

# 第16回日中運輸経済技術交流会議

日時：平成19年10月23日(火)

場所：(財)運輸政策研究機構2階会議室

## 1—日中運輸経済技術交流会議について

日中運輸経済技術交流会議は、両国の運輸交通分野の経験と研究等について意見交換を行い、当該分野における両国の発展を目的とした会議である。会議は日中が交互に幹事国となり、16回目となる今回は日本での開催となった。

中国側は政府機関である国家発展改革委員会総合運輸研究所から戚未艾副所長を含め5名の研究員が来日し、また在日中国大使館からも参加があった。一方、日本側は福本大臣官房審議官を含め国土交通省から6名、当研究所からは森地所長以下運輸政策研究所の研究者等が15名出席し、熱心な議論が交わされた。

## 2—中国国家発展改革委員会総合運輸研究所による発表の要旨

### 2.1 中国の都市交通発展の現状と政策の傾向

中国では1978年から国民経済が飛躍的に伸び、計画経済から市場経済へ移行しGDP伸び率は9%に達した。それに伴い都市化が進行し1,000万人を超える人口規模の都市が3都市、500～1,000万人未満規模の都市は5都市、100～500万人未満規模の都市が100都市にのぼり、都市化率は2006年に43.9%となった。しかし、都市化の影響により自動車の保有台数が増加し、エネルギー消費量も増加すると共に、大気汚染や騒音問題が顕在化している。特に

大気汚染は出生率の低下や気管支炎患者の増加につながっており、気管支炎に至っては中国の三大死因の1つとなっている。このような状況を踏まえ、中国政府も公共交通整備を促進しており、例えば都市鉄道は15都市に導入、12都市で建設中、15都市で導入を予定し、幹線鉄道も北京、昆明、杭州等で約100kmの高速鉄道を整備している。しかし、公共交通分担率は主要都市でも26%程度に低下するなど、未だ公共交通を中心とした都市にはなっていない。そのため、例えば北京では地下鉄整備が十分でないため、郊外部の居住者は自動車を利用せざるを得ない状況であり、激しい交通渋滞の原因となっている。他にも交通施設用地取得の問題、交通弱者への交通サービスの提供、エネルギー消費の減少、大気汚染物質の減少など公共交通整備を促進しなければならない必要性が高く、総合交通体系の確立や交通管理の導入に加え、よりよい公共交通システムの構築を目指している。中

国総合運輸研究所では世界銀行および全地球規模環境基金とパートナーシップを結び、2003年から地方政府と共同で交通インフラや都市交通サービス等の改善を通じた持続可能な発展のための模範的な整備戦略を実施している。このプログラムでは2008～2015年の間に6,000万USDを投資し、対象都市毎に研究開発等を実施する予定である。特にその中に国際研究会も開催予定であり、日本側からも参加してもらいたいと考えている。

### 2.2 鉄道の旅客輸送ハブの配置と交通との関係

中国では全国の約60%が2020年までには都市化すると予測されており、交通分野においては都市間交通と大都市交通の整備が2大問題となっている。政府では特に都市の発展と幹線鉄道の接続を重視しており、鉄道駅における他の交通機関等との結節が重要であると考えている。しかし、駅舎が政府の鉄道



部、駅前広場等が地元自治体の管轄であり、駅周辺地域の一体的な利用が出来ず、乗換利便性が十分でない状況である。そのため政府では、多くの利用者が1時間以内に帰宅できること、乗換は5分以内に可能となること、幹線からの乗換利用者の半数が都市内鉄道を利用するようになることを目標としている。ただしこれらの政策を実施する上で課題となるのは、第一に政府の役割として、政府内における企画部門と設計部門が分散していること、乗換施設の設計方針が定まっていないこと、デザイナーやプランナー等の設計者が不足していることである。また、第二は出稼ぎによる大量の鉄道旅客に対する駅施設の対応をしなければならないこと、そして第三には、駅を商業的に利用したいと考えていることである。今後はこれらの課題に取り組む必要があると考えている。

