

第18回日中運輸経済技術交流会議

日時：平成21年10月23日(金)

場所：運輸政策研究機構運輸政策研究所(日本)

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第18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郭小

碯所長を含め6名の研究員等が出席した。

一方、日本側からは、志村国土交通省大臣官房審議官を含め、国土交通省から4名、国土交通政策研究所から2名、当研究所からは森地運輸政策研究所長を含め20名の研究員等が出席した。

会議は、8つのテーマについて、日中双方の研究者が発表を行い、闊達な議論が展開された。

2—中国国家発展計画委員会総合運輸研究所の発表要旨

2.1「交通運輸と省エネ・環境保護」

国家発展改革委員会総合運輸研究所副主任

李 連成

中国では、自家用自動車の保有台数が1980年の51億台から2020年で150億台に増加すると予測されている。2007年のモード毎のエネルギー消費量を見ると道路交通関連で72%を占めている。

鉄道は自動車と比較して環境保護と省エネ効果が高いため、鉄道の機関分担率を上げるための政策が実施されている。また、自動車については、クリーンな燃料の供給と省エネ技術を推進している。北京市では、公共交通機関の整備や利用促進策、自動車の利用抑制策を講じている。地下鉄の営業キロは、2009年時点では230kmであるが、2015年までに561kmを整備する予定となっている。また、バスについては、バス専用レーンの整備などを行っている。

オリンピック期間中は、自動車の交通需要を抑制するために、すべての車両はナンバープレートの奇数・偶数によって走行が規制されるとともに、595台の省エネバスのデモ運行などを実施した。

中国においては、自動車産業の活性化計画を策定しており、この計画には省エネ自動車の開発の推進が盛り込まれている。また、北京や上海等の大都市において、省エネ自動車のデモ運行が計画されている。

第18回日中運輸経済技術交流会議プログラム

9:00～ 9:15	開会挨拶 国土交通省大臣官房審議官 国家発展改革委員会総合運輸研究所所長	志村 格 郭 小碯
9:15～ 9:55	交通運輸の発展中における気候変動対策 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主任研究員	藤崎 耕一
9:55～ 10:35	交通運輸と省エネ・環境保護 国家発展改革委員会総合運輸研究所副主任	李 連成
10:55～11:25	国鉄改革の概要について 国土交通省鉄道局総務課参事官室課長補佐	小坂 茂之
11:25～12:05	新型インフルエンザ・パンデミック対策としての 都市交通輸送に関する調査研究 国土交通省国土交通政策研究所研究調整官	佐野 透
13:40～14:20	日本の鉄道駅における乗継利便性向上方策 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員	伊東 誠
14:20～15:00	交通ターミナルの配置と連携 国家発展改革委員会総合運輸研究所副主任	程 世東
15:40～16:20	新幹線の発展と航空との競争に関する分析 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所所長	森地 茂
16:20～17:00	中国鉄道の投資と負債 国家発展改革委員会総合運輸研究所副主任	劉 斌
17:20～17:50	総括 国家発展改革委員会総合運輸研究所 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所所長	郭 小碯 森地 茂
18:00	閉会	

交通部門の負の環境影響を減らすためには自動車からの排ガス抑制やエネルギー効率の向上がますます重要となる。また、公共交通機関へのシフトを促すために公共交通機関の整備を急ピッチで進めなければならない。

2.2 「交通ターミナルの配置と連携」

国家発展改革委員会総合運輸研究所副主任

程 世東

これまで北京市の鉄道ターミナル(旅客、貨物)は、都市の中心部に立地していた。しかし、近年の都市化の進展により、貨物ターミナルは郊外に移転し、旅客ターミナルも郊外への移転を計画している。旅客ターミナルの郊外への移転に対して推進派の鉄道局は用地費の節約や新たな再開発による経済効果を主張している。一方、反対派は、利用者利便性や競合交通機関との競争力の低下を懸念している。

これまで交通ターミナルは、幹線鉄道と都市鉄道との乗換えを重視していたが、他モードとの乗換えを重視し、駅の立体化などを計画している。

現在の旅客ターミナルは鉄道駅と高速バス・都市内バスの乗り場が平面的に配置されており、乗換利便性の低下や道路を跨ぐ場合には渋滞、事故などを引き起こしているため、将来的には、交通ターミナルを北京南駅のように鉄道とバスの乗り場を立体構造にすることを考えている。

鉄道ターミナルでは、乗継ぎ施設のイ

ンフラ、乗継ぎに関する案内や情報、施設の管理・運営が重要となるが、これまで、中国では、インフラを重視しており、情報と管理・運営を重視して来なかった。

中国の交通ターミナルは、鉄道と高速バスでは、整備主体が異なるため、双方の連携が図られていない事や、都市内にある交通ターミナルの役割分担の明確化などの課題を抱えている。こうしたことから、インフラ、情報、管理・運営について複数の事業主体の調整を図る必要がある。

2.3 「中国鉄道の投資と負債」

国家発展改革委員会総合運輸研究所副主任

劉 斌

鉄道部では2020年を目標年次とし、営業キロが約12万km以上となる鉄道整備計画を2008年に策定した。2008年までに8万kmが整備され、この整備に60年を要したが、目標達成のために、残り4万kmを10年で整備しなければならず投資規模を拡張することが必要となる。2009年の投資計画では、新線建設

5,418km、複線建設3,462km、新線運営5,849km、複線運営4,662km、電化路線5,606kmとなる。

鉄道への投資額は、2005年の880億元から2009年には6,000億元となり、対2005年比で7倍と大きく増加し、世界的にもまれな増加率となっている。

鉄道建設の資金調達は、中央政府の予算、鉄道部や地方政府からの予算と債券発行等による資金調達により賄われている。

鉄道整備は、原材料や用地費の高騰、導入される技術レベルの向上などにより、建設コストが増加し、鉄道路線キロ当たりの建設価格が上昇している。現在建設中の新線では、従来、4,000万元/kmであった建設単価が、6,000万元/km～8,000万元/kmとなっている。また、職員の人件費の高騰などにより鉄道収入が減少していくことが予想される。この様に、建設コストの増大や鉄道収入が減少する中で、2020年までに大規模な投資を行わなければ成らないのが現状である。

