


講演 2

東 ASEAN 成長地域の現状と課題

国立フィリピン大学附属都市計画・地域計画大学院課程教授 ジュン・T カストロ

本日のお話のアウトラインは4つです。第1が ASEAN の概要、第2が貿易と運輸の課題、第3が現在の物流の問題点、そして第4がこれからの戦略的な物流についてです。



Challenges and Strategies in Transport in the ASEAN Region

Jun T. Castro, Dr. Eng.
School of Urban and Regional Planning
University of the Philippines – Diliman

23 July 2016

1

Presentation Outline

- ◆ Overview of ASEAN
- ◆ Trade and Transport Challenges
- ◆ Existing Transport Interventions
- ◆ Strategic Transport Plan

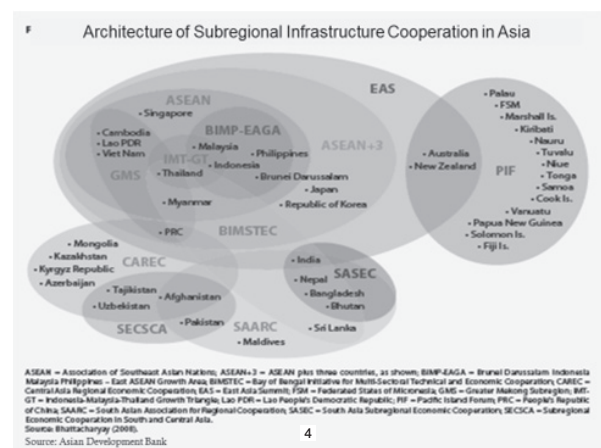
2

なぜ物流問題かといいますと、世界の貿易が変わってきており、グローバル化によって ASEAN が1つの大きな生産拠点となっているからです。

Why Transport?

- ◆ Shifting world trade pattern (globalization)
- ◆ Transport plays a crucial role in the movement of goods, services, capital and people
- ◆ Transport as basis for economic development and integration
- ◆ Crucial component in building the ASEAN Community

3

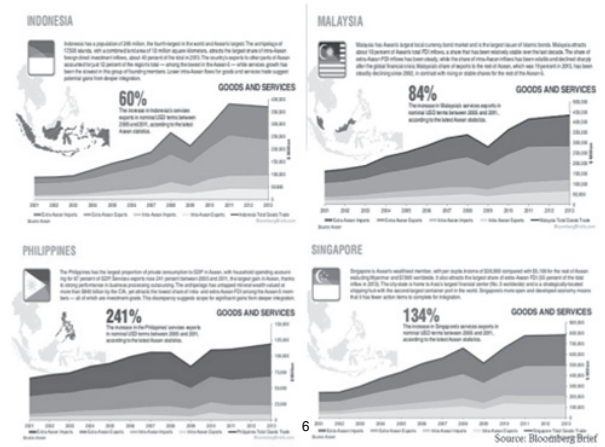


スライド4は、東アジア地域におけるインフラストラクチャーの協力あるいは貿易協定を示したものです。ASEAN を中心として日本、韓国、中国の ASEAN + 3、さらにオーストラリア、ニュージーランド、インド等を含んだ EAS 等、様々な地域ごとの協力協定があります。本日は ASEAN を中心に報告をさせていただきます。



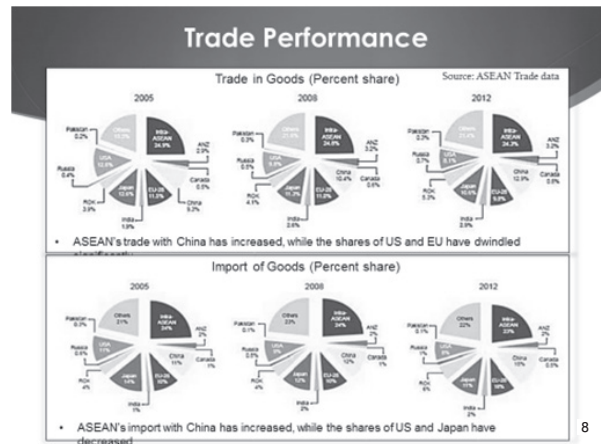
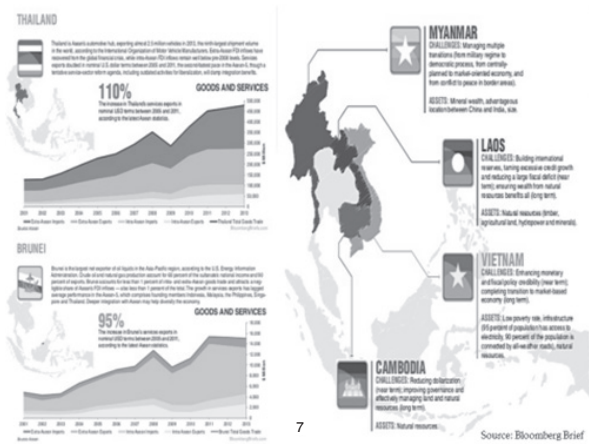
ASEAN ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS

- Established on 8 August 1967
- Composed of 10 member states:
 - Indonesia
 - Malaysia
 - Philippines
 - Singapore
 - Thailand
 - Brunei
 - Viet Nam
 - Laos
 - Myanmar
 - Cambodia
- Establishment of an ASEAN Community (2015)



