

本編

目次

1. 序章.....	1
1-1 調査の背景.....	1
1-2 調査の目的.....	1
1-3 基本的な考え方.....	2
1-4 本調査の構成.....	4
2. 東アジア地域の国土計画・開発計画における我が国の国土計画の位置づけの検討	5
2-1 東アジアの一体性の整理.....	5
2-1-1 東アジア地域の地勢的一体性の整理.....	5
2-1-2 国際交通・物流インフラの整備によって強化されてきた一体性の整理..	12
2-2 東アジアにおける我が国の位置づけの明確化.....	31
2-2-1 東アジアにおける産業機能分担の変化.....	31
2-2-2 経済協定などソフト的な経済統合等の方向性の把握.....	48
2-2-3 東アジアにおける産業機能分担とその間の交流の方向性と我が国の位置 づけの検討.....	55
2-3 東アジア地域の各国の国土計画等の概要.....	56
2-3-1 各国の国土計画一覧.....	56
2-3-2 各国の概要.....	65
2-4 東アジアにおける中期的なインフラ整備の全体像.....	109
2-4-1 各国のインフラ整備プロジェクト.....	109
2-4-2 東アジア地域の中期的なインフラ整備の全体像.....	116
2-5 欧州の ESDP のレビュー.....	117
2-6 東アジア地域総体としての競争力向上に向けた取組みの検討.....	130
3. 東アジア地域との協調・共生に向けた大都市圏の役割の検討.....	132
3-1 東アジア各大都市圏のサステナビリティ.....	132
3-1-1 インフラの不足による都市問題.....	132
3-1-2 社会資本整備水準の比較と問題点の検討.....	140
3-1-3 大都市圏の持続可能な発展に向けて.....	144
3-2 東アジア各大都市圏の特性.....	145
3-3 東アジアにおける広域的交流と域内ネットワーク強化.....	168
3-3-1 大都市間交流の現状.....	168
3-3-2 持続的発展可能な域内ネットワークの強化の方向性.....	170
4. 結論.....	172
4-1 結論.....	172
4-1-1 東アジア地域の国土計画・開発計画における我が国の国土計画の位置づけ	

の検討.....	172
4-1-2 東アジア地域との協調・共生に向けた大都市圏の役割の検討	174
4-2 今後の課題.....	176

1. 序章

1-1 調査の背景

本年4月に経済財政諮問会議においてとりまとめられた「日本21世紀ビジョン」においては、2030年の我が国を展望し、「目指すべき将来像」とその実現のための「3つの戦略と具体的行動」が提言されている。特に「3つの戦略」の一つである「グローバル化を最大限に活かす」ための具体的行動としては、中国を始めとする東アジア諸国の経済発展をチャンスとして捉え市場拡大による規模の経済の利益を活かした経済統合に戦略的に取り組むことや、平和で安定的な東アジアを形成しその友好関係を背景に「列島開放による交流と活力」の創出、「東アジア共同体の形成」が志向されている。

これは、東アジアを中心とした国際協調・共生の枠組みにおいて、東アジア総体としての発展の中で我が国の発展を目指す考え方である。そのためには、東アジア諸国の経済発展の基盤となる国際交通・物流インフラ等については、部分最適的にばらばらに整備していただくだけでなく、今後の経済協定などのソフト戦略のあり方も踏まえつつ、各国の国土計画の調整・連携を図り、持続可能で全体最適な配置や整備タイミングなどに沿って整備を進めていくことが望まれる。

そこでは、既に経済発展を遂げ経済大国として資本を蓄積し、これまでも東アジア諸国の経済発展を直接・間接にサポートするなど、国際社会において責任ある役割を担ってきている我が国がイニシアチブをとりつつ、東アジア諸国の国土計画の調整・連携を図り、その枠組みを形成するとともに、引き続き発展途上にある国々と協力し、成長の促進を図ることが期待される。

一方、平成17年7月に改正された国土形成計画法に基づき、今後、国土形成計画の策定が進められるが、「日本21世紀ビジョン」で示された将来展望を参考としながら具体的な国土の姿として、その利用、整備及び保全のための施策をとりまとめることが必要となり、上記の東アジア総体としての発展を視野に入れて国際交通・物流インフラ等の適時適切な整備・配置を図っていく必要がある。

1-2 調査の目的

本調査では、このような背景の下、東アジア地域という枠組みを中心とした国際的な協調・共生に向けた空間計画としての国土計画のあり方を展望し、特にその中心的な役割を担う大都市圏の社会資本整備に着目しながら、経済財政運営の観点を踏まえつつ今後の社会資本整備の方向性とその実現に向けた方策について検討することを目的とする。

なお、ここでの「東アジア地域」は、ASEAN10ヶ国（タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア）および日本、韓国、中国の「ASEAN+3」として捉える。便宜上、中国には香港や台湾も含めるものとする。

1-3 基本的な考え方

(1) 東アジア地域の一体性の明確化

東アジア地域は地勢的にはユーラシア大陸の山脈および砂漠によって他の地域と区分され、さらに海によって中国、日本、東南アジアに区分される。また、東アジア地域内では海洋交易を通じて歴史的にも経済的一体性を形成してきている。そして、近年、東アジア地域の経済発展と各国独自の国土計画に基づく国際交通・物流インフラ整備の進展に伴い、ハード的に経済的一体性が強化されてきている。さらに、FTAなどのソフト的な経済連携の枠組みがこれをさらに強化しつつある。

東アジアを中心とした国際協調・共生の枠組みにおいて、我が国の国土計画のあり方を展望する際には、東アジアの一体性を定量的あるいは視覚的に認識することが有効である。

(2) 東アジア地域における我が国の位置づけの明確化

我が国は、戦後、いち早く経済発展を遂げ、貿易面では東アジア地域を中心とした垂直分業体制を構築し、また、長らく東アジア唯一の経済先進国として ODA を通じた東アジア諸国への資金的あるいは技術的援助を行うことにより、いわゆる『雁行型発展モデル』の中心的存在として東アジア諸国の経済発展を牽引してきた。

しかし、我が国がバブル崩壊後に 10 年余にわたる経済的停滞を余儀なくされている間に、東アジア諸国は大きく経済発展を遂げてきている。これに伴い、東アジア諸国の産業構造、国際交通・物流インフラの整備状況は大きく変化し、貿易構造も垂直分業体制から水平分業体制へと移行している。

また、ソフト面でも東アジア諸国は経済統合に向けて自由貿易地域協定 (FTA) や経済連携協定 (EPA) の取り組みを加速させてきており、近年では、ASEAN+3 による東アジア自由貿易地域 (EAFTA) の形成が提言されている¹。

東アジアを中心とした国際協調・共生の枠組みにおいて我が国の発展を志向する戦略の下で国土計画のあり方を展望する上では、上記のような東アジア地域の経済発展や国際交通・物流インフラ整備、ソフト的な経済統合等の方向性を見据えつつ、多角的な視点から各国の産業機能分担やその間の交流の現状や将来の方向性を把握し、そこでの我が国の位置づけを明確化する必要がある。

(3) 東アジアにおける中期的なインフラ整備の全体像の明確化

東アジア総体としての発展を目指した各国の国土計画の調整・連携の枠組みの形成にあたっては、その基礎的情報として、現状の各国の国土計画等に基づいてインフラ整備が進んだ場合の東アジアにおける中期的なインフラ整備の全体像を把握しておくことが有効である。

¹ 2000年11月のプノンペンでの ASEAN+3 首脳会議において東アジア研究グループが EAFTA の創設を含む報告書を提出している。

(4) 東アジアにおいて我が国に求められる役割の把握と国土計画への反映

東アジア総体としての発展を目指した各国の国土計画の調整・連携の枠組みの形成にあたっては、その基礎的情報として、各国の国土計画等における戦略的施策や我が国との関係の取り扱いを整理し、我が国に求められる役割を把握しておく必要がある。

また、これらを踏まえて、東アジア全体としての競争力強化を図るために必要な取り組みや我が国が果たすべき役割を検討する。

(5) 大都市間交流のシナリオ設定

東アジアを中心とした国際協調・共生の枠組みをいかしながら我が国の発展を目指す戦略の下、東アジア地域における国際交流をベースとした効率的な発展を図る上では、既に人口が集積しており、産業関連投資および国際交通・物流インフラ整備が進んだ大都市間の交流を通じた規模の経済による利益を相互に享受し合う形態が核となる。

