

# 第21回日中運輸経済技術交流会議

日時：平成26年10月24日（金）

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21回目となる今回は中国での開催となった。

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15名の研究員が出席した。一方、日本側からは、古澤ゆり国土交通省大臣官房審議官、当研究所からは杉山武彦運輸政策研究所長を含め7名の研究員、在中日本大使館から齋藤敬一郎参事官が出席した。会議は、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 中国の交通運輸安全

国家発展改革委員会総合運輸研究所博士

毛 科俊

中国の交通安全の現状は、鉄道、道路、水運、航空で、死亡率や事故件数は減少傾向にある。しかし、日本などの先進国に比べて、まだ高い傾向にある。例えば、道路交通での1万台事故あたりの死亡率は、中国では2005年の約7%から2013年で約2%に減少しているが、日本を含む先進国では、2004年の時点で2%を下回っている。

中国では、安全について管理監督する部門として、国家レベルの組織は國務院安全生産委員会がある。この組織の

中に交通運輸業界を監督検査する部門がある。地方レベルでも監督管理機構を設置し、安全対策の作成、安全管理の実施、事故の原因解明を行っている。道路交通安全にかかわる部門が多岐にわたっているが、横断的な会議があり、日常的な管理は地方政府が責務を負っている。以前は、安全管理は業界の管理部門が担当していたが、現在は、行政のトップが行うようになった。一般企業も安全の責任はトップが行うこととなった。交通安全の監督には、日常監督や重点整備があり、それぞれ啓発キャンペーンや規制などが行われている。

道路交通では、道路交通法で国の秩序を維持し、その下に、安全に対する条例がいくつかある。例えば、2009年に飲酒運転撲滅キャンペーンが行われ、2011年には刑法で飲酒運転に罰則を設けた。新しい道路交通法では、飲酒運転禁止を明記した。その結果、2011年から2013年で全国の飲酒運転が33.8%減少した。道路交通の安全を高めるため、ドライバー安全意識を高めるため、交通モラルテストを実施するなど免許基準の変更を行った。また、道路建設の際には、安全対策施設を同時に構築することとした。これは、国道のみではなく、省道、県道にも広がっている。これらの財源は、中央政府が負担し、自動車取得税から20億円を捻出している。

鉄道の安全管理システムは、鉄道法、安全管理条例、規制・規則で構築されて

## 第21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 古澤 ゆり
9:20~10:00	中国の交通運輸安全 国家発展改革委員会総合運輸研究所博士	毛 科俊
10:00~10:40	日本における交通安全対策の推移 運輸政策研究機構運輸政策研究所主任研究員	北河 涉
11:15~11:55	運輸部門の環境対策 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員	海老原寛人
11:55~12:35	中国の低炭素交通政策 国家発展改革委員会総合運輸研究所副主任	李 茜
14:00~14:40	日本における住宅地の展開と都市鉄道開発利益の還元 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員	北野 喜正
15:00~15:40	中国の外資系物流企業の現状 国家発展改革委員会総合運輸研究所主任	冯 浩
17:00~17:30	総括 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所長	杉山 武彦 郭 小碯
17:40	閉会	

いる。現在は、鉄道局の管理監督が充実してきている。また、鉄道の安全対策レポートも公表している。これは、鉄道法でも設備に対する安全対策を公表することが明記されている。この他にも、踏切の安全対策として的高架橋化や高速鉄道の安全対策として、車輛接近表示や脱線防止技術が開発されている。

水運では、海上と河川で規制を分けて管理している。近年は、内陸河川の港の安全強化を図っている。2005年以降、渡船の安全対策キャンペーンや古い渡船や渡船場に対して特別資金を出して改良を行っている。

民間航空は、独立した組織が責任を持っており、国際航空協定の下、民間航空法、気象法が規定されている。

交通安全の主な施策として、5つの施策を紹介する。

1つ目は、交通安全理念の強化である。政府が事故を未然に防ぐ総合的な管理の方針を示し、国民に対して、教育や啓発をすることとなっている。国民に対しては、交通安全意識の向上が求められている。更に、今後、安全違反者に対する社会的信用への影響を検討している。

2つ目は、安全管理体制の改善として、交通安全に関する部門間の交流の強化や第三者機関の設立が行われている。

3つ目に安全管理制度の改善があり、航空分野では国際協定に基づき安全管理制度が構築されているが、道路部門では十分機能していない。

4つ目に安全施設の強化があり、道路建設時に安全施設を企画・設計・評価を実施している。

5つ目に安全監督能力の向上があり、例えば、重要な運営船舶GPSでの管理といった新しい技術を活用し、エリアや時間にとらわれない、リアルタイムのモニタリングを目指している。

## 2.2 中国の低炭素交通政策

国家発展改革委員会総合運輸研究所副主任

李 茜

1997年の京都議定書、2009年のコペンハーゲンでのCOP15を経て、中国の環境意識も高まり、2050年のGDPあたりCO<sub>2</sub>排出量を2005年の40%減少を目標にしている。

