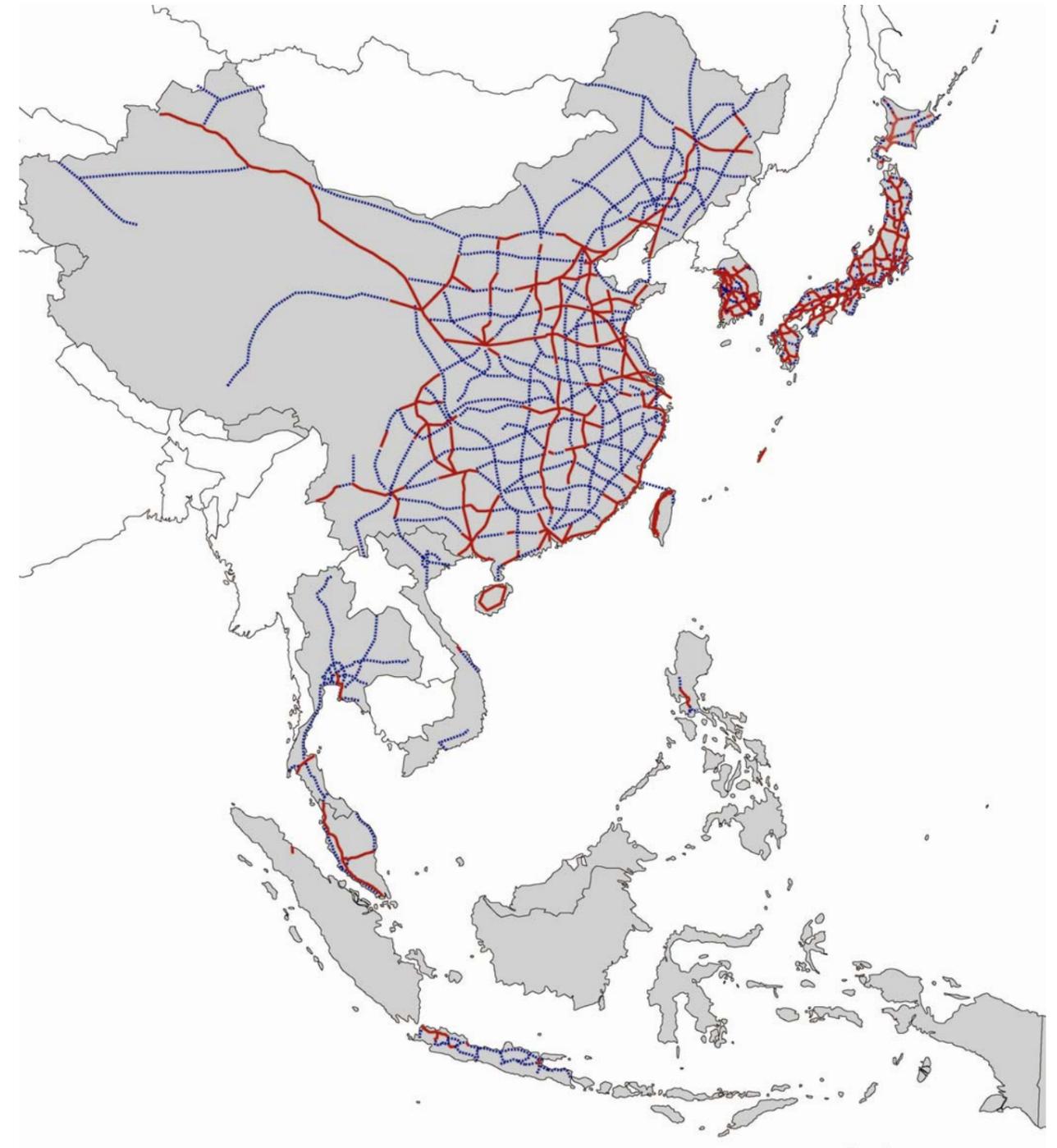


1990年頃



2005年頃

図 2-12 東アジアの高速道路整備の変遷

※日本、中国、韓国、台湾、ASEAN10ヶ国を対象として整理（ミャンマー、ラオス、カンボジア、ブルネイは不明）
出典等については次頁参照

出典:

国	概要
日本 :	2005 年度末時点と 1989 年度末時点。「平成 18 年度道路関係予算概要」、「世界の高速道路 1990 年版」より作成
韓国 :	2006 年 1 月時点と 1985 年時点。KOREA HIGHWAY CORPORATION ホームページ(http://www.freeway.co.kr/eng/html/Corporation/sub01_02.html)及び韓国新聞記事サイト(http://japanese.chosun.com/ 2006/01/26、2004/12/06、2002/10/07 記事)、「世界の高速道路 1990 年版」より作成
中国 :	2006 年 1 月時点と 1990 年時点。2006 年 1 月時点版について、「二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会最終報告資料」p30 の資料を元に中国情報サイト(チャイナネット www.china.org.cn 、人民網日本語版 http://j.people.com.cn)の情報を踏まえ修正。将来計画図については中華人民共和国交通部ホームページ(http://www.moc.gov.cn/05gongzuo/jiaotonggh/t20050830_26421.htm) 1990 年版については、「世界の高速道路 1990 年版」及び新聞記事(NNA 記事 1999/10/20、西日本新聞 1991/02/04、北海道新聞 1990/08/21、日刊工業新聞 1989/01/24、朝日新聞 1988/11/23)より作成
台湾 :	2005 年 9 月時点と 1990 年時点。交通部台湾區國道高速公路局ホームページ(http://www.freeway.gov.tw/content/NHW_Network_Map.htm)、「高速公路年報 2004 年版」(http://www.freeway.gov.tw/download/11_93.pdf)、「世界の高速道路 1990 年版」より作成
タイ :	1998 年時点と 1988 年時点。The Board of Investment of Thailand ホームページ(http://www.boi.go.th/thai/how/highways.asp)、Department of Highways ホームページ(http://www.doh.go.th/dohweb/projectimport/images/motowaybig.jpg 、 http://www.doh.go.th/dohweb/projectimport/images/bkk-chan.jpg)、JBIC ホームページ(www.jbic.go.jp/japanese/research/report/review/pdf/2-4.pdf)、「世界の高速道路 1990 年版」より作成 ※現在の高速道路ネットワークについて、The Board of Investment of Thailand ホームページにおける Superhighway(1998 年時点で総延長 337.5km)を対象とした。
マレーシア :	2004 年時点と 1988 年時点。「世界の高速道路 1999 年版」、「高速道路と自動車」2005 年 7 月、The Malaysian Highway Authority (MHA)ホームページ(http://www.lmnet.gov.my/English/list_way.htm (2004 年 7 月時点))、「世界の高速道路 1990 年版」より作成
インドネシア :	2005 年 1 月時点と 1987 年 8 月時点。「世界の高速道路 1999 年版」、「高速道路と自動車」2005 年 7 月、PT Jasa Marga (Persero)ホームページ(http://www.jasamarga.com/eng/highway_network.html)、石田正美編「インドネシア再生への挑戦」(アジア経済研究所 2005.3.31)、「世界の高速道路 1990 年版」より作成
フィリピン :	2003 年時点と 1985 年時点。「国土交通白書 2005」、(http://www.pncc.net/pncc/pncc_north.asp)、(http://en.wikipedia.org/wiki/South_Luzon_Expressway)、(http://www.adb.org/Documents/Books/Developing_Best_Practices/Roads/appendix1.pdf)、「世界の高速道路 1990 年版」より作成 ※対象とした高速道路 : North Luzon Expressway, South Luzon Expressway, Metro Manila Skyway
ベトナム :	ベトナムニュースサイト(http://www.thewatch.com/news/headline0045-527.htm) 国際協力銀行ホームページ(http://www.jbic.go.jp/autocontents/japanese/news/2005/000037/index.htm 、 http://www.jbic.go.jp/autocontents/japanese/news/2005/000037/reference.htm) ベトナム運輸省ホームページ(http://www.mt.gov.vn/) Vietnam News Brief Service 記事 2004/12/08 2005 年 6 月にベトナム中部のハイヴァントンネル 6.3km が完成(我が国の有償資金援助案)(http://www.vn.emb-japan.go.jp/html/jpr_haivan.html) 1999 年時点で本格的な有料道路無し(「世界の高速道路 1990 年版」より)



