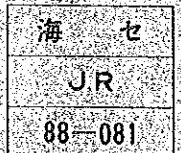
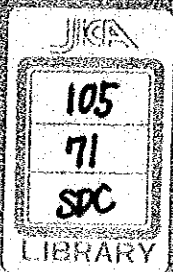


中華人民共和国
交通管理センター・プロジェクト
予備調査団報告書

昭和62年3月

国際協力事業団
社会開発協力部





国際協力事業団

18191

JICA LIBRARY



1067908[2]

18191

序 文

本件調査団は、中国政府から昭和60年度に要請のあった、交通管理に係るプロジェクト方式技術協力の要請内容を確認し、協力の可能性を検討するために、当事業団が昭和62年2月に派遣したものである。

本報告書は、上記調査団メンバーにより、その調査結果をまとめたものである。

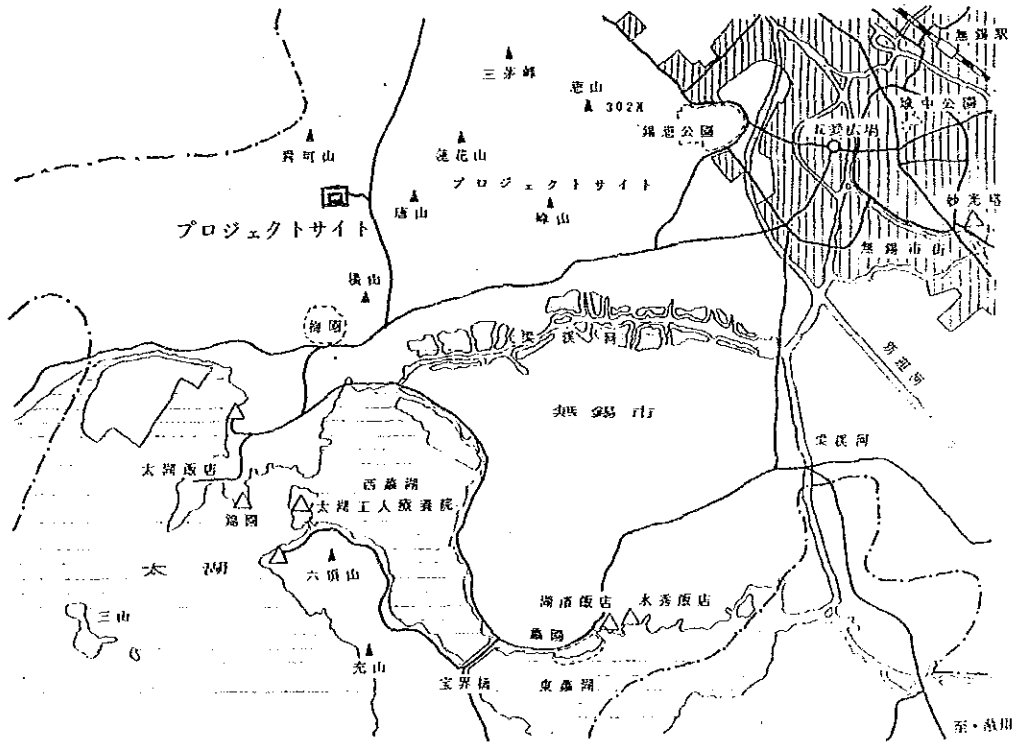
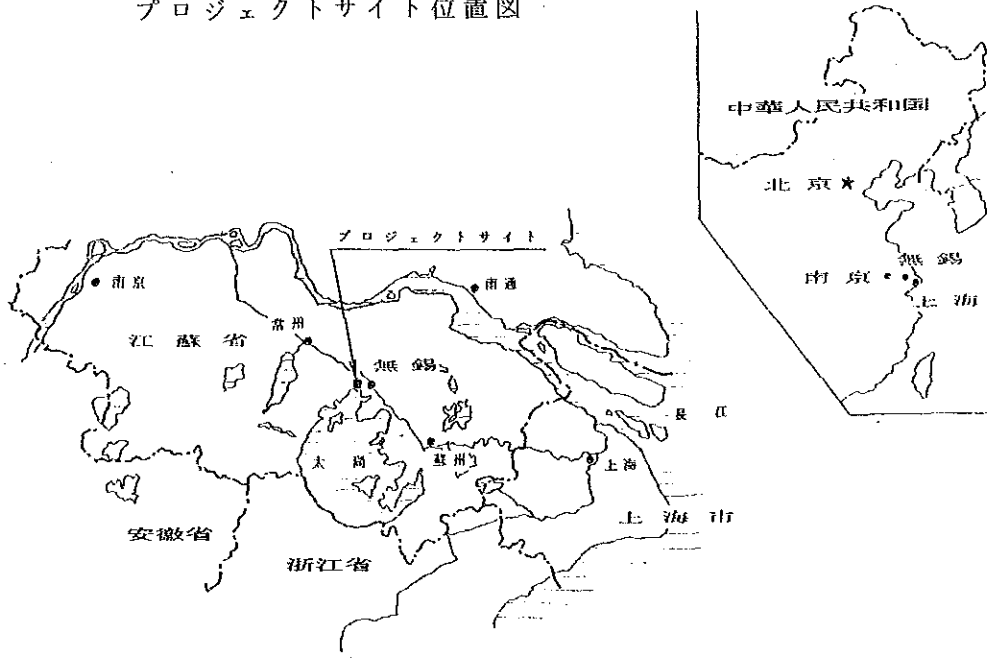
終わりに、本調査団派遣にあたりご協力いただいた外務省、警察庁、運輸省の関係者各位に対し、厚く御礼申し上げるとともに、今後のご協力方よろしくお願い申し上げます。