大都市においては、国レベルでの物流・人流のゲートウェイとしての交流と、大都市自体が有する機能に基づく交流の重層的交流が行われている。国レベルに比べて大都市レベルでの水平分業化は顕著に進展していることから、大都市間交流では類似機能を有する都市間における人的交流や情報交流が主となり、今後、より活発化すると考えられる。

今後の大都市間交流を促進するネットワーク強化のあり方を検討するためには、東アジア各大都市圏について、産業、研究開発、文化・学術などの機能分担の現状や戦略的育成状況に基づいて特徴づけを行うとともに、大都市圏間相互の配置関係や交流の現状を踏まえ、どのような大都市間交流が出現するかのシナリオを検討する必要がある。

(6) 大都市間交流を支える社会資本キャパシティ

大都市間交流を促進するネットワーク強化のあり方を検討するために、上記のような東アジアにおける活発な大都市間交流が出現した場合に、社会資本がそれに耐えうるキャパシティを有しているかという観点から、特に、大都市圏への集中の弊害やこれに伴う環境悪化などの大都市問題を中心に問題点を把握する必要がある。

(7) 持続的発展可能な域内ネットワークの強化の方向性

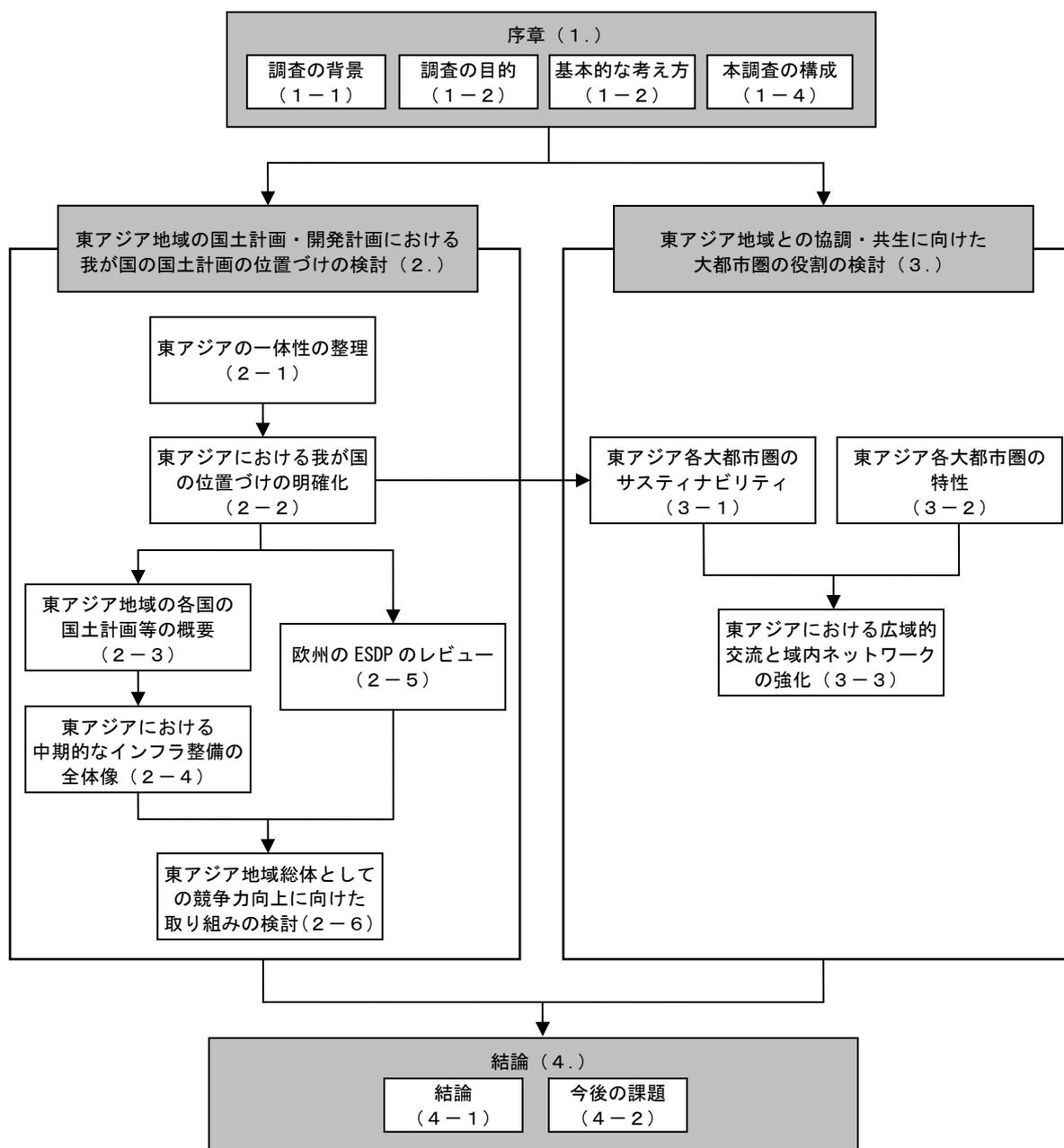
東アジア地域の多くの大都市圏においては更なる人口増加が見込まれ、各国の機能分担戦略に基づく産業等への投資や国際交流インフラ整備は、大都市圏の更なる発展要素となり、国際交流を通じた東アジア総体の発展にも寄与する。

しかし、大都市圏への過度の集中は、規模の経済による利益をもたらすだけでなく、持続的発展を阻害する集中の弊害ももたらす。

東アジア地域における大都市間交流を核とした国際交流による持続的発展を図っていくためには、大都市間交流という視点からみた大都市圏の発展ポテンシャル（発展要素）だけでなく、発展を阻害するおそれのある負の側面（発展阻害要素）についても検討する必要がある。そし

て、こうした発展阻害要素を解消・緩和しつつ、東アジア地域における大都市間交流を支えるネットワークの強化を図っていく必要がある。

1-4 本調査の構成



2. 東アジア地域の国土計画・開発計画における我が国の国土計画の位置づけの検討

2-1 東アジアの一体性の整理

2-1-1 東アジア地域の地勢的一体性の整理

日本、中国、韓国と ASEAN 10 カ国について見ると、東アジアは地形的にはユーラシア大陸東部とその周辺の島嶼部により構成される。

この地域は、特に東南アジアにおける過去の激しい民族移動や様々な国による植民地支配、あるいはインド洋と太平洋をつなぐ古くからの交易ルートの要衝であったことなどの歴史的経緯により、宗教や言語に特徴的に見られるような多様性を有している。

その一方で、地理的条件から見た東アジアは、山脈、砂漠、海洋という分断要素と海、河川という結合要素による一体性を有すると考えられる。

(1) 東アジア地域における多様性^{2,3}

1) 宗教

東アジアの各国々で信仰されている主な宗教を国別に概観すると、道教・儒教を中心とする朝鮮半島・中国、神道を中心とする日本、仏教を中心とするインドシナ半島諸国、キリスト教を中心とするフィリピン、イスラム教を中心とするインドネシア・マレーシアに大きく区分され、世界の主要な宗教がこの地域で信仰されているといえる。

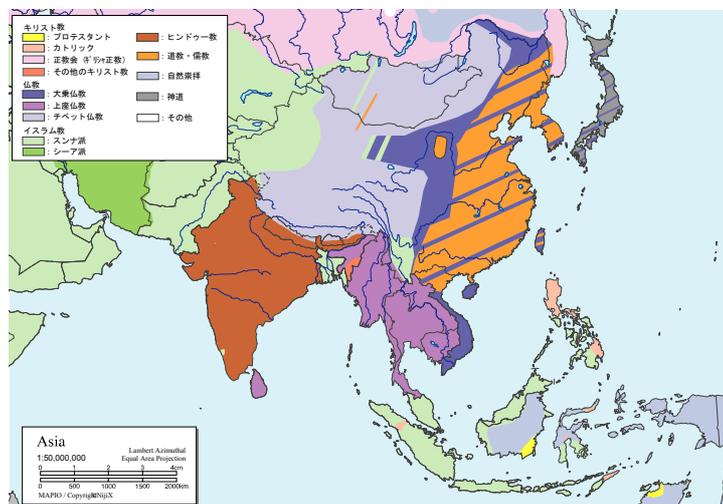


図 2-1 宗教分布

出典：帝国書院「新詳高等地図」より作成

² 梅棹忠夫「文明の生態史観」中央公論新社,1998年1月 p208-212

³ 東アジア共同体評議会『東アジア共同体構想の現状、背景と日本の国家戦略』2005年8月

2) 言語

東アジアで使われている言語から各国を概観すると、中国・タイ・ラオス・ミャンマーは主にシナ・チベット語族に属し、中国語、タイ語をはじめ各国で異なる言語が利用されている。ベトナム・カンボジアはオーストロアジア語族に属し、ベトナム語、クメール語に更に分かれる。台湾からインドネシアにかけての東南アジアの島嶼部はオーストロネシア語族に分類されるが、台湾語、インドネシア語、マレー語、さらには少数民族が使う言語を含めると多数の言語に細分化される。また、日本、韓国、中国北西部においては、それぞれ日本語、韓国語、アルタイ諸語が使われており、複数の公用語を有する国もフィリピン、シンガポール、ブルネイが存在するなど、東アジアは言語においても多様性を有している。

