FIND ASIA MANAGEMENT CLUB

ファインドアジア経営者クラブ

2016年5月号

Vol.1

■推奨環境■

このレポート上に書かれている URL はクリックできます。できない場合は最新の AdobeReader を無料でダウンロードしてください。
http://get.adobe.com/jp/reader/

■著作権について■

このレポートは著作権法で保護されている著作物です。
下記の点にご注意戴きご利用下さい。

このレポートの著作権はファインドアジア経営者クラブ株式会社に属します。
著作権者の許可なく、このレポートの全部又は一部をいかなる手段においても複製、転載、流用、転売等することを禁じます。
このレポートの開封をもって下記の事項に同意したものとみなします。

このレポートは秘匿性が高いものであるため、著作権者の許可なく、この商材の全部又は一部をいかなる手段においても複製、転載、流用、転売等することを禁じます。
著作権等違反の行為を行った時、その他不法行為に該当する行為を行った時は、関係法規に基づき損害賠償請求を行う等、民事・刑事を問わず法的手段による解決を行う場合があります。
このレポートに書かれた情報は、作成時点での著者の見解等です。著者は事前許可を得ずに誤りの訂正、情報の最新化、見解の変更等を行う権利を有します。
このレポートの作成には万全を期しておりますが、万一誤り、不正確な情報等がありましても、著者・パートナー等の業務提携者は、一切の責任負わないことをご了承願います。
このレポートのご利用は自己責任でお願いします。このレポートの利用することにより生じたいかなる結果につきましても、著者・パートナー等の業務提携者は、一切の責任を負わないことをご了承願います。

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

FIND ASIA MANAGEMENT CLUB
ファインドアジア経営者クラブ

■目次■

■はじめに■ - 4 -
■第１章■ - 4 -
～ ASEAN 統合への動きと AEC の発足～ - 5 -
（１）2015 年、AEC 発足 - 5 -
（２）ASEAN のあゆみと組織概要 - 5 -
（３）AEC は何を目指しているのか - 7 -
■第２章■ - 11 -
～ AEC 実現に向けた取り組み～ - 11 -
（１）ASEAN ブループリント 2025 - 11 -
（２）AEC 実現に向けた主な取り組み - 11 -
（３）AEC-コネクティビティの改善 - 13 -
■第３章■ - 15 -
～物理的連結性の強化～ - 15 -
（１）アジアハイウェイ構想 - 15 -
（２）ASEAN ハイウェイネットワーク - 15 -
（３）港湾の整備 - 17 -
■おわりに■ - 23 -

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

■はじめに■

ファインドアジア経営者クラブ一般会員の皆様、いつも当クラブをご愛顧くださりありがとうございます。

当レポートでは、日本やアジアの最新の話題を、当クラブ独自の切り口でまとめ会員の皆様に提供してまいります。

情報鎖国を徹底的に行っている日本において、正しい情報を得るのは至難の業です。最も大切な情報は、決してメディアには流れてきません。ましてや、”タダ”で情報が手に入るインターネットを鵜呑みにするなど愚の骨頂です。

当クラブの会員様には、本レポートを通じ、正しい情報収集の方法について学んでいただければと考えております。

本レポートを熟読いただき、激動の世を切り拓く同志としての”共通言語”を増やしていきましょう。（レポートには本当にお伝えしたいことのごく一部しか記載しておりません。ご質問等ある方は、当クラブ役員までお気軽にお問い合わせくださいませ。）

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

■第1章■

～ASEAN 統合への動きと AEC の発足～

（1）2015 年、AEC 発足

2015 年 12 月 31 日、ASEAN 共同体が発足し、ASEAN は大きな節目を迎えました。

今回のレポートでは全章を通じて、ASEAN 共同体に先立ち発足したアセアン経済共同体（ASEAN Economic Community＝AEC）について、また、ASEAN 地区で進むインフラ整備の一部について、紹介します。