昭和62年3月

国際協力事業団

社会開発協力部長 山下 生比古

プロジェクトサイト位置図



目 次

序 文

地 図 (プロジェクトサイト位置図)

1. 予備調査団の派遣	1
1-1 調査団派遣の経緯と目的	1
1-2 調査団構成	1
1-3 調査団日程	2
1-4 面談者リスト	3
2. 要 約	4
3. 要 請 内 容	5
3-1 協力要請機関	5
3-2 プロジェクトサイト	5
3-3 要 請 背 景	6
3-4 協 力 期 間	6
3-5 専 門 家	6
3-6 研 修 員	6
3-7 供 与 機 材	6
3-8 日本との協力関係	6
3-9 第三国等との協力関係	7
4. 中国側の対応	8
4-1 国家開発計画における位置付け	8
4-2 目 標 設 定	8
4-3 予 算 措 置	8
4-4 カウンターパートの確保状況	8
4-5 拠点となる施設の整備状況	9
4-6 訓 練 対 象	9
4-7 訓練開始予定	10
4-8 今後の計画(案)	10

5. 中国の道路交通事情（資料） 12

《付》中国交通管理センター（仮称）プロジェクトに関する

打合せ報告（61年9月） 16

1. 予備調査団の派遣

1-1 調査団派遣の経緯と目的

中国の自動車交通は近年急激な伸びをみせており、大量の自転車交通と相まって、その交通管理が社会問題化してきている。

これに対し、中国の交通管理技術は、他の先進国に比べて遅れており、かつ、その管理水準も低いと認められる。

このため、中国政府は、四つの現代化政策の一環として交通管理、特に都市交通管理の現代化を進めており、所管する公安部に「交通管理科学技術（訓練）センター」の設立を許可し、先進的な交通管理技術の導入、研究を図るとともに、交通管理に係る幹部スタッフの再訓練を行うことにしており、この面で実績のある我が国に技術協力を求めてきたものである。

このセンターは、交通警察官の交通管理面における質の向上を図るための訓練施設として「交通管理幹部訓練センター」が設置されることから、今回の調査は、事前調査に先立ち中国側の要請内容、道路交通の実情及び諸施設の建設状況を確認することを目的としたものである。

1-2 調査団構成

団長	警察庁交通局交通規制課	課長補佐	伊藤昊太郎
団員	“ 交通指導課	“	出原建三
“	警視庁交通部交通規制課	理事官	鈴木敏雄
“	運輸省地域交通局陸上技術安全部技術企画課	補佐官	西原秀夫
“	国際協力事業団社会開発協力部海外センター課	課長代理	田辺耕治

1-3 調査団日程

(昭和62年)

月 日	時 間	内 容
2/22(日)	18:40	北京空港着(CA918便)
23(月)	9:00~12:00	在中国日本大使館表敬 国際協力事業団中国事務所打合せ
	14:00~17:00	公安部交通管理局との会談
24(火)	8:30~12:00	公安部交通管理局との会談
	13:30~17:00	〃
25(水)	8:10~10:00	北京市公安局交通管理局訪問
	10:00~12:00	北京市環状2号線、地下鉄視察
	13:30~17:00	北京市内道路交通事情視察(東単交差点ほか)
26(木)	7:30~8:00	北京市崇文門交差点視察(ピーク時自転車交通)
	8:00~12:00	北京市郊外道路交通事情視察
	14:00~16:00	昌平区交通大隊訪問
27(金)	10:30	天津着(列車)
	10:30~12:00	天津市内道路交通事情視察
	13:30~16:00	楊柳青自動車学校視察
	16:00~19:30	天津~北京間道路交通事情視察
28(土)	9:00	南京空港着(CA1507便)
	9:30~17:00	南京市~無錫市間道路交通事情視察
3/ 1(日)	8:00~9:00	訓練センター概況説明(於:太湖ホテル)
	9:00~12:00	訓練センター建設現場視察
	13:00~16:00	無錫市内道路交通事情視察
	21:00	上海着(列車)
2(月)	9:00~12:00	上海市公安局交通管理処訪問
	13:30~15:00	上海車両管理処視察
	15:00~17:00	上海市内道路交通事情視察
3(火)	13:00	上海空港発(UA858便)、帰国

1-4 面談者リスト

公安部

張 正常	交通管理局局長
方 善慶	交通管理局科学技術處處長
時 惠民	外事局アジア、アフリカ処副処長
張 惠春	国家科学技術委員会
高 啓銘	交通管理局車両管理処副処長
王 煥徳	交通管理局隊伍装備・訓練処副処長
楊 少文	外事局アジア、アフリカ処
郭 恩徳	交通管理局科学技術処
金 躍	交通管理局科学技術処

