

World Watching 135

ワールド・ウォッチング

経済共同体を目指す ASEANと港湾 統一的で競争力ある ASEAN海運に向けた ロードマップの取組み



六角 達行

財団法人
国際臨海開発研究センター
調査役



はじめに

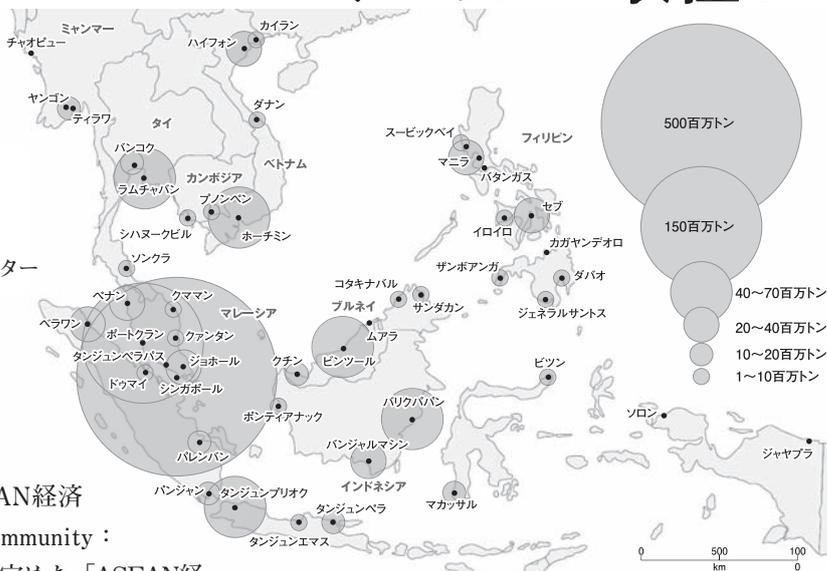
ASEANは、2015年のASEAN経済共同体 (ASEAN Economic Community : AEC) の実現に向けての行程を定めた「ASEAN経済共同体ブループリント」を採択し、単一の市場・生産拠点として競争力ある統合経済地域の形成を目指して各分野で取組みを進めている。日本もこうした動きを支援してきているが、国際協力機構 (JICA) はASEAN海運ネットワークの強化を目指すロードマップに掲げられた施策実現を支援するための調査^{1), 2)}を実施した。コンサルタントとしてこの調査を担当し港湾分野におけるASEANの最近の動きに直接触れることができました。ここではその一端を紹介いたします。



経済共同体を目指すASEAN

(1) ASEAN地域経済

ASEAN加盟10カ国の総国土面積は448万km²、人口は5億8,092万人 (2009年) で、それぞれ日本の12倍、4.6倍にあたる³⁾。GDPは2000年代に平均10%を超える伸びを示し、2009年には1兆4,854億米ドル (日本の29.3%、世界の2.6%) に達するなど経済統合地域としての存在感を高めつつある³⁾。加盟国の内ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール及びタイをASEAN6として統計上、整理することも多いが、このASEAN6のGDP合計値はASEAN全体の約90%を占め、また一人当GDPはASEAN6とCLMV (カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) との間に約4倍の開きがあ



ASEANネットワーク港湾と取扱貨物量¹⁾

ること⁴⁾に見られるように域内には大きな経済格差が存在している。

ASEANが経済共同体として発展していくためには、地域が総体として成長するとともに後者グループの国の経済発展が必要といえる。その際には各国間の円滑な物流は必須の要件の一つであり、域内各国及び国内各地域の間に海が介在するASEANにおいては海上輸送が担う役割は特に大きい。AEC実現のためには、海運ネットワークを円滑に機能させることが重要な鍵となると考えられる。

(2) ASEANネットワーク港湾

ASEANは加盟国間の議論を踏まえて47の港湾を「ASEANネットワーク港湾」として選定している。これら港湾の位置と各港湾の総取扱貨物量を上図に示しているが、2008年の総取扱貨物量は概ね13億7,600万トン (内コンテナは約7,000万TEU)¹⁾に上る。インドネシアでは14港が選定されている一方でカンボジアは2港と選定港湾の数は国により異なるが、ASEANを一つの経済地域として捉え、域内の運輸交通ネットワークの一環を構成すべく、地理的な位置や港湾の役割を考慮して決定されたものである。

この47港には、世界トップクラスの国際ハブ港、各国を代表する玄関港、ASEAN域内外の他地域との接続点となる地域港湾、河川港や地域辺縁部に位置する小規模港湾など様々な立地条件、規模、機能

の港湾が含まれている。調査ではこれらの港湾について、ネットワークという観点から表1に示すような5タイプの分類を提案したが、それぞれの国・地域における運輸インフラとしての役割と併せ、ASEAN海運ネットワークにおける位置付に相応しい役割を果たすことが期待される。

それぞれの港湾は各国の政策に基づき開発、整備、利用が図られることは言うまでもないが、加盟国の合意により47の流通拠点港湾を選定し、地域全体の海運ネットワークの強化を目指そうとするASEANの方針は注目すべきことといえる。これら港湾が、その立地国とASEANの双方の要請に応えることを可能とするASEANとしての港湾の開発利用の戦略が求められよう。



