

東南アジアの大都市開発 —— 各国首都圏の位置づけをめぐる 1 考察 ——

生 田 真 人*

Developments in Southeast Asian Metropolises: With Special Reference to the Changing Functions of the National Capital Regions

Masato IKUTA*

目 次

- | | |
|--------------|------------------|
| I. はじめに | III. 経済成長と大都市圏整備 |
| II. 新興独立国の都市 | IV. おわりに |

I. はじめに

東南アジア諸国の工業化にとって大都市、ことに首都は外国からの直接投資の受け皿として重要な役割を果たしてきた。先進国の多国籍企業は、東南アジア諸国にとって経済成長のエンジンであった。進出企業の多くは、アメリカ、西欧、そして日本などの先進国に本社や本部があり、業種としては製造業が多かった。多国籍企業の立地する東南アジアの大都市開発は、他のアジア諸国工業化の際の先行モデルとなってきた。しかし、1960年代以降続いてきた先進国から諸都市に対する直接投資は、1990年代後半に大きな変化を迎えた。1997年以降のアジアの金融危機と中国への外国投資の拡大という国際環境の変化、それから大都市の過剰都市化傾向の継続と環境問題の深刻化などによって、東南アジア各国の大都市開発は見直しの必要が生じている。

東南アジアはインドと中国というアジアの2大国の狭間であって、歴史的には両国から大きな影響を受けてきた。しかしながら、現代の東南アジアと両国との関係を産業経済面からみると、主には中国との関係において考えるべきであろう。というのは、現代の東南アジア諸国の産業政策は、中国との関係で大きく変化しつつあると思われるからである。中国は1970年代末に東南アジアの外資導入政策を参考にして、改革開放政策に転換した。その後、今日に至るまで外資導入政策を継続し、市場経済化を推進している。そして欧米

* 立命館大学文学部 ; College of Letters, Ritsumeikan University

や日本の企業は、中国への直接投資を拡大してきた。東南アジアに生産拠点を置いていた日系企業が、中国へと立地移動する事態ともなった。このような変化を受けて、東南アジア諸国の政府は、産業政策を外資導入から国内産業の育成へと転換しつつある。この政策転換が本格化すると、国内の都市および地域経済の再編につながる。そして首都圏の国民経済に対する機能の仕方も変化する可能性がある。

東南アジアと南アジアに関して工業化と大都市開発の諸問題を比較検討しようとする際には、2地域を構成する諸国の国土条件や国土開発における大都市の役割の違いを明確にした上で、検討する必要がある。今回のシンポジウムでは南アジアの中でもインドに注目したが、インドは人口が10億人に達しようとする人口大国であり、東南アジアは人口で見ると総人口約33万人のブルネイから約2億人のインドネシアまで多様である。国土条件も、東南アジアでは多数の島嶼からなるインドネシアやフィリピンとインドシナ半島のタイやベトナムとは大きく異なる。

この小論では、インドとの比較を前提に、近年における東南アジアの大都市開発の特徴を把握して、それを上記の産業政策の転換との関連から捉えてみたい¹⁾。東南アジアは多様な国土条件と大きく異なる経済水準の国々から構成されており、大都市開発の内容も国によって異なる。しかし、東南アジアの大都市は、外資導入政策と密接に連動して、過剰都市化段階から工業開発へ、さらには世界都市化の推進へと大きく転換してきた²⁾。このような変化は、変化の時期やその詳細な地域的現われ方は違っていても、基本的には共通していた。この過程で、大都市は外延的に拡大して大都市圏となった。Ginsburg *et al.* (1991) は、この大都市圏を拡大都市圏 (Extended Metropolitan Region; 以下 EMR と略記) と規定したが、それは中心都市郊外の濃密な農業生産活動が展開する地域に工場等の都市的機能が分散的に立地する状況を指していた。それに続く、McGee and Robinson (1995) は、東南アジアの大都市圏の地域的編成に関して、3つの類型を提示した³⁾。しかし、その後の東南アジア都市の変化を考慮すると、その3類型は再考の必要があるように思われる (和田, 2002)。この点については、第II章で検討しよう。

II. 新興独立国の都市

1. 植民地化と都市形成

東南アジアの大都市の中ではバンコクを除いて、マニラやジャカルタ、シンガポールとマレーシアの首都クアラルンプルなどで植民地化の進展とともに、多数の西欧人が定住した。これらの都市は、いずれも当時の地域経済状況の中で巨大な都市集積が外部の力によ

て一度に出現した。西欧人の権益を守るための守備陣地としての小都市、あるいは貿易拠点としての都市もあり、植民地の全ての都市で多数の西欧人が定住したわけではない。西欧人の定住があった都市は、むしろ特別の都市であった。これらの都市では、植民地管理をより合理的に行うために、本国の先端的な都市計画技術が用いられた。植民都市の都市計画は、未開発地を舞台にして、都市計画技術者の持つ技術のある程度発揮することができたので、本国の都市よりもむしろうまく計画がすすめられることもあった。すでに相当規模の人口集積が進むとともに各種産業が拡大して、都市の土地所有関係も複雑になっていた本国の都市よりもむしろ、都市計画を立案し、実行することが容易であったのだろう。

植民地経営と関連して、物資積み出し港と植民地管理の機能をあわせ持つ計画都市が当時の地域経済の発展水準とはかけはなれて創られた。この植民地時代に形成された都市集積は独立後も引き継がれた。今日の東南アジア各国首都の多くは、かつて欧米諸国が東南アジア地域を支配し、管理するための装置として欧米人の手によって創出され、植民地管理上の重要な機能を果たした。

タイは他の東南アジア諸国とは違って植民地支配をまぬがれたのであるが、バンコクでは華僑（以下、本稿では華人と表記）が商業、金融、製造業に集中して都市経済を把握し、華人の人口比率も他のアジア大都市と似た状況にあった。華人のバンコクへの流入は、強制移住によるものではなく、貿易都市としての成長と関わっていた。それは、植民地経済体制下の東南アジア世界における、タイの役割と密接に関連していた。すなわち、タイには東南アジア各地に食料（米）を供給する役割が与えられており、バンコクはその輸出拠点であった。タイの独立は、労働力の流入によって食料の不足をきたした欧米の植民地に米を供給するという役割を果たすことによって維持されていた。米の加工と流通、そして輸出業務を担うのはタイ人ではなく、華人であった。バンコク内での職業や居住地の選択は華人の自由にまかされており、他の東南アジア諸国とは異なって、タイの華人社会はタイ人社会と同化することになった。

欧米の植民地支配体制がほぼ完成した19世紀前半の東南アジアには、バンコク、シンガポール、ジャカルタという港湾機能を持った3大都市が出現していた。クアラルンプルは内陸都市であったために、その外港が臨海部（クラン）に造られた。このように既存の都市集積の場所と異なった場所に港湾施設が創設されたことは、独立後に形成される大都市圏の地域編成に大きなインパクトを与えた。

