

# 大阪とアジア経済都市

## —その成り立ちと現状の比較—

北波道子

大阪大都市圏地域経済研究班研究員  
経済学部准教授

### はじめに

1979年のOECDレポート『新興工業国の挑戦』のなかで、新興工業国 = NICs (Newly Industrializing Countries) と位置づけられた10カ国のうち、韓国・台湾・香港・シンガポールは、その後も順調な経済成長をとげてきた。これら4つの国および地域は、1988年のトロントサミット以降はアジア NIES (Newly Industrializing Economies : 新興工業経済地域) と呼ばれ、発展途上国の輸出指向工業化の規範的存在とみなされるようになった。また、1979年にそれまでの社会主義化を基本方針とする閉鎖的な経済から改革開放路線へと大きく舵を切った中国も、経済特区や沿岸部の開放都市の開発において、外資導入による労働集約型輸出加工業の育成などアジア NIES モデルを応用し、その快速な経済成長と顕在的潜在的市場の大きさから世界中の注目を集めるようになった。

かつて「停滞」と形容されたアジア地域が世界の成長センターへと変貌する中、明治維新以後の近代化過程で、これまで常にアジアの雄を自認してきた日本は、その相対的な地位を低下させつつある。とりわけ、歴史的に日本経済の中心的存在として重要な役割を果たしてきた大阪は、アジアの台頭に伴う日本全体の相対的な地位の低下に加えて、近年加速する東京一極集中化による主要な地場企業の本社機能転出など、華々しい経済成長を前提とした将来像を描くことはもはや難しい状況にあるといえよう。

例えば、『朝日新聞』は、2009年3月11日の朝刊で「アジア大港海時代—競う釜山・上海沈む日本」というタイトルの記事を掲載し、アジアのハブ港湾を狙う韓国の釜山港と、拡張を続ける中国の上海港などを取り上げた。この記事の最後はこう締めくくられている。

「震災以降の神戸は釜山にハブを取られた歴史だった」。神戸市港総局の花木章参事は話す。日本はかつてハブ整備を目指した。実際は港を乱立させ、国際輸送の拠点の特定重要港湾だけで23港ある。

そして今、港湾行政を担う国土交通省の見解はこうだ。

「日本企業の輸出入や国内輸送に困らない港をつくるのが使命。国際的なハブ港として整備するつもりはない」。東アジアの海のパワーゲームの前に、日本の港湾政策は守りに転換したかに見える。

確かに、韓国は、この記事に掲載されている釜山港のハブ化以外にも、2001年に開港した仁川国際空港のハブ空港としての国際的アピールに成功しつつあり、アジアの物と人の流れの中心を担うことを目指して、それを着実に実現しつつあるように見える。また、中国は国内にさまざまな不安定要素を抱えているとはいえ、金融危機後もいち早くその影響から抜け出し、順調な経済成長を継続している。とりわけ華東地域の成長は著しく、中国国内でも域内 GDP が急速に増大している都市が多く存在し、その中心が上海である。一方、日本は高コストの第三次産業は国際競争力が低く、また、自治体間での連携がうまくいっていないことの証左として、港湾にしても空港にしても乱立が指摘され、戦略的で効率的な運営ができておらず、その視線はアジアでの競争にどう対応するかよりも、国内での需要の食い合いに向いているようである。もっとも、日本の大都市圏がその地域の総合的発展について無策であるという状況は今に始まったことではない。

筆者は、アジア諸国が台頭すれば日本が「沈む」ように見えるというのは、現段階では相対的な現象であると考えている。しかし、その一方で、やはり日本が、そして大阪が、東アジアの中でどのようなスタンスを築き、国際分業の一角を担っていくのか、その大まかな方向性を定め、次の布石を打つべき時がきていることは確かであろう。

そこで、本報告では、その方向性を見出す第一歩として、大阪と共通点を持つ東アジアの経済都市について、さまざまな側面における比較をおこないたい。具体的には、まず、各都市の物理的な規模および、歴史的な成立過程からそれらの個性を分析する。次に、主に各都市の港湾や空港の世界の中での位置づけを分析しながら、アジアのヒト・モノの流れなかでの大阪の位置づけと今後目指すべき役割を考察し、最後にいくつかの研究グループが行っている世界の大都市のランキングから、日本、中国、韓国、台湾の東アジア諸国とその経済都市の位置づけと評価の背景を合わせて、アジアと連携する大阪都市経済の可能性について考えたい。

