

都市化とグローバル化が進む東南アジア ～21世紀のコンサルタントサービス～

20世紀は都市の時代と言われてきたように、世界的に都市化が進んでいる。たとえば、2005年版の『国連世界都市化予測』報告（UN World Urbanization Prospects）によれば、1900年に2億2,000万人（世界総人口の13%）だった都市人口は、1950年には7億3,200万人（世界総人口の29%）に、2005年には32億人となり、世界人口の49%が都市に住むようになっている。同じ報告書によれば、2050年には都市人口は世界人口の60%（49億人）になると予測されている。この都市化の動きは東南アジア諸国で、一層顕著である（表参照）。

■東南アジアの都市化の状況(%)

	1950年	2005年	2050年
シンガポール	99.4	100.0	100.0
タイ	16.5	32.3	60.0
マレーシア	20.4	67.6	87.9
インドネシア	12.4	48.1	79.4
ベトナム	11.6	26.4	57.0

出所:UN World Urbanization Prospects, 2007

このような都市化が著しい国々では農村から都市への人口や経済活動の移動が著しい。規模の経済を求めて人口、企業が有力な都市に集まり、大都市が出現している。大都市では、人口や経済活動の拡大のスピードに都市施設の整備が追いつかず、スラムやスクオーター地区の拡大、交通渋滞、環境悪化などが発生することとなった。

これらの問題を抑制し、適切に都市の開発を行うことを目的として、都市計画や都市交通計画が古くから実施されてきたが、このような急激な都市化に対応して、都市にかかるコンサルタントサービスの機会は拡大しつつあるように思われる。

近年の都市計画や都市交通計画、とくに東南アジア諸国での都市計画や都市交通計画の実施にあたっては、経済のグローバル化を強く意識したものが増加している。21世紀は経済のグローバル化の時代と言われている。テレビをつければ「アジアの成長活力を呼び込むための東南アジアとの連携強化」とか、TPP（環太平洋パートナーシップ協定）など地域経済連携に関するニュースを聞かない日はない。

このような地域経済連携は、域内のヒト・モノ・カネの動きを自由化することによって、市場の規模の拡大、投資の拡大、国内経済の活性化、地域全体における効率的な産業の再配置が進むことが期待され、世界のいたるところで活発化している。

東南アジアでは、AFTA（ASEAN自由貿易地域）、GMS（拡大メコン地域）、AIA（ASEAN投資地域）の枠組み協定が整備され、2020年にはASEAN共同体の設立も視野に入れている。

一方でこのような地域経済連携は、自国に立地の優位性がない国では、他国に産業や生産、労働者が移転してしまうリスクを伴う。たとえば、東南アジアのラオスやカンボジアは、人口や産業集積も少ないというハンディキャップを抱えており、タイ、ベトナム、中国といった大国と競争するにはおのずと限界がある。GMSの経済連携が進む中、そのメリットをうまく発現させていけるような経済政策、それを支えるインフラの計画が求められている。このような地域経済連携の中での経済開発や産業開発を考える場合、ひとつの大きな要素となるのは、いかに都市経済を強化するかという課題である。その意味で、都市計画や都市交通計画は、グローバル化や地域経済連携を強く意識したものにならざるをえない。近年のODAの動向を見ても、都市化、多国間の物流、国際輸送の効率化による地域開発、産業振興といった視点の案件ニーズが高まり、それに応えるようなプロジェクトが増加しているように思われる。

IDCJでは、2008年に「事業開発室」（現・事業開発部）という部署を設立し、このような開発途上国の新たなニーズとしての都市計画や物流計画に取り組むこととした。これまで、ラオス、タンザニア、カザフスタンなどで、それぞれインドシナ、東アフリカ、中央アジアの国際物流ルートとしくみの整備を対象とした調査に参加してきた。また、都市分野では、ビエンチャン、ヤンゴン、プノンペンでの都市計画や都市交通案件に参画してきた。IDCJ事業開発部は、都市と地域経済連携を背景とした国際物流をテーマとしたコンサルタントサービスを実施していくことにしている。都市計画や物流計画をやっているのになぜ事業開発部なのか？は、またの機会に。（文責：国際開発センター 事業開発部長 斉藤 淳）



ビエンチャン郊外にあるタイとの国境施設



プノンペンの街角