（2）ASEANのあゆみと組織概要

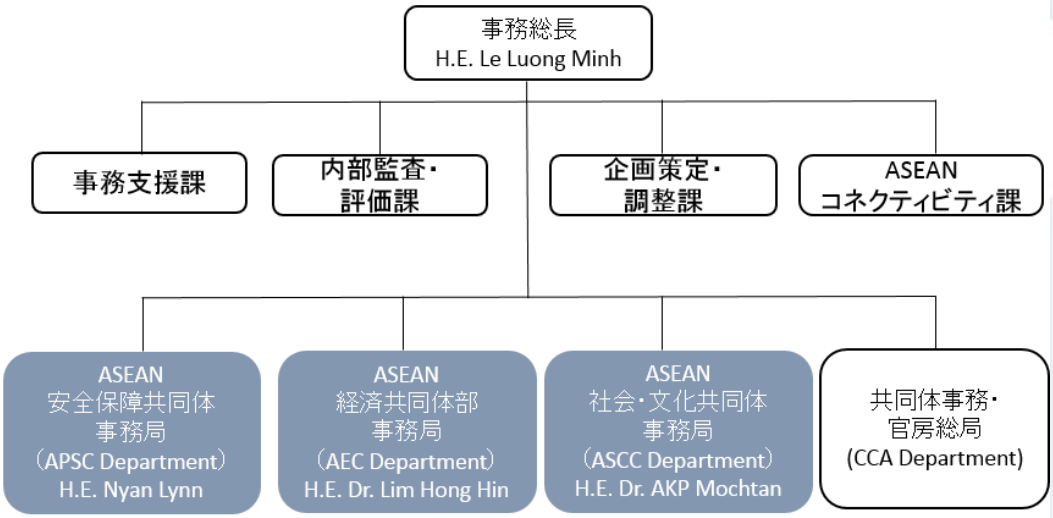
□これまでの経緯

1967 年	・ASEAN 設立（タイ、インドネシア、シンガポール、フィリピン、マレーシア）
1984 年	・ブルネイ加盟
1993 年	・AFTA 創設
1995 年	・ベトナム加盟 ・サービスに関する枠組み協定（AFAS）署名
1997 年	・ミャンマー、ラオス加盟 ・アジア通貨危機発生
1999 年	・カンボジア加盟
2000 年	・ASEAN 統合イニシアティブ（IAI）立ち上げ合意
2002 年	・米国が ASEAN 強力プランを発表
2003 年	・2020 年の ASEAN 共同体創設を宣言（第 9 回首脳会議）
2005 年	・ASEAN と米国、「ASEAN 米国パートナーシップ」合意 ・第 1 回東アジアサミット開催
2006 年	・ASEAN と米国、「国家強力と経済統合を進めるための ASEAN 開発ビジョン（ADVANCE）」を発表 ・日本が ASEAN+6 による FTA を提案（ASEAN+6 経済担当閣僚会議）

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

2007 年	ASEAN 共同体設立を 2015 年に前倒すことを宣言 （第 12 回首脳会議） ・AEC ブループリント採択
2008 年	・米国、ASEAN 大使を任命 ・東アジア・ASEAN 経済研究センター（ERIA）創設 ・ASEAN 憲章発行 ・AJCEP 協定発効
2009 年	・ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）調印
2010 年	・ASEAN6 カ国、関税を撤廃（一部例外を除く） ・ASEAN コネクティビティ・マスタープラン採択 ・ERIA、「アジア総合開発計画」をまとめる ・東アジアサミットへの米国、ロシアの正式参加が決定（2011 年から）
2011 年	・東ティモールが ASEAN 加盟申請 ・ASEAN と中国、南シナ海行動宣言（DOC）履行のためのガイドラインを承認
2015 年	・AEC ブループリント 2025 採択 ・AEC 発足
2016 年	・RCEP 交渉完了（目標）

