



東南アジアのメガシティ ——一極集中の進行と近郊への拡大——

2019/3

三井物産戦略研究所
国際情報部 総合企画室
鈴木雄介

Summary

- 東南アジアの主要5都市（シンガポールは含まない）は全て遠からず人口1,000万人を上回りメガシティとなる見通し。
- それぞれの国でメガシティへと一極集中が進行する。メガシティとその他の都市を比べた格差は大きい。
- メガシティの領域が近郊へと広がり都市圏が拡大する。人口は近郊で増加するが、メガシティの中心と近郊の所得格差は大きい。

国際連合の報告書「世界都市化予測（World Urbanization Prospects）」によれば、人口が30万人以上の「都市」は2018年時点で世界に1,830カ所あり、うち、人口が1,000万人を超える「メガシティ（巨大都市）」は20カ国に33カ所ある。東南アジアの主要都市では、フィリピンのマニラ、インドネシアのジャカルタに続き、2018年にタイのバンコクの人口が1,000万人を上回った。さらに、ベトナムのホーチミンの人口は815万人で2026年に1,000万人を上回ると国際連合は予測しており、また、マレーシアのクアラルンプールも756万人の人口が2032年に1,008万人になるという。シンガポールを除くと、東南アジアの主要都市は遠からずメガシティとなる見通しだ。

これら5カ国では総人口に占める都市人口の割合が世界の平均を上回る速度で上昇しており、メガシティの人口の拡大も当然といえる。経済成長と人口増加を背景に、それぞれの国で都市の数も増加しているが、一方で、メガシティとそれ以外の都市との人口や所得の差は依然として大きい。本稿では、東南アジアのメガシティに焦点を当て、①メガシティと、メガシティに続く第二の都市の人口の差は依然として大きく、②メガシティが近郊へと広がり「大都市圏」を形成しつつあるが、③その都市圏の中心と近郊では依然として大きな所得格差がある、といった特徴について検証する。

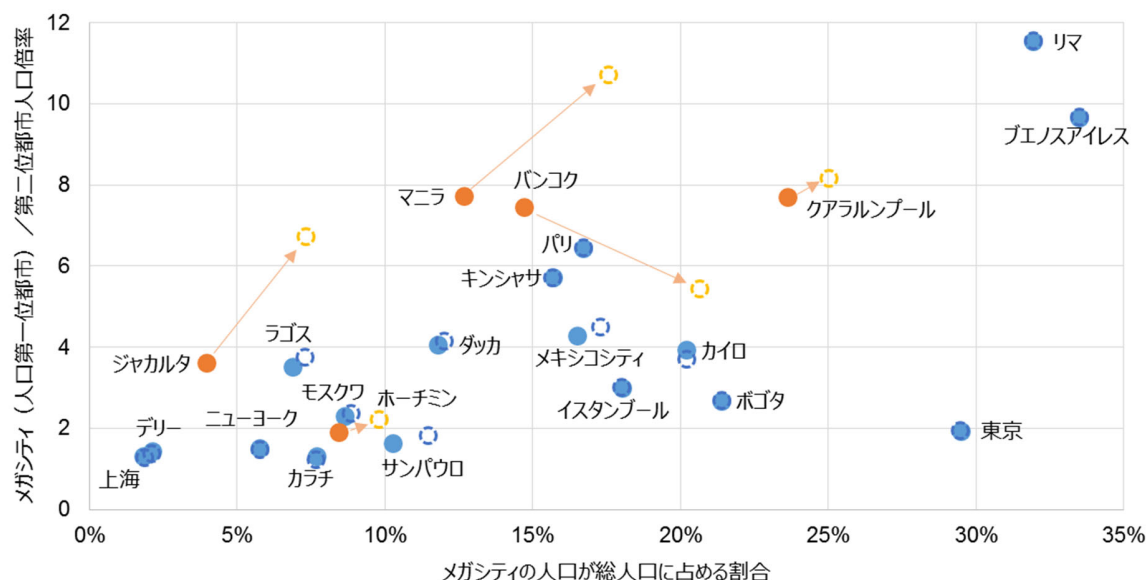
一極集中の進行

「世界都市化予測」によると、タイの人口30万人以上の都市は2018年時点で28カ所となり、2014年時点に比べ19カ所増加した。フィリピンは13カ所、インドネシアは5カ所、ベトナムは2カ所、マレーシアも1カ

