

中国都市交通の現状と課題

(財) 自治体国際化協会 CLAIR REPORT NUMBER 268 (July 15, 2005)

財団法人自治体国際化協会
(北京事務所)

目 次

はじめに

概要	.....	i
第1章 中国都市交通発展の歴史	.....	1
第1節 初期の交通輸送の全体状況	.....	1
第2節 新中国の交通発展の状況	.....	1
1 数量規模からみる迅速な拡大	.....	1
2 品質レベルの大幅な向上	.....	2
第3節 輸送構成の著しい改善	.....	3
第2章 中国都市交通の現状	.....	4
第1節 都市間の交通	.....	4
1 鉄道	.....	4
2 道路	.....	6
第2節 都市内の交通	.....	8
1 地下鉄	.....	9
2 電車	.....	9
3 公共バス	.....	10
4 タクシー	.....	11
5 私有自動車	.....	12
6 自転車	.....	15
第3章 都市交通行政機構	.....	16
第1節 中華人民共和国交通部	.....	16
1 交通部	.....	16
(1) 交通部の主要な職能	.....	16
(2) 交通部の機構	.....	16
(3) 交通部の傘下機関	.....	17
第2節 交通管理	.....	17
1 北京市公安交通管理局	.....	17
第3節 道路建設	.....	18
1 北京市市政管理委員会	.....	18
(1) 主な職能	.....	18
(2) 内部部門	.....	19
(3) 傘下の事業機構	.....	19

第4節 都市計画	19
1 北京市規画委員会	19
(1) 主要な職能	19
(2) 機構の設置	20
(3) 傘下団体	21
2 中国主要都市の企画局	21
第5節 研究機構	23
1 国家知能交通システム工事技術研究センター	23
2 中国城市規画設計研究院	23
(1) 11の業務所及びセンター	23
(2) 5ヶ所の分院	23
(3) 業務範囲	23
第6節 各機構間の関係	24
第4章 北京市の交通状況	26
第1節 全体状況	26
1 都市間交通の状況	26
2 市内交通状況	26
第2節 道路交通	27
1 北京市車両保有量とその増加状況	28
2 道路交通の運営状況	29
(1) 公共交通システム	29
(2) タクシー	32
(3) 軌道交通	33
(4) 静態交通	34
3 交通渋滞悪化の原因	36
第5章 中国の都市交通問題	37
第1節 中国都市交通の課題	37
1 交通渋滞	37
2 駐車場不足	40
3 交通秩序の混乱	40
4 交通公害	41
5 不合理な都市計画	41
6 公共交通システム	42
7 法規体系と部門間の調整	43
8 交通道德文化、交通道德意識の低さ	44
9 その他原因	44

(1) 自転車交通政策	44
(2) 公務用自動車	44
(3) タクシー	45
第6章 都市交通問題に対する取組み	46
第1節 交通渋滞緩和対策	46
1 高速軌道交通システムの建設	46
2 自動車台数増加への対応	47
(1) 上海市のナンバープレート政策	47
(2) 広州市の取組み	48
第2節 環境対策	48
第3節 道路交通安全法の施行	49
第4節 2008年オリンピック開催に向けて	50
参考資料一覧	51

はじめに

都市交通問題は今世紀に入ってから、先進国をずっと悩ませている複雑で深刻な問題である。都市交通は政治、経済、文化、人口などの多方面に関わる問題であり、同時に人々の日常生活と密接な関係にある課題でもある。

1990年代から中国経済は持続的に高度成長を続けており、都市化の急激な進展に伴って、都市経済や社会活動は日に日に活発になっている。このような情勢下で、都市交通もいまだかつてないスピードで発展してきた。中国の都市交通の将来展望は、先進諸国がこれまで歩んできた車社会の利便性や快適性などの利点と大量自動車交通によってもたらされる交通渋滞、大気汚染、交通事故の多発などの社会的弊害というジレンマに陥ることになる。こうした弊害に対して、今のうちにその対策と方向性を見出していかなければならない時期に差しかかっているといえる。

既に中国の主要都市、特に北京など大都市での交通問題はきわめて深刻である。北京は1500万以上（戸籍人口1160万人、流動人口365万人）の人口を擁し、2008年オリンピック開催を控え国際的大都市へと変貌している。その都市交通問題は中国都市交通問題の縮図ともいわれており、この調査では北京の都市交通を主な手がかりとして、現在の中国における都市交通の現状及び課題を報告する。

(財) 自治体国際化協会 北京事務所長

概要

第 1 章 中国都市交通発展の歴史

1949 年の新中国建国時の交通輸送体系は、鉄道距離 2.18 万キロ、道路 8.07 万キロ、内陸河川航路 7.86 万キロであり、旅客輸送量は 1.4 億人、貨物輸送量 1.6 億トンであった。当時、先進諸国は既に総合的な輸送体系を確立させており、これに比べ中国の交通輸送体系は著しく遅れていた。

