

人流・物流別に地域別発生集中交通量の変化率を示すと下図のとおりであり、人流と物流の伸びが異なることが分かる。なお、試算では産業等を特定せずに現況のトレンドを見ているだけであるが、現実にはポテンシャルが高まると同時に新たな産業が発生し、物流についても人流同様に活発な動きが発生すると思われる。産業構造を含めた推計については今後の課題である。

なお、Case-2 の物流では物流交通量の変化が表われていないが、GRDP の変化と同様にカンボジア内での交通量の増加があり、増加の多いところでは 150%程度の変化がある。

図 6.6.6(1) ゾーン別発生集中交通量の変化(Case-1)

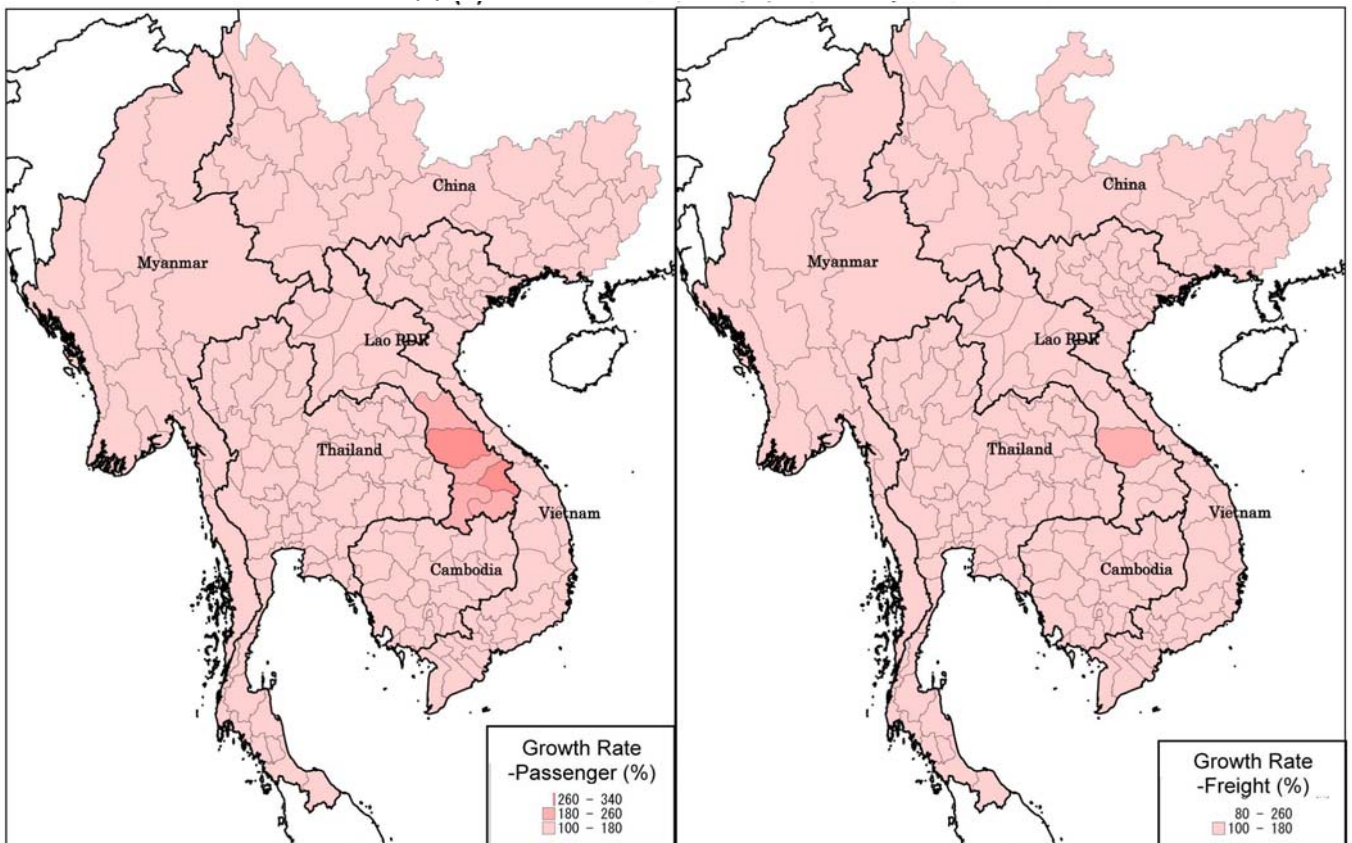


図 6.6.6(2) ゾーン別発生集中交通量の変化 (Case-2)

