ASEAN における交通・運輸分野改善がもたらす「接続性」の強化 -ASEAN 経済共同体(AEC)に向けた取り組みの柱として-

亜細亜大学アジア研究所嘱託研究員 ITI「ASEAN 経済共同体(AEC)研究会」委員 春日 尚雄

### はじめに

ASEAN 各国のめざましい経済成長は、域内への継続的な外国直接投資によって支えられてきた。外国資本にとってAFTA(ASEAN自由貿易地域)の進展と交通分野におけるインフラの改善は、関税の削減とサプライチェーンが確保されることであったが、同時に今後のASEAN地域統合のより幅広い深化を見据えた進出でもあった。ASEANは1992年から始まった AFTA を利用した経済ネットワークを中心に構築してきたが、現在では経済(AEC)、政治・安全保障(APSC)、社会・文化(ASCC)の3つの共同体から構成される ASEAN 共同体を創設しようとしている段階にある。2007年11月の第13回 ASEAN首脳会議で採択された AEC ブループリントでは、2015年までの ASEAN 経済共同体(ASEAN Economic Community: AEC)実現のための行動計画を示している。ここではAECの4つの特徴として、①単一の市場と生産基地、②競争力のある経済地域、③公平な経済発展、④グローバルな経済への統合、をあげている。こうした目的のため AEC ブループリントでは、17の中核要素と176の優先事業を示し数々の取り組みがなされているが、本章では ASEAN 域内の交通・運輸分野の改善と接続性(connectivity)を高めることが、AEC 形成のための重要な要素となっていることを示してゆきたい。

この「接続性」については、2010 年 10 月の ASEAN 首脳会議で採択された ASEAN 接続性マスタープラン(Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC)において示された。 陸・海・空に関する 15 の優先プロジェクト・課題が合意されたが、接続性については ASEAN 統合を支えるための、①ハードインフラのような物理的な接続性 (Physical connectivity)、②ソフトインフラのような制度的な接続性(Institutional connectivity)、③教育、文化といった人的な接続性(People-to-People connectivity)といった事柄をカバーした事項として分類、定義されている1。

2015年の AEC 形成までの ASEAN 域内の交通協力に絞った、5 カ年計画を示した 2010

年のブルネイ行動計画(Brunei Action Plan 2011-2015: ASEAN Stragic Transport Plan)では、①陸上輸送、②航空、③海上輸送、④交通円滑化、の 4 つのセクターに分け、それぞれ目標と戦略的な推進方法を明示している。各セクターにおける協力の枠組みや、ワーキンググループ会合による推進、2015年以降の見通しなどにも触れていることが特徴となっている。

こうした交通・運輸分野の改善が ASEAN の接続性を強化し、これが AEC ひいては ASEAN 共同体を成功させるための鍵であるとも言われている。ASEAN の 2010 年から 2020 年にかけてのインフラ投資は、年間 600 億 US ドルとなることが予測されている<sup>2</sup>。 日本からは 2008 年に設立された東アジア・ASEAN 経済研究センター(ERIA)が、こうした構想の具体化について大きな支援をおこなっている。また AEC スコアカードの評価が 定期的に行われているが、2008 年から 2011 年の 4 年間の合計で 78 の施策のうち交通運輸が 39 を占めており、施策数に対する比重は高い。また十分に実施されていないとされた交通運輸の施策の比率は高く、他分野に比べて改善の余地があるとされている<sup>3</sup>。

## 1. 陸上交通

陸上交通については、道路・鉄道の整備が主たるものである。このうち道路については 実際には古くから取り組まれてきたアジア・ハイウェイが下敷きとなっており、さらには GMS プログラムで推進された経済回廊(Economic Corridors)のルートの多くが重複して いる。さらに将来構想として積み出し港をインドシナ半島西側にも整備することで、メコ ン=インドを陸路および海路で連結する、経済回廊の拡大構想が示されている。これらの プロジェクトが進むと、中国から ASEAN を通じてインドまで到達する現代版の陸海のシ ルクロードが完成する。AEC ブループリントでは、こうした主要越境道路を「指定された 越境交通路」(designated Transit Transport Routes; TTRs) と呼んでいる。

また鉄道については、道路整備が先行していたため、目立った整備がおこなわれていない。シンガポール・昆明間鉄道リンク計画(Singapore-Kunming Rail Link: SKRL)が存在しているが、ルートは最終的に確定していない。現在は路線が途切れている部分のリハビリテーション(修復)事業が中心におこなわれている。

### 1.1 道路

ASEAN ハイウェイ・ネットワーク (AHN) の構築はアジア・ハイウェイ・プロジェクト (AHP) に源流がある。アジア・ハイウェイは 1959 年に国連アジア極東経済委員会 (ECAFE) にて採択されスタートした。その後、1968 年に国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) に引き継がれ、アジア諸国の改革開放・市場経済化などにも伴い参加国は 32 カ国に達している。1992 年から 1993 年には、日本政府からの資金援助によりネットワークの見直し、設計基準の改訂、国際道路交通の促進のための方策の検討などを内容とした、アジア・ハイウェイ・ネットワーク整備のための調査が実施された4。現在ではアジア・ハイウェイ・プロジェクト参加国は、2003 年に参加表明した日本も含めアジア地域のほとんどの国が加入し、総延長約 142,000km の国際道路網が形成されている。ASEAN ハイウェイ・ネットワークは 23 ルート、38,400km が決まっているが、その基本はアジア・ハイウェイ・ネットワークは 23 ルート、38,400km が決まっているが、その基本はアジア・ハイウェイ路線であり、メコン地域においては GMS 経済回廊のような域内経済協力の枠組みのプロジェクトによって集中的に整備されてきたものでもある。

