

中国の交通運輸の現状と課題

太田勝敏*

中国は世界最大の人口と広大な国土を擁し、多様な風土と歴史をもち地域性が強いと同時に、体制の異なる社会主義国であり、1978年以降の経済改革の中で近代化に向けて急激な社会変容が進行している発展途上国という特性をもっており、その交通運輸の実情を把握することは容易ではない。

本稿では、資源の偏在と共に、従来新中国が国防上とってきた地域的自給自足体制に因る全国的交通網の著しい遅れとその鉄道偏重性が、経済発展の大きな制約となっている状況を示し、現在の政策の動向を展望し、近代的な自動車交通時代に向けて動き始めた状況を紹介する。

Transport Development in China

Katsutoshi OHTA*

China enjoys the world largest population and its huge land. It also has a variety of natural features and long history; the regional characteristics are strong. At the same time, China is a socialist state of a different regime. China is also characterized as a developing nation facing drastic social changes accompanied by a movement toward modernization in the course of the economic revolution since 1978. These factors make it fairly difficult to grasp the traffic and transportation situation.

In China, transportation is regarded as a major bottleneck for the economic development. This paper explains the considerably slow development of the China's nationwide transportation network is a result of the past policy of forming self-sufficient regions for the military view point, and also over-reliance on railroad partly due to uneven resource distribution. In the end, present policy trends are reviewed and the start of the modern motorized transportation age is to be introduced.

1. はじめに

中国は人口で日本の約9倍(1985年人口10億6,000万人)、国土面積では実に約25倍(960万km²)を擁する大国である¹⁾。この広大な国土に営まれている産業・社会生活は、各地域の風土と歴史の下できわめて多様であり、それらの生活を支えている交通の状況も同様であり、全中国をひとつにしてマクロ的に概観することには自ら限界がある。加えて、「発展途上の社会主義国家」という二つの特徴が、われわれ

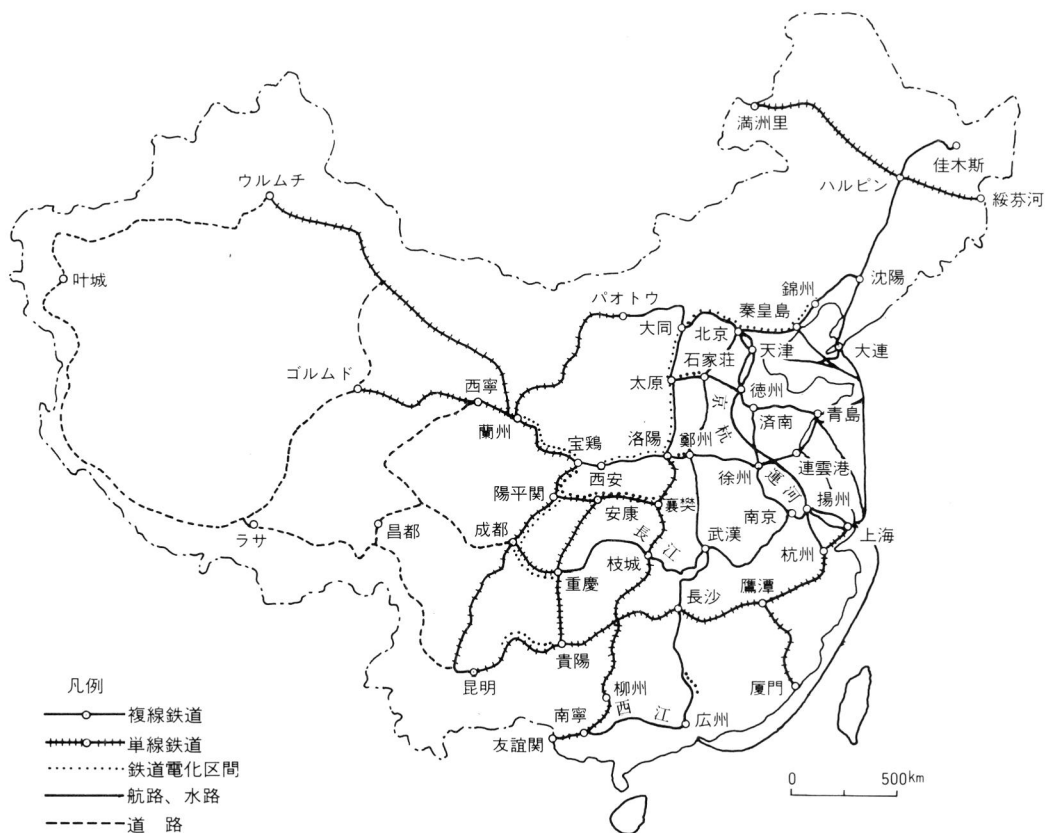
にとって中国の交通運輸の現状理解を困難にしている。特に、1978年以降の大巾な経済体制改革の中で、従来の計画経済に対して一部「市場メカニズム」を導入しようとしている現在、産業・経済状況は急激に拡大・変化しており、交通輸送においても同様である。

このようなきわめて流動的な状況の中で、入手できる資料も断片的であるが、以下では1985年と87年の2回の訪中の機会での見聞と内外の各種資料を基に、中国の交通運輸と自動車の現状と課題について概説する^{2)~4)}。構成としては、はじめに全国的な発展動向と現状に関して、交通ネットワーク、輸送量と輸送機関別分担、自動車と道路輸送に分けて述べる。次に、全国を6地域に分けて地域別の交通運輸の特

* 東京大学工学部助教授 (本学会員)

