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	11	
香港	454	82	-	-	*	660	391	399	116	172	34	2,308	
台北	150	150	-	-	605	*	203	161	52	132	-	1,453	
マニラ	377	97	-	-	493	156	*	39	22	135	14	1,333	
バンコク	364	29	-	-	415	173	25	*	71	200	22	1,299	
クアラルンプール	65	-	-	-	125	50	14	64	*	448	54	809	
シンガポール	380	7	-	-	177	133	1	169	368	*	354	1,589	
ジャカルタ	36	-	-	-	19	-	13	23	45	596	*	732	
到着地計	2,159	554	92	15	2,333	1,457	894	1,205	725	2,210	519	12,163	

（資料）ICAO「On-Flight Origin and Destination」1986年版及び1993年版より作成
（注）国際定期航空路線のみ集計。85年から92年の7年間に旅客者数が40万人以上増加した路線に網をかけた

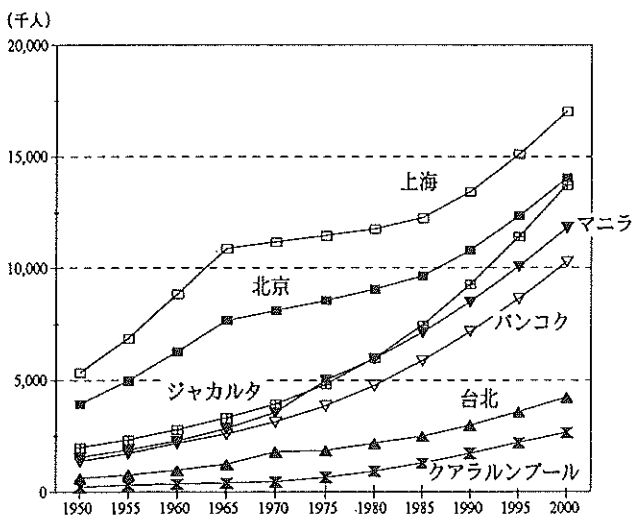
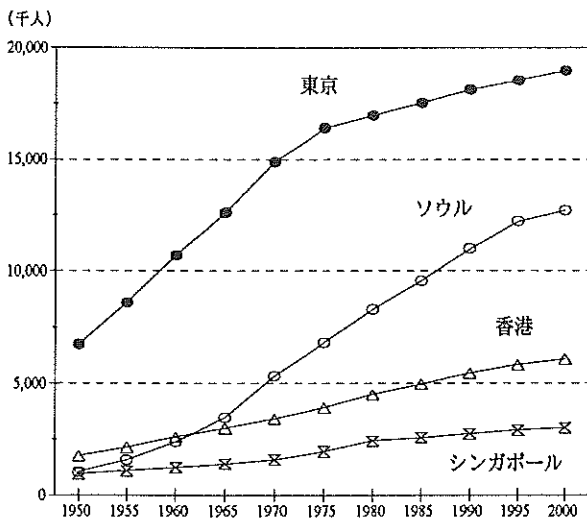
3. 主要大都市の都市化とその多様性

前節では東アジア全体の都市化や国際的連携を概観したが、個々の大都市の都市化をみるとその状況は実に多様である。その多様性を人口特性と産業特性から見てみよう。

(1) 大都市の人口特性

東アジアの大都市の人口推移をみると二つの対照的な都市群に分けることができる(図Ⅱ-4)。一つは東京、ソウル、香港、シンガポールのように人口増加が鈍化している都市群、他方は北京、

図Ⅱ-4 東アジアにおける大都市の人口の推移

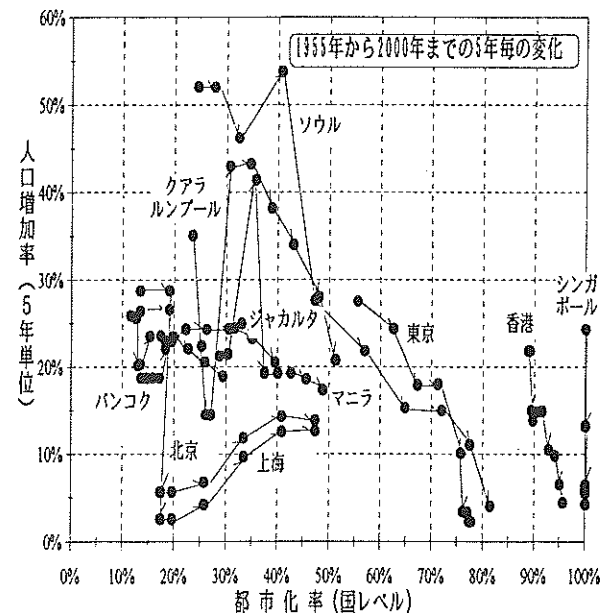


(資料) 国連「World Urbanization Prospect 1990」
(注) 各都市圏の範囲は国連の定義による。1995年以降は予測値である。

上海、マニラ、バンコク、ジャカルタのように80年代以降急速に人口が増加し今後も増加が予想される都市群である。台北とクアラルンプールの人口増加は穏やかではあるが、後者とみることができる。

これら大都市の人口増加率と当該国の都市化率の変化を比較してみると、都市化パターンには顕著な違いがある(図Ⅱ-5)。都市別の特徴は以下の通りである。

図Ⅱ-5 東アジアの都市化率と人口増加の関係



(資料) 国連「World Urbanization Prospect 1990」

- 香港、シンガポール：都市国家もしくは地域であるため他都市と単純に比較できないが、都市化率は90%以上でシンガポールでは55年以降100%である。人口増加率はこの50年で20~25%から約4%まで急激に減少し、今後の人口は微増と予測されている。
- 東京、ソウル：戦後の経済成長に伴い全国の都市化率には大幅な上昇がみられたが、近年の都市化率の安定とともに、都市の人口増加率は急速に低下している。国の都市化率は2000年で概ね80%前後に達すると予測されている。
- ASEANの都市：80年代以降外国企業の直接投資に支えられた工業化による国の都市化率の

