

第22回日中運輸経済技術交流会議

日時：平成27年6月23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22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郭小碯所長を含め6名の研究員が参加した。一方、日本側からは、古澤ゆり国土交通省大臣官房審議官（国際）など国土交通省から3名、当研究所からは杉山武彦運輸政策研究所長を含め16名の研究員等が出席した。

会議は、3セッション6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 交通の持続的発展のための自動車税制

国家発展改革委員会総合運輸研究所助理研究員

向 愛兵

中国の道路は、高速道路と一般道路に分かれているが、道路建設財源の構成は中央政府、地方政府、銀行借入金、事業会社出資金となっている（図—1）。

2013年の道路建設財源は、1兆1,300億円となっており、出資金および地方財源の割合が高くなっている。車両購入税

は16.1%となっている。高速道路と農村道路では、その財源が異なっており、高速道路は出資金が65.13%、農村道路は、地方政府財源が60.77%、車両購入税が27.7%となっている。

一方、道路維持費は、道路建設財源とは異なっており、一般道路は中央政府と地方政府の財源で、58.60%は燃油税である。高速道路の維持管理費は100%通行料で賄われており、通行料収入の16%を占めている。

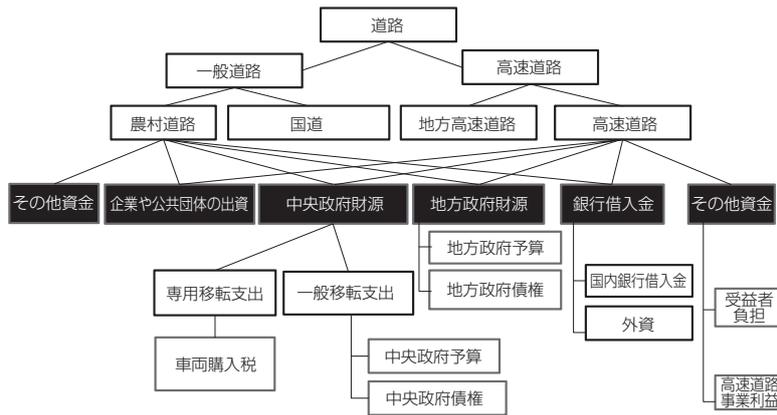
個別の財源についてみると、車両購入税は、車両購入価格の10%に設定されている。2013年は2,596億元で、2001年から2013年間の年平均伸び率は21.3%である。車両購入税の74.6%の1,826億元は道路建設財源に用いられている。残りの税収は、省エネ対策や内陸水路建設、道路・水路の緊急メンテナンスに用いられている。

次に、燃油税は、ガソリンは1.12元/リットル、ディーゼルは0.94元/リットルに設定されている。2013年で3,000億元で、2000年から2013年で年平均6.5%増加している。燃油税の70%は地方政府の財源となり、残りの30%は中央政府の財源となっている。なお、地方政府の燃油税の約80%の1,680億元が道路整備に、中央政府の燃油税は、環境汚染対策や気候変動対策、省エネ促進に利用されている。

環境対策として税制優遇も行っており、排気量1.6リットル以下の車両購入税は10%から7.5%に軽減、公共交通の為

第22回日中運輸経済技術交流会議プログラム

10:00~10:10	開会挨拶 国土交通省大臣官房審議官（国際） 国家発展改革委員会総合運輸研究所長	古澤ゆり 郭 小碯
10:10~10:50	交通の持続的発展のための自動車税制 国家発展改革委員会総合運輸研究所助理研究員	向 愛兵
10:50~11:30	わが国道路整備の展開と課題—整備財源及び整備主体を中心に— 運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究アドバイザー	今橋 隆 渡邊 徹
13:20~14:00	中国の主な国際空港と港湾の旅客および貨物輸送動向 国家発展改革委員会総合運輸研究所主任	贾 进
14:00~14:40	東京圏における旅客ターミナル駅と貨物運送拠点の形成と今後 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員	北野喜正
15:20~16:00	中国内陸部の物流の現状 国家発展改革委員会総合運輸研究所副研究員	陆 成云
16:20~17:00	新幹線が観光に及ぼす影響について 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員	呉 玲玲
17:20~17:50	総括 国家発展改革委員会総合運輸研究所長 運輸政策研究機構運輸政策研究所長	郭 小碯 杉山武彦
18:00	閉会	