Associate Professor, Dept. of Urban Engineering,
University of Tokyo

原稿受理 昭和63年7月25日



出所) 吉田陽一「中国の交通・運輸の現状と諸問題」、『基金調査季報』(海外資金協力基金) No. 49, 1985年6月

Fig. 1 中国の主要交通網

Major transportation networks in China

徴を述べる。最後に、当面する交通運輸の課題と第7次5ヵ年計画にみられる政策の重点を紹介し、今後の展望を述べる。

2. 交通ネットワークの現状

大略、東西4,000km、南北3,000kmにもわたる広大な国土を統治していくためには、交通網の整備が決定的に重要である。航空路を除く、主要交通網の状況がFig. 1である。国土の約6割が山岳地帯であることから、人口の大半は沿岸部に居住しており、図では省略されている多くの道路を含めて、沿岸部には比較的稠密な交通網が形成されている。中国では古来、「南船北馬」といわれるように、降水量の少ない黄河流域では陸上交通(馬)が発達し、湿潤な揚子江流域以南では河川、水路が主要な交通路となっていた。この内陸水運の重要性は、中国の交通の特徴のひとつであり、内陸航路は10万9,400km(1986年)に及んでいる。しかし内陸河川の管理が長年に渡り

軽視されたため、ダム建設等により内陸航路は1961年当時と比べると6万km以上も減少している。これらの内陸水運網においては、揚子江水系、珠江水系が自然の大動脈となっているほか、隋朝が建設した杭州から北京に至る全長約1,800kmにも達する「大運河」に代表されるような運河網が広く発達している。

一方、約1万8,000kmと言われる中国の海岸線に沿って、沿岸航路網も発達しており、大連、上海を中心とした北方航路と広州を中心とした南方航路がある。しかし、大連から広州に至る海岸線は、日本の苫小牧から鹿児島にはほぼ対応する距離であるが、瀬戸内海をもつ日本と比べると中国の沿岸輸送量はきわめて少ない状況にある。

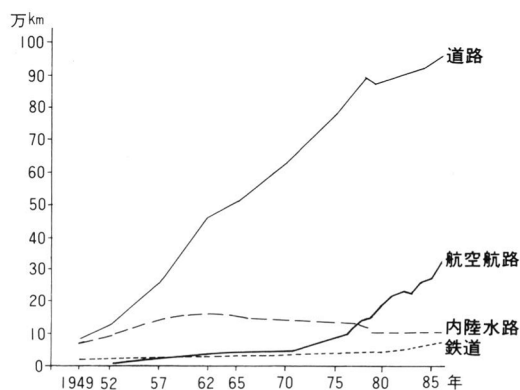
鉄道は、現在(1986年)5万2,500kmの営業距離をもち、最も重要な交通機関となっている。中国最初の鉄道は1876年の上海であるが、その後1949年に新中国が成立するまでの73年間で建設された鉄道は、東北地方と沿岸一帯に約2万2,000kmであったが、実

Table 1 主要国の道路・鉄道網の整備状況

Development situations of road and railroad networks in major countries

	人口(1万人)	面積(1万km ²)	道路延長			鉄道延長		
			実数 (1万km)	面積あたり (km/千km ²)	人口あたり (km/1万人)	実数 (1万km)	面積あたり (km/千km ²)	人口あたり (km/1万人)
中国	105,952	959.7	94.2	98	8.9	5.21	5.4	0.49
日本	12,075	37.8	112.7	2,984	93.3	2.08	55.0	1.72
インド	75,090	328.8	154.6	470	20.6	6.08	18.5	0.81
ブラジル	13,556	851.2	158.3	186	116.8	2.97	3.5	2.19
ソ連	27,862	2,240.2	142.7	64	51.2	14.1	6.3	5.06
アメリカ	23,928	937.3	626.2	668	261.7	35.9	38.3	16.0

出所) 総務庁統計局編『国際統計要覧』1987年、なお鉄道延長は世銀資料による。



注) 道路、内陸水路の1979年の落ち込みは、1979年10月末の全国調査によるものである。

出所) 『中国統計年鑑1987』のデータを基に作成

Fig. 2 交通網の発展状況

Development of traffic networks

際に通行可能な状態にあったのはその半分にすぎなかった。その後、解放前の約3倍にあたる年平均830kmの建設速度で鉄道整備が進み、現在ではチベットを除く各省に至る鉄道網が完成し、全国網が概成している。しかし、電化区間は8.3%、4,400km(1986年)、複線区間は19.2%、約1万km(1985年)にすぎない。

道路*1は、現在(1986年)96万3,000kmであり、解放直後の約12倍となっており、毎年平均で約2万4,000kmで新設されてきた。1978年以降、道路整備のペースはやや落ちたものの、1986年には新設2万360km、改築1万5,000kmと近年では最大の伸びを示した⁵⁾。

道路等級別の整備状況でみると、4車線以上の幹線道路としては高速道路と一級道路とがあるが、高

速道路は建設中であり、一級道路(設計速度、平地部100km/時、山地部60km/時、4車線)が750km(全体の0.1%)整備されているにすぎない。なお、二級道路(平地部80km/時、山地部40km/時、2車線)が2万3,700km(24.6%)であり、1980年当時の2倍弱となっている。他は、三級道路13万6,800km(14.2%)、四級道路47万6,400km(49.5%)および等外道路32万5,100km(33.8%)となっている。1980年からの変化をみると、一級から四級までの等級道路が11万6,700km増加しているのに対し、規格外の等外道路が4万2,000km減少しており、新設と同時に、改築による道路改良が進んでいることがわかる。

