

アジア都市の特色と都市問題

— 欧米大都市の都市化と比較して —

野 尻 亘

キーワード：アジア都市，都市化，インフォーマル・セクター，
スラム，スコッター

I はじめに

近年、20世紀の後半、特に1980年代以降、東アジア諸国における都市化（都市人口の増大）、工業化、貿易、特に輸出の発展と、急成長が著しい。

NIESからASEANへという経済発展の流れは、日本とアジアとの間での商取引活動や輸出入を活発化させている。

一方、日本の都市においても、アジアからの留学生・観光客・ビジネス客が増加し、街中にハングルや中国語の表記があふれている。

人・もの・情報の交流はますます盛んとなり、日本都市のアジア化とも言うべき現象が生じている。またアジアの中の日本都市というべき概念を再検討しなければならない。

アジア都市は欧米近代都市とは異質性を持つと同時に、日本都市とも異なる独自の風土を持っている。

アジアの諸都市は、自然環境・民族・宗教・言語・文化・歴史・政治・経済・社会の点で多様であり、さまざまな問題をかかえている。これらの問題の解決のために、日本からの交流として、何を貢献・発信することができるのかというには、重要な研究課題である。しかし、それらは永い年月を要す

る課題でもある。そこで、この小論では、その糸口として「多様な展開を示すアジア地域に示される都市の特色」について簡潔にまとめることにしたい。

ただし、この小論で扱うアジア地域の範囲は、インド以南の南アジア・東南アジア・東アジアを中心とし、シベリア・中央アジア・西アジアの都市の特色については除外することにしたい。

Ⅱ 比較としての欧米都市の特色と都市問題

都市とは何であるか。地理学的に見れば都市景観が卓越する地域である。森林・水田・畑地・牧草地などの農村景観が消滅し、密集する住宅・商店・オフィス・工場や高層建築物などがひろがる地域である。

また、その都市の住民だけではなく、周辺の都市圏全体に商品やサービスを提供する中心地である。多くの人口が集積する地域である。その人口構成を見ると、第一次産業の占める比率が減少し、第二次産業・第三次産業の占める比率が増加する。すなわち都市は鉱工業から、商業・流通業・サービス業へと産業活動の中心が変化・発展していくところであると言える。

さらに社会学の観点から見れば、地縁的・血縁の人間関係が衰退し、匿名性や一時性が強まり、共通利害を中心とした人間関係が形成される。またサブカルチャー（非通念的下位文化）すなわち新しい流行の発信源となる。

このような都市は、固有の都市問題をかかえている。ここで、アジア都市の都市問題の特色について考察する前に、比較対象として欧米における近代都市の形成史と絡め合わせて、欧米都市の都市問題の特色について外観することにしたい。

18世紀に英国で産業革命がおこった。そのとき、エンクロージャーで土地から追われた零細自給農民は大都市に流入し、近代的で大規模な機械製の工場で働く労働者となった。伝統的な農村の家内工業は衰退した。このようにして、ロンドンやマンチエスターをはじめとする英国の大都市や工業都市には、生産手段を所有する少数の資本家と、生産手段を所有せずに資本家に雇

アジア都市の特色と都市問題

われて働く多数の労働者が形成された。マルクスやエンゲルスが記したように、労働者の労働条件は劣悪で賃金は低く、都市に大規模なスラム（不良住宅地区）を形成して居住せざるを得なかったのである。ここに欧米近代都市における都市問題発生の起源がある。

その後、20世紀に入ると米国で新たな形態の都市問題が発生してきた。特に20世紀の初めに、急速な都市化と工業化がおこり、急激に都市問題を発生させたのがシカゴであった。シカゴは大西洋からセントローレンス川と五大湖をさかのぼり、ミシガン湖の南端に位置する都市である。ヨーロッパからの移民にとって、米国で最初の上陸地であった。五大湖水運と大陸横断鉄道や南部・東部と連絡する各鉄道との接点である一大交通拠点であった。

そのため、農産物の大集散地であるとともに、近代工業が大規模に発展しはじめた。特に1920年代には、シカゴからそう遠くはないデトロイトで、フォードによるベルトコンベア方式（流れ生産方式）による自動車の大量生産が開始された。それは、耐久消費財の大量生産・大量販売による大衆消費社会の幕開けであった。このような五大湖周辺での著しい工業化は、都市における大量の工場労働者の出現を必要としていた。

すでに20世紀になると、新たに開拓農民が入植できるような誰の所有でもない未開の土地（フロンティア）は残されていなかった。その頃には、移民はヨーロッパ系だけではなく、アジアからの移民も含まれるようになった。これらの移民はシカゴに上陸すると、都市における工業労働者としての仕事を求めざるを得なかった。また南部の農場から解放されたアフリカ系市民や開拓に失敗した農民の家族たちも、シカゴに工業労働者としてやってきた。

