

# グローバル・リンケージと都市

山崎 朗 Akira YAMASAKI  
中央大学経済学部教授

**要旨：**東京と地方の格差を問題視する時代は終わった。世界都市東京は、日本経済の低迷と新興国の台頭によって、相対的にその地位を低下させている。グローバリゼーションの進展は、東京、ニューヨーク、ロンドン、パリを頂点とした初期の階層的な世界都市システムを徐々にフラット化し、新しい世界都市を出現させ、国家の役割を低下させている。今後、都市の成長を規定するのは、中心都市の有するグローバルなネットワーク力と広域的な都市地域の有する創造力である。

■キーワード：世界都市、グローバリゼーション、リンケージ、リノベーション、メガシティ

## 1. 都市戦略の要としてのグローバル・リンケージ

日本の地方都市の将来展望を描き出すことは、きわめて難しくなった。歴史上経験したことのない人口減少、少子高齢化という厳しいフレームワークを前提としたうえで、増加しつづける財政赤字のプライマリーバランス化、アジア企業に国際市場のシェアを奪われている日本企業・産業の国際競争力強化、今後急増する社会資本の更新投資への対応といった難題を日本が抱えているからである（そのうえに東日本大震災と福島第一原発事故に対する対応策も加わった）。しかも、これまで実施してきた農業保護政策、社会資本整備、地域間所得再配分、企業誘致のための各種立地政策といった地域振興策は、グローバリゼーションの進展にともなって、その効果と意義を徐々に失いつつある。

これから本格化する日本の人口減少は、地域間における不均等な人口減少をもたらし、無居住地域を増加させ、地域間の「サービス享受格差」を拡大していくであろう。国土交通省の二層の広域圏研究会（報告内容は、『人口減少時代の国土ビジョン』日本経済新聞社を参照）では、中心都市10万人、都市圏規模で30万人を高度なサービス

供給拠点として定義し、2005年の人口データを基準として、日本全国で82の都市圏を抽出した。正直に言えば、中心都市10万人で都市圏人口30万人規模では、高度なサービス拠点としては機能し得ないおそれがあるうえに、2050年にその基準を満たす都市圏は、日本全国で60以下にまで減少する可能性が高い。日本の将来の問題は、高度サービス供給の拠点となる拠点都市数の減少と供給しうるサービス機能のレベルダウンにある。

このような制約条件下における地域政策の新しい方向性は、①多様なサービス供給を維持するための都市のコンパクト化、②住環境と通勤環境を改善し、生活と雇用を一体化した都市内での出生率増加（人口増加策）、③老朽化した社会資本のリノベーションと再配置による都市の機能と魅力アップ、④サービスの地理的供給エリアを拡大するための広域生活・経済圏の形成、⑤都市内・都市地域における創造的産業の創出や産官学連携の促進によるイノベーション推進、そして⑥自然エネルギーを活用した低炭素型都市の形成となる。

しかし、今後都市政策に影響を与えるのは、人口・財政といった国内的要因だけではない。先進

国の相対的地盤沈下と新興国の急速な経済発展、新興国企業の勃興、発展途上国における世界都市の出現といったグローバリゼーションの潮流も、歴史上経験したことのない速度で進展している。2章で論じるように日本企業、日本政府、地方自治体、地域住民を含め、1970年代後半からグローバリゼーションの進展にどのように対処すべきかを真剣に考えるべきであった。

都市戦略にとって、グローバリゼーションにどのように向かい合うのかは、単なる夢や希望や願望ではなく、現実的なテーマであると同時に、都市の将来を左右する重要な課題となったのである。

## 2. 地域間所得格差是正論の終焉

### 2.1 臨界点に到達した地域間所得格差

1970年代は、今から思えば、経済・社会・産業構造の転換期であった。日本の高度経済成長の終焉、日本企業の多国籍企業化の本格化、日本国内の工場数の減少、変動相場制の導入と円の切り上げ、福祉政策の充実、出生率の低下、関西圏からの人口流出そして、さまざまな地域間所得格差指標の極小化は、すべて1970年代に起こっている。1980年代以降、日本のとるべき政策は、国内の格差是正ではなく、グローバル化への対応だったのである。具体的には、貿易自由化のより積極的な推進、自由貿易協定の締結、円の国際化、国民の外国語能力の強化、世界水準の国際空港・国際港湾の整備と利活用、内需型企業の国際化、外国人労働力の活用などである。