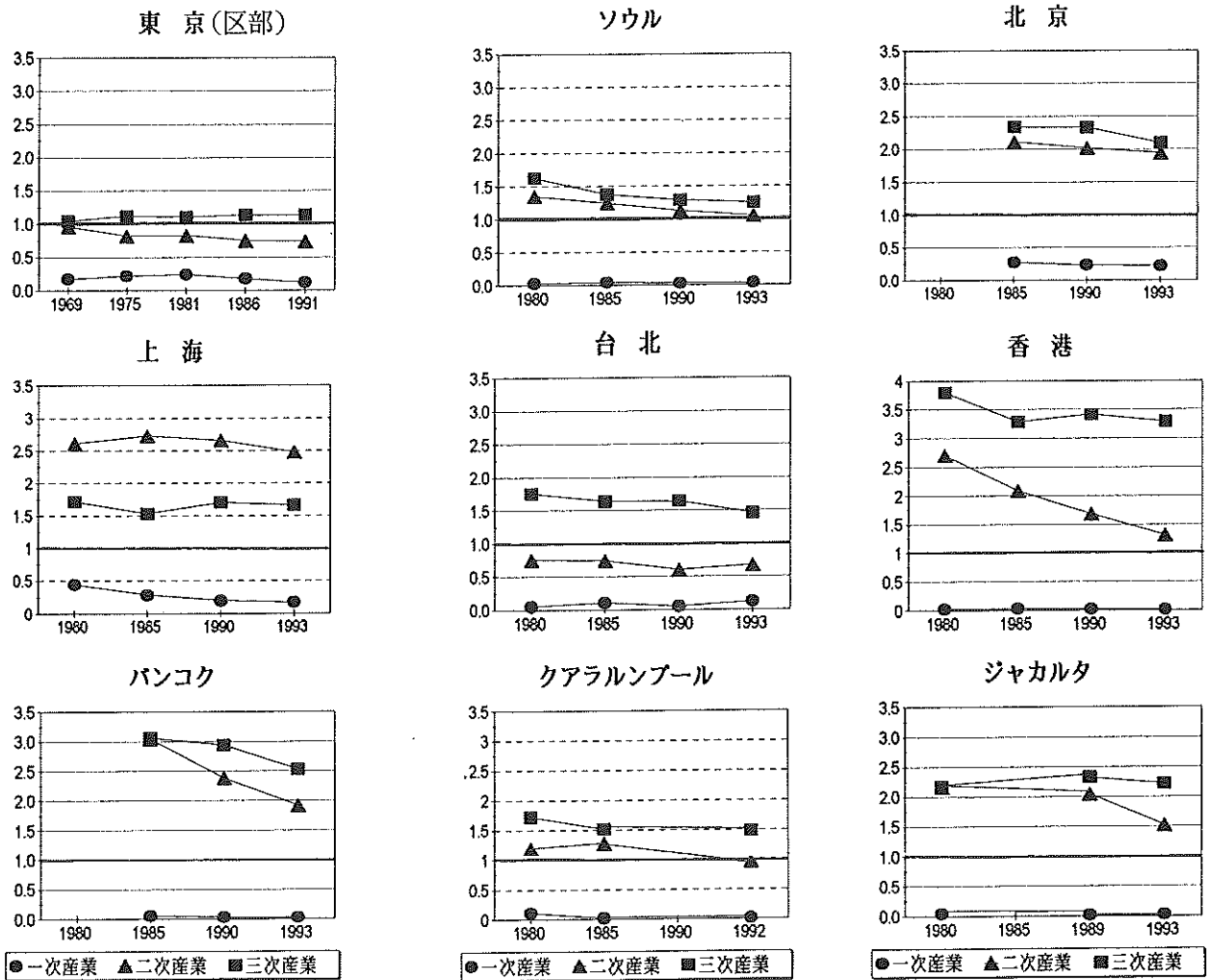
上昇は今後も続く傾向にある。都市の人口増加率は70年代以降低下傾向にあるものの、2000年でも20%前後の高い増加率が予測されている。

- 北京、上海：中国の都市化率は79年の対外経済開放政策の導入を契機として80年以降約20%から約50%へと急速に上昇し、今後も上昇する傾向にある。都市の人口増加率も80年以降上昇し1995年頃にピークを迎え、2000年でも10%以上の増加率が予測されている。

(2) 大都市の産業特性

各都市の産業特性の変化は国全体の都市化レベルと密接な関係にある。国全体の都市化率が高い国は、地域間格差が縮小し都市間の機能的連携が容易になることから、一般的に特定の大都市だけにすべての都市機能が集積することは少なくなる。まず大都市の二次産業では特に製造業を中心に郊外部そして全国的に、さらには海外へと分散立地が進み、同時に拠点性の高い大都市は三次産業へ

図Ⅱ-6 東アジアの大都市の産業特化係数の変化



(資料) 各市各国の統計年鑑、労働力調査、ILO「労働統計年鑑」。東京は「事業所統計調査報告」による。
 (注) 業種別就業人数の入手できない都市があるため産業別に集計した。なお香港は中国の就業人数を用いた参考値である。

[産業特化係数の定義と意味]

産業特化係数とはある都市のある特定業種の構成比について、全国平均の構成比に対して相対的にどれだけ特化しているかを示す指標であり、以下の式で定義される。その業種が全国平均と同じ構成比であれば特化係数は1.0となる。そこで1.0以上であれば「特化」となり、1.0以下では「非特化」となる。

$$\text{産業特化係数} = (e_i / e_j) / (E_i / E_j)$$

ここで e_i : ある都市の産業 i の就業人数、 e_j : ある都市の全産業の就業人数
 E_i : 全国の産業 i の就業人数、 E_j : 全国の全産業の就業人数

の特化を強める傾向がある。

この観点から、東アジアの大都市の産業特性を産業別就業者構成比と産業特化係数でみてみよう。なお産業特化係数は国内における都市の産業特化度を表し、その都市の役割や機能を示す指標である（定義は図Ⅱ-6の注参照）。

①産業特化係数の変化

産業特化係数は二次産業・三次産業ともに全体的には低下傾向にあることが、各都市に共通する特徴である。これは国全体の都市化率の上昇とともに、大都市の産業特化度は相対的に低下し、都市間の連携が次第に進んでいることを示している。都市別にみると次のような特徴がある。

まず東京と台北では二次産業の特化係数は80年代には既に1.0以下と低いうえに、次第に低下しており、他都市との連携がかなり進展していることを示している。ソウル、クアラルンプールでは90年代に入って二次産業の特化係数は1.0以下となり、東京や台北の状況に近づいている。これらの都市の国全体の都市化率はやはり相対的に高い。香港の二次産業の特化度も低下が著しく、他都市との連携を強めていることがわかる。

しかし、北京、上海、バンコク、ジャカルタでは国全体の都市化率が低く、現在、これらの都市は二次・三次産業ともに特化度は高い。二次産業の特化度は低下傾向にあるものの、全国的な都市間の機能連携が十分に進展するまでには至っていないことを示している。

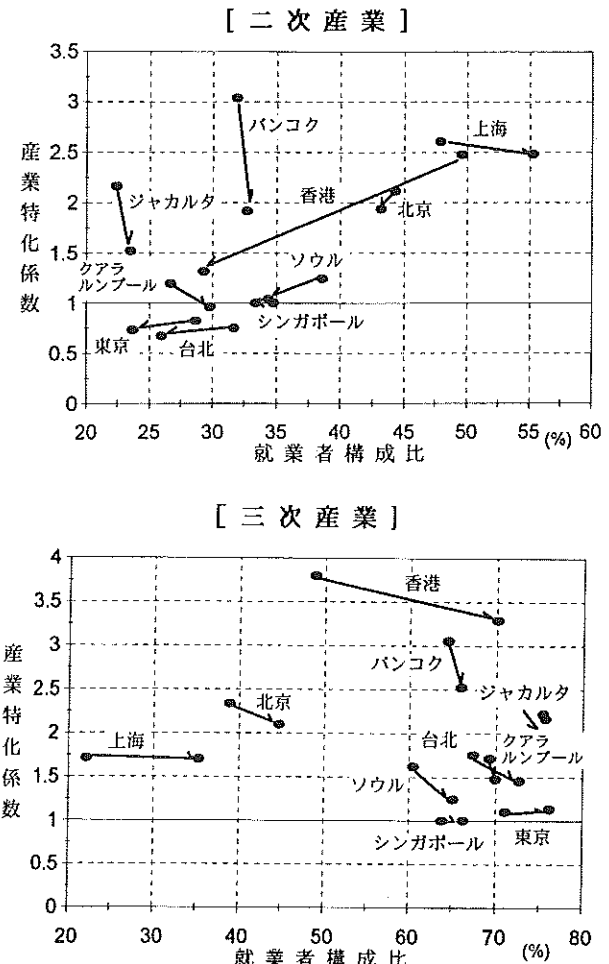
②産業集積の違い

各都市の就業者構成比と産業特化係数の変化をみると、産業集積の違いが分る（図Ⅱ-7）。二次産業ではいずれの都市も特化係数は低下しているが、東京、ソウル、台北、香港、北京では二次産業の構成比も同時に低下傾向にある。特に東京と台北では脱工業化段階に入っている。他方、上海、バンコク、クアラルンプール、ジャカルタで

は二次産業の構成比はなお上昇しているものの、特化係数は低下している。特にバンコクとジャカルタでは二次産業の特化度の低下が著しく、郊外部への製造業の集積が影響していると考えられる。

三次産業の構成比はいずれの都市も上昇し集積が進んでいる。東京では三次産業の特化係数も上昇し、より特化を強める傾向にある。東京以外の都市でも三次産業の構成比は93年時点で65%以上となっているが、特化係数は低下しており、国レベルでは三次産業の比率がさらに増大していることを示している。

