ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) の運輸事情

目 次

は	じめに		1	
1	組織	t	3	
	(1)	ASEAN の概要	3	
	(2)	ASEAN の組織等	3	
	1	ASEAN の組織の全体概要	4	
		交通・観光関係の組織等	6	
	/\	その他 ASEAN に関連する機関	g	
2	運輸	で概況	11	
	(1)	ASEAN の交通の主な特徴	11	
	(2)	ASEAN の政策課題(ASEAN 共同体、交通・観光分野、ASEAN 連結性)	11	
	1	ASEAN 共同体の構築	12	
		ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)	15	
	/\	クアラルンプール交通戦略計画(KLTSP)2016-2025	19	
	=	ASEAN 観光戦略計画(ATSP)2016-2025	23	
3	交通	分野における日本の対 ASEAN 協力	25	
4	航空			
	(1)	航空関係の政策目標等	26	
	1	ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント 2025 中の記載内容	26	
		クアラルンプール交通戦略計画中の記載内容	26	
	(2)	政策目標の実施状況等	26	
	1	ASEAN 単一航空市場(ASAM)に向けた動き	26	
		航空自由化(AT-1)	27	
	/\	操縦士の資格の相互承認協定(AT-2.2)	29	
	=	ASEAN 航空交通管理マスタープランの策定(AT-4.2)	29	
5	鉄道			
	(1)	鉄道関係の政策目標等	30	
	1	ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント 2025 中の記載内容	31	
		クアラルンプール交通戦略計画中の記載内容	31	
	(2)	政策目標の実施状況等	31	
6	自動	車、道路交通	32	
	(1)	自動車、道路交通関係の政策目標等	32	

	1	ASEAN 経済共同体ブループリント 2025 中の記載内容	32
		クアラルンプール交通戦略計画中の記述	32
	(2)	政策目標等の実施状況	32
	1	ASEAN ハイウエイネットワーク(AHN)(LT-2)	32
		国際物流網における道路技術共同研究プロジェクト(LT-2.6)	34
	/\	ITS (LT-3)	34
	=	交通安全(LT-5)	34
	木	自動車の基準調和・認証の相互承認に関する状況	35
7	海運	[(港湾関係を除く海上交通分野)	36
	(1)	海運分野の政策目標等	36
	1	ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント中の記載内容	36
		クアラルンプール交通戦略計画中の記載内容	36
	(2)	政策目標の実施状況等	37
	1	沿岸航海(Near Coastal Voyage)のための資格証明書に関する相互承認(MT-1.3)	37
		クルーズ航路の開設(MT-1.8)	37
	/\	RO-RO 船海運網の運航実現(MT-2)	37
	=	内水交通網の整備に関する研究及び地域計画の策定(MT-3.1)	38
	ホ	海上航行及び乗客の安全のためのガイドラインの策定 (MT-4.1.2)	38
	^	VTS(Vessel Traffic Service)管制官の人材育成(MT-4.2)	
	۲	マラッカ・シンガポール海峡における水路測量調査	38
	チ	燃費向上の政策・基準や環境に優しい燃料・車両・船舶のための政策の策定及び実行の	3T-1.3)
8			
		港湾分野の政策目標等	
		ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント中の記載内容	
		クアラルンプール交通戦略計画中の記載内容	
	(2)	政策目標の実施状況等	39
	1	港湾 EDI の実施促進(MT-1.4)	39
		指定 47 港湾の整備(MT-1.6)	
		港湾の技術基準の信頼性向上(MT-1.7)	
		港湾保安プログラムの実施を通じた港湾保安の向上 (MT-4.1.3)	
		港湾技術者会合(PTG)を通じた港湾技術の発達(MT-5.2)	
9		円滑化	
		交通円滑化に関する政策目標等	
		ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント 2025 中の記載内容	
		クアラルンプール交通戦略計画中の記載内容	
		政策目標の実施状況等	
		交通円滑化のための枠組協定	
		物流に関する協力	
1	O 観	光	48

(1)	観光分野の政策目標等	1 8
1	ASEAN 観光合意(2002 年)の概要	4 8
	観光分野の統合に関するロードマップ(2004年11月)の概要	49
/\	ASEAN 観光戦略計画(ATSP)2011-2015(2011 年 1 月)の概要	49
=	ASEAN 観光戦略計画(ATSP)2016-2025(2016 年 1 月)の概要	50
ホ	ASEAN+3 観光協力の強化に関する協力覚書(2016 年 1 月)の概要	51
(2)	政策目標の実施状況等	51
1	Visit ASEAN@50 Golden Celebration キャンペーン(戦略的行動 1.1)	52
	観光専門家の相互承認協定(活動 1.4.1(同協定の実施の継続))	52
/\	観光関連 <u>基準</u> (戦略的行動 1.5)	53
=	クルーズ観光 (活動 1.6.2 (クルーズ観光の促進))	53
ホ	ビザの要件緩和(戦略的行動 1.7)	53
^	MPAC2025 における観光関係のイニシアティブ	53
【付録】	略語表	35

はじめに

ASEAN は、単一の市場・生産拠点の形成などを目的とする ASEAN 共同体を 2015 年 12 月 31 日に構築した。この ASEAN 共同体構築以降も引き続き共同体の強化や統合の深化を図る必要があることから、今後の指針となる「ASEAN 共同体ビジョン 2025」や「ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント 2025」などのほか、交通や観光等の各分野においても行動計画を策定し、その実施を図っている。また、ASEAN の連結性を強化するための新しいマスタープラン(MPAC2025)が策定されており、ASEAN 連結性調整委員会においてその実施を図っている。

交通については、2015年11月にクアラルンプール交通戦略計画(KLTSP)(ASEAN 交通戦略計画) が策定されており、「航空」、「陸上交通」、「海上交通」、「持続可能な交通」、 「交通円滑化」の5分野について、それぞれ目標、行動及び取組が記されている。クア ラルンプール交通戦略計画(KLTSP)の行動及び取組については、ASEAN 交通大臣会 合(ATM)、交通次官級会合(STOM)及び4つ(航空、陸上交通、海上交通、交通円 滑化)のワーキンググループにおいて、検討・調整が行われ、実施が図られている。具 体的には、行動毎に幹事国が決められ、幹事国を中心に(必要に応じて対話国の支援を 受けつつ)必要な活動が行われている。陸上交通分野では、主に道路(ASEAN ハイウ エイネットワーク;AHN)や鉄道(シンガポールー昆明鉄道リンク;SKRL)の整備が 課題とされており、航空分野では航空自由化や ASEAN 単一航空市場 (ASAM) の形成、 海上交通分野では ASEAN 単一海運市場(ASSM)の形成や RORO 船航路の開発等の航路 網の整備、安全性強化が主な目標とされている。また、交通円滑化については、越境交 通の円滑化のための多国間協定の実施や東西経済回廊の整備などを目指すこととされて いる。これらの目標を達成するための行動については、各国の努力により実現している ものもあるが、インフラ整備面に関しては資金調達の問題のため、制度面に関しては各 国内の批准や国内体制の整備の遅れなど国内手続き上の問題のため、なかなか進捗して いないものも少なからず存在する。

観光については、2016 年 1 月に策定された ASEAN 観光戦略計画 (ATSP) 2016-2025 において、プロモーションやマーケティングの強化等を内容とする「単一の旅行目的地としての ASEAN の競争力向上」、地域コミュニティの参画や観光地の保護等を内容とする「観光の持続性及び包括性の確保」の 2 つの戦略的方向性の下に実施すべき行動や活動が整理されており、ASEAN 観光大臣会合 (M-ATM) や政府観光局会合 (NTOs 会合)などにおいて実施に向けた検討が行われている。

日本は、これらの ASEAN の交通・観光に関する取り組みに関し、ASEAN 加盟国との二国間での協力とは別に、対 ASEAN 協力を行っている。具体的には、交通については日ASEAN 交通大臣会合等の場で対話を行い、日ASEAN 交通連携の枠組みを用いて、交通円滑化、交通インフラ、質の高い持続可能な交通、人材育成の 4 本柱の下で具体的なプロジェクトを実施している。また、観光については ASEAN+3 観光大臣会合等の場において対話を行うとともに、日 ASEAN センターにおいて ASEAN への観光促進事業等を実施している。

なお、本報告では、ASEAN における運輸・観光の動きや意思決定過程の把握を容易

にする観点から、交通関係の組織のみならず ASEAN 全体の組織概要についても記載するとともに、交通・観光セクターの計画やその実施状況のみならず、ASEAN 共同体に関する計画等にも触れることとした。

また、末尾に【付録】として、略語表を添付する。

1 組織

(1) ASEAN¹の概要

ASEAN (Association of Southeast Asian Nations; 東南アジア諸国連合) は、東南アジアの 10 ヵ国(ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)から構成される地域連合である。

ASEAN 加盟国の総面積は449 km (日本の約12倍)、総人口が約6.4億人(日本の約5倍)である一方、総GDPは2兆5,547億米ドルと日本の約52%、一人当たりGDPは4,000米ドルで日本の約10%となっている(いずれも2016年)²。

ASEAN は、1967 年 8 月 8 日に東南アジア 5 ヵ国(原加盟国となる、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ)の外相会議にて署名された「ASEAN 宣言(バンコク宣言)(ASEAN declaration(Bangkok Declaration) 3 」に基づき設立され、その後、1984 年にブルネイ、1995 年にベトナム、1997 年にラオス及びミャンマー、1999 年にカンボジアが順次追加加盟し、現在の 10 ヵ国の構成となった。これに加え、現在、東ティモールが ASEAN 加盟を目指している。

なお、ASEANでは、加盟 10 ヵ国全体による会合や取り組みに加え、CLMV(カンボジア、ミャンマー、ラオス、ベトナム)やBIMP(ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン)、IMT(インドネシア、マレーシア、タイ)といったサブリージョナルな会合等も行われている。さらに、ASEAN 関連会合はいわゆる対話国(Dialogue Partner; DP)と共に行われるものもあり、日 ASEAN のような ASEAN+1 のほか、ASEAN+3(日本、中国、韓国)などの枠組みがある。なお、対話国との関係に関しては、ASEAN 内で調整の窓口になる国(調整国)が定められており、この調整国は3年毎に交代していく。対日調整国は、2010-2012年はインドネシア、2012-2015年はカンボジア、2015-2018年夏はブルネイ、2018年夏以降はベトナムとなる。

現在の ASEAN の法的地位や組織の枠組みなど基本的な事項は、「ASEAN 憲章 (Charter of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN Charter)) ⁴」に定められている。ASEAN 憲章は、ASEAN 設立から 40 周年にあたる 2007 年 11 月の ASEAN 首脳会合で採択され、その後各国の批准を得て 2008 年 12 月に発効した。ASEAN 憲章では、ASEAN に「法人格」を与えるとともに、次節(2)イで述べる組織の枠組み(ASEAN 首脳会合の年 2 回開催、常駐代表委員会の設置など) や、意思決定方式、使用言語の統一(英語)、ASEAN としてのアイデンティティ確立のための取極め(ASEAN のモットーとして"One Vision, One Identity, One Community"を採用、ASEAN 旗の制定、ASEAN の日の制定(8 月 8 日)など)について定められている。

(2) ASEAN の組織等

ASEAN の組織の中で、交通・観光分野で重要なものは、ASEAN 交通大臣会合、ASEAN

http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/05/11.-October-2015-The-ASEAN-Charter-18th-Reprint-Amended-update d-on-05_-April-2016-IJP.pdf 参照。

¹ ASEAN についての詳細は、ASEAN 事務局のホームページ http://asean.org/ 参照。

² 出典:外務省ホームページ http://www.mofa.go.jp/mofai/files/000127169.pdf

³ ASEAN 宣言の本文は、http://asean.org/the-asean-declaration-bangkok-declaration-bangkok-8-august-1967/参照。

⁴ ASEAN 憲章の本文は、

観光大臣会合、両大臣会合の下の高級実務者会合(次官級会合)及び各種ワーキンググループ並びに ASEAN 事務局の中の交通・観光担当部局である。また、この他に、ASEAN 連結性調整委員会など交通・観光に関係のある会議体等も置かれている。これらの ASEAN の組織の中での位置付けを理解するため、以下では ASEAN 憲章も参照しつつ、 ASEAN 首脳会議をはじめとする主要な組織の全体像について紹介し、その後、交通・観光分野に関連する組織等について説明する (別添1参照)。

イ ASEAN の組織の全体概要

(イ) ASEAN 首脳会合 (ASEAN Summit)

ASEAN 首脳会合(ASEAN Summit)は、ASEAN 加盟国の首脳により構成される、ASEAN の最高政策決定機関である。開催頻度は、年2回とされている<憲章第7条>。 具体的な開催時期については、2017年は4月と11月となっている。

首脳会議の議長国(開催国)は、加盟国による持ち回りであり、1年毎(暦年)に交代することとなっている。議長国はASEAN首脳会合に加え、関連する首脳会合(対話国との首脳会合等)やASEAN調整理事会や各共同体理事会などの主要な会議も主催することとされている。順番は、原則アルファベット順とされている<憲章第31条>。

しかし、実際には、必要に応じ議長国の順番は変更が加えられ、2011 年インドネシア、2012 年カンボジア、2013 年ブルネイ、2014 年ミャンマー、2015 年マレーシア、2016 年ラオスとなっており、アルファベット順とはなっていない(なお、2017 年フィリピン、2018 年シンガポールとアルファベット順)。また、上述の通り、首脳会議の議長国は「主要な会議」を開催することとされているものの、ASEAN の全ての会議が首脳会議の議長国において開催される訳ではない点にも注意を要する。例えば、2017 年の ASEAN 交通大臣会合の議長国(開催地)は、ASEAN 首脳会合の議長国(開催地)であるフィリピンではなく、シンガポールとなっている。

また、ASEAN 首脳会合に際しては、対話国も含めた首脳会議も開催されるが、2017年 11月の ASEAN 首脳会合(フィリピン・マニラ)の場合、日本が参加したものとしては、日 ASEAN 首脳会議、ASEAN+3 首脳会議、日メコン首脳会合、東アジア首脳会議(EAS)などがある。

(ロ) ASEAN 調整理事会(ASEAN Coordinating Council (ACC))

<憲章第8条>では、ASEAN 調整理事会(ASEAN Coordinating Council(ACC))に ついて定められており、外務大臣により構成され少なくとも年2回会議を開催し、 ASEAN 首脳会議の準備やASEAN 共同体理事会との調整を行うこととされている。

(ハ) ASEAN 共同体理事会(ASEAN Community Councils)

<憲章第9条>では、ASEAN 共同体理事会(ASEAN Community Councils)について定められている。ASEAN 共同体理事会は、ASEAN 政治・安全保障共同体理事会(ASEAN Political-Security Community Council)、ASEAN 経済共同体理事会(ASEAN Economic Community Council)及び ASEAN 社会・文化共同体理事会(ASEAN Socio-Cultural Community Council)から構成される。各共同体理事会はこの 3 分野の

ASEAN 共同体の目的を達成するための活動を行うこととされ、それぞれ少なくとも年2回会議を開催することとされている。

そして、各共同体理事会は、その権限の中で、各分野の大臣会合を置くこととされている (Each ASEAN Community Council shall have under its purview the relevant ASEAN Secotral Ministerial Bodies.)。

(二) ASEAN 分野別大臣会合(ASEAN Sectoral Ministerial Bodies)

<憲章第 10 条>では、ASEAN 首脳会合での合意や決定の実施等を行うものとして、ASEAN 分野別大臣会合(ASEAN Sectoral Ministerial Bodies)について定められている。また、ASEAN 分野別大臣会合はその権限の範囲内で高級実務者(次官級)会合等を置くことができることとされている。これらについては、<憲章別表 1>にリストアップされており、交通・観光分野の関連では、いずれも<憲章別表 1-II. ASEAN 経済共同体>の項の中に、

- 10. ASEAN 交通大臣会合(ASEAN Transport Ministers Meeting(ATM)) 交通高級実務者 (次官級) 会合 (Senior Transport Officials Meeting (STOM))
- 11. ASEAN 観光大臣会合(Meeting of the ASEAN Tourism Ministers(M-ATM)) ASEAN 政府観光局会合(Meeting of the ASEAN National Tourism Organizations(ASEAN NTOs))
- 14. 日本 ASEAN センター (ASEAN-Japan Centre in Tokyo)

が挙げられている。

(ホ) ASEAN 事務総長 (Secretary-General of ASEAN (SG)) と ASEAN 事務局 (ASEAN Secritariat (ASEC))

<憲章第 11 条>では、ASEAN 事務総長は ASEAN 加盟国からアルファベット順に ASEAN 首脳会議の指名に基づき選任され、任期は 5 年(再任不可)とされている。ここ最近では、タイ出身のスリン氏(2008-2012)、ベトナム出身のミン氏(2013-2017)、ブルネイ出身のリム・ジョク・ホイ氏(2018-)が ASEAN 事務総長(SG)を務めている。

また、事務総長を補佐するため4名の事務次長(Deputy Secretary-General (DSG))を置くこととされている。4名のうち2名はASEAN 加盟国からアルファベット順に選任され、2名は公募となっている。いずれも任期は3年で、前者は再任不可、後者は1回の再任が可能とされている。なお、事務総長と4名の事務次長の国籍は重複不可となっている。

ASEAN 事務局(ASEAN Secretariat; ASEC)については、事務総長と然るべきスタッフにより構成され、彼らは ASEAN 外の政府等からの影響を受けてはいけないことなどが憲章には記されている。1976年の ASEAN 首脳会合でその設置が決定され、インドネシアのジャカルタに置かれている。

ASEAN 事務局の内部組織としては、「ASEAN 政治・安全保障共同体総局(APSC

Department)」、「経済共同体総局(AEC Department)」、「社会・文化共同体総局(ASCC Department)」及び「共同体事務・官房総局(Community & Corporate Affairs Department)」が設置されており、上述の4名の事務次長(DSG)により各総局は率いられている。この各総局の下に、局(Directorate)一課(Division)が置かれている。

交通分野及び観光分野は、経済共同体総局の下の「分野別開発局(Sectoral Development Directorate)」中の「交通課(Transport Division)」及び「ICT・観光課(ICT & Tourism Division)」が担当している。また、基準認証については同じく経済共同体総局の下の「市場統合局(Market Integration Directorate)」中の「基準調和課(Standard & Conformance Division)」が担当している。ASEAN 連結性については、事務総長直下の「ASEAN 連結性課(ASEAN Connectivity Division)」が担当している。

ASEAN 事務局の組織図については、<mark>別添2</mark>を参照。

(へ) 常駐代表委員会 (Committee of Permanent Representatives to ASEAN (CPR)) <憲章第12条>では、各 ASEAN 加盟国は大使級の ASEAN 常駐代表 (Permanent Representative to ASEAN (PR)) を指名し、ASEAN 事務局の所在するインドネシアのジャカルタに置くこと、また、ASEAN 常駐代表により ASEAN 常駐代表委員会 (Committee of Permanent Representative to ASEAN; CPR) を組織し、各 ASEAN 共同体理事会や分野別会合、ASEAN 事務局と連携しその活動を支援することなどが定められている。この常駐代表委員会は、年間を通じて頻繁に会合を開催し、ASEAN の活動に関する実務的な事項について重要な意思決定機関となっている (例えば、JAIF による ASEAN との協力事業は、CPR の承認を原則要するなど)。

これに関連して、日本は対話国の中では最も早く駐インドネシア大使とは独立した ASEAN 大使をジャカルタに常駐させ、さらに 2011 年 5 月には対話国としては米国に次いで 2 番目に在インドネシア大使館とは独立した「ASEAN 日本政府代表部(Mission of Japan to ASEAN)」を設置した。

日本と ASEAN 各国との間の定期会合としては、年に 1~2 回程度、「日 ASEAN 合同調整委員会(ASEAN-Japan Joint Coordination Committee; AJJCC)」が、ASEAN 各国の常駐代表、ASEAN 事務局及び日本の ASEAN 大使により開催されている。また、ASEAN 各国の常駐代表部の次席、ASEAN 事務局及び ASEAN 日本政府代表部の次席による「日 ASEAN 合同調整委員会ワーキンググループ (ASEAN-Japan Joint Coordination Committee Working Group; AJJCC-WG)」も年 1~2 回開催されている。

ロ 交通・観光関係の組織等

(イ) ASEAN 交通大臣会合、交通高級実務者会合、各分野のワーキンググループ 交通分野では、上記イ(ニ)のとおり、<憲章第10条>及び<同付表1.>に基づき、

ASEAN 交通大臣会合(ASEAN Transport Ministers Meeting; ATM) 交通高級実務者(次官級)会合(Senior Transport Officials Meeting; STOM)

が置かれており、さらにその下に、セクター毎に次の4つのワーキンググループ (WG)