これらのやってきたさまざまな民族からなる多くの人々はシカゴ都心部に隣接する簡易宿泊所街にとりあえず一時的に住むことになり、そこからスラム街が形成されていった。貧困・失業・犯罪・非行・社会不安が発生し、民族間の差別・対立が深刻化した。そして各民族のあいだで、同じ民族の人たちが集まって、一定の地区に集住し、セグリゲーション（すみわけ）が行われるようになった。空間的に固定された民族差別が形成されたのである。

さらに、第二次大戦後の米国における都市の郊外化の事例について見てみよう。米国の特に西海岸（カリフォルニア）の大都市では1941年から45年の第二次世界大戦（太平洋戦争）の間に軍需産業が発展し、急激な工業化・都市化が進展した。戦時好況により金融機関には豊富な資金が蓄積された。しかし1945年に戦争が終結すると軍需はなくなり、戦後不況となって、金融機関には投資先のない豊富な資金（余剰資金・余剰蓄積・過剰蓄積）が残された。

そこで米国政府は過剰蓄積を解消して、景気を浮揚させる政策をとった。政府が郊外に住宅都市と高速道路を建設した。金融機関の余剰資金は郊外の住宅都市建設や高速道路建設に投資された。また金融機関は、余剰資金を個人あてのローンとして貸し出すようになった。このようにして土地・住宅・自動車の購入が促進された。そして民需や内需が拡大して、再び好況となって1950年代のゆたかなアメリカが形成された。しかし、このような郊外化は、豊かな郊外と貧しい都心のスラムという後々の大きな矛盾を建造環境として構築する禍根を残すことになったのである。

すでに20世紀初頭のシカゴの事例で見てきたように、欧米の大都市においては、諸民族が対立し、差別をしながら、同じ文化・価値観をもって民族ごとに集まって住むすみわけ（セグリゲーション）が深刻化していた。そのため、郊外に新しい高級住宅地ができると、移転し、居住できるのは主に豊かな白人であった。特に米国では、WASP（白人・アングロサクソン・プロテスタント信者の略称）と呼ばれる人々が、このようなエリートの中心であった。WASPが郊外に移ると、それらの人々を対象にしていたビジネスや商業も郊外に移転した。

一方、都心部ではスラム街を中心に貧しい人々や民族差別を受けている人々が取り残され、いっそう差別・貧困・失業・犯罪が深刻化していった。このような状況をきらって、さらに経済的にゆとりのある人々や企業（オフィス・工場・ショッピングセンター）が郊外に移転し、ますます都心の雇用機会は減少する。都心部の失業はいっそう増加し、差別や治安の悪化はいっそうひ

アジア都市の特色と都市問題

どくなる。その上、車社会（モータリゼーション）の進展によって、公共交通機関が衰退しているため、車を持つことができない貧しい人々は郊外に通勤することができない。このようにして、ますます都心での差別・貧困・失業が深刻化し、豊かな郊外と貧しい都心の構造は慢性的な悪循環となる。

このため、欧米の大都市においては、富裕な住民や企業の減少によって税収は減る一方で、福祉・治安維持への支出負担は増大し、都市財政が破綻する危機に陥るのである。以上の一連の大都市都心部の衰退の問題を「インナーシテイ問題」と言う。

さらに1973年・1979年の二度にわたる石油ショックを契機にして、欧米先進国の工業は素材型重化学工業中心から、高付加価値型産業中心へと産業構造の転換が進んだ。画一的な大量生産・大量消費を原則としていたフォードイズムの蓄積体制が終焉した。急速で不安定な市場や需要の変化に対応して、多品種少量生産・下請への外注（垂直的分業）・情報化による省力化・手工芸（クラフト産業）の復活など、「フレキシブルな専門化」が行われてきた。

このような変化によって、付加価値の高い製造工程や研究開発部門が先進国や大都市圏に残ったものの、素材型の大量生産部門や労働集約部門は開発途上国や地方に分散した。すなわち大都市から工場が移転・分散する脱工業化がはじまった。

こうして、都市は工業生産の場から流通・消費の場へと変化した。さらに都市の国際化や情報化が進む。とりわけ1985年のプラザ合意以後、大都市のなかには国際金融取引市場の中核として、東京・ニューヨーク・ロンドンなど、世界都市や24時間都市があらわれてきた。そして都心部の再開発が進み、そこには非常にゆたかな高所得者向けの高層高級住宅が建設されるなど、都心のジェントリフィケーション（高級化）が生じている。

このように現代の都市では、郊外や都心部の高級住宅地に住むエリート層が、インナーシテイのスラムの貧しい住民を支配し、搾取している。国際化や情報化に対応できる経済力や教育をそなえた人々と、都心に残されて貧しく差別を受けて民族的少数者（マイノリティ）との格差は著しく拡大してい