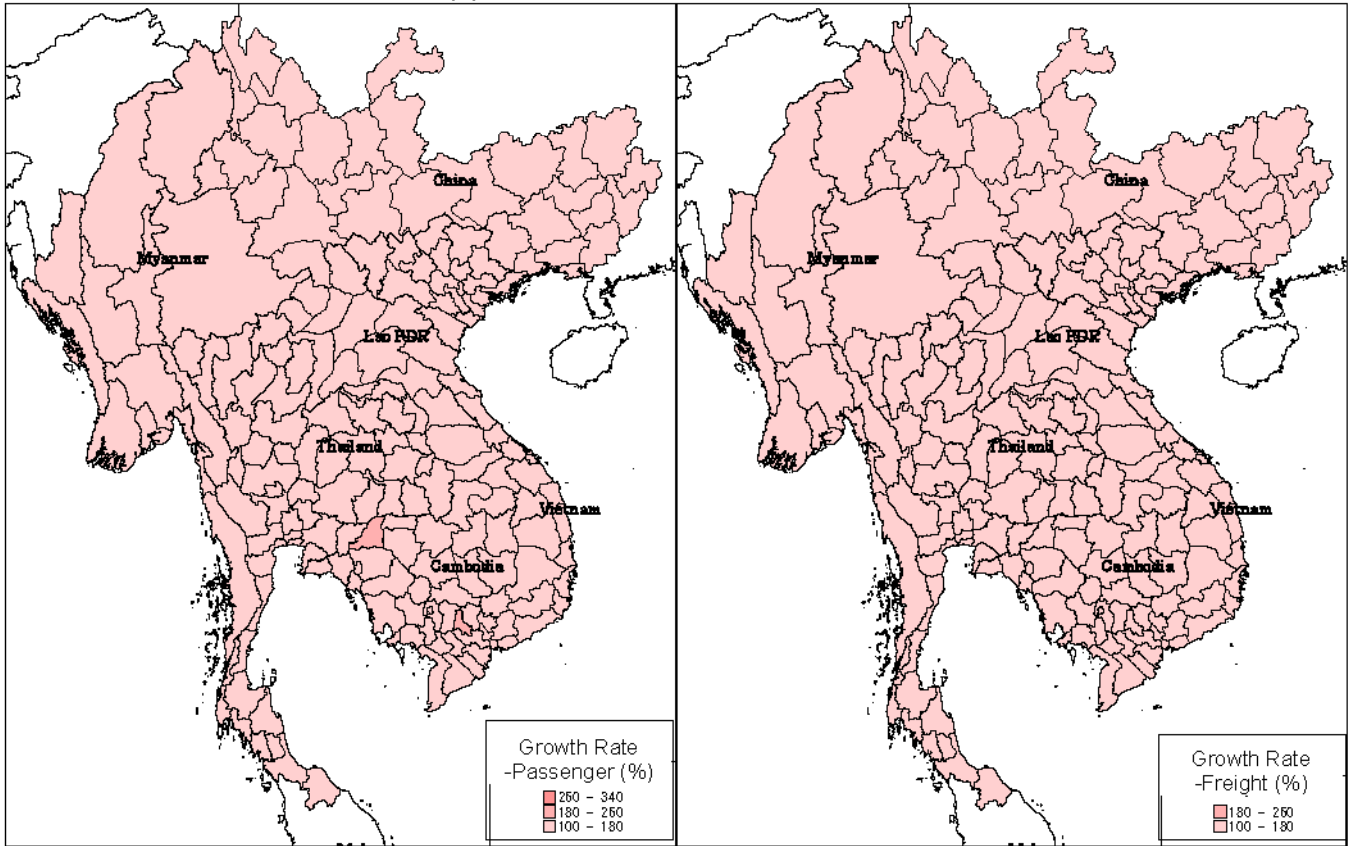


図 6.6.6(3) ゾーン別発生集中交通量の変化 (Case-3)

