

第19回日中運輸経済技術交流会議

日時：平成22年10月21日（木）

場所：国家発展改革委員会総合運輸研究所（北京）

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19回目となる今回は北京での開催となった。

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23名の研究員と國務院交通運輸部や鉄道部などからの参加者もあり総勢28名が参加した。

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2名、当研究所からは森地運輸政策研究

所長を含め4名の研究員等が出席した。

会議は、6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—中国国家発展改革委員会総合運輸研究所の発表要旨

2.1「中国高速鉄道の発展と都市化」

国家発展改革委員会総合運輸研究所研究員

羅 仁堅

中国の高速鉄道は、2004年に建設が開始され、2008年に北京—天津を結ぶ路線（設計速度350km/h）と南京—合肥を結ぶ路線（設計速度250km/h）が完成した。現在、中国では時速200km/h以上で運行する区間が7,257km完成し

ており、世界で最も長い線路長となっている。営業中の高速鉄道の最長路線は武漢—広州路線で1,069km（投資額：1,166億元）で、計画路線では、北京—上海を結ぶ路線で1,318km（投資額：約2,200億元）である。

中国の中長期的な鉄道整備は、2020年までに120,000kmを整備し、その内都市間を結ぶ高速鉄道を16,000km計画している。高速鉄道整備は、南北方向4路線、東西方向4路線が計画されており、この8路線が主要幹線鉄道となる予定である（表—1）。

■表—1 高速鉄道の整備計画

四縦（南北方向）	四横（東西方向）
北京—上海	徐州—蘭州
北京—広州—香港	杭州—長沙—昆明
北京—ハルビン	青島—太原
杭州—福州—深圳	上海—武漢—成都

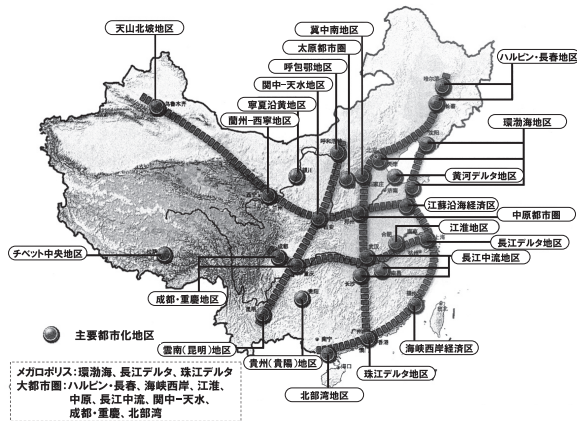
この8路線は、2010年から2012年までの3年間で9,200kmを建設し、2012年までに13,000kmを整備する予定である。2020年には、200km/h以上の鉄道網は50,000kmに達し、50万人以上の都市が鉄道で結ばれ、90%以上の人口をカバーできるようになる。

高速鉄道の投資方法は、鉄道部と地方政府が共同出資を行い合弁会社を設立し、一部に大企業や保険会社も参画している。鉄道部と地方政府は、鉄道整備促進の協定を結び、都市間鉄道の投資と運営に積極的である。

中国の都市人口は6億人で都市化率は47%で、年々0.9%増加している。た

第19回日中運輸経済技術交流会議プログラム

9:00～9:20	開会挨拶 国家発展改革委員会総合運輸研究所所長 国土交通省大臣官房審議官	郭 小碯 志村 格
9:20～10:00	中国高速鉄道の発展と都市化 国家発展改革委員会総合運輸研究所研究員	羅 仁堅
10:40～10:40	高速鉄道整備と周辺開発 国土交通省総合政策局国際業務室専門官 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所所長	佐々木満範 森地 茂
11:15～11:55	交通分野におけるCO ₂ 削減と省エネ (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
13:45～14:25	交通計画・政策立案のための交通運輸統計の整備 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員	伊東 誠
14:25～15:05	中国の交通運輸統計 国家発展改革委員会総合運輸研究所副研究員	張 康敏
15:40～16:20	インフラモード毎の整備資金の出所について (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員	伊東 誠
16:50～17:20	総括 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所所長 国家発展改革委員会総合運輸研究所	森地 茂 郭 小碯
18:00	閉会	



■図—1 中国の都市圏

だし、1.5億人の出稼ぎ労働者を含んでいるため、出稼ぎ労働者を除いた都市化率は34～35%となっている。2030年までには都市化率を65%にする予定である。エネルギー問題・環境を考えると、大都市圏は空間を効率的に利用し人口集積を高め、大都市周辺の中小都市は大都市の補完的な役割としての発展を計画している。また、中国の都市構造は、縦方向に3軸、横方向に2軸となっている(図—1)。また、中国の都市圏は3つのメガロポリスと8つの大都市圏、9つの都市圏から構成されている。

高速鉄道の整備効果は、所要時間の短縮、発展途上の地域の開発を促進、大都市での労働力の確保が容易になった等の効果があり、都市化に大きく貢献している。また、都市間鉄道で結ばれた都市は経済発展が促進され、大都市と中小都市の連携が可能となり、農村部の都市化が進んでいる。

一方、高速鉄道は、他の交通機関にも影響を及ぼしており、特に、航空と高速道路ではサービス競争が起きている。利用者はより良いサービスに対して高い運賃を支払って、交通機関を選んでいる。

高速鉄道整備は、輸送、経済、都市、工業化、中国の都市化にとって重要で、社会的な利益がある事業である。

2.2 「中国の交通運輸統計」

国家発展改革委員会総合運輸研究所副研究員

張 康敏

中国の統計は、各交通機関の監督部門で行っており、鉄道は鉄道部、道路・水路・港湾は交通運輸部、民間航空は中国民用航空局で統計が整備されている。統計には、インフラ施設、保有設備、交通量の3種類のデータが整備されている。統計データの作成は、事業者(管理事業者)が報告する統計とサンプル調査により得られた統計の2種類を統合している。

鉄道の統計は、路線長、電化区間距離などインフラ施設に関する統計、動力車数、客車数、貨物車両数など保有設備に関する統計、輸送人キロ、貨物トンキロ、主要駅の乗降人員など旅客および貨物の輸送量に関する統計の3種類がある。なお、鉄道輸送量は、全国5,000以上の駅で集められた切符等を集計し、

膨大なデータ処理が発生しており、毎年の集計は困難である。また、国鉄以外の合弁会社や地方政府が運営している駅は、集計ができていない。

道路の統計も鉄道と同様に、道路別路線延長などのインフラ施設に関する統計、事業者・自家用・交通事業者別の自動車保有台数に関する統計、断面交通量や地方政府間の輸送人員・輸送貨物量など交通量に関する統計の3種類の統計がある。また、それ以外に、自動車保有者向けの抽出率1～5%のサンプル調査も行っており、出発地と目的地、経路等を調査している。ただし、車両の登録地と実際に車を運転している地域が異なるなど、精度はあまり高くない。

水路、港湾、空港・航空でも同様に3種類の統計が整備されている。港湾や航空の交通量は、路線別や出国旅客や輸出入貨物などの統計も整備されている。

中国の主要交通統計は、中国統計年報(China Statistical Yearbook)、中国交通年報(Year Book of China Transportation & Communications)に整理されている。ただし、中国の交通運輸に係る統計データは発展途上である。今後、総合交通を検討していく上では重要なデータだと考えられている。現在は、輸送人員など輸送規模を把握するための統計が中心であり、個人の出発地や経路、属性などを把握することは行われていないが、経済成長に伴って交通統計の更なる整備が必要である。

