

第5章 交通

5.1 現状と課題

5.1.1 広域交通

(1) 海城市と広域交通

海城市は中国東北地方の玄関口にあたる遼寧省の中央部南に位置している(図5-1参照)。海城市から主要都市への距離を示せば以下の通りである。省都瀋陽市へ120km、鉄鋼の町鞍山へ35km、油田の町盤錦へ73km、港町営口へ45km、工業都市で中国有数の港湾都市大連へ273km、北朝鮮との国境の町丹東へ240kmである。

海城市は中国東北部に南北に連なる主要な発展コリドーであるハルピンー長春ー瀋陽ー大連のルート上に位置し、鉄道、高速道路、主要道路の交通ネットワーク条件に恵まれている。さらに、将来の北朝鮮との交易の拡大というポテンシャルを視野に入れば、東北地方の将来の東西軸となる丹東ー北京ルート上に位置している。つまり、海城市は東北地方の東西ルートと南北ルートの交点に位置することとなり、交通の観点からは大きな開発ポテンシャルを持つといえる。

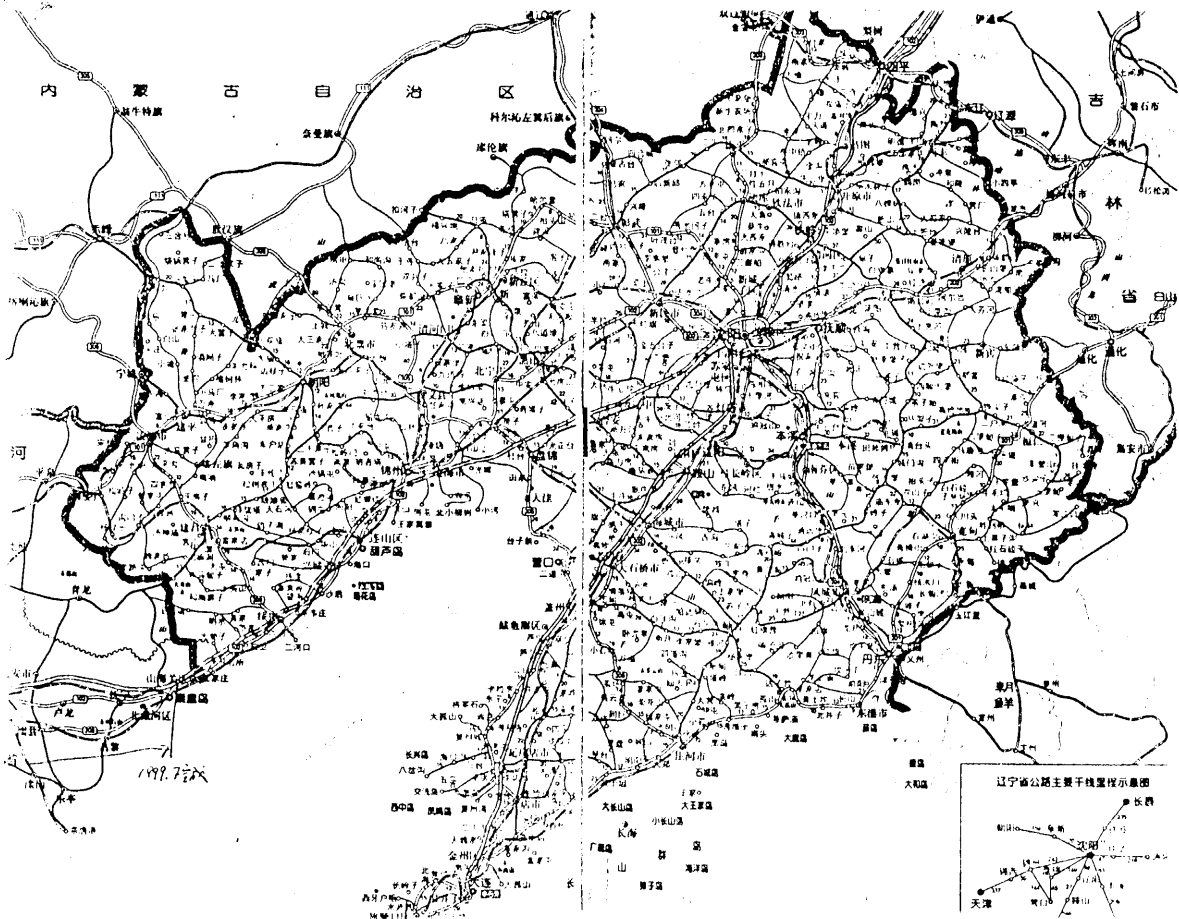


図5-1 海城市と遼寧省の交通ネットワーク

表5-1は全国および東北三省の輸送インフラ整備状況を示している。遼寧省の特徴として、特に道路整備が進んでいる点をあげられよう。全国および他の東北二省に比べて遼寧省の2級までの道路整備状況は高い。

表5-1 中国および東北三省の交通インフラ整備状況

	鉄道	内陸水運	道路 総延長	高速道路					単位 km
				1-4級道路	高速道路	一級	二級	等級外	
全国	57,566	109,827	1,226,405	997,496	4,771	14,637	111,564	228,909	
遼寧	3,569	508	44,041	43,148	509	557	6,544	893	
吉林	3,480	1,271	33,075	31,388	243	201	2,260	1,687	
黒龍江	4,948	-	49,631	48,956	147	345	3,135	675	

資料 中国統計年鑑1998

省の面積一万平方キロメートルあたりのインフラ整備率(延長km)で比較した結果を表5-2に示す。同表から明らかなように、東北三省の交通インフラ整備は内陸水運を除いて全国平均に比較して非常に高い。中でも遼寧省の整備水準は高く、鉄道では全国平均の約60kmに対して244.6kmの整備水準である。道路の整備水準も高く、高速道路と1-4級道路の比較では全国平均のほぼ3倍の整備水準に達している。

東北三省の他の省との比較でも遼寧省の整備水準は高い。鉄道、道路のいずれについても遼寧省は高い整備水準である。道路に付いて言えば、全道路延長とともに、高速道路、一級、二級道路の整備率が圧倒的に高い点が指摘できる。

表5-2 面積当りの東北三省の交通インフラ整備状況

	鉄道	内陸水運	道路 総延長	高速道路					単位 km/1万平方km
				1-4級道路	高速道路	一級	二級	等級外	
全国	59.7	113.9	1,272.4	1,034.9	4.9	15.2	115.7	237.5	
遼寧	244.6	34.8	3,018.6	2,957.4	34.9	38.2	448.5	61.2	
吉林	185.7	67.8	1,764.9	1,674.9	13.0	10.7	120.6	90.0	
黒龍江	108.8	-	1,091.8	1,076.9	3.2	7.6	69.0	14.8	

資料 前表と中国国家统计局監修「99年版中国富力」により作成。

旅客輸送

中国の輸送統計には民間企業の輸送実績が十分に反映されていないなど道路輸送が適切に捉えられていないという問題はあるものの、入手可能な統計データから旅客輸送の動向を述べる。表5-3から5-6は遼寧省の交通機関別旅客輸送量を示している。1997年には鉄道、道路、水運、航空の4旅客交通機関により合計5億3000万人あまり、462億人キロが輸送された。

交通機関別輸送人員の推移を見ると、鉄道が1990年の1億5800万人から1997年には1億400万人へと輸送実績を急減させているのが顕著である。これに対して、道路は2億8000万人から4億2000万人へ急増している(表5-3)。これは表5-4に示した交通機関別シェア推移により、明確に示される。すなわち、鉄道が1990年の35.5%から1997年には19.5%へと2割を下回るまで

にシェアを低下したのに対し、道路は同期間に 63.7%から 79%へと輸送人員ベースの輸送市場の大半を担うまでに成長した。他の輸送機関では航空輸送の成長が目覚ましいが、全体的には絶対量が少ない。また、水運も絶対量が少ない上に停滞気味である。

次に交通機関別輸送人キロ推移を見ると、輸送人員と同様な傾向が見られるものの、鉄道は依然として重要な役割を果たしている。鉄道輸送人キロは 1990 年の 255 億人キロから 1994 年の 313 億人キロのピークを境に減少し、1997 年には 272 億人キロにとどまっている。これに対して道路は 1990 年の 97 億人キロから 1997 年には 146 億人キロへと増加している。輸送人キロシェアについては鉄道が 1990 年の 69.1%から 1997 年には 58.9%までシェアを落とし、道路が 26.3%から 31.6%まで成長している点は輸送人員推移と同様であるが、鉄道の輸送人キロは依然として全体の 6 割近くを占めている。前述のように統計に問題はあるものの、輸送統計から見る限り、遼寧省の長距離旅客輸送市場における鉄道の役割は大きい。

表 5-3 遼寧省交通機関別旅客輸送量推移

(単位：万人)

	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年
合計	44,547	46,643	50,908	49,756	50,223	52,228	55,828	53,430
鉄道	15,823	14,733	15,083	15,072	15,366	13,928	11,884	10,403
道路	28,367	31,480	35,263	34,050	34,223	37,591	43,193	42,276
水運	302	355	465	521	502	533	553	540
航空	55	75	97	113	132	176	198	211

出所：遼寧統計年鑑 1998

表 5-4 遼寧省交通機関別旅客輸送量シェア推移

(単位：%)

	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
鉄道	35.5	31.6	29.6	30.3	30.6	26.7	21.3	19.5
道路	63.7	67.5	69.3	68.4	68.1	72.0	77.4	79.1
水運	0.7	0.8	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
航空	0.1	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	0.4

出所：遼寧統計年鑑 1998 より作成

表 5-5 遼寧省交通機関別旅客輸送人キロ推移

(単位：億人キロ)

	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年
合計	369	393	440	466	472	453	456	462
鉄道	255	259	285	306	313	293	261	272
道路	97	112	126	121	120	110	149	146
水運	6	7	9	9	8	9	9	9
航空	11	15	20	30	31	41	37	35

出所：遼寧統計年鑑 1998 より作成

表 5-6 遼寧省交通機関別旅客輸送人キロシェア推移

(単位：%)

