

ることによって韓国と北朝鮮の統合を目指す

②国全体のインフラ整備の方針

インフラ整備に関する方針としては、開放型統合国土軸形成と高速交通・情報網構築の二点があげられている。

a) 開放型統合国土軸形成

- 国外に対しては、北東アジアの玄関口という韓国の地理的優位性を活用し、環黄海経済圏、環東海（環日本海）経済圏、環太平洋圏と連携した発展を図る。
- 国内に対しては、均衡的発展を達成するため、地方の独自性とポテンシャルを活用した開発を進めることによって全てが調和した生活を実現し、国家開発の統合的枠組みを確立する。

b) 地域別競争力高度化

- 地域特性を生かした個性のある発展戦略を推進する。
- 域産業構造高度化のための戦略的産業立地造成を実現する。
- 文化・観光基盤の体系的に拡充する。

c) 高速交通・情報網構築

- 全国を一つの生活圏にまとめる総合基幹交通網を形成する。
- 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を確保する。
- 人間尊重・環境重視の交通体系構築及び投資効率性向上を実現する。

③インフラ整備に関する目標

a) 開放型統合国土軸形成

開放型統合国土軸については、それぞれ3つずつの「沿岸国土軸」と「東西内陸軸」が構想されている。

- 国土3面を活用して世界へとのびる「沿岸国土軸」
 - 環東海（環日本海）軸:釜山・蔚山～浦項～江陵・束草～(羅津・先鋒)
 - 環南海軸:釜山～光陽・晋州（真珠）～木浦～済州
 - 環黄海軸:木浦・光州～群山・全州～仁川～(新義州)
- 内陸地域の均衡開発を推進する「東西内陸軸」
 - 南部内陸軸:群山・全州～大邱～浦項
 - 中部内陸軸:仁川～原州～江陵・束草
 - 北部内陸軸:平壤～原産（元山）（統一以後長期的に計画する）

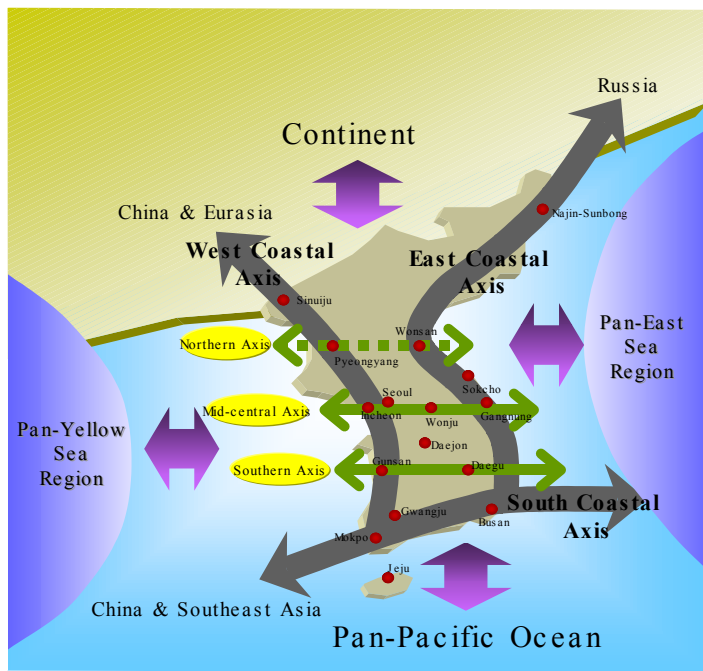


図 2-48 6つの国土軸

出典：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)

b) 高速交通・情報網構築

(i) 道路部門

- 国土の均衡ある発展と交通需要に対応する7×9高速幹線網を段階的に構築する。
- 物流コスト節減及び国民の不便を解消するための国道隘路区間を整備する。
- 道路総延長:87,000km('97)⇒約20万KM(2020)
- 高速道路総延長:1,900km('97)⇒約6,000km(2020)
- 一般国道4車線比率:25%('97)⇒50%以上(2020)

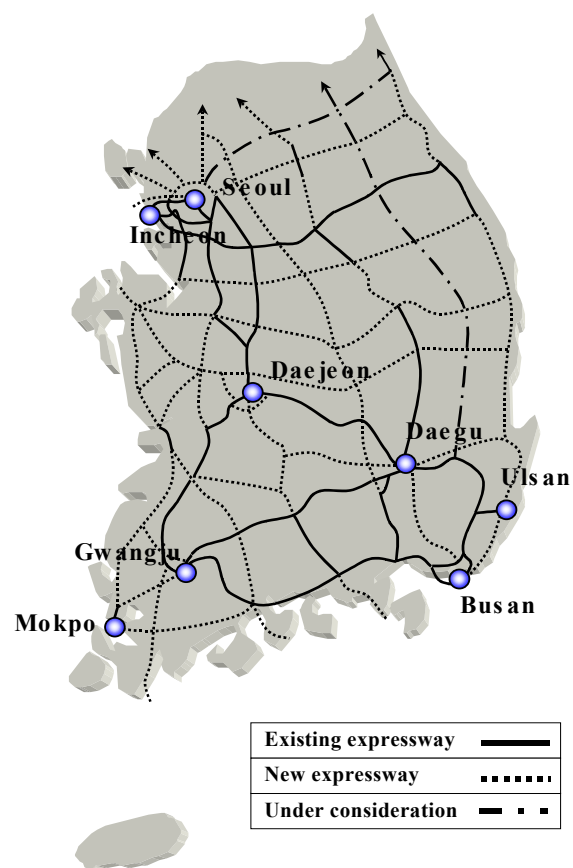


図 2-4 9 高速道路ネットワーク計画図

出典：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)

(ii)鉄道部門

- 高速電鉄建設事業を計画通り推進し、複線電鉄化路線と連携した運営を実現する。
- 鉄道路線の改良及び新設の建設により、鉄道の輸送分担率を順次向上させる。
- 計画期間前半期は需要が高い既存線路の直線化、複線化、電鉄化によって輸送能力を向上させる。後半期には鉄道網新設を強化する。
- 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)



図 2-50 国鉄ネットワーク計画図

出典：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)

(iii) 港湾部門

- 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する。
- 港湾の新設を引き続き実施し、2020年20億トンになることが予想されている港湾物流量処理能力向上させる。
- 既存港湾の改修によって機能を向上させる。
- 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として開発する。

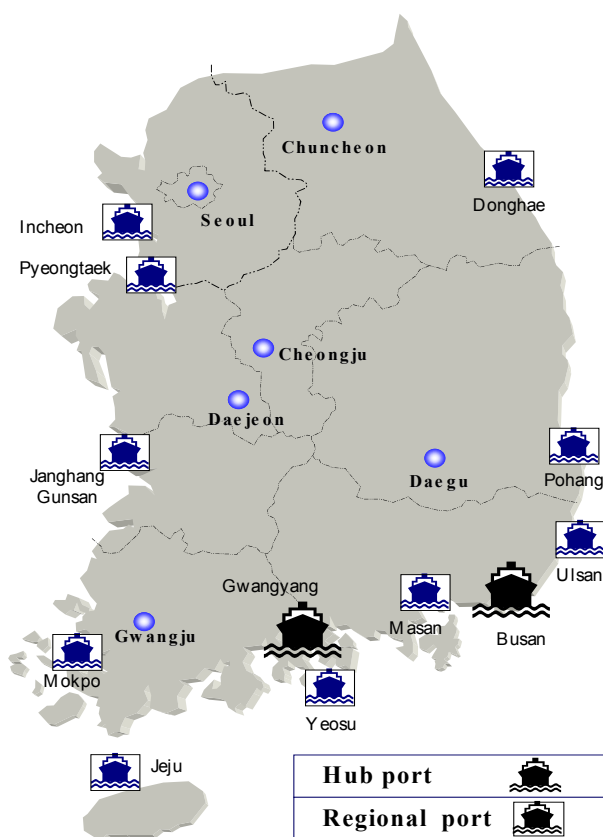


図 2-5 1 港湾システム計画図

出典：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)

(iv)空港部門

- 国際航空需要を処理できる東北アジアの中核空港を整備する。
- 仁川国際空港を2001年上半期に開港、2020年まで施設拡充を通し東北アジアのハブ空港として開発する。
- より高速で質の高い旅客需要を受け入れることができるよう、圏域拠点空港と地方空港の旅客処理能力と安全設備を拡充する。
- 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を推進する。



図 2-52 空港ネットワーク計画図

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

(v)物流部門

- 施設の差別化及び階層化(国家拠点物流基地－内陸拠点物流センター－地域中心流通団地)を実施し、全国物流ネットワーク構築で物流費用を節減する。
- 物流費節減目標:現在のGDP対応16.5%⇒10%水準(2020)
- 中心都市と郊外地域を連結する広域道路網と広域電鉄網を拡充して、乗換え施設拡充などを通し大都市生活圏の広域化に対応する。

④個別地区の開発方針

a) 国土軸

表 2-12 国土軸とその位置づけ・開発方針

国土軸	主要都市	位置づけ・開発方針
環東海軸 (環日本海)	釜山・蔚山～浦項～江陵・束草～(羅津・先鋒)	国際観光振興および東海沿岸の経済の中心地
環南海軸	釜山～光陽・晋州(真珠)～木浦～済州	国際物流、観光、工業に特化
環黄海軸	木浦・光州～群山・全州～仁川～(新義州)	新たな工業地域としてのネットワークを構築し、中国の成長と連携する
南部内陸軸	群山・全州～大邱～浦項	嶺南および湖南地域の均衡ある発展のため、地方の連携を強化する
中部内陸軸	仁川～原州～江陵・束草	首都圏の機能を共有する一方、沿岸地域と山間部の観光の結合を推進する
北部内陸軸	平壤～原産(元山)(統一以後長期的に考慮)	工業の再建のための基盤構築

b) 各地域

表 2-13 各地域の位置づけと開発方針

地域	位置づけ	開発方針
ソウル	新世紀都市	交通システムを拡大し、都市機能の円滑化を図る
釜山	国際港湾都市、環太平洋の戦略的重要都市	<ul style="list-style-type: none"> 港湾および物流産業設備を建設し、港湾と国際金融の中心地としての町の役割を強化 豊富な観光資源を活用し、国際観光の中心地となる
大邱	ファッションと素材産業の国際的中心地	<ul style="list-style-type: none"> 都市を未来的空間的構造に改善し、都市の発展に寄与 市内の交通システムの利便性と安全性を向上させ、物流産業を育成
仁川	北東アジアにおける国際情報・貿易都市	<ul style="list-style-type: none"> 国際情報・貿易都市とするため、市のトリポート機能(空港、港湾、地上通信施設)を拡張 地域の周辺部の物流施設を拡張
光州	光電子産業と文化芸術の中心地	広域の交通システムを構築し、南西部の交通機能を強化
大田	科学と技術の中心地	広域の交通システムを整備し、大田を物流の利便性の中心地として発展させる
蔚山	自動車製造業を含めた 21 世紀の新産業都市	<ul style="list-style-type: none"> 21 世紀に向けた広域交通システムを構築 国際貿易都市となるために、国際交易機能を整備
京畿道	知識集約型産業の中心地	
江原道	観光業の前線基地と環太平洋地域のレクリエーション業	交通機能とコミュニケーションネットワークを拡張し、国際貿易・協調の基盤を整備
忠清北道	国内における新産業の中心地	効果的な地域の発展のため、交通・輸送機能を拡充
忠清南道	歴史と文化および黄海沿岸の工業の中心地	交通・物流システムを整備、完成し、全ての地域と結ぶ
全羅北道	黄海地域の生産と物流の柱	製品の流通と黄海の物流拠点として不可欠な施設を整備
全羅南道	国際貿易と海洋観光の中心地	地域の広域交通と交易ネットワークの構築
慶尚北道	科学技術産業と東海沿岸の文化の中心地	
慶尚南道	高度な科学技術による機械工業と文化的観光の中心地	
済州島	国際自由都市	

