

中国道路交通の発展 および北京～丹東間 の高速道路について



中国交通運輸協会副会長
京丹国際高速公路計画準備委員会代表

盧 希齡

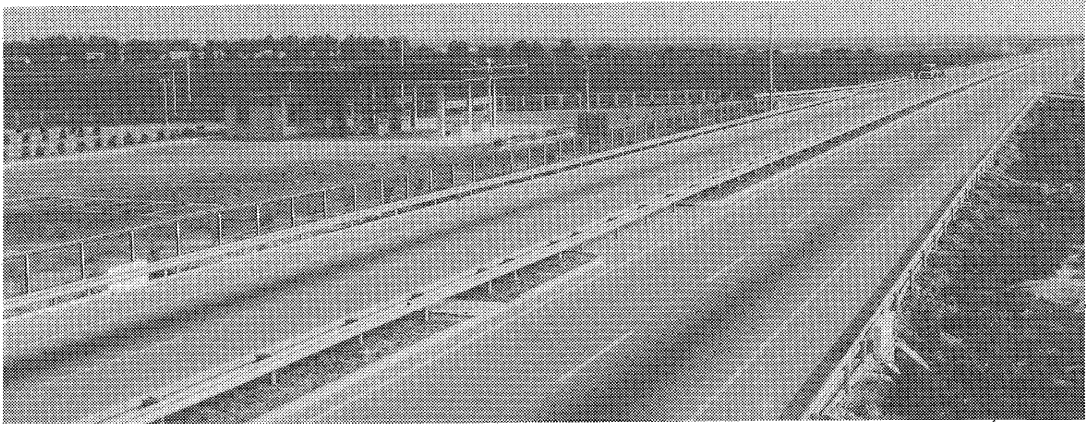
私は、中国道路交通の発展および北京～丹東間の高速道路について話そうと思います。かつて文鮮明先生は、このような名言を言われました。「国際ハイウェイは、人類社会を理想へと到達させる手段の一つです」と。確かに道路の重要な役割は、旅客と貨物の輸送のみならず、経済の発展と生活の繁栄を、そして各国人民の友好と人類の文明をもたらすものでもあります。私たちは、平和と発展という尊い目標を目指して、この理想の実現のために、日本そして韓国の友人の皆様は大いに学びたいと思います。お互いの情報交換のために、中国の道路交通の発展、および北京～丹東高速道路の状況について、かいつまんで紹介したいと思います。

まず、中国の交通状況について説明します。80年代において、中国の経済社会の中で最も注目されたのは、経済体制の改革と対外開放でした。この10数年の間に、中国経済のあらゆる面において、大きな変化が起きました。道路交通の分野においても、大きな推進力が注がれ、同時に商品経済の発展および対外開放の実施により、道路に対してより高い要求が出されました。

国民経済における道路交通の位置付けとその効果が、ますます再認識され受け止められるようになりました。人民大衆の言葉で言えば、「富み得ようとするなら、まず道路をつくれ」、「道路が通ずれば百行繁盛」ということです。道路が万民に役立ち、そして道路交通の発展に対する人々の痛切な願いがうかがえます。

現在、我が国の道路は102.8万キロあります。これは、1949年の13倍です。北京を中心に全国の都市と農村を結ぶ道路網は、一応できてまして、ここ10年間、道路の質も明らかに改善されました。

しかし、我が国の高速道路は、比較的立ち後れています。1981年の時点において、高速道路はまだ1キロもありませんでした。今までに開通したのは、計522キロで、それは瀋陽～大連、北京～天津、上海～嘉定、上海～松江、広州～仏山、西安～臨潼などです。これらの高速道路は、開通してまだ日が浅いのですが、輸送上の経済的効率と社会的効果が良く、強い生命力を示しました。



瀋陽～大連の高速道路

この高速道路の建設に当たっては、かつての日本と同じように、最初に非常に多くの反対意見が出されました。しかし、実際に造られてからは、人々がその効率を目で見て理解するようになりました。例えば、遼東半島にある瀋陽～大連間の高速道路は、長さ375キロで、我が国で最も長い高速道路です。1990年9月開通して以来、それまで車で10時間かかっていた瀋陽～大連間が4時間に短縮され、都市と都市、都市と農村部の間の経済や情報の伝達が大幅に加速され、設計交通量で計算すれば年間の輸送コストダウンが4億人民元に上ります。

この高速道路の建設により、投資環境が改善され、大連の経済開発区および営口、瀋陽の輸出加工区の建設が推進され、新たな経済圏ができ上がり、各種産業、商業が道路によって栄えました。また、道路沿線の郷鎮企業（農村部の零細企業）が、まさに雨後の竹の子のようにすくすくと伸びるようになりました。

