

AEC 形成と ASEAN 地域における越境交通インフラ整備

春日 尚雄*

はしがき

これまでの ASEAN 加盟国の経済成長は、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が、進出した外資企業などにとって関税の削減とサプライチェーンが確保されるという相乗効果によってもたらされた。本稿では、ASEAN および大陸の ASEAN であるメコン域内のさらなる交通・運輸分野の改善と連結性（connectivity）を高めることが、ASEAN 経済共同体（AEC）深化のための重要な要素であることを道路など陸路輸送中心に概観し、関連したインフラ事業を紹介したい。

ASEAN 連結性については、2010年の ASEAN 連結性マスタープラン（MPAC）において示され、交通協力に絞った中期計画としてはブルネイ行動計画（BAP）で、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具体的な推進を明示している。さらに AEC が2015年末に創設された後、2025年を目指す AEC2025ブループリントが示され、AEC2025の交通分野に関する BAP の後継計画としては、クアラルンプール交通戦略計画¹（KLTSP）が2015年12月に出されている。また MPAC の後継としては2016年9月に MPAC2025が出されているが、新たに5つの戦略的分野が提示

されている²。全体に AEC2025でも交通・運輸分野の改善が ASEAN 連結性の主体であると位置づけながら、ASEAN 共同体を成功させるための鍵であるというスタンスは従来と変わっていない。

I. ASEAN 域内における 交通インフラ整備計画の概況

ASEAN 域内では、重層的な地域開発の枠組みによって交通インフラ整備がおこなわれている。すなわち AEC ブループリントと交通整備計画の元で進められている長期計画がある一方、主に1990年代からのサブリージョン（準地域）単位での複数の地域開発が並行しておこなわれている経緯があり、むしろ後者が先行しており現在のインフラ整備の基礎となっている。代表的なのは ADB（アジア開発銀行）に主導された GMS（拡大メコン経済圏）プログラムであり、そのインフラ投資はメコン地域における越境交通網、いわゆる経済回廊整備に集中的に投下された。これによる陸の ASEAN における越境道路（およびメコン架橋）は、ミャンマー区間を除いたハード建設としてはかなりの部分が完成に至っている。一方、ASEAN の経済発展と都市化にともなう都市交通整備が焦眉の急となっており、各国の大都市における整備事業は年々緊急課題となりつつある。また海

* 福井県立大学 地域経済研究所

図表 1 ASEAN における主な交通プロジェクト

	短期	中期	長期
高速鉄道	マレーシアーシンガポール高速鉄道 (350km) タイ・高速道路 (4路線140km)		ベトナム・高速鉄道 (1600km)
都市鉄道	インドネシア・ジャカルタ都市鉄道 ベトナム・ホーチミン都市鉄道1号線	ベトナム・ハノイ都市鉄道1号線・2号線 ミャンマー・ヤンゴン都市鉄道近代化	
高速道路 幹線道路	ベトナム・ファッバンーカウゼー高速道路	インドネシア・チマラヤ新港アクセス道路	インドネシア・高速道路 (3100km) ベトナム・高速道路 (5900km) ミャンマー幹線道路
バス事業 物流事業	ASEAN・コールドチェーン対応物流施設 インドネシア・首都圏物流施設	ASEAN・都市バス、高速バス ラオスータイ国境・ドライポート	ASEAN/鉄道/空港フィーダーバス
船舶 海洋開発		インドネシア・内航海運	タイ・内航タンカー ミャンマー・内陸水運船舶
港湾 ターミナル	インドネシア・タンジュンプリオク港 ベトナム・ラックフェン港 (ハノイ) ベトナム・カイメップ・チーバイ港 (ホーチミン) ミャンマー・ティラワ港		インドネシア・パティンバン新港
空港 ターミナル	ミャンマー・マンダレー国際空港 インドネシア・ジャカルタ首都圏空港	ベトナム・ロンタイン空港 (ホーチミン)	

