

クロスボーダー交通インフラとは？

クロスボーダー交通インフラの内容

クロスボーダー交通とは、国境を越えて移動する交通です。その交通を実現するための基盤となるインフラが、クロスボーダー交通インフラです。

世界的潮流として進展しつつある各地のリージョナリゼーションは、「国境等の物理的障壁を除去し、自由な経済活動を通して新たな『地域性』を創出しようとする取り組み」であり、貧困削減と地域の安定がその延長上にあります。クロスボーダー交通インフラの整備によって、越境にかかる障壁が下がり、クロスボーダー交通の可能性が広がります。これに伴ってリージョナリゼーションが進展し、地域の振興が期待されます。

クロスボーダー交通インフラの例としては、国際空港、国際港湾や、国境に架けられた国際橋（タイ～ラオス間の友好橋など）、国際鉄道（タイ～マレーシア～シンガポールの鉄道）が分かりやすい例です。私たちはこれらの施設に接続する交通網等のハード部

分と、施設の運用等のソフト部分もクロスボーダーインフラであると考えています。



メコン河を跨いでタイ（ノンカイ）とラオス（ヴィエンチャン）を結ぶ友好橋

クロスボーダー交通インフラの要素

クロスボーダー交通インフラは、道路や港湾をはじめとする交通機関・施設、国境施設や積替え施設等の拠点施設といったハードインフラに加えて、円滑な越境のための制度・基準、さらに運営・管理までも含めた幅広いインフラです。

クロスボーダー交通インフラが機能を発揮するためには、ハードの整備に加えて、国境施設における越境の円滑化や、交通が相互に乗り入れ可能な制度・基準づくりなども重要です。

クロスボーダー交通インフラの要素とその内容

要素	内容
交通機関・施設	道路、港湾等の交通施設や鉄道等の交通機関
拠点施設	交通が利用する国境施設や積替え施設等
制度・基準等	各種基準整備、通関制度・組織制度構築等（地域共通運輸政策（車両の相互乗り入れ等）を含む）
運営・管理	交通機関・施設や拠点施設の運営や維持管理

クロスボーダー交通インフラのニーズ

クロスボーダー交通インフラを必要とする交通のタイプとインフラ整備のニーズとして次の三つをあげることができます。

- 1 海岸線を有しない内陸国が、貨物を輸送するために沿岸国の港湾へ連絡する。
- 2 隣接する二国間で物資、人材、販売先等の相互補完を図り、両国の連携を通じた経済発展を可能ならしめるために両国間を連絡する。
- 3 上記2の発展形であり、地域全体の経済発展を目指し、三ヶ国以上の国で相互の交通円滑化を図る。

注：表中略語は、TEN-T：Trans-European Networks for Transport、GMS：Greater Mekong Sub-region、PPP：Plan Puebla Panama、SADC：Southern African Development Community

クロスボーダー交通インフラのニーズ

インフラ整備のニーズ	地域開発のニーズ	例
内陸と海の連絡 	内陸国の資源輸出・物資輸入 →内陸国の経済発展 (産業立地・生活の安定) 沿岸国の港湾の振興 交通ルート沿道の開発	パラグアイ - ブラジル ザンビア - タンザニア マラウイ - モザンビーク など
隣接する2国の連絡 	A国とB国の経済資源の相互補完 →両国の経済発展 (産業立地・生活の安定) 交通ルート沿道の開発	ブラジル - アルゼンチン パラグアイ - アルゼンチン ラオス - タイ アジアハイウェイ など
地域の一体化に資する交通 	地域構成国間の経済資源の相互補完 →関係国それぞれの経済発展 (産業立地・生活の安定) 交通ルート沿道の開発 地域の一体的浮揚	EU：TEN-T GMS、PPP、SADC などの交通プロジェクトもこの範疇を目指す。

