



自由に走れるアジアハイウェイを目指して

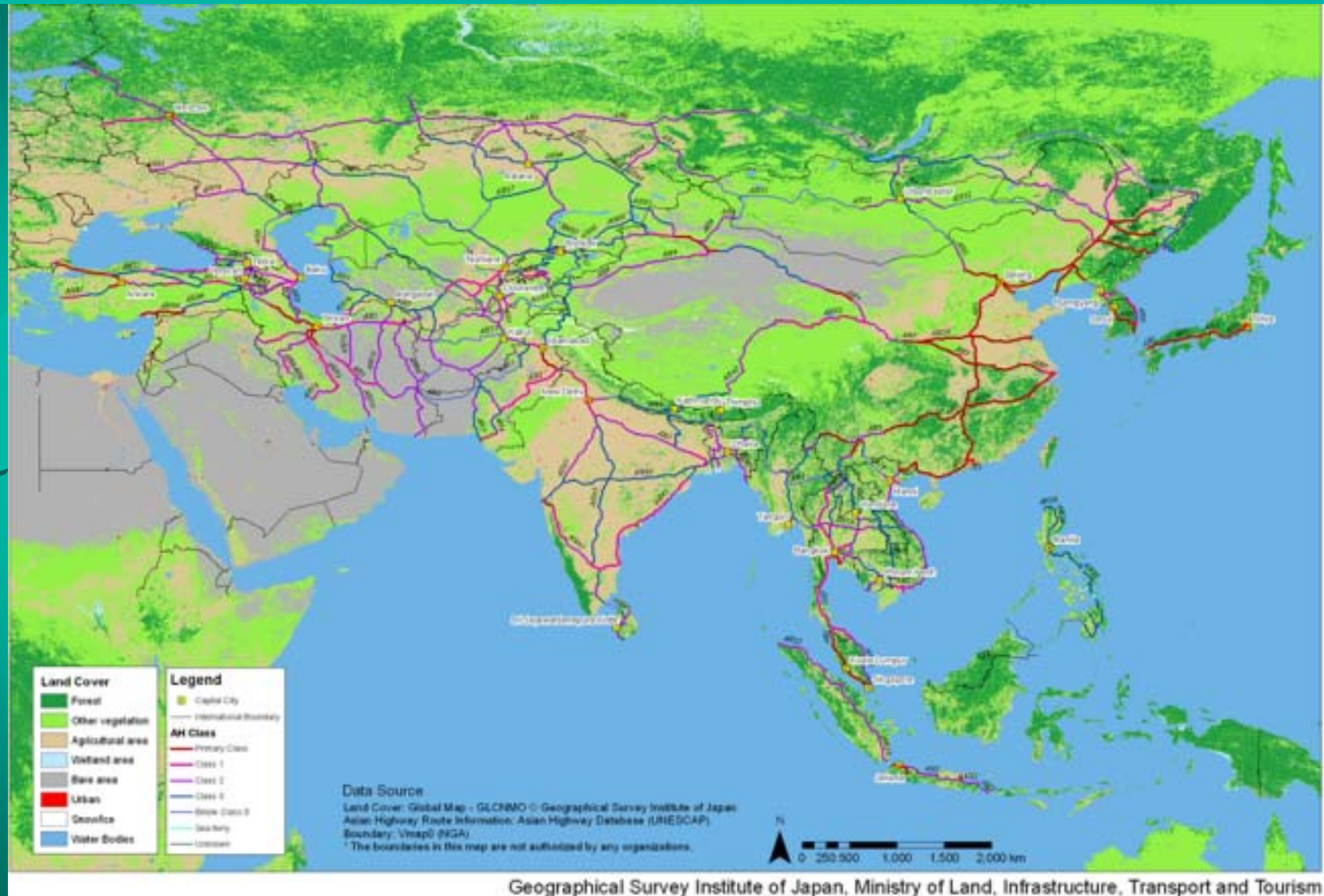
一橋大学 根本敏則
平成24年9月

アジアハイウェイとは

- 1959年国連アジア極東経済委員会ECAFE（現、国連アジア太平洋経済社会委員会UNESCAP）メンバー国により提唱された**アジア32カ国を結ぶ広域道路網**
- 国際広域道路網として整備することにより、**貿易・観光の需要に応え、域内の経済・社会発展を促進**することを目的
- 2005年に「アジアハイウェイ道路網に関する政府間協定」**発効**