道路整備の質的側面を表わすものとして舗装状況があるが、日本の簡易舗装レベル以上に相当する高級・準高級舗装道路は全体の21.2%にすぎず、砂利舗装程度の中級・低級舗装が59.9%と主体を占め、雨天には車の通行が困難となる無舗装の土道が18.9%も残っている。1980年と比べると、高級・準高級道路は5万km以上増加し、無舗装道路は4万km弱減少しており、この面からみても改良が進んでいる。

以上のような主要交通網の発展状況を示したものが、Fig. 2である。近年になって、航空、道路、鉄道網の発展速度が高まっており、交通網整備に重点をおいている様子が見え始める。このような政策努力にもかかわらず、中国の交通網の整備水準は、同じレベルの経済発展段階にある他の国と比較してなお低い段階にとどまっている。Table 1は道路網と鉄道網の整備水準を国土面積および人口との関係で相対化して諸外国と比較したものである。いずれの指標で見ても、道路網と鉄道網の整備水準はインドよりも低い段階にあることがわかる。

3. 輸送量と輸送機関別分担の特徴

1986年の旅客輸送量は、年間58億人、4,590億人・

Table 2 旅客輸送量の推移
Changes in passenger traffic volume

	合計	鉄道	道路	水運	航空
1 人・ベース(10万人)					
1978年	25,399	8,149	14,923	2,304	23
(構成比%)	(100.0)	(32.1)	(58.8)	(9.1)	(0.1)
1986年	57,854	10,858	44,099	2,529	100
(構成比%)	(100.0)	(18.9)	(76.6)	(4.4)	(0.2)
増加指数	228	133	296	110	345
2 人・キロ・ベース(億人・km)					
1978年	1,743	1,093	521	101	28
(構成比%)	(100.0)	(62.7)	(29.9)	(5.8)	(1.6)
1986年	4,590	2,587	1,686	171	146
(構成比%)	(100.0)	(56.4)	(36.7)	(3.7)	(3.2)
増加指数	263	237	324	169	521
1987年	5,350	2,843	2,129	192	186
(構成比%)	(100.0)	(53.1)	(39.8)	(3.6)	(3.5)

注) 増加指数は1978年を100とした 1986年の値である。

出所) 『中国統計年鑑』1987年。

ただし、1987年の人・キロ・ベースは、次の資料による。"Statistics for 1987; Socio-Economic Development" 『北京周報』 Vol. 31, No. 10, 1988年3月7-13日。

Table 3 貨物輸送量の推移
Changes in freight traffic volume

	合計	鉄道	道路	水運	パイプライン	航空
1 トン・ベース(10万トン)						
1978年	24,895	11,012	8,518	4,329	1,035	0.64
(構成比%)	(100.0)	(44.2)	(34.2)	(17.4)	(4.2)	(0.0)
1986年	28,148	13,564	7,855	5,245	1,483	2.24
(構成比%)	(100.0)	(48.2)	(27.9)	(18.6)	(5.3)	(0.0)
増加指数	113	123	92	121	143	350
2 トン・キロ・ベース(億トン・km)						
1978年	9,829	5,345	274	3,779	430	1.0
(構成比%)	(100.0)	(54.4)	(2.8)	(38.5)	(4.4)	(0.0)
1986年	19,777	8,765	1,958	8,437	612	4.8
(構成比%)	(100.0)	(44.3)	(9.9)	(42.7)	(3.1)	(0.0)
増加指数	201	164	715	223	142	480
1987年	21,909	9,471	2,409	9,397	625	6.6
(構成比%)	(100.0)	(43.2)	(11.0)	(42.9)	(2.9)	(0.0)

注1) 道路の1978年データは、交通事業者による輸送分のみである。

2) 水運には遠洋運輸が含まれている。

3) 増加指数は1978年を100とした1986年の値である。

出所) 『中国統計年鑑』1987年。

ただし、1987年のトン・キロ・ベースは次の資料による。"Statistics for 1987; Socio-Economic Development" 『北京周報』 Vol. 31, No. 10, 1988年3月7-13日。

Table 4 主要国の交通機関別輸送分担状況
(旅客 人・キロ・ベース)

Inter country comparison of modal split of passenger traffic-passenger·kilometer base

単位：%

	鉄道	道路	水運	航空
中国(1986年)	56	37	4	3
日本(1986年)	38	57	1	4
インド(1976年)	41	58	—	1
ブラジル(1981年)	3	95	—	2
ソ連(1980年)	37	44	1	18
アメリカ(1982年)	1	85	—	14

出所) 文献4) Table 3, 5. 中国、日本でのデータは更新

Table 5 主要国の交通機関別輸送分担状況
(貨物 トン・キロ・ベース)

Inter country comparison of modal split of freight traffic-ton·kilometer base

単位：%

	鉄道	道路	水運	パイプライン
中国(1986年)	44	10	43	3
日本(1986年)	5	50	46	—
インド(1981年)	63	33	4	—
ブラジル(1981年)	23	60	13	3
ソ連(1982年)	57	7	4	32
アメリカ(1981年)	31	18	31	19

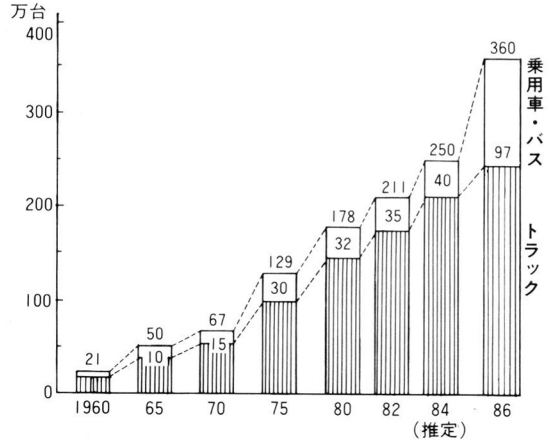
出所) 文献4) Table 2, 10. 中国、日本のデータは更新

キロであるが、これは日本に比べるとそれぞれ10分の1と2分の1であり、人口と国土面積からみてかなり低い水準である (Table 2 参照)。一方、貨物輸送量は年間28億トン、約2兆トン・キロであり、トン・ベースでは日本の20分の1にすぎないが、トン・キロ・ベースでは約4.5倍であり、少量であるがかなりの長距離輸送が行なわれていることがわかる*2 (Table 3 参照)。

