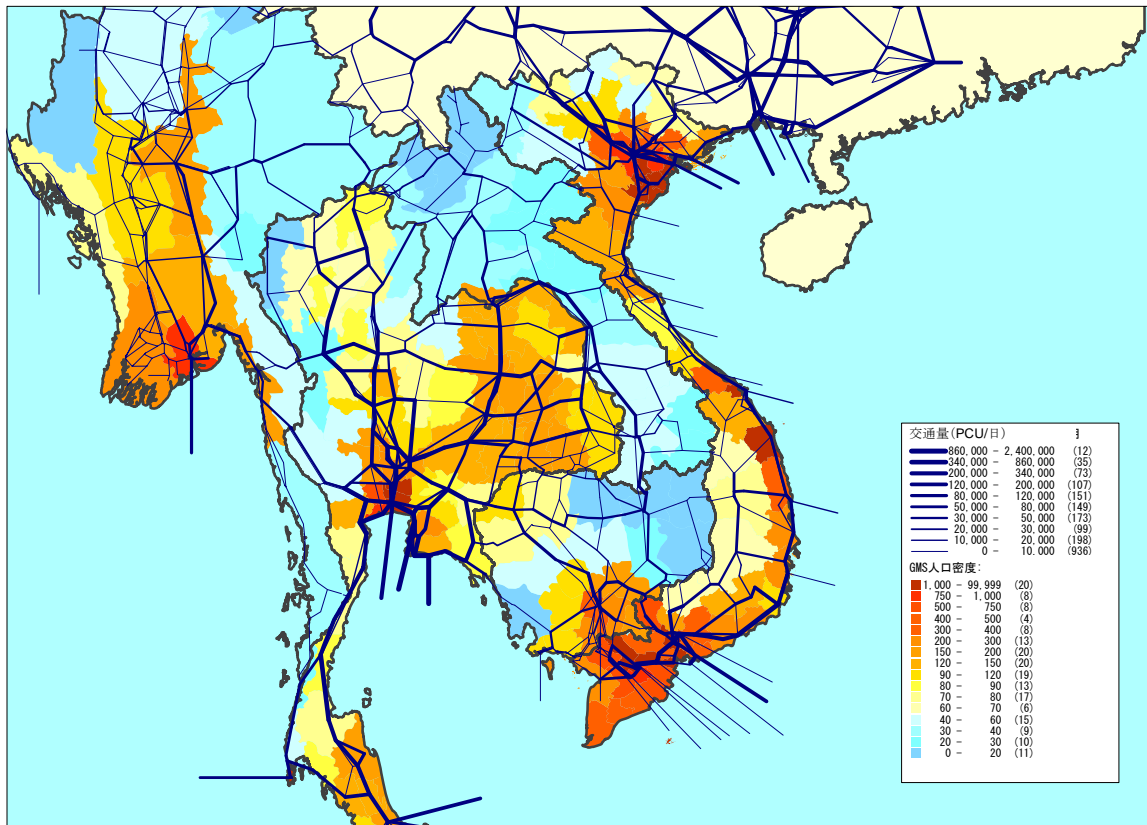


2.4 越境交通量

図 2.4.1 に GMS 諸国・地域の交通量分布を示す。ラオスとカンボジアの交通量が周辺諸国に比べて小さいのが際立っている。また、タイとミャンマー間の交通量も少ない。交通量は、全体的に中国、ベトナムの Hanoi, Ho Chi Minh 周辺、タイの Bangkok を中心とする広い地域、カンボジアの Phnom Penh 周辺、ミャンマーの Yangon 周辺に集中している。なお、図 2.4.2 及び 2.4.3 は、モード別に人と貨物の動きをみたものである。また、これらの図は代表交通手段に着目して作成されており、当該モードのない区間にも交通量が表示されている。