地域間格差の是正、国土の均衡ある発展という日本の国土計画の基本理念は、1970年代までは、三大都市圏対その他の地域間の格差是正として、1990年代以降は、東京圏対その他の地域間の格差是正として捉えられてきた<sup>1)</sup>。戦後一貫して、地方都市、地方都市圏、地方の府県の課題は、東京都や東京圏との間の経済的・社会的・政治的格差是正および東京までのアクセス時間と費用の改善にあると認識されてきた<sup>2)</sup>。

経済的格差に対しては、企業（主として工場）

誘致や新事業創出、農商工連携などの地域振興策による施策を、社会的格差については、中心市街地の活性化、地方での国立大学医学部等の設置や地方の拠点病院建設支援などによる施策を、政治的格差については、地方分権の促進、規制緩和、政令指定都市制度さらにはいまだ構想段階にとどまってはいるが、道州制の導入や首都機能移転による施策を、首都圏へのアクセス改善については、新幹線、高速道路、港湾、空港などの高速交通社会資本整備とそれらの利用促進による施策を実施してきた。道州制、首都機能移転や地方税制度の抜本的改革といったドラスティックな政治・財政制度の改革を除けば、考えられる格差是正策は、ほぼすべて実施された。

それらの効果もあり、1950年代、60年代と比較すれば、大都市圏と地方圏、東京都と地方の府県との格差は確実に縮小した。一人当たり県民所得の高い上位5県と下位5県を比較すると、その格差は1955年に1.98倍、1961年に2.32倍にまで達していたが、2008年には、1.58まで低下している（図1参照）。

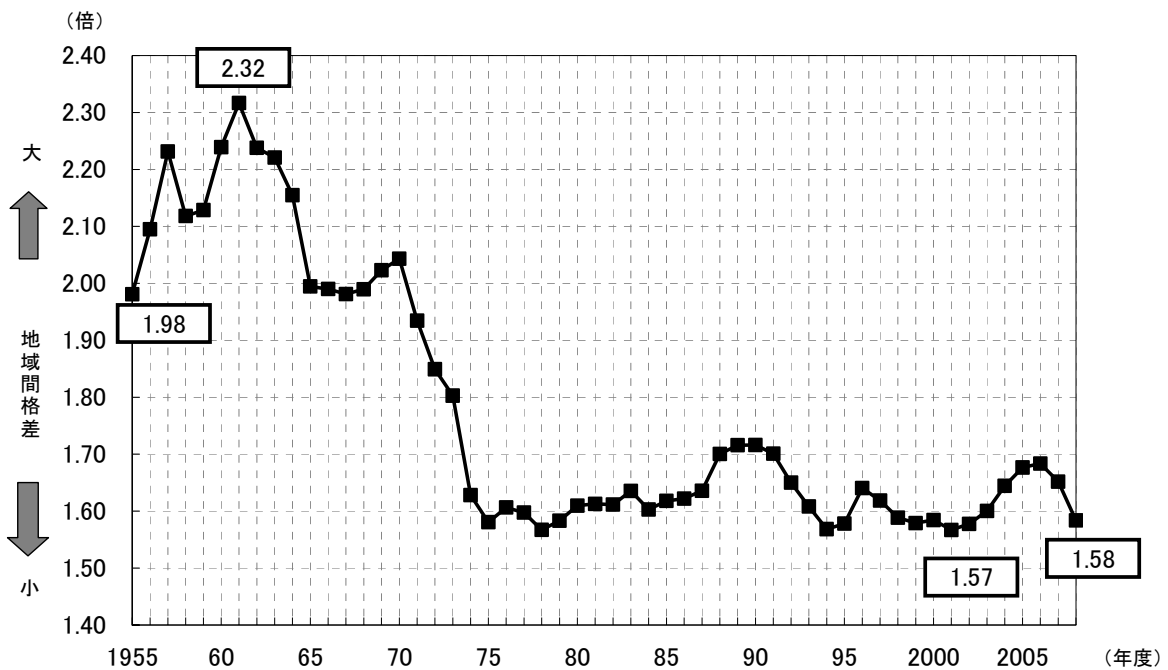
地域間格差は、図1からわかるように、1975年から78年にかけて第一次の縮小のピークを記録する。その後上昇に転じ、バブル経済の絶頂期の1990年に1.72に上昇するものの、1994年に第二次の縮小のピークとなり、2001年に第三次の縮小ピークとなっている。