	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
鉄道	69.1	65.9	64.8	65.7	66.3	64.7	57.2	58.9
道路	26.3	28.5	28.6	26.0	25.4	24.3	32.7	31.6
水運	1.6	1.8	2.0	1.9	1.7	2.0	2.0	1.9
航空	3.0	3.8	4.5	6.4	6.6	9.1	8.1	7.6

出所：遼寧統計年鑑 1998 より作成

貨物輸送

貨物輸送統計にも旅客輸送統計と同様な問題がある。表 5-7 から表 5-10 は遼寧省の交通機関別の貨物輸送量推移を示している。貨物の場合には旅客輸送に使用されている交通機関とともにパイプラインが加わる。

遼寧省のすべての交通機関による貨物輸送量は 1990 年の 7 億 6300 万トンから 1997 年には 9 億 9600 万トンに増加している。輸送トンキロでは 1600 億トンキロから 1800 億トンキロへの増加である。トン数の増加率はトンキロの増加率を上回っている。

まずトン数ベースの交通機関別貨物輸送量について述べれば、鉄道は旅客と同様に輸送量を減少させている。1990 年の 1 億 4300 万トンから 1997 年には 1 億 3000 万トンへと輸送量を減少させた。一方道路輸送は、5 億 6100 万トンから 8 億 500 万トンまで増加している。道路、鉄道に次いで輸送トン数が多いのはパイプラインである。この輸送量は 1990 年の 4400 万トンから 1997 年には 4000 万トンへと減少している。トン数ベースの貨物輸送量増加は実は道路輸送によるものであることが現れている。

貨物輸送の交通機関別シェアについても旅客と同様な傾向であり、鉄道は 1990 年の 18.7% から 1997 年には 13% までシェアを落とし、道路が 73.5% から 80.8% まで伸ばしている。旅客輸送市場と異なるのはパイプラインの存在であり、これが鉄道のシェアを侵食する形で 4% のシェアを持っている。

つぎに貨物輸送トンキロについては鉄道が依然重要な位置を占めている点は旅客輸送と変わらないものの、水運およびパイプラインの役割が大きいことが特徴である。鉄道は 1990 年の 943 億トンキロから 1997 年には 1048 億トンキロへと輸送量を増加させている。この間、1994 年から 1996 年まで輸送量の減少を示したが、1997 年に持ちなおしている。道路は 151 億トンキロから 298 億トンキロへと輸送量をほぼ倍増させている。水運は 1995 年の 671 億トンキロをピークに減少しており、1997 年には道路と同水準の 316 億トンキロにとどまった。パイプラインの輸送量はこの期間を通じてほぼ横ばいを保っている。輸送トンキロベースのシェアは鉄道が若干後退しているものの 56.5% と非常に大きな役割を占めている。水運、道路がこれにつぎ、それぞれ 17.0%、16.1% である。トンキロベースでも道路輸送の役割が急速に増大しているといえよう。

表 5-7 遼寧省交通機関別貨物輸送量推移

(単位：万トン)

	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年
合計	76,326	79,057	81,084	91,578	89,876	88,465	84,823	99,588
鉄道	14,306	14,624	14,852	14,953	14,096	13,073	13,053	12,972
道路	56,105	58,197	59,739	69,964	68,953	68,524	65,174	80,471
水運	1,521	1,861	2,145	2,325	2,396	2,649	2,472	2,145
航空	1	2	2	2	3	3	4	5
ハイウェイ	4,393	4,373	4,346	4,334	4,428	4,216	4,120	3,995

出所：遼寧統計年鑑 1998

表 5-8 遼寧省交通機関別貨物輸送量シェア推移

(単位：%)

	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
鉄道	18.7	18.5	18.3	16.3	15.7	14.8	15.4	13.0
道路	73.5	73.6	73.7	76.4	76.7	77.5	76.8	80.8
水運	2.0	2.4	2.6	2.5	2.7	3.0	2.9	2.2
航空	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ハイウェイ	5.8	5.5	5.4	4.7	4.9	4.8	4.9	4.0

出所：遼寧統計年鑑 1998 より作成

表 5-9 遼寧省交通機関別貨物輸送トンキロ推移

(単位：億トンキロ)

	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年
合計	1,602	1,791	1,947	2,080	2,086	2,090	1,929	1,855
鉄道	943	980	1,023	1,044	1,038	1,011	1,004	1,048
道路	151	174	208	228	221	199	245	298
水運	289	420	501	594	606	671	479	316
航空	0	0	0	1	1	1	1	1
ハイウェイ	219	217	215	213	220	208	200	192

出所：遼寧統計年鑑 1998

表 5-9 遼寧省交通機関別貨物輸送量シェア推移

(単位：%)

	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
鉄道	58.9	54.7	52.5	50.2	49.8	48.4	52.0	56.5
道路	9.4	9.7	10.7	11.0	10.6	9.5	12.7	16.1
水運	18.0	23.5	25.7	28.6	29.1	32.1	24.8	17.0
航空	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
ハイウェイ	13.7	12.1	11.0	10.2	10.5	10.0	10.4	10.4

出所：遼寧統計年鑑 1998

(2) 道路

道路現況

表 5-11 は 1997 年末における遼寧省の管轄行政主体別および道路等級別の道路現況を示している。遼寧省には全体で約 42,000km の道路があり、管轄行政主体別では鄉村道が一番延長が長く、全体のおよそ半分の 22,000km に上る。国道および省道がそれぞれ約 4,100km、4600km で全体の 1 割ずつを占めている。全体のおよそ 3 割にあたる 11,000km あまりが県道である(図 5-2 参照)。

道路等級¹に関しては高速道路が 509km、一級道路 557km、二級道路 6,456km、三級道路 18,538km および四級道路 15,895km となっている。高速道路、一級および二級道路の延長合計は 7,522km で、全体の 17.9% である。国道、省道、県道、鄉村道の順に高い等級の道路規格が採用されていることが明瞭である。

表 5-11 遼寧省道路現況(1997 年末)

	単位 km					
	合計	高速	道路等級区分			
			一級	二級	三級	四級
合計	41,955	509	557	6,456	18,538	15,895
国道	4,111	509	182	2,445	870	105
省道	4,625	-	277	2,292	1,953	103
県道	11,196	-	97	1,635	7,666	1,798
鄉村道	22,023	-	1	84	8,049	13,889

出所 遼寧統計年鑑1998

注 遼寧統計年鑑には「専用道路」の区分があるが、内容不明のため省略した。

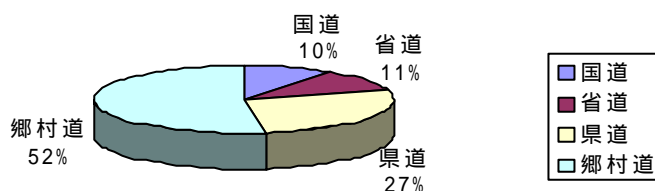


図 6-2 遼寧省の道路構成

高速道路

省都瀋陽市と大連市を結ぶ瀋大高速道路(全長 375km)は 1990 年に完成し、従来 12 時間かかっていた両都市間の輸送時間は一挙に 4 時間に短縮された。図 5-3 は遼寧省の高速道路の現状と将来計画を示したものである。遼寧省内の高速道路は、1999 年 8 月現在、瀋陽 - 大連間瀋大高速道路、瀋陽から四平までの北方への延長(長春まで供用中)、瀋陽環状高速道路、瀋陽 - 撫順間、瀋

¹ 1998 年 1 月 1 日実施の新しい公路工程技術標準によれば、中国の道路等級は高速道路、一級、二級、三級および四級の五種類がある。新標準の概要については参考資料 5-1 及び 5-2 参照。

陽—南芬区間、大連—庄河市間の合計 707km が供用中である。

遼寧省の高速道路計画は「一網六射二環」を目標としている。一網は高速道路ネットワークを示し、六射は六つの放射状道路を、二環は瀋陽市の環状高速道路と大連—瀋陽—営口—山海関の大環状を示すと説明されている。そして、2002 年までには 14 の省直轄都市はすべて高速道路で結ばれる計画とのことである(図 5-3 参照)。

計画道路の一つである瀋陽—秦皇島間は 2000 年 10 月に供用を予定して現在工事中である。すでに 1999 年 7 月に北京—秦皇島間 167km が供用開始になっており、2000 年 10 月には瀋陽と北京が高速道路で直結される。遼寧省の東西を結ぶ盤錦—海城間と営口への支線も 1999 年現在着工した。

また、実現時期はともかくとして、遼寧省交通庁によれば、東京を起点として釜山—ピョンヤン—丹東—海城—北京—シルクロードを經由してパリに至る国際大通路構想が持ちあがっているとのことである。現在の瀋大高速道路の拡幅ないしは別ルートによる新設も将来の可能性として考えられている。

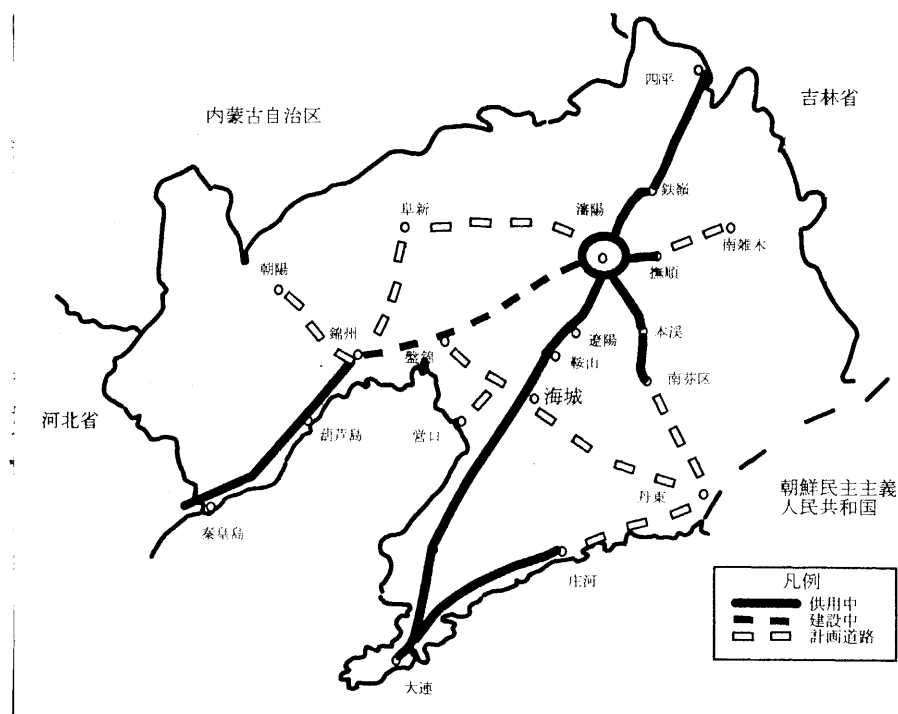


図 5-3 遼寧省高速道路整備の現況と計画

自動車台数推移

遼寧省の自動車台数推移を表 5-12 に示す。自動車台数統計の区分が大きいと、たとえば自家用乗用車台数等のモータリゼーションの進展を直接示すデータは入手できなかった。