が置かれている。

陸上交通ワーキンググループ(Land Transport Working Group; LTWG)

→ 鉄道、道路交通関係

航空ワーキンググループ(Air Transport Working Group; ATWG)

→ 航空関係

海上交通ワーキンググループ(Maritime Transport Working Group; MTWG)

→ 海運、港湾、海上保安関係関係

交通円滑化ワーキンググループ(Transport Facilitation Working Group; TFWG)

→ 越境交通の円滑化、物流関係

ASEAN 交通大臣会合(ATM)は、年 1 回開催され、その際には通例、日 ASEAN 交通大臣会合(ATM+J)が開催されている。ASEAN+3 等の+1 以外の会合は行われていない。議長国は、ASEAN 首脳会合の議長国とは異なっており、2015 年はマレーシア、2016年はフィリピン、2017年はシンガポール、2018年はタイとなっている(開催月は、2017年は 10 月、2018年は 11 月)。

ASEAN 交通次官級会合(STOM)は、年2回開催され、議長国は大臣会合と同一となっている。年2回の会合のうち、1回は大臣会合の直前(2017年は10月開催)に開催される。大臣会合の直前に開催されるSTOMに際しては、日ASEAN 交通次官級会合(STOM+J)も開催される。大臣会合とは別の時期に開催されるSTOM(2017年は5月開催)では日ASEANという+1の会合は設定されないが、同STOM会合において対話国との協力に関するセッションが設けられ、対話国も参加することができるため、その場で日ASEANの交通関係の協力について意見交換を行うことができる仕組みとなっている。

また、日本は、STOM との関連では、毎年1回STOM リーダーを日本に招聘して「日 ASEAN 交通次官級政策会合(ASEAN Japan STOM Leaders Conference)」を開催して いる。2017年の第15回会合は7月に京都市で、2018年の第16回会合は三重県で開催。

4 つのワーキンググループは、それぞれ年 2 回程度の会合を開催している。議長国は、 ASEAN 交通大臣会合及び高級実務者会合とは一致していない。 これらのワーキンググループについては、対話国も参加可能 (ATWG は対話国セッションのみ) であり、日本も必要に応じ参加している。 ATM・STOM 及び 4 つの WG の議長国一覧については、 別添3 参照。

この交通分野の組織の現在の主な活動は、後述する交通関係の行動計画(クアラルンプール交通戦略計画)等で示された事業を推進することである。行動計画中の各事項についてはそれぞれ ASEAN 各国の中から幹事国が定められ、その幹事国を中心に(必要に応じて対話国の支援も受けつつ)作業を行い各ワーキンググループで検討・調整が行われる。各ワーキンググループにおける検討・調整結果は STOM に報告され、その指導を受け、また大臣会合に際しては STOM からの報告を受けて、その検討・調整結果等についての承認や指導が行われるという流れとなっている。

(口) ASEAN 観光大臣会合、NTOs 会合

観光関係では、上記イ(二)のとおり、<憲章第10条>及び<同付表1>に基づき、

ASEAN 観光大臣会合(Meeting of ASEAN Tourism Ministers; M-ATM) ASEAN 政府観光局会合(Meeting of the ASEAN National Tourism Organizations; ASEAN NTOs)

が置かれている。

1998 年 11 月の観光分野の協力に関する閣僚級覚書(Ministerial Understanding on ASEAN Cooperation in Tourism)⁵によれば、ASEAN 観光大臣会合は年 1 回、NTOs 会合は少なくとも年 2 回開催されることとなっており、議長国は毎年交代すること、また、大臣会合は NTOs 会合の直後に行われることなどが定められている。近年の ASEAN 観光大臣会合は、2016 年は 1 月にフィリピン・マニラで、2017 年は 1 月にシンガポールで、2018 年は 1 月にタイ・チェンマイ、2019 年は 1 月にベトナム・ハロンで開催。対話国との関係では、ASEAN 観光大臣会合及び同時期に開催される NTOs 会合に際して、ASEAN+3 の観光大臣会合及び NTOs 会合が開催されており、ここに日本が中国及び韓国とともに参加している(交通分野と異なり、+1 の会合は設定されていない)。また、観光大臣会合をはじめとする一連の行事は、ASEAN 各国の旅行関連業界等による大規模な展示会・商談会である「ASEAN 旅行フォーラム(ASEAN Tourism Forum)」と同時開催されることが通例となっている。

(ハ) 交通・観光分野に関係の深いその他の ASEAN の組織

OASEAN 連結性調整委員会 (ACCC)

2010年10月にベトナム(ハノイ)で開催された ASEAN 首脳会合で採択された ASEAN 連結性マスタープラン(Master Plan on ASEAN Connectivity; MPAC)の 諸施策の実施を推進するため「ASEAN 連結性調整委員会(ASEAN Connectivity Coordination Committee; ACCC)」が組織され、2011年より毎年3回程度の会合が開催されている。委員(メンバー)は、各国から1名ずつ指名されることとなっており、現在、ASEAN 常駐代表(PR)が指名されている。議長国はASEAN 首脳会合の議長国と同一であり、2016年はラオス、2017年はフィリピン、2018年はシンガポールが務めているが、開催地については必ずしも議長国の国内とはなっておらず、インドネシア(ASEAN 事務局や地方都市)で開催されることもある。

日本は、対話国の中では他に先駆けて2011年7月からACCCの開催時期に合わせてACCCとの会合を開催しており、日本の官民(外務省をはじめ関係省庁、政府関係機関、経済団体)から構成されているASEAN連結性支援タクスフォースの代表者等が当該ACCCとの会合に出席している。

OASEAN 基準·品質検討委員会

⁵ 覚書の本文は、http://asean.org/?static post=ministerial-understanding-on-asean-cooperation-in-tourism 参照。

AEM のもと、ASEAN 各国の基準認証制度の調和を推進して域内貿易を促進するための「ASEAN 基準・品質検討委員会(ASEAN Consultative Committee on Standards and Quality; ACCSQ)」が設置されており、その下に、自動車分野の基準調和や認証の相互承認を扱う「自動車分野に関する作業部会(Automotive Product Working Group; ACCSQ-APWG)」が置かれている。

ACCSQ-APWG には日本を含め対話国は参加していないが、日本は必要に応じ、ACCSQ-APWG の開催時期に合わせてワークショップを行い、必要な情報提供等を行っている。

ハ その他 ASEAN に関連する機関

上記の他、ASEAN に関連して、日本にも関係の深い次のような機関がある。

〇日本 ASEAN センター

「日本 ASEAN センター(正式名称 東南アジア諸国連合貿易投資観光促進センター(ASEAN Japan Centre; ASEAN Promotion Center on Trade, Investment and Tourism))」は、1981 年に ASEAN 加盟国及び日本政府の協定に基づき設立された国際機関であり、日本と ASEAN との貿易・投資・観光の促進を目的としている。事務所は、日本の東京に置かれている。

観光関係の事業としては、観光従事者向けワークショップや CLMV (カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム) 観光促進事業などを実施している。 CLMV 観光促進事業においては、セミナーの実施 (2017 年 3 月ミャンマー、2017 年 10 月ラオス・カンボジア) 等を通じて、CLMV 諸国への日本人観光客の更なる誘致を図っている。

OERIA (東アジア・ASEAN 経済研究センター)

「ERIA(東アジア・ASEAN 経済研究センター; Economic Research Institute for ASEAN and East Asia)」は、東アジア経済統合の推進を目的として、地域の課題分析、政策の立案及び提言を行う国際的な研究機関である。2007 年 10 月の第3回東アジアサミットの提言を受けて、2008 年 6 月に設立され、本部事務所はジャカルタの ASEAN 事務局内に所在している(なお、別館もジャカルタ市内に所在)。

ASEAN 及び東アジアの統合に関する指針となる研究として、2010 年 10 月の東アジアサミットでも報告された「東アジア総合開発計画(The Comprehensive Asia Development Plan; CADP)」を実施した。また、ASEAN 連結性マスタープランなどの重要計画の策定の支援や、各種のセミナー・シンポジウムの開催などにより、ASEAN・東アジアの統合の実現に向けた諸活動のサポートも行っている。このように、ERIA は、ASEAN 事務局内に調査・研究のための組織を有しない ASEAN にとって、実質的な調査・研究機関として機能している。

OJAIF マネジメントチーム(JMT)

ASEAN 共同体設立を目指し、域内格差是正を中心に統合を進める ASEAN の努力を支援するために、2005 年 12 月に開催された日・ASEAN 首脳会議において、

小泉総理(当時)より ASEAN 各国首脳に対し、総額 75 億円の ASEAN 統合支援拠出金を拠出することを表明。同表明に基づき、2006 年 3 月 27 日に「日・ASEAN 統合基金 (Japan-ASEAN Integration Fund (JAIF))」が設置された。

その後、青少年交流促進(JENESYS (21 世紀東アジア青少年大交流計画))、日・ASEAN 経済連携協定(AJCEP)の下での協力促進等のため追加拠出を行った。

2013 年、日・ASEAN 友好協力 40 周年を記念して東京で開催された日・ASEAN 特別首脳会議において、安倍総理は日本と ASEAN の未来の方向性を示す文書として「日・ASEAN 友好協力に関するビジョン・ステートメント」及び実施計画を発出するとともに、総額 1 億 ドルの「JAIF2.0」を追加拠出する旨を表明した。「JAIF2.0」は、(ア)海洋協力、(イ)防災協力、(ウ)テロ・サイバー対策、(エ) ASEAN 連結性強化の 4 つの重点事項を柱として、同ビジョン・ステートメント及び実施計画を実現するために活用されている。

JAIF に対する日本から ASEAN 事務局への拠出金は累計約6.5億ドルに及んでおり、ASEAN 事務総長が JAIF の管理責任を負うこととなっている。JAIF を活用するプロジェクトは、日・ASEAN 双方の政府による審査・承認を経て、実施される。

「JAIF マネジメントチーム(JAIF Management Team)」は、JAIF プロジェクトの形成・実施の支援、監理のために設置されたものであり、事務所は ASEAN 事務局内に置かれている。

2 運輸の概況

(1) ASEAN の交通の主な特徴

ASEAN は、大きくインドシナ半島に所在する各国からなる大陸部とその東側から南側に広がる島嶼部から構成される。このうち、大まかに言えば、大陸部では道路運送が主要な輸送手段となるが、島嶼部では RORO 船による高速海運システム (Nautical Highway System) を活用しているフィリピンのように海運の重要性が高くなる。また、大陸部でも、河川を利用した内水運送が重要な役割を占めている国もある。このようにASEAN では各国がそれぞれの地理的な特性等を踏まえた交通手段を発達させている。航空輸送に関しては、ASEAN の主要国ではそれぞれ LCC が生まれて来ていることなどもあり、輸送量は着実に拡大している。

しかしながら、地域連合としての ASEAN の各国間の輸送、言い換えれば、越境交通は必ずしも円滑ではない。越境交通の円滑化等に関する枠組協定は策定されているものの、その詳細を定める附属議定書で各国での批准が進んでいないものがあるため、ASEAN 加盟国で登録されている車両が貨物を運んで域内を自由に運行できるような状態とはなっておらず、結局のところ、国境地点で貨物の積替えを行わざるを得ない。インフラ面でも、ASEAN 各国間を結ぶ ASEAN ハイウエイネットワーク計画があるものの現状では国境を結ぶ道路にも通常の2車線の幅に満たない区間があり、また港湾についても ASEAN の交通ネットワークを形成するために必要な47港湾の指定が行われているものの各国のゲートウエイ港湾でも容量が不足しているため荷下ろし・荷積みが円滑に行えない場合も少なくない。また、越境時の CIQ 手続きにかなりの時間を要するケースもあり、交通セクターだけでは解決できない制度面等での複合的な問題が横たわっている。このように、物品の運送等の面では、ASEAN は未だ地域連合として改善の余地が大きく、ASEAN が単一の市場・生産拠点として機能する共同体となるためには、交通分野の取り組みが重要となっている。

また、世界全図上で眺めると、ASEAN 地域は日中韓などの東アジア地域とインドの中間に位置し、東へは東アジアを経て太平洋・米州へと向かい、西へはインドを経て中東・欧州へと向かう、世界交通の要衝に位置している。世界の海運における重要ルートであるマラッカ・シンガポール海峡を擁しており、また、インドシナ半島を横断する陸上交通インフラとその両端に港湾が整備されれば、東アジア地域やインド・欧州方面への物品の運送も迅速化・合理化され、地域の産業集積等も進み高い経済効果がもたらされることも期待できる。そのため、中国南西部からインドシナ半島を縦断する南北経済回廊や、インドシナ半島を横断する東西経済回廊、メコン・インド経済回廊といった構想もある。

なお、ASEAN の交通に関する統計情報については、日 ASEAN 交通連携(AJTP)の取り組みの一環として整備が行われており、その成果(統計情報)は、AJTP のウェブサイト(http://www.aitpweb.org/aitp/statistics/index.html)で閲覧可能である。

(2) ASEAN の政策課題(ASEAN 共同体、交通・観光分野、ASEAN 連結性) 2015 年末に ASEAN は共同体(ASEAN Community)になるとともに、ASEAN の今 後の 10 年間(2016-2025)のビジョン(ASEAN 共同体ビジョン 2025⁶)や ASEAN 共同体を構成する「政治・安全保障共同体(APSC)」「経済共同体(AEC)」「社会・文化 共同体(ASCC)」それぞれのブループリント(APSC ブループリント 2025⁷、AEC ブループリント 2025⁸、ASCC ブループリント 2025⁹)が策定されている。

交通や観光などの各分野においても、今後 10 年間の計画が策定されており、交通分野においては 2015 年 11 月の第 21 回 ASEAN 交通大臣会合にて「クアラルンプール交通戦略計画(KLTSP)2016-2025¹⁰」(「ブルネイ・アクションプラン(ASEAN 戦略的交通計画)2011-2015¹¹」の後継文書)が、観光分野においては 2016 年 1 月の第 19 回観光大臣会合にて「ASEAN 観光戦略計画 2016-2025¹²」(「ASEAN 観光戦略計画 2011-2015」
13の後継文書)がそれぞれ採択された。

また、道路網の整備(物理的連結性)や貿易・投資における非関税障壁の撤廃(制度的連結性)等による ASEAN 連結性の強化は、物流や人の流れの円滑化を促進し、ASEAN の競争力や強靱さに資することから、ASEAN 共同体構築の深化にとって不可欠である。こうした観点から、ASEAN 連結性を強化することを目的に「ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)2025¹⁴」(2010 年 10 月に策定された MPAC¹⁵の後継文書)が策定されている。

イ ASEAN 共同体の構築

(イ) ASEAN 共同体に関する経緯

ASEAN30 周年となる 1997 年に、2020 年を目標年次に ASEAN の一層の協力深化を目指す「ASEAN ビジョン 2020(ASEAN Vision 2020) ¹⁶」が ASEAN 首脳により採択された。

その後、2003 年の第9回 ASEAN 首脳会合において、「ASEAN 共同体(ASEAN Community)」を設立することを目指す「バリ・コンコード II (Declaration of ASEAN

http://www.asean.org/storage/images/2015/November/aec-page/ASEAN-Community-Vision-2025.pdf 参照。

http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/05/ASEAN-APSC-Blueprint-2025.pdf 参照。

http://www.asean.org/storage/images/2015/November/aec-page/AEC-Blueprint-2025-FINAL.pdf 参照。

http://www.asean.org/wp-content/uploads/2016/04/8.-March-2016-ASCC-Blueprint-2025.pdf 参照。

http://www.asean.org/storage/2016/01/11/publication/KUALA LUMPUR TRANSPORT STRATEGIC PLAN.pdf 参照。

http://asean.org/storage/images/archive/documents/BAP%202011-2015.pdf 参照。

http://www.asean.org/wp-content/uploads/images/archive/documents/ATSP%202011-2015.pdf 参照。

http://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-20251.pdf 参照。

http://www.asean.org/storage/images/ASEAN RTK 2014/4 Master Plan on ASEAN Connectivity.pdf 参照。

⁶ ASEAN 共同体ビジョンの本文は、

⁷ APSC ブループリント 2025 の本文は、

⁸ AEC ブループリント 2025 の本文は、

⁹ ASCC ブループリント 2025 の本文は、

¹⁰ クアラルンプール交通戦略計画 (KLTSP) 2016-2025 の本文は、

¹¹ ブルネイ・アクションプラン (ASEAN 戦略的交通計画) 2011-2015 の本文は、

¹² ASEAN 観光戦略計画 2016-2025 の本文は、http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/05/ATSP-2016-2025.pdf 参照

¹³ ASEAN 観光戦略計画 2011-2015 の本文は、

¹⁴ ASEAN 連結性マスタープラン (MPAC) 2025 の本文は、

^{15 2010}年に策定された ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)の本文は、

¹⁶ ASEAN ビジョン 2020 の本文は、http://asean.org/?static_post=asean-vision-2020 参照。

Concord II (Bali Concord II)) 17」が決議された。

さらに、2007 年 1 月の第 12 回 ASEAN 首脳会合における「ASEAN 共同体の設立の加速に関するセブ宣言(Cebu Declaration on the Acceleration of the Establishment of an ASEAN Community by 2015) 18」により、ASEAN 共同体に関する取り組みを加速すべく ASEAN 共同体構築の目標を 5 年間前倒しし、2015 年までにその設立を目指すことで合意された。

ASEAN 共同体の設立に向けた具体的な活動に関しては、2007 年 11 月の第 13 回 ASEAN 首脳会合において、「ASEAN 経済共同体ブループリントに関する宣言

(Declaration on the ASEAN Economic Community Blueprint; AEC Brueprint) ¹⁹」が採択・署名された。

2009年2-3月の第14回 ASEAN 首脳会合では「ASEAN 政治・安全保障共同体ブループリント (ASEAN Political-Security Community Blueprint (2009-2015))」、「ASEAN 社会文化共同体ブループリント (ASEAN Socio-Cultural Community Blueprint (2009-2015))」及び「ASEAN 統合イニシアティブ(IAI)戦略枠組み及び IAI ワークプラン2 (Initiative for ASEAN Integration (IAI) Strategic Framework and IAI Work Plan 2)²⁰」が採択され、これらに「ASEAN 経済共同体ブループリント」を含めた4つの文書により「ASEAN 共同体に向けたロードマップ(The Roadmap for an ASEAN Community (2009-2015))²¹」が構成されることなどを内容とする「ASEAN 共同体に向けたロードマップに関するチャアム・ホアヒン宣言²²」が採択・署名された。

2015 年 11 月の第 27 回 ASEAN 首脳会議(於:マレーシア・クアラルンプール)において、2015 年 12 月 31 日に「政治・安全保障共同体(APSC)」「経済共同体(AEC)」「社会・文化共同体(ASCC)」から成る「ASEAN 共同体(ASEAN Community)」を構築する旨の「ASEAN 共同体構築に関する 2015 クアラルンプール宣言 23 」が署名された。また、同首脳会議で署名された「ASEAN2025: Forging Ahead Together(共に前進)に関するクアラルンプール宣言 24 」において、

http://www.asean.org/storage/images/ASEAN_RTK_2014/2_Roadmap_for_ASEAN_Community_20092015.pdf 参照。 22 チャアム・ホアヒン宣言の本文は、

http://asean.org/?static_post=cha-am-hua-hin-declaration-on-the-roadmap-for-the-asean-community-2009-2015 参照。

¹⁷ バリ・コンコードIの本文は、http://asean.org/?static_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii 参照。 18 セブ宣言の本文は、

http://asean.org/cebu-declaration-on-th-acceleration-of-the-establishment-of-an-asean-community-by-2015/参照。

¹⁹ ASEAN 経済共同体ブループリントに関する宣言の本文は、

http://asean.org/?static_post=declaration-on-the-asean-economic-community-blueprint 参照。ASEAN 経済共同体ブループリントの本文は、http://asean.org/wp-content/uploads/archive/5187-10.pdf 参照。

²⁰ IAI 戦略枠組み及びIAI ワークプラン2の本文は、<u>http://www.asean.org/storage/images/archive/22325.pdf</u>参照。なお、IAI は ASEAN 加盟国間の開発格差を縮小するための取組である。

²¹ ロードマップの本文は、

²³ ASEAN 共同体構築に関する 2015 クアラルンプール宣言の本文は、

http://www.asean.org/storage/images/2015/November/KL-Declaration/KL%20Declaration%20on%20Establishment%20of%20ASEAN%20Community%202015.pdf 参照。

²⁴ ASEAN2025: Forging Ahead Together に関するクアラルンプール宣言の本文は、 http://www.asean.org/storage/images/2015/November/KL-Declaration/KL%20Declaration%20on%20ASEAN%202025%2 0Forging%20Ahead%20Together.pdf 参照。