要するに、1975年以降、景気変動により、指数は上下運動するだけで、長期的な格差縮小トレンドを示さなくなっているのである。これ以上の地域間所得格差是正は、もはや困難といわざるをえない。1970年代後半以降においても、東京都や東京圏との格差是正を主眼とする政策を展開してきたものの、50年代や60年代ほどの効果はなかったうえに、国内の格差にこだわることによって、日本全体や地方都市におけるグローバリゼーションへの対応を遅らせたのである。

### 2.2 地域間格差論の呪縛からの脱却

確かに、一人当たり県民所得の地域間格差は、どの指標でみたとしても1950年代、1960年代と

図 1



(出典) 内閣府「県民経済計算」、総務省「国勢調査報告」及び「人口推計年報」をもとに国土交通省国土計画局作成。  
 (注) 県民所得は1955年度から1989年度までが68SNA、1990年度以降が93SNAに基づく数値である。

比較すれば、確実にしかもかなり縮小した。しかし、人口集積、人口移動からみると、別の側面が浮かび上がってくる。

戦後一貫して人口の社会増を記録してきた大阪圏（大阪府、兵庫県、京都府、奈良県）は、1974年、初めて人口転出超過を記録し、その後ほぼ一貫して人口流出地域となった。中京圏（愛知県、岐阜県、三重県）も、1975年には人口の転出超過を記録する。東京圏は、人口の社会増加数は減少したものの、流出に転じたことはなく、第一次石油危機後、三大都市圏への人口集中から東京圏一極集中への構造変化が生じている。三大都市圏の社会増加数減少の背景には、地方圏への工場立地の増加と地方圏における社会資本整備の進展といった政策効果の発現が挙げられるが、東京圏のみが社会増を記録した背景には、1970年代から本格化する日本経済および日本企業のグローバル化の進展という要因がやはり作用しており、その結果として生じたのが東京の世界都市化にほかならない<sup>3)</sup>。

ここで確認しておきたいことは、地域間格差を

政策目標とし、一人当たり県民所得を指標として評価することには十分な注意が必要となったという点である。地方は、1970年代後半から本格化する日本経済のグローバル化、日本企業の多国籍企業化、アジアの急速な経済発展を十分に視野に入れることができなかった。この観点からすれば、アジアの拠点都市を旗印としてきた福岡市は、稀有な例といえるであろう<sup>4)</sup>。1970年代前半までの「格差是正フレームワーク」に縛られ、多くの地方は最近まで、東京本社企業の工場誘致や東京までのアクセス時間の短縮を政策目標としてきたのである。

### 2.3 世界都市東京の出現

国際化を促進する主体は、当初大企業であり、その本社と拠点工場、国際空港、国際港湾の集中しているエリアは、東京および関東エリアとなった。日本最大のコンテナ港湾であった神戸港は、横浜港、東京港の後塵を拝するようになり、研究所、工場の配置も、東京都心を核として半径300km圏への集中傾向を示すようになった。当時、関東内陸や南東北への工場移転は、「工場の地方

分散」として高く評価されていたが、現実には地価と賃金に対応した、世界都市東京圏内での再配置の一環として捉えるべき現象であった。一人当たり県民所得を基準とした各種指標による格差縮小は事実であるものの、人口（人材）、経済活動、企業の本社機能の集中という側面からいえば、グローバル化対応のための「東京一極集中」現象が生じたのである。逆にいえば、一人当たり県民所得格差指標の臨界点とは、工場の地方分散政策による格差是正策の限界を意味している。

## 2.4 地盤沈下する世界都市東京

1990年以降の地域間格差是正の背景には、世界都市東京の相対的地盤沈下がある。シンガポール、香港、上海、北京、台北、ソウルなどのアジアの都市群が、自国・自地域の経済発展とグローバル社会資本整備の促進によって、東京に匹敵する世界都市として機能するようになるとは、1970年代後半には想像すらできなかった<sup>5)</sup>。

日本経済の相対的地位低下、日本企業の国際競争力低下、英語という言語のグローバル化、太平洋を横断できる航空機の開発、日本における国際空港・国際港湾の整備の遅れなど、さまざまな要因が連動しつつ、世界都市東京のランキングは、近年徐々に低下傾向を示すようになってきている。外資系企業や外国メディアのアジア拠点は、東京ではなく上海、シンガポール、香港へとシフトし、国際金融の拠点も香港、シンガポール、上海へと移動した<sup>6)</sup>。

