

ASEANの接続性強化と経済共同体構築

—交通分野協力を中心に—

梅崎 創

東南アジア諸国連合 (Association of Southeast Asian Nations : ASEAN) は、二〇一五年の ASEAN 経済共同体 (ASEAN Economic Community : AEC) 構築を目指して様々な取り組みを加速している。AECは、一九九〇年代から構築されてきたASEAN自由貿易地域 (ASEAN Free Trade Area : AFTA) を中心として、貿易自由化だけでなく、貿易円滑化、サービス貿易の自由化、投資の自由化・円滑化、広域的インフラ整備、基準適合、相互認証、格差是正のための域内協力などを含んだ質の高い経済統合を目指している。AEC設立の目標年次は、当初は二〇二〇年と定められていたが、経済活動のグローバル化の加速、中国・インドなどの周辺新興国の台頭といった情勢変化を踏まえ、二〇〇七年一月の第一二回ASEAN首脳会議において、二〇一五年へと前倒しされた。さら

に二〇〇七年一月の第一三回ASEAN首脳会議では、AEC設立に向けた工程表となるAECブループリントが採択され、AECは、①単一市場・生産拠点、②競争力のある経済圏、③均整のとれた経済発展、④世界経済への統合を体现するものとして定義された。AECブループリントは一七の中核要素と一七六の優先事業からなる包括的な行程表であり、メンバー国にその着実な実行を義務づけるという意味で、特にASEANにとつては画期的、野心的なものである。

二〇一〇年一〇月のASEAN首脳会議で採択された「ASEAN接続性マスタープラン (Master Plan on ASEAN Connectivity : MPAC)」は、ASEAN共同体構築に向けた様々な取り組みを、「接続性」という概念で整理統合したものであり、今後のASEAN統合の道筋を示した基本文書と

なっている^①。MPACでは一五件の優先プロジェクトが合意されているが、そのうち、交通分野に関するものが、①ASEANハイウェイ・ネットワーク未接続区間の完成およびトランジット輸送ルートの改善、②シンガポール・昆明鉄道の未接続区間の完成、③ROROネットワークおよび短距離海運に関する調査、④交通円滑化協定の運用開始と、四件含まれている。また、ASEAN単一航空市場 (ASEAN Single Aviation Market : ASAM)、ASEAN単一海運市場 (ASEAN Single Shipping Market : ASSM) など重要戦略に位置づけられており、交通分野の協力はASEAN共同体構築の鍵となっている。

●陸上交通

ASEANハイウェイ・ネットワークは、UNESCAPが進めてきたアジア・ハイウェイ構想をベースに、いくつかのルートを追加したものであり、現在の課題は、残された未接続区間の整備、およびクラス3以下の区間の改善である。未接続区間は、AH一二号線のうちの六〇キロメートル区間レーニャーコンロイ間、およびAH一二三号線全線 (ダウェイー

メーサムパス間の一四一キロメートル) であり、いずれもミャンマー南部に位置している。ダウェイは近年、深海港、経済特区、発電所^②、製鉄所などを含む総合的な開発計画が進められており、タイ国境へと接続するAH一二三号線の建設もその一部である。ダウェイの総合開発は、MPACにも含まれているメコン・インド経済回廊構想の中核事業であり、すでに産業集積が進んでいるバンコク首都圏と、チェンナイなどのインド東部を接続する結節点として機能することが期待されている。ダウェイ総合開発には総額一二五億ドルが必要と見積もられており、その資金調達が最大の課題となっているが、本稿執筆時点では決着の目途は立っていない。

クラス3以下の区間に関しては、後述する通過貨物円滑化に関する枠組み協定 (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit : AFAF-GIT) の附属文書で定義されたトランジット輸送ルート上にある五区間が優先されることになっている。このうち、ラオス国内の二区間、AH一二号線 (ヴィエンチャンールアンプラバーン間の三九三キロメートル) およびAH一五号