第2次世界大戦以降に独立を果たした東南アジア諸国は首都を整備しようとした。植民地時代に創られた首都は、欧米諸国が植民地を開発して管理するために計画的に創設されたのだが、独立した国の中には首都を国家の政治統治と経済開発の象徴と拠点となるよう

につくりかえようとした国もあった。その典型例がインドネシアであろう。インドネシアには、独立を勝ち得た記念碑的な事業を行う動機があった。というのは、インドネシアは宗主国と独立戦争を闘って植民地の地位を脱し、独立国となったからである。インドネシアは第2次世界大戦の終戦時に独立を宣言したのだが、宗主国のオランダはそれを認めなかった。このため、インドネシアの新政府とオランダとの間に複雑な政治交渉が開始されたが、交渉は決裂して戦闘が開始された。独立戦争は容易なものではなかった。やがてインドネシアは、1950年8月15日に今日のような共和国として独立した。しかしこの国は独立戦争を契機として独立したために、独立の原動力となった軍部が国の政治経済や社会の各方面に大きな影響力を持つことになった。1958年にはスマトラ島で革命政権が樹立されるなど国内の政治状況は不安定であった。中国における社会主義政権の成立とも連動して拡大した反政府活動への対応からも、国軍の影響力は大きくなった。こうした状況の中で、ジャカルタでは首都改造事業が実施されて建設労働の需要が拡大したので、農村から多くの労働力が流入した。

独立して居住地移動の自由度が高まった諸国では、地方都市を經由しながら首都への人口流入が増加した。首都建設のための労働力需要と工業化の拠点としての就業機会が、農村からの労働力移動を促した。ところが、それらの都市には生活基盤の上でもあるいは雇用吸収の面からみても受け入れられる以上の人口が流入し、過剰都市化した。

過剰都市化は、1国の政治と社会経済のありようと密接に関連する。しかし地理学ではこれまで、発展途上国の過剰都市化問題は、ある都市の不法居住やインフォーマルセクターの拡大問題としてのみ扱われることが多く、それらを1国の政治や経済との関連からとらえることは少なかった。確かに過剰都市化問題を、1都市の都市問題としてみることも重要であって、発展途上国についての都市地理学の主要な研究課題は、この問題に集中した。それに対して、開発経済学の場合には、1国の労働力問題の中で検討され、農村から都市への労働力の過剰供給として扱われることが多かった。都市地理学でも、過剰都市化について1国の政治経済との関連から見る視角を強化していくべきだろう。

独立後の東南アジア諸国の首都が、過剰都市化した理由のひとつは、上述のように経済の発展段階を越えた巨大な「近代的都市機構」が上から一挙に与えられたことにある。だが、他方には、地方の農村人口を吸収し、就業機会を提供するはずの地方都市が総じて充分には発達していなかったという理由も大きい。植民地としての管理政策とも関連して、農村地帯の過剰人口を吸収するはずの地方都市が充分には成熟しなかった。今日の首都の過剰都市化と地方都市の未発達は、このような歴史的要因が大きく影響している。

東南アジア各国は、多様な民族からなる国民をひとつに統合することに加えて、多様で

分断的な国内地域経済を国民経済としてひとつに統合するという2種類の異なる統合問題を抱えている。この2つの性質の異なる統合を実現しようとする時、都市はそれらを実現する重要な装置となり、舞台ともなる。そのためには、首都ばかりでなく、地方都市も一定の役割を果たす。ある国の地域経済と国民統合を実現するためには、都市の役割は大きいものがある。各国の地域経済はまだ充分には統一されていないし、さまざまな民族から構成される国民もひとつに統合されているわけではない。東南アジアでは、国家の枠組みが植民地化を契機として与えられたために、独立時には国民と領土とは緩やかな統合状態でしかなかった。そこで各国では独立後も国内のさまざまな地域で独立運動が起こった。例えば、インドネシアでは、その東部地域に位置していた東チモール州が最近になって独立した。また、同国西端のスマトラ島北部のナングロアチェー州（旧アチェー特別州）は、同国内でもイスラム原理主義の最も強い地域であるが、この州は天然資源開発と人権問題とをめぐって中央政府と対立し、独立運動が続いてきた。同州に対しては2002年1月に特別自治体法が施行され、この州は特別の権限を持つ自治体となった。

表1には、1970年代中期以降の東南アジア諸国の急速な都市人口の拡大が示されている。現状では、都市人口比率はフィリピンの57.7%からベトナムの19.7%まで大きな相違があり、都市化の状況は多様である。これに国土条件の相違が加わる。インドネシアやフィリピンは、いくつかの島々によって形成されており、地域経済はより分断的である。地理的に分離した国内の経済地域を統一するのは容易ではない。そこでは、経済の発展段階以上に、国内地域経済の分断が強くなる。このために地理的に分離した地方ごとの経済循環の独自性が強まり、各地方の拠点都市が成長しやすい。

表1 アジア各国の1人当たりGDPと都市人口比率

国名	総人口 (100万人) 1999年	1人当たりGDP (PPP US\$) 1999年	都市人口比率 ¹⁾		
			1975年	1999年	2015年予測
日本	126.8	24,898	75.7	78.6	81.5
シンガポール	3.9	20,767	100.0	100.0	100.0
韓国	46.4	15,712	48.0	81.1	88.2
マレーシア	21.8	8,209	37.7	56.7	66.4
タイ	62.0	6,132	15.1	21.2	29.3
フィリピン	74.2	3,805	35.6	57.7	68.7
中国	1,264.8	3,617	17.4	31.6	40.7
インドネシア	209.3	2,657	19.4	39.8	54.8
インド	992.7	2,248	21.3	28.1	35.9
ベトナム	77.1	1,860	18.8	19.7	24.3
ミャンマー	47.1	1,027	23.9	27.3	36.7
ラオス	5.2	1,471	11.4	22.9	32.7

注1)：総人口に対する都市人口の比率。都市の定義は国により異なる。

出所：国連開発計画（2001）『UNDP人間開発報告書2001年 新技術と人間開発』国際協力出版会、より筆者作成。

2. 首都と地方都市

東南アジア諸国は、政治的独立を得た後には輸入代替産業の成長と資源輸出を基軸にして経済を成長させようとした。ただし、輸入代替産業は自国民によるものは少なく、主に外資と華人資本に依存した。その拡大開始の時期は、1950年代初期のフィリピン、60年代初めのタイ、そして60年代後半のマレーシアとインドネシアというように異なっていた（江橋，1991）。そして各国の工業化開始の時期が異なるばかりでなく、経済活動の主体である現地人、外国資本、華人、政府という4者の関係も国ごとに異なっていた。地域開発の際に大きなウェイトを占める公営企業の比重をみると、タイでは少なく、フィリピンでは1980年代にかなり拡大した。シンガポールは公営企業が大きな役割を持っているが、交通・通信や工業関係などの産業基盤の各部門を中心としており、インドネシアがアセアン5カ国のなかでは最も大きな比率を持っていた（吉原，1991）。