## 1 各都市の規模と成り立ち

まず、本報告が取り上げるアジア経済都市とは、アジアの世界都市（Global City / World City）の中で、①政治の中心ではなく、経済の中心であり、②一般には、その国で第2の都市と呼ばれる、③首都を中心としない大都市経済圏の中核となる都市を選ぶこととした。これは、大阪を意識した定義である。

## 大阪とアジア経済都市

この報告では、日本と隣接し、かつ競合および協力の相手とみなされる東アジアの中国、韓国、台湾に主要な関心を置き、それぞれから大阪と同じような位置づけにある、上海、釜山、高雄を取り上げることにする。

### (1) 基本データの比較

表1に整理した面積と人口から、各都市のイメージをつかんでみよう。大阪という場合、大阪府と大阪市があるように、それぞれの都市も中心地域と広域の2つの概念に分けてみることができる。ただし、そのあり方は都市によって様々である。

まず、中心地域の面積でみると、大阪市と上海の旧市内（中心区）がともに2～300平方キロメートル、釜山市の郡以外と高雄市が500平方キロ強と、それぞれ比較的規模に近い。しかし、市全域でみると上海市は6000平方キロを超えて、全4都市の中で最も大きい。人口の分散で見ると、中心地域への密集が最も著しいのが上海で1平方キロ辺り2万人強、2番目の大阪市は約1万2千人でほぼ半分であるが、大阪市の昼間人口密度を計算すると、1万6486人となり、上海市により近づく。また、中心地域以外の人口密度でいうと大阪は3687人とダントツに多く上海市の中心地域以外の人口密度は1261人で大阪の3分の1強に過ぎない。また、興味深いことに、通勤圏という考え方を導入すると、京阪神地区の人口は上海市の常住人口とほとんど等しい。常住人口とは、戸籍上の人口だけでなく、定住していると行政機関が認識している総人口であり、人口規模で経済圏を測ると、大阪と上海は規模がほぼ同じである。上海市における人口の集中は、一つには上海市の通勤ベースの公共交通機関が広域にまで及んでおらず、通勤圏が狭いことに起因している。また、釜山や高雄の中心地区以外の人口密度は、411人と444人で、それぞれ韓国、台湾の人口密度、485人、634人と比べても少ない<sup>1)</sup>。釜山

表1 大阪・上海・釜山・高雄の面積、人口、行政区分

	面積	大阪	上海	釜山	高雄
面積	中心地域	大阪市 222km <sup>2</sup>	旧市内 289km <sup>2</sup>	郡以外 547km <sup>2</sup>	高雄市 515km <sup>2</sup>
	全域	大阪府 1,898km <sup>2</sup>	市全域 6,341km <sup>2</sup>	広域市 766km <sup>2</sup>	市+県 3,307km <sup>2</sup>
人口	中心地域	266万人 (2009年)	616万人 (2005年)	351万人 (2008年)	153万人 (2009年)
	全域	884万人 (2009年)	1,379万人 (2007年)	360万人 (2008年)	277万人 (2009年)
密度	参考	市昼間人口 366万人 京阪神地区 1,864万人 (2000年)	常住 1,858万人 (2007年)	通勤圏 430万人	
	中心地域	11,982人/km <sup>2</sup>	21,315人/km <sup>2</sup>	6,417人/km <sup>2</sup>	2,971人/km <sup>2</sup>
	中心以外	3,687人/km <sup>2</sup>	1,261人/km <sup>2</sup>	411人/km <sup>2</sup>	444人/km <sup>2</sup>
行政区分		政令指定都市	直轄市 (中華人民共和国)	広域市	直轄市 (中華民国)

出所) 各市のホームページ他から作成。

1) 2006年のデータに基づく。2009年1月10日に確認したウィキペディア (<http://ja.wikipedia.org/wiki/国の人口密度順リスト>) より。

と高雄は中央地域の面積が比較的大きく、かつ都市圏がその内側に限定されている様子がかがわれる。ただし、韓国、台湾では自家用車の普及が進んでいるため通勤圏は大阪に比べて分散している可能性がある。

いずれにしても、都市の物理的な規模という点では大阪と上海、釜山と高雄により多くの類似点を見出すことができる。

## (2) 歴史的成立過程の比較

大阪はかつての和泉国、河内国、摂津国の一部から成り、大化の改新時の難波長柄豊崎宮、日本最古の貿易港という説もある住吉津など、古くから日本の国際港湾都市として繁栄してきた。1496年ごろから、「大坂」という呼称が使われるようになり、堂島の米市場が世界で最初の先物取引所といわれるように、江戸期の経済都市としての発展は著しかった。明治以降は「大阪」の標記が一般的となり、廃藩置県による貸し倒れや地租改正で金納化が進むなど不利な条件が重なる中、新たに工業の発展が見られ、近代都市へと変貌を遂げた。

