

図 5-10 海城市地域九五道路計画(地域交通)

### 道路整備財源

道路整備財源に関する資料を入手することはできなかったが、海城市の関係機関のインタビューにより、おおむね以下の点が明らかになった。

- ・ 交通局管理の都市間道路のうち、国道、省道、県道、郷道については中央政府が整備費用の 30-40%を負担し、残りの 60-70%を地方が負担する。村道は村が負担する。
- ・ 城郷建設管理局管轄の都市道路のうち、国道、省道の車道部分については中央政府が負担するが、それ以外の部分および上記以外の道路については市が負担する。

ちなみに「海城年鑑 1997」によれば、1996 年の郷村道路 150km の舗装、橋梁 20 箇所の建設に要した費用は合計 7000 万円で、その財源は省補助金 1140 万元 (16.3%)、海城市支出額 1850 万元 (25.4%)、鎮村投資 4010 万元 (57.3%) であった。

なお、新しい公路法 (新公路法) が 1998 年に成立し 2001 年からの道路整備財源は民間および

海外資金による有料道路建設を主体とする方向が打ち出されたようである。

道路の維持管理費用については中央政府が道路種別とは無関係に40%を負担し、残りを市政府が負担する。沿道住民には労働力を供出したり材料を提供する義務が科されている<sup>14</sup>。ただし、村道についてはこの限りではない。

道路整備のための財源制度に関連すると思われるいくつかの事例を、インタビューにより以下のように得ることができた。

- ・ 車の所有者はその重量（旅客自動車の場合には換算）に応じて定められた金額を、省交通庁に支払う<sup>15</sup>。
- ・ 海城市内で徴収している橋梁使用料は年間400万元に上るが、これは省の交通庁に納められる。納められた額の80%は海城市交通局に還付され、道路整備のための借入金返済に充てられる<sup>16</sup>。
- ・ タクシーが行政当局に支払う費用は以下の通り<sup>17</sup>

費用項目	納付先	金額
養路费	鞍山費用徴収所	590元/月
管理費	海城市交通局運輸車両管理处	234元/月
増養費	海城市財政局	500元/年
保険	省の保険会社	5,700元/年
車検	海城市交通警察大隊	1,500元/年
二保費	海城市交通局運輸車両管理处	1,200元/年
メーター費	海城市計量局	980元、取付時のみ

なお、中国ではガソリン税法案が人民代表大会で2度否決されている。理由は課税により道路関係以外のガソリン利用者であるボイラー、農業用トラクターに税がかかるからとされている。

### 統計

現地調査で入手した統計の信頼性についてはこれまで何度か指摘した。この問題に関しては中央政府もすでに重要会議を開催して対策にあたっているという。原因として客観的要因と主観的要因が挙げられており、その内容は以下のとおりである<sup>18</sup>。

- ・ 客観的原因
  - ・ 民営の多く、特に私営と個人企業には常勤の統計作業員がおらず、企業自身も統計に対する意識に欠ける。
  - ・ 特に農業関係で生産単位が10万の人民公社から一億の農村家庭になり、精度が取れなくなった。
  - ・ 市場競争のため企業、事業の倒産、合併、改編が日増しに増えて統計作業員が適時に情報をつかみ正確に調整することが難しい。
- ・ 主観的原因

<sup>14</sup> 交通局関連機関インタビュー調査による。

<sup>15</sup> 同上。

<sup>16</sup> 同上。

<sup>17</sup> 同上。

<sup>18</sup> 敬業総研有限公司、「中国鄉村都市化実験市(海城市)総合開発計画調査に関する現地補足調査」、1999.03.05

- ・業績を上げるために一部の役人は統計数字を水増した。また、意識的に増減させた。

統計は計画策定の基礎となる現状認識に使用される。もし、統計が意識的に操作された数字の結果であるとすれば、現状認識に重大な誤謬が生じ、適切な計画は策定できない。統計の重要性が再認識されるべきである。

