

中国の道路交通を見て

小林 實*

高羽禎雄**

長江啓泰***

鈴木辰雄****

中国の道路交通は、経済解放をはじめとする近代化の中で、通勤手段としての自転車交通の氾濫や、交通事故の急増などの様々な問題に直面している。このため、政府は近代化を成功させるための政策の筆頭に交通問題の改善を挙げ、全力を挙げてこれに取り組んでいる。中国の専門家との学術交流により協力を行ってきた本学会の訪中メンバーが、その体験や見聞に基づいて、中国の道路交通管理の将来へ向けての提案や、今後のこの分野での日中協力のあり方などについて話し合った。

Review on Road Transportation in China

Minoru KOBAYASHI*

Sadao TAKABA**

Hiroyasu NAGAE***

Tatsuo SUZUKI****

Road transport in China today faces numerous problems, such as the overcrowding of the streets by bicycles, a major commutation means, and the rapid increase in traffic accidents. These problems have been exacerbated by the nation's modernization movement, principally the movement toward economic liberalization of the nation. As a consequence, the Chinese government has earmarked improvement of the traffic problem as a major priority of its modernization program and is presently undertaking extensive efforts in this direction. The members of our Association who cooperated with the China side when they visited the country under an academic exchange program, based on their own experience and knowledge, discussed the future measures to be taken and the nature of China-Japan cooperative efforts in this field.

中国との学術交流の経緯

高羽（司会） 本日は大変お忙しい皆様にお集まりいただき、ありがとうございます。誌上シンポジウムというのは、本来、各方面の先生方にお集まりいただいて意見を交換するというのが普通ですが、今回は、昨年9月、中国での「第1回日中交通管理学術討論会」に参加した学会のメンバーで、それぞれ

れの経験から、中国の自動車交通についての提言を論文にまとめてみようという話があったわけですが、訪中の印象を踏まえながら自由にお話しいただく方がよろしいのではないかとということで、このような形のシンポジウムにさせていただきました。

まず皮切りとして、前回の訪中国の団長であった鈴木常務理事に、学会がこれまで積み重ねてきた日中交通管理学術交流についてお話をいただけたらと思います。

鈴木 ちょうど10年前の2月に、中国都市交通視察団13名を受け入れる機会がありましたが、この年は正式には日本政府が受け入れられないという事情がありまして、当時の東京都、神奈川県、革新都県政の皆様方が窓口となり、その事務方を私ども学会が受け持ちました。これが実質上の専門家の方々との話し合いを持つ契機となりました。

私どもにとっても初めて中国の方とお会いするというので大変緊張致しましたが、横浜プリンスホテ

*科学警察研究所交通部付主任研究官（本学会員）
Assistant Chief, Traffic Division,
National Research Institute of Police Science,
National Police Agency

**東京大学生産技術研究所教授（本学会員）
Professor, Institute of Industrial Science,
University of Tokyo

***日本大学理工学部教授（本学会員）
Professor, College of Science and Technology,
Nihon University

****国際交通安全学会常務理事
Managing Director, IATSS
昭和63年7月12日実施

ルでの懇談会の席上、中国側からは、大都市などで通勤手段として自転車の保有が大変増大しており、自転車の制御に大変頭を痛めているということが投げかけられまして、同時に郊外における車と歩行者による事故が大変増えておるという現状を説明されました。そして日本はコンピュータ制御について先行的な技術を持っているので、自転車のコンピュータ制御の可能性について、また、日本では自転車になぜ歩道を走らせたのか、といったことについて質疑をしたいというのが、当日、大変話題になった事柄でした。

その後毎年、北京市、上海市などから訪日されましたが、1985年12月に、中国政府から学会が正式に訪中の要請を受けました。団長が岡先生で、長江先生、高羽先生、それから私と事務局の伴野の5人が北京市と上海市で専門家との交流を持ちました。中国は第7次5カ年計画において、4つの近代化を成功させるために交通問題をプライオリティのナンバーワンにしようということで、国务院通告（道路交通管理体制改組についての通告）というのを出して、交通管理体制を公安部門に一元化することに決定されたと同じでした。

翌1986年9月には、中国の牟団長ほか5名の方を私どもの学会が正式に受け入れまして、鈴鹿のフォーラムで討論会を開催しました。このときに、定期的な学術交流計画について話し合いを持つことに至ったわけです。

