

図 2.3.2 アジアハイウェイネットワーク



出典:UN-ESCAP 資料より調査団作成

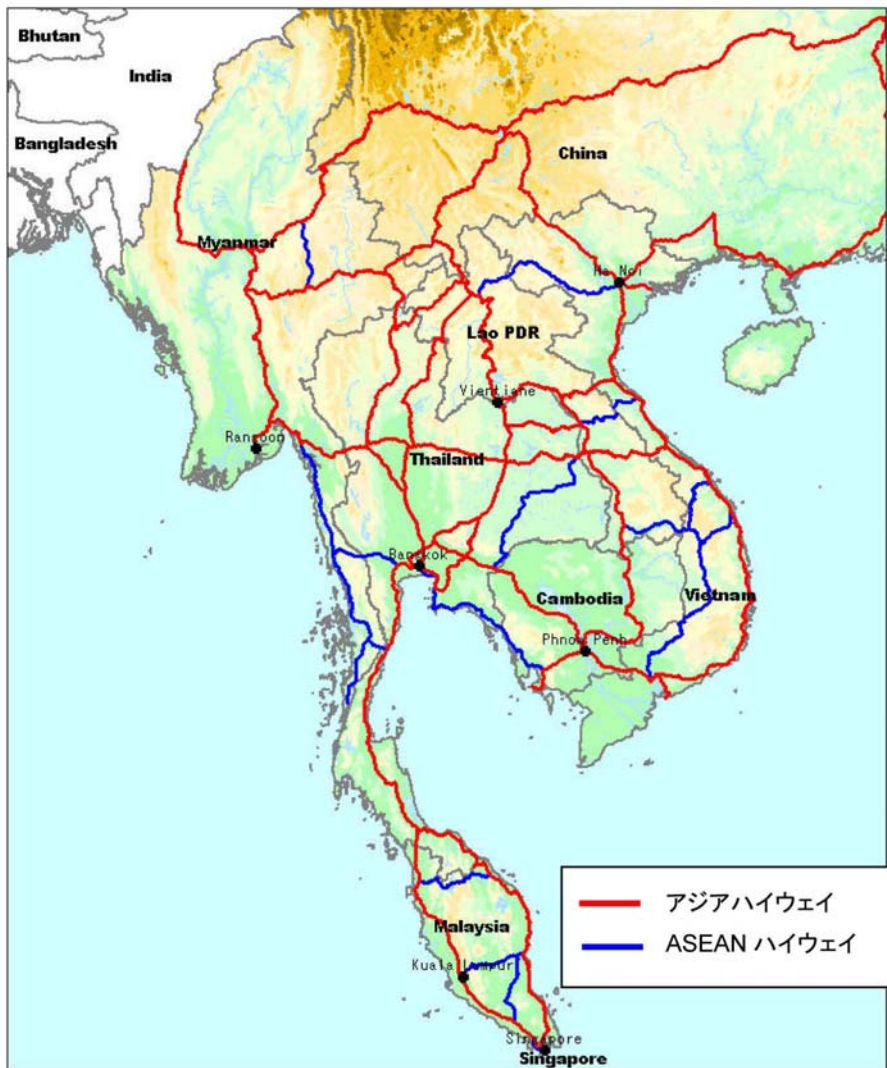
## 2) ASEAN ハイウェイ

ASEAN ハイウェイは、域内の統一した交通システムの開発、既存国道ネットワークの相互連携・相互運営の促進、交通インフラ開発における各国間連携の強化を目的とし、ASEAN 交通ネットワークの一環として、1999 年に ASEAN 運輸交通大臣会議において策定された。総ネットワークは、ASEAN10 カ国内で 23 路線、総延長 38,400km である。当初想定された整備計画では、2000 年にネットワークを確定し、2004 年までに全ての国道を 3 級道路<sup>9</sup>まで改善し、ミッシングリンクの解消、越境地点の開通を想定しており、2020 年には、全ての国道を 1 級、あるいは主要道路基準とし、交通量の少ない道路も 2 級レベルに整備をすることとしていた。