図 2-13 参考 東アジアにおけるアジアハイウェイ構想

出典: UNESCAP ホームページ(<http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/maps/AHMapApr04.gif>)

4) 鉄道網の整備

- 韓国ではソウル～大邱間で高速鉄道が整備されており、台湾でも台北～高雄間を結ぶ高速鉄道が建設中であるなど、韓国と台湾で高速鉄道網の整備が進みつつある。
- 中国では、1953年に第1次5カ年計画が開始されてから、着実に鉄道整備が進められており、2002年時点で営業キロが約7万キロまで達している。さらに、青海省とチベットを接続する鉄道の建設や北京～上海間の高速度鉄道構想など、国内の鉄道ネットワークの更なる充実化に向けて、新線建設や速度向上等が継続して推進されており、2020年までには全国鉄道営業キロが10万キロに達する見込みである。
- インドシナ地域諸国では、鉄道網整備に関して大きな変化は見られないが、タイ～カンボジア、カンボジア～ベトナム間等のミッシングリンクを解消し、シンガポールから昆明まで鉄道で接続する構想(SKRL: Singapore-Kunming Rail Link)がASEANメコン川流域開発協力構想(AMBDC)で提案されるなど、国際鉄道網の整備に向けて検討が進められている。

これまでの整理結果より、近年、東アジア各国において大規模な国際空港やコンテナ港といった国際交通・物流インフラが整備されてきた結果、東アジア地域の経済発展と相まって、その一体性が強化されてきていると考えられる。

また、近年、中国を中心に東アジア地域の内陸部においても、鉄道や高速道路が整備されてきており、内陸部の地域間交易・交流における地理的、時間的距離の克服によって一体性の強化が図られることが期待される

