

クロスボーダー交通インフラの整備効果 (タイ・マレーシア現地調査より)

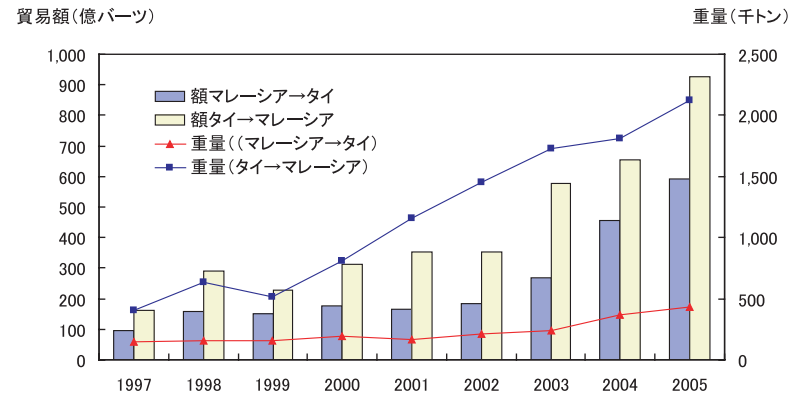
マレー半島の中程をほぼ東西に走るタイとマレーシアの国境には西側と東側にそれぞれ主要な越境ポイントがあります。西側の越境交通はタイとシンガポールをつなぐ長距離の人的交流や、タイとマレーシアの貿易を支えているのに対し、東側の越境交通は国境周辺地域の住民の交通が中心です。西側と東側の国境にはそれぞれ道路と鉄道によるクロスボーダー交通インフラが整備されている点では条件が同じですが、地理的な条件、国境を挟む両国の道路ネットワークの整備状況、鉄道駅の機能、ソフトインフラ整備の状況、港湾との位置関係などによって、上記のような国境交通インフラの機能の相違を生んでいます。クロスボーダー交通インフラの機能は一様ではなく、地域の状況に応じて整備を進める必要があります。

タイマレーシアの主要国境概要

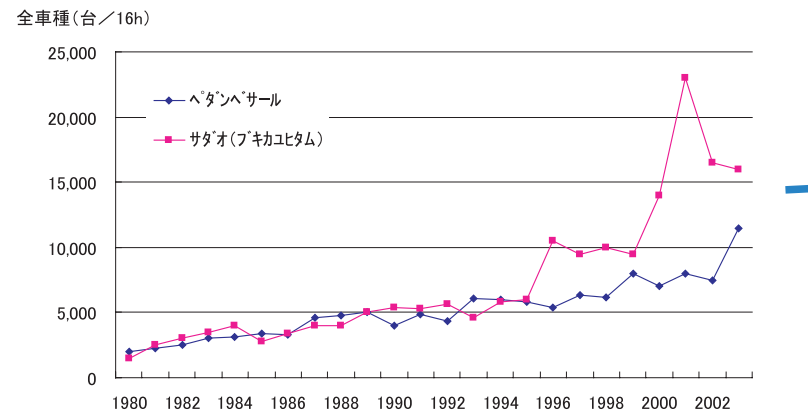
県(タイ側)	モード	タイ側	マレーシア側	概況
Songkhla (西側)	道路	サダオ	プキカヒタム	幹線道路が整備済み。マレーシア側は、クアラルンプールまで高速道路で結ばれている。タイ側は片側2車線の国道であるが整備状況は良好。
	鉄道	パダンベサル	パダンベサル	【鉄道】国境上にひとつの建物があり、両国の手続きを一つの施設(建物)で行うことが可能。旅客は列車から降り、窓口で出国手続きを行い、すぐ隣の窓口で入国手続きを行う。所要時間は各々5分以内。バンコク~ポートクラン間のコンテナ貨物は、シングルストップ・インスペクションを2005年から実施。 【道路】サダオと比較すると交通量は少ない
Narathiwat (東側)	鉄道	スンガイコロク	ランタウバンジャン	【鉄道】パダンベサルと同様に両国の手続きを一つの施設(建物)で行うことが可能。 【道路】コーロク川が国境となっており密輸の多い地域。現在のスンガイコロク~ランタウバンジャンにある橋を通り、両国が国道で結ばれている。