しかし、輸入代替産業の拡大は、予定通りには進展しなかった。シンガポールはマレーシアから独立を迫られたために否応なく独立したのだが、工業団地整備が進展していたので、そこに外国企業を導入し、輸出指向工業化を推進した。シンガポールの国内市場はあまりにも狭小であり、当初から輸出指向工業化しかありえなかった。また、マレーシアのように国内の民族問題との関連から輸入代替産業の拡大を本格的には行なわなかった国もある。国内産業を拡大しようとする、華人企業家が成長するので、マレー人優先政策との関係から国内製造業の成長策は本格的には採用されなかった。

輸入代替産業は、国内の消費市場へ製品を出荷するのであるから、企業の立地場所は最大の人口集積地である首都が優位性を持つことが多い。しかし、生産した商品を海外に輸出する輸出指向の工業化では、必ずしも人口の集中する首都である必要はない。このため、港湾、電力、道路、通信設備などの産業基盤が整備されており、優秀な労働力が調達できるならば、輸出を目的とする工業集積地は首都を離れた国土の周辺地域にも立地が可能である。これらの産業がもし地方に立地すれば、国内の都市化動向にも大きな影響を与える。しかし、輸出品を生産する工場が確保したい優れた労働力や産業基盤は、地方の大都市よりも首都圏の方が調達は容易であった。このために、結果として輸出指向の工業も首都圏を中心として成長した国が多かった。

しかし、東南アジアには例外的な地域もある。半島マレーシアの都市化と工業化は、他の国々とはかなり異なった経緯をたどった（生田，2001）。マレーシアの主要都市の多くは、イギリス植民地期に形成されたが、18世紀後半の植民地初期段階には、重商主義的政策のもとにマラッカ海峡沿岸の港湾都市（海峡植民地）の獲得と拡大に主力があった。海峡植民地とは、ペナン・マラッカ・シンガポールとペラ州臨海部の合計4地区を指すが、

ペナンはシンガポールや他のイギリス植民都市とは異なって、都市計画の立案と実施が適切に展開したわけではなかった(布野・安藤, 2001)。やがてイギリス本国の工業化によって植民政策が変化し、マレー半島内の土地・資源開発が進展したために、マレーシアにはマレー人に加えて華人とインド人の3民族が居住するようになった。この段階を領域的植民地化という。マレーシアの主要都市は、この領域的植民地化の段階で主に華人によって建設された。マレー半島内の開発が進展すると、海峡植民地の役割は大きく変化した。

マレーシアが1957年に独立すると、居住地移動の制限が緩和されて、他の2民族が都市に流入するようになった。このために、民族間の対立が発生した。そこで連邦政府は、農村地域に居住して所得水準も他の民族に比べて低かったマレー人の経済的地位向上を優先するための新経済政策を強力に推し進めた。1960年代になるとマレーシアでも工業化が進展し始めたが、この時期にはまだ農業開発の余地が広範にあった。政府は、膨大な資金を投入して農村開発を行ったけれども、農業関連部門での雇用拡大は充分ではなかった。そこで政府は雇用機会の拡大のために、本格的な工業化促進と都市整備に乗り出した。この時、首都圏に加えてマレー半島南部でシンガポールに隣接したジョホール州、および半島北部のペナン島を中心とする3都市圏で、外国企業に依存した工業化が進展した。地域的均衡をとまなうマレー半島西岸の工業化は、自由貿易地域の創設などの政策に加えて、上記のような植民地期の都市開発という歴史要因によるところが大きい。

マレー半島西岸における工業化の地域パターンは東南アジアでも例外的であり、隣接するタイでは、マレーシアとは全く異なる首都圏への1極集中傾向にある。タイでは国全体の都市人口比率は低い状態の下で、バンコク首都圏へ人口が集中した。マレーシアとタイという隣接する両国の都市化状況が全く異なることは、東南アジアの都市・地域経済の多様性を端的に示している。そして、タイと同程度の人口規模を持つフィリピンは都市人口比率が高く、さらにその中に占める首位都市人口比率も高い。タイよりも工業化の遅れたフィリピンの都市化水準がタイよりも高いのである。

東南アジアの都市化傾向には国別の相違の程度が大きいけれども、共通しているのは、その首都人口は急激な増加を経験してきたことである。1950年代には、首都の人口は最大でも200万人程度であったが、その30年後の1980年にはジャカルタとマニラは約600万人、バンコクは500万人都市となった。そして、国連の人口統計予測によると、2000年にはジャカルタが約1,100万人、メトロマニラが約1,000万人、バンコクが約730万人となると予想された⁴⁾。もっとも、都市人口の推計については問題がある。各都市では人口統計は定期的になされてきたが、統計には不法居住の人口の一部は含まれないし、不法入国者についても充分には把握されていない。統計に表れない人口がそれぞれの大都市で相当数に上っ

ていることを想定しておかなければならない。さらに、国連の人口予測は、予測時点の経済成長率や人口動向に大きく影響を受けるために、異なる時点での将来予測人口を比較してみると、その数には相違が大きいことがある。しかしながら、首都人口が急速に増加してきたことは事実であり、近々の内に1,000万人規模の大都市圏が東南アジア諸国で複数出現することは疑いないであろう。

III. 経済成長と大都市圏整備

1. 首都圏の諸類型

1960年代以降の多国籍企業のアジア進出は、交通・通信技術の革新によって可能になったが、技術革新の影響は外国企業のこの地域への進出に留まらなかった。もうひとつの技術革新で注目しておくべきなのが、道路・電力・上下水道などの都市基盤整備における建設技術の革新と低コスト化である。高層ビルや大規模ショッピングセンター（以下、SCと略記）など都市施設の建設技術の向上と低コスト化が進行しており、都市という人工的環境を創造する能力は、向上しつつある。このため、1980年代以降になると以下で述べるような大都市圏が急速に形成されてきた。

こうした事態を受けて、McGee and Robinson (1995) は、①シンガポール、②クアラルンプル、③バンコク、ジャカルタ、マニラ首都圏、という3類型を提案した。しかし、バンコクやジャカルタなどの郊外開発の進展などによって、この3類型を再考すべき段階となってきたように思われる。確かに、マレーシアのクアラルンプル首都圏は、歴史的にも政策的にも東南アジアの首都圏における多核都市圏形成の先行モデルであった。しかしそれは1980年代までであって、1990年代に入ると、バンコクやジャカルタ、そしてマニラ首都圏でも郊外開発が進展してきた。そこで、以下のような観点から整理した場合には、クアラルンプルは、バンコク、ジャカルタとともに1類型とすることが可能だろう。すなわち、現在の東南アジアの大都市開発では、シンガポールを中心として国境を越えた都市圏形成が進行しており、大都市圏を経済活動のボーダレス化の観点から捉えることもできるようになってきた。それに加えて従来のように、大都市圏を国民経済の枠内で捉えることもできよう。そこで現在の東南アジアの大都市をみると、次の4類型に区分することが出来るだろう。つまり、①ボーダレス型都市開発（シンガポールを中心とする成長の三角地帯）、②ボーダー内都市開発（バンコク、ジャカルタ、マニラ、クアラルンプルにおけるEMRの形成）、③成長する社会主義都市、④その他のインドシナ半島の主要都市、である。ここでは第1類型について考えることにし、第2、3類型については次節で検討しよ