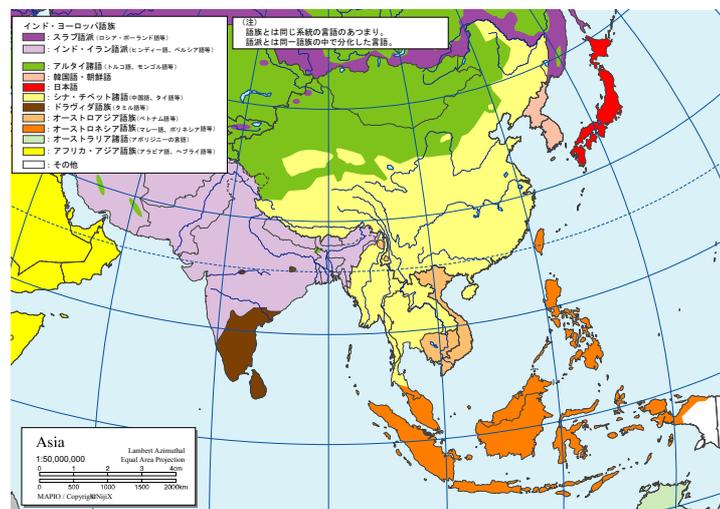


図 2-2 言語分布

出典：帝国書院「新詳高等地図」より作成

(2) 地形にみる東アジアの一体性

1) 東アジア以外の地域との分断要素 (山脈・砂漠・海)

梅棹忠夫の生態学的概念によると⁴、アジア・ヨーロッパ・北アフリカを含む旧来の世界は、日本・ヨーロッパとそれ以外にまず区分される。残る大陸地域は東北から西南にはしる乾燥地帯とヒマラヤからアルプスに連なる山脈によって分断され、中国世界 (I)、インド世界 (II)、ロシア世界 (III)、地中海イスラム世界 (IV) の4つに区分される。更には、準乾燥地帯と湿潤地帯との境界線によって、インド世界から東南アジアが区分されると述べられている (図 2-3)。

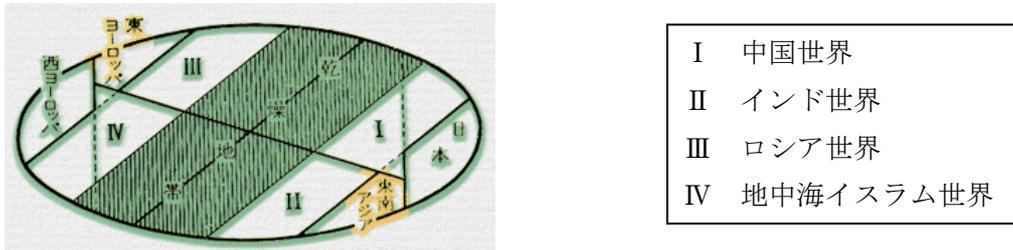


図 2-3 世界の生態史的区分

出典：梅棹忠夫「文明の生態史観」

このことから、東アジアは「砂漠」と「山脈」によりその他の地域から分断され、さらには「海」という地形的条件によって分断されていると考えられる。これを実際の地形と照らし合わせて考えると、東アジアとその外縁は次の①～③の地形的要素と④の気候条件 (図 2-4) により分断され、日本、中国、東南アジアに区分される (図 2-5)。

- ① ゴビ砂漠やタクラマカン砂漠、大シアンリン山脈
- ② ヒマラヤ山脈やチベット高原といった世界有数の山脈や高地
- ③ 東シナ海、太平洋といった海
- ④ 準乾燥地帯 (サバナ気候) と湿潤地帯 (温暖冬季少雨気候) の境界

※丸数字は図 2-5 の分断ラインに付した丸数字に一致する。

⁴ 梅棹忠夫「文明の生態史観」中央公論新社,1998年1月

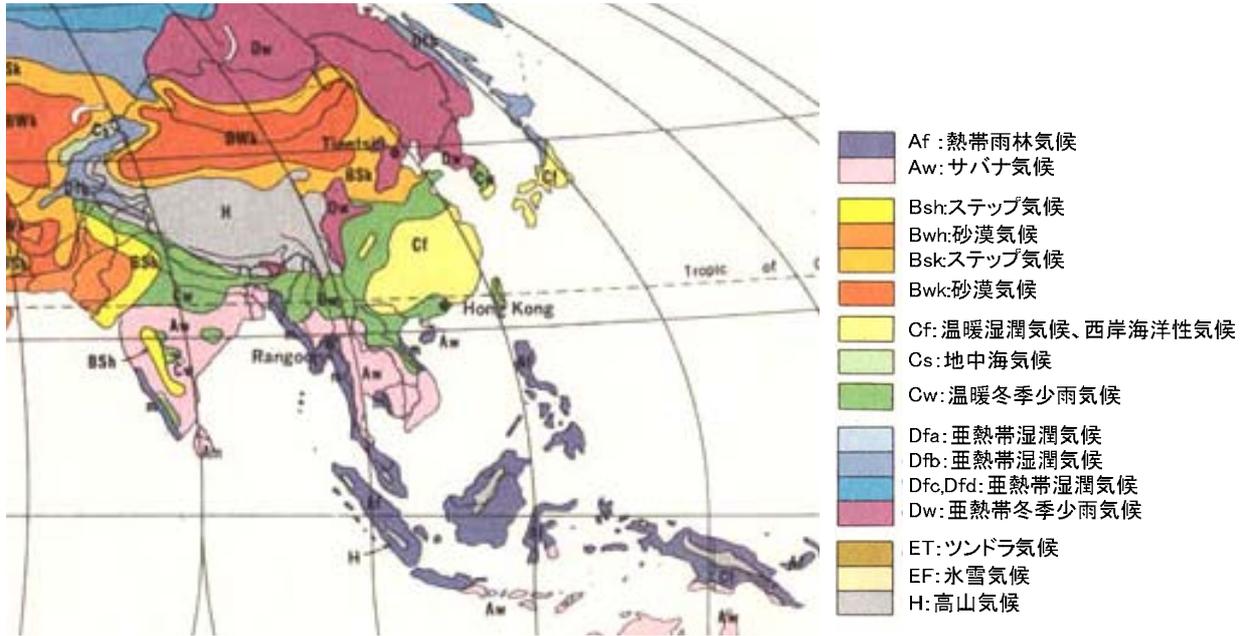


図 2-4 東アジアの気候区分

出典：Man's Domain, a Thematic Atlas of the World. Norman J. W. Thrower, editor, McGraw-Hill 1970
http://fp.arizona.edu/khirschboeck/climate/koeppen_map_climo.htm

