

2) 垂直的産業内貿易の進展

- 貿易三分類(一方向貿易:産業間貿易、垂直的産業内貿易:品質により製品を区分、水平的産業内貿易:商品属性により製品を区分)毎の貿易額シェアについて、東アジアと地域連携が進んでいる EU を比較すると、EU と比較して東アジアでは、一方向貿易の割合が高いが、近年では垂直的産業内貿易のシェアが拡大しつつある。

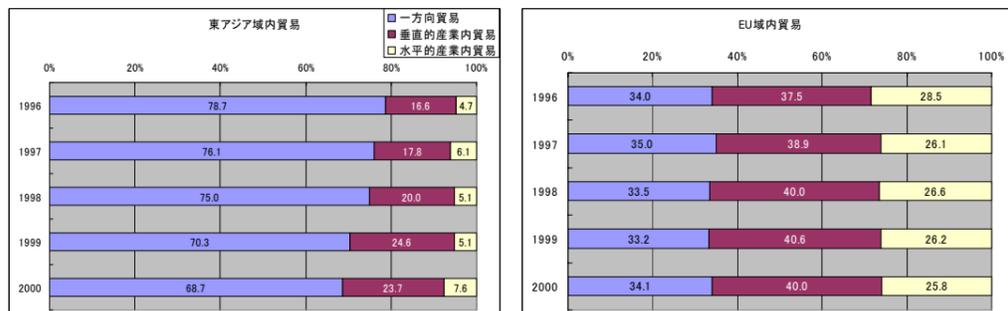


図 2-27 東アジアと EU における貿易三分類のシェア

備考) ここでは東アジアとは中国、ASEAN4 (インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン)、NIEs3 (香港、韓国、シンガポール)、日本。

EU とはベルギー、デンマーク、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイルランド、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、ポルトガル、スペイン、英国。

出典：経済産業省「通商白書 2004」

3) 電気機械および一般・精密機械における垂直的産業内貿易の進展

- 産業毎に貿易形態の変化を見ると、東アジアでは、電気機械や一般・精密機械の貿易において垂直的産業内貿易のシェアが高く、近年そのシェアが拡大しつつある。
- 東アジア域内貿易(域内輸出比率)を見ても、一般機械や電気機械で特に域内輸出比率が高くなっている。
- タイ、マレーシアでは近年資本集約的産業である電気及び電子製品等の生産額シェアが大きくなるなど、一部地域では労働集約型から資本集約型への移行も見られる(経済産業省「通商白書 2005」)

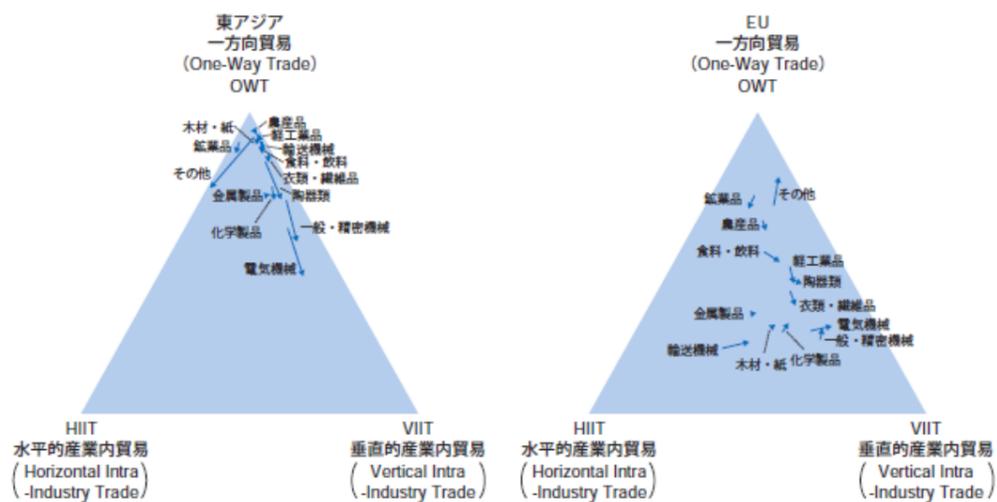
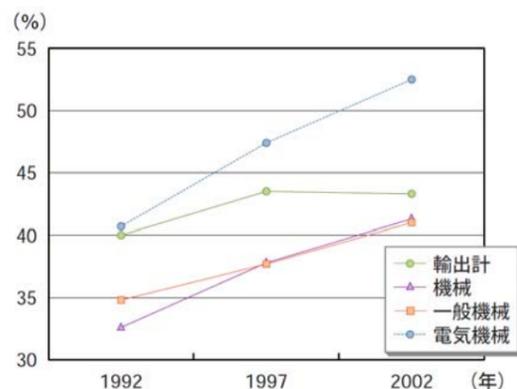


図 2-2 8 東アジア及び EU 域内における産業毎の貿易三分類(1996 年及び 2000 年)
出典：経済産業省「通商白書 2004」



(備考) データの関係から東アジアに台湾を含まない。

図 2-2 9 東アジア域内貿易(域内輸出比率)の推移

出典：経済産業省「通商白書 2004」

4) 生産工程別に見た東アジア域内の貿易輸出額の変化

- ・ 生産工程別に東アジア域内の貿易輸出額をみると、我が国から中国への中間財の輸出が拡大すると共に、中国から我が国への最終財の輸出が拡大する傾向が見られ、我が国と中国の間での産業分業体制が更に深化しつつあると考えられる。
- ・ また、韓国から中国への中間財、最終財の輸出額が増加しているとともに、東南アジア諸国から中国への素材・原料、中間財の輸出額が増加している等、中国と韓国、中国と東南アジア諸国間での結びつきが強まっている。

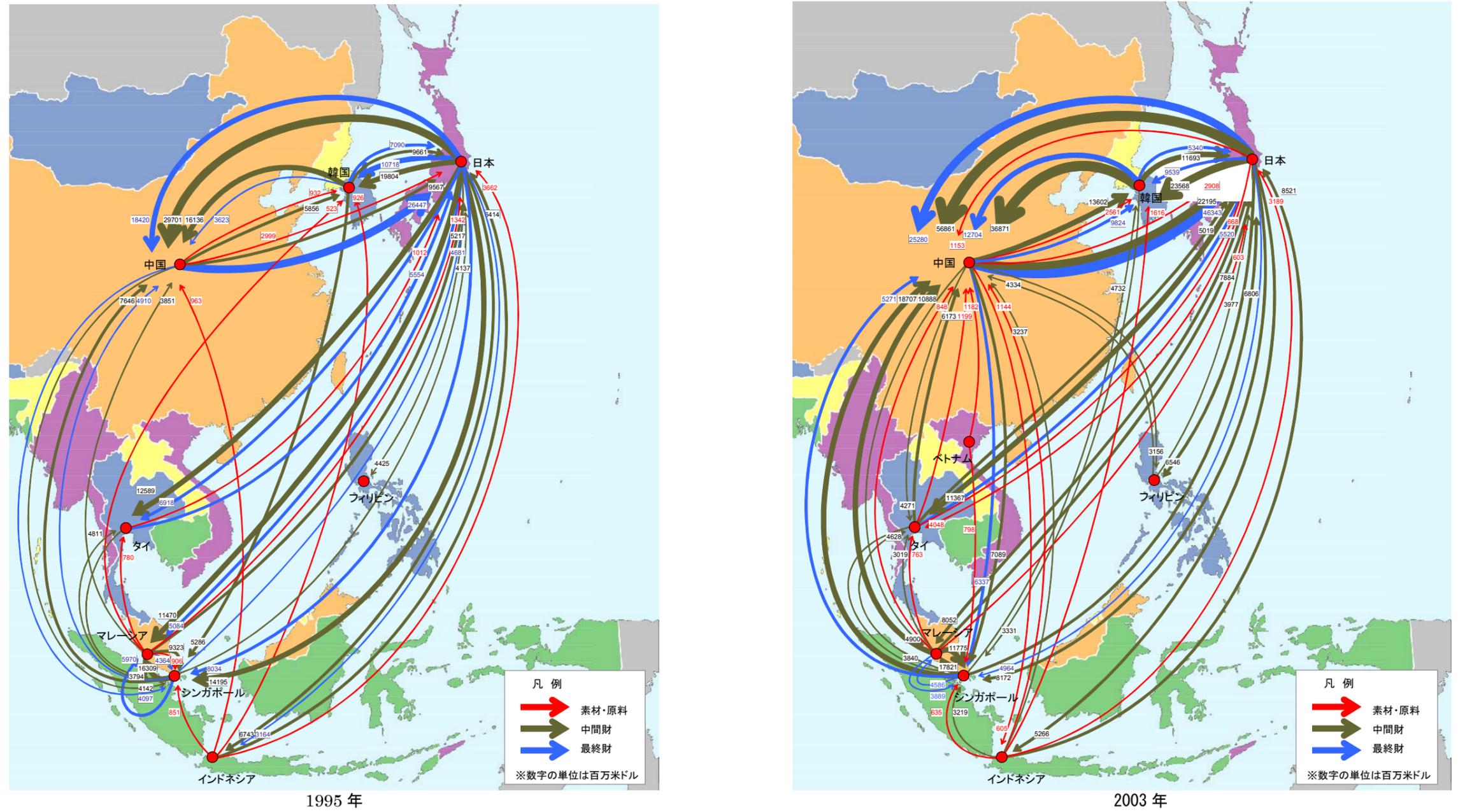


図 2-30 生産工程別の輸出額の変化

※素材・原料は5億ドル以上、中間財、最終財は30億ドル以上の二国間貿易のみ表示。

生産工程別の分類はBEC分類を基に作成。中国は、香港、マカオを含む。ラオス、ミャンマー、台湾の輸出額データ無し(ベトナム、フィリピンは2003年のデータのみ)

出典：「国連貿易統計データベース」より作成

表 2-5 参考 BEC分類に基づく生産工程の分類について

Category	Sub-category	BEC code	BEC Title
素材・原料 (Primary goods)		111	Food and beverages, primary, mainly for industry
		21	Industrial supplies, n.e.s., primary
		31	Fuels and lubricants, primary
中間財 (Intermediate goods)	加工品 (Processed goods)	121	Food and beverages, processed, mainly for industry
		22	Industrial supplies, n.e.s., processed
		32	Fuels and lubricants, processed
	部品 (Parts & Components)	42	Parts and accessories of capital goods, except transport equipment
		53	Parts and accessories of transport equipment
最終財 (Final goods)	資本財 (Capital goods)	41	Capital goods, except transport equipment
		521	Other industrial transport equipment
	消費財 (Consumption goods)	112	Food and beverages, primary, mainly for household consumption
		122	Food and beverages, processed, mainly for household consumption
		51	Passenger motor cars
		522	Other non-industrial transport equipment
		61	Durable consumer goods n.e.s.
62	Semi-durable consumer goods n.e.s.		
63	Non-durable consumer goods n.e.s.		

(備考) 1. 本分類表は、BEC分類の貿易財をSNA (System of National Account) の基準と関連づけて工程段階別に分類したものの (CEPIIの研究成果を参照)。SNAでは、使用の主体別 (Producer, Household) で分けているためにCapital goods (Capital formation) とFinal goods (Final consumption) は別項目になるが、ここでは貿易取引を生産工程段階で整理するとの考え方から、Capital goodsをFinal goodsの一部としている。

2. BEC code 32については、321-motor spiritsをhousehold consumptionとother industrial transport equipmentの使用に分けることも考えられるが、ここではその区別をしていない。

出典：経済産業省「通商白書 2005」

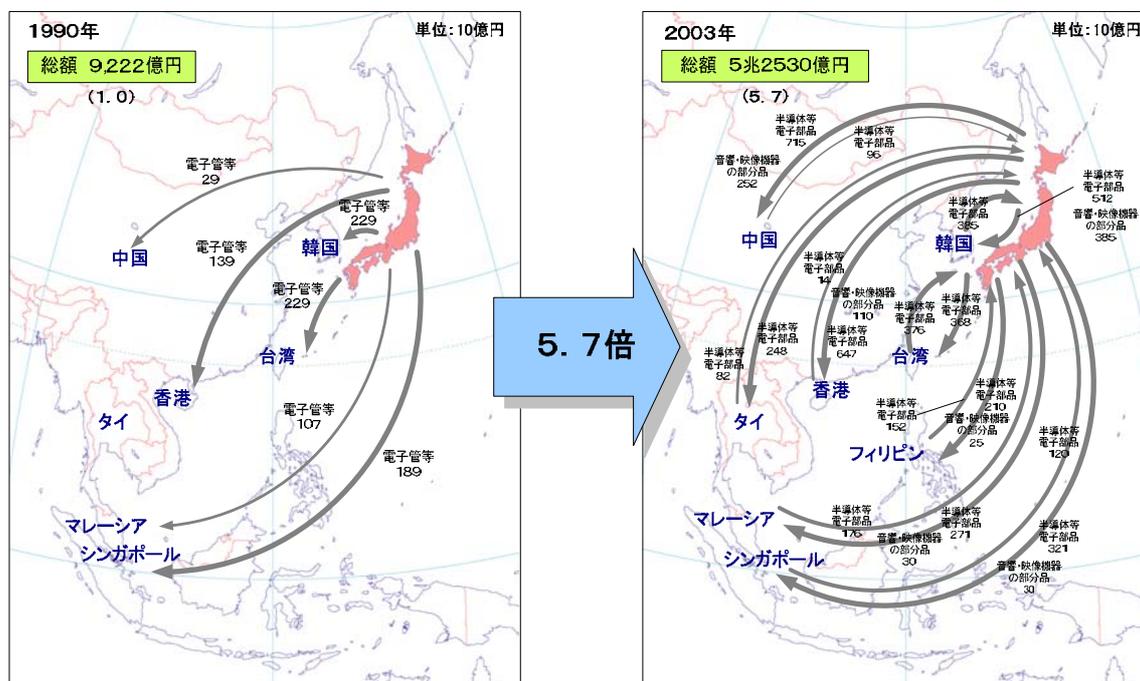


図 2-31 日・アジア間の電子関係貿易の推移

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

表 2-6 中国進出日系企業の機能分業体制の例
 ～デジタルカメラ A 製品における生産プロセスの分業体制～

		マーケティング ・商品企画	商品開発	部品生産	製品組立	販売	
自 社 内 分 業	日本 (本国)	本社 (企画開発)	本社 (商品開発・設計)	国内関連会社	調達	販売本部 (逆輸入)	
	進出国 (中国)			自社現地法人		自社現地法人	現地法人 及び現地流通
	第三国	欧米現地法人				自社現地法人	欧米等全世界
外 部				中国内日系部品メーカー 中国地場系部品メーカー 中国内台湾系部品メーカー 中国以外のアジア地区製造委託会社			