同表によれば、自家用旅客自動車の伸びが顕著で、1995 年の 77,000 台から 1997 年には 116,000 台に急増している。年平均の伸び率は 22% に上る。オートバイは 561,000 台から 580,000 台へと微増にとどまっている。貨物自動車は 354,000 台から 293,000 台へと大きく減少している。農業用トラクターは 169,000 台から 152,000 台へと減少している。

モータリゼーションの進展を示す自家用乗用車のデータは上述のように直接は入手できなかったが、旅客自動車の大型を全体の自家用自動車から差し引いた 113,000 台程度を 1997 年時点の自家用乗用車と推定できよう。もちろん、この中には小型のバスも含まれているために純粋に自家用乗用車とはいえないが、おおむね自家用乗用車台数と考えることができよう。そうすれば、1997 年時点の自家用車普及状況は遼寧省の同年の人口が 4077 万人であるので、1000 人あたり 2.8 台程度と計算される。したがって、現在の遼寧省の自家用自動車普及はごく初期的段階と言える。

表 5-12 遼寧省車種別自動車台数推移

	1995		1996		1997	
	総数	自家用	総数	自家用	総数	自家用
自動車	639,049	134,248	634,831	155,515	675,365	174,300
旅客自動車	259,262	77,028	289,716	99,538	351,832	116,250
大型	25,753	2,918	28,866	2,341	28,280	3,419
小型	-	-	260,850	97,197	-	-
貨物自動車	345,492	56,618	312,491	55,628	293,261	56,396
大型	176,288	32,027	157,414	26,872	135,068	21,165
小型	-	-	155,077	28,756	-	-
専用貨物車	15,877	564	13,923	308	11,262	214
その他専用車	7,983	23	6,451	26	7,080	1,361
特殊車	10,435	15	12,250	15	11,935	79
トラクター	168,841	142,322	157,430	129,179	151,663	133,047
オートバイ	561,076	505,398	574,223	521,223	579,564	524,994
その他の自動車	28,629	12,076	37,100	27,206	35,097	26,270

出所 遼寧統計年鑑1998

道路輸送

東北三省および内蒙古自治区内の道路の断面交通量(混合交通量/日)を示したものが図 5-4 である。日量 3,000 台以上が一区分となっているため詳細は不明なもの、同図はハルピン - 長春 - 瀋陽 - 大連の大コリドーを明確に示している。もう一つの大きな流れとしては、瀋陽から北京方向への流れである。海城市はこの縦の大きな流れの真っ只中に位置していることが明瞭である。

遼寧省の道路輸送に関する情報は不足しているが、旅客輸送では 95% の郷鎮が路線バスによって結ばれている、宅配便の仕組みが省内に作られた²、大連開発区にトラックの帰り荷を紹介するトラックターミナルが建設された、等の情報が得られた。

海城市長途客運公司是広域交通における道路旅客輸送を担っている。北は黒龍江省海倫、南は華北省白溝までカバーしているが、長距離旅客は少なく、運転本数も少ない。また、瀋陽、大連等の遼寧省内の大都市への連絡も同会社の運行するバスは少なく、瀋陽、大連のバス会社の輸送サービスが主体で、海城市の利用者にとっては利用しにくい。たとえば、海城市でのバス停が高速道路上にあり、市内までのサービスが無い等である。

長距離バスサービスの提供に関する他の側面として、長距離ルート of 認可手続が非常に複雑で時間がかかることがあげられている。たとえば、海城市のバス会社が海城 - 北京ルートを開設する場合、海城市交通局運輸車両管理処、鞍山市、遼寧省、河北省、そして北京市の認可が必要で

² 辻、中野、武吉、宇野編、「中国省別ガイド 遼寧省」、1992 年、弘文堂発行

あり、その手続には非常に長期間を要するとのことであった。

遼寧省におけるコンテナ輸送はそれほど普及していない。その理由として輸送会社への輸送依頼よりも自家用トラックによる輸送が主流であること、海上コンテナを積載したトラックが道路の狭さ等の理由により目的地まで到達できない場合がある点等があげられている。大連に立地している日中合弁の輸送企業へのインタビューでは、日系企業の製品輸出、日系企業の機器、部材の輸入が主なコンテナ貨物の内容とのことであった。別の情報では、海城市のトラックが港のコンテナ埠頭に進入できないという理由があげられていた。輸送業者がコンテナトラックを購入しても、港湾管理者が許可を与えないという。コンテナ輸送をしたくても許可を持つトラック会社以外は参入できない問題があるという。

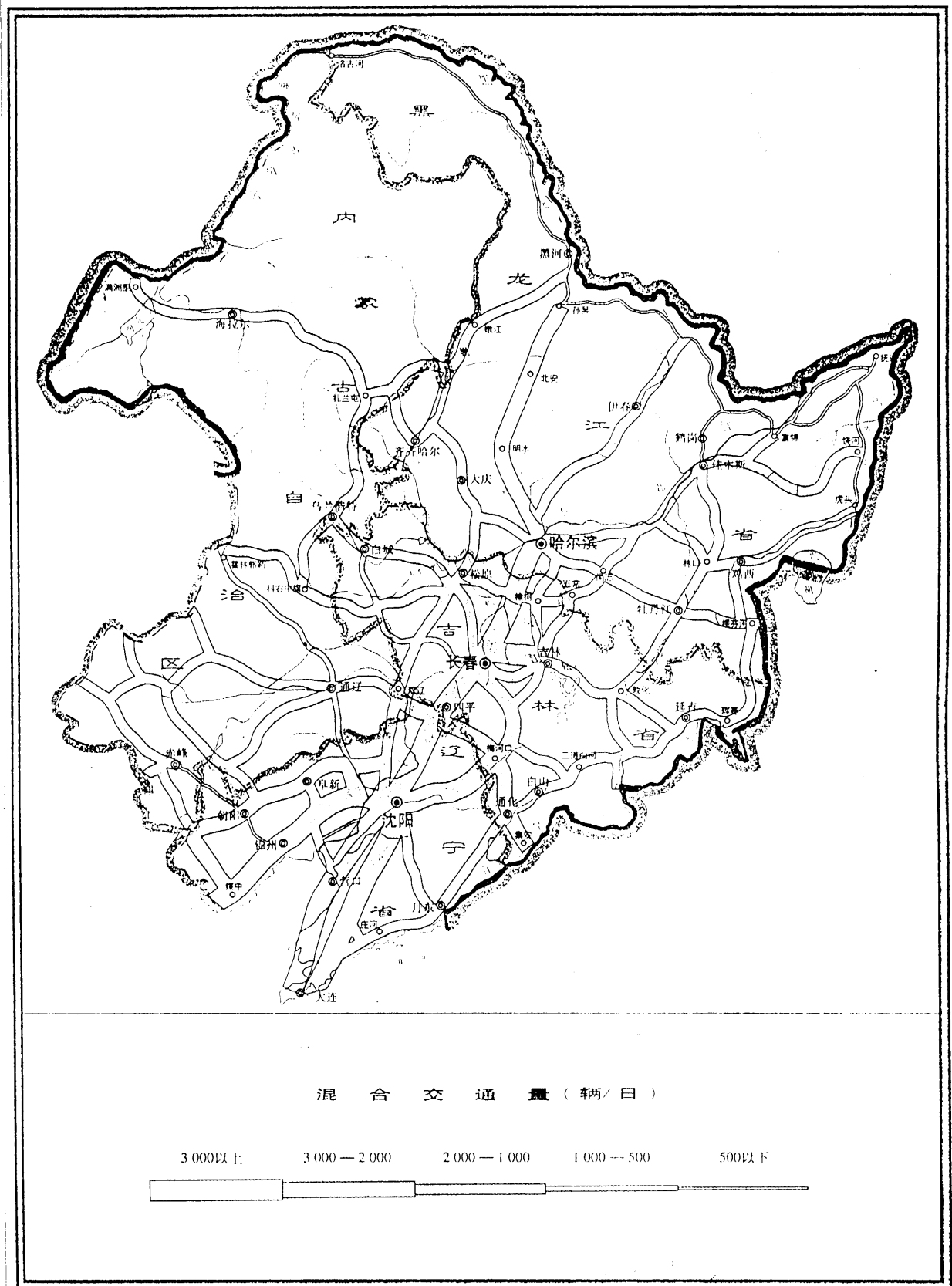


图 5-4 遼寧省主要道路道路交通量

(2) 鉄道

遼寧省の鉄道輸送量は旅客、貨物ともに全国のトップクラスであり、省内に6本の鉄道幹線が敷かれている(図5-5参照)。6本の幹線は以下の通りである。

1. 長大線(長春 - 大連)
2. 瀋山線(瀋陽 - 山海関)
3. 瀋吉線(瀋陽 - 吉林)
4. 瀋丹線(瀋陽 - 丹東)
5. 大鄭線(大虎山 - 鄭家屯)
6. 錦承線(錦州 - 承德)

省内の鉄道ネットワークの拠点アジア最大の規模を誇る³瀋陽北駅であり、1990年12月に完成した。京哈線(北京 - ハルピン)、瀋大線、瀋丹線、瀋吉線が交差する駅である。海城駅は瀋大線の駅であるが、旅客列車は一日52往復を数える⁴(貨物列車は時刻表がないとのこと)。