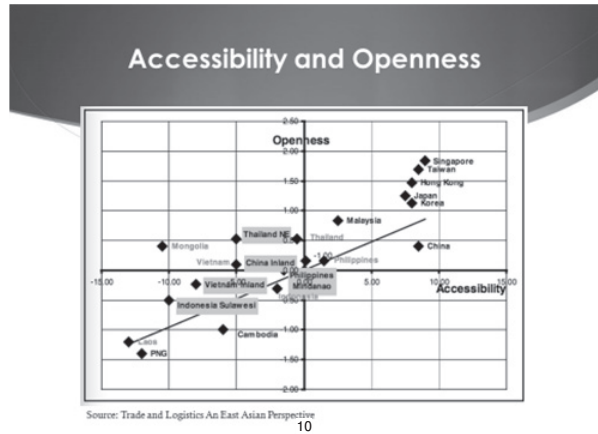
ASEANは1967年8月9日に創立され、現在10カ国がメンバーです。これに補足しますと、最初は5カ国でその後ブルネイが加わり、90年代にベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアが加わり現在10の国となっています。この10カ国が2015年12月にASEAN経済共同体（AEC）を設立し、現在それが運営されています。

10カ国のうちの6カ国について、サービス貿易、モノの貿易の増加を示したのがスライド6、7です。このように、6カ国はいずれもサービス貿易、モノの貿易ともに増えています。これに続く90年代に加入した4カ国（ミャンマー、ラオス、ベトナム、カンボジア）は、今後伸びると期待されています。しかし、様々な問題や課題も抱えています。

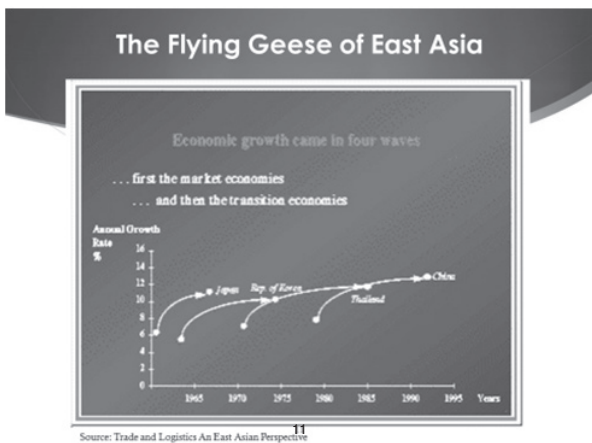


スライド8の6つの円グラフは、2005年から2012年までのモノの貿易の輸出（上の図）とモノの貿易の輸入（下の図）の推移を示しています。輸出では、ASEANの中国への輸出が増えています。他方、アメリカ向け、EU向けは縮小しています。輸入では、中国からの輸入が非常に増えています。他方、日本、アメリカからの輸入は減少しています。

かつて生産は1つの地域で完結して消費者に送られていました。しかし、現在では、グローバルゼーションによって生産拠点が分散化し、また消費地も分散化しています。



スライド 10 は、縦軸が経済の開放度合い、横軸が近接性を示した図です。この 2 軸でプロットすると、発展した国は第 1 象限（右上）にプロットさせるのに対し、発展途上の国はその反対側の第 4 象限（左下）にプロットされます。



ASEAN INTEGRATION 2015

The Association of Southeast Asian Nations has set Dec. 31, 2015 as its target date for regional economic integration – including a single market and production base with the free movement of goods, services, investment and skilled labor, and the free flow of capital.

- Establishing ASEAN as a single market and production base, making it more dynamic and competitive with new mechanisms and measures to strengthen the implementation of its existing economic initiatives
- Accelerating regional integration in the priority sectors
- Facilitating movement of business persons, skilled labor and talents, and strengthening the institutional mechanisms of ASEAN

スライド 11 は、東アジアの発展の経緯を示した、有名な雁行型発展論の図です。最初に日本、韓国、タイ、そして中国のように産業の急速な成長がおこなわれたことを示しています。

AEC に象徴される 2015 年の ASEAN 統合が目指すのは、ASEAN の経済を統合することで、もっとダイナミックに生産等の経済活動を促進し、ヒト、モノ、カネの移動を促進することです。

ASEAN Single Market & Production Base

- Free flow of goods
- Free flow of services
- Free flow of investments
- Free flow of capital
- Free flow of skilled labor

Free flow of goods and services

- One of the principal means by which the aims of a single market and production base can be achieved
- Facilitates the development of production networks in the region and enhances ASEAN's capacity to serve as a global production center or as a part of the global supply chain

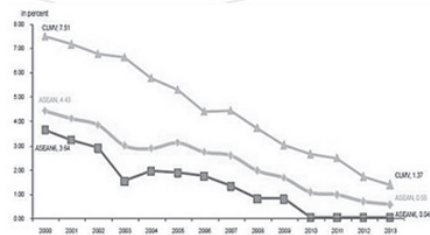
ASEAN 統合市場、ASEAN 統合生産拠点は、モノの流れ、サービスの流れ、投資の流れ、資本の流れそして専門的な労働力の流れの5つのコンポーネントの自由な流れを促進することを狙っています。このうちモノとサービスの流れについては、これから達成できると思います。ASEAN のこのような能力の拡大は、世界経済の生産拠点として発展していく上で非常に重要です。