る。

このような現代のポストモダン都市の典型例として、地理学者のソジャ（Soja）はロサンゼルスを事例に次のように指摘している。20世紀初めにシカゴ学派都市社会学が都心からの距離帯によって都市構造を理解しようとしたのとは逆で、ロサンゼルスでは、広大な都市圏全体に、不審者や犯罪者の侵入を防ぐためにガードマンで監視された高級住宅地区や、ハイテク工場・ショッピングセンター・テーマパークなどがばらまかれている。都市構造が街区ごとの多様なモザイク状のまだらなタイル模様となっている。国際金融地区の隣に犯罪多発地区が隣接するのである。

またハーヴェイ（Harvey）はポストモダン都市の都市化の動向について、次のようにまとめている。ポストモダンとは中心的権威や中央集権を否定する動きである。そこでは政治的・経済的要因に加えて、個人の消費や審美的要因が重視され、文化やライフスタイルの多様性が重要となる。その結果、次のような都市の空間構造が顕著となる。第1には高い資本や富を蓄積した人々によって私事化（プライベート化）された空間である。会員制のゴルフ場やリゾートホテルといった資本の象徴的空間である。第2には、一般大衆を対象にした新しいデザインのアメニティゆたかなショッピングセンターやレジャー施設である。これらには規制緩和の影響もあって半官半民の第三セクターで運営されるなど、公的資金が投入されることもある。ショッピングモールやアウトレットストア・テーマパークなどがこれにあたる。第3にはスラムなど、貧困や不法行為の集積地である。しかし、この地区からは流行の基礎となる対抗文化がサブカルチャーとして発生する可能性がある。

これまでの都市行政は、公共の福祉・医療・住宅などを市民に公平に配分することを目的としていた。しかし新保守主義が台頭し、規制緩和が進行するなかで、これらのサービスは住民の所得に応じて配分されるようになり、いっそう都市住民の格差は拡大しつつある。勝ち組と負け組がはっきりし、郊外や都心の高級住宅で暮らす高所得者がいる一方、大量の野外生活者（ホームレス）が市街を徘徊している。これらの光景もポストモダン都市の典型

的な姿なのである。

Ⅲ アジア都市の特色

1. 自然的背景と歴史的伝統

1980年代以降、アジアNIES、ASEAN、中国・インドと順に雁行的な経済発展を遂げてきた。その経済発展の特色には、①都市化（人口の都市集中および都市圏域の拡大）、②工業化（輸入代替型工業から輸出促進型工業への発展、労働集約型生産から電子ハイテク工業への転換）、③貿易の発展（輸出の拡大）の三点があげられる。

ここでは先にみた欧米近代都市発展の特色と比較しながら、アジア現代都市の特色について概観することにしたい。アジア都市の特色について、概略を記せば、(1)歴代王朝の盛衰（歴史的都市の形成）、(2)宗教の伝播（宗教都市の形成）、(3)植民地の形成（植民地都市の成立）、(4)華僑や印僑の移住（エスニックタウン・交易都市の形成）という特色があげられる。

都市地理学のマッギー（McGee）によれば、工業化・近代化以前のアジア都市は、神聖な都市（宗教や神聖化された政治権力上の中心地）と市場都市・交易都市（周辺農村との交易中心地、バザールがたつ所）に二分された。やがて、これらの都市は西欧との接触で植民地都市へと変容する。植民地都市は港湾・貿易機能から政治的統制の中心として多機能化していく。さらに独立後の現代の都市は、かつての神聖な都市の再現であり、植民地都市で達成された権力の集中を背景にした国家的統合を行うために、新たに「ナショナリズム」という形態をとる「宗教的中心地」となったのである。

そこで、まず都市成立の背景となる歴史地理的にみたアジアの気候風土および農耕・生活様式の特色について記すことにしたい。

哲学者の和辻哲郎が『風土』のなかで記したように、アジアの風土の特色はモンスーン（季節風）の影響による湿潤があげられる。その影響でインド亜大陸以東の殆どの地域において稲作が行われる。もちろんアジアのなかで

もインド・パキスタン国境の乾燥地帯では小麦の栽培が、冬季の気候の冷涼な中国の華北・東北においては春小麦・大豆の栽培が行われる。しかし、アジアの大半では、夏季（雨季）に極東の高緯度の地域まで、豊富な降水を得ることができる。また東南アジアの熱帯サバナ気候区においては、乾季であっても、メコン川・チャオプラヤ川・エーヤワディー川・ガンジス川上流の水源地帯は、ヒマラヤから雲南にかけての山岳地帯であり、インド洋からの水蒸気を含んだモンスーンにより降水が供給されるので、それらの下流地帯では旱魃の心配がない。

このような豊富な降水と温暖な気候が稲作を可能にしているのであるが、米は主食として人口扶養力（支持力）が非常に高い作物である。そこでアジア式稲作の特色として、狭い耕地に大量の労働力を投入して行われる集約的農業があげられる。面積当りの土地生産性は高いが、農民一人当りの労働生産性は低い。そのため、農村の人口および人口密度・人口増加率は一般に高かった。それゆえ、農村は都市に流出しうる潜在的な余剰人口を常にかかえている。