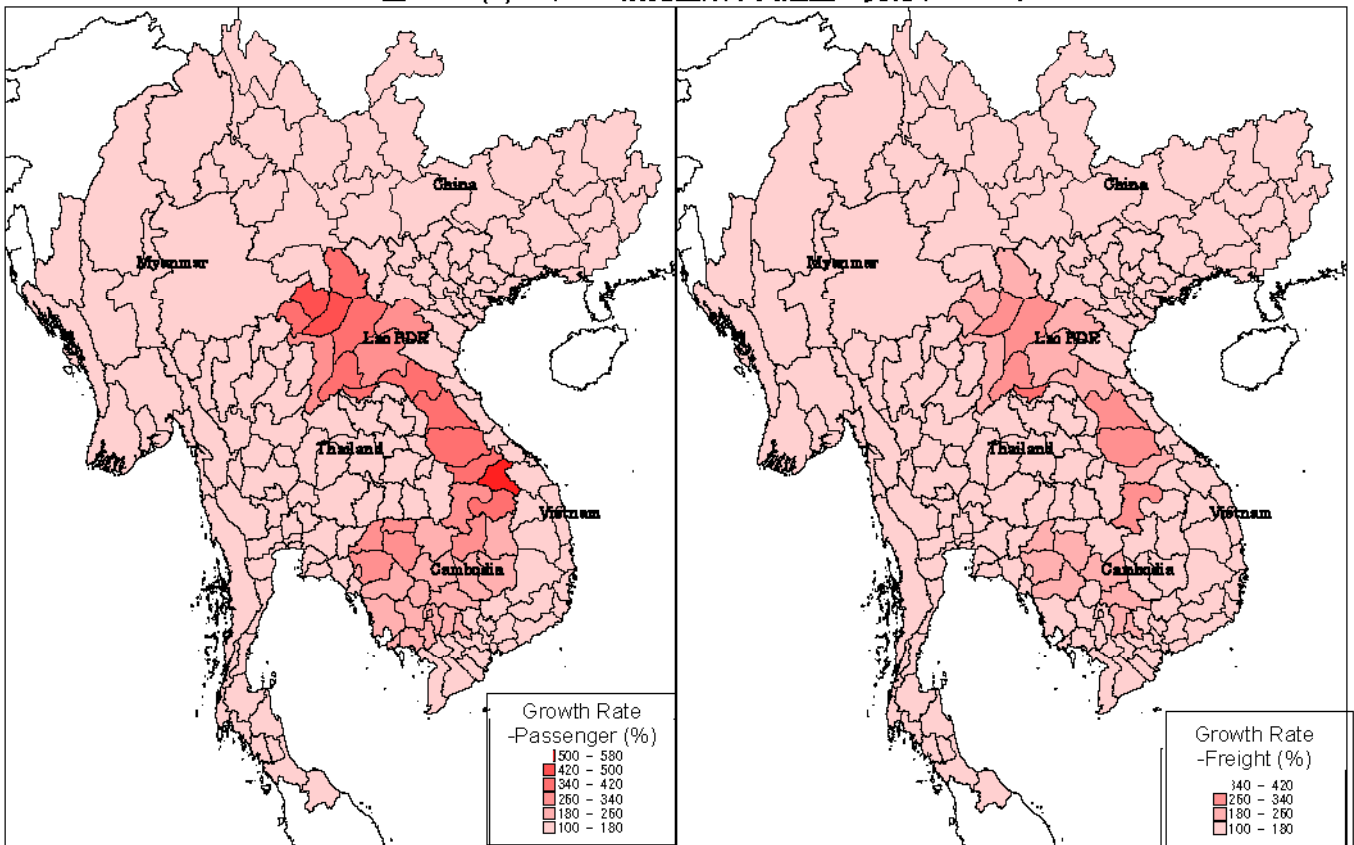


図 6.6.6(4) ゾーン別発生集中交通量の変化(Case-4)