⑤都市整備方針

a)住みよい住居環境造成

- 住宅政策の基調を「マイホーム」型から「スマートコミュニティ」政策に移行し、コミュニティ単位の住宅団地と公共施設を拡充する
 - 資源節約的・環境親和的住宅造成及び住居環境改善プログラム推進
- 計画期間中に、合計 770 万戸の住宅を供給して住宅普及率を向上する
 - 住宅普及率向上:92%(’98)⇒100%(2002)⇒106%以上(2020)
 - 低層・中低密度の住宅供給拡大及び 2000 年代初めまで延べ 10 万戸以上の公共賃貸住宅供給
 - 住居福祉指標及び、良質住居基準を開発・設定
- 快適な都市生活環境の整備
 - 再開発・再建築時周辺基盤施設の受け入れ容量及び施設拡充計画を考慮して適正開発密度を維持して、不良住宅跡及び生活環境整備を推進
 - 2020 年まで市街化区域の 1 人当り公園面積を現在の 2 倍水準に拡大して、都市河川周辺の親水空間とレクリエーション空間を整備

⑥日本に対する期待

以下の通り、日本に関する記述がある。

- 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。

(4) タイ王国

1) 国土計画の概要

- サリット政権下で、世銀の勧告を受ける形で経済開発の体制作りに対応し、1959年に国家経済開発庁（NEDB: National Economic Development Board）および投資委員会（BOI: Board Of Investment）を設置した。いずれも首相府直属である。
- NEDB は 1961 年、(第一次) 国家経済開発計画（NEDP: National Economic Development Plan）を策定した。この計画で公的資金の計画的な配分を重視し、とりわけ開発援助を計画に沿って最大限に利用する体制を構築した。関係各省は、この計画に沿って予算編成と事業の実施を進め、NEDB は総合調整にあたるという仕組みである。これにより農村部道路網や灌漑システム、工業発展のための道路・港湾・電力・水道・通信などのインフラ部門が拡充した。
- NEDB の後身は国家経済社会開発計画（NESDP: National Economic and Social Development Plan）で、現在は第九次計画（2002～2006）。

2) インフラ整備に関する事項（9th National Economic and Social Development Plan）²⁵

①計画全体の方針

- 経済安定と維持の推進
- 強固な国家発展基礎の創設
- タイ社会全体の優れた統治の体制
- 貧困削減とタイ市民の自己啓発

②国全体のインフラ整備の方針

- 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るべき。

²⁵ タイ国家経済社会開発庁 “Summary Ninth National Economic and Social Development Plan（NESDP）（2002-2006）” 1999年8月（<http://www.nesdb.go.th/plan/data/SumPlan9Eng/menu.html>）

(5) ベトナム社会主義共和国

1) 国土計画の概要

- 10年ごとに社会経済開発戦略を、その実施のために社会開発5カ年計画を策定。
- 現計画は「2001～05年社会開発5カ年計画」および「2001～10年開発戦略」。
- 2005年に次期社会開発五カ年計画「2006～10年社会開発5カ年計画」が策定されており、本調査では次期計画について整理した。

2) インフラ整備に関する事項 (The five year Socio - Economic Development Plans (2006-2010))²⁶

①計画全体の方針

- 経済成長率を高める
- 開発途上国から抜け出す
- 速やかで持続的発展のための重要な転換を達成する
- 国民の物質的、文化的、精神的生活を飛躍的に向上させる
- 工業化と近代化を進める基盤を構築する
- 経済的知識基盤を漸次向上させる
- 政治、秩序、治安を安定させる
- 国家の独立、主権、領土、安全を堅持する
- 地域及び世界におけるベトナムの地位を向上させる

②国全体のインフラ整備の方針

- 交通運輸、通信、エネルギー資源の開発、中央灌漑システムの開発、僻地のインフラ整備、工業化と矛盾しない農業生産の拡大を中心に、社会経済インフラの整備を優先する。

③インフラ整備に関する目標

a) 交通運輸サービスの向上

- 国内の物流と旅客の移動需要を満たす。
- 高い割合で増加している国際物流の確実性を確保する。
- 交通手段の質を向上させる。
- 交通事故を減らす。
- 移動手段を増加させ、交通ネットワークを構築する。
- 航空、海運、鉄道の旅客数を増やし、道路による旅客数を減らす方向に交通の構造を変化させる。

²⁶ ベトナム計画投資省 “The five year Socio - Economic Development Plans (Next Term)” 2005年
(<http://www.mpi.gov.vn/plans.aspx?Lang=2>)

- 2010年までに、航空機による輸送量を3億9080万トン、1445億トン・キロメートル、それぞれ年平均9.3%、12.1%増を目指す。
- 旅客数は1990百万人、886億人・キロメートル、それぞれ年平均9.7%、10.8%増を目指す。
- ベトナムへの国際航空輸送における自国便シェアを、40～45%にすることを旨とする。
- 空港利用者を、2005年の1300万人から2010年には2080万人に拡大する。2010年には、貨物取扱量を2億800万トンにする。
- 開発の全般的方向性は、競争力向上のため、優位性、各部門の基盤設備、処理能力を向上させる。
- 漸次交通運輸市場を開放し、海外資本を呼び込み、交通システムの向上のため、近代技術を採用する。

b) 社会経済基盤整備のための投資の方向性

- 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とホーチミン市に整備し、渋滞問題を解決する。
- 一年中、コミュニケーションセンター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

④個別地区の開発方針

a) 中北部と山間地：中国、ラオスとの国境における交易の推進

- 人口の再配置を実施し、農村地域を近代化する。
- 都市の開発は地域の工業化地域と経済の中心地の発展と関連づける。特に、Lao Cai市をはじめ、地域の中心都市となる都市を優先的に開発する。
- 新Tam Duong市の建設を優先する。Son LaとTuyen Quangの水力発電所の建設時、住民の移住と、都市集積の推進を実施する。
- 中国とラオスの国境付近の住民の移住を完了させ、人々の生産と生活の安定を確保する。
- 国境地帯の工業地帯の発展においては、中国およびラオスの国民と一緒にした開発を重視する。国境付近の経済の開発をThanh Thuy, Ta Lung, Ma Lu Thang, Tay Trang, Pa Hangといった定住地の開発と関連させる。

- ハノイや全国の大きな経済中枢都市と直結した、国内及び国際輸出入の中心施設を設立する。それを、Lang Son や Lao Cai 優先的に開発すべき都市に設立すれば、南西および南中国との経済交流の中心地となり、ベトナムー中国間の経済コリドーの発展につながる。

b) ホン川デルタと北部の経済的重要地：経済発展の牽引役が期待されている

- 道路の建設と改修
- 空港、港湾、鉄道の拡張と改修
- ハノイの都市インフラ全般的に近代化する
- 地域内の他都市の発展のため、ハノイを、Hai Duong, Hai Phong, Ha Dong, Bac Ninh, Vinh Yen, Ninh Binh, Nam Dinh といった都市と結ぶ。

c) 北中部及び中部沿岸地域：国内で急速に発展している地域で、国内の先進地域に追いつき、国際貿易・協調において重要拠点となることを期待されている

- Van Phong 国際乗継港湾と Lien Cheu 港を中央部の重要経済地域の発展のため、地域の玄関口として整備する。
- 地域の社会経済的発展のため、地域の港湾、空港を改修する。
- 雨季でも東部と西部のスムーズな交通を確実なものとするため、道路を建設する。
- 道路は、港湾、空港、および沿岸の諸都市をラオス、カンボジア、タイ北東部と国境を接する中央高原地域と結ぶよう建設する。
- 洪水を防ぎ、電気と水を供給し、環境を保全するため巨大灌漑事業を改良する。
- Nghe An, Thanh Hoa の洪水防止のための灌漑施設の改修を完成させる。
- 中央地域の灌漑施設を向上し、灌漑事業と洪水防止を結びつける。
- 地区の西部にある中心市街地や国境経済ゾーンと輸送ルートで結ばれた沿岸地域の経済地区を整備する。

d) 中央高原地帯：林業、工芸作物の振興

- 地域の道路とラオス、カンボジアへの道路を整備する。
- 僻地のコミュニオンへの地方道路網整備を念頭に、主要な国道と地方道を改修する。
- 農業生産と地域への水供給のため、灌漑施設を整備する。
- 4つの地方空港が最大容量を発揮できるようにする。
- 地域の全ての町に水道を完成させる。

e) 南東地域：サービス業・観光業の推進

- ホーチミン市を地域内の他省と近代的道路で結び、あらゆる分野の中心的都市として整備する。
- 新しい町と高速道路を建設し、国の高速道路ネットワークを完成させる。

- 水路を改善する。
- 国際空港を近代化する。
- 既存の港湾を効果的に活用し、将来的に海港を集積させ、周辺道路網を整備する。

f) メコンデルタ：農業を推進

- 洪水対策基準に適合するよう交通システムを改善する。
- 農村、僻地、国境地域の交通網に焦点をあてる。
- 前戦争時の戦地、島嶼部、条件不利地域などの状況を改善する。
- メコンデルタと南東部や他地域を結合する交通網を整備する。
- 全ての地方道と、幹線国道を改修する。
- 地域の港湾機能を拡張するプロジェクトを再調査する。
- Ho Chi Minh と City-My Tho を結ぶ鉄道復興計画に着手する。
- 空港の改修と拡張を行う。
- 水道、電力、電話の整備状況を向上させる。

g) 海洋経済の発展：海洋に関する経済活動の推進

- 2006～2010 年の間、引き続き海港の改良投資を行い、取り扱う輸出品の質を保証する。
- 北部の港湾の取扱貨物容量を年間 60～7.百万トン、中央地域を 40～50 百万トン、南部の港を 90～100 万トンにする。
- 沿岸の空港を改修し、新空港建設の準備を進める。
- 経済と防衛の目的のため、地方道の整備レベルを向上させる。
- 新鮮な水と電気を沿岸部と沖合いの地域に供給するため、より一層の努力をする。
- 通信設備、漁業関連施設、海洋関係の物流、基礎資源調査の質を向上させる。
- 沿岸部の工業団地への集中的投資と外海開発センターの建設に着手する。

⑤都市化戦略

- 都市部の近代インフラシステムを改良し、近代化する
- 都市部と工業地帯の水供給システムを改良する
- 地方部、特にメコンデルタと山間部の飲料水供給システムの構築
- ハノイとホーチミン市の交通システムの向上
- 新たに居住地域を開発する
- 既存の居住地域の市街地開発と改修を行う
- 市街地のスラムと全ての危険な家屋を市街地から撤去する
- 都市部の交通網を近代化する方向で整備する
- 都市の交通渋滞を適正規模に緩和する