以上、地域交通に関する交通行政の現状と問題点をまとめれば、以下のとおりである。

- ・ 道路計画、建設、維持管理は、基本的に中央政府が統括しているが、村道に関しては財政的にも技術的にもその圏外に置かれている。
- ・ 公表された統計から見る限り、自動車登録業務が適切に実施されていない恐れがある。
- ・ 道路運送業に関して、海城市交通局運輸車両管理処の情報管理が不十分と考えられる。公正な市場競争の維持するための運輸行政は困難であると懸念される。
- ・ 民間部門の統計整備が制度化されていないため、輸送統計の信頼性が低い。
- ・ 自動車 OD 調査などの基本的な交通調査が実施されておらず、地域の交通計画は専門家の経験を基礎としている。

#### (5) 地域交通の課題

以上に述べてきたことから、海城市の交通問題は道路ネットワークの問題と交通行政の問題の二つに要約できると考えられる。

まず、道路ネットワークの問題としては以下の点が重要である。

- ・ 主要鎮に道路ネットワークが集中し、鎮相互の連絡道路が弱い
- ・ 海城市の東西軸の交通ネットワークが弱い
- ・ 交通のボトルネックとして浮橋が問題である

主要鎮への道路ネットワークの集中は歴史的なものと考えられるが、現実問題として主要鎮では通過交通の市街地への流入に伴い、交通混雑が生じている。また、主要鎮以外の周辺鎮相互の交通は一度主要鎮を経由しなければ達成できず、周辺鎮相互の交流の妨げとなっている。したがって、周辺鎮相互の道路ネットワークの充実により、それらの交流を促進させるとともに、主要鎮の通過交通を緩和する施策の実現が望まれる。さらに、必要な場合にはバイパス道路の新設により、市街地道路から通過交通を直接に排除する対策が考えられねばならないだろう。

海城市の東西軸交通ネットワークに関しては、将来的に盤錦 - 丹東高速道路が計画されていて、これを強化する結果になると予想される。また、現在の唯一の東西幹線である省道大盤線は九五計画で大幅に改良されることになっている。したがって、当面は現在の計画を推進することで解決できると考えられる。

ボトルネックとしての浮橋の問題は、大盤線に関するものが本年中に完成する予定である。また、牛高線の浮橋については十五計画に予定されている。海城市にはこの他に二個所の浮橋が現存しているが、これらについても順次橋梁化が必要であろう。

つぎに、交通行政の問題としては道路計画・整備・維持運営、交通管理及び運輸行政に関わるものの三つが重要であると考えられる。

まず、道路計画・整備・維持運営に関しては、海城市は中央政府、省政府の下で主に県道を中心とした計画・整備・維持運営を実施している。形式的にはその下の郷村道についても計画責任を持つが実態として把握していないという問題が指摘できる。村道にいたってはその道路インベントリーはもとより正確な地図も存在しない。これは道路の一元管理という観点からは好ましくない。また、道路管理のための組織が多数にわたり、機構上複雑を極めていいるのも問題である。海城市がその管轄下の道路に関して総合的な管理を行う体制を持つことが必要であると考えられる。

とくに、交通計画に関しては、海城市は道路計画専門家が経験に基づき策定していると推定されるが、適切な交通調査に基づく近代的な交通計画体制が確立されるべきと考えられる。海城市のモータリゼーションはまだ初期的段階であるので、現時点での交通混雑は深刻ではない。しかし、10,000PCU以上の道路の交通量観測結果が示すように、この三年間の道路交通量の伸びは著しい。現在の定点交通量観測調査に加えて、自動車OD調査を実施し、近代的な交通計画体制を整える必要がある。

つぎに、交通管理に関しては車線のマーキング、制限速度標識を始めとした基本的な道路標識、標識が極めて貧困であり、安全で効率的な交通を確保することが極めて困難な現状と言える。モータリゼーションの進展が初期段階であるため、農業用機械、馬車等の混合交通の問題があるが、二重、三重の追い越し等、交通管理にあたる当局の努力で改善出来る点も多いと考えられる。したがって、基本的な道路標識、表示の整備とともに交通安全の確保に対しどう対処すべきかが課題であろう。

最後に運輸行政の問題がある。運輸行政の問題は海城市のみで解決できるものではないが、問題として指摘したい。それは道路運輸業管理、運輸統計そして行政と運輸企業の関わりの問題である。

まず第一番目の道路運輸業管理であるが、担当の海城市交通局運輸車両管理処による営業車両管理は不適切である。時系列データを保持していない、バスの認可ルートを整理していない等、基本的な行政実務が極めて貧困であると考えられる。また、他の官庁の管轄であるが、車両登録業務に関しても、公表された統計から見る限り極めて信頼性が低い。

