

資料編

<目次>

1. 各国国土計画のインフラ整備に関わる部分の抜粋	Ⅲ-1
1-1 中華人民共和国（第十次五カ年計画）	Ⅲ-1
1-2 台湾（国土総合開発計画）	Ⅲ-7
1-3 大韓民国（THE 4th COMPREHENSIVE NATIONAL TERRITORIAL PLAN（2000～2020） IN KOREA）	Ⅲ-15
1-4 タイ王国（The Ninth National Economic and Social Development Plan）	Ⅲ-28
1-5 ベトナム社会主義共和国（The five year Socio - Economic Development Plans（2006-2010））	Ⅲ-31
1-6 マレーシア（National Physical Plan Malaysia）	Ⅲ-39
1-7 フィリピン共和国（the Medium-term Philippine Development Plan）	Ⅲ-54
1-8 カンボジア王国（The Second Five-Year Socio-Economic）	Ⅲ-62
2. 慕華思想について	Ⅲ-67
3. 大東亜共栄圏について	Ⅲ-69

1. 各国国土計画のインフラ整備に関わる部分の抜粋

1-1 中華人民共和国（第十次五カ年計画）¹

1-1-1 計画全体の方針

- ・ 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
- ・ 経済と社会の強調的發展を堅持する

1-1-2 国全体のインフラ整備の方針

- ・ インフラ整備を強化し、配置と構造を改善する
 - 構造を最適化し、配置を調整し、プロジェクトの質を高め、投資ルートを広げ、投資効率を重視し、インフラ建設を新たなレベルまで高める。

(1) 水利施設の整備を強化する

- ・ 水利施設の建設は全面的に計画を立て、全般的に考慮し、対応策と抜本策をあわせ、総合的に進めなければならない。
- ・ 利水と治水を結びつけ、洪水防止と旱魃対策を並行させ、洪水防止・防災の強化を堅持すると同時に、水資源不足と水質汚染問題の解決をより重要な位置に置く。
- ・ 全国水利建設基本計画と大型河川流域計画を科学的に策定し、積極的に実施する。
- ・ 大型河川・湖沼の洪水対策施設建設と総合的治水を特に強化し、土砂堆積の激しい河川・湖沼の整備と浚渫を行う。
- ・ 長江、黄河を重点とする堤防建設を強化する。
- ・ 長江三峡、黄河小浪底などの水利センターを引き続き建設し、黄河沙坡頭、嫩江尼尔吉、淮河臨淮崗、岷江紫坪鋪、澧水皂市、右江百色、タリム河・黒河治水などの水利施設を建設する。
- ・ 遊水池などの安全対策に力を入れ、都市の洪水対策を強化し、老朽化ダムの危険個所の除去・補強を急ぐ。水利施設の付帯施設建設と維持管理をしっかりとやる。
- ・ 「南水北調」（南部の水を北部に引く）プロジェクトの準備作業を急ぎ、第十次五カ年計画期間に出来る限り早く着工する。
- ・ 複数の流域にまたがるその他の取水施設を適時に建設し、さまざまな方法をとって北方地区の水不足を緩和する。

¹出典：田中修「中国第十次五カ年計画」2001.7 p.332～371 を参照

(2) 総合的な交通システムを整備する

- ・ 交通整備は統一的に計画を立て、合理的に配置し、ネットワークを拡大し、構造を最適化し、システムを完備させ、改革を推進し、円滑・安全・便利な現代的総合輸送体系を確立・整備する。
- ・ 「五縦七横²」を重点とする国道主幹線網の建設を速め、「三縦二横³」を全面的に貫通させる。
- ・ 西部の道路の八本の新ルート建設をスタートさせ、道路網構造を整備し、道路網の整備度を高める。2005年の道路開通距離は160万km前後、そのうち高速道路を25,000kmとする。
- ・ 鉄道の「八縦八横⁴」主ルートを建設・改造し、西部の鉄道網を拡大し、在来線の技術改造を速め、列車運行をスピードアップする。
- ・ 青海―チベット鉄道、北京―上海高速鉄道、西北、西南の国境鉄道を建設する。2005年の鉄道営業距離を75,000kmにする。
- ・ 大都市の軌道交通を発展させる。沿海の主要中枢港の大型コンテナ輸送システム、バラ荷輸送専用システムと主要港湾の出入港航路の建設に力を入れ、上海国際海運センターを建設する。
- ・ 2005年の沿海港の深水バースは800に達する。長江、珠江、北京―杭州運河など水運主ルートの建設を強化し、内陸河川水運を積極的に発展させる。
- ・ ローカル空港の建設を優先させるとともに西部地区に傾斜させ、ハブ空港と幹線空港を整備し、航空管制技術装備のレベルを高める。
- ・ 石油・ガスパイプラインの建設に力を入れ、パイプライン輸送網を初歩的に形成する。各種の輸送方式の優位性を十分に発揮させ、都市間旅客の高速輸送、大都市旅客の輸送、コンテナ輸送、大口物資輸送、特殊貨物輸送の五大システムを発展・整備する。
- ・ 情報化、ネットワーク化を基礎に、インテリジェント型交通の発展を加速する。
- ・ 郵政のインフラ建設を引き続き強化する。
- ・ 政府・企業の分離を中心とする交通輸送の管理体制と経営メカニズムの改革を速め、鉄道は「鉄道網整備と輸送業務の分離」（国による鉄道網管理と運輸事業とを分離）を進め、民間空港と港湾は地方に移管し、航空運輸企業は再編し、大グループ化をはかる。

²五縦七横：高速道路を主とした道路網。「五縦」南北に延びる同江―三亜、北京―福州、北京―珠海、エレンホト―河口、重慶―北海の五ルート。「七横」は東西に延びる綏芬河―滿州里、丹東―ラサ、青島―銀川、連雲港―ホルゴス、上海―成都、上海―瑞麗、衡陽―昆明の七ルート。

³三縦二横：五縦七横で最初に建設される部分。

⁴八縦八横：重点的に建設、改良する南北に延びる八鉄道路線（北京―上海、北京―広州など）、東西に延びる八鉄道路線（ランドブリッジなど）。

1-1-3 インフラ整備に関する目標

- ・ 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%に向上する。
- ・ 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。

1-1-4 個別地区の開発方針

- ・ 西部大開発戦略を実施し、地域の協調的発展を促進する
 - 西部大開発戦略を実施し、中西部地区の発展を合理的に調整し、地域の経済のバランスのとれた発展を促進する。

(1) 西部大開発を推進する

- ・ 西部大開発は実態から出発し、積極進取、能力相応の精神で、統一的計画を立て、科学的論証を踏まえ、重点をはっきりさせ、段階的に実施する。
- ・ 5～10 年間で、西部地区のインフラ建設と生態環境建設の飛躍的進展をおさめ、科学技術と教育を大いに発展させる。
- ・ 新しい道筋を開き、新しい原理を導入し、投資環境を重点的に改善し、対内対外開放を拡大し、さまざまな所有制経済を大いに発展させ、民間資金と外資を積極的に導入し西部の開発と建設に投入する。
- ・ 水利、交通、通信、電力網と都市のインフラ建設を速め、「西電東送」、「西気東輸」（西部のガスを東部に運ぶ）、節水、水資源開発など戦略的意義をもつ一群の重点プロジェクトに特に力を入れる。
- ・ 生態系整備と環境保護を強化し、天然林資源を保護し、その地域の実情にあわせて傾斜地の耕地の耕作をやめ林地や草地に戻し、防砂・治砂と草原の保護を推進し、生態の自己修復能力を発揮させるようにする。
- ・ 西部地区の農業基盤を強固にする。特色のある農業・牧畜業、緑色（無公害）食品、観光、漢方薬、生物製薬などを発展させ、水力発電、石油・天然ガス、非鉄金属、カリ岩塩、燐鉱石など優位にある資源の合理的開発と高度加工を推進し、資源の優勢から経済の優勢への転化を速める。
- ・ 科学技術・教育を先行させ、義務教育を重点的に発展させ、職業教育を大いに発展させ、高等教育を積極的に発展させ、人材の育成・起用・導入の仕事に取り組む。
- ・ ハイテクと先進的適正技術の普及・応用をはかり、ハイテク産業を重点的に発展

させる。

- ・ ユーラシアランドブリッジ（中国・連雲港—オランダ・ロッテルダム間の鉄道）や長江の水路、西南地区から海に出るルートなどの交通幹線および中心都市に依拠し、点を線で結び、点から面へ広げて、重点的開発を進め、西隴海（連雲港—蘭州鉄道西区間）蘭新線（蘭州—ウルムチ鉄道）経済ベルト、長江上流経済ベルト、南寧・貴陽・昆明経済区の形成を促進し、都市化のレベルを高める。
- ・ 国家は西部大開発を重点的に支援する政策・措置をとり、西部地区への地方財政移転支出と建設資金投入を増やすとともに、対外開放、租税、土地、資源、人材などの面で優遇政策をとる。
- ・ 民族区域自治法によって、民族自治地区の自治権行使を支援する。支援を強化し、少数民族、民族地区の経済と社会の全面的発展を速め、少数民族地区の貧困対策開発事業、牧畜区建設、民族必需品の生産、民族教育と民族文化事業の発展を重点的に支援する。人口が比較的少ない少数民族の発展を支援するよう留意する。
- ・ 西部の辺境地区と周辺諸国・地域との経済技術・貿易協力を促進し、優位性の相互補完、互惠・互利という国際地域協力の新たな枠組みを徐々に形成する。

（２） 中部地区の発展を加速する

- ・ 東と西を結び、南北をつなぐ中部地区の地理的優位と総合的資源の優位を十分に発揮し、発展のテンポを速め、工業化と都市化のレベルを高める。
- ・ 農業の優位性を強固にし、農業の産業化経営を強力に発展させ、地域的で、専門化し、大規模な農産物生産・流通・加工基地を形成する。
- ・ 工業の構造調整を速め、伝統産業を改造し、エネルギー基地を建設し、競争力のある製造業とハイテク産業を発展させ、サービス業を大いに発展させる。
- ・ 大型河川・湖沼の治水に取り組み、交通・通信・倉庫などのインフラ建設と生態環境建設を引き続き強化する。
- ・ 長江、隴海（連雲港—蘭州）、京広（北京—広州）、京九（北京—香港・九龍）、京哈（北京—ハルビン）などの沿線地区を重点とし、沿線都市の規模を大きくし、中心都市を充実させ、新しい経済成長スポットと経済ベルトを積極的に育てる。

（３） 東部地区の発展レベルを高める

- ・ 東部地区は体制の刷新、科学技術のイノベーション、対外開放と経済発展において引き続き先頭を進み、条件のあるところは率先して現代化の基本的実現を目指すようにする。
- ・ 産業構造を最適化し、ハイテク産業、現代的サービス業と輸出産業を優先的に発展させる。
- ・ 外向型（輸出指向型）経済を発展させ、国際的経済競争に幅広く参加する。

- ・ 経済特区と浦東新区の新たな優位性づくりを促進し、環渤海、長江デルタ、閩（福建省）東南地区、珠江デルタなどの経済地域が全国の経済成長の牽引役を十分に果たすようにする。
- ・ 黄河デルタの高効率・生態系経済を発展させる。東部地区は中・西部地区との全方位の経済技術協力を強化し、西部開発を支援・参加し、中・西部地区に対する放射・収斂作用をさらに発揮させる。

（４） 特色のある地域経済を構築する

- ・ 行政区画による分割を打破し、市場経済の条件下での新しい型の地域経済関係を再構成する。
- ・ すべての経済分野にわたって成長を追求するのを改め、比較優位を発揮し、市場競争で優位性のある産業と製品を発展させ、構造の同一化を防ぐ。
- ・ 地域の計画と政策により、地方の積極性を誘導・発揮させ、それぞれの特色をもつ地域経済を構築するとともに、生態系機能保護区、専門化農産物生産基地、観光経済区などの面で先行して切り開く。

1－1－5 都市化戦略

- ・ 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
 - 都市化レベルの向上、農村人口の移動は農民の増収・富裕化に有利で、経済発展に広い市場と持続的原動力をもたらし、都市・農村経済構造を最適化し、国民経済の好循環と社会の調和のとれた発展を促進する重要な措置である。
 - 農業の生産力レベル向上と工業化プロセスの加速に伴い、わが国の都市化推進の条件は既に成熟しており、時期を逸することなく、都市化戦略を実施しなければならない。

（１） 合理的な都市体系を構築する

- ・ 都市化の推進は客観的法則を順守し、経済発展レベルと市場の成長程度に合わせ、秩序立てて漸進し、わが国の国情にあった、大中小都市と「小城镇」（農村の中にあつて都市機能を併せもった町）が調和して発展する多様な都市化の道を進み、合理的な都市体系を徐々に形成する。
- ・ 小城镇を重点的に発展させ、中小都市を積極的に発展させ、地域の中心都市としての機能を整え、大都市の放射・収斂作用を生かし、都市密集区の秩序ある発展を導く。
- ・ 都市の規模の盲目的拡大を防止する。
- ・ 都市経済を大いに発展させ、都市の雇用受入れ能力を向上させる。
- ・ 都市インフラの整備を強化し、都市の居住、公共サービス、コミュニティサービ

ス（原文は「社区服務」）などの機能を整備する。

- ・ 良好な居住環境の整備を中心とし、都市の生態系整備と汚染総合対策を強化し、都市環境を改善する。
- ・ 都市計画・設計・建設および総合管理を強化し、特色ある都市の風格を形成し、都市管理レベルを全面的に向上させる。

（２） 小城鎮を重点的に発展させる

- ・ 小城鎮を発展させることはわが国の都市化推進の重要な方途である。
- ・ 小城鎮の建設では合理的に配置し、科学的に計画し、特色をだし、規模を適切にし、実効に留意しなければならない。
- ・ 重点を県城（県の行政府所在地）と基礎的条件が良く、発展の潜在力の大きい行政鎮に置き、できるだけ速く機能を整備し、人口を集中させ、農村の地域経済・文化の中心としての役割を発揮させる。
- ・ 小城鎮を発展させるカギは小城鎮の経済繁栄にあり、農村の各種企業の合理的集中、農村の市場体系の整備、農業の産業化経営、社会化サービスの発展を小城鎮の建設と結びつけることにある。