北京市公安局

趙 家	交通管理局副局長
-----	----------

天津市公安局

閻 徳明	交通管理處處長
李 連志	自動車運転手訓練センター実験学校(民間)校長

無 錫

許 抗勝	公安部城市交通管理科学研究所副所長
殷 鳳鳴	〃

上海市公安局

周 赤	交通處處長
針 榕發	交通処副処長
苗 豊生	〃
許 培星	交通処事故防止科科長
宗 衛国	車両管理處處長
王 濟民	交通処科学研究所所長
華 国梁	交通処交通科副科長
郭 其佛	交通処弁公室副主任

2. 要 約

本件要請は、公安部の「交通管理科学技術研究（訓練）センター」に対する技術協力で、特に同センター内の「交通管理幹部訓練センター」における技術協力であり、大枠は都市交通管理システムの現代化に対処するための、幹部再訓練を中心にしたものであることは明らかである。

詳細計画、すなわち日本側に何を具体的に要請すればよいかについては、今回の調査で聴取したものの、中国側自体固まったものではない。

しかしながら、プロジェクトサイトの決定、建物等施設の設計は完了しており、現在、所要の建設が進められ、一部の建物は完成しており、これらの点については、きわめて具体的に進捗している。

特に、プロジェクト協力の前提となる外国人（日本人）専門家用宿舎についても設計を終了し、現在、基礎工事中である。

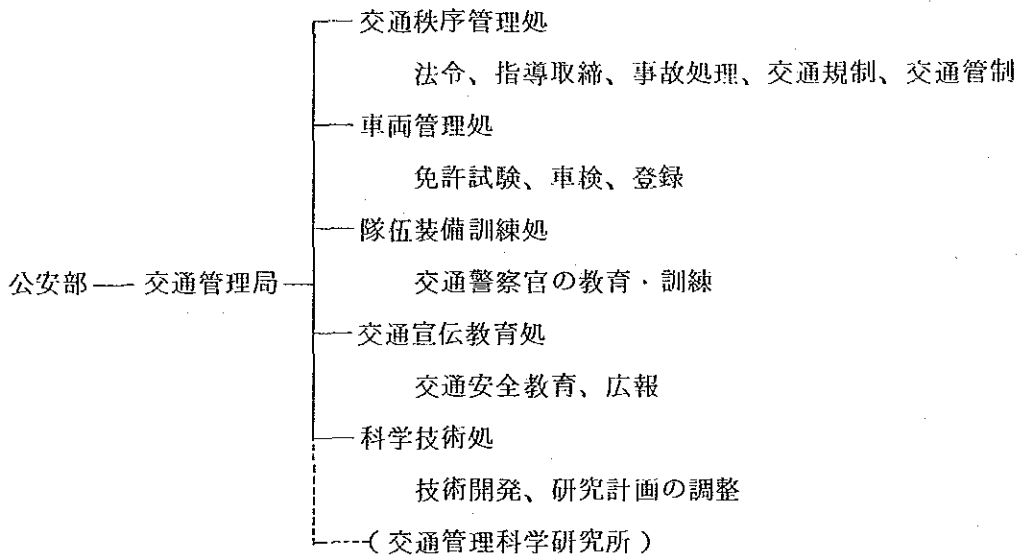
このように関連施設の整備が着実に進められているところから、本件に対する協力は、交通事情の変化等を勘案すると、他国の援助動向に鑑み、政府ベースで行うことが適切であると思料される。

3. 要 請 内 容

3-1 協力要請機関

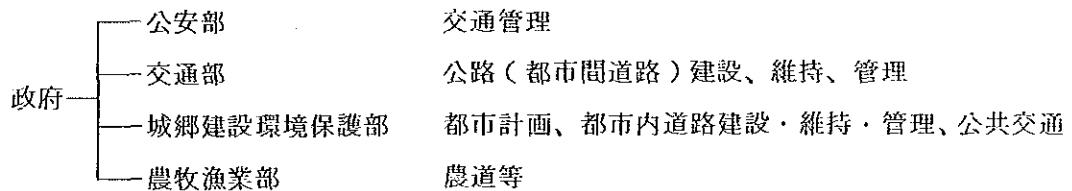
公安部

公安部は、交通管理の充実・強化を図るため1987年1月1日付で治安管理局交通管理处を交通管理局に昇格させた。その組織図は次のとおりである。



なお、中央の組織整備に伴って地方機関にも、交通管理関係の局、処を設置し、体制の整備を図っている。

また、従来交通管理は、都市内は公安部、公路は交通部の所管となっていたが、1986年10月26日の国务院決定により、今後、公安部が一元的に交通管理を所管することとなったことから、現在、1987年4月1日を目途に業務の移管を行っている。したがって道路交通行政に係る業務分掌は次のとおりとなる。



3-2 プロジェクトサイト

江蘇省無錫市梅園（無錫市中心部から約10 km）。地図上の位置は、冒頭プロジェクトサイト位置図を参照されたい。

3-3 要請背景

中国の交通事情は、自動車交通の伸び、自転車交通の増大、道路整備の遅れ等から、交通事故の増加、都市部における交通渋滞の慢性化等をきたしており、大きな社会問題となっている。この傾向は、今後さらに増大するものと予想されている。