阪神工業地帯は、当初は日本最大の工業地帯であったが、第二次世界大戦勃発の直前に出荷額で京浜工業地帯に追い抜かれた。歴史が古く、そのため老朽化と相対的な区画規模の小ささに加えて高地価など、立地企業にとって新規の発達に向けた障害は少なくない。しかしながら、兵庫県、和歌山県との協力関係を深めて、港湾地区の産業集積をうまく利用して高技術高付加価値の特色ある産業を育成することは可能である。近年もシャープの堺工場などは規模も大きく、注目を集めている。

次に、上海という名前の始まりは、唐代に蘇州河の南に上海浦という村が出現したことといわれている。上海浦は宋代に上海鎮に格上げとなり、1292年には上海県が置かれ、長江の入り口にある都市として発展してきた。アヘン戦争の後、1842年に南京条約の条約港として開港し、イギリス、フランス、のちに日本とアメリカが租界をもった。イギリス資本の進出により、香港上海銀行などを皮切りに、欧米金融機関の進出によってアジアの金融センターとなり、また特にアメリカ租界では工業化が展開され、浙江財閥とよばれる民族資本も出現した。ただし、労働者の労働条件は劣悪で、このため労働運動が起こり、そのリーダーたちの多くが共産党の幹部に育っていった。

中華人民共和国成立後の上海は、外国資本は引き上げたが1950年代から60年代にかけて工業都市として一定の発展を遂げ、文化大革命終結後の1977年には新日本製鉄の技術協力で最新設備を備えた宝山製鉄所を建設するなど、工業の近代化の先鞭をきった。改革開放後は、1984年に沿海開放都市に指定され、1992年設置した浦東新区が、現在は副省級市レベルの第2の中心地区になっている。浦東新区には陸家嘴金融貿易区、金橋出口加工区、外高橋保税区、張江高科技園區があり、将来的にも発展の余地が見込まれる。2010年開催予定の上海万博は「Better City, Better Life」をテーマとし、アジアの経済発展にともなって、都市と暮らしが注

## 大阪とアジア経済都市

目されるようになってきたことを実感させる。上海万博は、テーマにおいて新たな時代を感じさせると同時に、1970年に大阪で開催された万国博覧会を髣髴とさせ、ここにも大阪と上海の共通点を感じずにはいられない。

さて、釜山と高雄はともに日本の植民地化によって都市形成が始まった典型的植民地都市といわれる<sup>2)</sup>。

釜山は、江戸時代に日朝交渉の窓口として草梁和館が置かれ、1876年の日朝修好条約により開港、居留地が設置された。この居留地への送電のために1902年に電灯会社が設立され、1910年の韓国併合後は日本人街を中心に発達したといわれる。そして、朝鮮人居住地はその周辺部に新たに形成された。釜山は日朝海陸交通の要衝に位置し、戦前から戦中に掛けてはX字型鉄道網の南東起点として隆盛した。戦後は引揚げ者の乗船・上陸地として人々の往来の起点となり、朝鮮戦争期には一時臨時首都になるなど重要な役割を果たしたが、日本との断絶により、相対的にその地位は低下した。しかし、東西冷戦終結後、中国との国交回復、ロシアとの交易積極化などを契機に国際的なハブ港を目指す存在としてアジアの物流の一拠点へと変貌しつつある。

高雄は、台湾がオランダの東インド会社の統治下にあった時代には、安平（台南）の補助港として利用され、1858年の北京条約によって欧米へ開港された。しかし、高雄港は位置は良いが港口に岩礁や浅瀬が多く、近代的な港湾としての発展は1895年の日本の台湾領有以降のことであった。日本は、1908年に大規模築港工事を開始し、1910年代からセメントなどの工業が進出し、1930年代以降は南進基地化に伴う工業化によって、アルミ精錬、カーバイド、ソーダ、化学肥料などの工場が集積した。

戦後、1965年にアジア NIES の代名詞となった輸出加工業発展の象徴的存在となる高雄輸出加工区を設置したことにより、高雄は工業都市として隆盛する。そして、1980年代には北部の主要港であった基隆港を追い抜いて、世界有数のコンテナ港へと発展した。