図5-6は東北三省および内蒙古自治区における鉄道貨物の流動量を示している。前掲の道路と同様にハルピンから大連に至る南北及び瀋陽から北京に至る東西コリドーの他、大慶と牡丹江を結ぶ路線に大きな需要が存在していることが明らかである。

将来の鉄道計画としては「九五計画」期間のものが入手できた⁵。これによれば、計画の目標は次の三つである。

1. 鉄道ネットワーク発展
2. 主幹線の需要対応
3. 技術・設備を先進国の90年代の水準に高める

遼寧省関連では、ハルピン - 大連間の電化、秦皇島 - 瀋陽間に快速旅客専用鉄道を新設する、主幹線でのスピードアップにより最高速度を120-140km/hに、一部区間では160km/hに増加することがあげられている。

鉄道旅客輸送では海城駅に停車する列車の時刻が深夜、早朝が多くて利用しにくいという問題点があげられる。これは、長距離の鉄道旅客輸送の観点からは北京、長春、瀋陽、大連等の大都市中心にダイヤが組まれるため、長距離列車の運行については海城市が現在の規模であるかぎり、単なる通過地点とならざるを得ない。

鉄道貨物輸送に関しては貨物列車の時刻表がないこととともに、ドアツードア輸送体制が確立されていない点が問題点としてあげられる。関係者へのインタビューによれば、発地から鉄道駅、鉄道駅から着地への輸送は荷主または荷受人の責任で行うのが常識とのことである。海城市のトラック輸送業者の中にも、発地から着地までの輸送サービス充実のために、着地の輸送業者と協力して行うものが出てきたということであるが、現在のところ例外的存在という。

³ 脚注2に同じ。

⁴ 「全国鐵路旅客列車時刻表1999年4月版」、中国鐵道出版社

⁵ 「中国鐵路交通地圖冊」、1998年6月、中国鐵道出版社

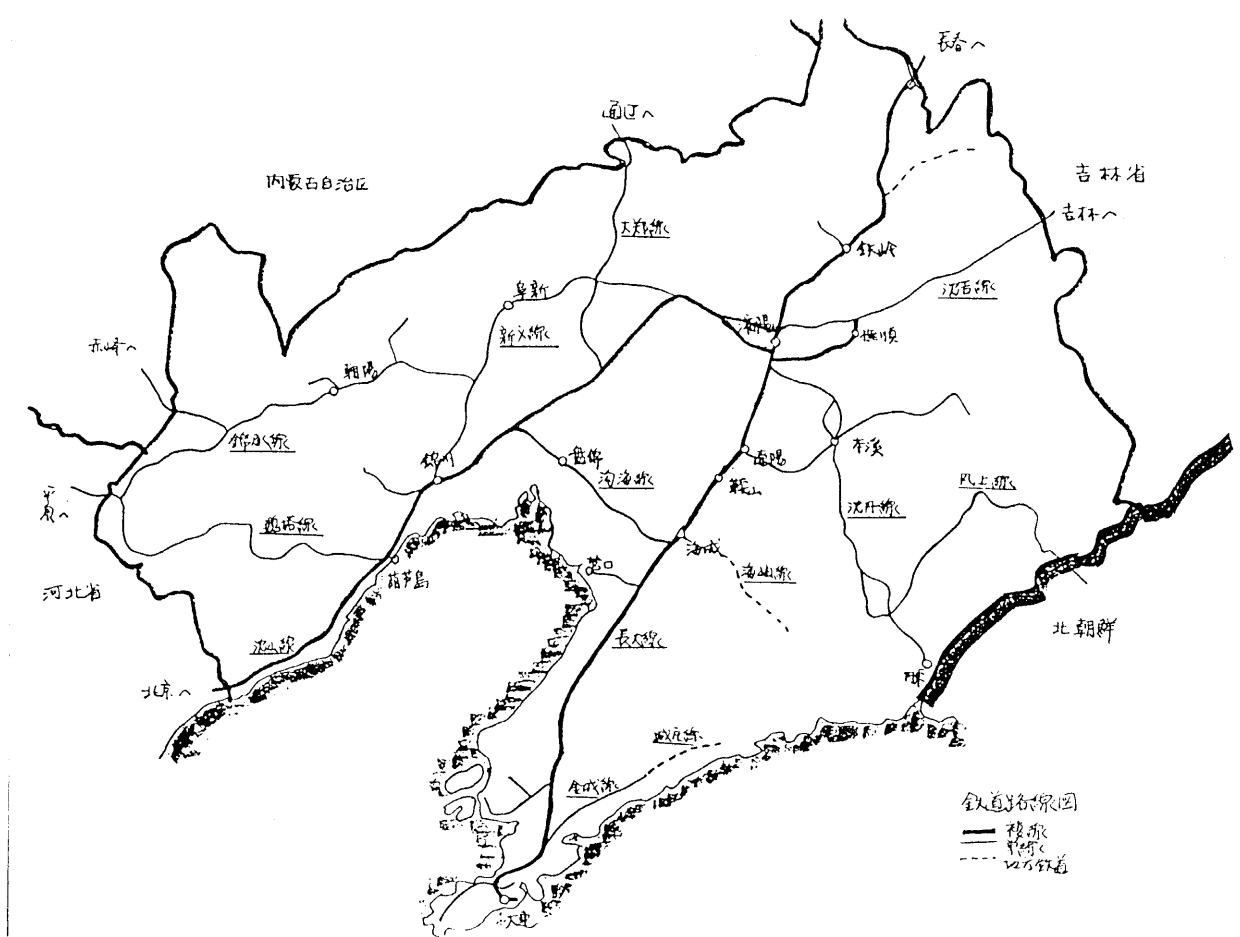


图 5-5 遼寧省鉄道ネットワーク

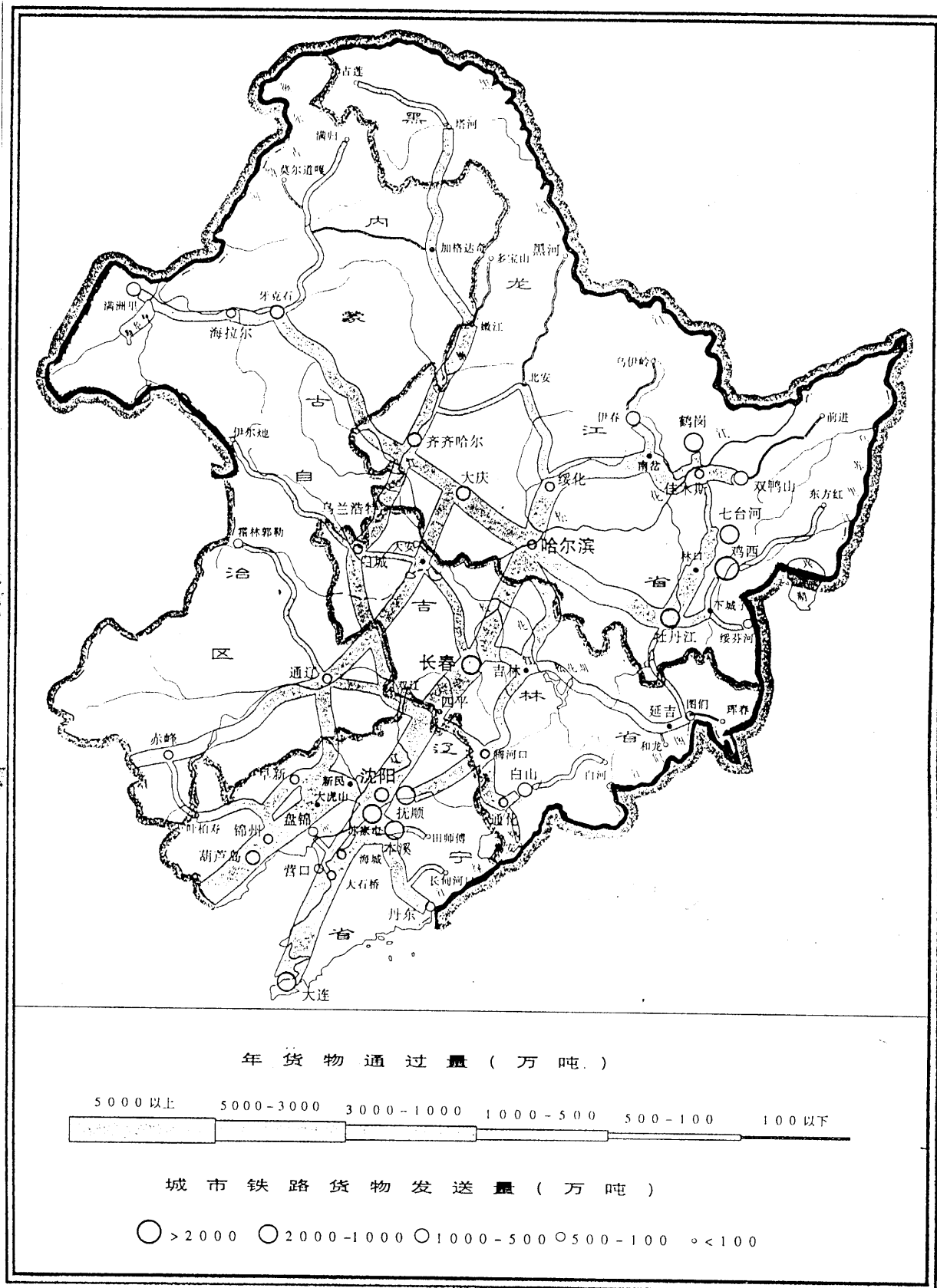


图 5-6 东北三省および内蒙古自治区鉄道貨物輸送量

(4) 空港、港湾、パイプライン

1) 空港

遼寧省には瀋陽、朝陽、鞍山、大連、丹東の五つの空港がある。瀋陽空港は国内線とともに国際線も取り扱っており、中国民航の分割民営化で設立された北方航空会社の拠点となっている。1997年の瀋陽空港の利用旅客数は220万人、貨物5.6万トン、大連空港は旅客194万人、貨物4.7万トンであった⁶。