1987年1月には先ほどの国务院通告によって、公安部に交通管理局が設置されまして、第1回の定期学術交流計画が公式には公安部の交通管理局の招聘という形で、9月に杭州市で開催されました。団長は私、高羽先生、長江先生、小林先生、太田先生の5人で、日本側からは、交通管制と理論と実際、交通安全対策について（人・施設・車両）、道路利用者の特性とその管理、交通管理概論（世界に於ける現状と課題）、中国側からは中国の道路交通情勢、自転車の利用の実態とその研究、歩行者の交通行動等について、双方が論文を提出し討論会を開きました。

今年は9月に2回目の定期学術交流を開催する予定になっておりますが、日中平和友好条約締結10周年ということで、中国から10名の専門家を招聘する計画にしております。来年、1989年ですが、3回目の学術討論会を計画しており、内容については9月の学術交流の際に詳しい話し合いを持とうと思っております。

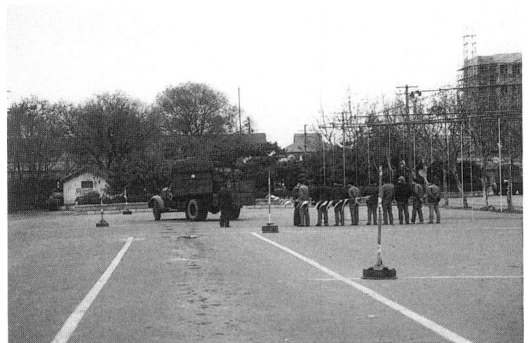
中国の道路交通の状況

高羽 ここにおられる方々は、中国にも1回ならず行かれ、また訪日団を迎えて、かなり長時間親しく議論したということもあり、中国については、かなりいろいろなことを見ておられますが、やはり中国は非常に大きいわけですから、群盲象を撫でるようなことになって、本当にその実態を掴んでいないということもあろうかと思えます。ざっくりぼらんに思いつくことなり、ご覧になった印象なり、いろいろとお話いただきたいのですが、長江先生からいかがでしょうか。

長江 私は3年前と去年と2度行かせていただきました。実は3年前が初めてだったわけですが、この2年間で中国の変化の速度が速いと感じています。特に都市の中では新しい車が出てきて、いわゆる自家用車といいますが、公共機関以外の車がかなり増えていることが目につきました。

中国を語るときに非常に大事なことは、いわゆる都市の交通と都市間交通、あるいは農村の交通ということになるかと思えますけれども、まず都市内の交通では、渋滞が非常に多い。そのためにいろいろな対策をやっておられるのですが、それにも増して非常に渋滞が激しいと思います。車両に関しては、排ガス規制の問題、その推進もやっておりますが、ここ数年みるみるうちに車そのものが増えてきて、そのための対策が非常に大事だろうと思いますが、とにかく大変な速さだと思います。

それから運転者でいいますと、日本からいえば運転技術が非常に高い。すなわち車の操縦操作技術が非常に高いといえると思います。たまたま上海の運転試験場で見せていただきましたけれども、とても我々が及ばない大変なテクニックを持っていないと試験に合格しない。北京、上海、杭州もそうですが、



上海の運転試験場



小林 實氏

各地に自動車学校があり、いわゆる整備士の学校もあるわけですが、そういう形で運転者育成に非常に力を入れておられる。

郊外へ行きますと、実は自動車というよりは耕耘機に荷車をつけた、トラクターというのでしょうか、それが非常に活躍をしている。別の面でいいますと、日本の国道にあたるようなところでトラクターが非常に多くて、他の車との狭間の問題があるのではないかという気がしました。要するに車に関しては、去年見てきたことが、どうも今年は当てはまらないような状況にあるということと、都市と農村とでは大きな違いがあるということ、この2つが感じたことです。

高羽 いま長江先生には、どちらかという運転者や車両という観点からお話を願ったのですが、それに引き続いて、あるいは別の角度から小林先生いかがですか。

小林 私は初めて去年行きましたが、例を挙げれば、東南アジアを幾つか知っておりますが、行った印象をいま考えると、まず日本との落差というのは同じ次元で考える落差ではない、何か違うものがあるというのが第1点と、それから地域による落差というものはものすごく大きなものがある。例えば、将来的な話で技術交流とか国際協力とかいう話までいってしまうと、私の持っているメニューとかなり逸脱する部分が多いという感じがするのです。これは要するに将来的に見て、何を我々はできるだろうということについては、よほど彼らと巧く話をしない限り、求めるものが違ってくるような気がしました。別に悲観論を言っているのではなくて、その

辺のことを意識して技術協力、国際協力、国際技術交流を進める必要がある。もちろん共通点があります。例えば都市問題、恐らく中国の今日の問題というのは、都市交通ということに話の中心があるわけです。しかし都市交通が今の中国の全てかというのと、これは別の問題になってくるような気がします。非常に極論を言いますと、集約されたものに対して、我々がアタックするやり方が1つあるというのと、かなり拡散した状態のものに対して、どうアタックするかという、2つの問題が同時並行型であるし、それをどうするかというのは非常に重要な問題だろうと考えています。