東京圏の経済力や東京の世界都市ランキングが低下した結果として、地域間格差は縮小したとしても、それを高く評価することはできないのではないかと。2009年度の一人当たり県民所得は、対前年比で愛知県が10.8%減、東京都が9.5%減となった。愛知県と東京都の高い減少率は、2009年度の一人当たり県民所得の地域間格差是正に大きく貢献しているはずである。日本の国際競争力の低下、日本の主要産業である自動車産業の国際競争力低下（中京圏の地盤沈下）、東京圏のアジアにおけるポジション低下によって、地域間格差は是正されたにすぎない。

国土政策、地域政策は、1970年以降も限界近くまで縮小した一人当たり県民所得の地域間格差の是正に固執し、アジア諸国の急成長、アジア企業の国際競争力強化、アジアの主要都市の近代化といったグローバルな動向を政策の主軸とせず、その結果、首都圏、関西圏においても、国際空港、国際港湾の整備において、アジア諸国に後れをとることとなった。

おそらく今後、地域間格差是正という政策目標は急速に後退し、東京圏の国際競争力強化という視点が重視されるであろう（このことで一人当たり県民所得の格差指数が若干上昇したとしても問題視すべきではない）。地方圏においては、東京へのアクセス改善によってもたらされる経済効果は、以前と比較すれば確実に低下しており、人口減少および日本経済の衰退によって、その効果はさらに逡減していくであろう。地方圏といえどもグローバル・リンケージ、すなわち成長するアジアの諸都市とのアクセス時間、費用の削減やそれらの都市とのネットワーク構築をさらに重要視しなければならなくなっているのである。

## 3. グローバル・シティ（地球都市）論と世界都市論

### 3.1 S・ハイマーのグローバル・シティ（地球都市）論

すでに指摘したように、1970年代は、日本経済のみならず、世界経済にとっても大きな転換期であった。1970年代に登場したのは、国内的な視点から都市を論じるのではなく、グローバルな視点から都市を分析しようとしたS・ハイマーのグローバル・シティ（地球都市）論である。

1970年代、先進国企業の多国籍企業化が進展していくなかで、ハイマーが着目したのは、多国籍企業のグローバルな配置と調整のシステムによって形成される都市機能の変化であった。多国籍企業の中核管理機能の集積する都市は、グローバル・シティ（地球都市）としての性格を有するようになり、先進国のグローバル・シティを頂点としながら、階層的な都市システムがグローバル

に形成されていくという論理である。

ハイマーは、それまでの多国籍企業の研究は国をベースにしていたのに対して、「多国籍企業にとって国境線というのは自動的に消滅してしまうインクで書かれた区画にすぎない。少なくともまず第一に、多国籍企業を分析する単位としては、国家よりも都市の方が意味がある」<sup>7)</sup>という有名な言葉を残している。多国籍企業を分析する地理的なフレームワークは、国家および国家の集合体としての世界経済ではなく、地球都市をコアとするグローバル空間でなければならないとハイマーは考えていた。

ハイマーは、企業組織を3段階構造として類型化したチャンドラー＝レドリッヒの図式をもとに、「立地論 location theory をチャンドラーとレドリッヒの図式に適用すれば、株式会社内部における支配の集中化と国際経済における支配の集中化との間には、対応原理が存在することが分かる。立地論によれば、労働力、市場、そして原料の牽引力に従って、『第三段階』の活動は、全世界に広がるであろうということである。多国籍企業は、その資本と技術を支配する力と、そしてまた、世界中に現状以上にもっと一様に生産拠点をばらまくであろう。かくして、まず第一に、多国籍企業は、低開発国に工業化を普及させながら新しい生産拠点を創り出す力であるといっておいてよいだろう。(立地は輸送に依存し、輸送は政府に依存し、そしてさらに政府は企業経営の構造によって影響を受けているが、この事実について論じることは、当分お預けにしておく。)」<sup>8)</sup>と論じた。