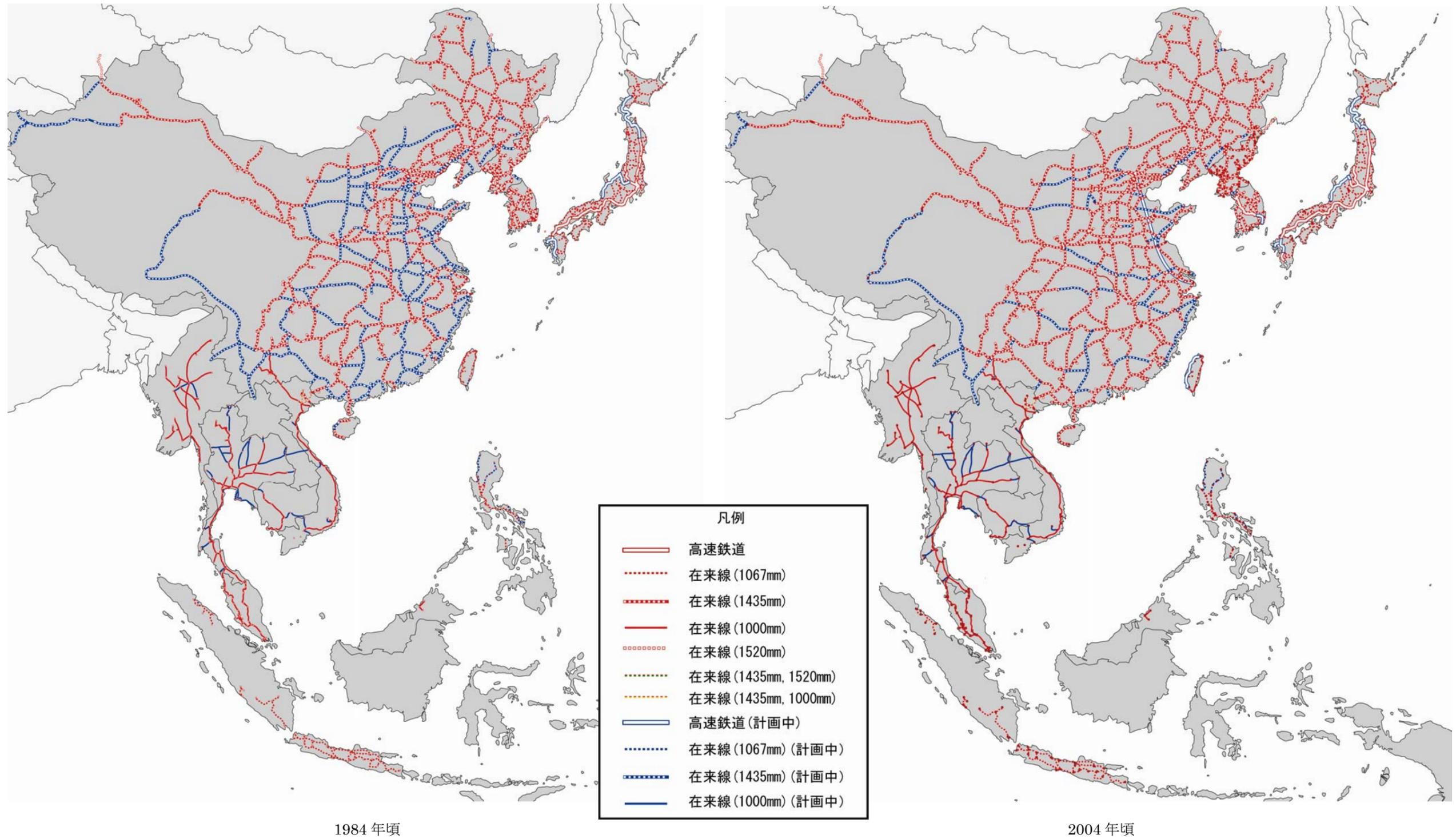


図 2-14 東アジアの鉄道整備の変遷

※日本、中国、韓国、台湾、ASEAN10ヶ国、北朝鮮を対象として整理

出典：「世界の鉄道 1985」、「最新世界の鉄道」より作成。日本:2005年5月時点と1985年10月時点(「運輸白書昭和60年版」より)。韓国高速鉄道(KTX)が2004年4月1日開業(高速新線はソウル～東大邱)



図 2-15 参考 東アジアにおけるアジア横断鉄道構想

出典：UNESCAP ホームページ
<http://www.unescap.org/ttdw/index.asp?MenuName=TheTrans-AsianRailway>

(2) 貿易・旅客の流動量の変化

1) 東アジア域内貿易額の推移※

※ ASEAN+3(日本、中国、韓国)、及び台湾、香港、マカオ

- ・ 1990年代にかけて、東アジア域内貿易額は大きく増加している。
- ・ しかも、東アジア域内貿易比率は42%から53%まで増加。
- ・ 域内貿易額を国別にみると、日本、中国、韓国、香港の伸びが大きく、これらの国・地域間の貿易の増加が東アジア域内貿易の増加につながったと考えられる。

