

第15回日中運輸経済技術交流会議および 第1回中国交通運輸発展フォーラム

第15回日中運輸経済技術交流会議
日時：平成18年10月29日

第1回中国交通運輸発展フォーラム
日時：平成18年10月28日

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における経験と実施された研究等について交流し、当該分野における両国の発展を目的とした会議である。当交流会議は日本と中国が交互に幹事国となり、15回目となる今回は北京での開催となった。

中国側は中国政府機関の国家発展改革委員会の組織である総合運輸研究所を中心として交通部副部長をはじめ、鉄道部、民航総局の政策担当者も参加した。一方、日本側は石津国土交通省大臣官房審議官を団長として森地所長以下運輸政策研究所の研究者等が出席し、双方の発表に対して熱心な議論が交わされた。

1.1 郭総合運輸研究所長の総括

我々は今の中国には3つの課題があると考えている。1点目は、交通分野の市場化である。中国では1980年代から改革による市場化の推進を図っており、特に鉄道ではその進展が著しい。しかし、鉄道の輸送力は限界にきていながらも資金調達が計画通り進展していない。よって、改革の進展と輸送力の向上を同時に進めなければならないことが課題となっている。2点目は都市発展における都市交通の問題である。中国は都市面積が大きいにも拘わらず軌道交通が少なく、日本と同様の道路混雑問題

が生じている。これに対して、現在440kmの軌道交通の路線延長を2010年までに2,000kmにする目標を設定しているが、この達成が課題である。3点目は都市群の交通問題である。長江デルタ地域、珠江デルタ地域、北京周辺地域をはじめ、今後は様々な地域で都市群が出来てくると考えられる。その都市群の交通基盤整備も課題である。

これらよりもさらに重要な問題は、今後の中国における発展の方向性についてである。多くの発展途上国は重工業化、都市化を少しずつ進めてきたが、中国はそれらが同時に進展している。そのため、交通インフラが十分でないにも拘わらず、交通需要は増大している。この状況に対して、今後はインフラの規模拡大と効率利用のどちらを進めるべきなのかを考えなければならない。ただし、鉄道部では重要性が増している環境問題への配慮もあり、約7,000万

TEUに及ぶ港湾コンテナ貨物の内陸輸送における鉄道輸送の改善に取り組んでいるため、当面は大規模な建設が続くと考えられる。

建設資金調達と土地利用・確保の問題は交通の重要な課題であるが、今後も日本の専門家と交流し、両国の交通政策に貢献したいと思う。

1.2 森地運輸政策研究所長の総括

1番目の課題は、我々は国の発展段階に応じて直面する交通問題を解決しなければならないことである。日本でも石油危機、環境問題、地域格差の問題等、様々な状況があり、交通問題の質も変化してきた。高度成長期に急増する需要に対して交通設備をすべて整えることは不可能であり、その後の安定成長期にも引き続き努力が必要であったが、日本やアメリカはその後で経済のグローバル化を迎えることができた。しかし、中国



両研究所長を囲む交流会議出席者

は成長とグローバル化を同時に迎えることになり、政策の国際基準化、地域の国際競争力の確保に同時に対処しなければならなかった。一方で、為替レートの安定化を図るために財政の健全化も必要であり、そのために公営企業や公共事業の改革も必要になると思われる。日本では社会資本整備を行えば全てがうまくいくというような考え方をしていたが、それに代わるモデルとして構造改革を実施している。具体的には民営化、内部補助制度改革、上下分離、補助金制度の改革などである。

次に新幹線と航空に関しては重要な示唆がある。新幹線を東京と大阪の間に作った時に、所要時間は半分になったので運賃は倍にした。結果的には全ての利用者が新幹線に移っただけではなく、当初予想した需要よりも5倍くらい増えた。そのため、現在では、1編成16両で、ピーク時は5分間隔で運行しているが、これは都市交通の頻度に相当する。従って、東京～大阪はメガロポリス、すなわち都市群に相当すると言われた。それだけ、利用者が増えたので新幹線の投資経費はすぐに回収し、国鉄の赤字をカバーし、新幹線の延伸もその利益で賄ったが、その後、国鉄が民営化され多くの赤字路線が廃止されてしまった。もし、このとき、新幹線と在来線の会計が分離されていれば、日本中の新幹線が出来ていたはずである。それから、中国側の研究発表では鉄道シェアは500km以下では70%で、航空シェアは1,000km以上では70%という話があったが、運賃や所要時間、快適性によって変わるにしても、少なくとも日本の状況くらいまでは考慮しておく必要があるのではないかと思う。

また、大都市の交通問題は当研究所とアジア交通学会で共同研究が進行中である。アジアの大都市は欧米とは全く違うので、アジア特有の政策体系を作る必要がある。あと2年以内に成果と



森地所長による交流会議総括

日中運輸経済技術交流会議プログラム

9:00～ 9:10	冒頭挨拶(郭所長, 石津国交省大臣官房審議官)
9:10～ 9:45	日比野研究員「中長距離の航空と高速鉄道の旅客運送の比較」
9:45～ 10:20	吳研究員「中長距離の航空と高速鉄道の旅客運送の比較」
10:20～ 10:45	討論
11:05～ 12:00	李研究員「中国の交通運輸施設の建設及び経営管理制度」
12:00～ 12:30	討論
12:30～ 14:00	昼食
14:00～ 14:40	伊東常務理事「日本の都市群・都市圏交通の特徴と運送措置」
14:40～ 15:10	討論
15:10～ 15:45	買研究員「第11次5カ年計画の交通運輸発展計画」
16:00～ 16:40	討論
16:40～ 17:05	郭所長総括
17:05～ 17:30	森地所長総括

して本が出版されるだろうと思う。ところで、このところ日本では、構造改革と言われて、交通に関係する制度が次々に作られてきている。土地開発の規制緩和、大規模商業地の立地規制、都市計画制度の変更、都市鉄道の利便増進、道路の民営化などを含め、他にもまだ議論されている制度もある。そのような状況の中でこれからもお互いに協力して研究したいと考えている。例えば、交流会議を行ったり、お互いに題目を決めてインターネットで議論したり、両研究所で同様のテーマで研究をしていることもあるので、研究員同士がその内容について議論することも出来る。また、優秀な研究者で我々の研究所で勉強したいという希望があれば、その仕組みを考えたいと思う。

2—中国交通運輸発展フォーラムにおける講演について

中国交通運輸発展フォーラムは中国の各省の交通担当者が一同に集まる会議である。今回は、10/27～10/28に北京市内のホテルで開催され、300名を超える出席者を集めた。主催は中国交通運輸協会で、両日共に同協会の王徳栄副会長が主導して実施された。

森地所長は10/28の当該フォーラムの特別講演において「国土計画と交通政策」というテーマで講演を行い、日本について国土計画の変遷、交通網の現状とその変化等に触れた後、現在検討中の国土形成計画の考え方について講演を行った。そして、最後に日本を事例としながら、中国の交通政策に対する示唆を行った。