Zero Tariffs

- ◆ ASEAN has achieved progress in the removal of tariffs through ASEAN Free Trade Area (AFTA)
- ◆ However, free flow of goods would require not only zero tariffs but the removal of non-tariff barriers (such as trade facilitation measures; i.e., integration of customs procedures, establishment of ASEAN Single Window, and harmonizing standards and procedures)

15

Average tariff rates on Intra-ASEAN imports



◆ Average tariff rates on Intra-ASEAN imports have declined significantly
Source: ASEAN Trade data

16

Free flow of services

- ◆ Substantial removal of all restrictions on trade in services for all sectors; i.e., air transport, healthcare, tourism, logistics services, etc.
- ◆ Recognition of professional qualifications with a view to facilitate their movement within ASEAN
- ◆ Allowing increased foreign equity participation; i.e., up to 70% by 2015

17

Free flow of skilled labor

- ◆ Allowing managed mobility for the movement of persons engaged in goods trade, services and investments
- ◆ Facilitation of the issuance of visas and employment passes for ASEAN professionals and skilled labor who are engaged in cross-border trade and investment-related services

18

その1つの大きなポイントは、域内の関税撤廃です。ASEANの中でASEAN Free Trade Area (AFTA) という経済協定を通じて、関税のゼロ化を目指しています。その他、非関税障壁の撤廃や関税手続きの統一化、つまりASEANのシングルウィンドウ化を併せて目指しています。

現在までに関税の削減は順調に進んできており、ASEAN域内の取引にかかる関税は3つの線が示すように、かなり減少してきています。スライド16はカンボジア、ラオス等の後からASEANに入ってきた国の線で、これはまだゼロにはなっていません。しかし、その他の最初にASEANに入った国間での取引にかかる関税はほとんどゼロに近付いています。

サービスの流れの自由化ですが、貿易に関わるさまざまな規制の撤廃、例えば運輸、医療、観光、物流に対する規制もかなり撤廃されています。また、専門家の移動についてもASEANの中での流動化が必要であるため、専門家の資格の共通化も進んでいます。さらに外国企業の出資上限も、2015年までに70%まで認められるようになってきています。

モノの貿易、サービス貿易、そして投資とともに人的資源の移動も流動化が進んでおり、ビザの発行に対する規制緩和もかなり促進されています。

モノの取引に関わる通関データの共通化も進み、モノの通関業務を速くするという事になっていきます。このことによって、コストの削減がさらなる貿易の効率化と競争力の向上を招くことを目指しています。

ASEAN Single Window

- ◆ Enables a single submission of data and information, a single and synchronous processing of data and information, and a single decision-making for customs clearance of cargo
- ◆ To expedite customs clearance, reduce transaction time and costs, and thus enhance trade efficiency and competitiveness

19

Air and Water Transport Infrastructure

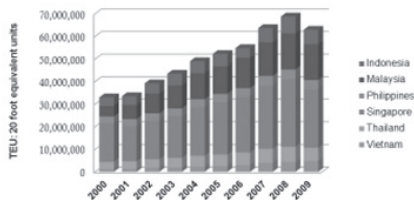
	Ranking on quality of Air transport infrastructure	Ranking on quality of Seaport infrastructure
Cambodia	100	83
China	51	50
Hong Kong	3	5
India	71	60
Indonesia	66	82
Japan	25	22
Korea	28	27
Malaysia	21	16
Philippines	98	103
Singapore	1	2
Thailand	38	52
Vietnam	75	76

Source: World Economic Forum's Global Competitiveness Ranking Report (2015-2016)

スライド 19 は ASEAN Single Window の趣旨です。

スライド 20 は、世界経済フォーラムの「世界競争力ランキンングレポート」の 2015 年から 2016 年の結果で、空運と海運のインフラストラクチャーの整備度合をランキンングで示した表です。この表からわかるように、かなりばらついていて、発展しているところもあれば、これから発展していくと思われる国もあります。

Container Port Traffic in ASEAN



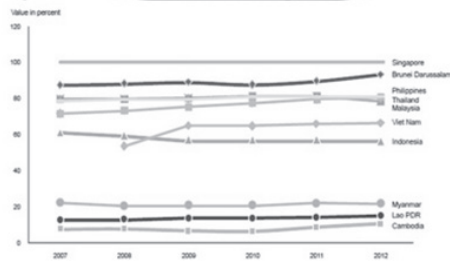
Source: World Trade Organization (2011)
21

Land Transport Infrastructure

	Ranking on Railroad infrastructure	Ranking on Road infrastructure
Cambodia	100	94
China	16	42
Hong Kong	3	5
India	29	61
Indonesia	43	80
Japan	1	8
Korea	10	17
Malaysia	13	15
Philippines	84	97
Singapore	8	3
Thailand	78	51
Vietnam	48	93

Source: World Economic Forum's Global Competitiveness Ranking Report (2015-2016)
22