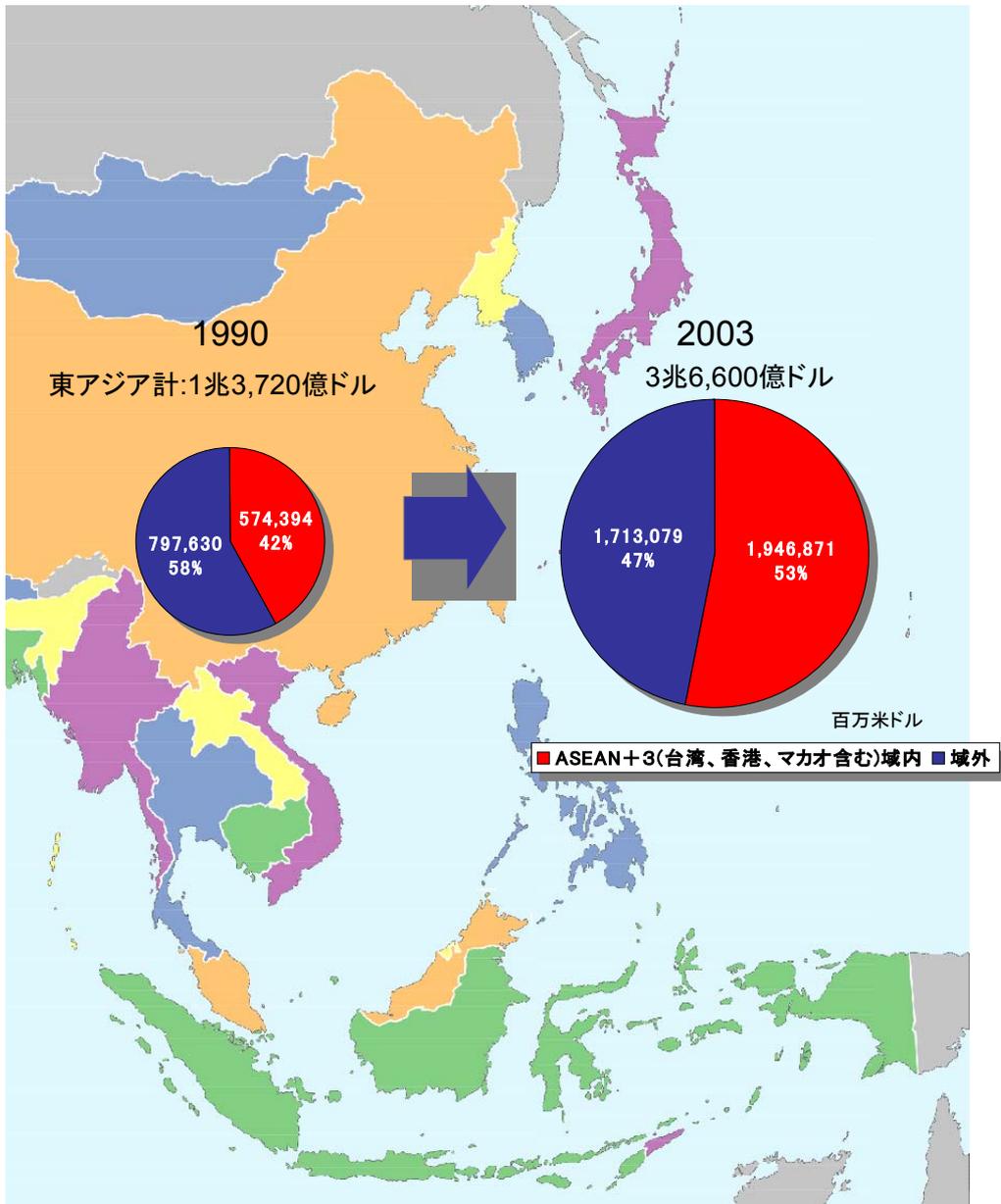
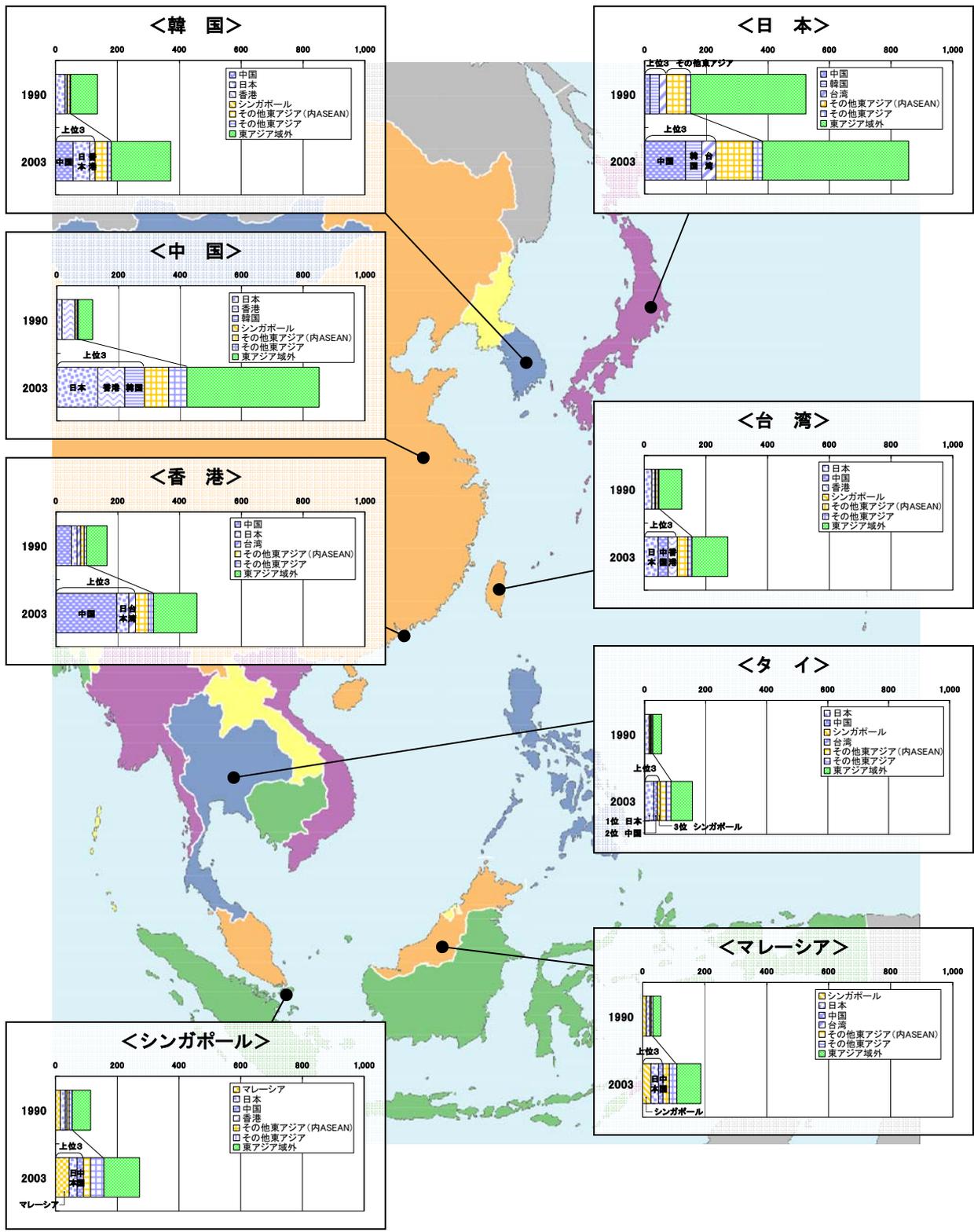


図 2-16 東アジア域内貿易額（輸出入額計）の変化

出典：日本アセアンセンターHP、IMF “Direction of Trade Statistics Yearbook”
台湾国際貿易局 HP(<http://eweb.trade.gov.tw/default.asp>)より作成



※グラフの単位は十億米ドル

図 2-17 東アジア各国の東アジア域内貿易における主要な相手国

出典：日本アセアンセンターHP、IMF “Direction of Trade Statistics Yearbook”
台湾国際貿易局 HP(<http://eweb.trade.gov.tw/default.asp>)より作成

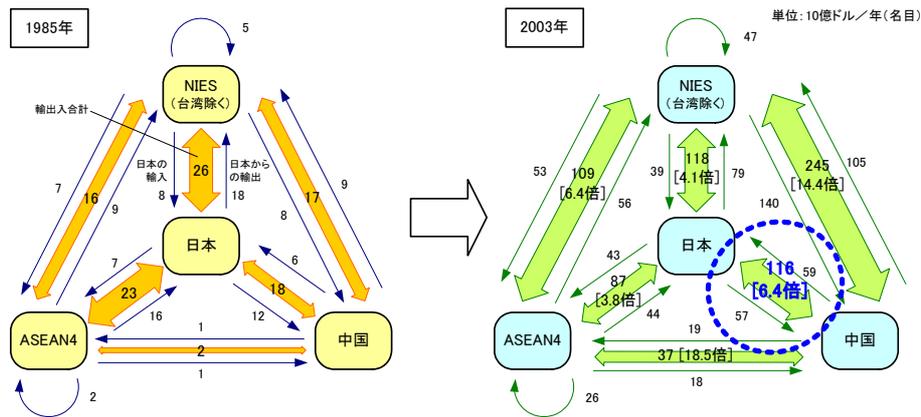
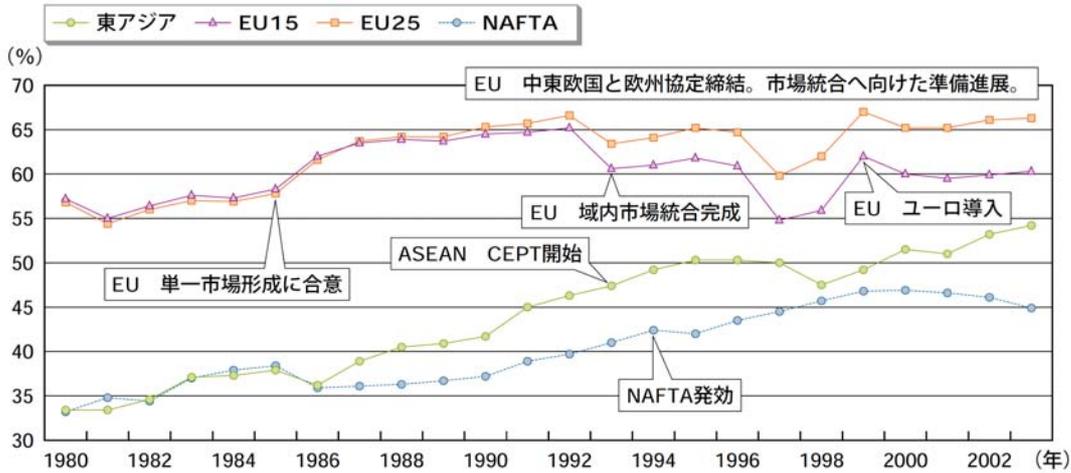