中国の道路交通管理への取り組み方

高羽 いまのようなご指摘は、恐らく多くの方が感じておられて、1つには私自身も、このシンポジウムの企画を立てたねらいもそこにあるわけですが、確かに中国の方々は、日本の進んだ技術を学びたいとおっしゃるけれども、問題が余りにも多岐にわたり過ぎている。我々が持っているツールがそのまま使えるということが比較的少ないという気がしています。

長江 例えば運転者について言うと、今の運転試験の基準というのは非常に厳しいわけです。しかし車はどんどん増えている。運転者教育というのは、車を輸入するよりは時間がかかりますから、現状の運転者教育、あるいは養成というものが将来的にはネックになってしまうという気がしないでもない。

鈴木 私の危惧の念というのは、相手が公安部交通管理局という与えられた領域が決まっている役所との学術交流という点で、本来、交通問題というのは全体の都市計画とか道路ネットワークの問題とか、かなり大きなところからアプローチしていくのが本筋論だと思うのですが、彼らが求めているマネジメントというのは、日本でもそうであったように必ず壁に突き当たる。日本でもかなり失敗例があるわけですから、当面は向こうが受け入れるにしても、常日頃議論していくということが大事だという気がします。ただ、この学術交流も基本的には3年間という約束なものですから、その先の話については、そういう領域の人たちも加えた学術交流という形になっていくのが本筋なのかなとは思っています。

高羽 私を感じているのは、今回論文をお願いした中国の学者の方々の議論の展開というのが、日本の方々に比べると比較的広くものを見ていると思いま

す。むしろ中国の場合には、北京とか上海とか、それぞれの都市毎に交通工程学会というものがあり、かなりいろいろな専門の人が入っているということで、知識の交換とか視野の広さということでは、比較的あちらの方があっていいのではないかと思います。

それから公安部のそれぞれの都市における施策というのは、やはり交通の管理というか、規制もあり、管制もあり、それをいろいろ組み合わせて、場合によっては需要を抑えようと、包括的な施策を志している。その意味では、日本の方が進んでいる反面、縦割が強くなっていて、責任を分担してやっているという印象が強いわけです。

また素朴に強く印象を受けたのは、交通事故の死者が非常に増えてきたということで、交通管理元年というか、この問題の解決に当たらなければいけないという意気込みは大したものだという気がしました。特に公安部に責任を一元化して、向こうのやり方というのは人を投入すると言いますか、主要な交差点に警察官を全部配置して、交通整理に当たらせるとかですね。

ちょうど、日本で1970年に交通事故の死者が非常に多くなって問題になった、と同時にその頃から管制システムがよくなってきている。時期的には同じような、向こうの警察の方々が事故を減らそうという気構えとしてはかなり熱心に、新しく管制センターをつくり、コンピュータシステムに若い技術者が取り組んでいる、そういう熱気を感じました。

鈴木 私85年と87年の2回の訪中があったわけですが、この2年間の違いというのは、高羽先生のお話のように行政当局の意気込みということでも感じましたし、85年当時から見れば、えらい早い間に種々の対策に手をつけられているなと強く感じました。

実は85年に、私も初めてバスに乗ったわけですが、ボタンが取れたというくらいの混雑具合でした。ただ、中国の人というのは非常に我慢強い。今の日本の人たちをあの程度のバスに乗せたら黙ってはいないだろうという感じがするくらいで、向こうの人たちは我慢されている。裏を返すと、交通に関する問題意識というのは、国民そのものが高まってきて、その辺が全体の都市計画とか交通計画をすすめるときに、もしかすると日本より急ピッチで、道路ネットワークとか、公共交通の整備とかが進むのではないかと期待は大変もっております。

長江 僕はバスに乗ってボタンがちぎれてしまったのです。ちょうど終戦直後の日本と同じですね。



高羽禎雄氏

日本の場合にも知恵がありまして、例えば、地下鉄の銀座線は渋谷で満員になってしまうものですから、発車前にドアを閉めてしまう。そしてトンネルにはいると、みんな一斉に声をかけて「座っている人は座席の上に立ちましょう」と言ってスペースを確保する。

中国のバスに乗ったときは、ちょうど入口のところなんです。そしたらみんなが声をかけて、この次降りるか降りないか、「降りる」と言う「じゃ交替しよう」と言って中へ入っていく。そして今度は降りる近くなると、前の人の肩をたたいて「この次降りるのか」「降りない」と言う「じゃ交替してくれ」というふうに、乗客同士のコミュニケーションは大変すごいなと思いました。我慢強いと同時に、その辺を和らげるある意味での生活の知恵というのがあると思います。