う。第4類型の主要都市には、ヤンゴン、プノンペン、ビエンチャンなどがある。これらの諸都市は、東南アジアの地域統合の進展によって、市場経済体制に徐々に組み込まれつつある⁵⁾。

東南アジアではAFTA形成による地域統合が大きく取り上げられているが、この地域統合との関連から、ボーダレスな都市開発が注目される。その時に注目されるのが、この地域で先行しているシンガポールを中心とする成長の三角地帯である（生田ほか、2000）。シンガポールはマレーシアから1965年に独立したのであるが、独立後に多数の多国籍企業が進出し、1970年代初頭にはシンガポールの雇用状態は大きく改善された。そこで次に打ち出されたのが、世界都市構想であった。この構想は、1970年代の第1次オイルショックにともなう先進国からの直接投資の減少のために足踏み状態となったけれども、1980年代以降のシンガポールは、この世界都市構想にそって成長した。

シンガポールは、この国に対して対決的な東南アジア世界の中で、国家としての競争力を維持するために常に産業構造の高度化と新産業の育成に努めてきた。これは世界都市構想に明確に現れている。シンガポール市街地は、この構想に従う産業多様化戦略の舞台であった。政府は都心地区を再開発し、外国企業の誘致を推進した。国際会議場やホテル、ショッピングセンター、レジャー施設などを整備して、ビジネスや観光目的で来訪する人々をターゲットにしたいわゆるビジター関連産業の育成も図った。この政策はニューヨークやロンドンなどの先進国の都市政策を参考にしたものであったが、この政策によって、シンガポールは製造業のみでなく、高等教育機関などさまざまな第3次産業も集積する東南アジア世界の国際都市となった。シンガポールは、強力な社会管理をとまなつつ、次々と新産業を育成し、高度経済成長を維持してきた。

ところが、シンガポールに各種産業が集中したために、1980年代に入ると地価と賃金が上昇し、製造業では安価な工場用地と労働力の獲得が困難になってきた。このため、生産工場はシンガポールに隣接して安価な土地と労働力を入手できるマレーシアのジョホール州での立地が増加するようになった。また、シンガポールから高速艇で30分から1時間ほどの地点には、インドネシアのリアウ群島があり、地価と賃金はマレーシアよりも一段と安価であった。このリアウ群島にもシンガポールの支援によって近代的な工業団地の建設が行われるようになった。

シンガポールを中心に、マレー半島南部のジョホール州とインドネシアのリアウ群島を含む地域は、産業活動が国境を越えて一体的に展開する地域経済圏を創り出してきた。この地域は1990年代には、成長の三角地帯と呼ばれるようになった。近年では、シンガポール、ジョホール、リアウの頭文字をとってシジョリ（SIJORI）地域とも呼ばれている。

国境を超えて展開するこの地域経済の成長は、先進国の多国籍企業が主導した。多国籍企業の生産コスト削減をねらった工場立地がこの地域経済圏を創りだしてきた。多国籍企業の中でも、アメリカ系企業と日系企業の存在が大きい。

シジョリ地域の形成については、1980年代以降のシンガポールの政策が指摘される。シンガポールの役割は確かに大きかったけれども、マレーシアでは1970年代以降地方工業化の観点からジョホール州で工業団地開発などの産業基盤整備が進んでいた。また、インドネシアのバタム島では、1970年代初期から総合開発計画が進行し、進出企業に対して税の減免を行なう保税地区の指定もなされていた。1990年代に入って急速に進展したように見えるシジョリ地域は、1970年代からマレーシアとインドネシア政府の地方開発の努力があった。

