

中国方式は、3EプラスEC

段 里仁

— 車轆轤、車轆轤、一輪傷命全家哭 —



1938年生まれ。中国湖南省出身。北京市公安局交通管理局副局長。今回は、国連の北京交通トレーニングセンター設立国家プロジェクト主任として来日。日本の交通技術、交通施設・設備の視察及び日本の交通専門家との交流を持つなど、設立の準備に取り組んでいる。

長江 今日は、中国の交通状況、特に最近の北京について、また現在準備を進めておられる国連の北京交通トレーニングセンター（BTTC）についてお伺いしたいと思います。

段 現在私が所属している機関としては、行政管理機関である北京市交通管理局（BTMB）と民間機関である北京市交通工程研究所（BRITE）があり、更にその研究所の下に現在私たちが準備を進めている3つのセンターがあります。それが、BTTCと、北京と無錫の2ヶ所にある中国交通管理工程研究センター、北京交通工程センター（BTETC）です。

BTTCは、国連開発計画署（UNDP）と国連社会経済発展部（UNDESD）の出資によるため、正式には国連の交通トレーニングセンターといえます。この計画は1990年4月27日より開始されました。国連BTTCには、交通管制実験室、交通工学実験室、交通安全実験室、交通モニタリング実験室（飲酒の検査、信号灯検査）、交通テレビカメラ実験室（交差点のモニタリング）の5つの実験室があり、その他にコンピュータ室があります。

トレーニング期間は、3ヵ月、半年、1年または20日間のものもあり、状況によって様々です。交通工学、交通安全施設の開発、運転者教育、車検、交通安全指導員養成など項目毎に期日の設定をしています。ここでは、優秀なトレーニーを国外に派遣したり、優れた外国の専門家を中国に招聘したりします。

交通、特に安全の問題はいまグローバルな大問題であり、国連はこの事業を重視しています。

長江 中国では交通の急激な発達が見られますが、

それに伴って社会全般にどのような変化が起きていますか。

段 まず、経済の発展と交通とは密接な関係にあるので、重要な問題ですね。

中国の去年の経済発展速度は、ある報道によれば世界一ともいわれており、それによってもたらされたもののひとつとして自動車台数の増加があげられます。北京の去年の自動車増加台数は7万台近くで、この1年の増加台数は中国の中規模都市の保有台数の総和と同じです。また、道路も発展が非常に速く、1992年末の統計によると、増加延長は105.7万kmです。ここ数年、高規格・高速道路の建設が南方を中心に多く、第8次五ヵ年計画期間中に2千kmとなりますが、これは日本の約1/3に相当します。中国の高速道路の建設は80年代の後期から開始されたので、数年間で増加量は日本の1/3に達することになります。

長江 日本の道路の延長率は1970年は100で、今年は110、車両増加率は同年対比は100対280です。

段 道路増加率はゆっくりですが、車両増加率は大変速いです。しかし、まだまだ経済発展と大衆の需要に追いつかないため、たくさんの人が自転車に乗り、都市の大部分の人がバスを利用しています。これはさらに大きな発展の可能性が隠されていることを意味します。

一方で、交通量の急激な増加と混合交通によってもたらされる事故のため、交通事故死者数は非常に深刻な状況にあります。

長江 予想によると、21世紀に達すると年死者数は100万人となっていますが。

段 そうです。私のデータによると、現在全世界の年交通事故死者数は41万人。去年の交通事故死者数が1万人以上の国は11ヵ国で、中国（5万9千人）、米国（4万6千人）、独立国家共同体（3万余人）、インド、インドネシア、南アフリカ、韓国、日本、フランス、ドイツ、ブラジルです。この11ヵ国で全世界の死者数の1/7を占めています。しかし、中国では二輪車を除いた自家用自動車は6百万台で、全

DUAN Li Ren

世界の自動車は6億5千万台。この数字は世界自動車連盟発表のデータで、自動車台数では中国は全世界の1/100です。また、中国の道路延長は全世界の総延長の1/22。比較してみると中国は車両は少なく、道路の延長距離も短いにもかかわらず、死亡者は多い。その原因は混合交通にあります。しかし、公安部門が1986年に法規を統一して以来、国家政府が交通安全対策を重視し、中央の強力な指導のもと、この5、6年は多くの省や市で死者数が減少しています。

私の研究によると、長江先生もよくご存じのスミードの公式は、交通事故死者数と車両平均保有台数と人口の関係を示すものですが、この公式は非常におもしろく、1970年代以前は公式が正確で、その意味するところは、人口の増加に伴い、車両が増加し、交通死亡者が増加する。それ以降は公式が当てはまらないで、経済発展速度が6%を超過したり、車両増加速度が10%を超過すると、どんな国でも交通事故が減少したことはなかった。しかし中国では、多くの省・市で、経済速度が6%を超過し、自動車車両増加率が10%を超過しても、死者絶対数は減少しました。たとえば北京では、連続6年間死者数が下降した。この原因はいろいろありますが、最も重要なものは、政府が交通の問題を重視したことです。陳希・北京市長が自ら交通状況を把握し、交通管理をし、指揮をとっています。この効果は大きいですね。私は古今東西多くの書籍を見ましたが、彼のような指導者は少ないと思います。

こうして、人民政府が、特別に交通と人命尊重を重視したため、厳しい条件のもとにもかかわらず、多くの損失を防ぐことができました。

私たちは技術者ですが、私たちは道路現場に行き交通の指揮をしました。市長は、交通死亡事故が発生した場合、当地の局長に対して現場に行き事故発生原因を調査するよう求めました。昌平区は去年の死亡事故が標準をオーバーしたので、BRITRE研究所のエンジニアと県の担当者で調査・研究を行いました。

長江 官民あげての努力が効を奏したわけですね。

段 はい。中国の交通管理の経験によると、3つのEプラスECを推進すべきだとしています。3つのEとは、①厳しい罰則、②教育、③技術的フォローであり、プラスECとは総合管理、すなわち市長、区長、公安局長、交通大隊長、職場責任者が経常的に会議をもち実態を把握し、総合的に考慮し対策を進めることです。特にプラスECが中国式の管理方法です。

長江 よくわかります。日本の交通関係者も3Eだけでなく総合的な管理が必要だと言っています。

段 加えて、3Eを協調させるには先頭に立って指導する者が必要です。

長江 日本でも「総合」の字句がよくでてきますね。

段 陳市長は最近3つの標語を発表しました。

『車轆轤、車轆轤、一輪傷命全家哭（車輪よ、車輪、1つの車輪が生命を傷つけるなら全家族が泣く）』

『民警苦、民警累、人民得幸福（警官が苦しみ、警官が疲れることが、人民に幸福をもたらす）』

『少死人、少傷人、就是為人民（死人を少なく、怪我人を少なくすることこそ人々のためになる）』

この標語を掲げて、交通問題にとりくんでいこうとしています。

長江 いい言葉、大切な標語ですね。今日は貴重なお話をありがとうございました。

IATSSは中国政府公安部との学術交流を進めてきたが、段さんは北京を代表するお一人です。もともと明るい人柄ですが、今回は責任者としての訪日であり、改革・開放が目覚ましい背景もあるのか、一層エネルギーな活躍を感じました。中国人は言葉を大切に国民ですが、中国方式のプラスECのEは、EAGERではなくENHANCEのEと理解し、ますますのご活躍を期待しました。

1993年2月15日実施 インタビュアー：長江啓泰