ハイマーの結論を要約すると、①多国籍企業は、その資本力と技術力を梃子にして、第三段階(生産拠点)を世界中に拡散する。②第二段階(地域統括本社)は、複数の第三段階間相互調整という管理機能を担う。ただし、第二段階は、第三段階のように、産業毎に立地指向が異なるということは少ない。なぜなら、第二段階は、第三段階と異なり、交通・通信システムの結節点で、情報収集に有利な大都市に集中する傾向を示すからである。③第一段階(多国籍企業の中核管理部門：本

社)は、世界の少数の都市に集中する。管理・統括する範囲が都市・地域・国を越え、地球全体にまで拡大された都市を地球都市(グローバル・シティ)と呼ぶことができる。地球都市には、「最優秀」で最高の給与を得ている多国籍企業の経営陣に加え、医者、弁護士、会計士、コンサルタント、科学者、研究者、高級官僚、政治家、芸能人、マスコミ関係者、そして使用人や美容師・理容師などの対消費者サービス業までもが集中するようになる。権力、職業、所得、消費の空間的階層差は、多国籍企業の階層的組織構造の空間的投影(階層的立地)によって形成されたものである。

### 3.2 世界都市論への展開

ハイマーが地球都市と命名した世界高度管理機能集積拠点は、その後、J・フリードマン、S・サッセン<sup>9)</sup>らによって、世界都市(ワールド・シティ)と改名された。彼らは、ハイマーの議論を継承しつつも、世界都市内部の構造分析、社会問題出現の背景分析に光を当てた。

J・フリードマンは、世界都市の性格、都市の構造変化の特質を世界都市仮説として7点に要約している<sup>10)</sup>。

(1) 都市が世界経済に統合されている形態やその統合度、および新国際分業(NIDL)のなかで都市に与えられた機能こそが、都市内部で構造変化を引き起こす要因である。世界経済のなかで都市に与えられた新しい機能は、主として、多国籍企業の適応的行動により与えられたものである。多国籍企業の行動は、自由に選択されたものではなく、新しい収益条件、権力関係に対する対応にすぎない。

(2) 世界都市は、多国籍企業が空間的配置を決定し、市場と生産を世界的に統合するための戦略的基地である。その空間配置の結果として、世界中の都市を複雑な空間ヒエラルキーの網の目のなかに投げ入れる。

(3) 世界都市の空間管理機能は、産業部門、および雇用の構造と成長率に直接反映される。世界都市内部で急成長している部門は、本社機能とそしてそれを補佐する国際交通・通信、広告、会計、

法律などの高度事業所関連サービス業である。また、世界都市機能の補助機能の一つに、イデオロギーの浸透と管理がある。ニューヨーク、ロサンゼルス、ロンドン、パリ、東京は、情報、ニュース、娯楽、およびその他の文化・芸術活動とその散布のセンターとなる。雇用の構造は2極分解へと向かう。一つは、管理機能に関連した職業、もう一つは製造部門、対個人サービス、ホテル、旅行業、娯楽サービス（主としてエリートに奉仕するための）である。

(4) 世界都市は、世界中の多国籍企業の本社、支社、支店が集中した都市である。

(5) 世界都市は、国内外の移民の最終目的地である。これらの都市では、個々の国の伸び率を上回る人口増加率を示す。労働力移動には、国際間移動と地域間移動の2種類があるが、中心国の世界都市の成長には双方が、半周辺国の世界都市の成長は、地域間移動による。

(6) 世界都市の成長は、資本主義の矛盾を激化する。空間分極、階層分化、社会的費用の上昇がそれである。空間分極は、三つの次元で同時に進行していく。富と所得の中心国と周辺国との格差拡大、国内における地域間格差の拡大（特に周辺国）、世界都市内部での格差の拡大（多国籍エリートと非熟練労働者との著しい賃金格差、地方、海外からの移民と旧住民との格差）である。世界都市内部での格差拡大は、職業発生における二重構造の反映である。世界都市では、組織がされにくい低賃金の職種も増大する。家事代行業、縫製、食品加工などの低賃金加工工程、そして世界都市内での仕事量の4分の1から3分の1を占め、本社、金融、事業所関連サービス業もまた、清掃、廃棄物処理、ビル管理などの多くの低賃金サービス労働を提供する。

(7) 世界都市の成長は、国家財政を上回る伸び率で社会的費用を増大させる。特に、国内外からの貧困者の流入は、住宅、教育、保健衛生、輸送、福祉などの支出を大幅に増大させる。他方では、多国籍企業の経済活動に必要なインフラ整備の要求、多国籍エリートのための公共・福祉政策へ