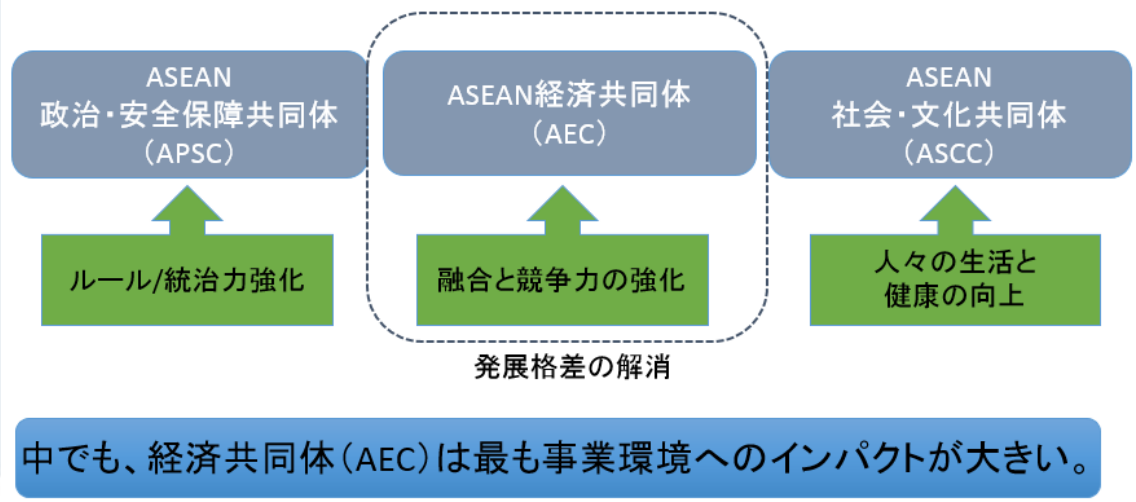
□ASEAN 事務局組織体系



出典：Association of Southeast Asian Nations

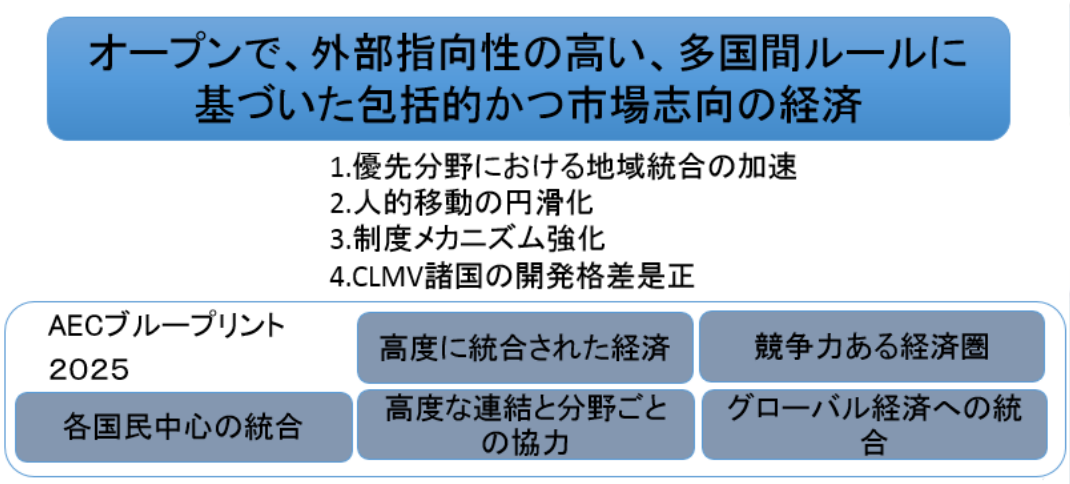
Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

□ASEAN 統合とは



（3）AEC は何を目指しているのか

□AEC 実現のための共通原則



Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

□AEC と EU、EPA、FTA の違い

項目	EU	AEC	EPA	FTA
関税撤廃	○	○	○	○
共通域外関税	○	×	×	×
非関税障壁撤廃	○	○	△	△
サービス貿易自由化	○	△	△	×
規格・標準の統一/相互承認	○	△	△	×
人の移動	○	△	△	×
貿易円滑化	○	○	○	△
投資自由化	○	○	△	×
政府調達	○	×	△	×
知的所有権保護	○	○	○	×
競争政策	○	△	△	×
税制(付加価値税)調和	△	×	×	×
域内強力	○	○	○	×
共通通貨	△	×	×	×
(市場統合における)主権制限	△	×	×	×

参考:石川幸一「ASEAN経済共同体とは何か―ブループリントから読めるもの」
『国際貿易と投資』Summer 2008/ No. 72

□ヒト・モノ／サービス・カネの自由な移動を実現するため、5 つの視点で行動計画(AEC ブループリント)を策定

・高度に統合された経済
　物品・サービス・投資・資本・熟練労働者の自由な移動
　グローバルバリューチェーンへの参加
・競争力ある経済圏
　全加盟国での競争政策（機関の設立等)、消費者保護機関設立、知的所有権保護システム、税制（二重課税防止)、生産性強化による成長とイノベーション・R＆D、技術的商業化、ASEAN の組織的統制、持続可能な経済開発、グローバルメガトレンドや貿易の問題への競争力・ダイナミズムの強化
・高度な連結と分野ごとの協力
　交通、情報通信技術、E コマース、エネルギー、食料、農業・林業における安全検査基準の調和、観光業、医療、鉱物資源、科学技術
・各国民中心の統合
　中小企業・民間部門の役割強化、官民協力、地域外での格差是正を目指した ASEAN 統合イニシアティブ、地域統合でのステークホルダーの貢献
・グローバル経済への統合
　対外経済関係、協調システムの構築インフラ開発、域外国への貿易関係を通じた