もう1つは、北京というのは大々的に遺跡を発掘しながら環状道路を整備している。一方上海では、従来ある建物をそのままにしながら、何とか交通の流れを改善しようという試みをしている。もしかしたら日本が歩んだ道よりは、もっと早い形で、しかも広い視野で実験的にいろいろやっているのじゃないかという気がします。いずれにしても、公共機関の絶対量が足りないということと、これをどういうふうに解決していくのか、恐らくモビリティというか、人々のトリップというものが、もっと増えていくと思いますので、その辺をどうするのか。特に、プライベート・トランスポーテーションという自転車ですから、これが、例えば自動車なりバイクなりという形で増えてきたときに、今よりもっと深刻



長江啓泰氏

な容量不足がでてくる。恐らくそのことを意識した形で、試行錯誤をやっているんじゃないかと思います。

高羽 確かに公共交通については明らかに足りないという印象があります。今年の春、西安に行ったのですが、できれば鉄道で行きたいと思ったのですが、向こうの人はそれを余り勧めなかった。それで、西安の駅を見学してわかったのですが、大変な混雑で、外国人が一人で乗り降りできる雰囲気ではないわけですね。

ちょうど今回いただいた上海の徐先生の論文でも、ある交通管理の当局者が、自分はバスで通勤しているけれども、民衆の批判や不満の声が聞こえてきて、自分の名前がわかったらどうしよう、答えようがないというようなことを言っておられる。

中国の一般の人たちというのは、日本人ほど大人しくないというか、意見も相当持っているし、これからそういうことが活発になってくるのじゃないかと思います。例えば交通事故の問題なんかにしても、今まで車が余り通っていなかった。自転車や歩行者が自由に道路を横断していた。交通規則を作って横断歩道を設置したりしても、なかなか歩行者が言うことを聞かない。特に、若い人とか女の人なんかが目立ちますね。

長江 歩行者に関して言えば、基本的には中国はヨーロッパスタイルじゃないかと思います。赤信号でも渡れるものなら渡っていい。だから天安門の前の広い通りの中央線のところに人が鈴なりになっているわけです。しかもその側を自動車がどんどん通っている。ある意味では何となくヨーロッパ的だとい

う気がしました。

それから、もう1つ不思議だと思ったのは、自転車というのは専用道路で区切られていて、逆行している自転車がほとんど見られない。そういう意味では、みんながルールを守っているのに、バスに乗るときには列を組まないで、ワッと乗ってしまう。歩行者に対する教育とか、交通機関の利用の仕方に対する教育とかいうのは、昔ながらのスタイルでできているのかなと思います。

高羽 私の知人が奥様と向こうへ行って、自転車を借りて乗ってみたら、周りの人は危ないから用心しろと言ったのですけれども、彼らは非常に楽しんで、しばらく乗ってみると、やはり乗り方に作法があることに気がついたそうです。とにかく前をあげないこと。どんどん後について流れるというのが最大のルールなんだと言っていました。

確かに、あれだけ多数の自転車が、どうしてこんなにスムーズにさばけるのかというような流れ方をしていますね。同時にそれは、交差点での信号と自動車、自転車の関係ということになります。やはり交通量が大きくなってくると、信号の青の時間だけで自動車がさばけない、自転車がさばけない。さばけ残りが出るということがあります。そうすると、少しずつタイミングをずらして処理してしまう。必ずしも警察官が非常に厳しく指図しているというのではなくて、1つの大衆の秩序として出てくるので、我々の非常に進んだ交通感應型の信号制御システムを入れても、結局はこういうことになるのではないかと、言った覚えがあるのですけれども、確かに、かなり高度な技術とされていることが、人手によって実施されているという面があります。ただ、人がやるというのは、やはり完璧ではないですから、ときには思い違いがあったりということで、安全面から考えると問題があるかも知れません。



自転車による通勤風景・北京

安全管理の進め方は

小林 全体の交通というものを見たとき、やっぱりある意味で無理があるという感じがしたのです。それは、この間の列車事故も含めてなのですけども、安全に対しての意識とかいうのは、たぶん、円滑な運用、渋滞の解消ということのプライオリティが高くて、安全という問題がどこかに沈んでいる。つまり、結果論として安全が出るというふうな意識でいるのかなという受け止め方をしているのですが、その辺は、さっき申し上げた落差の1つだろうと思うわけです。そういう意味で言いますと、非常に玉石混淆型の交通ですね。その辺の扱い方は非常に難しいなと思うのです。