ASEAN ハイウェイの取り組みの中では、上記の UN-ESCAP によるアジアハイウェイとの関連性は述べられていないが、基本的には、アジアハイウェイは主要道路として踏襲し、さらに ASEAN として重要な路線を追加したネットワークとなっている(図 2.3.3 参照)。

<sup>9</sup> ASEAN ハイウェイ基準として、主要幹線(Primary)、1 級、2 級、3 級を設定し、それぞれ、設計速度、幅員、回転半径、舗装などについて、地形別(平地・高地・山地)に指定している。

図 2.3.3 ASEAN ハイウェイネットワーク図



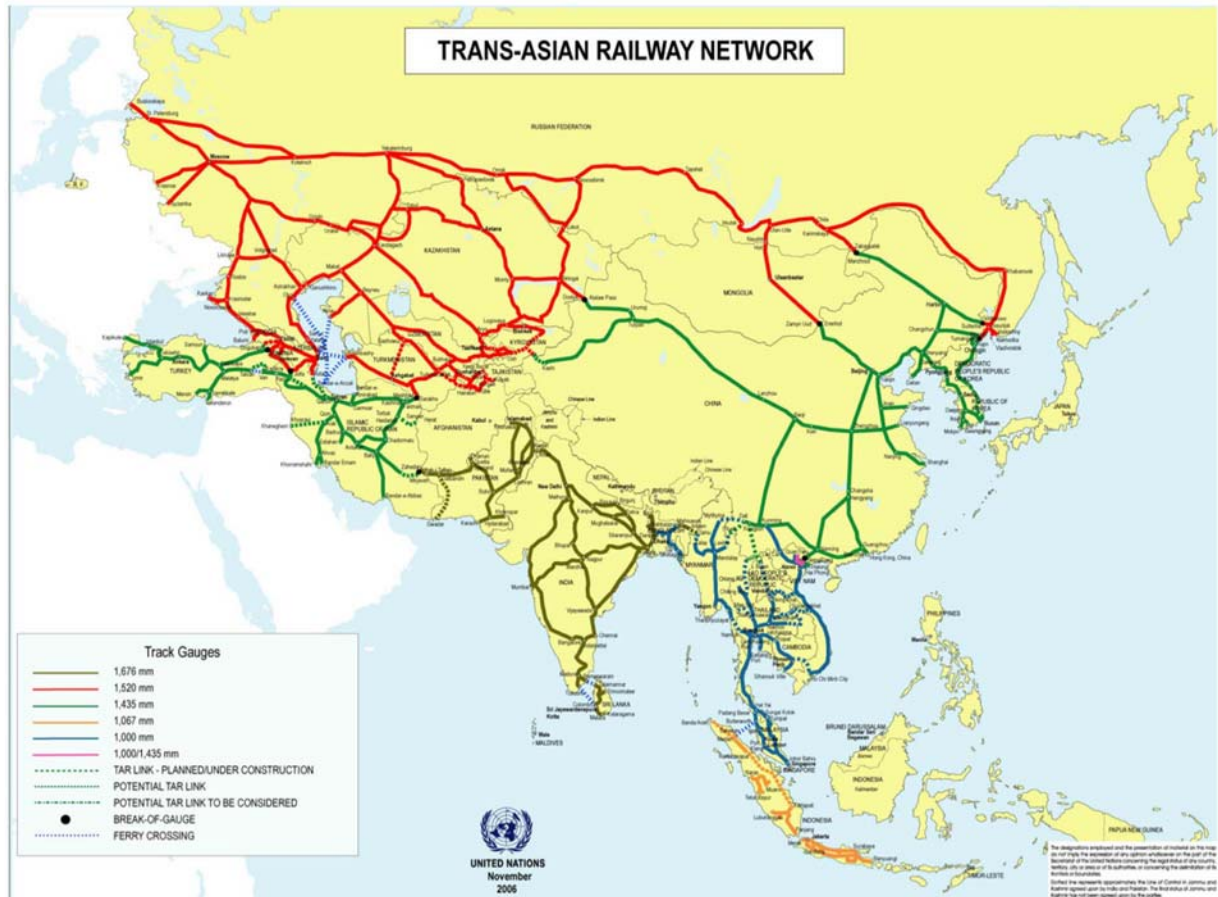
出典: 既存資料より調査団作成

### 3) その他インフラ整備状況

#### (1) 鉄道ネットワーク

鉄道網は、図 2.3.4 に示す Trans-Asian Railway (TAR) 計画があり、ユーラシア大陸をネットワーク化することを目標に整備が進んでいる。