Ratio of Paved Road to Total Road Length



Source: ASEAN Trade data

23

Quality of Transport Infrastructure in ASEAN

	Port	Airport	Railway	Road
Cambodia	Poor	Fair	Poor	Poor
Indonesia	Poor	Fair	Good	Fair
Laos	Not applicable	Poor	Not applicable	Fair
Malaysia	Good	Good	Good	Good
Philippines	Poor	Fair	Poor	Fair
Singapore	Good	Good	Good	Good
Thailand	Good	Good	Good	Good
Vietnam	Fair	Fair	Fair	Fair
Myanmar	Poor	Poor	Poor	Fair

24

ICT Infrastructure

	Ranking on fixed-telephone lines	Ranking on internet users	Ranking on internet bandwidth
Cambodia	111	127	100
China	63	70	119
Hong Kong	1	34	2
India	116	107	116
Indonesia	80	113	111
Japan	10	11	52
Korea	4	20	57
Malaysia	73	45	77
Philippines	108	89	76
Singapore	29	24	4
Thailand	88	93	55
Vietnam	100	73	86

Source: World Economic Forum's Global Competitiveness Ranking Report (2015-2016)

25

Trade and Transport Challenges

Infrastructure gaps

- ◆ Domestic and regional trade suppressed by poor infrastructure
- ◆ Uneven use of information technology
- ◆ Cross-border restrictions (including regulatory and institutional rigidities)
- ◆ Most trade-related industry in port cities, and trade-related growth has not reached inland regions
- ◆ Port related activities contributes significantly to congestion and pollution

26

Transport strategy depends on stage of economic development

- ◆ For already open and accessible economies, increasing international trade competitiveness is priority
- ◆ For less open economies, improved transport will first help make domestic trade more competitive and efficient. Thus, opening of economy is a higher priority for international trade growth than improving transport
- ◆ Open but inaccessible countries will benefit most from improved transport

27

Transport Development Agenda

- ◆ Improved infrastructure - for transitioning and developing economies, but better services are also important
- ◆ Logistics evolution - for advanced and middle-income economies
- ◆ Regulatory environment - Transport, Urban Management, Standardization, Cross-border facilities
- ◆ Regional Cooperation - between governments and transport suppliers to stimulate trade

28

スライド 21 は、ASEAN におけるコンテナ港の稼働量を示した図です。

スライド 22 は、鉄道と道路のランキングを示した表です。

スライド 23 は、国内全道路に対する舗装された道路の割合を示した図です。ミャンマー、ラオス、カンボジアはまだ低いレベルであります、その他の国は比較的高いレベルになっています。

スライド 24 は、今まで示してきた、道路、鉄道、空、港それぞれのインフラストラクチャーについての評価結果を示した表です。国によって評価が様々であることがわかります。

スライド 25 は、ICT つまり情報のインフラストラクチャーのランキングを示した表です。こちらもかなりばらついてます。

スライド 26 で、貿易と運輸の課題をまとめました。まずは国によってインフラストラクチャーのギャップがあるということです。今見ていただきましたように、特に道路ではかなりギャップがあるということです。このことによって国内、域内の貿易が抑制されるため、インフラストラクチャーの整備状況が制約条件になっています。そして、ICT も均衡な発展はしていないということです。さらに、国境をまたいだ貿易・運輸に対する規制がまだ厳しいこともあります。これには法律上の規制もあれば、制度的な、政府の手続きの非柔軟性も含んだ問題もあります。また、貿易によって関係する産業が発展するという便益は港湾都市にはもたらされていますが、その恩恵が内陸部の都市には及んでいないということです。最後では、港湾関係のビジネス活動において、これらのことが原因で交通混雑や環境汚染をもたらしていることも問題の 1 つとして挙げられると思います。

先ほどの 4 次元の図にありましたが、開放された・アクセス可能な経済に発展した国にとっては、国際的な貿易上の競争力を上げることが第 1 の課題であります。他方、それほど開放されていない国にとっては、交通の改善によって国内取引の促進と効率化を進め、さらに発展して国際的な市場との貿易の向上を図ることになると思います。まずインフラストラクチャーや国内貿易の発展が先であるというのが課題になっています。一方、開放はされているけれどもなかなかビジネス上の接近が難しい国にとって、第 1 の課題はやはり物流・運輸の改善が重要になってくると考えられます。

ASEAN Transport Strategic Plan (2011-2015)

- ◆ Brunei Action Plan (2011-2015)
 - ◆ “to realize an efficient and integrated transport system to support the realization of the ASEAN Economic Community and for ASEAN to integrate with the global economy, improve competitiveness and enhance the inflow of foreign direct investment”.