総合すれば、アジアの経済都市は交通の要衝として港湾による貿易や交易を中心に都市が形成されてきた。近代化過程での大きな違いをいえば、他の3都市は近代との出会いにおいて開港場とされたのに対し、大阪は開市はしたが、開港は近隣の神戸にその役割を担ってもらい、外国資本との直接的な接触はある程度避けることができたことである。一方、釜山や高雄は、むしろ神戸のように、それまで大都市ではなかったが開港場となったことを契機に都市への発展が始まったといえる。

---

2) 橋谷弘『帝国日本と植民地都市』（吉川弘文館、2004年）。

## 2 ヒト・モノの流れとアジア経済都市

### (1) 港湾都市としてのアジア経済都市

2008年度の『通商白書』に1975年から2005年までの30年間に渡るアジアの港湾のランキングが整理されていた。それを基に作成したのが表2である。表2からまず、この間に世界の

表2 東アジア港湾コンテナ取扱量トップ10

(単位:千TEU)

東アジア 順位	1975年			1985年			1995年			2005年		
	世界 順位	港	取扱 量	世界 順位	港	取扱 量	世界 順位	港	取扱 量	世界 順位	港	取扱 量
1	3	神戸	905	3	香港	2,289	1	香港	12,550	1	シンガポール	23,192
2	4	香港	802	4	高雄	1,901	2	シンガポール	10,800	2	香港	22,427
3	13	東京	359	5	神戸	1,852	3	高雄	5,232	3	上海	18,084
4	15	横浜	329	6	シンガポール	1,699	5	釜山	4,503	4	深圳	16,197
5	21	基隆	246	9	横浜	1,327	8	横浜	2,757	5	釜山	11,843
6	24	高雄	225	11	基隆	1,158	12	東京	2,177	6	高雄	9,471
7	28	シンガポール	192	12	釜山	1,148	13	基隆	2,170	13	青島	6,307
8	37	名古屋	134	14	東京	1,004	16	マニラ	1,688	14	ポートクラン	5,544
9	38	大阪	133	24	マニラ	505	19	上海	1,527	15	寧波	5,208
10	44	マニラ	95	34	大阪	423	22	名古屋	1,477	16	天津	4,801
										22	東京	3,593
										27	横浜	2,873
										34	名古屋	2,491
										39	神戸	2,262

出所)『通商白書2008』p.263。データはThe National Magazine Co. Ltd,  
Containerisation International Yearbook,各年度。

表3 2005年コンテナ取扱量国別  
ランキングとシェア

順位	国名	取扱量 (1,000TEU)	シェア (%)
1	中国(含香港)	88,548	23.1
2	アメリカ	38,519	10.1
3	シンガポール	23,192	6.1
4	日本	16,777	4.4
5	韓国	15,113	3.9
6	ドイツ	13,507	3.5
7	台湾	12,791	3.3
8	マレーシア	12,027	3.1
9	イタリア	9,855	2.6
10	UAE	9,846	2.6
	10カ国合計	240,175	62.8
	世界合計	382,622	100.0

出所)『通商白書(2008)』p.262。データは表と同じ。

表4 乗客数ランキングトップ30に含まれる  
アジアの空港(2006年)

	空港名	国	乗降客数(人)
4	東京国際空港(羽田空港)	日本	65,810,672
9	北京首都国際空港	中国	48,654,770
14	香港国際空港	中国	43,857,908
23	成田国際空港	日本	34,975,225

出所)ACI(Airport Council International)  
Webサイトによる確報(2007年7月18日更新)  
データ。

貿易港におけるコンテナ取扱量が格段に増大し、中でもアジア諸国でその傾向が顕著であることがわかる。1975年アジアで世界10位以内に入っていたのは神戸と香港のみであったのが、1985年には、香港、高雄、神戸、シンガポール、横浜の5港となり、1995年には、神戸が脱落し、代わりに釜山が入って5港を維持し、2005年には世界順位の1位から6位までアジアの港湾が占めるようになった。そして、その内3港を中国の港湾が占めている。一方、大阪は、神戸と一体と考えても1995年からランキング入りしていない。高雄は1970～80年代にかけて躍進し、1990年代にはその地位を確固たるものにしたかと思われたが、2000年代に入って中国の港湾にその順位を譲っている。表3をみても明らかなように、世界のコンテナ取扱数に占める中国の割合は約4分の1を占め、特に、上海港の拡大傾向は2000年代に入ってさらに加速している。