図 2-18 東アジア域内の貿易構造

出典：二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会「新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告」平成 17 年 5 月



(備考) 東アジアには、日本、中国、韓国、香港、台湾、ASEAN10を含む。台湾を基準とした各国・地域の輸出入データは1989~2003年。ただし、各国・地域を基準とした台湾の輸出入データは1983~2003年を対象としている。
 (出所) IMF「DOT」、Board of Foreign Trade, Taiwan, Chinese Taipei「Trade Statistics」(<http://eweb.trade.gov.tw/default.asp>) から作成。

図 2-19 参考 各地域における域内貿易比率の推移

出典：経済産業省「通商白書 2005 年版」

2) 東アジア諸国間における国際航空旅客数

- 1985年から2000年にかけて、我が国の大都市やソウル、香港、バンコク、シンガポール間等を中心として、国際航空旅客数が増加している。

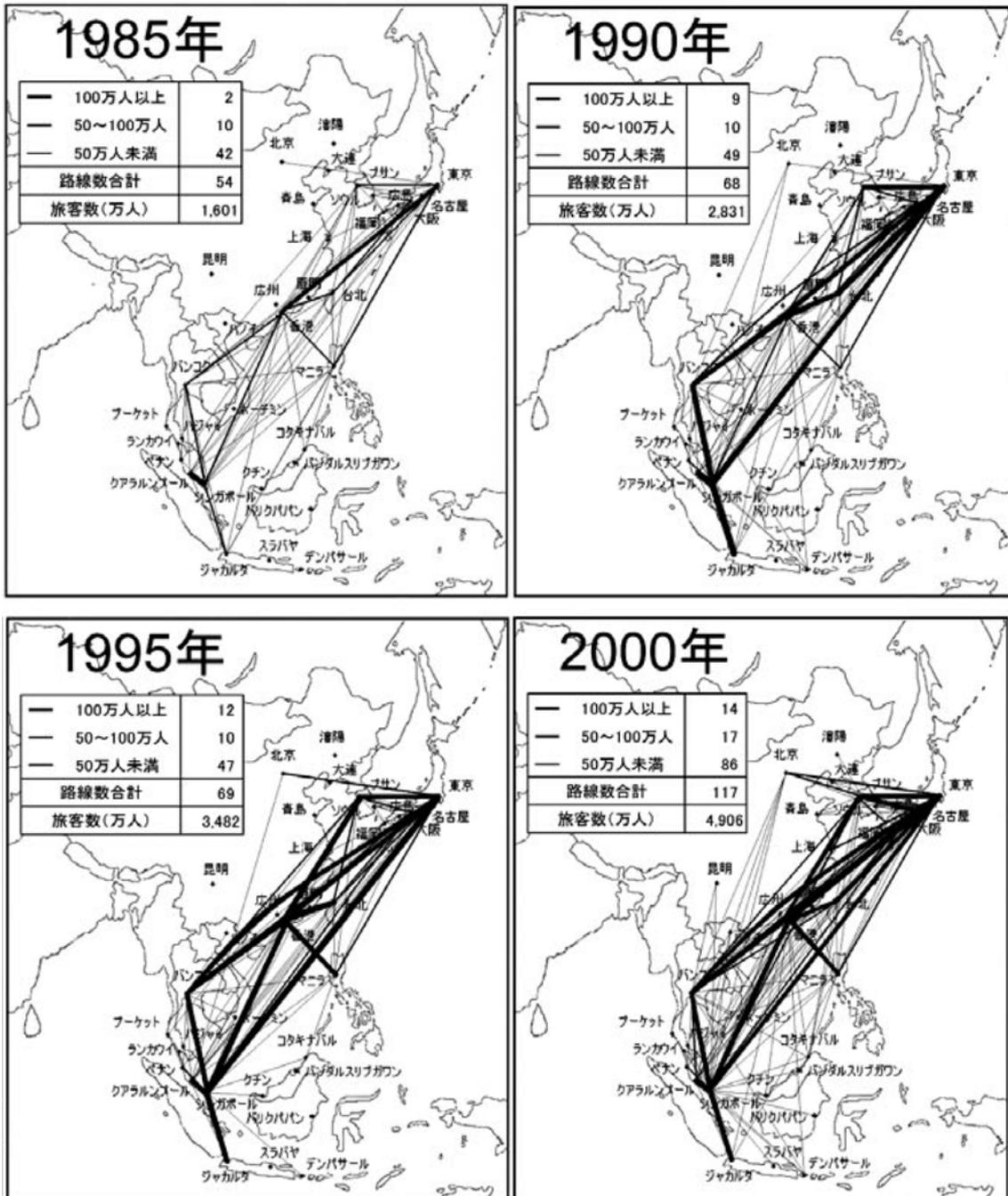


図 2-20 東アジア大都市間の国際航空旅客数の推移

出典：石井正樹「東アジアの航空ネットワークと我が国の航空輸送の方向性」、国総研アニュアルレポート2005、国土交通省国土技術政策総合研究所
<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/2005annual/annual2-08.pdf>

3) 東アジア諸国間における海上コンテナ輸送量

1992年と2004年の二国間の海上コンテナ輸送量について図2-21に示す。全数データではないことと一部の二国間ではデータが得られないといった制約があるが、1992年と2004年を比較すると、中国から日本への輸送量が大幅に増加していると共に、日本や韓国と東南アジア諸国との輸送量が増加している。