高温多湿な気候と稲作農耕中心の生活様式は、灌漑（利水）と洪水対策（治水）の財力や技術を必要とした。このようにして、ウィットフオーゲルが指摘するように、利水と治水を基盤とする強大な権力と領土を有するアジア的専制国家（王朝）が成立した。

アジアの大都市の中には、このような王朝の首都に起源を持つものが少なくない。これらの都市は、それらの王朝の政治都市としての性格を持つと同時に、王朝の権威の象徴的空間としての意味を持つ。

また和辻哲郎の『風土』によれば、モンスーンがもたらす夏の暑熱と湿潤による旺盛な植物の生育、自然の恵みと暴風雨などによる自然の暴威によって、アジアの人々は、豊かな自然の恵みに期待すると同時に、ひたすら自然の猛威に耐える受容的・忍従的風土を形成し、自然と合一し、そのなかで生きようとする世界観を生み出したと記されている。

このような風土や世界観は、さまざまな自然のなかに精霊が宿っていると

アジア都市の特色と都市問題

する原始アミニズムや多神教の宗教観を生み出す背景となった。これらの宗教観は、仏教・ヒンズー教・ラマ教・儒教・道教の教義に発展した。さらに、その後、アラビア商人によるイスラム教、ヨーロッパ人宣教師によるキリスト教が伝播した。

このような多様な宗教観は、都市に宗教施設や歴史的遺産として存在すると同時に、さまざまな宗教的権威や象徴の意味を都市の生活世界に付与している。

さらに歴史地理的な都市景観について検討すれば、北京・西安・ソウルなど、東アジアの都市には、王朝を外敵の侵入から防ぐために囲郭都市の形態を持つものが少なくない。囲郭都市は古代ローマ帝国でもよく見られたものであり、ユーラシア大陸の東西に共通して認められる点は興味深い。そのうち、ソウル市街地を取り囲む城壁は日本統治時代に撤去されてしまったことは遺憾なことである。

加えて、中国・台湾・韓国・日本の歴史的古都の立地や都市計画プランには、風水思想の影響が認められる。風水の気脈や四神相応といったことを配慮して、都市の空間配置が構想されていたのである。

またモンスーンによる季節風やそれが海流にあたえる影響によって、アジア地域では、東シナ海・南シナ海・インド洋・アラビア海にわたって、早くから海上交易がさかんになり、各地に港市都市が形成された。

このような交易を通して、アジアは東からの中国文明と西からのインド文明が交流する文化的な緩衝地帯となり、さらにその上にイスラムとヨーロッパの文化が加わったのである。このようにして、アジアは多民族・多言語・多宗教の複合文化・複合民族からなる多様な社会である。少数先住民族の問題も先鋭化しやすい。またインド系や中国系の移民も多く流入した。

アジアの多くの都市で最大の外国人集団である中国人（華僑）は、伝統的な農業中心の社会経済システムのなかで現地住民がいやしむ商業に従事することによって、重要な役割をになった。華僑のなかには新たに來住する中国人を受け入れる相互扶助組織があり、いっそうの中国人の移住を容易にした。

華僑は卸売業・小売業に従事して、経営者になる者が少なくなかった。華僑は方言集団にわかれ、店舗と住居を分離せず、中国人街の荒廃した住居の中で、密集居住して伝統的な家族生活を行い、華僑自身の結社・新聞・寺院・学校・娯楽機関をもって中国文化を保持している。事業に成功した華僑は、都市の有力な上層階級をなしていった。各都市内において、華僑の集住地区が形成されている。

2．近代以降の都市化

近代以前の歴史的な王朝都市や港市都市のネットワークに加えて、16世紀以降、ヨーロッパ人の進出によるプランテーション農業が各地で盛んになった。その輸出・交易のための貿易・港湾都市が発展した。しかし、本格的な植民地都市が形成されるのは19世紀以降のことであった。植民地都市は19世紀以降、第二次世界大戦までに主な都市化を進行させた都市である。それは、植民地権力の影響のもとに形成された港湾および政治都市であり、宗主国という外部に依存し、奉仕し、植民地に寄生する都市である。そこでは、植民地の資源をいかに効率よく獲得するかという経済的機能が卓越する。またそのために必要な現地住民の統治のための行政・軍事の機能が集中し、領土統治システムの中心である。

第二次世界大戦後の独立によって、新生国民国家の建設とポストコロニアリズム経済政策がとられるようになると、ナショナリズムの空間的表象とも言えるような首都を中心とする新しい都市化状況を表出させた。