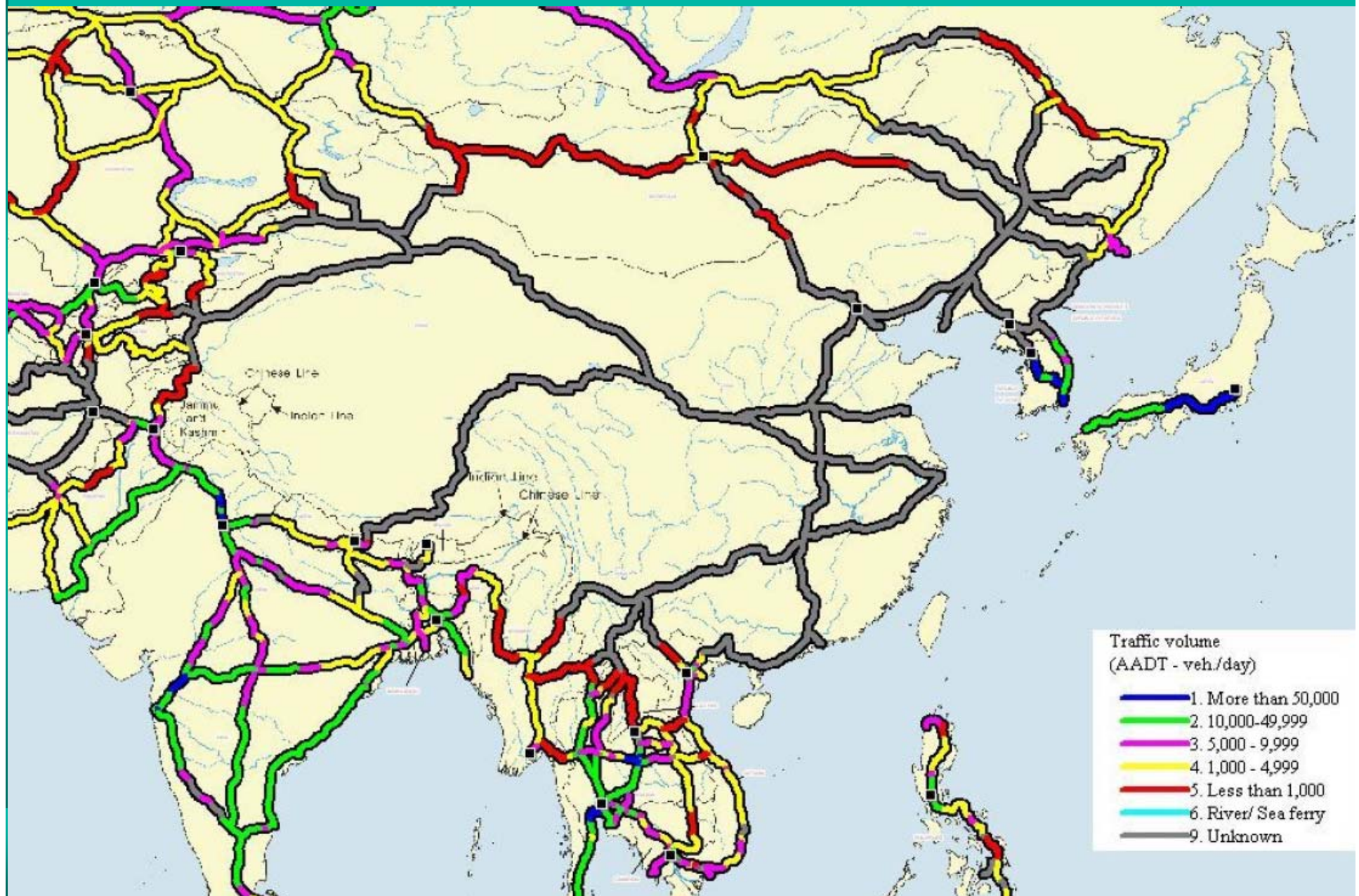
アジアハイウェイの整備状況

(UNESCAPのデータに基づき 国土地理院が作成)



アジアハイウェイの交通量

マダン・レグミ (UNESCAP) アジアハイウェイ50周年セミナー資料、2010年



日本のアジアハイウェイ1号線(AH1)

○ルート

- ・[AH1]全延長:20,562km (14ヶ国経由 東京起点トルコ-ブルガリア国境終点)
協定上の表記 [AH1: Tokyo - Fukuoka - ferry - Pusan -]
- ・国内ルート:約1,110km 東京ー(東名高速道路)ー(名神高速道路)ー
(山陽自動車道)ー(九州自動車道)ー福岡