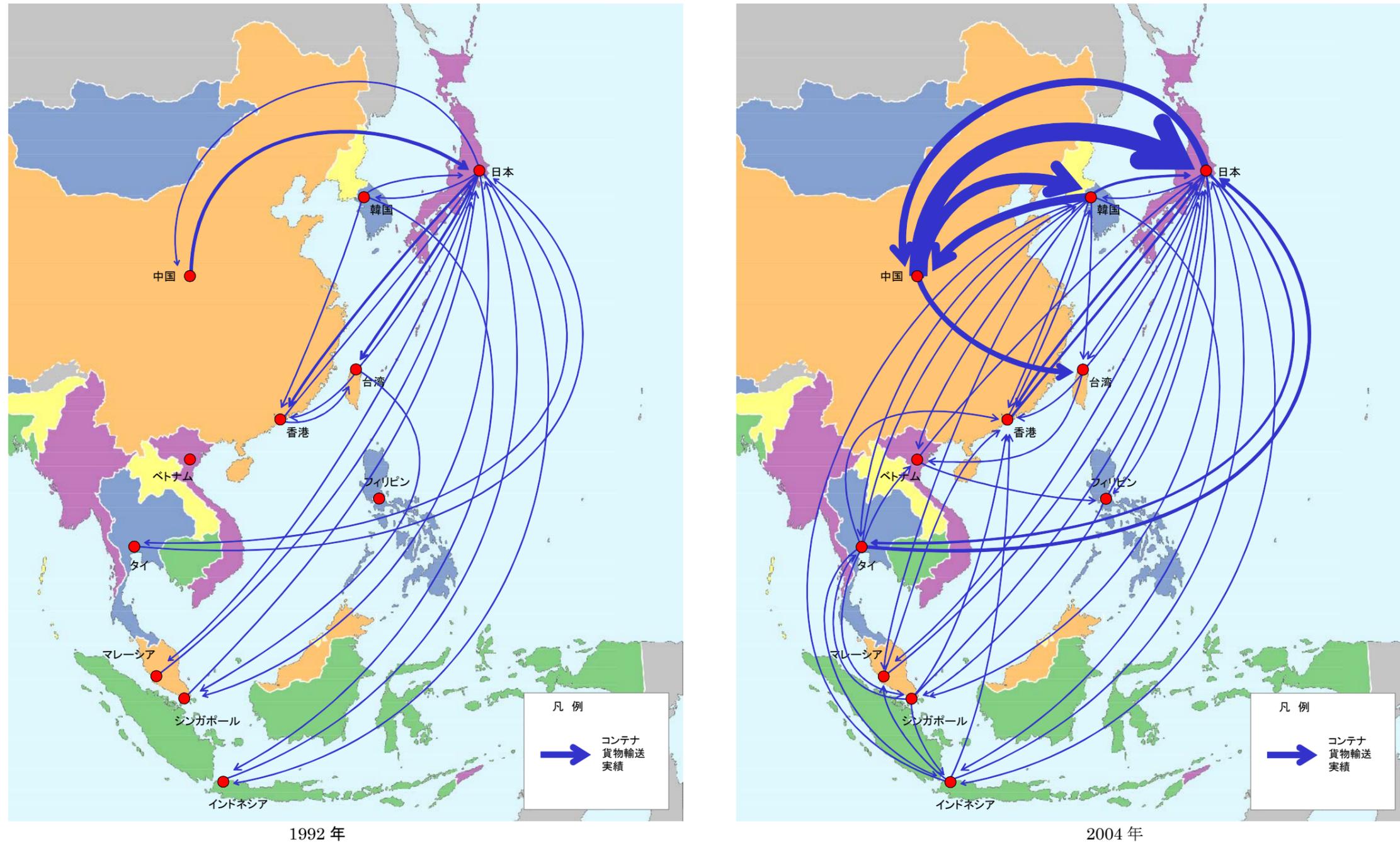


図 2-21 東アジア諸国間の海上コンテナ輸送量

※50,000TEU 以上のみ ※海上コンテナ輸送量の全数データではない ※※中国-台湾は両方向合計 ※※※中国は、日本、韓国、台湾以外との輸送量データは不明
出典：オーシャンコマース「国際輸送ハンドブック(1994 および 2006)」より作成

4) 東アジアにおける定期航路の変化

北米航路、欧州航路、中国航路、韓国航路、東南アジア航路、ナホトカ航路を対象として、寄港国の組み合わせ別に航路数の変化を図 2-2 2 の通り整理した。北米航路と欧州航路については 1990 年では日本を経由する航路が中心であったが、2005 年では中国～韓国～北米や中国～東南アジア～欧州等、日本に寄港しない経路が増加している。

東アジア域内では、日本～中国や日本～香港、台湾、東南アジアの航路数が大幅に増加している。また、2005 年では日本～韓国～中国に寄港する振り子航路(ペンジュラム航路)も出現している。