(資料) JICA, 国土交通省などより筆者作成。

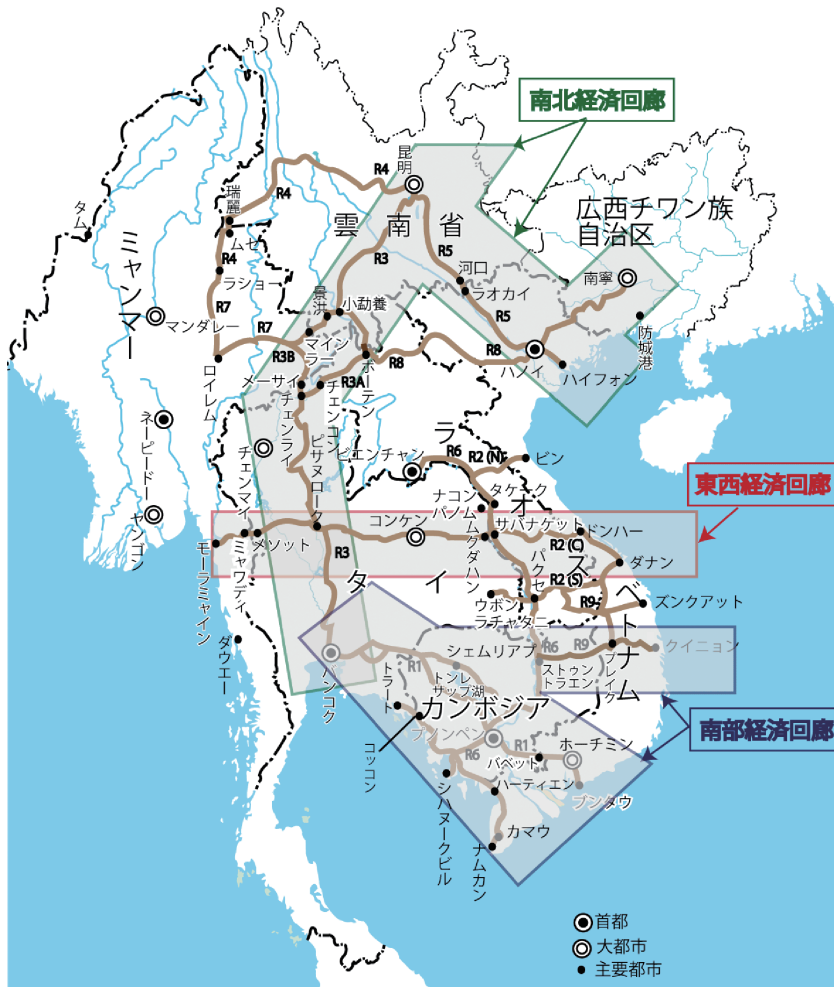
のASEANである島嶼部では、国際ハブ港整備とともに短距離輸送を担うRoRo船ネットワークを構築するための小規模港湾整備の重要性が高まっている。また鉄道はASEANのフラッグシップ事業であるSKRL (シンガポールー昆明鉄道) 整備計画が長期間停滞しているのに対して、各国単位での高速鉄道導入計画とそれを支援する中国や日本の思惑が交差し、いずれの計画も極めて流動的になっている。

II. メコン地域における越境インフラ整備

ASEAN 交通整備で最も象徴的なのは、メコン地域における道路整備である。メコン川流域地域においては、河川と山岳地帯の地理的条件から、歴史的には南北方向の陸上交通がより発達していたが、東西方向の交通を促進するため国境を跨ぐ高規格橋としてメコン4架橋が建設された。併せて1992年から

のGMSプログラムによって、メコン地域の道路交通網整備が一気に進んだ。GMS 経済回廊構想に基づいたメコン地域で越境を前提とした道路網の整備は、現在のADBの定義によれば9路線が確定している(図表2参照)。日本においては、東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊の3ルートが一般的に認知されており、2006年に全線開通した東西経済回廊が、フラッグシップ・プロジェクトと呼ばれてきたが、近年整備が進んでいるバンコクーポンベンーホーチミンを通過する南部経済回廊が、現地進出した日系企業の戦略上より重要であると考えられ始めている。

メコン地域におけるハードインフラである道路網の建設は大きく進んだが、国境における通関、トランジット手続き、貨物の積み替えの必要など、円滑な越境交通を実現するためのソフトインフラ整備の課題が大きい。ASEANでは、「通過貨物円滑化に関する枠組み協定 (AFAFGIT)」が1998年に署名



図表 2 GMS 経済回廊ネットワーク図

(出所) ジェトロ・アジア経済研究所 石田正美氏作成。

され、2000年には全加盟国で批准され発効しているが、その実施に必要な附属議定書は全ての合意文書が署名、批准されていない状況であり、その最終化が待たれている³。陸路に関して類似した協定としては、GMSの枠組みにおいて、CBTA(越境交通協定)が中国を含めたGMSプログラム参加6カ国すべての多国間合意(2003年)となっている。しかしその実効性については、CBTAは国

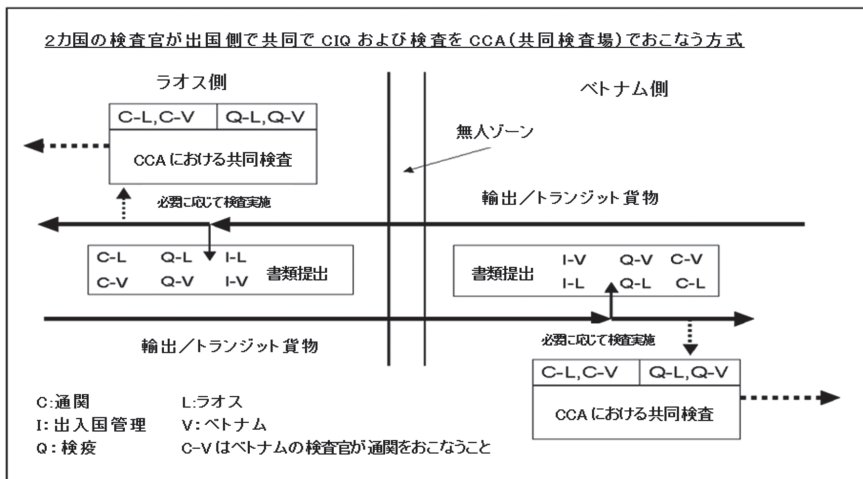
境単位でMoUを結ぶ必要があり、現時点においても数カ所の国境における試験的な実施にとどまっており⁴、ASEAN、GMSいずれの枠組みでも多国間に跨がる越境交通円滑化措置は当初の計画から大きく遅れているのが実態である。