僕は北京でも南京でも言ったのですが、やるべきことはもっと基本的な問題じゃないか、例えばマーキングの問題とか、安全施設の問題にしても、結構いっぱいあると思います。

長江 北京というのは、ちょっと特殊な交通環境ですね。それに対して、南京だとか上海だとか杭州というのは、ある意味でもう変えようがない。要するに本当の意味の都市開発みたいなことをやらないとだめだ。その辺のところを踏まえた上でないと、なかなか議論はできないかも知れません。

鈴木 確かに、合理主義という点では日本と違う合理主義を持ち合わせているのじゃないかと思えます。向こうの行政官が言っていたように、法律はあるのだけれども、法律は別に守るべきものではないという考え方が底辺にあって、割と個人主義的なところが大変強いという感じがします。かといって全体を乱すようなことがあるかというところではない。

例えば、日本でも「赤信号みんなで渡れば恐くない」式なことが、いろいろ残っていますよね。そういう意味では、信号が自動になったら従うかという、今の日本のような従え主義で急にもっていても、車社会に対する国民感情としては、ちょっとギャップが大き過ぎるのではないかという気がします。

長江 今のお話に関連して感心したのは、中国の道路交通法というのはあるのですかと聞きましたら、実は建国のときに道路交通法を作ったけれども、みんなに使われなかった。使われない、あるいは守られない法律は法律じゃないんだということで、一応お蔵入りして、各都市なり、地域で、それにあった法律を今模索しているんだと言っていました。まさに交通というのは地域性を持っているというか、



鈴木辰雄氏

地域の問題であるわけです。

それからもう1つは、中国の場合は交通警察は他と分離していますから、巧く仕事をやっていくためには、国民一人一人の共感を得なければならない。そのためには交通警察官は、まず以て公正でなければならないというようなことを言っていますが、本当にそういうことができれば、非常に素晴らしいことだと思います。つまり平等という思想なんですね。

これが優先順位をどう決めるかという話のときに、北京の局長さんに、自転車があり、歩行者があり、自動車があり、それぞれ分離されているけれども、どれが優先なのかと聞きましたら、「チャール・チャニン其路其行」その道をそれが進むと言っていました。つまり、自転車道を走っていれば、自転車道を走っているのが優先である。しかし、交通の世界では速度の速いもの、遅いもの、それをどういう形で調和をとっていくかというのは大変難しい問題だろうと思います。

高羽 いま中国の場合に、安全の問題と渋滞の問題とを分けてみますと、渋滞の方が彼らが持っている道路と自動車から考えて、技術的な対策で問題が解決するだけの余裕が日本よりはるかにあると思います。それに対して安全の方は、やはり技術だけではいかない。

西安でもいろいろ話を聞いたのですが、やはり交通事故が増えている。しかも、その80%は郊外で起きている。自動車交通の社会に組み込まれた人たちではなくて、普段あまり関わりがない、安全知識も少ないし、法律の規制もあまりやっていないというところで、それに対して自動車が増えて、スピードが出ている。これは恐らく日本でも、郊外を少な

らぬ数の自動車が走り始めた頃に起こった問題だと思のですが、あれだけ熱心に警察が交差点に人を張りつけているにしては、またあれだけ運転者の技能が高いにしては、車1台当りの事故が多いと思います。

長江 都市の中の運転というのは、歩行者がいますから追越しができないんですよ。ところが郊外へ行くと、車が少なくて、ゆっくり走っているトラクターや耕耘機と、走れる車は目いっぱい走りますよね。しかも決して狭くない道路ですけれども、センターラインがなくて、次々と中央の方へ出て行く形で運転していますから、郊外の方で事故が多いというのは、何となくわかる気がします。

小林 「交通弱者」という言葉は、向こうでは自転車や歩行者にあまりないような気がします。プライバシーというのは、かなり西欧的な話で、彼らは感じていないのではないのでしょうか。車と自転車とか、車と歩行者という場合の弱者と我々が思っているものが、実際に彼らは弱いと思っていない。そういう感覚とか意識の差があるように思いますね。そうすると日本流の交通弱者論的なものは展開できないなという感じがします。

鈴木 だから中国では逆に、しない方がいいと思います。日本でも歩行者優先というのは、歴史的にみてよかったかどうか。いま決いていい方向に向いていませんね。安全施設にしても施策にしても、あのときはクリアーできていなかったから、歩行者優先という行政がとった処置は、いまだどれだけ尾を引っ張っているか。だからああいう政策だけは、中国にはとって欲しくないという気がします。