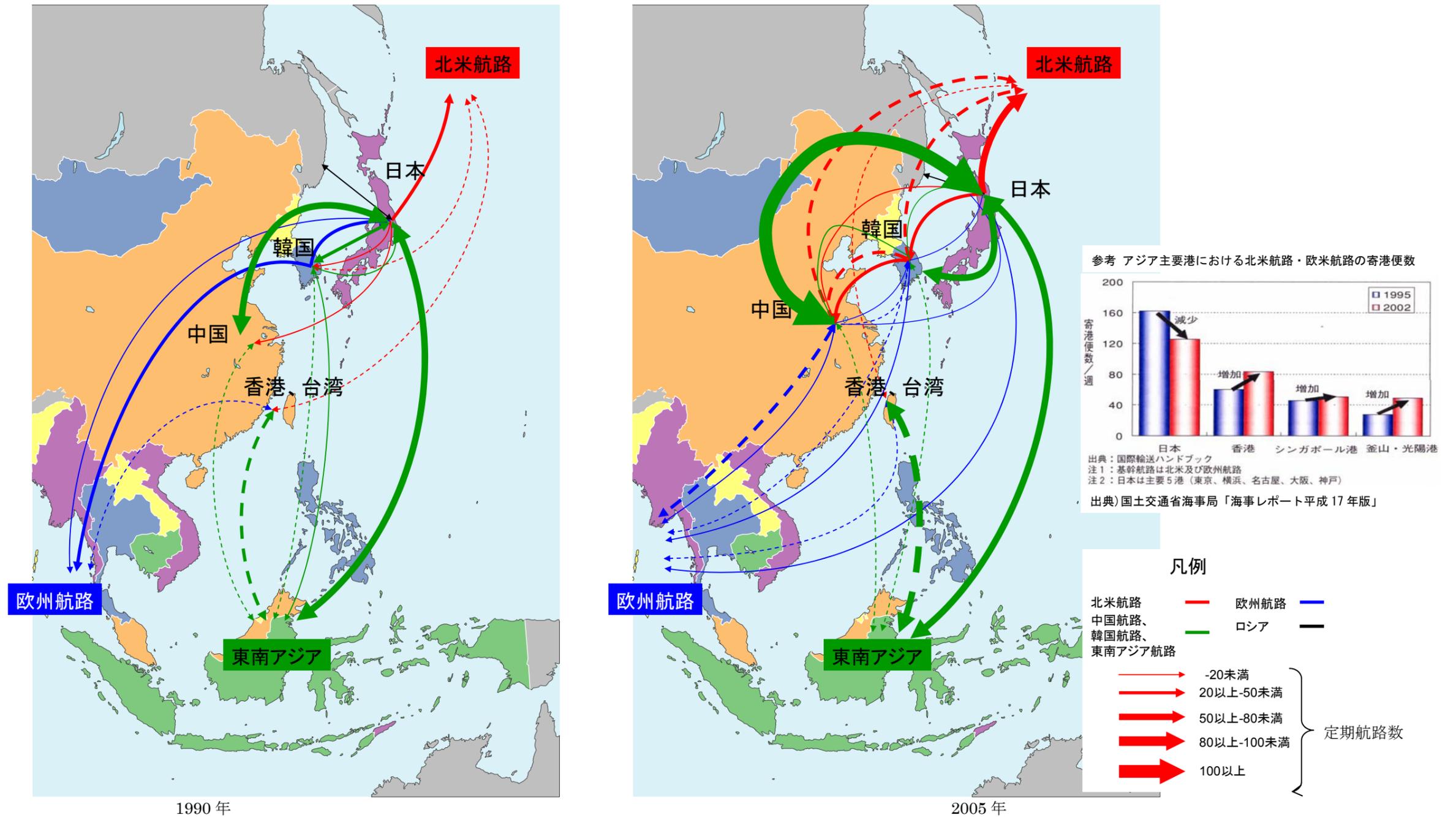


図 2-2 2 東アジアにおける定期航路の寄港国

※北米航路、欧州航路、中国航路、韓国航路、東南アジア航路、ナホトカ航路を対象として整理 ※※破線は日本に寄港しない航路 ※※※上図について、北米航路、欧州航路、中国航路、韓国航路については、香港、台湾、東南アジアに寄港する航路も含む。東南アジア航路は香港、台湾の発着の航路を含む。

出典：オーシャンコマース「国際輸送ハンドブック(1991 および 2006)」より作成

日本海沿岸諸港の外資定期コンテナ航路便数をみると、韓国航路便数が最も多く、次いで中国航路となっており、韓国・中国航路も出現する等、日本海沿岸諸港と韓国、中国との航路は増加傾向にある。

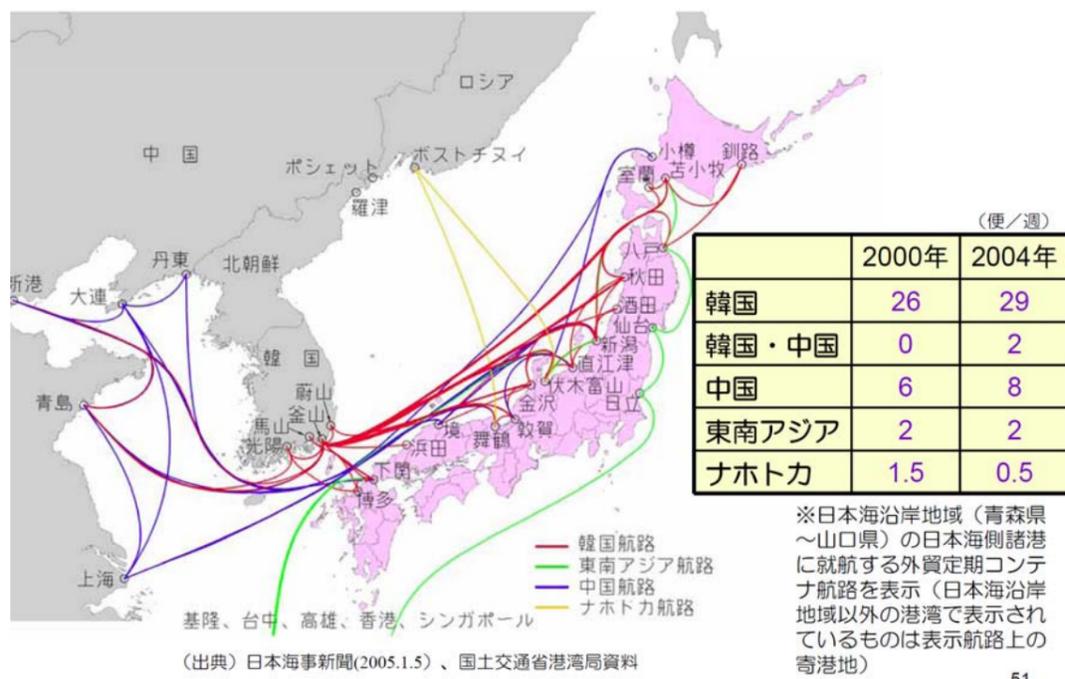


図 2-23 日本海沿岸諸港の外資定期コンテナ航路図

出典: 国土審議会計画部会産業展望・東アジア連携専門委員会「第4回配布資料3-参考」2005年12月1日

これまでの整理結果より、東アジアにおける国際交流・物流インフラの整備の進展とともに、東アジアの域内貿易や交流が拡大している状況が窺え、国際交流・物流インフラの整備が東アジアの一体性強化に大きく貢献してきたと考えられる。