新中国建国後、計画的、重点的に交通輸送建設が行われ、更に 1978 年に始まった改革開放後は、交通輸送が国民経済を発展させるという戦略を採り、政府が交通基礎インフラへの重点投資を行ったため最近 20 年間の発展規模と速度は、それ以前の 30 年間に比べて大幅に増加した。建国初期、中国の旅客、貨物輸送は鉄道輸送を主としていた。しかし現在、公共道路輸送と水路輸送が主体となり、鉄道輸送は減少傾向にある。

全体から見ると、改革開放以降、交通基盤インフラが建設され、輸送設備の改良とともに旅客と貨物輸送総量の規模が急速に拡大し、品質レベルもある程度改善され、一定規模の現代化交通輸送システムが形成された。とりわけ、電化鉄道、高速道路は急速に発展している。これは交通輸送の発展が新しい段階に入ったことを表している。

第 2 章 中国都市交通の現状

現在、中国において鉄道は省間輸送の主役となっており、営業キロ数 7.2 万キロ、旅客輸送量 10.56 億人、貨物輸送量 20.42 億トンに達する。道路建設の進展も著しく道路距離は 176.5 万キロ、そのうち高速道路は 2.5 万キロに達した。高速道路の建設は非常な速さで発展しており、山東省、広東省、遼寧省、河北省、江蘇省、河南省、四川省、浙江省、湖南省、山西省などの 10 省の高速道路距離は 1,000 キロを越え、遼寧省と山東省は省都から省内各都市までの交通が全て高速道路でつながった。旅客輸送量は 147.53 億人、貨物輸送量は 111.63 億トンに達した。

都市内の交通輸送体系についてはいくつかの都市で地下鉄、都市電車等高速軌道交通が建設されているが、現状では、国内にはまだ高速軌道交通システムを完備している都市は無い状況である。また都市交通の最大の問題として自動車の増加が挙げられる。特に経済発展による所得の増加に伴い、私用自動車が著しい勢いで増加している。渋滞を解消するために多くの都市では公共交通の発展に力を入れており、自動車数量の抑制が必要となるが、今後、長期的にその増加傾向は継続すると予測されている。

第 3 章 都市交通行政機構

交通管理を行う最高レベルの行政機関は中華人民共和国交通部、その下に実際の交通管理に携わる省市レベルの交通管理局が存在する。各地方の交通管理局は、交通部の地方での出先機構であり、主に地方交通基本施設の建設作業を担当する。しかし地方交通基本施設の建設は都市全体計画の一部であるので、地方交通管理局は地方都市計画部門と連携し、矛盾が生じた場合は双方が協議して解決することになる。但し交通管理部門は都市計画部

門の全体計画に反することはできない。

また、地方交通基礎施設の建設経費は、上級部門からの予算配当以外に大部分が地方財政の負担となるので、各地方の交通管理局は公共道路、水運航路の建設などについて都市行政管理部門と協力関係を結ぶ。交通安全については、地方交通管理局は地方公安局と共同して作業を行うが、主要業務は地方公安局が担当する。

第4章 北京市の交通状況

北京市の市内交通は道路交通が主体であり、軌道交通が総旅客輸送量に占める割合は10%にすぎない。現状の旅客輸送交通体系は道路交通に偏りすぎており、さらに2003年に発生したSARS騒動以降、私用自動車が増加し、かつ使用頻度が増加したために、北京市では過去最大の交通渋滞が出現した。

第5章 中国の都市交通問題

中国の大都市では交通渋滞、駐車場不足、交通秩序の混乱、交通公害、都市計画、公共交通システム、法規体系、交通道德などの様々な課題が表面化している。急速な自動車の増加により都市交通は需要と供給がひどくアンバランスな状態である。また大部分の大中都市は歴史が古く、多くは都市機能が中心部に集中する単一中心モデルであり、必然的に交通渋滞を引き起こす都市構造になっている。さらに、公共交通システムの全体レベルが高いとはいえ、多くの問題を抱えている。都市計画策定については、基本的にすべての都市は産業管理部門が主導して都市全体発展計画を制定するが、計画制定時、多くの都市では交通工事と交通管理の専門家を参与させていない。また、交通事故の発生は様々な原因があるが、交通道德意識が低く、交通法規を重要視しないことが事故発生の重要な要素となっている。

第6章 都市交通問題に対する取組み

中国の地方政府では、交通渋滞を解消するために道路や地下鉄などのインフラ整備を急速に進めるとともに、スムーズな交通の流れを確保するために様々な取組みを行っている。上海市のナンバープレート政策や広州市の有料道路等の料金所廃止などが例として挙げられる。こうした中、現在、ITS（高度道路交通システム）の導入が交通問題の有力な解決策として注目されている。

また、自動車の急速な普及に伴う大気汚染の拡大については、排出ガス規制に取り組んでおり、ユーロII（EUで1996年から適用された排出ガス規制）を2005年以内に中国全土で適用し、2008年までにユーロIII（2000年EU排出ガス規制）を実施することを目指している。北京市、上海市、広州市ではすでにEU基準の導入を中央政府に先駆けて実施している。

2004年5月から人命尊重、歩行者優先を掲げた道路交通安全法が施行され、全国的に交通秩序は好転しており、交通渋滞の緩和にも期待される。