次の運輸統計は上述の道路運輸業管理に関連するが、運輸統計全般に付いて信頼性が低い点である。前述のように、中央政府の統計行政見直し気運に見られるように、中国の統計に関わる問題はこと運輸だけではないが、民間企業の実態を捉えられるようにすべきである。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おり、その活動の的確な情報がなければ適切な運輸行政は不可能である。現在は旧体制から新体制への移行期であるので、民間部門の統計をとるための体制が欠如していることは理解できるが、一日も早い統計制度の見直しが望まれる。

最後の行政と企業の関係は、国営の輸送企業と行政の関係であり、企業運営とそれを監督する立場の行政が一体となっている問題である。これも、旧体制の遺産といえるが、営業路線免許等

を始めとした諸手続きに関しては、国営企業であろうと民間企業であろうと同等に扱って、より効率的な輸送市場を作り出すことが行政の役割と考える。したがって、そのために、行政と運輸企業の明瞭な分離が必要と考える。

### 5.1.3 都市交通

#### (1) 海城市区都市交通

海城市区は県級市海城市の中心であり、市区面積 104 平方キロメートル、市区人口は 28 万人余りである。海城市計画局が 1999 年 5 月に発行した「領尋幹部統計手冊」によれば、海城市区は興海管理区、海州管理区、響堂管理区、駿軍管理区および鉄西経済技術開発区の五つの行政区域から構成されている。この五つの管理区・開発区のうちでは海州区が圧倒的な位置を占めている。すなわち、面積では市区の一割であるが、総人口の約半分を占めている。市街地もほとんどがこの区域に集中している。

#### (2) 道路及び道路交通

図 5-11 は海城市市区中心部(海州管理区)の道路網を示している。市街地道路の区分は主幹道、次幹道、小区路及び組団路の四つである。しかしながら、市区道路を管轄する海城市城郷建設



図 5-11 海城市市区中心部道路網

局はどの道路がどの区分に属するかについての資料を持っていないように見受けられた。また、図 5-11 は最新の市街図であるが道路名が実際と異なっていたり、通行不能道路が表示されているなど道路現況を把握するためには不十分である。さらに、海城市政府は幅員、舗装状況、歩道の状態等を示す道路現況図を保有していないと思われる。現状を明らかにするためには市区道路の正確な地図が必要である。

市街地道路は図 5-11 に示すように、海城鉄道駅から海城大酒店まで南東に伸びる永安路と、およそ 500m 四方のブロックを形成する環状の環城北路、東路、西路及び南路、北西から南東に貫く北順城路及び震興路、北東から南西に貫く中街北路及び中街路によって構成されている。

これらの道路はおおむね四車線の車道と、分離帯によって区分された低速車両用の側道及び広い歩道から構成されている。都市幹線道路としては十分な標準で整備されていると考えられる。しかし、図からも明らかなように、これらの幹線道路で区切られた地域には十分な道路が整備されていない。すなわち、中国で言うところの次幹道以下の道路が整備されておらず、下記の問題が指摘される。

- ・ 道路が無い
- ・ 幅員が狭い
- ・ 未舗装

また、環城南路の西側区間は車両の通行が不可能であり、主要街路のネットワークが完成していない問題がある。

次に、海城地域交通で述べたように海城市区は海城市内の他の鎮からの交通が集中する地点であり、市区内を国道、省道、県道が縦横に交差しており、以下の通過交通問題が指摘できる。

- ・ 国道黒大線は海城市東北部より海城市駅前の海州大街を通過して海城橋経由で南西方面へ抜ける。
- ・ 牛庄からの大盤線は瀋大高速道路へのアクセス地点である大榆インターチェンジを経由して市区内を通過し、新立橋経由で牌楼方面へ抜ける。
- ・ 市東部の馬風へ抜ける道は市中心部の北順城路を経由する。

このように海城市区道路は通過交通の不可避の経由地となっている。

以上から、海城市区の道路ネットワーク問題は以下のように要約できよう。

- ・ 都市交通を考える上での適切な道路地図が存在しない。
- ・ 市街地を形成する道路網、特に次幹道以下の道路が整備されていない。
- ・ 環城南路の西側部分が欠落し、都市幹線道路網が未完成。
- ・ 海城市区の市街地道路は地域交通の交差点になっており、通過交通が市街地交通を混雑させる。