(資料) ヒアリングから経済産業省作成。

～カメラ付き携帯電話 B 製品における生産プロセスの分業体制～

		マーケティング ・商品企画	商品開発	部品生産	製品組立	販売	
自 社 内 分 業	日本 (本国)	本社 (企画開発)	本社 (開発設計)	国内関連会社	調達		
	進出国 (中国)	自社現地法人 (マーケティング)				自社現地法人	自社現地法人
	第三国 (欧米)					海外現地法人 (半完成品輸出)	
外 部				日系部品メーカー 欧米系部品メーカー 地場系部品メーカー			

(資料) ヒアリングから経済産業省作成。

出典：経済産業省「通商白書 2004」

輸送機器を対象として、輸送機器部品、産業用輸送機器、乗用車、自家用輸送機器（乗用車除く）の二国間輸出額の変化をみると、輸送機器部品では、日本から中国、タイ等の東南アジア諸国への輸出額が増加している一方で韓国と中国間や、中国と東南アジア諸国間の輸出額も拡大している。
 産業用輸送機器と乗用車については、日本から中国、シンガポール等への輸出額が増加しているなど、日本と中国、東南アジア諸国の結びつきが強い。
 乗用車を除く自家用輸送機器については、1995年では日本の輸出額が多いのに対して、2003年では、中国の輸出額が大幅に増加している。

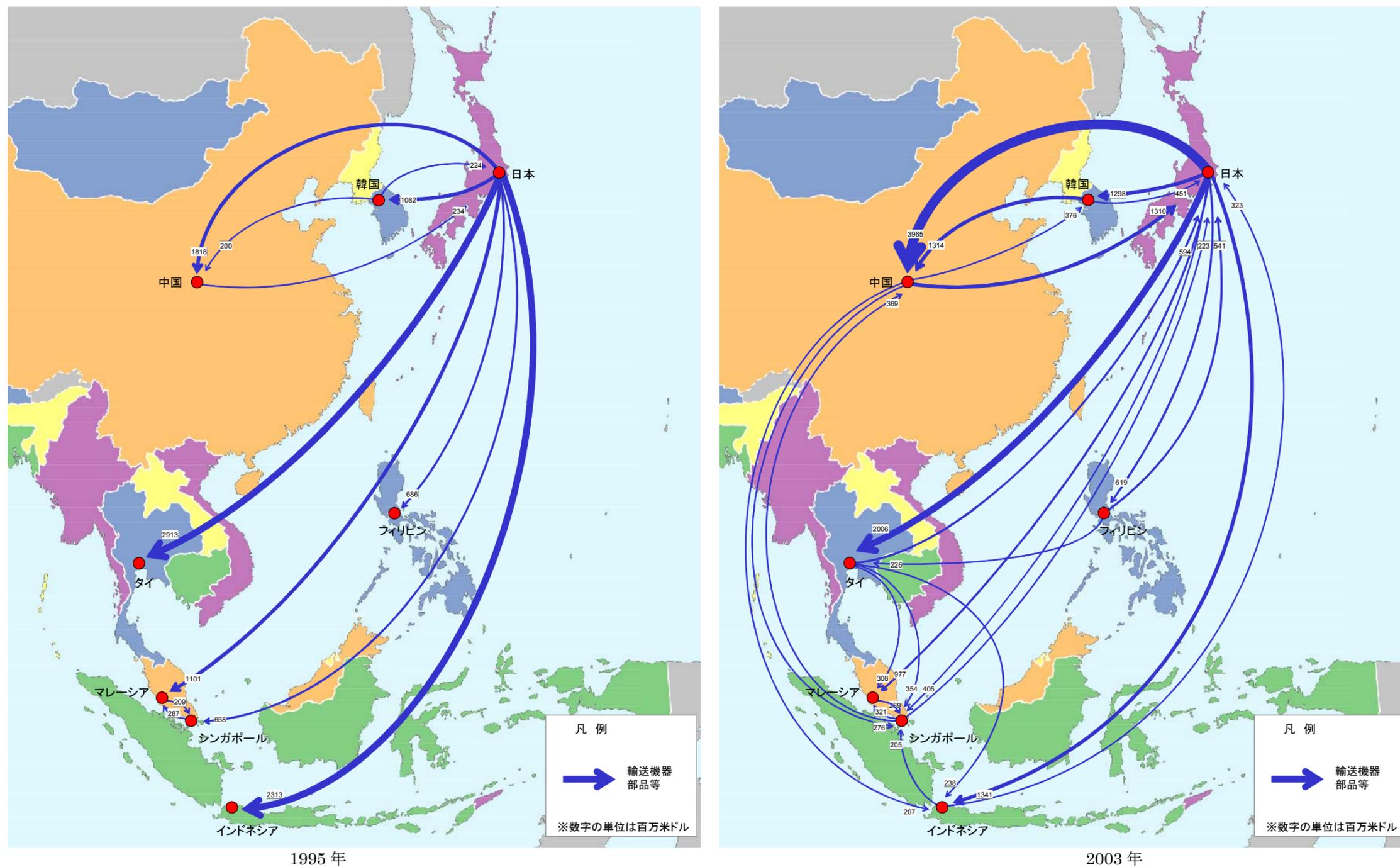
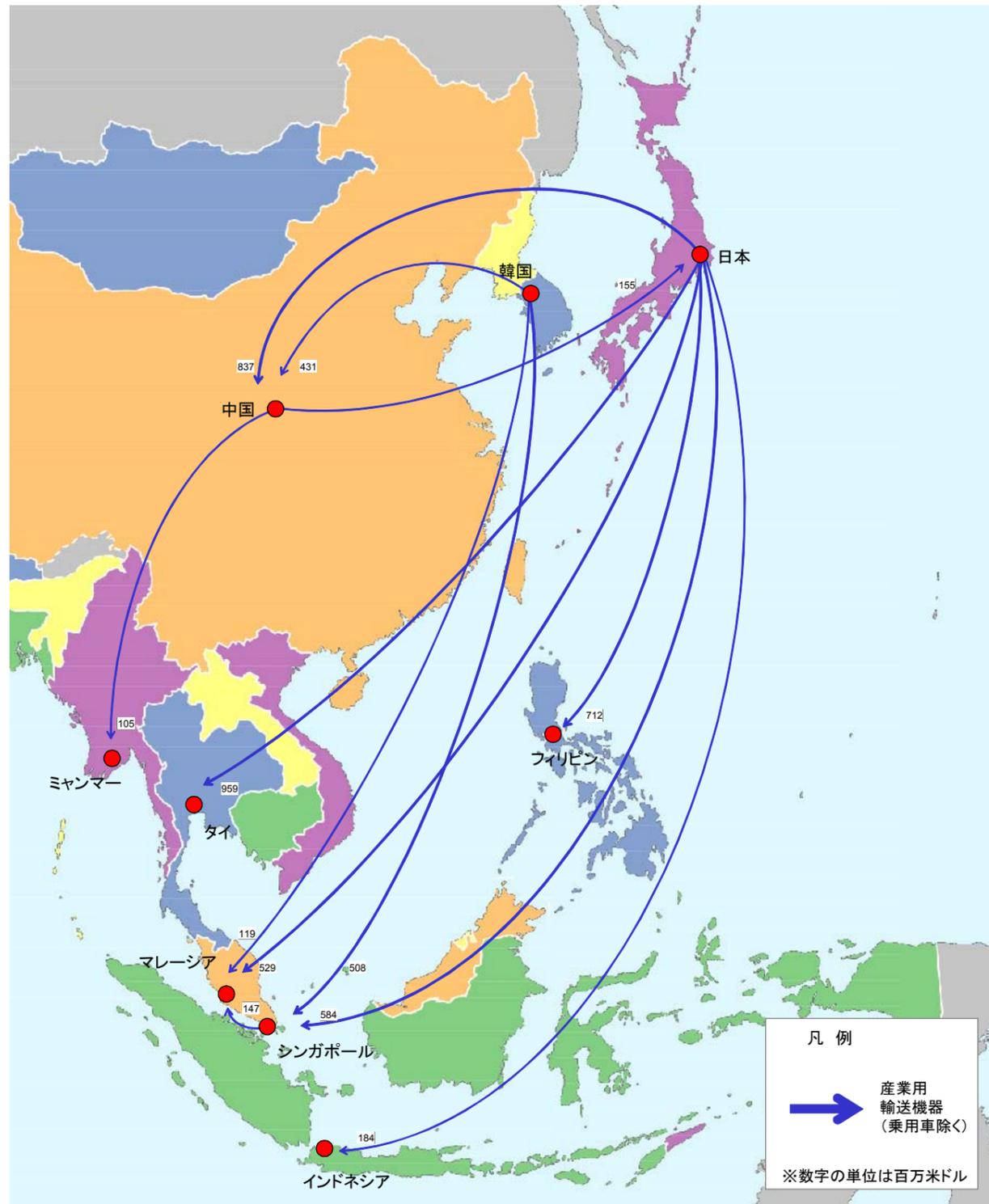


図 2-3 2 輸送機器部品

※二国間輸出額が2億ドル以上のみ表示 ※品目分類はBEC分類を基に作成。 ※※※中国は、香港、マカオを含む。ラオス、ミャンマー、台湾の輸出額データ無し(ベトナム、フィリピンは2003年のデータのみ)
 出典：「国連貿易データベース」より作成



1995年



2003年

図 2-33 産業用輸送機器（乗用車除く）

※二国間輸出額が1億ドル以上のみ表示 ※※品目分類はBEC分類を基に作成。 ※※※中国は、香港、マカオを含む。ラオス、ミャンマー、台湾の輸出額データ無し(ベトナム、フィリピンは2003年のデータのみ)
出典：「国連貿易データベース」より作成



1995年



2003年

図 2-34 乗用車

※二国間輸出額が1億ドル以上のみ表示 ※※品目分類はBEC分類を基に作成。 ※※※中国は、香港、マカオを含む。ラオス、ミャンマー、台湾の輸出額データ無し(ベトナム、フィリピンは2003年のデータのみ)
出典：「国連貿易データベース」より作成



1995年



2003年

図 2-35 自家用輸送機器（乗用車除く）

※二国間輸出額が 2,000 万ドル以上のみ表示 ※※品目分類は BEC 分類を基に作成。 ※※※中国は、香港、マカオを含む。ラオス、ミャンマー、台湾の輸出額データ無し(ベトナム、フィリピンは 2003 年のデータのみ)

出典：「国連貿易データベース」より作成

東アジアにおける国際分業の深化のまとめ

- 東アジア域内で工程間分業が進展
 - 日本、NIEs(部品生産)：資本集約型工程
付加価値の高い中間財を生産
 - 中国、ASEAN(組み立て)：労働力集約型工程
中間財の組み立てにより最終財を生産

- 日本・中国との分業体制の拡大
- 中国・東南アジア諸国、韓国との結びつきの拡大
 - 東南アジア諸国から素材・原料を輸入
 - 韓国から中間財を輸入

- 電気機械、一般・精密機械において垂直的産業内貿易が進展している
- 中国進出日本企業(電気機械)の例では、日本、中国等で生産した部品を基に、中国国内で製品の組立を行い、日本、中国、第3国に輸出するプロセスが構築されている
- 近年では、タイ、マレーシア等で労働集約型から資本集約型への移行が見られる。

(3) 中国沿海部に集中する企業進出

- ・ 東アジア地域における外資系企業(製造業)の事業所数の推移を見ると、インドネシアやタイ、シンガポールでは大きな変化は見られないのに対して、中国では急激な増加を示している。
- ・ 特に、中国沿海部(華北、華東、華南)で大幅な伸びを示している。

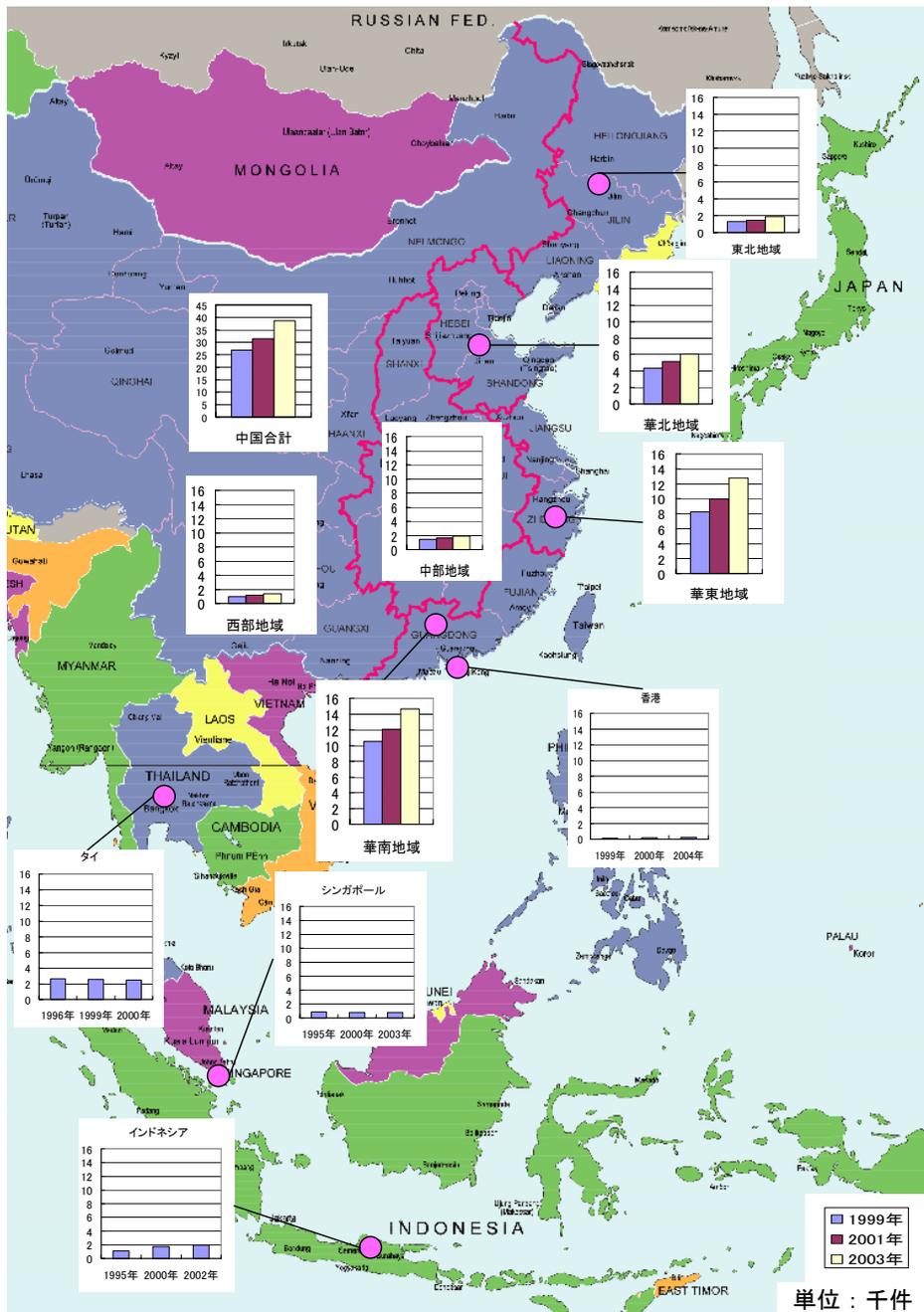


図 2-36 東アジア各国・地域別の外資系企業立地状況 (製造業)