このため、政府は交通管理の充実・強化を図るため、公安部に「交通管理科学技術研究（訓練）センター」の設置を許可し、現在、その建設に着手している。

公安部は、当該センターにおいて、先進的な交通管理の手法、技術及び設備の導入を図り、交通管理に係る幹部職員の訓練を行う計画である。

3-4 協力期間

1987年～1991年（5年間）

3-5 専門家（人数・分野（7名））

交通計画（1名）、交通工学（2名）、交通管理（2名）、車両管理（2名）

3-6 研修員（人数・分野）

交通管理、交通工学、交通計画、車両管理担当の教師を5年間（1987～1991年）に約30名、日本へ派遣し、指導訓練を受けることを要望する。

なお、教師の日本派遣についての打合せのため3～4名の派遣を別途要望（1987年9月～10月）。

また、中国人教師の訓練は、1988年当初に1～3カ月間集中訓練を行い、修了者を日本に派遣したい意向である。

3-7 供与機材

交通調査用器材、速度測定機器、車検設備、視聴覚器材、生理・心理関係測定器、交通管制用機器、シミュレーション用機器、交通管理用車両、その他

3-8 日本との協力関係

道路交通管理に係る職員の訓練に関する協力状況はない。

3-9 第三国等との協力関係

道路交通管理に係る職員訓練に関する第三国の協力は無い。

現物供与の例としては、次のようなものがある。

ア. ユーゴスラビア

北京市中心部の信号機53基をコンピュータ制御とするため、現在、管制センター、信号機について工事中である。

イ. イギリス

北京市東部地区の信号機39基をコンピュータ制御とする準備を行っている。

ウ. オーストラリア

上海市中心部の信号機28基を国連開発資金(58万オーストラリアドル)によりコンピュータ制御(61年3月完成)。

このほか、北京市の道路交通管理関係で西独、仏、加、ベルギーと協力が検討されている。

4. 中国側の対応

4-1 国家開発計画における位置付け

「交通管理科学技術研究（訓練）センター」の建設は国内では唯一で、すでに国家の基本建設計画の中に組み込まれており、道路交通を重点的に整備するという課題の中で、当該センターは重要な役割を有している。

4-2 目標設定

当該センターは、当初、交通管理に係る幹部の訓練からスタートし、研究所及び車検センターの整備後、総合的な交通管理に関する研究・開発・訓練の全国的な拠点となる予定である。

4-3 予算措置

センター建設費として1,500万元計上済み。

機材費として700万元は、日本の援助を希望する。

4-4 カウンターパートの確保状況

当面の中国側窓口は公安部交通管理局科学技術處處長の方善慶氏である。

なお、今後カウンターパートとなる教師については、次の条件に合致する人を全国の大学、学院、公安部内等から候補者を選考する予定である。

- ① 身体健康で交通管理業務に適性を有すること
- ② 45歳以下で交通管理技術の専門知識を有すること（助教授の場合は40歳以下）
- ③ 大学または同等以上の学力を有し、交通管理に5年以上の経験を有すること
- ④ 規律正しく、思想堅固であること

上記候補者について、所定の試験を行い、1987年度を目途に決定したい。

なお、カリキュラムについては、次の提案を受けたが、これは試案であって、今後、日中双方で検討するものである。

交通管理＝ 法規（70）、交通事故（70）、安全教育（70）、信号機（80）、
（670時限） 地域制御（96）、安全計画（48）、パトロール（48）、テーマ研究（88）、
外国語（100）

交通計画＝ 交通計画概略（20）、土地利用計画（48）、交通施設計画（68）、
（512時限） 交通調査（80）、交通需要予測（144）、経済評価（40）、
交通施設管理計画（32）、統計データ処理（80）

4-5 拠点となる施設の整備状況

- ア. 面積 64,800m² 別途隣接地に70,000m²を確保している。
イ. 建築面積 34,800m² 研究所、訓練センター、車両検査センター、職員住宅、学生寮、外国人住宅等

ウ. 進捗状況

(1) 基盤整備 取付道路、上水道、下水道等の基盤整備完了

(2) 住宅等

- | | | | | |
|---|-------|--------|------------|----------|
| a | 学生宿舎 | 1棟 | 完成(5階) | |
| b | 職員住宅 | 1棟 | 完成(5階) | |
| c | 食堂 | 1棟 | 完成(一部2階) | |
| d | 外国人住宅 | 世帯用 1棟 | 1世帯(2階) | } 計9人に対応 |
| | | | 1棟 2世帯(2階) | |
| | | 单身用 1棟 | 6室(2階) | |

現在基礎工事中 1987年末までに完成予定

(3) 研修棟

訓練センター 基礎工事中 (4階) 1987年末完成予定

(4) 研究所、車検センター

1988年から着工予定 1990年完成予定

4-6 訓練対象

幹部訓練 全国交通管理処処長等

技術者訓練 専門分野別技術幹部

中国の交通管理に従事する幹部のレベルには差があり、特に交通管理に係る科学的な知識には、中央、地方を問わず、大きな差がある。

このため幹部の訓練が緊要の課題となっている。

訓練対象幹部の選出基準は次のとおりである。

- ① 40歳以下
- ② 知識レベルは、高校卒以上とする
交通警察官の中で大学卒は約2%である
- ③ 5年以上の交通管理に関する経験を有すること
- ④ 身体健康、思想堅固であること