○ 2016 年以降も共同体の強化や統合の深化を推進するにあたっての指針となる「ASEAN 共同体ビジョン 2025」及び3つの共同体それぞれの後継ブループリント (APSC ブループリント 2025、ASCC ブループリント 2025)

を採択する旨及び

O「ASEAN2025: Forging Ahead Together (共に前進)²⁵」(以下「ASEAN2025」という。)

は、同宣言(ASEAN2025: Forging Ahead Together に関するクアラルンプール宣言)、上述の「ASEAN 共同体ビジョン 2025」、「APSC ブループリント 2025」、「AEC ブループリント 2025」、「ASCC ブループリント 2025」の 5 つによって構成されるとともに、2016 年採択予定の「ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC) 2025」「IAI(ASEAN 統合イニシアティブ)作業計画皿」は「ASEAN2025」の一部となる旨記されている。また、「ASEAN2025」は、「ASEAN 共同体に向けたロードマップ」の後継という位置付けになっている。

2016 年 9 月の第 28 回 ASEAN 首脳会議(於: ラオス・ビエンチャン)において、ASEAN 連結性マスタープラン (MPAC) 2025 (2010 年に策定された MPAC の後継文書) 及び IAI (ASEAN 統合イニシアティブ) 作業計画 Π^{26} が採択された。

- (ロ) ASEAN 経済共同体 (AEC) ブループリント 2025 の概要 AEC ブループリント 2025 は、次の 5 つの大きな柱により構成されている。
 - A. 高度に統合された経済(A Highly Integrated and Cohesive Economy)
 - B. 競争的、革新的かつダイナミックな ASEAN(A Competitive, Innovative, and Dynamic ASEAN)
 - C. 連結性強化と分野別協力(Enhanced Connectivity and Sectoral Cooperation)
 - D. 強靭、包摂的、人間志向かつ人間中心の ASEAN (A Resilient, Inclusive, People-oriented, and People-centred ASEAN)
 - E. グローバルな ASEAN (A Global ASEAN)

これらの柱毎に構成要素が示されており、「C. 連結性強化と分野別協力」の構成要素の一つである「交通」(C.1 Transport)においては、陸上交通、航空、海上交通、交通円滑化、持続可能な交通の5分野毎に戦略的施策が記されている。

http://asean.org/storage/2016/09/09rev2Content-IAI-Work-Plan-III.pdf 参照。

²⁵ ASEAN2025: Forging Ahead Together の本文は、

http://www.asean.org/storage/2015/12/ASEAN-2025-Forging-Ahead-Together-final.pdf 参照。

²⁶ IAI(ASEAN 統合イニシアティブ)作業計画皿の本文は、

例えば、陸上交通分野においては、陸上交通インフラ(道路及び鉄道)の統合や交通 モード間の連結性等を通じた効率的、安全かつ統合された地域陸上交通ネットワークの 確立が挙げられている。

航空分野においては、「a. より安全な航空輸送の推進」、「b. シームレス ASEAN スカイを通じた航空交通管理の効率化」及び「c. 対話国との航空協定締結等による連結性強化」を通じた ASEAN 単一航空市場(ASAM)の強化が掲げられている。

海上交通分野においては、「a. ASEAN 単一海運市場(ASSM)地域海運協力の構築や IMO(国際海事機関)条約の効果的な実施を通じた海の連結性の継続的な強化」及び「b. 海の物流回廊の整備」を通じた ASSM の構築及び海上安全の促進が挙げられている。

交通円滑化の分野においては、「a. 物品の越境の円滑化に関する枠組協定(AFAFGIT)、 国家間運送の円滑化に関する枠組協定(AFAFIST)及びマルチモーダル運送に関する枠 組協定(AFAMT)の運用」及び「b. 旅客自動車越境運送円滑化に関する枠組協定(CBTP) の運用」を通じた、旅客及び貨物のシームレスな移動のための統合された効率的かつグローバルな競争力を有する物流及びマルチモーダル輸送システムの確立が挙げられている。

持続可能な交通の分野においては、交通モードの低炭素化、省エネ、利用者利便の高い交通イニシアティブ、交通の統合、土地利用計画を含む持続可能な交通を支援するための地域的政策枠組みの形成が示されている。

(参考) ASEAN 経済共同体ブループリント 2015 の概要

4 つの大きな柱(A. 単一の市場・生産拠点(Single Market and Production Base): 物品、サービス、投資、資本、技能労働者の自由な移動など、B. 競争力ある経済地域(Competitive Economic Region): 競争政策、消費者保護、知的財産権、インフラ整備、税制など、C. 均衡ある経済発展(Equitable Economic Development): 中小企業、ASEAN統合イニシアティブ(IAI、加盟国間の格差是正)、D. グローバル経済への統合(Integration into the Global Economy): 外部の経済地域へのアプローチ、世界的サプライチェーンへの参加)により構成されている。

交通関係の事柄については、「B. Competitive Economic Region - B4. Infrastructure Development」の中でマルチモーダル化や交通円滑化のための枠組協定の実施、シンガポール-昆明鉄道 (SKRL) 及び ASEAN ハイウエイネットワーク (AHN) の整備、ASEAN 単一海運市場(ASSM)及び ASEAN 単一航空市場(ASAM)の構築などが挙げられている。

ロ ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)

「ASEAN 連結性マスタープラン (Master Plan on ASEAN Connectivity; MPAC」は、ASEAN 地域内及び域外との間でもヒト、モノ、サービスなどがより円滑に動くよう連結性を強化することを通じて、経済成長や開発格差の縮小、ASEAN の統合促進、そして 2015 年の ASEAN 共同体の実現を図ることを目的として、2010 年 10 月にハノイで開催された ASEAN 首脳会合において採択された。

このマスタープランにおいては、ASEAN の連結性を強化するための取り組みは、「物

理的連結性(Physical Connectivity)」、「制度的連結性(Institutional Connectivity)」及び「人と人との連結性(People to People Connectivity)」の3つの柱に分けられ、柱毎に具体的な戦略(19の strategies)、行動(84の key actions)、施策(125の measures)が列記されている。このうち、運輸・観光に関係の深い項目としては、以下のようなものが挙げられる。

【物理的連結性】

主にインフラ整備に関する戦略や取り組みが列記されている。そのうち、運輸に 関係の深い項目は次の通り。

- ・ASEAN ハイウエイネットワークの完成(Complete the ASEAN Highway Network)
- ・シンガポール昆明鉄道リンク(SKRL)の完成(Complete the implementation of Singapore Kunming Rail Link (SKRL) Project)
- 内水交通網の整備 (Establish an efficient and integrated inland waterways network)
- 海上交通網の整備(Accomplish an integrated, efficient and competitive maritime transport system)
- マルチモーダルの推進や経済回廊の整備(Establish integrated and seamless multimodal transport systems to make ASEAN the transport hub in the East Asia region)

【制度的連結性】

主に制度調和や自由化を促進することによりヒト・モノなどの流通を円滑化するための戦略・取り組みである。そのうち、運輸に関係の深い項目は次の通り。

- 交通円滑化に関する枠組協定の完全実施(Fully operationalise the three Framework Agreement on transport facilitation)
- 国際陸上旅客輸送の円滑化に関する取極めの実施(Implement initiatives to facilitate inter-state passenger land transportation)
- ・ASEAN 単一航空市場(ASAM)の整備(Develop the ASEAN Single Aviation Market)
- ASEAN 単一海運市場(ASSM)の整備(Develop an ASEAN Single Shipping Market)

【人と人との連結性】

ASEAN域内における社会・文化に関する理解の深化と ASEAN 域内における人々の移動の促進の 2 つの戦略から成り、特に後者(Encourage greater intra-ASEAN people mobility)については観光分野と関係が深いと思われる取り組みも含まれている。例えば、ASEAN 域内のビザの自由化や ASEAN を訪れる域外国からの旅行者に対するビザの緩和に関する研究や、ASEAN 域内の旅行商品の開発といった記載がある。

また、15 の優先事業がリストアップされており、そのうち交通・観光分野と関係のあるものは次の通り。

【物理的連結性】

- ASEAN ハイウエイネットワーク(AHN)の越境交通路におけるミッシング・リンクの整備と低規格区間の改良(Completion of the ASEAN Highway Network (AHN) Missing Links and Upgrade of Transit Transport Routes)
- ・シンガポール-昆明鉄道リンク(SKRL)のミッシング・リンクの完成 (Completion of the Singapore and Kunming Rail Link (SKRL) Missing Links)
- ・RoRo 船ネットワーク及び短距離海運に関する調査(Study on the Roll-on/roll-off (RoRo) Network and Short-Sea Shipping)

【制度的連結性】

- 主要産業分野における相互承認協定の整備と運用(Developing and Operationalising Mutual Recognition Arrangements (MRAs) for Prioritized and Selected Industries)
- 基準・適合性評価手続きに関する共通ルールの確立 (Establishing Common Rules for Standards and Conformity Assessment Procedure)
- 2012 年までの全てのナショナルシングルウインドウの運営(Operationalise all National Single Windows (NSWs) by 2012)
- 交通円滑化に関する協定の実施(Operationalisation of the ASEAN Agreement on Transport Facilitation)

【人と人との連結性】

・ASEAN 国民のビザ手続きの緩和 (Easing Visa Requirements for ASEAN Nationals)

また、この ASEAN 連結性マスタープランでは、その実施のため、ASEAN 加盟国の代表からなる「ASEAN 連結性調整委員会(ASEAN Connectivity Coordination Committee; ACCC)」を組織することや、各国における実施促進・関係機関間の調整を図るために各加盟国において「ナショナル・コーディネーター(National Coordinator)」を指名すること等も定められている。

2016 年 9 月の第 28 回 ASEAN 首脳会議(於: ラオス・ビエンチャン) において、2010 年に策定された MPAC (以下、MPAC2010 という。) の後継文書として、「ASEAN 連結性マスタープラン (MPAC) 2025」が採択された。イ (イ) の通り、MPAC2025 は、ASEAN2025 の一部と位置付けられている。

MPAC2025 においては、対象の重点化を図る観点から、次のように 5 つの戦略分野 (strategic areas) と 15 のイニシアティブを特定した。

戦略分野 1:持続可能なインフラ(Sustainable infrastructure)

1. 重点インフラプロジェクト・資金源のリスト作成(Establish a rolling priority pipeline list of potential ASEAN infrastructure projects and sources of funds)

- 2. インフラ生産性を測るプラットフォームの設立 (Establish an ASEAN platform to measure and improve infrastructure productivity)
- 3. 持続可能な都市化戦略の作成(Develop sustainable urbanisation strategies in ASEAN cities)

戦略分野 2: デジタル・イノベーション (Digital innovation)

- 4. 中小企業の技術力の強化(Enhance the MSME technology platform)
- 5. デジタル金融包摂枠組みの作成(Develop the ASEAN digital financial inclusion framework)
- 6. ASEAN オープンデータネットワークの設立(Establish an ASEAN open data network)
- 7. ASEAN デジタルデータガバナンス枠組の設立(Establish an ASEAN digital data governance framework)

戦略分野3:シームレスな物流(Seamless logistics)

- 8. 物流の向上による競争力強化(Strengthen ASEAN competitiveness through enhanced trade routes and logistics)
- 9. 滞留の原因となる場所を解消することによるサプライチェーンの効率化 (Enhance supply chain efficiency through addressing key chokepoints)

戦略分野4:制度改革(Regulatory excellence)

- 10. 重点分野における基準調和・相互承認の完了 (Complete harmonisation of standards, mutual recognition, and technical regulations in three prioritised product groupings)
- 11. 透明性の向上等による非関税障壁への対応(Increase transparency and strengthen evaluation to reduce trade distorting non-tariff measures)

戦略分野 5:人の流動性(People mobility)

- 12. 旅行情報の入手の容易化 (Enhance ASEAN travel by making finding information easier)
- 13. ビザ手続きの円滑化(Ease ASEAN travel by facilitating visa processes)
- 14. 職業訓練プログラムや共通資格制度の創設 (Establish new vocational training programmes and common qualifications across ASEAN Member States, in accordance with national circumstances of each ASEAN Member State)
- 15. ASEAN 域内の交換留学 (Support higher education exchange across ASEAN Member States)

MPAC2025 が確実に実施されるよう、これらイニシアティブにおいて実施するプロジェクト毎にリード実施機関(lead implementing body)が決められている。例えば、イニシアティブ 12 において実施するプロジェクトについては政府観光局 (NTOs) がリー

ド実施機関となっている。また、ACCC の 2 名が 5 分野のいずれかに割り当てられ、同分野の進捗管理を行うとともに、ASEAN 各国においては、上述のナショナル・コーディネーターに加えて、イニシアティブ毎にナショナル・フォーカル・ポイントを指定することとされている。

ハ クアラルンプール交通戦略計画 (KLTSP) 2016-2025

2015年11月の第21回ASEAN交通大臣会合(於:マレーシア・クアラルンプール)において、「ブルネイ・アクションプラン(ASEAN 戦略的交通計画)2011-2015(Brunei Action Plan (ASEAN Strategic Transport Plan) 2011-2015)」の後継文書として、「クアラルンプール交通戦略計画(KLTSP)(ASEAN 交通戦略計画)2016-2025(Kuala Lumpur Transport Strategic Plan (ASEAN Transport Strategic Plan) 2016-2025)」が採択された。 KLTSPでは、「航空」、「陸上交通」、「海上交通」、「持続可能な交通」、「交通円滑化」の5分野において、30の目標(goals)、78の行動(actions)、221の取組(milestones)を設定している。「持続可能な交通」分野は、KLTSPで新設されたもので、他の4分野はブルネイ・アクションプランからの継承である。なお、1(2)ロ(イ)の通り、WGは当該4分野に関して設置されており、「持続可能な交通」分野のWGは新設されていない。

各分野の目標は次のとおり。

航空(Air Transport)

- 目標 AT-1 より効率的で競争力のある航空輸送市場に向けた取組/対話国との取極の強化(Work towards a more efficient and competitive air transport market and strengthen engagement with Dialogue Partners, thereby contributing to the economic growth, competitiveness and shared prosperity of ASEAN, while maintaining ASEAN Centrality)
- 目標 AT-2 安全な空の推進 (Advance safe skies in ASEAN)
- 目標 AT-3 ICAO 標準・勧告に沿った航空保安の促進 (Enhance Aviation Security in ASEAN in accordance to ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs))
- 目標 AT-4 シームレス ASEAN スカイを通じた航空交通管理の効率性・許容能力向上 (Enhance air traffic management efficiency and capacity through a seamless ASEAN sky)
- 目標 AT-5 探索救助協力強化 (Strengthen ASEAN Search and Rescue (SAR) cooperation to ensure effective and coordinated aeronautical and maritime SAR operations in the region)

陸上交通(Land Transport)

目標 LT-1 シンガポール昆明鉄道リンク(SKRL)の本線の事業実施及び支線の詳細設計(Accomplish the implementation of the SKRL main lines and detailed designs for the spur lines)

- 目標 LT-2 ASEAN ハイウエイネットワーク(AHN)プロジェクトの完成 (Completion of ASEAN Highway Network project)
- 目標LT-3 ITS の活用促進(Enhance the use of "Intelligent Transport System" (ITS))
- 目標 LT-4 ASEAN ドライポートの効果的なネットワークの整備(Develop an effective network of ASEAN dry ports in accordance with existing ASEAN initiatives such as the AHN and SKRL)
- 目標 LT-5 2020 年までの交通事故死亡者数の 50%減少、2030 年までのさらなる減少 (Reduce the road fatalities by 50% in ASEAN Member States by 2020 and work towards further decreasing the forecast level of road fatalities in ASEAN by 2030)
- 目標 LT-6 ASEAN 陸上交通ネットワークのデータベース構築(Develop a database of ASEAN land transport network)
- 目標 LT-7 輸送の安全向上のための地域協力促進(Intensify regional cooperation in improving transport safety)

海上交通(Maritime Transport)

- 目標 MT-1 ASSM (ASEAN 単一海運市場) の実現 (Realise the ASEAN Single Shipping Market through the implementation of the agreed strategies and measures)
- 目標 MT-2 RO-RO 船海運網の運航実現(Realise the RO-RO shipping network operation in ASEAN)
- 目標 MT-3 効率的で統合された内陸水運網の整備(Develop an efficient and integrated inland waterway transport (IWT) network)
- 目標 MT-4 国際基準に適合した航路システム及び安全対策の推進(Enhance navigation system and security measures in line with international standards)
- 目標 MT-5 ASEAN と対話国の間の戦略的海上物流を整備するための政策イニシアティブや提言の策定(Formulate necessary policy initiatives and recommendations to develop strategic maritime transport logistics between ASEAN and Dialogue Partners)
- 目標 MT-6 輸送の安全向上のための地域協力の強化 (Intensify regional cooperation in improving transport safety)
- 目標 MT-7 効果的な探索救助(SAR)のための ASEAN 探索救助協力強化 (Strengthen ASEAN Search and Rescue (SAR) cooperation to ensure effective and coordinated aeronautical and maritime SAR operations in the region)

持続可能な交通 (Sustainable Transport)

目標 ST-1 持続可能な交通に関する政策及び戦略の策定における地域協力の促進 (Intensify regional cooperation in the development of sustainable

- transport-related policies and strategies)
- 目標 ST-2 持続可能な交通に関する主要施策の特定及び実施(Identify and implement the key measures on sustainable transport)
- 目標 ST-3 持続可能な交通システムのための人材育成活動及び機関の強化 (Enhance human resource activities and institutions for sustainable transport system)

交通円滑化(Transport Facilitation)

- 目標 TF-1 「物品の越境の円滑化に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit; AFAFGIT)」及び「国家間運送の円滑化に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport; AFAFIST)」の履行(Accomplish the implementation of AFAFGIT and AFAFIST)
- 目標 TF-2 AFAFGIT の履行をモニターするための越境輸送国家調整委員会 (NTTCC) の活動支援 (Support the operationalisation of the National Transit Transport Coordinating Committee (NTTCC) to monitor the implementation of AFAFGIT in pilot project)
- 目標 TF-3 「マルチモーダル運送に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport; AFAMT)」の履行(Assessment on the implementation of AFAMT)
- 目標 TF-4 AFAFGIT、AFAFIST 及び AFAMT の履行に関するサブリージョナルでの取組との調整強化 (Strengthen coordination with sub-regional initiatives in the implementation of AFAFGIT, AFAFIST and AFAMT for a more convergence cross-border transport operation in the region)
- 目標 TF-5 「旅客自動車越境運送円滑化に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Cross Border Transport of Passengers by Road Vehicles; CBTP)」の履行(Implement ASEAN Framework Agreement on Facilitation of CrossBorder Transport of Passengers by Road Vehicles (CBTP))
- 目標 TF-6 交通行政官の技能・専門知識の向上(Enhance the level of skills and expertise of ASEAN transport officials in implementing effective, simplified ASEAN transport facilitation procedures)
- 目標 TF-7 ASEAN 内の及び対話国との物流面での地域協力の推進(Promote logistics regional cooperation within ASEAN and with Dialogue Partners)
- 目標 TF-8 物流・サプライチェーン管理に関する物流事業者の技術・能力の向上 (Development of skills and capacity on Logistics and Supply Chain Management for Logistics Service Providers (LSPs))
- (参考) ブルネイ・アクションプラン (ASEAN 戦略的交通計画) 2011-2015 「ブルネイ・アクションプラン (ASEAN 戦略的交通計画) 2011-2015 (Brunei Action

Plan (ASEAN Strategic Transport Plan) 2011-2015; BAP 又は ASTP)」は、2010 年に期限を迎えた「ASEAN 交通行動計画 2005-2010(ASEAN Transport Action Plan 2005-2010; ATAP))」の後継の ASEAN の交通計画として、2010 年 11 月にブルネイ(バンダル・スリ・ブガワン)で開催された ASEAN 交通大臣会合で採択された。この計画は、ASEAN の交通の現状と ATAP に基づく取り組みの成果を総合的に評価しつつ、2015年の ASEAN 経済共同体の設立や ASEAN 連結性マスタープランに掲げられた地域の連結性強化の実現を支援するために、2011年から 2015年の間に戦略的に実施すべき行動を明らかにしたものである。

ブルネイ・アクションプランでは、ASEAN が 2015 年に向けて取り組むべき戦略目標及び行動が、陸上交通(Land Transport)、航空(Air Transport)、海上交通(Maritime Transport)、交通円滑化(Transport Facilitation)の 4 分野に分けて示されており、付表(Appendix)において、行動の各項目の達成時期を単年毎に定めた「行動スケジュール(Schedule of Actions)」も整理されている。各分野の戦略目標・行動としては、具体的には以下のような記載がある。

陸上交通(Land Transport)