出典：経済産業省「通商白書 2005」より作成

- 日系企業の産業別の東アジアへの進出状況を見ると、卸売業が最も多く、次いで電気機械、化学、輸送機械の順となっている。
- これらの産業別に進出先を見ると、卸売業ではシンガポールや香港、中国華東に集中しているのに対し、電気機器では中国華東、華南、タイ、マレーシアに集中する傾向が見られ、輸送機械ではタイの比率が高くなっている。

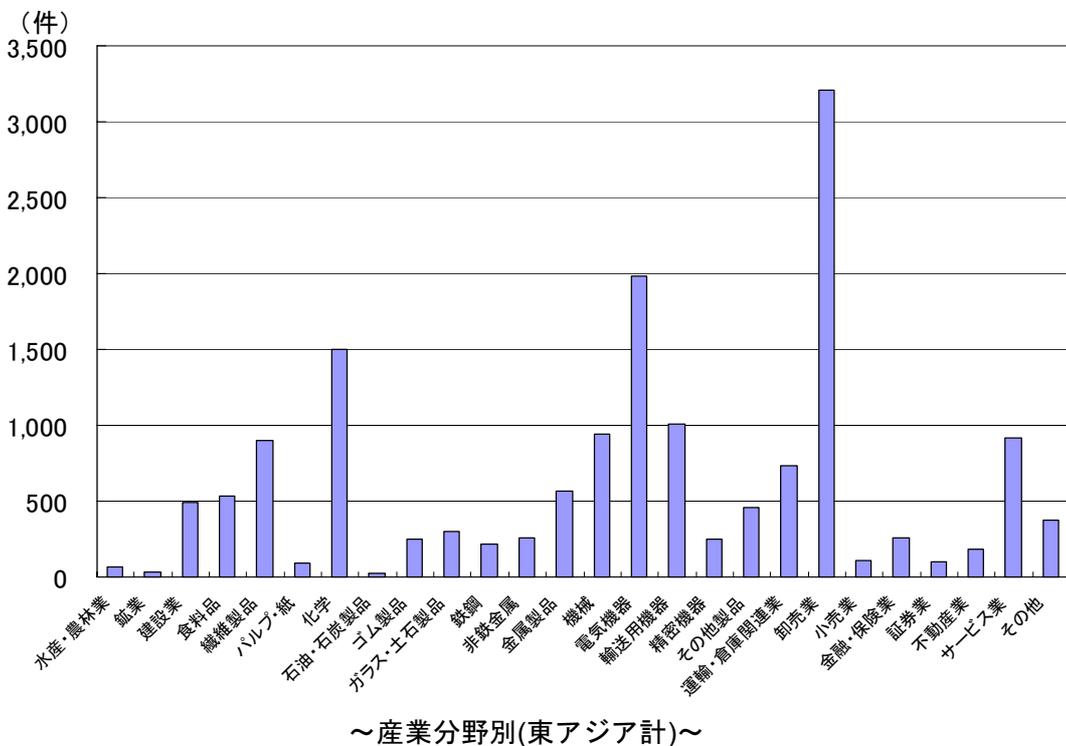
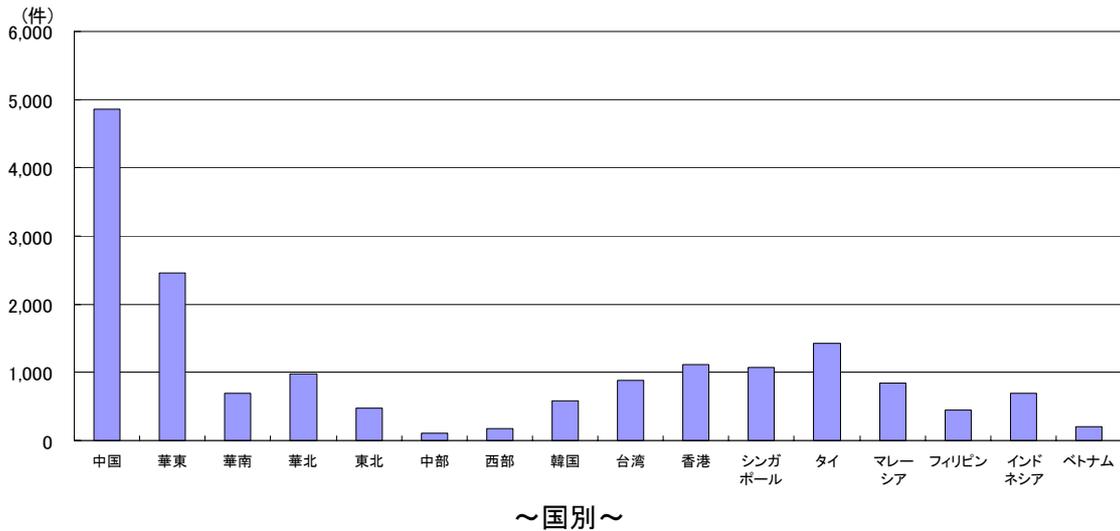


図 2-37 日系企業の東アジア進出状況 (2003年)

出典：経済産業省「通商白書 2005」より作成

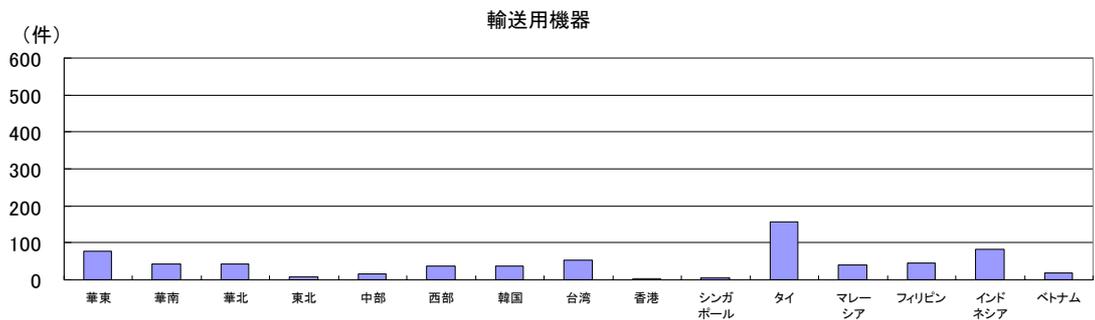
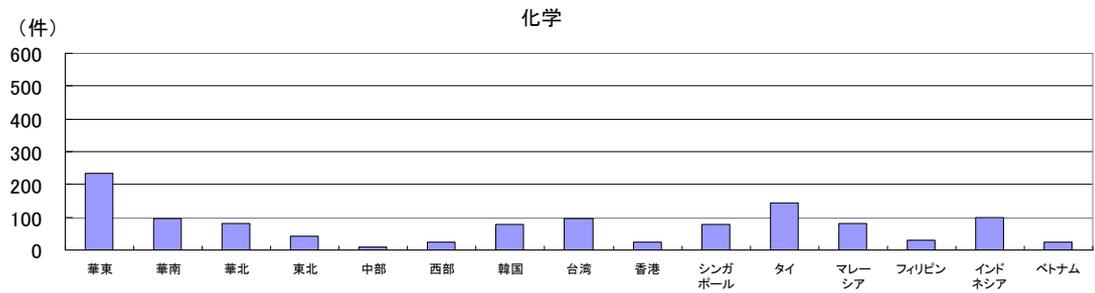
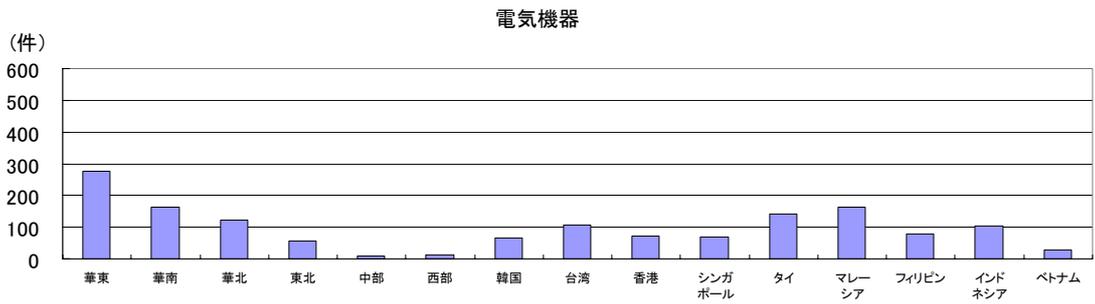
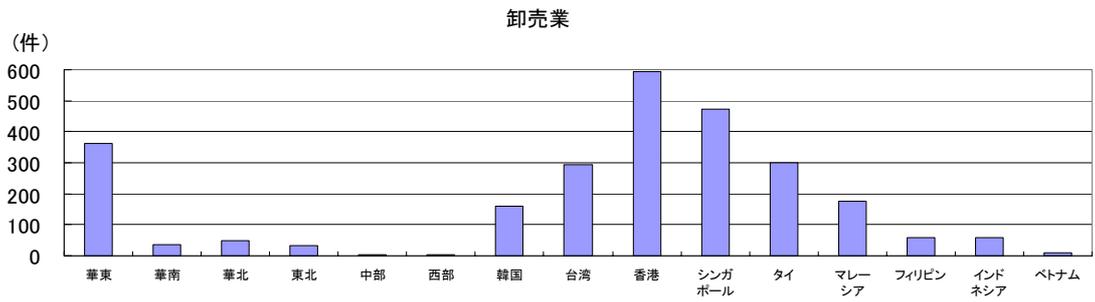


図 2-3 8 日系企業の東アジア進出状況 (2003 年) ～産業分野別・国別～

出典：経済産業省「通商白書 2005」より作成

中国では、各省、自治区等において経済技術開発区やハイテク開発区、保税區、輸出加工区が設置され、外資系企業の進出やハイテク産業等の先進技術の獲得、加工貿易等の促進等を推進している。

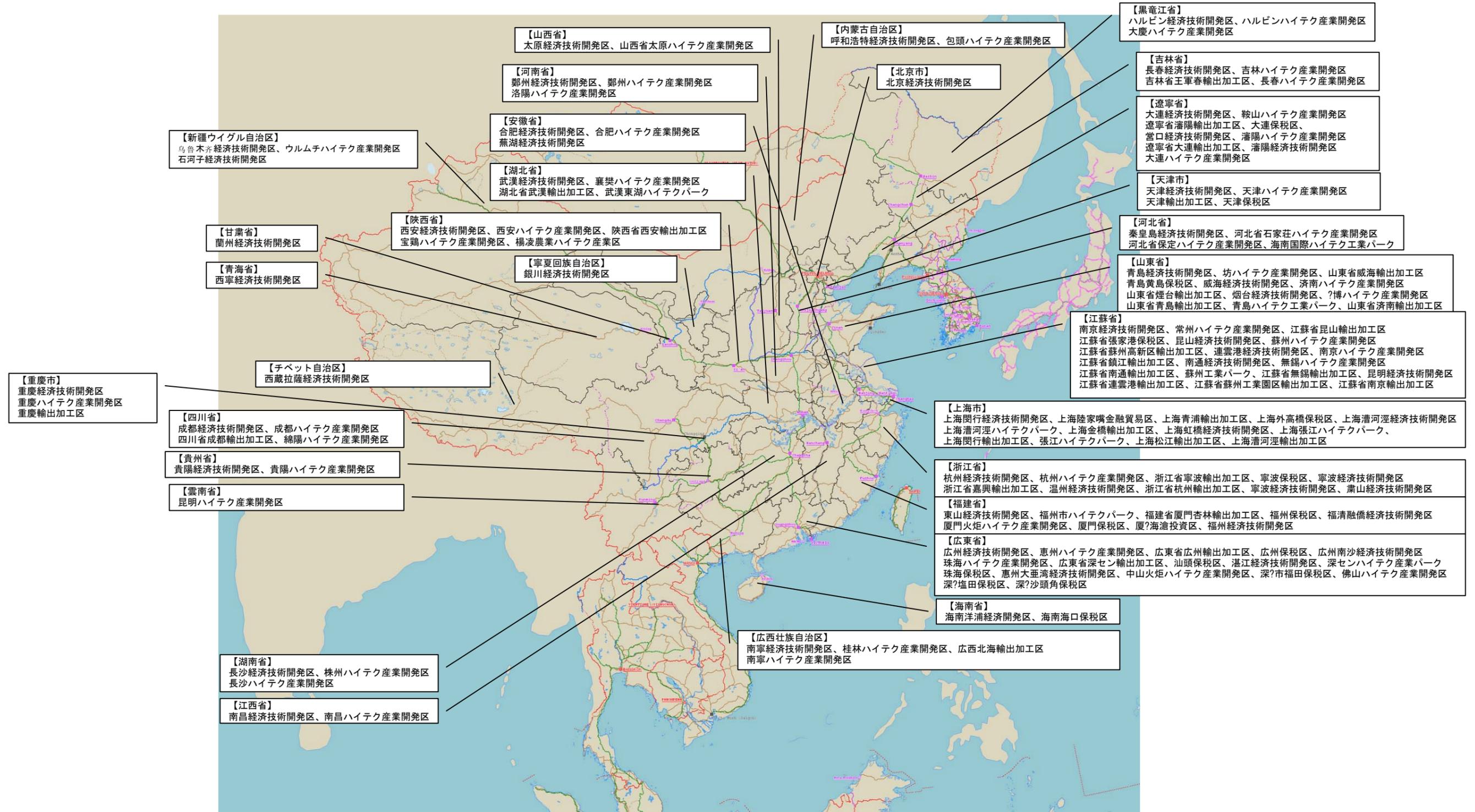


図 2-39 中国開発区等の位置図

出典：財団法人海外投資情報財団 HP(<http://www.joi.or.jp/kaihatsu/kaihatsu.html>)を元に作成

(4) 中国国内の生産分業構造

- 沿海部は自地域内で発生する最終需要を自地域の生産によって賄い、多くの輸出も行っているが、輸入された部品等を加工し輸出する加工貿易の比率も大きい。特に、華南で加工貿易の割合が高い。
- 華東では、輸出及び中国国内向けの双方を対象とした外資企業の進出が進んでおり、国内調達比率が高い(輸出競争力のある商品について自国内調達で賄う能力があるかについては留保が必要)。
- 華北では、天津市が IT や自動車関連、北京市が電子情報産業、山東省が青島を中心として軽工業から重工業まで幅広い産業構成を有しており、華東と同様に国内需要も含めた産業が立地している。
- 内陸部は沿海部からの移入や輸入により自地域内の最終需要を賄っている。
- 沿海部は海外との結びつきが強い一方で、東北、中部等の内陸部との結びつきが弱く、内陸部への生産波及効果の面から見ると、沿海部と内陸部は分断されている状況にあ