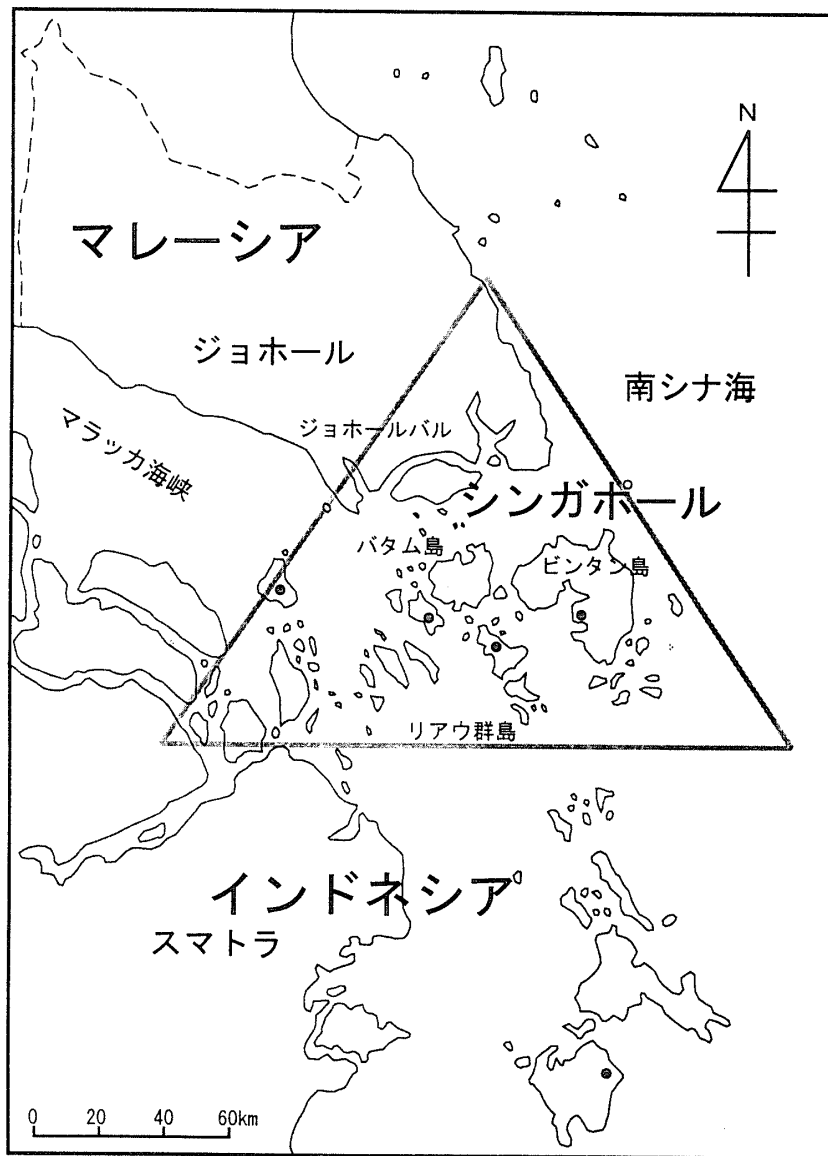


図1 シジョリ (SIJORI) 地域

注：上記の三角形は、シジョリ地域の当初の名称（成長の三角地帯）の対象範囲を示す。
なお、SIJORIは、シンガポール、ジョホール、リアウの頭文字を並べたもの。

この地域の成功は、東南アジアのみならず、他のアジア諸国の都市・地域開発にも影響を与えた（嘉数，1995；Myo，1998）。ことに東南アジア諸国では、シジョリ地域のような国土の辺境開発を多国間で連携して行う構想が考えられるようになった。最も敏感に反応したのはマレーシアであり、マレーシアとタイ、マレーシアとフィリピンなどの間で国境を越えた地域開発が構想された。これは、国土の周辺開発の新しい戦略であった。このような開発は、AFTAによる東南アジアの地域統合問題とも関連している。AFTAは、関税を撤廃することで国家間貿易を拡大し、地域統合を進展させようとしているが、国境を超えた地域開発もそれと連動している。国境をまたぐ地域開発は、国土の中で中心地域から遠くはなれた辺境地域をこれまでとは異なる枠組みで開発しようとする構想である。これらの内で、政治経済学的には、国家間貿易が大きくクローズアップされる。しかし、地理学的な観点からは後者の国境を越えた都市・地域開発に注目すべきだろう。シジョリ地域は、東南アジア諸国の地域開発にインパクトを与えた。それは、直接的には雇用創出などの経済的インパクトが大きかった。しかしながら長期的にみると、シジョリ地域は経済的インパクトよりもむしろ、東南アジアの国際政治に与えるインパクトの方が大きいのではないだろうか。

2. 首都圏の工業化

シジョリ地域の成長は、東南アジアにボーダレス化社会の到来を促進する側面があるが、他方では、現在の東南アジアは、国民国家の形成途上期でもある。この時、首都圏は国民国家の成長の極であり、国家の経済的成長を誘導し、実現する場所として大きな役割がある。その各国首都圏は、国内経済の再編と世界レベルの経済変動を受けて、激しく変貌しつつある。

表2に示されるようにタイのバンコク首都圏には、この国に進出する多国籍企業の半数が進出する。日系製造業の進出が多いタイは、小売業でも香港と並ぶ進出拠点となってきた（生田，1996）。そして1990年代に入ると西欧系小売業の進出が相次いだ（タスマン・スミスほか，2001）。1997年には、タイを起点とするアジアの金融危機が起こったのだが、それは西欧系小売業にとっては、かえって好都合な事態となった。というのは、タイ政府は金融危機以降には外資による直接投資に対する規制を強めた。それは西欧系にやや遅れてタイに進出しようとしていた中国やあるいはベトナムなどアジア系の小売企業の進出を阻止することになった。このため、西欧系の小売業はかえって保護されることになった。フランス系やイギリス系小売業の進出は、EUの形成にともなう競争激化のために、成長市場であるアジア市場への進出を目指したものであったが、タイ政府の決定は西欧系

表2 タイにおける外資の地域別立地と工業団地

タイ資本 の割合	工業団地以外での立地					工業団地への立地					計
	0	1~49	50~99	100	小計	0	1~49	50~99	100	小計	
バンコク	19	14	28	46	107	7	5	13	5	30	137
バンコク周辺5県	28	21	38	36	123	45	26	16	9	96	219
中部	26	10	19	10	65	23	16	13	5	57	122
北部	0	1	0	1	2	12	5	3	0	20	22
東北部	0	0	1	1	2	1	0	0	0	1	3
南部	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	2
計	74	46	87	94	301	88	52	45	19	204	505

出所：秋野（1998, p.153）

の小売企業を結果的に利することになった。

インドネシアのジャカルタ郊外でもバンコクと同じように大規模な工業団地開発が進行した。都市圏郊外では、工業団地を中心としたニュータウン開発とそこでの商業と住宅開発の進展がめざましかった。そして中心都市バンコクやジャカルタには地方から多くの人々が流入し、雇用の面からみても、住宅などの都市社会資本からみても過剰人口を抱える過剰都市化した都市となった。しかし、大都市圏レベルでみると、これらの大都市圏には共通するもうひとつの特徴があった。それが、いわゆる中間所得層の拡大である。中間層の増加は家電製品やさまざまな消費財に対する需要拡大をもたらす。これに対応するために流通過程の近代化が迫られた。タイとインドネシアでは国民の平均所得には大きな違いがあり、インドネシアの平均所得はタイに比べるとかなり低い。しかし首都圏では外資による工業化の結果、ジャカルタでも中間層が次第に拡大したので、1990年代前半には拡大した消費需要を吸引するための商業開発が進展した。それは「トコ」あるいは「ワルン」と呼ばれる零細個人小売商店とは全く異なる近代的な小売施設であった。

金融危機の発生まで、ジャカルタ大都市圏は急速に成長した（宮本ほか、1999）。インドネシアの経済成長率は金融危機以前には年間6～7%あったが、そのかなりの部分がジャカルタ大都市圏の成長によってもたらされた。このため、都市圏内に住む人々の所得水準も上昇した。そこで、消費需要を満たすための近代的SCの建設がジャカルタ市内の各地区で進められた。金融危機まではジャカルタ大都市圏も消費革命と呼べる状況にあった。ジャカルタでは、1990年代に複数の大規模SCが開設したが、金融危機後には日系小売業を含めて小売企業の撤退が相次いだ。他方で1998年には複数のフランス系小売企業が進出したが、これは同年に外資規制の一層の緩和が進展したことによる（スミヤルタ、2001）。この緩和措置は、インドネシア政府が、国際通貨基金（IMF）との間に覚書を締結したために実施された。金融危機によって、SCの建設が中止され、多数の建設計画も停止さ

れることになった。しかし、金融危機以降のインドネシア政府の対策などによって、危機的な事態は脱したようだ。そして最近では、かつて中止されたSCの建設も再開されはじめた。

シジョリ地域の場合と同じように、ジャカルタとその周辺都市を含む拡大都市圏をジャボタバック (JABOTABEK) というが、それはバンコク首都圏と同じようにジャカルタ郊外に外資系企業が多数進出して、拡大首都圏が形成されてきたことを反映する。この地域に含まれる農村地域では、農業生産活動は継続しているけれども、都市部で勤務する人々が増加している。このため、農地の所有関係も変化しつつある。農家の中には、自己の土地を都市部の企業等に売るなどによって農地を手放す世帯も増えてきたようだ。このため、ジャボタバックでは、不在地主による農地取得も進行しているようだ。

