

## 河北省高速公路の概況と 京丹国際高速公路の意義

Outlook of Highway in Hebei Province  
and Significance of Beijing-Dandong  
International Highway



中国・河北省交通庁副庁長  
朱 振中氏

ご来場の皆様、中日韓・国際シンポジウムに参加するため、私をはじめとする河北省交通庁の訪日団3名が、中国京丹国際高速公路準備委員会の委託を受け、国際ハイウェイ建設事業団および日韓トンネル研究会のお招きにあずかりましてやってまいりました。まず最初に主催者の方々に深く感謝申し上げます。また、今回シンポジウムに参加される代表各位に敬意を表すものであります。私はこの機会を通し、国際ハイウェイの偉大な理想と日韓トンネルの準備状況に対して理解を深め、また日本における高速道路建設の経験を学ぶとともに、皆様に河北省の道路の発展概況および京丹国際高速公路建設の意義を紹介することができますことを非常な喜びとするところです。そこで、次に前後2つの項目に分け、皆様にご紹介したく存じます。

まず初めに、河北省の道路の発展と現状ですが、河北省は、首都北京と天津の2大都市の周囲に位置し、華北、東北、西北地域の交通の要衝地帯となっています。東は渤海に接する海岸線が487kmあり、西には山西省の石炭基地に接しています。また、遼寧、河南、山東、および内モンゴル自治区と隣接しているため、わが省は、北京から全国各地に通ずる重要な通路であり、同時にエネルギー資源の輸送通路でもあります。とにかく恵まれた位置にあります。

省全体の人々が経済建設を中心として、改革開放路線を堅持しており、経済の成長が迅速に進んでいます。交通運輸設備では道路整備が長足の発展を遂げています。92年まで省全体の道路の供用延長が48,344kmに達し、その中で中規格道路の延長が44,195kmに至り、総延長の91.4%を占めています。高規格および準高規格の道路延長が30,818kmに至り、総延長の63.8%を占めています。県と県の間、アスファルト舗装道路を実現すると同時に、郷と郷および村と村の間も車とトラクターで走行できるようになりました。85%の村にはアスファルト舗装道路が通っています。ここ数年来、高規格道路建設が急がれた結果、92年までに2級自動車専用道路と高速道路の供用延長が984kmに達し、総供用延長の2%を占めるようになっています。

しかし道路輸送の基礎整備は、経済建設と社会発展の要求にはいまだ応じきれてはおりません。発展の速度面から見ると、省全体の供用延長は1982年と比べ20.5%伸びたのに対し、同期間に自動車保有台数が3.6倍増加し、省境界を経由する台数も大幅に増加してきました。年々増加の一途をたどる道路交通量は、

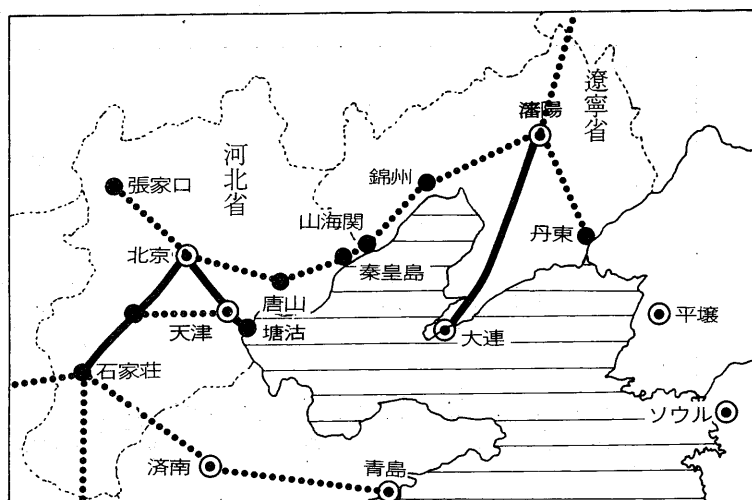
道路の通行能力の成長速度をはるかに越えるものとなっています。そのためわが省は交通量の最も頻繁な省の一つになっています。省内の国道・省道幹線道路の混雑区間は50%以上を占め、特に幹線道路が混合交通であるため麻痺状態がますます進み、国民経済の発展に影響を及ぼすほどの大きな障害になっています。