図 2.4.1 GMS 諸国・地域間の交通量分布、2004

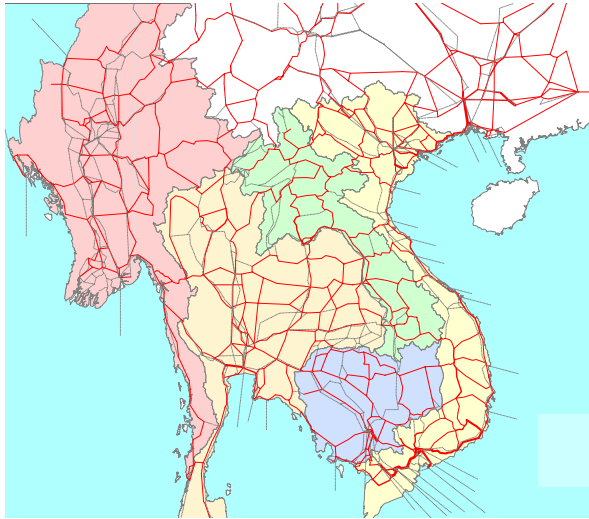


出典: ADB, *Transport Sector Strategy Study (TSSS)*, 2005 のデータベースを用いて調査団作成

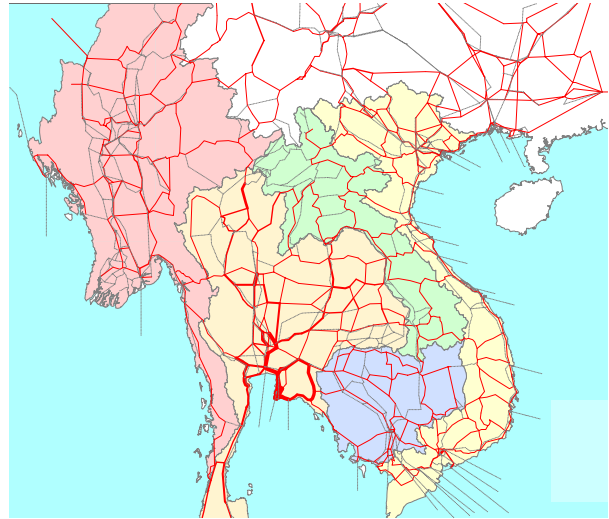
注: 単位は PCU (乗用車換算係数)/日。全てのモードにつき、平均乗車人員と平均積載トン数を用いて変換されている。

図 2.4.2 GMS 諸国・地域間のモード別交通量分布(人流)、2004

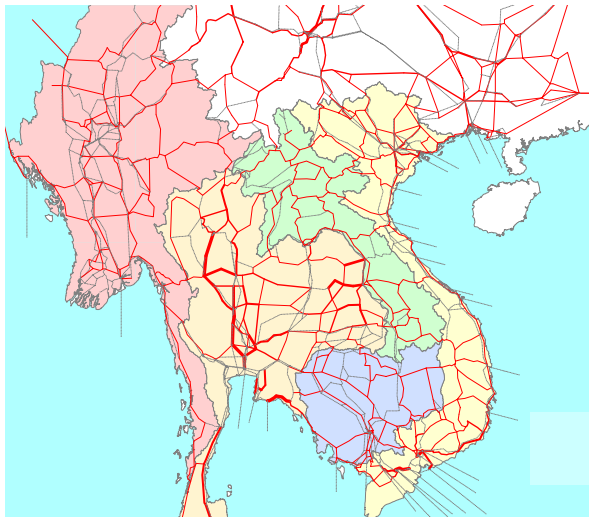
バイク(人流)



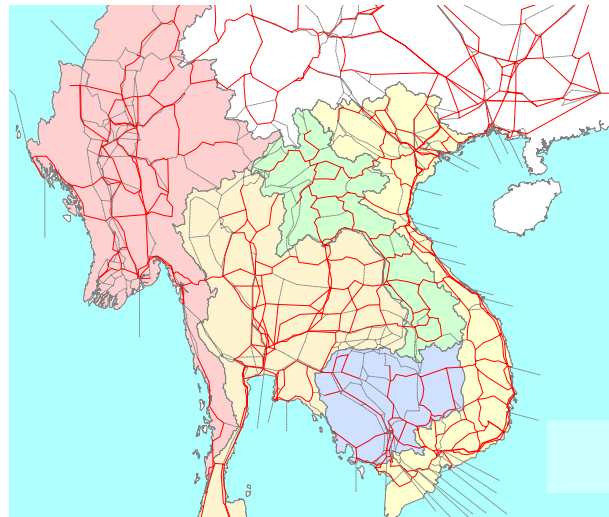
自動車(人流)



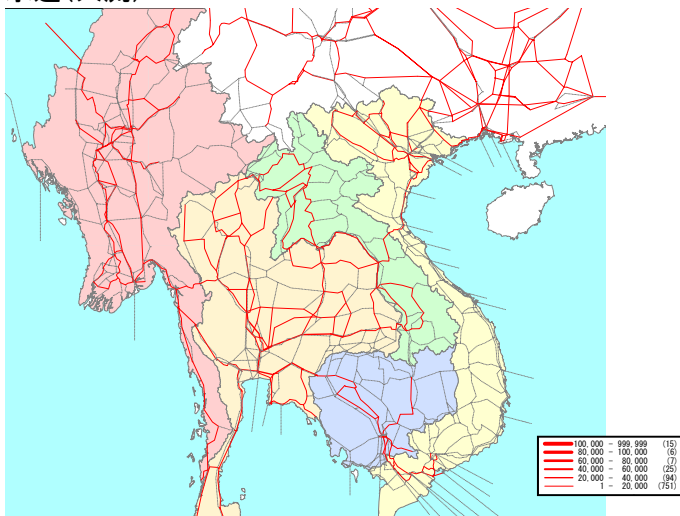
バス(人流)