○標識の設置

- ・平成22年6月末までに設置済

山陽
自動車道



福岡～釜山
フェリー



東名高速道路



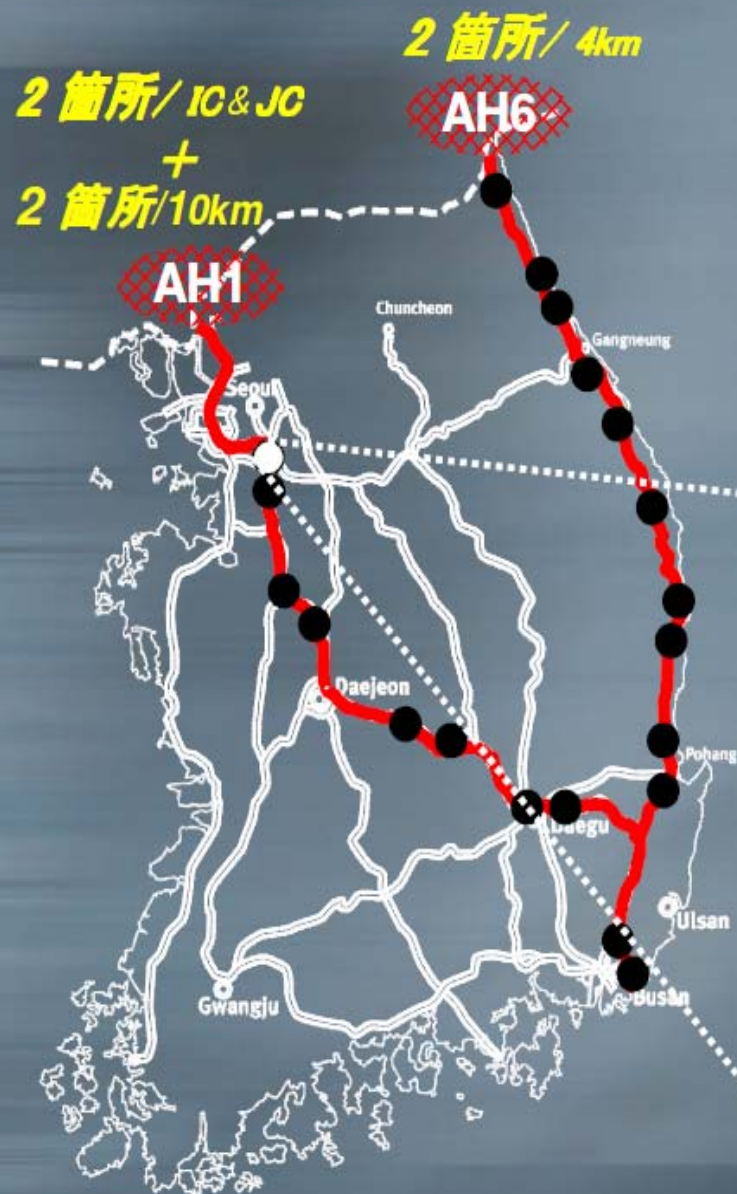
AH標識設置例



首都高速 日本橋付近

韓国のアジアハイウェイ1号線(AH1)

チュン・イルホ(韓国国土研究院)アジアハイウェイ50周年セミナー資料、2010年



■ AH標識の設置(2008年)