の圧力も高まってくる。両者の競争の中で競争に脱落するのはいうまでもなく前者である。その結果、資本蓄積過程において生じた負担は、社会的弱者へ転化される。

J・フリードマンの世界都市仮説は、仮説という側面と同時にその時代を反映した帰納的な命題といえる。ただ、これらの仮説すべてがJ・フリードマンによって初めて提起されたわけではない。ハイマーの文献にも仮説①から④は取り上げられている。したがって、J・フリードマン独自の視点は、仮説⑤から⑦にあるといえる。世界都市と国際・国内労働力移動の関係、世界都市化にともなう都市問題の変質、都市政策の変容という世界都市内部の政治経済問題である。

### 3.3 発展途上国の世界都市の都市問題

発展途上国の世界都市において都市問題は激化しやすい。それは、発展途上国の首都は、世界都市という都市システムに組み込まれるからにほかならない。発展途上国の世界都市は、先進国の世界都市とは性格を異にしている。先進国の世界都市が多国籍企業の世界本社の集積地であるとする、発展途上国の世界都市は、先進国の多国籍企業の地域統括本社、支社・支店、営業所の集積地である。地域統括本社、海外支店は、世界本社、工場、研究所との間をさまざまなネットワークによって結びつけられることになる。そのため発展途上国の世界都市は、先進国である中心国の世界都市と同水準の都市機能を支えるための産業基盤、すなわち、通信網、国際空港、国際港湾、高速道路、電気、ガス、水道、下水道が整備されていることが必須条件となる。その国の発展水準に応じた都市機能では、多国籍企業の世界管理機能の一端を担うのには不十分である。つまり、経済発展の遅れた国であればあるほど、意図的に首都のみを先進国水準の都市へと短期間に改造しなければならなくなるのである。

したがって、経済発展の遅れた国において、都市基盤の整備は、生活基盤よりも多国籍企業の事業活動を支える産業基盤およびグローバル人材のための住宅建設に重点が置かれることとなる。

その国の成長を多国籍企業の立地（誘致）と経済活動に依存しなければならない発展途上国ほど、首都およびその周辺のインフラ整備に過重な公共投資が必要となり、その結果、国内の地域間格差が拡大し、農村から首都への人口流入も加速するのである。

### 3.4 世界都市と工場立地

問題は多国籍企業の地域統括本社や支店の立地だけにあるのではなく、実は、工場立地にもある。ハイマーは、工場は世界中に分散配置されると単純に結論づけているが、それは国レベルという単位でみた場合には該当したとしても、地域レベルでは該当しない。

なぜなら、多国籍企業の工場は、農村部ではなく、世界都市周辺部を極端に指向するからである。一つには、首都以外の地方のインフラ（通信、高速道路・一般道路、工業用水、工業用地、電力、ガス）の整備が遅れており、賃金は低くても生産環境は劣悪であるためである。第二に、発展途上国に立地した工場の部品輸送、工場からの製品輸送は、地域内や国内で完結するのではなく、グローバルに行われるため、工場立地の際にも、国際空港や国際港湾との距離やアクセス道路の整備状況等を重視するからである。第三に、工場の管理者として本社から派遣された先進国の責任者や技術者の生活空間は、教育、医療、住宅などの面において、世界都市に限定されることも関係している。

実は、地方圏の産業基盤を長年整備してきた日本においてすら、同様の現象が見られた。1972年から1989年までに日本国内に立地した外資系企業の工場総数は257件であるが、そのうち、東京から比較的近い南東北、関東、東海に立地した工場は184件で72%を占めた。

経済成長は、都市への産業、人口の集中を伴う。地域間格差の是正、労働力の地域間移動の抑制のためには、首都圏から地方への財政再配分を行わなければならない。しかし、半周辺国においては、現実にはその逆となる傾向が強い。発展途上国の世界都市には、数多くの競争相手が存在している

からである。香港、マニラ、上海、大連、北京、シンガポール、ジャカルタ、ソウル、クアラルンプールのどこに多国籍企業の拠点を立地するかは、関連サービス業の集積度、他の多国籍企業の集積度、税の優遇、安全、国際空港や国際港湾の利便性とコスト、国際通信のネットワークとコストなどに依存するからである。半周辺国の都市は、多国籍企業に対して、他の世界都市よりも有利な条件を提示しなければならないからである。