（３） 都市化の体制・政策上の障害を取り除く

- ・ 都市・農村の分割体制を打破し、市場経済体制下の新しいタイプの都市・農村の関係を徐々に確立する。
- ・ 都市の戸籍制度を改革し、都市・農村人口の秩序ある流動メカニズムを形成する。
- ・ 農村労働力の都市での就業に対する不合理な制限を取り除き、農村余剰労働力の都市・農村、地域間の秩序ある流動を導く。
- ・ 都市の土地使用制度を改革・整備し、土地利用構造を調整し、土地のストックを生かし、耕地の保護と農民の合法的權益の保証を前提として、都市建設用地問題を適切に解決する。
- ・ 投融資ルートを拡大し、都市建設の投融資新体制を確立し、投資主体の多様化した枠組みを形成する。
- ・ 政府指導の下、主に市場メカニズムの機能を發揮して、小城鎮を建設し、企業と都市・農村住民の投資を奨励する。
- ・ 市・鎮の設置基準を科学的に定め、市場経済体制と都市化の要請にかなった行政管理体制をできるだけ速く形成する。政策の協調を強化し、都市化のマクロ管理を改善する。

1-2 台湾（国土総合開発計画）⁵

1-2-1 計画全体の方針

(1) 三大目標

1) 生態環境の保護

- ・ 開発過程に、育成の観点を加え、合理的に資源を有効利用し、自然資源を持続的に開発する。

2) 生活環境の改善

- ・ 質の高い生活環境を構築し、地域間の発展の差を縮小し、都市部と農村部の発展を調和する。

3) 生産環境の構築

- ・ 国際化、自由化、IT化に合わせて産業構造を近代化し、台湾をアジア太平洋運営センターとする。

1-2-2 国全体のインフラ整備の方針

(1) 計画理念

1) 市場原理を重視し、効率的な発展メカニズムを構築する

- ・ 供給サイドの方針で、開発許可制を構築し、市場機能を發揮して土地の供給を活性化させる。
- ・ 国土空間の枠組みを調整して、国土利用の効率を高める。

2) 国土の均衡的発展の保障

- ・ 各地域の発展機会、資源分配、開発利益所有及びコスト負担の公平性を保障します。

3) 国土の持続的な開発の保護

- ・ 持続的な開発の理念を、例えば都市発展、交通インフラ整備、自然保護などの各部門に着実に実行させます。

4) 地方自治と民間参入の実現

- ・ 地方自治と民間の参入を実現させる。国土の開発の過程において、地方政府と民間の参入はとりわけ重要である。地方と民間の活力をうまく使い、市場メカニズムを通じて国家建設を推進する。

⁵出典：台湾行政院經濟建設委員會 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary—” 1996

1-2-3 インフラ整備に関する目標

(1) 空間構造

国土総合開発計画の中に、国土空間構造を制定する。限られた土地資源で、生態、生活と生産に必要な空間を公平、合理かつ有効に計画する。そして政府と個人が共に実質的な建設を推進するよう誘導する。国土空間構造計画は下表の通りである。

表 1-1 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	台北、桃園、新竹、台中、台南、高雄
		2. 一般地区の生活圏	宜蘭、基隆、苗栗、彰化、南投、雲林、嘉義、新營、屏東、台東、花蓮
		3. 離島地区の生活圏	澎湖、金門、馬祖

出典：台湾行政院経済建設委員会 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary—” 1996

(2) アジア太平洋運営センター

- ・ 知的工業団地を設置し、既存の工業地区と結びつけ、製造の中心として発展します。IT産業の発展を進め、台湾をITの島として発展させる。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 資金の自由化と国際化に合わせ、金融サービスセンターを発展させる。
- ・ 電信自由化に合わせ、電信センターを発展させる。通信ネットワークを建設する。
- ・ ITメディアランドを計画し、メディアセンターを発展させる。映画・テレビ産業の製作水準を向上させる。

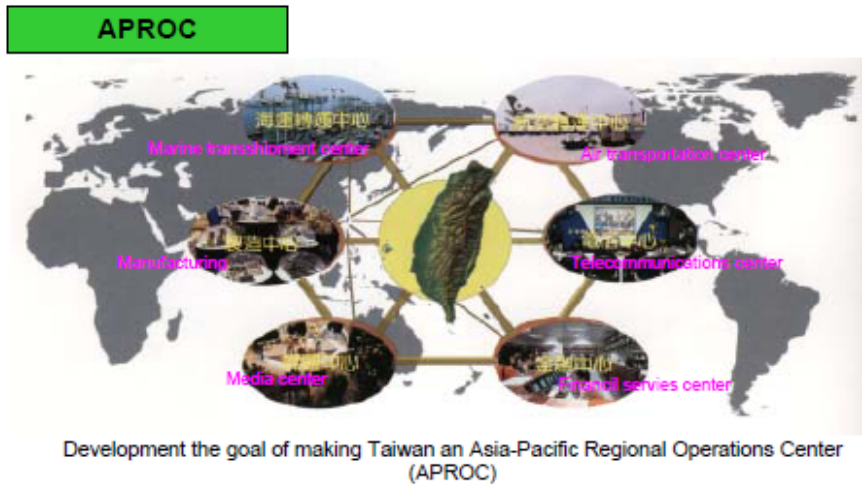


図 1-1 アジア太平洋運営センター

出典：台湾行政院経済建設委員会 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary—” 1996



図 1-2 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



図 1-3 港湾施設および航路略図

出典：台湾行政院經濟建設委員會 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary—” 1996

(3) 二つの軸

- ・ 伝統的に台湾の経済活動は西部回廊と東部带状の二つの軸型で発展しており、全国階層において東西二つの軸を中心にした発展形態を調整する。
- ・ 西部回廊は経済の急速な発展により環境汚染と生活品質の悪化などの問題を引き起こした。将来の発展は経済成長と環境を同様に重視しなければならない。
- ・ 東部地区の将来の発展については、自然生態環境の保護・育成、観光の発展と低環境負荷型産業の導入を重視する。産業を東に移す政策を実行する。
- ・ 将来的には積極的に離島地区の地方産業を発展させる計画を実行する。雇用を増

やし、離島地区の水道、電気及び通信設備を改善し、離島の住民に本島と同じレベルの生活環境を提供する。

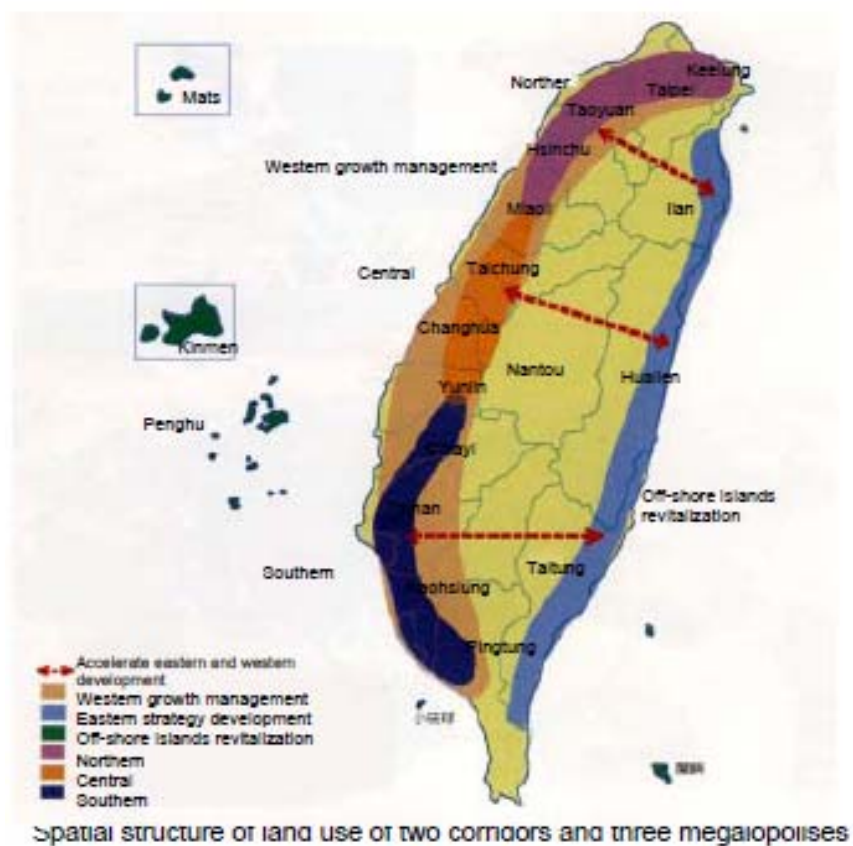


図 1-4 二つの軸、三つの都会帯国土空間構造

出典：台湾行政院經濟建設委員會 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary—” 1996

(4) 三つの都会帯

- ・ 地域階層において、西部地区を北、中、南三つの都会帯に計画し、開発する。
- ・ 北部都会帯は基隆、台北、桃園、中壢、新竹及び頭份、中部都会帯は豊原、台中、中興新村、障化及び斗六、南部都会帯は嘉義、台南、高雄、屏東市から構成される。
- ・ 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下表のとおりである。

表 1-2 各都会帯開発の重点項目

都会帯	開発の重点項目
北部都会帯	<ol style="list-style-type: none"> 1. 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 2. 国際・国内運輸、通信、観光 (Triple T) のハブとして発展させる 3. 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 4. 航空都市と科学都市の建設を計画
中部都会帯	<ol style="list-style-type: none"> 1. 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 2. 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 3. 宇宙科学技術の中心地として発展させる 4. 製造業、観光産業、レクリエーション施設の整備
南部都会帯	<ol style="list-style-type: none"> 1. 港湾都市として発展させる 2. 海運配送、貨物航空運輸、技術支援と電信通信の中心地として発展させる 3. 国際・国内運輸及び通信都市の機能を発揮 4. 中央政府機能の地域オフィスセンター 5. 持続的な農業を発展させ、農産物の価値の向上を指導

出典：台湾行政院経済建設委員会 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary—” 1996

(5) 20 個の生活圈

- ・ 地方階層において、生活圈の建設を計画する。生活圈は「人」を中心とし、日常生活に係わる仕事、居住、余暇、就学、医療と買物等のニーズを満たすよう計画する。
- ・ 台湾地区を三種類、二十個の生活圈に分割する。その中の都会地区の生活圈は台北、桃園、新竹、台中、台南と高雄、一般地区の生活圈は宜蘭、基隆、苗栗、彰化、南投、雲林、嘉義、新營、屏東、花蓮と台東、離島地区の生活圈は澎湖、金門、馬祖からなる。
- ・ 各生活圈はそれぞれの開発の重点項目がある。それは、各生活圈内の住民が平等に、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、質の高い生活ができるようになるためである。

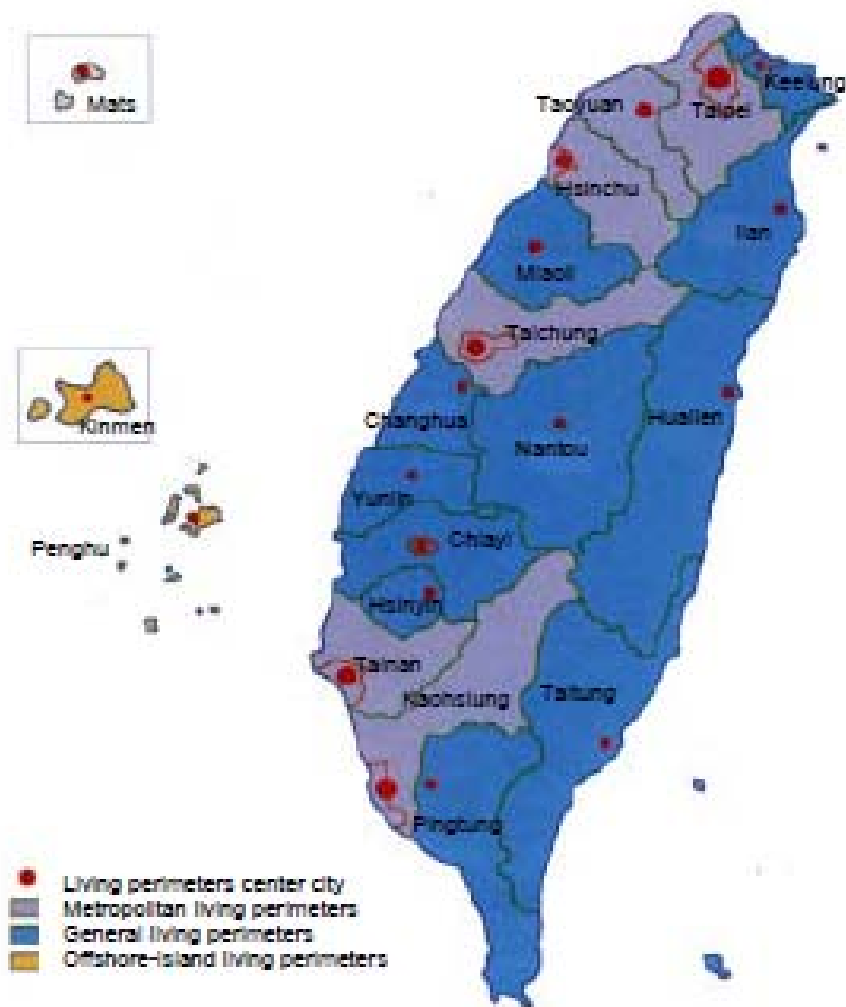


図 1-5 20 個の生活圈

出典：台湾行政院經濟建設委員會 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary—” 1996

○計画の具体的な進め方

(6) 生産環境の建設

- ・ 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、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。
- ・ 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。