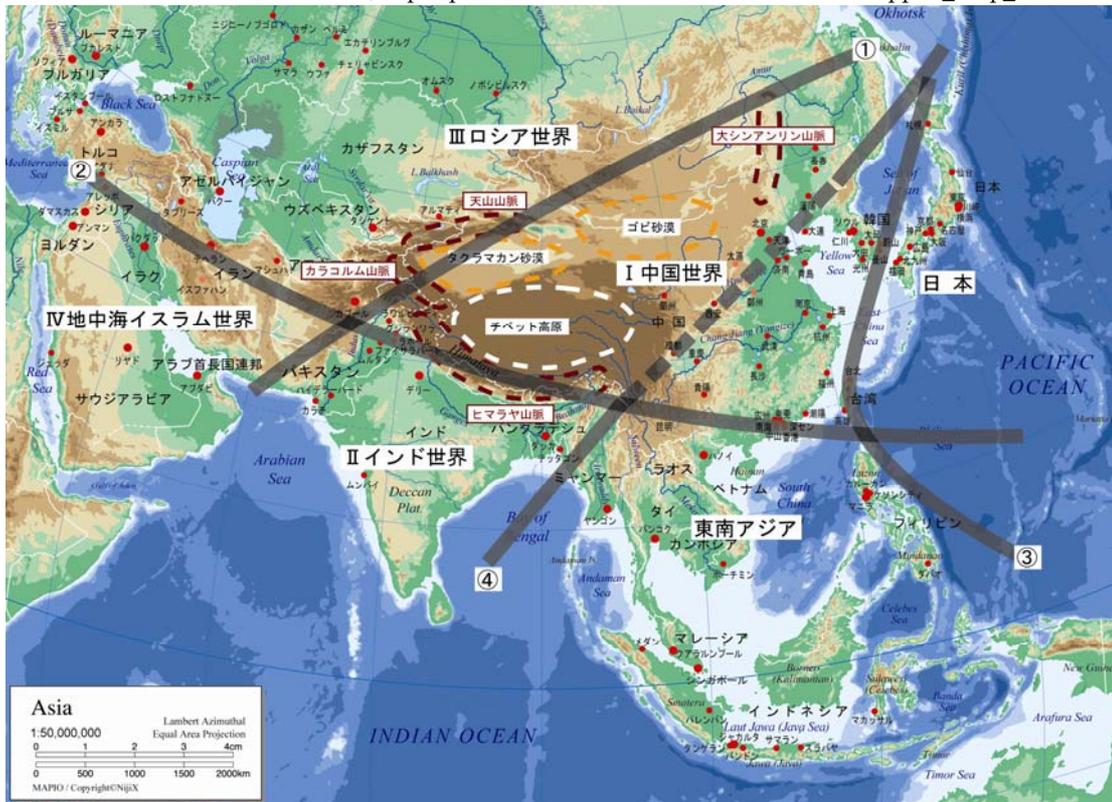


図 2-5 東アジアの地形的分断要素

出典：梅棹忠夫「文明の生態史観」を元に作成

このような地形的条件が分断要素となることは人口密度分布からも見て取れる（図 2-6）。中国の平野部・臨海部を中心として、周辺島嶼部あるいはインドシナ半島の臨海部に人口が集中している一方で、砂漠、山脈、海洋といった、分断要素においては人口分布が疎になっていることがわかる。

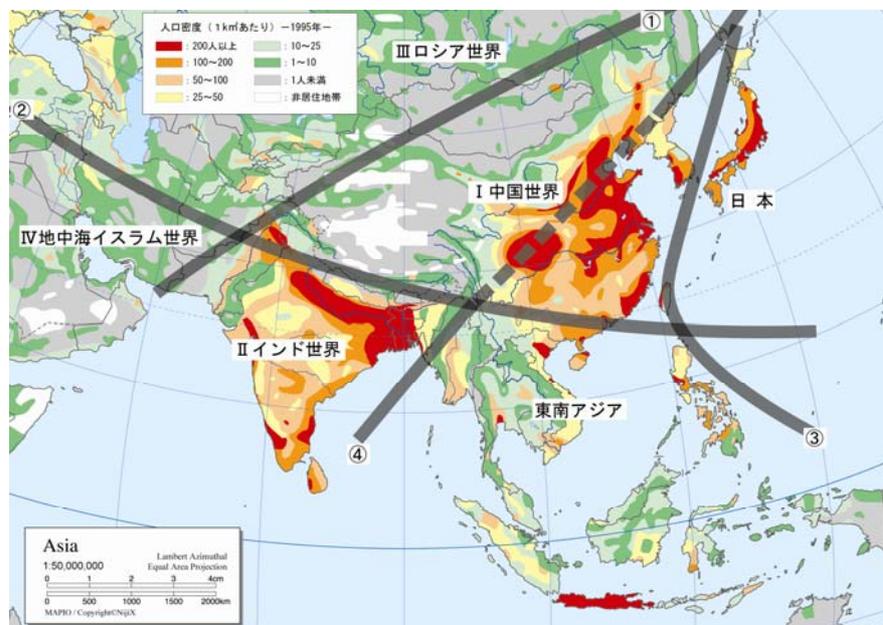


図 2-6 人口密度分布

出典：「新詳高等地図」帝国書院より作成

2) 地域内の結合要素（海・河川）

・海を介した一体性

海には「海洋 (ocean)」「海 (sea)」「湾 (bay)」などの様々な捉え方があるが、東アジアは日本海、渤海、黄海、東シナ海、南シナ海、ジャワ海、スルー海、バンダ海など十数もの「海」が連鎖状に連なっている。この「海」を通じて人、物、情報が極めて古くから交流し、東アジアは海を介した一体性を有してきた。

これは、ヨーロッパにおいて、地中海やエーゲ海、アドリア海などの海を介して、欧州文明の一体化が醸成されてきた状況に類似しており⁵、さらに、ヨーロッパにおける ESDP (2-5 「欧州の ESDP のレビュー」参照) の地域区分においても、地中海や北海などの「海」に基づく地域区分がなされている。

また、高谷好一が提言している住民が世界観を共有している地域範囲としての「世界単位」の概念によると⁶、東アジアにおいては、東アジア海域世界と東南アジア海域世界という海路を通じたネットワークによる「世界単位」が存在し、ここにおいても海が結合要素として捉えられている。

⁵ 斎藤次郎・石井米雄[共編]「アジアをめぐる知の冒険」読売新聞社,1996年12月

⁶ 高谷好一『新編「世界単位」から世界を見る』京都大学学術出版会,2001年9月

さらに、海は物資の長距離大量輸送に適しており、貿易の観点においても地域間の交流にとって重要な結合要素であると考えられる。

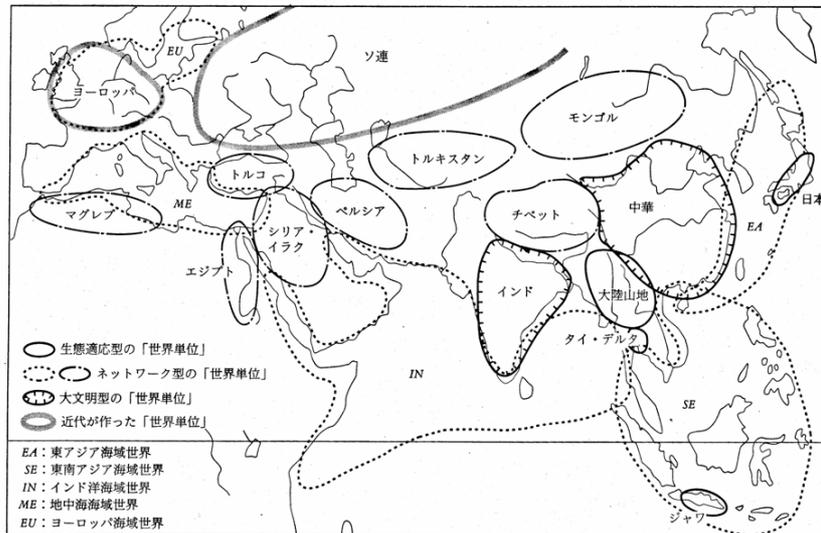


図 2-7 ユーラシアにある代表的な「世界単位」

出典：高谷好一「新編「世界単位」から世界を見る」

このような東アジアにおける結合要素としての「海」を地図上に示したものが図 2-8 である。それぞれの「海」は周辺の国や地域を結びつけ、海を介した経済圏を形成している地域が多いことから、東アジアにおいては「海」が結合要素となっていることが窺える。

特に、中国北東部及び韓国西部を結び付ける「渤海」や「黄海」、日本と韓国、ロシアを結びつける「日本海」については既に海を中心とする経済圏の存在が言われており、「アンダマン海」や「セレベス海」、「スールー海」においても海を中心とする地域連携が成立していることなど、東アジアにおける結びつきは海を中心とするものが多い。

また、九州、中国東部、台湾を結びつける「東シナ海」、中国南部からインドシナ半島、フィリピン、マレーシア、インドネシアの中心となる「南シナ海」についても、台湾と中国南部の経済活動による結びつきをはじめとして、より広域的な発展が期待される。