7の陸上交通に関する戦略目標(Land Transport Goals; LTG)の下に16の行動(Land Transport Actions; LTA)が記されている。戦略目標としては、次のような項目が挙げられている。

- LTG-1. シンガポール-昆明鉄道リンク (SKRL) 事業の実施・完成 (Accomplish the implementation of the SKRL project)
- LTG-2. ASEAN ハイウエイネットワークの完成(Complete the AHN)
- LTG-3. 道路交通事故死者数の半減 (Reduce the road fatalities by 50% in AMSs by 2020)
- LTG-4. 効率的で統合された内水交通網の整備 (Establish efficient and integrated inland waterway transport (IWT) network)
- LTG-5. ITS (高度道路交通システム) の整備 (Develop ITS)
- LTG-6. 個人的、技術的、組織的能力の向上(Enhance human, technical and institutional capacity in AMS)
- LTG-7. 持続可能でエネルギー効率が良く環境に優しい交通システムの整備 (Establish a sustainable, energy efficient and environmental-friendly transport system)

航空(Air Transport)

3 つの航空に関する戦略目標 (Air Transport Goals; ATG) の下に 6 項目の行動 (Air Transport Actions; ATA) が記されている。戦略目標としては、次のような事項が挙げられている。

- ATG-1. ASAM(ASEAN 単一航空市場)の形成(Establish an ASAM)
- ATG-2. 環境に優しい航空の促進 (Promote environmentally-friendly aviation)
- ATG-3. 連結性拡大のための対話国との関係強化(Enhance engagement with

Dialogue Partners to promote greater connectivity)

海上交通(Maritime Transport)

3 つの海上交通に関する戦略目標(Maritime Transport Goals; MTG)の下に 8 つの行動(Maritime Transport Actions; MTA)が記されている。戦略目標としては、次のような事項が挙げられている。

- MTG-1. 統合された効率的で競争力の高い海上交通システムの実現 (Accomplish an integrated, efficient and competitive maritime transport system)
- MTG-2. 国際基準に沿った航行安全システムの開発と先進的な海上保安システムの確立 (Develop safety navigation system and establish advanced maritime security system in line with international standards)
- MTG-3. 環境に優しい港湾と海運の実現(Accomplish the Eco-Port and environmental-friendly shipping)

交通円滑化(Transport Facilitation)

4 つの交通円滑化に関する戦略目標(Transport Facilitation Goals; TFG)の下に 12 の行動(Transport Facilitation Actions; TFA)が記されている。戦略目標としては、次のような項目が挙げられている。

- TFG-1. 統合されシームレスなマルチモーダル交通システムの確立(Establish integrated and seamless multimodal system)
- TFG-2. 物流産業の競争力強化 (Enhance the competitiveness of ASEAN Logistics Industry)
- TFG-3. 安全・安心な国家間交通システムの確立(Establish safe and secure inter-state transport system)
- TFG-4. 環境に優しい物流の整備 (Develop environment-friendly logistics)

また、計画の着実な推進を図るための報告とモニタリングのメカニズムも記載されており、例えば、統一的な報告・評価様式を作成することや、行動項目毎に幹事国を設けることなどが示されている。さらに、2015年以降の交通分野の協力についても記載されている。

二 ASEAN 観光戦略計画 (ATSP) 2016-2025

2016年1月の第19回観光大臣会合(於:フィリピン・マニラ)において、「ASEAN 観光戦略計画(ASEAN Tourism Strategic Plan; ATSP)2011-2015」の後継文書として、「ASEAN 観光戦略計画(ASEAN Tourism Strategic Plan; ATSP)2016-2025」が採択された。概要は、「10 観光」を参照。

(参考) ASEAN 観光戦略計画 2011-2015

「ASEAN 観光戦略計画 2011-2015 (ASEAN Tourism Strategic Plan; ATSP」は、2010

年に期限を迎えた「観光部門の統合に向けた行程表(Roadmap for integration of Tourism Sector; RITS)の後継となる ASEAN の観光計画として、2011 年 1 月にカンボジア(プノンペン)で開催された ASEAN 観光大臣会合で採択された。概要は、「10 観光」を参照。

3 交通分野における日本の対 ASEAN 協力

2002年1月、小泉総理(当時)から、日・ASEAN間で幅広い分野において経済連携を強化することにより日・ASEAN関係の更なる深化を目指す「日 ASEAN 包括的経済連携構想」が提唱されたことを受けて、地域経済統合、地球規模・地域的な環境問題、交通セキュリティ、交通の安全性改善といったますます重要性を増していく課題に対応して日 ASEAN間の協力関係をより一層強化することを目的とした「交通分野における日 ASEANの連携強化基本枠組み(日 ASEAN 交通連携:ASEAN-Japan Transport Partnership(AJTP))」が2003年10月の第1回日 ASEAN 交通大臣会合で承認され、上述のように「日 ASEAN 交通大臣会合」を毎年開催するなど、交通分野における ASEAN との連携の強化を図っている。

現在の日 ASEAN 交通連携の活動方針は、2013 年 12 月の第 11 回日 ASEAN 交通大臣会合においてマニラ・アクションプラン(2009 年~2013 年を対象)の後継として採択されたパクセー・アクションプラン(2014 年~2023 年を対象)において定められている。具体的には、本期間中に日 ASEAN 交通連携の枠組みの下で実施されるプロジェクトは、交通円滑化(Transport Facilitation)、交通インフラ(Transport Infrastructure)、質の高い持続可能な交通(Quality and Sustatainable Transport)、人材育成(Human Resource Development)の4つの政策の柱の下で実施されることを規定している。毎年の日 ASEAN 交通大臣会合において、翌年1年間のプロジェクト実施計画(ワークプラン)が承認されることとなっており、現在、これら4本柱のもとで26のプロジェクト(別添4)が実施されている。これらプロジェクトの実施にあたっては、国土交通省の予算のほか、JICA の協力や日 ASEAN 統合基金(JAIF)など、様々なリソースが活用されている。

日 ASEAN 交通連携の取り組みは、ASEAN の交通セクターのワーキンググループや ASEAN 交通次官級会合、日 ASEAN 交通次官級政策対話や日 ASEAN 交通次官級会合などを通じて検討、推進され、最終的には日 ASEAN 交通大臣会合において取り組み結果についての報告や今後の取り組みに関する承認が行われるというプロセスを辿る。なお、これらの検討・推進の場となる会合のうち、日 ASEAN 交通次官級政策対話

(ASEAN-Japan STOM Leaders Conference) は、ASEAN 各国の次官級を日本に招聘して開催されるもので、2003 年から毎年、開催地を変えて日本各地で開催されている。2018 年の第 16 回会合は三重県で開催予定である。

また、日本は、ASEAN 加盟国のうちブルネイ及びシンガポールを除く ODA 対象国に対して、様々な有償資金協力(円借款)や無償資金協力、技術協力プロジェクトなどを二国間の ODA 事業として実施しているものの、地域連合としての「ASEAN」に対しては、このような資金協力事業や技術協力プロジェクトは行われていないところであるが、現在、地域連合としての「ASEAN」協力を可能とするための日 ASEAN 技術協力協定に関する交渉を日 ASEAN 間で行っている。

4 航空

- (1) 航空関係の政策目標等
- イ ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント 2025 中の記載内容
- 「C. Enhanced Connectivity and Sectoral Cooperation」の「C.1. Transport」パラ 48 ii で ASEAN 単一航空市場(ASAM)の強化が挙げられている。
- ロ クアラルンプール交通戦略計画中の記載内容 次の5つの目標が示されている。
 - 目標 AT-1 より効率的で競争力のある航空輸送市場に向けた取組/対話国との取極の強化(Work towards a more efficient and competitive air transport market and strengthen engagement with Dialogue Partners, thereby contributing to the economic growth, competitiveness and shared prosperity of ASEAN, while maintaining ASEAN Centrality)
 - 目標 AT-2 安全な空の推進 (Advance safe skies in ASEAN)
 - 目標 AT-3 ICAO 標準・勧告に沿った航空保安の促進 (Enhance Aviation Security in ASEAN in accordance to ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs))
 - 目標 AT-4 シームレス ASEAN スカイを通じた航空交通管理の効率性・許容能力向上 (Enhance air traffic management efficiency and capacity through a seamless ASEAN sky)
 - 目標 AT-5 探索救助協力強化 (Strengthen ASEAN Search and Rescue (SAR) cooperation to ensure effective and coordinated aeronautical and maritime SAR operations in the region)

(2) 政策目標の実施状況等

イ ASEAN 単一航空市場(ASAM)に向けた動き

ASEAN 経済共同体 (AEC) ブループリント (2007 年 11 月) において、「B. Competitive Economic Region」の「B.4 Infrastructure Development」の中で、ASEAN 単一航空市場 (ASAM) の整備・実施に取り組むこととされている。

2011 年 12 月の ASEAN 交通大臣会合においては、「ASEAN 単一航空市場の実現枠組み(Implementation Framework of the ASEAN Single Aviation Market²⁷)」が採択された。この中では、以下のような項目が ASEAN 単一航空市場に向けた取り組みの要素とされ、各行動の実施時期を記したロードマップも示されている。

- 市場アクセス(航空自由化に関する多国間協定の批准等)
- チャーター便(国際チャーター便の自由化)
- 航空企業の所有と管理(航空企業の所有と管理の自由化等)
- ・運賃 (運賃の自由化)
- ・商行為(事務所設立や販売、航空貴リース等の商行為の自由化等)

-

²⁷ 本文は、

https://www.icao.int/APAC/Meetings/2013_APSAPG3/Flimsy%202%20ASAM%20Implementation%20Framework.pdf 参照.

- 競争法(ASEAN の全セクター的手法による対応)
- ・消費者保護(ASEAN の全セクター的手法による対応)
- ・空港使用料 (ICAO の原則・ガイドラインに沿った対応)
- 紛争解決(ASEAN の紛争解決メカニズムによる対応)
- 対話国との関係強化(対話国との航空協定の締結等)
- ・航空安全(ICAO の基準に沿った安全基準の採用、人材育成・訓練、資格・検査 結果等の相互承認等)
- 航空保安(航空保安に関する情報共有、能力向上、液体危険物対策等)

さらに、(1)の通り、AEC ブループリント 2025 及びクアラルンプール交通戦略計画(目標 AT-1 (より効率的で競争力のある航空輸送市場に向けた取組/対話国との取極の強化)中の行動 AT-1.1 (ASEAN 単一航空市場 (ASAM)の実現枠組みのもとでの重要な経済要素のさらなる自由化))において、ASEAN 単一航空市場 (ASAM) について言及されている。

口 航空自由化 (AT-1)

ASEAN 域内の航空自由化については、サブリージョナルな域内における指定地点間の自由化から、サブリージョナル間、首都間、そして域内の国際空港のある全都市間の自由化と順次進められ、これらについて批准した国の間で自由化協定が発効している。また、域外国との自由化に関して、ASEAN は中国との間で協定を締結されており、引き続き日本、韓国、EUとの自由化協定の締結を目指している。

(イ) 多国間協定の背景・概要(AT-1.1)

航空分野の自由化については、2004年に「航空分野の統合に関するロードマップ Roadmap for Integration of Air Travel Sector; RIATS²⁸)」により、サブリージョナルな域内における指定地点間の第3、第4の自由から、サブリージョナルな域内における複数地点の第3・第4の自由、サブリージョナルな域内での第5の自由、ASEAN 各国の首都間の第3・第4の自由、首都間の第5の自由へと、2010年までに段階的に自由化を進めていくという方針が示された。

その後の大きな動きとしては、2009 年 5 月にマニラにて「航空貨物輸送の完全自由 化に関する多国間協定(ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services: MAFLAFS)²⁹」及び附属の議定書 1³⁰・2³¹が ASEAN 加盟国の交通大

²⁸航空分野の統合に関するロードマップの本文は、

http://asean.org/?static_post=appendix-i-roadmap-for-integration-of-air-travel-sector 参照。本ロードマップは、2004 年 11 月にASEAN 加盟国の経済大臣により採択・署名された「航空に関する ASEAN 分野別統合議定書(ASEAN Sectoral Integration Protocol for Air Travel (http://asean.org/?static_post=asean-sectoral-integration-protocol-for-air-trave#))の付表として示されたもの。「航空に関する ASEAN 分野別統合議定書」は、同じく 2004 年 11 月に首脳レベルにより採択・署名された「優先分野の統合に関する ASEAN 枠組協定 (ASEAN Framework Agreement for the Integration for Priority Sectors (http://asean.org/?static_post=asean-framework-agreement-for-the-integration-of-priority-sectors-vientiane-29th-novembe r-2004))の一部を構成するものとされている。

²⁹ MAFLAFS の本文は、http://agreement.asean.org/media/download/20140119020939.pdf 参照。

³⁰ MAFLAFSの附属議定書1の本文は、http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/10/22621-Protocol1.pdf 参照。

³¹ MAFLAFS の附属議定書2の本文は、http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/10/22621-Protocol2.pdf 参照。

臣等により採択・署名された。この多国間協定は、航空貨物輸送に関し、指定航空会社に対し、域内各国の指定地点間での第3・第4・第5の自由(議定書1)、国際空港のある全都市間での第3・第4・第5の自由(議定書2)を認めるものである。

また、同じく2009年5月にマニラにて「航空輸送に関する多国間協定(ASEAN Multilateral Agreement on Air Services; MAAS)32」及び附属の議定書1~6も加盟国の交通大臣等により採択・署名された。この多国間協定では、BIMP-EAGA やCLMV、IMTといったサブリージョナル内での第3・第4の自由(議定書1)、サブリージョン内での第5の自由(議定書2)、サブリージョン間の第3・第4の自由(議定書3)、サブリージョン間の第5の自由(議定書4)、首都間の第3・第4の自由(議定書5)、首都間の第5の自由(議定書6)を認めるものである。数ヶ国においてはサブリージョナル内の指定地点(議定書1~4)に首都が含まれず、また、議定書5及び6では首都のみが対象となっており、後述のMAFLPASのように、国際空港のある全都市間を対象としたオープンスカイの水準には至っていない。

その後、2010 年 11 月には、「航空旅客輸送の完全自由化に関する多国間協定(ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services; MAFLPAS) ³³」及び附属の議定書 1³⁴・2³⁵が ASEAN の交通大臣等により採択・署名された。この多国間協定では、指定航空会社に対し ASEAN 域内の国際空港のあるどの都市間においても第3・第4の自由(議定書1)及び第5の自由(議定書2)を認めるものとなっている。

(ロ) 多国間協定の批准状況(AT-1.1)

「航空貨物輸送の完全自由化に関する多国間協定(MAFLAFS)」についてはインドネシアが2015年8月に、「航空輸送に関する多国間協定(MAAS)」についてはフィリピンが2016年3月に附属議定書5及び6に、「航空旅客輸送の完全自由化に関する多国間協定(MAFLPAS)」についてはインドネシア及びラオスが2016年4月にそれぞれ批准したことをもって、これら3つの多国間協定(MAFLAFS、MAAS、MAFLPAS)は、附属議定書を含めASEAN10ヵ国の加盟国全てにより批准されている。ASEAN 各国のこれら協定への批准日については、別添5参照。

(ハ) 域外の対話国と ASEAN の間での航空協定 (AT-1.3)

2010 年 11 月に ASEAN 加盟国間(交通大臣等)により、域外の対話国と ASEAN の間での航空協定を優先事項とすること等を内容とする覚書(Memorandum of Understanding on the Association of Southeast Asian Nations' Air Services Engagement with Dialogue Partners³⁶)が結ばれた。

http://asean.org/?static_post=asean-multilateral-agreement-on-air-services-manila-20-may-2009-2 参照。

http://asean.org/storage/images/archive/transport/MOU%20on%20ASEANs%20Air%20Services%20Engagement%20wit

³² MAAS 及び附属議定書 1~6 の本文は、

³³ MAFLPASの本文は、http://asean.org/wp-content/uploads/images/archive/transport/Agreement-101112.pdf 参照。

³⁴ MAFLPAS の附属議定書1の本文は、http://asean.org/storage/images/archive/transport/Protocol2-101112.pdf 参照。

³⁵ MAFLPAS の附属議定書 2 の本文は、http://agreement.asean.org/media/download/20140117171423.pdf 参照。

³⁶ 覚書本文は、

具体的な進展としては、2011 年 1 月に中国と ASEAN との間で航空協定(Air Transport Agreement between the Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the People's Republic of China³⁷)及び第3・第4の自由に関する附属の議定書 1³⁸が署名され、2014 年 11 月に第5の自由に関する議定書 2³⁹が署名された。協定本体、議定書 1・2 のうち、ブルネイ及びインドネシアの2 ヵ国が議定書 2 を未批准であることを除いて、中国及び ASEAN 各国は批准済みである。

日本については、2回の航空当局間協議(2014年10月、2015年4月)を経て、2016年3月に正式な政府間交渉として第1回日ASEAN航空協定交渉会合を開催した。その後、第2回会合を2017年2月に、第3回会合を2018年1月に開催。

その他、韓国、EU等との間でも航空協定の締結に向けた検討が進められている。

ハ 操縦士の資格の相互承認協定 (AT-2.2)

2017年11月の第23回交通大臣会合において、ASEAN 加盟国間で操縦士の資格を相互承認することを目的とする「操縦士の資格の相互承認協定(ASEAN Mutual Recognition Arrangement (MRA) on Flight Crew Licensing(FCL))」が採択・署名された。

ASEAN 航空交通管理マスタープランの策定(AT-4.2)2017年11月の第23回交通大臣会合において、ASEAN 航空交通管理マスタープラン(ASEAN Air Traffic Management Master Plan)が採択された。

h%20Dialgoue%20Partners.pdf 参照。

³⁷ 中国との航空協定本文は、

http://asean.org/storage/images/archive/transport/Air%20Transport%20Agreement%20between%20ASEAN+China.pdf参照。

³⁸ 附属の議定書1は、

http://asean.org/storage/images/archive/transport/Protocol%201%20on%20Unlimited%20Third%20and%20Fourth%20Freedom%20Traffic%20Rights%20between%20any%20Points%20in%20Contracting%20Parties.pdf 参照。

³⁹ 附属の議定書2は、http://asean.org/storage/2012/05/CTC-of-AC-ATA-Protocol-2.pdf 参照。

5 鉄道

(1) 鉄道関係の政策目標等

ASEAN における鉄道関係の主要な政策目標は、シンガポールから中国南部・雲南省の昆明の間の ASEAN の大陸部(インドシナ半島等)を縦断する「シンガポールー昆明鉄道リンク(Singapore-Kunming Rail Link; SKRL)」の整備であり、その概要等を後述する。

▼シンガポールー昆明鉄道リンク(SKRL)路線図



(出典) ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC) 2010

イ ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント 2025 中の記載内容

「C. Enhanced Connectivity and Sectoral Cooperation」の「C.1. Transport」パラ 48 i で、陸上交通インフラ(道路及び鉄道)の一体化やモード間の相互接続の実施を通じた ASEAN 内及び隣国との効率的、安全かつ統合された陸上交通ネットワークの確立が挙 げられている。

ロ クアラルンプール交通戦略計画中の記載内容

陸上交通のうち鉄道の分野において、次の目標が示されている。

目標 LT-1 シンガポール昆明鉄道リンク(SKRL)の本線の事業実施及び支線の詳細設計(Accomplish the implementation of the SKRL main lines and detailed designs for the spur lines)

(2) 政策目標の実施状況等

シンガポール昆明鉄道リンク(SKRL)は、シンガポールからマレーシアを北上(縦断)し、タイから東に向かいカンボジアを経由してベトナムに入りベトナムを北上して昆明に至る(また、ベトナムからラオスへ支線を伸ばす)「東線(Eastem Line)」と、シンガポールからマレーシアを北上し、タイから西方のミャンマーを経由して昆明に至る「西線(Western Line)」の2路線が想定されている。ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)2010では、この2路線のうち西線はより課題が多いため、東線を先に(可能な限り早く)整備することが望ましいとしている。

SKRL プロジェクトは、既存の鉄道を活用しつつシンガポールー昆明を結ぶものとされているが、主な課題は、この両都市を結ぶ際の未整備区間(ミッシング・リンク)を整備すること、また、必要な改修を行うことである。クアラルンプール交通戦略計画では、整備・改修を行う区間の両端の都市名、距離、整備(改修)目標時期が列記されている。

具体的には、本線の未整備区間(ミッシング・リンク)のうち、Loc Ninh - Ho Chi Minh City(ベトナム)(LT-1.1.2)については、F/S が 2012 年に完了し、現在、PPP スキームや資金調達方法を検討している。

