

## 第28回日中運輸経済技術交流会議の開催

2025年9月23日～25日



会場（中国科学技術会堂会議室）

### ■開催概要

2025年9月24日、北京市内で、第28回日中運輸経済技術交流会議を開催した。この会議は、1984年以来、中国国家発展改革委員会総合運輸研究所（ICT）と国土交通省及び当研究所（JTTRI）との間で、運輸政策及び運輸事情全般に関する情報交換を目的として概ね毎年1回両国交互に開催し、今回は2024年7月東京開催に続くものだ。ICTから李連成所長を含む18名、JTTRIから宿利会長及び屋井所長を含む5名並びに国土交通省から米山国土交通政策研究所所長が、在中国日本国大使館後藤参事官の立会の下で参加した。

今回は3つの議題・テーマとして、「交通・物流と産業の融合」「都市圏の交通発展」「緊急物流（緊急物資輸送）」を設定し、各セッションで日中双方から研究調査発表と議論を行った。

前日23日及び翌日25日は、ICTの案内により、北京市軌道交通指揮センター、北京西駅の見学と、北京地下鉄自動運転等の乗車体験を行った。次回は、2026年に日本で開催する計画である。

### ■開会挨拶

会議の冒頭、ICTの李所長より開会挨拶として、歓迎の意とともに、42年間続く交流を深め、今回のテーマについて成果を共有していきたいと表明された。

続いて、JTTRIの宿利会長の開会挨拶では、開催の諸準備についてICTへの謝意を表明した上で、次の旨を述べた。

・日本が先行してきた少子化や高齢化に対応した運輸交通のあり方は、中国も今後同様の課題に直面していく一方で、生成AIなど技術革新の活用や、気候変動によって頻発化している災害あるいは新たな自然環境への対応という喫緊の課題において、運輸交通分野は両国とも重要な位置を占める。



李所長



宿利会長

・運輸交通セクターは、国民生活の活力や持続可能な経済社会、都市・産業の国際競争力強化等へ貢献が求められており、会議の3つの議題は、国家的・地球的規模の課題として時宜を得たテーマ。双方の情報や知見を共有して両国の課題を克服し、運輸分野の発展に貢献していきたい。

### ■セッション1「交通・物流と産業の融合」

#### ◇発表

「交通・物流と産業の融合」（原文は中国語）

JCT 賀振東 研究員



賀研究員

別概念として捉えてきた運輸と物流の融合が必要であり、①2009年に政府が公布した「物流業の調整・振興計画」が目指す物流企業の現代化、②2019年公布の「交通強国建設要綱」が目指す「グリーンで効率的な物流システム」に沿った物流標準化や、「国家物流ハブ経済区」（西安等）が紹介された。③今後のさらなる発展の方向性では、流通市場改革を物流・商貿システムの発展で推進し、交通運輸、金融、信用サービスの三者が支える政策概念が紹介された。

質疑では、運輸と物流サービスの政府所管部門について質問があり、運輸業は交通運輸部に一元化されているが、物流業は同部以外にも工業管理部や商務部、農村部など19の政府部門が管理しており、国家発展改革委員会が事務局となり、中央政府（部）レベルのプラットフォームを構築し連携を図っているとの説明があった。

#### ◇発表

「港湾と臨港産業」（原文は英語）

JTTRI 坂本涉 研究員



坂本研究員

日本における港湾の役割を概説した上で、①ドライバーカーの大型化に対応した国際バーカー戦略港湾政策、②産

地と港湾が連携した農林水産物・食品の輸出促進、③地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備事例、④カーボンニュートラルポート (CNP) 形成と洋上風力発電、⑤港湾における気候変動対応、などの課題と取組について報告した。

質疑では、臨港地区の産業配置の主体について質問があり、国と自治体港湾管理者による港湾計画の仕組みを説明した。また、輸出入拠点化や物流コスト効率化、マルチモーダル化など両国共通の課題が提起され、日本側の施策について補足的な説明を行った。

## ■セッション2 「都市圏の交通発展」

### ◇発表

「中国都市圏の交通発展と通勤効率化（原文は英語）」

ICT 蒋中鉉 副研究員

①2020年の習近平国家主席の講話「交通利便性の高い近郊都市の建設を進め、中心都市の人口や機能の過密問題を逐次解決すべき」の方針を踏まえ、国家発展改革委員会を中心に省政府とともに1時間通勤圏を基本とした都市整備を推進中であり、②「軌道交通を骨格とする都市圏」を目指し、幹線鉄道、都市間鉄道、郊外鉄道、市内軌道の「4つの軌道交通網の融合」を推進しているとの紹介があった。

一方、③都市間路線バスでは行政区域を跨る法令の標準化が進まないなどの課題を挙げながら、④中心都市の地方政府が中心となり鉄道企業や周辺都市と協調し都市圏交通の一体化計画の作成を推進し、中央政府による交通施設の建設運営への資金支援の方針が紹介された。