所増加している。一方で、それぞれの国で最大の都市であるメガシティと、それに続く第二の都市の差は依然として大きい。マニラ、バンコク、クアラルンプールは、それぞれの国の第二の都市に比べ7倍以上の人口を抱え、ジャカルタとインドネシア第二の都市スラバヤの差は3.6倍ある。また、それぞれの国の総人口に占めるメガシティの人口の割合を見ると、クアラルンプールの24%を筆頭に、バンコクが15%、マニラは13%を占め、ホーチミンが8%で続く。

東京の場合、日本の総人口の29%と高い割合が集中するが、第二の都市である大阪も15%を占め、東京と大阪の人口の差は1.9倍に収まる。計る尺度にもよるものの、メガシティへの一極集中が東南アジアで起きている。ちなみに、人口の一極集中は必ずしも世界共通の現象ではない。例えば、米国最大の都市は人口1,882万人のニューヨークだが、総人口に占める割合は1950年の7.8%から2018年は5.8%へと低下した。また、中国の上海の人口は2,558万人だが、総人口に占める割合は1.8%にとどまる（図表1）。

図表1 メガシティと集中度



注：メガシティがある20カ国とベトナム、マレーシアの人口第一位都市が対象。白抜きは近郊50km圏の都市を加えたケース
出所：国連のデータを基に三井物産戦略研究所作成

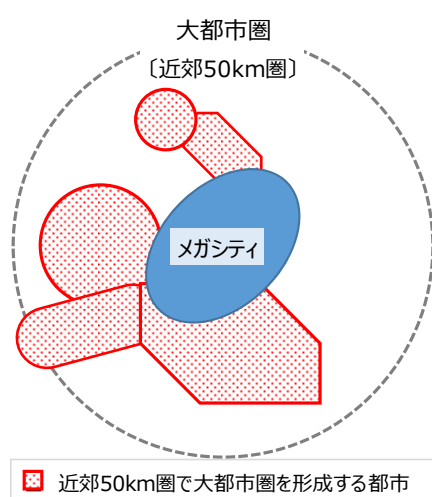
近郊への拡大

東南アジアのメガシティの人口は増加しているが、この10年間の推移を見ると、同時に、メガシティの近くにある都市の人口が、メガシティを上回る速度で増加している。メガシティでは徐々に混雑が意識されるようになり、広大なメガシティの近郊に成長の恩恵が波及するようになるためと考えられる。メガシティの近郊で開発が進み、新たな都市が出現するためともいえよう。

ただし、都市を定義する国際的な統一基準はない。それぞれの国で要件が異なり、都市の面積には大きな差がある。「世界都市化予測」でも、ある都市の範囲が行政区域にあたる「固有市域 (City Proper)」

と一致することもあれば、複数の行政区域が集まった「都市的集積地域 (Urban Agglomeration) 」や「都市圏 (Metropolitan Area) 」をまとめて一つの都市と見なすこともある¹。本稿のメガシティの範囲は「世界都市化予測」に基づき、特定の行政区域と一致するか、あるいは複数の行政区域にまたがるかを問わない。だが、あまりに都市の範囲が異なると比較に適さない。そこで、本稿では、さらに「世界都市化予測」でメガシティの近郊50km圏にある都市がメガシティを中心に社会経済的な依存度を相互に高め「大都市圏」を形成すると仮定した (図表2) 。メガシティを中心とする大都市圏の人口とその10年間の推移を試算し、その上で、この50km圏を念頭に、実際に東南アジアのメガシティの近郊で本稿が仮定する大都市圏が生まれているとの認識ができるか、現地の実情を検討してみた。

図表2 本稿におけるメガシティと大都市圏の概念図



- この概念図では、メガシティを中心に、近郊50km圏に大都市圏を形成する都市が5都市ある。
- 近郊50km圏であっても、農村部は大都市圏に含まない。
- メガシティは「世界都市化予測」に基づく。「固有市域」の場合も、「都市的集積地域」や「都市圏」の場合もある。メガシティの範囲が、一つの行政区域の範囲と一致するとは限らない。
- 大都市圏を形成するメガシティとその他の都市の相互依存関係が一段と深まると、大都市圏がメガシティとなる (メガシティが拡大する) 可能性がある。
- 場合により、大都市圏を形成する都市の一部や、さらに、メガシティの一部が50km圏からはみ出る可能性 (メガシティが50km圏より大きい可能性) がある。

