

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

東アジアの経済・産業の発展やこれに伴う産業機能分担の分担を背景とする上記のいずれの交流の形態においても、わが国はFTA/EPA や地域連携を通じて東アジア諸国との緊密かつ安定的なパートナーシップの下で共存共栄を目指す東アジア共同体の一員として位置づけられると考えられる。

ただし、わが国の位置づけは単に他の東アジア諸国と同等に位置づけとして相対化されるのではなく、当面は東アジアのトップレベルの経済大国であり続け、その地位を築き上げ維持してきた製造業における生産技術や生産プロセス・マネジメント技術、環境技術などの技術的能力は依然として高水準を維持すると考えられる。従って、わが国は共存共栄を目指す東アジア共同体の一員でありつつも、各国の利害調整を行ったり、経済・産業の発展や格差是正に一定の方向性づけを行うなどのリーダーシップが求められる立場に位置づけられると考えられる。

3. 東アジア地域の各国の国土計画の概要

東アジア地域の各国における国土計画のうち、計画本文が入手可能で、かつインフラ整備計画についての記述があった、中国、台湾、韓国、タイ、ベトナム、マレーシア、フィリピン、カンボジアの国土計画の概要を整理した(表0-2)。

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

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

表0-2 東アジア地域各国のインフラ整備の方針概要

国	国土全体	空間計画
中国	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラ整備を強化し、配置と構造を改善する <ul style="list-style-type: none"> - 水利施設の整備を強化 - 総合的な交通システムの整備(特に鉄道) ・西部大開発の推進 	
台湾	<ul style="list-style-type: none"> ・アジア太平洋運営センターの建設目標と整合を図りつつ、積極的に空港、港、客・貨物運輸センターと運送システムを建設・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・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・台湾を国際社会において「アジア太平洋運営センター」として位置づける・国土を階層別に二つの軸、三つの都会帯、20個の生活圏に分類
韓国	<ul style="list-style-type: none"> ・全国を一つの生活圏に縛る総合期間交通網形成・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・人間尊重・環境重視の交通体系構築及び投資効率性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・開放型統合国土軸形成(6国土軸：環東海軸、環南海軸、環黄海軸、南部内陸軸、中部内陸軸、北部内陸軸)
タイ	<ul style="list-style-type: none"> ・製造業とサービス業の分野における容量の拡大を実現するには、サービス提供の質改善と共に、既存のインフラ設備の最大限の利用を考慮するべき 	
ベトナム	<ul style="list-style-type: none"> ・設備の更新に注力・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・国防と治安の確保に貢献・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・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・国際拠点空港と港湾を拡張し、最新設備を導入・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・一年中、中心部のコミュニケーションへの交通が可能になるよう、ローカル交通網の整備に注力 	

マレーシア	<ul style="list-style-type: none"> 都市地域、地方と州、海港と空港をリンクし、同様に都市と農村部をリンク・す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・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・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・すべての主要な都市において公共交通の利用を高める都市公共交通システムに関する迅速な取り組みを行う 	<ul style="list-style-type: none"> 一級農業地域・環境変化に敏感な地域・中央森林地帯・脆弱な沿岸域生態系・統合された国内運輸システム・適切な社会基盤設備
フィリピン	<ul style="list-style-type: none"> 国内外を問わず市場へのより容易なアクセスを提供し、地方と孤立地域の貧困を軽減・効率的な輸送と貿易によって紛争影響地域の平和と秩序を高める・人々の動きをより速く、安くそして安全にすることで、国家の団結、家族の絆、観光産業を強化・輸送流通システムを商業中心地と隣接する県との効率的な結合を確保することで、首都圏マニラへの集中を緩和・既存ストックを維持する・損傷部分の修復 	
カンボジア	<ul style="list-style-type: none"> 経済成長と地域協力に最大限に貢献するような、効果的かつ低価格で競争力もある輸送ネットワークを築く 	

4. 東アジアにおける中期的なインフラ整備の全体像の明確化

各国の国土計画等に基づき、計画中のプロジェクトのうち整備スケジュールが明確なものを地図にプロットし、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明らかにした(図0-10)。