高羽 例えば交通信号機で、交通量が少ないときには一方が黄点滅で、一方が赤点滅、これは昔からありますよね。ところが最近、夜間ほとんど歩行者がいないときでも、横断歩道の車側の信号を周期的に赤にしている。さすがに問題になって、今度は夜間感應式と押しボタン式を導入して、警視庁は成果が上がっているとおっしゃるわけですが、もともと歩



上海の中心市街地

行者が赤点滅で用心して渡ればよかったものを、その分だけ自動車にしわ寄せされていたのを、ただ元に戻したに過ぎないということですね。

鈴木 ですから自己責任というのが、日本でも最近叫ばれているわけで、交通の社会に限らず、その社会で育つ以上は、中国のように平等主義、裏を返せば自己責任ということになるわけで、中国が選んでいこうとする道は、悪い方向には行っていないんだろうと思います。ただ、今後どうなっていくのかというのは大変興味のあることだとは思いますが。

中国の町づくりの知恵

高羽 確かに、都市によって性格が違うというか、北京は、新しい道路をつくる、環状道路、立体交差をつくる、地下鉄をつくる。旧市内の車がごちゃごちゃ走っているところは、車を外へ誘導する。自動車専用道路にもレーンをちゃんと引いてくる。あまり人も横断しなくなり、割合にそういう近代化の道を走っているという感じがします。

一方、上海では、とてもそういう手が打てる段階ではなくて、とにかくできることからやるとか。南京や杭州にしても、お金をかけて違うところに町までつくり変えることは、我々からみても、ためらいがあって当然だという気がします。その代わり、古い町は古い町でそっとしておいて、通過コースを外へ誘導してやる。

西安はまた逆に碁盤状の町で、それほど交通が多くなっていないにもかかわらず、城壁の周りに環状道路をつくって、駅の手前には地下道をつくるとか、立体交差をつくるとか。まだまだ数えるほどしか車は走っていないのですが、話を聞いてみると、比較的建設費が安い。やはり国情の違いで、比較的リーズナブルな費用でそういうものができてしまう。できるものについては早めに手を打っておくというこ



農村部での道路工事

とをやっている。

鈴木 逆に、中国から我々が学ぶことは多いですね。

高羽 日本でも交通に携わっている人数というのは限りがありますから、中国にはケース・スタディがたくさんあるということだけでも大変勉強の材料になるわけです。

小林 同時に、地域差というのは同じスケールじゃないでしょう。日本だと管制システムにしても、都市規模である程度できるけれども、中国の場合は、地域差という問題以上のものがあって、その辺一括して同じ次元では論ぜられないのではないのでしょうか。

鈴木 やはりトップは、日本の東京のような都市にしようという気持ちはないと思うのです。だから北京なんかでも、かなり流入を制限するとか、住宅と工場を都市内から外そうということが起こっていますけど、上海なんかでは第2の都市をつくらうなんて計画がある。いま日本が地方の時代といって、地方に重きを置いて特色のある町づくりをしようというのがありますが、もしかしたら、中国はそんなことは何千年も前から発想の中にあって、その中でもっともいい町づくりをやりなさいということをトップの方で考えるとすれば、どうもそれを忠実にやろうとしているというのでしょうかね。

長江 要するに、生活の知恵というか、人の生きて行くために必要なものがベースになっているので、それが残されているような気がします。中国四千年の歴史が、今の時代でも脈々とそこに流れているのかも知れない。

中国が近代社会の中で遅れをとったのは、今の人は四人組といっておられますけれども、それをみんなで取り戻そうという熱気のようなものが出てきているのですが、やはり移り変わりの手順というか、手法を巧くやらないと、一遍に古いものから新しいものに変えられませんか。この辺のところはものすごく気になったところですね。

自転車交通の将来は

小林 話を交通に戻すと、自転車は、交通管理の上で、日本的にいうとネックですよ。特に交差点に入ったときが問題ですね。拡散して行くのを見ていると、非常にコントロールし難いと思います。ただ、中国は最終的にいて、自転車交通を1つのメインとして、今後とも考えているという姿勢は崩さないと思うのです。そうすると、あれを弱者と見て

主要都市のパーソンリップ手段別分担率

都市	自動車	バス	自転車	徒歩	その他
北 京	8.3	29.5	37.0	29.9	3.6
上 海	8.2	28.6	13.3	57.0	1.2
天 津	8.1	10.3	44.5	46.2	2.5
徐 州	8.2	4.6	41.8	52.2	1.4
蘭 州	8.5	25.6	29.3	45.0	N.A.
広 州	8.6	29.2	30.0	38.3	2.9
深 圳	8.5	36.4	19.5	30.0	12.1