特に1950年代から70年代にかけて、都市の人口が急激に増加した。これは都市労働力の需要が農村の余剰労働力を吸収したと言えるものではない。農村では人口の自然増加率が高く、人口密度も大きかった。この時期に行われた「緑の革命」による米・小麦の高収量品種と化学肥料・機械化の投入による農業生産性向上は、農業経営にとって集約的資本投資が必要となり、零細小農が没落した。農村への商品経済の浸透によって農村貧困者が増大した。これらの農村の押し出し要因が強力で、農村から都市への人口流出を加速さ

アジア都市の特色と都市問題

せたのである。工業化の伸び率をはるかに上回る都市流入人口の増大は経済成長よりも、とにかく雇用の確保が重要な課題となった。

このような都市の雇用量を大幅に上回る労働力の流入は「過剰都市化」・「産業化なき都市化」とよばれ、流入者は行商人・露天商など、都市雑業にかかわるインフォーマル・セクターへの就労とスコッター（不法占拠居住区）への居住によって吸収された。

そして、「都市における農村化」・「都市における再部族化現象」とよばれる現象が生じた。農村から都市に流入した新住民が、親族・氏族・出身村落・少数民族単位で、都市内に集住組織を形成する。このような都市内の組織をマレー語で「カンボン（村落）」とよぶ。

1970年代には、外資依存の工業化によって、多国籍企業の資本・技術が都市に集約的に投資された。急速な工業化・都市化は植民地的都市の景観を塗り替える。新たに資本家・新中間層・労働者が台頭して、開発独裁政権に対して民主化を要求するようになっていった。

1980年代以降、経済・金融のグローバリゼーション、冷戦の終焉にともなうアジア都市の世界システムへの編入によって、いっそう大規模な開発が進展してきた。さらなる外資の導入・工業化・資本の蓄積は市街地を拡大し、都市景観を変化させた。1990年代になると、中核となる都市と一体化した地域の人口が1000万人をこえる「巨大都市」が形成されてきた。都心部の土地利用の高度化、建造環境の高層化、高速道路や鉄道の沿線にニュータウンや中産階級向け住宅地の開発が行われるのと同時に、巨大なショッピングセンター・ゴルフ場・外資系の工場など、都市的要素が、人口密度が高くかつ伝統的な農村景観を残す郊外地域に無秩序に分散・混在するスプロール化が生じた。

このようなスプロール化現象をマッギー（McGee）はデサコタ・モデル（desakota model）とよんでいる。インドネシア語でデサは村落、コタは都市を意味する。拡大都市はその郊外のなかにいくつもの中小中心地や農村を包含し、都会と農村の区別がぼやけてしまう現象である。

さらに、マッギー（McGee）はこのような拡大した巨大都市を、巨大都市地域（mega.urban region）や拡大大都市圏（extended metropolitan area）と呼んでいる。

3．アジア経済の国際化とハイテク産業の発展

生産基地としてのアジア各国は、輸出主導型の経済発展を指向してきた。先進国から積極的投資を引き出すため、税制面の優遇など外貨誘致政策をとり、貿易や域内投資を活発化させてきた。またアジアは、将来の経済発展による購買力の上昇が見込まれ、巨大人口をかかえる潜在的な大市場である。このため、日本・欧米企業による現地市場確保型進出も増加している。

日本の企業活動は、1980年代後半の円高局面に対応して、生産拠点からはじまり、さらに経営資源全般にわたってフルセットで海外移転をし、その国際化を展開した。その進出先として、アジアは主に日本をはじめ、世界各地に向けての輸出拠点となった。

このような変化のもとで、特に日本・アジア間の貿易構造において変化が生じた。日本への輸入においては、従来、食料品や繊維製品が主流であったが、現在は機械類や精密機械へと変化した。日本からの輸出においても、従来は繊維製品・家電製品が主流であったが、現在は機械類・鉄鋼金属製品・自動車部品・化成品・精密機器へと変化した。

その代表例として、日本の家電製品の輸出入についてみてみよう。日本の家電製品の輸出は、1960年代から、トランジスタラジオ・テープレコーダー・カラーテレビ・ビデオカセットレコーダー・電子レンジなどと発展してきた。しかし1985年のプラザ合意以後の円高によって、輸出は激減し、20世紀末には、その最盛期の4分の1にまでなった。日本の家電メーカーの海外進出は、ニクソンショックでNIESへ、プラザ合意でASEANへと進出し、それらの進出先が欧米輸出への拠点となった。そして1993年以降の急激な円高に対処して、アジアの工場から日本国内市場に供給するようになった。日本の輸入上位3品目は、カラーテレビ・テープレコーダー・VTRである。これ

アジア都市の特色と都市問題

らはマレーシア・中国・タイ・韓国・インドネシア・台湾・シンガポール・フィリピンから輸入されている。なお家電製品は新技術の導入により、高付加価値化・小型軽量化し、工場の生産ラインと市場が直結したジャスト・イン・タイム方式が導入されている。そのため物流の情報化が進展し、航空輸送の活用も増加している。