出典：経済産業省「通商白書 2005」より作成

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

(1) FTA/EPA

2-1-1 で述べた東アジアにおける経済発展や経済的な結びつきの緊密化、分業体制の変化を背景に、東アジア諸国はシンガポールを筆頭に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いる。また、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。

表 2-7 ASEAN+3 を中心とした FTA の動向

	日本	韓国	中国	ASEAN	シンガポール	マレーシア	フィリピン	タイ	インドネシア
日本		2004.2 協定交渉開始		2005.4 協定交渉開始	2002.11 協定発効	2005.12 協定署名	2004.11 協定大筋合意	2005.9 協定大筋合意	2005.7 協定交渉開始
韓国	2004.2 協定交渉開始			2005.12 枠組み協定署名	2005.8 協定署名	2004.8 交渉開始合意			
中国				2002.11 枠組み協定署名	2001.11 協定交渉開始			2003.10 EH 発効	
ASEAN	2005.4 協定交渉開始	2005.12 枠組み協定署名	2002.11 枠組み協定署名						
シンガポール	2002.11 協定発効	2005.8 協定署名	2001.11 協定交渉開始						
マレーシア	2005.12 協定署名	2004.8 交渉開始合意							
フィリピン	2004.11 協定大筋合意								
タイ	2005.9 協定大筋合意		2003.10 EH 発効		1992.1 ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) 正式合意				
インドネシア	2005.7 協定交渉開始								
インド	2005.7 共同研究開始	2005.1 共同研究開始			2005.6 協定署名	2005.3 共同研究開始		2003.10 枠組み協定署名	
スリランカ					2003.10 事前交渉開始				
パキスタン			2006.1 EH 発効		2005.8 協定交渉開始	2005.4 協定交渉開始			
クウェート					2005.1 協定交渉開始				
カタール					2004.12 協定交渉開始				
バーレーン					2004.2 事前交渉開始			2002.12 枠組み協定署名	
ヨルダン					2005.8 協定発効				
エジプト					2004.2 交渉開始合意				
EFTA		2005.12 協定署名			2003.1 協定発効			2005.10 協定交渉開始	
アメリカ		2006.2 協定交渉開始			2004.1 協定発効	2004.5 枠組み協定署名		2004.6 協定交渉開始	
カナダ		2005.7 協定交渉開始			2001.10 協定交渉開始				
メキシコ	2005.4 協定発効	2006.2 協定交渉開始			2000.7 協定交渉開始				
パナマ					2005.8 実質合意				
ペルー					2004.11 交渉開始合意			2005.11 協定署名	
MERCOSUR		2005.5 共同研究開始							
チリ	2006.2 協定交渉開始	2004.4 協定発効	2005.11 協定署名		2005.7 協定署名 Trans-Pacific SEP				
オーストラリア	2005.4 共同研究開始		2005.5 協定交渉開始	2005.2 ASEAN 豪 NZ 協定交渉開始	2003.7 協定発効	2005.5 協定交渉開始		2005.1 協定発効	
NZ				2005.2 ASEAN 豪 NZ 協定交渉開始	2001.1 協定発効 2005.7 Trans-Pacific SEP 協定署名	2005.5 協定交渉開始		2005.4 協定署名	

*EFTA: スイス、ノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタイン (EFTA は European Free Trade Association の略)

*Trans-Pacific SEP: ブルネイ、NZ、チリ、シンガポール (SEP は Strategic Economic Partnership Agreement の略)

*MERCOSUR: アルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイ

*EH: アーリーハーベスト協定

出典: 経済産業省 HP 「FTA・経済連携の推進について」

外務省 HP 「日本の経済連携協定 (EPA) 交渉」 2006 年 2 月 (http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/fta/pdfs/kyotei_0602.pdf)

韓国外交通商省 HP: "FTA"

シンガポール貿易産業省 HP: "Singapore's Free Trade Agreement"

マレーシア貿易産業省 HP: "Malaysia and Free Trade Agreements (FTA)"

タイ貿易交渉省 HP: "Free Trade Agreement"

より作成

(2) 複数国にまたがる地域連携

歴史的に東アジアにおいては、華夷秩序や慕華思想（参考資料-1）といわれる中国を中心とする結びつきが存在するとともに、太平洋戦争のきっかけとなった大東亜共栄圏（参考資料-2）のように東アジアを一体的に捉えた活用構想が掲げられたこともある。

現在、東アジアでは、(1)で述べた二国間の正式な協定による経済連携の枠組みのほか、海と河川を結合要素とする地勢の一体性や経済的な結びつきを背景とした地域連携が多数成立している（図 2-40）。以下では、北東アジア、インドシナ、フィリピン周辺、中国南部の4地域ごとにその取り組みを記載する。

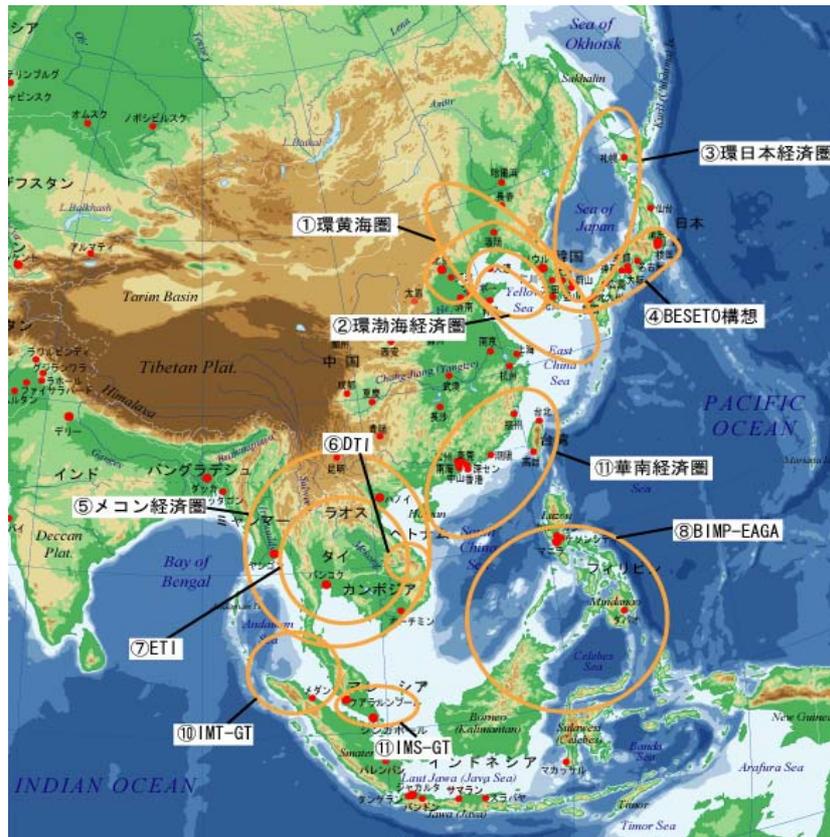


図 2-40 東アジアの地域連携

出典：下記資料を元に作成

「交通体系等から見た東アジア相互依存進化」NIRA 研究報告書,2001年

「国際協力時代の日韓国土政策シンポジウム」NIRA 政策研究,1999年

「新たな東アジア連携の展望」NIRA 政策研究,1999Vol.12No.4

F.C. Lo and Y.M. Yeung “Emerging World Cities in Pacific Asia”, United Nations University Press,1996

野本啓介「メコン地域開発をめぐる地域協力の現状と展望」国際協力銀行開発金融研究所報第12号,

2002年9月

恒石隆雄「ACMECSの進展」JETRO アジア経済研究所業務レポート 2005年11月

国際建設技術協会「メコン地域のインフラ分野における今後の支援のあり方」2005年11月

黒柳米司「アジア地域秩序とASEANの挑戦」明石書店,2005年8月

1) 北東アジア

北東アジアにおいては、環黄海圏等など、日本・中国・韓国の経済的つながりを軸とした地域間の連携が見られる。

連携	内容
①環黄海圏 ⁷	○対象地域 概ね九州・山口地域と韓国西部の5市5道、中国の2市3省 ○概要 中国の市場経済化と沿海地域における対外経済開放の進展を契機とした、民間活動中心の自然発生的な色彩が強い経済圏であり、近年、相互依存が高まっている。
②環渤海経済圏 ⁸	○対象地域 中国の遼東半島と山東半島に囲まれた渤海湾、黄海の北部、朝鮮半島の西海岸により構成される。 ○概要 経済特区や自由貿易都市が立地し、日本と韓国による直接投資が盛んであり、人的・物的交流が急増している。朝鮮半島においても、ソウルや仁川、平壤等の都市があり、人口も集中している。
③環日本海経済圏 ⁸	○対象地域 日本海を囲む極東ロシアを含む地域 ○概要 これらの地域に共通するのは自国内で最も貧しい地域に属していることであるが、国連開発計画の主導下で中国、ロシア、北朝鮮により豆満江開発事業が進められており、域内の観光など変化も見られる。
④BESETO 構想 ⁹	○対象地域 北京から東京に至る全長 1500km に人口 1000 万人以上の巨大都市圏 5 つを含む総人口 1 億人の都市回廊とみなすもの。 ○概要 韓国人学者(Sang-Chuel Choe ; Seoul National University) ¹⁰ が 1996 年に提唱した構想であり、環黄海圏、環渤海経済圏、環日本海圏を結ぶ経済活動の集積地としての発展が予想される。

⁷ 「交通体系等から見た東アジア相互依存進化」 NIRA 研究報告書,2001 年

⁸ 「国際協力時代の日韓国土政策シンポジウム」 NIRA 政策研究,1999 年

⁹ 「新たな東アジア連携の展望」 NIRA 政策研究,1999Vol.12No.4

¹⁰ F.C. Lo and Y.M. Yeung “Emerging World Cities in Pacific Asia”, United Nations University Press,1996

2) インドシナ

インドシナ半島はメコン川をはじめとする大河によって結び付けられた地域であり、メコン川調査委員会を発端とする地域連携の枠組みと、アジア開発銀行による GMS (Greater Mekong Subregion) 計画による開発計画、域内各国による相互経済交流による取り組みが見られる。目的、構成国等が異なる複数の連携が行われている。

表 2-8 各地域連携の成立時期

	内容
1957 年	メコン川下流域調査調整委員会の設置
1978 年	メコン川下流域調査調整暫定委員会の設置
1990 年	IMS-GT 協定 (シンガポール-インドネシア)
1992 年	GMS プログラムの開始
1994 年	BIMP-EAGA 設立
1995 年	MRC の設置 (メコン川)
1995 年	AMBDC 構想の承認
2003 年	ACMECS 第 1 回サミット (4 カ国間協定締結)

連携	内容
⑤メコン経済圏 GMS 計画 (GMS: Greater Mekong Subregion) ¹¹	<p>○対象地域 メコン川流域 6 カ国 (カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム及び中国雲南省)</p> <p>○経緯 1992 年にアジア開発銀行がイニシアティブを取り、GMS (Greater Mekong Subregion) 地域協力プログラムが開始された。経済関係の緊密化と経済協力の推進を目的とするものであり、当時、平和と政治的安定を取り戻しつつあったインドシナ諸国において、各国の協力を深める機運を生じさせるものであった。</p> <p>○概要 アジア開発銀行が事務局となり、主要な 8 つのセクター (運輸・通信・エネルギー・観光・貿易・投資・環境・人材育成) ごとにプロジェクトの設定がなされ、実施されている。その際には、域内の貿易及び投資の促進、域内における開発機会の増大、国境を越える問題の解決促進、共通の資源その他のニーズへの対応のいずれかの要件に該当する必要があるとされている。</p>
アセアン・メコン川流域開発協力構想 (AMBDC: ASEAN Mekong Basin Development Cooperation) ¹¹	<p>○対象地域 コアグループはアセアン全加盟国と中国</p> <p>○概要 95 年 12 月のアセアン首脳会議で承認された構想であり、メコン川流域のアセアン加盟国の経済開発支援を目的として、アセアン新規加盟国の経済発展によってアセアンへの統合を目指すもの。メインプロジェクトはシンガポール-昆明間鉄道である。</p>

¹¹ 野本啓介「メコン地域開発をめぐる地域協力の現状と展望」国際協力銀行開発金融研究所報第 12 号,2002 年 9 月

<p>メコン川委員会 (MRC : Mekong River Commission) ¹¹</p>	<p>○対象地域 カンボジア・ラオス・タイ・ベトナム（オブザーバー：中国・ミャンマー）</p> <p>○経緯 1947 年に行われた調査においてメコン川開発に関する活動を調整し、流域各国の協力を推進するための国際機関の設立の必要性が指摘され、1957 年にメコン川下流域調査調整委員会が設置された。その後、暫定委員会を経て、95 年にメコン川流域の持続的開発のための協力に関する協定の締結により、現在のメコン川委員会が発足。中国、ミャンマーの上流域 2 カ国もオブザーバーとして招いている。</p> <p>○概要 協定の骨子には、航行、洪水対策、農業、漁業、水力発電、環境保護などあらゆる分野のメコンの水資源の活用・管理の協力が位置づけられている。1999 年に 5 ヶ年計画が策定され、見直しを経て 2002 年活動計画が策定された。活動計画に位置づけられた目的は、次の 4 つである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 水資源の利用に関する規則の策定・実施 ・ 自然資源管理と持続的開発のための枠組みとしての流域開発計画のプロセスを確立し、優先的なセクタープログラム・プロジェクトを計画し、実施すること ・ 環境面および社会経済面での管理システムや政策ガイドラインを策定すること ・ 他の機関と協力しつつ、流域全体にかかる開発や調整を担えるような効果的な組織の確立
<p>ACMECS (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy) ¹²</p>	<p>○対象地域 タイ、ミャンマー、カンボジア、ラオス、ベトナムの 5 カ国</p> <p>○経緯 2003 年 4 月の特別 ASEAN サミットでタイのタクシン首相がカンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ間の経済協力戦略（ECS）構想を提唱した。同年 11 月にミャンマーで第 1 回会合が開催されたことに始まり、2003 年 4 月、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイの 4 カ国で経済協力に関して合意した。</p> <p>○概要 国境に沿って、競争力の向上と成長をもたらすこと、比較優位を持った場所に農業と製造業の移転を促進すること、4 カ国の所得格差を縮小させ雇用機会を創設すること、平和と安定の向上及び持続的繁栄を達成することが位置づけられている。個別事業においては、GMS 計画と重複するものも多い。</p>
<p>⑥DTI (Development Triangle Initiative) ¹³</p>	<p>○概要 ベトナムが主体となって行っている、カンボジア、ラオス、ベトナムの三国国境地帯にある最貧 7 州への支援活動。</p>
<p>⑦ETI (Emerald Triangle Initiative) ¹³</p>	<p>○概要 タイ、カンボジア、ラオス 3 カ国が 2003 年 4 月から開始した、「エメラルド・トライアングル」という国際周遊観光開発計画である。</p>