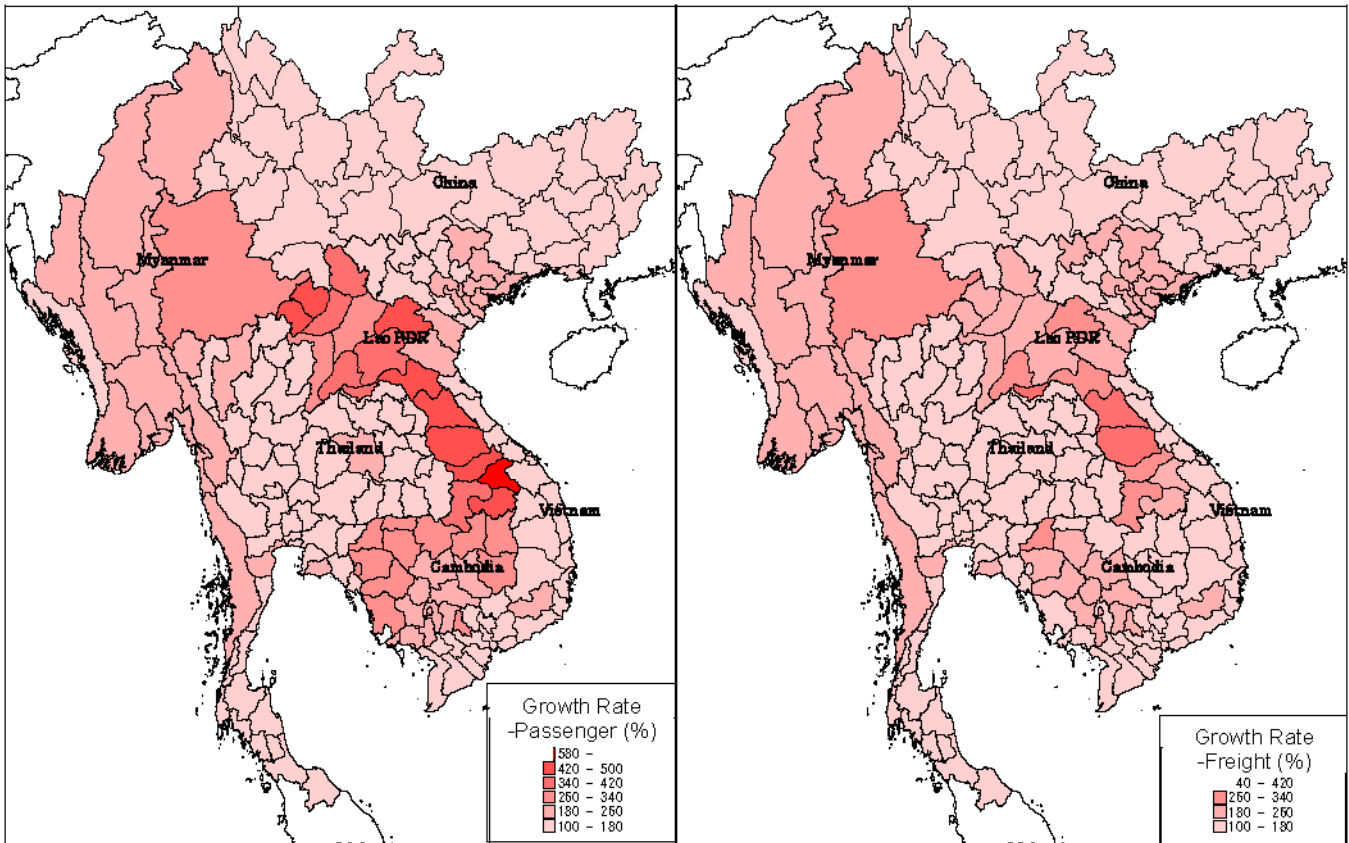
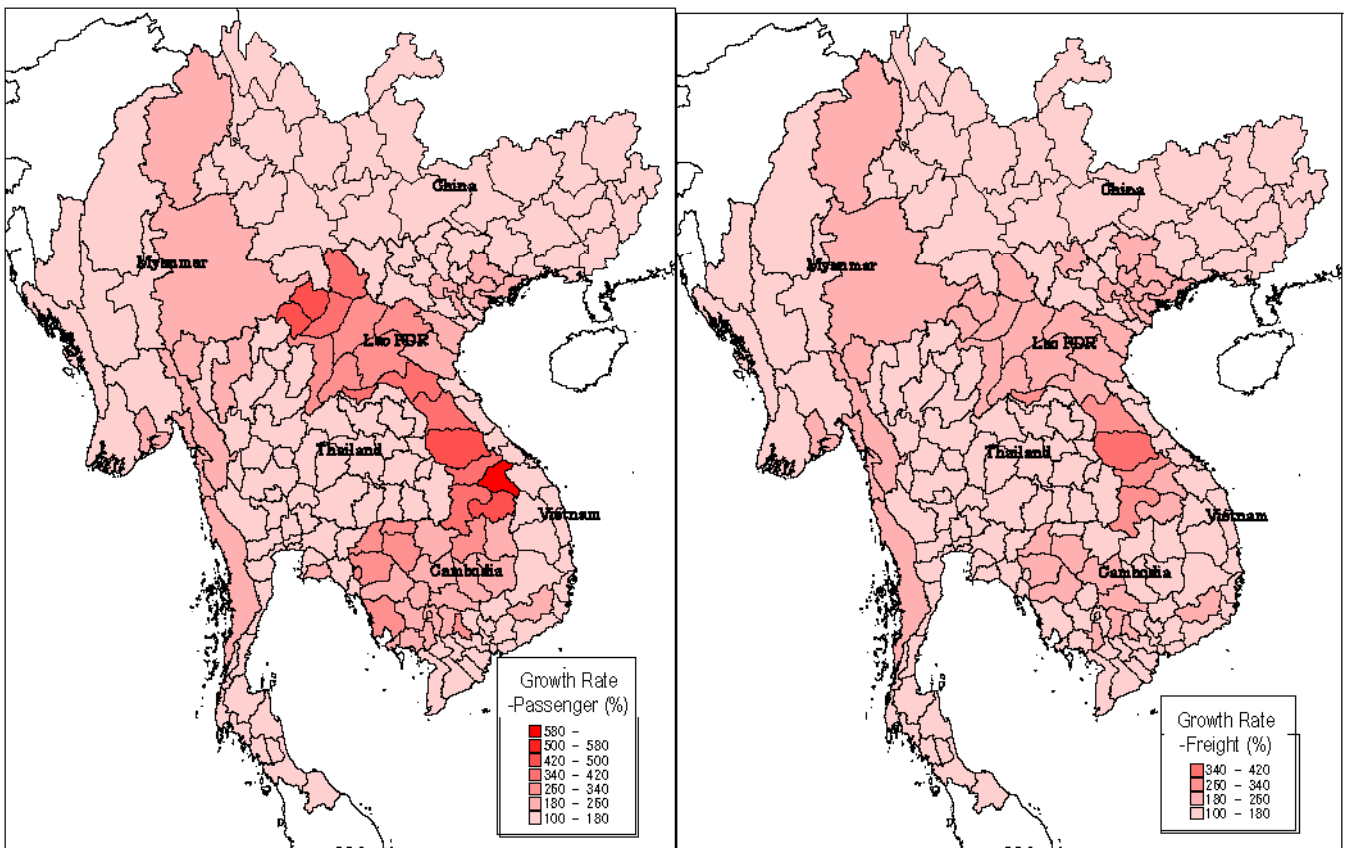