図Ⅱ-7 産業別の就業者構成比と産業特化係数の変化（1980年から1993年まで）



(資料) 図Ⅱ-6に同じ。
 (注) 東京：81-91年、北京：85-93年、バンコク：85-93年、クアラルンプール：80-92年

(3) 東アジアにおける都市化の多様性と相互連携

①人口特性と産業特性からみた都市化の多様性

これまでの人口特性と産業特性の分析から、東アジアの大都市の都市化状況は実に多様であることがわかる。すなわち都市化レベルの全く異なる都市が併存しながら相互の連携が進展しているのである。タイプ別に都市化状況を整理すると次の通りである（表Ⅱ-5）。

表Ⅱ-5 人口増加と産業特性からみた都市化状況の多様性

タイプ	都市名	人口増加 (1990年代)	二次産業の変化 (1990年から1993年)		三次産業の変化 (1990年から1993年)	
			産業特化係数	構成比	産業特化係数	構成比
1	東京都区部	減少	-0.09	-5.00	0.03	5.10
2	ソウル	ほぼ安定	-0.30	-4.20	-0.38	4.60
	台北	穏やかな増加	-0.08	-5.70	-0.30	5.30
	クアラルンプール	穏やかな増加	-0.23	3.10	-0.23	0.70
3	香港	ほぼ安定	-1.39	-20.30	-0.51	21.20
	シンガポール	ほぼ安定	---	-1.40	---	2.40
4	ジャカルタ	急速な増加	-0.64	1.10	-0.05	0.30
	バンコク	急速な増加	-1.12	0.80	-0.53	1.50
5	北京	急速な増加	-0.18	-1.10	-0.24	5.80
	上海	急速な増加	-0.13	7.40	-0.06	13.20

(資料) 図Ⅱ-4、図Ⅱ-6に同じ。

(注) 産業特化係数と構成比の増減はポイント数を示す。

- ・タイプ1（東京）：都市の人口増加率は低下し、都心部では人口が減少している。二次産業は70年代から既に非特化となり、脱工業化段階に入っている。三次産業はさらに特化度を強める傾向にある。
- ・タイプ2（ソウル、台北、クアラルンプール）：人口の大幅な増加はみられない。二次産業は全国的には増加傾向にあるが、都市内集積は相対的に減少している。都市の三次産業の構成比は増加しているが、全国平均の進展の方が速い。
- ・タイプ3（香港、シンガポール）：人口増加率は低下傾向にある。二次産業の低落に対し三次産業は発展しつつあり、香港では特に顕著である。
- ・タイプ4（ジャカルタ、バンコク）：人口は今後も増加傾向にある。二次産業の集積は進んで

いるが、特化度は低下傾向にあり、むしろ郊外部での集積が顕著である。都市の三次産業の構成比は高い水準にあるが、国内における特化度は低下している。

- ・タイプ5（北京、上海）：80年代以降の人口増加は著しい。都市の二次産業の構成比が高く、特に上海ではその特化度が高い。三次産業も急速に伸びているが、構成比はまだ低い。

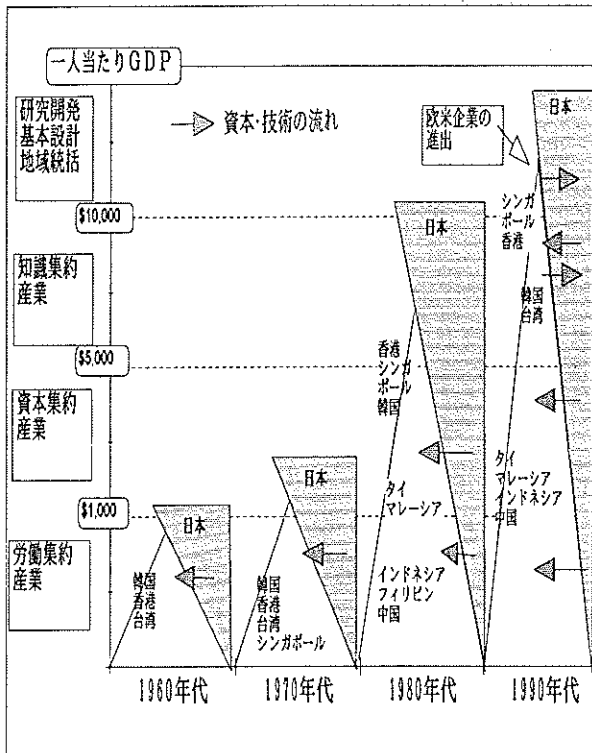
②東アジアにおける相互依存と競争の進展

東アジアの大都市の都市化レベルや機能的な多様性は、主にそれぞれの国の経済発展段階の違いを反映したものである。経済の発展段階によりその国の輸出競争力も変化する。わが国の製造業の輸出競争力は、労働集約産業においては60年代から、資本集約産業では80年代から減少し、東アジア諸国の製品輸出を促進した。これがさらに各国の製造業の発展や外国企業の直接投資を促したのである。特に80年代から90年代初期頃までは、日本から製造業の国際垂直分業を軸とした経済的連携が東アジア諸都市との間で強まった。

このように90年代初期頃までは東アジアにおいてわが国からの資本や技術の一方的な流れを主体としながら、経済発展段階の異なる国々が連携を強めつつ経済成長を遂げてきた。これはわが国を先頭とする経済発展の雁行形態と呼ばれた。しかし、最近になってこの雁行形態に変化の兆しがみられ、製造業の垂直分業のみならず水平分業も活発化しつつあり、より広範な分野で多面的な機能連携が進展する可能性がでてきている（図Ⅱ-8）。

例えば、シンガポールや香港では航空機、コンピュータ、自動車、エレクトロニクスなどの分野で欧米企業との技術交流・提携により研究開発機能や地域統括機能をもつようになった。最近ではわが国の家電メーカーも基幹部品や製造法の研究開発拠点をシンガポールに開設した。またエンジンリング会社では海外調達拠点を置いたり、現

図Ⅱ-8 東アジアにおける相互依存と競争の進展



(資料) ニッセイ基礎研究所にて作成。

地法人も東京の設計下請会社の性格から脱皮する動きもある。発展が期待されるアジア市場の存在を考えると、基本設計、研究開発、地域統括などの中枢機能でさえ東京や日本に置いておく必然性は揺らいでいる。

経済活動のボーダレス化が各大都市の産業構造や都市機能の変化を促し、それがさらに都市化の進展に影響を与えている。東アジアにおける国際連携の形態もこれまでのわが国からの一方的な投資や技術移転を中心としたものから多面的なものとなってきている。したがって東アジアにおける各都市・地域の多様性を認識した上で、新たな相互依存と競争に基づく機能的連携が求められるのである。

Ⅲ. 東京の都市機能変化

1. 1966年（昭和41年）から1991年（平成3年）までの業種別就業構造の変化

都市活動の脱地域化の進展の影響は、東京の都市機能の変化にも影響を与えている。国内製造業の海外展開による産業の空洞化もその影響の一環であるが、その影響の一端を表Ⅲ-1とⅢ-2に示した東京都区部および都心3区の特化業種と非特化業種の推移から見てみよう。なお、表中の余剰労働力指数（ISW：Index of Surplus Workers）とは以下のように定義されるものである。

