

# 第20回日中運輸経済技術交流会議

日時：平成23年11月22日(火)

場所：運輸政策研究機構運輸政策研究所(東京)

## 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、両国の交通運輸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20回目となる今回は東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汪鳴副所長を含め6名の研究員が参加した。一方、日本側からは、国土交通省国土交通政策研究所の飯塚裕所長を含め、国土交通省から6名、当研究所からは杉山武彦運輸政策研究所長を含め22名の

研究員等が出席した。

会議は、3セッション7テーマとサブセッションで合計8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 「第12次五カ年計画」総合交通運輸発展

国家発展改革委員会総合運輸研究所副所長

汪 鳴

第12次五ヶ年計画では、都市内および都市間交通のサービス向上や地域間の格差是正などを背景に計画されている。一方で、効率的な土地利用、エネ

ギー問題、開発資金といった制約や環境問題への配慮も必要となり、例えば環境問題は、低炭素な交通システムの実現や排気ガスなどの都市環境の改善、自然環境や水環境の保護などにも取り組まなくてはならない。このような背景から、第12次五カ年計画では4つの転換を図ることを目指している。

- ①交通機関ごとの整備から総合交通への転換
- ②土地・資源のみの投資から技術革新への投資の転換
- ③交通基盤施設建設重視から基盤整備とサービス重視へのシステムの転換
- ④幹線交通の整備から乗継施設整備への転換

この転換を実現させるために、以下に示す「地域間交通ネットワークの向上・完成」が必要である。

- ① 高速鉄道・地域間幹線鉄道・石炭運輸専用鉄道の整備・分離
  - ② 建設中の高速鉄道の完成と需要が高い路線の建設
  - ③ 長江流域の運河建設
  - ④ 石炭・石油・鉄鉱石・コンテナ等輸送システムの完成
  - ⑤ 国際ターミナル空港と他空港を接続した全空港ネットワークの発展
- また、第12次五カ年計画では、シームレスな乗換えを実現するターミナル建設や交通に関する技術・情報システムの改善、総合的な交通体系、環境にやさしい省エネルギーな交通サービスの発展について、目標を定めている。

## 第20回日中運輸経済技術交流会議プログラム

9:00~9:10	開会挨拶 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副所長	杉山 武彦 汪 鳴
9:10~9:50	「第12次五カ年計画」総合交通運輸発展 国家発展改革委員会総合運輸研究所副所長	汪 鳴
9:50~10:30	運輸企業の組織的安全マネジメント手法に関する調査研究 国土交通省国土交通政策研究所主任研究官	内山 仁
10:50~11:30	中国高速鉄道計画発展計画とプロセス 国家発展改革委員会総合運輸研究所研究員	罗 仁坚
11:30~12:10	日本の磁気浮上式鉄道の技術開発と中央新幹線計画 運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員	伊東 誠
13:40~14:20	公共交通機関の津波対策に関する調査 前運輸政策研究機構運輸政策研究所主任研究員	藤崎 耕一
14:30~15:10	「第12次五カ年計画」港湾建設の重要点 国家発展改革委員会総合運輸研究所主任・研究員	罗 萍
15:40~16:20	中国物流政策発展の経緯と動向 国家発展改革委員会総合運輸研究所主任・研究員	冯 浩
16:20~17:00	アジア圏国際物流の高度化と政策対応 運輸政策研究機構運輸政策研究所所長	杉山 武彦
17:20~17:50	総括 国家発展改革委員会総合運輸研究所副所長 運輸政策研究機構運輸政策研究所所長	汪 鳴 杉山 武彦
18:00	閉会	

## 2.2 中国高速鉄道計画発展計画とプロセス

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年から建設が始まり、2008年に北京―天津間の運行が開始された。2009年には武漢―広州、2011年には北京―上海が完成した。北京―上海間の建設コストは、当初2,200億元であったが、実際にはそれを上回っている。

現在の中国高速鉄道が抱える問題として、2011年7月23日温州中国高速鉄道事故後にいくつかの点が変わってきている。1つ目は、高速鉄道の最高速度が300km/hを目標としていたが、200～250km/hに抑えられている。また、従来は鉄道省と地方政府が行っていた鉄道建設を、地方政府が主導で建設することとなっている。更に、大規模な高速鉄道整備が集中して行われているため、債務が問題となっている。これ以上の債務依存による工事着手は問題となっており、今年中に開業予定であった路線も来年になる予定である。

一方で、高速鉄道は地域発展に不可欠であり、中国は人口が多く、人口密度も高く、大都市化、広域な移動など高速鉄道建設にふさわしい環境にある。とりわけ、中国内部の中部・西部地域発展に大きなメリットがあり、各地方・地域では、高速鉄道のターミナル駅により目覚ましい発展が見込まれる。

そこで引き続き鉄道整備を行い、高速鉄道の整備は、2015年までに総延長数が13,000km～15,000kmとなり、既存鉄道の高速化実現とあわせ2025年の国内鉄道総延長数は150,000kmを想定している。うち高速鉄道延長数は25,000kmとなる。

## 2.3 「第12次五カ年計画」港湾建設の重要点

国家発展改革委員会総合運輸研究所主任・研究員  
羅 萍

1万8,000kmに及ぶ中国の海岸線には、環渤海地区、長江三角デルタ地区、東南沿海地区、珠江三角デルタ地区、西南沿海地区の5つの港湾地区が分布している。中国には、国、地方、一般と3種類の港湾があり、国、地方の港湾はそれぞれ24港となっている。石炭、鉄鉱石、石油、コンテナの4つの分類別に港湾を見ると、石炭を取り扱う港湾は、中国北部地域から順に、秦皇・唐山・天津・青島・日照・連云港など、コンテナは、大連・天津・青島・上海・宁波・厦門・深圳・広州が主要な港となっている。原油は、大連をはじめとして、9つの港が、鉄鉱石については、大連をはじめとして15港がそれぞれ1次保管所となっている。

第12次五カ年計画では、全国的な港湾整備のさらなる推進、整備に当たっては港湾と一体となった経済発展を総合的に考慮すること、主要港湾においては、新たに整備するための空間が限られていることから新たな港湾の整備計画が盛り込まれている。また、高速道路、鉄道、水上輸送の整備など内陸部との結節機能の強化などについて重点施策として位置づけられている。

## 2.4 中国物流政策発展の経緯と動向

国家発展改革委員会総合運輸研究所主任・研究員  
馮 浩

物流という概念が初めて中国に取り入れられたのは概ね1980年代からである。1990年代後半からの経済成長は、物流に対して大きな意識変化を引き起こした。経済発展による諸課題の幾つかは物流の発展によって解決できると考えていることから、中央政府のみならず地方政府も物流政策を重要視している。

中国政府は、第10次五カ年計画で初めて物流に関する発展政策を位置づけた。続く第11次五カ年計画では、物流の更なる発展のためにインフラ整備など様々な政策が位置づけられた。

第12次五カ年計画では、国レベルでの中長期的な物流発展計画が策定されるとともに、交通運輸、商業貿易、流通、製造などの業界内での物流発展に関する政策を策定することとしている。また、地方自治体は、地域の経済発展に応じたインフラ投資や土地政策などにおける物流政策を策定する。今後、中国においては、部門ごとの物流管理の効率化を図り総合物流としてのサービスネットワークを構築するために、公平な競争環境を確保、情報システム高度化、人材育成などが重要となる。

(とりまとめ：深作和久、新倉淳史)