出所：三井物産戦略研究所作成

各都市の詳細は以下で述べるが、結果として、ジャカルタとバンコクの近郊では、すでにメガシティを中心とする大都市圏にあるとの認識が見られ、マニラとホーチミンの近郊ではその萌芽があるといえよう。一方で、クアラルンプールの近郊で本稿の仮定と一致する意味の大都市圏が生まれる可能性は低い。ジャカルタ、バンコク、マニラ、ホーチミンでは、大都市圏の近郊で人口増加率が相対的に高くなっているが、クアラルンプールは逆に低くなっている (図表3) 。また、ジャカルタ、バンコク、マニラの場合、近郊の都市の人口が相応に多いため、大都市圏で見るとそれぞれの国の総人口に占める割合が大きく上昇する (前掲図表1) 。

¹ 都市圏を判断する基準の一つに、ある区域から都市圏の中心に向かう通勤・通学者の割合がある。例えば、日本の国勢調査の場合、中心市への15歳以上通勤・通学者数の割合が常住人口の1.5%以上であることを大都市圏に含む要件としており、本稿で50km圏にある都市が大都市圏を形成すると仮定した理由の一つとなっている。なお、中心となるメガシティが、固有市域であるか、都市的集積地域であるか、都市圏であるかは考慮せず、また、たとえメガシティから50km圏の区域であっても「世界都市化予測」で都市と見なされる区域でなければ、本稿の大都市圏に含まない。

図表3 東南アジアの主要都市

	インドネシア	タイ	フィリピン	ベトナム	マレーシア
総人口(千人、2018年) (2008年比)	266,795 (13.0%)	69,183 (4.0%)	106,512 (17.4%)	96,491 (11.3%)	32,042 (18.2%)
1人当たりGDP(ドル、2016年)	3,604	5,970	2,953	2,172	9,415
メガシティ (国際連合「世界都市化予測」に基づく)	ジャカルタ	バンコク	マニラ	ホーチミン	クアラルンプール
人口(千人、2018年) (2008年比)	10,517 (12.3%)	10,156 (29.3%)	13,482 (18.8%)	8,145 (41.0%)	7,564 (39.1%)
総人口に占める割合	3.9%	14.7%	12.7%	8.4%	23.6%
第二位都市比倍率	3.623	7.464	7.726	1.902	7.692
1人当たりGDP (ドル、2016年)	15,931 (ジャカルタ 首都特別州)	15,407 (バンコク首都府)	9,806 (マニラ首都圏)	5,241 (ホーチミン市)	NA (クレーター・ クアラルンプール)
大都市圏の近郊50km圏 都市数	4	5	10	2	1
人口合計(千人、2018年) (2008年比)	9,000 (40.8%)	4,131 (35.5%)	5,218 (39.0%)	1,314 (62.0%)	456 (28.4%)
1人当たりGDP (ドル、2016年)	2,791 (Jabodetabek)	8,037 (Bangkok & vicinities)	NA	NA	NA
大都市圏人口合計(千人、2018年) (2008年比)	19,517 (23.8%)	14,287 (31.0%)	18,701 (23.9%)	9,459 (43.5%)	8,020 (38.4%)
総人口に占める割合	7.3%	20.7%	17.6%	9.8%	25.0%
第二位都市比倍率	6.724	5.428	10.717	2.209	8.155

注：大都市圏近郊50km圏の、都市数、人口、1人当たりGDPは、メガシティを含まない。大都市圏人口合計は、メガシティと近郊50km圏の合計

出所：国連、IMF、各国統計等のデータを基に三井物産戦略研究所作成

ジャカルタ

2018年のジャカルタの人口は1,052万人とされるが、近郊50km圏に4都市（Bekasi、Depok、Tangerang、Bogor）があり、4都市合計の人口は900万人だった。2008年と比べたこの10年間の人口増加率は、ジャカルタの12.3%に対して、近郊50km圏の4都市合計は40.8%と大きく上回る。ジャカルタ大都市圏合計の人口は1,952万人となる。