図 6.6.6(5) ゾーン別発生集中交通量の変化(Case-5)



(c) 配分交通量の変化

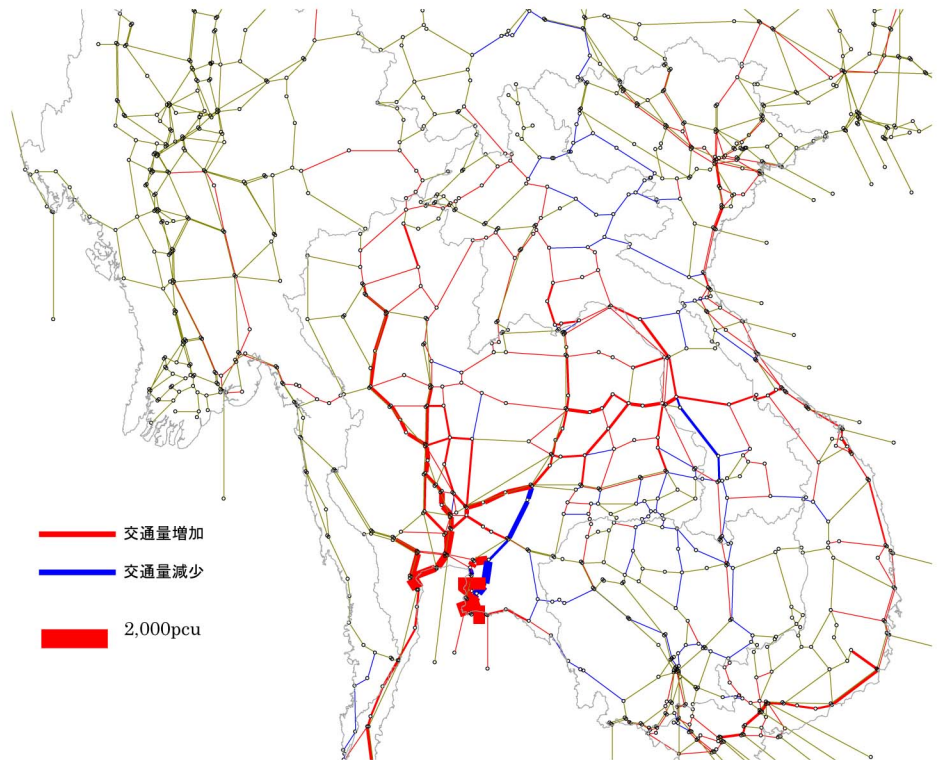
交通量配分は、各ケースとも現況 OD 表を用いた場合と試算した OD 表を用いた場合の 2 ケース実施し、現況 (現況ネットに現況 OD を配分したもの) との配分交通量の差を求めた。なお、図中の交通量は全て同一スケールで表現している。