(6) マレーシア

1) 国土計画の概要

- 都市と国家計画条例（1976、条例 172）のセクション 6B に基づき、National Physical Plan(以下、NPP)が定められている。
- NPP は、2020 年までの戦略的長期計画であり、既存の計画と連携し、物理的発展とマレー半島の自然を保護するための、一般的な方向性と傾向を方向付ける、国家形成に関する戦略的政策について定められている。
- NPP は、2005 年 4 月 26 日に、2005 年 4 月 20 日に成立した内閣と、National Physical Planning Council (NPPC)によって承認された。この承認によって、NPP は国家の物理的な計画のガイドラインとなり、マレー半島の全ての州で開発の指針となった。その結果、NPP の理念は地域の他の関連計画の理念に反映された。
- NPP は、五ヵ年開発プログラムとプロジェクトの計画の基礎となる。
- 条例 172 セクション 6B(5)に、国家の物理的発展計画達成のため行動が、連邦政府と各州の政府の義務となると述べられている。
- NPP の中核的機能は、Vison2020 や Outline Perspective Plan 3 (OPP3)、第八次マレーシア計画（8MP）の社会経済的な目標をセクター別の政策とともに空間次元に展開し、各州や各地区への目標の配分を行うことにある。
※ただし、NPP の範囲はマレー半島のみ。ボルネオ島のサバ州、サラワク州については別の法に基づいて計画が策定される。
- NPP の果たすべき機能は以下の通りである。
 - i. 経済政策に空間的次元を付与することで国土計画を強化
 - ii. セクター別の政策に空間的表現を付与することでセクター間を調整
 - iii. 地域、州、地区の計画に枠組みを付与
 - iv. 空間計画の政策を付与

2) インフラ整備に関する事項（National Physical Plan Malaysia）²⁷

①計画全体の方針

- NPP の 4 つの目標として以下があげられている。
 - 経済効率と国際的な競争力の向上のために空間計画を合理化
 - 持続可能な発展のために土地および自然資源の利用を最適化
 - 挙国一致のために均衡ある地域の発展を推進
 - 高い生活の質（QOL）のために空間面、環境面での質と多様性を確保

²⁷ マレーシア連邦都市国家計画局 “National Physical Plan Malaysia” 2005 年 4 月
(<http://www.npptownplan.gov.my>)

②国土全体のインフラ整備の方針

- NPP の原則として以下があげられている。
 - P1 国土を単一の統合された単位として発展させる。
 - P2 最大の成長ポテンシャルを有するエリアを助長する。
 - P3 既存および計画済みのインフラを最大限利用する。
 - P4 国家遺産エリア・場所を保全する。
 - P5 ポテンシャルに基づく地域の発展を促進する。
 - P6 都市間および都市内交通において、自家用車よりも公共交通の利用を奨励する。
 - P7 明確なアイデンティティを有するコンパクトな都市形態に向けて努力する。
 - P8 生態上の安定の破壊を回避する。
 - P9 エコノミー（知識基盤経済）の発展を促進する。
 - P10 都市と地方との結びつきを強化する。

③インフラ整備に関する目標

a) 統合された国内運輸システム（INTS）

- 2020年までに発展した国家となるために、統合的で効率的な運輸システムの役割は不可欠である。NPPは統合化した国家運輸システムの確立を提言する。このシステムは以下の点を含む。
 - 既存、または計画中の高速道路と連邦道路と州道からなる高速道路・幹線道路システム
 - 空港と港湾
 - 高速鉄道
- このシステムは以下のサービスを提供する
 - 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。



図 2-5 3 統合された国内輸送システム

出典：マレーシア連邦都市国家計画局“National Physical Plan Malaysia” 2005 年 4 月
 (http://www.npptownplan.gov.my)

b) 適切な社会基盤設備の計画

- NPP はまた品質の高い社会基盤とサービス—水道供給、電気、電気通信、下水と廃棄物処理システムを開発地域と開発の要求に見合った適切な技術を利用して提供することを提案する。この推奨はまた国家の貴重な資本としての水資源の確保を意図している。



図 2-5 4 適切な社会基盤整備の計画

出典：マレーシア連邦都市国家計画局“National Physical Plan Malaysia” 2005年4月
(<http://www.npptownplan.gov.my>)

④個別地区の開発方針

a) 一級農業地域 (PAA)

- 農業はもっとも広大な土地利用 (50.1%) を占め、都市開発の大きな圧力に直面している。そして生産性と持続的な農業開発を確立、同様に農業の近代化による農村の収入向上を目指す政府の意図に沿って、NPP は PAA の保全を提案している。PAA は八つの穀倉地帯とランク 1 と 2 のオイルパーム地帯、および土壌クラスが 1 と 2 の農業地域を含む。

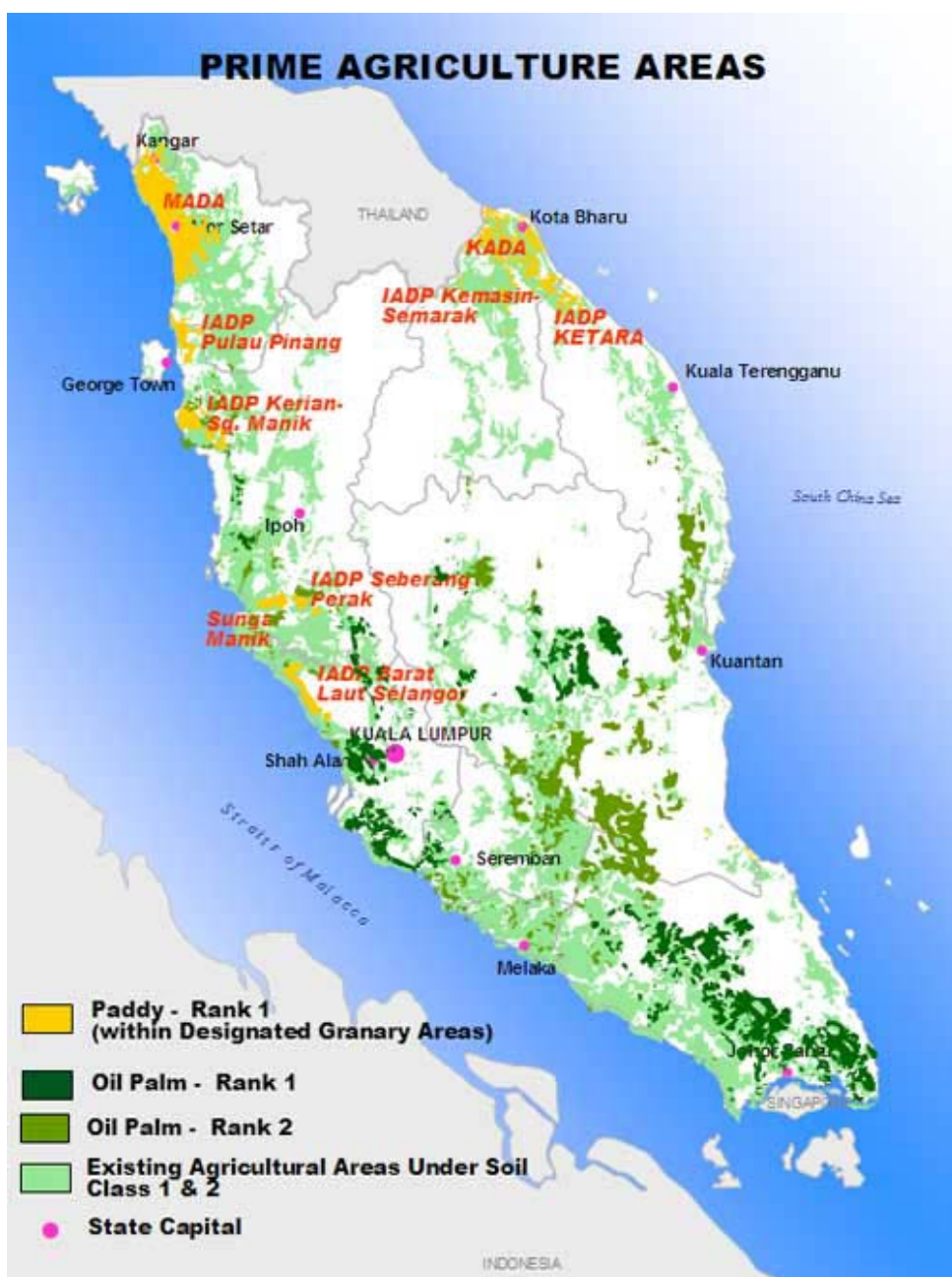


図 2-55 一級農業地域

出典：マレーシア連邦都市国家計画局 “National Physical Plan Malaysia” 2005 年 4 月
(<http://www.npptownplan.gov.my>)

b) 環境変化に敏感な地域 (ESA)

- 持続可能な開発を保証する土地と天然資源利用の最適化のために、現在44.4%である森林利用が2020年までに維持あるいは増加するようにNPPはESAの保全を勧告する。
- 保全が必要とされるESAは次の三つのカテゴリーに分類される。
 - ランク1：全域または潜在的保護される地域—例えば、湿地やウミガメの上陸地、既存あるいは提案されているダムなどの集水地、同様に低インパクトの観光や教育、研究活動のみが許される1000メートル以上の高山地帯。(1998年に制定された国家森林政策に一致している。)
 - ランク2：300～1000メートルの間にあるその他すべての森林と地域であり、そこでは持続的な伐採が許されている。
 - ランク3：150～300メートル間の、深刻で顕著な海岸浸食地帯、海洋公園、取水地と地下水の集水地である。そこでは制限された開発が許される。
- ESAの保全はまた、現在我が国のGDPに大きな割合を占め、将来的にはより重要になるであろうエコツーリズムの開発を援助するためにも重要である。



図 2-56 ESA エリア

出典：マレーシア連邦都市国家計画局 “National Physical Plan Malaysia” 2005 年 4 月
 (http://www.npptownplan.gov.my)

c) 中央森林地帯

- NPP の一つの重要な勧告は中央森林帯の確立による環境変化に敏感なエリアのネットワークの基幹を形成することである。この基幹の機能としては以下がある。
 - 分断された森林の結合
 - 集水機能の保護
 - 地滑りや洪水が危惧される地域の保護
 - 生物多様性の保護



図 2-57 中央森林帯

出典：マレーシア連邦都市国家計画局“National Physical Plan Malaysia” 2005年4月
(<http://www.npptownplan.gov.my>)

d) 脆弱な沿岸域生態系

- NPP 政策は環境変化に敏感な沿岸域と生態系—例えばマングローブ林や海洋公園、そして深刻な海岸浸食地域やウミガメの上陸地—の保護を目的とする。
- 開発に利用できる土地は他に十分あるため、都市部の拡大のための港湾や突堤、マリーナの開発を伴う、新たな沿岸部における大規模開拓には着手しない。
- この勧告はまた、我が国が津波や地震の被害を受けることから見ても必要である。



図 2-58 脆弱な沿岸域生態系

出典：マレーシア連邦都市国家計画局“National Physical Plan Malaysia” 2005年4月
(<http://www.npptownplan.gov.my>)

⑤都市整備方針

a)都市化 (Urbanisation)