¹² 恒石隆雄「ACMECS の進展」JETRO アジア経済研究所業務レポート 2005 年 11 月

¹³ 国際建設技術協会「メコン地域のインフラ分野における今後の支援のあり方」2005 年 11 月

3) フィリピン周辺

ASEAN 諸国の国境を越えた共同地域開発による生産物や労働市場の拡大を目的とする ASEAN 成長地域構想の一つ。

連携	内容
⑧BIMP-EAGA (Brunei Indonesia Malaysia Philippines East ASEAN Growth Area) ¹⁴	<p>○対象地域 ブルネイ、北スラウェシ州、東・西カリマンタン州（インドネシア）、サバ州、サラワク州、ラブアン連邦直轄地（マレーシア）、ミンダナオ島、パラワン島（フィリピン）</p> <p>○経緯 フィリピンのラモス大統領の提案により、1994年3月に設立された。</p> <p>○概要 スルー海周辺におけるムスリムという民族や歴史的な交易によるつながりで形成された共通意識を背景として、資源が豊かだが、工業化が遅れている地域に対して、ASEANによる中小企業振興、人材育成プロジェクトが実施されている。</p>

4) マレー半島周辺

上記とならび、ASEAN 成長地域構想に位置づけられた地域であり、相互貿易交流を図る地域構想である。

連携	内容
⑨IMS-GT (Indonesia-Malaysia-Sin gapore Growth Triangle) ¹⁵	<p>○対象地域 シンガポール、ジョホール州（マレーシア）、リアウ州（インドネシア）</p> <p>○経緯 1980年代にシンガポール製造業が製造ラインをマレーシアのジョホール及びインドネシアのバタムに計画的に移設したことが発端となり、1989年にシンガポールにより具体的なコンセプトが提唱され、90年にシンガポールーインドネシア間、91年にマレーシアが加わり覚書を三カ国で締結した。</p> <p>○概要 先進諸国からの ASEAN に対する直接投資に対する比較優位性を明確化することにより、当該地域の物・サービス・労働・資本の結びつきを強め、輸出振興と持続的経済成長を確保するもの。</p>
⑩IMT-GT (Indonesia-Malaysia-Th ailand Growth Triangle) ¹⁴	<p>○対象地域 北スマトラ、アチェ（インドネシア）、ケダ、ペルリス、ペナン、ペラ（マレーシア）、サトゥン、ナラーティワート、ヤラー、ソクラ、パタニ（タイ）</p> <p>○概要 海洋資源が豊富であり、石油や天然ガスを産出し、観光資源としての海を有する。人口・面積の過半をインドネシアが占め、IMT-GTにおける経済的結びつきは強くなく、農水産物や資源の国境貿易が中心である。民族構成が複雑であり、地域統合の障害となっている。</p>

¹⁴ 黒柳米司「アジア地域秩序と ASEAN の挑戦」明石書店 2005年8月

¹⁵ 「交通体系等から見た東アジア相互依存進化」NIRA 研究報告書 2001年

5) 中国南部

中国の改革開放政策への転換を契機として、他の経済圏に先駆けて発生してきた局地的な地域経済圏であり、大きな経済規模を有するとともに生きがいの東アジア諸国との経済的結びつきが強い地域である。

連携	内容
⑪ 華南経済圏 ¹⁵	○対象地域 香港、マカオ、台湾、広東省、福建省、海南省 ○概要 中国の改革開放政策への転換を契機に、香港と広東省を中心として自然発生的に生成、発展したものであり、台湾と中国南部の福建・海南省や、広東省に隣接する湖南省や江西省といった内陸地域へと拡大しつつある。70年代に香港の中小製造業が改革開放と同時に後背地である広東省に製造工程をシフトしたことがその発端であり、80年代の香港経由での中台経済関係の活発化と台湾企業の中国進出、90年代以降には日本、米国、欧州、韓国企業の進出が盛んになっている。

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

2-2-1 で示した東アジアにおける産業機能分担の変化の流れから、今後の東アジアにおける産業機能分担を考察すると次の2つの方向性が考えられる。

- ・労働力が安価な国において労働集約型工程を担い、日本や NIEs などが資本集約型工程を担う垂直分業のより一層の深化
- ・経済・産業の発展により労働集約型から資本集約型へ移行した国との水平分業の進展

前者においては、引き続き、「海」を介した中間財や最終財の大量輸送を通じた物資の交易が交流の中心となると考えられる。後者においては、より効率的な水平分業体制を確立するための生産技術や生産プロセス・マネジメント技術、生産の制約条件となる環境技術などに係る技術的指導や技術研修などの人的・情報交流が交流の中心になると考えられる。

わが国はかつて東アジアにおいて圧倒的な産業競争力による絶対的な地位を占めていた面がある。しかし、東アジアの経済・産業の発展やこれに伴う産業機能分担の分担を背景とする上記のいずれの交流の形態においても、2-2-2 で整理した FTA/EPA や地域連携を通じて東アジア諸国との緊密かつ安定的なパートナーシップの下で共存共栄を目指す東アジア共同体の一員として位置づけられると考えられる。しかも、このような位置づけは、今後のわが国における人口減少高齢社会の本格的な到来や東アジア諸国の更なる経済・産業の発展の下でさらに強まっていく。これは「日本21世紀ビジョン」において示された将来展望でもある。

ただし、わが国の位置づけは単に他の東アジア諸国と同等の位置づけとして相対化されるのではない。当面はアジアのトップレベルの経済大国であり続けるし、その地位を築き上げ維持してきた製造業における生産技術や生産プロセス・マネジメント技術、環境技術などの技術的能力は依然として高水準を維持すると考えられる。さらに、これまで長期にわたって東アジア諸国において直接投資や、ODA、技術供与などを通じて経済・産業の発展に貢献を果たしてきた立場は揺るがない。従って、わが国は東アジア共同体の一員でありつつも、各国の利害調整を行ったり、経済・産業の発展や格差是正に一定の方向性づけを行うなどのリーダーシップを求められる立場に位置づけられると考えられる。

2-3 東アジア地域の各国の国土計画等の概要

2-3-1 各国の国土計画一覧

東アジア地域各国における国土計画等の策定状況を表 2-9 に整理した。うち、計画本文が入手可能で、かつインフラ整備計画について記述があった、中国、台湾、韓国、タイ、ベトナム、マレーシア、フィリピン、カンボジアについて国土計画の概要を表 2-10 に整理した。

わが国との連携等については、韓国の国土計画に記述があり、韓国の国土計画で周辺地域として位置づけられている東北アジア地域の一員として日本があげられている。その他、沿岸部の開発や海上交通の整備において、日本との共同開発について言及されている。

その他、国際的な連携については、ベトナムの国土計画で中国、ラオスとの国境地区の工業地域の開発について、中国、ラオスとの連携や交易の推進が上げられ、ベトナムー中国間の経済コリドーの発展が目標とされている。

表 2-9 東アジア地域における国土計画等の状況①

国	計画組織等	計画類型	計画名称	計画関連文書	計画期間	言語	
中国	国家發展及び改革委員会 National Development and Reform Commission (NDRC)	国土計画	国民經濟及び社会發展第十次五カ年計画	国民经济和社会发展“十五”计划纲要 中国第十次五カ年計画	2001-2005	中 日	
		国土計画	第十次五カ年計画重点計画	国民经济和社会发展第十个五年计划重点专项规划		2001-2005	中
		国土計画	総合交通体系發展重点計画	综合交通体系发展重点专项规划	2001-2005	中	
		国土計画	西部総合開発計画	西部开发总体规划	2001-2005	中	
		国土計画	第十次五カ年交通計画	“十五”交通规划简介	2001-2005	中	
		(次期)国土計画	第十一次五カ年総合交通体系發展計画	“十一五”综合交通体系发展规划思路简介		中	
	各地域	地域計画	各地域第十次五カ年計画 (31 地域:4 市 22 省 5 自治区)	各地“十五”计划纲要	2001-2005	中	
	交通部	インフラ計画	道路水路交通第十次五カ年發展計画	公路水路交通“十五”发展计划	2001-2005	中	
	鉄道部	インフラ計画	鉄道第十次五カ年計画	铁路第十个五年计划(摘录)	2001-2005	中	
	交通部	インフラ計画	長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾三区域港湾建設計画	长江三角洲、珠江三角洲、渤海湾三区域沿海港口建设规划(2004 年-2010 年)	2004-2010	中	
	交通部	インフラ計画(道路)	国家高速道路網計画	国家高速公路网规划	2004-2020	中	
	交通部	インフラ計画(道路)	国家高速道路網構造提案(地図)	国家高速公路网布局方案	—	中	
鉄道部	インフラ計画(鉄道)	中長期鉄道網計画	中长期铁路网规划	2004-2020	中		
鉄道部	インフラ計画(鉄道)	渤海京津冀地区、長江デルタ、珠江デルタ地区城際軌道交通網計画	《环渤海京津冀地区、长江三角洲地区、珠江三角洲地区城际轨道交通网规划》内容简介	2005-2020	中		
国土資源部	国土計画	作成中(土地利用計画など)	—	—	—		
香港	中央政策組 Central Policy Unit(CPU)	国土計画	長期ビジョン	Bringing the Vision to Life - Hong Kong's Long-Term Development Needs and Goals	2000-2030	英	
台湾	行政院經濟建設委員会 Council for Economic Planning and Development (CEPD), Executive Yuan	国家計画	新世紀国家開発計画	Plan for National Development in the New Century <i>Four-Year Development Plan for 2001-2004 and Outlook for 2011 A Briefing</i>	2001-2004	英	
		国家計画	新世紀第二期国家建設計画	新世紀第二期國家建設計畫(民國 94 至 97 年四年計畫暨民國 104 年展望)	2005-2008	中	
		国家計画	新世紀第二期国家建設計画	Second-Term Plan for National Development in the New Century(Four-Year Plan for 2005-2008 and Outlook for 2015)-Highlights	2005-2008	英	
		国土計画	国土総合開発計画	国土綜合開發計畫簡介 Comprehensive Development Plan —Executive Summary—	1996-2011	中 英	
		インフラ計画	国家發展重点計画	挑戰 2008: 國家發展重點計畫 Challenge 2008 - National Development Plan		2002-2008	中 英
		インフラ計画	新十大建設計画	新十大建設規劃報告書	2004-2008	中	
		国際戦略	アジア太平洋地域運営センター計画 Asia Pacific Regional Operations Center (APROC) Plan	發展台灣成為亞太營運中心計畫	—	—	中
		国際戦略	アジア太平洋地域運営センター計画 —成果と展望—	APROC Plan —Achievements and Prospects	—	—	英

表 2-9 東アジア地域における国土計画等の状況②

国	計画組織等	計画類型	計画名称	計画関連文書	計画期間	言語
台湾		国際戦略	—	從亞太營運中心到全球運籌	—	中
		交通戦略	—	交通白書	—	
		—	高雄港将来総合開発計画	Comprehensive and Future Development Plan of Kaohsiung Harbor	—	英
韓国	建設交通省	国土計画	第4次国土総合計画	제 4 차국토종합계획	2000-2020	韓
				The 4th Comprehensive National Territorial Plans		英
タイ	国家経済社会開発庁 National Economic and Social Development Board (NESDB)	国土計画	国家経済社会開発計画	Summary Ninth National Economic and Social Development Plan (NESDP) (2002-2006)	2002-2006	英
				Ninth National Economic and Social Development Plan (NESDP) (2002-2006)	2002-2006	タイ
	海運促進委員会事務局	海運	海運開発マスタープラン	The Master Plan for Maritime Development	1999-2006	—
ベトナム	計画投資省 Ministry of Planning and Investment (MPI)	国土計画	社会経済開発五カ年計画計画(次期)	The five year Socio - Economic Development Plans (Next Term)	2006-2010	英
			社会経済開発五カ年計画計画	The five year Socio - Economic Development Plans	2001-2005	越
			公共投資計画 2001-2005	Public investment program period of 2001 - 2005	2001-2005	英
マレーシア	経済企画庁 Economic Planning Unit (EPU)	展望計画	第3次長期展望計画 2001-2010	Third Outline Perspective Plan, 2001-2010	2001-2010	英
		国家計画	第8次マレーシア計画 2001-2005	Eight Malaysia Plan 2001-2005	2001-2005	英
	連邦都市国家計画局 FEDERAL DEPARTMENT OF TOWN AND COUNTRY PLANNING	国土計画	国家物理計画マレーシア	National Physical Plan Malaysia	2005-2020	英
シンガポール	国家開発省 Ministry of National Development (MND)	将来構想	シンガポール 21	Singapore21		英
	都市再開発庁 Urban Redevelopment Authority (URA)	都市計画	コンセプトプラン 2001	Concept Plan 2001	2001-2050	英
		地域計画	マスタープラン 2003	Master Plan 2003	—	英
	—	インフラ計画(鉄道)	既存・建設中鉄道路線図	Rail Map (including lines under construction)	—	英
		インフラ計画(鉄道)	環状線(Circle line)路線設計図	Map of newly constructing Circle Line(CCL 1 to 5 alignment)	by 2010	英
		インフラ計画(鉄道)		BOON Lay Extension(map)	—	英
インフラ計画(道路)		Kallang/Paya Lebar 高速道路図	Kallang/Paya Lebar Expressway (KPE)(map)	—	英	
	陸上交通計画	ワールドクラス陸上交通システム白書(概要)	White Paper A World Class Land Transprt System (Executive Summary)	1996	英	