## 2) 交通施設と道路交通

海城市区の道路の施設に関しては道路標識の問題が大きい。特にセンターライン、車線、左折・直進指示等の道路標示がまったくといって良いほど整備されていない。交通混乱の大きな原因の一つであると考えられる。また、駐車場がほとんど存在せず、路上駐車、歩道駐車が至るところで見られる。今後のモータリゼーションの展開によっては最大の課題になると考えられる。

歩道は比較的良く整備されている。ただし、路面が平坦でない、車両が駐車している、街灯が無い、建設工事のために閉鎖されている区間が多い等、都市住民の歩行のためには障害が多い。また、横断歩道は全市に 5 個所の信号交差点に設置されているが、驚くべきことにそれ以外の交差点ではまったく整備されていない。

また、混合交通の問題は市区部の都市交通で重要である。そして、歩道の占拠、横断歩道の未整備から歩行者が道路にあふれて、問題にさらに拍車をかけている。道路交通問題のうち、交通マナーの問題としては以下の点を挙げる事が出来よう。

- ・ 交差点での左折交通が直進車に優先
- ・ 左回りのロータリーの手前で左折
- ・ ロータリー内停車
- ・ 路上駐車、歩道駐車
- ・ 車道歩行
- ・ 遅い車両の中央寄り車線走行
- ・ 二重追い越し、三重追い越し
- ・ 車内のゴミを道路に投棄

以上から、海城市区の都市交通に関する道路交通施設と道路交通問題に付いては以下のように要約することが出来る。

- ・ 道路標識、表示が極めて貧弱
- ・ 交通信号、横断歩道が不十分。
- ・ 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。
- ・ 交通マナーが貧困で、歩行者保護の対策が不十分。

### (3) 輸送産業

海城市の都市交通はバス、タクシー、三輪タクシー<sup>19</sup>、人力車が旅客を、トラック、馬車、農業用トラクター、人力車が貨物を輸送している。

市内のバス輸送は海城市公共交通総会社と民間のバスによって担われている。市内バスのルートは12本で、全ルートとも一時間4本の頻度で運行されている。運賃は一元均一である。海城市運輸車両管理処から運行許可を受けて営業している。公共交通総会社は管理処に管理費を支払って運行権を取得し、自社のバス27台と会社が管理する個人バス31台により旅客輸送を行っている。個人バスは会社に管理費を支払って会社から運行権を得ている。会社および会社が管理するバス以外に運輸車両管理処から同一ルートの運行権を直接得て営業している民間バスの総数は約40台である<sup>20</sup>。

公共交通総会社の市内バス輸送量は1998年に180万人であった。民間バスの実績については明らかでない。

タクシーによる旅客輸送は海城市の三つのタクシー会社と個人企業により行われている。海城市公共交通総会社傘下のタクシー会社が三つのタクシー会社のうち最大で、車両200台(1999年時点)を使用している。他の二社は100台以下とのことである。1999年6月末時点での海城市のタクシー総数は1,550台であるので、大半のタクシーは個人営業である。海城市のタクシー企業

<sup>19</sup> オートバイの後部を改造して客席を配置したもの。2-4人の客席がある。

<sup>20</sup> 海城市公共交通総会社関連機関インタビューによる。

に特徴的な点は、会社がタクシーを所有しないで個人との契約で営業していることである。会社は個人に対して会社のマーク表示の許可、事故等を含めた諸手続きを行い、個人は会社に管理費を支払って個人で営業する。したがって、運賃収入はすべて運転手の収入であり、車両の整備、修理、ガソリン代等はすべて個人の運転手の裁量によることとなる。会社は単に管理費を受け取って諸手続きを代行するに過ぎない。5.1.2 の地域交通で述べた海城市長途客運会社の経営方式とほぼ同じである。

タクシー運賃は市内5元均一料金、市外は相対運賃である。前述のように運賃は遼寧省物価局が管轄している。

旅客用の三輪車はすべてが個人企業であり<sup>21</sup>、運賃規制は行われていない。運賃は市内で2元から3元である。前述のように、三輪車は市内にタクシー台数の倍以上の3770台あり、実質的に市内の主要旅客輸送機関となっている。