はいけない。主たる交通手段というふうな扱いをしない限り、制御は不可能でしょうね。だから北京が今、二輪車の乗入れを非常に規制していますが、これもある時期がきたら規制できなくなるような気がします。

長江 最初に行ったときに、どうして二輪車は許可しない、新しい登録を許さないのかと言ったら、それは都市内だけで、自転車が減ったら二輪車は復活させると言うんです。ところが2年後に行ったら、自転車は何百万台と増えていると言う話ですから、自転車は決して減らないだろうと思います。

高羽 かなり普及しているから、人口が増えない限り、それほどは増えないというだけで、アクティビティが増えれば、交通量は増えます。

鈴木 地下鉄であるとか、あるいは道路が整備されて、バスを今よりもっと効率のいい動かし方ができきますと、ドア・ツウ・ステーションのようなところに自転車が使われ、都市内交通はバスになったり、地下鉄になったりということは全体計画の中ではお持ちになっているようです。そうでもしなければ、あの街の中を、550万台という量そのものを減らすというのはできないですね。

長江 それと、地下鉄の入口のところに自転車置き場がある。聞いた話では、地下鉄の駅まで自転車できて、そこから地下鉄に乗って行く。だから自転車を置かない限り、地下鉄は利用できないのだという説明を受けたのですが、非常に合理的ですよ。

鈴木 北京辺りは、勤務状態は3交替で、朝は4時半頃から動いているわけですが、ああいうサイクルというか生活の仕方というのは今後変わって行くのでしょうか。

長江 北京のバスは、朝は4時半から夜の12時半までですが、聞いてみたら、バスの運転手さんは女性が多いですね。女性でも夜の12時半までやります。要するに4時半に出てきた人は、8時間働いたら家に帰っていいと。早朝勤務手当とか夜勤手当という

のは、実はない。後はローテーションを組んでいく。これは1つの平等ですよ。

それからもう1つは、夫婦共稼ぎが常識ですよ。働く職場というものを与えなければいけない。ですけど、だんだん生活が豊かになってくれば、2交替とか3交替とかいうのはなくなるのじゃないでしょうか。

高羽 世界の中で、これだけ国際的な交流があったり、知識の交換があるわけですから、やはり流れとしては、今の3交替の長時間勤務であったものが、1交替になるとか、ゆとりのできた時間をレジャーに使っていくとか。自転車にしても、適当な地下鉄の設備が整備されれば、みんなが勤め先までは自転車で行かなくなるとかですね。

自動車時代へ向かって

長江 普通で言うと、自転車からオートバイに行って自動車と。しかし、一挙に自転車から自動車へというねらいがありますよね。1つの国策があるような気がします。中国の新聞を見ても、遼寧省などで、自家用車の数がどんどん増えている。自家用車というのをどういうふうに定義するかが問題ですが、いわゆる日本でいうプライベートカーだとか、オーナーカーというものと違うかも知れませんが、新聞では自家用車を「私人」と書くのですが、私人の自動車が増えてきたというふうに書いてあります。

高羽 しかし、今の段階では普通のサラリーマンが車を買ってレジャーに使うというスタイルは考えられなくて、自家用車といっても、個人企業というか、自分で車を持って、その車を使って商売する。タクシーとか運送とか、それで商業なり工業活動をやって、同時に自分の楽しみに使うとか、あるいは農民で、大規模な農家で車を使うとか、仕事とミックスした使い方という格好ですね。

長江 しかし、耕耘機は当分の間消えないでしょう。

小林 ということは、運転者という資格を持つ人は、片や農民だし、片やかなり難しい運転免許試験に合格した職業運転者ということで、そのギャップはものすごく大きいわけです。日本流の考え方も知れませんが、やはりいいドライバーを育てるには視野を広げなければいけないのだけれども、中国の現状では、職業ドライバー優先というか、職業ドライバーのためのもので、入学金も高いし、2カ月も3カ月も拘束される。

鈴木 自分では払えない。職場からの推薦で、職場

が払います。

長江 だんだん免許人口が増えてくることも事実だろうと思いますし、恐らく乗用車はともかく、バイクだとかそういう形の乗り物が出てくるだろうと思います。だから運転者をどういう形で早急に養成していくか。恐らく考えておられると思いますが、そういうことに手をつけていかなければいけないと思います。

鈴木 免許人口が全人口の半分以上になった国が困っているのは交通教育です。本来ならば、その都度手をつけて、ライセンス制度などを交通局がやってきたけれども、ふと考えてみたら、いちばん足元にあった自転車教育というのは忘れていたわけですね。ヨーロッパとかアメリカとか日本も、これからという感じです。1つ提案するとすれば、中国は今の間にしっかりと交通教育をしておきなさいと。総国民が自転車に乗るわけだから、今ちゃんとやりなさいという言い方がいいんじゃないですかね。

