

中国における交通の 現状と今後の展望



中国国際友好連絡会第一副秘書長

蘭 曉石

今年、中日両国の国交正常化20周年に当たり、また文鮮明先生が国際ハイウェイ構想を提唱されてから10周年に当たります。この折に東京で開催される国際ハイウェイ・シンポジウムに出席でき、非常に喜びを感じております。文先生が「国際ハイウェイは、人類の理想を達成するための一つの方案である」と言われたように、道路建設は単に人や物を輸送するだけでなく、経済の発展と生活の繁栄をもたらします。そのため私たちは、平和と発展を追求するという大きな目標の下に、日本や韓国の専門家の方々に多くを学びたいと思っています。ではこの場を借りて、中国の交通の現状と今後の展望についてご紹介させていただきます。

私の講演は、3つの部分から成っています。第1番目が、交通の基本的状況です。我が国の現在の交通運輸は、鉄道、一般道路、水運、航空およびパイプラインの5つの方式をとった、いわゆる総合輸送システムになっています。統計資料によると、1990年末における、この5つの輸送方式の総延長は170万キロで、そのうち道路の長さは約102万キロです。鉄道は約5万キロで、水運路が約10万キロ、航空の運輸路がだいたい50万キロ、パイプラインは1万6000キロ余りになります。

同年の運輸総量は、旅客輸送量が約77億人になります。このうち道路の旅客移動量は、約64万人です。貨物輸送量は約97億トンで、そのうち道路による輸送量は約72億トンです。

この5つの輸送方式全体からみても、道路による輸送量は重要なものであり、その受け持つ量は、他の方式に比べて大体3ないし4倍に達しています。また、道路の到達する範囲の広さ、および全体面に及ぼす作用は、他のいかなる輸送方式にも代えることのできないものです。しかし現在、

[中国における交通の現状]

(1990年現在)

	総量	鉄道	道路	水運	航空	パイプ
旅客輸送 (億人)	77.27	9.57	64.80	2.72	0.17	0
旅客移動量 (億人Km)	5,628	2,612	2,620	165	230	0
貨物輸送 (億トン)	97.06	15.06	72.40	8.00	0.004	1.58
貨物移動量 (億トンKm)	26,207	10,622	3,358	11,592	8,200	627
平均輸送距離 (Km)	270	705	46	1,447	2,218	398

我が国のいかなる輸送技術も、その密度または他の面からみても、経済発展国にはなはだしく及ばず、発展途上国にさえも遅れているのが現状です。道路輸送面においては、特にそのことが当てはまります。

第2番目として、現在の我が国の道路網は、管理権限と道路技術レベルから分類されています。まず管理権限による分類のレベルからいいますと、国家幹線道路すなわち国道と省の幹線道路、そして県道、郷道という具合に、4つの行政レベルに分類されています。技術レベルからの分類では、大きく自動車専用道路と一般道路の2つに分かれています。自動車専用道路はさらに高速道路、一級道路、二級道路と分類されます。一般道路の方は、二級道路、三級道路および四級道路に分類されます。

統計によりますと、1990年末の我が国の道路総延長、約102万8000キロのうち、高速道路は約552キロ、一級道路は約2600キロ、二級の自動車専用道路は約1200キロです。一般の二級道路は約4万2000キロ、三級道路は約17万キロ、四級道路は52万キロになります。その他は、全てその級に達していないということです。全国の道路の舗装率は、約86%で、そのうち高級および準高級路面は約26万キロです。道路橋は約16万8000個あり、総延長は約510万キロになっています。

道路網の構成状況からみますと、三級以上の道路はわずか21万620

0キロです。これは、全道路の約20%です。その反面、これらの道路が受け持つ交通量は、全交通量の80%以上を占めています。逆に言えば、四級道路およびそのレベル以下の道路の総延長は、約81万2000キロで全体の80%になりますが、交通量の約20%しか担っていません。

我が国の道路密度は、100キロ平方毎に11キロ未満です。これはアメリカの約7分の1、日本の30分の1、インドの5分の1です。未だに2300の郷、20万近い行政村には道路がありません。こうした事情の中で、我が国の商品経済を更に発展させるため、また農産品の流通を促進させるためにも、運輸機構の改善は切実な課題であり、特に道路の基本建設は早急な課題になっています。