都市内の貨物輸送については会社組織のものは無いといわれている。個人営業車が市内の二箇所集結することである。

海城市の都市交通輸送産業について要約すれば、以下のとおりである。

- ・ 海城市の都市交通においても、民間企業のウエイトが非常に高いが、行政サイドの把握が十分ではない。
- ・ バス会社、タクシー会社の実態は路線ないしは免許貸しである。
- ・ タクシーサービスの一つである三輪車のウエイトが非常に高い。

#### (4)交通行政

##### 都市道路計画・建設・維持管理

道路計画、建設、維持管理については5.1.2 海城市域内交通で述べた。以下には都市道路計画について述べる。

海城市区内の都市道路は海城市城郷建設管理局が5年に一度策定する都市総合発展計画で決定する。この計画は市政府の承認、省の評価を経て国务院に登録される。

計画にあたっては計画交通量が必要であるが、市区内の交通量観測は行われていないため、都市道路計画は市区の人口密度を基礎として計画されている<sup>22</sup>。城郷建設管理局の計画は交通局により具体化され、設計・建設される。

城郷建設局による九五計画期間中の道路整備計画は以下のとおりである(図5-12参照)。

1. 東出口の改造  
丹東への出口であるので、特に重視。
2. 環城南路西区間整備
3. 環城西路南区間拡張
4. 新東路の拡張

<sup>21</sup> 海城市交通局関連機関インタビューによる。

<sup>22</sup> 海城市郷鎮建設管理局インタビューによる。

5. 川沿い道路新設
6. 北大営門前と農業機械総公司間の東西道路の新設
7. 中環状道路の建設

都市環状道路は市街地道路の混雑緩和を目的とした最重点プロジェクトであるが、この報告書では5.1.2の地域交通の項で述べた。

#### 交通管理

海城市の交通管理は基本的に公安局交通警察大隊の管轄である。交通信号、道路のマーキング、道路標識等は交通警察大隊が計画して設置し維持管理している。財源は市政府が責任を持っている。

海城市の交通信号は海城市区に5箇所と騰鰲に一箇所設置されているが、騰鰲の信号は現在稼動していない。信号は単独制御で45秒から60秒の定周期で運営されている。信号の作動時間は午前6時から午後7時までであったが、最近時間延長されている。

交通規制に関しては農業機械車両の市区への乗り入れ禁止策をとっているが、環状道路がないために通行せざるを得ない車両には通行許可を出している<sup>23</sup>。

海城市全体の交通事故件数は年間で700から800で、1998年には約100人が死亡している。車対車の事故が多く、原因の90%はスピードの出し過ぎで、特に農村地帯での死亡事故が問題となっている<sup>24</sup>。ただし、事故統計は整備されていないとのことであった。

交通違反はスピード違反、乗車定員または積載重量オーバー、対向車のある場合の車線を超えた追い越し、信号無視が主要なものであるが、データは無い<sup>25</sup>。

交通警察大隊によれば交通安全教育に力を入れており、マスコミを通じた交通安全のアピール、3、4月の交通安全教育月間、小中学校での教育、違反運転者講習、各種安全教育看板設置を行っている。

以上から、海城市の都市交通行政の現状と問題点について要約すれば以下のとおりである。

- ・ 交通計画のための自動車交通調査等がまったく実施されていない。
- ・ 通過交通のための道路がないために、農業用車両等が市街地道路を通行し、低速車両による交通混雑を引起こしている。
- ・ 交通事故統計の整備が不十分で、今後の交通安全対策を策定する上で問題がある。