- クアラルンプール、ジョージタウンおよびジョホール・バル周辺の広域都市圏 (Conurbation) のみが、上海や香港、深圳、シンガポール、バンコクといった国際的な都市地域に競合し得るキャパシティを有するものと想定されているため、「選択的集中」の開発戦略が NPP において提示されている。この戦略は製造業やサービス業、特に新興産業である情報通信技術 (ICT)、バイオテクノロジー、教育、医療サービス、観光 (リゾートを除く) が開発促進地区に適用され、これらの産業に投資を呼び込むために適切なインフラが整備する。
- しかしながら、競争力あるキャパシティを有していると想定されていない広域都市圏以外の州首都については、サービスや施設のニーズの観点から支援する。中小都市はその特徴やニッチ経済に対するポテンシャルに応じて開発する。都市と地方間の経済的結びつきは、農業における構造変化を促進し、地方住民を都市化の便益に浴させるために強化する。地方の開発は地方成長センター (Rural Growth Centres) に集中させ、地方のサービスは地方の人口構造の変化に対してより適切なものになるように見直すべきである。

b)都市化の水準

- 急速な都市化はマレーシア半島の都市化レベルを 1970 年の 27.6%から 2000 年の 65.4%に増加させ、2020 年には 75%に至ると予測されている。これらの都市が経済の牽引役として機能し、質の高い住環境を提供できるよう、より高度な都市管理のあり方が求められる。



図 2-59 選択的集中開発戦略

出典：マレーシア連邦都市国家計画局 “National Physical Plan Malaysia” 2005年4月
 (http://www.npptownplan.gov.my)

(7) フィリピン共和国

1) 国土計画の概要

- 第二次アロヨ政権が、2004年6月に示した「10項目のアジェンダ」に基づいて、国家経済開発庁（NEDA：National Economic and Development Authority）を中心に、このアジェンダに沿って中期開発計画（MTPDP：Medium Term Philippine Development Plan）及び中期投資計画（MTPIP：Medium Term Public Investment Program）が策定された。
- 今後、開発の具体的な指針が示されていく予定である。財政均衡を図りつつ、政府支出の増大に結びつく他の目標を達成するためには、増税等の歳入強化策は避けられず、新政権の強力なリーダーシップが必要とされる。

2) インフラ整備に関する事項（the Medium-term Philippine Development Plan）²⁸

①計画全体の方針

- 多数のフィリピン国民のために繁栄を築き、成功を与えることによって貧困の撲滅を行なう。
- 経済活動の機会を開放し、社会政治的安定を維持し、良き管理を推進するのは、すべてよりよい国民生活の質を保証するためである。
- 戦略的手段と活動に注力し、経済成長を活性化させ、雇用を創造する。これは経済領域に秩序ある働きを取り戻すという共通の目的によってのみなされ得る。

②国土全体のインフラ設備の方針

a) 地方分権的な開発

- 2002年にアロヨ政権が着手した交通インフラとデジタルインフラで、国土すべてを結ぶ。
- 電力と水資源は全土にわたり定常的な供給を実現する。
- ルソン、ビサヤ、ミンダナオといった新たな政治、経済、コミュニティーの中心に経済活動の成長を広げ、首都圏マニラへの集中を緩和する。
- The Subic²⁹-Clark Corridor（スービック - クラーク）を東南アジア地域での最も優れたサービスと流通の中心地とする。

²⁸ フィリピン経済開発庁 “The Medium-Term Philippine Development Plan (MTPDP), 2004-2010” 2004年
(<http://www.neda.gov.ph/ads/mtpdp/MTPDP2004-2010/PDF/MTPDP2004-2010.html>)

²⁹ 1992年基地再開発法に基づく優遇措置

基地再開発公社（BCDA）経済特別区（クラーク特別経済区、スビック特別経済自由貿易港地区、ポロポイント特別経済自由貿易港地区、フォートボンファシオ及びヴィラモア空軍基地）の区域内で事業を起こす投資家に対し、以下のような政府補償の優遇措置を提供する。出典：フィリピン投資委員会 フィリピン経済区庁 基地再開発公社

b) 社会基盤設備

- 開発計画は諸島経済を念頭に置く必要がある。新たな経済的機会を広げ、商業活動の輸送や取引コストを削減し、社会サービスへのアクセスを向上させるようなよい交通と通信網によって連結されなければならない。このような相互連結は地域の社会経済的や文化的と政治的結束を強化し、進歩を拡散させ、地方の発展をもたらす。
- この社会基盤設備計画の費用は莫大で、一政府の範囲を超える。そのため、都市インフラの開発と提供においては地方政府と民間セクターに協力を要請する必要がある。実施のルールと規制を定める BOT 法 (Build Operate Transfer) を改正し、広く民間セクターの参加を促す。
- 政府は、国家開発会社の関連会社として貿易産業省所管のフィリピン社会基盤公団を設置し、とりわけ経済成長に重要な空港、港湾、鉄道、ダム、灌漑システム、高速道路の建設を実施する。
- 政府発行の債券によって資金を提供し、魅力的に再生された BOT や協定によって安定が与えられる。PCI (Philippine Infrastructure Corporation) はもともと信頼できる事業者を入札、裁定することで社会基盤投資を管理する。PCI は実行手段をもたないが、投資の適切な運用と計画目標の期限どおりの履行を確実にすることに専念する。

③インフラ整備に関する目標

a) 目標

- 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。
- 人々の移動をより速く、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。
- 商業中心地と隣接する県との輸送流通システム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。
- 最低限の予算範囲と臨時負債で、より多くの交通基盤設備を提供する。民間セクター主導の社会基盤整備には、政府は最低限計画に関与し、赤字に対しては中立である必要がある。

b) 優先計画

戦略性と、貿易と投資の振興における重要性を考慮して、社会基盤計画の優先を定めるとして、具体的に以下が例示されている。

- RORO 港³⁰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
- 観光業の中心地となる道路、空港
- ミンダナオ島やその他の貧困がひどい紛争発生地への積極的な行動計画

c) 公共資源の戦略的配分のための優先順位

- 既存ストックを維持する
- 損傷部分の修復
- 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

d) 全国を結ぶ湾岸高速道路の整備

- 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



図 2-60 全国の高速道路ネットワーク

出典：フィリピン経済開発庁 “The Medium-Term Philippine Development Plan (MTPDP), 2004-2010” 2004 年
(<http://www.neda.gov.ph/ads/mtpdp/MTPDP2004-2010/PDF/MTPDP2004-2010.html>)

e) 観光インフラの整備：代表的観光地へのアクセス

- 道路、橋、港湾、空港等の観光目的地への交通インフラを修復・改良、もしくは更新・新設し、観光集積地への交通手段として提供する。

³⁰ RORO(Roll on Roll off)とは、トレーラーやフォークリフトの自走で積揚げや荷卸をする荷役方式のこと。

④個別地区の開発方針

a) 離島

- 離島間の移動の利便性を向上やネットワークの改善、市場へのアクセス提供、そして活動中心地と同様に農水産セクター援助のため、東部、西部、そして中央湾岸高速の不可欠なネットワークを完成させ、SRNH (Strong Republic Nautical Highway) の包括範囲を広げる。

b) ミンダナオと他の深刻な貧困地域の平和と発展へのアフターマティブアクション

- 開発の促進と平和と紛争の解決のため、開発中の地域における道路ネットワークと、内紛の影響を受けている地域への道路を、改善する。

⑤都市整備方針

a) 首都圏マニラの集中の緩和

- 新たな中心の創造
以下の省庁を各地に移転し、首都機能の分散を図る。
 - 農業局 (ミンダナオ)
 - 観光局 (セブ)
 - 土地改革局 (イロイロ)
 - 運輸通信局 (クラーク)
- クラーク - スービック間の開発 (首都圏の集中をルソン中部へ緩和)
 - 首都圏郊外への居住を推進
 - 北部ルソンの高速道路の拡張と改修を 2005 年に完成
 - マッカーサー幹線道路の拡張
- 南部ルソン地帯の開発
 - 首都圏マニラの南に産業ベルト地帯として、ルソン南部とタガログ南部からバタンガス港までの動脈となる高速道路を建設する予定。政府はまた、バイコルルートへいたる南部道路 (Southroad) を完成させ、鉄道路線のハブを繋げるベットタウンを建設する。
- 首都圏マニラにおける交通の改善
 - 鉄道を主流とした大量交通システムの導入、例えば MRT 3-FRT Line 1Loop 等
 - 統一旅券チケットシステム
 - 首都圏マニラにおける社会基盤の合理化の優先順位
- 首都圏からの迅速な交通量の移出に不都合なボトルネックを解消する。

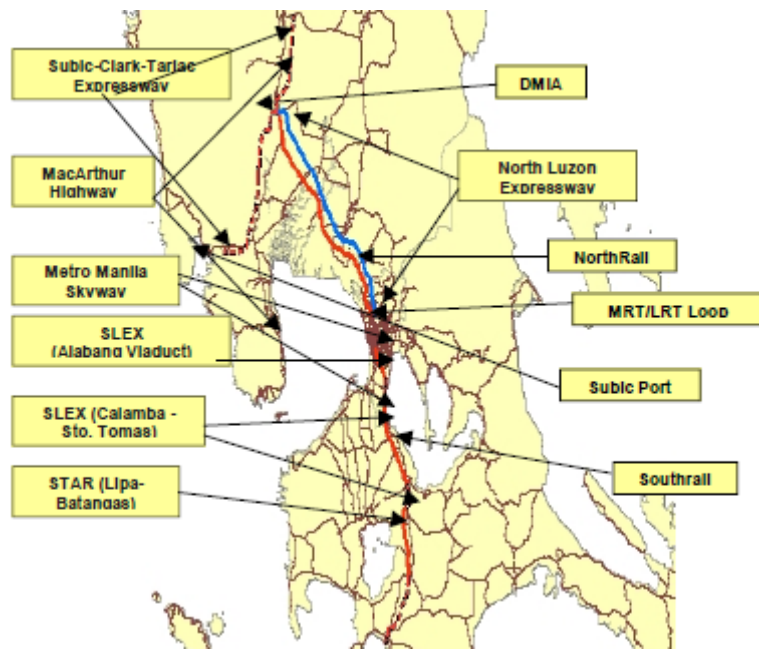


図 2-6 1 マニラ首都圏への集中緩和プロジェクトおよびクラーク - スービック間の開発計画

出典：フィリピン経済開発庁 “The Medium-Term Philippine Development Plan (MTPDP), 2004-2010” 2004 年
<http://www.neda.gov.ph/ads/mtpdp/MTPDP2004-2010/PDF/MTPDP2004-2010.html>

(8) カンボジア王国

1) 国土計画の概要

- 第二次社会経済開発計画 (SEDP II : The Second Five-Year Socio-Economic) : 2001年から2005年までの国家開発計画。2002年7月策定。SEDP IIは、経済成長と貧困削減が目標。

2) インフラ整備に関する事項 (The Second Five-Year Socio-Economic) ³¹

①計画全体の方針

- 持続的な経済成長と公正な所得配分
- 社会開発の促進と文化の振興
- 持続的な自然資源の管理と環境問題への対応

②国全体のインフラ整備の方針

a) 全般

- 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ある輸送ネットワークを築く

b) 道路

- 国の主要道路を修繕・再建することにより、国全体の陸上輸送を改善
- 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

c) 鉄道

- 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 255 k m 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)

³¹ カンボジア計画省 “The Second Five Year Socio-Economic Development Plan 2001-2005 (SEDP II)” 2000年8月 (http://www.mrd.gov.kh/planning_projects/ongoing/ADB/MRD_5Plan_EH-s.pdf)