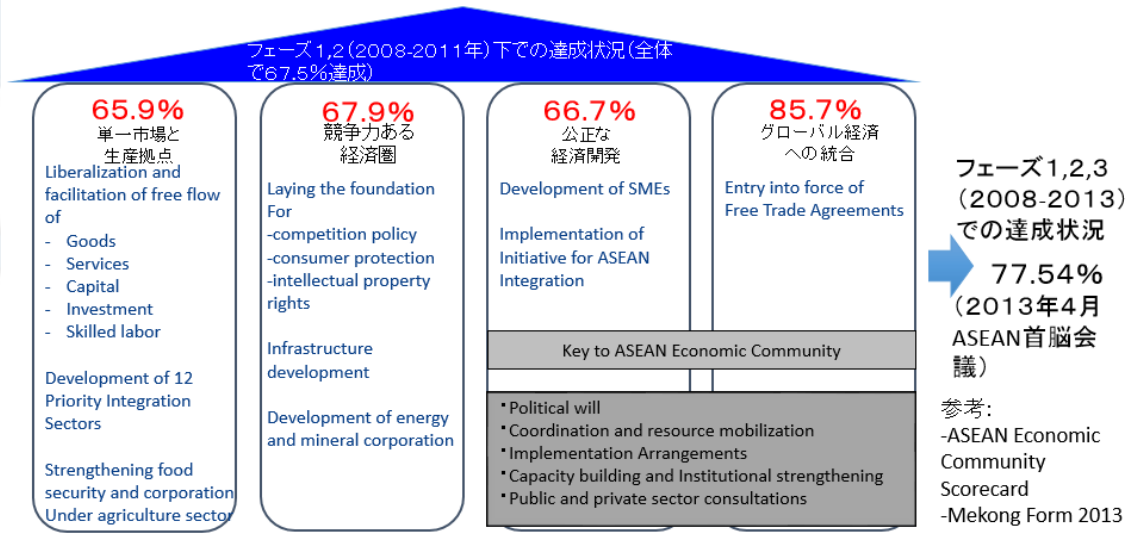
Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

協力の強化、グローバルな戦略的提携、国際・地域的機関への責任

ブループリント内で最多項目である「自由な移動」が、一時的に保護主義的な政策・税制・運用を誘導する可能性

□AEC スコアカード

AEC の施策のタイムリーな進捗状況を把握するために ASEAN が作成した、各施策の達成状況を評価・報告するシステム。



Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

□AEC-非関税措置の解消

域内関税を撤廃しても、非関税措置で守られているケースは少なくない。AEC においてはこれらも順次、解消していくものとされている。

表：ASEAN における非関税措置リスト

非関税措置：大分類	非関税措置：中分類			ブルネイ	カンボジア	インドネシア	ラオス	マレーシア	ミャンマー	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム
1. 準関税措置	追加的税・課徴金、売上税・物品税					○				○	○		○
2. 金融規制措置	輸入における複数の為替レート								○				
3. 自動輸入許可措置	自動輸入許可			○	○	○		○			○	○	○
4. 数量制限措置	非自動輸入許可			○	○	○		○	○	○	○	○	
	輸入割り当て			○		○		○	○	○		○	○
	輸入禁止			○	○	○		○		○	○	○	○
	事業特殊制限											○	
5. 独占的措置	独占的主体による輸入					○		○		○			○
6. 技術的措置	技術的基準・認証	ラベリング・梱包・マーキング要求		○		○					○	○	○
		テスト・検査・検疫要求		○		○		○	○	○	○	○	
		目的別	安全規格・工業標準			○	○	○	○	○	○	○	
			保健衛生規制・品質規格	○	○	○	○	○	○		○	○	○
			衛生植物検疫（SPS）措置	○		○		○		○		○	
			その他				○						○
	船積み前検査			○		○				○	○	○	

参考：『ジェトロセンサー』2009年10月号

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

■第2章■

～AEC 実現に向けた取り組み～

（1）ASEAN ブループリント 2025

2003 年の会合で ASEAN 各国首脳は、2020 年までに「政治・安全保障共同体」、「経済共同体」、「社会・文化共同体」から成る「ASEAN 共同体」の設立に合意しました。2009 年には 3 つの共同体の設計図ともいえる、「ブループリント」が示され、AEC のブループリントでは、「単一の市場・生産拠点」「競争力のある経済地域」「衡平な経済発展」「世界経済と統合」という 4 つの柱が設定されていました。

2015 年 11 月、ASEAN10 ヵ国首脳は ASEAN 経済共同体（AEC）の発足宣言の採択とともに、前章で示された、次の 10 年間の AEC のビジョンを定めた「AEC ブループリント 2025」を発表しました。

AEC 実現に向けたこれまでの取り組み、そしてこれからの取り組みや課題について、以下で紹介します。

（2）AEC 実現に向けた主な取り組み

□物品貿易自由化

【協定】AFTA（ASEAN 自由貿易地域）における CEPT（共通効果特恵関税）協定、ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）制定（2009 年 2 月署名）