---

<sup>23</sup> 公安局交通警察大隊へのインタビューによる。

<sup>24</sup> 同上。

<sup>25</sup> 同上。

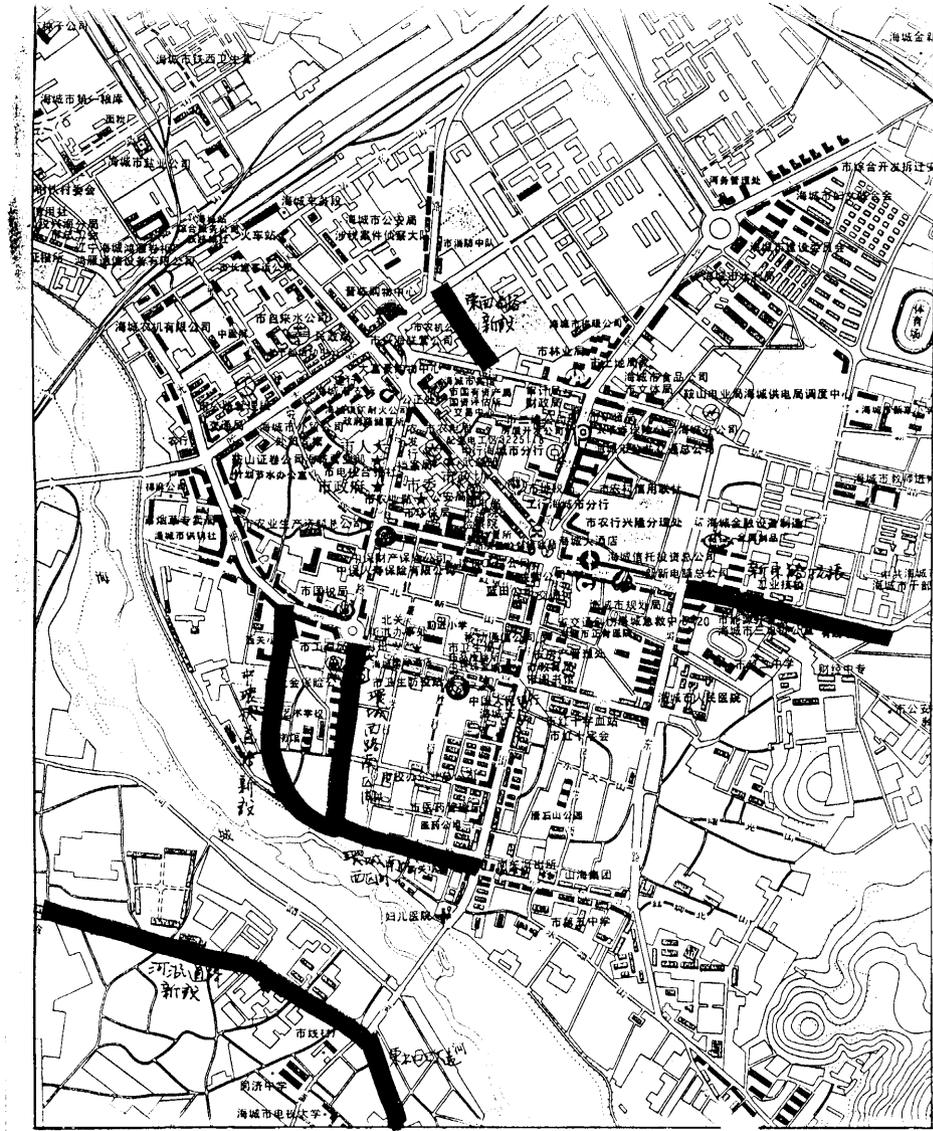


図 5-12 海城市区都市道路計画

(5) 都市交通の課題

以上から、海城市都市交通の課題について述べるが、その本質は地域交通の課題と変わらない。ただし、市街地交通問題であるので交通管理問題に重点がある。すなわち、海城市都市交通の課題は次の三つである。

- ・ 市区道路網
- ・ 交通管理
- ・ 交通行政

まず、市区道路網に関しては通過交通が市内の繁華街に流入する点、幹線道路ネットワークが欠落している点、そして次幹道以下の道路の整備が貧弱な点である。

通過交通問題は地域交通でも取り上げ、海城市の計画として環状道路計画の一部が既に実施されている。海城市の道路は地域道路の交差点となっており、市区に進入する必要のない車両が、他に道がないために進入している。マグネサイトを満載した大型トレーラートラック、農業用ト

ラクターの他、通過交通としてのバスや乗用車が市区の繁華街を通行し、混雑に拍車をかけている。上記のように、この通過交通を排除するために環状道路計画が進行中であるが、予定ルート等、その計画の適切性を検討する必要がある。通過交通を排除するためには、車両が現在ルートよりも望ましいと判断しなければ、迂回行動をとらないからである。

幹線道路ネットワークの欠落は環城南路西側部分であり、現在工事が開始されている。これにより、海城市の内環状道路が完成すると考えられる。この欠落により通行路となっている震興路、中街路の混雑が緩和されると考えられる。