重要な経済幹線道路の混合交通問題を解決するために、わが省は河北省の情況に基づいて、第7期10カ年計画から2級自動車専用道路と高速道路の建設を始め、

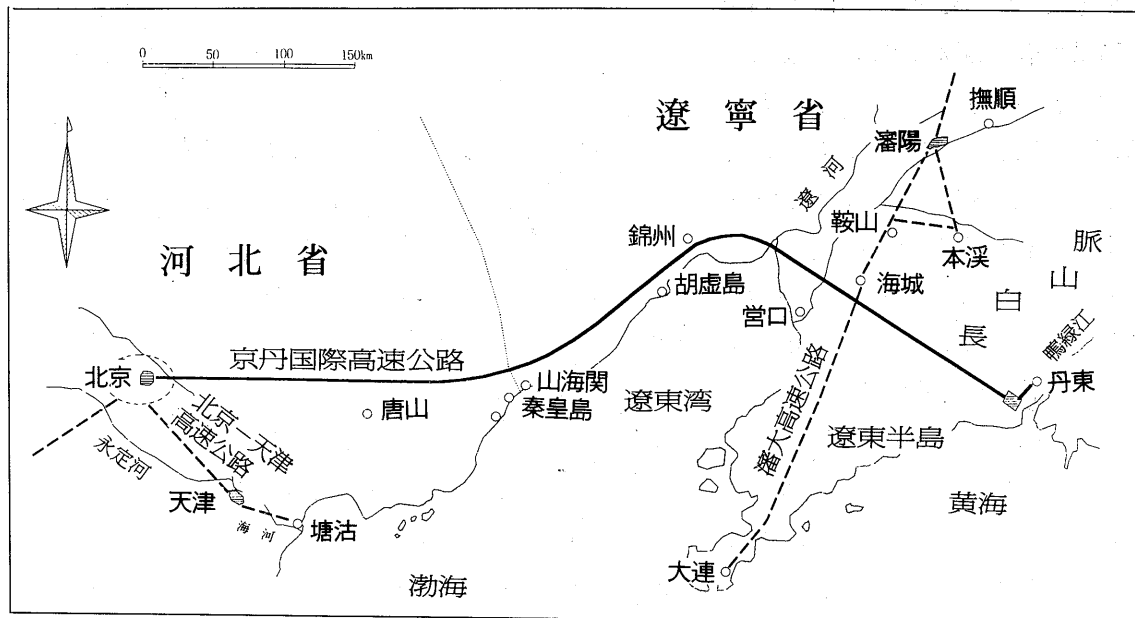
現在まで706kmの2級自動車専用道路と219kmの高速道路および片側高速道路がすでに完成しました。そのなかで供用をすでに開始したものに、北京から石家庄までの延長212kmの片側高速道路があります。これは国家計画による国道主要幹線道路のひとつであると共に、河北省の道路網のなかで交通量の最も多い、また経済効果の最も大きい幹線道路のひとつになっています。この道路は石家庄や保定など重要な都市と9つの県、市を通過し、多数の国、省、県、郷の道路を結び、骨格となる道路網になっています。この経済的影響を受ける地域の面積は36,189m<sup>2</sup>、省総面積の19.28%を占めています。この地域の人口は省全体の28.8%を占め、生産額は省全体の32.9%を占めるに至っています。開通以来、京石高速道路の交通量は急激に増加し、一日あたりで9,000台/日に達しています。そして京石高速道路の開通は沿線の穀物、建築、冶金、電力、紡績などの発展を促進しているだけでなく、省全体の経済振興に大変役に立っています。