J・フリードマンは、半径60マイル（約97km）の範囲を世界都市の領域とし提起しているが<sup>11)</sup>、リチャード・フロリダのメガ・シティ論においては、半径約200km圏にまでそのエリアは拡大されている。世界都市の範囲が約100kmとされた背景には、1980年代当時における社会資本整備の制約もあったように思われる。

## 4. ボーダーレス時代のメガシティ

### 4.1 多極化する世界経済と世界都市システムの新秩序

あらためて1970年代から80年代にかけてのグローバル化と都市の変容についての論文や著書を読み返してみると、21世紀の状況とはおおきな齟齬が生まれていることに気づかされる。もちろんその背景には、予想を超えた新興国経済の成長と新しい世界都市の出現がある。大泉氏は、中国という国単位の分析よりも、広域的な都市、たとえば上海都市圏のようなメガシティを分析の中心に据えるべきだといっている<sup>12)</sup>が、いまやその見解に意義を唱える人は少ないであろう。

先進国の多国籍企業による世界経済の支配や先進国と半周辺国という固定化した階層的関係は、いまや崩れかかっている。韓国、中国、台湾、インド、ブラジル、シンガポールなどの多国籍企業は、先進国企業の国際市場シェアを徐々に浸食しており、技術水準の格差も縮小し、先進国企業と発展途上国の企業との対等な合弁関係も増えている。発展途上国に急速な成長は、新しい世界

都市を誕生させ、ニューヨーク、ロンドン、パリ、東京を第一級世界都市として頂点とする階層的な世界都市システムは、大きな変容を迫られている。多国籍企業化する企業は大企業、製造業から中堅・中小企業、サービス業へと拡大しており、食品・飲料などの内需型企業も多国籍化し始めている。J・フリードマンも2004年の著書では、「今日のシステムは約30から40の『世界都市』で占められているが、都市化の進行と長期経済成長、また都市地域間の相互連絡性の強化を考慮すれば、こうしたグローバルな『中枢（ハブ）』は今後数十年間でおそらく2倍になるとみられる」<sup>13)</sup>と論じている。

多極化する世界経済は、よりフラットな世界都市システムへの移行をもたらしつつあり、東京も地方都市も新しい都市システムやグローバル経済への対応が求められるようになってきている。羽田空港とソウル、上海の国内空港との路線の開設や博多港と上海港のRORO船による博多港と上海港を結ぶ「準国内輸送」ともいえる物流・人流システムは、その代表的事例である。ANAは那覇空港を拠点として羽田、成田、関空とアジアの主要都市の空港を半日から1日で結び国際貨物ハブ構想を実行に移している。格安航空会社の就航や設立も相次いでいる。九州や沖縄の地理的位置は、中国、韓国、九州、沖縄、台湾、香港を囲む東アジアの発展地域に位置しており、その地理的優位性はまちががなく存在しており、それをいかに顕在化させるかが問われている。

東京都へのアクセス時間とコストを削減することが、地域の発展に密接に関係した時代は終わり、アジアの主要都市とのネットワーク構築とアジアの諸国・地域とのビジネス関係の構築こそが地域や都市の発展を規定するという新しい段階が到来している。

#### 4.2 ボーダーレス化と日本の地方都市

日本の地方都市は、J・フリードマンが世界都市仮説で提起した発展途上国において生じる巨大都市と地方との著しい経済格差、巨大都市への過剰な社会資本整備、巨大都市内における新しい

格差の出現とって問題については、とくに懸念する必要はない。これまでの国内の地域間格差是正を念頭においた諸政策により、地方都市においてもグローバル経済に対応可能な社会資本は整備されているからである。地域間の所得格差を是正するために実施されてきた諸政策は、グローバル化の時代に、形を変えて有効に機能するようになってきている。

ただ、外国人観光客、留学生、外国人労働者の増加は、世界都市論で危惧されたような新しい格差を都市内にもたらす危険性を孕んでいる。都市の国際化は、ファッションでも装飾でもなく、都市の持続的発展にとって重要な課題となっているとすれば、都市内における人種間の格差をもたらさないための慎重な対応策も必要である。外国人労働者については、高校や大学への留学生や高度な技能を有する外国人に対して永住権を認め、単純労働については原則認めないようにして、文化的な対立や都市内で民族間の経済的格差を生じさせないようにしなければならない。人種・文化・宗教対立が都市内に持ち込まれ、民族・宗教間の対立と経済格差が生まれたヨーロッパの都市政策を反面教師とすべきである。