輸送量の推移をみると、1978年の経済改革以来、1986年までに社会総生産額は2.19倍と順調に増加しており、経済活動の活発化に伴い輸送量もほぼ比例して増大している。特に旅客については、人・キロ・ベースでみて2.63倍と経済の成長率を上廻る勢いで増加している。一方、貨物については、トン・キロ・ベースで2.01倍となっている。経済発展段階の初期においては、経済成長率を上廻る勢いで輸送量が増

*2 統計の範囲が日本と中国で多少異なっており、正確な比較はできない。例えば、日本の場合には、中国では含めていない都市内道路輸送分が含まれているが、一方水運については内航海運のみである。

3 日本、ソ連の分析を通して経済発展に伴う産業構造の変化と関連づけてこの傾向の要因を検討して、中国の場合にも同様な傾向がみられることが報告されている。



出所) 文献3) 図9. 1986年分は『中国統計年鑑1987』より追加

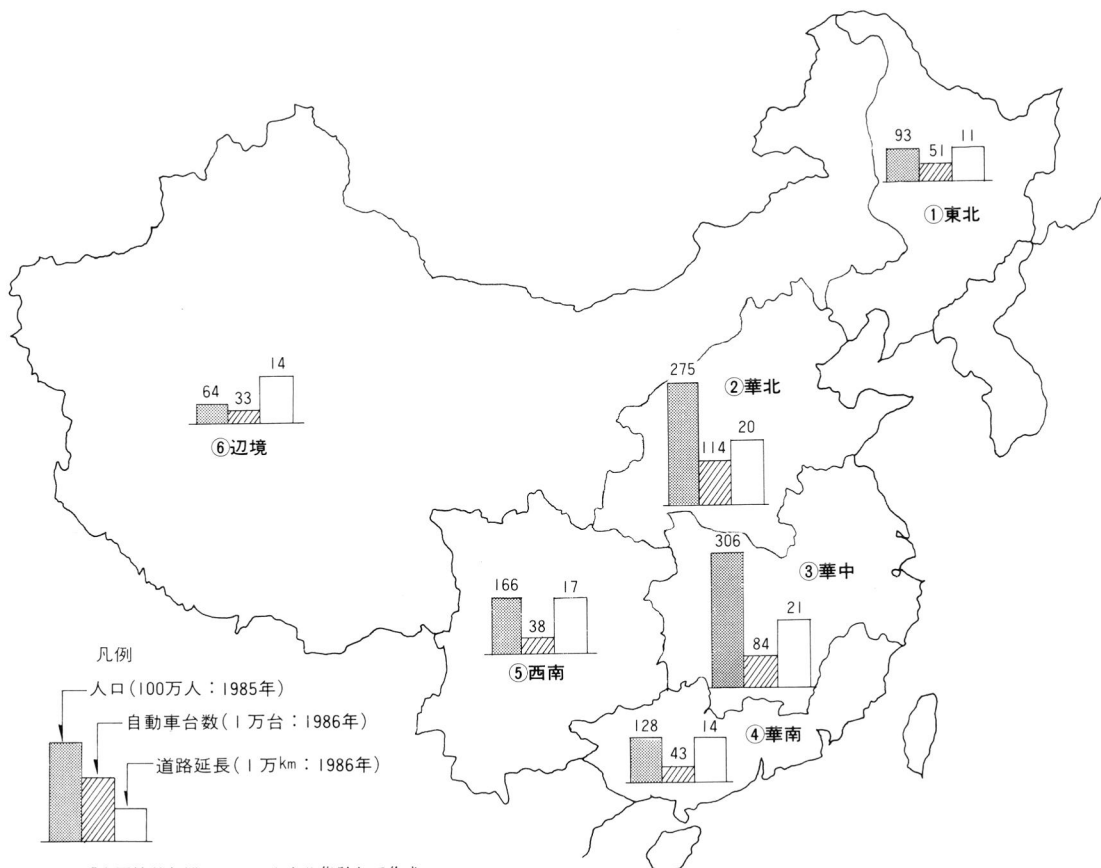
Fig. 3 自動車保有台数の推移

Changes in the total number of vehicles

加 (弾性値が1,0以上) し、経済の成長と共に次第に輸送量の伸びが鈍化していく傾向、特に貨物の場合にそのような傾向が著しく旅客に先行して表われるのが一般的である*3が、中国のように経済発展の低い段階でみられることは、特に、鉄道貨物の場合に顕著な供給サイドの制約によるものと考えられ、輸送部門がエネルギー部門と共に経済発展の制約要因となっているという指摘がうなずける。

中国の輸送構造の特徴のひとつは、貨物の場合でも旅客の場合でも、鉄道が主役となっていることである。1978年以降の変化をみると、鉄道のシェアが減少し、現在 (1987年)、貨物 (トン・キロ) では43%となり水運とほぼ同じレベルに下がったが、旅客 (人・キロ) では53%と依然として大きな割合を占めている (Table 2、3 参照)。道路については、絶対量の少ない航空を除くと最大の増加を示しており、特に旅客輸送 (人・キロ) においては40%のシェアを占めるようになっている。