【内容】

・2015 年までに ASEAN 各国が貿易自由化（関税撤廃）→9 割超の品目で達成

・非関税障壁の撤廃、税関手続きの統一等の貿易円滑化。CEPT の見直し、改善。

□サービス貿易自由化

【協定】AFAS（ASEAN サービス枠組み協定）

【内容】

・これまで分野ごと、段階ごとに自由化を進めていたが、2015 年までに ASEAN 域内における全てのサービス貿易を自由化。自由化を約束した分野を示すパッケージ（第 8）を公

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

表。

・各国が 2 年に 1 回自由化する目標項目数を決定し、それに合わせて規制緩和・撤廃を行う。

・全加盟国のコンセンサスを待たずに、準備の整った国から先行実施する「ASEAN-X」方式採用。

□投資自由化

【協定】ACIA（ASEAN 包括的投資協定）（ASEAN 投資地域枠組協定（AIA）と ASEAN 投資保護協定（ASEAN IGA）とが統合・拡充し署名された。）

・投資家保護の強化。

・より分かり易く一貫性のある、投資ルール、規律、政策、手順の作成

・二重課税回避のためのより効果的な二国間協定の設定等を通じて、ASEAN 地域をプロモーション。

□人の移動

a)人の移動全般

貿易・サービス・投資に伴う人の移動を自由化

・AUN（ASEAN 大学ネットワーク）内のつながりを強化し、学生・スタッフの移動促進

・ASEAN 各国間での、就職斡旋・労働市場等の情報ネットワークの強化

b)労働関係

AEC では、熟練労働者（Skilled Labor）の自由な移動が予定されているが、現状、具体的にどのような労働者が対象となるのか、またその定義などは定かではない。

・なお、AFAS に基づき、具体的に下記の相互認証協定（MRAs）が結ばれている。

1. Engineering Services ※ASEAN Chartered Professional Engineer
2. Nursing Services
3. Architectural Services
4. Framework for Surveying Qualifications
5. Medical Practitioners
6. Dental Practitioners
7. Accountancy Services
8. Common company standard for Tourism Professionals（次ページを参照）

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

前記の分野が熟練労働者の対象となっていくものと思われるが、実際には国家間の発展度の違い等あり、実施には困難が予想される

HOTEL SERVICES				TRAVEL SERVICES	
Front Office	House Keeping	Food Production	Food and Beverage Service	Travel Agencies	Tour Operation
Front Office Manager	Executive Housekeepr	Executive Chef	F&B Director	General Manger	Product Manager
Front Office Supervisor	Laundry Manager	Demi Chef	F&B Outlet Manager	Assistant General Manager	Sales& Marketing Manager
Receptionist	Floor Supervisor	Commis Chef	Head Waiter	Senior Travel Consultant	Credit Manager
Telephone Operator	Laundry Attendant	Chef de Partie	Bartender	Travel Consultant	Ticketing Manager
Bell Boy	Room Attendant	Commis Pastry	Waiter		Tour Manager
	Public Area Cleaner	Baker			
		Butcher			

（3）AEC-コネクティビティの改善

□物理的なコネクティビティの強化

戦略1	ASEAN　ハイウェイネットワークの完成
戦略2	シンガポール-昆明鉄道リンクプロジェクトの完成
戦略3	内陸水運ネットワークの統合
戦略4	統合された競争力ある海運輸送システムの完成
戦略5	ASEANを東アジア地域の交通ハブとするための多様な輸送システムの構築
戦略6	ASEAN各国におけるICTインフラとサービスの開発促進
戦略7	ASEANエネルギーインフラプロジェクトにおける制度上の課題解決

参考：Master Plan on ASEAN Connectivity

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

□15 の優先プロジェクト

1	ASEANハイウェイネットワークの完成
2	シンガポール-昆明鉄道リンクプロジェクトの完成
3	ASEANブロードバンド・コリドー（ABC）の設立
4	メラカ-プカンバル・インターコネクション（IMT-GT）
5	西カリマンタン-サラワク・インターコネクション（BIMP-EAGA）
6	RoRo（Roll-on/Roll-off）ネットワークに関する調査
7	優先産業分野における相互認証契約（MRAs）の整備推進
8	標準化と適合性評価手続きに関する共通ルールの確立
9	2012年までのナショナル・シングル・ウィンドウ（NSWs）の実施
10	投資に関する制限・障害の削減に向けたフレームワーク
11	交通円滑化に関するASEAN協定の実行
12	ASEAN加盟国国民に対するビザ要求簡易化
13	ASEANバーチャル・ラーニング・リソースセンター（AVLRC）の設立
14	ICTに関するスキル標準の開発
15	ASEAN共同体構築プログラム