③インフラ整備に関する目標

a) 道路

- 州庁所在地、観光地、及びメジャーな発展地区に全天候型の道路アクセスを供給する。
- プノンペン市内と周辺地域の交通渋滞解消のために適切な計画の定義づけと実施を視野に、環状線とバイパス研究に着手する。
- 都市部と地区の首都が州の町々と結ばれるために州道の緊急再建を着工する。
- 橋とフェリー乗り場への補助的投資を行う。
- 指定を受けた国道と州道・橋・フェリー・乗り物の制御・規制などが自動車登録料の自己投資、料金所、国際通行料、燃料への課税、及びその他の課税制度などによって可能な限りまかなわれるようにすることを確保する。
- 特殊な状況を除いて、全ての州道・都市道・地方道の維持は地方自治体の財政でまかなわれるようにする。
- ルート1（東～西）：国道1号線と5号線でバンコク、ホーチミン市とタイ、ポイペ経由のベトナム、シソポン、バツタンバン、プノンペン、そしてバベットを結ぶ。
- ルート2（北～南）：国道4号線と7号線で南の港とプノンペン経由の南ラオス、クラティエ、スタントレン、そしてボウムカムを結ぶ。
- ルート3（東～西）：国道48号線で国道4号線とコンコン経由でタイ東海岸側を結ぶ。
- ルート4（北東～西）：様々な国道でバンコクとキンホン港、ポイペット経由のベトナム、シエムリエブ、スタントレン、そしてオーヤダブを結ぶ。

b) 鉄道

- プノンペン～シアヌークビル間の修復
- シソポン～ポイペット間の48kmの再建
- 保有車両、駅、信号施設及び通信システムの修繕及び更新と必要な場所での装置の近代化
- プノンペン～バツタンバン～シソポン線の修繕

2-4 東アジアにおける中期的なインフラ整備の全体像

各国の国土計画等に基づいて、2010年、2020年の東アジアにおける中期的なインフラ整備の状況を調査し、うち整備スケジュールが明確になっているものについて図 2-6 2 に示した。

2-4-1 各国のインフラ整備プロジェクト

表 2-14 東アジアにおけるインフラ整備プロジェクト一覧①

国名	種別	インフラ整備プロジェクト	整備内容	整備スケジュール	主な出典	URL	
中国	空港	北京首都空港整備	重点的に整備する三大ハブ港の一つ(華北) 3,800m×1を増設(現状は3,800m×1および3,200m×1)、新ターミナル増設、第2空港高速道路およびアクセス鉄道建設	完成:2007年	『人と国土21』異国見聞録 中国交通事情調査について、2005年7月		
	空港	上海浦東(ブドン)空港整備	重点的に整備する三大ハブ港の一つ(華中) 4,000m×2を増設(現状は4,000m×2)	完成:2010	『人と国土21』異国見聞録 中国交通事情調査について、2005年7月		
	空港	広州白雲空港整備	重点的に整備する三大ハブ港の一つ(華南) 3,800m×1を増設(現状は4,000m×1および3,600m×1)	完成:2010	『人と国土21』異国見聞録 中国交通事情調査について、2005年7月		
	(補足)重慶、成都、昆明などでは内陸部信仰のため、高速道路網と並行して、空港機能の拡張が進められている。						
	空港	香港国際空港整備	2040年を目標に、滑走路3,800×60を2本、旅客ターミナルビル規模89万㎡、貨物ターミナル規模約174万㎡、航空機発着階数37.6万回、旅客8,700万人、貨物890万トンの取扱能力を持つ施設に整備。	目標年次:2040年	2005年版エアポートハンドブック		
	港湾	大連港大窪湾・大孤山半島開発(第2期)	東北アジア国際航空センター構想の下、東北アジアの国際ハブ港湾を目指して整備が進められる大連港(全体では2010年までに300億元を投資、1,000万TEUのコンテナを取り扱うことを企図)の核となるプロジェクト。水深13.5m~17.5mのコンテナバースを2008年までに6バース整備し、取扱能力を2.8百万TEUとする(うち2バースが2005年運営開始)。取扱能力3.2百万TEUの第Ⅲ期計画も予定。	第Ⅱ期完成:2008年	港湾2005年10月号		
	港湾	天津港処理能力拡張	2010年までに処理能力を1,000TEUに拡大する計画	目標年次:2010年	2005年版国際輸送ハンドブック		
	港湾	青島港拡張整備(第2期)	6バースを整備する。最初2バースが2005年末、残りが2006年に完成予定。フル稼働するとコンテナ処理能力は500万TEUへ拡大する見込み。	完成:2006年	2005年版国際輸送ハンドブック		
	港湾	上海洋山深水港整備(第2期)	1期計画(5バース)が完成、開港し、第二期計画に着手。完成後は埠頭全長10km、30バースになり、年間取扱能力1,500TEU(全体計画50バース)。東アジアのハブ港を目指す	完成:2010	『人と国土21』異国見聞録 中国交通事情調査について、2005年7月 「洋山深水港」待望の開港(財)ひろしま産業振興機構(右記URL)	http://www.hiwave.or.jp/HAPEE/shanghai_report/39.html	
	港湾	上海港外高橋整備(第5期)	HPH(Hutchison Port Holdings)/上海国際港務(集団)有限公司が合弁会社の上海明東集裝箱碼頭有限公司を設立。4万トン級4バース+フィーダー用2バース、岸壁延長1,100mに盾とリークレーン14基を備え、年間処理能力220万TEUの施設を整備中。	完成予定:2005年 2004年内に供用開始した模様	2005年版国際輸送ハンドブック 解放日報(外高橋五期目埠頭2004年年内使用開始)	http://www.shpdjp.org/1005a.htm	
港湾	寧波-舟山港開発計画	2010年までに寧波-舟山港の貨物取扱量を4.5億トン、コンテナ取扱量を1000万TEUに拡大したい方針。中国華東地域の鉱石・原油の中継基地などとしての地位確立を目指す。現在では、HPHが1バースを増設する計画あり。寧波港は舟山港と2006年1月1日統合し、「寧波-舟山港」として2010年までに世界の港湾のトップ3入りを目指す。	目標年次:2010年	2005年版国際輸送ハンドブック			
港湾	廈門新コンテナターミナル整備	APM Terminalが廈門港務集団との合弁会社 Xiamen Songyu Container Terminalを整備することで合意。新ターミナルは面積70ヘクタールの3バース、水深17m。2006年12月に稼働開始予定。	稼働:2006年12月	2005年版国際輸送ハンドブック			

表 2-14 東アジアにおけるインフラ整備プロジェクト一覧②

国名	種別	インフラ整備プロジェクト	整備内容	整備スケジュール	主な出典	URL	
中国	港湾	深圳港ターチャ ン湾コンテナ埠1 期プロジェクト	埠頭陸地総面積約 112 万㎡、埠頭岸壁 1830m、3 つの 10 万トン級バースと 2 つの 7 万トン級バースを建設。年間取扱量 250 万 TEU を見込む。2 バースは 2007 年末に使用開始予定。5 バース全ての使用開始は 2008 年末予定。1 期プロジェクト用地の埋め立ては、2006 年初め完了予定。全体計画は 4 期で、コンテナ水深バースを 15 バース、内陸河川コンテナバースを 5 バース建設予定。	2 バース稼働: 2007 年末 1 期全稼働: 2008 年末	三統株式会社メールマガジン	http://www.santoh.co.jp/backnumber/magazine/20050929.htm	
	港湾	蛇口追加バース建設(第 2 期、第 3 期)	第 2 期で 2 バースの増設が進行中。さらに第 3 期で 3~5 バースの増設も検討中。2006 年~2010 年の整備計画は、3 期工事のコンテナ専用バース×3	3 期(内 3 バース):2010 年	2005 年版国際輸送ハンドブック 中国港湾概況(第 5 版)		
	港湾	赤湾追加バース増設(第 2 期)	2002 年に第 2 期工事が開始。2 バースが増設中。将来は在来 2 バースをコンテナ専用に変更することも計画中。	—	2005 年版国際輸送ハンドブック 中国港湾概況(第 5 版)		
	港湾	塩田拡張整備(第 4 期)	2006 年~2010 年の整備計画は、4 期工事のコンテナ専用バース×4	4 期(内 4 バース):2010 年	中国港湾概況(第 5 版)		
	(補足)国際コンテナターミナル整備に関しては、香港および環渤海(大連、青島、天津)、長江デルタ(上海、寧波)、珠江デルタ(厦門、深圳)の 3 地域を中心に整備。						
		道路	7918 網計画(高速道路)	7918 網を規定する「国家高速道路網計画」は国务院審議を通過。 (1)北京を中心とする放射線:7 本(2)南北縦方向線:9 本(3)東西横方向線:18 本の路線、総延長 8 万 5 千 km に及び高速道路網を約 30 年かけて構築する計画。2010 年までの建設目標は、北京—上海、北京—福州、北京—マカオ、北京—昆明、北京—ハルビン、瀋陽—海口、包頭—茂名、青島—銀川、南京—洛陽、上海—西安、上海—重慶、上海—昆明、福州—銀川、広州—昆明路線を開通。	最終目標年次: 2030 年	『人と国土 21』異国見聞録 中国交通事情調査について、2005 年 7 月 国家高速道路網計画	http://www.ndrc.gov.cn/fzgh/zhdh/t20050715_37590.htm
		鉄道	「八縦八横」鉄道網整備	第 10 次 5 箇年計画における整備目標 「八縦」:北京-ハルビン、東武沿海鉄路、北京-上海、北京-九龍、北京-広州、大同-湛江、包頭-柳州、蘭州-昆明 「八横」:北京-蘭州、煤運北通道、煤運南通道、陸橋鉄路、南京-西安、沿江鉄路、上海-昆明、西南出海通道	完成予定:2005 年	『人と国土 21』異国見聞録 中国交通事情調査について、2005 年 7 月	
		鉄道	高速旅客鉄道網整備	①北京—天津(115.4km)、事業総投資額 123.4 億元	工期:2005.4-2008 年	『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005	
	②上海—南京(296.0km)、事業総投資額 224 億元			工期:2005-2009 年	『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005		
	③合肥—南京(166.0km)、事業総投資額 44 億元			工期:2005.4-2008	『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005		
④合肥—武漢(350.0km)、事業総投資額 187 億元	工期:未定			『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005			
⑤石家荘—太原(192.4km)、事業総投資額 192.4 億元	工期:未定			『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005			
⑥福州—アモイ(275.0km)、事業総投資額 127.7 億元	工期:未定			『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005			
⑦アモイ—深圳(550.0km)、事業総投資額 297 億元	工期:2007-2010			『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005			
⑧温州—福州(360.0km)、事業総投資額未定	工期:未定			『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005			
⑨寧波—温州(274.0km)、事業総投資額 160 億元	工期:未定			『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005			