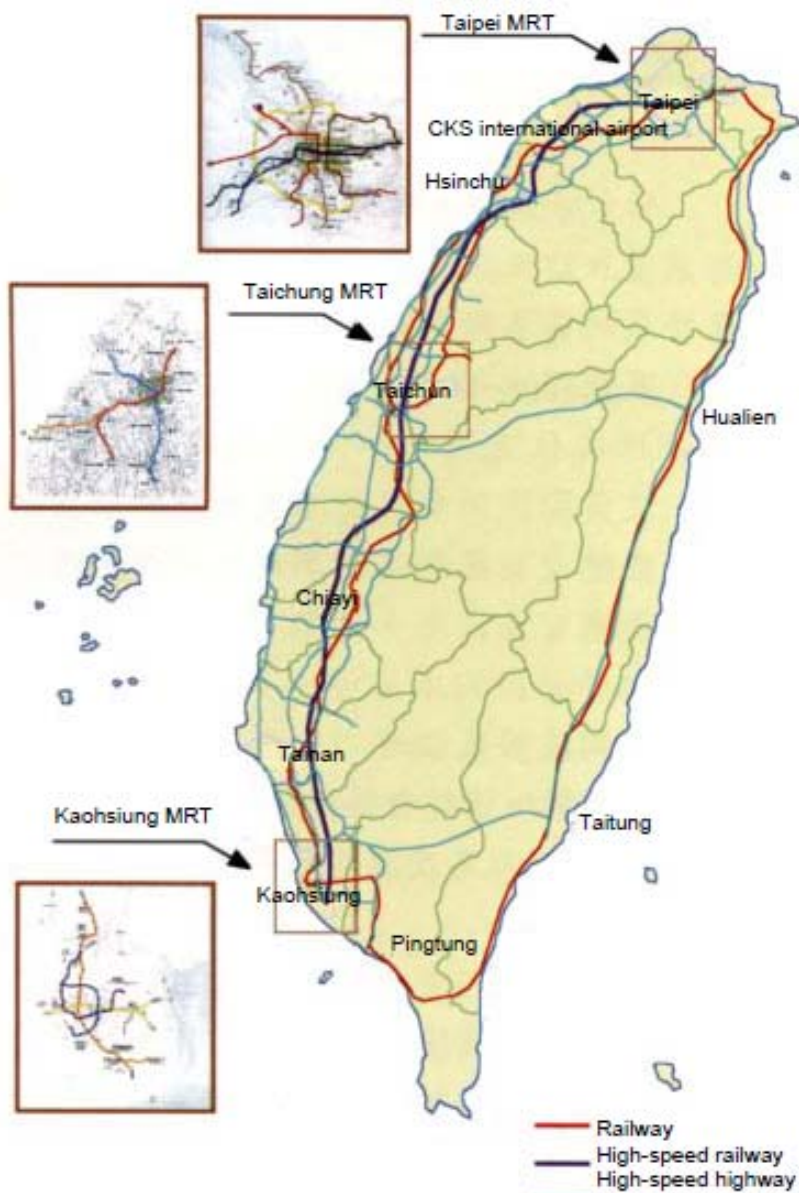


図 1-6 台湾地区高速道路ネット及び鉄道運輸システム略図

出典：台湾行政院經濟建設委員會 “Comprehensive Development Plan- Executive Summary—” 1996

1-3 大韓民国 (THE 4th COMPREHENSIVE NATIONAL TERRITORIAL PLAN (2000 ~2020) IN KOREA) ⁶

1-3-1 計画全体の方針

- ・ 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、各地域が各々の改善と特性を生かした発展基盤を確保する
- ・ 自然と交わった「緑色国土」
 - 国土計画の全分野で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って国民の生活の質向上に寄与する
- ・ 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
- ・ 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ることによって韓国と北朝鮮の統合を目指す

1-3-2 国全体のインフラ整備の方針

(1) 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。

(2) 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機関交通網を形成する。
- ・ 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。

1-3-3 インフラ整備に関する目標

(1) 開放型統合国土軸形成

1) 開放型統合国土軸の構成

- ・ 国土3面を活用して世界へと伸びる「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)

⁶出典：韓国建設交通省 “The 4th Comprehensive National Territorial Plans” 2000

- 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）（統一以後長期的に考慮）

2) 開放型統合国土軸の形成戦略

- ・ 東北アジアを狙った国際的生産・交流基盤を構築
 - 仁川～牙山湾～群山・長項～木浦～光陽湾～晋州などを連係した新産業地帯ネットワークの構築
 - 仁川国際空港、釜山港・光陽港を東北アジアの中心的ハブ空港及び中心港湾に育成
 - 地域の新開放拠点として無関税の「自由港地域」と「外国人投資地域」を整備
- ・ 地域発展の先導役割を遂行する 10 大広域圏を開発して地域均衡開発の中心拠点及び地方のグローバル化の前進基地に育成
 - 牙山湾権、全州中軍装権、光州中木浦権、光陽湾中晋州圏、釜山中蔚山中慶尚南道権、大邱中浦項権、江原東海岸権、中部内陸権、大田中清州権及び済州道(島)国際自由都市

(2) 地域別競争力高度化

1) 地域特性を生かした個性のある発展戦略推進

- ・ 中央政府の機関と権限、企業本社及び工場など中枢的な機能の地方への分散と移転を積極的に誘導して首都機能を分散する。
- ・ 首都圏内分散と計画的整備推進地域と方針は以下の通り。
 - 首都圏東部(田園都市地域)、首都圏西部(国際交流地域)、首都圏南部(産業・物流流通地域)、首都圏北部(南北交流地域)
 - 首都圏過密と集中問題がある程度緩和されるまでは、工場及び大学定員総量規制等、集中抑制政策を維持して非計画的都市開発を抑制する。
- ・ 地方都市の産業別首都化と専門技能都市化
 - 地方大都市を特定部門で韓国を代表する都市として特化し、ソウルに集中した首都機能を分担する「産業別首都」に育成
 - 中小都市の地域的潜在力と条件を勘案して専門技能都市として育成し、適正開発密度を維持することによって大都市と差別化した成長の条件を創出する

- ・ 農山漁村など地方の新しい活路開拓
 - 環境保全型農業及び先端営農技法の導入など農水産業の高付加価値化と輸出産業化を誘導し、都市農村交流を促進し、地域経済を多元化する
 - 地方の不利な与件を克服するためにこれら地域の自然景観、歴史・文化資源を「新資源」として活用した生産・余暇地帯に育成
- ・ 島嶼地域、山間地域、廃坑地域、北緯 47 度線付近の地域など
 - 道路新設、物流基盤構築などを通じ、交通アクセスや住居環境を大幅に改善する

2) 地域産業構造高度化のための戦略的産業立地造成

- ・ 需要者中心の産業団地造成及び開発
 - 政府主導の供給方式から脱却し、ポジショニング、規模などについて産業構造変化および将来需要の変化に対応できるよう、産業団地を造成する
 - 産業政策方向と地域特性に応じた適正な支援ができるよう、基盤施設、情報通信、技術など各種インセンティブの総体的支援体制を構築する
- ・ 知的産業に適合した多様な形態の産業用地の供給
 - 情報通信、生産技術革新に対応して既存産業の高度化を図り、テクノパーク、メディアバレー、ベンチャー団地等多様な知的産業団地を開発する
- ・ 既存産業の衰退化及び沈滞が懸念される地域の産業構造改編のための「産業転換地帯」、地方または戦略的育成が必要な地域に「企業促進地区制度」を導入する

3) 文化・観光基盤の体系的拡充

- ・ 全国を 7 大文化観光圏に区分して多様な文化・観光資源を開発
- ・ 地域発展と観光を連係した「生態資源活用地帯」構築
 - 智異山～徳裕山～月岳山～小白山～五台山～雪岳山をつなぐ地域
 - 地方のすぐれた景観と自然観光資源を地域発展の契機として活用
- ・ 濟州島をアジア・太平洋地域の国際観光中心地に育成して、慶尚北道北部の儒教文化遺産を観光資源化する等、国際的観光地域を開発する
- ・ 文化的な特徴がある地域を一つの文化圏として、百濟、新羅、伽耶、耽羅、中元、強化などの文化遺跡を整備・拡充する
- ・ 地方自治体間共同で環境保全型の文化・観光地帯開発
 - 南海岸国際観光ベルト、東・西海岸の沿岸観光ベルト、智異山統合文化圏など地方自治体間共同の環境保全型の文化・観光地帯を開発する

(3) 高速交通・情報網構築

1) 全国を一つの生活圏に統合する総合基幹交通網形成

- ・ 旅客及び貨物交通需要と輸送手段別特性をつりあうように考慮して交通施設間輸送分担率の適正化を図って鉄道輸送体系を順次強化

➤ 道路部門

- ・ 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)

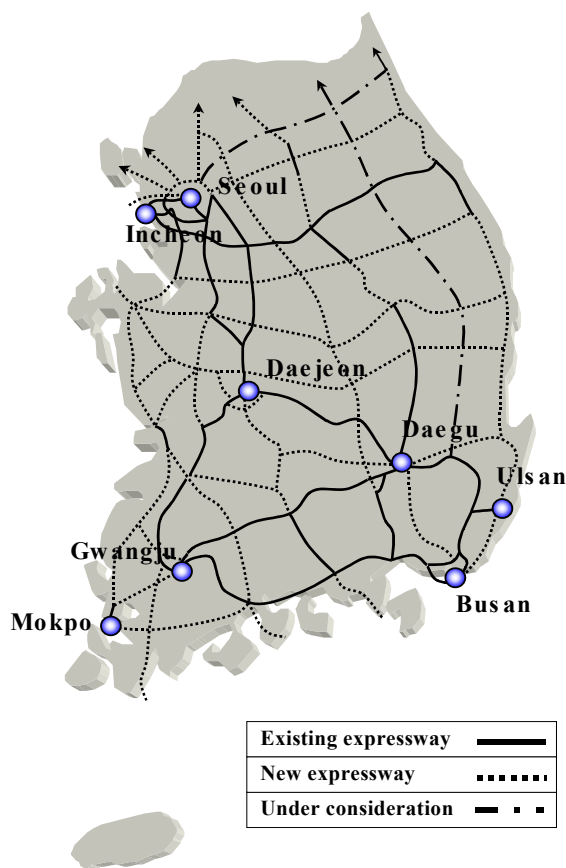


図 1-7 高速道路ネットワーク計画図

出典：韓国建設交通省 “The 4th Comprehensive National Territorial Plans” 2000

➤ 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 1-8 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

➤ 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。

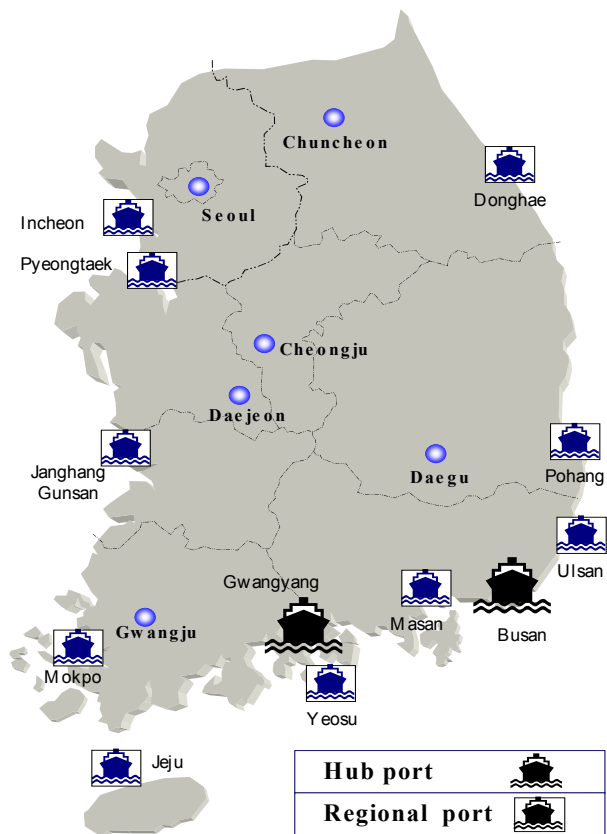


図 1-9 港湾システム計画図

出典：韓国建設交通省 “The 4th Comprehensive National Territorial Plans” 2000

➤ 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 1-10 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

➤ 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。

2) 東北アジア関門役割遂行のための国際交通インフラ確保

- ・ 仁川国際空港を東北亜の中心空港に育成して、釜山港・光陽港を東北亜物流中心基地に活用して東北亜関門国家への跳躍を誘導
- ・ 東北アジア鉄道網の一環で韓半島鉄道網構想を推進して、南北関係を考慮して大陸連係に対応した幹線道路網と海運輸送網構築を推進

3) 人間尊重・環境重視の交通体系構築及び投資効率性向上

- ・ 安全中心、環境親和的交通体系を構築して事故被害及び環境汚染を最小化して、大衆交通活性化など交通需要管理政策を大幅強化
- ・ 知能桁橋筒システムを活用して効率的な交通管理を図って、各種交通施設投資事業の優先順位調整を通し投資効率性向上

4) 知能化になったデジタル国土の形成

- ・ 全土を網の目のように連結する超高速情報通信網を構築して先端知識社会の均等な情報共有及び接近権利を保障
- ・ 農漁村及び落後地域に高度な情報サービスを提供してこれら地域住民の生活の質を向上
- ・ 国土センサス調査とデータベース構築を通し国民生活の便宜性を向上して国土管理の合理性と効率性を確保