このような鉄道依存型の輸送構造は、旅客については1967/68年、貨物については1957/58年、当時の日本の状況と類似している。一方、他の主要国と比較すると、旅客についてはインドとソ連が鉄道のシェアが高いが、道路がそれ以上重要な役割を担っている (Table 4 参照)。貨物についても、やはりインドとソ連で鉄道の重要性が高いが、インドでは道路が、ソ連ではパイプラインが2番目に重要な交通機関となっている (Table 5 参照)。最近の自動車の普及と道路交通の増加傾向からみると、鉄道と道路の関係は次第に道路の役割が高まっていくと考えら



出所)『中国統計年鑑』のデータより集計して作成。

Fig. 4 地域区分と道路交通指標

Regional divisions and road transportation index

れる。

中国の輸送体系の中でこのように鉄道の重要性が高い理由としては、これまでの歴史的な政策経緯があげられる³⁾。建国当初より貨客の7～8割が鉄道に依存し、他の代替交通機関の発達が遅れていたこと、その後の交通運輸政策においても鉄道中心の交通投資が行なわれたこと、その背景には軍事・国防上の要請が強く働いていたこと、また鉄道が多民族国家中国の民族団結のシンボルとみなされていたこと、さらに、貨物輸送需要の大半が石炭をはじめとする鉱産品であり、内陸部の石炭産地から沿岸部への長距離大量輸送手段として鉄道に依存せざるをえなかったこと、などがある。

4. 自動車と道路輸送の現況

中国の自動車保有台数は、1986年で362万台であり、これは人口千人当たり3.4台という水準である。この保有水準は、インド(1982年)の2.4台、パキスタン(1985年)の3.4台と同程度であり、タイ(1981

年)の20.6台、インドネシア(1985年)の26.3台と比べてかなり低い水準である。しかし、自動車の増加率は高く、近年では、年率20%程度となっている(Fig. 3参照)。

車種別にみると、247万台がトラックであり、68%を占めているが、近年は旅客用車両の増加が著しく、トラックの割合が減少している。

これらの自動車の内、首都北京には18.5万台、全国の5%程度であり、また北京・天津・上海の3大都市の合計でみても38.5万台、11%であり、大都市での人口当たり保有率は高いものの、人口が広く分散しているため、東南アジア諸国でみられるような自動車の大都市偏在はみられない。

所有形態別にみると、交通部の営業用車両が全体の8.1%にあたる29.3万台であるのに対し、最近増加している私人営業用車両が全体の9.5%、34.7万台を占めるようになっている。自動車保有で特に増加が著しいのが、農村部における保有で、1978年から83年にかけて年間約30%の高い伸び率を示している。

その原因として、生産請負制による農村経済の活性化と、それに伴う都市と近郊農村の間の流通の増加があり、農村部に多くの運輸専業戸（1984年末現在、12万台）が現われてきている³⁾。しかし、最近では急増した農村個人運輸業で経営の失敗が報告されるようになり、共同経営の運輸企業を重視するようになっている⁷⁾。

中国では、自動車以外のさまざまな交通具が農村部を中心とした道路輸送に大きな役割を果たしていることも忘れてはならない。すなわち、運送用トラックの約229万台（1986年）をはじめ、伝統的な交通具として多くの畜力車、人力荷車等がある。さらに、自転車が約1億7,000万台（1987年6月末）、2輪車が148万台（1986年）あり、都市と農村の旅客交通に

役立っているほか、少量短距離の荷物輸送にも使われている。

なお、道路交通が輸送量全体に占める割合（1986年）は、前述したように貨物（トン・キロ）で9.9%であるが、これらの内、交通事業者によるものは、18.8%であり、他は自家用輸送である。

ところで、自動車工業の状況を見ると、1987年の国内生産台数は47.2万台で、前年度に比べ27.7%と大巾な増加をみせている。この生産台数は、日本の1960年当時の水準であるが、日本を除くアジアでは韓国に次ぐ規模となっている。しかし、これは全国の151工場が平均3,800台（1985年）という小規模生産を行なった結果であり、中国の自動車工業は企業間の分業・協業体制の整備の遅れ、間接労働者比率

Table 6 地域別の交通運輸状況

Traffic and transportation situation by region

	全国	①東北	②華北	③華中	④華南	⑤西南	⑥辺境
1. 基本統計							
①人口(万人)	104,532	9,295	27,989	30,629	12,839	16,562	6,430
(構成比)	(100.0%)	(8.9)	(26.3)	(29.3)	(12.3)	(15.8)	(6.2)
②面積(万km ²)	954.7	80.2	88.9	90.6	57.7	113.1	524.1
(構成比)	(100.0%)	(8.4)	(9.3)	(9.5)	(6.0)	(11.8)	(54.9)
③人口密度(人/km ²)	109	116	309	338	226	146	12
(対全国平均)	(100)	(106)	(283)	(310)	(207)	(134)	(11)
④工農業総生産(億元)	10,407	1,420	2,816	3,812	922	992	44.5
(構成比)	(100.0%)	(13.6)	(27.1)	(36.6)	(8.9)	(9.5)	(4.3)
⑤自動車(千台)	3,620	508	1,137	838	426	378	332
(構成比)	(100.0%)	(14.0)	(31.4)	(23.2)	(11.8)	(10.6)	(9.2)
2. 交通網延長							
①鉄道(100km)	525	121	122	87	36	589	100
(100.0%)	(100.0%)	(23.0)	(23.2)	(16.6)	(6.9)	(11.2)	(19.1)
②道路(100km)	9,628	1,056	1,972	2,129	1,360	1,698	1,412
(100.0%)	(100.0%)	(11.0)	(20.5)	(22.1)	(14.1)	(17.6)	(14.7)
③河川航路(100km)	1,094	16	42	651	195	108	7
(100.0%)	(100.0%)	(1.5)	(3.8)	(59.5)	(17.8)	(9.9)	(0.7)
④合計①～③	11,247	1,194	2,136	2,867	1,591	1,865	1,519
(100.0%)	(100.0%)	(10.6)	(19.0)	(25.5)	(14.1)	(16.6)	(13.5)
3. 施設延長密度(km/万km ²)							
①鉄道	55	151	137	96	63	52	19
②道路	1,008	1,317	2,218	2,348	2,357	1,501	269
③河川航路	115	20	47	717	338	95	1
④合計①～③	1,178	1,488	2,402	3,161	2,758	1,649	289