リージョナリゼーションの進展に資する交通インフラ

地域内の交流・交易の拡大

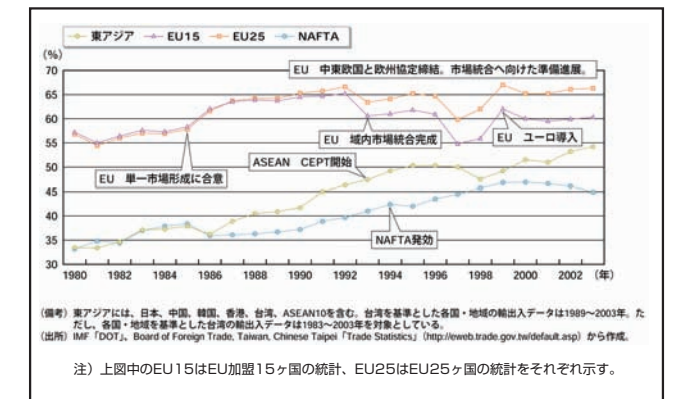
クロスボーダー交通インフラはリージョナリゼーションを支えるインフラとして機能しています。

右の図は、主要地域の域内貿易比率の推移を示しています。EUでは域内市場統合と域内交通ネットワーク（クロスボーダー交通ネットワーク）整備等の取組が進展した1980年代後半に域内貿易比率が大きく上昇しました。その後、メンバー国の追加に伴い域内比率は変動しているものの、域内貿易比率は高い水準で推移しています。

ASEANでも経済発展に伴って域内貿易の比率が増加しており、経済連携が進んだ1990年代以降、特に増加しています。

また、クロスボーダー交通インフラの整備は人流の活発化にも寄与します。アジアでは、空港整備と国内交

通網の整備の進展とともに域内での航空旅客も増加しています。



主要地域の域内貿易比率の推移

リージョナリゼーションと交通インフラ

リージョナリゼーションと交通インフラの特徴を地域別に見ると、以下の状況が指摘できます。

EU：域内統合に向けて交通ネットワークや交通に係る制度／基準等のハード、ソフトの整備が進展し、1980年代後半から域内貿易が大きく伸びています。

アジア：輸出入手続き簡素化等のソフト施策が進展しているシンガポール、マレーシア、タイが地域内の経済発展に大きく寄与しています。GMS（メコン流域6ヶ国）では東西・南北の経済越境回廊の構築を進めており、一部では多国間協定による運用を始めています。

南米：域内国境において交通インフラが寸断していることが多く、域内の交通は必ずしも円滑ではありません。内陸国にとっては輸出入ルートの確保が重要となっています。

アフリカ：各国の経済規模が小さいことに加え、交通インフラの整備が進展していないため、域内の輸送は多くありません。

リージョナリゼーションを進展させるためにはクロスボーダー交通インフラの整備が必要です。単に国境における交通インフラでなく、国内の交通網が充実し、国境と接続していることも重要です。

クロスボーダー交通インフラの特徴

クロスボーダー交通インフラは、単に国境付近の施設という地理的な特性に着目したものでなく、リージョナリゼーションの進展に資するという機能に着目して整備するインフラです。

クロスボーダー交通インフラには以下の特徴があります。

1 複数のモードが組み合わさることもあること

空港や港湾は国境に接する交通インフラですが、それ単独では交通施設として機能しません。そのアクセスに必要な道路や鉄道等、円滑に働いてこそクロスボーダー交通インフラとして機能すると言えます。

2 国内交通インフラと国際交通インフラは一体的なネットワークであること

インフラ整備は国境だけに限ることなく、むしろ国内の交通インフラ整備も含めて進める必要があります。クロスボーダー交通インフラには国内、国際の区別がないのです。

3 クロスボーダー交通インフラは国境を越えたいという地域のニーズ、地域開発戦略のもとで実現されること

ニーズに応じてこそクロスボーダー交通インフラとなります。国境を越えて移動したいというニーズと合致して始めて当該インフラがクロスボーダー交通インフラとなるのです。