1-3-4 個別地区の開発方針

(1) 国土軸

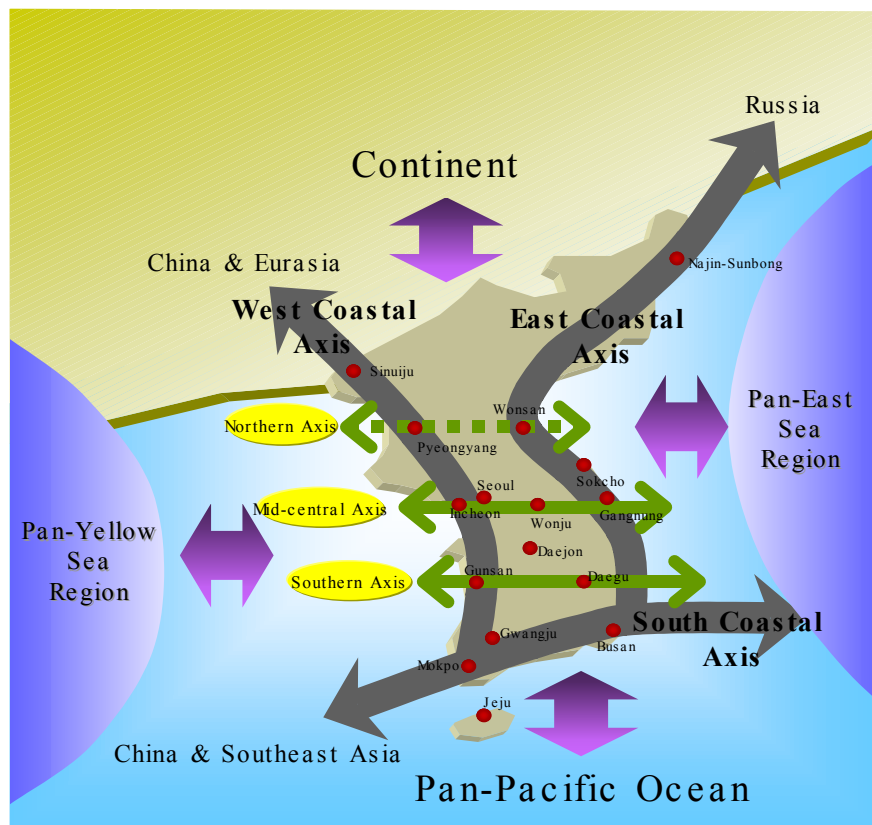


図 1-11 6つの国土軸

出典：韓国建設交通省 “The 4th Comprehensive National Territorial Plans” 2000

- 1) 環東海（環日本海）軸: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
- 2) 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
- 3) 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
- 4) 南部内陸軸:群山・全州～大邱～浦項
 - ・ 雲岩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
- 5) 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を結合を推進する
- 6) 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

(2) 各地域

1) 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
 - 多角構造を支える交通基盤を構築する
 - 交通管理システムを完成させ、物流設備を拡大する

2) 釜山：国際的な港町、環太平洋の戦略的重要都市

- ・ 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する
 - 釜山を貨物積み下ろし港として整備し、アジア大陸の国々の玄関口として発展し、21世紀のグローバルな変化をリードする。そのため、新しい港や高速鉄道を整備する。
 - 北東アジアにおける海洋産業の重要拠点としての地位を守る
- ・ 豊富な観光資源を活用し、国際観光の中心地となる
 - 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

3) 大邱：ファッションと素材産業の国際的中心地

- ・ 都市を未来的空間的構造に改善し、都市の発展に寄与する
 - 不適切な施設を移設し、再開発を行い、効率的な土地利用を促進し、都市開発の計画策定と建設済み地域の改良を促進する
 - 高速鉄道駅を整備し、都市内部の交通を改善と、CBD で計画されたサブ地域に特徴的機能を与える

- ・ 市内の交通システムの利便性と安全性を向上させ、物流産業を育成する
 - 地域内の鉄道網を建設、拡張する。
 - 郊外の高速度道路を整備し、都市の道路交通網の動脈を構築する。
 - 既存の高速度道路の拡張、新高速度道路の建設、国道の拡張を実施する。

4) 仁川：北東アジアにおける国際情報・貿易都市

- ・ 国際情報・貿易都市とするため、市のトリポート機能を拡張する
 - 新設や既存施設の拡張によって、空港、港湾、地上通信施設のトリポート集積を構築する
 - 仁川国際空港を北東アジア地域の国際ハブ空港とする

- ・ 地域の周辺部の物流施設を拡張する。
 - 交通問題を軽減し、多核構造都市を構築するため、中心市街地地域の都市機能を分散させ、新空港特急やソウル外環道を含めて交通ネットワークの流動性を拡張する。
 - 交通需要と効率の向上に配慮して、交通管理政策を拡充する。

5) 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する
 - 光州と西海岸高速道を結ぶ高速道路を整備し、Honam の急行鉄道が都市の中心を走る、光州外環幹線道路網を整備する。
 - Honam 線路の光州-木浦間を電化する。
 - ソウルと全州間を直結する複々線を整備し、南西部の輸送機能を拡充する。
 - 南西部の物流拠点としての機能を強化する。

6) 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
 - 広域の交通システムを整備し、黄海の後衛都市としての大田の役割を強化す

る

- 効率的な物流機能を増強するため、広域交通システムに物流集積地を接続する

7) 蔚山：自動車製造業を含めた 21 世紀の新産業都市

- ・ 21 世紀に向けた広域交通システムを構築する
 - 高速道路を整備し、南部内陸軸と結合させる
 - 東海沿岸地域を将来的に観光地として開発するために南部沿岸鉄道を、工業製品の物流機能を向上させるために北部沿岸鉄道を、それぞれ長期に複々線化する。
 - 空港施設を拡張する。
- ・ 国際貿易都市となるために、国際交易機能を整備する
 - 国内で最も多くの貨物を扱う蔚山港の取扱貨物量の需要予測を行い、韓国南東部の工業地帯の主要港として機能するよう、新蔚山港を建設する

8) 京畿道：知識集約型産業の中心地

9) 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・協調の基盤を整備する
 - 南北高速のネットワークを拡張し、中央高速を Cholwon につなげて国土の縦貫を完成させる
 - 東海岸高速道路を建設し、主要な高速国道ネットワークを拡充する

10) 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・輸送機能を拡充する
 - 国際交易の玄関口としての機能を補強する
 - Jungang、Jungbu 島高速道路と Anjoong、Samcheok、Suchun、および Yeoungdeok 高速道路を建設し、東西の接続を改善する。
 - Jeolla と Gangwon 地域を結ぶ輸送網を整備する。
 - Chungbuk 鉄道を電化し、東西の結合を強化する
 - Cheongju 経由で Munkyeong とソウル結ぶ鉄道を整備し、Gyeongsang と Chungcheong 地域の工業製品のソウルへの輸送状況を改善する
 - 内陸部の港湾機能の中心地として、港と設備を整備する。

1 1) 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
 - 高速交通システムを構築し、不適切な輸送システムを改善する
 - 広域の流通システムを建設し、中国と黄海の交易の中心地として発展する
 - フェリー、クルーザー、小型飛行機、ヘリコプターを含めた交通システムを改善し、離島等の遠隔地と結ぶ

1 2) 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する
 - 国際取引に必要な基盤を整備する
 - 新全州空港を整備し、AV産業の中心地として全州を位置づけ、北 Jeolla 州の中核地としての都市機能を強化する
 - 国内外の物流需要の増加に備え、Gunjang や、全州-Iksan、Namwon や Jeongeup などの地域横断的な集配センターを建設する。
 - 広域交通ネットワークを改善し、地域間の結びつきを強化する。

1 3) 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
 - 光州と Mangun、Yeosu と Gwangyang と光州と Gwangyang、全州、Gochang と Jangseong などと結ぶ高速道路および光州環状高速道路を整備し、東西、南北の交通ネットワークを強化する。
 - 地域内の発展の均衡を保ち、東西間の物流を促進するため、Gyeongsang-Jeolla 線の光州 Gwangyang 間の複々線化復元プロジェクト、Mokopo-Boseon 間を結ぶプロジェクト、Joella 線の複々線化プロジェクトなどを推進する。
 - Honam 高速鉄道を建設し、国中と半日で結ぶ。

1 4) 慶尚北道：科学技術産業と東海沿岸の文化の中心地

1 5) 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

1 6) 済州島：国際自由都市

1-3-5 都市化戦略

(1) 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 年代初頭までにのべ 10 万戸以上の公共賃貸住宅供給
 - 住居福祉指標及び、良質住居基準の開発・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 人当た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

1-3-6 日本に対する期待

- ・ 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－蔚山市地域の整備計画において、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。
- ・ 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

1-4 タイ王国 (The Ninth National Economic and Social Development Plan) ⁷

1-4-1 計画全体の方針

(1) 国家発展のビジョン

- ・ これからの 20 年に向けたタイの国家発展ビジョンは環境維持開発と全ての人の幸福と安らぎを得ることが達成できるように、タイ市民の生活水準の改善と貧困の削減に焦点を置いている。
- ・ 十分な経済哲学がタイ市民の間で共通の価値観として理解され、効率性・生活の質・維持目的に基づいた新しい国家管理制度変換へのガイドとなるであろう。
- ・ タイの文化的アイデンティティーに基づいた変化と賞賛に値する価値を育成するため、以下のように「強くバランスのとれた社会」によってタイ社会のビジョンは形成される

1) 質のある社会

- ・ 全市民を有能且つ倫理観・責任感・社会性・自立心のある人材へと高め奨励し、バランスのとれた発展原理に従うことを指している。人々は都市やコミュニティーの中でも便利で住環境に適した場所に居住し、環境水準が改善され、バランスのとれた環境維持開発を支える政策によってさらに経済も安定し強く競争力のあるものになる。また政治と統治制度も透明・民主化され信頼あるものになり、タイ社会での平等が実質的に拡大もされる。

2) 知識ベースの学ぶ社会

- ・ 創造的且つ合理的な思考を通じて「知識ベースの学ぶ社会」はタイ市民に自信を与えることだろう。生涯学習の場の提供は変化に向き合える能力を持たせ且つ知的資本の蓄積を可能にするためだけでなく、恩恵も得ることができ且つ読み取ることも可能し、また適切にその土地の知恵も適用可能にさせるであろう。

3) 結束と思いやりのある社会

- ・ 「結束と思いやりのある社会」は人々が道徳的価値の中に見出すもので、タイの国家的アイデンティティーである相互依存・思いやり・コミュニティーに根ざす強いネットワークの中で育まれる暖かい家族生活などの価値観に特色づけられていることに由来する。

⁷ タイ国家経済社会開発庁 “Summary Ninth National Economic and Social Development Plan (NESDP) (2002-2006)” 2002

(2) 第9計画の目的と目標

- ・ 充足経済の哲学に基づく長期的タイの共通ビジョンを実現するために、第9計経済社会発展計画がつくられ以下の発展目的と目標を設定した。

1) 目的

➤ 経済安定と維持の推進

- ・ 尺度は経済分野と国の財政状況を強固にすることにとられ、経済再構築と共に草の根レベルにおいて強く自立した経済を創造することにあります。経済全体は知識をベースにした発展を通じてより競争力のあるものにする。

➤ 強固な国家発展基礎の創設

- ・ タイ市民が世界化と様々な変化から発生する課題に向き合えるようになるためにも、強固な国家発展基礎を設立する。人材育成・教育・医療制度改革・社会保護制度の確立などの導入が優先される事項である。同時に、コミュニティと地方における積極的な参画が都市と地方の発展ネットワークを維持するために強化され、適切な科学技術の発展や天然資源とその環境を管理することの改善も改善される。

➤ タイ社会全体の優れた統治の体制

- ・ 優れた統治が能率・透明性・及び信頼性の各原理に基づいて促進される。社会に信頼され且つ腐敗を許さない政治制度の創造と同様に、政府管理制度の改革、民間企業の優れた管理の奨励、及び発展過程における一般市民の参加に重きがおかれる。

➤ 貧困削減とタイ市民の自己啓発

- ・ タイ市民が教育と社会的サービスを平等に受けられるよう権利が拡大されていく。雇用世代は収入を上げることができるようサポートを受け、生活の質が改善される。さらに公共事業の改革は一般市民が参加できる環境を創るために着手される。

2) 目標 (ターゲット)

➤ バランスのとれた経済発展の目標

- ・ 維持可能な質の成長を遂げるために国全体の経済を強固なものにする。年間 23 万人の雇用をつくるために計画から想定されるものは、年平均でおおよそ GDP 1 ~ 2 % の経常収支の黒字と 4 ~ 5 % の年率でタイ経済の成長が見られるであろう。インフレは 3 % 以下に抑えられ、外為は出資者に自信を与えるために安定したレ

ベルに保たれるであろう。同時に、製造業において国際競争力を増やすために経済再建も着手されるであろう。これを達成するためにも、輸出も年率で 6%の拡大が想定される。農業と工業の総体生産力要素は年率 0.5%の成長し、各々では 2.5%の成長である。労働生産力は年間 3%増が期待され、観光収入は観光客の支出の伸びにともない年率 7~8%の成長し、国内旅行収入からは年率で 3%の成長が見込まれる。

➤ **生活の質**

- ・ 安定した人口構造と適宜な家庭構造を維持することに焦点をあてる。出生率は代替レベルにとどまり、タイ市民全員が優れた健康を持ち、変化を受け入れることができる能力が開発され、高い道徳観と社会性責任の実践が容易に行えるようにすべきである。若年層には 2006 年までに 9 年間の教育を受ける機会を設け、さらに中学校への入学率を 50%まで上げる。健康保険計画に関しては公平に全人口をカバーできるように拡大し、社会保護制度も全年齢層に行き渡りように改善してコミュニティーと市民社会を強固なものにする。コミュニティー啓発によって天然資源と環境を維持すると同時に、生活しやすい街と環境の発展への参画を促すであろう。

➤ **優れた統治の目標**

- ・ ちょうどよい大きさと構造のあるもっと効率的な官僚体制を設立する。もっと歳入を得ることのための地方自治体の能力を増大する。地方政治においても信頼できる地方分権に基づいて透明度を高めることも急務であり、また地方自治における一般市民参加も政治腐敗を減らすことへ効果的に寄与する鍵を握ることであろう。