# ASIAN ASEAN Highway ASIAN ASEAN Highway ASIAN ASEAN Highway ASIAN ASEAN Highway

### 図1 ASEAN ハイウェイ・ネットワーク図

(出所) ASEAN Secretariat[2010a]、(原資料) ASEAN Logistics Network Study Map, JETRO 2009。

アジア・ハイウェイは ESCAP が事務局となり推進されているが、現状では各国の協力が十分得られず、道路情報データベースの更新もままならない状況にある5。大きな問題点としては、参加国の中に北朝鮮のような政治体制や経済状況の問題あるいは国際社会における親和性に欠ける国が含まれているため、道路網としての連続性が保てないことも含まれる。さらに元来 AHP は対象地域があまりに広大であることから、関係各国からその実利に関して十分理解が得られていないこと、ESCAP が果たしている役割が GMS プログラムにおける ADB のような企画から資金調達までの「オールラウンド」的なものでないこと、資金調達の難しい内陸の LDC 国へのケアが十分でないこと、などが考えられる。課題としては、ESCAP あるいは地域開発金融機関による資金調達を含めたイニシアティブが発揮されることが必要であるのは当然であるが、参加国が AHP に対する長期的な実利を認識し実行できるビジネスプランを構築することが成功するための前提になろう。

またアジア・ハイウェイ、ASEAN ハイウェイ、GMS 経済回廊の設計基準は基本的にヨーロッパ・ハイウェイに準じており次のようなカテゴリーに分けられている。

- ① プライマリー、4 車線以上、設計速度 60-120km/h、自動車専用道路
- ② クラス I 、4 車線以上、設計速度 50-100km/h
- ③ クラスⅡ、2 車線、設計速度 40-80km/h
- ④ クラスⅢ、2 車線、設計速度 30-60km/h

### 表1 ASEAN ハイウェイ・ネットワークにおけるクラスⅢ以下区間、ミッシングリンク区間一覧

AH No.	Country	Section	Length	Status
AH12	Lao PDR	Vientiane – Luang Prabang	393 km	Below Class III
AH15	Lao PDR	Ban Lao – Namphao	98 km	Below Class III
AH1	Myanmar	Tamu - Mandalay - Bago - Myawaddy	781 km	Below Class III
AH2	Myanmar	Meikthila – Loilem – Kyaington – Tachileik	593 km	Below Class III
AH3	Myanmar	Kyainton – Mongla	93 km	Below Class III
AH112	Myanmar	Lehnya – Khongloy	60km	Missing Link
AH123	Myanmar	Dawei – Maesamee Pass	141 km	Missing Link

(出所) ASEAN Secretariat[2010b]。

全ての路線でクラスⅢ以上の基準を満たすための道路整備が進められてきたが、ESCAPによればアジア・ハイウェイにおいてはクラスⅢに満たない道路の比率は年々減少している。また ASEAN ハイウェイにおいてクラスⅢ以下の路線は表1のようにラオス、ミャンマーであるが、その大部分がミャンマー区間であり、その合計は路線全体の 6%程度である6。TTRs としての ASEAN ハイウェイは、2020年までに全区間がクラス I 以上に整備されることを目指している。

越境については、アジア・ハイウェイにおける国境通過に関する取り決めは、GMSプログラムにおける越境交通協定(Cross-Border Transport Agreement: CBTA)のような協定化されたものはなく、ESCAPは国際物流に関する国際条約の批准を各国に求めている。この中では、特にコンテナのトランジットの扱いの条約と一時輸入車両の取扱に関する条約(他国の車両の入国、通過を認める内容)の批准が重要だと考えられている7。ASEAN 諸国による交通円滑化に関する協定は後述のように合意に至っていない部分も多い。

GMS プログラムは 1992 年タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、中国の地域 6 カ国からスタートした。同プログラムの特徴は、中国の南部(雲南省や広西チワン族自治区 $^8$ )やミャンマー全土を加えた広範囲な地域を対象としたこと、「ツー・プラス原則 $^9$ 」と呼ばれる具体的プロジェクトを少なくとも 2 カ国が関与する越境プロジェクトとしたこと、そして ADB はあくまでも事務局としてメンバー間の対話を促し、必要に応じて技術・資金支援を行う立場に徹していることなどである。

ASEAN との関係では、GMS 第 1 回首脳会議が GMS プログラム発足 10 周年の 2002 年 11 月にプノンペンで開催されたが、同会合の直前に開かれた ASEAN 首脳会合、ASEAN + 日中韓 (ASEAN+3) 首脳会合においては、「ASEAN 統合のための GMS 計画との協調」が表明された $^{10}$ 。これによって GMS プログラムで進められた主にインフラ整備が、ASEAN 統合のための要素として融合される流れとなった。

GMS 開発事業は、沿海部の開発も含まれてはいるが基本的に内陸部の開発に主眼をおいている。そして参加国の積み出し港につながる 3 大経済回廊は支線、サブ回廊を入れると計 12 のルートをもち、概要は以下のようになっている11。

### A. 東西経済回廊 (East-West Economic Corridor: EWEC): 1,502km

- ・ベトナム、ティエンサ港→ダナン→ラオバオ=デンサワン(ラオス国境)→サワンナケート=ムックダーハーン(タイ国境)→ピッサヌローク→メーソット=ミャワディ(ミャンマー国境)→モーラミャイン
- ・支線 1:タイ、ムックダーハーン→ナコンラーチャシーマー→バンコク港
- ・支線 2:タイ、ムックダーハーン→国道 304 号線経由でレームチャバン港
- ・支線3:ダナンから国道1号線経由でハノイまたはホーチミン