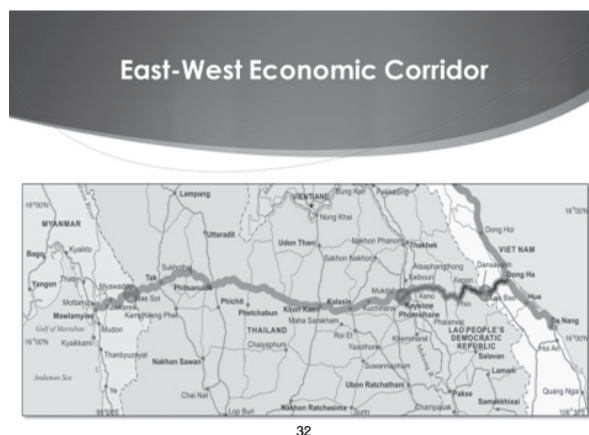
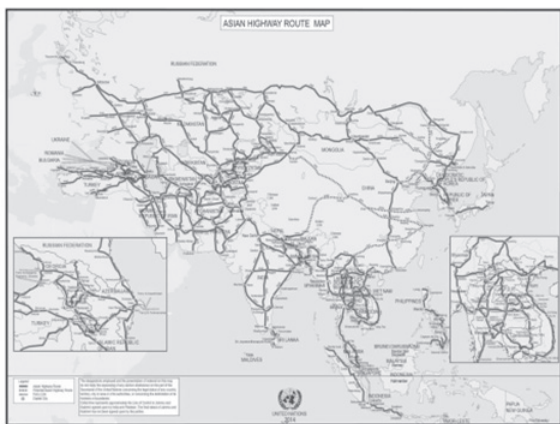
Existing Initiatives: Land Transport

- ◆ ASEAN Highway Network (AHN)
- ◆ No more missing links
- ◆ Reduction of Class III roads (46.2% reduction)
- ◆ Upgrading of roads to Class I status
 - ◆ Completion of Neak Loeung (Tsubasa) Bridge in Cambodia linking ASEAN Highway and Southern Economic Corridor (Great Mekong Sub-Region Highway)
 - ◆ Completion of Chiang Khong/Houayxay Bridge (Thailand)
- ◆ Installation of road signs & route numbering system

ASEAN には、ASEAN 運輸戦略プラン (Brunei Action Plan) があり、運輸システムを統合して発展させることで、ASEAN 経済共同体とグローバル経済との統合が実現できるようにするということがうたわれています。そのことによって外国からの投資を呼び込むということが宣言されています。

現在、おこなわれている運輸上の施策はスライド 30 に示してあるとおり、ASEAN Highway Network (ASEAN を結ぶハイウェイネットワーク) の構築です。スライド 30 で示されているのは、道路同士の接続上の欠落をなくそうということ、それからクラス 3 (質の悪い) の道をなくし、クラス 1 (高度な品質を持つ) の道路を作っていくということ、いくつかの橋梁や道路など ASEAN

の各重要拠点を結ぶプロジェクトがおこなわれており、すでに完成しているものもあります。さらには、それら結ばれた道路において、標識も順次導入されています。

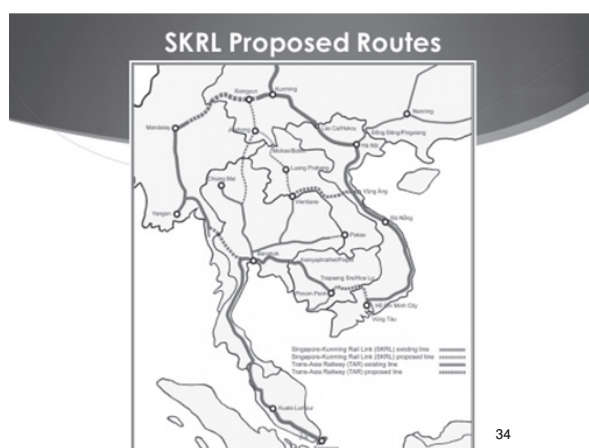


スライド 31 は、ASEAN ハイウェイルート全体の地図です。先ほど見ていただきましたように、ユーラシア大陸をロシアから東アジアまで結び付けるという構想です。そのうち、メコン地域に限りますと、有名な例の1つがダナンからミャンマーのモーラミヤインまでつながる東西経済回廊です。

Existing Initiatives: Land Transport

- ◆ Singapore-Kunming Rail Link (SKRL)
- ◆ Aranyaprathet-Klongluk (Cambodia-Thailand)- completed
- ◆ Poipet-Sisophon (Cambodia-Thailand) – for completion
- ◆ Phnom Penh-Tra Peang Sre (Cambodia-Viet Nam) – for funding
- ◆ Vientiane-Thakek-Mu Gia-Tan Ap-Vung Ang (Laos-Viet Nam) – feasibility study completed
- ◆ Dawei Port-Kanchanaburi (Myanmar-Thailand)
- ◆ Supplementary rehabilitation works

33



スライド 33 は、現在おこなわれている鉄道の施策・プロジェクトです。シンガポールから中国の昆明を結ぶ鉄道路線のうち Aranyaprathet-Klongluk の区間は完成しています。Poipet-Sisophon はこれから完成に向かっていきます。Phnom Penh-TraPeangSre は資金調達をしている段階です。Vientiane-Thakek-Mu Gia-Tan Ap-VungAng（ラオスからベトナムを結ぶ路線）は現在、実行可能性の調査が終わった段階です。それから、ダウエイ港とカンチャナブリ（ミャンマーとタイを結ぶ路線）については、実行可能性の調査がおこなわれています。その他には既存の鉄道の修復の工事がおこなわれています。

道路については、道路の安全性を高めるための国道安全計画が国連の中で計画されており、ASEAN 地域の道路の安全対策も採択されています。道路に関わる情報化のマスタープランも作られており、ITS の政策的な枠組みができています。