我が国の国道は、1981年に承認されたものが、約70線路あり、長さは11万キロになります。交通状況調査の資料によりますと、全国道路総延長の11%に満たない国道が、何と全国輸送網の総交通量の30%前後を担っています。省道と県道が、それぞれ約35%になっています。我が国の現行の技術水準からみれば、11万キロの国道が担う年間通過能力は886億台キロですが、1990年には国道上の総交通量が約950億台キロになり、混雑度は約1.07に達しています。特に江蘇省、広東省の道路水準は非常に低く、そのためこの区間の混雑度が非常に高くなっています。

3番目に今後の展望についてですが、現在の状況からみて、今後の5か年計画の期間では、道路交通量は継続して増加する傾向があると予測されています。第8期の5か年計画の末には、70路線の国道上では、AAD I全線において2000台を越える路線が約7万キロを越え、12500台を越える区間の総延長が3000キロに達すると予測されています。したがって、この交通道路の状況を根本的に改善し、社会の経済発展を促進するためにも、長期的な発展展望をもつ企画を設定し、また事実に基づき自分の力に応じて実行する分割施工をしなければならないと考えています。

以上の状況と第7期5か年計画での建設経験に基づいて、私たちは70路線、11万キロの国道の中から、さらに交通量が多く、路線の地位が重要な各省の政府の所在地、発展した経済中心地帯、重要な開発基地、港、国境地区など、約3万キロを選び、それを国道網強化の重点地域として、30年以内に自動車専用道路以上的高级道路にする計画を立てています。

また、第8期の5か年計画期間中には、揚子江のデルタ地帯、珠江デル

タ地帯、遼東半島、山東半島などにおいて、高速度、大交通量、高輸送効率に適應でき、遠距離輸送にも適する高級道路の建設を計画しています。例えば、上海～南京、杭州～寧波、仏山～開平、瀋陽～長春、泉州～厦門、石家莊～太原、濟南～青島、南昌～九江、開封～洛陽、海口～三亜、深川～汕頭、成都～重慶などの道路が計画されており、そのうちハイウェイは約500キロ、自動車専用道路は約3000キロになる予定です。

第8期の5か年計画の末には、我が国の道路総延長は約110万キロに達すると予測されます。全国で唯一道路のないチベット墨脱県にも道路建設の計画があり、県レベルの行政単位では、道路がない歴史がようやく終わりを告げることとなります。また、70路線ある国道の通行能力も、1990年の866億台キロから、1995年には1316億台キロに増やされることとなります。これにより通行能力は約420億台キロ増加し、混雑度は1.07から1.02まで下がるものと思われます。ある区間の混雑度は、1.00以下になると予測されており、混雑度はかなり緩和されるでしょう。

しかし、全体から考えた場合、依然として幹線道路上の渋滞状況には大きな変化はなく、道路網の交通状況は依然として、あまりいい状況ではないと考えられます。同時に道路網の質、量の進展、幹線道路の地位の強化は、その他の輸送方式の効能の発揮にも有利な作用を及ぼし、総合的な運輸体系の強調と発展を促進することと思われます。

以上、中国の道路交通状況について極めて簡単に紹介しました。最後に、国際ハイウェイ構想について、私の考えを述べたいと思います。私は、この構想は非常に大胆で、遠見性のある構想であり、その実現は人類の発展と平和に大きく貢献するものと認識しています。その第一段階は東アジア国際ハイウェイで、京丹国際ハイウェイもその一部分です。これは、中国の首都北京と中国の東北各主要都市を結ぶ幹線道路になります。この道路の完成は、我が国で最も発達している2つの地区、遼東半島と京津塘経済開発地区を結び、さらに中国・日本・韓国の3国を、より緊密に連結すると思います。そして、物質輸送と貿易の繁栄のために優れた条件を創造すると思います。

そこで私は、ここにいる皆様と一緒に、この国際ハイウェイの完成を促進したいと考えています。中国の古代には、シルクロードという歴史に残る優れた道がありました。今日、新しい国際ハイウェイの誕生は、まさに各国の人民の友好を深め、人類の明日を築くものとなると信じています。