参考：Master Plan on ASEAN Connectivity

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

■第3章■

～物理的連結性の強化～

（1）アジアハイウェイ構想

国連を中心に 1950 年代半ば頃から検討がなされており、発足当時は、アフガニスタン、バングラデシュ、インド、イラン、東南アジアと、アジア大陸の南側のほぼ全域がカバーされていました。

その後、1992 年から 1993 年の 2 年間、日本政府からの資金援助（JECF：Japan ESCAP Cooperation Fund）によりアジアハイウェイ・ネットワーク整備のための調査が実施され、計画の見直しや改定が行われました。日本も 2003 年 11 月に参加を表明し、東京から福岡、朝鮮半島、中央アジア、トルコを結ぶアジアハイウェイ 1 号線が設定されています。

（参照：国土交通省 http://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai_tk3_000072.html）

ASEAN 地域でのハイウェイ整備事業には JICA も協力しており、物理的連結性の強化が日本にもたらす意義を説いています。

（http://www.jica.go.jp/topics/notice/ku57pq00000f7n1t-att/20111115_01_09.pdf）

また、陸上交通のみならず、海上交通の整備計画も進められています。

現在、これらの構想は、ASEAN 地域でどのように展開しているのでしょうか。また、その他の物理的連結性強化に向けた取り組みにはどのようなものがあるのでしょうか。

（2）ASEAN ハイウェイネットワーク

ASEAN 地域には 440 万 km3 の土地が広がっているが、道路の質の悪さや各地へのアクセスの悪さという問題を抱えている。ASEAN ハイウェイネットワークは、この問題を解決し、より効率的で持続的なネットワークを作る。

23 の路線により構成される約 38，400km の道路網。

ASEAN 各国の生産ネットワークの向上、より多くの貿易・投資によるカネの流れ、国家間の開発格差の解消等の効果を見込んでいる。
いくつかの未整備区間を整備し、2015 年 12 月完成予定→未完成

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

事業主体：Ministry of Public Works and Transport of Lao PDR
Ministry of Construction of Myanmar
Ministry of Transport of Myanmar

□各経済回廊

a)東西経済回廊

ベトナムのダナン～ラオス～タイ～ミャンマーのモーラミャインを結ぶ。2006 年にタイ・ラオス間の第二メコン橋が完成して開通。

b)南北経済回廊

雲南省の昆明～ラオス～ミャンマー～タイのバンコクに至る道路である。タイ・ラオス間の第三メコン橋が 2013 年に完成し開通。

c)南部経済回廊

バンコクからプノンペン、ホーチミンに至る道路である。南部経済回廊の一部であるネアックルン橋が 2015 年 4 月に完成、陸路のコネクションが拡大発展している。

□シンガポール-昆明鉄道リンクプロジェクト

シンガポールと中国南部・雲南省昆明間の ASEAN の大陸部を縦断する鉄道。
中国南部と、シンガポール・マレーシア・タイ・カンボジア・ベトナムと中国南部を結ぶことで、南北に渡る経済回廊を形作る。

GMS（メコン川流域の広域経済圏）の輸送回廊や、ASEAN 地域の道路、既存の輸送ネットワーク等、他のインフラプロジェクトと合わせて、アジア地域全体での統合された輸送ネットワークとなる。

拡大しているマーケットへのアクセス、輸送・貿易コストの削減等のメリットにより、より効果的で経済的、かつ環境に優しい国境を越えた貨物輸送が可能となる。

将来的に

・タイの Aranyaprathet － Klongluk 間（6km）→2014 年完成予定、未完成
・カンボジアの Poipet － Sisophon 間（48km）→2015 年完成予定、未完成
・カンボジアの Phnom Penh、Snuol － ベトナムの Loc Ninh 間（254km）→2015 年完成予

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

定、未完成

・ベトナムの Loc Ninh － Ho Chi Minh City 間（129km）→2020 年完成予定、未完成

事業主体：SKRL(Singapore Kunming Rail Link) Special Working Group

まずは、シンガポール-クアラルンプール新幹線。2022 年開通。2015 年 11 月 RFI

（3）港湾の整備

a)インドネシア

優先課題：ベラワン港のコンテナターミナルの拡張
タンジュン・プリオク港のコンテナターミナルの整備
タンジュン・ペラ港の新多目的ターミナルの整備

国内最大の国際港であるタンジュン・プリオク港は、取り扱い貨物量が増加し続ける中で、港湾の絶対的容量の不足や、港湾のインフラないしは設備管理が貧弱であるため、運用効率が悪く、輸出用積み荷の遅れや、混雑による積み残しといったことが深刻な問題。
現在日本の ODA を利用し同港の改築が行われている。
またインドネシア政府も同港の改築を含む国内物流強化プロジェクトを発表しており、年間コンテナ取扱容量が約 450 万 TEU に増加する見込み。