➤ **貧困削減目標**

- ・ 低所得者層の生活水準向上を行う環境を作り出すとともに、貧困経済への対策尺度もとられるべきであろう。目標は 2006 年までに絶対貧困を人口の 12%以下に削減することである。

1-4-2 生産力向上達成に向けたインフラサービスの質向上

- ・ 製造業とサービス業の分野におけるキャパシティーの増加を行うには、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利用を考慮するべきであろう。

1-5 ベトナム社会主義共和国 (The five year Socio - Economic Development Plans (2006-2010))⁸

1-5-1 計画全体の方針

- ・ 経済成長率を上げる
- ・ 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

1-5-2 国全体のインフラ整備の方針

- ・ 輸送、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。

1-5-3 インフラ整備に関する目標

(1) 輸送サービスの向上

1) 交通全般

- ・ 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。
- ・ 2010年までに、飛行機による輸送と交通量が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%にすることを目指す。
- ・ 飛行場利用者を、2005年の1300万人から2010年には2080万人に拡大する。

⁸ ベトナム計画投資省 “The five year Socio - Economic Development Plans (Next Term)” 2005

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。

2) 空輸

- ・ ASEAN 内での航空輸送の自由化を達成するため、航空輸送の標準空図の整備を支援する。
- ・ Long Thanh に国際ハブ空港を整備する。
- ・ ベトナムの所有航空機数を増加させる。

3) 水運

- ・ 海外への船舶輸送サービスを充実させる。
- ・ 全ての産業部門に対して海運の利用を推奨する
- ・ 活動範囲が広く、付加価値の高い船会社代理店、物流サービス、多手段運送業への集中を始める。
- ・ 港湾管理システムの更新を推進する。
- ・ 国際貨物の集積構造と海港管理政策の課題を検討する。
- ・ 海事法、多手段交通、海港整備管理、航海の安全基準のような、法制度を、改定、補充する。
- ・ 海運事業を含む輸出サービスを製品輸出と同等に優先的施策とする。
- ・ 引き続き ODA などの優先投資を継続し、最新の船舶と港湾の整備を重要課題とする。
- ・ ベトナムの輸出入における海運および沿岸輸送における自国シェアを100%を達成するための仕組みを構築する。
- ・ 国際港湾の開港を急務とする。
- ・ 港湾の効率的な管理と利用のため、港湾整備管理に関する法令を交付する。

(2) インフラ整備に関する方針

1) 全般

- ・ 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 Hanoi と Ho Chi Minh 市に整備し、渋滞問題を解決する。
- ・ 一年中、中心部のコミュー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

2) 道路

- ・ 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。
- ・ コミューンと中核コミュー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、交通事故と渋滞を軽減す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 $3.5\sim 4\text{km}/\text{km}^2$ 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。

3) 鉄道

- ・ 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。

4) 水運

- ・ 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

5) 航空

- ・ 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。

6) 国内水路

- ・ 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。

1-5-4 個別地区の開発方針

(1) 中北部と山間地

- ・ 特徴：中国、ラオスとの国境における交易の推進

1) 全般的方針

- ・ 飢餓の撲滅と貧困の軽減のため、社会経済的發展をスピードアップする。
- ・ 全国的な生活環境と社会發展の格差を軽減する。
- ・ 土地、気候、天然資源、水力発電、經濟發展のゲートである国境との近接性といった利点を活用する。
- ・ 社会經濟基盤を速やかに整備し、地域の需要を満たす。国境地域への移住の完了、少数民族の独自文化の保護と向上、人々の物質的精神的生活の向上、社会經濟發展に環境保護と国家の安全と防衛を加える。

2) インフラ整備に関する方針

- ・ 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經濟の中心地の發展と関連づける。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。
- ・ 国境地域の工業地帯の發展においては、中国およびラオスの国民と一緒にになった

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。

(2) ホン川デルタと北部の経済的重要地

- ・ 特徴：経済発展の牽引役が期待されている

1) 全般的方針

- ・ 経済成長のけん引役というこの地域の役割を維持し、国家の経済成長へのより一層の貢献や、他地域、特に山間部や内陸部が北部中央地域と同様の経済的發展を達成するよう援助する
- ・ 引き続き、地域の發展傾向を維持する。
- ・ ホン川デルタを社会・文化・経済的に發展させ、地域および国際交易・協調の中心地としての地位を獲得する。

2) インフラ整備に関する方針

- ・ 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
- ・ 地域内の他都市の發展のため、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。

(3) 北中部及び中部沿岸地域

- ・ 特徴：国内で急速に發展している地域で、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

1) 全般的方針

- ・ 北中部及び中部沿岸地域は経済的に鍵となる地域で、急成長を始めた地域であり、近い将来、国内の先進地域に追いつき、国際貿易・協調において国内の重要拠点となる地域である。
- ・ 地域住民の物質的、文化的、精神的生活を根本的に改善し、政治的安定と社会的秩序と安全を維持し、国家の安全と自然環境を守る。

2) インフラ整備に関する方針

- ・ Van Phong 国際ハブ港湾と 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。

(4) 中央高原地帯

- ・ 特徴：林業、工芸作物の振興

1) 全般的方針

- ・ 戦略上重要な位置と豊富な自然資源を十分に活用し、高く、持続的な経済成長の基礎として、中央高原地帯は経済的豊かさと安全性を有した地域としてのポテンシャルをもつ。
- ・ 効果的で包括的な工業化によって、林業と工芸作物生産を振興し、各地域の発展計画における成功事例を作り出す。
- ・ 経済構造の改善と雇用創出に努める。
- ・ 地域住民、特に僻地の少数民族の生活水準を徐々に向上させ、経済成長の刺激とし、飢餓の根絶と貧困の低減を支援する。

2) インフラ整備に関する方針

- ・ 地域の道路とラオス、カンボジアへの道路を発達させる。
- ・ 僻地のコミュー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。

(5) 南東地域

- ・ 特徴：サービス業・観光業の推進

1) 全般的方針

- ・ 戦略的に優位な位置と優位性をフル活用し、利用可能な資源を全て動員し、産業の工業化と近代化を果たし、南東地域は急速で持続的な発展の中心地となり、サービス業と観光業において高い成長率を維持する先進地を目指す。
- ・ 政情の安定と治安の安定を達成し、社会文化水準を向上させる。
- ・ 国内の社会経済的発展と他国との経済的結びつきの強化の要因となり、メコンデルタや中央といった他地域にも広範囲に影響を及ぼす経済の重要拠点となることを目指す。

2) インフラ整備に関する方針

- ・ 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、将来的に海港の集積させ、周辺道路網を整備する。

(6) メコンデルタ

- ・ 特徴：農業を推進

1) 全般的目標

- ・ 戦略的に優位な位置と優位性をフル活用し、利用可能な資源を全て動員し、農業の産業化と近代化を促進し、農村部を大規模で商品作物生産の専業地とする。
- ・ メコンデルタ地域を国内において、効果的で持続的な高成長を実現する経済地域の焦点とする。
- ・ 社会文化水準を国の平均レベルまで向上させる。
- ・ 地域住民、特に **khmer**、洪水多発地域の住民の精神的物質的生活を向上させる。
- ・ 社会経済的開発は、環境保全、政情の安定、治安の確保と関連付ける。

2) インフラ整備に関する方針

- ・ 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。

(7) 海洋経済の発展

- ・ 特徴：海洋に関する経済活動の推進

1) 全般的目標

- ・ 海の企業の質の向上に注力し、既存の海産物を強化と新しい海洋経済分野の発展を実現する。
- ・ 重点分野は、海港、船舶業、石油精製業、漁業、養殖業、海洋観光業とする。
- ・ 沿岸や島嶼部の市街地を開発し、工業地帯や沿岸の製造工場を整備する。
- ・ 沖合いから沿岸まで一環の海洋開発センターの整備と、2010 年以降海洋経済分野の飛躍的成長のための準備を進める。

2) インフラ整備に関する方針

- ・ 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。

1-5-5 都市開発

- ・ 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

1-6 マレーシア (National Physical Plan Malaysia) ⁹

1-6-1 計画全体の方針

(1) NPP の機能

- ・ 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
- ・ NPP の中核的機能は、Vision2020 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¹⁰。

(2) NPP の最終目標

- ・ 効率、公平かつ持続可能な空間計画の枠組みを確立し、2020年までの先進国入りに向けた国全体の発展を導くこと。

(3) NPP の4つの目標

- ・ 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

(4) 計画の背景

1) グローバルな状況

- ・ グローバリゼーションの進行が速まる中、投資をめぐって国際競争が厳しさをますます傾向は強まるばかりである。貿易国家としてのマレーシアの重要性と、我が国の将来的な成長がその貿易上の地位に依存していることから、我が国は、国際的な変動と競争国の出現に対する驚異に脆弱である。さらに、ビジョン 2020 に掲げた目的—2020年までに発展した国家となる—の実現には、高い成長率と高い投資率を維持しなければならない。

⁹出典：マレーシア連邦都市国家計画局 “National Physical Plan Malaysia” 2005
(<http://www.npptownplan.gov.my>)

¹⁰ 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。

2) 国内状況

- ・ 長く続く条件と共に新たに発生した動向も含め、国内環境にある以下のような課題のため、戦略的な開発のための選択肢を制約している。
 - 地域間の発展レベルの不均衡
 - 農業セクターの貢献の低下と製造業とサービス業に基づく都市セクターの成長に見られるセクター単位の経済構造改革の進展
 - 技術集約型で付加価値を与え、かつ資本集約的な産業—例えば、例えば ICT（情報通信技術）やバイオテクノロジー、同様にツーリズムや教育、保険サービス—における経済成長の潜在力
 - 経済改革とそれに伴う雇用の改革がもたらした、高技能者や高い教育を受けた労働力への潜在的な需要の変化
 - 都市化の動きが続く中、都市部への人口集中の傾向と、都市地域もクアラルンプールやジョージタウンとジョホール・バルといった大都市圏がわずかに存在しているのみであること

(5) 政策

- ・ NPP 1: NPP は我が国における統合的で持続的な土地利用計画を実現するための枠組みである。
- ・ NPP 2: 都市に立脚する活動の計画は、すべての州において戦略的な都市の中心となるように” 選択的集中 **selective concentration** “のコンセプトを適用する。
- ・ NPP 3: マレーシアと ASEAN 近隣諸国との間での、国土計画の連携を強化する。
- ・ NPP 4: 発展の遅れている地域の土地と天然資源は、生産性を高めるような持続的な方法で利用し、これらの地域の不均衡を縮小する。
- ・ NPP 5: 産業地の開発計画は“産業クラスター”のコンセプトを適用する。
- ・ NPP 6: 農業援助は都市化の脅威と機会を認識する。
- ・ NPP 7: 8つの戦略的穀倉地帯を保全する。(Muda (MADA), Kemubu (KADA), IADP Kerian-Sungai Manik, IADP Barat Laut Selangor, IADP Pulau Pinang, IADP Seberang Perak, IADP Terengganu Utara (KETARA) and IADP Kemasin- Semerak)
- ・ NPP 8: 差異ある観光開発ゾーンは、それぞれの地域資源と地理的長所を最大限に生かすような観光商品の構成に特化する。
- ・ NPP 9: 大都市圏における都市成長の集中は、先行的に調整する。
- ・ NPP 10: 四つの主要な大都市—クアラルンプール、ジョージタウン、ジョホール・バルとクアタンの—の成長を援助する。
- ・ NPP 11: 大都市圏を統合的な地域として計画、開発する。
- ・ NPP 12: 大都市圏では都市、市街地、村落の個性と物理的分離を維持する。

- NPP 13: 特別な特徴を備えた市街地を識別し、それらの特徴を引き出す開発プロジェクトを適切な社会基盤設備をもって援助する。
- NPP 14: 小規模や中間規模の市街地ではそれらの経済的潜在力に見合った開発を行う。
- NPP 15: 地方成長センター (Rural Growth Centres (RGCs)) の開発は農村部に対するサービスの合理化のために強化する
- NPP 16: 計画は先進国に要求される基準を満たすよう設計する。
- NPP 17: 指定された中央当局は土地利用開発に関する情報を定例的に提示する責任をもつ。
- NPP 18: 環境変化に敏感な地域 (E S A) では、持続的な開発の確立のために、土地利用と天然資源の計画と管理を統合する。
- NPP 19: 中央森林地帯 (C F S) を環境変化に敏感な地域の骨格を成すように確立する。
- NPP 20: 脆弱な沿岸域生態系は持続的な方法で保護、利用されるべきである。
- NPP 21: 高地における土地開発は人間の安全と環境の質を保証するように厳格に管理される。
- NPP 22: すべての地表と地下の水資源は安全に確保され、かつ最適に利用されるべき戦略的資本である。
- NPP 23: 土地利用と交通の相互関連を認識した上で、統合的な国内交通ネットワークを構築する。
- NPP 24: 統合的高速鉄道システムを構築する。
- NPP 25: 国道ネットワークは地域内移動と地方へのアクセスのためにさらなる拡張を計る。
- NPP 26: 主要な空港と港湾はその相補的な機能に沿って、国の経済的競争優位を高め、観光集客を促進するために開発を行う。
- NPP 27: “輸送性志向の開発 “の概念が、都市部の土地利用計画の基礎として推進されるべきであり、公共交通の活力を保証する。
- NPP 28: すべての主要な都市中心部では、統合的な公共交通システムを確立する。
- NPP 29: N P P は国家、地域レベルそして主要な大都市圏における統合化された社会基盤サービスの提供のための空間的な枠組みを与える。
- NPP 30: 水供給と量と立地から計画された需要に沿った水資源地域の計画を行う。
- NPP 31: 地下水資源とその補給地域を確定し、汚染や損失を発生させる活動から保護する。
- NPP 32: すべての都市居住者は集約化された下水処理システムサービスを受ける。
- NPP 33: すべての都市部居住者は統合化された廃棄物処理と再生施設ネットワークのサービスを受ける。