瀋陽空港の国内線は現在北京、上海、武漢、広州、昆明に路線があり、それぞれ週に19便、9便、3便、6便、5便のフライトが提供されている。

海城市から空港へのアクセスは瀋大高速道路経由が一般的である。海城市内の大愉、西柳及び騰鰲の三つのインターチェンジ経由で瀋陽空港、大連空港に連絡する。

2) 港湾

遼寧省の港湾は大連港、營口港、丹東港、錦州港の四つである。港湾貨物取扱量は大連港と營口港についてのみ入手できたが、1997年にそれぞれ7044万トン、1605万トンであった⁷。大連港の取り扱い貨物量は1997年に全国第5位であった。大連港の大窯湾にはコンテナ港が建設され、水深12m、5000TEUのコンテナ船が接岸可能である。現在ガントリークレーン7機が稼働している。コンテナヤードは現在拡張工事中である。

海城市のトラック輸送会社によれば、海城市からの港湾利用貨物はマグネサイト、タルクが主体で、營口及び大連の二港へ向けた輸送とのことであった。

3) パイプライン

遼寧省には現在四系統のパイプラインが敷設されている。概要は以下の通りである。

1. 大慶油田 - 鉄嶺 - 大連、秦皇島

省内1163km、年間輸送能力は4000万トン

2. 遼河油田 - 錦西、錦州の精油所

3. 撫順 - 鞍山

4. 丹東 - 鴨緑江対岸の北朝鮮へ

⁶ 遼寧省人民政府、「遼寧年鑑1998」、1998年8月

⁷ 遼寧省統計局編、「遼寧統計年鑑1998」、1998年7月、中国統計出版社

5.1.2 海城市域内交通

(1) 海城市地域交通

海城市は四つの管理区からなる市区と27の鎮から構成される県級都市である。1998年6月付けの海城市人民政府作成の「海城市城市地域総合開発計画調査」によれば、総人口は108万人、都市人口28万人を擁し、総面積2734km²の中等都市⁸に分類される。

海城市の地理的形状は西北から南東を軸とする楕円形にたとえられ、この軸の長さがおおよそ84kmである。この軸と直交する北東から南西の軸はおおよそ38kmである。このような形状を持つ海城市には鉄道と道路の二つの交通手段があるが、地域内の各鎮、村を結ぶ地域交通は道路によって担われている。つまり、海城市の地域交通問題は道路問題ということが出来る。

海城市の地域交通全般を把握するための輸送量統計として、表5-13を示した。同表は海城市の鉄道および道路輸送に関する1990年から1998年の実績を示している。注意しなければならないのは統計に示されている数字には民間企業の実績が反映されていない点である。全体的な傾向として鉄道の減少と道路の増加が表されているが、鉄道輸送人員の1996年実績が海城年鑑1997の324万人と大きく食い違うこと、1994年から1995年にかけて旅客貨物ともに道路輸送量が不自然に急増している等の点から、統計の信頼性に問題があるのではないかと懸念される。

表5-13 海城市鉄道、道路輸送実績推移

項目	単位	1989	1990	1994	1995	1996	1997	1998
鉄道								
旅客輸送人員	万人	498	418	379	336	284	253	248
貨物輸送トン数	万トン	215	211	399	383	335	318	288
道路								
旅客輸送人員	万人		318	1,538	2,970	2,247	2,498	2,823
旅客輸送人キロ	万人キロ		8,433	34,760	67,124			
貨物輸送トン数	万トン		54	702	1,012	1,213	1,352	1,501
貨物輸送トンキロ	万トンキロ		2,516	29,052	42,960			

出所 海城経済統計年鑑 1990

海城経済統計年鑑 1994-1995

海城市内部資料、統計手冊、1998年、1999年

注意 道路輸送量 1990年までは海城客運公司、海城運輸公司の実績、1994-95は市長客公司市運輸管理处、市運輸公司、市外運実業公司の実績
1996年以降の道路輸送量は社会公路客運量、社会公路貨運量

また、海城市の自動車登録台数推移は表5-14に示すとおりであるが、1998年は前年比で総台数が29%減少となるなど、統計の信頼性に問題があると考えられる。1996年以降の統計数字に詳細が示されていないが、1998年の減少の原因は大型自動車、農業用トラクター、オートバイの急減にあるが、常識的には理解できないといえる。

統計の信頼性に問題はあるものの、この表から海城市の自動車台数推移を要約するとおおよそ以下の通りである。

- ・ 総自動車台数は1990年の19,792台から1998年には33,243台へと増加した。年

⁸ 中国の都市規模分類では非農業人口が20万人から50万人までは中等都市に該当する。1996年時点で全国に159都市が存在する（「現代中国」、柏書房、1998年4月）。

平均の伸び率は6.7%である。

- ・ 自家用自動車比率が1990年の64.5%から1995年には66.8%となり、徐々に増加している。
- ・ 農業用トラクター、オートバイ、トレーラートラックおよび「その他」を除いた総数は1995年で13,481台であり、4輪以上の、いわゆる自動車は全体の1/3に満たない。
- ・ 1995年時点で、バス、乗用車を含む旅客自動車は合計5,512台で全体の12%程度に過ぎない。
- ・ 1998年時点の1000人当りの自家用車台数は小型自動車の半分がすべて自家用車であるとしても、5台程度である。これは遼寧省の平均である2.8台を越えている。

表5-14 海城市自動車登録台数推移

車種	1990		1994		1995		1996	1997	1998
	総数	自家用	総数	自家用	総数	自家用	総数	総数	総数
合計	19792	12769	38831	25409	42648	28502	44829	46796	33243
大型自動車	3636	716	5361	1121	5544	1117	5738	5999	3509
トラック	3181	528	4851	866	4920	858	-	-	-
旅客車	302	188	403	255	407	259	-	-	-
専用自動車	70	0	0	0	111	0	-	-	-
特殊車	47	0	64	0	63	0	-	-	-
専用機械	36	0	43	0	43	0	-	-	-
小型自動車	3230	1180	6921	3204	7937	3775	8881	9881	10998
トラック	1474	224	2533	475	2704	529	-	-	-
旅客車	1689	956	4278	2729	5105	3246	-	-	-
専用自動車	4	0	4	0	4	0	-	-	-
特殊車	63	0	106	0	124	0	-	-	-
農業用トラクター	444	67	5925	4054	6358	4436	6644	6941	3908
大型	212	23	2104	1261	2315	1418	-	-	-
小型	71	14	770	533	3220	2425	-	-	-
簡易	161	30	3051	2260	823	593	-	-	-
オートバイ	11480	10493	19298	16697	21457	18843	22214	22623	14128
二輪	8829	8223	14767	12987	15805	14033	-	-	-
三輪	702	517	1566	1128	2629	2169	-	-	-
その他	1949	1753	2965	2582	3023	2641	-	-	-
トレーラートラック	-	-	1326	333	1352	331	1352	1352	700
その他	1002	313	-	-	-	-	-	-	-

出所：海城統計年鑑1990、1994-1995、海城市計画局「領事幹部統計手冊」1999、1998

注：統計年鑑の合計数が内訳の合計に合致しない年は内訳の合計を用いた。

：1996年以降は詳細なデータは入手できない。

(2) 道路および道路交通

1) 道路

海城市の道路は高速道路一本42km、国道一本38km、省道三本計144km、県道10本計267km、郷道64本計652km、村道234本計660kmの合計313本、1,803kmにより構成されている。舗装道路延長は1,621kmで舗装率は90%に達する。橋梁は合計490、総延長12,796mである。県道以上の道路の現況は表5-15の通りである。

一般的に言って、道路標準は国道、省道、県道の順に一級から二級、三級と低下していく。ただし、一部の省道、県道には一級規格の区間がある。たとえば省道大盤線の海城 - 牌楼間は一級規格、省道瀋營線の騰鰲 - 牛庄間は二級 GBM⁹規格で整備されている。

表 5-15 海城市内主要道路の現況(国道、省道、県道)

道路名	道路種別	起点	終点	延長キロ	道路規格		
					一級区間	二級区間	三級区間
黒大線	国道	黒河	大連	38.1km	18.5km	19.6km	-
鞍羊線	省道	鞍山	羊山	22.7km	2.5km	20.2km	-
瀋營線	省道	瀋陽	營口	36.8km	-	36.8km	-
大盤線	省道	大孤山	盤山	84.4km	17km	67.4km	-
海耿線	県道	海城	耿庄	13.5km	-	-	13.5km
牛高線	県道	牛庄	高陀	29.1km	-	-	29.1km
湯析線	県道	湯崗子	析木	46.9km	-	2.2km	44.7km
鐘李線	県道	鐘家台	李房身	53.4km	-	1.2km	52.2km
東葦線	県道	東四	葦菜台	29.3km	-	-	29.3km
海三線	県道	海城	三家子	32.9km	-	1.0km	31.9km
析青線	県道	析木	青台峪	26.8km	-	3.5km	23.3km
新后線	県道	新立屯	后劉家	9.8km	-	-	9.8km
旧騰線	県道	旧堡	騰鰲	5.9km	-	-	5.9km
海高線	県道	海城	高坎	18.7km	2.9km	1.7km	14.1km

出所 海城市交通局公路管理段

図 5-7 は海城市の道路ネットワークを示しており、県道以上については道路名を表示した。瀋大高速道路は北に瀋陽、南に大連と連絡し、国道黒大線は北に鞍山を經由して中国東北地方に、南に大石橋市を經由して大連に至る。省道大盤線と県道析青線は南東に岫岩満族自治県へ連絡し、省道瀋營線と県道海高線は南西に向かって營口に至っている。省道大盤線は西に向かっては盤山県へと連絡している。

図 5-8 は海城市の道路ネットワークを視覚的に明瞭に理解するために作成したものである。前述のように海城市は西北から南東へ向かう軸の長さがおよそ 84km、これと垂直に交わる北東から南西の軸がおよそ 38km である。行政区域のほぼ中央に海城市区が位置している。道路ネットワークは北東から南西軸が強力に高速道路、国道および省道が走っている。これと直行する北西 - 南東軸は省道一本である。これらの軸を補完する形で県道が構成されている。