中国のエネルギー消費量は、2000年から2012年で2.49倍となっている。運輸分野は2.8倍と他分野よりも増加している。運輸分野のエネルギー消費量の内、82%は道路交通が占めている。排出ガスについては算出方法により異なるが、中国政府が公表している数値は、1994年1億6,600万トンから2005年4億1,600万トンに増加している。

CO<sub>2</sub>排出量は、世界一となっており22.3%を占めている。ただし、一人あたりの排出量は先進国よりは低くなっている。

中国の低炭素交通に向けた政策は、『技術』、『構造』、『マネジメント』の3つの側面があり、5つの方法（インフラ、交通手段、運輸組織、代替エネルギー、モーダルシフト）の下、7つの施策が実施され、交通部門ごとに行われている。以下では4つの施策について紹介する。

1つ目は、『戦略計画』で、営業自動車11%、船舶16%、都市内の移動1人あたり20%のCO<sub>2</sub>削減を掲げている。鉄道は2010年から2015年で5%のエネルギー削減を、航空は2020年に2005年より22%の削減を掲げている。

2つ目は、『基準と監督管理』で、自動車交通はヨーロッパの基準を導入している。

3つ目は、『財政政策』で、交通運輸部門で2億5千万元を投資している。具体的には、航空機の省エネルギー化への改造・新造、航空路の改善を実施している。都市内交通では、10の都市で省エネ車を1,000台増やす計画となっている。税金に関しては、省エネ自動車や船舶の税金の減免、自動車取得税も排ガスの規模

によって減税を行っている。一方で、燃料に課税を行っている。

4つ目は、『技術』で、2012年よりEV自動車の普及を行っている。また、代替エネルギーとしてエタノールガソリンを使用している。

これらの運輸分野での低炭素施策の効果は、2005年よりGDPあたりで19%削減されている。営業自動車では、2015年で2005年より5%削減目標が2010年で3%削減されている。貨物自動車は、2010年時点で削減目標の12%を達成している。

中国の運輸分野の環境対策の特徴として、部門別に具体的な数値目標を設定している。一方で、全体を統括する施策が定められていないといった課題がある。また、部門別に目標を設定しており連携が取られていない。例えば、CO<sub>2</sub>の単位排出量は自動車より鉄道の方が少ないが、自動車から鉄道へのシフトなどは考えられていない。また、施策の費用対効果はあまりよくないと考えられている。

CO<sub>2</sub>排出量は、運輸分野では2035年から2040年がピークとなっており、運輸部門の寄与率は8%から20%以上となってしまう。2030年では他分野よりも増加してしまうため、運輸分野の対策は重要であると考えている。

## 2.3 中国の外資系物流企業の現状

国家発展改革委員会総合運輸研究所主任

冯 浩

中国の物流市場の規模は2013年で197兆8千億元となっており、9.5%の成長となっているが、前年の成長率より0.3%減少している。

物流コストは、10兆2千億元で、9.3%の成長となっているが、前年の成長率より2.1%減少している。GDPの18.0%を占めており、その内訳は、輸送コスト52.5%、保管料35.0%、管理料が12.5%となっている。

物流の付加価値は、3兆9千億元で、GDPの6.8%を占め、第3次産業に占める割合は14.8%となっている。

外資系物流企業は、WTO加入後に初めて解放された。外資系物流企業は高い地位を占めており、外資系物流企業は中国の物流業界の細分化市場にも参入している。例えば、宅配便、自動車物流、冷凍冷蔵物流、医薬品物流、物流不動産などである。

宅配便では、外資系物流企業は、国際エクスプレス事業の利点を有しており、2012年には、フェデックスとUPSが中国国内の宅配業務も事業ライセンスを得ている。

自動車物流では、欧州のBLG LOGISTICSとGEFCOが中国国内企業と合弁会社を設立している。ヨーロッパ

で製造した自動車や部品の輸送を行っており、中国国産車の物流には携わっていない。

冷凍冷蔵物流は、中国のローカル企業はなく、外資系企業が優位性を持っている。輸送技術とプロセス管理で、アメリカのHAVIや日本の宅急便の知名度が高くなっている。

医薬品物流は、アメリカのCardinal HealthとAlliance Bootsが合弁企業を設立しており、中心都市と地方都市との輸送を行っている。

物流不動産は、外資系物流企業にとって重要である。外資系物流企業は、大規模倉庫を建設しており、ロシア企業がリードしている。

外資系物流企業は100%出資もあれば、合弁企業もある。また、物流を本業

とした企業や製造業とセットで入った企業もある。外資系物流企業の優位な点は、資金、人材、ノウハウ、国際業務の経験であり、これらの分野で中国企業は劣っている。また、先端な技術や人材重視となっており、魅力的な就職先になっている。外資系物流企業の顧客は、工業生産、農産物、外国貿易事業、外国企業などハイエンドユーザーとなっている。一方、中国沿岸部と内陸部間の輸送やユーザーとのラスト1マイルは弱い。また、ネットショッピングでの電子マネー決済なども弱くなっている。これらの分野では、外資系物流企業単独では厳しいため、合弁企業が優れていると考えられる。

外資系物流企業も中国のローカル企業も競争関係が進めば、更に物流業界全体が活性化すると考えられる。