### B. 南北経済回廊(North-South Economic Corridor: NSEC): 1,805km(R3A ルート)

- ・バンコク→国道 11 号線ピッサヌローク経由でチェンラーイ、もしくは国道 1 号線ターク経由でチェンラーイ
- ・本線その1: <ミャンマールート: R3B>チェンラーイ→メーサーイ=ターチレック(ミャンマー国境)→ケントゥン→マインラー=打洛(タールオ)(中国国境)→景洪(チェンルン)→昆明(クンミン)
- ・本線その2:<ラオスルート:R3A>チェンラーイ→チェンコン=フアイサーイ(ラオ

ス国境)→ボーテン=モーハン(中国国境)→景洪→昆明

・支線:昆明→開遠→河口=ラオカイ(ベトナム国境)→トゥエンクアン→ハノイ→ハイ フォン港

- C. 南部経済回廊(Southern Economic Corridor: SEC): 本線(南部中央回廊)1,024km
- ・バンコク→アランヤプラテート=ポイペト(カンボジア国境)→バッタンバン→プノンペン→バベット=モクバー(ベトナム国境)→ホーチミン→ブンタウ港
- ・北部サブ回廊:プノンペン→ストゥントラエン→ラッタナキリー=プレイク (ベトナム 国境) →クイニョン港
- ・南部サブ回廊:バンコク→トラート→ハートヤイ=コッコン(カンボジア国境)→コンポート=ハティエン(ベトナム国境)→ナムカン港(ベトナム)
- ・南ラオス・シハヌークビル・サブ回廊:ブンカム(ラオス国境) $\rightarrow$ クロチェ $\rightarrow$ プノンペン $\rightarrow$ シハヌークビル港(カンボジア) $^{12}$

経済回廊の「接続性」を妨げてきたのは、1つにはメコン川への架橋の問題であり、これは順次整備されてきているが、現状では南部経済回廊におけるカンボジア国内のネアックルン橋建設、南北経済回廊におけるタイーラオス国境の第4メコン友好橋建設、また東西経済回廊においてはミャンマー国内の未整備区間の完成が特に待たれている。またジャカルタ、マニラ、ホーチミンなど ASEAN 各国の大都市とその周辺についても、混雑、渋滞を緩和させる道路整備が求められている。また都市間交通は、産業集積を結びつける「産業ベルト」として機能し始めており、メコン地域であれば、バンコクープノンペンーホーチミンーハノイ各都市などの相互の結び付きが、フラグメンテーション理論で言うサービス・リンク・コストを下げることに繋がり重視されている13。

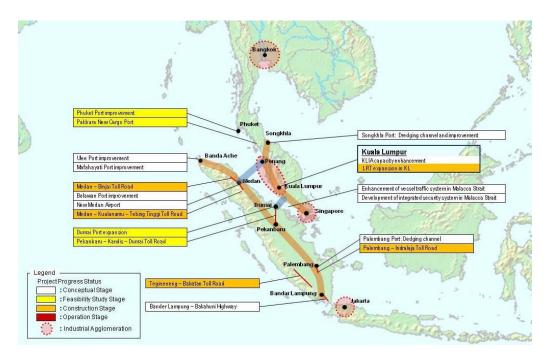
また 2009 年 10 月の東アジアサミット (EAS) において日本が提唱したアジア総合開発計画 (CADP) の中では、メコン・インド産業大動脈 (Mekong-India Economic Corridor: MIEC) の構想が打ち出された14。これによってメコン地域すなわち ASEAN と、インド亜大陸を海路を使って地理的連結を図るというアイデアも具体化し始めている。その際、東西経済回廊または南部経済回廊の延伸によって、ミャンマー西岸のアンダマン海側の積み出し港(モーラミャインまたはダウェイ)が整備されることが効率的な国際物流の前提となる。このうちバンコク周辺の産業集積のアンダマン海側への出口となり、完成の待た

れるダウェイ開発については、港湾と SEZ についての総合開発をタイ政府の支援のもとに イタリアンタイ社がミャンマー政府と MoU を結び進めてきたが、執筆時の状況では同社の 資金などの問題から大きく遅れを生じており今後の進捗は不透明である。

### Hanoi Ports: Lach Huyen Noi Bai Amportenninal 2 Expansion of Cal Bi Amont Rail Ink Hom Hanoi: Hai Phong, Noibai, Lang Hoa Lac Hoa Lachigh Kech park, Vietnam space center 101 Infrastructure enhancement Route No.8: Kawkareik - Mawlamyine - Thaton CT infrastructure enhancement North-South High Speed Railway (to HCMC) Vientiane Daweideep sea port Highway: Kanchanaburi-Dawei SEZ/FTZ in Dawei EWEC Multimodal logistic park in Dawei Cross-borderfacility at Bavet-Moc Bai Ho Chi Minh Ho Chi Minh City (HCMC) Bangkok Rail link: HCMC - Vung Tau, HCMC - My Tho Chennnal Port-Ennore Fort accesssor Outer ring road in Chennal: Phase 2 Ennore Industrial Park and SEZ aem Chabang port: Phase 2 develop Transmission line: Can Tho - HCMC oipet Industrial Estate Expressway: Phnom Penh - Sihan ouk ville Enhancement of port security, improvement of port maintenance, port related procedures, port managementand operation. Legend Project Progress Status Conceptual Stage : Feasibility Study Stage : Construction Stage : Operation Stage : Industrial Agglomeration