$$ISW_{ij} = e_{ij} - e_{i.} \cdot E_j / E_i$$

但し ISW_{ij} : i 都市の j 産業余剰労働力指数

e_{ij} : i 都市の j 産業就業者数

$e_{i.}$: i 都市の全産業就業者数

E_j : 全国の j 産業就業者数

E_i : 全国の全産業就業者数

表Ⅲ-1 東京都区部の業種別就業構造の変化

年	1966	ISW	1981	ISW	1991	ISW	
主要特化業種 (上位10業種)	卸売	268,480	卸売	338,241	卸売	398,001	
	出版印刷	133,968	出版印刷	167,524	情報サービス	230,875	
	製造業	106,839	金融保険	112,054	金融保険	205,159	
	飲食業	85,499	情報サービス	96,076	出版印刷	184,533	
	金融保険	82,429	飲食業	85,997	サービス業	158,710	
	金属製品製造	72,656	専門サービス	67,961	対事業所サービス	120,033	
	電気機器製造	52,880	運輸通信	56,575	飲食業	117,541	
	精密機器製造	48,663	対事業所サービス	56,124	専門サービス	97,680	
	その他製造	43,530	不動産	55,461	不動産	88,836	
	不動産	40,166	化学工業	26,749	運輸通信	52,617	
	主要非特化業種 (下位10業種)	協同組合	-40,848	商業・土石製品	-50,692	一般機械製造	-57,866
		医療保健サービス	-43,361	教育サービス	-58,132	教育サービス	-59,492
木材製品製造		-52,232	電気機器製造	-60,993	繊維工業	-65,381	
食品製造		-69,619	医療保健サービス	-74,894	輸送用機器製造	-107,332	
建設		-70,277	輸送用機器製造	-79,353	食品製造	-109,400	
運輸通信		-99,173	繊維工業	-91,191	医療保健サービス	-117,017	
教育サービス		-104,830	食品製造	-94,764	建設	-145,198	
小売		-138,583	建設	-168,172	電気機器製造	-146,822	
繊維工業		-182,149	小売	-283,915	小売	-324,577	
サービス業		-185,802	製造業	-301,323	製造業	-457,917	

(資料) 総務庁「事業所統計調査報告」

(注) 表中の業種で太字は日本標準産業分類の大分類業種、その他は中分類業種である。

表Ⅲ-2 東京都心3区の業種別就業構造の変化(人)

年	1966	15%	1981	15%	1991	15%
主要特化業種 (上位10業種)	卸売	242,689	卸売	285,428	卸売	279,582
	金融保険	157,362	金融保険	109,293	金融保険	165,219
	出版印刷	71,104	出版印刷	97,569	情報サービス	140,356
	飲食業	59,918	情報サービス	72,112	対事業所サービス	81,102
	化学工業	22,124	対事業所サービス	69,652	出版印刷	70,820
	情報サービス	19,343	専門サービス	43,259	サービス業	67,016
	対事業所サービス	19,265	運輸通信	37,439	専門サービス	64,535
	不動産	15,349	化学工業	36,917	不動産	43,935
	専門サービス	11,836	不動産	23,562	化学工業	30,361
	非営利団体	9,151	飲食業	18,699	映画	29,414
	主要非特化業種 (下位10業種)	木材木製品製造	-20,924	一般機械製造	-26,654	輸送用機器製造
建設		-22,705	電気機械製造	-28,738	一般機械製造	-36,796
対個人サービス		-24,611	繊維工業	-32,223	金属製品製造	-37,597
医療保健サービス		-25,336	金属製品製造	-35,761	食品製造	-42,896
食品製造		-28,944	食品製造	-35,609	電気機器製造	-55,463
教育サービス		-38,492	教育サービス	-51,969	教育サービス	-59,173
繊維工業		-52,241	医療保健サービス	-54,038	医療保健サービス	-79,621
サービス業		-58,739	建設	-69,959	建設	-82,110
小売		-107,451	製造業	-173,81	小売	-225,52
製造業		-134,632	小売	-194,02	製造業	-251,27

資料、注は表Ⅲ-1 に同じ

I SWIは各都市の産業特化度の量的大きさを示す指標で、ある産業が全国平均と同じ就業者構成比率を示す都市の場合その値は0となる。この0を基準値として(+)側であれば特化、(-)側であれば非特化として各都市の産業特化度を判定するものである。

東京都区部の特化業種を見ると、66年から91年までの25年間をとおして卸売、出版印刷、金融保険の3業種は一貫して安定的な特化業種であったことが分かる。81年以降これに情報サービスが加わった。これらは、東京都心部に立地するいわゆる中枢管理機能に深く関わりを持つ業種であり、今日その活動範囲は脱地域化を一層進展させ、他都市・地域との連携を深めている業種である。一方、非特化業種を見ると、第3次産業では小売、医療保健サービス、教育サービス、第2次産業では建設、食品製造等の中分類業種の製造業の幾つか挙げられる。

大分類の製造業とサービス業はその位置を大きく変化させている。製造業は66年の特化業種か

ら、81年には非特化業種へと移行し、逆にサービス業は66年の非特化業種から91年には特化業種へと移行している。

つまりこれらの動向が示しているのは、東京都区部は中枢管理機能および関連するサービス機能を強める一方で、製造業や住民関連サービスを他地域に流出させたということである。言葉を替えると、この25年間に都市活動、特に中枢管理機能等と製造業等との空間的な分離が進行し、結果として都市間の機能的な分化が進み、異なる地域間の機能的連携が強まっていることを示している。

この傾向は都心3区の変化により顕著に表れている。既に66年から一貫して卸売、金融保険、出版印刷、情報サービス等は特化業種であり、他方、製造業、小売も非特化業種である。都心部では都市活動の空間的および機能的な分化は66年以前からかなり進展していたことが分かる。

2. 脱工業化時代の先進工業国の都市特性

さてこの様な都市活動の機能的な特化は東京だけに起きているのではない。脱工業化時代に入っている先進工業国の大都市では同様な機能的特化と他都市との機能的分化が進展している。表Ⅲ-3はニューヨーク市の業種別就業構造の変化である。業種分類が若干異なるので正確な比較は出来ないが、主要特化業種と非特化業種をみると東京に大変似ていることが分かる。東京(91年)とニューヨーク(92年)の共通の特化業種は金融保険、不動産、対事業所サービス、出版印刷、(各種)専門サービス、映画等が挙げられ、一方非特化業種は製造業、小売、建設業、医療保健サービス、各種製造業が挙げられる。基本的な構造は共通といってもよい類似性を指摘できる。

表Ⅲ-3 ニューヨーク市の業種別就業構造の変化(人)

年	1986	ISV	1992	ISV
主要特化業種 (上位10業種)	金融保険、不動産	340,191	金融保険、不動産	298,880
	サービス	169,943	サービス	154,657
	対事業所サービス	134,130	対事業所サービス	68,988
	出版印刷	52,792	法務サービス	46,273
	衣服製造	49,280	技術・管理サービス	43,079
	法務サービス	40,008	出版印刷	42,859
	他に分類されないサービス	27,991	教育サービス	38,291
	教育サービス	26,835	衣服製造	33,735
	映画	17,930	卸売(非耐久財)	31,804
	卸売	17,023	映画	21,734
主要非特化業種 (下位10業種)	化学工業	-18,752	卸売(耐久財)	-18,676
	食品製造	-31,834	金属製品製造	-25,906
	金属製品製造	-34,152	電気機器製造	-26,920
	輸送用機器製造	-43,649	食品製造	-27,031
	電気機器製造	-45,275	輸送用機器製造	-32,351
	一般機械製造	-47,033	一般機械製造	-33,831
	医療健康サービス	-54,763	医療健康サービス	-49,671
	建設	-72,358	建設	-62,053
	製造業	-199,583	製造業	-174,098
	小売	-229,102	小売	-203,171

(資料) 米国税計局「County Business Pattern」1986年および1992年

(注) 表中の業種で太字は米国税標準産業分類(SIC)の大分類業種、その他は中分類業種である。

表Ⅲ-4 東京とニューヨーク市の就業者数の変化(人)

年	1966	1981	1991	1991-1966
東京都区部	4,658,280	6,507,064	7,197,177	2,538,897
都心3区	1,376,274	2,083,553	2,459,287	1,083,013
年	1986	1992	1992-1986	
ニューヨーク市	2,027,647	1,826,886	-200,761	

(資料) 総務庁「事業所統計調査報告」、米国税計局「County Business Pattern」

しかし、両都市で異なるのは就業者数の推移である。東京は過去25年間一貫して増え続け、253万人の増加を見たが、ニューヨークは86年から92年の6年間に20万人減少している。東京は依然として就業者は増えているものの、夜間人口は区部では既に60年代中頃から減少し始め、最近では86年から継続して減少している。東京圏(1都3県)でも94年には54年に人口移動調査が始まって以来初めて、他県への流出入口が流入人口を上回った。2010年代には全国人口もピー