ただし、釜山は1985年に大躍進の末アジアでのトップ10に入ると、その後も堅調な伸びを見せ、冒頭の新聞記事のように「上海と競う」姿勢を見せている。釜山は、韓国のコンテナ取扱量のシェアが8割にのぼり、2003年には「輸入：輸出：トランシップ＝3：3：4」としてトランシップハブとしての機能を果たすようになったのである<sup>3)</sup>。上海が、中国経済の規模拡大に伴う形で発展を遂げているのに対して、釜山はいわば外向きの発展である。

一方、大阪港は日本国内の取扱貨物量は7位で、内国貿易が第5位、外国貿易は第12位となっており、スーパー中核港湾とはいえ比較的国内向きの働きにその重点が置かれている<sup>4)</sup>。

## (2) 空港事情

この4都市のうち、大阪には関西国際空港・大阪国際空港、上海には浦東国際空港・虹橋国際空港と、それぞれ2ヶ所、釜山には釜山国際空港と高雄には高雄国際空港の1ヶ所ずつの国際空港がある。世界の空港のランキングを実施している Airport Council International のホームページでは、大阪、上海、釜山、高雄のいずれも乗客数トップ30には含まれていなかったが(表4)、貨物取扱ランキングには上海の浦東、大阪の関西空港がトップ30に含まれていた(表5)。

表6に示したように国際線の発着料金が世界で3番目に高いにも関わらず、航空貨物の取扱ランキングで23位と好位置につけている。ということは、値下げすればもっとさらに利用が増えると考えられる。この考えに基づいて、2009年8月31日、関西空港会社はすでに新規契約の場合1年間3割引などのサービスを実施していたが、2010年10月末の冬のスケジュール

3) 日本海洋開発建設協会「韓国港湾空港調査報告書」(2006年2月)。社団法人日本海洋開発建設協会のHP (<http://www.kaiyokyo.or.jp/>) からダウンロード。データは2004 *Statistical Year Book of Maritime Affairs and Fisheries*。

4) 国土交通省「港湾統計(港湾取扱貨物量等の現況)最新の統計資料」<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/01/genkyo/01xcexcel.html>。

表5 貨物取扱ランキングトップ30に含まれる  
アジアの空港（2006年）

	空 港 名	国名	貨物取扱量（トン）
2	香港国際空港	中国	3,609,780
4	仁川国際空港	韓国	2,336,572
5	成田国際空港	日本	2,280,830
6	上海浦東国際空港	中国	2,168,122
13	台湾桃園国際空港	台湾	1,698,808
20	北京首都国際空港	中国	1,028,909
23	関西国際空港	日本	842,016
24	東京国際空港（羽田空港）	日本	837,262
25	広州白雲国際空港	中国	824,907

出所) 表4と同じ。

表6 2004年アジア発着料トップ12に含ま  
れるアジアの空港

	空港名	発着料（\$U.S.）
1	東京（成田）	\$8,777
3	大阪（関西）	7,643
8	上海（虹橋）	5,465
8	上海（浦東）	5,465
8	北京（首都）	5,465
8	広州（白雲）	5,465

出所) Air Transport Research Society, *The ATRS Global Airport Benchmarking Report as cited in*: Jang, Brent. "Pearson second most expensive place to land." *Globe and Mail* 5 May 2005, B5.

から次の冬シーズン終了までの約1年半の間、8割値引きにする旨の「NEWS RELEASE」を発表した<sup>5)</sup>。関西空港の国際線中型機の着陸料は57万円、成田・中部は45万円で、韓国の仁川は約14万円であるため<sup>6)</sup>、これに対抗して約10万円で中型機が着陸できるようにする計画である。もっとも、前掲の「NEWS RELEASE」には「上記施策については、国への届出・認可が必要な項目もあり、今後変更があり得る」という但し書きがなされている。

関空会社は建設費などで1兆1千億円の有利子負債を抱えており、毎年約200億円の利子を支払う。このため、国家予算から90億円の補給金が支出されていたが、今年度は160億円要求し、その分を着陸料、空港使用料の引き下げに使う計画であった<sup>7)</sup>。ところが、11月に行政刷新会議の事業仕分けで関空補給金は「延命策」と批判され凍結された。結果的に補給金は12月18日、例年から15億円減の75億円の計上が決定的だが、これでは国際競争力強化の計画は実施できないことは明らかである。現在、割引率がどこまで実現したのか、その詳細は一般には明らかにされていないが、現行の割引制度も宣伝として、確実に奏効しているようである<sup>8)</sup>。利用側にとってはコストはもちろん低い方がよい。永久に不採算ラインのサービス料金を提供し続けることは不可能であろうが、総合的な便益と価格の一致点をさぐる意味でも、まずは割引などにより、利用率を上げることが先決ではないか。