表 2-14 東アジアにおけるインフラ整備プロジェクト一覧③

国名	種別	インフラ整備プロジェクト	整備内容	整備スケジュール	主な出典	URL	
中国	鉄道	高速旅客鉄道網整備	⑩鄭州—西安(455.0km)、事業総投資額 396.5 億元	工期:2005.末-2008	『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005		
			⑪武漢—広州(989.0km)、事業総投資額 986 億元	工期:2005-2010	『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005		
			⑫広州—珠江(131.0km)、事業総投資額 200 億元	工期:2005.11-2008	『特集 中国がむかうところ』土木学会誌 Vol.90 August 2005		
	(補足)北京—上海間の全長 1307mk に及び高速鉄道の総工費は 1300 億元を見込み、2010 年上海万博までの開通を目指している						
	鉄道	青蔵鉄道建設(ゴルムド-ラサ間)	青海省の西寧とラサ(チベット自治区)結ぶ鉄道。全長 1963 キロ。西寧—ゴルムド(青海省)間 845 キロは 1979 年に開通。2001 年 6 月にゴルムド-ラサ間 1118km が着工。	完成:2007 年	『中国・台湾・香港の主要企業と業界地図』日刊工業新聞社、2004 年		
鉄道	環状線建設	珠江デルタ環状線 杭州環状線 海南環状線 成都—重慶環状線	—	中国情報局 NEWS(右記 URL)	http://news.searchina.ne.jp/dispcgi?y=2005&d=0114&f=business_0114_005.shtml		
台湾	空港	中正国際空港拡張計画	(全体計画) 1700 万人の旅客処理能力(出発/到着 1400 万人、トランジット 300 万人)を達成	目標年次:2010 年	2005 年版エアポートハンドブック		
			(短期計画) 空港燃料貯蔵設備の増築、第 1 ターミナルビル貨物運輸貯蔵倉庫の増築、航空貨物園区の建設等	—	CKS International Airport ウェブサイト	http://www.cksairport.gov.tw/	
			(中期計画) 南滑走路のアップグレード、第 3 ターミナルエリアの建設、台北—中正国際空港間の MRT システム建設、航空シティ客運園区の建設	—	CKS International Airport ウェブサイト	http://www.cksairport.gov.tw/	
			(長期計画) 空港用地の拡充、第 3 滑走路の建設、第 4 ターミナルビルの建設、新貨物運輸ステーションの建設	—	CKS International Airport ウェブサイト	http://www.cksairport.gov.tw/	
	空港	台東空港拡張計画(第 2 期)	メインターミナル及び空港オフィスの拡張工事	完成:2006 年	台東航空駅ウェブサイト	http://www.rcfn.gov.tw/enable/english/p1-3.asp	
	港湾	台北港新ターミナル整備	拡張の余地のない基隆港に代わり、水深 15m、長さ 330m の 7 バースの新ターミナル整備	稼働:2003-2014 年	2005 年版国際輸送ハンドブック		
	鉄道	台湾新幹線建設計画	台北から高雄までを結ぶ 345km の高速鉄道。欧州などの競争を経て、日本が受注、新幹線のシステムを導入して建設。コンサルタント業務を受注している欧州企業とのスケジュール調整、韓国企業による路盤手抜き工事等により開業時期(2005 年)が 2006 年 10 月に約 1 年延期	開業:2006 年 10 月末 ※当初の 2005 年 10 月末開業予定より延期	台湾週報(右記 URL)	http://www.roc-taiwan.or.jp/news/week/05/050909a.htm	
鉄道	台北 MRT 建設	第 1 期は 2004 年に、初期ネットワークの大部分を完成、MRT サービスの容量を大幅に向上。第 2 期では MRT の建設を続行。第 3 期では健全かつ広域な MRT ネットワークの構築を進める。	路線網完成:2018 年頃	Taipei Rapid Transit Corporation(右記 URL)	http://www.trtc.com.tw/e/		
鉄道	高雄 MRT 建設	レッドライン・オレンジライン両路線を完全開通。	完成:2007 年	高雄網(右記 URL)	http://kaohsiungwalking.kcg.gov.tw/japan/intro/d03.asp		
韓国	空港	仁川国際空港ハブ空港育成	最終的な完成予定の 2020 年には総敷地面積 4,744ha、4,200m 滑走路計 4 本を備え年間取扱旅客数一億人、取扱貨物量 700 万トンに拡大する計画。北東アジアのハブ空港への育成を目標(現況:2001 年 3 月に開港、敷地面積 1,174ha で 3,750m 滑走路 2 本、年間取扱旅客数 3000 万人、取扱貨物量 270 万トン)	目標年次:2020 年	『韓国における国土計画の経緯と現況』レファレンス、山口広文		

表 2-14 東アジアにおけるインフラ整備プロジェクト一覧④

国名	種別	インフラ整備プロジェクト	整備内容	整備スケジュール	主な出典	URL
韓国	港湾	釜山新港建設	北東アジア地域のハブ港湾への育成を目標。01年に着工、11年までに30のバースを整備。全面開港時の年間の貨物取扱能力は800万TEU。水深16mバース(岸壁)3バースが2006年1月供用開始。	一部供用開始: 2006年1月 完成:2011年	『韓国における国土計画の経緯と現況』レファレンス、山口広文 NIKKEI.NET 中国ビジネス特集(右記 URL)	http://www.nikkei.co.jp/china/news/20060119d2m1901119.htm
	港湾	光陽港拡張	<第3期>工事期間1999年~2008年。4バース(1999年~2007年)、3バース(2005年~2008年)を建設。岸壁延長2,450m、接岸能力50,000DWT×7、水深15m、年間取扱能力1,680,000TEU	完成:2008年	『韓国の港湾開発戦略と国際競争力』現代港湾シリーズII 国際物流と港湾、2004年	
	道路	7×9網および高速道路拡張	近郊ある発展のため7×9国家高速道路網を構築し、2020年までに高速道路総延長を6,000kmに拡張	目標年次:2020年	『韓国の港湾開発戦略と国際競争力』現代港湾シリーズII 国際物流と港湾、2004年	第4次国土総合計画
タイ	空港	スワンナプーム国際空港建設	バンコク東方32km。空港面積3200ha。滑走路4,000m×2、3,700m×2、年間旅客取扱量1億人、年間貨物取扱量当初は640万トン(供用当初は4,000m×1、3,700m×1、4,500万人、300万トン)。2005年9月開港予定だったが、工期の遅れにより2006年半ばに開港見込み。	開港:2006年半ば ※当初の2005年9月開港予定より延期	『バンコク第二国際空港建設現地等視察報告書』(財)関西空港調査会	
	港湾	レムチャバン港拡張	6バースを追加建設。2012年の拡張工事完了後には、年間取扱能力は現在より70%アップ	完成:2012年	2005年版国際輸送ハンドブック	http://www.thaitrade.jp/display.asp?tbl=2&no=30
	港湾	ソクラ港拡張	コンテナ混載貨物(break-bulk cargo)およびコンテナ貨物が2010年までにそれぞれ605,000トン、1,344,000トン(166,000TEU)に増加すると予測を基に拡張を計画	—	国際海事情報シリーズ76 タイ国におけるフェリー網整備に関する調査(右記 URL)	http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2003/00177/mokuji.htm
ベトナム	港湾	ハノイ市街地高架鉄道計画	①第1期はハノイ駅など主要駅の整備(投資額:1,680億ドン[1,100万米ドル])、②第2期は高架建設(投資額:6兆7,180億ドン[4億4,000万米ドル])、③第3期はイエンビエン駅の改良工事など(投資額:1兆3,120億ドン[8,300万米ドル])—などが計画され、2010年の完成予定。	完成:2010年	International Highway Construction Corp. ウェブサイト(右記 URL)	http://www.ijnet.or.jp/IHCC/newasian-vietnam-map01-infra01-north01.html
	港湾	ホーチミン市港湾VICT拡張事業	VICT(Vietnam International Container Terminal)がTan Tuanに約21haを造成、2期に分けて開発中。現在第1期で整備した550万岸壁が98年11月から稼働。第2期で拡張し、2005年に全面オープンする予定(年間処理能力100万TEU)。	オープン予定: 2005年	2005年版国際輸送ハンドブック 三井物産ホームページ(右記 URL)	http://www.mitsui.co.jp/logistics/jp/logistics_f_d/port_fdc.html
	港湾	ホーチミン市大型新港湾プロジェクト(Saigon Premier Container Terminal)	このプロジェクトは、合併事業により、約1000mの埠頭と40haの隣接地を開発。総費用は224百万米ドルと見積もられている。総取扱容量は150万TEUに達するものと予定。需要に応じて、まず、4バース中2つが2008年第1四半期に操業を開始するよう計画。	最初2バース供用開始:2008年	ザ・ベニンシュラー・アンド・オリエンタル・スチーム・ナビゲーション・カンパニー平成17年12月7日記者発表全文(右記 URL)	http://www.tse.or.jp/jokan/kanri/data/pando051207a.pdf
	港湾	カイメップ・チャーバイ国際港開発事業	バリア・ブンタオ省において、カイメップ港(コンテナ貨物ターミナル2バース、年間取扱量60万TEU)及びチャーバイ港(一般貨物ターミナル2バース、同130万トン)を建設。総事業費42,864百万円(うち円借款額36,364百万円)。2004年8月~2011年11月を予定(87ヶ月)。	完成予定:2011年	JBIC事業事前評価表(右記 URL)	http://www.jbic.go.jp/japanese/oec/before/2004/pdf/vietnam05.pdf
	港湾	ホーチミン市近郊Cat Laiターミナル開設・拡張工事	ホーチミン市のVICTの対岸にあるCat Laiにターミナルを開業拡張する事業。02年夏にガントリークレーン2基を備えたターミナルが開業。現在3,300万ドルを投資し3年計画による拡張工事を進めている。完成すると年間取扱能力が120万TEUに拡大。	—	2005年版国際輸送ハンドブック	