クを迎えることが予測されているが、それらを踏まえると、就業人口もこのまま増加するとは予測しがたい。東京では夜間人口と共に就業人口も安定化する時期が何れ到来するものと考えられる。

しかしながら、就業人口規模がたとえ減少する事態になったと仮定しても、それは必ずしも即地域の活力低下につながるものではない。今後都市活動の脱地域化は一層進展し、他地域の都市との機能連携はより深まる傾向にあるが、今後は広域に広がる都市間を結ぶ様々なネットワークがつくる都市システムを、全体として如何に円滑に機能させていくかということが重要な地域経営の課題となる。

それを踏まえると各都市の就業人口規模のあり方も従来とは異なった捉え方が求められる。つまり、全体の都市システムの中で果たす役割分担に応じた規模という視点である。もはや個々の都市の個別的事情だけではその地域の浮沈は決まてこない。むしろ、都市システム全体が円滑に動くかどうか重要になってくる。都市活動の脱地域化の進展と共に、地域経営や都市・地域計画の視点も当該地域(例えば東京)を超え、機能的に関わりを持つ都市、地域までも視野に入れ、全体の都市システムがどのような構造を持ち、どの様に変化しているのか、注意深く考察することが求められる。

本節で見てきた東京の機能変化、つまり各種都市機能の空間的分離と各都市間の機能的分化の進展は、脱工業化社会に入った先進工業国の大都市の現代の都市化の特徴の一つとみることが出来る。東京および日本の都市システムは現在起きている変化に適切に対応することが出来るのだろうか。次節では、日本の都市活動の脱地域化の一つの受け手であるインドネシアの首都ジャカルタに眼を移して、脱地域化の影響を探ることとする。

IV. ジャカルタにみる都市化の進展と外国投資

東アジアでは急激な都市化と経済活動の国際化が進展する中で、経済・社会構造が大きく変化している。都市化と経済活動の国際化は相互に関連し、経済成長に大きく影響を与えている。東アジアの大都市における外国投資と都市化との関連及び、日系製造業の直接投資が都市化に与えている影響についてジャカルタを事例に見ていこう。

1. ジャカルタの都市化の進展

(1) 都市地域の拡大

ジャカルタの市街地面積は近年急速に拡大してきた。図IV-1は今世紀半ばまで Ciliwung 川沿いに南に進んできた都市開発が、1965年頃より東西へスプロール状に拡大したことを示している。ジャカルタ市（ジャカルタ首都特別地区）におけるこうした急速な都市化の進展が、近年はボゴール、タンゲラン、プカシなどの周辺都市（BOTABEK と呼ばれている）に広がった結果、ジャカ

ルタ市の行政区域を超え一体的な巨大都市、ジャカルタ大都市圏（JABOTABEK と呼ばれている）が形成されるようになった。

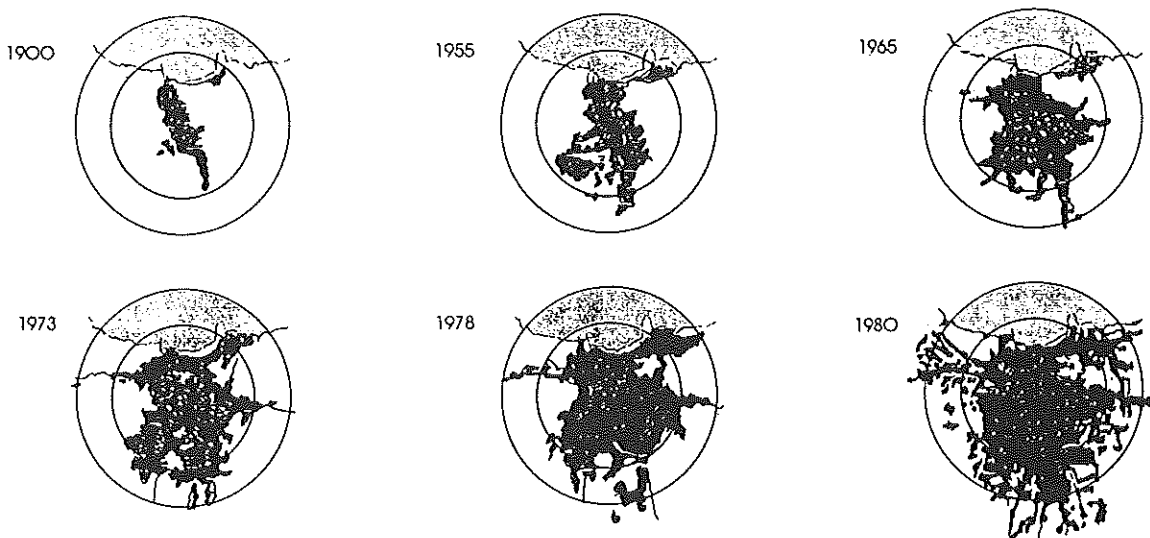
都市化に伴い土地利用も変化している。1980年にジャカルタ市の居住地面積比率は47.6%、総都市利用面積は58.3%であったが、94年にはそれぞれ63.9%、82.0%に拡大し、都市的土地利用が広がっている。

(2) 都市人口の増大

ジャカルタ大都市圏の人口は1990年に約1,700万人、ジャカルタ市の人口は約800万人である。近年の人口増加は急激で、61年から90年の約30年間に前者で2.9倍、後者で2.8倍に拡大している。ジャカルタ大都市圏の人口増加の多くは国内他地域からの流入によるものであった。

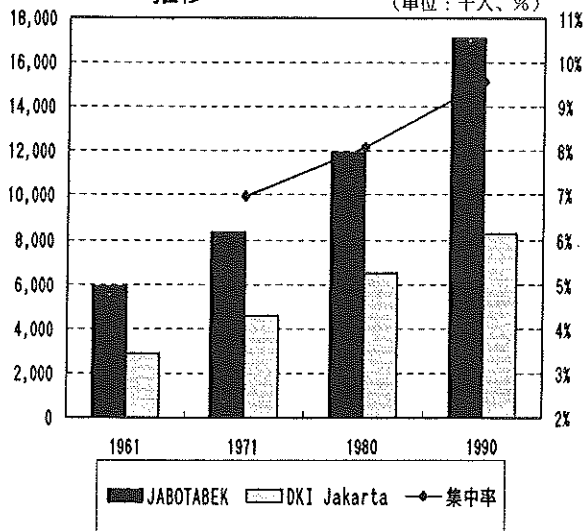
急速な人口増加でジャカルタ大都市圏の国内総人口に占める比率は、71年の7%から90年には9.5%へと2.5%の増加となった。ただし、国際的に見るとこの値は必ずしも高くはない。世界銀行によると、90年の首都人口の総人口に占める比率は、韓国で26%、日本で16%、フィリピン

図IV-1 ジャカルタ市街地の急速な拡大



(資料) BAPEDA DKI Jakarta 「Jakarta 2005」

図IV-2 ジャカルタ大都市圏への人口集中の推移



(資料) BPS (インドネシア中央統計局)

で14%、タイで13%と、インドネシア（ジャカルタ市の人口比率）の5%を大きく上回っている。

次にジャカルタ大都市圏内の人口増加を見てみよう。1960年代はジャカルタ市の年平均人口増加率は約4.5%で周辺都市より2%ほど高く、70年代は中心地域と周辺都市の増加率はほぼ等しく、80年代には周辺都市の増加率が中心地域より2.5%ほど高くなっている。このように都市人口の増加の中心は60年代のジャカルタ市から、70年代、80年代と次第に周辺都市に移っている。