5) これに関西国際空港全体構想促進協議会が実施する新規就航奨励金（＝着陸料の20%の補助金）をあわせると実質着陸料は無料になる。「緊急「戦略的な料金施策」について」（関西国際空港株式会社「NEWS RELEASE」）2009年8月31日。

6) 「関空着陸料下げへ 国交省 概算要求受け調整」産経関西（2009年8月28日）<http://www.sankei-kansai.com/2009/08/28/20090828-013891.php>。

7) 「関空浮沈の瀬戸際」『朝日新聞』（2009年11月17日）。

8) 「貨物最大手・フェデックス 関空に週36便 ハブ化」産経関西（2009年12月30日）<http://www.sankei-kansai.com/2009/12/30/20091230-018802.php>。



### 3 アジア経済都市とその世界的なランキング

#### (1) ラフバラ大学による GaWC 世界都市ランキング

大阪、上海、釜山、高雄は、アジアの経済都市としてそれぞれ重要な役割を担っている。では、これらの都市は世界的にはどう評価されているのであろうか。

ラフバラ大学（Loughborough University）の地理学部の基礎研究に基づいて、「グローバリゼーションと世界都市の研究グループおよびネットワーク」（GaWC：Globalization and World Cities Study Group and Network）は2000年度から世界都市のランキングを発表している。それを参考にそれぞれの都市の位置づけとその変化をみてみよう。

まず、この調査グループは、Global City の成立条件として①都市名の知名度、②世界規模での国際貢献、③100万人以上人口、かつ拡大経済圏の要、④複数の航空会社がハブとする空港の有無、⑤公共交通網・高速道路網の整備、⑥世界経済に影響を及ぼす組織の中核の存在、⑦高速通信網の整備、⑧文化施設の充実などを挙げている。

このネットワークは2000年、2004年、2008年に条件を満たすと考えられる世界中の都市について各項目についてスコアをつけ、ランキング結果を発表している。また、ランキングされた都市は、「 $\alpha++$ 、 $\alpha+$ 、 $\alpha$ 、 $\alpha-$ 、 $\beta+$ 、 $\beta$ 、 $\beta-$ 、 $\gamma+$ 、 $\gamma$ 、 $\gamma-$ 、High sufficiency、Sufficiency」にクラス分けして表示される<sup>9)</sup>。以下、便宜上、 $\alpha$  を第1級、 $\beta$  を第2級、 $\gamma$  を第3級、High sufficiency を「高い適合」、Sufficiency を「適合」と表記する。

2008年の資料を見ると、まず、最高級第1++級には、ニューヨークとロンドンが選ばれ、続く第1+級は、香港、パリ、シンガポール、東京（6位）、シドニー、北京（8位）、上海（9位）の7都市であった。つまり、世界1位はニューヨーク、2位がロンドン、3位が香港…と続いているが、クラス的には、ロンドンと香港の間で第1++級と第1+級の区切りが打たれているのである。以下、本報告に関連するアジア諸国の都市を抽出すると、第1級にソウル（12位）、第1-級に台北（27位）、第2-級に広州（73位）、第3+級に深圳（101位）、「高い適合」に大阪（153位）、「適合」に成都（182位）、天津（211位）、名古屋（215位）、南京（216位）、大連（218位）、高雄（231位）が挙げられた。このうち、成都、天津、大連、高雄は2008年版で初めてのランクインを果たした。表7と合わせて考えると、2004年版から2008年版にかけて中国の各都市のランキングが急浮上していることがわかる。

一方、大阪は2004年度では一度クラスが第3-級の104位にまで上昇するが、2008年版ではまた「高い適合」級に下がり、順位は153位にまで落ちている。また、2004年版では「適合」クラスで215位に横浜が、216位に京都がランキングしていた。が、2008年版では両都市ともリストの中に名前を見つけ出すことができなかった。名古屋の初ランクインも2004年版であ

9) GaWC のホームページ（<http://www.lboro.ac.uk/gawc/>）より。

表7 各都市の世界都市ランキングの変遷（単位：級、位）

	年版	2000		2004		2008	
各 経 済 都 市	大 阪	高い適合	127	3-	104	高い適合	153
	上 海	1-	31	1-	23	1+	9
	釜 山	なし	—	なし	—	なし	—
	高 雄	なし	—	なし	—	適合	231
首 都	東 京	1+	5	1+	5	1+	6
	北 京	2+	36	1-	22	1+	8
	ソウル	2+	41	1-	24	1	12
	台 北	1-	20	1-	25	1-	27