道路ネットワークの集中は海城市区、騰鰲、牛庄、析木に見られる。特に海城市については地域内の鎮相互の交通が海城市を經由せざるを得ない構造になっており、通過交通問題が大きいと考えられる。また、大遼河、太子川およびその支流を渡るために浮き橋四個所が設置されているが、交通容量、雨季における交通障害の問題があり、ボトルネックとなっている。さらに、幹線道路が海城市区や主要な鎮の中心部を貫通する形で走っており、バイパスするルートがないため通過交通問題の存在が容易に想像される。

以上から、海城市の道路交通ネットワーク上の問題点を以下のように要約できよう。

⁹ 現在の二級規格の上級クラスで G、B、M はそれぞれ道路、標準化、美化の中国語発音の頭文字を表したものの。

- ・ 市内の道路ネットワークの東西軸が弱い
- ・ 海城市を始めとして主要鎮に道路が集中し、市内に通過交通が大量に混入して混雑問題を発生させている
- ・ 鎮相互の交通は海城市経由となる場合が多く、海城市については通過交通問題が特に大きい。
- ・ 鎮相互を連絡するルートが弱い
- ・ 大遼河及び太子河に架る浮橋が交通のボトルネックとなっている。

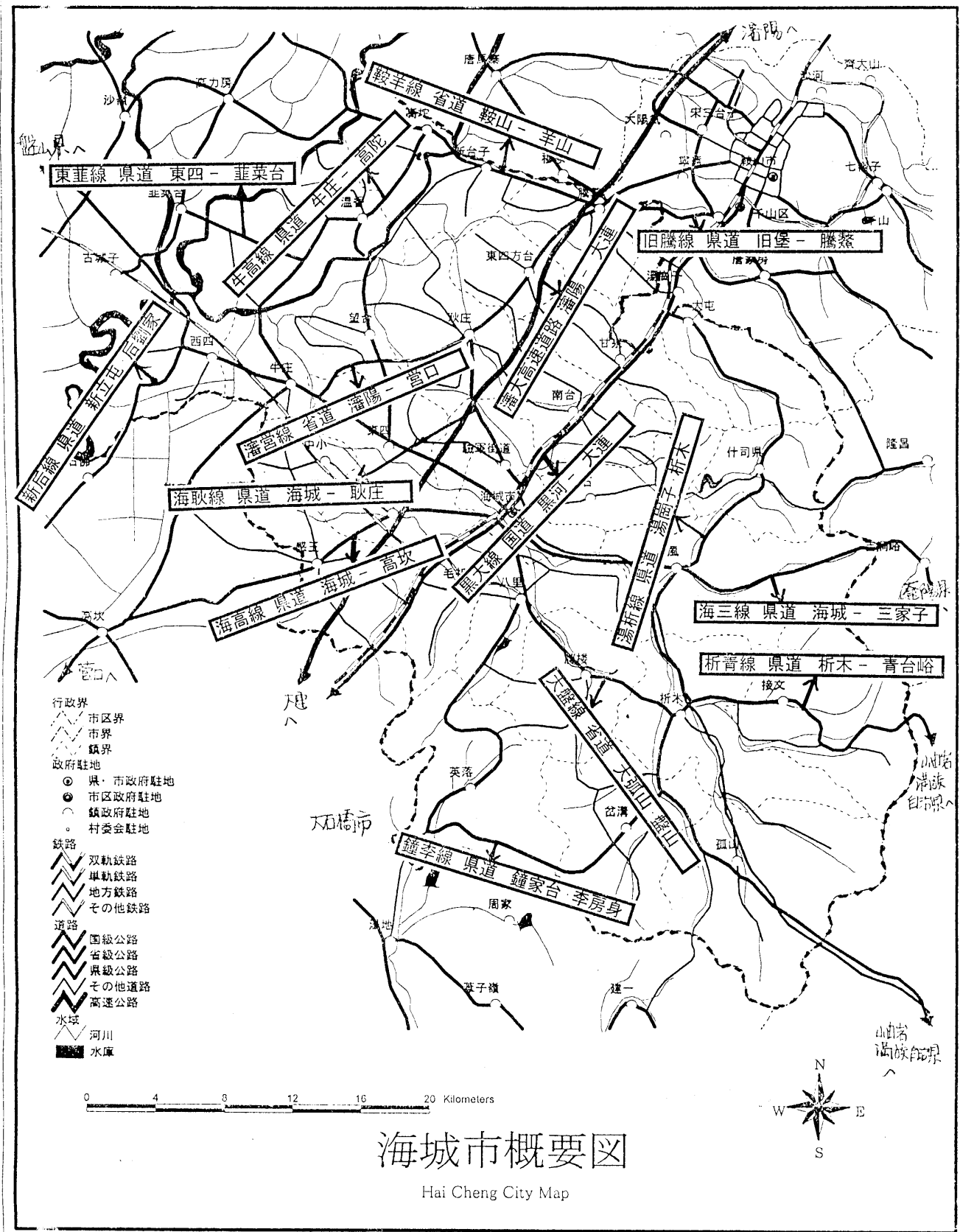


図 5-7 海城市道路ネットワーク

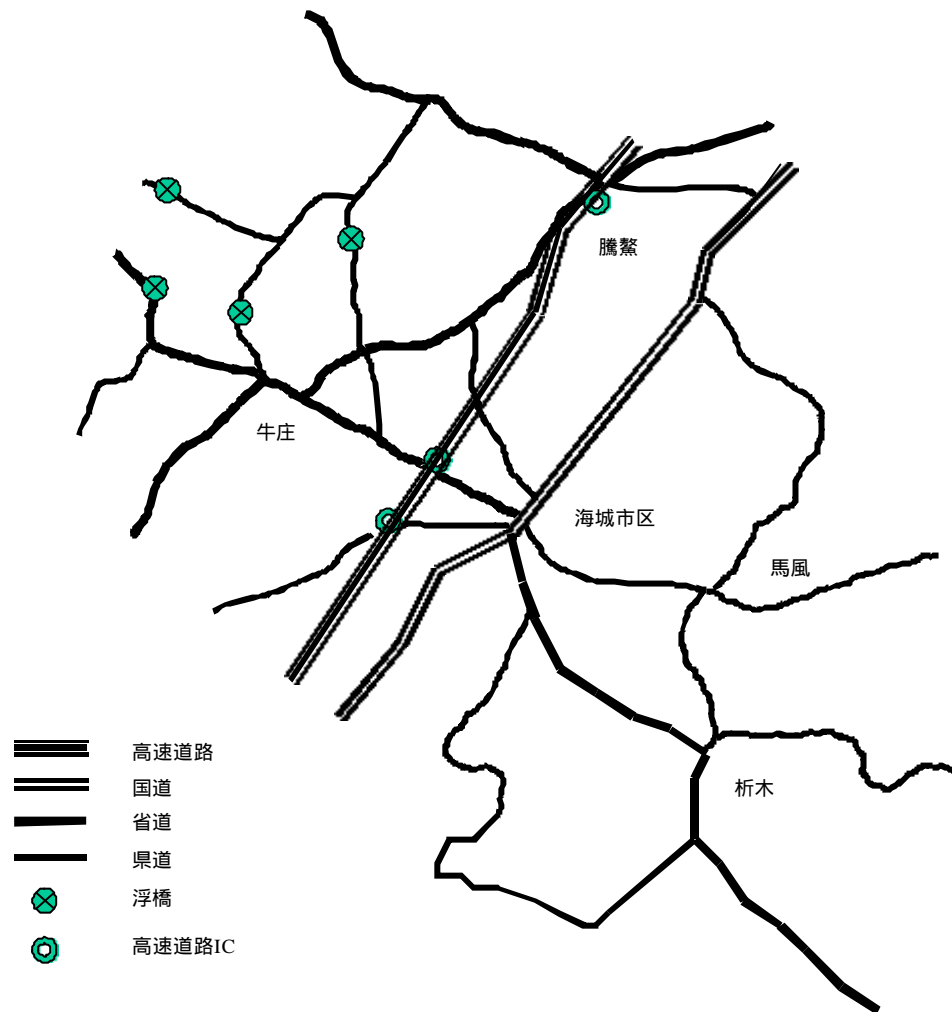


図 5-8 海城市道路ネットワーク形状

2) 道路交通量

海城市交通局は公路管理団の管理班事務所に観測地点を置き、県道以上の道路 28 地点の交通量を定期的に観測し、年間日平均交通量として整理している（参考資料 5-3(1)及び(2)参照）。道路別の観測時期、観測時間は以下の通りである。

- ・ 国道 毎月 4 日（6：00-22：00 の 16 時間調査）と 24 日（24 時間調査）
- ・ 省道 毎月 15 日（3,6,9,12 月は 24 時間、他の月は 16 時間調査）
- ・ 県道 省道と同じ。ただし、15 日または、16 日

観測交通量としては 1998 年時点の鞍山 - 羊山間を結ぶ省道鞍羊線の新台子で最大の交通量である 17,090PCU¹⁰が観測されている。つづいて海城市区北側の国道黒大線三里橋で 16,473PCU、海城市から西柳方面に向かう県道海高線の石井で 15,324PCU そして省道大盤線の梨樹で 12,836PCU となっている。

図 5-9 は参考資料 5-3 の交通量に基づいて作成したもので、上記の各道路における交通量の状態が明瞭に理解できる。海城市区を中心として黒大線の北側、海高線の西柳までそして大盤線の

¹⁰ PCU は passenger car unit の略で自家用車台数換算により道路交通量を把握するためのものである。参考資料 5-3(1)参照。

東側に太い軸が観測される。また、鞍羊線は鞍山市から台安県、盤山県へのルートで大きな交通量が観測されている。

1996年から1998年にかけての交通量の伸びは湯析線下旬が一位で2.6倍、順に鞍羊線新台子2.2倍、湯析線什司県1.9倍、析青線東大嶺1.9倍、海高線石井1.7倍となっている。一方、交通量が減少しているのは鐘李線西腰で約三分の一に、海三線析木で4割減、鐘李線拉古で3割減である。日平均交通量と交通量の伸び率の関係について分析したところ、日量10,000PCU以上の調査地点では交通量の伸びはこの三年間で1.5から2倍程度に伸びているが、10,000PCU以下の地点では6割減から2.5倍の伸びまで分散していた。