支線のうち、Mu Gia – Tan Ap – Vung Ang(ベトナム)(LT-1.2.1)については、F/Sが2017年中に完了予定。Vientiane – Thakhaek – Mu Gia(ラオス)(LT-1.2.2)については、F/Sが韓国の支援により2017年中に完了予定。Dawei – Htiki/Ban Phu Nam Ron(ミャンマー)(LT-1.2.3)については、タイ・レムチャバン港とミャンマー・ダウェー深海港を結ぶ鉄道のF/S調査が2014年にタイによって完了した。当該F/Sはタイ側からミャンマー側への需要予測分析を行っているが、逆方向は対象となっていない。Htiki/Ban Phu Nam Ron – Kanchanaburi(タイ)(LT-1.2.4)については、F/Sは2015年に完了したが、詳細設計は延期されている。

6 自動車、道路交通

(1) 自動車、道路交通関係の政策目標等

ASEAN における陸上交通分野(鉄道及び内水交通を除く)の政策目標としては、 先ず道路整備(ASEAN ハイウエイネットワーク)が挙げられ、その他 ITS、交通安全、 等について言及がある。また、自動車の基準調和や認証の相互承認について、物品の自 由な移動の文脈で取り扱われている。

イ ASEAN 経済共同体ブループリント 2025 中の記載内容

「C. Enhanced Connectivity and Sectoral Cooperation」の「C.1. Transport」パラ 48 i で、陸上交通インフラ(道路及び鉄道)の一体化やモード間の相互接続の実施を通じた ASEAN 内及び隣国との効率的、安全かつ統合された陸上交通ネットワークの確立が挙 げられている。

また、自動車基準認証に関係するものとしては、「A. Highly Integrated and Cohesive Economy」の「A.1. Trade in goods」パラ 10 iii. g.で、自動車車両に特定したものではないが、基準及び適合性に関する施策(技術規制に対する評価、基準調和、国際基準との整合性、MRA(相互承認協定))が挙げられている。

ロ クアラルンプール交通戦略計画中の記述

陸上交通のうち自動車及び道路交通の分野において、次の目標が示されている。

- 目標 LT-2 ASEAN ハイウエイネットワーク(AHN)プロジェクトの完成 (Completion of ASEAN Highway Network project)
- 目標LT-3 ITS の活用促進(Enhance the use of "Intelligent Transport System" (ITS))
- 目標 LT-4 ASEAN ドライポートの効果的なネットワークの整備(Develop an effective network of ASEAN dry ports in accordance with existing ASEAN initiatives such as the AHN and SKRL)
- 目標 LT-5 2020 年までの交通事故死亡者数の 50%減少、2030 年までのさらなる減少 (Reduce the road fatalities by 50% in ASEAN Member States by 2020 and work towards further decreasing the forecast level of road fatalities in ASEAN by 2030)
- 目標 LT-6 ASEAN 陸上交通ネットワークのデータベース構築(Develop a database of ASEAN land transport network)
- 目標 LT-7 輸送の安全向上のための地域協力促進(Intensify regional cooperation in improving transport safety)

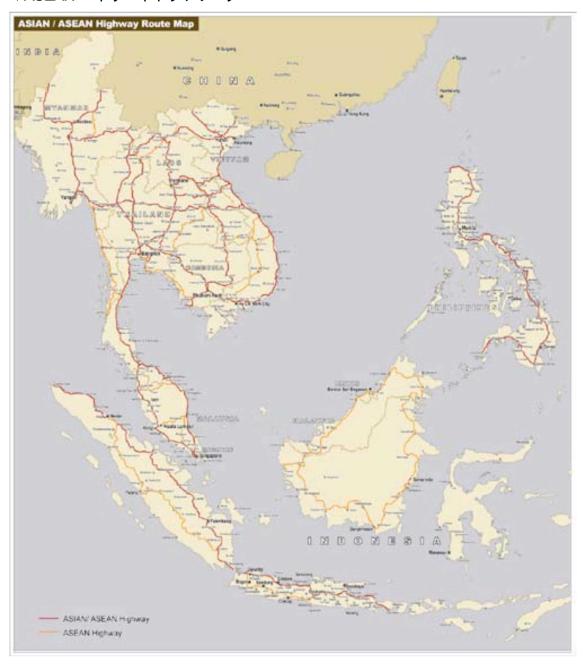
(2) 政策目標等の実施状況

イ ASEAN ハイウエイネットワーク(AHN)(LT-2)

ASEAN ハイウエイネットワーク(AHN)は、1999 年 9 月の「ASEAN ハイウエイネットワーク事業の実施に関する閣僚覚書 (Ministerial Understanding on the Development

of the ASEAN Highway Network Project) 40」の付表 A によれば、23 の路線により構成される約 38,400km の道路網であり、島嶼部を含めた ASEAN 全域を網羅している。

▼ASEAN ハイウエイネットワーク



(出典) ASEAN 連結性マスタープラン (MPAC) 2010

このASEANハイウエイネットワークの規格については、同覚書の付表BでPrimary、

http://asean.org/?static_post=ministerial-understanding-on-the-development-of-the-asean-highway-network-project 参照。

⁴⁰ 覚書の本文は、

Class I、Class II、Class II及び Below Class IIの5段階に等級を分けて定義されている。 2008 年時点では、2 車線ながら狭隘な Class IIが全体の約35%、さらにその水準にも至らない Below Class II も15%と、一般的な2 車線道路の水準に達していないものが約半分を占めており、さらに、一部、ミッシング・リンクとなっている区間も残っていたが、現在は、ミッシング・リンクは解消されるとともに、Below Class IIIの総延長は、5,311km(2010 年)から2,454km(2015 年)へと約半減した。

Below ClassⅢの越境交通路(TTRs)の改修は、クアラルンプール交通戦略計画のLT-2.1 に掲げられており、Nateuy - Oudomxai - Luang Prabang - Vientiane(ラオス)については、Luang Prabang - Vientiane 間の建設工事を 2020 年までに完了させることを目指している。Banlao - Nam Phao(ラオス)については、詳細設計を 2017 年中に終了させる予定。Tamu - Mandalay - Meiktila - Yangon - Bago - Payagyi - Thaton - Myawadi(ミャンマー)については、一部インドの支援を得ながら ClassⅢへの整備が実施されている。Meiktila - Loilem - Kyaing Tong - Tachilek(ミャンマー)については、ClassⅢへの整備が実施され、Below ClassⅢの総距離は減少している。Pontianak - Entikong (インドネシア)については、2 車線から 4 車線への拡張工事が行われており、2019 年中に完了予定。

ロ 国際物流網における道路技術共同研究プロジェクト (LT-2.6)

日 ASEAN 交通連携のもと、質の高い国際道路網の実現に向け、道路舗装及び過積載管理に関する技術リファレンスを作成することを目的として実施されている。2016 年 2 月の第 1 回以降、これまで 4 回の専門家会合を開催。

ハ ITS (LT-3)

2016 年 11 月の ASEAN 交通大臣会合において、ASEAN ITS 政策フレームワーク v2.0⁴¹が採択された(初版は 2006 年)。同フレームワークには、ASEAN 各国の ITS の活用状況、交通の課題、ITS 技術の活用方法、政策立案・計画策定・システム設計・システム調達における留意点が記載されており、ASEAN 各国が ITS を計画・評価・重点化するにあたっての指針としての役割が期待されている。

二 交通安全(LT-5)

2015 年 11 月の ASEAN 交通大臣会合において、ASEAN 地域交通安全戦略(ASEAN Regional Road Safety Strategy) 42 が採択された。同戦略は、国連「交通安全のための今後の 10 年(2011-2020) 43 」に沿って、地域での交通安全戦略に関する枠組みを提示するものとなっている。翌 2016 年 11 月の ASEAN 交通大臣会合においては、ASEAN 交

http://asean.org/storage/2017/08/10.-July-2017-ASEAN-Intelligent-Transport-System-ITS-Policy-Framework.pdf 参照。

http://asean.org/storage/2016/10/ASEAN-Road-Safety-Strategy_full_24Oct16_rev_clean.pdf 参照。

http://www.who.int/roadsafety/decade of action/plan/en/参照。

⁴¹ ASEAN ITS 政策フレームワーク v2.0 の本文は、

⁴² ASEAN 地域交通安全戦略の本文は、

⁴³ 国連「交通安全のための今後の10年(2011-2020)」の計画本文は、

通安全小冊子44が採択され、同様に国連「交通安全のための今後の10年(2011-2020)」 に沿って、5つの柱(制度枠組み、安全な道路・モビリティ、安全な車両、安全な道路 利用者、事故発生後の対応)が掲げられている。

ホ 自動車の基準調和・認証の相互承認に関する状況

ASEAN における自動車の基準調和・認証の相互承認に関しては、ASEAN 基準品質諮問委員会(ACCSQ)の下に自動車ワーキンググループ(APWG)が設けられており、ここで検討・調整が行われている。

ASEAN での自動車基準調和については、国際基準(UNECE 規則)をベースに各国の基準を調和する方針とされており、UNECE 規則のうち 19 項目を優先項目として基準調和を図ることで合意されている。

また、ASEAN の相互承認協定(MRA)に関しては、これまで電器・電子機器(EEE)、 化粧品、医療製品の分野で MRA が策定されているが、自動車分野においては、現在、 上述の 19 項目を対象として、ASEAN の他国で試験した試験データの相互承認を目的と する合意文書(ASEAN MRA of Type Aprroval for Automotive Products)の策定・発効に 向けた調整が進められている。

⁴⁴ ASEAN 交通安全小冊子の本文は、

7 海運 (港湾関係を除く海上交通分野)

(1) 海運分野の政策目標等

海運分野における取り組みの基本的な考え方は、航空分野と同様に、ASEAN の単一市場化(ASSM(ASEAN 単一海運市場))を目指しており、安全・保安や船員関係、港湾の整備その他の取り組みも、この方向に沿ったものと捉えることができると考えられる。

しかしながら、ASEAN 単一海運市場は、投資障壁等の撤廃により ASEAN 内の海運市場の自由化も図るものではあるが、ASEAN6 ヵ国(インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、タイ、ベトナム)で実施されているカボタージュ規制については ASEAN 単一海運市場の構築の取り組みの対象外とされており、各国のカボタージュの放棄にまでは踏み込むものとはなっていない。

海運分野の連結性強化においては、RoRo船が注目されていることも特色の一つである。

イ ASEAN 経済共同体(AEC) ブループリント中の記載内容

「C. Enhanced Connectivity and Sectoral Cooperation」の「C.1. Transport」パラ 48 iiiで、「(a.) ASSM (ASEAN 単一海運市場) 地域海運協力の構築や IMO (国際海事機関) 条約の効果的な実施を通じた海の連結性の継続的な強化」及び「(b.) 海の物流回廊の整備」を通じた ASSM の構築及び海上安全の促進が挙げられている。

ロ クアラルンプール交通戦略計画中の記載内容 次の7つの目標が示されている。

- 目標 MT-1 ASSM(ASEAN 単一海運市場)の実現(Realise the ASEAN Single Shipping Market through the implementation of the agreed strategies and measures)
- 目標 MT-2 RO-RO 船海運網の運航実現(Realise the RO-RO shipping network operation in ASEAN)
- 目標 MT-3 効率的で統合された内陸水運網の整備(Develop an efficient and integrated inland waterway transport (IWT) network)
- 目標 MT-4 国際基準に適合した航路システム及び安全対策の推進 (Enhance navigation system and security measures in line with international standards)
- 目標 MT-5 ASEAN と対話国の間の戦略的海上物流を整備するための政策イニシアティブや提言の策定(Formulate necessary policy initiatives and recommendations to develop strategic maritime transport logistics between ASEAN and Dialogue Partners)
- 目標 MT-6 輸送の安全向上のための地域協力の強化 (Intensify regional cooperation in improving transport safety)
- 目標 MT-7 効果的な探索救助(SAR)のための ASEAN 探索救助協力強化 (Strengthen ASEAN Search and Rescue (SAR) cooperation to ensure

effective and coordinated aeronautical and maritime SAR operations in the region)

(2) 政策目標の実施状況等

イ 沿岸航海 (Near Coastal Voyage) のための資格証明書に関する相互承認 (MT-1.3) 2016 年 11 月の ASEAN 交通大臣会合において、ASEAN 加盟国発給の沿岸航海資格証明書の協力枠組み(Framework of Cooperation on Certification of Compentency for Near Coastal Voyages issued by ASEAN Member States)が採択された。同協力枠組みに基づき、ASEAN 加盟国間での発給基準の差違を減らすための検討・取組が行われている。

ロ クルーズ航路の開設 (MT-1.8)

2014年11月の日ASEAN 交通大臣会合において、日ASEAN クルーズ振興戦略 (ASEAN-Japan Cruise Promotion Strategy) が承認された。同戦略は、クルーズ振興を図るため、日本及びASEAN 各国が連携して取り組む内容を定めたものであり、主な取り組みは、振興施策の立案、旅程表の開発、インフラの改善、質の向上、関係データの整備、市場の活性化の6つとなっている。

ハ RO-RO 船海運網の運航実現(MT-2)

RORO船(ロールオン・ロールオフ船)とは、貨物を車両から積み下ろすことなく車両のまま乗下船させることの出来る船舶であり、コンテナ船などと比べると、港湾でガントリークレーンなどの大規模施設を必要とせず、また船舶への積み卸しに要する時間が短く済むことから、海上における低コスト・高速輸送システムとなることが期待されている。

RORO 船ネットワーク調査に関しては、2011 年に、日 ASEAN の交通分野の会合において日 ASEAN 交通協力の新たなプログラムである物流パートナーシップの協力事項の一つとして、また、ASEAN 連結性調整委員会と日本との会合で ASEAN 連結性に関する日本の貢献の一つとして、日本からの協力を提案し、その後、ASEAN 海上ワーキング等での調整を経た上で 2011 年 12 月の日 ASEAN 交通大臣会合で了承された。その後、RORO 船ネットワーク調査は、JICA により 2012 年より実施され、最終報告は 2013年 3 月に公表されている45。

当該調査内容は、先ずマスタープランレベルの調査として8つの航路候補に関し現地調査などを行い実現可能性のある航路を絞り込み、その中で選定された航路に関し詳細な調査(F/S)を行い、新規RORO船航路を実現するための船舶のタイプやインフラ整備、支援のあり方、その他の改善事項を提案するものとなっている。また、船舶への積み込み・船舶からの積み卸し作業が短時間で済むというRORO船の特性を活かすためには港湾でのCIQその他の処理時間が重要な要素となることから、制度的な面での現状・課題把握及び改善点の提案もこの調査の中で行われている。

-

⁴⁵ 最終報告書本文は、http://open_jicareport.jica.go.jp/728/728/728 100 12120622.html 参照。

2017 年 4 月に、Davao(比) - General Santos(比) - Bitung(尼)ルート(当該調査における調査ルートの一つ)で RORO 船の運航が開始された(運航記念式典には比ドゥテルテ大統領及び尼ジョコ大統領が出席)。2017 年 9 月に航路維持のための方策を検討する会合が両国間で開催された。

二 内水交通網の整備に関する研究及び地域計画の策定 (MT-3.1)

韓国の支援により、タイ及び CLMV 各国を対象とした内水交通網の整備に関する調査が実施されている。 最終レポートが 2017 年中に策定される見込み。

ホ 海上航行及び乗客の安全のためのガイドラインの策定 (MT-4.1.2)

IMO 条約適用外となる 500 総トン未満の外航船舶を対象とした「非条約適用船の安全 基準及び船舶検査の向上に関する MOU(Memorandum of Understanding on the Improvement of Safety Standards and Ship Inspection for Non-Convention Ships)」を検 討中。2018 年 ASEAN 交通次官級会合(STOM)での署名を目指している。

へ VTS (Vessel Traffic Service) 管制官の人材育成 (MT-4.2)

日 ASEAN 統合基金(JAIF)を活用して、ASEAN 加盟国全てを対象とした VTS 管制 官育成のための地域訓練センター(ARTV)を 2017 年にマレーシアに設立。同センター において、国際資格を有する VTS 管制官の育成研修を実施。

ト マラッカ・シンガポール海峡における水路測量調査

日 ASEAN 統合基金(JAIF)を活用して、沿岸3か国(インドネシア、マレーシア及びシンガポール)と日本が共同で、2017年から2020年にかけて同海峡の分離通航帯(TSS: Traffic Separation Scheme)のうち、30m以浅の海域の測量を行う。この共同測量事業により、同海峡の電子海図が更新され、同海峡を通航する船舶の安全が一層確保されることになり、中東からの原油輸入、欧州等との海上貿易の安定に貢献することになる。

チ 燃費向上の政策・基準や環境に優しい燃料・車両・船舶のための政策の策定及び実 行(ST-1.3)

2016年11月の第14回日ASEAN交通大臣会合で承認された「日ASEANグリーンシップ戦略プロジェクト」の下で、ASEAN域内で低環境負荷船を普及させ、船舶からの温室効果ガス排出量を低減させるための行動計画や活用可能な省エネ技術等をまとめた「ASEANにおける低環境負荷船普及戦略」の策定を目指している。

8 港湾

(1) 港湾分野の政策目標等

港湾分野は、ASEAN 単一海運市場(ASSM)の形成の一部としても扱われており、例えば、インフラ整備(指定 47 港湾の整備)とともに港湾使用料や提出書類の調和や運営の合理化が課題として挙げられている。また、港湾 EDI の導入も進めることとされており、これと関係の深い税関関係の手続き調和についても、ASEAN 共同体ブループリント等において ASEAN シングルウインドウの適用範囲拡大という形で重要な目標と位置付けられている。

イ ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント中の記載内容

「C. Enhanced Connectivity and Sectoral Cooperation」の「C.1. Transport」パラ 48 iiiで、「(a.) ASSM (ASEAN 単一海運市場) 地域海運協力の構築や IMO (国際海事機関) 条約の効果的な実施を通じた海の連結性の継続的な強化」及び「(b.) 海の物流回廊の整備」を通じた ASSM の構築及び海上安全の促進が挙げられている。

また、港湾 EDI とも関係が深い ASEAN シングルウィンドウについては、「A. A Highly Integrated and Cohesive Economy」の「A.1. Trade in Goods」パラ 10. iiia.で、各国のシングルウィンドウ(National Single Window)の ASEAN 全加盟国への完全展開及び ASEAN シングルウィンドウ(ASW)の適用範囲拡大が挙げられている。

ロ クアラルンプール交通戦略計画中の記載内容

海上交通分野の7つの目標のうち、港湾に関係すると考えられる目標は次の通り。

- 目標 MT-1 ASSM (ASEAN 単一海運市場) の実現 (Realise the ASEAN Single Shipping Market through the implementation of the agreed strategies and measures)
- 目標 MT-4 国際基準に適合した航路システム及び安全対策の推進(Enhance navigation system and security measures in line with international standards)
- 目標 MT-5 ASEAN と対話国の間の戦略的海上物流を整備するための政策イニシアティブや提言の策定(Formulate necessary policy initiatives and recommendations to develop strategic maritime transport logistics between ASEAN and Dialogue Partners)
- 目標 MT-6 輸送の安全向上のための地域協力の強化 (Intensify regional cooperation in improving transport safety)

(2) 政策目標の実施状況等

イ 港湾 EDI の実施促進 (MT-1.4)

港湾 EDI については、2014 年 11 月の第 12 回日 ASEAN 交通大臣会合において、日本の技術・ノウハウを盛り込んだ港湾 EDI 導入ガイドラインが承認された。

港湾 EDI に密接に関係する ASEAN シングルウィンドウ(ASW)については、ASW

実施のための法的枠組み議定書(Protocol on the Legal Framework to Implement the ASEAN Single Window: PLF)が 2015 年 9 月に ASEAN 各国の財務大臣によって署名され、2017 年 8 月に全ての加盟国の批准により発効。PLF に基づき、ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)原産地証明書フォーム D などを電子的に交換することが可能となる。

なお、日本はベトナムに対して、日本のNACCSをベースにしたベトナムの通関ITシステム(VNACCS)の導入を支援し、2014年6月にベトナム全土での導入が完了した。さらに、ミャンマーに対しても同様に支援を実施している。

ロ 指定 47 港湾の整備 (MT-1.6)

指定 47 港湾は、ASEAN の海運をネットワーク化するために整備が必要なものとして 選定されたものであり、そのため、ASEAN ネットワーク港湾と呼ばれることもある。 47 港湾は、海港を有さないラオスを除く 9 ヵ国の港湾の中から指定されている(ブルネイ1、カンボジア2、インドネシア14、マレーシア10、ミャンマー3、フィリピン9、シンガポール1、タイ3、ベトナム4(次ページ参照))。現在は、港湾サービスに関するベストプラクティスを策定中。

ハ 港湾の技術基準の信頼性向上 (MT-1.7)