「世界都市化予測」のジャカルタは行政上の「ジャカルタ首都特別州」に相当するが、さらに、ジャカルタ近郊を広く指すジャボデタベック（Jabodetabek）という言葉が一般化しているという。首都特別州と、先の近郊50km圏に含まれた4都市に、さらに1市（Tangerang Selatan）が加わり、2016年の人口は合計で2,000万人だった。中央統計庁が2014年に行った調査では、首都特別州に近郊から向かう通勤・通学者を約138万人としており、すでにジャカルタ首都特別州を中心に大都市圏が近郊に広がるとの認識が生まれていると考えられる。

バンコク

人口1,016万人との推計に対して、近郊50km圏の5都市（Samut Prakan、Nonthaburi、Pathum Thani、Samut Sakhon、Nakhon Pathom）合計の人口は413万人だった。10年間でバンコクの人口は29.3%増加したが、近郊5都市合計では35.5%増加した。バンコク大都市圏の人口は1,429万人となった。

「世界都市化予測」のバンコクは行政上の「バンコク首都府」に相当する。また、国家経済社会開発庁（NESDB）がまとめる地域別GDP統計を見ると、バンコク首都府および先の近郊50km圏に含まれた5都市から

なるバンコク圏 (Bangkok & Vicinities) を対象とする計数が掲載されている。すでにバンコク首都府を中心に近郊へと大都市圏が広がりつつあるとの認識が存在する証左となろう。

マニラ

人口1,348万人との推計に対して、近郊50km圏の10都市 (Antipolo、Bacoor、Binan、Cabuyao、Calamba、Dasmariñas、Imus、San Jose del Monte、San Pedro、Santa Rosa) 合計の人口は522万人だった。この10年間でマニラの人口は18.8%増加したが、近郊50km圏の10都市合計では39.0%と大きく上回った。マニラ大都市圏の人口は1,870万人となった。

マニラは一般に「マニラ首都圏」のことで、「世界都市化予測」も同様だ。中心から南北に25km程度の比較的狭い区域を指す。ただし、マニラ首都圏を縦断して、北方のクラーク国際空港から南方のカランバまで全長150km弱となる南北通勤鉄道を整備する計画が進み、近郊50km圏の10都市のうち5都市はこの沿線となる。まだ必ずしも一般的でないが、政府の開発計画等で「大首都圏 (Greater Capital Region)」との記述を見ることはあり、徐々にマニラ首都圏の外側の地域をもマニラ大都市圏の一部と見なす認識が広がる萌芽が生まれつつある。

ホーチミン

人口815万人との推計に対して、50km圏の2都市 (Bien Hoa、Thu Dau Mot) 合計の人口は131万人で、ホーチミン大都市圏の人口は946万人となった。この10年間でホーチミンの人口は41.0%と大きく増加したが、近郊50km圏の2都市合計は62.0%とさらに高い伸びだった。

「世界都市化予測」のホーチミンは行政上の「ホーチミン市」にはほぼ相当する。ベトナムでは、移住者の居住登録が必ずしも円滑に行われていないことから、すでにホーチミン市の常住人口は1,300万人に達するともいう。一方で、これまでホーチミン市と近郊50km圏の2都市との経済圏としての結び付きは必ずしも強くなかったようだ。ただし、それら2都市では、ホーチミン市都市鉄道の延伸計画があり新都市の開発が進んでいることから、ホーチミンを中心とする大都市圏が近郊に広がるとの認識がこれから徐々に生まれる可能性はありそうだ。

クアラルンプール

人口756万人との推計に対して、50km圏にある1都市 (Seremban) の人口は46万人だった。クアラルンプール大都市圏の人口は802万人となる。この10年間の人口増加率は、クアラルンプールが39.1%で、近郊50km圏の1都市では28.4%だった。

クアラルンプールの中心は「連邦直轄領クアラルンプール」だが、さらに近郊を含めるグレーター・クアラルンプール、あるいはクラン・バレーという言葉が一般化している。ただし、厳密な定義はなく、中心部から30km程度までの10自治体または6~7行政区をいうことが多い。「世界都市化予測」のクアラルンプールも現在はグレーター・クアラルンプールを指すが、2011年時点では連邦直轄領クアラルンプールだ