また、総車両数に占める農業用トラクター、自転車、人力車、馬車の合計台数が半数以上の調査地点は1996年には全28調査地点中18地点あったが、1998年には以下の5地点に減少した。

- ・ 牛高線西子
- ・ 新后線前郭
- ・ 湯析線馬風
- ・ 大盤線新立
- ・ 牛高線達連

逆にこれらの車両の割合が少ない地点は瀋営線王鉄、黒大線三里橋、黒大線葫芦峪、鞍羊線新台子である。最近三年間で海城市の道路を走行する車両は馬車や人力車からいわゆる自動車へと急速に変化したことが理解できる。

日平均交通量とこれらの車両が占める割合の関係について分析したところ、交通量が多いほどその割合が低いことが明らかになったが、10,000PCU以上の交通量がある地点でも総台数の10から30%がこれらの車両である。

すなわち、海城市の道路交通量については以下のように要約できる。

- ・ 10,000PCU以上の交通量のある道路での交通量伸び率が高い
- ・ 過去三年間の交通量観測結果から、主要道路では三年間で1.5倍から2倍の交通量の伸びが見られた。今後のモータリゼーションを考えると、一部の道路での交通混雑が深刻化する恐れが大きい。
- ・ 海城市では馬車、人力車等の低速交通機関の混合が問題だが、その割合は急速に減少している。ただし、現段階でも交通量の多い道路におけるこれらの交通の割合は10ないし30%を占めている。

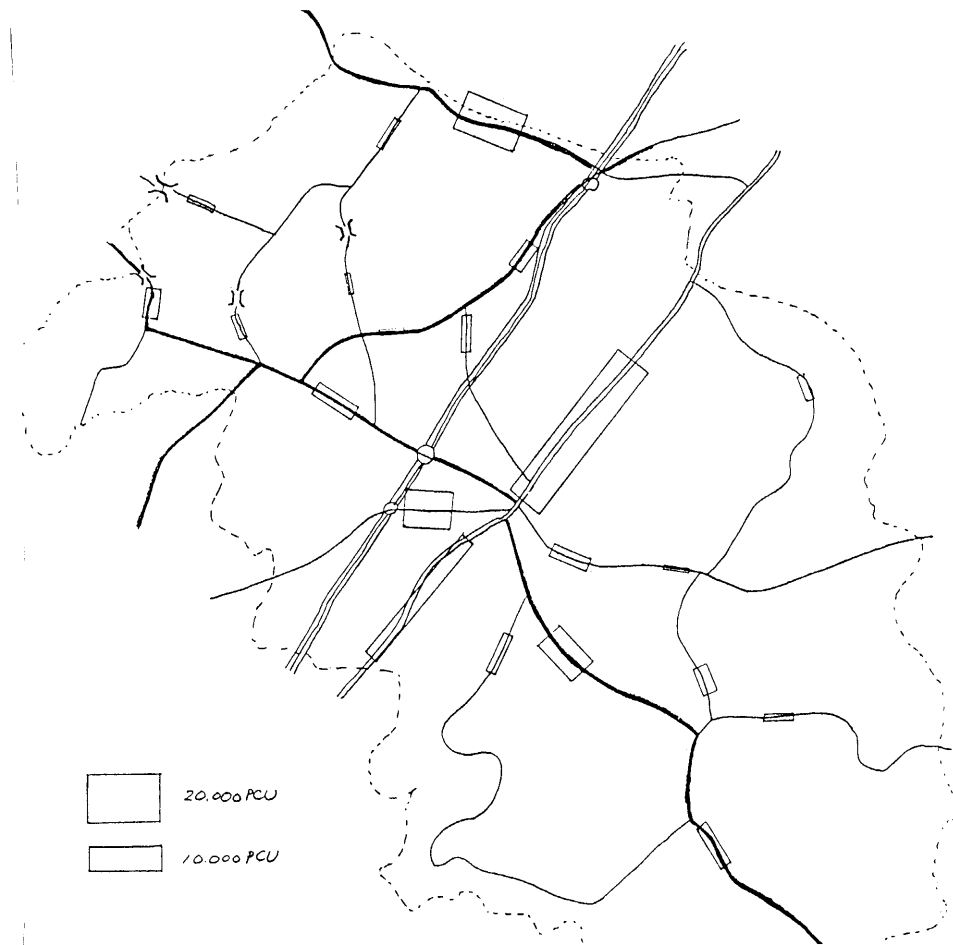


図 5-9 海城市主要道路の観測交通量(1998 年)

3) 交通施設と道路交通

海城市域内の道路の道路交通標識と道路交通表示は極めて貧弱である。一部の 신설道路を除いてセンターライン、車線区分、右左折車線表示がまったく示されていない場合がほとんどである。鞍山市等の周辺地域での状況と比較しても極めて貧弱といわざるを得ない。

また、海城市の道路交通は前にも述べたように混合交通が特色である。人力車、馬車、低速の三輪タクシー、農業車両と自動車が混在している。このため、高速車両による低速車量の手線を越えた追越しが常時発生している。路上駐車も多く、この場合には三重追越しが見られる。

ところで、海城市の冬季は厳しい。積雪とマイナス 20℃以下の気温低下により路面は凍結する。しかしながら、道路交通確保のための努力はあまり見られない。山岳部ではとくにこの問題が大きく、通行不能道路が見られる。道路が唯一の交通手段である地域も多く、何らかの積雪対策が必要である。

交通量調査結果に示したように、このような低速車両は将来的には減少していくものと考えられる。しかし、現時点では混在が不可避であり、交通管理の徹底による交通安全対策が必要である。また、道路表示を適切に示すことにより、より安全な道路交通が確保できると考えられる。

以上から、道路交通施設と道路交通については以下のように要約できる。

- ・ 道路交通標識と道路交通表示が極めて貧弱
- ・ 低速と高速交通機関の混在により極めて危険な車両走行が頻繁に見られる。
- ・ 冬季の積雪に対する対策が必要である。

(3) 輸送産業

海城市の輸送産業は政府が設立した会社と民間企業、個人企業の三者によって担われている。政府設立の輸送会社は郷鎮建設管理局傘下の主として市内旅客交通を担当する海城市公共交通総公司、交通局傘下の長距離バス輸送を担当する海城市長途客運公司およびトラック輸送を担当する海城市運輸総公司の三社である。

ところで、表 5-16 はすべての企業及び交通・運輸企業における集体企業と民間企業の構成を示している。海城市における全企業数に対する集体企業（集団企業および国営企業）¹¹数の割合は34%であるが、交通企業では3%と極端に少なく、交通企業では民間企業が圧倒的に多くなっていることが明らかである。この特徴は従業員数に関しても同様である。したがって、海城市の交通はそのほとんどが民間企業によって担われているといえるが、関連機関に対するインタビューによれば、行政政府はその動向を十分把握しておらず、行政上の盲点になっているといえる。

表 5-16 海城市の運輸企業の現状

		合計	集体企業	民間企業
企業数	総企業数	1,640	555	1,085
	交通・運輸企業数	67	2	65
従業員数	全企業	104,800	45,610	59,190
	交通・運輸企業	1,063	165	898

出所：嶺南幹部統計手冊1998年J、海城市統計局、1998年5月
注：個人企業33,800、その従業員128,400人は含まれていない。

また、営業車両の登録を担当している運輸車両管理处管轄の1999年6月末の営業車登録台数は表 5-17 のとおりである。旅客用の三輪車が圧倒的多数の3,700台を占めており、海城市の旅客輸送の中核を占めているといえる。三輪車による旅客輸送はすべてが個人によって行われているという。

貨物自動車については大型トラックの比率が高く、海城市の重要産業であるマグネサイト関連生産物輸送の特質が表れているといえよう。

¹¹ 中国の企業分類の一つに以下の分類がある。

個体企業：個人企業と民間企業

集体企業：国営企業と集団企業（鎮村および国営企業が設立した企業）

表 5-17 海城市営業車登録台数(1999年6月末)

単位 台	
旅客自動車	
タクシー	1,550
大型バス	132
中型バス	572
マイクロバス	199
三輪車	3,700
貨物自動車	
大型トラック	1,677
中型トラック	436
小型トラック	776
特殊車	106
出所 海城市運輸車両管理処	

海城市地域の長距離旅客輸送は交通局傘下の国営企業である海城市長途客運会社とともに民間企業が担当している。同会社は従業員数595人、バス126台で運営されている。運行ルートは合計77本であり、1996年の輸送実績は216万人とのことである¹²。民間の長距離バスは1000台以上が運行されているという情報であり、民間企業のウエイトはここでも高い。

海城市長途客運会社は国営企業であるが、保有車両はほとんどが個人のものであり、請負制で運営されている。請負の形態は四つに区分されるがほとんどが個人の車両により、会社から路線を借りて運行する方式を取っている。すなわち、個人は自己の車両により自己の経費で運営して、運賃収入を得ている。会社に対しては路線の使用料を支払う形式である。その理由は会社が運転手にたいして運賃収入を正しく納めさせることが困難だからというものである。

個人経営者はほとんどが一台のバスを所有して一つの路線を運行しているが、中には一人で26台のバスを保有している場合もあるという。この場合、会社はただの路線貸し業になっているのが現実である。

民間バスは上のように1000台以上が運行されているが、これは民間が独自に海城市運輸車両管理処から路線免許を受けたものである。

長距離旅客輸送市場での競争は厳しく、一つのルートに民間と会社のバスの両方が路線免許を受けて運行している。ただし、5.1.1 広域交通で述べたように、省を越えて運行される長距離バスに関しては、路線免許を得るために多数の行政機関への手続が必要なことから、民間バスは少なく、競争もそれほど激しくないという。

バスサービスは民間企業を含めれば海城市のすべての地域をカバーしているという。

貨物輸送については、交通局傘下の国営企業海城市運輸総会社、国営企業の貿易会社、国有の海城市糧食車隊、郷鎮企業の車隊のほか、民間会社により行われている。1996年の海城市運輸総会社の輸送量は74万トンであった¹³。