線（バンラオ―ナンパオ間の九八キロメートル）についてはすでに着工されており、二〇一二年中にも改善工事が完了する見込みである。残りはミャンマー国内にあり、A H 一号线（チャウンウー―カレミョー間の三七九キロメートル）、A H 二号线（メイティラ―タチレイク間の五九三キロメートル）、A H 三号线（キヤイントン―モンラ間の九三キロメートル）などが対象である。このうち、A H 一号线はインド、ミャンマー、タイを結ぶ三国ハイウェイ構想の一部となっており、二〇一一年一二月のA S E A N 交通大臣会合に先立って、インド政府から協力の申し出がなされている。また、A H 一号线のうち、ミャワディ―カウカレイク間の一部が片側通行しかできない状況にあり、その区間の改善も求められている。この区間は、東西経済回廊の一部であり、タイとミャンマーを接続する最重要ルート上にあり、両国間の協議が進められている。また、日本政府もA S E A N 接続性強化の一環として、東西経済回廊開発にも協力する方針を示している。

SKRL は一九九五年の第五回A S E A N 首脳会議において提案された構想であるが、資金調達、各国の優先事業との整合性、建設予定地の治安問題などにより、大きな進展が見られていないのが現状である。現時点では、タイ―カンボジア間、およびカンボジア―ヴィエトナム間の未接続区間の建設が進められている。前者については二〇一四年までには完了する見込みであり、後者のうちカンボジア国内の区間は二〇一五年までに完成される予定である。ヴィエトナム国内区間については、M P A C においても二〇二〇年までの完成を目指すと言われていたが、ヴィエトナム国内でも優先プロジェクトに認定されたことにより、ある程度、前倒しで実施されるものとみられる。また、SKRL の当初計画に含まれているヴィエンチャン―ヴァンアン間（五八五キロメートル）、ナムトク―タンビューザット間（二六三キロメートル）については、M P A C では二〇二〇年の完成を目指すこととなっている^③。

●交通円滑化

道路や鉄道などにより物理的接続性を強化することはもちろん重要だが、それだけでは十分とはいえない。例えば、通常はトラックによる越境輸送は認められていないため、国境でその国のトラックに貨物を積み替えるという作業が必要になる。また、陸上輸送では、貨物を発送する国と、送付先の国との間で、第三国を通過する場合がある。トランジット輸送に関する取り決めがない場合は、その間に位置する第三国に入国する際に輸出入手続き、そこから送付先の国との国境を越える際に改めて輸出入手続きを取る必要がある。さらに、国境を越える輸送サービスは、トラック、鉄道、船舶、航空機など、複数の交通モードを組み合わせた複合一貫輸送により提供される場合が多い。複数国をまたぐ輸送サービスであるため、発送地から仕向地までの輸送を一括して提供する複合一貫輸送業者の法的責任の範囲や契約形態などについて一定の合意を形成するは、国境を越える経済活動を促進する要因になると考えられる。このような認識に立ち、A S E A N はこれまでに交通円滑化に関する三つの枠組み協定を締結し、二〇一五年までの運用開始を目指しているところである。

「通過貨物円滑化に関する枠組み協定（A F A F G I T）」は、A S E A N メンバー国間でトランジット輸送を行う権利を相互に承認することを目的としている。この協定により、「コンテナなどに封印された通過貨物に関しては、違法行為が疑われる場合など特段の理由がない限り、関税当局の検査を受けない」（第五条第四項）ことになり、トランジット輸送にかかる時間の大幅な短縮が期待されている。A F A F G I T は、一九九八年一二月に署名された本協定に加え、九つの附属文書^④からなっており、このうち、附属文書二（国境交易所の指定）、附属文書七（トランジット通関制度）についてはまだ合意文書が最終化されておらず、他の附属文書についても締約国の批准が完了していないものがある。本協定および附属文書は交通大臣会合が所管しているが、トランジット通関制度に関しては通関当局による草案作成を待たなければならず、それにはまだ時間を要する見込みである。このため、A F A F G I T の早期運用開始を目指して、当面は各国のトランジット輸送制度を適用することも検討されている。