フィリピンのマニラ首都圏でも、ジャカルタ首都圏をジャボタバックと呼ぶようになったのと同様な郊外変化が進行している。マニラの場合には、カラバルソン地域と呼ばれているが、この地域名称は日本のJAICAの地域開発報告書がきっかけになったという(秀島, 2001)。ここでは工業団地等のインフラ整備に、日本のJICAや商社などが深く関わっているが、カラバルソン地域の急速な開発はこの国で長く続いてきた大土地所有制度と財閥による事業活動とが関連している(小池, 2001)。フィリピンでは地方分権化を推進し、NGOの参与を奨励する地方自治法が1991年に制定されて、首都圏の統治についても新たな段階を迎えた。しかしながら、分権化は不法居住問題に関する住宅政策に対しては、充分には機能していないという(Shatkin, 2000)。これは、統治機構に関する国家基盤がそれほど強くないにもかかわらず、積極的に分権化を推進していることも関連しているだろう(平石, 1998)。発展途上国の地域主義は、先進国と同じ枠組みで考えることはできない。

マレーシアのクアラルンプル首都圏は、都市が分散的に立地する多核都市圏であるが、この都市圏は、東南アジアの大都市圏整備の先行モデルである。その形成を主導したのは、公共部門による都市開発である。マレーシアは錫や石油などの豊富な天然資源賦与による財政上のゆとりと政府主導の経済開発とによって、道路や住宅、商業施設などの都市の物的環境は、東南アジアではシンガポールに次いで高い水準となった。そして大都市圏の生活基盤整備はまだ不十分ではあるが、一定程度なされた(青木, 2001)。そこに居住する人々の間に民族間対立が発生する可能性はまだあるが、他方で産業化の進展によって、民族別生活様式には強くは規制されず、近代的行動様式を持った中間所得層が形成された。

ここで述べたタイ、インドネシア、フィリピン、そしてマレーシアの首都圏では、外資に依存した工業化が進行した。その結果として、首都圏では中間層が拡大してきたが、これらの大都市を論ずる際には、この中間層を巡る論議がひとつの焦点となっている。この

点について服部ほか(2002)は、東南アジア各国の中間層の多様さを指摘するとともに、この層は政治的変動をもたらす主体とはなっていないと述べた。その理由としては、中間層がまだ形成途上の段階にあるからではなく、それは地域固有の伝統に加えて中間層の生成過程それ自体からもたらされた特徴なのではないかという。このように、東南アジアの首都圏では、経済的に豊かな階層が形成されると同時に、低所得層の流入とインフォーマルセクターの存続、そして不法居住などの都市問題も依然としてある。さらにそれらに加えて、自動車の増加などによる大気汚染やゴミ処理問題などの都市環境の質的な低下に関連する問題も深刻になりつつある。

これまで述べてきた資本主義圏の大都市圏とは異なる第3類型の大都市が、ベトナムなどの社会主義圏の大都市である。社会主義下の大都市開発は、中国の場合にも当てはまるのだが、資本主義にはない独自の過程と制度がある。中国の場合は農村から都市地域への人口移動禁止政策があったが、ベトナムとカンボジアでは、中国とは逆に大都市から地方への人口移動がなされた(Forbes, 1996)。大都市から地方への移動については、カンボジアがベトナムよりもより強制的であった。McGee(2000)も、低地ベトナムから中央高地や山岳地域への人口移動は、1980年代にも継続したことを確認している。また、土地制度が異なることから、都市化の過程も資本主義下のそれとは異なっている。

ベトナムでは、中国にやや遅れて1986年以降にドイモイ(刷新という意味)とよばれる市場化政策が進行した。これは、中国の改革開放政策と類似の政策であり、この政策により外資導入が始まった。ベトナムへの外国資本の直接投資のほとんどは、ハノイもしくはホーチミンシティとその周辺に集中している。ベトナムでも1980年代末から90年代初頭にかけての土地制度改革を受けて、都市計画上の調整が進行している(Quang and Kammeier, 2002)。民間土地市場の形成と公的規制の調整とが進展しつつあり、1990年代後半には会社法などの経済諸法の整備が進展してきた。

こうした事態を受けて関西に立地する中堅・中小製造業はカントリーリスクの分散のために、中国進出のみでなく、ベトナムにも進出しつつある⁶⁾。このような進出の背景には、受け入れ側の優遇税制も一定の効果があるようだ。ベトナム政府は1996年にホーチミン市域の輸出加工区および工業地域を一体的に造成・管理・運営するための当局を創設し、2輸出加工区および8工業地域で合計1,652haの規模に達する開発が進展した⁷⁾。そこには、2001年8月末現在で、国内企業(250)、外国企業(262)が進出し、合計約10万7千人の雇用を創出しているという。主要外国企業の国籍は、台湾(100)、日本(54)、韓国(26)、香港(16)、アメリカ(9)、シンガポール(10)となっており、台湾や日本からの進出が多い⁸⁾。日本からは、電気・機械・衣服関連企業が多く、台湾からは衣服・繊維・プラス

チック加工関連企業が多くなっている。ベトナムでは、タイやマレーシアなどとは異なっていて、外資導入政策を拡大しようとしている。

3. 産業政策の転換と首都圏

中国の台頭によって、東南アジア各国の中で長年にわたって外資導入政策を実施してきた諸国は、従来の政策を変更せざるを得なくなった⁹⁾。1980年代に入ると中国は、外資導入政策を展開した。このため、東南アジアの各国は外国投資の受け皿という側面で中国と競合関係に入った。そして、1990年代末にはアセアン主要6カ国に対する直接投資よりも中国1カ国に対する投資額の方が大きくなった。

そこで、タイ政府は競争力の強化を目指して重点産業分野の検討に入った。タイは電機・電子産業のほかに自動車、観光、農業・食品、繊維・アパレル産業が優位性を持っている。ただしこれらの多くはタイ国内に立地する外資である。さらに2002年から複数国に立地している外国企業の地域統括本部を設置した場合に税制を優遇する措置をとったが、これはシンガポールの政策を参考にした。他方マレーシアでは、法人税の減税を中心として国内中小企業を育成しようとしている。民族問題からこれまで本格的な中小企業育成策は採用されなかったが、それを実施しようとしている。フィリピンは、貿易自由化路線を変更し、国内産業の保護政策に転換しようとしている。このために、関税の引き下げを先送りして、ナフサ、繊維、セメントなどの国内産業を保護しようとしている。さらに、シンガポールは、バイオテクノロジー・生命科学などの知識集約型の産業を奨励し、国内企業への中国投資を促進しようとしている。これらに対して、インドネシアは、上記の諸国とは異なる対応策を採用するようだ。インドネシアは、低賃金政策により労働賃金の低コスト性を打ち出して外資導入を継続させようとしている。