	完成	将来	合計
AH1	120 箇所	65箇所	185箇所
AH6	145箇所	33箇所	178箇所
合計	265箇所	98箇所	363箇所

※ 全ての標識は、2010年4月に完成予定



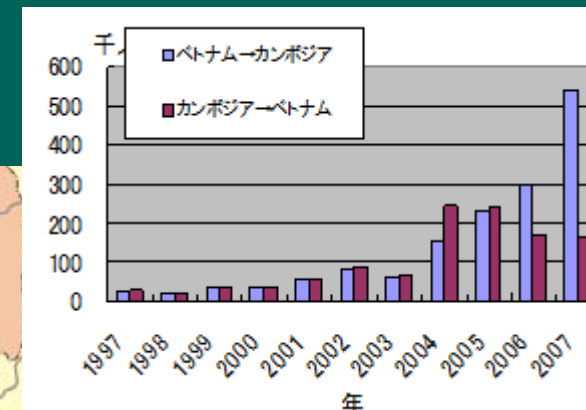
アジアハイウェイ・プロジェクトの経緯

- 1959年 国連アジア極東経済委員会（ECAFE）第15回総会にて、ECAFE地域の国際高速道路の整備を決定(後のアジハイ計画を採択) [延長約6万5千km]
- 1960年 ECAFE第16回総会において、アジアハイウェイとして提唱
- 1963年 日本から最初の専門家を派遣
- 1973年 最初のアジアハイウェイ路線地図をブリジストンが出版
- 1992年 日本政府からの資金援助（JECF：Japan ESCAP Cooperation Fund）の活用による計画見直し（1993年までの2か年）
- 1995年 国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）が路線網設定 [約6万9千km]
- 2002年 UNESCAP専門家会合にて路線網を全面的に見直し [約14万1千km]
- 2003年 UNESCAP政府間会合にて、「アジアハイウェイ道路網に関する「政府間協定」原案採択。同会合にて、日本が参加表明 [32ヶ国、約14万2千km]
- 2004年 UNESCAP総会にて、「アジアハイウェイ道路網に関する政府間協定」の署名式を開催（日本を含む26ヶ国が署名）
- 2005年 「アジアハイウェイ道路網に関する政府間協定」発効

アジアハイウェイの効果(1/4)

➤ ヒト・モノの移動の増加

- ・ AH1路線であるプノンペン-ホーチミン道路事業(ADB、2005年完了)によって、**越境する人および車両の増加が顕著**(国境のカンボジア側モクバイで計測)
- ・ 同様の事例はタイ-ラオス間(AH3)でも。越境者、貨物量が双方向で増加。



モクバイにおける
越境交通量の推移

➤ 国境経済の発展

- ・ AH1の整備と越境に要する時間の短縮と連動し、ラオスとの国境に位置するベトナムのラオバオ特別経済・商業地域では、**投資が活発化し雇用も創出**
- ・ タイとラオス国境をつなぐ第4メコン橋建設地域でもその効果を期待した投資が行われる

整備ルート

AH1整備によるカンボジア・ベトナム間の越境交通活性化

アジアハイウェイの効果(2/4)

➤ 荷主への効果

2007年 国交省・経産省「メコン地域陸路実用化実証走行試験」より

- バンコクーハノイ、またはバンコクーホーチミン間の東西経済回廊及び第二メコン国際橋を経由する陸上輸送ルートにおいて、日系荷主企業の貨物を積載した車両(コンテナまたはトラック)により走行試験を実施
 - 参加企業数は
荷主企業:11社、
物流事業者:4社
ベンダー:3社
 - 荷主からは肯定的な意見
 - ・ 貨物が**ダメージ無く輸送**可能
 - ・ **海上輸送や航空輸送の代替**として活用可能性が大
 - ・ 部品のみならず**製品輸送にも活用**する可能性は高まる
 - ・ **在庫削減**の可能性高く、利用可能性は高い



実証実験のルート

アジアハイウェイの効果(3/4)