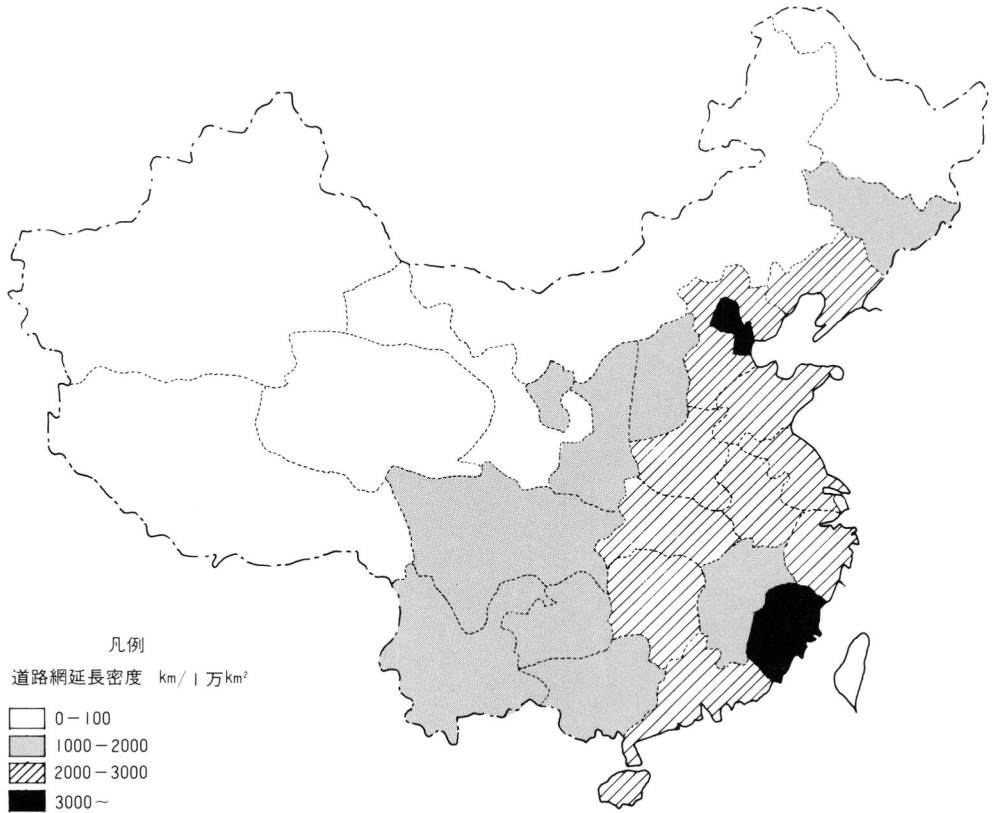
注1) 各地域区分には、次の省、市、自治区が含まれている。

- ①東北地域：遼寧、吉林、黒龍江
- ②華北地域：北京、天津、河北、山西、河南、山東、陝西
- ③華中地域：上海、江蘇、浙江、安徽、江西、湖北、湖南
- ④華南地域：広東、福建、広西
- ⑤西南地域：四川、雲南、貴州
- ⑥辺境地域：甘肅、青海、内蒙古、寧夏、新疆、西藏

2) データは1986年ベース、ただし、人口は1985年、工業生産額は1984年である。

3) 河川航路には、揚子江、黒龍江分が含まれていない。

出所)『中国統計年鑑』のデータを基に、集計。



出所)『中国統計年鑑1987』のデータを基に作成。

Fig. 5 省別道路網整備状況(1986年)

Road network development situation by province (1986)

が高いことなどによる生産効率の低さ、生産技術面の立ち遅れ、などの問題を抱えている。⁸⁾

5. 全国6地域別の交通運輸の状況

広大な中国の交通運輸の状況は地域毎にかなり様相が異なるため、ここでは地理学的視点から6地域に分けて検討する^{*4}(Fig. 4、Table 6参照)。

中国の人口の56%が北京から上海の南に至る華北・華中に集中しており、人口密度も300人/km²以上と高密度となっている。東北、華南を加えた沿岸部4地域には、人口の77%が集中している。工農業生産額の分布も人口にほぼ比例しており、華北、華中に55%、東北、華南を加えた地域に86%が集中している。特に、重工業の発達した東北地域、上海市を中心として軽工業が発達し、米の生産地を擁する華中地域の経済力は相対的に大きい。

自動車の保有台数は華北、華中で多く、全国の55%と人口や経済力とほぼ同じ分布となっている一方、

自動車保有率でみると東北、辺境地域で高く、西南地域が最も低く、また人口が稠密で水路網が発達している華中、華南も全国平均を下まわっている。

一方、交通網の整備状況を見ると、鉄道網は東北、華北で全国平均値の2.5倍以上の密度で発達しているのに対して、辺境地域では平均値の1/3程度にすぎない。一方、河川航路は揚子江流域の華中に著しく発達しており、また、珠江流域の華南でも発達して