なお、警察官の標準的な訓練は次のとおりである

市 警察学校 初任科訓練

省 警察学校 初級、中級幹部訓練
 中央 公安大学 幹部訓練

交通警察官は、おおむね採用時から交通専従となる。

交通系統については、公安大学の治安系の中に交通コースがあるといわれている。

したがって、現在の交通管理の幹部の中で、系統だった交通の教育・訓練を終了したとみられるのは、ほんの一握りであると推定される。

4-7 訓練開始予定

- ア. 開始予定 1988年9月
- イ. 学生数 約50名
- ウ. 期間 3～6カ月

なお、将来は訓練期間を1～2年間とし、修了者は大学卒と同等の取扱いとする予定である。

4-8 今後の計画(案)

ア. スケジュール

	'62												'63								
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
事前調査																					
議事録(R/D)																					
プロジェクトチーム編成																					
カリキュラム(案)作成																					
視聴覚教材作成																					
中国人教師受入れ																					
事前調査事項検討																					
資機材検討																					
現地訓練開始																					
長期派遣																					
短期派遣																					

イ. 専門家の派遣

長期 (可能であれば約2年) 1～2名(チームリーダー、調整員)

中国側との折衝、指導・訓練

短期 (2～3カ月) 数名

カウンターパートの指導・訓練

派遣開始

長期 63年4月から

短期 " 随時

ウ. 中国人教師の受入れ

期間 専門別に約3カ月

時期 63年度から年間2～3名

エ. 当面の措置

部外関係者等を含めたプロジェクトチームを編成し、具体的な作業に入る。

5. 中国の道路交通事情

(I) 道路交通事情

① 道路延長

区 分	道路延長(万km)	舗装延長(万km)	舗装率(%)
1975年	78	55	70.5
1980年	89	66	74.2
1985年	94	75	79.8

(注) 1986年末現在、道路延長 約100 km

② 車両保有台数

区 分	車両台数(万台)	貨物車(万台)	貨物車率(%)
1975年	92	68	73.9
1980年	178	130	73.0
1985年	321	233	72.6

(注1) 1987年末現在、340万台、トラクターを含むと約800万台

(注2) 自転車保有台数(1986年末現在)1億5千万台

③ 交通事故発生状況

区 分	件数(件)	死者(人)	傷者(人)
1986年	108,655	12,530	66,408
前年比%	+11.43	+3.82	+3.61

(注1) 上記都市部(公安部所管)の数字である

(注2) 全国の死者数は約4万人といわれる(公安部長発言)

(注3) 死者は7日以内の死亡を計上(1985年以降、以前は15日)

(注4) 件数は、自動車については損害額200元以下の物件事故、自転車については50元以下の物件事故をいずれも除く

④ 輸送状況

区 分	輸送人員(億人)	輸送人キロ(億人)
1975年	10.1	375
1980年	22.3	729
1985年	42.7	1,573

(2) 道路交通情勢の変化

車両増加（年率12%程度）、自転車増、都市流動人口（北京、上海で100万人/日）などから、次のことが指摘されている。

- ア. 交通需要に追いつかない
- イ. 交通渋滞の発生
- ウ. 走行速度の低下
- エ. 交通管理に比べられるような（ハイレベルの）人がいない
- オ. 交通安全施設、交通処理技術が低い
- カ. 交通に関する知識レベルが低い

(3) 道路交通の特徴

- ア. 道路構造が良くない
- イ. 混合交通が著しい。トラクター、ハンドトラクター、自転車、人が車を無視
- ウ. 自転車王国。1億5千万台、信号無視が多い
- エ. 違反運転が多い
- オ. 歩行者が多い。勝手な横断

(4) 交通管理業務の計画

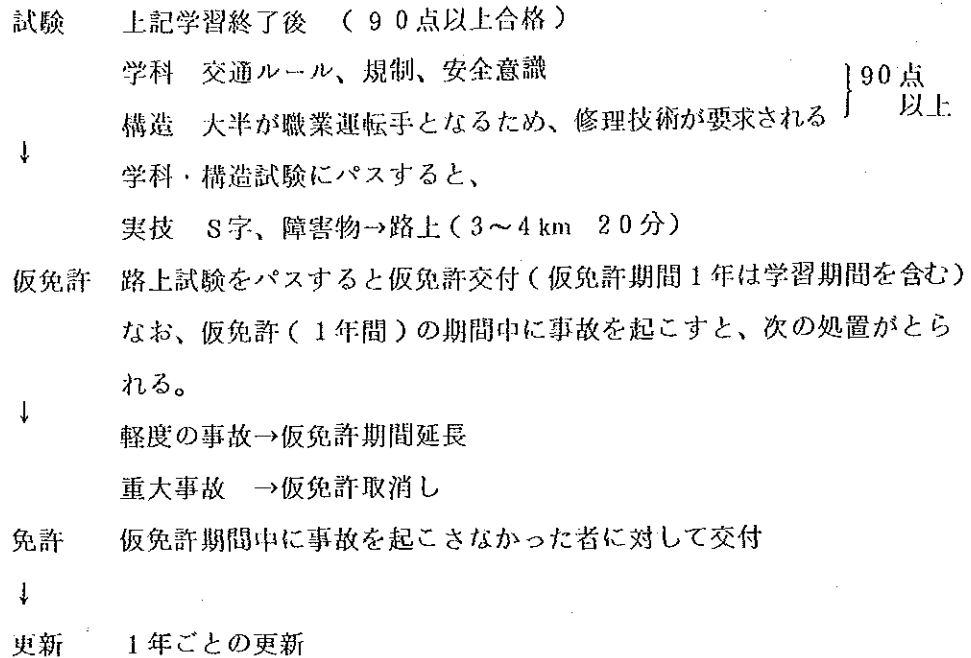
～安全、円滑、快適な環境づくり～

- ア. 科学的な管理人材の養成
- イ. 関係法令の整備
1955年8月19日 城市交通規制（公安部命令）見直し中
- ウ. 交通安全施設の整備
- エ. 交通管理科学技術研究の強化
- オ. 関係部門に改善要請