業者や委託者の責任範囲を定めるもので、契約形態等についても一定の共通項目が合意されている。この協定の適用範囲は、締約国で正式に登録された複合一貫輸送業者、締約国発着の国際複合一貫輸送であり、事実上、締約国は複合一貫輸送に関する法律を整備することが求められている。シンガポール、タイといったASEAN物流の中心地ではすでに必要な法制度が整備されており、ブルネイ、ヴィエトナムでも準備が進んでいる一方、まだ準備が整っていない国もあるのが現状である。本協定を予定通り二〇一五年までに運用開始するためには、域内外からの技術協力を通じて、複合一貫輸送に関する法整備を支援していく必要がある。

二〇〇九年一二月に署名された「国際輸送円滑化に関する枠組み協定 (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Interstate Transport : AFAFIST)」は、締約国で正式に登録された輸送業者が他の締約国内で当該国発着貨物の輸送を行えるようにすることを目的としている。これにより、

国境で貨物を別のトラックに積み替える必要がなくなり、AFAFISTとの相乗効果で、トラン

ジット輸送の効率を格段に上げることができると期待されている。本協定では、AFAFISTと附属文書を共有しており、早期の合意、署名、批准が待たれている。当初、附属文書三(車両の型式と台数)では登録車両の上限が六〇台とされていたが、ASEAN域内貿易の活発化を反映して、五〇台までに拡大されている。

これらの交通円滑化措置は、アジア開発銀行が推進する大メコン圏経済協力における越境交通協定 (Cross Border Transport Agreement : CBTA) と目的を共有しており、その対象をASEAN全域に拡大するものである。CBTAも一九九〇年代から取り組みながら、実際に運用が開始されている国境は五地点に限られている^⑤。これらの交通円滑化措置への期待は大きい。制度が悪用され密輸が増加する懸念、交通・車両整備に関する各国法制度間の相違、大多数を占める中小規模輸送業者からの抵抗、といった問題が早期運用開始を困難にしている。

●海上交通

ASEANは、インドシナ半島を中心とする大陸部とインドネシア、フィリピン等の島嶼部からな

る。東南アジアの広域経済開発は、大陸部における幹線道路網の整備を中核とした経済回廊構想に沿って進められてきたが、近年では、大陸部と島嶼部、および島嶼部間の接続性を強化する必要性が認識され、海路を含む経済回廊構想が検討されるようになってきている。また、域内格差是正という観点からも、従来のCLMV諸国一辺倒から、離島など、島嶼部の低開発地域にも関心が寄せられるようになってきている。MPACが優先プロジェクトと位置づけたRORONネットワークおよび短距離海運に関する調査もその流れに沿ったものであり、ASEANにおける広域経済開発の新機軸である。

二〇一一年一月の日ASEAN首脳会議で採択されたバリ宣言では、日本がASEAN海洋経済回廊開発を支援することが合意され、また、日ASEAN行動計画に基づき、「ASEAN RORONネットワークおよび短距離海運に関するフイジビリティ調査」に国際協力機構 (JICA) が着手している。南シナ海における中国の動きを牽制したいという日ASEAN双方の思惑が一致したことも背景にはあるが、RORONネットワーク等による島嶼部の接続性

強化は、ASEANの経済統合の地理的な拡大に直接的に寄与するものであり、域内格差是正への効果も期待される。

より包括的な取り組みであるASEAN単一海運市場 (ASSM) に向けては、二〇一〇年一月に合意された「ASEAN単一海運市場に向けての戦略文書」に基づき、現在、韓国の技術協力により基礎調査が進められており、二〇一二年のASEAN交通大臣会合に最終報告書が提出される見込みである。ただし、欧州のような先行事例のある航空市場統合と異なり、海運市場の統合については、基本計画、実施計画の立案から実施に至るまで、数多くの困難が予想される。

●航空

ASEANは一九九五年以降、段階的に航空自由化を進めており、近年では二〇〇四年に合意された「航空輸送部門統合に向けたロードマップ (Roadmap for Integration of Air Travel Sector : RATS)」がその中核に位置づけられてきた。二〇〇七年に採択されたAECブループリントではASEAN単一航空市場 (ASEAN Single Aviation Market : ASAM)