Existing Initiatives: Land Transport

- ◆ Road Safety
 - ◆ Revision of National Road Safety Plans to align with the UN Decade of Action for Road Safety
 - ◆ Adoption of the ASEAN Regional Road Safety Strategy
- ◆ Formulation of Intelligent Transport Systems Master Plans
 - ◆ ITS Policy Framework

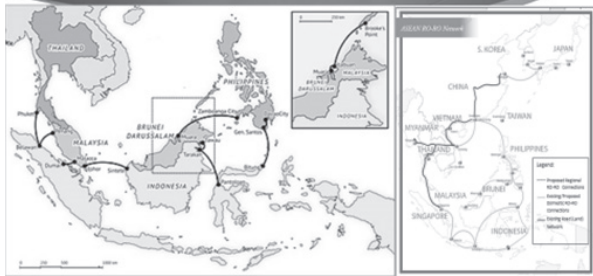
35

Existing Initiatives: Maritime Transport

- ◆ ASEAN Single Shipping Market (ASSM)
 - ◆ ASSM Implementation Framework
 - ◆ Strategic guidance to coordinate policy
 - ◆ Harmonization of rules and regulation to further liberalize shipping services
- ◆ Port performance indicators to improve existing ports
- ◆ ASEAN RORO Shipping Network Master Plan
 - ◆ Gen Santos-Bitung, Melaka-Dumai, Belawan-Phuket routes

36

ASEAN RO-RO Network



37

Existing Initiatives: Air Transport

- ◆ Regional open skies arrangement
- ◆ Air services liberalization
- ◆ Aviation safety
- ◆ Security standards and practices
- ◆ Harmonization of air traffic management

Code	Description	Example	Year
1st	1st freedom of air: a foreign carrier's overflight	Japan - Bangkok for an Indian carrier, overflying Japan	1st
2nd	2nd freedom: overflight and landing in a foreign country to refuel or other non-traffic purposes, stopping for cargo or mail	London - New York for an Indian carrier, stopping for cargo in Ceylon	2nd
3rd	3rd freedom: to bring carriers from one country to another	Tokyo - New Delhi for a Canadian carrier	3rd
4th	4th freedom: to bring carriers from one country to another	London - Chicago for a US carrier	4th
5th	5th freedom: to bring carriers from one country to another and carrying passengers or mail to or from a third country	Bangkok - London for a Thai carrier or an Indian carrier	5th
6th	6th freedom: to bring carriers from one country to another and carrying passengers or mail to or from a third country	Singapore - New Delhi - then to an Indian carrier	6th
7th	7th freedom: to bring carriers from one country to another and carrying passengers or mail to or from a third country	Tokyo - Honolulu for a Chinese carrier	7th
8th	8th freedom: to bring carriers from one country to another and carrying passengers or mail to or from a third country	Bangkok - New Delhi - then to a Canadian carrier	8th
9th	9th freedom: to bring carriers from one country to another and carrying passengers or mail to or from a third country	Los Angeles - New York for a French carrier	9th

38

海運ですが、ASEAN Single Shipping Market（ASEAN 統一海運市場）で計画されていて、この実行の計画のフレームワークができています。各国が海運の運営を共通化することで、ルールや規制の構築、さらに海運サービスの自由化を促進しようということです。また、それぞれの ASEAN の港の稼働品質を含めたパフォーマンスの指標もありますが、それによれば既存の港もだいぶ改善されてきています。それから、マスタープランで有名なのは、ASEAN RORO Shipping Network Master Plan です。地図に示されているような Gen Santos-Bitung, Melaka-Dumai, Belawan-Phuket 等を結ぶルートを整備しようということで、いくつかはマスタープランができていたものもあれば、またこれからのものもあります、順次進められています。

また ASEAN 地域においてオープンスカイ政策が進められています。スライド 38 では、9つのタイプに分類し、その上で航空サービスの自由化、航空における安全の促進、対テロなどセキュリティの基準とその実施、そして各国共通の航空運輸マネジメントの協調化等がうたわれています。

スライド 39 に示しているのは、運輸関係の ASEAN 各国におけるいろいろな枠組みの共通化に関する協定です。目指すところは国境をまたぐ貿易手続きの円滑化です。

インフラのギャップについての課題を挙げますと、これをつなぐところがまだできていないという

こと、既存の施設の改修・修復がまだこれからだということ、港の処理能力の向上が必要だということ、それから物流は海上、陸上、空輸とさまざまな様態でおこなわれていますが、その異なる様態同士のコネクションがこれから必要だということです。これらの問題が引き起こしているインフラのギャップを埋めるものとして、次のようなプロジェクトが期待されています。シンガポール–昆明という中国とシンガポールを接続する路線、ASEAN Highway Network の接続、港湾のインフラストラクチャの改善によって、国際的な貨物の域内における動きを円滑化するプロジェクトです。

見ていただいたとおり、モノと旅客が2点間で移動するもの、同じ国内での移動についての状況を示したものとなります。

Existing Initiatives: Transport Facilitation

- ◆ ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit (AFAFGIT)
 - ◆ Enforced since 2000, but full implementation relies on operationalization of protocols
- ◆ ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport (AFAFIST)
 - ◆ Enforced in Cambodia, Laos, Philippines, Thailand and Viet Nam
- ◆ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT)
 - ◆ Enforced in Cambodia, Myanmar, Laos, Philippines, Thailand and Viet Nam
- ◆ ASEAN Framework on the Facilitation of Cross Border Transport of Passengers by Road Vehicles (ASEAN CBTP)