- ・ NPP 34：主たる放水路や小川、河川は排水路あるいは予備河川として設計する。
- ・ NPP 35：戦略的資産として発電プラントや配電主幹は消費者の信頼性が高く、効率的な供給を提供できるように設置する。
- ・ NPP 36：適切な ICT（情報通信）技術がすべての集落に優先的に提供される。

1-6-2 インフラ整備に関する方針

(1) NPP の原則

- ・ 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の利用を最大化する
- ・ 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 都市間およびと市内交通における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 k 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。

(2) 開発戦略

1) 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のみが、上海や香港、深圳、シンガポール、バンコックといった国際都市地域に対して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、特に萌芽な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される。
- ・ 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される。中小都市はその特徴や経済的ニッチに応じて開発する。都市-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。

2) 地域間のバランス

- ・ グローバルな競争優位の問題を解決することは、N P Pは地域格差の問題を解決しなければならない。これは国内的な競争の回避と同時に利用可能な資源の最適化とあわせて実現されなければならない。採択される戦略は現実的であり、成功の可能が高いものでなければならない。したがって、地域の均衡は、収入の公正なレベルへのアクセスと解釈し、必ずしも同様な形の発展に対する平等な機会を意味しない。資源依存型産業、森林に依拠した活動と産業、川下にある農業従属型活動、エコツーリズムを含むリゾート型観光、手工業型産業、その他のニッチ産業などは、発展が不十分な地域に向けられるべきであり、そのような活動への支援を促進するような適切な社会基盤設備が与えられるべきである。

3) 土地利用の最適化

- ・ 配置計画として N P P は、土地の最適利用と確かなものとするために、産業セクターに対する土地利用分配の再検討を義務とする。農業部門は、面積における拡大ではなく、生産性における拡大が期待される。土地に対する最も強い要求は、都市部の拡大においてであるが、しかし必要とされる量は都市開発に利用できる潜在的な土地に比べると比較的小さい。
- ・ 地方計画は利用でき土地の立地に合せた調整が要求される。地方計画を支援として、その土地は国に対する農業的な重要性に基づき分類する。農業生産性、環境変化への脆弱度など順位付けられる。順位付けシステムは土地の他の利用への迅速な転換あるいは長期的な保全の決定を可能とすることを目的とする。

4) 環境の保全

- ・ 広大な面積の森林を農業や都市利用に供する要求がないため、自然環境に関わる関心を表明してきた各種委員会—例えば、森林委員会 (the Forestry Council)、沿岸域委員会 (the Coastal Zone Council)、環境委員会 (the Environmental Council) —の提案を明確にする機会である。これに対して、N P Pは他の保全地域を結ぶような中央森林帯を描写した。
- ・ 将来の水需要は潜在的な河川や地下水源の保全によって安全に確保される。
- ・ 適切な社会基盤設備の計画
- ・ 国内交通についてN P Pは、高速鉄道システムへの長期的なコミットメントと、地方交通では好ましい公共輸送を提案する。
- ・ 社会基盤設備を特定地域とその発展への期待に添うように適切に検討する。

1-6-3 インフラ整備に関する目標

(1) 統合化し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、または計画中的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 1-1 2 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
<http://www.npptownplan.gov.my>

(2) 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—を開発サイト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 1-13 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
<http://www.npptownplan.gov.my>

1-6-4 個別地区の開発方針

(1) 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。

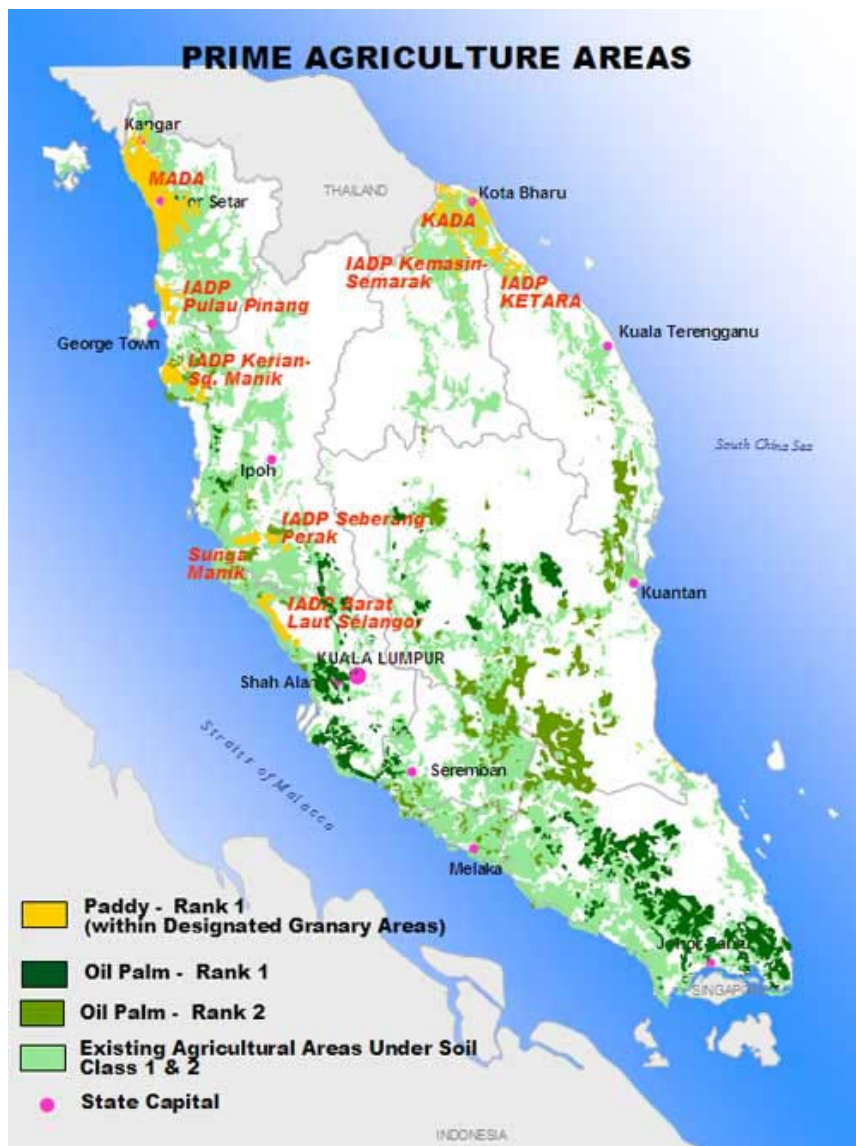


図 1-14 一級農業地域

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

(2) 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といった集水地、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 1-15 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
<http://www.npptownplan.gov.my>

(3) 中央森林地帯

- NPP の一つの重要な勧告は中央森林地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
 - 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

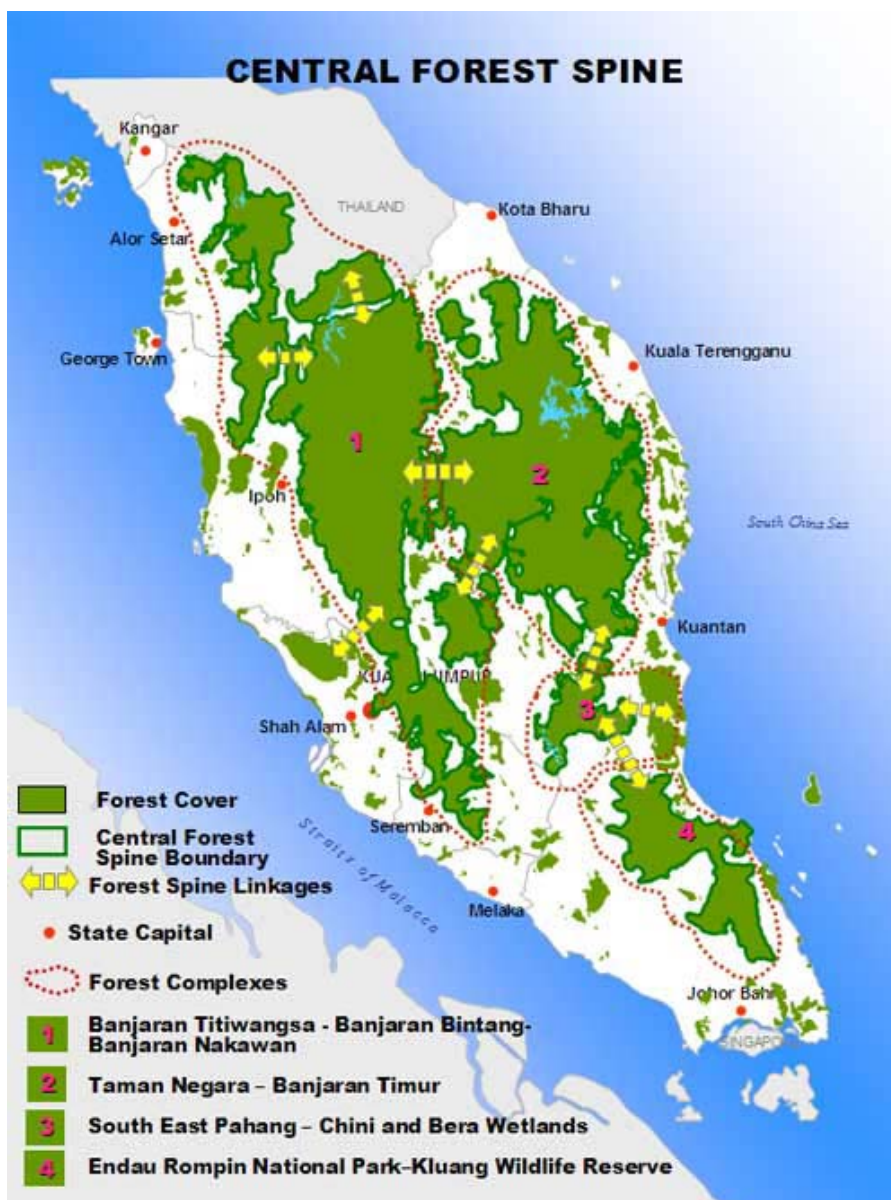


図 1-16 中央森林地帯

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

(4) 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 1-17 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
(<http://www.npptownplan.gov.my>)

1-6-5 都市化

(1) 方針

- ・ NPP は“選択的集中”な開発戦略の採用を勧告する。都市開発は高い成長の潜在力をもつとして選ばれた都市に重点的に行い、質の高い住環境を提供する。
- ・ この戦略は財源と資源の総損失に寄与するような潜在的成長力の小さい地域への無秩序な投資の拡散を避けることを目的とする。
- ・ 四つの連担都市はクアラルンプールとジョージタウン、ジョールバルとクアンタンは主要な中心として国際的な投資と地域の投資を集め、マレーシアを国際社会における貿易立国としての強い地位に推進力となる。一方で地域の均衡ある成長を促進するための機能としてクアンタンは計画されている。
- ・ 四つの主要な連担都市に加え、開発は選択的都市成長の中心として州都にも重点をおく。

(2) 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%を増加させ、2020 年には 75%に至ると算定されている。この状況は、これらの都市が経済的な触媒となるためのよりよい都市の管理を要求し、そして質の高い生活環境を提供する。



图 1-18 选择的集中开发战略

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

1-7 フィリピン共和国 (the Medium-term Philippine Development Plan) ¹¹

1-7-1 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。

1-7-2 国全体のインフラ整備の方針

(1) 地方分権的な開発

- ・ 2002年にアロヨ政権が着手した交通手段とデジタルインフラ設備は、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と広げ、首都圏マニラへの集中を緩和する。
- ・ The Subic¹²-Clark Corridor (スービック-クラーク) 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になる。

(2) 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。

¹¹出典：フィリピン経済開発庁 “The Medium-Term Philippine Development Plan (MTPDP), 2004-2010” 2004

¹²1992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、スー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、フォートボニファシオ及びヴィラモア空軍基地) の区域内で事業を起す投資家に対し、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

- ・ 政府は貿易産業省所管で、国家開発会社の関連会社として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、海港、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) はもっとも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) 交通基盤の状況

- ・ ルソン中央部、首都圏マニラなど、農地の喪失と減少。交通の整備、食品の消費コストを下げて労働者賃金の国際的競争力を維持する。
- ・ 道路が運輸の中心的役割を果たす。移動者の 90%、貨物輸送の 50%が利用。生産地へ優先的である一方、観光地や紛争地域をつなぐ道路は不十分。農村と市場を結ぶ道路は未舗装のバラガンロード
- ・ 1400 ある港、多くは小規模。408 の施設港、排他的使用。213 漁港。114 の公的な港。そのほかな小さな支線港が占める。
- ・ RORO 操業による。SRNH のがルソン、ミンダナオ、パナイ、グイマラス、ネグロス、ミンダナオを連結した。
- ・ 首都圏マニラへの人口の集中、資源の枯渇、環境の悪化、交通麻痺。住環境の悪化が続くも人々は首都域に集まる。
- ・ 過去の交通に関する研究。効率的な交通制度の必要性、交通制度とサービスの実施への民間セクターの参加、既存の交通基盤の監視とメンテナンス（特に道路について）

1-7-3 インフラ整備に関する目標

(1) 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、ツーリズムを強める。
- ・ 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の緩和を助長する。
- ・ 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し、民間セクター主導の社会基盤は、計画への政府の最低限の関与とあわせ、赤字に対しては中

立であるべき。

(2) 優先計画

- ・ 政府は戦略性と、貿易と投資の振興への重要性を鑑みて社会基盤計画の優先を定める。
 - RORO 港¹³とそれを結ぶ高速道路
 - 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
 - ツーリズムの中心地となる道路、空港
 - ミンダナオやその他のひどく貧困に陥った紛争発生地への積極的な行動計画

(3) 公共資源の戦略的配分のための優先順位

- ・ 既に存在する財産を維持する
- ・ 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、道路網における欠損する連結の建設