図 2.3.4 Trans-Asian Railway Network



出典: UN-ESCAP Website ([http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap\\_latest.jpg](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg))

GMS では、ラオスを除き鉄道が整備されているが、その利用は旅客・貨物ともに限定的である。ベトナムの一部を除き、狭軌(1m)のゲージが整備されている。GMS 全体のネットワークとして見ると、以下の 3 区間が開発優先順位の高いミッシングリンクとなっている。

- タイ西部(Namtok)-Tanbyuzayat(263km):この区間が整備されることによって、タイから Andaman 海へ抜けるルートが完成する。
- カンボジア国内 Poipet-Sisophon(48km):Bangkok から Phnom Penh の鉄道リンクのミッシングリンクとなっている。カンボジア国内においても優先順位の高いプロジェクトとして位置づけられている。マレーシアからの鉄道軌道の援助が決まっている。
- Ho Chi Minh-Phnom Penh (255km): Singapore-Kunming へつながる SKRL (Singapore-Kunming Rail Linkage) 鉄道構想の大きなミッシングリンクとなっている。ベトナム国内の Ho Chi Minh から国境までについては、フィージビリティ調査がほぼ終了し、カンボジア国内の区間についても、中国の援助によって、Phnom Penh から Loc Ninh までのフィージビリティ調査が終了しているが、双方の鉄道延伸をどこで結節する

かの議論が残っている。

図 2.3.5 GMS 地域の鉄道ネットワーク図



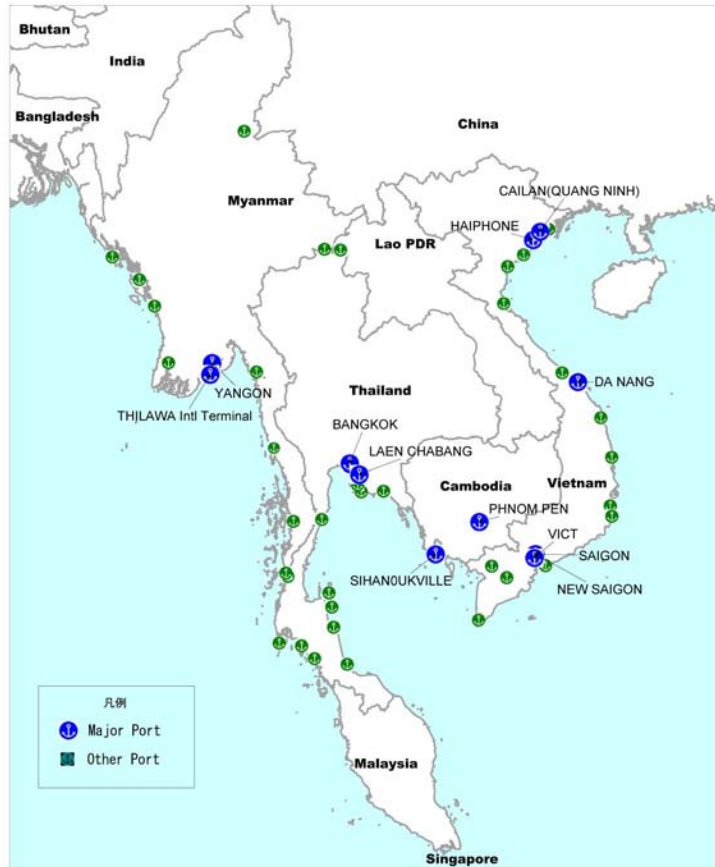
出典: JETRO, ASEAN Logistic Network Map, 2006