#### 4.3 メガ・シティ福岡へのチャレンジ

九州の人口は、2010年の1335万人から40年後の2050年には911万人へと424万人減少(32%減少)する。九州という地域市場だけをマーケットして成立しうる都市のサイズ、機能(教育、交通、医療、福祉、エネルギー、商業など)は大きく低下する。いかなる海外の都市とどのようなグローバル・リンケージを構築しうるのかは、都市と地域の未来を大きく左右することになる<sup>14)</sup>。

グローバル・リンケージを構築するということは、港湾、空港、通信環境を整備するということだけを意味しているのではない。海外の企業、海外の観光客、海外の自治体、留学生がその都市の企業、大学、自治体、住民とネットワークを構築したいと思わせる「機能」を備えていなければならない。福岡市でいえば、福岡市、福岡都市圏、北部九州、あるいは九州全域といった地域市場を



念頭においた施設・機能整備ではなく、戦略的な分野（たとえば観光、医療、環境、教育、学術研究の分野）においてグローバル・リンケージを構築できる高度な施設・機能への転換を、都市のリノベーション戦略のなかに組み込む必要がある。東京でも東京大学における9月入学方式の導入検討や中国の著名大学と連携して「アジア連合大学院大学」を2013年4月に開校するなど、グローバル・リンケージを意識した学術研究拠点の形成が始まっている<sup>15)</sup>。

福岡市は、広島県から鹿児島県、そして韓国釜山にまで広がる半径250km程度の圏域に対して、高度なサービス機能を提供する広域生活圏の拠点として機能せざるをえなくなると同時に、その機能をグローバルなリンケージを実現するための機能としても活用することが求められているのである。急速な円高、電力不足、度重なる震災の影響もあり、日本の製造業はサムソンや現代自動車の存在する韓国へと製造拠点を移しつつある。世界都市東京を中心として300km圏に生産拠点を集積した時代から、韓国、台湾、中国を含む東アジア全体のなかでの最適生産配置を模索する新しい段階に入った。

福岡を中心として、広域福岡地域は、アジアの生産拠点とリンケージした高度な生産拠点として機能するというメガシティのパワーを発揮しなければならない。

## 注釈

- 1) もちろん、国土計画においては、中山間地、離島、半島地域の振興計画も立案されていることは事実であるが、もっとも基本的な格差はやはり大都市圏や東京圏と地方圏との格差であったことはまちがいない。
- 2) したがって、1970年代までは三大都市圏対地方圏の格差として認識されていたのであるが、1990年代には、首都圏対その他の地域間の格差という認識がなされるようになっていくのである。
- 3) もちろん、グローバリゼーションのみの結果ではなく、1974年以降、日本経済の構造はサービス経済化に向かうようになり、サービスの拠点である都市の成長が加

速されたことも背景にある。その結果、地方圏においては、札幌、仙台、広島、福岡という地方中枢都市の成長がみられるようになる。

- 4) といっても、各種アジア関連イベントの開催という色彩が強く、本格的なアジア戦略とまではいえないものであった。
- 5) プライスウォーターハウスパークスによる世界主要都市ランキングでは、東京は26都市中14位で、シンガポール(9位)や香港(10位)よりも下位に位置づけられている。
- 6) 小森正彦『アジアの都市間競争：東京は生き残れるのか』日本評論社、2008年。
- 7) S・ハイマー『多国籍企業論』岩波書店、1979年、p.364。
- 8) 同上、p.279。
- 9) サスキア・サッセン『グローバル・シティ』筑摩書房、2008年。
- 10) Friedmann, J., *The World City Hypothesis, Development and Change*, Vol.17, 1985, p.19
- 11) Friedman, J., G. Wolff, *World City Formation, International Journal of Urban and Regional Research*, Vol.16 No.13, 1982, p.310.
- 12) 大泉啓一郎『消費するアジア』中公新書、2011年、p.226。
- 13) J・フリードマン「グローバル時代の都市間ネットワーク」アレン・J・スコット編著『グローバル・シティ・リージョンズ』ダイヤモンド社、2004年、p.141。
- 14) 細川昌彦『メガ・リージョンの攻防』東洋経済新報社、2008年。
- 15) 『日本経済新聞』2011年7月5日朝刊。