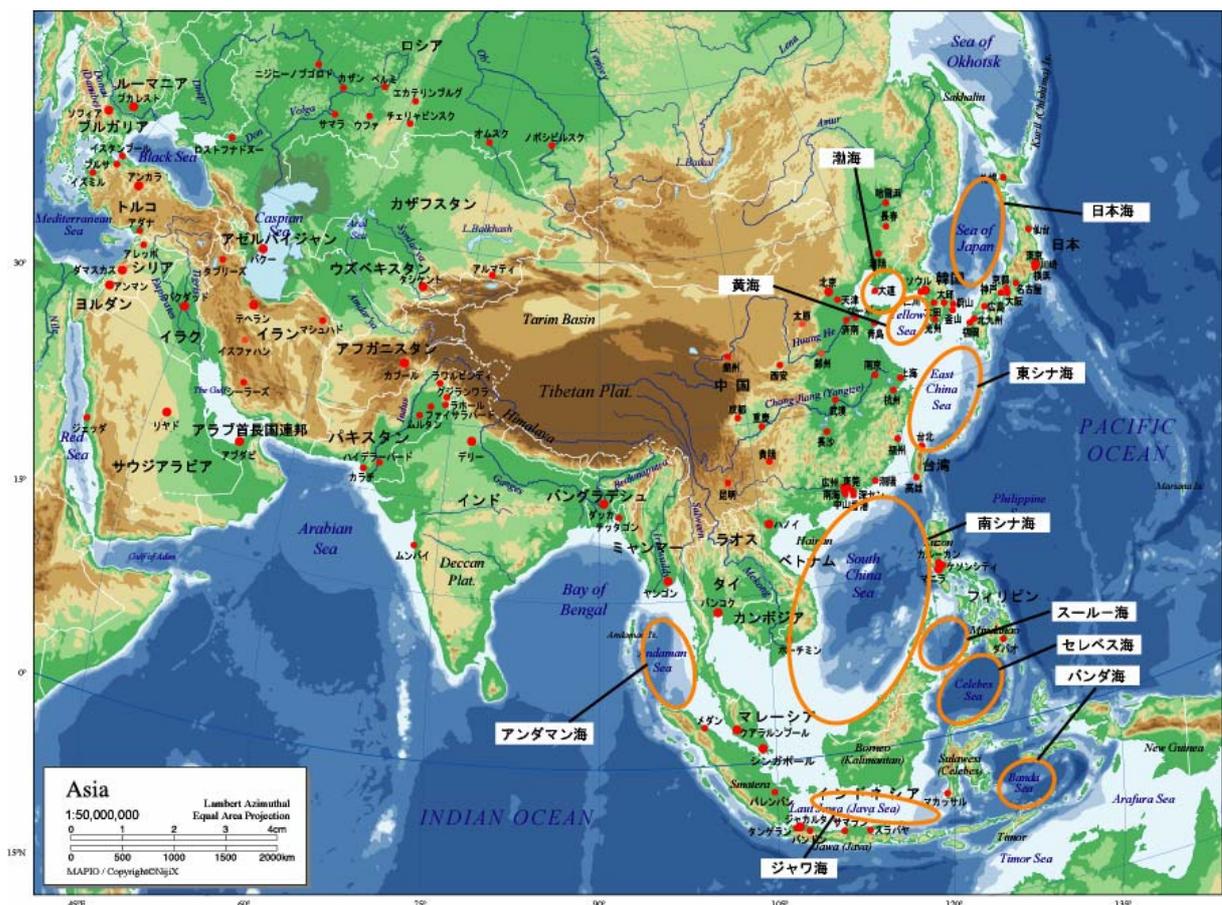


図 2-8 東アジアにおける結合要素「海」

出典：斉藤次郎・石井米雄「アジアをめぐる知の冒険」を元に作成

・河川を介した一体性

東アジアにおける主要な河川としては、黄河、長江、珠江、イラワジ川、チャオプラヤ川、メコン川などがある。水運は長い歴史を通じて、人と物の輸送手段として重要な役割を果たしてきており、最も古い輸送手段のひとつである。河川は海と同様に物資の大量輸送等を可能とするネットワークであり、河川を結合要素とする交流・一体性が醸成されてきたと考えられる。ヨーロッパでいえば、ライン川による内陸輸送が流域国の発展に欠かせない要素であったことと同様に、アジアでは、メコン川等をはじめとする大河川もその役割を担っていた。

表 2-1 分断・結合要素

項目	分断・結合要素	
地形	分断	山脈、砂漠
	結合	平地、河川、海
コミュニケーション	言語、宗教・思想	

2-1-2 国際交通・物流インフラの整備によって強化されてきた一体性の整理

近年、東アジア地域が本来的に有する地勢的一体性が国際交流・物流インフラによって強化されてきている状況を、1990年と2004年における各国の国際空港・国際港湾の整備状況（例えば、数、配置、規模、容量）を整理することによって把握した。

また、国際交流・物流インフラの整備の進展に伴う東アジアの一体性強化の把握のためにも、東アジア域内貿易や域内交流の動向についても整理を行った。

(1) 国際交通・物流インフラの位置、規模、容量等の整理

1) 主要な国際空港の整備状況

- ・ 1990年以降、中国(香港、上海等)やマレーシア(クアラルンプール)、韓国(ソウル)等の大都市において大規模な国際空港の整備が進展している。
- ・ 発着回数や国際航空旅客数についても、大幅な伸びを示し、我が国の国際空港と同程度あるいはそれ以上の国際航空旅客を達成している空港も見られる(ソウル、香港等)。

表 2-2 東アジアにおける主要な国際空港の整備状況(国際航空旅客数上位 10 位)

順位	都市	空港名 ※括弧内は開港年	都心からの 距離(km)		国際航空旅客 (百万人)		国際航空貨物 (万トン)		離着陸回数 (万回)		処理能力 (万回)			滑走路数				
			1990	2004	1990	2004	1990	2004	1990	2004	1990	2004	整備計画 ※括弧内は完成予定時期	1990	2004	整備計画 ※括弧内は完成予定時期		
2	3	東京	成田(1978)		66	18.3	26.6	135.0	231.1	12.5	18.6	13.5	20.0	22.0	1	2	2	
7	9	大阪	大阪/関西国際空港(1994)		10	50	5.3	10.1	24.1	82.3	13.1	10.3 (大阪 12.7)	—	16.0	26.0(2007) 26.0~30.0	1	1	2(2007) 3
6	5	ソウル	金浦(1953)/仁川(2001)		17	50	8.5	23.6	57.6	210.4	11.3	15.3 (金浦 11.5)	—	17.0	41.0(2008) 53.0(2020)	2	2	3(2008) 4(2020)
—	7	上海	虹橋(1964)/浦東(1999)		12	30	2.6 ※95年	12.9	19.1 ※95年	137.2	8.6 ※95年	17.9 (虹橋 15.1)	—	12.6	32.0	1	1	2(2005.3) 4(2015年までに5本整備する構想もあり)
1	1	香港	啓徳/チェク・ラップ・コック(1998)		7	34	18.7	36.3	80.2	309.0	12.3	24.8	—	37.6	—	1	2	—
5	6	台北	中正(1979)		40	8.9	17.7	39.6	168.9	5.7	14.9	—	20.0	25.0(2020)	3	3	3(2020)	
9	10	マニラ	ニノイ・アキノ(1982)		8	3.5	8.4	15.8	30.0	10.5	16.7	—	—	—	2	2	—	
4	4	バンコク	ドンムアン(1914)		24	10.9	25.8	39.3	100.1	12.0	26.2	—	—	—	2	2	—	
			スワンナプーム(2006 予定)		—	(25)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	8	クアラルンプール	スパン(1965)/セパン(1998)		22	50	4.7	12.5	14.6	59.2	7.8	16.5	—	37.5	—	1	2	5
3	2	シンガポール	チャンギ(1981)		20	14.4	28.6	62.1	177.5	10.9	19.2	—	34.0	—	2	2	3本目を計画中	
10	12	ジャカルタ	スカルノ・ハッタ(1985)		20	2.6	5.6	9.8	16.6	9.2	23.4	—	—	26.7(2014)	2	2	3(2014)	
参考		名古屋	中部国際空港(2005)		—	35	—	(4.2)	—	(17.1)	—	(7.5)	—	13.0	16.0	—	1	2

出典：「エアポートハンドブック(1992-93年版及び2005年版)」、「航空統計要覧1991-92」、ICAO “Civil Aviation Statistics of the world1992”、ACI “World airport traffic report2004”、「Airport Review『世界の空港』第3次改訂・増補版」、「国土交通白書2005」、スワンナプーム空港ホームページ(<http://www.suvarnabhumiairport.com/en/facility1en.php>)、中部国際空港ホームページ(<http://www.cjiac.co.jp/zisseki/contents/051227zisseki.pdf>)、関西国際空港全体構想促進協議会ホームページ(<http://www.kankuu-sokushinkyou.gr.jp/zentai/>)、財団法人関西空港調査会「バンコク第二国際空港建設現地等視察報告書 平成16年10月30日～11月3日」、日本経済新聞記事 2005年03月21日、NAA記事 2005年12月20日より作成