ASEAN 各国の港湾の周辺自然環境の特性を踏まえた、航路の浚渫に係る「航路の維持管理ガイドライン」を策定することについて、2018 年 10 月の第 15 回日 ASEAN 交通大臣会合において新規イニシアティブとして承認された。

二 港湾保安プログラムの実施を通じた港湾保安の向上 (MT-4.1.3)

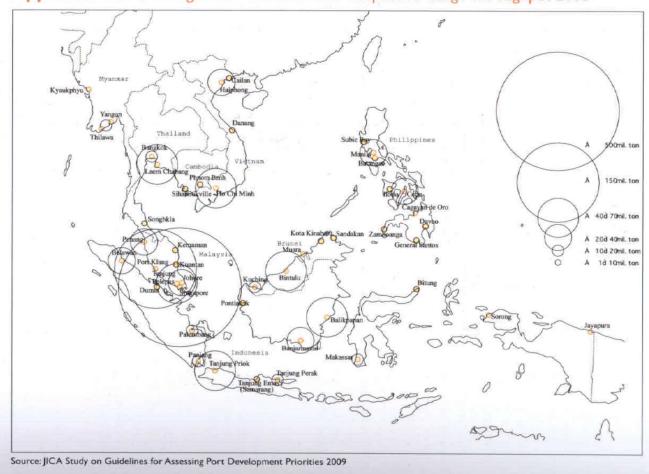
日本の支援により、港湾保安向上行動計画(RAPPS: Regional Action Plan on Port Security)2017 に基づき、港湾保安対策の人材育成のための研修講師の確保及び港湾保安を一定水準に保つための港湾保安監査の強化に向けた取組が実施されている。

ホ 港湾技術者会合 (PTG) を通じた港湾技術の発達 (MT-5.2)

日 ASEAN 港湾技術者会合(ASEAN-Japan Port Technology Group)の成果として、 津波・高潮災害対策をハード・ソフト両面からとりまとめた「港湾防災ガイドライン (Disaster Prevention and Mitigation Guidelines for Ports in ASEAN)」が策定され、2018 年 10 月の第 15 回日 ASEAN 交通大臣会合において支持された。

▼指定 47 港湾

Appendix 2.1: 47 Designated Ports and Their Respective Cargo Throughput 2008



(出典) ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC)2010

9 交通円滑化

(1) 交通円滑化に関する政策目標等

単一の市場・生産拠点をはじめとする ASEAN 共同体の目的を実現するためには、交通の円滑化、とりわけ越境交通の円滑化は重要な課題である。そのため、ASEAN では、越境交通の円滑化等に関する枠組協定及びその附属議定書の策定、ASEAN 各国による署名・批准や実施が大きな政策目標とされている。

また、北東アジアと南アジアの中間に位置し世界的な物流の要衝となりうる地理的特性を活かす観点から、東西経済回廊などの整備も交通円滑化に関する課題とされている。

- イ ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント 2025 中の記載内容
- 「C. Enhanced Connectivity and Sectoral Cooperation」の「C.1. Transport」パラ 48 iv で、後述の 3 つの交通円滑化に関する枠組協定 (AFAFGIT、AFAFIST 及び AFAMT) の実施が挙げられている。
- ロ クアラルンプール交通戦略計画中の記載内容 次の5つの目標が示されている。
 - 目標 TF-1 「物品の越境の円滑化に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit; AFAFGIT)」及び「国家間運送の円滑化に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport; AFAFIST)」の履行(Accomplish the implementation of AFAFGIT and AFAFIST)
 - 目標 TF-2 AFAFGIT の履行をモニターするための越境輸送国家調整委員会 (NTTCC) の活動支援 (Support the operationalisation of the National Transit Transport Coordinating Committee (NTTCC) to monitor the implementation of AFAFGIT in pilot project)
 - 目標 TF-3 「マルチモーダル運送に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport; AFAMT)」の履行(Assessment on the implementation of AFAMT)
 - 目標 TF-4 AFAFGIT、AFAFIST 及び AFAMT の履行に関するサブリージョナルでの取組との調整強化 (Strengthen coordination with sub-regional initiatives in the implementation of AFAFGIT, AFAFIST and AFAMT for a more convergence cross-border transport operation in the region)
 - 目標 TF-5 「旅客自動車越境運送円滑化に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Cross Border Transport of Passengers by Road Vehicles; CBTP)」の履行(Implement ASEAN Framework Agreement on Facilitation of CrossBorder Transport of Passengers by Road Vehicles (CBTP))
 - 目標 TF-6 交通行政官の技能・専門知識の向上 (Enhance the level of skills and expertise of ASEAN transport officials in implementing effective, simplified ASEAN transport facilitation procedures)

- 目標 TF-7 ASEAN 内の及び対話国との物流面での地域協力の推進(Promote logistics regional cooperation within ASEAN and with Dialogue Partners)
- 目標 TF-8 物流・サプライチェーン管理に関する物流事業者の技術・能力の向上 (Development of skills and capacity on Logistics and Supply Chain Management for Logistics Service Providers (LSPs))

(2) 政策目標の実施状況等

イ 交通円滑化のための枠組協定

交通円滑化のための枠組協定として、物品に関しては次の(イ)から(ハ)までの3つの協定が、旅客に関しては(二)の協定がそれぞれ採択・署名されている。これら協定へのASEAN各国の批准状況については、別添5参照。

(イ)「物品の越境の円滑化に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit; AFAFGIT)46」(1998 年 12 月署名)

本協定の目的は、物品の越境輸送(1ヵ国以上の加盟国の領土を通過する輸送)の円滑化を図ることであり、越境交通路(Transit Transport Routes; TTRs)の指定や特定車両の越境の許可、越境車両の条件、鉄道の越境円滑化措置など、物品の越境の円滑化に関する諸ルールを定めている。

全ての ASEAN 加盟国の批准により発効することとなっており、全加盟国の批准により発効済み(2000 年 10 月)。ただし、実際の輸送円滑化のために必要となる実施細目(越境交通路の指定等)については、以下の 9 つの附属議定書で定めることとなっている。

附属議定書 1. 越境交通路と施設の指定(Protocol 1. Designation of Transit Transport Routes and Facilities)⁴⁷ (2007 年 2 月署名)

→ AFAFGIT 第6条では、同協定に基づく越境運送に用いられる越境交通路 (TTRs) は、附属議定書1.で特定することとしている。

附属議定書 1.では、その付表において TTRs の所在国、区間、ASEAN ハイウエイの道路番号、長さ及び補足事項(ClassⅢ以下についてその長さを記載)のリストを示している。また、越境交通路の施設に関し、駐車場や休憩施設の整備に努めることとしている。

発効の要件は、6 ヵ国目の批准・寄託がなされて 60 日後に発効することとされているが、効力は批准国の間だけとされている。マレーシア、シンガポールを除き批准しており、批准国間では発効済み(2011 年 8 月)。

附属議定書 2. 国境事務所の指定(Protocol 2. Designation of Frontier Posts)

11

⁴⁶ AFAFGITの本文は、

http://www.asean.org/storage/images/2012/Economic/AFTA/Common_Effective_Preferential_Tariff/ASEAN%20Framework%20Agreement%20on%20the%20Facilitation.pdf 参照。

⁴⁷ 附属議定書 1.の本文は、http://agreement.asean.org/media/download/20140119123539.pdf 参照。

(ASEAN 加盟国による署名待ち)

→ AFAFGIT 第7章では、国境事務所(Frontier Post)を指定すること、また、 その場所は附属議定書2.で定めることとしている。この国境事務所は隣接国の 国境事務所と隣り合うように設置し、貨物検査等を合理的・円滑に行えるよう 努めることとしている。

附属議定書2.の原案が作成され、現在、8ヵ国が署名済み。

附属議定書 3. 道路運送車両の種別及び数 (Protocol 3. Types and Quantity of Road Vehicles) 48 (1999 年 9 月署名)

→ AFAFGIT 第9章では、加盟国は他の加盟国で登録された運送手段が自国内で越境運送を行うことを認めるべきことが定められており、その際に使用できる道路運送車両の種別及び数については、附属議定書3.で定めることとしている。

附属議定書3.では、車両種別としては荷台固定式の車両(Rigid Motor Vehicle) や連結式のもの(Articulated vehicle)、セミトレーラー(Semi-trailer) が認められることとされており、また、車両数については、1ヵ国あたり最大60両まで認めることとされている。

全ての ASEAN 加盟国の批准が発効要件となっており、全加盟国の批准により発効済み(2010年4月)。

なお、2009年の第15回 ASEAN 大臣会合において車両数を1ヵ国あたり最大500両までとすることで合意され、ブルネイ・アクションプランでは公式に増加させることが目標として示されている。(この関連で、後述の「国家間運送の円滑化に関する枠組協定(AFAFIST)」では、国家間運送車両は500両までと規定されている。)

附属議定書 4. 車両の技術的要件 (Protocol 4. Technical Requirement of Vehicles) 49 (1999 年 9 月署名)

→ AFAGFIT 第 11 条では、越境運送を行うことができる車両の技術的要件を、 附属議定書 4.で定めることとされている。

附属議定書 4.では、当該車両の全長、重量、高さ、排出基準などについて定めている。

全ての ASEAN 加盟国の批准が発効要件となっており、全加盟国の批准により発効済み(2010 年 4 月)。

附属議定書 5. 強制車両保険 (Protocol 5. ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Insurance) 50 (2001 年 4 月署名)

⁴⁸ 附属議定書3. の本文は、http://agreement.asean.org/media/download/20140718165726.pdf 参照。

⁴⁹ 附属議定書4. の本文は、http://agreement.asean.org/media/download/20140718165809.pdf 参照。

⁵⁰ 附属議定書5. の本文は、http://asean.org/?static_post=protocol-5-asean-scheme-of-compulsory-motor-vehicle-insurance 参照。

→ AFAFGIT 第 14 条では、越境運送を行う車両は第 3 者保険に関する法令を遵守するよう義務付けており、また、第 3 者による強制車両保険に関する ASEAN としての共通の制度を構築することとしている。その共通の保険制度に関しては、附属議定書 5.で示すこととしている。

附属議定書 5.では、強制保険に加入していることを証する「ブルーカード」 を各国の政府機関が発行し、道路越境運送車両にはこれを備え付けておかなければならないことなどが定められている。

全ての ASEAN 加盟国の批准が発効要件となっており、全加盟国の批准により発効済み(2003 年 10 月)。

附属議定書 6. 鉄道の国境駅・積替え駅(Protocol 6. Railways Border and Interchange Stations) 51 (2011 年 12 月署名)

→ AFAFGIT 第 16 条では、鉄道による越境運送の接続は、指定された積替え駅において行うべきこととされており、国境駅・積替え駅や鉄道車両の種別・数、 鉄道車両の検査に関する事項については、附属議定書 6.で指定することとされている。

附属議定書 6.では、加盟国は指定国境・積替え駅での施設提供、書類・手続きの簡素化・調和等の鉄道による物品の越境の円滑化、国境での鉄道車両検査の要員・施設の提供に取り組むことが記されている。また、鉄道車両の検査に関する取極めが示されている。

全ての ASEAN 加盟国の批准が発効要件となっているが、ブルネイ及びインドネシアが未批准のため未発効。

附属議定書 7. 越境時の税関システム (Protocol 7. Customs Transit System) 52 (2015 年 2 月署名)

→ AFAFGIT 第 18 条で越境時の税関システム(ACTS⁵³)を附属議定書 7.で定めることとされている。

附属議定書 7.では、ACTS を利用できない品目、ACTS を利用する品目への 課税、情報通信技術の活用、税関への申告、関税支払のための保証金、輸送中 の事故、関税法違反者による ACTS 利用の制限、手続きの簡素化などについて 定めている。

全ての ASEAN 加盟国の批准が発効要件となっているが、ブルネイ、インドネシア、ラオス、ベトナムが未批准のため未発効。

附属議定書 8. 衛生植物検疫措置 (Protocol 8. Sanitary and Phytosanitary Measures

http://asean.org/storage/images/archive/documents/Protocol%206%20Railways%20Border%20and%20Interchange%20 Stations.pdf 参照。

⁵¹ 附属議定書6. の本文は、

⁵² 附属議定書 7. の本文は、<u>http://agreement.asean.org/media/download/20150505101259.pdf</u> 参照。

⁵³ ACTS(ASEAN Custom Transit System)とは、税関当局の管理下に置かれる越境輸送に係る税関システムであり、税 関当局と関係事業者がインターネット経由で通信可能となるもの。

to Implement the ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) ⁵⁴ (2000 年 10 月署名)

→ AFAFGIT 第 19 条では、衛生植物検疫措置を整備することとされており、そ の内容は附属議定書 8.で特定することとされている。

附属議定書 8.では、衛生検疫措置関連の法令の情報共有や調和の促進、二国間あるいは多国間の合意形成を図ることなどが示されている。

全ての ASEAN 加盟国の批准が発効要件となっており、全加盟国の批准により発効済み(2011年1月)。

附属議定書 9. 危険物 (Protocol 9. Dangerous Goods) 55 (2002 年 9 月署名)

→ AFAFGIT 第 20 条では、危険物については特別な許可がなければ越境運送は してはならないことを定め、危険物の詳細については附属議定書 9.で特定する こととしている。

附属議定書 9.では、危険物のクラス分けなどについて定めている。 全ての ASEAN 加盟国の批准が発効要件となっており、全加盟国の批准により発効済み(2017 年 9 月)。

EU (ARISE) の支援のもと、ACTS のシステム整備や、行政官、事業者それぞれを対象とした ACTS マニュアル⁵⁶の策定などが行われている。ACTS パイロットテスト (Live Run) がマレーシア、タイ、シンガポールを対象として実施される予定であるが、これら3ヵ国間で詳細条件面での合意ができず、実施が延期されている。

(ロ)「マルチモーダル運送に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport; AFAMT)⁵⁷」(2005 年 11 月署名)

マルチモーダル運送に関する書面、事業者の責任、マルチモーダル運送事業者の要件などについて定めている。

2ヵ国目の批准書の寄託後30日で発効することとされている(効力は、批准国間のみ)。 ブルネイ、マレーシア、シンガポールを除き批准しており、批准国間では発効済み(2008 年10月)。

(ハ)「国家間運送の円滑化に関する枠組協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport; AFAFIST)⁵⁸」(2009 年 12 月署名)

各国の権限ある政府機関により登録された運送事業者に、国家間運送を行うことを認

http://asean.org/?static_post=protocol-8-sanitary-and-phytosanitary-measures-to-implement-the-asean-framework-agreement-on-the-facilitation-of-goods-in-transit 参照。

⁵⁴ 附属議定書8. の本文は、

⁵⁵ 附属議定書 9. の本文は、http://asean.org/?static_post=protocol-dangerous-goods-2 参照。

⁵⁶ 当該マニュアルを含め、ACTSに関する情報については、https://acts.asean.org/参照。

⁵⁷ AFAMT の本文は、http://asean.org/storage/images/archive/17877.pdf 参照。

⁵⁸ AFAFIST の本文は、http://asean.org/storage/images/archive/documents/Inter-State%20Transport%20Agreement.pdf 参照。

める(運送を受け入れることを義務付ける)もの。

第9条において、国家間運送車両は1ヵ国あたり最大500両までと規定されている。 本協定においては、AFAFGITの附属議定書1.~5.、8.及び9.を準用。

2 ヵ国目の批准書の寄託後30日で発効することとされている(効力は、批准国間のみ)。 ブルネイ、インドネシア、マレーシア、シンガポールを除き批准しており、批准国間では発効済み(2011年12月)。

(二)「旅客自動車越境運送円滑化に関する枠組協定 (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Cross Border Transport of Passengers by Road Vehicles; CBTP)」 (2017 年 10 月署名)

ASEAN 加盟国間のバスによる旅客輸送の円滑化を図ることを目的としており、交通路や入出国地点の指定、定期運行や不定期運行用の車両数(不定期運行用のバス車両数は1ヵ国あたり最大500台まで。定期運行用のバス車両数等は関係国間で協議。)、車両の技術的要件、運転免許証の相互承認、強制車両保険などを定めている。

3ヵ国目の批准書の寄託後30日で発効することとされている(効力は、批准国間のみ)。

なお、これらの ASEAN 全体(10 ヵ国) での取り組みのほかに、メコン地域における 越境交通協定(CBTA: Cross-Border Transport Agreement) など、サブリージョナルな 越境交通の円滑化の取り組みも行われている。

ロ物流に関する協力

目標 TF-7(ASEAN 内の及び対話国との物流面での地域協力の推進)及び目標 TF-8(物流・サプライチェーン管理に関する物流事業者の技術・能力の向上)に関して、日 ASEAN 交通連携の一環として、物流の課題に対する相互理解を目的とした日本と ASEAN 各国との間の二国間による物流政策対話、対象国の政府・物流事業者の知識・能力向上を目的としたワークショップが実施されている。これら政策対話及びワークショップは、最近では 2016 年 10 月にミャンマー、2017 年 1 月にタイ、2017 年 11 月にインドネシア、2017 年 12 月にフィリピンで開催されている。

また、ASEAN におけるコールドチェーン物流の整備に向けて、ガイドラインの策定、 人材育成、パイロットプロジェクト等を内容とする「コールドチェーン物流プロジェクト」を実施することについて、2018 年 10 月の第 15 回日 ASEAN 交通大臣会合において新規イニシアティブとして承認された。

10 観光

(1) 観光分野の政策目標等

観光分野の政策目標は、2002 年に首脳レベルで策定・署名された「ASEAN 観光合意(ASEAN Tourism Agreement; ATA)59」、2004 年の経済大臣による「観光に関する ASEAN 分野別統合議定書(ASEAN Sectoral Integration Protocol for Tourism)60」の付表 1「観光分野の統合に関するロードマップ(Appendix I Roadmap for Integration of Tourism Sector; RITS)61」、2011 年の「ASEAN 観光戦略計画 (ASEAN Tourism Strategic Plan (ATSP) 2011-2015)62」、2016 年の「ASEAN 観光戦略計画 (ASEAN Tourism Strategic Plan (ATSP)2016-2025)63」において明らかにされているが、その中で一貫して伺える思想は、ASEAN を単一の旅行市場・旅行目的地として発展させようとするものであると考えられる。具体的には、共同のマーケティングやプロモーションの実施、ASEAN地域全体での観光商品開発、サービス・施設の標準化、観光従事者の資格の相互承認、ビザ関連の緩和措置などによる域内での移動制約の解消などの取り組みを行うこととされている。また、地域住民の生活の質の向上や機会の増大等の観点から観光の持続可能性に配慮することも特色の一つと考えられる。なお、観光旅行の増大に関しては、ASEAN域内(ASEAN 加盟国間)の旅行の増大と域外から ASEAN 地域への旅行の増大の双方を目指すものとなっている。

イ ASEAN 観光合意(2002年)の概要

ASEAN 観光合意では、「域外から ASEAN への、及び ASEAN 域内での旅行の促進」、「観光産業の効率性・競争力向上」、「観光関連取引の制約の縮減」、「観光魅力の極大化のための統合的なネットワークの形成」、「世界標準の施設・魅力を持つ単一観光市場化」及び「人材育成や施設・サービスの向上のための相互協力の強化」などが目標として示されている。

これらの目標を達成するための合意内容としては、域内のビザ免除の拡大(二国間協定による)や域外からの旅行者も含めたビザ発給手続きの調和などの「ASEAN 域内及び国際旅行の円滑化(Article 2: Facilitation of Intra-ASEAN and International Travel)」、陸海空の「交通サービスの円滑化(Article 3: Facilitation of Transport Services)」、観光関連取引に関する交渉の継続による「市場アクセスの改善(Article 4: Market Access)」、自然・文化・歴史遺産の保護等による「観光の品質維持(Article 5: Quality Tourism)」、入国管理等の安全・保安関係機関の協力・情報共有の強化等による「観光の安全・安心の確保(Article 6: Tourism Safety and Security)」、Visit ASEAN キャンペーンへの支援やASEAN 単位での観光プロモーション活動、ASEAN ブランドの促進、観光マーケティングに関する官民連携などを内容とする「合同マーケティングとプロモーションの実

http://www.asean.org/wp-content/uploads/images/archive/documents/ATSP%202011-2015.pdf 参照。

⁵⁹ ASEAN 観光合意の本文は、http://asean.org/?static_post=asean-tourism-agreement-2 参照。

⁶⁰ 分野別統合議定書の本文は、http://asean.org/?static_post=asean-sectoral-integration-protocol-for-tourism 参照。

⁶¹ ロードマップの本文は、http://www.asean.org/uploads/archive/19432.pdf 参照。

⁶² ASEAN 観光戦略計画 2011-2015 の本文は、

⁶³ ASEAN 観光戦略計画 2016-2025 の本文は、http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/05/ATSP-2016-2025.pdf 参照。