(5) 運転免許

運転免許保有者数は、1986年末現在で約1,300万人である。

- ア. 条件
視力 0.7以上（矯正）
身長 1.55m以上
血圧、心臓等に異常がないこと 内臓検査→指定病院による
聴覚、弁識力に異常がないこと
- イ. 年齢
一般 18歳以上
大型車、トロリーバス 20歳以上
- ウ. 免許
学習 オートバイ（2カ月）、貨物車（6カ月）、トロリーバス（8カ月）
↓



(6) 車検 主として安全検査を重点に行っている。

ア. 検査項目

車両構造—エンジンナンバー、車体ナンバー、形状、寸法、定員、積載量
機能—ライト、ブレーキ、排出ガス

イ. 検査方法

主に人による検査によっているが、自動化を推進中(自動化約50カ所)

(7) 指導取締り

ア. 違反の定義

重大違反—飲酒、速度超過等、人の安全に脅威をもたらすもの
一般違反—交通管理に支障を生じるもの

イ. 多い違反

速度、酒酔い、無免許、車両不整備 等

(8) 安全教育

教育の重視 法律(交通)についての常識教育

媒体 ビジュアル、放送等の利用

教育の対象 都市住民、ドライバー、公路周辺住民を重点とする

(9) 都市の道路交通事情

区 分	北 京 市		上 海 市	
面 積	16,800 km ²		6,340 km ²	
人 口	970万人		1,200万人	
道路延長	11,000 km		5,000 km	
自動車	36万台(+ 4万台)		16万台(+ 3万台)	
自転車	620万台(+ 60万台)		450万台(+ 66万台)	
交通 事 故	件数	9,655件 (+1,712件)	8,400件 (+1,280件)	
	死者	729人 (△ 30人)	678人 (△ 10人)	
	傷者	5,820人 (+ 903人)	6,150人 (+ 421人)	
信 号 機	約200基 市中心部59基 ユーゴスラビア援助により地域制御 市東部39基 イギリス援助により地域化準備中		約400基(手動30%、定周期60%、 電算10%) 市中心部28基 オーストラリア援助により地域化 (1986年3月)220基まで拡大予 定(上海市が実施予定)	
交通警察官	3,000人		3,700人	
交 通 事 情	1. 道路整備が急ピッチ 年平均約80km延長 2. 地下鉄整備(一部供用) 3. 交通安全運動 4月、9月 年2回開催 4. 交通安全啓蒙 TVにより火・木・土に事故 状況放映 5. 交通違反罰則強化		1. 車両、自転車、歩行者の混合 2. 市民の安全意識が低い 3. 交通安全施設が少ない 4. 交通事故は増加傾向 5. 交通安全対策 安全運転協会設立 市交通管理委員会	

(注) ()は前年対比の増減を示す

《付）中国交通管理センター（仮称）プロジェクトに
関する打合せ報告（61年9月）

(1) 報告者

JICA海外センター課 田辺耕治

(2) 出張期間

61年7月27日～8月7日

ただし、主要目的は中国鉄道管理学院プロジェクト事前調査であり、その業務の合間を利用し、北京で会談し、終了後、帰路、無錫に立ち寄ったものである（詳細日程は下記のとおり）。

(3) 目的

他案件にて訪中した際、要請のあった本件について、要請機関である公安部とコンタクトをとり、プロジェクトサイトを視察したものの。

(4) 報告要旨（会談要旨は、後述(7)及び(8)参照）

本件要請は、公安部の都市交通管理科学研究所に対する技術協力であり、特に同研究所内交通管理幹部訓練センターにおける技術協力であり、大枠は都市交通管理システムの現代化に対処するための幹部再訓練を中心にしたものである点は明らかであるが、詳細計画 — 日本側に何を具体的に要請すればよいのかは、中国側自体固まっていないようである。

しかしながら、プロジェクトサイトの決定、建物等施設の設計は完了しており、一部工事が開始されていることにみられるように、この点については、きわめて具体的に進捗している。特に、プロジェクト協力を前提にした外国人（日本人）専門家用宿舎についても基本設計は終了している。

このように中国側の前向きな姿勢、熱意は十分理解できるところ、他案件山積している状況であるが、年度内に予備調査の実施が待たれている。

(5) 日程

61年7月27日(日) 成田発、北京着

） <略>

7月30日(水) 公安部治安局李副局長ほかと会談（八島所長同席）

） <略>

8月5日(火) 北京発、無錫着（空路／八島所長同行）

無錫、湖濱飯店で公安部治安管理局交通所方所長ほかと会談。プロジェクトサイト視察

8月6日(水) 陸路無錫発、上海着（上海泊）

8月7日(木) 上海発、成田着、帰国

(6) 主要面談者リスト

中国公安部

治 安 局	李紀周副局長
”	金 躍 通訳
” 交 通 所	方善慶 所長／工程師
” ”	高啓銘副所長
都市交通管理科学研究所	許抗勝 副所長／工程師
”	晉國忠