### 2.3 中国の交通運輸分野における省エネルギー及び汚染物質減量の現状及び政策の傾向

中国の全エネルギー消費量のうち、交通運輸部門の消費量の割合は1990年に約4.6%であったものが2005年には約7.5%に増加している。ただし、既存の統計が示すこのデータには自家用車が考慮されておらず、それを含めた場合は2005年で約16%になると試算される。また、石油消費量のみを比較すると2005年では約30%が交通運輸部門で消費している。一方、アメリカにおける交通部門のエネルギー消費量は2003年では約27%であり、1973年時点に比べてその割合は増加しており、その傾向は、日本でも同様である。これらを比較分析すると、中国における単位当たりのエネルギー消費量は日本や米国に比べると営業用自動車については同水準であるものの、自家用車は2割程度高く、逆に鉄道や航空では中国の方が低い。まとめると中国の交通部門における

エネルギー消費量は増加しており自家用車の影響でさらに大きく変化する可能性がある。そのため、中国に対する国際的なプレッシャーが高まると考えられることから、今後はエネルギー消費の抑制政策を実施する必要があると考えられる。また、将来的には技術力を高め、長期的な視点で持続可能な交通を整備すること、目標を明確にしてマクロなコントロールを行うこと、エネルギー消費に関する制度を整備すること等の政策を進める必要があると考えている。

### 2.4 港湾ハブ物流システムの効率を高める主な措置

中国の港では2006年にコンテナ貨物取扱量が9,400万TEU程度あり、今後は約20%の増加が見込まれている。また、重量ベースでも1億トン/年以上を取り扱う港は13港湾になっている。今回はその中でも天津港を例にあげるが、この港を例に挙げるのは他の港湾と同様に非効率であるにも関わらず、中国では長江デルタ、珠江デルタに次いで3番目に発展する可能性があり、現在では、すでに港湾へのアクセスの改善に取り組んでいるからである。天津港は国内主要拠点と世界168港とをつなぐ港湾であり、港の水深も17mを確保し、港湾能力を高めた。また港湾アクセスは概ね鉄道50%、道路30%、パイプライン20%



の割合で分担されており、天津港における2006年の貨物取扱量は約2.6億トンとなっている。今後は2010年までに3.0億トン、2020年までには4.6億トンという貨物取扱量の目標値が掲げられているため、脆弱な港湾アクセス、総合的な物流ターミナルの不在等の課題への対策が必要である。そこで、港湾アクセスと都市内交通との分離を図るために高速道路から港までのバイパス道路を建設し、積み替え能力強化のためにバラ積み貨物の大型物流センターを設置した。また、鉄道にコンテナ貨物を積み替えるトランジットセンターも設置し、交通インフラ改革に取り組んでいる。さらに、情報システムのレベル向上を図ることや道路、鉄道、港湾の関係者による交通委員会を設置し、港湾改革の管理・調整体制も整えることとしている。これらの施策においては日本の経験も参考にしたいと考えている。

### 日中運輸経済技術交流会議プログラム

9:00～9:10	冒頭挨拶(福本審議官、森地所長、戚副所長)
9:10～10:00	劉麗亜(総合運輸研究所運輸案内センター副主任) 「中国の都市交通発展の現状と政策の傾向」
10:00～10:50	Acharya Surya Raj(運輸政策研究所主任研究員) 「東アジアの大都市における都市交通に関する研究」
10:50～11:40	賈進(総合運輸研究所運輸戦略研究室主任) 「鉄道の旅客輸送ハブの配置と交通との関係」
11:40～12:30	午前の部全体に対する討論
12:30～14:00	昼食
14:00～14:50	八木勝昌(国土交通省総合政策局環境政策課企画官) 「交通運輸分野における地球温暖化・大気汚染対策及びエネルギー利用効率化の方策」
14:50～15:40	呉文化(総合運輸研究所運輸経済・技術研究室主任) 「中国の交通運輸分野における省エネルギー及び汚染物質減量の現状及び政策の傾向」
15:40～16:30	金兌奎(運輸政策研究所研究員) 「東アジアにおける日本の航空物流戦略」
16:30～17:20	肖昭升(総合運輸研究所研究員) 「港湾ハブ物流システムの効率を高める主な措置」
17:20～18:00	午後の部全体に対する討論