# 図2 アジア総合開発計画(CADP):メコン地域における主なインフラ整備計画

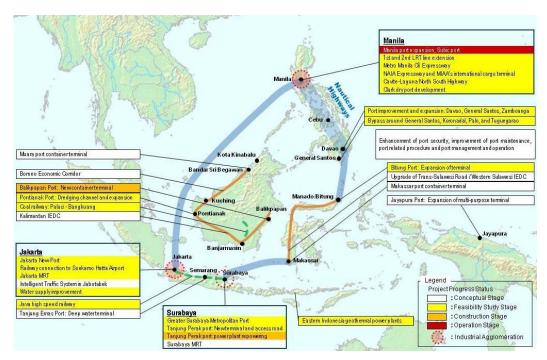
(出所) ERIA 資料より。



# 図3 アジア総合開発計画(CADP):IMT+における主なインフラ整備計画15

(出所) ERIA 資料より。

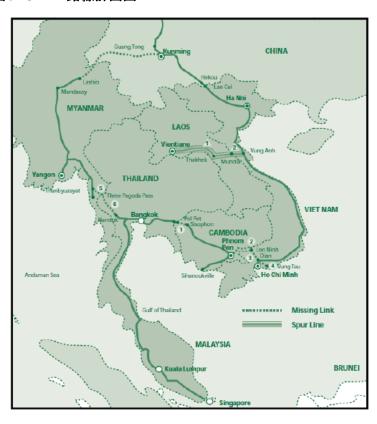




(出所) ERIA 資料より。

### 1.2 鉄道

陸上交通整備では道路が優先され、またモータリゼーションも進んだことから、鉄道の整備は遅れている。ESCAPが1960年代から提唱してきた「トランス・アジア鉄道網」(総延長約11万km)はあと1万kmが新たな建設を必要とされている17。前述のSKRLは1995年に、ASEANメコン川流域開発協力(ASEAN Mekong Basin Development Cooperation:AMBDC)の枠組みのフラッグシップ・プロジェクトとして始まった18。全長5,500kmのシンガポール・昆明間の長距離越境鉄道リンク計画であるが、進展に遅れが見られる。AECブループリントに唱われたSKRL推進は、2010年のブルネイ行動計画ではすでに2020年に先送りされている19。SKRLのルートは主要なものでも数案あり、現時点では正式に決定していない。AMBDCの参加国はASEANおよび中国であるが、会合はあまりおこなわれておらず、今後のイニシアティブがどうなるかは不透明である20。一方2008年3月のGMSプログラムのビエンチャン・プラン、すなわち第二次中期計画では、SKRLの推進も盛り込まれているが、現在ではSKRL計画がASEANの主要インフラプロジェクトの1つになっている。



# 図5 SKRL 路線計画図<sup>21</sup>

(出所) ASEAN Secretariat[2007]. SKRL Factsheet。

現状のメコン地域においては、鉄道路線の途切れた部分(ミッシング・リンク)の回復を中心に進められており、東回りについて言えば、かつてタイとカンボジアを結んでいた路線のポイペトーシソポン間48kmは工事が大幅に遅れたが2012年末には完成予定と見られる22。またカンボジアーベトナム間区間257kmの建設が2014年-15年完了予定で進められている。またMPACに2020年完成とされているベトナム国内区間129kmについては、ベトナムの優先プロジェクトとして前倒しされる予定であるとされているが23、これも現実には資金問題などから遅れている。またミャンマーを通過する西回りルートについては、2007年韓国の国際協力団(KOICA)による調査では、タイ区間、ミャンマー区間合わせて必要とされる資金は約3~5億ドルと見積もられ経済性に問題があるとされている。

一方、なかなか進まない通常鉄道整備とは別に野心的な高速鉄道計画が浮上し、中国主導による昆明ービエンチャンーバンコクのルートで中国ーASEAN間の高速鉄道計画が策定されたが、主たる技術的問題を解決できているとは思えない。特に2011年7月の中国国内における高速鉄道事故が起きてからは、一時的であってもこの高速鉄道計画は棚上げされ

ているように見える。マレー半島ではシンガポールークアラルンプール間の高速鉄道計画 があり、こちらは日本政府が日本の新幹線方式の導入について打診したとされている<sup>24</sup>。

# 2. 交通円滑化

陸上交通に関しては、ハードインフラ整備に比べてソフトインフラが遅れていると言われる。越境道路網を整備した際、国境における通関、トランジット手続きなどや貨物の積み替えの必要など、円滑な越境交通を阻害する課題がある。ASEANでは、「通過貨物円滑化に関する枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT)」が1998年12月にハノイで署名され、2000年10月には全加盟国で批准され発効している。但し越境交通路の指定など、その実施に必要な事項の詳細は9つの附属議定書(Protcol)において定めることとされている。

表2 交通円滑化協定類の署名・批准状況

	附属議定書	署名	批准・発効
AFAFGIT		1998年12月 署名	2000年10月 発効
Protcol 1	Designation of Transit Transport Routes and Facilities (越境交通路の指定と施設)	2007年2月 署名	シンガポール、マレーシ ア、ミャンマーが未批准
Protcol 2	Designation of Frontier Posts (国境交易所・事務所)	未署名	
Protcol 3	Types and Quantity of Road Vehicles (道路運送車両の種別及び数)	1999年 <b>5</b> 月 署名	全加盟国が批准 2010年4月発効
Protcol 4	Technical Requirements of Vehicles (車両の技術的要件)	1999年5月 署名	全加盟国が批准 2010年4月発効
Protcol 5	ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Insurance(強制車両保険)	2001年4月 署名	全加盟国が批准 2003年10月発効
Protcol 6	Railways Border and Interchange Stations(鉄道の国境駅・積替え駅)	2011年4月 署名	全加盟国が未批准
Protcol 7	Customs Transit System (トランジット通関)	未署名	
Protcol 8	Sanitary and Phyto-sanitary Measures (衛生植物検疫措置)	2000年10月 署名	全加盟国が批准 2010年8月発効
Protcol 9	Dangerous Goods (危険物)	2002年9月 署名	タイ、マレーシアが未批准
AFAMT	(マルチモード輸送に関する枠組み協定)	2005年11月 署名	タイなど4カ国が批准 2008年8月発効
AFAFIST	(国際輸送円滑化に関する枠組み協定)	2009年12月 署名	タイなど3カ国が批准