表 2-9 東アジア地域における国土計画等の状況③

国	計画組織等	計画類型	計画名称	計画関連文書	計画期間	言語
インドネシア	—	国家計画	国家長期開発計画	RPJP: Rencana Pembangunan Jangka Panjang nasional	2005-2025	インドネシア
	国家開発企画庁 Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS)	国土計画	中期開発計画 2004-2009	Overview of the Indonesia's Medium-Term Development Plan 2004 - 2009 (RPJM: Rencana Pembangunan Jangka Menengah) (詳細把握不可)	2004-2009	英
				JICA(2001)国家開発計画 (PROPENAS) 2000 ~2004年(邦訳版)(2001年8月)	2000-2004	日
	—	セクター別プロジェクト候補	将来プロジェクト候補リスト	LONG LIST OF FUTURE CANDIDATES PROJECTS FOR INDONESIA	—	英
	運輸省 Departemen Perhubungan Republik Indonesia	交通セクター戦略計画	運輸省の戦略計画 (RENSTRA) ※RENSTRA: PROPENASを踏まえ各中央省庁が策定する、セクターごとの戦略計画	RENSTRA 2005-2009	2005-2009	インドネシア
—	地域計画 (復興計画)	アチェ復興プラン(仮題)	MASTER PLAN FOR THE REHABILITATION AND RECONSTRUCTION OF THE REGIONS AND COMMUNITIES OF THE PROVINCE OF NANGGROE ACEH DARUSSALAM AND THE ISLANDS OF NIAS, PROVINCE OF NORTH SUMATERA 2005.4	—	英	
フィリピン	—	国家長期ビジョン	フィリピン国家計画	PNDP (Philippine National Development Plan for the 21st century)	1998-	
	アロヨ大統領	政策目標 ※これにもとづき、中央省庁が現行 MTPDPを作成	10の政策課題	The 10 Points Agenda	2004 発表	英
	経済開発庁 The National Economic and Development Authority (NEDA)	国土計画	中期フィリピン開発計画 2004-2010	The Medium-Term Philippine Development Plan (MTPDP), 2004-2010	2004-2010	英
		国土計画	中期フィリピン投資計画 2004-2010	The Medium-Term Philippine Investment Program (MTPIP), 2005-2010	2005-2010	英
—	陸上交通アクションプラン	中期フィリピン陸上交通アクションプラン(2005-2010)	Medium Term Philippine Land Transport Action Plan (2005 -2010)	2005 - 2010	英	
カンボジア	計画省 Ministry of Planning	国土計画	第2次社会経済開発五カ年計画	The Second Five Year Socio-Economic Development Plan 2001-2005 (SEDP II)	2001-2005	英
		—	貧困削減戦略ペーパー プロGRESSレポート	PRSP Progress Report	—	英
		—	暫定貧困削減戦略ペーパー	IPRSP (Interim Poverty Reduction Paper)	—	英
		国土計画	公共投資プログラム	Public Investment Program	—	—
ラオス	計画投資委員会 Committee for Planning and Investment (CPI)	経済戦略	国家の成長と貧困撲滅のための戦略	National Growth and Poverty Eradication Strategy	2004.6	英
		経済戦略	成長及び貧困削減戦略	RTM 8 - National Poverty Eradication Programme(NPEP)		英
		国土計画	第6次社会経済開発五カ年計画	Sixth Socio-Economic Development Plan	2006-2010 ※NGPESとの統合を図りつつ策定中	—
ミャンマー	国家計画・経済開発省 Ministry of National Planning and Economic Development	国家計画	五カ年計画 (概要)	Short-term Five-Year Plan	1996/97-2000/2001	英
ブルネイ	開発省 Ministry of Development	国土計画	国土開発計画	National Development Plan	1996-2000	英

出典：各国のホームページより作成

表 2-10 東アジア地域各国のインフラ整備の方針一覧

分類	中国	台湾	韓国	タイ	ベトナム	マレーシア	フィリピン	カンボジア
国土全体	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラ整備を強化し、配置と構造を改善する - 水利施設の整備を強化 - 総合的な交通システムの整備(特に鉄道) ・西部大開発の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・アジア太平洋運営センターの建設目標と整合を図りつつ、積極的に空港、港、旅客・貨物運輸センターと運送システムを建設する ・北、中、南三つの都会帯地域の通勤利便性を確保するよう交通システムを計画する ・航空、海運、鉄道、道路、通信の各システムを融合させ、交通と通信のネットワークを完成させる 	<ul style="list-style-type: none"> ・全国を一つの生活圏にまとめる総合基幹交通網を形成 ・東北アジアの玄関口としての役割を遂行するための国際交通インフラ確保 ・人間尊重・環境重視の交通体系構築及び投資効率性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・製造業とサービス業の分野における容量の拡大を実現するには、サービス提供の質改善と共に、既存のインフラ設備の最大限の利用を考慮すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・設備の更新に注力する ・国内外における物流・旅客需要を満たす交通ネットワークの基盤を完成させる ・国防と治安の確保に貢献する ・必要不可欠な高速道路、鉄道、水運のネットワークの基礎を完成し、供用を開始する ・引き続き、経済重点地区における包括的交通システムを建設する ・国際拠点空港と港湾を拡張し、最新設備を導入する ・強固な交通システムをハノイ市とホーチミン市に整備し、渋滞問題を解決する ・一年中、中心部のコミュニケーションへの交通が可能になるよう、ローカル交通網の整備に注力する 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市地域、地方と州、海港と空港をリンクし、同様に都市と農村部をリンクする。 ・すべての運輸手段を効率的に統合することで、同様な地域に存在する近隣諸国を上回る競争優位を提供する。 ・地域間不均衡の低減 ・国家を経済的に、社会的そして政治的に統一する ・長期的な公約として、すべての州都を結ぶ高速鉄道システムを提案する。加えて、すべての主要な都市において公共交通の利用を高める都市公共交通システムに関する迅速な取り組みを行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国内外を問わず市場へのより容易なアクセスを提供し、地方と孤立地域の貧困を軽減する ・効率的な輸送と貿易によって紛争影響地域の平和と秩序を高める ・人々の動きをより速く、安くそして安全にすることで、国家の団結、家族の絆、観光産業を強化する ・輸送流通システムを商業中心地と隣接する県との効率的な結合を確保することで、首都圏マニラへの集中を緩和する ・既存ストックを維持する ・損傷部分の修復 	<ul style="list-style-type: none"> ・経済成長と地域協力を最大限に貢献するような、効果的かつ低価格で競争力もある輸送ネットワークを築く
空間計画		<ul style="list-style-type: none"> ・台湾を国際社会において「アジア太平洋運営センター」として位置づける ・国土を階層別に二つの軸、三つの都会帯、20個の生活圏に分類 	<ul style="list-style-type: none"> ・開放型統合国土軸形成(6つの国土軸)(環東海、環南海軸、環黄海軸、南部内陸軸、中部内陸軸、北部内陸軸) 			<ul style="list-style-type: none"> ・一級農業地域 ・環境変化に敏感な地域 ・中央森林地帯 ・脆弱な沿岸域生態系 ・統合された国内運輸システム ・適切な社会基盤設備の計画 		
空港		<ul style="list-style-type: none"> ・桃園中正空港を拡張し、航空運送センターを設立する。桃園地区を航空都市として計画し開発する 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際航空需要を処理できる東北アジア中枢空港の育成 ・仁川国際空港を2001年上半期に1段階開港して、2020年まで施設拡充を通し東北亜のハブ空港に育成 ・高速・高級の通行需要を受け入れることができるように圏域拠点空港と地方空港の旅客処理能力と安全施設を拡充 ・小型飛行機、ヘリコプターなどを利用した近距離航空の実用化の推進 		<ul style="list-style-type: none"> ・国際空港を漸次拡大、改修し、空港施設を近代化する ・年間利用者数キャパシティー20百万人の空港設備を建設する ・グランドサービス、上空の安全性、航空交通コントロールシステムを改善する ・可能であれば、地方空港を改良する 			

分類	中国	台湾	韓国	タイ	ベトナム	マレーシア	フィリピン	カンボジア
港湾		<ul style="list-style-type: none"> 高雄を中心に、台中と基隆を補助として、海運センターを設立する。高雄の港湾と市の総合的開発計画を策定する。 	<ul style="list-style-type: none"> コンテナ貨物比重の増大、船舶の大型・高速化、複合運送の拡大などを勘案してコンテナ処理が可能な大型港湾を開発 釜山新港(24 バース、年間460万TEU)、光陽港(24バース、年間528万TEU)を大型コンテナ中枢港湾に開発 既存港湾も機能改善を中心とした施設整備を推進して2020年20億トンと予想される港湾物流量の処理能力向上 		<ul style="list-style-type: none"> 包括的港湾システムの完成と近代化を漸次実施する 船団の改変と国際競争力を増加させるよう改善 深海港と乗り継ぎ港の建設計画を策定する 貨物取扱量を増やすため、積み下ろし装置を入れ替える 海港貨物取扱量を年間65百万トンに増加させる 国内水路と川港を改善するマスタープランを2006～2010年中に改善する メコンデルタ、ホン川デルタの重要な水路の改修に引き続き投資する 			
鉄道		<ul style="list-style-type: none"> 西部回廊の高速鉄道を建設し、全国の快速道路ネットワークを完成させる 	<ul style="list-style-type: none"> 高速電鉄建設事業を計画通り推進して複線電鉄化路線と連携運営 鉄道路線の改良及び新設を通し鉄道の輸送分担率を順次向上 計画期間前半期は需要がある既存線路の直線化、複線画、電鉄化で輸送能力を向上させて後半期には鉄道網新設強化 鉄道営業延長:3,118km('97) ⇒約5,000km(2020、1.6倍) 複線化率:28.9%('97) ⇒80%(2020、2.8倍) 電鉄化率:21.2%('97) ⇒82%(2020、3.9倍) 		<ul style="list-style-type: none"> 既存の鉄道を改修する 経済振興のため、港湾と工業団地をつなぐ新線を建設する ハノイとホーチミン市内の鉄道網整備に着手する Yen Vien-Giap Batの新型鉄道を整備する 			<ul style="list-style-type: none"> 物理的インフラの再建を継続する 鉄道稼動を支えるために所得創出を増やす 市場経済に照らして、他の輸送手段との競争を奨励する コンテナや石油の運搬など鉄道を利用した他のサービスを提供し、プロモートしていく プノンペンとロックニン(ベトナム)を結ぶ255kmの鉄道建設。これによりカンボジアの鉄道が周辺地域諸国の鉄道とリンクすることができる(シンガポール〜クンミン鉄道をリンク)

分類	中国	台湾	韓国	タイ	ベトナム	マレーシア	フィリピン	カンボジア
道路		<ul style="list-style-type: none"> 各生活圏内の道路システムを構築する 	<ul style="list-style-type: none"> 国土の均衡発展と交通需要に相応する7×9高速幹線網を段階的に構築 物流費用節減及び国民不便解消のための国道あい路区間整備 道路総延長:87,000km('97) ⇒約20万km('20) 高速道路総延長:1,900km('97) ⇒約6,000km('20) 一般国道4車線比率:25%('97) ⇒50%以上('20) 		<ul style="list-style-type: none"> 南北軸をつなぐ道路を完成させる、重要な経済地区間の主要道を完成させる 中央高地とメコンデルタの道路を整備する 高速道路を整備し、経済が発展した地区の交通渋滞を解消する 国境の道路の基盤を完成させる。特に警備道路と警備ステーションをつなぐ道路を整備し、人々の公益を向上させる 経済発展と国防・治安のためにもなるよう、道路整備を行う 年間を通じて正常な交通が可能なるよう、地方道を整備する コミュニンと中核コミュニンをつなぐ道路を完成させる 大都市と町への環状道路とバイパスの整備に着手する 居住地域を新設している都市の交通網を包括的に整備する 大都市内部の交通を整備する。それによって、都市部の旅客流動の30%を公共交通が担うようになると予測され、交通事故と渋滞が軽減されると予測されている 定常交通のための設備を建設する 鉄道網を整備する 都市部の道路整備率を3.5～4km/km²を達成し、交通手段がある地域を都市部の10%にする 川に架橋し、人口の再配置を誘導し、都市の交通混雑を緩和する 発展途上地域の道路を更新もしくは建設する 		<ul style="list-style-type: none"> RORO 港とその間を結ぶ高速道路 首都圏マニラへの混雑を緩和する道路と鉄道システム、クラーク-サビク高速道路、そしてルソン、ビサヤそしてミンダナオの開発を触媒する高速道路 使用頻度の高い道路の改善と拡張 新しい道路と、道路ネットワークにおいて欠落している部分の建設 西部湾岸高速道路(別称 Strong Republic Nautical Highway)、中央湾岸高速道路、東部湾岸高速道路の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 国の主要道路を修繕・再建することにより、国全体の陸路輸送を改善 隣接国を結ぶ道路建設により、僻地に国際貿易、観光業振興への道を開く 持続的な道路維持プログラムを発達させることにより、道路再建への投資を確保し、持続的な利益を創出する

分類	中国	台湾	韓国	タイ	ベトナム	マレーシア	フィリピン	カンボジア
日本に対する期待 (国土計画に記述されているもの)			<ul style="list-style-type: none"> ・上海以北の中国、極東ロシア、モンゴル、北朝鮮、韓国とともに、人口7億人、GDP6兆ドルの北東アジア市場の構成国として位置づけられている ・(釜山-蔚山市地域の開発において)中心の島と周辺の島々をつなぎ、アクセシビリティを強化し、日本をはじめとする周辺諸国との共同開発プロジェクトを模索する ・北東アジアの重要地(天津、韓国の西海岸、済州島、上海、九州、日本海の島々、韓国の東海岸、日本の西海岸、アジア側のロシア沿岸)をつなぐオリエンタルクルーズのパッケージツアー開発を続ける ・日本や中国といった北東アジアの隣国との親密な協力関係を構築する。 ・(釜山の開発において)韓国と日本の海峡に沿岸観光ルートを設置し、国内外の海洋クルージングを増加させる 					