39

Infrastructure Gaps

- ◆ “Missing” segments and upgrade/rehabilitation of the existing road networks
- ◆ Upgrade and expansion of port capacities
- ◆ Other modes of inter-modal transport (like rail system) in support of maritime connectivity
- ◆ Projects that are expected to close the infrastructure gaps:
 - ◆ Establishment of the Singapore-Kunming (China) Railway Link (SKRL)
 - ◆ ASEAN Highway Network (AHN)
 - ◆ Seaport infrastructures to support both international and regional cargo movements

40

Cabotage Restrictions


- Cabotage is the transport of goods or passengers between two points in the same country by a vessel or an aircraft registered in another country.

COUNTRY	CABOTAGE PROVISION
Brunei	Without
Cambodia	Without
Lao PDR	Without
Indonesia	With
Malaysia	With
Myanmar	With
Philippines	With
Singapore	Without
Thailand	With
Viet Nam	With

41

ASEAN Transport Strategic Plan (2016-2025)

- ◆ Kuala Lumpur Action Plan (2016-2025)
 - ◆ “Towards greater connectivity, efficiency, integration, safety and sustainability of ASEAN transport to strengthen ASEAN’s competitiveness and foster regional inclusive growth and development”



42

ブルネイのプランを引継いだ Kuala Lumpur Action Plan があります。ここではさらに接続性を高め、効率性を高め、統合度を高め、安全性を高め、ASEAN の交通運輸の競争力強化をすることで、地域の経済を発展させようということがうたわれています。

この中で空、陸、海上、運輸の持続可能性、そして運輸施設といった5つの分野にわたり戦略的な目標がうたわれています。

Kuala Lumpur Action Plan においても、Brunei Action Plan を引き継いだ施策があります。例えば陸上運輸では ASEAN Highway Network のプロジェクトの完成、ITS のさらなる活用、ASEAN の陸

上の運輸拠点のネットワーク化、道路上の安全向上のための地域での協力関係の強化、そして ASEAN の運輸ネットワークに係るデータベース整備です。

陸上交通の具体的な路線では SKRL の主要な鉄道ネットワークの完成ということで、Phnom Penh (Cambodia) -TraPeangSre (Viet Nam)、LocNinh (Cambodia) -Ho Chi Minh (Viet Nam) などの主要路線の完成、その他にここから分岐する路線の整備を進めています。また、既存路線の修復の完成も実施しています。

海上交通では、先ほどから述べているように ASEAN Single Shipping Market の実施、RORO shipping network の運営の実施、Integrated Waterway Transport というメコン川の本流・支流を統合する交通網の開発、海上交通のナビゲーションシステムと安全性の向上、戦略的な水上交通のロジスティクスを戦略的に構築しようとする計画の作成、地域各国の協力によって交通の安全性を高めようという試み、そして ASEAN における遭難捜索・救助の向上が取り組まれている。

運輸サービス力の向上では、ここに挙げられているようなことがおこなわれています。そして、国をまたぐ運輸における統合化・共通化を一層進めるための協調の強化、AFAP-CBT の実施、ASEAN の交通関係担当者の技術レベルの向上そして地域内における物流上の協力による一層の促進がはかられている。

いままで説明してきた Kuala Lumpur Action Plan にともない様々なプロジェクトが動いていますが、その一部としてここでは SKRL の例を挙げています。このように何年までにどこまで完成するかというマイルストーン（目標年次）を決めて実施しようとしています。

ASEAN Strategic Goals (2016-2025)	
AREAS	STRATEGIC GOALS
Air Transport	Strengthen the ASEAN Single Aviation Market for a more competitive and resilient ASEAN
Land Transport	Establish an efficient, safe and integrated regional land transport network within ASEAN and with the neighbouring countries to support the development of trade and tourism
Maritime Transport	Establish an ASEAN Single Shipping Market and promote maritime safety, security and strategic economic corridors within ASEAN
Sustainable Transport	Formulate a regional policy framework to support sustainable transport which includes low carbon modes of transport, energy efficiency and user-friendly transport initiatives, integration of transport and land use planning
Transport Facilitation	Establish an integrated, efficient and globally competitive logistics and multimodal transportation system, for seamless movement of passengers by road vehicles and cargos within and beyond ASEAN

- ### Land Transport
- ◆ **Completion of ASEAN Highway Network Project**
 - ◆ Upgrade of below Class III roads
 - ◆ Highway construction (i.e., Kachanaburi-Dawei)
 - ◆ Update of AHN inventory data
 - ◆ Complete installation of road signs and route numbering system
 - ◆ **Enhance use of ITS**
 - ◆ **Develop effective network of ASEAN dry ports**
 - ◆ **Intensify regional cooperation in improving road safety**
 - ◆ **Develop database of ASEAN land transport network**