施(Article 7: Joint Marketing and Promotion)」、観光関連の教育訓練のための素材・施設の共通化や観光関連の技能・資格の相互承認等による「人材の育成(Article 8: Human Resource Development)」が挙げられている。

ロ 観光分野の統合に関するロードマップ(2004年11月)の概要 2004年11月に首脳級でまとめられた「優先分野の統合に関するASEAN 枠組協定」(4(2)ロ(イ)参照)において、観光は優先分野の一つと位置付けられており、これに基づき同月にまとめられた「観光に関する分野別統合議定書」の付表として「観光分野の統合に関するロードマップ」が示されている。この中では、ASEAN 経済共同体の実現に向けて観光分野の統合のために実施すべき事項が列記され、それぞれの実施主体と時間軸も併せて示されている。実施すべき事項として記されているものは、例えば、サービス取引の自由化や資格の相互承認、ビザの緩和、共同プロモーションの実施、海外直接投資の拡大、合同訓練等による技能向上といった他分野とも共通する課題ととともに、Visit ASEAN キャンペーンのロゴの活用やASEAN を単一旅行目的地として売り出すための PR 活動・宣伝素材の開発、エコ・ツーリズム等の観光事業の開発、ホテル等の観光産業の基準の整備、観光人材開発の基準作成などの観光分野に特有の課題が記

ハ ASEAN 観光戦略計画 (ATSP) 2011-2015 (2011 年 1 月) の概要

されている。

ASEAN 観光戦略計画 2011-2015 は、観光分野の統合に関するロードマップで実施すべきとされた事項の時間軸の最終年である 2010 年を終えた時点で、その実施状況を踏まえて、2011 年から 2015 年までの間に講じるべき戦略的方向性、戦略的行動及び具体的な活動を明らかにしたものである。

戦略的方向性とその方向性のもとでの戦略的行動は、以下のとおりである。

- 戦略的方向性 1. 旅行商品、マーケティング及び投資戦略の開発(Develop Experiential Regional Products & Creative Marketing & Investment Strategies)
 - 戦略的行動 1.1 観光マーケティング戦略の作成・実施(Develop and Implement a tourism marketing strategy for the ASEAN region)
 - 戦略的行動 1.2 投資戦略と一体となった地域周遊旅行商品の開発(Develop Experiential and creative regional / sub-regional circuits & packages together with investment strategies)
 - 戦略的行動 1.3 域外との関係強化(Enhance the external relation policies and procedures of ASEAN tourism)
- 戦略的方向性 2. 人材、サービス及び施設の質の向上 (Increase the quality of human resources, services and facilities in the region)
 - 戦略的行動 2.1 認定手続きと一体となった観光関連基準の整備(Develop a set of ASEAN tourism standards with a certification process)
 - 戦略的行動 2.2 観光関連専門職の資格の相互承認の実施(Implement the

- MRA on ASEAN tourism professionals and its requirements)
- 戦略的行動 2.3 知識・技能の向上の機会の提供(Provide opportunities for increased knowledge and skill development)
- 戦略的方向性 3. 旅行の円滑化と連結性の強化(Enhance and accelerate travel facilitation and ASEAN connectivity)
 - 戦略的行動 3.1 単一ビザの推進(Advocate for a Single Visa for the ASEAN region)
 - 戦略的行動 3.2 交通の連結性強化のための他のセクターとの連携 (Work with other ASEAN bodies to expand connectivity through air, water, rail and ground transportation)
- 二 ASEAN 観光戦略計画 (ATSP) 2016-2025 (2016 年 1 月) の概要

2016 年 1 月に開催された第 19 回 ASEAN 観光大臣会合において、ASEAN 観光戦略計画 (ATSP) 2011-2015 の後継文書として、ASEAN 観光戦略計画 (ATSP) 2016-2025 が採択された。ATSP2016-2025 においては、前計画と同様、戦略的方向性 (Strategic Direction)、戦略的行動 (Strategic Action) 及び具体的な活動 (Activities) が示されている。

戦略的方向性とその方向性のもとでの戦略的行動は、以下のとおりである。

- 戦略的方向性 1. 単一の旅行目的地としての ASEAN の競争力向上(To Enhance The Competitiveness of ASEAN As A Single Tourism Destination)
 - 戦略的行動 1.1 プロモーション及びマーケティングの強化(Intensify Promotion And Marketing)
 - 戦略的行動 1.2 旅行商品の多様化(Diversify Tourism Products)
 - 戦略的行動 1.3 観光投資の呼び込み(Attract Tourism Investments)
 - 戦略的行動 1.4 観光人材の能力向上(Raise Capacity and Capability of Tourism Human Capital)
 - 戦略的行動 1.5 施設やサービスに関する観光関連基準の実行及び拡大 (Implement and Expand ASEAN Tourism Standards for Facilities, Services And Destinations)
 - 戦略的行動 1.6 連結性やインフラの強化 (Implement and Expand Connectivity and Destination Infrastructure)
 - 戦略的行動 1.7 旅行の円滑化 (Enhance Travel Facilitation)
- 戦略的方向性 2. 観光の持続性及び包括性の確保 (To Ensure That ASEAN Tourism Is Sustainable And Inclusive)
 - 戦略的行動 2.1 観光バリューチェーンにおける地域コミュニティや官民セクターの参画(Upgrade Local Communities and Public-Private Sector Participation in the Tourism Value Chain)
 - 戦略的行動 2.2 安全の確保、史跡の保護・管理(Ensure Safety and Security, Prioritize Protection and Management of Heritage Sites)
 - 戦略的行動 2.3 環境保護や気候変動への対応(Increase Responsiveness to

Environmental Protection and Climate Change)

ホ ASEAN+3 観光協力の強化に関する協力覚書(2016年1月)の概要

ASEAN+3 観光協力の強化に関する協力覚書 (Memorandum of Cooperation between the Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Governments of the People's Republic of China, Japan and the Republic of Korea on Strengthening Tourism Cooperation) 64が2016年1月の第15回 ASEAN+3観 光大臣会合において署名された。本協力覚書の目的は、参加国が(イ)旅行や観光地訪 問の促進(facilitating travel and tourist visits)、(ロ)持続可能な観光のための環境管理基 準や認定プログラムの整備を通じた質の高い観光の促進及び文化観光・エコツーリズ ム・クルーズ観光・若者交流・人材育成・共同観光マーケティング・品質保証・安全対 策における協調の具体化(promoting the development of quality tourism through, where appropriate, the promotion of ASEAN's environmental management standards and certification programmes for sustainable tourism, and forging concrete collaboration in cultural and eco-tourism, cruise tourism, youth exchange, manpower development, joint tourism marketing and promotion, and quality assurance, as well as safety measures for tourists)、(ハ)情報交換・人材育成・非常時対応における参加国の教育・訓練機関間の 協力強化及び当該協力における民間の参画促進(promoting linkages and strengthening cooperation among the education and training institutions of the Participants covering areas such as tourism information exchange, human resource development and crisis communication, and encouranging the involvement of the private sector in such cooperation) について協力することである(パラ1)。なお、本協力覚書に法的拘束力 はない(パラ9)。本覚書の内容を具体化したものとして「ASEAN Plus Three (APT) Tourism Cooperation Work Plan 2018-2020 (ASEAN Plus Three (APT) Tourism Cooperation Work Plan 2013-2017 の後継文書)) が第 17 回 ASEAN+3 観光大臣会合 (2018年1月、於:タイ・チェンマイ)で採択されている。

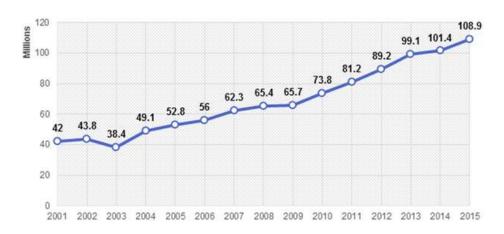
(2) 政策目標の実施状況等

ASEAN 加盟国を目的地とする国際旅行者数は順調に増加(2015 年: 約1億890万人(次ページ参照)、2016年:約1億1557万人)を続けており、2017年は約1億2500万人となる見込みである。そのうち、ASEAN 域内の旅行者の占める割合は42%となっており、残りが ASEAN 域外からの旅行者となっている。このような状況下で、ASEAN加盟国相互及び ASEAN 域外から域内への双方の国際旅行者数の増大を目指す ASEAN観光戦略計画(ATSP)2016-2025の中で示された行動・活動の実施状況等は以下のとおりである。

⁶⁴ 協力覚書の本文は、

http://asean.org/storage/2012/05/Memorandum-of-Cooperation-between-the-Govts-of-the-Member-States-of-ASEA....pdf 参昭

▼ASEAN への国際旅行者数



(出典) ASEAN 事務局 HP

http://asean.org/asean-economic-community/asean-tourism-ministers-meeting-m-atm/overview/

イ Visit ASEAN@50 Golden Celebration キャンペーン(戦略的行動 1.1)

2017年はASEAN 設立50周年となることから、2016年11月にVisit ASEAN@50サイト(visitasean50.com)が開設された。さらに、2017年1月の第12回ASEAN 観光大臣において、豊かな多様性を紹介するとともにASEANを単一の旅行目的地として宣伝することを目的として「Visit ASEAN@50 Golden Celebration キャンペーン」が立ち上げられた。本キャンペーンに基づき、主要旅行会社やクルーズ船社はASEAN 複数国を巡る旅行商品などを提供している。

ロ 観光専門家の相互承認協定 (活動 1.4.1 (同協定の実施の継続))

「観光専門家の相互承認協定(ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Tourism Professionals: MRA-TP) 65」(2012 年 11 月署名、2013 年 5 月発効)は、観光専門家の移動の容易化などを目的としている。フロント、客室清掃、レストランなどの業務に関して、政府認定機関より一定の基準を満たす能力を有するとして観光専門家に授与された証明書は、ASEAN 各国で認められ得る。

また、2016 年 8 月に正式に立ち上げられた ASEAN 観光専門家登録システム(ASEAN Tourism Professionals Registration System (ATPRS)) ⁶⁶は、観光専門家と観光事業者双方が登録を行うことにより、求職者と雇用主を結びつけるプラットフォームとして機能することが期待されている。

MRA-TP の実施のための事務局設置のための協定(Agreement on the Establishment of the Regional Secretariat for the Implementation of the ASEAN Mutual Recognition

http://www.asean.org/wp-content/uploads/images/2013/economic/matm/MRA_Tourism_Professionals_bw.pdf 参照。

⁶⁵ 協定の本文は、

⁶⁶ ASEAN 観光専門家登録システムのサイトは、https://www.atprs.org/参照。

Arrangement on Tourism Professionals) ⁶⁷が 2015 年 12 月に署名されており、MRA-TP の実施のための能力向上や ATPRS の維持管理・更新などを実施する事務局をジャカル タに設置することとなっているが、現時点では未発効。

なお、観光専門家のほか、エンジニア、看護師、測量士、建築士、医師、会計士、歯科医師などにおいて、MRAの枠組みが設けられている。

ハ 観光関連基準 (戦略的行動 1.5)

クリーンな観光都市 68 、コミュニティベース観光 69 、グリーンホテル 70 、ホームステイ 71 、MICE (Meeting, Incentive, Convention and Exhibition) 開催地 72 、公共トイレ 73 、スパ 74 について ASEAN の基準が作成されており、満たすべき要件や当該要件を満たす施設等に付与されるロゴ等について定められている。観光大臣会合において、当該施設等に対する表彰が行われている。

ニ クルーズ観光 (活動 1.6.2 (クルーズ観光の促進))

東南アジアをクルーズ寄港地として活性化するため、シンガポール主導のもと、「クルーズ観光に関する ASEAN 宣言(ASEAN Declaration on Cruise Tourism)75」が第21回 ASEAN 観光大臣会合(2018 年 1 月、於:タイ・チェンマイ)にて採択された。

ホ ビザの要件緩和(戦略的行動 1.7)

2006 年に枠組協定(ASEAN Framework Agreement on VISA Exemption)⁷⁶が署名されており、その中では、ASEAN 加盟国の国民が他の ASEAN 加盟国に入国する際のビザについて、短期滞在の場合はビザを求めないこととするとされており、この取扱いは全加盟国がこの枠組協定を批准した場合に発効するものとされている。現在のところ、3ヵ国(マレーシア、フィリピン、シンガポール)が批准しておらず、未発効。

へ MPAC2025 における観光関係のイニシアティブ MPAC2025 のイニシアティブ 12(旅行情報の入手の容易化(Enhance ASEAN travel

http://www.asean.org/storage/2016/01/6Jan/agreement/Agreement on the Establishment of the Regional Secretariat.p df 参照。

https://www.stb.gov.sg/news-and-publications/Documents/Annex%20A%20-%20ASEAN%20Declaration%20on%20Cruise%20Tourism.pdf 参照。

http://asean.org/?static_post=asean-framework-agreement-on-visa-exemption-kuala-lumpur-25-july-2006-2 参照。

⁶⁷ 協定の本文は、

 ⁶⁸ クリーンな観光都市基準の本文は、http://asean.org/storage/2012/05/ASEAN-Clean-Tourist-City-Standard-rev.pdf 参照。
 69 コミュニティベース観光基準の本文は、

http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/05/ASEAN-Community-Based-Tourism-Standard.pdf 参照。

⁷⁰ グリーンホテル<u>基準</u>の本文は、<a href="http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/05/ASEAN-Green-Hotel-Standard.pdf" 参照。

⁷¹ ホームステイ基準の本文は、http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/05/ASEAN-Homestay-Standard.pdf 参照。

⁷² MICE 開催地基準の本文は、http://asean.org/storage/2012/05/NTOs-45-ANNEX-10-AMVS-Audit-March-2016.pdf 参照。

⁷³ 公共トイレ基準の本文は、http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/05/ASEAN-Public-Toilet-Standard.pdf 参照。

⁷⁴ スパ基準の本文は、http://www.asean.org/wp-content/uploads/2012/05/ASEAN-Spa-Services-Standard-1.pdf 参照。

⁷⁵ クルーズに関する ASEAN 宣言の本文は、

⁷⁶ 協定の本文は、

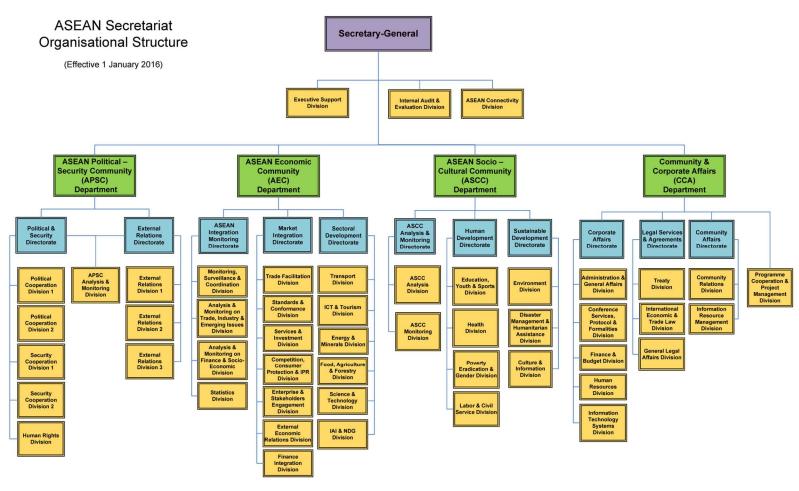
by making finding information easier))及びイニシアティブ 13 (ビザ手続きの円滑化 (Ease ASEAN travel by facilitating visa processes))(2(2)口参照)は観光に関係するものであり、特にイニシアティブ 12 において実施するプロジェクトは政府観光局 (NTOs)がリード実施機関となっている。同イニシアティブにおいては、ASEAN 観光ウエブサイトのコンテンツ強化やモバイル向けのウエブサイトの開発等を行う予定である。

別添1 ASEAN の組織概要図(交通・観光関係)

ASEANの組織概要図(交通・観光関係) ASEAN首脳会合 (ASEAN Summit) ASEAN調整理事会 (ASEAN Coordinating Council; ACC) ASEAN共同体理事会 (ASEAN Community Council) ASEAN政治安全 ASEAN社会文化 共同体理事会 共同体理事会 ASEAN経済共同体理事会 (ASEAN Politics-Security (ASEAN Socio-Cultural **Community Council)** (ASEAN Economic Community Council) Community Council) (ASEAN Sectoral Ministerial Bodies) ASEAN分野で ASEAN交通大臣会合 ASEAN観光大臣会合 (ASEAN Transport (Meeting of the ASEAN Ministers Meeting; ATM) Tourism Ministers; M-ATM) 別大臣 交通高級実務者(次官級)会合 政府観光局(NTOs)会合 (Senior Transport Officials (Meeting of the ASEAN National Meeting; STOM) **Tourism Organizations)** 会 合 陸上交通WG 観光競争委員会 (Land Transport Working (Tourism Competitiveness Group; LTWG) **Committee)** 海上交通WG 持続的•包括的観光開発委員会 (Sustainable and Indusive Tourism (Maritime Transport Development Committee) Working Group; MTWG) 航空WG 資金調整以下 夕 評価資金 (Tourism Resourcing, and Monitoring (Air Transport and Evaluation Committee) Working Group; ATWG) 交通円滑化WG 観光専門家モニター委員会 (Tourism Professional (Transport Facilitation Working Group; TFWG) **Monitoring Committee)**

※ASEAN 憲章、交通・観光分野の会合資料等をもとに作成

別添2 ASEAN 事務局組織図



(出典) ASEAN 事務局ホームページ

別添3 交通分野会合(ATM・STOM 及び4つのWG)の議長国一覧

CHAIRMANSHIP OF STOM-ATM

YEAR	CHAIRMAN
2016	Philippines
2017	Singapore
2018	Thailand
2019	Viet Nam
2020	Brunei Darussalam

YEAR	CHAIRMAN				
2021	Cambodia				
2022	Indonesia				
2023	Lao PDR				
2024	Malaysia				
2025	Myanmar				

CHAIRMANSHIP OF ATWG

YEAR	CHAIRMAN
2016	Lao PDR
2017	Lao PDR
2018	Malaysia
2019	Malaysia
2020	Philippines

YEAR	CHAIRMAN
2021	Philippines
2022	Singapore
2023	Singapore
2024	Thailand
2025	Thailand

CHAIRMANSHIP OF LTWG

YEAR	CHAIRMAN
2016	Singapore
2017	Singapore
2018	Thailand
2019	Thailand
2020	Viet Nam

YEAR	CHAIRMAN
2021	Viet Nam
2022	Brunei Darussalam
2023	Brunei Darussalam
2024	Cambodia
2025	Cambodia

CHAIRMANSHIP OF MTWG

YEAR	CHAIRMAN
2016	Philippines
2017	Philippines
2018	Singapore
2019	Singapore
2020	Thailand

YEAR	CHAIRMAN
2021	Thalland
2022	Viet Nam
2023	Viet Nam
2024	Brunei Darussalam
2025	Brunei Darussalam

CHAIRMANSHIP OF TFWG

YEAR	CHAIRMAN
2016	Viet Nam
2017	Viet Nam
2018	Brunei Darussalam
2019	Brunei Darussalam
2020	Cambodia

YEAR	CHAIRMAN				
2021	Cambodia				
2022	Indonesia				
2023	Indonesia				
2024	Lao PDR				
2025	Lao PDR				

(出典) クアラルンプール交通戦略計画 (KLTSP) 2016-2025

別添4 日 ASEAN 交通連携における活動一覧

交通円滑化	交 通 インフラ	質 の 高 い 、 持続可能な交通	人 材 育 成
▶物流人材育成	▶港湾開発調査	▶ 交通運輸技術連携	▶交通行政官研修
▶グリーン物流	▶クルーズ振興	▶港湾技術共同研究	▶情報プラットフォーム
≽コールドチェーン物流	▶PPP推進協力	▶船員政策フォーラム	
▶次世代航空保安システム		▶港湾保安向上	
▶包括的自動車交通安全·環境 施策新協力プログラム		▶航空セキュリティ向上	
● 都市公共交通政策		≽鉄道再生	
▶国際物流網における道路技術		▶メガフロート普及推進	
共同研究		≻エコエアポート推進	
		▶新環境行動計画	
		≽ITS推進	
		→マラッカ・シンガポール海峡 水路再測量調査・海図整備 プロジェクト	
		≻VTS人材育成協力	
		▶航路指定による安全対策 ガイドライン	
		▶低環境負荷船普及促進	

(出典) 第 15 回日 ASEAN 交通大臣会合共同大臣声明(2017 年 10 月 13 日)

別添5 ASEAN 交通関係協定等の批准状況

ASEAN TRANSPORT INSTRUMENTS AND STATUS OF RATIFICATION

(As of September 2017)