高速道路の建設は、わが国の経済発展のひとつのシンボルです。もうひとつのシンボルとして、中国の国情に合わせて自動車専用道路が改造されました。我が国では、ほとんどの場合、自動車、トラクター、自転車、場合によっては家畜の牽引車さえも、混合して同じ道路を走ります。私たちはこれを「相互混雑交通」と呼んでいます。このような状態は、円滑であるべき交通の流れに非常に悪い影響をもたらします。

このような混雑状況を解決するため、交通量の多い幹線道路を1級、2級の自動車専用道路として、約3000キロにわたって改修しました。これらの道路は、技術規格的には高速道路には及ばないものの、全線分離式と立体交差を取り入れたために、投資および敷地が比較的少ない割には、交通能力の向上が大です。

2級の自動車専用道路は、混雑交通の一般の2級、3級道路に比べて、自動車の時速を約60～80%、自動車の通行量を2倍以上上げることができ、また輸送コストを約15%下げることができます。

さらに、第3のシンボルとして、数多くの道路橋を造ったことが上げられます。中国は非常に河川の多い国で、フェリーによる車の渡し場も数多くあります。大ざっぱな計算ですが、中国の河川数は約5000で、河川の総延長は約43万キロになります。

徐々にフェリーを橋に変える計画が進んでいます。中国の架橋技術には、古い歴史があります。1000年ないし2000年前には、アーチ型の石橋がよく造られていました。我が国でこれまでに架けられた道路橋は、18万本余りもあります。総延長は5000キロ以上で、万里の揚子江に大型の橋が24本、濁流のうねる黄河に道路橋が57本架けられました。中でも、1986年に鄭州で架けられた黄河大橋は、長さが5550mで、我が国で最も長い道路橋です。

我が国の道路建設は、大きな成果を遂げました。それでも、道路状況は、まだ根本的に改善されてはならず、依然として我が国の経済成長と改革開放による需要を満たしていません。数量からいえば、全国農村部の約5%に当たる2300カ所の町には、依然として車が通っていません。また、国土面積で計算すれば、100平方キロ当たりの道路の延長は、わずか10.7キロです。道路の質も通行能力も悪く、2級以上の高級道路、高規格道路は全体のわずか3.4%しかなく、4級および4級以下の道路は道路全体の79%を占めています。しかも、これらの幹線道路の多くは、実際の通行量が設計通行能力の数倍にも上っています。

最近、我が国の政府は、一層の思想開放ならびに経済建設、改革開放をより早く、より良く行うことに力を集中し、数年内に新たな水準に達成するように決めました。交通輸送事業は、国民経済の基礎産業、先行産業として、大変重要な役割を担っています。ひとつは、商品経済の発展により、地域間の物流が活発となり、大規模な商品流通が効率的に行なわれるため、輸送のスピードアップと時間の短縮が要求されます。対外開放政策の浸透

および輸出経済の成長により、我が国の国内経済と国際経済との連結がますます緊密になるために、より高速的、安全的、経済的かつダイレクト的な輸送が要求されるようになります。

我が国の経済体制改革による重大な変化のひとつは、数多くの農村部、町の「郷鎮企業」が急成長したことです。彼らの原料購入、製品販売は、主に市場経済により道路輸送に頼るため、一層早くて便利な道路輸送環境の整備が要求されます。我が国の開放政策は、沿海地域から川沿い地域、そして国境地帯へと、徐々に内陸へ浸透し拡大していくために、沿海地域と内陸地域、都会と農村との輸送ルートの強化が急務となってきています。国民生活の改善により、国内観光事業が伸び、また国際的な交流が盛んになるにつれて、旅客の輸送も日増しに増えてきています。