改革開放の拡大に対応するため、投資環境をさらに改善し、高速道路建設を一層速めることが必要です。第8期5カ年計画から2000年まで、わが省が優先して推進すべき主要幹線道路としては、京深道路の河北省区間、京福道路の河北省区間、京深道路の河北省区間北京から秦皇島まで、天津から保定まで、石家庄から太原まで、石家庄から青島まで、北京から張家口などの全部で9路線、1,367kmの高速道路あるいは自動車専用道路が計画されています。北京を交通の要衝として、石家庄、天津を交通の中継地として、10の省直轄都市や、3つの港、それに2か所の石炭基地などに向けて、放射線状形態をもつ高速道路網を目指しています。これ以外にも沿海地域道路の整備改善、地方一般道路の整備を進め発展させることや、省内全体の通行力を高めること等を狙っております。

第二に、京丹国際高速道路の意義について申し上げます。京丹国際高速道路は、世界平和高速道路（文鮮明師により提唱）の一環であり、わが国が計画した高速道路網のなかの重要な項目のひとつであります。このプロジェクトは遼寧、河北、北京、天津の4つの地域を経由する、北京から中国東北地方に通じる重要な輸送路であります。これが完成すれば、中国東北地方の経済成長、国民生活の改善、交通事情の緩和に対して十分な役割を担うことができます。このプロジェクトが中国側に正式に提出されて以来、わが国の政府および関連機関は高い関心を寄せています。すなわち国際高速道路はわが国の経済成長にも、東北アジアの経済成長にも、ひいては全世界の経済成長にも非常に有益であると考えております。近年来、特に鄧小平氏が中国南部を視察し、講話を述べ、中国共産党第14回代表大会が終了してから後、改革開放の拡



中国東北地方の高速道路計画網



中国ハイウェイ計画ルート案

大が進むと共に、急速な経済成長が続いています。しかし、それとともに交通運輸の整備が立ち後れ、首を絞めるような状態となり、わが国の経済成長を制約しています。河北省の事情もその如くであります。

京丹国際高速道路が通過する唐山と秦皇島はわが省の振興都市です。また秦皇島はわが国の開放地域のひとつで、有名なりゾート地でもあります。毎年6月から9月にかけてここを訪れる国内外の観光客は1000万人を越えています。既存の京秦道路の延長は253kmで、そのなかで3級以下の道路延長が91.5kmで、交通事情が悪くなっています。また、既存の道路の中には未開通道路の延長が14km残っていますので、自動車が行き回らなければならないうえに速度も落ちているのが現状であります。京秦道路の交通量は1991年で6,000から10,029台/日に達しました。推定では西暦2000年の交通量が一日あたり11,771台から23,648台、さらに2020年には30,614台から61,505台に達すると予測されています。このため一日も早く京秦高速道路を建設することがわが省にとって急務となります。また、わが省の政府も高い関心をもって2000年までに完成、開通にこぎつける決意を固めました。現在、京秦高速道路の詳細なフィージビリティ・スタディーを急いで行なっています。

京丹国際高速道路建設の各項目の作業過程を早めるために、この機会を通して国際ハイウェイ建設事業団の皆様と、専門家の皆様のわが国への訪問を招請致します。そしてフィージビリティ・スタディーの報告書作成計画について討議し、その報告書を94年までに完成するよう考えています。さらに96年、97年に着工、2000年までの完成、開通を目指しています。このことによって文鮮明先生の提唱した国際ハイウェイの偉大な理想が、どこよりも早く中国河北省で実現することができるように願っています。そのことによってまたわが国の改革開放路線を促進し、経済発展の要求に応えることもできます。

以上、私が述べました意見を皆様ご理解して下さい、皆様との協力が成功することを願うものであります。最後に国際ハイウェイの理想が一日も早く実現されますように心からお祈りしながら私の講演を終わらせていただきます。ご静聴ありがとうございました。