*4 中国の地域分類には、目的によりさまざまなものがみられるが、行政的には1961年の6大経済協作区の区分を受け継いだものとして、華北、東北、華東、中南、西南、西北の6大ブロックがある。一方、第7次5ヵ年計画では沿岸部よりの東部地域、中間部の中部地域、そして西部地域の3経済地帯の区分が行なわれている。経済的合理性からは、1985年夏以前の11区分の軍事ブロックが適切との意見もある⁹⁾が、ここでは運輸省資料等を参考として地理学的視点から沿岸部を北より東北、華北、華中、華南と4区分し、さらに四川省等の西南、そして少数民族自治区が多い辺境の2地域を加えた6地域のものを用いることにした。

いるのに対し、辺境地域にはごく限られ、東北、華北で少ないといった地域特性が明確に表われている。

道路網については、辺境地域を除いて比較的地域差は小さいが、華北、華中、華南に比べて東北、西南で網密度が小さくなっている。道路網について更に詳細に省別に整備状況をみたものがFig. 5である。北京、上海、天津の3大都市は別とすると、福建省を筆頭に人口密度が高い沿岸部付近の各省において比較的高密度な道路が発達していることがわかる。

Table 7 道路網整備状況—道路網密度による—
Road network development situation
—by road network density 単位：km/100km²

省・市	全体	幹線道路	全天候型道路
遼寧	21.1	4.0	10.6
北京	37.6	29.5	26.8
天津	30.5	19.5	19.5
上海	31.8	15.6	31.8
江蘇	16.8	5.4	14.2
山西	20.2	3.9	6.9
四川	13.4	1.9	10.6
全 国	8.86	2.45	5.8

注) 遼寧省は1978年、他は1977年のデータ。全天候型道路は、雨天でも車両が通行可能な道路である。

出所) 楊吾揚、張国伍、他『交通運輸地理学』商務印書館、北京、1986

これらの道路の内、幹線道路の整備状況や雨天でも通行可能な全天候型道路の整備状況は、3大都市と省との間、また各省の間で大きな差があることがTable 7のデータからうかがわれる。

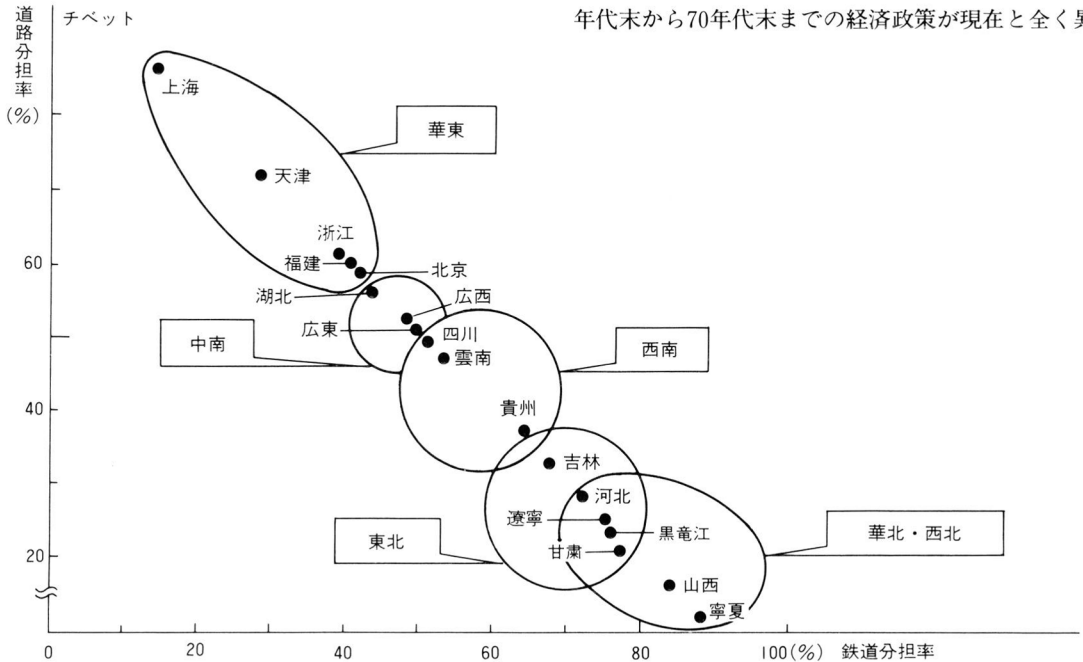
なお、鉄道、道路、河川航路を合わせた輸送網全体の整備状況は、道路網とほぼ同様の傾向を示している。

次に、交通機関別輸送量をみると、3大都市や華中、華南、西南地域では道路への依存度が高いのに対して、資源に恵まれ重工業が発達した東北、華北地域では鉄道への依存度が高いことが特徴となっている (Fig. 6 参照)。

6. 当面する交通運輸の課題と政策

中国においては、交通運輸はエネルギー問題とやらんで経済発展の主要なボトルネックになっている。特に、歴史的に鉄道偏重の政策がとられ、かつて重要であった内陸水路が放置されて大巾に減少したほか、道路交通施設の整備が立ち遅れ、自動車の普及レベルも極めて低い段階にあるため、鉄道輸送は慢性的に逼迫しており、原材料が不足して稼動していない工場が発生している状況にある。

このような深刻な交通運輸問題の背後には、1950年代末から70年代末までの経済政策が現在と全く異



出所) 文献2) 鈴木賢二 第1部第3章

Fig. 6 地域別陸上輸送分担率の差 (トン・ベース)