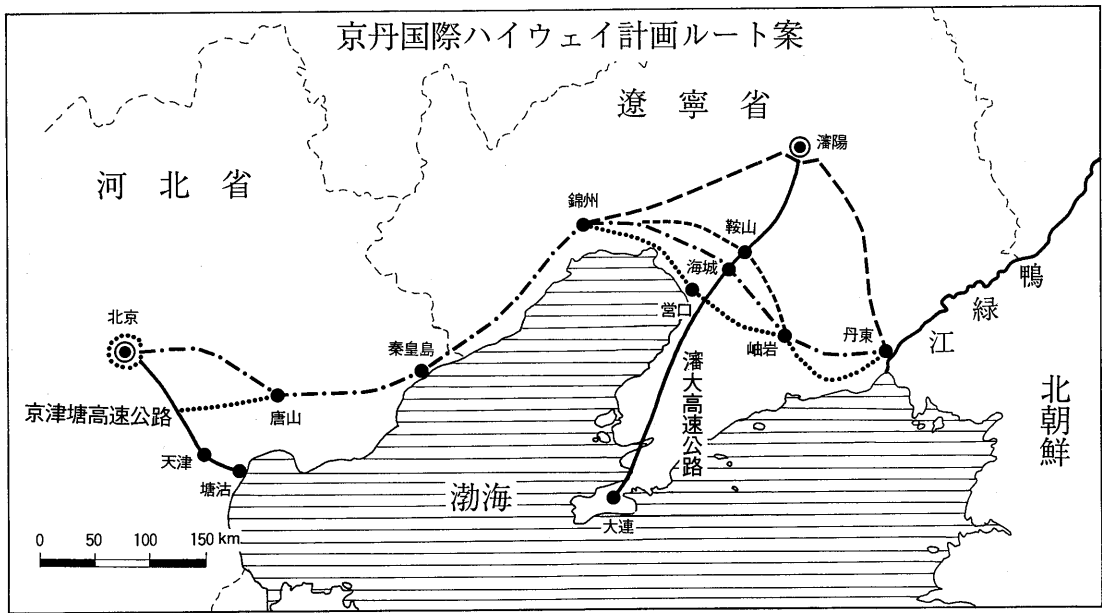
こうした道路へのニーズは、いずれも改革開放政策の実行によりもたらされました。我が国の経済成長および社会の変化が、道路交通の発展に大いなる可能性の新天地を広げたと同時に、新たに一層高い要求も出されています。

新たな経済発展のために、目下検討されている我が国の道路交通発展計画は、「総合的輸送を軸に」という交通業の総発展方針の下に、「統一企画、線と面との両方から、そして各行政レベルの責任分担」で幹線道路の建設を行うことです。その内容は、いくつかの高基準、高品質、全線分離式、そして立体交差式の自動車専用道路と高速道路を建設することです。

重点的には、現在の70本、11万キロある主要国道幹線の中から、交通量が多く、重要な地域を走る幹線道路を約3万キロ選び出して、各地域の国民経済の発展に適応し、しかも他の輸送方法と相調和するように、高速道路と1、2級自動車専用道路からなる幹線システムを少しずつ造り上げていきます。そして、全国の重要都市、工業地帯、開発地域、港などを結びつけていきます。

最後になりますが、北京～丹東の国際ハイウェイについて紹介します。文鮮明先生が提案された国際ハイウェイ構想は、まさに先見卓識の構想です。この構想の実現は、必ずや人類社会の発展と平和に大きく貢献するに違いありません。

この国際ハイウェイの第一段階は、東アジア国際ハイウェイで、北京～丹東の高速道路は、この東アジア国際ハイウェイの一部です。予備調査の路線によれば、北京～丹東高速道路は、北京、天津、唐山、秦皇島、錦西、錦州、盤錦、海城、岫岩、丹東など、大、中の都市を結び、長さは約85



0キロです。すでに開通した北京～天津～塘古、瀋陽～大連の高速道路、および目下建設中の錦州～瀋陽～ハルビン間的高速道路などとも連結されることになります。

皆様も良く御存じの通り、北京は中国の首都で、政治と経済活動の中心です。北京～天津～塘古地域は、工業基盤が厚く人材の多いテクノロジーの集約地域で、中国華北地域の最も大きな国際港である天津港と、中国最大の石油輸出港である秦皇島とつながります。東北地方は、天然資源が豊富で奥地が広く、工業基盤と鉄道が整備され、東北最大の港である大連港があります。また、東北地方は立地条件に優れ、北にロシアとモンゴルを臨み、東に鴨緑江を境に朝鮮半島と隣り合い、また南には遼東半島が渤海・黄海を隔てて日本と一衣帯水につながり、東アジアの中心に位置付けされている、我が国の重要な経済開発区でもあります。

それゆえ、北京～丹東間的高速道路建設は、道路沿線地域の輸出産業の発展のみならず、東北地域の開発および農業の現代化にも、ひいてはアジア太平洋地域、特に北東アジア地域の経済発展に大きな役割を果たすでしょう。そのため私たちは、皆様と共に、この国際ハイウェイ建設を促進したいと思います。中国の歴史には、かつてシルクロードがあり、外国との経済、文化の交流において輝かしい歴史の1ページを残しました。新しい国際ハイウェイの誕生は、きっと各国人民の友好の掛け橋として、人類社会に一層美しい明日をもたらすであります。