JICA北京事務所

八島所長

(7) 北京における会談結果（61年7月30日、16:25～17:30、於：北京市内公安部治安局所有建物内）

王副局長： プロジェクトの考え方について、簡単に述べたい。

中国は、交通管理・安全が立ち遅れており、本件センターの設立が中国にとって必要である。その理由として、交通の現代化／科学技術の重要性を認識しているが、過去10年間の文化大革命により多方面にダメージを与えており、交通管理の面においても大きな影響を受けている。交通管理をうまく進めるとい中国の現在の政策を推進するには、自力でやることは当然であるが、外国の援助を必要としている。今後、日中間の交流を活発化し、専門家による技術移転を図ってもらいたい。

私どもの公安部長も関心を寄せており、早い時期の協力の実現を望んでいる。田辺氏の訪中を、これの出発点としていただければ幸いである。詳細を交通所王副所長に説明させたい。

王交通所副所長： 現在計画している研究所の位置は、無錫の郊外、梅園北方約2 kmの、大通りに面した交通の便の良いところにある（太湖まで約2 km）。無錫の都市計画でも、学術機関の団地地域となっている。無錫市中心からは、およそ10 kmある位置である。北京からの交通の便は、列車のほか、空路直行便がある。

計画している研究所の概要は、

① 土地 72,000m²

建坪 41,000m²（うち1,200m²は寮・住宅等の宿舎部分）

経費 1,400万人民元（約7,000万円）

基本建設、建物工事は、1985年から部分的に開始しており、約1,000m²分工事中（研修生宿舎）。

食堂等の付帯工事は、1986年8月開始、研修棟（訓練センター）約3,000m²については設計完了、審査中であり、1986年10月、工事開始予定。

専門家の宿舎は設計中であり、約750m²で考えている。設計を9月に終え、10月に施工にとりかかる方向でいる。

② スタッフについては、現在50名、完成時には約200名となる予定。

無錫のセンターは、公安部の都市交通管理科学研究所であり、三つの機能を持つ。

a) 研究所

b) 交通開発センター

c) 交通管理訓練センター

当方としては、これら3分野について協力していただきたいと考えているが、まず重点は訓練センター。

建設工事は、1985年から始めたばかりで、何もない状態であるが、1987年までに完成したい。

この後、無錫に行かれるとのことであるので、現地において交通所所長から詳しく聞いていただきたい。

< Q & A >

Q. センターの位置付けは、全国的レベルか。また、支所的なものを他地域にもつくっていく予定か。

A. 中国の中心としてのセンターである。各地方に、国レベルの九つの交通研究所があり、これに対する指導も行っていく予定。

Q. 訓練の対象者は。

A. ① 技術者

② 交通管理、取締りの幹部

などで、全国から集める予定。

Q. 受講者の宿舎のキャパシティーは。

A. 100名くらい。

Q. 実技指導の場所は。

A. シミュレーションなどのほか、実習も考えている。

Q. 他国からの協力は受けているか。

A. ありません。

Q. 誰が指導するのか。

A. 研究所の幹部から、今後選ぶ。主に3カ所から — ①大学、学院、研究機関、②大学卒業生、③交通警察の長期経験者、その他全国の教授とか専門家。

(8) 無錫における会談結果(61年8月5日、13:30~15:30、於：無錫湖濱飯店4F会議室)

方所長： 公安部としての研究所の考え方を述べたい。

交通科学研究訓練センターは、公安部交通科学技術研究所の一部分である。このセンターは、全国レベルのものであり、1984年から準備・計画してきており、場所についても南京・無錫などの市にあたり選定し、無錫に決定したもの。土地は約70,000m²。

センターの設計は、1984年11月に開始され、1985年に公安部内の許可を得ている。建物面積は34,800m²。

建設基本経費は1,500万元(人民幣)、職員の定員は200名。研究所は次の3分野でカバーしている。

- ① 交通管理幹部訓練センター
- ② 全国車両検測センター
- ③ 技術開発・交通管理情報センター

建設着工は1985年上半期。

設立目的は、中国の交通管理上の問題を解決するため、

例えば、 交通計画 交通規則 交通事故対策
 交通事故防止 信号システム 車両安全検査 等々。

その手段として、全国の交通管理関係幹部の訓練を実施していく。

訓練センター建物(4階建て)面積3,016m² — 設計図は完成しており、1987年完工予定。基礎工事1986年下半年開始予定。

外国人用住宅 日本人専門家用につくる。

センター全体 9,000m²(本館、訓練センター、食堂、宿舎、計算センター、試験室)