INSTRUMENT	DATES	DATES OF RATIFICATION BY MEMBER STATES						DATE OF				
SIGNING	BNR	CAM	INA	LAO	MAL	MYM	PHI	SIN	THA	VNM	FORCE	
TRANSPORT FACILITATION	TRANSPORT FACILITATION											
ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit (AFAFGIT)	16/12/98	15/08/00	30/04/99	17/01/00	21/12/99	02/03/99	16/12/98	20/05/99	02/10/00	17/02/99	24/06/99	02/10/00
Protocol 1 Designation of Transit Transport Routes and Facilities	08/02/07	26/10/09	27/10/09	29/11/11	20/06/11		11/07/14	13/11/07		22/06/11	10/10/07	EIF among those countries who have ratified 21/08/11
Protocol 2 Designation of Frontier Posts												
Protocol 3 Types and Quantity of Road Vehicles	15/09/99	08/09/04	09/05/07	23/06/00	19/01/00	24/07/09	21/08/00	25/11/99	02/05/06	19/04/10	15/11/99	19/04/10
Protocol 4 Technical Requirements of Vehicles	15/09/99	08/09/04	09/05/07	23/06/00	19/01/00	24/07/09	21/08/00	26/11/99	04/05/06	19/04/10	15/11/99	19/04/10
Protocol 5 ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Insurance	08/04/01	08/04/02	30/01/02	30/07/02	06/11/02	29/04/02	16/10/03	22/09/03	29/08/02	08/01/03	02/07/01	16/10/03
Protocol 6 Rallways Border and Interchange Stations	16/12/11		17/10/13		25/01/17	22/08/17	25/2/14	28/02/17	19/02/16	3/9/12	12/12/12	
Protocol 7 Customs Transit System	24/2/15		13/01/17			15/09/17	20/09/16	13/01/16	03/04/17	31/03/17		

INSTRUMENT	DATES			IJ	DATES OF F	RATIFICATIO	N BY MEME	BER STATES				DATE OF ENTRY INTO FORCE
INSTRUMENT	SIGNING	BNR	CAM	INA	LAO	MAL	MYM	PHI	SIN	THA	VNM	
Protocol 8 Sanitary and Phytosanitary Measures	27/10/00	07/08/10	23/05/03	31/12/02	09/05/01	13/01/11	25/09/02	29/01/10	30/03/06	23/8/03	29/3/01	13/01/11
Protocol 9 Dangerous Goods	20/09/02	16/04/04	14/06/07	29/08/03	19/05/03	13/09/17	25/04/03	10/06/03	13/09/07	22/01/16	15/11/02	13/09/17
ASEAN Framework on Multimodal Transport (AFAMT)	17/11/05		27/10/09	07/04/16	04/11/15		01/10/15	30/06/08		01/09/08	01/11/11	EIF among those ratified (30 th day after deposit of IoR) 01/10/08
ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport (AFAFIST)	10/12/09		22/11/13		27/09/11		27/01/17	17/12/12		30/11/11	25/04/12	EIF among those ratified (30th day after deposit of IoR) 30/12/11
Agreement on the Commercial Vehicle Inspection Certificates for Goods Vehicles and Public Service Vehicles Issued by ASEAN Member Countries	10/09/98	Ratified 25/1/200 1	Ratified 30/4/99	Ratified 28/06/99	Ratifled 27/11/06	Ratified 27/11/06	Ratified 21/09/99	Ratified 28/06/99	Ratified 18/03/20 00	Ratified 05/02/04	Ratified 28/10/98	27 November 2006

LAND TRANSPORT												
Ministerial Understanding on the Development of the ASEAN Highway Network Project	15/09/99	N/A	Upon signing									
Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses Issued by ASEAN Countries	09/07/85	D5/11/86	30/04/99	20/11/86	16/10/97	24/02/86	16/10/97	02/06/86	10/09/86	07/12/87	22/01/97	07 January 1988 (for 6 AMS) 23 July 1997 (with accession of new AMS)

Page 2 of 6

AIR TRANSPOR			,								,			
INSTRUMENT		DATES			D/	ATES OF RA	ATIFICATIO	N BY MEM	BER STATE	S			DATE OF ENTRY INTO FORCE	
ins	TROMENT	SIGNING	BNR	CAM	INA LAO		MAL	MYM	PHI	SIN	THA	VNM		
Memorandum of Understanding (MOU) on Air Freight Services		19/0902	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	This MOU shall cease to have effect upon the entry into force of the 2009 ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services	
ASEAN Sectoral Integration Protocol for Air Travel		29/11/04	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	31/08/05	
	Protocol to Amend the ASEAN Memorandum of Understanding on Air Freight Services		01/12/08	19/06/08		27/07/09	12/03/10	12/01/09	12/03/10	22/10/07	08/02/10	10/10/07	This MOU shall cease to have effect upon the entry into force of the 2009 ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services	
ASEAN Multilater Full Liberalisation Services	ral Agreement on the n of Air Freight	20/05/09	30/03/10	05/05/11	31/08/15	17/03/11	15/12/09	07/08/09	19/04/10	03/07/09	13/10/09	22/12/09	In Force 23/11/09	
Protocol 1	Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among Designated Points in ASEAN	20/05/09	30/03/10	05/05/11	02/10/15	17/03/11	23/01/10	07/08/09	19/04/10	03/07/09	13/10/09	22/12/09	In Force 23/11/09	
Protocol 2	Unlimited Third, Fourth And Fifth Freedom Traffic Rights among All Points with International Airports in ASEAN	20/05/09	30/03/10	05/05/11	02/10/15	17/03/11	23/01/10	07/08/09	19/04/10	03/07/09	13/10/09	22/12/09	In Force 23/11/09	

		DATES				DATES OF F	RATIFICATIO	N BY MEME	BER STATES				DATE OF	
	INSTRUMENT	OF SIGNING	BNR	CAM	CAM INA LAO MAL MYM PHI		РНІ	SIN	THA	VNM	ENTRY INTO FORCE			
ASEAN Mul	Itilateral Agreement on Air Services	20/05/09	30/03/10	05/05/11	24/11/11	17/03/11	15/12/09	07/08/09	19/04/10	03/07/09	13/10/09	22/12/09	In Force 23/11/09	
Protocol 1	Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights within the ASEAN Sub-Region	20/05/09	30/03/10	05/05/11	24/11/11	17/03/11	23/01/10	07/08/09	19/04/10	03/07/09	13/10/09	22/12/09	In Force 23/11/09	
Protocol 2	Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights within the ASEAN Sub-Region	20/05/09	30/03/10	05/05/11	24/11/11	17/03/11	23/01/10	07/08/09	19/04/10	03/07/09	13/10/09	22/12/09	In Force	
Protocol 3	Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions	20/05/09	30/03/10	05/05/11	27/11/12	17/03/11	23/01/10	01/07/11	19/04/10	03/07/09	13/10/09	22/12/09	In Force 22/12/09	
Protocol 4	Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions	20/05/09	30/03/10	05/05/11	27/11/12	17/03/11	23/01/10	01/07/11	19/04/10	03/07/09	13/10/09	22/12/09	In Force 22/12/09	
Protocol 5	Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities	20/05/09	30/03/10	05/05/11	30/5/14	17/03/11	23/01/10	01/07/11	11/3/16	03/07/09	13/10/09	22/12/09	In Force 22/12/09	
Protocol 6	Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities	20/05/09	30/03/10	05/05/11	30/05/14	17/03/11	23/01/10	01/07/11	11/3/16	03/07/09	13/10/09	22/12/09	In Force 22/12/09	
	ilateral Agreement on the sation of Passenger Air	12/11/10	20/02/13	30/07/13	07/04/16	07/04/16	24/05/11	01/07/11	28/03/12	14/03/11	02/09/11	30/09/11	In Force 30/6/11	
Protocol 1	Unlimited third and fourth freedom traffic rights between any ASEAN cities	12/11/10	20/02/13	30/07/13	07/04/16	7/4/16	24/5/11	01/07/11	28/03/12	14/03/11	02/09/11	04/11/11	In Force 01/7/11	
Protocol 2	Unlimited fifth freedom traffic rights Between any ASEAN cities	12/11/10	20/02/13	30/07/13	07/04/16	07/04/16	24/05/11	01/7/11	28/03/12	14/03/11	02/09/11	04/11/11	In Force 01/7/11	

MOTOUMENT.	DATES				DATES OF R	ATIFICATIO	N BY MEMB	ER STATES				DATE OF	
INSTRUMENT	OF SIGNING	BNR	САМ	INA	LAO	MAL	MYM	PHI	SIN	THA	VNM	ENTRY INTO FORCE	
MOU on the Association of Southeast Asian Nations' Air Services Engagement with Dialogue Partners	12/11/10	08/04/13	12/08/13	21/03/14	21/10/11	24/07/11	01/7/11	26/12/11	19/05/11	13/09/11	30/09/11	In Force 24/3/14	
Protocol to Implement the Fourth Package of Commitments on Air Transport Services under the ASEAN Framework Agreement on Services	23/11/04	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	Ratified	In Force 13/11/07	
Protocol to Implement the Fifth Package of Commitments on Air Transport Services under the ASEAN Framework Agreement on Services	08/02/07	15/11/11	29/04/08	25/10/10	31/07/08	15/12/09	18/06/08	27/3/12	20/05/08	01/07/09	07/06/10	In Force 6/3/10	
Protocol to Implement the <u>Sixth</u> <u>Package</u> of Commitments on Air Transport Services under the ASEAN Framework Agreement on Services	10/12/09	14/11/11	30/07/13	06/01/11	25/06/13	19/07/10	12/03/10	27/3/12	03/11/10	20/11/10	16/08/10	In Force 14/1/12	
Protocol to Implement the <u>Seventh</u> <u>Package</u> of Commitments on Air Transport Services under the ASEAN Framework Agreement on Services	16/12/11	20/2/13	28/10/16	29/05/14	24/12/12	03/09/12	04/05/12	14/10/13	04/10/12	06/02/15	12/10/12	In Force 11/1/14	
Protocol to Implement the <u>Eighth</u> Package of Commitments on Air Transport Services under the ASEAN Framework Agreement on Services	19/11/14		28/10/16		26/04/17	11/02/15	08/07/15	20/10/16	26/05/15	21/09/15	16/11/15	In Force 16/12/16	
Protocol to Implement the Ninth Package of Commitments on Air Transport Services under the ASEAN Framework Agreement on Services	06/11/15				14/03/17	11/10/16		28/02/17	31/05/16	26/04/17	10/11/16	Not In Force	
MOU on Cooperation Relating to Aircraft Incident and Accident Investigation	29/05/08	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	24/5/08	
Air Transport Agreement between the Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the People's Republic of China	13/01/11	09/04/13	02/11/16	12/04/16	24/08/17	24/06/11	20/06/12	07/02/17	09/06/11	13/09/11	09/11/11	China: 09/08/11	

INOTO UNITAL	DATES		DATES OF RATIFICATION BY MEMBER STATES										DATE OF	
INSTRUMENT	OF SIGNING	BNR	CAM	INA	LAO	MAL	MYM	PHI	SIN	THA	VNM	ENTRY	INTO FORCE	
Protocol 1 Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Between Any Points in Contracting Parties	13/01/11	09/04/13	2/11/18	12/4/16	24/08/17	24/06/11	20/6/12	07/02/17	09/06/11	13/09/11	09/11/11	09/08/11 IF among those ratified		
Protocol 2 Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Between Contracting Parties	19/11/14		2/11/16		24/08/17	11/02/15	23/06/15	26/05/17	21/01/15	09/06/15	03/12/15	08/09/15 IF among those ratified		
MARITIME TRANSPORT														
MOU on Cooperation Relating to Marine Casualty and Marine Incident Safety Investigations	10/12/09	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	Upon signing		
Agreement on Maritime Transport between ASEAN Member States and China	02/11/07	15/11/11	17/10/13	12/4/16	29/03/10	24/09/08	19/11/08	24/12/08	28/02/08	12/06/09	01/07/09	02/01/08	12/4/16	

【付録】略語表

略語	正式名称	日本語仮訳(または、意味)	主な関係箇所
ACC	ASEAN Coordinating Council	ASEAN調整理事会	1.組織
ACCC	ASEAN Connectivity Coordination Committee	ASEAN連結性調整委員会	1.組織
ACCSQ	ASEAN Consultative Committee on Standards and Quality	ASEAN基準·品質検討委員会	1.組織
ACCSQ-APWG	ACCSQ - Automotive Product Working Group	(ACCSQの下の)自動車分野に関する作業部会	1.組織
ACTS	ASEAN Custom Transit System	越境税関システム	9.交通円滑化
AEC	ASEAN Economic Community	ASEAN経済共同体	1.組織
AFAFGIT	ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit	物品の越境の円滑化に関する枠組協定	9.交通円滑化
AFAFIST	ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport	国家間運送の円滑化に関する枠組協定	9.交通円滑化
AFAMT	ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport	マルチモーダル運送に関する枠組協定	9.交通円滑化
AHN	ASEAN Highway Network	ASEANハイウエイネットワーク	6.自動車、道路交通
AJJCC	ASEAN - Japan Joint Coordination Committee	日ASEAN合同調整委員会	1.組織
AJJCC-WG	AJJCC Working Group	(AJJCCの)ワーキンググループ	1.組織
AJTP	ASEAN-Japan Transport Partnership	日ASEAN交通連携	3.対ASEAN協力
AMM	ASAEN Airlines Meeting	ASEAN紅連連携	3.对ASEAN協力 4.航空
AMS	ASEAN Member States	ASEAN加盟国	1.組織
APSC			
ARTV	ASEAN Political-Security Community	ASEAN政治・安全保障共同体 VTS管制官育成のための地域訓練センター(於:マレーシ	1.組織
ASAM	ASEAN Regional Training Center for VTS	7)	7.海運
ASCC	ASEAN Single Aviation Market	ASAEN単一航空市場	4.航空
ASEAN	ASEAN Socio-Cultural Community	ASEAN社会·文化共同体	1.組織
	Association of Southeast Asian Nations	東南アジア諸国連合	1.組織
ASEAN+3	ASEAN Plus Three	ASEANに日本、中国、韓国を加えたもの ASEANに日本、中国、韓国、豪州、ニュージーランド、イン	1.組織
ASEAN+6	ASEAN Plus Six	ドを加えたもの	1.組織
ASEC	ASEAN Secretariat	ASEAN事務局	1.組織
ASSM	ASEAN Single Shipping Market	ASEAN単一海運市場	7.海運
ASW	ASEAN Single Window	ASEANシングルウインドウ	8.港湾
ATA	ASEAN Tourism Agreement	ASEAN観光合意	10.観光
ATF	ASEAN Tourism Forum	ASEAN観光フォーラム	1.組織
ATM	ASEAN Transport Ministers Meeting	ASEAN交通大臣会合	1.組織
ATM+J	ASEAN-Japan Transport Ministers Meeting	日ASEAN交通大臣会合	1.組織
ATMS	ASEAN Tourism Marketing Strategy	ASEAN観光マーケティング戦略	10.観光
ATPRS	ASEAN Tourism Professionals Registration System	ASEAN観光専門家登録システム	10.観光
ATSP	ASEAN Tourism Strategic Plan	ASEAN観光戦略計画	2.運輸の概況
ATWG	Air Transport Working Group	(ASEAN) 航空ワーキンググループ	1.組織
ВАР	Brunei Action Plan	ブルネイ・アクションプラン (=ASEAN戦略的交通計画2011-2015)	2.運輸の概況
BIMP	Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-The Philippines	「ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン」からなるサ ブリージョン	1.組織
BIMP-EAGA	Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-The Philippines East ASEAN Growth Area	ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン東ASEAN成 長地域	1.組織
CADP	the Comprehensive Asia Development Plan	(ERIA作成による)東アジア総合開発計画	1.組織
CBTA	Cross - Border Transport Agreement	(メコン地域における)越境交通協定	9.交通円滑化
СВТР	ASEAN Framework Agreement on Facilitation of CrossBorder Transport of Passengers by Road Vehicles	旅客自動車越境運送円滑化に関する枠組協定	9.交通円滑化
CLMV	Cambodia, Laos, Myanmar, Vietnam	「カンボジア、ミャンマー、ラオス、ベトナム」からなるサブリー ジョン	1.組織
CPR	Committee of Permanent Representative	常駐代表委員会	1.組織
DP	Dialogue Partner	対話国	1.組織
DSG	Deputy Secretary-General	(ASEAN事務局の)事務次長	1.組織

EAS	East Asia Summit	東アジア首脳会議(参加国はASEAN+6に米露を加えた 18ヵ国)	1.組織
EDI	Electronic Data Interchange	電子データ交換	8.港湾
ERIA	Economic Research Institute for ASEAN and East Asia	東アジア・ASEAN経済研究センター	1.組織
EWEC	East - West Economic Corridor	(ASEAN大陸部を横断する)東西経済回廊	9.交通円滑化
KLTSP	Kuala Lumpur Transport Strategic Plan	クアラルンプール交通戦略計画(=ASEAN交通戦略計画	2.運輸の概況
IAI	Initiative for ASEAN Integration	2016-2025) ASEAN統合イニシアティブ	2.運輸の概況
ICAO	International Civil Aviation Organization	国際民間航空機関	4.航空
IMO	International Maritime Organization	国際海事機関	7.海運
IMT	Indonesia-Malaysia-Thailand	インドネシア、マレーシア、タイからなるサブリージョン	1.組織
IMT-GT	The Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle	インドネシア、マレーシア、タイ成長の三角地帯	1.組織
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code	国際航海船舶及び国際港湾の施設の保安の確保に関する	8.港湾
ITS	Intelligent Transport Systems	規則 高度道路交通システム	6.自動車、道路交通
IWT	Inland Waterway Transport	内陸水運網	7.海運
JAIF	Japan ASEAN Integration Fund	日ASEAN統合基金	3.対ASEAN協力
JMT	JAIF Management Team	JAFマネジメントチーム	1.組織
LSPs	Logistics Service Providers	物流サービス事業者	9.交通円滑化
LTWG	Land Transport Working Group	(ASEAN)陸上交通ワーキンググループ	1.組織
MAAS	ASEAN Multilateral Agreement on Air Services	航空輸送に関する多国間協定	4.航空
MAFLAFS	ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air	航空貨物輸送の完全自由化に関する多国間協定	4.航空
MAFLPAS	Services	航空旅客輸送の完全自由化に関する多国間協定	4.航空
M-ATM	Meeting of ASEAN Tourism Ministers	ASEAN観光大臣会合	1.組織
MIEC	Mekong - India Economic Corridor	メコンーインド経済回廊	9.交通円滑化
MOTs	Multimodal Transport Operators	マルチモーダル運送事業者	9.交通円滑化
MPAC	Master Plan on ASEAN Connectivity	ASEAN連結性マスタープラン	2.運輸の概況
MRA	Mutual Recognition Arrangement	(資格、認証の)相互承認協定	6.自動車、道路交通
MTWG	Maritime Transport Working Group	(ASEAN)海上交通ワーキンググループ	1.組織
NC	National Coordinator	(ASEAN連結性)ナショナル・コーディネーター	1.組織
NCV	Near Coastal Voyage	沿岸航海	7.海運
NSW	National Single Window	ナショナルシングルウインドウ	8.港湾
NTOs	National Tourism Organizations	ASEAN政府観光局	1.組織
NWEC	North - South Economic Corridor	(ASEAN大陸部を縦断する)南北経済回廊	9.交通円滑化
PR	Permanent Representative	常駐代表	1.組織
RIATS	Roadmap for Integration of Air Travel Sector	航空分野の統合に関するロードマップ	4.航空
RITS	Roadmap for Integration of Tourism Sector	観光分野の統合に関するロードマップ	10.観光
RoRo Ship	Roll-on / Roll-off Ship	RORO船	7.海運
SAR	Search and Rescue	搜索·救助	7.海運
SAREX	Search and Rescue Exercise	搜索·救助訓練	7.海運
SB	Sectoral Body	「セクター毎の会議体」の意	1.組織
SG	Secretary General	(ASEANの)事務総長	1.組織
SKRL	Singapore-Kunming Rail Link	シンガポール-昆明鉄道リンク	4.鉄道
STCW Convention	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention	船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際 条約	7.海運
STOM	Senior Transport Officials Meeting	(ASEAN)交通高級事務者(次官級)会合	1.組織
STOM+J	ASEAN-Japan Senior Transport Officials Meeting	日ASEAN交通高級事務者(次官級)会合	1.組織
TFWG	Transport Facilitation Working Group	(ASEAN)交通円滑化ワーキンググループ	1.組織
TSS	Traffic Separation Scheme	分離通航帯	7.海運
TTRs	Transit Transport Routes	越境交通路	9.交通円滑化
	F		1