が最終目標に設定され、RIATSを内包するより包括的な取り組みとしてのASAM構築に向けた準備が進められてきた⁽⁶⁾。

二〇一一年一月の第一七回交通大臣会合では、「ASEAN単一航空市場の実施枠組み」が採択され、ASAMの概要および実施に向けたロードマップが明らかにされた。同実施枠組みによれば、ASAMでは、経済要素として、①市場アクセス、②チャーター、③航空会社の所有と支配、④運賃、⑤商業活動、⑥競争法と補助金、⑦消費者保護、空港使用料、⑧紛争解決、⑨対話パートナーとの協同、技術要素として、①航空の安全性、②航空安全保障、③航空交通管理、などに取り組むことになる。さらにロードマップでは四五項目の方策が示されており、そのうち一三項目は二〇一二年まで、一九項目は二〇一五年まで、残りはその以降に実施することが示されている。交通次官級会合の下に設置されている航空ワーキング・グループ内に、上述の経済要素、技術要素を担当するサブ・ワーキング・グループがあり、今後はそこで詳細な議論、交渉が進められていくことになる。このASAM構築に向けた取り組みに関しては

EUが協力していくことになっていく。

ASEANとの多国間航空協定に関しては、中国が先行しており、二〇一二年にも第五の自由（以遠権・外国で旅客または貨物の搭乗載を行い、さら第三国へと輸送する権利）について合意形成されることが期待されている。韓国との航空協定に関しては、第五の自由までを見据えて、ワーキング・グループでの議論が始められることになっている。インドとの航空協定についてはもう少し動きが遅れている。ASAMでも対話パートナーとの多国間航空協定においても、現時点では第五の自由までが目標とされており、EUが実施したような、第六の自由（本国をハブとする第三国間輸送の自由）、第七の自由（ゲージ権・第三国間輸送の自由）、第八の自由（カボタージュ・他国の国内輸送）までは含まれていない。EUでは、こういったより高度な自由化がローコストキャリアの成長を促し、航空市場の再編を招いてきた。フラッグキャリアへの影響を考慮して、多くのASEANメンバー国は慎重な姿勢を崩していない。

（うめざき そう／アジア経済研究所 シンガポール海外研究員）

(1) MPACは、経済面だけではなく、政治・安全保障面、社会・文化面での統合も踏まえており、AECブループリントよりさらに包括的な計画だが、本稿では経済面に絞って議論を進める。

(2) 当初は四〇〇メガワットの石炭火力発電所が計画されていたが、二〇一二年一月、ミャンマー政府は環境への影響を理由として、この計画を中止する決定を下した。現在は、天然ガス等、他のエネルギー源に切り替えることなどが検討されている。
“Burma cancels coal plant after opposition: official,” Bangkok Post, 11 January 2012.

(3) ナムトク・タンビューザヤット区間は、治安上の問題がある地域を通る計画であり、その実現が危ぶまれていたが、実現可能性調査の結果、ルート変更の可能性が出てきている。仮にダウエイを通るルートが採用された場合、ダウエイ総合開発計画との相乗効果が期待される。

(4) 各附属文書の内容は、①トランジット輸送ルートの指定と施

設、②国境交易所の指定、③車両の型式と台数、④車両の技術要件、⑤第三者賠償責任に関する強制的車両保険制度、⑥鉄道上の国境と乗換駅、⑦トランジット通関制度、⑧衛生植物検疫措置、⑨危険物、である。

(5) CBT Aの詳細は、例えば、石田「二〇一〇」を参照。すでにCBTAが運用開始されている国境は、①ラオバオ・デンサワン、②サワンナケート・ムクダーハーン、③ポイペト・アランヤプラテート、④モクバイ・バベット、⑤河口・ラオカイである。

(6) ASEANの航空自由化の経緯については、花岡「二〇一〇」が簡潔に整理している。

《参考文献》

① 石田正美「二〇一〇」「越境交通協定（CBTA）と貿易円滑化」（同編『メコン地域 国境経済をみる』アジア経済研究所）。

② 花岡伸也「二〇一〇」「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開」（『運輸と経済』第七〇巻、第六号）。