2-2 東アジアにおける我が国の位置づけの明確化

東アジア地域の経済発展や国際交通・物流インフラの整備、ソフト的な経済統合等の方向性を見据えつつ、東アジアにおける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検討し、我が国の位置づけを明確化した。

2-2-1 東アジアにおける産業機能分担の変化

東アジアにおける交易状況の深化や国際分業体制の深化、産業機能配置の状況を整理した。

(1) 東アジア域内の交易状況

- 東アジア域内の貿易結合度の変化をみると、韓国-中国、インドネシア、台湾-中国、フィリピン、日本-フィリピン、タイ、中国、ASEAN 諸国内で貿易結合度の上昇がみられる。

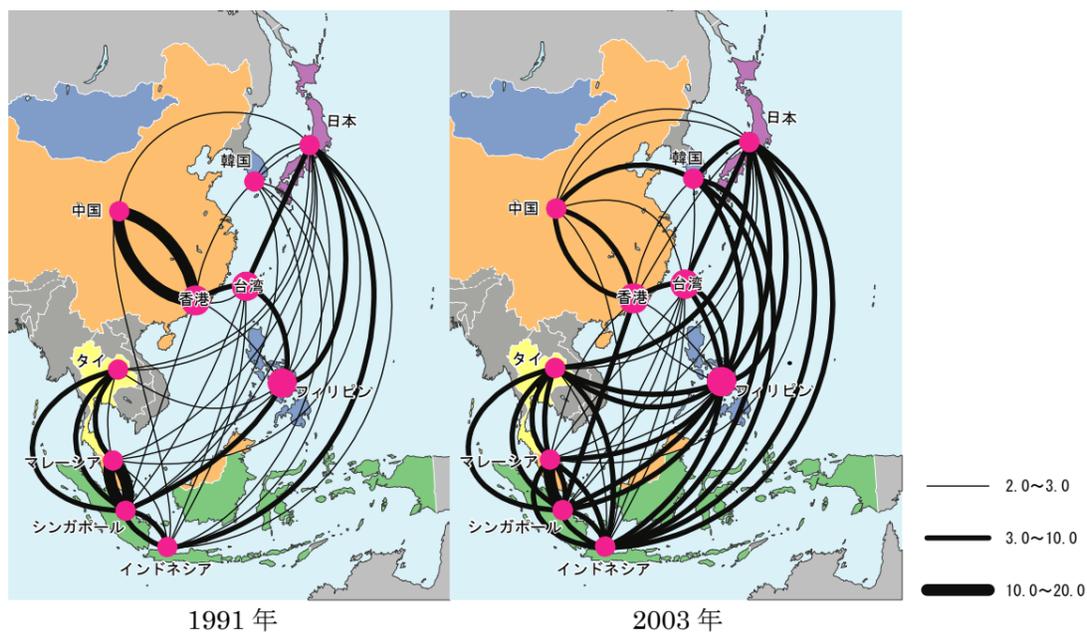


図 2-24 東アジアにおける貿易結合度(輸出面)の変化(貿易結合度 2.0 以上のみ)

※貿易結合度について

A 国の B 国に対する貿易結合度(輸出面)

=A 国の B 国への輸出額シェア / 世界全体の輸入額に占める B 国の輸入額のシェア

出典：向山英彦「東アジア経済統合への途」日本評論社、2005年7月のデータを基に作成

(2) 東アジアにおける国際分業の深化

1) 三角貿易構造の進展

・ 東アジアと欧米との間の生産工程別の貿易動向から、資本集約型工程に強みを有する日本・NIEsが生産した部品、加工品を、労働集約的工程に強みを有する中国・ASEANが中間投入材として輸入し、組み立てた製品を、米国・欧州に輸出する「三角貿易構造」が成立している可能性がある。

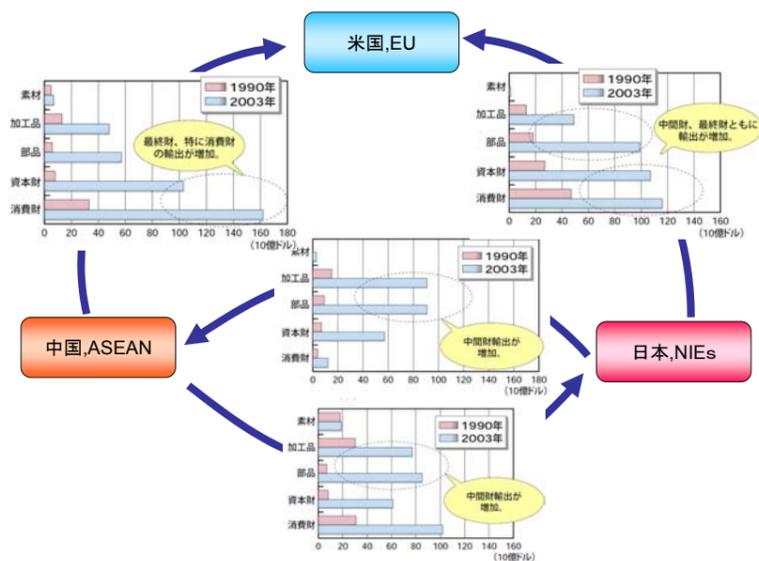


図 2-25 日本・NIEs、中国・ASEAN、米国・EU間における生産工程別貿易動向の変化

出典：経済産業省「通商白書 2005」より作成

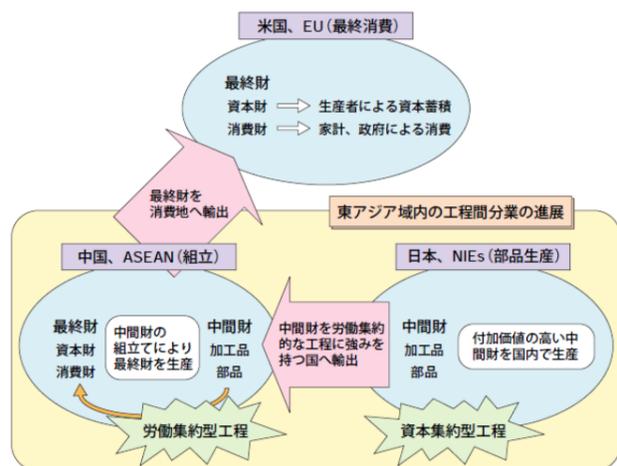


図 2-26 三角貿易構造の概要

出典：経済産業省「通商白書 2005」