分類	中国	台湾	韓国	タイ	ベトナム	マレーシア	フィリピン	カンボジア
日本との関係（外務省ODAホームページより作成。1999年から2003年までの実績）	<ul style="list-style-type: none"> ●空港 <ul style="list-style-type: none"> ・西安咸陽空港拡張事業 ●鉄道 <ul style="list-style-type: none"> ・重慶モノレール建設事業計画 ・武鄭都市鉄道建設事業 ・北京都市鉄道建設事業 ●道路 <ul style="list-style-type: none"> ・海南（東線）高速道路拡張事業計画 ・梁平－長寿高速道路建設事業計画 ・河南新郷－鄭州高速道路建設計画 ・甘肅省地方道路整備計画 ・湖南省地方道路整備計画 			<ul style="list-style-type: none"> ●空港 <ul style="list-style-type: none"> ・第2バンコク国際空港建設事業 ●鉄道 <ul style="list-style-type: none"> ・バンコク地下鉄建設計画 ●道路 <ul style="list-style-type: none"> ・地方幹線道路網改良計画 ・第2メコン国際橋架橋計画 	<ul style="list-style-type: none"> ●空港 <ul style="list-style-type: none"> ・ハイフォン港復旧計画 ・タンソンニャット国際空港ターミナル建設計画 ●鉄道 <ul style="list-style-type: none"> ・南北鉄道橋梁安全性向上計画 ●道路 <ul style="list-style-type: none"> ・ビン橋建設事業 ・国道10号線改良事業(第2期) ・国道18号線改良事業(第2期) ・ハノイ紅河橋(タインチ橋)建設事業 ・サイゴン東西ハイウェイ建設事業 ・クーロン(カントー)橋建設計画 ・国道1号線バイパス道路整備計画 ・バイチャイ橋建設計画 ・ハイヴァントンネル建設計画 ・紅河橋建設計画 ・サイゴン東西ハイウェイ建設計画 ・国道1号線橋梁復旧第三計画 ・国道・省道橋梁改修計画 ・中部地方橋梁改修計画 ・メコンデルタ地域橋梁改修計画 		<ul style="list-style-type: none"> ●空港 <ul style="list-style-type: none"> ・イロイロ空港開発計画 ・幹線空港開発計画 ・ニノイ・アキノ国際空港アプローチレーダー管制施設改善計画 ●港湾 <ul style="list-style-type: none"> ・スービック港湾開発計画 ・スービック自由港環境整備事業 ・ミンダナオ・コンテナ埠頭建設計画 ●鉄道 <ul style="list-style-type: none"> ・LRT1号線増強計画 ・メトロマニラ立体交差建設計画 ●道路 <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路網整備計画 ・コルディレラ幹線道路整備計画 ・日比友好道路修復(ミンダナオ島区間)計画 ・幹線道路橋梁改修計画 ・第二マグサイサイ橋及びブツアン・バイパス建設計画 ・地方道路網整備計画 ・中部ルソン高速道路建設計画 ・地方開発緊急橋梁建設計画 ・中部ミンダナオ道路整備事業(37.17) ・幹線道路バイパス建設事業(プラリデル及びカバナツアン) ・北部ルソン地方道路橋梁建設計画 	<ul style="list-style-type: none"> ●港湾 <ul style="list-style-type: none"> ・シハヌークヴィル港緊急リハビリ事業 ●道路 <ul style="list-style-type: none"> ・国道6号線シアムリアップ区間改修計画 ・国道7号線コンボンチャイム区間改修計画 ・メコン架橋建設計画 ・国道6号・7号線修復計画 ・国道6A号線橋梁整備計画

2-3-2 各国の概要

(1) 中華人民共和国

1) 国土計画の概要

- 中国の経済・開発方針は、中国政府が5年毎に策定する「国民経済・社会発展5ヵ年計画」において、経済、農業、交通など広範な分野の政策方針や目標が示される。
- 1953年に第一次計画がスタートし、現行の計画は第十次五ヵ年計画¹⁶（計画期間：2001～2005年）。
- 次期の第十一次五ヵ年計画（計画期間：2006～2010年）に関しては、2005年10月11日に閉幕した中国共産党中央委員会第五回全体会議（五中全）で基本方針が採択された。
- 策定主体は、国家発展及び改革委員会（NDRC: National Development and Reform Commission）である。
- 中央政府の五ヵ年計画策定後、地方政府においてこれと整合性を図りつつ地方の五ヵ年計画が策定される。
- また、計画期間中の重点計画・セクター別計画も同様に策定され、これらはNDRCのウェブサイト¹⁷から入手することができる（計画本文はNDRC発展計画局のウェブサイト¹⁸から入手可能）。また、交通セクターの中長期計画（中長期鉄道網計画など）の要旨・インフラ整備の重点項目（チベット鉄道など）、交通政策の動向に関するニュースリリースは、当委員会の交通運輸局のウェブサイト¹⁹に掲載されている。

2) インフラ整備に関する事項（第十次五ヵ年計画）²⁰

① 計画全体の方針

「第1章 国民経済と社会発展の指導方針」に、以下の5点が計画の重要な方針として挙げられている。

- 発展を主題とする
- 構造調整を主たる手法とする
- 改革・開放と科学技術の進歩を原動力とする
- 人民の生活水準の向上を根本的な出発点とする
- 経済と社会の強制的発展を堅持する

¹⁶ 十五計画と呼ばれる。これは、第「十」次「五」ヶ年「計画」の略である。第十一次五ヶ年計画は、「十一五計画」と呼ばれる。

¹⁷ <http://www.sdpc.gov.cn/>

¹⁸ <http://ghs.ndrc.gov.cn/ghwb/default.htm>

¹⁹ <http://jtyss.ndrc.gov.cn/>

²⁰ 田中修「中国第十次五ヵ年計画」2001年7月 p.332～371

②国全体のインフラ整備の方針

インフラ整備の方針として、「インフラ整備を強化し、配置と構造を改善する」ことがあげられ、また特に以下の2分野について、具体的な記述がある。

- 水利施設の整備を強化
- 総合的な交通システムの整備

③インフラ整備に関する目標

「第2章 国民経済と社会発展の主要目標」の中で、インフラ整備に関わる目標として、以下があげられている。

- インフラをさらに整備する
- 地域間格差の拡大傾向を効果的に抑制する
- 都市化のレベルを向上する
- 生態系の悪化傾向に歯止めをかけ、森林被覆率 18.2%に、都市の緑化率を 35%に向上させる。
- 都市・農村の環境を改善し、主要汚染物質の総排出量を 2000 年より 10%減少させる。

④個別地区の開発方針

「第8章 西部大開発戦略を実施し、地域の協調的発展を促進する」の中で以下の地域区分の設定と方針があげられている。

- 西部地区：西部大開発を推進
- 中部地区：発展を加速する
- 東部地区：発展レベルを高める

⑤都市整備方針

「第9章 都市化戦略を実施し、都市と農村の共同の進歩を促進する」に、以下の方針があげられている。

- 合理的な都市体系を構築する
- 小城镇（農村にあって都市機能を併せもった町）を重点的に発展させる
- 都市化の体制・政策上の障害を取り除く

3) 参考：第十一次五カ年“総合交通システム”の概要²¹

①基本構想

- 発展をテーマとし、全面的に総合交通システムの有効供給能力とサービスのレベルの向上を完遂する。
- 改革による発展を促進し、鉄道のシステムとメカニズムの新機軸を打ち出すことを重点的に行い、総合交通運輸管理部門を設立して監督管理制度を完備し、運輸の市場化と交通運輸の発展を推進する。
- 効率の優先と同時に、公平性も考慮し、総合的運輸の大動脈の建設を重点的に行い、財政的な資金管理と執行制度を整え、開発の遅れている地域と農村の交通への政策サポートを強化し、調和した発展を促進する。
- 科学技術の応用と発明を原動力とし、情報化およびインテリジェント化された建設を促進し、運輸の質とサービスレベルを高め、交通成長の形の転換を推進する。
- 新規建設と改修を併せて、交通ネットワーク構成の段階的な問題を解決し、全面的に運輸の機動性と円滑性を向上させる。

②段階的目標

- 発展に力を入れ、改革を進め、総合交通ネットワークの規模を大幅に拡大させる。構造の調整を進め、公平性と効率性を両立させる。
- 管理体制を新たに作り出し、運輸サービスのレベルを顕著に高め、交通安全に有効な保障を与える。
- 現在より、合理的な配置、完成した構造、十分な能力、質量が信頼できる総合交通システムを構築する。
- 運輸の逼迫を有効に緩和し、経済社会の基本的な発展要求に適應する。

③総合交通運輸建設の重点

- 鉄道建設の速度を上げ、その規模を拡大する。エネルギー輸送の大通路とコンテナ輸送システムの建設に力を入れる。
- 大きな経済圏間に合理的な構造の運輸大通路を建設、特に都市間の快速旅客運輸専用線の建設を重視し、運輸能力を拡大させる。
- 経済圏内では都市間の快速軌道交通システムの建設を強化する必要がある。
- 東南アジア、北東アジアと中アジア地域との陸路交通の建設を重視する必要がある。
- 大都市の渋滞を真剣に解決し、都市軌道交通建設を重視する必要がある。
- 農村交通の建設を重視する必要がある。同時に、交通の要衝と総合交通情報ネットワークの建設を強化し、近代的な知能型交通システム（ITS）を構築する。

²¹ 中华人民共和国国家发展和改革委员会「我国“十一五”综合交通体系发展规划思路简介」2005年7月 (http://www.ndrc.gov.cn/fzgh/zhd/t20050726_37918.htm)

(2) 台湾

1) 国土計画の概況

- 1996年に、国土開発に関する国家単位の計画として「国土総合開発計画」が策定されている。
- 国土総合開発計画は、国の施策総目標「追求国家現代化」の重要なプロジェクトであり、政府の「経済振興プラン」「十二項の建設」及び「アジア太平洋運営センター」とともに、国民の生活環境のレベルアップに直接関与する重要な計画として位置づけられている。
- 国土総合開発計画は、他の関係法令（地域計画法、都市計画法等）と相互に関連して追加、修正することが義務付けられている。

2) インフラ整備に関する事項（国土総合開発計画）²²

①計画全体の方針

計画の目標として、以下の三点があげられている。

- 生態環境の保護
- 生活環境の改善
- 生産環境の構築

②国全体のインフラ整備の方針

計画の理念のうち、インフラ整備に関するものとしては以下の2点があげられている。

- 国土の均衡ある発展の保障
- 国土の持続的な開発の保障

a) 地域区分の考え方

限られた国土で、生態、生活と生産に必要な空間を有効活用するため、空間の単位ごとに地域区分が設けられ、各地域区分ごとにインフラ整備の方針があげられている。具体的な地域区分は、以下の通りである。

- 国際階層：台湾をアジア太平洋運営センターとして位置づけている
- 全国階層：西部成長管理軸と東部策略発展軸の二軸と離島振興区
- 地域階層：北部、中部、南部都会帯
- 地方階層：3種類、20個の生活圈

²² 台湾行政院経済建設委員会 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary—” 1996年5月
(<http://210.69.188.227/english/file/National%20Land%20Use%20Plan.pdf?CFID=106271&CFTOKEN=75037082>)

表 2-11 台湾地区空間構造

空間構造		内容
国際階層		アジア太平洋運営センター
全国階層		西部成長管理軸 東部策略発展軸 離島振興区
地域階層		北部、中部、南部都会帯
地方階層	二十個の生活圏	1. 都市地区の生活圏
		2. 一般地区の生活圏
		3. 離島地区の生活圏
		台北、桃園、新竹、台中、台南、高雄
		宜蘭、基隆、苗栗、障化、南投、雲林、嘉義、新營、屏東、台東、花蓮
		澎湖、金門、馬祖

出典：台湾行政院經濟建設委員会 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary- ” 1996 年 5 月
(<http://210.69.188.227/english/file/National%20Land%20Use%20Plan.pdf?CFID=106271&CFTOKEN=75037082>)

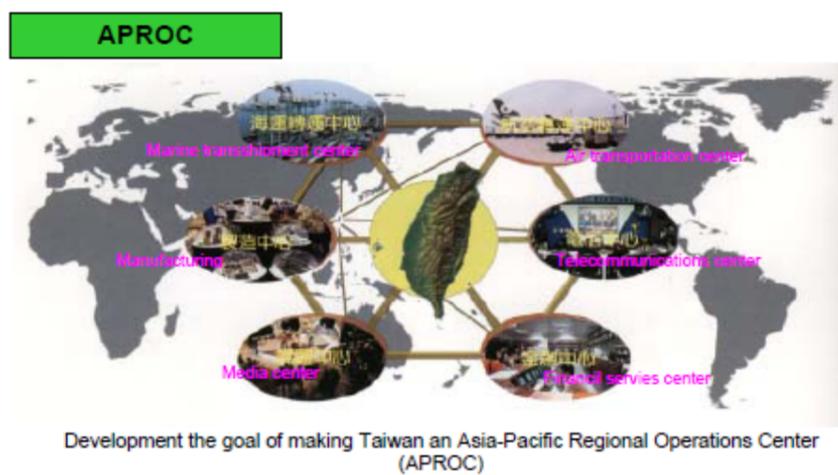


図 2-41 アジア太平洋運営センター

出典：台湾行政院經濟建設委員会 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary- ” 1996 年 5 月
(<http://210.69.188.227/english/file/National%20Land%20Use%20Plan.pdf?CFID=106271&CFTOKEN=75037082>)

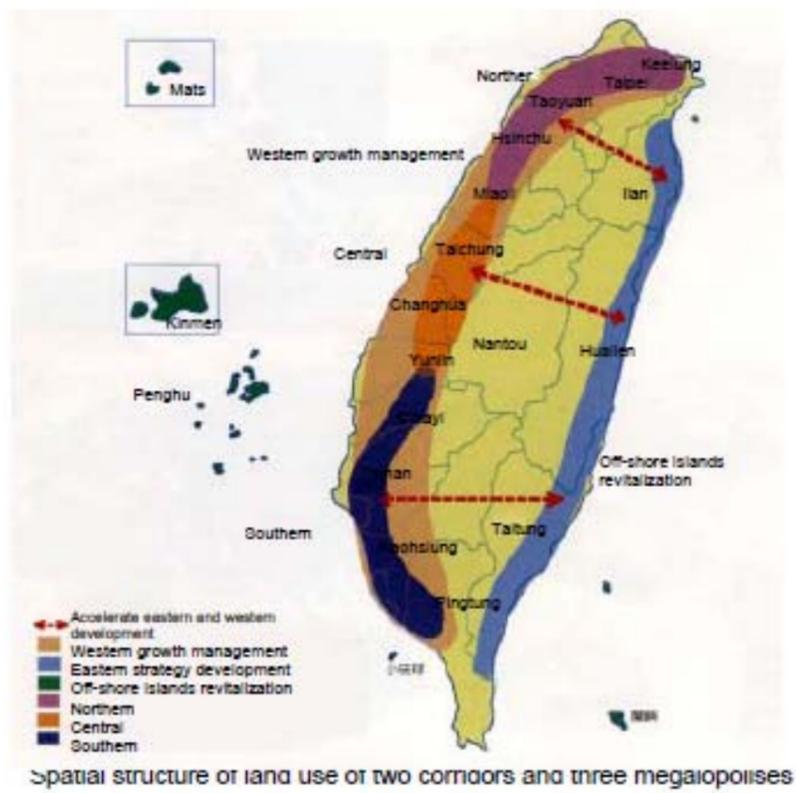


図 2-4 2 二つの軸、三つの都会帯国土空間構造

出典：台湾行政院經濟建設委員會“Comprehensive Development Plan- Executive Summary- ” 1996 年 5 月
<http://210.69.188.227/english/file/National%20Land%20Use%20Plan.pdf?CFID=106271&CFTOKEN=75037082>