(4) 全国を結ぶ湾岸高速道路の整備

- ・ 離島間の移動の利便性を高めることや結合を改善するため、市場へのアクセスを提供するため、そして活動中心地と同様に農水産セクター援助するために、政府は東部、西部、そして中央湾岸高速の不可欠な連結を完成させ、SRNR の包括範囲を広げる。
- ・ 2003 年に導入された湾岸高速道路システムは、RORO システムを最大限に利用して、ミンダナオからビサヤを経由し、ルソンにいたるルートを 10 時間短縮させた。湾岸高速システムは以下の重要度の高い路線。
 - 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

¹³ 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



図 1-19 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

(5) 空港

- ・ 地域の中心の玄関として、あるいは主要なツーリズムの中継地としての空港の開発にめざす。一方で、クラーク国際空港は東南アジアの国際的な旅客と物流の中心地をめざして価値を高める。

(6) 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、空港およびその他の、観光目的地への交通インフラを改修・新設し、復興・更新し、観光集積地への交通手段として提供する。
- ・ 計画されている地域と主要プロジェクトは以下の通り。

1) セブーボホールーカミギン

- ・ パングラオ空港
- ・ ダラゲッティーバディアン道路
- ・ テレドータブエラン道路
- ・ バリリーカルルーバト道路
- ・ パングラオ道路
- ・ ボホール周縁道路
- ・ ボホール島ロアイ奥地道路
- ・ ジャグナ、ボホールーマンバジャオ、カミギン RORO

2) スービック - クラーク

- ・ ディオスダード・マカパガル国際空港

- ・ スービック国際港湾
- ・ ガパンーサン・フェルナンドーオロンガポ道路拡張工事（サンタ・クルズ橋及び緊急予備浚渫を含む）（2005-2008）
- ・ ピナツボ災害緊急対策プロジェクト（フェーズ 3：2005-2008、フェーズ 4：2007-2010）
- ・ ターラック川改修（2006-2010）
- ・ パンパンガデルタ開発（フェーズ 2：2008-2012）

3) コルディリエーラ

- ・ サン・フェルナンド空港
- ・ ケノン道路
- ・ ハルセマ空港
- ・ バギオ市道路
- ・ イフガオ道路
- ・ アコプーカパンガンーキブンガン道路（ベンゲット）
- ・ グルエルーバコドーカバヤン道路（ベンゲット）
- ・ イロコス南ベンゲット山間地域道路
- ・ カガヤン道路（マウンテン・プロビンス）
- ・ ピヌクブクーカリンガ道（マウンテン・プロビンス）
- ・ カリンガーアブラ道路

4) ダバオ

- ・ ダバオ小島ガーデンシティールボン、ダバオオリエンタル RORO
- ・ マニラ国際空港公団によるダバオ空港の管理・運営
- ・ ダバオ湾の開発

5) イロコス

- ・ ラオアグ空港ターミナル

6) ボラカイ

- ・ イロイロ空港
- ・ バコロド空港
- ・ ボラカイ協議会の設立

7) パラワン

- ・ コロン空港

1-7-4 個別地区の開発方針

(1) 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。

(2) 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。

1) ミンダナオ島における優先事業

- ・ マラバング、ドブリストン-カパタガン-モラブ道路およびモントアレグレートゥ克蘭道路 (ラナオ・デル・スル、ラナオ・デル・ノルテおよびザンボアンガ・デル・スル)
- ・ ラナオ湖周縁道路
- ・ アワン-ユピーレバク-カラマンシグ-パリンバン道路 (マギンダナオおよびサルタン・クバラット)
- ・ マギンダナオ道路 (バシラン、スールー、ラナオ・デル・スル)
- ・ シブコーシラワイ-ソイコ-バリンガヤン道路
- ・ パガディア-ザンボアンガ道路
- ・ パガディア-オザミス道路
- ・ ザンボアンガ西海岸道路
- ・ イリガン-アウロラ道路
- ・ イリガン-ブンキドノン道路
- ・ 第二マグサイサイ橋およびブトゥアン市バイパス
- ・ スリガオ-ダバオ沿岸道路 (スリガオ・デル・スルおよびダバオ・オリエンタル)
- ・ タガン-マティ-バガンガ道路 (コンポステラ・バレーおよびダバオ・オリエンタル)
- ・ コタバト-ジェン・サントス道路
- ・ 地方道路ネットワーク (ARMM、コンポステラ・バレー、カラガ地方、西ミンダナオ)
- ・ 橋梁の建設と改修 (西ミンダナオ、北ミンダナオ、ダバオ地方、カラガ地方)

2) ビコール（ムスリム・ミンダナオ自治区以外の最貧地区）における優先事業

- ・ マボロ橋（ナガ市）
- ・ ティガオンーマヨン道路（カマリネス・スル）
- ・ オカンポーティガオンーゴアーラゴノイープレゼンタシオンーガシトレナーカラモアンーグイア道路（カマリネス・スル）
- ・ ティナンバクーシルマ道路（カマリネス・スル）
- ・ カマリネス・スルーティウィーレガスピーマニトーソルソゴン道路
- ・ カラモアン半島道路
- ・ リガオードンソル道路（ソルソゴン）
- ・ カタンデュアネス周縁道路

3) 第8地区における優先事業

- ・ 南レイテ：ヒマヤンガンーシラゴアブヨグおよびリロアンーサン・リカルド道路
- ・ 東サマル：タフトーボロンガン道路の地方道路ネットワークおよびジャンクション
- ・ 北東サマル：ラオアングからオラスまでの太平洋沿岸道路

4) ネグロスーパーナイにおける優先事業

- ・ ヒノバーンーバサイおよびカステラナーカンラオン道路（ネグロス・オクシデンタル、ネグロス・オリエンタル）
- ・ バヤワンーカランバヤン道路（ネグロス・オリエンタル）
- ・ イロイローアンティーク道路
- ・ 地方道路ネットワーク

5) その他地方道路ネットワークの優先事業

- ・ イロコス・スル：サンティアゴーリドリッターサン・エミリオ道路
- ・ パンガシナン：リンガイエンーラブラドル道路
- ・ パンパンガ：バリワグーカンダダ境界道路
- ・ バタンガス：サン・ジュアンーライヤ道路
- ・ ケソン：ボンドック半島道路およびインファンターマリキナ道路
- ・ アウロラ：バラーカシグラン道路
- ・ コルディリェーラ：アルテリアル第二道路（アブラ、ベンゲット、マウンテン・プロビンス、カリンガ、アパヤオ、イフガオ）

1-7-5 都市化戦略

(1) 首都圏マニラの集中の緩和

- ・ 政府はこのための努力として、ルソン、ビサヤ、ミンダナオに新しく行政、商業、居住の中心を創造する。同時に、商業中心と近接する県との効率的な連結のための新たな輸送物流システムの創造を行う。

1) 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（Iloilo）
 - 運輸通信局（クラーク）
- ・ 各部局は六年以内に計画を準備し、移動に際する雇用者の補償を実施する

2) スービック - クラーク間の開発（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する。
- ・ 北部ルソンの高速道路の拡張と改善は 2005 年に完成予定。
- ・ マッカーサー幹線道路の拡張を実施する。

3) 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グ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。

4) 首都圏マニラにおける交通の改善

- ・ MRT 3-FRT Line 1Loop のような鉄道を主流とした大量交通システムの導入
- ・ 統一チケットシステム
- ・ 首都圏マニラにおける社会基盤の合理化の優先順位づけ
- ・ 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の解消

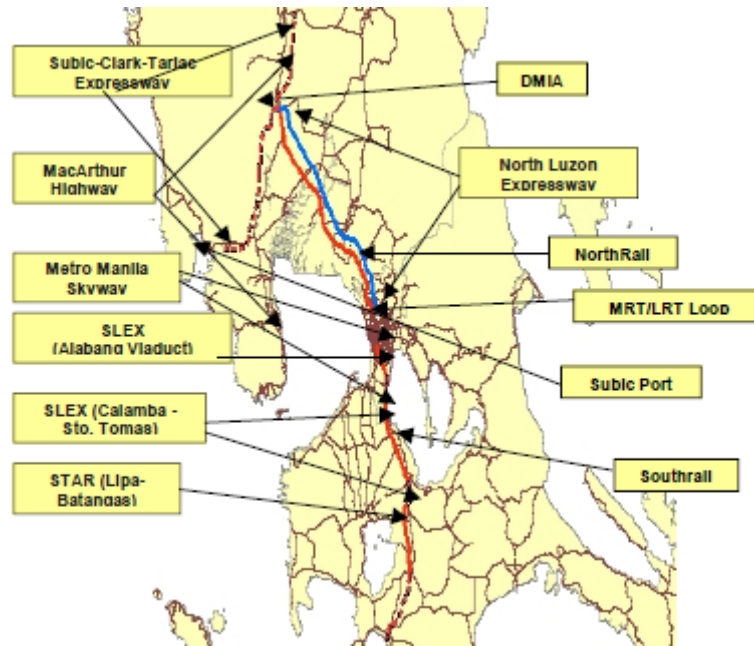


図 1-20 マニラ首都圏への集中緩和プロジェクトおよびスービック - クラーク間の開発計画

出典：フィリピン経済開発庁 “The Medium-Term Philippine Development Plan (MTPDP), 2004-2010”

2004

1-8 カンボジア王国（The Second Five-Year Socio-Economic）¹⁴

1-8-1 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

1-8-2 国全体のインフラ整備の方針

(1) 運輸全般

1) 現状

- ・ 輸送システムと通信システム及び改善された水・電気の供給の発展は、公平性と社会発展をともなう経済成長達成に不可欠である。
- ・ 悪い道路の状態とコストのかかる電機は成長を妨げる要素だと民間団体は指摘し

¹⁴ カンボジア計画省 “The Second Five Year Socio-Economic Development Plan 2001-2005 (SEDP II)” 2001

ている。

- ・ 農業従事者も市場へのアクセスが非常に厳しいものだと見ており、農産物の値段下げも増大しているという。これらは輸送コストが高いことに起因している。
- ・ 地方のコミュニティーでは基本サービスへのアクセスが非常に制限されているか、または完全に遮断されている状態である。
- ・ 1993年から94年の「輸送更正研究」によると、国のほとんどの部分では事実上隔離された状態であり、そのうちある4州に関してはまったくアクセスの無い状態となっていることがわかった。
- ・ 研究所発表の翌年には更正と再建への努力が見られたが、定期的な洪水やあらゆる障害のせいで、完全な再建までには20年がかかることが予測されている。
- ・ 2000年に発生した異常な洪水はインフラに大きな痛手を与えた。

2) 方針

- ・ 運輸分野における政府の概要発展目標は（低価格で競争力のある）を経済成長と地域協力に対する運輸サービスを最大限に貢献する効果的な輸送ネットワークを築く
 - 市場と貿易の最大化、地方開発の優先度供給、内外貿易のルート及び観光設備の組み込みを促進するための運輸インフラの再建・維持・拡張
 - 既存のインフラとパフォーマンスの効率化改善
 - 維持発展コストの分配増加をカバーするため、運輸業から得る歳入を増やす
 - 業界計画と運営の制度面での能力を強くする
 - 運輸インフラ発展への投資を民間に奨励し、多くの出資参加を促す

(2) 道路

1) 現状

- ・ 国内の道路ネットワークは4165キロの国道、3615キロの州道、31000キロの地方・対策道路から形成されている。主な国道はブノンペンを渡る主な国境と州の中心部をそれぞれ結んでいる。
- ・ 国道1号線と5号線はアジア・ハイウェイA1号線（アセアン・ハイウェイ AH1号線）で、タイ、カンボジア、ラオスを結んでいる。国道48号線はアセアン・ハイウェイAH11号線の一部でバンコク港とシアヌークビル港を結んでいる。
- ・ 国道4号線（NR4）はブノンペンとシアヌークビルを結び、60年代にアメリカの援助のもと建設された。
- ・ しかし、ほとんどの道路は1920年代・30年代に軽車両用につくられ、舗装された道路は2400キロほどとなっている。ここ数年、残念なことに内戦や不管理、洪水や増大する交通量のためにほとんどの舗装道路が消えてしまったのである。

- ・ MPWTの情報によると、94年から99年の期間、道路を利用した貨物輸送が年平均18%の割合で増加し、旅客輸送に関しては3倍にも増加したとのことである。
- ・ 主要道路ネットワークの半分以上が再建を必要としている状態となっている。
- ・ また、雨季には不通となるために孤立する地域が多く発生する。

2) 方針

- ・ 道路修復及び改善された管理体制と維持能力を優先する。
 - 国の主要道路を修繕・再建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遠く離れた地方をもっと国際貿易と観光へと開いたものにする
 - 維持能力のある道路維持プログラムを発達させることにより、道路再建への投資に付加価値が生むことを保障させる

(3) 鉄道

1) 現状

- ・ 鉄道網は1992年から1942年の間に、北線に386kmが建設され、プノンペンと北西部のポイペットをつないだ。そしてプノンペンとシアヌークビルを結ぶように、南線に246kmが1960年代後半に建設された。
- ・ 1997年の王宮カンボジア鉄道(RCR)の調査によると、北線の状態はきわめて悪く、タイ国境近辺では使えないほど損傷がかなりひどい状態となっている。
- ・ 南線のまだまだ使用可能な状態ではあるが、70%以上の枕木は取替えを要する悪い状態となっている。
- ・ 保有車両はメンテナンスが行き届いていないために悪い状態で、実際に動いているのは13台のディーゼル機関車と7台のディーゼルの入れ替え機関車、そして1台の軌道車があるだけという状況である。
- ・ RCRは政府の子会社機関としてうまくまわっていたものの、長期的な計画は存在しなかった。とはいうものの、鉄道交通は平和と安全が確立されたとともに増加をたどっている。

2) 方針

- ・ RCRの戦略的計画では以下の5つの方針と目的をかかげている
 - 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収入を増やす
 - 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 km 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）

1-8-3 インフラ整備に関する目標

(1) 道路

1) 目標

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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務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、シソボン、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、シエムリエプ、スタントレン、そしてオーヤダブを結ぶ。