表 2-14 東アジアにおけるインフラ整備プロジェクト一覧⑤

国名	種別	インフラ整備プロジェクト	整備内容	整備スケジュール	主な出典	URL
ベトナム	港湾	ヴァン・フォン国際運輸港建設 (ヴァンフォン湾開発総合基本計画)	中部のカインホア省ニャチャンの北 60km に位置するバンフォン湾に大型コンテナ船が寄港可能な年間処理能力 240 万 TEU のコンテナ港建設構想。04 年後半に着工後、05 年には最初の 2 バースを完成させる計画。投資額は 5 億 5,000 万ドルを見込む。ヴァンフォン湾開発総合基本計画に基づく。第一段階(2005 年～2010 年)年間 500,000TEU の容量を有する国際的運輸拠点を目指す。	完成予定: 2005 年 (最初の 2 バース) 第一段階終了: 2010 年 目標年次: 2020 年	2005 年版国際輸送ハンドブック インドシナ・ノーツ 投資、インフラ、金融関連の法律に関する最新情報(右 URL)	http://www.freshfields.com/places/asia/publications/newsletters/indochina/11802.pdf
	港湾	ティバイ港開発	日本政府の援助で 2006 年に起工。ベトナムで最大の国際港となる。完成後は 8 万トン級の大型船が接岸可能(現在は 3 万トンまで)。2010 年には、年間 110 万 TEU と 110 万トンの物品が取扱可能。サイゴン港の移転促進や、ホーチミン市への大型トラック流入の削減が期待される。総工費は 4 兆 7,000 億ドン(約 3 億 1,330 万ドル)、うち 85% を日本政府が融資。	開発目処: 2010 年	International Highway Construction Corp. ウェブサイト(右記 URL)	http://www.ijinet.or.jp/IHCC/newasian-vietnam-map01-infra01-central01.html
マレーシア	空港	クアラルンプール国際空港拡張	全体計画では、4,000m 級滑走路を 5 本整備。第 4 フェーズ終了後は年間旅客処理能力 1 億人となる予定。	—	2005 年版 エアポートハンドブック	
	空港	新空港開設	ピントウル空港、タワウ空港、リンバン空港の新設	—	第八次マレーシアプラン	
	空港	既存空港容量拡張	アロールスター空港、ミリ空港の容量拡張	—	第八次マレーシアプラン	
	港湾	ポートクラン拡張事業	進行中: 岸壁 600 延長、CY の 60 エーカー拡張、ガントリークレーン 2 基増設 長期計画: 岸壁総延長 3,600m に 18 バースを整備	—	第八次マレーシアプラン 2005 年版国際輸送ハンドブック	
	港湾	ベナン港拡張	北パタワース コンテナターミナル拡張のための 25 ヘクタールの土地の埋め立て	—	第八次マレーシアプラン	
	港湾	クアタン港拡張	専用コンテナターミナルと石油化学用棧橋の整備	—	第八次マレーシアプラン	
	港湾	タンジュンペラス港(第 2 期)	3 年以内に 8 バースを増設、年間処理能力を 1000 万 TEU まで拡大予定 (2004 年 7 月には最初の 2 バース(長さ 720m、水深 19m)が完成、年間処理能力は 600 万 TEU に達する)また、幅 250m から 420m への航路幅計画も持つ。	完成: 今後 3 年以内 ※2005 年版国際輸送ハンドブックより	第八次マレーシアプラン 2005 年版国際輸送ハンドブック	
	港湾	ピントウル港拡張	第三の LNG 用棧橋	—	第八次マレーシアプラン	
	鉄道	国鉄電化・複線化	詳細計画中 ※ネットワークの詳細把握困難	完成: 2008 年	陸運局ウェブサイト	
シンガポール	空港	チャンギ空港拡張	第三旅客ターミナルビル新設: 追加 2000 万の旅客処理容量を付与する。2000 年 10 月着工	完成: 2008 年	チャンギ空港ウェブサイト	http://www.changiairport.com.sg/
			第二旅客ターミナルビル改修: 総工費 2 億 4000 万ドルを見込む。	完成予定: 2006 年半ば	チャンギ空港ウェブサイト	http://www.changiairport.com.sg/
			第一旅客ターミナルビル機能向上: 総工費 1 億 8000 万ドルを見込む。2006 年事業開始	完成: 2008 年	チャンギ空港ウェブサイト	http://www.changiairport.com.sg/
			第三の滑走路、第四旅客ターミナルの構想もあり	計画・構想段階	チャンギ空港ウェブサイト	http://www.changiairport.com.sg/
港湾	パシール・バンジャン新コンテナターミナル建設	70 億ドルを投じ、新コンテナターミナルを建設。全体計画 49 バース(30 年にわたる構想)。2000 年 3 月に正式オープン。一期(8 バース)は既に稼働。2009 年第 2 期(19 バース)完成予定。	第 2 期完成: 2009 年 (全 4 期完成は着工約 30 年後)	Port technology.com	http://www.port-technology.com/projects/projects/pasir/	
鉄道	地下鉄環状線建設	全区間地下鉄の外周線(33.3km、29 駅)(CCL: Circle Line)。市の全放射線と直結。事業費 67 億ドル。5 期間にわけ実施。	完成: 2010 年	陸上交通庁	http://www.lta.gov.sg/projects/images/cc1to5-loc.pdf	
インドネシア	鉄道	ジャワ北幹線鉄道複線化事業(II)	ジャワ南線及びバンドン線と並び 3 大幹線の一つ、ジャワ北線のうちチカンベック～チレボ間の複線化を行うものであり、本事業により線路容量が増大し、列車の安全性、定時性、速度の向上が図る。	—	JBIC ウェブサイト(右記 URL)	http://www.jbic.go.jp/japanese/base/release/oecf/1998/A17/0128-j.php#5
	鉄道	ジャワ南線鉄道複線化事業(II)	クタアルジョー・ジョグジャカルタ間(約 64km)の複線化(増線建設、現存線改良)を行うもの。19,368 百万円(うち円借款対象額は 10,348 百万円)。2005 年 2 月～2009 年 9 月(予定)	2009/9/1	JBIC 事前事業評価表(右記 URL)	http://www.jbic.go.jp/japanese/oec/before/2003/pdf/indon_06.pdf

表 2-14 東アジアにおけるインフラ整備プロジェクト一覧⑥

国名	種別	インフラ整備プロジェクト	整備内容	整備スケジュール	主な出典	URL	
インドネシア	港湾	タンジュンプリオク港緊急リハビリ事業	航路・泊地浚渫、防波堤移設、港内道路整備等。同国最大港湾だが、入港船舶が長時間の沖待ちを余儀なくされるなど、港湾機能の未整備が問題となっていることが背景。実施スケジュールは2004年4月～2011年6月の予定。	事業終了予定:2011年	「港湾」2004年1月 JBICタンジュンプリオク港緊急リハビリ事業 事業前評価表(右URL)	http://www.jbic.go.jp/japanese/oec/before/2003/pdf/indon_09.pdf	
	空港	新メダン空港建設事業	北スマトラ州。滑走路、エプロン、平行誘導路、離脱誘導路、旅客ターミナル、管制塔、オペレーショナルビルの建設。(円借款2億2,500万米ドル)	—	JICA「航空セクター長期政策調査最終報告書要約版」		
	空港	マカッサル空港拡張	幹線空港であり、容量が不十分で拡張が急務。	—	JICA「航空セクター長期政策調査最終報告書要約版」		
	鉄道	ジャカルタ MRT 計画	インドネシア政府がジャカルタで同国初の MRT(大量高速輸送システム)建設に乗り出す。投資額は8億ドル強(約千億円)で、日本政府に円借款による融資を要請している段階。	—	運輸政策研究所「主要国運輸事情 インドネシア」		
フィリピン	空港	マニラ ニノイ・アキノ空港拡張	第3ターミナルビル整備中	—	2005年版エアポートハンドブック		
	空港	新バコロド空港建設工事	ネグロス島バコロド市にあるバコロド空港を移転建設。2000m級滑走路(1本)を有し、インターナショナルスタンダードに合致した国際空港並みの設計仕様	完成:2007年1月	竹中工務店 NEWS RELEASE(右記URL)	http://www.takenaka.co.jp/news/pr0409/m0409_01.html	
	港湾	スービック港開発工事	米海軍基地の跡地を利用し、クラーク元空軍基地の開発と併せてアジア地域で最高の国際ロジスティックサービスセンターを開発する構想の核を担うインフラ整備。2007年にコンテナバースを2バース、2015年までに追加1バースを整備予定。	最初2バース完成:2007年7月 追加1バース整備:2015年まで	2005年版国際輸送ハンドブック 「港湾」2006年3月		
	港湾	ミンダナオ島北部ダゴムアンターミナル建設	2004年1月完成予定で、ミサミスオリエンタル州に2バース、水深12m、岸壁延長300m。ガントリークレーン2基を備え年間処理能力27万TEUのターミナルを建設中	完成:2004年	2005年版国際輸送ハンドブック		
	鉄道	LRT/MRT 整備	LRT-1 号線輸送能力増強計画	—	—	全国港湾網戦略的開発マスタープラン調査ファイナルレポート要約編(2004.1)	
			LRT-1 号線延長計画(LRT-6 号線)	—	—		
			MRT-3 号線延長計画	—	—		
鉄道	MRT/MRT 整備	MRT-4 号線計画	—	—			
		LRT-2 号線計画	—	—			
鉄道	国有鉄道改修・新設	マニラ-カラバロン間コンピューター鉄道計画 既存路線2カ所の改修及び4本の新線建設計画	—	—			
カンボジア	空港	プノンベン国際空港拡張	完全改修した従来の4,500㎡の国際線ターミナルに国内線ターミナルに移転。現在40mの滑走路幅を45mに拡幅。通常の保守点検作業としてアスファルトコンクリートによる補強。上記を2006年また将来は、旅客処理能力(現在年間200万人)を500万人に拡張する方針	完成:2006年	プノンベン国際空港ウェブサイト	http://www.cambodia-airports.com/phnompenh/en/airport.asp?s=works	
	港湾	シハヌークヴィル緊急拡張事業	コンテナ埠頭の160m延長、ガントリークレーンの荷役機会設置など。全体事業費は約50億円(うち円借款43.13億円)。コンテナ埠頭工事期間は2006年3月～2007年11月を予定。	コンテナ埠頭工事終了: 2007年11月	「港湾」2004年1月 JBIC 事前事業評価表(右URL)	http://www.jbic.go.jp/japanese/oec/before/2004/pdf/cambo_01.pdf	
	鉄道	プノンベン-シアヌークビル間鉄道線緊急復旧	プノンベン-シアヌークビル間、延長284kmの緊急復旧(インフラ施設メンテナンス事業)	実施期間: 2004-2008年	JICAカンボジア国 全国道路網調査事前調査報告書		
	鉄道	ポイベット-シソフォン間鉄道線緊急復旧	ポイベット(タイ国境)～シソフォン間、延長48km区間の緊急復旧(インフラ施設メンテナンス事業、アジア鉄道関連整備)		JICAカンボジア国 全国道路網調査事前調査報告書		
	鉄道	プノンベン-シソフォン間鉄道線復旧	プノンベン～シソフォン間、延長338km区間の復旧(インフラ施設メンテナンス事業、アジア鉄道関連整備)		JICAカンボジア国 全国道路網調査事前調査報告書		
	鉄道	バットドアン～ベトナム国境鉄道路線フィジビリティスタディ	バットドアン(Batdoeng)～プレックダム(Preak Kdam)～バタイ(Batay)～スクーン(Skun)～コンポンチャム(Kompong Cham)～モット(Memot)～スヌール(Snoul)～ベトナム国境(ロンニン)、延長255kmのF/Sの実施(アジア鉄道関連整備)		JICAカンボジア国 全国道路網調査事前調査報告書		