越境交通円滑化の実務的な課題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



図表 3 通過車両のX線非接触検査（ラオス・サワナケット）

（出所）2014年8月27日筆者撮影。



図表 4 シングルウィンドウ，シングルストップの最終イメージ

（出所）UNESCAP 資料より筆者作成。

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。さらに入出国・税関・検査（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。また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。

Ⅲ. 交通インフラビジネスの可能性： ビエンチャン・ロジスティクスパークの例

ラオスの首都ビエンチャンに，鉄道駅に隣接する形で物流基地を整備するプロジェクトが進行している。PPP インフラ事業として JICA が日本通運（株）を主体に FS を依頼したものである。ラオスは「タイ+1」の対象国の1つであり，ビエンチャン周辺にも大型の SEZ が複数造成され始めており，近い将来においては企業立地による物流の大幅な増加が見込まれる地域でもある。ビエンチャン・ロジスティクスパーク（VLP）は，ビエンチャン市南東15km のタナレン地域に

位置し，ラオス国鉄タナレン駅の北側に総合的な国際物流，すなわち輸入・輸出貨物の取り扱い，トランジット・混載，在庫保管・管理，といった機能を有する民間のノウハウを生かした施設を設置する予定になっている。2016年半ばに筆者が現地調査した時点では，駅北側の用地は確保されていたが JICA（2015）の当初計画より遅れている状況であるようだ。

この計画についてはいくつかの背景があると考えられる。1つは南のタイとの鉄道によるリンクであり，現状第1国際友好橋はタイとの貿易，特に輸入の主要な越境ポイントになっているが，タイ国内のバンコクとノンカイ間の鉄道と道路鉄道兼用の第1国際友好橋経由で繋がっている。また新たに鉄道専用の架橋が，現在の第1友好橋と並行して建設される予定とされている。そのため増大が見込



図表5 VLP 建設予定地に隣接するビエンチャン・タナレン駅

(出所) 2016年8月21日筆者撮影。

まれるタイとの貿易をより円滑におこない、かつ ASEAN の交通戦略計画で提唱されてきた環境配慮型とも言える、前述のマルチモード輸送あるいは複合一貫輸送、すなわち鉄道とトラックなど違った輸送モードの組み合わせでも、貨物の積み替えを短時間におこなうことが可能になるメリットが見込まれる。もう1つは北の中国とのアクセスであるが、ラオスと雲南省昆明との鉄道による接続の計画は、既存鉄道であれ高速鉄道であれ、その実現性は現時点で不透明である。これまでの話は中国政府による主導で進められてきたが、その具体的な計画は現実には示されていない。中国との鉄道リンクは、ラオスにとっては経済的メリットが大きい、PPP 事業として参入する民間企業にとっては事業リスクが大きいと言わざるを得ない。アジアインフラ・ビジネスにおいては政治リスクが伴う可能性が常にあるが、このプロジェクトについても中国への鉄道延伸について、事業プランの中に見込むのは慎重に検討すべき要素であろう。

【参考文献】

- ・石川幸一・朽木昭文・清水一史(2015)『現代 ASEAN 経済論』文眞堂。
- ・石田正美編(2010)『メコン地域 国境経済をみる』アジア経済研究所。
- ・春日尚雄(2014)『ASEAN シフトが進む日系企業—統合一体化するメコン地域』文眞堂。
- ・加賀隆一(2013)『実践アジアのインフラ・ビジネス』日本評論社。
- ・国際協力機構(JICA)(2015)『ラオス国 ビエンチャン・ロジスティクスパーク(VLP) 事業準備調査報告書』JICA。

注)

- 1) KLTSP は2016-2025年の10年計画という位置づけであるが、現在は前半の5年計画が公表されている。また同計画では従来の4セクター別の柱に加えて「持続可能な交通」が新たな柱として加わっている。
- 2) 5つの戦略的分野とは、1)持続可能なインフラ、2)デジタル・イノベーション、3)シームレスなロジスティクス、4)規制体制の改善、5)人の移動、である。
- 3) ASEAN 交通円滑化協定には AFAFGIT の他、AFAMT (マルチモード輸送に関する枠組み協定)、AFAFIST (国際輸送円滑化に関する枠組み協定)があり、附属議定書は同一のものである。これら3つの協定は、鉄道を含む陸運、海運、内陸水運のいずれにも適用される。航空協定は別途結ばれ、第5の自由までは達成している。
- 4) 2015年ムクダハン(タイ)＝サワナケット(ラオス)、デンサワン(ラオス)＝ラオバオ(ベトナム)両国境において、ワンストップ通関・検疫が実施に移行された。