アジア工業化のプロセスの代表例である東南アジアにおける半導体産業の発展について、スコット（Scott）は以下のように記している。半導体の組立労働は労働集約的で、より低廉な労働力を必要とする。60年代半ばから、米国の東南アジアに対する特惠関税政策の展開があり、また半導体が高価格のため、輸送費の負担能力が大きく、航空機による長距離輸送が可能であった。そこで米国の半導体企業は1960年代半ばから70年代半ばまで、香港・台湾・シンガポール・韓国に進出し、1970年代半ば以降、より低廉な労働力を求めて、マレーシア・フィリピン・インドネシアに進出した。賃金率の変化はNIES諸国からASEAN諸国へと、より低賃金の周縁部への立地をもたらした。そして東南アジア内部の半導体産業における水平的・垂直的分業が進展した。川上・川下に至るリンケージ・システムが発達し、複雑な企業内・企業間取引が活発化した。このようなことが、東南アジア域内における半導体貿易をさらに発展させている。そのうちハイテク機能、たとえば高度な検査部門などが香港・シンガポールといった拠点に集積しつつある。そのため企業固有・産業固有の技術が蓄積し、専門的な労働市場が形成されつつある。さらに人口が多く、今後の半導体製品の需要の増加が見込まれるアジア域内において、独自に市場が確立し、生産が増大すると予想されている。

また近年のインドにおいてはソフトウェアの生産・開発が盛んになってきた。インドには英語能力を有し、論理的思考に優れた技術者が多数存在し、しかも先進国と比べると低賃金で確保できる。第二に、最大の市場である米国とは昼夜が逆転する位置関係にあり、衛星通信を用いてデータを送受信すれば、両国の間で連続したソフトウェア開発作業が可能である。

このようにして、アジア諸国では労働集約的な工業製品から、電子工業ま

で、製品貿易が盛んとなり、海上コンテナ輸送や航空貨物輸送が急速に増大しているのである。

Ⅳ アジアにおける都市問題

1. プライメイト・シテイ（「首位都市」）の巨大化と都市システムの未発達

アジア各国の首都は、中国・インド・インドネシアを除いて、国内で卓越した最大規模の人口を有することが多く、2位以下の都市との格差や断絶も大きい。このような首都や最大規模の都市への人口集中状況を首位都市（プライメイト・シテイ）とよぶ。植民地時代からの政治・経済活動は首都への極端な一極集中を示している。

またプライメイト・シテイの問題に関連して、国内都市間相互に階層的な均衡のとれた都市システムが未発達である。そのため、鉄道・道路をはじめとする国内の都市間連絡交通体系が未整備で不便である。国内の都市間を移動するよりも、隣国の首都や大都市に航空機でアクセスする方が利便であるという皮肉な現象もある。

国内周縁部との地域格差を是正し、国土の均衡ある発展をはかるためにも、2位以下の都市にも人口を分散・定住させ、より健全な秩序だった都市システムが形成されることが課題である。

さらに、都市間の移動とともに、都市圏内の公共交通機関による移動も不便であることが多い。鉄道は植民地時代に開拓鉄道や輸出農産物の輸送用に建設された路線を基本としているので、単線・非電化のままなど、設備投資も十分に行われず、現在の都市の通勤事情に適應していない。したがって、日本のように都心部の鉄道駅を中心核とするような都市構造は形成されなかった。そのため日本の都市構造をモデルとするような開発計画は適用できないかもしれない。

近年、『中国交通年鑑』によると、中国大都市の中心駅の旅客数は年間15%ずつ減少している。鉄道旅客が中・長距離では国内航空や高速バスに、通勤

アジア都市の特色と都市問題

旅客はマイカーや規制緩和で生じた民営路線バスに転換しつつあることを反映している。公共交通機関の未整備にともなう急速なモータリゼーションの進展は、先に記したdesakota modelのように都市圏全体に市街地を無秩序に拡大し、都市機能を分散した自動車依存型の巨大都市を形成する。また交通渋滞・大気汚染・環境エネルギー問題が深刻化する。そのため、計画的な土地利用規制・都市開発計画・公共交通機関の整備拡充・自家用車利用の規制を行う必要がある。

2. インフォーマル・セクターとスラム・スコッター

すでに都市化を取り上げた前章で見たように、アジアの大都市は農村余剰人口を大量に吸収したため、都市の人口増加が、工業化による雇用創出力を上回る過剰都市化となり、その流入者はインフォーマル・セクターへの就労と膨張する不良住宅地区（スラム）と不法占拠者居住区（スコッター）への居住によって吸収されてきた。

アジアの都市は、一方に非常に高い人口密度をもつ狭い密集地域（例、オールド・デリー）と、もう一方には広大な面積をもち、整然と都市計画がなされた人口密度の低い西欧型の都市地域（例、ニュー・デリー）があるというように、分裂都市や二重都市の性格を持つ。そして深刻な住宅不足の問題がある。