表 2-14 東アジアにおけるインフラ整備プロジェクト一覧⑦

国名	種別	インフラ整備プロジェクト	整備内容	整備スケジュール	主な出典	URL
ラオス	道路	ビエンチャン1号線整備計画	ビエンチャンの都市内骨格幹線で市中心部とラオスの2大玄関口であるワットイ国際空港およびタイ国境のメコン河に架かる橋を結ぶ道路。計画(1期)では対象区間(シカイ交差点～タナレン保税倉庫間(約28.9km)のうち、15.7km分の道路改良および道路排水施設整備を実施する。2005年7月27日、日本との間で無償資金協力の書簡を交換。プロジェクト期間は2005年8月～2007年12月。	2007年12月	JICA インフラ整備・エネルギー開発 ビエンチャン1号線整備計画(無償資金協力)	http://www.jica.go.jp/laos/japan/activities/infra01.html
	道路	第2メコン国際橋	大河を跨ぎ両国を結ぶ「第2メコン国際橋」を建設中。この橋は対岸を繋ぐばかりでなく、東西回廊と呼ばれ、インドシナ半島を横断する物流の大動脈(ハイウェイ)の中心に位置しており、沿道のベトナム、ラオス、タイ、ミャンマー各国から経済発展への寄与にも期待。日本の円借款供与(投資額80億円)により、2000年5月入札、着工。	完成:2006年12月	International Highway Construction Corp. ウェブサイト(右記 URL)	http://www.ijinet.or.jp/IHCC/seiki-konmin01-road-project01.html
	道路	国道建設事業	Road 3 Houayxai - Boten Road 8 B.Lao - Keonua Road 9 Xano - Lao Bao Road 18B Attapeu - B.Hat Road 4 Xiang - Ngeun - Xaignabouli (87km) Road 2 Ngeun - Pakbeng, Savannakhet Bridge Houayxai Bridge, ADB9, ADB10 ※ネットワークの詳細把握困難	実施期間: 2004-2007年	National Growth and Poverty Eradication Strategy	
	鉄道	フレンドシップブリッジ付近鉄道建設	Friendship Bridge から Ban Thanaleng までの 3.5km 区間。	完成:2007年	National Growth and Poverty Eradication Strategy	
ミャンマー ※プロジェクトの進捗・実施・完成状況など不明な点多数	空港	ハンタワディ国際空港建設	ヤンゴンから約50マイル東方にあるバコー近隣に建設中	—	MODINS.NET (Myanmar Online Data Information Network Solutions)	http://www.modins.net/MyanmarInfo/industry/transport.htm
	空港	マンダレー国際空港建設(開港済)	マンダレーの南35kmのタダ・ウーに位置。4267mの滑走路を持つ。6本の旅客搭乗ブリッジを持ち、年間300万人の旅客処理容量を持つ(拡張した際の処理能力は年1500万人)。2009年9月開港。	開港(済): 2009年9月	MODINS.NET (Myanmar Online Data Information Network Solutions)	http://www.modins.net/MyanmarInfo/industry/transport.htm
	空港	空港新設	ブタオ、メイック、Nampao、Arn、およびチェントン空港の新規建設	—	ミャンマーの運輸事情	
	空港	滑走路拡張	タンドウエ飛行場、ヤンゴン国際空港およびBhamo飛行場	—	ミャンマーの運輸事情	
	港湾	ティラワ港開発プロジェクト	第二ターミナル建設を含むプロジェクトが進行中	—	ミャンマーの運輸事情	
	港湾	大水深港湾プロジェクト	チャウピュー、ダウエイ、カレガウ、ポッピン港で大水深港湾建設を推進中	—	ミャンマーの運輸事情	
	港湾	イラワジ川コンテナ輸送計画	ミャンマーの中央を南北に流れるイラワジ川の上流パモーに大規模なコンテナターミナルを建設し、中国雲南省からイラワジ川を経由してヤンゴン港まで輸送し、そこからアンダマン海へ抜けるルートについて、中国政府と資金調達などについて協議中。実施時期は未定	実施時期未定	ミャンマーの運輸事情	
	鉄道	アジア縦断鉄道計画	同鉄道路線の一部がミャンマーを通る	—	ミャンマーの運輸事情	
	道路	中国国境付近道路	中国国境 Muse からイラワジ川へ通じる Bhamo までの道路(100km)。中国の援助で建設中。	—	ミャンマーの運輸事情	
	道路	インド国境付近道路(開港済)	インド国境のタムからカレーへ通ずる道路(165km)。インド政府の援助により建設。2001年開通	2001	ミャンマーの運輸事情	
	道路	タイ国境付近道路	ダウエイ～カウチャナブリ間の道路(130km)が120億バーツ(タイの民間企業70%、ミャンマー政府30%)をかけて建設中	—	ミャンマーの運輸事情	
ブルネイ	—	—	—	—	—	

2-4-2 東アジア地域の中期的なインフラ整備の全体像

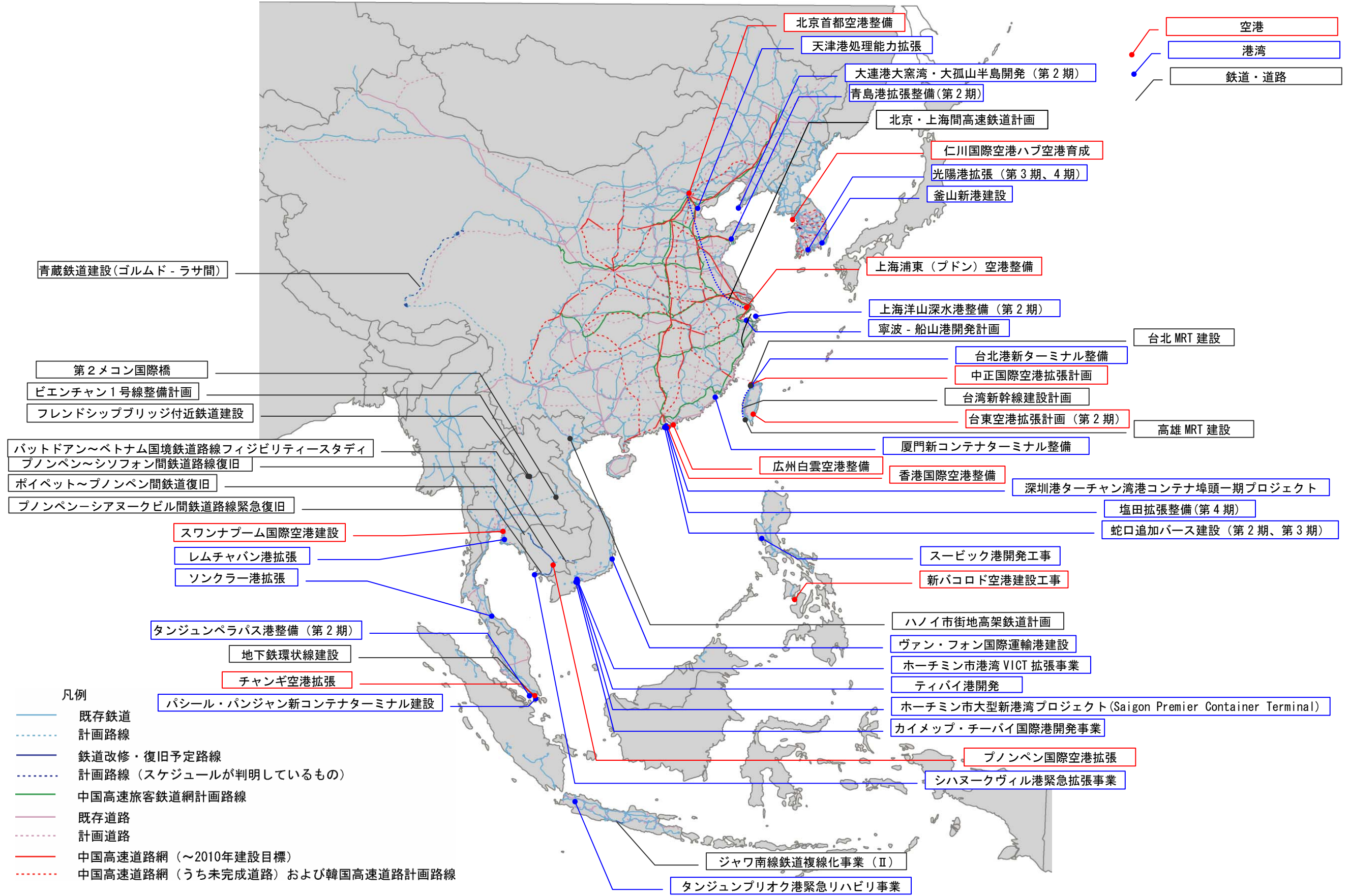


図 2-6 2 東アジア地域の中期的なインフラ整備の全体像

2-5 欧州のESDPのレビュー

ここでは、東アジア地域総体としての競争力向上に向けた取り組みを検討するに先立ち、先行的な類似の取り組みとして欧州のESDPおよびInterregの取り組みをレビューする。

(1) ESDPの概要^{32,33}

ESDPは、European Spatial Development Perspectiveの略であり、「欧州空間開発展望」と訳される。ESDPは、1993年にECの地域政策および空間計画に関する非公式会合で提案され、1999年に空間計画担当大臣非公式会議で採択された。

その背景には、欧州全体としての競争力向上のためには、域内競争で消耗し、欧州が弱体化することのないよう、EUレベルでの効率のよい空間バランスを追求する必要性が高まったことがある。そこで、EUは、ESDPを通じて、欧州の空間バランスを定常的に観察し、共有できる現状分析と政策展望を提示したのである。

EUは、各国の上に立ち、各国の開発を欧州空間として一元的に管理することを狙うものではない。各国や各地域はそれぞれ違った将来像を描き、そして、各々の目標に向かって進む権限を持っている。EUは、ESDPを通じて、EUレベルの政策と各国や各地域の国土計画の間隙を埋め、相互補完関係を緊密にすることを目標としている。ESDPは、欧州における均衡ある持続可能な発展の達成というEUの目的に基づく法的拘束力のない政策的枠組みという位置づけにある。

ESDPの政策目的とオプションは表2-15に示す体系となっている。

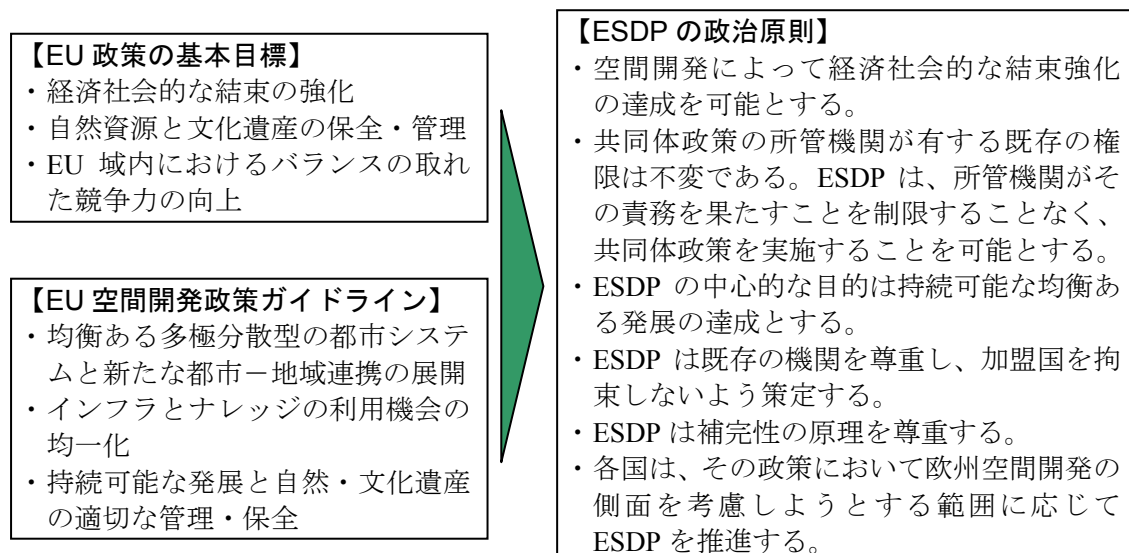


図 2-63 EU政策の基本目標および空間開発政策ガイドラインと、ESDPの政治原則

出典: The European Commission: ESDP European Spatial Development Perspective Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union, 1999.5
(http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf) より作成

³² The European Commission: ESDP European Spatial Development Perspective Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union, 1999年5月
(http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf)

³³ 国土交通省国土交通政策研究所「EUにおける都市政策の方向とイタリア・ドイツにおける都市政策の展開」国土交通政策研究 第16号, 2002年3月 (<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk16.pdf>)