研究所 建設工事すべての完工予定は1990年。

訓練については、訓練対象は、

- ① 全国300余の都市の交通所長及び全国29省の交通大隊長の幹部
- ② 事故対策、安全対策に係る技術幹部

等であり、長期的に順次訓練し、学士等と同等のレベルの教育を行う。

これら幹部以外 — 交通所長、交通大隊長以下の科長たちについては、各省レベルで訓練し、交通警察等は市レベルで訓練予定。

教育訓練期間は、

第1段階 3~6カ月間、その後、1~2年間の正規訓練をしていく方向にある。

訓練内容は、幹部に対しては、現代的交通管理知識を与える(また、外国語も1カ国語は

学ばせる)。また、技術幹部に対しては、所属する市の交通管理のための専門技術を学ばせる。訓練後は、試験し、修了証を授ける。

前述の定期訓練コースのほかに、不定期のコースも実施予定。

期間は1～2週間で、研究所の研究開発成果について技術者等に訓練する。また、現在一部で実施している交通管理の新しい考え方を各市の幹部に教える(勤務のパトロール化等への改革など)。

定員は1クラス40～50名で、3クラスを考えている(長期コース)。したがって1回120～150名。

設備・機器については、専門学院と同等のものを整備したい。

〔例〕 L.L.、A.V.、交通管理用機器、シミュレーション、車検設備、コンピュータ
(交通制御システム)

教材は、公安部の一定の基礎あり。今まで管理に関する教材を開発中(北京・公安大学)。ただし、今までに経験はない。

教員については、国内の教師陣と専門家の技術移転を期待している。

< Q & A >

Q. 無錫を選定した理由は。

A. 江蘇省内の一都市で、太湖で有名 — 全国的に有名である。

また、3,000年の歴史があり、名所もたくさんある。

全国で、第5の生産高(100億くらい)を誇り、各郷のつくる企業は有名。

また、農業も盛んで、全国でも豊かな地方。特に、華西村の華西大隊は、全国一の収入があり、有名である。各戸2階建てで、電気器具類も揃えている。

経済・文化・技術が発展しており、その意味もあり、ここに研究所をもってきた。

Q. 開講時期は。

A. 1988年下期を考えている。

Q. 機材について、プライオリティーは。

A. 運転シミュレーション、交通制御システム用コンピュータ。

Q. 公安部の教育・訓練機関は。

A. ① 公安大学(北京) 2年制、3年制の在職者訓練を実施。主に治安に関することを教育、交通関係は少し教育している。昔は、在職者教育だけであったが、現在は4年制のコースあり。卒業生は、治安・交通に、幹部として配属されている。

② 西安公路学院(西安) 2年制、交通管理、工学関係技術者に専門的教育をする。幹部の養成。

③ 短期訓練は、幹部の再訓練として、1984年と1985年に、江西省の南昌と、武漢（ここは車両管理）で実施した。

Q. 他の研究所は、公安部にあるか。

A. 他に9研究所を持つ。

北 京 市	武 漢 市	重 慶 市
上 海 市	広 州 市	深 圳 市
天 津 市	瀋 陽 市	無 錫 市（全国レベル）

※1.

無錫

WUXI

江蘇省東南部

※2.

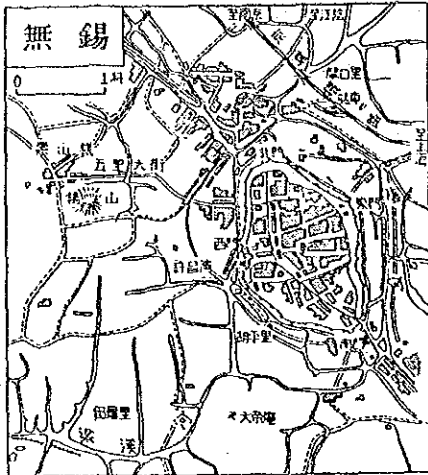
の都市。漢代初めて無錫縣を置い

てより、三國吳が罷めて典農校尉を置き、元代に無錫州に昇せた外は、歷朝變改を加へずして漢代の例に倣ひ、以て今に及ぶ。傳説に

依れば、太古

此地方は錫の産を以て知られ、漢代に至つて之を採り盡したので無錫を以て縣名とし、王莽の時、又採掘したので有錫と改めたが、後

漢に及んで樵客の得た錫の銘に、「有錫兵、天下爭、無錫清、天下寧」とあつた爲に、無錫の舊名に復して變らなかつたといふ。此



地は江蘇平野の只中に位し、古くより三吳地方といふ長江沿岸最も發達した地方に含まれ、周代既に後の吳王闔閭の祖先なる泰伯がここに都し、王

僚に至る迄二十三代、何れもここに鎮し、閩閩も亦ここに姑蘇城を築いた。麤て漢代より漢族が次第に移住し來り、第四世紀に於り

る晉の南遷後は、江南の中心たる地歩を占め、隋の江南運河の開鑿は更に此地の發展を促し、大運河の完成以後は江・浙の豐饒地に

位する其地利的好條件に依つて交通・經濟上の要地となり、爾來其地位を持続して、今も商工業地として榮えてゐる。市街は、宋代の創築に係る周十八支里の城郭の内外に發達し、人口約十萬、米・繭の産は全支屈指、生絲・紡績・織布・製粉等の工場もあり、學校・圖書館・旅館等の文化設備も整うてゐる。今次支那事變には一九三七年十一月廿二日日本軍占領。附近に名勝古蹟も多いが、惠山寺、東林書院が有名。

※1. 出典：『中国地名辞典』（昭和16年4月初版刊）p. 531~532.

※2. 現在の綴りは、WUXI。