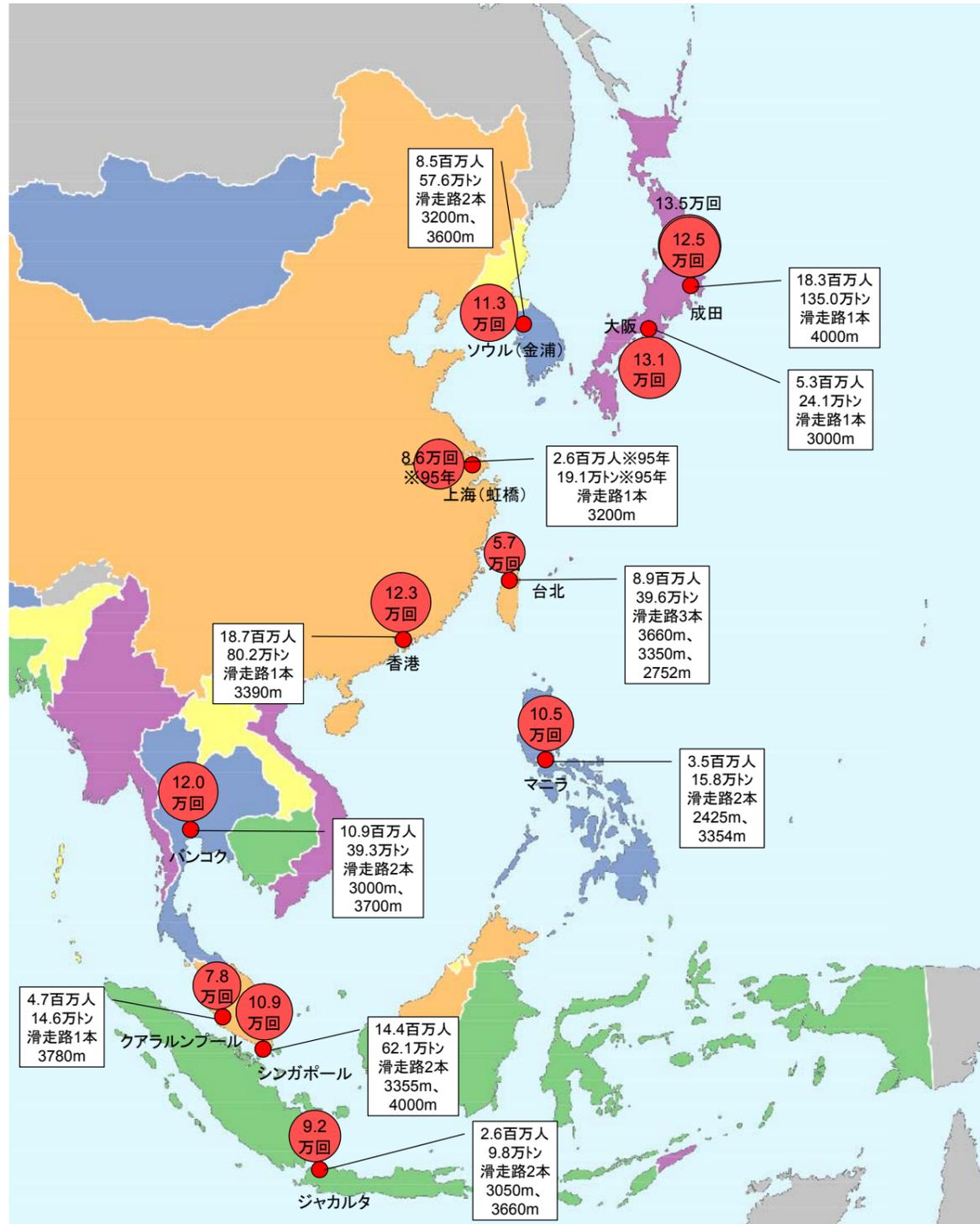
※順位は東アジア内でのランキング

※上海(虹橋)の1990年の国際航空旅客数等のデータは不明

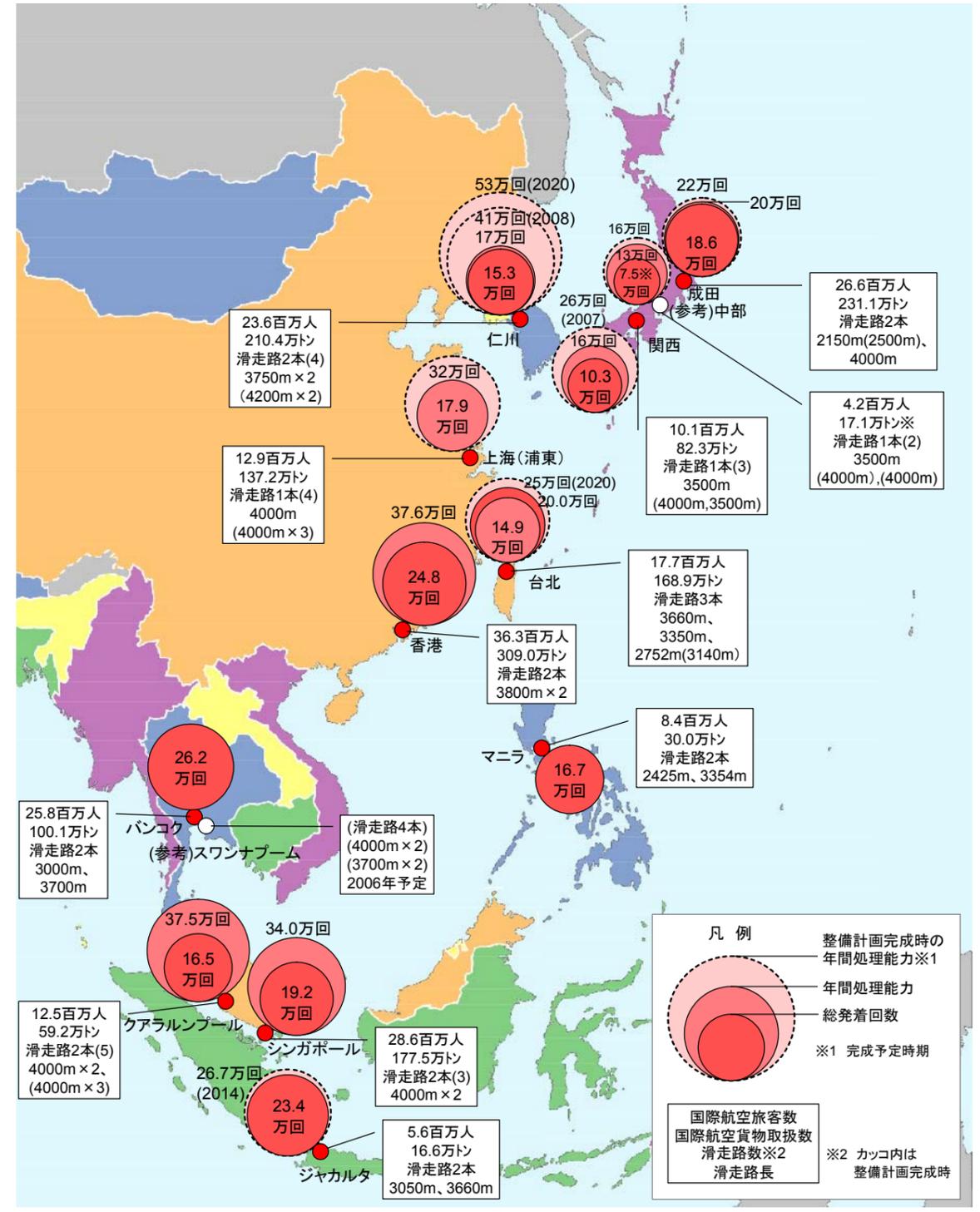
※中部国際空港は05/2～05/11のデータ

※大阪国際空港(伊丹空港)の都心からの距離は地図上で計測

※完成予定時期については、データ入手可能なもののみ記載



1990年



2004年

図 2-9 東アジアにおける主要な国際空港の整備状況図(1990年及び2004年の国際航空旅客数上位10位空港)

出典：表 2-2 と同様

2) 主要な国際港湾の整備状況

- ・ 1990年代に、東アジア各国でコンテナ港の整備が進められた結果、中国や韓国の主要コンテナ港の取扱量が大幅に増加しており、我が国の主要コンテナ港の取扱量順位は相対的に低下している。
- ・ 近年では、シンガポール港とタンジュン・ペレパス港や香港港と深圳港等で、港湾間の競争関係が激化しつつある。