った。一方で、「世界都市化予測」で近郊50km圏にある都市となるスレンバン（Seremban）がグレート・クアラルンプールの一部と見なされることは通常ない。本稿の仮定のように、クアラルンプールとスレンバンが社会経済的な依存度を相互に高め大都市圏を形成する可能性は将来も低いとみられる。本稿で取り上げた東南アジア5カ国のうち、マレーシアは相対的にすでに経済水準が高く、また人口が少ないことから、比較的早く都市の拡大が成熟しつつあるのかもしれない。

所得格差に留意が必要

メガシティの所得水準はそれぞれの国の平均を大きく上回る。例えば、2016年のジャカルタ首都特別州の1人当たりGDPは15,931ドルと、インドネシア平均の4倍を超えた。バンコク首都府が15,407ドル、マニラ首都圏は9,806ドル、ホーチミン市では5,241ドルと、それぞれの国の平均に比べ、マニラ首都圏は3倍、バンコク首都府とホーチミン市は2倍を上回った。

ただし、留意すべきことは、大都市圏のうち、中心となるメガシティと、その近郊に広がる50km圏にある都市の所得格差はいまだ大きいとみられることだ。ジャカルタ大都市圏の近郊4都市の1人当たりGDPは2,791ドルとインドネシア平均をも下回り、また、バンコク大都市圏の近郊5都市は8,037ドルとタイ平均は上回るがバンコク首都府の5割程度の水準だ。

この理由の一つは、企業の立地がメガシティに集まるためと考えられる。日本の例では、GDPの約5割が企業に帰着する。企業の立地が進まないかぎり、たとえ大都市圏であれ近郊の都市の1人当たりGDPの水準は低くなりやすい²。ただし、メガシティの近郊というメリットを活かしつつ、工業団地の開発等により企業の立地が増えれば、局所的に所得水準が高い区域が出現することがある。このような区域では、いわゆる法人需要が相対的に大きな割合を占める可能性が高く、より包括的に区域の所得水準を示す1人当たりGDPに着目すべきと考えられよう。

例えば、ジャカルタ近郊のブカシ県は、主に農村部とされる県であるにもかかわらず、日本の総合商社が開発に参画した工業団地が高速道路沿いに集まり、1人当たりGDPはジャカルタ首都特別州こそ下回るものの5,847ドルと相対的に高い。また、ホーチミン大都市圏を構成する都市の一つであるトゥーザウモットがあるビンズオン省の1人当たりGDPは4,856ドルとされる。ベトナム政府とシンガポール政府が1994年に開発に合意した工業団地があり、近年は東京急行電鉄が新省都の開発に参画している。

東南アジアのメガシティの拡大は中長期的に続くはずだ。「世界都市化予測」によれば、2035年までの人口増加率は、ホーチミンの50%を筆頭に、クアラルンプール、マニラ、ジャカルタが30%以上、バンコクは25%となっている。経済成長につれそれぞれの国で購買力は広く上昇するとみられるが、同時に、メガシティへと一極集中が進み、それぞれのメガシティでは都市圏が広がり近郊で人口が増加する割合が高

² 見方を変えると、例えば家計当たりの可処分所得といった指標は、1人当たりGDPに比べ格差が小さいと推測できる。

まろう。メガシティとその他の都市や地域、あるいは、メガシティの中心と近郊では、相応の購買力格差が残る可能性が高い。

富裕層向けや嗜好品を扱う事業では、まずメガシティの中心が対象となると考えられる。所得水準の上昇に伴い、消費者のライフスタイルも東京やニューヨークといった先進国のメガシティと変わらないものとなるかもしれない。一方で、メガシティの近郊では、人口の増加に対応する、電気、水道、病院、学校、さらに交通といった、基礎的な都市社会基盤整備の需要が続くことになるだろう。

当レポートに掲載されているあらゆる内容は無断転載・複製を禁じます。当レポートは信頼できると思われる情報ソースから入手した情報・データに基づき作成していますが、当社はその正確性、完全性、信頼性等を保証するものではありません。当レポートは執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社及び三井物産グループの統一的な見解を示すものではありません。また、当レポートのご利用により、直接的あるいは間接的な不利益・損害が発生したとしても、当社及び三井物産グループは一切責任を負いません。レポートに掲載された内容は予告なしに変更することがあります。

