

ASEAN・メコン地域における交通インフラ

—越境交通整備とインフラビジネス

福井県立大学 地域経済研究所
教授 春日尚雄

ASEAN 共同体成功の鍵

これまでの ASEAN 加盟国の経済成長は、AFTA (ASEAN 自由貿易地域) の進展と交通分野におけるインフラの改善が、進出した外資企業などに関税の削減とサプライチェーンを確保するという相乗効果を起こしたことによってもたらされた。本稿では ASEAN およびメコン域内のさらなる交通・運輸分野の改善と連結性 (connectivity) を高めることが、ASEAN 経済共同体 (AEC) 深化のための重要な要素であることを陸路輸送中心に概観し、関連したインフラ事業を紹介したい。

ASEAN 連結性については 2010 年の「ASEAN 連結性マスタープラン」(MPAC) において示され、交通協力を絞った中期計画としては「ブルネイ行動計画」(BAP) で、①陸上輸送、②航空、③海上輸送、④交通円滑化、の 4 つのセクターに分け具体的な推進を明示している。さらに AEC が 15 年末に創設された後、25 年を目指す「AEC2025 ブループリント」(工程表) が示され、AEC2025 の交通分野に関する BAP の後継計画としては、「クアラルンプール交通戦略計画」(KLTP) が 15 年 12 月に出されている。AEC2025 でも交通・運輸分野の改善が ASEAN 連結性の主体であると位置づけながら、ASEAN 共同体を成功させるための鍵であるというスタンスは従来と変わっていない。

都市交通整備が焦眉の急に

ASEAN 域内では、重層的な地域開発の枠組みによって交通インフラ整備が行われている。すなわち AEC ブループリントと交通整備計画の下で進められている長期計画がある一方、主に 1990 年代からのサブリージョン (準地域) 単位での複数の地域開発が並行して行われている経緯があり、むしろ後者が先行して現在のインフラ整備の基礎となっている。代表的なものは ADB (アジア開発銀行) に主導された「GMS (拡大メコン経済圏) プログラム」であり、そのインフラ投資はメコン地域における越境交通網、いわゆる経済回廊整備に集中的に投下された。これにより陸の ASEAN における越境道路 (およびメコン架橋) は、ミャンマー区間を除いたハード建設としてはかなりの部分が完成に至っている。

一方、ASEAN の経済発展と都市化に伴う都市交通整備が焦眉の急となっており、各国の大都市における整備事業は年々緊急課題となりつつある。また海の ASEAN である島嶼部では、国際ハブ港整備とともに短距離輸送を担う RoRo 船 (貨物トラック専用フェリー) ネットワークを構築するための小規模港湾整備の重要性が高まっている。

鉄道は ASEAN のフラッグシップ事業である「SKRL (シンガポール～昆明鉄道) 整備計画」が