<sup>(</sup>注) 2012年5月現在。

<sup>(</sup>出所) ASEAN Secretariat、国土交通省[2012]、ERIA資料、など。

AFAFGITは署名・発効からかなり経過しているが、9つの附属議定書のうち、Protcol 2 の国境交易所・事務所と、Protcol 7のトランジット通関の2つはまだ合意文書が署名されていない状況であり、その最終化が待たれている。Protcol 2は、AFAFGIT 第7章において隣国との国境交易所・事務所が隣り合うことで、貨物検査などを合理的、円滑におこなえるよう努めることとしている。Protcol 3は、AFAFGIT 第9章において自国内で越境運送を行うことを認めるべきことが定められており、その際に使用できる道路運送車両の種別及び数を定めており、すでに発効している。現状60両の車両数はブルネイ行動計画で目標とされていた500両まで増やすことが規定された25。これは後述の「国際輸送円滑化に関する枠組み協定(AFAFIST)」のトランジット台数500両以内と整合している。Protcol 7は、AFAFGIT 第18条でトランジット越境時の税関システムを定めるとしているが未策定である。

これに類似した協定としてはGMSのサブリージョナルな枠組みにおいて、1999年11月に タイ・ラオス・ベトナム3ヵ国で結ばれた越境交通協定(CBTA)がベースとなり、その後 参加国すべての多国間合意まで拡大されている。CBTA(1999年)は交通・税関・出入国・ 検疫について規定しており、①越境手続きの簡素化、②越境旅客交通制度、③国際通過貨 物の取り扱い、④越境交通に資する道路車両基準、⑤商業運送権の交換、⑥インフラ基準、 を包括したものになっている。このうちCBTA実現における課題の一つである越境手続きの 簡素化の取り組みについては、出国時・入国時と2回必要であった手続きを2カ国が共同で 検査を行うことで入国側での1回の手続き、すなわちシングルストップで通過することがで きる。さらに出入国・税関・検疫(CIQ)の手続きを複数の窓口から一つの窓口に集約する シングルウィンドウ化も進められている。ASEANの枠組みによるASEANシングルウィン ドウ(ASW)は、ASEAN各国で実施するナショナル・シングルウィンドウ(NSW)を接 続することにより、通関手続を含む貿易関係書類の標準化・共通化、電子化を推進するこ とで、域内の貿易円滑化、迅速化を目指している。輸出入の際に、複数の行政機関にまた がる申請や許認可を一つの電子申告フォームで提出、一括して承認を受けることで、輸出 入通関のための提出データ、データ処理、判断の一元化を実現することができる。先行加 盟6か国のNSW完成後CLMVへの展開を目指しているが、各国の進捗状況に格差があり、 当初の完成予定は2012年であったが大幅に遅れると思われる。現時点で通関の電子化と NSWが100%実施されているのはシンガポールのみとなっている<sup>26</sup>。

2007年3月に署名された、GMS参加国による多国間の越境交通協定(II CBTA)は、407 箇条もの条文に添付資料が加わった膨大な協定書となった。しかし現時点でも CBTA に合わせた国内法整備や運用組織づくりには未対応な部分が多く見られる。GMS 域内での国境地点は、第1級越境地点が 40カ所、第2級越境地点が 36カ所あるが27、このうち重要な越境地点で CBTA 実施地点として CBTA Protcol 1 に記載されているのは 15 地点である28。ASEAN シングルウィンドウ技術ガイドラインによれば、この地点で輸出入手続きを平均30分で実施することを目標としているが、現実の通関時間や開庁待機時間を加えると目標には大きく届いていない。

またMPACにおいて戦略の一つとしてあげられているのがマルチモードの輸送システムである。道路、鉄道、海運などを組み合わせた、インターモーダル輸送、あるいは複合一貫輸送などとも呼ばれている。交通協定としては2005年11月にビエンチャンで署名された「マルチモード輸送に関する枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport: AFAMT)」がある。AFAMTは業者や委託者の責任範囲を定め、締結国は国際マルチモード輸送に関する国内法を整備することが求められるが、全ての国において準備ができているわけではない。AFAMTは発効しており、2ヵ国目の批准書の寄託の30日後に発効することとされているが、効力は批准国間のみとなっている。現在の批准国は、タイ、カンボジア、フィリピン、ベトナムの4カ国にとどまっている模様である29。

マルチモード輸送においては、インランド・コンテナ・デポ(ICD)に集められるコンテナを輸送する方法の組み合わせがポイントになる。タイ・バンコク近郊から通関後レムチャバン港に鉄道で運ばれているが、それをさらに混載コンテナにし、ICDをタイ内陸部に設置することで、完成した東西回廊を利用しタイーラオスーベトナムを横断するマルチモード輸送を効率よくおこなう構想がある30。またメコン川利用の内陸水運では、カンボジア内陸のコンテナ・ターミナルを大規模化することで、大量の運搬物を安価に沿岸部のベトナム・カイメップ・チーバイの港湾群に運び、さらに海運で輸出するような効率的、環境配慮型輸送モードの組み合わせが拡大しつつある。