ASEANの港湾セクターの取組み

(1) ASEAN海運ロードマップの取組み

海運・港湾の分野に関しては、2007年開催のASEAN交通大臣会合で「統一的で競争力あるASEAN海運に向けたロードマップ」⁵⁾が採択されている。これはASEANにおける海運サービスの自由化を推進することを目的としており、そのことにより単一の市場・生産拠点としてASEANを発展させようとするものである。このロードマップでは、政策課題とともに表2に示す20の具体的施策が、実施主体と工程を付して示されている。

これらの施策は、運輸関係高級事務レベル会合(STOM)の下で、各国の海事・港湾の担当責任者により構成される海運ワーキンググループ(MTWG)が担当し、取組んでいる。施策毎に担当幹事国等が決められ、当該国が中心となって関連情報の収集や各国の意見を聴取しつつとりまとめた資料等を基に、定期的に開催されるMTWG会合において議論、調整がなされている。その結果がSTOMに報告され、審議されている。

ロードマップでは施策⑤、⑥、⑦、⑧には外部の支援が必要としており、日本及び韓国に協力が求められた。日本はJICA事業として、ブルネイが幹事国の施策⑥及びベトナムが幹事国の施策⑧に関する調査を担当し、その結果は既にMTWGに報告、採択されている。

分類	ASEANネットワーク港湾
国際ハブ港	シンガポール港、クラン港、タンジュンペラパス港
ゲートウェイ港	タンジュンプリオク港、マニラ港、ラムチャバン港、ホーチミン港
大規模港 (域外航路寄港)	タンジュンペラ港、タンジュンエマス港、ジョーホール港、クチン港、バンコク港、ハイフォン港、カイラン港
小規模港 (域内航路寄港)	ムアラ港、シアヌークビル港、ベラワン港、パレンバン港、パンジャン港、マカッサル港、バリクパバン港、バンジャルマシン港、ボンチアナック港、クワンタン港、ピンツール港、コタキナバル港、ヤンゴン港、ティラワ港、バタンガス港、スービックベイ港、セブ港、イロイロ港、カガヤンデオロ港、ダバオ港、ザンボアンガ港、ダナン港
小規模港 (沿岸海運/近距離航路)	プノンペン港、ピツン港、ドゥマイ港、ジャヤブラ港、ソロン港、クママン港、サンダカン港、チャオビュ港、ジェネラルサントス港、ソングラ港

表1 ASEANネットワーク港湾¹⁾を基に作成

共通関心・相互利益課題に関するコンセンサス	①共通海運政策、②協議・調整・合意メカニズム
インフラストラクチャ	③港湾リストのレビュー、④データの編集、⑤データベースの開発、⑥港湾開発優先度の評価ガイドライン、⑦将来需要・改善分野の特定、⑧プロジェクト優先度の設定、⑨プロジェクト資金、⑩港湾のパフォーマンス・容量の確保
市場統合	⑪海運貿易の自由アクセスの原則、⑫海運単一市場の戦略、⑬単一市場の形成
調和	⑭海運の財政援助ガイドライン、⑮調和した船舶登録、⑯港湾タリフのガイドライン
人材育成	⑰ロジスティクスセンターの設立、⑱船上職場の強化、⑲海事地域センターの設立、⑳船員単一市場の形成

表2 統一的調和と競争力強化のためのロードマップに掲げられた施策⁵⁾より作成

施策の中には各国の事情や環境が異なり一様な整理、統一的な方向付けに時間を要し予定された工程を変更しているものがあるが、2015年の目標年次に向けて幹事国の作業、MTWGでの議論が重ねられている。

ASEAN港湾協会ははじめ港湾関係地域機関の協力・調整を図りつつ、ASEAN事務局とともに各国の海事・港湾の責任者が分担、協力して施策に取組む仕組み、そこでの実際の活動と成果は地域経済統合体の実現の可能性を感じさせる。

(2) ASEANとの連携の強化

世界の成長センターといわれダイナミックに変化しているASEANの港湾の最新の動きを的確に理解し、時機を失せずに必要な協力を行うことが重要であろう。また、日本の港湾政策、管理運営にも反映させるべきこともあろう。港湾に関してASEAN各国との間には、技術協力、経済協力の多くの実績や日-ASEAN交通連携の枠組による様々な活動等の多くの積み重ねがあり、良好な関係が築かれてきているが、AECという新しいステージに進もうとしているASEANとの連携を更に強化していくことが重要と考えられる。

参考資料

- 1) アジア地域ASEAN戦略的な海運インフラ整備のためのベンチマーク調査：2010年2月(独)国際協力機構
- 2) アジア地域ASEAN戦略的な海運インフラ整備のための優先的取組み課題に関する情報収集・確認調査：2011年3月(独)国際協力機構
- 3) 目でみるASEAN：平成22年10月、外務省アジア太平洋局地域政策課
- 4) ASEAN Community in Figures 2010：Association of Southeast Asian Nations
- 5) ROADMAP TOWARDS AN INTEGRATED AND COMPETITIVE MARITIME TRANSPORT IN ASEAN：ASEAN Secretariat