(3) ジャカルタの産業構造

急激なジャカルタへの人口集中は、産業構造も変化させつつある。現在は周辺都市における工業化とジャカルタ市における金融・不動産等のサービス化が進展している。こうした産業構造の高度化により、1993年のジャカルタ市の一人当たりGDP額は約362万ルピア（約217,000円）と全国平均（約141万ルピア）の約2.6倍に達している。ジャカルタの高い一人当たりGDP額がより多くの人口流入をもたらしていると考えられる。

ジャカルタ市の総労働者数は1993年現在で約295万人である。産業別従業者数からみたジャカルタ市の産業構造の特徴は以下の通りである。

- インドネシア労働者の50%以上を占める農業の労働者比率が、ジャカルタ市ではわずか1.1%にすぎず、インドネシアの中で特殊な産業構造を持っている。
- 製造業の従業者数は約51万人で3番目に多い業種である。1990年代に入り、その構成比は製造業の地方展開と政府による分散政策のために低下を始めているが、産業特化係数は1.57と高くジャカルタ市に特徴的な業種のひとつである。ただし、GDPでみた特化係数は0.95と全国に比べ低く、ジャカルタ市の製造業は全

表IV-1 ジャカルタ市の産業構造（1993年）

	従業者数		構成比		ジャカルタ集中係数 (a)/(b)	産業特化係数 (c)/(d)
	DKI ジャカルタ (a)	インドネシア (b)	DKI ジャカルタ (c)	インドネシア (d)		
農業	31,932	40,071,850	1.1%	50.6%	0.1%	0.02
鉱業	12,290	653,297	0.4%	0.8%	1.9%	0.51
製造業	511,666	8,784,295	17.4%	11.1%	5.8%	1.57
電気・ガス等	22,603	171,566	0.8%	0.2%	13.2%	3.54
建設	169,588	2,810,360	5.8%	3.5%	6.0%	1.62
商業・ホテル	899,978	12,508,070	30.5%	15.8%	7.2%	1.93
運輸・通信	229,069	2,931,346	7.8%	3.7%	7.8%	2.1
金融・保険・不動産	131,235	564,969	4.5%	0.7%	23.2%	6.24
公共サービス	937,830	10,566,410	31.8%	13.3%	8.9%	2.39
その他	984	138,379	0.0%	0.2%	0.7%	0.19
合計	2,947,175	79,200,542	100.0%	100.0%	3.7%	

(資料) Jakarta Statistical Office 「Jakarta in Figures1994」、BPS 「Statistical Yearbook of Indonesia 1994」

体として生産性は必ずしも高くない。

- 金融・保険業の集中もジャカルタ市の大きな特徴である。従業者構成比は4.5%と高くはないが、全国と同業種従業者数の23.2%がジャカルタ市に集中し、産業特化係数は6.24と極めて高い。GDPでみた金融業のジャカルタ集中率はさらに高く35.7%に達している。
- 商業・ホテル業種は、ジャカルタ従業者数の30%を占める主要業種である。特化係数は1.93と高く、ジャカルタ市への集中率は従業者数で7.2%、GDPで13.6%に達している。
- 公共サービス関連の従業者は貿易・ホテル業種とともに最も多く、全体の31.8%を占めている。政治の中心であることを反映して、その特化係数は2.39と極めて高い。

2. 外国投資の増大

(1) 外国投資総額の推移

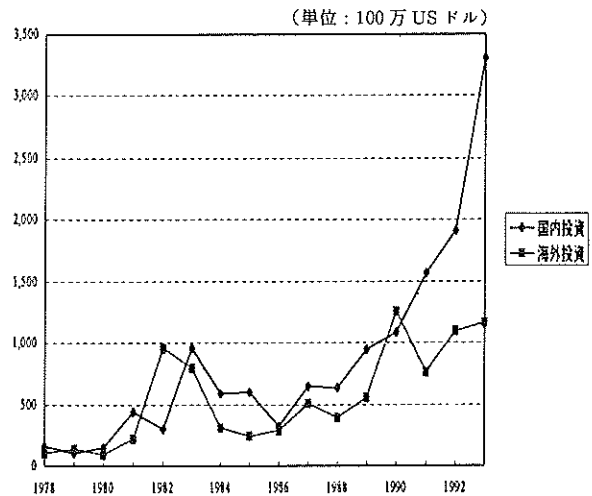
ジャカルタの経済にとって海外からの投資は非常に重要である。外資は国内の貯蓄不足に基づく投資不足を補い雇用や所得を創出するばかりではなく、技術移転を促進し産業の高度化に寄与するなど、経済発展に大きな役割を果たしてきた。

図IV-3にあるとおり、1990年頃まで国内投資額と海外投資額はほぼ同額で推移してきた。90年以降、国内の経済発展により国内からの投資額が急増したが、77年から93年までの外資の累積投資額は総投資額の40%に達している。なお出資国別では日本からの投資が最も多く、76年から93年までの累計投資額の37.8%を占めている。

(2) 業種別にみた外国投資の特徴

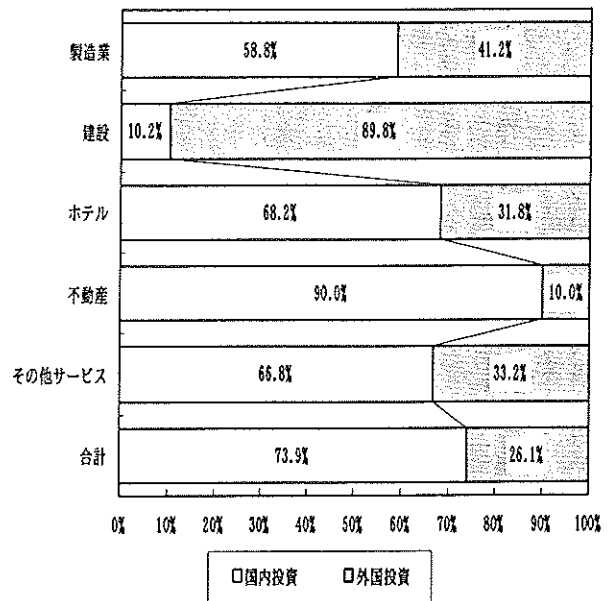
1990年から93年にかけてジャカルタ市への外資総額はほぼ一定で推移しているが、業種別にみると投資額は大きく変化した。外資の製造業投資額は90年の3分の1に、不動産への投資額は4分の1に低下する一方、商業などのその他サービ

図IV-3 国内、海外別のジャカルタ市への直接投資額の推移（1978-93年）



(資料) Jakarta Statistical Office「Jakarta in Figures1994」

図IV-4 ジャカルタへの国内外別、業種別投資額（1993年）



(資料) Jakarta Statistical Office「Jakarta in Figures1994」

スは約7倍に急増している。

業種別にみた外国投資の特徴としては、第一に、建設業投資に占める外国投資比率の高さが挙げられる。投資額の約90%を外国投資が占めているが、これは大規模な民間建設事業の多くが国際的な大企業によって事業化されていることを示している。第二に、製造業における外国投資比率が41%に達することである。構成比自体は建設業に

比べると低い、著名な国際的大企業が進出しており、輸出や所得拡大、生産性の向上などに大きな役割を果たしている。第三に、不動産部門への外国投資比率が10%と90年の49%から大きく低下したことが挙げられる。

(3) 日系自動車メーカーの国際的取引の事例

インドネシアの自動車産業は日本の自動車メーカーの進出によって発展してきた。本年2月に発表された韓国メーカーとの提携による国民車プロジェクトにより、関税等の面で不利にたたされた日本メーカーの今後の投資と発展の動向は不透明となっているが、1990年現在1億8,000万人という人口規模が将来的な自動車市場としても有望であることには変わりはない。

ある日系自動車メーカーは1971年にはインドネシアの有力財閥と組み、比較的早くから現地生産を行ってきた。現在アジア地域ではタイ、インドネシア、フィリピン、マレーシア、台湾、インド、パキスタン、そしてバングラデシュの8カ国に生産拠点を持っているが、インドネシアでの生産台数はタイに次ぐ規模となっている。