さらにAFAFGITが最終化されていない段階ではあるが、2009年12月に「国際輸送円滑化に関する枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of the Inter-State Transport: AFAFIST)」が署名された。登録された運送事業者に、国家間運送を行うことを認める、すなわち自国での運送を受け入れることを義務付けるものであり、2ヵ国目の批准文書の寄託後30日で発効することとされている。効力は批准国間のみで、現

時点の批准国はタイ、ラオス、ベトナムの3カ国にとどまっている<sup>31</sup>。AFAFISTはAFAGIT と付属文書を共有している協定であり、国境で貨物の積み替えを必要とされなくなること から、前述のように台数制限の厳しい複数国にまたがるトランジット輸送を大幅に緩和することが期待されている<sup>32</sup>。

## 3. 海上交通 内陸水運

従来の ASEAN 地域の交通、国際貿易の手段として、海運および内陸水運は最も利用されてきた輸送モードである。ASEAN 接続性強化には、メコン地域などにおける道路などによる陸上交通の整備、円滑化が求められていることを述べたが、その一方、ASEAN には大陸部以外のインドネシア、フィリピンを中心とした島嶼部の存在がある。この大陸部と島嶼部間、あるいは島嶼部相互間の接続性が注目されており、「経済回廊」は陸路だけではなく、海路を含んだ構想であるべきであるとの考え方が示されている。これは経済格差是正の対象が、ASEAN 統合イニシアティブ(Initiative for ASEAN Integration: IAI)に代表されるような従来の CLMV4 カ国だけではなく、ASEAN 域内に特徴的に多く存在する離島や島嶼部の低開発地域にも目が向けられてきたことでもある。

MPAC に触れられているように、主に大きなコスト低減効果があるとされているロールオン・ロールオフシステム、一般に RoRo 船と呼ばれる特殊船舶の活用が優先プロジェクトとなっている。RoRo 船はコンテナ船であっても、トラック、トレーラーでそのまま乗り込みシャーシのみを積載することから積み下ろし、移動が早くできる貨物船で、ASEAN においてもこのタイプの船舶による短距離海運の構築が島嶼部の海運に適していると考えられている。こうした手段による「海運ハイウェイ・システム(Nautical Highway System)」は、経済的に遅れた島嶼部における観光業発展などにも寄与するとされている33。実際のRoRo 船の運用状況については、特に島嶼国家と言えるフィリピン、インドネシアにおいて、国内航路の運営が複数の業者の競争の結果もあり成功しているとされている34。また 2011年11月の日 ASEAN 首脳会議においてなされた、ASEAN 海洋経済回廊開発支援と JICAによる調査の合意の政治的背景としては、南シナ海における中国の活動を牽制したい日本、ASEAN の思惑が一致したものと見られる35。

一方、ASEAN 単一海運市場(ASEAN Single Shipping Market: ASSM)を目指してい

るが、海運市場は後述の航空市場統合に比べると遅れており困難であると言われる。現在韓国の技術協力による調査が進められており、目的としては①ASSM を通じて ASEAN の海運市場の公正競争を促進させること、②ASEAN 域内の財、サービス、投資、資本、熟練労働力の自由往来、といったものである。

さらに内陸水運については、ブルネイ行動計画においても「効率的で統合された内陸水運 (IWT) ネットワーク」構築のための工程表が示されている。特にメコン地域におけるメコン川利用という伝統的交通手段が現在でも重要性をもっている。上流側の中国雲南省と通過国のラオス、ミャンマー、タイとの内陸水運は古くからおこなわれており、現在でも小型船を利用した農産物などの貿易は道路利用による陸送に比べてコスト優位性を保っている。また前述のように、下流側のカンボジアとベトナムの間では大型船が利用できることから、プノンペン近郊に中国支援による新たな大型コンテナターミナルも建設されており36、内陸水運と海運との境目がなくなってきていると言える。

# 4. 航空

ASEAN では 1995 年以降、段階的に航空自由化が進められている。1995 年の ASEAN 首脳会議で「Agenda for Greater Economic Integration」にオープンスカイ政策が提案されたのが最初となる。1997 年の「ASEAN Vision 2020」でも、段階的なオープンスカイ政策の推進により、ASEAN 域内航空輸送の競争を促進するとされている。2004 年には「航空輸送部門統合に向けたロードマップ(Roadmap for Integration of Air Travel Sector: RIATS)」が合意された。2007 年の AEC ブループリントでは、ASEAN 単一航空市場(ASEAN Single Aviation Market: ASAM)が最終目標とされ、ASAM 構築に向けた準備がされている。

航空自由化は、二国間協定のもとで制限事項を撤廃する「オープンスカイ協定」があるがこれは米国型とされる。一方、複数国の航空市場を1つの市場に統合する「単一航空市場」は EU・欧州型と考えられる。ASEAN は当初オープンスカイ政策が提案されたが、欧州をモデルとした単一市場の ASAM を目指すようになった。その経緯については以下のように示される。

表3 A	SEAN 交通部門アク	ノョンプランと航空	自由化計画の推移
------	-------------	-----------	----------

交通部門のアクションプラン	航空自由化計画		
ASEAN Plan of Action in Transport and Communications in 1994-1996	オープンスカイ政策の提案		
ASEAN Plan of Action in Transport 1996-1998	オープンスカイ政策の段階的推進の提案		
ASEAN Plan of Action in Transport 1999-2004	準地域間協定を活用した航空自由化37		
ASEAN Transport Action Plan (ATAP) 2005-2010	航空自由化ロードマップの作成・実施		
ASEAN Strategic Transport Plan (ASTP) 2011-2015	単一航空市場の形成		