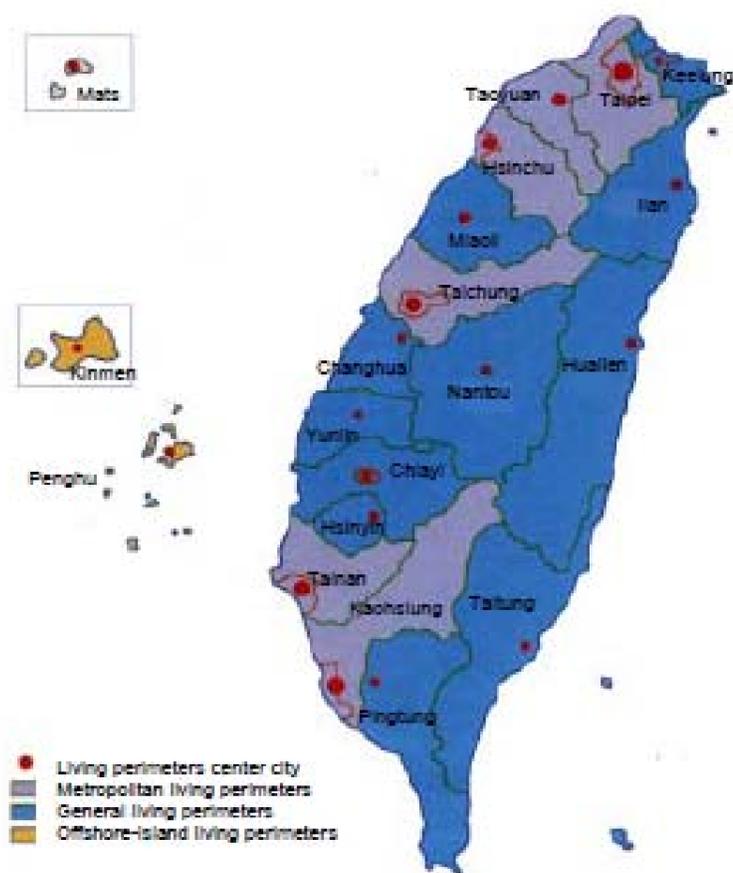


図 2-4 3 20 個の生活圏

出典：台湾行政院經濟建設委員會“Comprehensive Development Plan- Executive Summary- ” 1996 年 5 月
<http://210.69.188.227/english/file/National%20Land%20Use%20Plan.pdf?CFID=106271&CFTOKEN=75037082>

③インフラ整備に関する目標

「計画の具体的な進め方」中の「生産環境の建設」において、インフラ整備に関するものとして、以下があげられている。

- アジア太平洋運営センターの建設目標と整合を図りつつ、積極的に空港、港湾、旅客・貨物運輸センターと運送システムを建設する。
- 西部回廊の高速鉄道を建設し、全国の快速道路ネットワークを完成させる。
- 北、中、南三つの都市地域の通勤利便性を確保するよう交通システムを計画する。
- 各生活圏内の道路システムを構築する。
- 全国の通信網を開発する。
- 航空、海運、鉄道、道路、通信の各システムを融合させ、交通と通信のネットワークを完成させる。

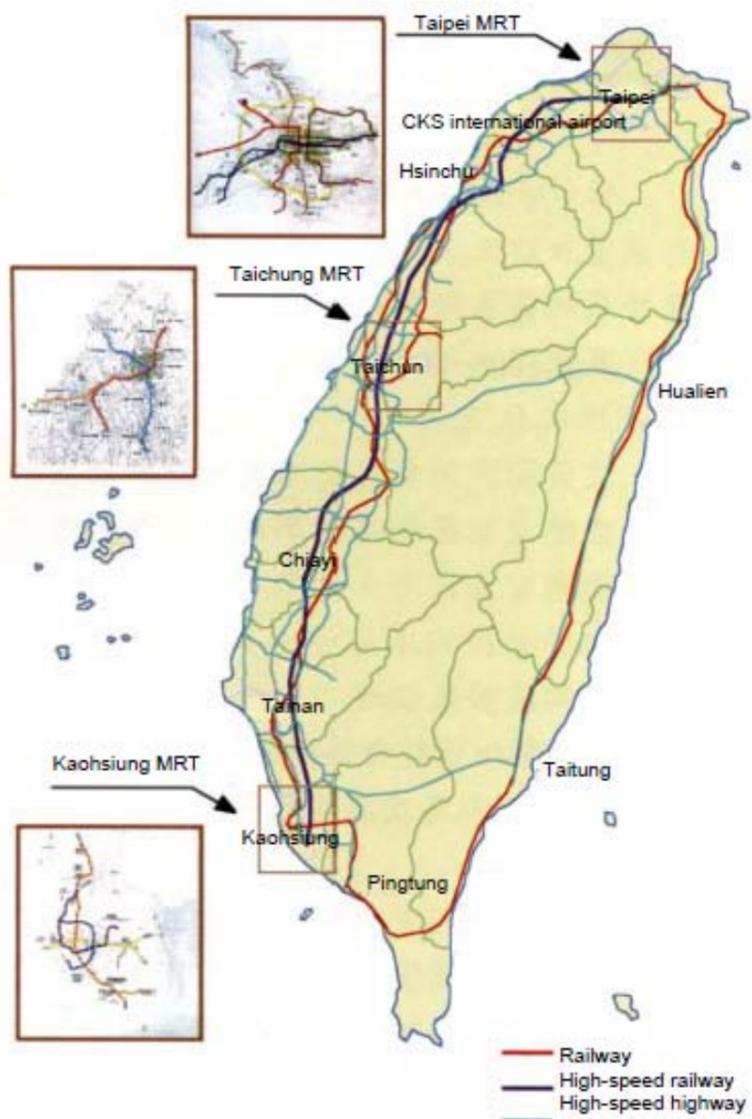


図 2-4 4 台湾地区高速道路ネット及び鉄道運輸システム略図

出典：台湾行政院經濟建設委員會“Comprehensive Development Plan- Executive Summary- ” 1996 年 5 月
<http://210.69.188.227/english/file/National%20Land%20Use%20Plan.pdf?CFID=106271&CFTOKEN=75037082>

また、アジア太平洋運営センターに関する記述の中に、空港、および港湾に関する項目があげられている。

- 桃園中正空港を拡張し、航空輸送センターを設立する。桃園地区を航空都市として計画し開発する。
- 高雄を中心に、台中と基隆を補助として、海運センターを設立する。高雄の港湾と市の総合的開発計画を策定する。



図 2-45 空港施設および航路略図

出典：台湾行政院経済建設委員会 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary- ” 1996 年 5 月 (<http://210.69.188.227/english/file/National%20Land%20Use%20Plan.pdf?CFID=106271&CFTOKEN=75037082>)



図 2-4 6 港湾施設および航路略図

出典：台湾行政院経済建設委員会 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary- ” 1996 年 5 月
<http://210.69.188.227/english/file/National%20Land%20Use%20Plan.pdf?CFID=106271&CFTOKEN=75037082>

④個別地区の開発方針

a) 北部都市圏²³ (台北、桃園、中壢、新竹、頭份)

- 国際化の玄関口及び政治経済の中心地として発展させる
- 国際・国内運輸、通信、観光 (Triple T) のハブとして発展させる
- 全国の金融、航空、通信、メディア、高付加価値製品の製造と研究開発、企業経営、技術支援の中心地として発展させる
- 航空都市と科学都市の建設を計画

²³ 原典では「都会帯」

b) 中部都市圏

- 省の政治の中心と中央政府機能の地域オフィスセンターとして発展させる
- 全国の人的訓練、貨物海運配送と高付加価値商品の製造と研究開発の中心地として発展させる
- 宇宙科学技術の中心地として発展させる
- 製造業、観光産業、レクリエーション施設の整備

c) 南部都市圏

- 港湾都市として発展させる
- 海運、航空貨物、技術支援と電信通信の中心地として発展させる
- 国際・国内運輸及び通信都市の機能を発揮
- 中央政府機能の地域オフィスセンター
- 持続的な農業を発展させ、農産物の価値の向上を指導

d) 20 個の生活圏

以下の三種類に分けられ、各生活圏内の住民が平等に、通勤の利便性、快適な家、豊かで豊富な余暇、教育と医療施設の完備、交通の利便性が確保され、質の高い生活を実現するための、開発の重点項目があると記述されている。

- 都会地区の生活圏（台北、桃園、新竹、台中、台南、高雄）
- 一般地区の生活圏（宜蘭、基隆、苗栗、障化、南投、雲林、嘉義、新營、屏東、花蓮、台東）
- 離島地区の生活圏（澎湖、金門、馬祖）

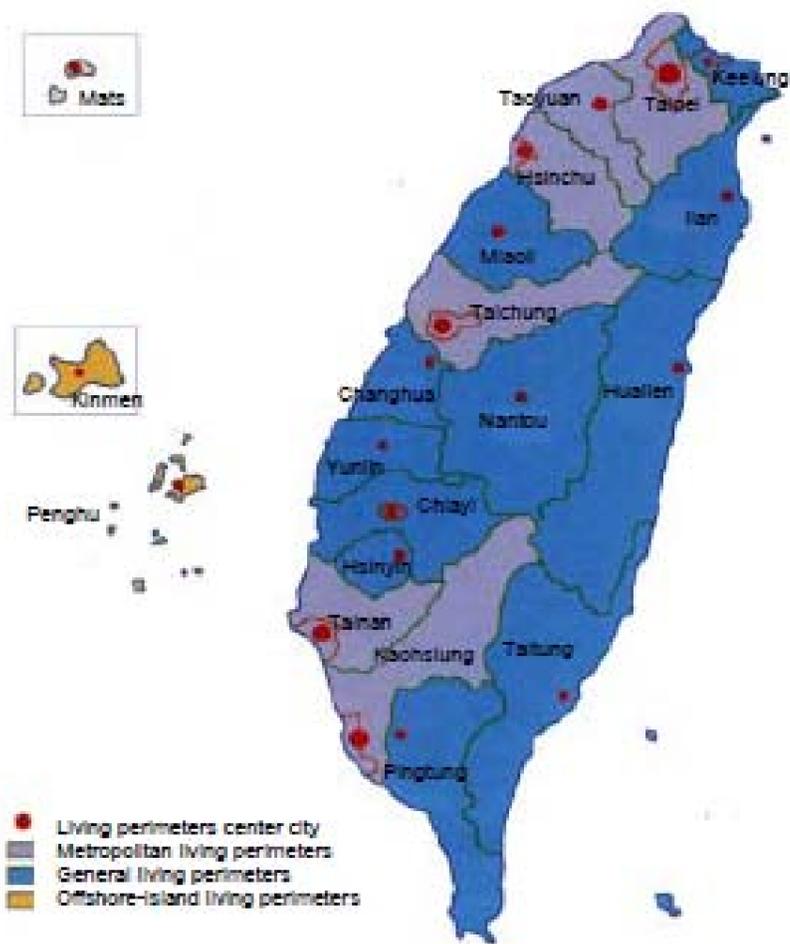


図 2-47 20 個の生活圏

出典：台湾行政院經濟建設委員會 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary- ” 1996 年 5 月 (<http://210.69.188.227/english/file/National%20Land%20Use%20Plan.pdf?CFID=106271&CFTOKEN=75037082>)

⑤都市整備方針

都会帯の開発について、以下の通り挙げられている。

- 都会帯の発展は中心都市のサービス機能の向上のほか、中心都市と各生活圏との交通運輸通信ネットワークを強化し、住民が都会帯内のサービス施設を速やかに、便利に利用できるようにする。三つの都会帯の開発の重点項目は前述の④個別地区の開発方針にあげたとおりである。

(3) 大韓民国

1) 国土計画の概況

- 大韓民国では、憲法第 120 条第 2 項および国土建設総合計画法に基づき、国土総合計画が策定されている。
- 国土総合計画は、未来の経済的・社会的変動に対応して民族の生活の基盤である国土の未来像と長期的発展方向を総合的に設定し、国土の利用・開発・保全に関する長期的・総合的な政策方向を設定する国家の最上位総合計画である。
- 人口と産業の配置、基盤施設の供給、国民生活環境の改善、国土資源の管理及び環境保全に関する政策方向を提示している。
- 1972 年以降、3 回国土計画を策定している。
 - 第 1 次国土計画(1972-1981):高度経済成長のための基盤施設造成を目標に首都圏と東南海岸工業ベルト中心の拠点開発推進
 - 第 2 次国土計画(1982-1991):人口の地方定着と生活環境改善を目標に首都圏集中抑制と圏域開発を推進
 - 第 3 次国土計画(1992-2001):国民福祉向上と環境保全を目標に西海岸産業地帯と地方都市育成を通じた地方分散型国土開発推進
- 現計画は第 4 次国土計画 (2000～2020)

2) インフラ整備に関する事項 (THE 4th COMPREHENSIVE NATIONAL TERRITORIAL PLAN (2000～2020) IN KOREA) ²⁴

①計画全体の方針

計画全体の方針として、以下の 4 点があげられている。

a) 共に住む「均衡国土」

- 国土の均衡開発を通し地域間の統合を図って、各地域が各々の状況を改善し、特性を生かした発展基盤を確保する

b) 自然と交わった「緑色国土」

- 国土計画の全分野において、開発と環境の統合を指向することによって持続可能な国家発展を図り、国民の生活の質向上に寄与する

c) 地球村に開く「開放国土」

- 21 世紀における世界経済の中心地に浮上しつつある東北アジアとの統合を目指し、東北アジアの中心交流国家から世界経済の主導国家に躍進する

d) 民族が和合する「統一国土」

- 民族の宿願である南北の平和的統一を目指し、そのための南北協力基盤を造成す

²⁴ 韓国建設交通省 “The 4th Comprehensive National Territorial Plans” 2000 年 1 月
(http://www.moct.go.kr/EngHome/DataCenter/Policy/data/20010710163935_fourthplan.doc)