また、GMS 国内で唯一鉄道インフラを持たないラオス国においても、第一メコン橋(友好橋)の中央から Vientiane までの 13.5km 区間の鉄道建設が計画されており、鉄道用地も確保された状況である。第一フェーズとなる Thanaleng までの 3.5km 区間については、タイの援助による建設が予定されている。また、Thanaleng から Vientiane の 9km 区間についても、フランス政府によるフェージビリティ調査が実施されることとなっているが、その後の進捗については、確認の必要がある。

## (2) 空港・港湾

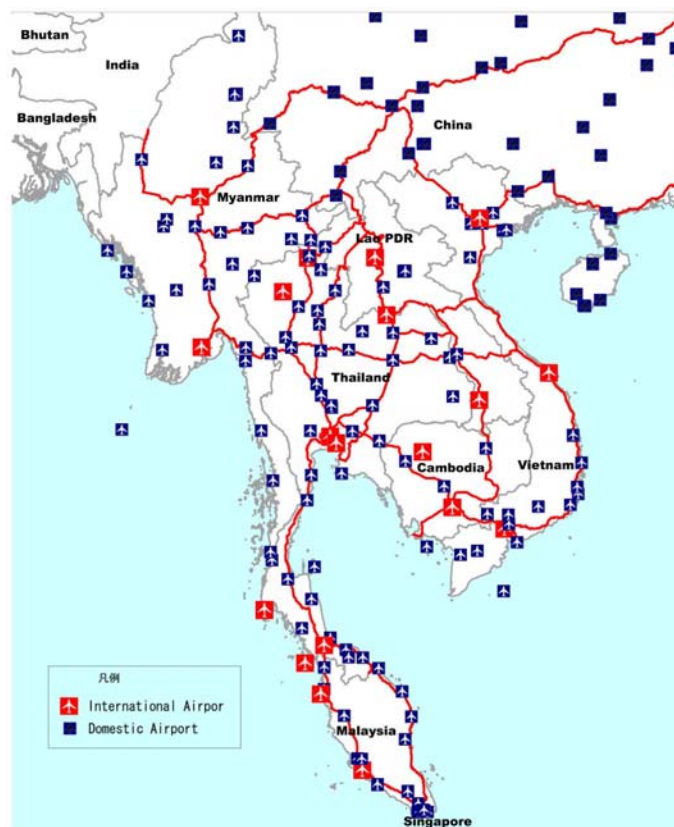
図 2.3.6 と図 2.3.7 に主要空港と港湾の分布を示す。このうち、港湾は国際貿易において極めて重要な位置づけを有しており、現在 GMS 諸国間の物流の大半がこれらの港湾を通過している。主要港湾における施設整備状況を以下に記す。一方、これらの主要港湾においても、ベトナムの Hai Phong 港、Cai Lan 港、カンボジアの Shihanoukville 港、ミャンマーの Yangon 港など、Singapore や Bangkok(Leam Chabang) へのフィーダー航路のアクセスしか持たない港湾が数多くあり、港湾のアクセシビリティは依然として低い状況にある(図 2.3.8 参照)。

図 2.3.6 GMS 地域の主要港湾の分布状況



出典:既存資料より調査団作成

図 2.3.7 GMS 地域の主要空港の分布状況



出典:既存資料より調査団作成

図 2.3.8 ASEAN における主要航路



出典: JETRO, ASEAN Logistics Network Map, 2006

表 2.3.1 主要港湾施設情報(カンボジア、ミャンマー、タイ)

施設		Cambodia		Myanmar		Thailand	
		Phnom Penh	Sihanouk ville	Yangon	Thilawa international Terminal	Bangkok	Leam Chabang <sup>2)</sup>
バース	バース数	6	16	2	5	84	18
	コンテナバース	3	3	2	5	0	11
	バース総延長	n.a.	1,693	n.a.	1,000	7,688	8,005
	コンテナバース 総延長(m)	n.a.	400	n.a.	1,000	0	5,000
	Draft Limit(m)	n.a.	8.3	n.a.	10.0-12.5	4.6-8.2	10.0-16.0
倉庫 施設	ターミナル設備(m <sup>2</sup> )	n.a.	n.a.	40,000	750,000	363,168	3,329,265
	CFS(m <sup>2</sup> ) <sup>1)</sup>	n.a.	36,000	4,600	20,000	498,063	74,792
稼動 状況	貨物取扱量		1,381			16,031	35,736
	輸入(1,000トン)	n.a.	n.a.		3,307	8,852	12,717
	輸出(1,000トン)	n.a.	n.a.		910	7,179	23,019
	国内(1,000トン)	n.a.	n.a.		440	n.a.	n.a.
	コンテナ取扱量 (1,000TEU)		211		n.a.	1,349	3,766
	輸入(1,000 TEU)	n.a.	106		n.a.	666	1,869
	輸出(1,000 TEU)	n.a.	105		n.a.	683	1,897
	積み替え(1,000 TEU)	n.a.	0		n.a.	n.a.	n.a.
入港船舶数	n.a.	1,372		1,215	2,570	6,410	