鉄道(人流)



水運(人流)

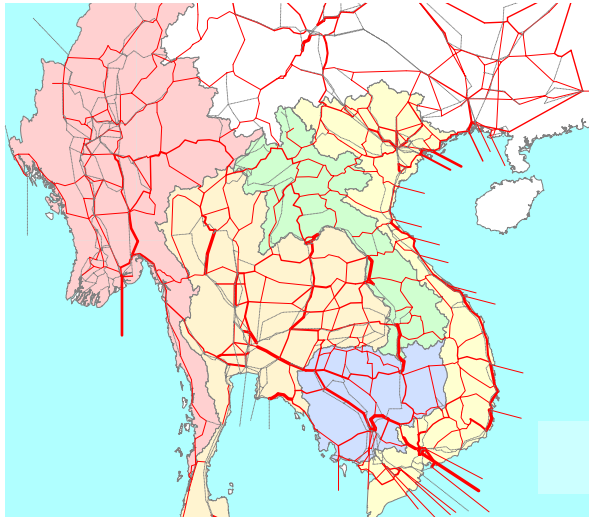


出典: ADB, *Transport Sector Strategy Study (TSSS)*, 2005 のデータベースを用いて調査団作成

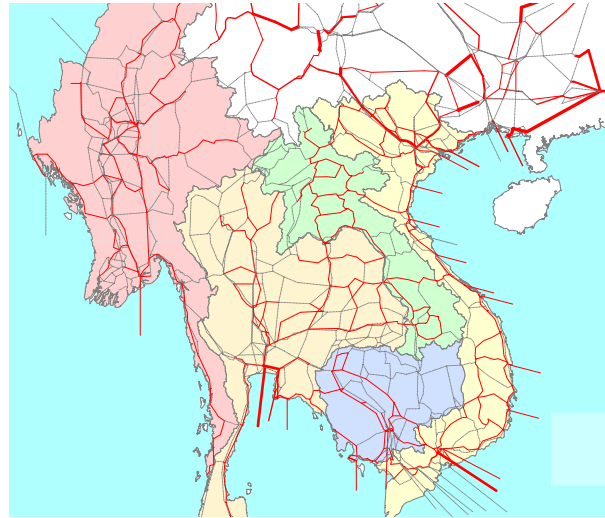
注: 単位は、人/日。各モードを代表交通手段とするトリップの全体を表示。代表交通手段で配分を行っているため、鉄道が存在しないリンクにも、鉄道トリップが発生している。

図 2.4.3 GMS 諸国・地域間のモード別交通量分布(物流)、2004

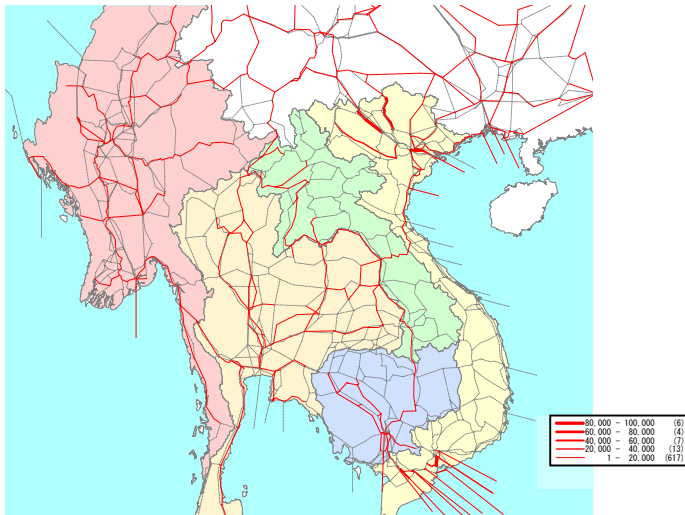
道路(物流)



鉄道(物流)



水運(物流)



出典: ADB, *Transport Sector Strategy Study (TSSS)*, 2005 のデータベースを用いて調査団作成

注: 単位は、ton/日。各モードを代表交通手段とするトリップの全体を表示。代表交通手段で配分を行っているため、鉄道が存在しないリンクにも、鉄道トリップが発生している。

越境交通量として相対的に多いのは、ベトナムと中国の間 (Lao Cai/Hekou、Lang Son/Pingxiang、Mong Cai/Dongxing)、タイとラオスの間 (Nong Khai/ Vientiane、Nakhon Phanom/ Thakek、Mukdahan/Savannakhet)、タイとカンボジアの間 (Aranyaprathet/Poipet)、ラオスとカンボジアの間 (Muang Khong/Phumi Sralau メコン河)、カンボジアとベトナムの間 (Bavet/Moc Bai)、タイとミャンマーの間 (Mae Sai/Tachilek) である。一般に、越境道路交通量は 1,000PCU/日を超えるところは少なく、道路容量が現状で問題になることはないと思われる。