2) 期待する効果

- ・ 道路再建では三大経済ゾーン（三角地帯）を強固に結びつけることであろう。そして、これらの三角地帯は運輸計画目的に国を分けるものとなる。
- ・ これらのゾーンは以下の 3 ゾーンとなる：
 - ▶ 観光ゾーン：シエムリエプ川、プレア・ビヘアール及びコンポントムで形成する三角地帯
 - ▶ 工業ゾーン：海岸線
 - ▶ 農業ゾーン：ラタナクキリとモンダルキリを含むメコン川より東の地区

(2) 鉄道

1) 目標

- ・ 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 48 k m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正と必要な場所での装置の近代化
- ・ プノンペン～バタンバン～シソポン線の修繕

2) 期待する効果

- ・ 商品輸送とサービスの成長率がそれぞれ 11～13%上昇

2. 慕華思想について

慕華思想とは、儒教的世界認識を背景として形成された、文化的先進国である中国との文化的同一性を志向する思想と考えられ、小国が大国の権威を利用しながら国内を統治する「事大」と呼ばれる儒教の概念に基づく政策と密接に関連している。これは、李氏朝鮮に特に顕著であったと言われている。これらの思想の根底にあるのは儒教的世界認識と華夷思想であると考えられるため、その背景にある儒教的世界認識と朝貢体制について整理し、慕華思想について把握する。

(1) 儒教的世界認識と華夷思想

東アジア地域は、主に儒教によって理論化された天下的世界認識によって律されていた。この天下的世界認識とは、天下を支配するという天命が下された地上で最も徳の高い天子は朝廷を開いて地上を支配（支配範囲を国と呼ぶ）し、四方に配置された北狄、南蛮、東夷、西戎の四夷は天子の徳を慕って朝貢するものであり、国は天子の徳によって納められるという概念である。この概念と表裏一体の関係にあるのが、華夷思想である。

華夷思想とは、天子が納める中華の地域には儒教をはじめとする高度な中華の文明が発達しているが、周辺の夷狄（四夷）の地域にはそれがなく、あったとしても未発達で野蛮な状況であり、華と夷の間に優劣関係をもたせる思想である。

(2) 朝貢体制

これらの思想、概念によって、アジアにおいては、中国を中心とする朝貢体制が形成された。夷である周辺諸国は華である中国王朝国家に定期的に朝貢使節を派遣し、朝貢品を献納した。朝貢体制に組み込まれた周辺諸国は、中国王朝国家との間で定められた儀礼を履行していれば、中国から内政や外交に干渉されることは原則としてなく、中国は正式に朝貢体制に入らなかった諸国に対しても比較的柔軟に対応した。

(3) 朝貢体制の衰退

華夷思想は、文化や文明の存否によって華と夷を区別する傾向を強くもつが、清は元来満州地方に存在した民族（女真人）が起源であり、朝鮮や日本と同様、夷狄とされていた民族であったため、以前の明の時代においては事大（大国の権威を利用しつつ国内統治の維持を図る）と慕華の対象が一致していたが、清においては、必ずしも一致しないこととなった。¹⁵

¹⁵山内弘一「朝鮮からみた華夷思想」山川出版社,2003.8（1～3.）

したがって清の成立後も、日本や朝鮮は明の回復を願い、清を容易に中華と認めようとしなかった。明の回復が不可能であることを悟った時点から、朝鮮や日本にこそ華は生き延びているという文化的自尊心が芽生え、清や朝鮮の海禁体制の構築に至り、日本でも徳川幕府により対外交通・貿易の国家管理が完成した。¹⁶

(4) 朝貢体制の終焉

その後、清はアヘン戦争敗北の結果、欧米諸国との関係を条約体制のもとに改編させられたが、華夷思想と朝貢体制が柔軟性を持つものであったこと、朝貢国（ベトナム、琉球、朝鮮、ミャンマー等）においても華夷思想は君主の権威の源泉であったことから、華夷思想と朝貢体制はしばらくの間存続していた。

欧米諸国や日本の勢力が周辺諸国に及び、周辺諸国を併合するに至り、朝貢体制は次第に崩壊し、日清戦争による敗北で決定的に崩壊した。¹⁷

(5) 慕華思想とは

朝貢体制は、中国側の華夷思想と朝貢国側の事大主義、慕華思想の双方によって成立したものであり、慕華思想もその盛衰と軌を一にしていると考えられる。すなわち、慕華思想とは、中華の文明が栄える先進国である中国に対して周辺国が文化的な観点から中国を範とする思想と考えられ、中国の権威を利用しつつ国内統治の維持を図る事大と密接な関係にあったといえる。

¹⁶村井章介「中世倭人伝」岩波出版,1993.3

¹⁷並木頼寿・井上裕正「中華帝国の危機」中央公論社,1997.4

3. 大東亜共栄圏について

(1) 大東亜共栄圏の国土計画としての成立経緯

昭和 10 年代初頭までは、実態が先行し、全国レベルの個別開発体系と実態を伴わない都市・地方計画が並存している状況であった。

しかし、日中戦争を契機として、日中戦争勃発後の国民生活の貧困化への対応が必要となり、限られた物的・人的資源をインフラストラクチャーの整備と開発とを連携させて有効利用しようとする発想が生まれた。¹⁸

(2) 大東亜共栄圏の国土計画としての概念

この発想と第二次世界大戦中に戦争を正当化するイデオロギーとして打ち出された大東亜共栄圏の構想が相まって、「大東亜共栄圏ノ経済建設ニ関スル国土計画的意見」（企画院 1941.12）が出され、これに大東亜共栄圏建設計画に関して、政治、軍事、産業、経済、交通、文化、民族政策における基本的な方針、地域別の産業配置方針が記載されている。

(3) 大東亜国土計画大綱の概要

具体的な地域ごとに発展、利用の方針を記載したものが「大東亜国土計画大綱素案（第 2 次案）」（企画院 1942.6）である。日本・満州・中国を大東亜共栄圏の中核、朝鮮を大陸との連携の導線、台湾を南方への拠点として位置づけ、各地の資源を海運の増強によって結びつけ、日本の軍需産業、満州・中国・朝鮮での重要産業以外の工業、軽工業、その他地域での資源開発と農業により、一体的な地域力向上を目指している。

内地の対外拠点としては、対朝鮮の港湾として下関・博多、対北朝鮮・満州の港湾として新潟伏木・敦賀、対南方の港湾として神戸（連絡港として九州）を位置づけている。

¹⁸御厨貴「政策の総合と権力 日本政治の戦前と戦後」東京大学出版会,1996.4

「大東亜共栄圏ノ経済建設ニ関スル国土計画的意見」（企画院 1941.12）【概要】

○基本方針

政治

文化と民族意識の程度に応じて統治方式を考慮（香港、海南島、英領島来を直轄領とし、スマトラ、ボルネオ、セレベス島は配下に置き、ベトナム、タイ、フィリピン、ジャワの独立を尊重する）

交通

軍事上の要請を第一義として、鉄道、港湾、船舶、自動車道路、航空路を重点的に整備拡充（既設施設の整備拡充、クラ地峡の開墾、ロシアから満州、中国、ベトナム、タイ、マレーシア、スマトラ、ジャワを貫く鉄道幹線の改良・建設、船舶建造の拡充と船舶の利用効率の発揮と船用燃料の現地調達）

文化・民族

東亜民族の大同団結を目途として、各民族の特殊性、文化段階に合わせて民生向上の指導を実施するが、当面は最低限度の国民生活によって東亜防衛体制を確立すべく指導（華僑対策はその経済的社会的勢力と対中国政策との関連を考慮して利用方策を講じるとともに、タイ・フィリピンの反華僑運動との調整を図る）

○基礎的産業部門の整備拡充

東亜防衛体制の急速な整備のため、鉄鋼業、精密機械工業、重機械工業、兵器工業、航空機工業、自動車工業、造船業等の画期的展開と軍需生産力の拡充上不可欠な資源の重点的開発確保を図る。

・産業

鉄鋼業：急速な整備拡充を図るため、海運による産業立地を考慮し、北部中国、東邊道に立地させる。

アルミ工業：航空機産業の劇的拡大に備えて、ボーキサイトからアルミナへの精錬はビンタン・シンガポール等、アルミへの精錬は九州・台湾での立地を検討。また、西北朝鮮、南満州、山東省での立地も適当とする。

石油：南方資源の獲得に努める

○大東亜共栄圏内の自給自足体制の確立

域内過剰物資生産の転換による物資の均衡ある交流を図る

（ゴム・コプラ・すず・マニラ麻の生産人員を職業転換させる。台湾・フィリピン・ジャワでの砂糖生産については、綿花・米への作付転換を図る。羊毛・綿花・小麦については、満州・中国・ベトナム・タイ・フィリピンでの増産を図る。）

○産業配置

- ・精密工業、機械兵器工業は日本国内に立地させる。
- ・鉄鋼業、造船業、自動車工業、車両工業その他の重化学工業は原則的に日本、満州、中国に立地させ、精錬事業や機械修理組立工業については、政治軍事的な掌握の程度や経済的な観点から日本の資本と技術を導入して南方に立地させる。
- ・繊維工業、食料品工業等は日本の資本と技術の進出を図り、華僑やフィリピンの要求も考慮して適地に配置させる。
- ・農業については、食料・採油原料及び繊維原料の自給自足を目的として、日本以外においても農業技術の指導による生産増強を図り、食料を確保する。

「大東亜国土計画素案（第2次案）」（企画院 1942.6）【概要】

○方針

日本を中核とする大東亜生活空間の統一体を最も合目的的に構成、発展させるために、地域の性格に応じて産業・交通・文化等の諸施設と人口配置を図ることを目的としている。

第一段階は数年以内を目途に、日本・満州・中国、タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシア、ボルネオ、ニューギニア、ビルマを対象範囲としている。

第二段階としては、第一段階の後、インド、オーストラリアを対象範囲としている。

○要領

日満支を中核とした軍需産業（鉄鋼業、アルミ工業、機械工業、航空、造船、製油、造兵、特殊鋼、化学工業、建築等）の確立

・工業

重量減損型工業は日満支内の原料生産地の近くに配置

・農業

適地適作を図り、狭域的な自給自足は避ける

・交通

海上輸送力の増強

・人口配置

交通関係技術者・基幹工員の南方指導のための派遣

○地域別方針

地域区分として、内地、満州・支那、大東亜地中海地域の3つに区分。

・内地（樺太を含む）

合目的的国土利用を図る。樺太・北海道は北方の鍵として利用開発を行う。

機械・造船・航空機産業等：四大工業地帯偏重を是正し、瀬戸内海・九州に重点化

軽工業（繊維産業）：内地では高級品等に留め、下級品は北・中部中国、南方へ移管

農業：東北・北海道での農村の維持充実を図る

林業：人織原料及び製紙パルプ工業は満州及び南方に求める。

交通・通信：主要幹線として東海・山陽線を強化し、九州と本州の連絡港として門司・博多間、日豊線を強化する。また、対朝鮮連絡港としての下関・博多、対北朝鮮・満州への連絡港として新潟伏木・敦賀、南方への連絡港として神戸を整備拡充する。

電力：本州中部の水力開発促進を図る。

・朝鮮

満州、中国、蒙古と一体的関係にあり、日本と大陸を結ぶ連絡路かつ大陸の一部として連絡幹線の確保を図る。

工業：

西北・西中部

黄海・渤海に囲まれた位置にあり、日本の鉄鋼業地帯と近接するため、南満州・北部中国・山東省とともに重化学工業地帯とする。

南部

自然条件と経済条件から、軽工業（繊維工業）を立地させる。

北部・中南部

水産加工・食品加工業を立地させる。

農業：南・西部は米穀の増産と綿花の栽培を図り、東北部は寒冷地農業の特性を持つことから、北部満州や北海道、樺太との連携において有畜農業を確立する。

港湾：内地と朝鮮の連絡港として釜山、麗水、三千浦の強化と羅津の整備、鉄道の強化

電力：鴨緑江水系、豆満江水系の開発

・台湾

東南アジアへの先端拠点、中南部中国への進出拠点として軍事だけでなく産業、交通の役割を担う開発利用を行う。

工業：アルミ工業等に重点化し、高雄、新高、花遠港等の臨海工業地帯の整備を図る。

交通：港湾拡張、航空基地の造成を検討

研究：熱帯に関する学術研究の中核拠点とする

・満州

黄海、渤海の中心である南部と日本海沿岸地域の東北部とモンゴルと同一の性格をもつ西北部に分けられる。南部は工業、電力の需要拠点、東北部は農民の定住地域とし、西北部においては民心把握に努めるものとする。

農業：大豆、小麦の増産、適地での水田造成

交通：黄海渤海中心地域を朝鮮・内地につなぐ大陸幹線を強化し、南満州工業地帯の大連、営口港の整備拡充等を行い、南北の幹線の改良等を促進する。

・中国

黄海渤海の中心地域として南満州や西北朝鮮と一体である北部、東・南シナ海で南九州、台湾、南方諸地域と一体的に考える必要がある中南部、西北満州と同一の性格を有する蒙古に区分される。

北部に製鉄業・アルミ工業・化学工業を立地させ、総合的に経営する基礎をつくる。鉄道、道路の整備を図り、資源積出港として塘沽、特に青島の築港を促進する。

北部、中部では綿花の栽培、石炭の開発に重点を置く。

紡績を天津、青島、上海に立地させ、南方物資との取引を図る。

南部では海南島の鉄鉱山の開発を図り、蒙古では大同、瀧烟の資源開発、日本の農民進出を検討する。

・大東亜地中海地域

インド及びオーストラリアへの中継点としての位置にあり、海運力の増強により資源確保を図り、物資交流の方策を検討する必要がある。

工業：機械工業については修繕組立工業に限定し、繊維、食料品工業その他の軽工業について日本の資本・技術の進出を図る

資源：フィリピン、マレーシア等の資源を利用促進する。

交通：昭南港（シンガポール）、タンジョンプリオク（ジャカルタ）、カムラン（ベトナム・ニャチャン）等の諸港を海運基地とする。航空、通信、放送網の拡充を検討する。