出所) GaWC のホームページ (<http://www.lboro.ac.uk/gawc/>) より作成。

ることを鑑みると、2000年から2004年までにいくつかの日本の大都市がGaWCネットワークに世界都市と認められるようになったが、2004年から2008年の間にその比重は中国の新興都市にとって変わられたと考えることができよう。

韓国については、今のところソウルのみランクインであるがこのまま釜山が国際港としての存在感を増し、4年後にもう一度ランキングが示されればそのランクインも不可能ではないであろうと考えられる。一方、台湾は、台北のランクは20、25、27位と2000年から2008年にかけて徐々に順位を下けているが、2008年版に高雄が231位でランクインしている。この、高雄のランクインが1度だけのことで終わってしまうのかどうかは今後のアジアにおける台湾の位置づけを反映すると考えられ、興味深い。

## (2) 森記念財団都市戦略研究所による世界の都市総合力ランキング

次に、森記念財団都市戦略研究所が2009年10月に発表した『世界の都市総合力ランキング (Global Power City Index 2009)』を見てみよう。同研究所は2008年に日本で初めて都市の総合力を分析してランキングし、その結果を発表した。都市の総合力とは「地球規模で展開される都市間競争下において、より魅力的でクリエイティブな人々や企業を世界中から惹きつける力」とある<sup>10)</sup>。具体的には、あらかじめ選定しておいた世界の主要都市について、経済・研究・開発、交流・文化、居住・環境、空間・アクセスの5分野について、都市活動を牽引する、経営者、研究者、アーティスト、観光客、および生活者の5アクターに基づき、マトリックス上に整理された複眼的な視点で都市の総合力を評価するものである。

上海は当初から、大阪は2009年度版からランキングに加えられたが、釜山、高雄はこの選定都市に含まれていない。それは、以下の選定方法に起因すると考えられる。

- ①有力な既存都市ランキング (“The World Financial Centers Index”, “Worldwide Centers

10) 森記念財団都市戦略研究所『世界の都市総合力ランキング』2009年、1頁。

大阪とアジア経済都市

of Commerce Index”, “Cities of Opportunity”) によりベスト 10 以内に入っている都市。

- ②有力な国際競争ランキング (“World Economic Forum”, ‘IMD’) において競争力ベスト 10 以内に入っている国の主要都市。
- ③本ランキングを検討している委員会メンバーから対象都市として取り上げることが適切として挙げられた都市<sup>11)</sup>。

①で挙げられた有力な既存の都市ランキングはいずれも金融センターとしての役割を重視したものである。大阪は、日本の三大証券取引所の一つがある、上海証券取引所は中国最大の取引所である。一方、韓国証券取引所は、2005 年に商品先物取引所、店頭市場と合併して韓国取引所となり、その本部は釜山にあるが、証券取引所自体はソウルに置かれたままである。また、台湾では、証券取引所は一貫して台北にあり、高雄に金融センターはない。

表 8 に示したように、スコアで見ると、第 4 位の東京と第 5 位のシンガポールには 30 ポイント以上の開きがある。なお、このランキングによれば、上海は第 21 位、大阪も第 25 位と第 26 位の北京よりも高い位置につけていることが印象的である。オリンピックを経て北京がどのような都市に変貌を遂げつつあるのか、まだその答えは明らかではないが、現段階では、中国における経済都市上海は、多くの指標において首都より高いかほとんど大差ない評価を国内外から受けていることは確かである。証券市場の立地などから考えても、今のところ、中国では、北京は政治の中心、上海は経済の中心という役割分担が明確になされているようである。この点は、近年相次ぐ本社機能の東京移転など、政治と経済の一極集中に拍車がかかる日本とは対照をなしている。