長江 交通社会人の育成を、まず自転車からね。

第2回学術討論会に向けて

高羽 それでは、今度9月に、鈴鹿を中心に開かれる第2回の「日中交通管理学術討論会」に我々としてどう取り組むかという話をいただいて、まとめたいと思います。

鈴木 実は、この学会の初代会長の茅誠司先生から、私が懇々とお教えを蒙ったのは、日本と中国の間で忘れてはいけないことが1つある。それは、アメリカが戦後処理として中国と話し合った時に、中国が日本に対して言って下さった一言です。中国に九州をさしあげますということに対して、中国政府は、九州を取り上げれば、ソ連は北海道を取るでしょう。それをやれば日本はなくなりますという言葉で、今の日本があるということです。日本というものを心底理解した人たちの愛情を忘れてはいけないと、茅先生から言われました。

それが1つのきっかけで、冒頭にお話しました中国との交流をやっていくという中に入っているわけです。それと、日本に対する中国の寛容さに我々が甘えてはいけないと思います。できるだけ対中国との討論会に積極的に取り組んでいきたいというのが私の考えていることです。

小林 まさしくおっしゃる通りで、この間やってみてわかったのは、情報の一方通行みたいなのがなかったと思います。今度はあまりそういうような

展開をしない努力を、こっち側としてしなければいけない。それが、いま鈴木さんの言われた真の理解ということだと思います。

同じ漢字を使っている、発想は違うわけです。違うという前提で話を進めない限り難しい。だから方さんが「群管群治」と言いましたね。群で管理し群で治める。あれは言葉としてはよく分かるのだけれども、現実として難しい問題が幾つもあり、我々は言葉にとらわれて思い上がらないことだと思います。つまりおしなべて日本のシステムなり何なりを巧くマッチングさせることは、土台無理な話ということが理解できたから、むしろ我々としてはケース・バイ・ケースとか、ケース・スタディ的なことで技術協力とか学術交流をしなければいけないと思います。

それから、これは高羽先生がおっしゃったことですが、「魔法の杖はない」という思想ですね。これはやっぱり強調しなければならない。私はそれをもう一度強調しながら、お互いの意見を交換していくというスタンスでいきたいと思っています。

長江 全部言われてしまいましたから、何も申し上げることはないのですが、私は自分では教えるということは実は学ぶことだと考えていますから、むしろ形式ばらずに忌憚ない意見の交換が大事なこと。それと今回は10名の方が来られる。そのうち何人が過去に来られたかわかりませんが、日本にも問題がまだたくさんあるわけで、その辺もじっくり見ていただいて、あるいは失敗をしたこと、まだ解決できていない問題、そういうものを見ていただければいいし、そういうものについて話し合いたいなと思います。

高羽 今回原稿をお願いした北京の交通管理局副局長の段さんと、3月に北京で会ってきましたが、段

さんから、北京で交通管理のフェアをやったら、イギリス、オーストラリア、アメリカ、カナダ、西ドイツ、ユーゴスラビア、イタリア、スペイン、ブラジルと非常に多くの国が出席してくれたが、日本には、いろいろお願いしたけれども協力して貰えなくて非常に残念だったということを聞かされたのです。いろいろ聞いてみますと、やはり充分な情報の伝達が行われていなかったのです。

確かに彼らにとっては交通問題というのは焦眉の急であって、一種の交通戦争の真っ直中にいるわけです。中国の交通戦争の連合軍に日本だけ仲間外れになるようなことは少なくとも避けた方がいいという気がします。

鈴木 私も、87年に中国を訪問したときに、段さんからその話があって、私なりに中国のそういうものに協力しようという気持ちはあるのですが、具体的に何をどうすればいいのだろうかという、それが解っていない。気持ちの上で何かをすべきであると考えているけれども、座して論じ、立ちて行動を起こそうというときに、どうもそこは解らないというか、中国そのものがまだ理解されていないというのが今の日本の現実です。この交流を機会に、中国の実状はこうなんですという、ひろく日本の国民に解るようなことも、逆にお願いをしたいという気がします。

高羽 解っていないのはお互いなんです。だから我々の側としては、親しい相手をつくって、言いたいことも言えるというようにしたいと思います。

鈴木 我々の学術交流は、そういう意味での役割も大変大きいなという気がします。

長江 意志の疎通を図れるようにする礎になればいいわけですね。

高羽 長時間どうもありがとうございました。