次幹道以下の道路ネットワークの欠落は、特に今後のモータリゼーションの進展を視野に入れた場合に重要である。およそ 500m 間隔で設置された現在の都市幹線道路により、街区が切られているが、この街区内におよそ 100m 間隔で次幹道クラスの道路を整備する必要があると考えられる。現在はコンクリートの建物が多数建設されていて、その実現は早急には出来ないと考えられるが、いつの時点でどのように次幹道以下の道路ネットを市区に建設するかが課題である。

交通管理問題はもっとも重要であると考えられる。大型トラックや農業用トラクターの市街地走行も問題であるが、これは環状道路の建設により軽減されると考えられる。しかし、都市交通の秩序がほとんど保たれていない点を早急に解決する必要がある。課題としては以下の四つが挙げられる。

- ・ 歩行者交通処理

歩行者が道路を通行し、車両の交通障害になっている。これは、横断歩道がほとんどない、歩道が自動車により占拠されている、歩道が建物建設のために閉鎖されている等の理由からと考えられる。また、歩道が歩きにくいこと、快適でないことも考えなくてはならない。どうしたら歩行者が道路でなくて歩道を通行するかの有効な対策を策定することが課題である。

- ・ 駐車問題

上に述べたように、海城市では歩道上への駐車は日常的に見られる。また、一部の道路を除いて、路上駐車も日常的である。今後のモータリゼーションをも視野に入れた駐車問題対策が課題である。

- ・ 道路標示、標識

前に述べたように、市内の道路のマーキングは極めて貧困である。車線、右左折表示、速度制限等がまったく表示されていないといっても過言ではない。その状態は鞍山市等の近隣の市と比較しても、非常に見劣りする。車両通行の秩序の確保のためには、まず最初に手を付けねばならない課題と考えられる。

- ・ 交通マナー

何度も述べているが、海城市のモータリゼーションは未だ初期的段階で、農業用トラクター、馬車、三輪車等の低速交通機関が通常の自動車とともに市区内の道路を走行している。したがって、低速車両の追い越しのために中央線(ほとんどが不鮮明)を越えた二重、三重の追い越しが常時行われている。また、

ロータリー内の停車、駐車、交差点での左折車が直進車に優先して通行するなど交通ルール、マナーが極めて貧困である。道路交通施設の整備とともにこれらの交通マナー向上を図ることが、秩序ある都市交通を達成するための課題であると考えられる。

最後に交通行政の課題である。これは地域交通とほぼ同じ課題であるが、特に市区交通計画が問題である。市区の交通計画は海城市城郷建設管理局の管轄であるが、交通量観測さえ実施されておらず、地域交通と同様に近代的な交通計画手法の導入が課題である。

#### 5.1.4 郷村交通

##### (1) 郷村交通の現状

海城市内の郷村交通の現状を把握するために、各鎮の置かれた状況を総合的に見て、特徴的な三箇所を現状分析対象とした。調査方法は各自治体の担当者へのインタビューである。選定した鎮とその理由は以下のとおりである。なお、西柳以外の重点鎮を対象としなかったのは、重点鎮は優先的に各種インフラが整備される傾向があるためである。

- ・西柳 海城市の重点鎮の一つであり、社会総生産値も鎮中 2 位(1998 年度 53.9 億円)。平地部に位置し西柳の服飾市場を抱えるため道路網も良く整備されている。
- ・温香 海城市の北部、太子河等 3 本の河川とその支流が縦横に流れる河岸段丘内に位置する。1995 年の洪水によって大きな被害を受けた鎮の一つ。水田稲作を中心とする代表的な農業地帯であるが、1998 年の社会総生産値が 5.2 億円と経済的には中の下である。重点鎮等は指定されていない。
- ・什司 海城市の東部山岳地帯に位置する。農業用人口貯水池である上英水庫を有し、海城市市街地部とはこの水庫周辺を回る道によってつながっている。経済的には 1998 年度の社会総生産値が 3 億円と 27 鎮中の 25 位にあり、最貧困鎮の一つである。重点鎮等には指定されていない。