出典: JETRO, ASEAN Logistics Network Map, 2006

1) CFS: Container Freight Station

2) Pamphlet of Leam Chabang port

表 2.3.2 主要港湾施設情報(ベトナム)

施設		Vietnam					
		Hai Phong	Sai Gon	New Sai Gon	Cai Lan	VICT	Da Nang
バース	バース数	16	10	7	5	3	10
	コンテナバース	16	10	7	2	3	n.a.
	バース総延長	2,438	704	2,037	926	486	1,657
	コンテナバース 総延長(m)	2,438	704	2,037	450	486	n.a.
	Draft Limit (m)	8.4-10.5	8.5	11.0-12.0	5.0-13.0	10.0	7.0-11.0
倉庫 施設	ターミナル設備(m <sup>2</sup> )	127,300	500,000	560,000	n.a.	200,000	267,456
	CFS(m <sup>2</sup> ) <sup>1)</sup>	50,892	8,200	22,000	n.a.	5,700	n.a.
稼動 状況	貨物取扱量	10,511	10,744	15,778	3,185	n.a.	2,256
	輸入(1,000トン)	5,370	4,965	7,538	1,059	n.a.	595
	輸出(1,000トン)	1,911	2,549	7,604	975	n.a.	778
	国内(1,000トン)	3,230	3,230	636	1,151	n.a.	882
	コンテナ取扱量 (1,000TEU)	398	285	1,056	119	377	32
	輸入(1,000 TEU)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	輸出(1,000 TEU)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	積み替え(1,000 TEU)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
入港船舶数	2,430	1,843	1,636	336	1,025	1,290	

出典: JETRO, ASEAN Logistics Network Map, 2006

1) CFS: Container Freight Station

#### 4) 越境地点

GMS 諸国間には多数の越境地点が設けられており、公式に認知されているものだけで、全ての国の人・物の通行が可能で第 1 級越境地点<sup>10)</sup>40 箇所(図 2.3.9)、隣接する国の人・物の通行が可能で第 2 級越境地点<sup>11)</sup>36 箇所がある。これらの第 1 級越境地点のインフラ施設状況、越境手続き状況の一覧を資料編 G に示す。ほとんどの越境地点は陸路、すなわち道路(一部は鉄道)であるが、第 1 級越境地点には、かなりの割合で河川のフェリー渡河が必要になる地点が見られる。

第 1 級の越境ゲートのうち、特に重要なものは、後に見るようにインフラの状況や交通量といった特性が徐々に知られるようになってきた。しかし、まだ大半の越境ゲートについては、極めてローカルな利用に留まっており、インフラの状況や越境手続き等の情報は、一部の好奇心の強い旅行者の書いた旅行記等に散見されるに過ぎない。これらの情報は本来集成して公表されるべきものであり、それこそ越境交通が活性化して、リージョナリゼーションの効果が発揮されると言えよう。

図 2.3.9 GMS における第 1 級越境地点位置図



出典: 各種資料より調査団作成

<sup>10)</sup> (原則として) 第三国を含む、全ての国(国交関係のある)の人や物が往来できる地点。

<sup>11)</sup> (原則として) 隣接する当事国(主に 2 カ国)の人や物が往来できる場所(第 3 国人の通行に制限がある)。場所によっては A 国(国境)→B 国(国境)への入国は可能だが、日帰り、A 国(国境)へ戻らなければならない場所も含まれる。