質疑では、「4つの軌道交通網の融合」の質問に対し、地方政府が計画し中央政府の認可の下、軌道交通のサービス向上や時間短縮策に取り組んでいるとの補足説明があった。また、日本側からは、既成の鉄道ネットワークを活用した乗換のシムレス化の助言や、韓国で導入されているBRT等専用化による都市間路線バスの円滑化について提案があった。

### ◇発表

「大都市圏における鉄道の発展」（原文は英語）

JTTRI 金山洋一 主席研究員・研究統括

東京圏を重点に、①明治以降の幹線鉄道と環状線の骨格路線形成、②戦後の国鉄「5方面作戦」や地下鉄整備、③民鉄によるTOD（小林一三モデル）、④相互直通運転、第三セクター会社等による鉄道整備と都市開発、政府審議会答申による整備推進、⑤上下分離による建設・運営リスクの官民分担等、及びそれから得られる知見を紹介した。



蒋副研究員



芦副研究員

質疑では、既存インフラの活用が議論され、日本側から高層化も含む都市空間の活用と交通施設との連携を提案し、中国側からもCBD地区に位置する北京東駅を交通ネットワークハブとして高度利用していきたいとの発言があった。また、中国の不動産開発が厳しさを増すなか、日本のTOD推進に対する質問があり、宅鉄法による区画整理などについて説明を行った。

## ■セッション3 「緊急物流（緊急物資輸送）」

### ◇発表

「緊急物流システムの構築-経緯、現状、展望」（原文は英語）

ICT 芦越 副研究員

①2008年汶川地震における国務院チームによる統一指揮、2018年の「国家应急管理部」設立などの体制確立を経て、現在は、同部による中央政府12部門への指揮体制の下、中央政府30か所、各省2-3か所、各市1か所、企業備蓄庫1か所の物資備蓄制度、ラストマイルにおける社区居民委員会やボランティアの参加の仕組みについて紹介があった。③課題として、多数の部門間での指揮・調整の不足や協力企業の負担が挙げられ、④今後、企業参画や市民協働による社会的な緊急物流システムを構築し、EC産業や小売店舗の活用、参加市民へのポイント制度による公共サービス交換などについて説明があった。

質疑では、緊急物流の時系列について質問があり、事前の準備、災害発生時の初動輸送、復旧のための建設資材等供給等について補足説明があった。

### ◇発表

「大規模災害その他の危機における緊急物資輸送」（原文は英語）

JTTRI 榎本通也 主任研究員



榎本主任研究員

①東日本大震災における陸海空の緊急物資輸送の経験を経て、国が自治体の要請を待たずに行う現在の「ブッシュ型支援」、②能登半島地震における物流事業者のノウハウを活用した効率化、(公財)日本財団が実施した船舶による海上物資輸送等を紹介した。③課題として、市町村避難所への3次輸送（ラストマイル）の体制強化に向けて、市町村と物流事業者との協定締結促進等を紹介した。

質疑では、専門家チームの強化について質問があり、国及び自治体の危機管理部門の強化とともに、緊急物資輸送ではプロである民間物流事業者のノウハウが有効であり連携協定の準備に力点を置いていることを紹介した。



金山主席研究員

## ■閉会挨拶

JTTRIの屋井所長から、3つのテーマを通じ運輸交通分野の「インテグレーション」の視点から、交通・物流と産業との融合、4つの鉄道ネットワークの統合、緊急物流の平時と有事の統合等について知見を共有できた謝意と今後の進展に期待し、日本側の閉会挨拶を行った。

最後に、ICTの李所長から、日本が先行した運輸経済の整備や新たな課題への挑戦は学ぶべき価値が大きく、中国において

も新しい要請、特に高齢化・少子化に対しAI技術に着目するなど、中国政府は運輸交通を先進的・戦略的産業と位置付けており、一衣帶水の隣国である中日双方の専門家が引き続き議論と交流を深めることを期待し、中国側の閉会挨拶を行った。



屋井所長



フォトセッション(最前列左から:樊副所長、謝副所長、全副所長、李所長、宿利会長、屋井所長、米山研究所長、金山主席)

## ■現地見学会

ICTの案内により、23日は北京市軌道交通指揮センター(北京市交通委員会の直属組織)を訪問した。北京市内の地下鉄計18路線(番号線)、郊外鉄道及び空港線11路線の全29路線、総延長879km(2025年8月現在)に及ぶ北京市軌道交通の運行指令を担い、大型モニターによる運行管理の「見える化」では、リアルタイムでの乗降人数や予測人数、断面乗車率等が指標化され一覧できるなど、ITによる先進的なデー

タ管理がなされていることが特徴的だった。

25日は、北京西駅を訪問した。北京市内8か所の地上駅・基幹ターミナルの一つであり、高速鉄道(G)、都市間鉄道(C)や動力列車(D)、普通列車(K、T等)計約20路線の発着を担い、近年は地下鉄の北京西駅との上下の乗換利便性が大きく向上している。また、両日は地下鉄の乗車体験を行い、一部の路線で運行されている自動運転車両に乗車した。



北京西駅の駅舎外観



北京西駅構内の視察



停車中の高速鉄道等



北京西駅プラットフォーム



北京市地下鉄車内



ICカードタッチ及びQRコードの決済対応端末