調査結果の概要は表 5-22 のとおりである。問題点は鎮道よりも村道の整備にあるといえよう。すなわち、村を管轄する鎮政府が村道の状況を正しく認識していない、村道整備の財政的負担はすべて村に委ねられている点である。西柳鎮のように豊かな鎮にも、村の財政は厳しく村道の舗装さえ出来ていない村もある。

また、村道整備の問題点として共通して挙げられているのは財源問題である。これは、貧しい村ほど大きな問題になっていることが理解できる。什司の碾盤村では村道が舗装されていないために児童が自転車通学できない、車が通行できないなどの社会インフラとしての最低限の水準が確保できていない。

つぎに、5.1.2 海城市域内交通の項で述べたように騰鰲、牛庄、析木等の各鎮は道路ネットワークが集中しており、市街地交通に通過交通が加わり、交通混雑を引起こしている。これらの鎮以外にも、程度の差はあるものの、主要道路沿いに発展した鎮の場合同様な問題が生じている。

表 5-22 郷村道インタビュー調査結果

	西柳鎮	西柳鎮 西古村	温香鎮	什司県鎮	什司県鎮 碾盤村
インフラ	・県道、郷道合計 41km、100%舗装 済、 ・村道は30km、ほと んどが舗装済	・鎮道が1.5km、舗 装済み ・村道約6km、未舗 装	・総道路延長は 200km ・舗装済みは60km	・鎮道38.4km、100% 舗装済 ・村道18km、11km が舗装済	・村道15km、すべて 未舗装
村道整備の仕組	・年二回、鎮政府が 郷村道の状態を調 べて修理計画作成 ・道路規格は交通 量、村の発展性を 考慮して決定	・村政府が計画、建 設、維持管理のす べてを行う	・村政府から鎮に要 請 ・維持管理は村人	1.村政府が計画し、 鎮政府が決定 2. 村が独自に整備 いずれにせよ、海城 市政府への報告義 務なし	・建設、維持管理と もに村民
政府からの援助	・郷道は2万元/km ・村道はなし	・郷道は鎮政府が 建設 ・村道はなし	・海城市、鞍山市か ら技術者派遣 ・他はなし	・海城市交通局修 路隊の労働力 ・財政補助はない	・なし
問題点	・問題は少ない	・村道をアスファルト 舗装したい ・車社会に向けて村 道の幅員 ・財源が問題	・建設資金がない	・道路建設の要望 に対し、実施は財政 的に困難	・雨、雪の日に車両 通行不可能 ・道路幅員が3mと 狭い ・増水時は唯一の 交通路となる橋の 改築 ・舗装により自転車 通学を実現したい

(2) 郷村交通の課題

上に述べたように、郷村交通の問題は、特に村道に関して重要である。村道が道路行政の体系から外れていることから、多くの問題が発生していると考えられる。また、主要鎮では道路の集中のために通過交通問題が発生している。また、それほど深刻でないにしても、将来の都市化やモータリゼーションの進展を視野に入れた対策が必要であろう。

まず、村道問題であるが、海城市の道路行政から外れているために、計画されない、建設されない、維持運営されない問題が生じている。また、計画以前にその実態が明らかになっていないという点が重要である。海城市には村道を含めた海城市全体の地図は存在していないと推定される。村道の舗装率が高いというのは幻想に過ぎず、村道の舗装状態、幅員等はまったく把握されていないと推定される。

その結果、村道は整備されずに雨季の通行不能、冬季の積雪などから児童の通学にも支障をきたしている。また、病人の輸送等の緊急時にも、その未整備は重要な障害になっていると推察される。

このような社会サービスからの疎外を克服し、村民に対するシビルミニマムの確保のために村道整備を進めることが重要である。経済的開発ポテンシャル優先の道路整備とともに、生活道路の整備が緊急の課題になりつつあると考える。そのためには、村道を海城市の計画体系の中に組み込むことが必要である。現在のように、村道を村の行政事項とするのでは専門家の問題、財源の問題からも村道を整備することは不可能に近いと考えられる。

村道整備のための課題としては、村道規格の策定、建設財源及び維持管理の仕組みを考慮した村道計画の策定をどのように実現するかであろう。

主要鎮への道路の集中と通過交通問題に関しては、地域交通で述べた鎮相互の道路ネットワークの形成とともに、必要な場合にはバスパスを建設する方向で対処して行く必要があるだろう。