(出所) 花岡[2010] p.42。

ASEANでは、旅客分野に先行して航空貨物の暫定的な自由化が進み、2004年の RIATS によって航空市場自由化の工程表が確定した。この際、問題となる自由化項目については、1950年代までに形成された、国際民間航空を統制している制度が依然枠組みとされている。1944年のシカゴ条約においては、5つの輸送権が確認され、このうち第1の自由の領空主権と、燃料補給など技術的着陸などの第2の自由について、多国間で取り決めをすることが承認され、1946年のバミューダ協定をモデルとした、二国間協定の締結によることになった。これを一般に「シカゴ・バミューダ体制」と称しているが、当時の政治的背景と自国の権益確保を反映したもので、現代のグローバルなネットワーク形成を妨げるものとされてきた。RIATSでは無制限な第3・第4の自由(路線と輸送力の制限撤廃)と第5の自由(以遠権)まで合意することを現時点の目標としており、EUが実施している第6の自由(本国をハブとする第三国間輸送の自由)、第7の自由(ゲージ権:第三国間輸送の自由)、第8の自由(カボタージュ:他国の国内輸送)は含まれていない38。

ASEAN 参加各国は EU のような高度な自由化、あるいは成長しつつあるローコストキャリア (LCC) の拡大によって自国フラッグキャリアへの悪影響を懸念しているとされる。 その点では、第5の自由まで実施されても ASEAN のあらゆる地点間を自由に運行できるという、本来の意味の単一市場の達成は難しいため、実態は多国間オープンスカイ協定に近いと言える<sup>39</sup>。しかし ASEAN 航空市場については RIATS に沿った「航空貨物輸送の完全自由化に向けた多国間合意 (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services: MAFLAFS)」、「航空輸送に関する多国間合意(ASEAN Multilateral Agreement on Air Services: MAAS)」、「航空旅客輸送の完全自由化に向けた

多国間合意(ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services: MAFLPAS)」といった協定の署名、批准が大半されており、陸上交通、海運に比べると各国の合意は進んでいる。

# 5. 今後の展望

ASEAN 域内の交通システムと接続性の改善について、AEC が形成される 2015 年まで にどの程度の完成がみられるかについては、2015年を一つの「通過点」として見るべきで あろう。陸上交通については、特に大陸部メコン地域において道路網の整備が進んだこと から、従来の海運に代わる手段として活用が始まりつつある。 しかし鉄道については SKRL 計画があったにも関わらず、各国がようやく注目し始めたところであり、建設費負担の大 きさなどからその整備は長期で見るべきである。また海運はその歴史が長いことから、 ASEAN で単一市場を形成するにはこれも長期の視点が必要である。逆に航空については第 5の自由までということであれば比較的短期間に単一市場の形成、自由化が進むであろう。 具体的には 2015 年まで、あるいはそれ以降の課題として、どのような点が重要であろう か。1つには ASEAN の交通円滑化のための条約・協定類の中核をなす、「通過貨物円滑化 に関する枠組み協定(AFAFGIT)」が前述のように全附属議定書に署名されていない。 Protcol 2 の国境交易所と Protcol 7 のトランジット通関が署名に至っておらず、残りの附属 議定書は署名が終わっていても各国の批准は全て完了していない。同様に「マルチモード 輸送に関する枠組み協定 (AFAMT)」 や「国際輸送円滑化に関する枠組み協定 (AFAFIST)」 は署名がされ発効しているが、各国の批准は遅れている。GMSの越境交通協定である CBTA に比較すると交渉に長期間を要しており、ASEAN はこうした各国合意をより促進すること が求められる。

2番目にはハード整備のための資金問題があり、遅れている SKRL については資金援助の点から次第に中国のイニシアティブが強まっている。また南部経済回廊の西側積み出し港にあたるミャンマーのダウェイ整備については、タイの一民間企業の資金では継続困難であることが明らかになっている。外国による援助、あるいは ASEAN インフラ基金 (ASEAN Infrastructure Fund: AIF) のような枠組み、官民連携の PPP 活用などの方策によって、こうした大型プロジェクトに対するファイナンスの問題を解決しなければなら

ない。

第3にメコン地域を中心にさまざまな整備された道路網は、今後ブルネイ行動計画の戦略目標にも示されている環境負荷の少ない交通システム、すなわち鉄道や内陸水運との競合が予想される。さらに ASEAN の地理的特徴から、島嶼部との海運は前述の RoRo ネットワークで当面国内航路を、将来的には国際航路を構築しつつある。こうした複数の輸送モードをどのような優先順位で整備し連携させるかということは、インフラの基本的な効率に関わる問題であり、公表されている構想以上に緻密な計画と工程表が必要とされる。

### <参考文献>

- 石川幸一[2008]「ASEAN経済共同体ブループリントの概要と評価」『亜細亜大学アジア研究所紀要』第35号、pp.1-46。
- 梅崎創[2012]「ASEAN の接続性強化と経済共同体構築-交通分野協力を中心に」『アジ研ワールド・トレンド』No.199、pp.63-66。
- 春日尚雄[2010]「CLMV 経済とクロスボーダー交通インフラの整備」『運輸と経済』第 70 巻(7)、pp.65-74。
- 国土交通省[2012]『ASEAN (Association of SouthEast Asian Contries) の運輸事情』国 土交通省、2012 年 6 月。http://www.mlit.go.jp/common/000229854.pdf
- 白石昌也[2012]「メコン地域協力と中国、日本、アメリカ」『ワセダアジアレビュー』2012 年 No.12、pp.10-16。
- 末廣昭・宮島良明編[2009] 『大メコン圏(GMS)を中国から捉えなおす』東京大学社会科学研究所。
- 根本敏則[2011]「アジアを見据えた国際物流施策」『運輸政策研究』2011 February、pp.32-37。 花岡伸也[2010]「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開」『運輸と 経済』第70巻(6)、pp.28-40。
- 藤村学[2010]「東アジアにおける陸上輸送インフラ整備と経済統合の進展-メコン地域を中心に-」『運輸と経済』第70巻(12)、pp.40-48。
- ASEAN Secretariat[2010a]. Burunei Action Plan 2011-2015: ASEAN Strategic Transport Plan, Asean Secretariat.
- ASEAN Secretariat [2010b]. Master Plan on Asean Connectivity, Asean Secretariat.