またアジアの大都市はフォーマル・セクターとインフォーマル・セクターに二大別される。フォーマル・セクターは、主に大資本によって資本集約的に運営される、政府の援助を受ける外国資本の独占的事業である。先進工業国を中心とする国際的秩序の中に組み込まれ、宗主国のニーズを優先して非人格的な方法で運営される。これに対して、インフォーマル・セクターは、華僑・印僑・現地人によって僅少な資本や家族単位で経営される。そこでは、農村からの移住人口を吸収し、親戚・地縁のチャンネルを通じる融資を受けるなど、相互扶助的である。さらにインフォーマル・セクターには、街頭商人・行商・靴磨き・掃除・雑役・ポーター・夜警・召使・子守・門番・輪夕

ク・二輪馬車など、様々な都市雑業が含まれる。これも都市における貧困層にとっては重要な雇用先となっている。

これらのインフォーマル・セクターが活躍する舞台となるスラムとスコッターの特色についてみてみよう。インナーシテイ・スラムは旧市街地内に老朽化した家屋が密集する不良住宅地区である。住民は家賃を家主に支払っている点で合法的であるが、生活環境は劣悪である。

スコッターは、公有地や民有地に無断居住する人々の集住地区である。河川・鉄道・道路沿い・丘陵斜面・沼沢地など、本来居住に適さない、地理的にマージナルな空地や開発予定地を不法占拠することが多い。年数の経過にともない、かつてのスコッターが市街地内部に取り込まれてスラム化することがある。住居は廃棄物などで建てられる。不法占拠者であるために、上下水道・便所・排水溝・電気といった公衆衛生に関わるサービスを受けることができない。疾病率や乳幼児死亡率も高い。

このようにして、巨大都市内部で激しい貧富の格差があって、二重都市・分裂都市の様相を強めるとともに、世界都市化した巨大都市と、農村・地方との格差も著しいのである。

3. アジア通貨危機の影響

1997年から98年にかけてのアジア通貨危機の原因として、主に次の二点があげられる。第一は、外国直接投資による製造部門拡大による好況のもとでの、金融自由化や国際資本の流入・短期対外借入の増加によって、経営収支が赤字となった。そして資産インフレによるバブルが崩壊し、過剰投資が顕在化した。第二にはドル・ペッグ制をとっていたが、中国が一方向的に通貨「元」を切り下げたため、実質的な為替相場が増値し、輸出が停滞し、経済成長が減速した。この両者を原因として、突発的かつ大規模な資本の対外流出がおこった。

その結果、通貨価値と株価の下落・経済活動や企業財務の悪化・消費者の資産効果の低下・不良債権による銀行経営の悪化・国内需要減少・輸出入の

アジア都市の特色と都市問題

減少が生じた。そこで、銀行の整理など、金融改革、IMFによる緊急融資などが行われ、経常収支が黒字化し、国際収支が均衡回復し、為替相場が安定へと向かった。

要するに、1997年から98年におけるアジア通貨危機によって、中国を除くアジア各国の為替レートの極端な変化によって、GDPが減少し、株価・地価・個人資産が下落し、厳しいインフレが生じ、失業者が増加し、貧富の差が拡大した。特に女性やマイノリティを中心に不安定な雇用や非正規雇用が増加し、都市内部の格差が拡大した。

4．少子化・高齢化

21世紀半ばになるとアジア各国では少子化や高齢化が進み、人口減少が生じると考えられている。大泉啓一郎『老いてゆくアジア』によれば、韓国・台湾は2020年頃、シンガポール・中国・タイは2030年から2040年頃には人口減少に転ずると考えられる。

一人あたりの女性が平均的に生涯に子どもを出産する数である合計特殊出生率はアジア各国で急激に減少しつつある。それは核家族化など、家族形態の変化、女性の高学歴化による就業機会の増加、進学率の増大・高等教育の普及による子どもの養育コストの増大、メディアの普及によるライフスタイルの変化（先進国と同じ文化水準の達成）などの原因にもとづいている。

とりわけ中国・韓国・台湾では男性優位の儒教思想にもとづく出産コントロールにより、もともと男児の出生数が女児の出生数を上回るため、男性の結婚難が生じている。そこに近年の女性の社会進出にともなう晩婚化やシングル化により、それはいっそう深刻なものとなっている。結婚難を解消するために、台湾では毎年新婚カップルうちの約15%が、その女性配偶者を、海外のフィリピン人やベトナム人から求めるようになっている。これらの花嫁やその子どもは、「アジア花嫁」・「新台湾の子」などと呼ばれ、一体化しようとするアジアのなかでの新たな差別や格差のはじまりを示している。