表 2-3 東アジアにおける主要な国際コンテナ港湾の整備状況
(1990年及び2003年コンテナ取扱量上位10位港)

順位		国・地域名	港湾名	取扱量 (万 TEU)		バース数		コンテナ保管能力 (万 TEU)		整備計画
1990	2003			1990	2003	1990	2003	1990	2003	
8	10	日本	東京	156	331	9	13	4.3	5.1	東京港臨海道路Ⅱ期の整備(2010年度完成予定)※3
7	17	日本	横浜	165	250	18	22	5.2	8.8	本牧ふ頭地区(BC突堤間)について、2005年度整備※3
4	20	日本	神戸	260	205	24	34	5.9	7.6	ポートアイランド二期地区(再編計画、PC18東側等整備計画推進中)※3
5	5	韓国	釜山	235	1,041	4	20	2.0	16.3	2011年までに51バースへ拡張※1、年間取扱能力800万TEUの能力拡大※2
15	3	中国	上海	46	1,128	4	21	1.6	17.0	2020年までに69バースへ拡張※1、洋山地区、年間取扱能力を2025年までに2,000万TEUまで拡大※2
—	4	中国	深圳 (塩田、蛇口、赤湾)	—	1,061	—	14	—	18.5	2010年までに14バース建設※2
23	8	中国	青島	14	424	1	13	0.7	14.5	2010年までに6バース建設(年間取扱能力200万TEU追加)※2
2	1	香港	香港	510	2,045	12	24	8.9	20.4	2012年の一部稼働を目指して新コンテナターミナル建設の検討中※2
3	6	台湾	高雄	349	884	16	22	5.4	8.9	2009年までに、取扱量を1,200万TEUまで拡大※1
6	21	台湾	基隆	183	200	13	14	1.0	0.9	
9	16	フィリピン	マニラ	104	255	27	79	4.0	5.5	
10	27	タイ	バンコク	102	122	6	22	0.8	3.6	
			参考 レムチャバン	—	318	—	13	—	5.3	2011年までに16バースへ拡張、取扱量を620万TEUまで拡大※1
13	7	マレーシア	ポートクラン	50	484	3	14	0.7	2.5	
—	9	マレーシア	タンジュンペレパス	—	349	—	6	—	10.8	
1	2	シンガポール	シンガポール	522	1,810	41	42	6.0	9.9	2011年までに52バースへ拡張※1、2006年までに年間取扱能力2400万TEUまで拡大※2

出典: “Containerisation International Yearbook”より作成

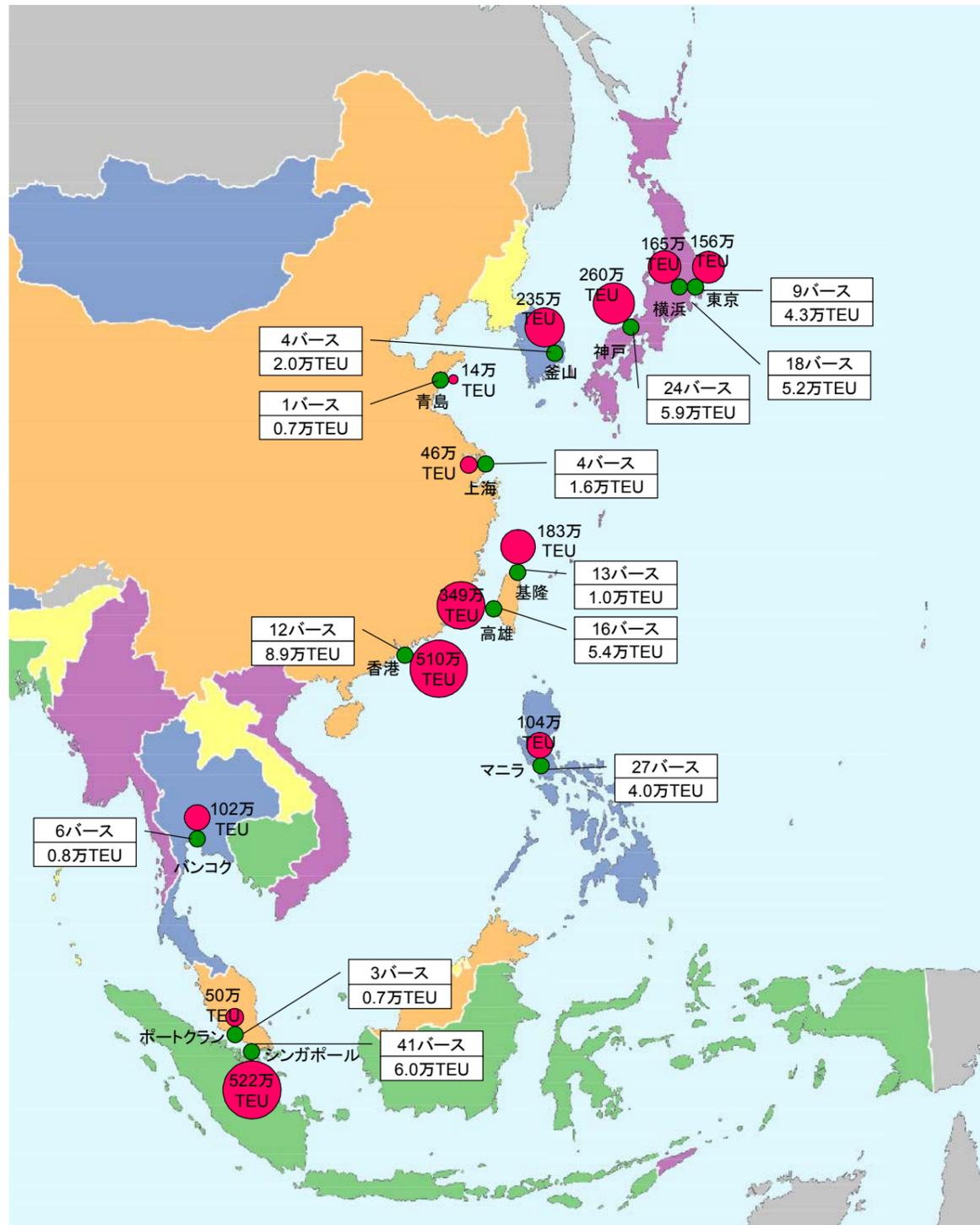
※順位は東アジア内のランキング

※1 「国土交通白書2005」より

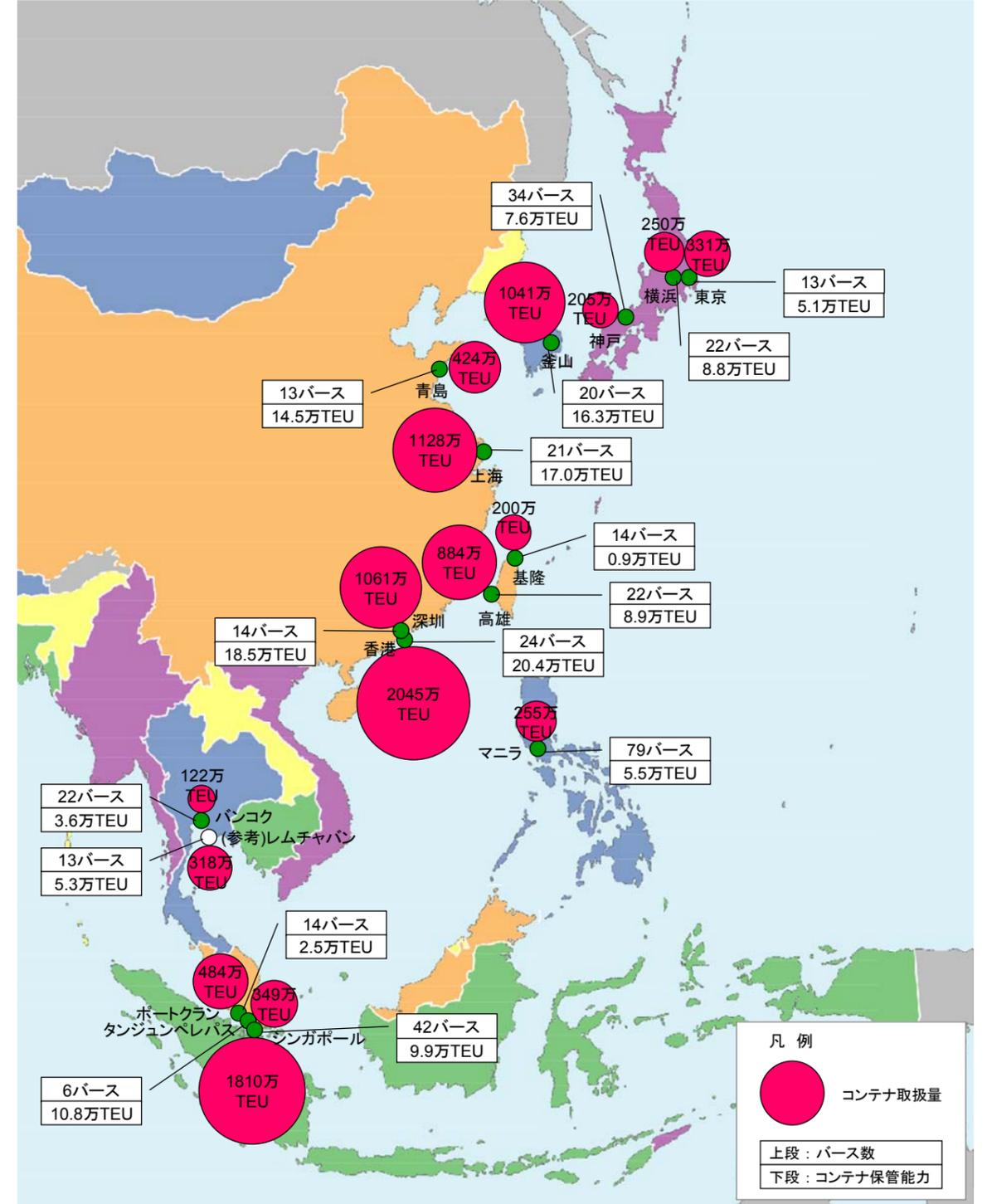
※2 日本海事新聞 2006年1月12日、商船三井「定航海運の現状2004/2005」