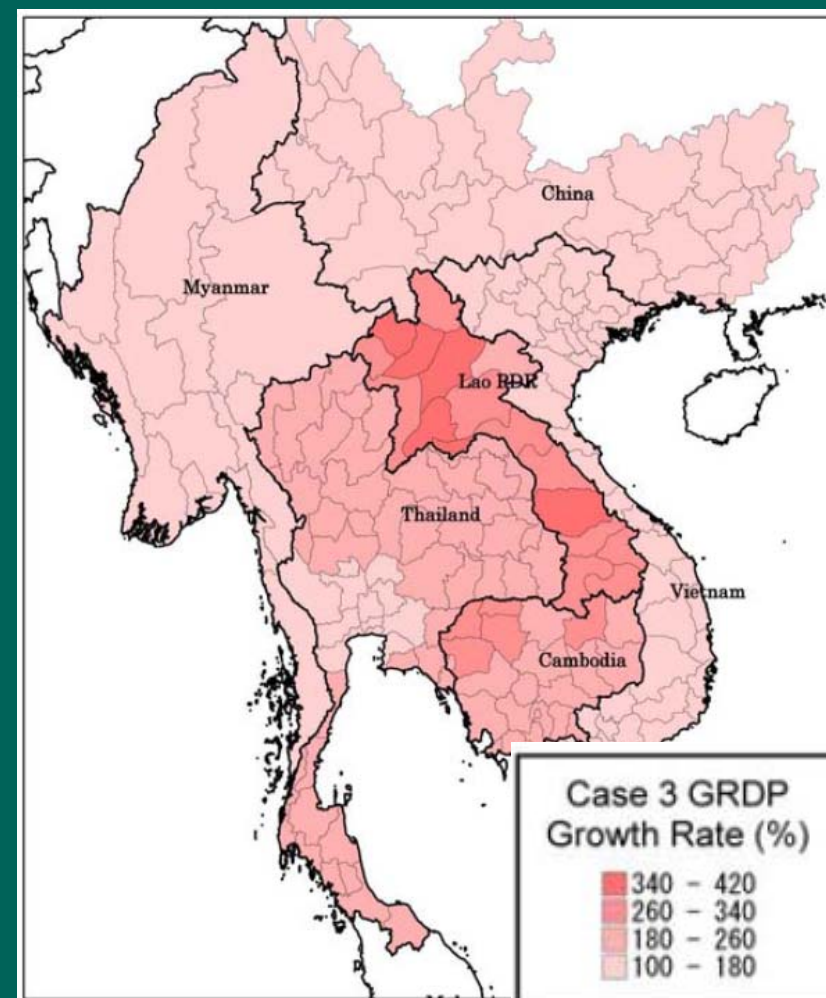
➤ 定量的評価

JICA 「クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ2」より

- クロスボーダー交通インフラ整備および国境交通協定の効果として、GRDPがどの程度増加するかを試算
- 整備によって時速60km/hが確保されたと仮定
- 右図はバンコク-ハノイ間、バンコク-ホーチミン間、南北回廊(バンコク-昆明間)の道路と越境協定を整備した場合の効果

✓ **GRDPの大幅な増加が算出されている**

GRDP (Gross Regional Domestic Product) : 地域総生産)



試算結果

アジアハイウェイの効果(4/4)

IV. 具体的な施策の提案

2. 道路が有する新たな価値の創造

(2) 道文化の再発見・醸成・創造

- ・文化が交流する道としての認識、街道・古道といった既存の道文化の再発見、新たな道文化の創造などを通じた道路が持つ機能の発揮
- ・社会貢献に対する意識の高まりを契機として、NPOや地域住民などとの連携・協調により、道路の文化的な価値や機能を一層高め、活用していく取組が必要。
- ・**アジアハイウェイ**のような国際的な取り組みにつなげていくことが必要。

国土交通省24年6月「道が変わる、道を変える～ひとを絆ぎ、賢く使い、そして新たな価値を紡ぎ出す～」
社会資本整備審議会道路分科会建議中間とりまとめ

日中韓物流大臣会合における最近の進展

第1回 2006年9月

「北東アジアにおけるシームレス物流システム」の創設

第2回 2008年5月

シャーシの相互通行に関するWG設置

第3回 2010年5月

中韓間の海陸一貫輸送協定

（シャーシの相互通行先行実施）

第4回 2012年7月

日韓間のシャーシの相互通行パイロット・プロジェクト実施合意

（かねてより日本の活魚用シャーシ、エアサス・シャーシは韓国の輸出振興策で韓国内通行黙認。2011年9月からは日産自動車の韓国製自動車部品の輸入にも適用。韓国のシャーシの日本国内通行を2012年後半に開始。）

(参考) 海陸一貫輸送の方法



Lift-on Lift-off
transport
system using
container ship
→Transport
containers
only



Road Feeder
Service (Truck
Ferry
transport
system)
→Transport
trucks using
ferry



Roll-on Roll-
off transport
system (until
bonded area)
→Transport
container+chassi
s using ferry



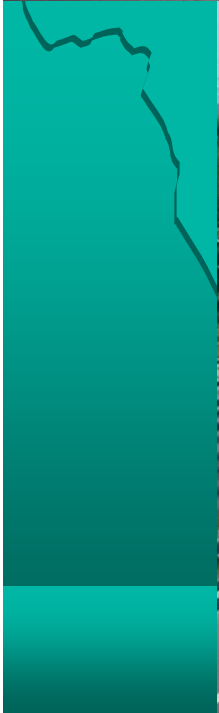
Similar to RoRo.
Door-to-Door
transport system
→Transport
Container+chassis
using ferry to the
final destination

中越国境での積み替えの現状









越境交通促進施策

1. 単一窓口化
(パスポート、ビザ、税関、検疫、運転免許、車両検査など)
2. 同時検査化
3. 実務時間調整
4. 事前手続き化(事前通関など)
5. 輸送事業者への数次ビザ発給
6. トランジット貨物の優遇処理 (免税など)
7. 通過車両からの料金徴収
8. 出発国での車両登録
9. 車両の安全、環境規制は出発国の規制遵守、
車両サイズ、総重量、軸重規制は到着国の規制遵守
10. 第三国での交通サービス供給を可能に
11. 到着国からの許可を前提としたカボタージュ輸送を可能に