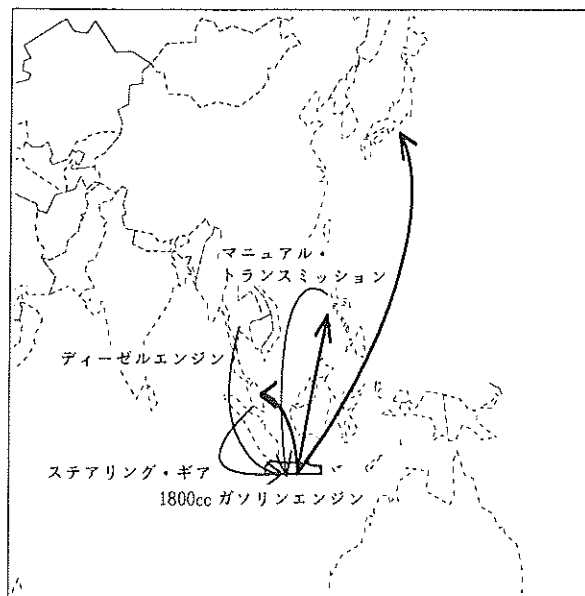
その現地法人はインドネシア最大の民間企業のひとつであり、1993年度の総売上額は1兆2100億ルピア（約600億円）、従業者数は3,900人で、生産工場は全てジャカルタ大都市圏に集中している。現在6車種を生産し、95年の自動車組立台数は9万7千台に達した。組立台数は92年の4万6千台から3年間で2倍以上に拡大しており、インドネシアにおける自動車生産が軌道に乗っていることを示している。この自動車メーカーは今後一層の増産と生産性の改善を計画しており、すでに新規の工場投資を始めている。

日本の自動車メーカー各社は、アジアの工場でアジアの市場に向けて製造される「アジアカー」の開発・生産計画を進めてきた。東南アジア各国は、一国で自動車部品から組立まで全てを生産するには市場規模が小さすぎコストが高くなってし

まうため、相互供給により生産コストを全体として低くおさえる努力がなされている。これを政策的に支援するため、1988年には各国間の自動車部品に対する関税を半分にするBBC協定（ASEAN Brand to Brand Complementation Scheme）が結ばれた。今年に入ってBBC協定をさらに進展させ、関税を0～5%にするというAICO協定（ASEAN Industrial Cooperation Scheme）が結ばれている。インドネシアは95年の1月にBBC協定に参加した。これによりインドネシア及びジャカルタは日系自動車メーカーのアジアカー戦略における重要な生産拠点として位置づけられることとなった。

ある日系自動車メーカーのジャカルタ工場の主力製品である1,800ccガソリンエンジンはアジアカーのエンジンとして開発されたもので、現在既に日本を含め東南アジア各国等へ基幹部品として輸出されている。一方、各国で生産されたトランスミッションやステアリング・ギア等は国内向け自動車の部品としてインドネシアに輸入されている。

図IV-5 ASEANにおける日系自動車メーカーの部品供給事例



(資料) FOURIN「ASEAN自動車部品産業1995」より作成

このように自動車メーカーの海外戦略の中で、ジャカルタ工場は世界との相互依存関係をより強めることで一層の生産の拡大を実現しつつある。工場の生産拡大に伴い、部品産業等の国内産業、特にジャカルタ大都市圏の関連産業への発注が増え、関連産業における生産額や雇用も波及効果として増大している。すなわち、ジャカルタ工場の生産活動は、ジャカルタにおける雇用増大への貢献を通じた人口の増大と経済規模が拡大、すなわちジャカルタの都市化の一端を担っているといえる。

3. 投資の国際化と都市化との関わり

(1) 日本からの投資の経済波及効果の試算

日本はジャカルタに対する最大の投資国であり、多くの日系企業が進出し現地で事業を行っている。東洋経済新報社の海外進出企業総覧によると、1994年までにジャカルタに進出した企業は290社、売上額は8兆4,700億ルピア（4,200億円）、従業員数は11万2,600人に達する（表IV-2）。ただしこの値は回答企業のデータのみを合計したものであり、現実はいずれも大きい数字と考えられる。

同じ資料から業種別の状況を見ると、製造業は157社が進出し売上高6兆3,000億ルピア（回答99社の合計値）、金融は42社が進出し売上高9,430億ルピア（回答15社の合計値）となっている。

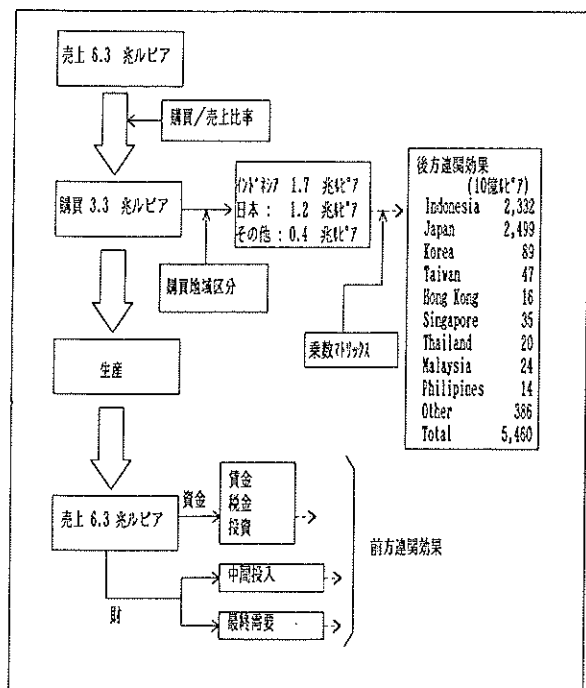
表IV-2 ジャカルタの日系企業

	企業数	売上高 (10億ルピア)	従業員数	
			合計	日本人派遣者
製造業	157	6,334 (99)	93,614 (150)	861
金融	42	943 (15)	2,248 (37)	125
その他	91	1,194 (58)	16,726 (87)	324
合計	290	8,471 (172)	112,588 (273)	1,310

(資料) 東洋経済新報社「海外進出企業総覧'94」
(注) 括弧は回答企業数を示す。例えば売上高総額の8兆4710億ルピアは172社の合計値である。

表IV-2に示された日系製造業99社の売上高から、ジャカルタにおける生産活動がどの程度の経済波及効果（後方連関効果）を持つのかを試算したものが図IV-6である。ただしここでは統計的制約から日系企業間の取引を考慮せず、売上高合計値の波及効果を推計している。なお、この推計は通常の事業活動による波及効果であり、新規投資等による効果は含まれていない。

図IV-6 ジャカルタ日系製造業99社の事業活動の経済波及効果試算結果



(資料) 東洋経済新報社「海外進出企業総覧'94」、経済企画庁「経済白書」、通産省「海外事業活動基本調査」等よりニッセイ基礎研究所推計

(注) 試算は以下の方法で行った。

1. 海外進出企業総覧よりジャカルタ進出製造業の年間売上高を総計
2. 海外事業活動期本調査より算出したインドネシア進出日系製造業の購入/売上比率を売上高に乘じ、これを購入国別に振り分ける。
3. 国別の購入額に乗数マトリックスを乘じ、経済波及効果を算出

試算の結果、日系製造業99社の事業活動（年間売上高6.3兆ルピア（約3,700億円））の経済波及効果は約5兆4,600億ルピア（約3,200億円）に達する。波及効果を国別にみると、インドネシア国内への2.3兆ルピアと日本への2.5兆ルピアが最も大きく、波及効果全体の88.5%に達する。その他、韓国に89億ルピア、台湾に47億ルピア、

シンガポールに35億ルピアとなっている。なお、1993年のジャカルタの製造業のGDP額は9兆2,900億ルピア、ジャカルタの総GDP額は35兆9,300億ルピアである。経済波及効果はジャカルタの製造業だけではなく他地域、他産業にも広がっているが、日系企業99社による波及効果2兆3,320億ルピアはジャカルタの経済規模からみると非常に大きいことがわかる。また、インドネシア国内への雇用創出効果は平均して21万5,000人に達する。なお、ジャカルタの従業者総数は約295万人（1993年）である。ただし、この推計にはアジア経済研究所発行の国際産業連関表（1985年）等を利用している。