Modal split of overland regional freight traffic in tonnage

なる考え方の下に進められていたことが指摘されている⁹⁾。すなわち、1958年以後、中国の経済建設の主流は「協作区」構想に代表されるように、全国各地域に自給自足的な経済圏をつくらうとする考え方であった。これは中ソ関係の悪化と共に、軍事・防衛上の観点から人民戦争戦略がとえられ、各地域が独立に抵抗できるよう自給自足体制が主張されたからであった。全国で2万7,000(1958年末)にも及ぶ人民公社もこのような考え方に基づいた自給自足的な防衛拠点として組織されたのであった。このような経済政策の中で、交通運輸の全国的な体系的整備は軽視され、各地域がそれぞれ自給自足的な経済圏を形成するために必要な短距離輸送のための交通運輸体制をつくり上げてきたのであった。

1978年の経済近代化政策に伴い全く別の考え方の下に経済運営が行なわれ、全国的な規模での輸送需要が活発化していったことから従来の交通運輸体制の問題が一挙に表面化したことが現在の深刻な状況の根本的な原因となっている。

具体的な交通運輸の課題としては、次のような点が指摘されている¹⁰⁾。

- ① 交通ネットワーク整備の遅れ
- ② 輸送需要の増大に対する輸送力増強の遅れ
- ③ 交通機関分担のアンバランス(鉄道への過度の依存、特に短距離輸送)
- ④ 輸送設備の老朽化と輸送技術の遅れ
- ⑤ 運輸管理面の遅れ(地域、輸送機関による独立した管理体制)

このような課題に対して、現在中国は、2000年までに工農業生産を1981年の4倍とすることを目標とした長期経済・社会計画を進めている。その中で交通運輸の発展戦略としては、1990年までの前半期は、「基礎固めを行ない、力を蓄積して、条件をつくり出す」ことを目標とし、後半の10年間に「新たな経済発展期の要求にこたえる」ことを目標としている¹¹⁾。この長期計画を受けて現在進行中の第7次5ヵ年計画(1986-90年)¹²⁾では、1990年の総輸送量について旅客を85~90億人(1985年に対し約60%増)とし、貨物を94億トン、その内鉄道16億トン(25.5%増)、水運6億トン(23.2%増)、港湾荷物取扱量5億トン(51.5%増)、道路9億トン(38.5%増)と

*5 同様の趣旨が、中国国家経済委員会総合運輸研究所の雷汀所長により、より詳しく報告されている¹³⁾。同研究所は「2000年の中国の交通運輸研究」(1985年10月)を進めた団体であり第7次5ヵ年計画の基礎資料となっている。

して、交通運輸の発展に重点を置いている。基本的な政策方針としては、鉄道建設に引き続き努力すると同時に、道路、水運、空港建設に大いに力を入れ、次第に各交通機関相互の有機的結合をはかり、各交通機関の特性を十分に発揮できるような合理的、総合的な交通運輸網の構築を目指している。

具体的な政策としては、次の4点があげられている*5。

- ① 国、集団、個人が一斉に取り組み、資金調達源を拡大する(地方、民間、外資の導入を含む)
- ② 技術改造と改築・拡張を強化し、既存施設の能力を十分に発揮させる
- ③ 経営管理を強化し、輸送効率を高める
- ④ 体制改革を積極的かつ着実に推進する(輸送価格の調整と適正化、道路建設のための自動車購入付加税の定着化)

交通運輸網の建設に関しては、石炭、外国貿易関連物資、旅客輸送に重点を置き、各種交通機関の建設を全般的に行なうものとしている。道路については、世銀借款などを利用して6万kmを新設、8万kmを改築する方針となっており、はじめての高速道路400kmを含めて、1990年には道路総延長が100万kmに達する計画である。

以上のように、中国は現在、交通運輸とエネルギーが社会経済発展の大きな制約として認識され、各種交通機関の特性を活かした総合交通体系の構築に向けて前進している段階にある。その中で、従来軽視されていた道路自動車交通に対しても、鉄道に代替する中短距離の貨客輸送機関の主力として、また、少量高額高速輸送機関として、その発展に重点が置かれるようになってきている。道路施設の整備と合わせて、自動車産業の効率化、近代化が課題となっており、現在中型ガソリン車が大半を占めるトラックについて、8トン以上の大型ディーゼル車の開発が焦点となっている。このように、中国はいま、近代的な道路自動車交通の時代に向けて、第1歩を踏み出そうとしている。

参考文献

- 1) 総務庁統計局編『国際統計要覧・1987』大蔵省印刷局、1987年
- 2) 日中経済協会『中国の陸上運輸』1985年4月
- 3) 中国問題研究所『中国の交通運輸問題』1986年3月
- 4) CHINA - THE TRANSPORT SECTOR:

- Annex6 to CHINA Long-Term Development Issues and Options, The World Bank, 1985
- 5) 尾之内由紀夫、田中淳七郎「中国の道路事情—訪中建設技術交流団報告—」、『道路』1988年3月号
 - 6) 張風波「中国交通需要の発展動向」、『運輸と経済』1985年8月号
 - 7) 市川衛門「発展する郷鎮企業とその悩み」、『中国問題』No. 15, 1987年10月
 - 8) 南亮進「伸び悩む中国自動車工業」、日本経済新聞、1988年5月5日
 - 9) 文献3) 第1章(前田寿夫)
 - 10) 文献2) 第1部第1章(太田勝敏「交通運輸の現状と課題」)
 - 11) 王徳栄『2000年の交通運輸発展戦略』
 - 12) 岡崎新太郎「中国の道路事情と今後の整備計画」、『道路』1987年9月号
 - 13) 雷汀「中国の交通運輸問題解決への提言」、『季刊 輸送展望』196号、1985年秋(原文『綜合運輸』1985年4月号)