※3 国土交通省ホームページ「スーパー中核港湾育成プログラムの実施状況」(http://www.mlit.go.jp/ko-wan/nucleus_harbor/6/images/siryou6-2.pdf)

※4 深圳:蛇口港1991年稼働、赤湾港1989年整備、塩田港1994年利用開始、タンジュンペレパス港:1999年末開港(「国際輸送ハンドブック2005」より)



1990年



2003年

図 2-10 東アジアにおける主要なコンテナ港湾の整備状況図(1990年及び2003年コンテナ取扱量上位10位港)

出典: “Containerisation International Yearbook”より作成

表 2-4 東アジアにおける主要な国際コンテナ港の状況

国	港湾名	状況
マレーシア	タンジュン・ペレパス	<ul style="list-style-type: none"> 2000年3月の開港以来、安い港湾料金や各種優遇施策により誘致活動を積極的に展開。 台湾の海運企業(エバーグリーン)が2002年4月にシンガポールから移転。 設備面では、ハード・ソフトともまだシンガポール港には及ばず。
シンガポール	シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> ハブ港湾としての地位を確保するため、港湾料金の値下げ等を実施。
中国	深圳	<ul style="list-style-type: none"> 港湾設備・サービス向上や低料金、香港製造業の華南進出により、近年、香港を経由しない深圳港の利用が増加。 処理能力が限界に近づいており、港湾の拡張計画を推進中。
香港	香港	<ul style="list-style-type: none"> ハード・ソフト面では深圳港より依然として優位
韓国	釜山	<ul style="list-style-type: none"> 90年代の重点的な港湾整備や低料金、各種優遇策によって、北東アジアでのハブ港湾としての機能を確保。

出典：JETRO「ジェトロセンサー2004年2月号」2004年2月より作成

3) 高速道路網の整備

- ・ 東アジア各国で都市間高速道路の整備が進められている。
- ・ 特に、中国では 1990 年代後半以降、我が国を上回るペースで高速道路の整備を進めており、2004 年時点で 34,200km が供用されている。

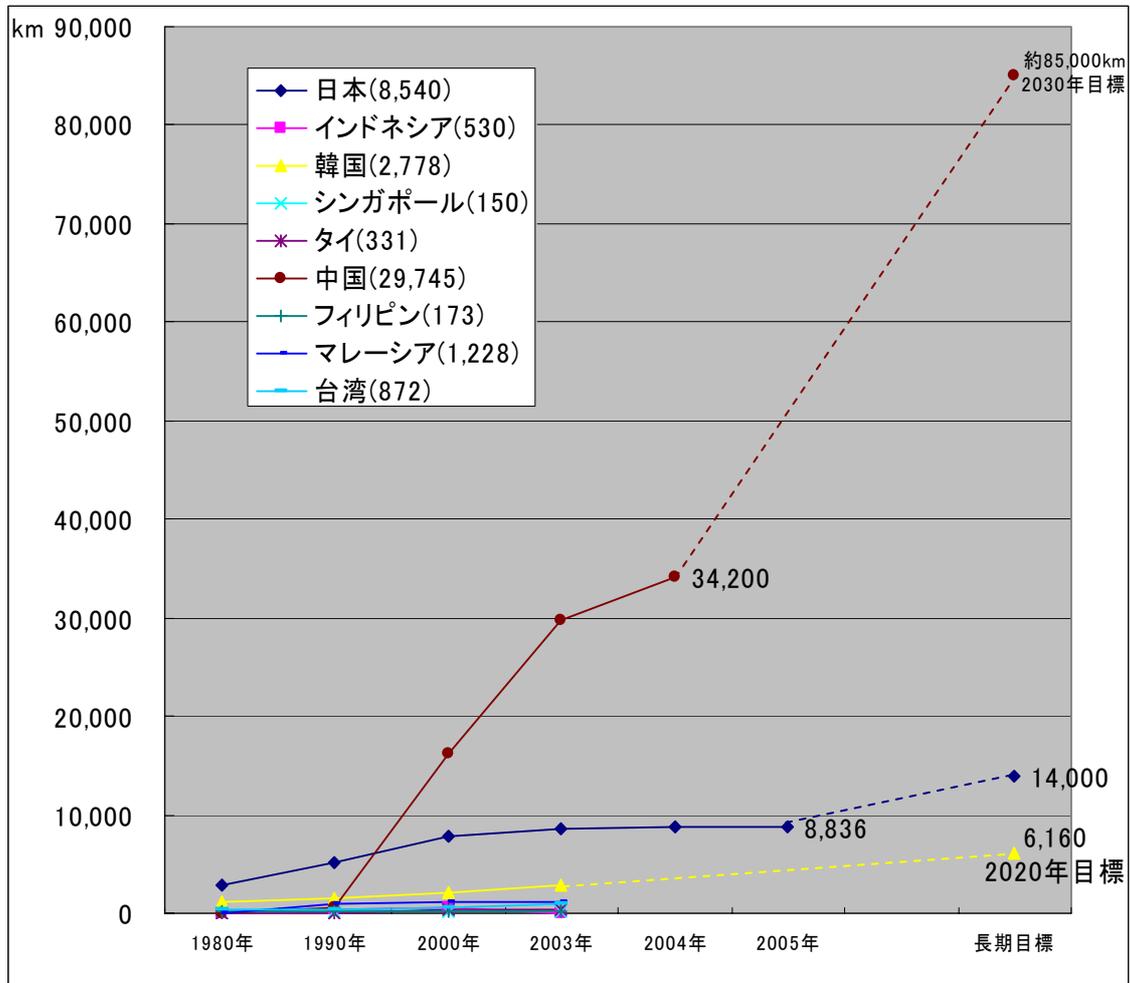


図 2-1 1 東アジアにおける高速道路整備延長の推移

注) 日本：高規格幹線道路。各年度末の延長。ただし、高規格幹線道路網計画は 1987 年に策定されたため、1980 年の数値は高速自動車国道。インドネシア：Toll Road。韓国：National Expressway。シンガポール：Expressway。1981 年に初供用(54km)。タイ：Intercity Motorways, Expressway, Concession Highways。1981 年に初供用(9km)。中国：高速公路。1988 年に初供用(174km)。フィリピン：North Luzon Expressway, South Luzon Expressway, R-1 Expressway, Metro Manila Skyway, Southern Tagalog Arterial Road, Subic-Tipo Expressway。マレーシア：Toll Road。1982 年に初供用。台湾：National Highway。グラフ凡例の括弧内は 2003 年時点の供用延長(インドネシアのみ 2000 年時点)

資料) 各国統計・各国政府資料、IRF “World Road Statistics”等より作成

出典：国土交通省「国土交通白書 2005」、国土交通省道路局「平成 18 年度道路関係予算概要」、国土交通省道路局「平成 17 年度道路関係予算概要」