(2) 投資の国際化と都市化

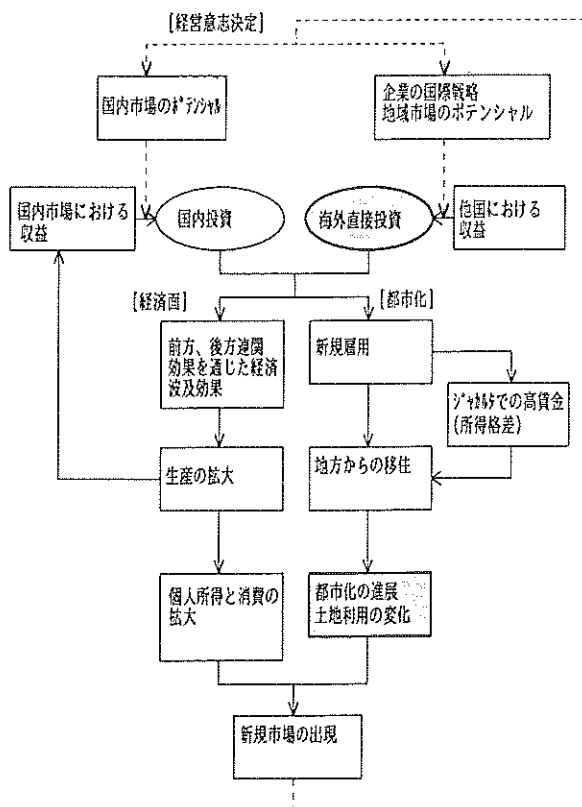
ジャカルタは他の開発途上国と同様に、発展の過程で急激な都市化と経済活動の国際化に直面してきた。ジャカルタの急激な都市化は、都市機能

の一極集中や所得格差の拡大、混雑、都市公害などさまざまな都市問題を発生させる一方で、人口や資金、企業の集中を通じて競争力のある企業を生みだし、経済発展の基盤ともなっている。

経済活動の国際化はジャカルタの都市機能の変化に大きな役割を果たしている。中でも製造業の海外からの直接投資は、インドネシア国内の投資不足を補い、生産力を高めることで都市化と経済発展の両方に大きな影響を与えてきた。すなわち、海外直接投資は当該企業の雇用ばかりではなく、経済波及効果を通じてより多くの雇用を創出し、こうして生まれた所得と雇用機会の格差が他地域からの人口流入を促し、ジャカルタの一層の都市化と土地利用の変化をもたらしてきた。また、投資による経済波及効果は国内企業の生産力を高めると同時にジャカルタの市場としての魅力を高め、海外からより多くの投資を促してきた。1990年以降、国内投資額が増大し海外からの投資は相対的に小さくなったが、経済活動の国際化は今後もジャカルタの都市化に大きな影響を与え続けると考えられる。

日本の都市活動の脱地域化がもたらした産業構造の変化は、企業の海外進出等を通じて、遠く離れたジャカルタの地域経済と産業構造に影響を与え、このようにジャカルタの地域経営の重要な要素としてしっかりと組み込まれている。脱地域化による東京とジャカルタにおける構造変化は決して一過性の現象ではない。こうした構造変化は非可逆的プロセスの可能性が高く、いったん日本から流出した生産などの都市機能が再び日本の都市へ逆戻りする可能性は低い。

図IV-7 海外直接投資と都市化との関連



(資料) ニッセイ基礎研究所にて作成

V. 国際化時代の都市整備方策の視点

都市活動の脱地域化がもたらしている東アジア大都市間の経済的連携の進展を見てきた。この国際的な連携は、今後各都市の産業構造、そして土地利用やインフラ等の都市構造を規定する要因として、今まで以上に大きな影響を持つことになる。

連携構造そのものは決して固定的ではなく、経済的要因のみならず政治的要因を初め、他の多様な要因の影響を受け、絶えず変化している。ここで留意すべきことは、この国際的な都市連携は今まで日本の都市システムに決定的な影響力を持っていた東京一極集中構造に直接影響されない人、物、資金、情報等のネットワークを生み出し、東京を初め日本の都市に影響を与え始めていることである。

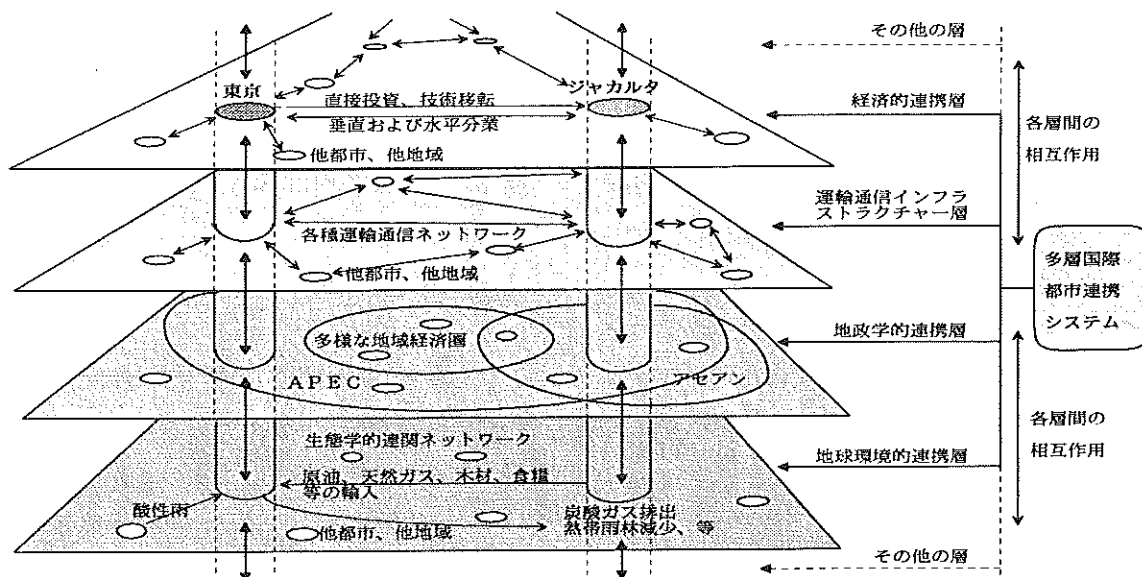
国際的都市連携構造の特性を整理し今後の作業仮説として提示したものが図V-1に示す多層構造モデルである。具体的には、東京とジャカルタを例に作成した連携構造の模式図である。現在の国際的連携は経済的連携を中心に展開していることは明らかであるが、それに伴う他の連携も無視

することが出来ない。代表的にはここに挙げた運輸通信のインフラストラクチャー、地政学的な条件に基づく地域経済圏の成立、さらに地球環境に影響を与える生態学的連関等との間で、相乗効果や時には対立や相互矛盾等の多様な相互作用を与えたり、受けたりしながら、経済的連携を軸に多層的な国際的連携システムが形成されている。

しかし、この連携システムを構成する層の間には、どちらかが上位で一方が下位という固定的な階層性がある訳ではない。むしろ相互依存的であり流動的である。各層間の相互作用の実態は現在必ずしも明らかではなく、今後解明していく必要があるが、はっきりしているのは、東京を初め日本の各都市にとって国内の東京一極集中構造が相対的にその影響力を弱める中で、日本の都市システムの今後を決める新たな要因として国際的都市連携システムが出てきたことである。

都市整備方策を考察していく上で新たな視点として、今後は国内ばかりでなく国際的にも展開している都市活動の脱地域化の影響、つまり非一極集中的なネットワークが国内の都市および各地域の経営に与える影響を十分に考察することが求められる。

図V-1 東京とジャカルタを結ぶ多層国際都市連携システムの模式図



(資料) ニッセイ基礎研究所にて作成