ERIA[2012]. ASEAN Economic Community Blueprint Mid-Term Review: Executive Summary, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA), Jakarta.

<sup>1</sup> ASEAN Secretariat[2010b] p.2<sub>o</sub>

**ด้าเนินโครงการเส้นทางรถไฟสิงค์โปร์-คุนหมิงให้แล้วเสร็จ** によれば、中国の要望により東回りルートになるとの見通しで、2013 年までに戦略計画化されるとしている。

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> ADB,ADBI[2009]. Infrastructure for a Seamless Asia, ADB, ADBI.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> ASEAN Secretariat[2012]. ASEAN Economic Community Scorecard: Charting Progress Toward Regional Economic Integration Phase I (2008-2009) and Phase II (2010-2011).

<sup>4</sup> この時点で日本はまだ AHP の参加国ではなかった。

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Nishimura, Hikaru [2008] Present Status and Problems of Asian Highway Database and Trans-Asian Railway Data Prepared by UN ESCAP, Workshop on "Data Platform of International Statistics of Asian Traffic and Transportation.", 国土交通省. p.8。

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> ASEAN Secretariat[2010b] p.13。クラスⅢ未満は合計 2,159km でそのうちミャンマー区間が 80%近い 1,467km を占める。Dawei に通じる AH123 もこれに含まれる。

<sup>7</sup> セントラルコンサルタント株式会社、西村光氏からの情報提供による

<sup>8</sup> 広西チワン族自治区の GMS 加入は雲南省より遅れ 2005 年におこなわれた。

 $<sup>^9</sup>$  "two plus principle"と訳される。石田正美編『メコン地域開発研究-動き出す国境経済圏』調査研究報告書、アジア経済研究所(2008 年) p.45。

<sup>10</sup> 小笠原高雪[2003]「メコン地域開発をめぐる国際関係と ASEAN」山影進編『東アジア地域主義と日本外交』日本国際問題研究所。

<sup>11</sup> 末廣昭[2009] pp.15-16。

<sup>12</sup> 末廣昭[2009] pp.15-16。一部筆者修正。

<sup>13</sup> 木村福成・安藤光代[2006]「国際的生産・流通ネットワークと新国際通商戦略」財務省財務総合政策研究所『フィナンシャル・レビュー』April 2006、pp.82-102、などを参照。

<sup>14</sup> 東アジアサミットでは鳩山首相(当時)が提唱し、メコン・インド産業大動脈だけではなく、インドネシア経済回廊、IMT成長三角形などを含む、所得倍増、インフラ整備、産業振興策を目的とする総合的な計画となっている。ERIA、ADB、ASEAN 事務局が共同で策定し推進する予定。

<sup>15</sup> IMT+: 拡大版インドネシア・マレーシア・タイ成長三角地域。

<sup>16</sup> BIMP+: 拡大版ブルネイ・インドネシア・マレーシア・フィリピン東 ASEAN 成長地域。

<sup>17</sup> 藤村学[2010] p.31。

<sup>18 1995</sup> 年 12 月の第 5 回 ASEAN 首脳会議で正式提案されている。

<sup>19</sup> SKRL 工程表では、タイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー区間の完成が 2020 年までとなっている。

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> AMBDC の閣僚会議は 2009 年 8 月以来おこなわれていない。SKRL プロジェクトはマレーシアの強い意向で入れられたが、メコン鉄道網の本格的整備は今後 ADB および中国による援助がポイントになるという見方が強い。

 $<sup>^{2\,2}</sup>$  当初 AEC ブループリントでは 2009 年完成としていたが、タイ交通省の予算問題によって遅れが発生した。

<sup>23</sup> 梅崎創[2012] p.64。

<sup>24</sup> 日本経済新聞 2012 年 5 月 24 日付。

<sup>&</sup>lt;sup>2 5</sup> ASEAN Secretariat[2010a] p.28<sub>o</sub>

<sup>&</sup>lt;sup>2 6</sup> ERIA[2012] p.23<sub>o</sub>

- $^{27}$  国際協力機構[2007] 「クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ 2」 part2 p.23。
- <sup>28</sup> GMS Website: http://www.adb.org/Documents/Others/GMS-Agreement/Protocol1-Attachment.pdf
- $^{2\,9}$  国土交通省[2012] p.55 など。
- 30 根本敏則[2011] p.33。
- 31 国土交通省[2012] p.55。
- 32 梅崎創[2012] p.65。
- <sup>3 3</sup> ASEAN Secretariat[2010b] p.40<sub>o</sub>
- $^{34}$ 梅崎創「ASEAN 島嶼地域における接続性強化の動向」 『海外研究員レポート』 2012 年 3 月、IDE-JETRO。
- 35 梅崎創[2012] p.65。
- $^{36}$  プノンペン港下流  $25 \mathrm{km}$  に 2012 年内の完成予定とされ、30 万 TEU の能力をもつ。これによって現行のプノンペン港の貨物の 75%は新ターミナルに移動すると考えられている。
- $^{37}$  ASEAN 域内の準地域(BIMP+、IMT+)が限定的な航空自由化協定を締結させたことなどを指す。 花岡[2010]p.41。
- 38 梅崎創[2012] p.66。
- 39 花岡伸也[2010] p.44。