さて問題は、これまで首都圏が国民経済に果たしてきた成長のエンジンとしての役割は、このような政策転換によって、どのように変化するかという点である。これまで中央政府の政策は、外国企業の誘致のための産業基盤整備に重点を置いていた。労働力供給も重要な課題であったが、労働力については、義務教育や職業教育などの充実策をとれば良かった。労働力そのものは多数存在したから、その質的改善を図ればよかった。ここで産業基盤とは、道路・港湾・空港等の交通基盤の整備であり、工業用地、工業用水、電力供給、通信設備などであった。それは、道路、交通センター等交通施設、上下水道・電力などの都市基盤とも同類であったから、工業団地整備を中心として都市整備を行い、自由貿易地区などの制度整備を行なうことに帰着した。

輸出指向の工業化を推進する場合には、輸入代替による工業化政策と比べて政府の産業

育成への直接的関与はむしろ少ないといえよう。とはいえ、関与が全くなかったわけではない。アジア諸国の場合には、中央政府は輸出補助金、輸出産業への低利融資などの政策を通して、輸出指向工業化の支援を行ってきた（原，1996）。これからのタイ、フィリピンやマレーシアなどは、国内産業を育成しようとしている。この時、中央政府は国内産業育成に直接および間接的に関連する広範な政策を実施する可能性がある。

このような政策体系を採用した場合、中央政府の立地する首都がこれまでよりもいっそう重要なものとなる可能性が高くなる。もちろん中央政府が、どのような国内産業をどの立地点でどのように育成しようとするかによって、国内諸地域のどの部分が成長するかが決まるのであるから、政府主導の産業育成策が強化されるからといって、それが必ずしもすぐさま首都圏のいっそうの成長をもたらすわけではない。農村工業などの地方資源型工業を重視する場合には、地方都市の成長可能性が高まるし、重化学工業の場合であっても、地下資源などに依存する資源立地工業を育成する場合には資源賦与のある地点の近傍都市が成長するであろう。さらに中央政府が地方の地域主義に同意する場合には、産業活動の地方化が進展する可能性は高くなるけれども、開発主義の政府はそのような選択をすることは少ない。他方で、工業の育成を考える場合には、労働力と消費人口が多い首都圏が有利である。中央政府から各種支援を得る際には政府諸機関との接触の利便性に優れた首都が優位となり、首都を中央政府の直轄管理とすれば、政府と首都の一体性がいっそう高まる。

つまり、国内産業の育成を図る場合には、多くの場合、首都が有利である。その典型例をアジアの発展途上国に求めるとすれば韓国であろうし、先進国の場合には日本が該当しよう。韓国経済のソウルへの一極集中は、国内地域経済の均衡ある発展のためには望ましくなかったが、国内産業を育成しようとする場合には唯一の選択肢であった。タイのバンコクの場合には、外資依存の工業化以前の段階から、首都への人口と産業の集積度合いは高かった。これは、土地所有関係などの社会的特徴とすでに述べたバンコクの歴史的経緯からもたらされたものであったが、外資依存の工業化は、首都圏の産業集中をいっそう拡大した。製造業の拡大対象が外資か内資という区別と、産業成長の場所が首都圏かあるいは地方都市かということとの間には、一義的な関係は存在しない。だが、国内で自律的に成長してきた産業を国家主導でさらに育成しようとする場合には、産業成長の場所としての首都の役割が拡大する可能性が高い。

IV. おわりに

東南アジアとインドを比較した場合、前者では中規模国家が多数分立しているという著

しい特徴がある。そして各国首都圏は、国民経済成長のエンジンであった。インドは広大な国土と膨大な人口を擁する大国であり、大都市の性格と役割は東南アジア各国の首都とはかなり異なる。このため、工業化政策の中で大都市の統治と管理の方式が、東南アジアとインドで異なるのは当然である。その東南アジアの大都市も地域統合の進展と国民経済の成長の間で揺れている。

安田（2000）は、現在の東南アジアを次のようにみる。つまり、情報技術などの革新による経済活動のボーダレス化は、市場諸力によって国民国家という枠組みの有効性を低下させた。そして、東南アジアではアセアンが、南アジアでは南アジア諸国連合（SAARC）が組織された。しかし、その一方で東南アジアの諸国は、いまだ形成途上にある国民国家の枠組みを強化している。すなわち、国家を超える国際的レベルでの地域統合の進展とそれから国家形成の圧力という相互に対立し、矛盾する方向性がせめぎあっているとの見方をしている。そしてこの段階の国家を開発主義の後期段階であることを指す「ポスト開発国家」と表現した。ポスト開発国家という定義の妥当性を検討する余裕はすでにないが、相反する2つの政治経済的な諸力が都市施設となって景観的に現われる場所が各国首都である。これに国の産業政策の転換による影響が加わるために、東南アジア諸国の首都はいっそう複雑な様相を呈するようになるだろう。

注

- 1) この小論では、都市と国家の関係について若干の考察をしたいのだが、それをするために、「地域主義」という用語について整理しておきたい。地域主義という用語は、地理学以外でも社会科学の広範な領域にわたって用いられており、しかも地理学とは異なった意味合いを与える場合がある。例えば国際政治学の分野でも地域主義という言葉が用いられるが、それは国家を超える領域で政治的な一体性を形成しようとする場合を指す。小論でも国家との関係でこのような事態に触れることがある。その場合には、上記の地理学でいう地域主義とは異なる内容を指すので、「地域主義」を「地域統合」と表現することにしたい。地域主義という用語は、1国内の特定の地域（都市を含む）が中央政府に対して政治的な相対的自律性を主張する場合を表現したい。
- 2) 東南アジアおよび中国の大都市に関する邦文文献では、大阪市立大学経済研究所編（1989）および同研究所監修（1998～2002）が参考になる。
- 3) ここでは、「地域的編成」を大都市圏レベルの地域経済の中での諸機能の立地配置の意味で用いておきたい。
- 4) United Nations（2001）による推計に基づいている。
- 5) アセアン（ASEAN）は1967年にタイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンとシンガポールによって結成された。その後、ブルネイ・ダルサラーム、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアが参加して、加盟国は1999年に10となった。これで東南アジアの全ての国が加盟した。なお、AFTA（アセアン自由貿易地域）の創設は、1993年である。
- 6) 日本経済新聞2002年12月4日。

- 7) Hochiminh City Export Processing and Industrial Zone Authority (HEPZA)。この部局は、HEPZA 地域内の企業の事業活動について、国家の労働管理当局他の部局と調整する機能を持っている。
- 8) www.hcminvest.gov.vn/html/ 2002年12月3日。
- 9) 日本経済新聞2002年10月8日。