b)フィリピン

優先課題：新セブ港の整備
ダバオ港のコンテナターミナルの整備

フィリピンの海上運送は、港湾の推進不足により、シンガポール・香港などのハブ港で、大型船から小型船に積み替えを行う二次輸送で行われており、不経済。

最大の課題である貧困を克服するのに、フィリピン政府としても、インフラ開発を促進し、工業やサービス産業の競争力確保を目指している。マニラ首都圏に集中している人、モノ、富を、地方における中核都市の形成を通じて国全体として分散を図り、地域の特性を生かした開発を進めるため、国際的なネットワーク整備と、地域経済・交通の要の形成のそれぞれを同時並行的に進めていく必要がある。

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

2015 年 2 月時点でマニラ港の混雑が緩和されてきたとの発表。コンテナヤードの利用率が最適とされる 80%まで改善されたことが根拠となる。
それでも依然港湾としての評価は低く世界経済フォーラムによる港湾設備のランキングでは 144 か国中 101 位であり、これは ASEAN6 か国の中で最下位である。

c)ベトナム
優先課題:ホーチミン港カイメップ・チーバイ地区の航路の改良
ハイフォン港の国際ゲートウェイ港湾の整備

北部地域の主要港はハイフォン港、クアンニン港など。コンテナ取扱料も着実に増加しているが、ハイフォン港は水深 10m しかなく、4 万トンクラスの大型船が入れない。そのため、日本向けなどの中距離であれば香港や上海経由、欧米向けの長距離向けの場合であれば南部のカイメップ・チーバイ港やシンガポールの港までフィーダー船で輸送して、積み替えを行わなければならない。深水港であるカイラン港は、ハイフォン市から約 50km 離れており、その間の輸送費が発生する。

カットライ港を中心とした南部地域の港湾でも、コンテナ取扱量は増加しており、北部地域の取扱量より多い。水深 14m を有するカイメップ・チーバイ港では、大型船が寄港でき、欧米向けに積替え無しで輸送することが可能。ただし同港周辺に物流会社の倉庫が立地していないこともあり、南部の生産拠点から同港までの輸送費が割高となっている。

またベトナムでは 2014 年よりすべての物流形態に関してコンテナ以外の倉庫保管業務と貨物輸送代理業務の外資制限が撤廃、外国企業の参入が可能になった。ただ依然として外資への規制は残っている。
さらに海上輸送ではコンテナ保管業務に対する制限がなくなった。

現在ハイフォン港の改築が行われており、日本のODAを利用し水深の深いコンテナターミナルを建設中である。

d)タイ
優先課題:レムチャバン港の沿岸ターミナルの整備

タイの中核港であるレムチャバン港の収容能力のさらなる拡大のための開発。タイに立ち

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

寄る国際的なコンテナの多くがこの港を使用している。
現在新ターミナルが開発中であり、2016 年末ごろに稼働予定。

バンコク港（クロントイ港）は、河川港であり、接岸できる船の大きさに限界があり、港湾管理の効率化等の課題を抱えるも、現在もレムチャバン港に続く代表的な港。

マレー半島西側のアンダマン海を通じてインド、中東や欧州に輸出するための玄関となるダウェイ港の開発に取り組む。実現すればタイの産業界にとって大きな魅力となる。

e)ミャンマー
優先課題：ヤンゴン港、ティラワ港の航路浚渫

ミャンマー港湾公社が管理する港湾の取扱貨物の大半がヤンゴン川河岸に立地するヤンゴン港及びティラワ港で取り扱われている。

ヤンゴン港・ティラワ港はいずれも河川港であることから、ミャンマー国の更なる経済成長のためには外洋に面する深水港の開発が不可欠。特にヤンゴン港はミャンマー唯一の輸出入のための国際港であるが、水深の問題から大型船が入港できない状態である。また河川の水位が低くなった場合にロー・ウォーター・サーチャージ（LWR）を徴収するケースも見られる。