■図—1 道路建設財源

の自動車や電気自動車は車両購入税が免除されている。

中国における自動車税制改善のアイデアとして、中央政府と地方政府の道路システムの役割に応じた自動車関連の税収入の再配分がある。一般道路の税源が不足しており、高速道路収入の一般道路への補助や車両購入税の地方政府への移転などが考えられる。また、中国では環境対策税が検討されているが、自動車の排気ガスへの課税は対象外となっているので、今後は課税化に向けた議論が必要である。

2.2 中国の主な国際空港と港湾の旅客および貨物輸送動向

国家発展改革委員会総合運輸研究所主任 賈 进

中国の空港旅客（香港、澳門、台湾を

除く）は、2014年に約8億3,200万人となり、2000年から2014年の平均伸び率は13.9%となっている。このうち、国際空港旅客は、2014年に約3,155万人となり、2000年から2014年の平均伸び率は11.5%となっている。

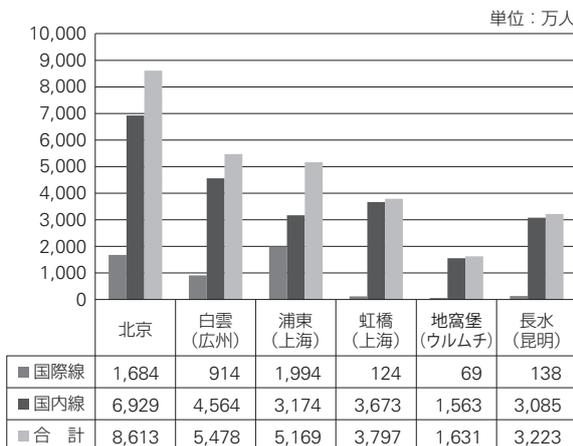
主要国際空港の2014年の旅客数（国内、国際）は、北京空港8,613万人、白雲空港（広州）5,478万人、浦東空港（上海）5,169万人、虹橋空港（上海）3,797万人、長水空港（昆明）3,223万人、地窩堡空港（ウルムチ）1,631万人となっている（図—2）。

空港貨物（香港、澳門、台湾を除く）は、2014年に1,356万トンとなり、2000年から2014年の平均伸び率は、9.1%となっている。このうち、国際航空貨物は、2014年に168万トンとなり、2000年から2014年の平均伸び率は、9.2%となっ

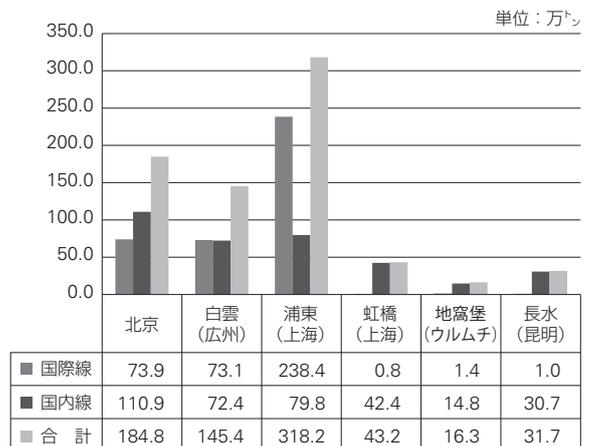
ている。主要国際空港の2014年の貨物取扱量（国内、国際）は、浦東空港（上海）318万トン、北京空港184万トン、白雲空港（広州）145万トン、虹橋空港（上海）43万トン、長水空港（昆明）31万トン、地窩堡空港（ウルムチ）16万トンとなっている（図—3）。

中国では2014年現在で202の空港が整備されており、2020年までに42空港が新たに整備される予定である。第13次五カ年計画の予測では、空港旅客は約10%伸びると予測されている。なかでも国際航空旅客の伸びが大きく2020年の出国者は7,000万人上回ると予測されている。