なお、「誘発交通分」とは、CBTI 整備に伴う迂回や経路変更の影響を除いて、CBTI 整備により増加した誘発交通が利用する経路交通を示したものである。

【Case-1】

第二メコン国際橋經由の Bangkok - Hanoi 間を整備したケースであり、該当する路線の交通量のみならずタイ北東部からバンコクにかけて交通量が増加している。

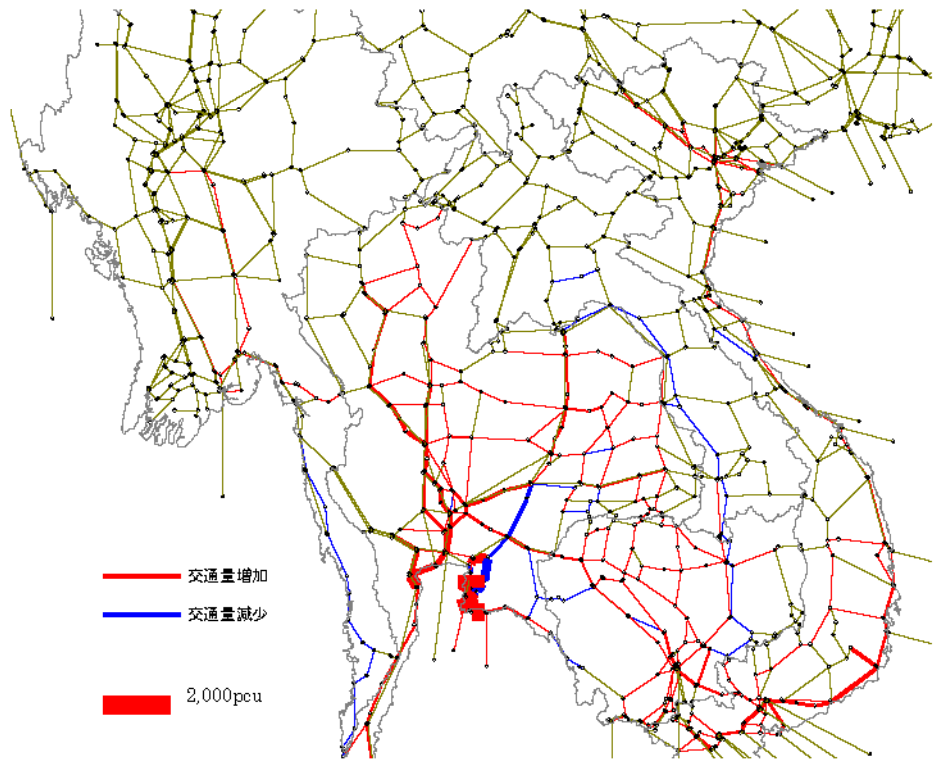
図 6.6.7(1) 交通量の変化(誘発交通分)



【Case-2】

バンコク～ホーチミンを結ぶ南部回廊を整備したケースである。バンコク周辺での交通の増加もあるが、タイ東部やカンボジア内での交通量の増加が見られる。

図 6.6.7(2) 交通量の変化(誘発交通分)



【Case-3】

東西回廊と南北回廊を整備したケースである。バンコク周辺での交通の増加が激しいが、ビエンチャン～プノンペン間のラオス、カンボジア国内を通過する南北方向交通や、バンコク～プノンペン間の交通量増加が著しい。

図 6.6.7(3) 交通量の変化(誘発交通分)