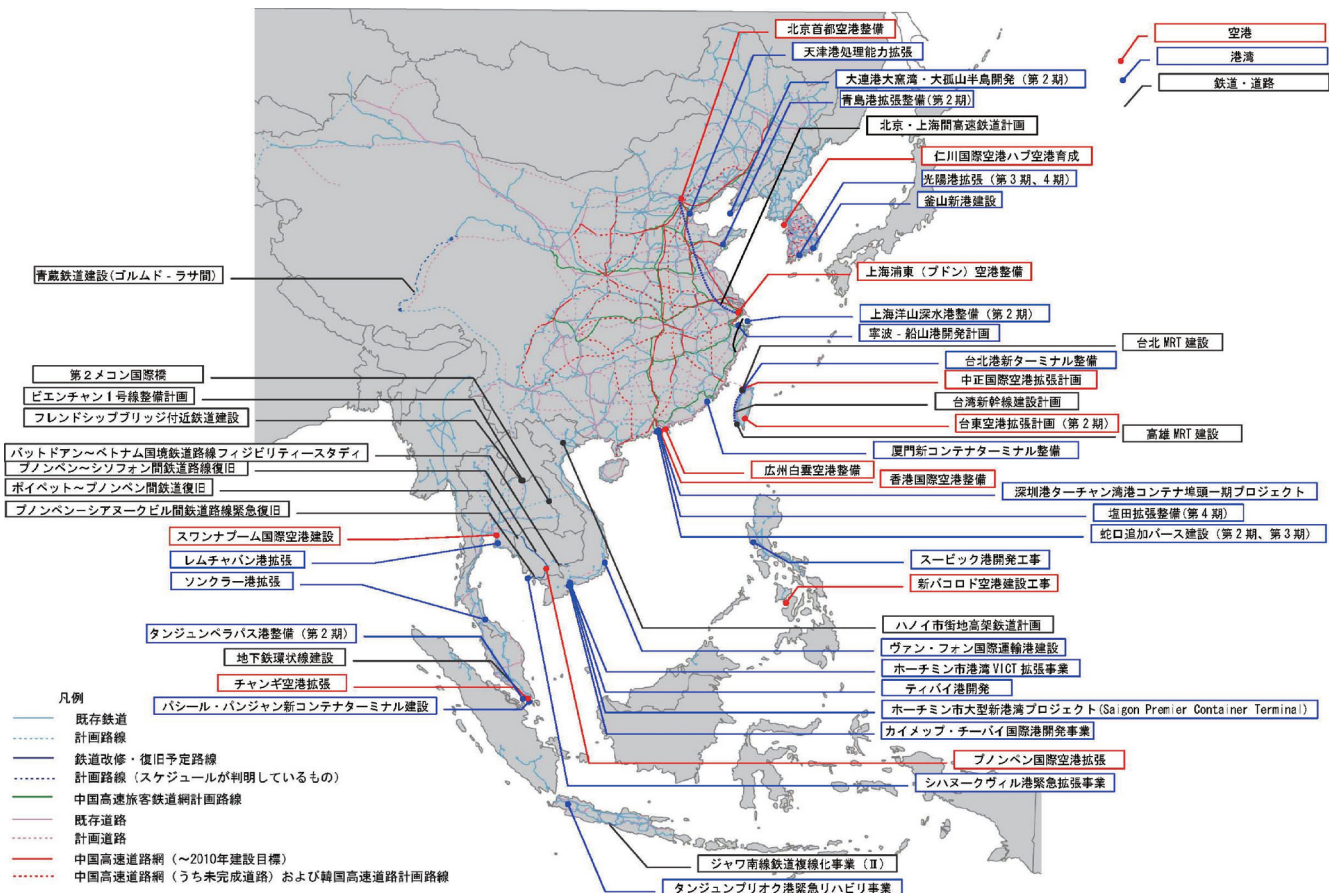


図0-10 東アジアにおけるインフラ整備計画の状況

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

ESDP(European Spatial Development Perspective) 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。