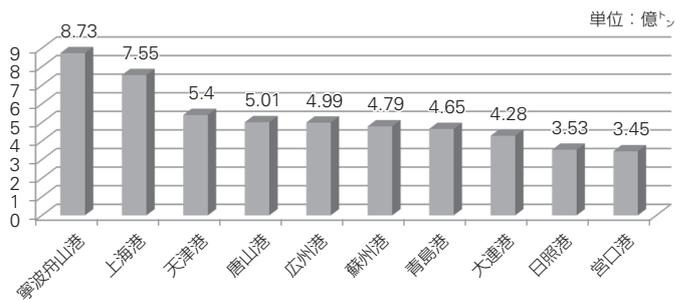
港湾貨物（香港、澳門、台湾を除く）は、2014年に124億トンとなり、2000年から2014年の平均伸び率は13.1%となっている。また、コンテナ貨物は、2014年に202百万TEUとなり、2000年から2014年の平均伸び率は、16.4%となっている。2014年の主要港湾の取扱貨物を見ると石炭及び関連製品22億トン、金属・鉄鉱石18億トン、建設材17億トン、石油・天然ガス及び関連製品8億トン、鉄鋼5億トンとなっている。このうち外貿港湾の取扱量は、金属・鉄鉱石11億トン、石油・天然ガス及び関連製品4億トン、鉄鋼1億トンとなっている。2014年の港湾毎の貨物取扱量を見ると寧波舟山港9億トン、上海港8億トン、天津港5億トンとなっている（図—4）。2014年の港湾毎のコンテナ貨物量は、



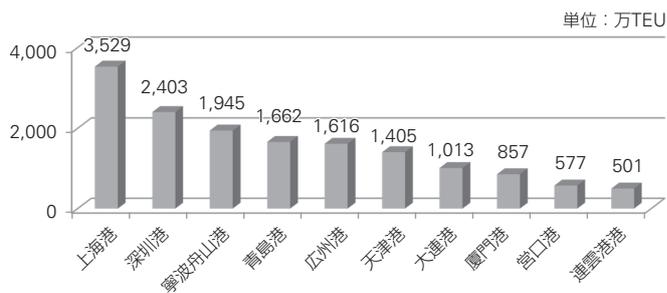
■図—2 主要国際空港の旅客数（2014年）



■図—3 主要国際空港の貨物取扱量（2014年）



■図—4 貨物取扱量上位10港 (2014年)



■図—5 コンテナ貨物取扱量上位10港 (2014年)

上海港3,500万TEU、深圳港2,400万TEU、寧波舟山港1,900万TEUとなっている(図—5)。

中国は工業化の後期に入っていることから、バルク貨物の伸びは鈍化しており、今後は減少に転じる可能性もある。一方、コンテナ貨物は持続的に増加するであろう。

2.3 中国内陸部の物流の現状

国家発展改革委員会総合運輸研究所副研究員

陸 成云

中国では、対外開放型経済により、内陸部の経済発展は大きく立ち後れることとなった。こうしたことから沿海地域

では、物流施設の集約による大型化が進んでいる一方で、内陸部の物流企業は企業規模が小さく非効率な小規模の物流施設が多くなっている。また、中国内陸部は沿海地域と比較して道路、鉄道、航空などの交通インフラが脆弱となっているなどの課題がある。

2013年の物流産業全体の付加価値は、約3兆9,000億元となっている。東部沿海地域の江蘇省や山東省などの付加価値は4,000億元程度となっているのに対して、内陸部の寧夏回族自治区や江西省などの内陸部では、300億元から1,000億元程度に留まっている。

また、中国の物流産業の費用がGDP

全体に占める割合は、2014年では17%程度となっている。東部沿海地域の江蘇省などでは15%程度であるのに対して内陸部の江西省などでは20%程度となっており、内陸部の物流施設は、沿海地域と比較して物流コストが高くなっている。

近年中国では、投資・輸出主導型経済成長から消費・内需主導型成長への経済発展方式の転換が模索されている。こうした中で、内需拡大を経済発展のトレンドとするために、新たな生産拠点、物流基地として内陸部が脚光を浴びている。さらに、一帯一路の戦略により周辺国との貿易が拡大すれば、内陸部は物流基地の前線として発展する可能性がある。

内陸部の物流発展計画は、2009年に公布された物流に関する規格調整と振興に関する規則において、物流地域の協調と資源の統合を行う地域として、武漢、鄭州を中心とする中部物流地域、西安、蘭州、ウルムチを中心とする北西物流地域、重慶、成都、南寧を中心とする南西物流地域など9物流地域が位置づけられている。

また、物流企業発展中長期計画(2014-2020)では、地域物流の協調と発展を目的として、シルクロード経済ベルト、海上シルクロード、揚子江経済ベルトなどにおいて物流地域の整備、アクセスやノードの強化を行うこととしている。