さて、表 8 の第 31 位に台北がランクインしているが、30 番代のスコアの減少率は著しく、31 位の台北と 35 位の

表 8 2009 年度都市総合力ランキング

順位	都市名	総合点
1	ニューヨーク	330.4
2	ロンドン	322.3
3	パリ	317.8
4	東京	305.6
5	シンガポール	274.4
6	ベルリン	259.3
7	ウィーン	255.1
8	アムステルダム	250.5
9	チューリッヒ	242.5
10	香港	242.5
11	マドリッド	242.5
12	ソウル	241.1
13	ロスアンゼルス	240.0
14	シドニー	237.3
15	トロント	234.6
16	フランクフルト	232.9
17	コペンハーゲン	231.7
18	ブリュッセル	229.9
19	ジェノバ	229.7
20	ボストン	226.2
21	上海	224.1
22	シカゴ	221.1
23	バンクーバー	219.1
24	サンフランシスコ	218.1
25	大阪	215.1
26	北京	211.4
27	クアラルンプール	204.1
28	ミラノ	203.5
29	バンコク	199.1
30	福岡	196.5
31	台北	195.9
32	モスクワ	179.5
33	サンパウロ	177.7
34	ムンバイ	165.5
35	カイロ	132.2

出所) 森記念財団都市戦略所『世界の都市総合力ランキング』2009 年 15 ページより作成。

11) 森記念財団都市戦略研究所『世界の都市総合力ランキング』2008 年、17 頁。

カイロの差は60ポイント以上の開きがある。もし、釜山や高雄が対象都市に選ばれていたなら、おそらくはカイロよりは上位に並べられていたのではないだろうか。

いずれにしても、国際的な都市の位置づけを考えると、今後はさらに金融センター的な役割を担うことが高評価の核心になることは確かであろう。

## おわりに

本報告で大阪と東アジアの中国、韓国、台湾の第2の都市をいくつかの角度で比較して、得られた点は以下のように集約できるであろう。

まず、都市としての成り立ち、経済圏の規模で考えると、大阪と上海、釜山と高雄の間にそれぞれより多くの類似点が見られた。人口レベルでは大阪の拡大経済圏である京阪神地区と大上海経済圏はほとんど同じと言える。しかしながら、今後交通インフラの整備が進めば、上海経済圏は長江デルタをさかのぼる蘇州、無錫、南京などの連携でさらに拡大するポテンシャルがあり、その場合の経済規模は、関西圏をはるかにしのぐ大きさとなる。したがって、物理的な規模の上で、それほどのポテンシャルを持たない大阪は発展の余地がふんだんに残された長江デルタと同じ方法で勝負するのではなく、これまでの産業集積や技術の高さを活用した、付加価値の高い製品を生み出すショーケース的な工業地帯を目指すことが重要ではないだろうか。そうすると、上海のように大きなコンテナ設備を整備する必要があるかどうかは検討の余地があるだろう。また、そういった意味で港湾設備においても、必ずしも釜山と競うように巨大施設を整備したトランシップハブへの道を歩むことが得策とは限らないであろう。コンテナ貨物の取扱港がヨーロッパ諸国からアジア新興国に移行したのは、成熟した先進国にとって高コストの設備投資を前提とした物流サービスを発展させることがコストパフォーマンス的に有効であるかどうか、疑問の余地があるからではないだろうか。したがって、ただ競うだけでなく、国際分業のあり方を考えて得意な分野に特化することが今後の無駄のない相互の繁栄のためには肝要であると考ええる。

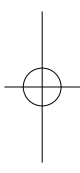
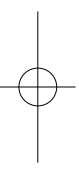
しかしながら、関西空港の補給金をめぐる問題でも指摘されてきたように、関西地域においてすら、関西空港、大阪空港、神戸空港がそれぞれのシェアを食い合って効率的な運用ができないなど、関西の各自治体こそ、競争と分業のあり方についてもう一度考え直す必要があるであろう。アジアが台頭してきたといっても日本はまだまだ大きな経済実体であり、消費市場である。相対的な地位の低下を嘆くあまりに無駄な競争幻想を持つよりも、どの部分で競争し、どの部分では分業を目指すのかについてもう一度見直すべきときが来ている。

最後に関西圏での地域間分業もしかりであるが、例えば北京やワシントンDCのように経済的機能は首都に集めない工夫をすることも、日本全体から見ると重要になってくるのかもしれない。都市ランキングなどの研究が盛んになった背景には、EUの出現によって明らかになっ



## 大阪とアジア経済都市

たように、「市場が広域的になれば、企業や金融機関は立地し易い国に移動してしまう」<sup>12)</sup> ことに対する危機意識、およびその指標作りの両方の要因の表われではないか。そう考えると、大阪という国際都市の現在と未来を考えると、内向きな視点ばかりが抽出されてくることに若干の不安を感じざるを得ない。



---

12) 伊藤和久「東アジアにおける国際金融センターの競争優位」国際貿易投資研究所『季刊 国際貿易と投資』Summer 2005/No.60、44 頁。