Land Transport

- ◆ Complete the SKRL main lines
 - ◆ Phnom Penh (Cambodia) – Tra Peang Sre (Viet Nam)
 - ◆ Loc Ninh (Cambodia) – Ho Chi Minh (Viet Nam)
- ◆ Complete SKRL Spur lines
 - ◆ Mu Gia– Tan Ap – Vung Ang (Viet Nam)
 - ◆ Vientiane – Thakhaek – Mu Gia (Laos)
 - ◆ Dawei – Htiki/Ban Phu Nam Ron (Myanmar)
 - ◆ Htiki/Ban Phu Nam Ron – Kanchanaburi (Thailand)
- ◆ Complete supplementary rehabilitation works

45

Maritime Transport

- ◆ Implementation of the ASEAN Single Shipping Market
- ◆ Implementation of the RORO shipping network operation
- ◆ Development of an Integrated Waterway Transport (IWT) network
- ◆ Enhancement of navigation system and security
- ◆ Formulation of strategic maritime transport logistics
- ◆ Intensify regional cooperation in improving transport safety
- ◆ Strengthen ASEAN Search and Rescue

46

Transport Facilitation

- ◆ Implementation of AFAFGIT and AFAMT
- ◆ Implementation framework for AFAMT
- ◆ Strengthen coordination of AFAFGIT, AFAMT, AFAMT for a more convergence cross-border transport operation
- ◆ Implement AFAMT-CBT
- ◆ Enhance level of skills of ASEAN transport officials
- ◆ Promote logistics regional cooperation

47

Schedule of Actions (Sample)

LAND TRANSPORT			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
SPECIFIC GOALS	ACTIONS	MILESTONES												
1. Accomplish the implementation of the SKRL main lines and detailed designs for the spur lines.	1.1 Complete construction the missing link sections of SKRL main lines	1.1.1 Cambodia: Phnom Penh- Tra Peang Sre (Cambodia-Viet Nam border) (255 km)												
		1.1.2 Viet Nam: Loc Ninh (Cambodia/ Viet Nam border)-Ho Chi Minh City (120 km)												
	1.2 Complete the Feasibility Study and/or detailed designs for the spur lines of SKRL	1.2.1 Viet Nam: Mu Gia-Tan Ap-Vung Ang (119 km)	1.2.1.1											
			1.2.1.2											
		1.2.2 Myanmar: Dawei - Htiki/Ban Phu Nam Ron	1.2.2.1											
			1.2.2.2											
	1.3 Complete supplementary upgradation work in ASEAN Member States to support SKRL	1.3.1 Cambodia: Bat Decung - Siophon (206 km)	1.3.1.1											
			1.3.1.2											
		1.3.3 Cambodia: Track reconstruction of Phnom Penh to Green Trade Warehouse (6 km)												
	1.3.4 Lao PDR: Savannakhet-Laoabao (220 km)													

Source: Kuala Lumpur Action Plan (2016-2025)

48

Concluding remarks

- ◆ ASEAN has succeeded in transforming itself into a key player in the world economy
- ◆ Addressing the current and future demands for transport infrastructure, particularly in cross-border infrastructure, and removing trade barriers are critical to sustain economic gains and achieve goals of the ASEAN Community
- ◆ Cross-border infrastructure development in ASEAN can assist in establishing connectivity to large markets
- ◆ ASEAN infrastructure integration can act as a building block for pan-Asia cooperation and integration

49



Thank you.

Contact details:

Jun T. Castro, Dr. Eng.
Professor
School of Urban & Regional Planning
University of the Philippines-Diliman
Quezon City 1101, Philippines
Email: nujortsac@gmail.com

50

最後に結論です。ASEAN 地域は世界経済の中でキープレイヤーとなってきました。現在、そしてこれから解決しなければならない課題について申し上げてきましたが、交通のインフラストラクチャー、特に国境を越える交通のインフラストラクチャー、それからそれにともなう貿易の障壁撤廃などを解決し、経済成長を確実なものとし、ASEAN 経済共同体の目指すところを達成したいということが課題です。ASEAN の国境をまたぐ交通運輸のインフラストラクチャーを開発することで、この大きなマーケットの統合が実現できるわけです。また、ASEAN のインフラストラクチャーの統合は、中国を含めたアジア全域の協力関係と統合をめざした1つの重要なステップになるといえると思います。以上が結論です。

質疑応答

(質問者A) 3つの質問があります。最初は「inclusive development」「inclusive growth」の定義を教えてください。2つ目の質問はASEANと中国の間でコンフリクトの部分がありますが、政治的な部分ではありますが、ASEANの立場としてどうお考えになっていますか。3番目はEUからのイギリスの離脱があったわけですが、ASEANも共同体でありますから、何かイギリスの離脱によってASEANとして何か得られた教訓があれば教えてください。

(カストロ教授) inclusive development、inclusive growthというのは、単に特定の中核エリアだけの発展と成長につながるということではなく、その果実をもっと周辺地域や内陸部にも広げるという意味での発展と成長ということです。

2番目の質問は非常に難しい質問であります。国際裁判所の裁定が出たわけですが、この海域は自由な航行が重要だろうと思います。1つの国だけがコントロールするということではなく、この便益を周辺の国でシェアするということが重要だと思います。ただ、そう簡単にいくものではないと思います。

3番目の質問は、政治的で非常に難しい問題ですが、ヨーロッパと違ってASEANは人口構成や発展度合いなどいろいろな意味で異なっています。イギリスのEU離脱を短絡的に考えるのではなく、少しずつ時間をかけて考えていくべき教訓だろうと思います。