文 献

- 青木祐子 (2001)：マレーシアにおけるごみ管理民営化と公共政策：クアラルンプール市とペナン市の地域比較分析。横浜国際社会科学研究所研究, vol.6 no.3, pp.39-63.
- 秋野晶二 (1998)：多国籍企業の展開とエレクトロニクス産業の立地運動。田坂敏雄編：大阪市立大学経済研究所監修『アジアの大都市1 バンコク』日本評論社, pp.137-161.
- 生田真人 (1996)：関西系小売企業の東南アジア進出。大阪市立大学地理学教室編：『アジアと大阪』古今書院, pp.168-181.
- 生田真人・松澤俊雄編 (2000)：大阪市立大学経済研究所監修『アジアの大都市3 クアラルンプール/シンガポール』日本評論社。
- 生田真人 (2001)：『マレーシアの都市開発 —— 歴史的アプローチ ——』古今書院。
- 江橋正彦 (1991)：東南アジアの工業化。吉原久仁夫編：『講座 東南アジア学 第8巻 東南アジアの経済』弘文堂, pp.244-245.
- 大阪市立大学経済研究所編 (1989)：『世界の大都市6 バンコク・クアラルンプール・シンガポール・ジャカルタ』東京大学出版会。
- 大阪市立大学経済研究所監修 (1998~2002)：『アジアの大都市』全5巻 日本評論社。
- 嘉数 啓 (1995)：『国境を越えるアジア成長の三角地帯——グロース・トライアングル (GT) 構想の全豹』東洋経済新報社。
- 小池賢治 (2001)：首都圏・カラバルソンの開発と財閥。中西徹・小玉徹・新津晃一編：大阪市立大学経済研究所監修『アジアの大都市4 マニラ』日本評論社, pp.146-171.
- スミヤルタ (2001)：ハイパーマーケットが攻勢をかけるインドネシア。ロス・デービス, 矢作敏行編：『アジア発グローバル小売競争』日本経済新聞社, pp.317-332.
- タスマン・スミス, ルジタナ・マンドハヒタ (2001)：ヨーロッパが先行するタイ。ロス・デービス, 矢作敏行編：『アジア発グローバル小売競争』日本経済新聞社, pp.231-258.
- 布野修司・安藤正雄監訳アジア都市建築研究会訳 (2001)：『植えつけられた都市——英国植民都市の形成——』京都大学出版会。
- 服部民夫・船津鶴代・鳥居高編 (2002)：『アジア中間層の生成と特質』アジア経済研究所。
- 原 洋之助 (1996)：『開発経済論』岩波書店。
- 秀島敬一郎 (2001)：マニラ首都圏周辺の工業団地。中西徹・小玉徹・新津晃一編：大阪市立大学経済研究所監修『アジアの大都市4 マニラ』日本評論社, pp.119-145.
- 平石正美 (1998)：フィリピン。森田朗編：『アジアの地方制度』東京大学出版会。
- 宮本謙介・小長谷一之編 (1999)：大阪市立大学経済研究所監修『アジアの大都市2 ジャカルタ』日本評論社。
- 安田信之 (2000)：『東南アジア法』日本評論社。
- 吉原久仁夫 (1991)：東南アジア経済の展望。吉原久仁夫編：『講座 東南アジア学 8巻 東南アジアの経済』弘文堂, pp.19-20.
- 和田幸子 (2002)：東南アジアの広域都市圏産業戦略。ひょうご大学連携事業推進機構：『大学連携ひょうご講座教材 都市文化経済講座——広域都市圏の産業戦略——』ひょうご大学連携事業推進機構, pp.107-126.
- Forbes, F. (1996): *Asian Metropolis: Urbanisation and the Southeast Asian City*, Oxford UP, Melbourne.
- Ginsburg, N. S., Koppel, B. and McGee, T. G. eds. (1991): *The Extended Metropolis; Settlement Transition*

- in Asia*. University of Hawaii Press, Hawaii.
- McGee, T. G. (2000): The Urban Future of Vietnam Reconsidered. 立命館地理学12号, pp.1-17.
- McGee, T. G. and Robinson, I. M. eds. (1995): *The Mega-urban Regions of Southeast Asia*. UBC Press, Vancouver.
- Myo T. (1998): Evolution of Growth Triangles in Asia: A New Form of Regional Economic Cooperation. Paper Presented at Global Forum on Regional Development Policy, Organized by United Nations Centre for Regional Development, Nagoya.
- Shatkin, G. (2000): Obstacles to Empowerment: Local Politics and Civil Society in Metropolitan Manila. *Urban Studies*, vol.37, no.12, pp.2357-2375.
- United Nations (2001): *World Urbanization Prospects. The 1999 Revision*, New York.
- Quang, N. and Kammeier H. D. (2002): Changes in the political economy of Vietnam and their impacts on the built environment of Hanoi. *Cities*, vol.19, no.6, pp.373-388.

Developments in Southeast Asian Metropolises: With Special Reference to the Changing Functions of the National Capital Regions

Masato IKUTA

The region's capitals have been functioning as the growth centers of national economies in Southeast Asia, these cities having been established by Western colonial governments as management centers. These colonial administrations appropriately applied advanced techniques for urban planning to create their own management centers while located in these cities until the 19th century. After achieving independence, the new capital cities played a crucial role in realizing industrial policies that were changed from import-substitution to export-oriented ones. Under these changed policies, a number of foreign multinational corporations from developed countries have moved into suburban areas within each country's capital region, causing each to become a so-called Extended Metropolitan Region (EMR) through this process. The EMRs have been considered as the force for promoting growth in national economies. The concept of EMRs was created through the efforts of Ginsburg *et al.* (1991), McGee and Robinson (1995) and other papers based on the aforementioned facts and mainly published in the 1970s and 1980s. They identified three types urban development, namely those in 1) Singapore, 2) Kuala Lumpur, and 3) other over-urbanized metropolises such as Bangkok and Jakarta.

However, if we take into account the continuing regional alterations and economic growth, an alternative typology should be considered. The geographical and volatile economic changes were strengthened within the EMRs and national economy in Southeast Asia in the 1990s. The Bangkok, Jakarta and Kuala Lumpur metropolitan regions can be grouped as one type because of the massive regional development that occurred in the former two cities in the 1990s and Kuala Lumpur during the 1980s was thought to be an advanced model for multi-nuclei dispersed urban agglomeration in the region. On the other hand, in a socialist country, Vietnamese metropolises have been growing under the Doi-Moi policy and in accordance with the development in Chinese

coastal cities like Shanghai. Therefore, it is apparent that four different types of urban systems can be identified at present, namely 1) Singapore, 2) EMRs, 3) Vietnamese Metropolises and, 4) Other Southeast Asian capitals.

New industrial policies are being developed to cope with Chinese economic growth in the region and the role of EMRs for other respective national economies also seem to be gradually changing in accordance with these policy changes.