現在、チャオピュー港、カラールゴテ港、ダウェイ港、Bokpyin 港の地域において、深水港プロジェクト開発が検討。
この内、ダウェイの開発権は、2013 年春に民間会社からタイ政府に譲渡された。ダウェイは、タイ、カンボジア、ベトナムを通る南部経済回廊の直線状に位置し、EU、中東、南アジアなどの西側諸国との物流の拠点にもなるため、大きなインパクトをもたらす。特に、メコン圏の西側諸国への輸出が多いタイは、ダウェイの開発で大きな恩恵を受ける。

f)マレーシア
優先課題：ペナン港のコンテナターミナルへの航路浚渫等
タンジュン・ペレパス港のコンテナターミナルの整備
クアンタン港の拡張

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

国内最大の港湾であるクラン港は貨物取扱量で世界 12 位、タンジュン・ペレパス港は 18 位に位置し、ASEAN 域内ではシンガポールに次いで 2 位、3 位の位置を占めている。タンジュン・ペレパス港は、シンガポール港で 13%コンテナ取扱量が減る中 8%増。

世界銀行（Doing Business 2013）によると、マレーシアでコンテナの輸入にかかる平均コストは、1 コンテナあたり 420 ドルと世界で最も安価である。加えて、港湾や陸上一貫輸送インフラに対する政府からの莫大な設備投資により、大手海運船舶会社の多くが、ハブとしてマレーシアの港湾を選んでいる。特に、タンジュン・ペラパス港は、地域の積み替えハブとして認知されつつある。

g)カンボジア

優先課題：プノンペン港の新コンテナターミナルの整備
シアヌークビル港のコンテナハンドリングの生産性強化
シアヌークビル港の旧桟橋の旅客船ターミナルへの移行

カンボジア唯一の深海港でも最も重要な港湾は、シアヌークビル港。日本の支援により、コンテナターミナルが完成している。

2009 年にベトナムのカイメップ・チーバイ港に日本・北米直行の大型コンテナ船定期航路が開設された影響で、プノンペン港～メコン河～ベトナム（カイメップ・チーバイ港）を結ぶ内陸水運航路も重要性を増している。

シャム湾沿いには、オクニャモン港等の小規模港湾が存在しており、砂や雑貨の輸出入に利用されている。また、内陸水運の比重は落ちてきているが、メコン河沿い、トンレサップ川・トンレサップ湖沿いには小規模河川港が存在する

h)シンガポール

優先課題：シンガポール港パサール・パンジャン・ターミナルの整備（第 3、第 4 期）
トゥアス新港への集約

シンガポール海事港湾庁（MPA）は、シンガポール港の競争力を高め、世界で最も優れた港湾としての位置づけを確保するため、規制緩和や手続きの効率化、コスト削減などを進めている。

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

貨物の需要増に対応し、コンテナターミナルの開発が進行中。これらのターミナルの稼動（2020 年見込み）に伴い、コンテナ取扱能力は 5,000 万 TEU に増加する見込みである。

5 つの主要なターミナル港を、西部地域に新しく建設するトゥアス港に集約することを 2012 年に発表。2020 年をめどに最初のバースを建設。これまでの約 2 倍の処理能力を持つとされる。

i)ブルネイ

ムアラ港、クアラ・ブライト港、バンガル港の 3 つの港がある。

地域最高水準の施設をもつムアラ港は、ブルネイの国際貿易の主要な玄関口で、石油とガスを除くブルネイの輸出入の 90%以上がこの港を経由する。増加する貨物量に対応するため常に整備が行われており、コンテナターミナルの更なる拡大拡張により、ムアラ港は貨物積み替えの地域ハブとなりうる。

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

―AEC 発足に、世界の期待が集まっています。しかし、各国の失業率の違いや経済・教育格差、それにも影響された未熟練労働者、熟練労働者のバランスの偏り、これら労働者の移動の動向によっては、さらなる地域格差が生まれる可能性など、様々な課題が指摘されています。

AEC の将来や、日本と ASEAN の関係には、どのような展望が描けるのでしょうか。皆様の活発な議論から新たな発想が生まれ、アジアと日本の明るい今後へと結ばれることを願っております。

出典資料

統括・ハブ機能研究所所長　木島洋嗣「2015 年 ASEAN 統合とその影響」（統括・ハブ機能研究所　2013 年 11 月）に一部加筆

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

■おわりに■

いかがでしたでしょうか？

正しい情報を、正しいルートから手に入れることで、今後世界で何が起きるかが予期できます。
円高、株安の次に何が起きるのか。。。予想してみてください。

ピンチをただ受け入れ窮地に追い込まれるのか、ピンチを予測しチャンスと捉え加速するのかは、皆様次第です。

当経営者クラブでは、皆様の「悩み」を解決できるプラットフォームとして更に進化するため、皆様から「悩み」を随時募集しております。お気軽にご相談くださいませ。

作者：安田哲
メールアドレス：famc@find-sg.com
運営サイト：http://famc.find-sg.com/

Copyright (C) 2016 ファインドアジア経営者クラブ All Rights Reserved.

FIND ASIA MANAGEMENT CLUB

ファインドアジア経営者クラブ