貨物輸送では、会社と車両が国有であり、民間がそれを借受けて輸送を行うのが一般的とのことである。運輸総会社も海城市から車両を借受けて輸送業務を行っている。その業務を要約すれ

¹² 海城市長途客運会社

ば次のようになる。

- ・ 輸送品目はマグネサイト、タルクが主体
- ・ 仕向地は營口、大連の各港
- ・ コンテナ輸送に関してはトラック 2 台を保有しているが、港に入る免許が無いためコンテナ貨物を取扱えない。

トラック輸送業界の競争は大変厳しく、政府基準の 50%以下の運賃で輸送しているという。競争相手は鞍山市の輸送会社、民間会社、工場の自家用輸送、農民のトラクターによる輸送等である。会社は多数のトラックを持っているという輸送能力、施設更新、信用、サービスで戦っているという。

なお、トラック輸送会社相互の協力による輸送サービスの向上は、現在のところ行っていないという。前述のように鉄道貨物輸送を使う場合には荷主が鉄道駅までと鉄道駅からの輸送を手配しなければならないのが現状である。

海城市の地域輸送産業に付いて要約すれば以下のとおりである。

- ・ 海城市の輸送産業は旅客・貨物ともに民間企業のウエイトが高いが、その実態は行政サイドでは十分に把握されていない。
- ・ 農業用トラクターによる貨物輸送が黙認されている。
- ・ 国営旅客輸送の企業形態は路線貸しである。
- ・ 国営貨物輸送の企業形態はトラックレンタルに近い。
- ・ 貨物輸送では集荷業が育成されておらず、多様な交通機関を包括して輸送業務を行う全国的な輸送サービスは確立していない。

(4) 交通行政

何度も述べているように、海城市の行政区域内の交通は道路によってまかなわれている。したがって、市政府の交通行政も道路にかかわるものであり、市区内道路を主に管轄する城郷建設管理局、市区以外の道路を管轄する交通局および交通管理を主要な任務とする公安局交通警察大隊の三機関が主要な交通行政機関である。ここでは、都市交通、郷村交通に関するものも一部含めて、海城市の交通行政の現状と問題点に付いて述べる。

道路計画・建設・維持管理

中国の道路の行政区分は国道、省道、県道、郷村道の四つである。道路の計画、建設、維持管理についての行政管轄は表 5-18 に示すように上の行政区分にしている。

¹³ 「海城年鑑 1997」、中国鎮年鑑社、1998 年 5 月。

表 5-18 道路種別と道路の計画、建設、維持管理管轄

道路区分	中央政府 交通部 計画司	遼寧省 交通庁 計画処	海城市 交通局 公路科	海城市 城郷建設 管理局	海城市 各鎮政府 及び村政府
国道	計画 建設 維持運営		市区以外 市区以外	市区 市区	
省道	計画 建設 維持運営		市区以外 市区以外	市区 市区	
県道	計画 建設 維持運営		市区以外 市区以外 市区以外	市区 市区 市区	
郷村道	計画 建設 維持運営		市区以外 市区以外	市区	

出所 海城市関連機関インタビュー調査により、調査団作成
注 :市区以外の国、省、県道の維持管理は公路管理段が実施

海城市は道路計画に関しては県道以下の道路について行うが、建設、維持管理については国道および省道についても責任を負っている。ただし、市区道路については海城市城郷建設管理局の管轄であり、市区以外の道路が海城市交通局の管轄である。郷村道については鎮村及び交通局が計画し、各鎮政府が建設、維持管理にあたることとなっているが、現実には鎮政府に委ねられている。なお、高速道路に関しては省政府が直接管理するため市政府は関与していない。

道路計画に関しては、国道は中央政府交通部計画司、省道は省交通庁計画処、県道および郷村道は海城市交通局公路科が担当することになっているが、交通局は郷村道についてはほとんど関与していない。なお、海城市交通局は自ら設計を行うことはせず、もっぱら鞍山市公路設計院に業務委託している。

道路建設および維持管理は表 5-18 のように交通局、城郷建設管理局および郷鎮政府の管轄であるが、実際には交通局管轄の道路については傘下の半官半民組織である公路管理段が実施している。城郷建設管理局管轄の道路についても同様な組織である海城市市政管理处が業務を行っている。ただし、市区の道路建設は 1998 年に設立された市政工程会社が実施している。また、市政管理所が行う道路管理は主幹道と次幹道のみであり、小区路、組団路については市の四つの管理区が担当している。郷村道については鎮村政府の担当であり、後述する。

道路施設管理

表 5-19 は海城市の主な道路施設管理と管轄機関を示したものである。主な道路施設は市街地にも整備されているため、城郷建設管理局の管轄項目が多い。ただし、駐車場については交通局の運輸車両管理处と公安局交通警察大隊の両方が担当している。地域交通に関する道路施設管理の実態については既に述べた。

表 5-19 道路施設管理と管轄機関

施設区分	海城市 城郷建設 管理局	海城市 公安局 交通警察 大隊	海城市 交通局 運輸車両 管理处
歩道			
街灯			
並木			
駐車場	市区内		
バス停			
バスターミナル	市区内		

出所 海城市関連機関インタビュー調査により、調査団作成

交通管理

交通管理業務は表 5-20 に示すように、公安局交通警察大隊の管轄であるが、駐車違反、道路使用管理等、一部について複数の機関の管轄となっている。たとえば、交通局運輸車両管理处には交通巡查大隊が所属しており、市内の違法営業、駐車違反取り締まりを行う。市区以外では郷鎮の交通管理处が交通巡查大隊の役目を果たす。

地域交通に関する交通管理の実態については既に述べた。

表 5-20 交通管理と管轄機関

	海城市 公安局 交通警察大 隊	海城市 交通局 公路管理段	海城市 交通局 運輸車両 管理处
信号			
マーキング			
道路標識			
横断歩道			
交通規則			
駐車違反			
交通事故処理			
交通安全教育			
交通規制			
道路使用管理			

出所 海城市関連機関インタビュー調査により、調査団作成
注 海城市交通局運輸車両管理处には交通巡查大隊があり、市区内の違法営業、駐車違反の取り締まりを行う。また、郷鎮交通管理所は市区以外について交通巡查大隊の役割を果たす。

なお、自動車の登録、車検、運転免許事務、交通安全教育、交通事故処理は公安局交通警察大隊の管轄であるが、車検に関しては交通局運輸車両管理处も担当している。

自動車登録業務

自動車登録業務の管轄は前述のように公安局交通警察大隊と交通局運輸車両管理处であり、前者は自動車全体、後者は営業車の登録を担当する。もっとも、運輸車両管理处に対するインタビューでは自家用自動車の登録を担当している機関はないという回答であった。交通警察大隊へのインタビューでは海城市の現在の動力車数は4万台、運転免許保有者は5万人との回答を得た。

道路運送業務と管理

海城市の道路運送業務は民間企業および政府傘下の国営企業により行われており、その管理は交通局運輸車両管理所が担当している（表 5-21 参照）。

表 5-21 道路運送業とその管理

	海城市 交通局 運輸車両 管理所	遼寧省 物価局	海城市 交通局 傘下企業	海城市 城郷建設 管理局 傘下企業	民間企業
営業車免許					
違法営業取り締まり					
バス路線免許					
トラック路線免許					
運賃認可					
旅客輸送業	市区内バス 長距離バス タクシー				
貨物輸送業					
出所	海城市関連機関インタビュー調査により、調査団作成				
注	旅客用の三輪車の運賃は規制していない。				

旅客用三輪車を含めたすべての自動車の営業者免許交付、違法営業の取り締まり、バスおよびトラックの路線免許等の運輸行政は運賃認可を除き交通局運輸車両管理所が管轄している。

しかしながら、運輸車両管理所に対するインタビュー調査の結果からは、たとえばバスルート
の免許等の基本的な事項に関する情報を持っていない等、十分な機能を果していない恐れがある。
違法営業等の監督が不十分になると懸念される。

運賃規制は、中央政府が関与して遼寧省の物価局が管轄している。なお、旅客用の三輪車は運賃規制の対象とされていない。

道路計画

海城市の交通計画は道路計画が主体である。計画目標は 1990 年に策定した長期計画(計画期間 30 年)であり、これに基づいて具体的な計画を 5 年ごとに策定している。現在は九五計画期間 (1996-2000) 中である。

前述のように、海城市は県道以下について計画する。県道の計画は遼寧省交通庁、中央政府交通部の承認を経て決定する。承認の基準は以下の四点であり、改良の場合は現在の交通量、新設の場合は将来の経済活動が重要である。

1. 影響地域
2. 交通量
3. 現状
4. 将来の経済活動

八五計画では郷村レベルのネットワーク化が重点であったが、九五計画では省道の拡張に重点を置いている。

海城市交通局へのインタビューにより明らかとなった海城市に関する九五計画期間中の道路計画は以下のとおりである(図5-10参照)。

1. 環状道路西側区間

全長 14.2km、4車線・側道付

予算 1 億円、1999 年着工、2000 年 10 月完成予定

東側はアイデア段階

2. 盤錦 - 海城 - 丹東道路の盤錦 - 海城間

すでに着工済み、2002 年完成予定

インターチェンジは西柳と感王の間

瀋大高速道路との結節は西柳インターチェンジの南 4km 地点の盖家

海城 - 丹東間は 2010 年以降の課題

3. 遼河三岔河大橋建設(大盤線浮橋)

2000 年完成予定

幅員 12m、延長 1650m、予算 1.3 億円

4. 省道以上のグレードアップ

国道黒大線 : 海城 - 鞍山間一級、海城 - 營口間 2 級、完成済み

省道鞍羊線 : 2 級、完成済み

省道瀋營線 : 2 級、路面が未完成、2000 年完成予定

省道大盤線 : 1 級 17km、2 級 67km。2 級のうち 37km が未完成

1998 年 6 月の「海城市城市地域総合開発計画」に示された以下の計画は十五計画以降に実施する予定とのことである。ただし、環状道路の東側区間については十五計画には含まれない。

- ・ 海城 - 感王のグレードアップ
- ・ 海城 - 牌楼のグレードアップ
- ・ 海城 - 牛庄のグレードアップ
- ・ 牛高線の浮橋橋梁化
- ・ 県道のグレードアップ