アジア各国の経済発展を支えてきたのは、まず生産年齢人口の増加が労働

集約型産業を発展させ、その労働にともなう国内預金の増加が、それを媒介とする資本ストック増加へと波及効果を生み出し、資本集約型の重化学工業の成立を可能にしてきた。それゆえ、今後の少子化や高齢化による人口減少は、これまで通りの経済成長を続けることを困難にしよう。

V 結び アジア都市の今後の課題と発展

アジア都市の都市化のプロセスは、北米やヨーロッパ・日本とは大きく異なる。宗主国と植民地との従属的關係が植民地都市や巨大なプライメイト・シテイを形成してきた。インド文明・中国文明の影響をはじめとして、民族・宗教・文化的にも多様な景観が構成された。

1980年代からの高度経済成長以来、産業構造の高度化と急速な都市化が同時に進行してきた。住民人口の自然増加と社会的増加が、都市域を、農村的な小中心地をのみこむかたちで、郊外に拡大し、周辺の旧農村と並存するかたちで、人口密度を増加させ、景観を悪化している。そして、それぞれの住宅地区・ショッピングセンター・工業地区・文教地区・行政地区が、モータリゼーションの進展もあって、都市圏全体に広く分散している。

このような都市の課題を要約すると、次のような点を指摘することができる。

労働集約型輸出産業からハイテク電子産業中心へと産業構造が高度化するなかで、省力化に対抗しうる雇用の維持確保やよりすぐれた労働力を確保するための教育の充実が重要な課題となる。

また農村景観が高密度の都市景観にとり囲まれる一種のスプロール化現象、無秩序な都市の拡大が生じている。実効的な土地利用規制や都市計画が必要である。

アジア都市の特徴は巨大なインフォーマル・セクターの存在である。そこでは家族・近隣・共同体の紐帯が強固であり、強力な地域アイデンティティが認められる一方で、社会的モビリティが不十分であるのをどのように克服

アジア都市の特色と都市問題

していくのが課題である。

さらに交通ネットワークの不十分さを改善して、都市圏内および都市相互間の機能統合の障害を取り除く必要がある。

将来の少子化・高齢化・賃金の上昇などによって経済成長にかけりが見られる。その一方、上下水道・住宅・交通をはじめとする社会的インフラストラクチャへの需要増や、ゴミ処理・大気汚染など、環境問題への対処が急務である。それには、都市と農村の格差および、都市内部のスラムやスコッターの貧困地区との格差・対立を解消して、持続的な経済発展・都市再開発の方策をとることが望まれる。

歴史学者のフランクによる『リオリエント』では、16世紀以降のヨーロッパの世界進出によって世界は一体化されたというウオーラステインの「世界システム理論」に対して、それ以前に存在したアジアや中国中心の世界経済が18世紀以降衰退したのにすぎないと言い、それが再び今日、アジア中心に戻りつつあることを主張する。

21世紀の世界システムにおいて、都市間の結合と協力的手段であり、またその象徴となるのは航空である。その拠点空港である。しかし、アジア大都市のスラムやスコッターの上を、今日もアメリカや日本といきかう航空機が低空で離発着するのを、その子どもたちはどのようにながめているのだろうか。国際的なビジネスマンは「ジェット族」と呼ばれ、毎日のように世界を飛び回るが、その一方、一生をそのスラムやスコッターの中でくらす人々もまた多いのである。

付記 本研究は、文部科学省現代GP（大阪府立大学）の「堺・南大阪地域学」の一環であり、かつ南大阪地域大学コンソーシアムに設置されている「関西空港研究会」において、2007年度に発表した研究成果である。その内容のなかに、都市の人権問題に関連する項目があるため、人権問題を専門とされた故生瀬教授を追悼して、ここに一部を修正して投稿するものである。

文献

本来はアジア都市の社会・文化・歴史・経済に関する文献を数十点あげるべきところではあるが、特に重要な数点のみに限定して記すことにする。

Soja, E. W. (1989): *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Verso.

Harvey, D. (1994): Flexible accumulation through urbanization: reflections on 'Post-Fordism' in the American city. (Amin, A. ed., *Post-Fordism: A reader*, Blackwell), pp. 361-386.

Fu-chen Lo and Yue-man Yeung (1996): *Emerging World Cities in Pacific Asia*, The United Nations University Press.

McGee, T. G. (1967): *The Southeast Asian City: A Social Geography of the Primate Cities of Southeast Asia*, G. Bell.

McGee, T. G. and Robinson, I. M. (1995): *The Mega-Urban Regions of Southeast Asia*, UBC Press.

Scott, A.J. (1987): The semiconductor industry in South-East Asia: organization, location and international division of labor. *Regional Studies*, 21, pp. 143-160.

フランク (山下範久訳)(2000): 『リオリエント アジア時代のグローバル・エコノミー』 藤原書店 .

大泉啓一郎 (2007): 『老いてゆくアジア』 中央公論新社 .

藤巻正己・瀬川真平 (2003): 『現代東南アジア入門』 古今書院 .