サダオではITシステム(注)を導入した2000年以降貿易額が増加しています。

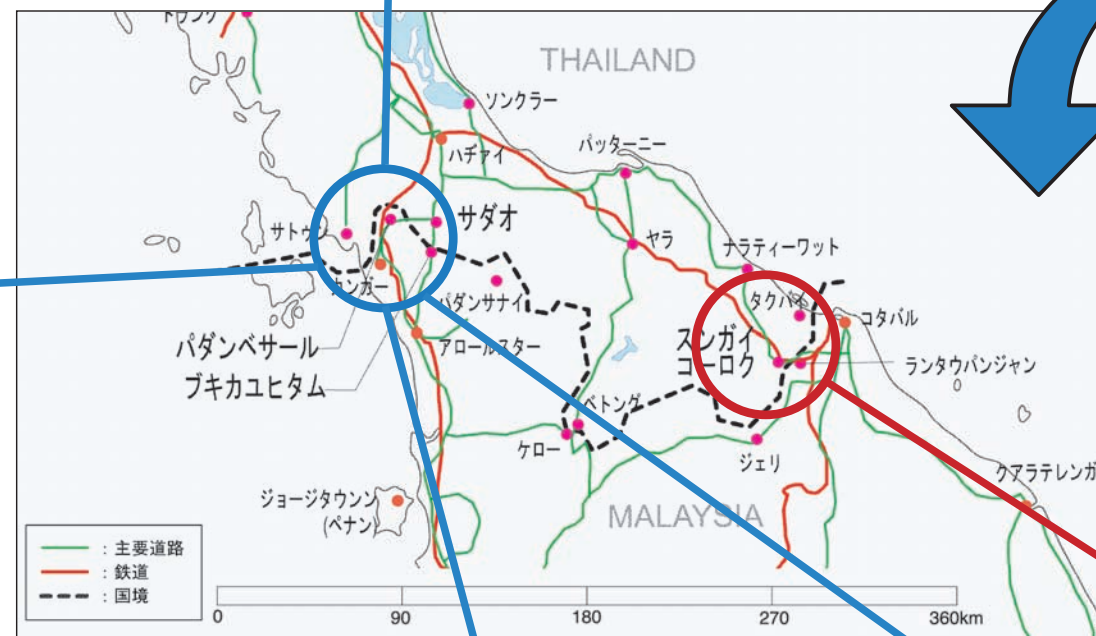
注：EDIにより国境通過時間がマレーシア→タイ方向で60~90分程度短縮された



サダオではマレーシア側の高速道路全通した1994年以降に交通量が増加しています。

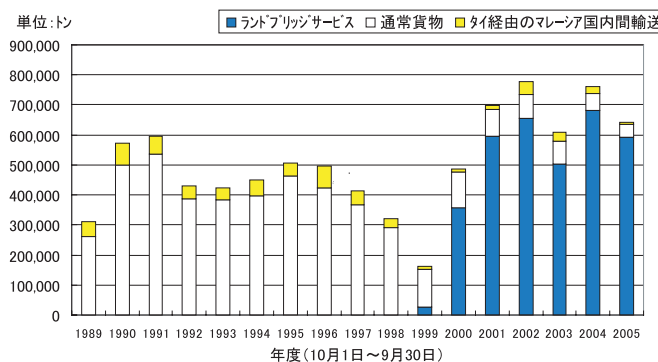


注：国境に至る道路の通過交通量を集計したものであるため、実際の国境通過交通量とは異なる。

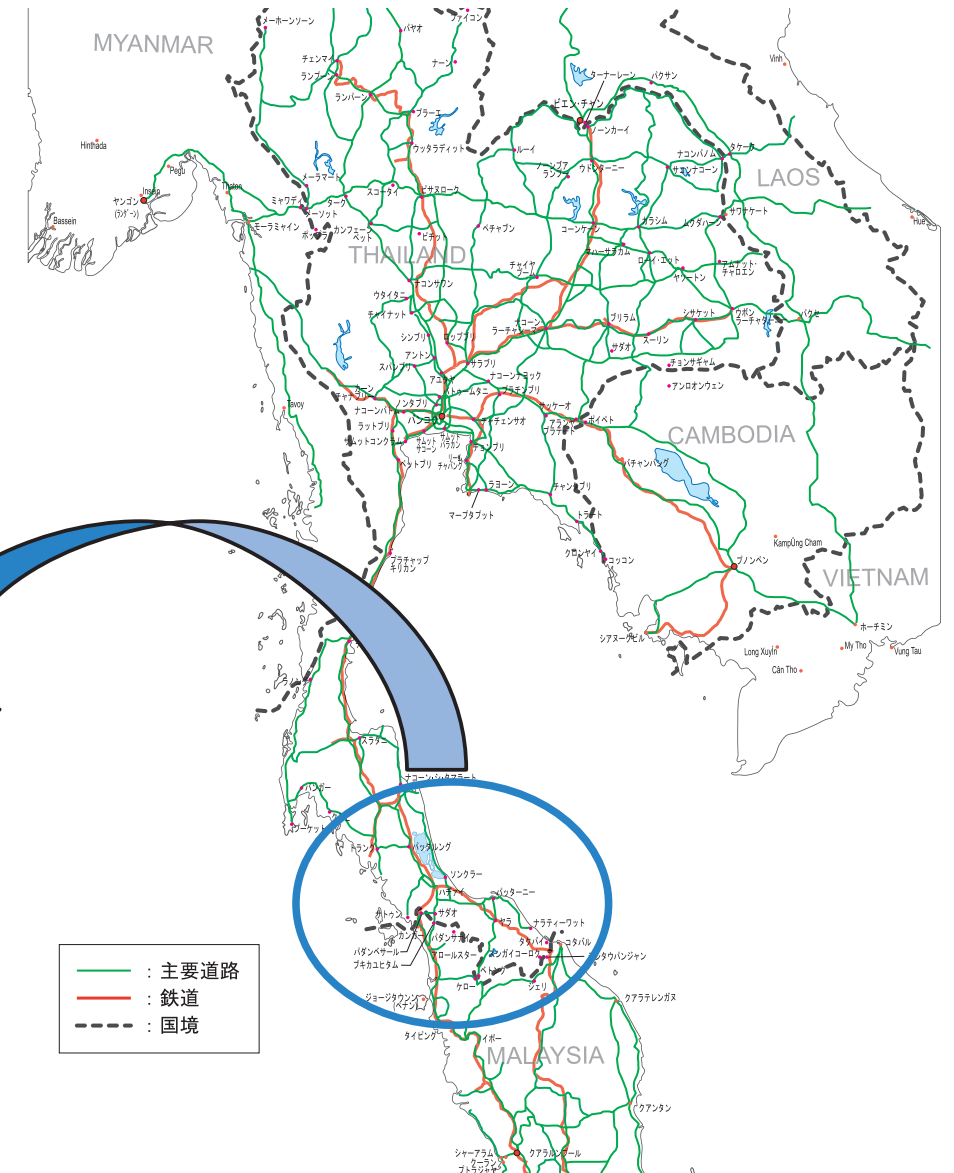


1999年のランドブリッジサービス(注)の本格的な開始以降、輸送量が増加しています。

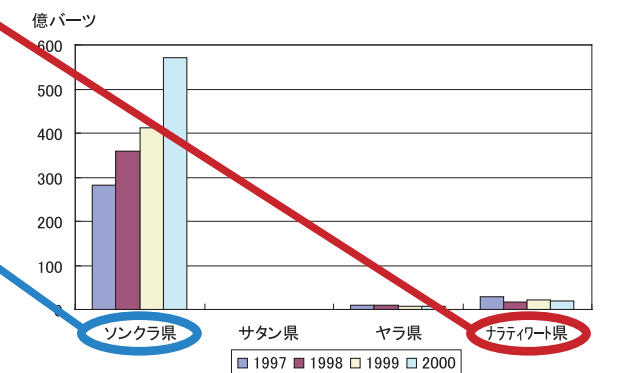
注：タイ国鉄(SRT)とマレーシア国鉄(KTM)の提携によるコンテナ輸送サービス。バンコク~クアラルンプール間を60時間で結ぶ。国境通過時の検査は省略される。



タイマレーシアの越境鉄道貨物量の推移 (タイ国鉄資料より作成)



国境毎にクロスボーダー交通インフラの役割が異なります。西側の国境：タイ~マレーシア間の貿易、長距離の旅客輸送 東側の国境：主として国境周辺地域の住民の移動



タイマレーシアの県別(タイ側)貿易量 (タイ国貿易統計より作成)

参考) クロスボーダー交通を増加させる5つの革新 (「マレーシア・タイ間の越境交通システム整備からの教訓」吉田恒昭、2001年国際開発学会論文より)

- ① 関税障壁の低下などの貿易制度の革新
- ② マルチモーダルを促進するコンテナ輸送の普及などの輸送技術の革新
- ③ インフラサービス担当部門の民営化などによるインフラ・サービス・マネジメントの革新
- ④ 荷主を安心させ、安全な搬送のための情報の革新
- ⑤ 決済のための信用拡大と容易化を可能とした金融部門の革新