

## 中華人民共和国 (Peple's Republic of China)

### ◎ 概況

- 面積 959.7万km<sup>2</sup> (日本の約26倍)
- 人口 13億2129万人 (対前年比681万人増 2007年末)
- 民族 漢族が約94%、他に55の少数民族あり
- GDP 24兆9,529億元 (対前年比11.9%成長 2007年)
- 貿易額；輸出 1兆2,180億米ドル (対前年比25.7%増 2007年)  
輸入 9,558億米ドル (対前年比20.8%増 2007年)
- 主要輸出品 ①機械・設備 ②繊維製品 ③靴類 ④玩具 ⑤鉱物燃料
- 主要輸入品 ①機械・設備 ②プラスチック ③化学製品 ④鋼材 ⑤鉱物燃料
- 通貨 人民元

### 1. 行政機構

#### (1) 行政機構全体の概観

##### ① 国務院の役割

中国の最高国家行政機関は国務院であり、国務院は最高国家権力機関たる全国人民代表大会（全人代）に対して責任を負うとともに、その活動を報告する。

##### ② 国務院の構成

国務院は総理、副総理若干名、国務委員若干名、各部部長、各委員会主任、審計署審計長、中国人民銀行行長及び秘書長によって構成される。第11期全人代において、総理には中国共産党中央政治局常務委員で序列第3位の温家宝が再任され、副総理には李克強、回良玉、張徳江、王岐山の4氏が、国務委員には劉延東、梁光烈、馬凱、孟建柱、戴秉国の5氏が選任されている。なお、国務委員の地位は副総理に相当する。

##### ③ 国務院の部・委員会・直属機構等

国務院には27の部・委員会等が設置されており、これら各部の部長、各委員会の主任等の権限及び地位は同等で、閣僚級として取り扱われる。また、各部・委員会で処理できない問題を処理するために、1の直属特設機構と16の直属機構が設けられているほか、4の弁事機構、14の直属事業単位、16の部・委員会管理国家局が設けられている。

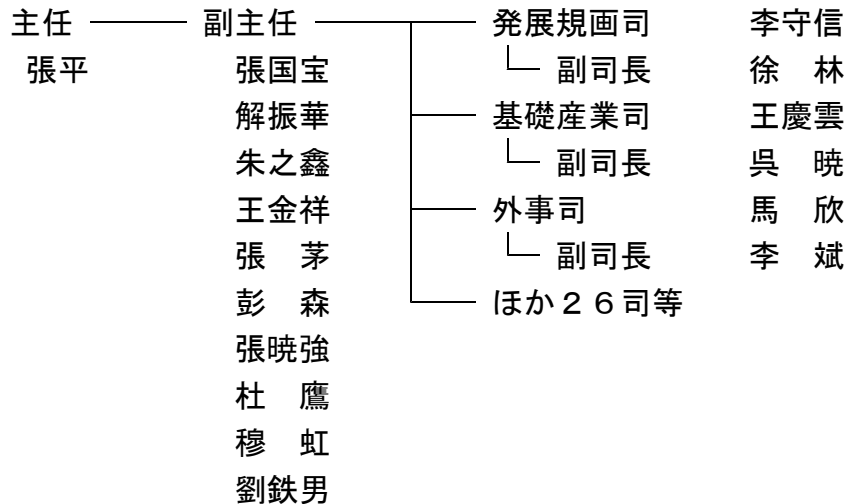
##### ④ 国務院常務会議

国務院常務会議は、総理、副総理、国務委員及び秘書長で構成され、総理が主宰して開催する。開催は不定期で、国家の中長期的な計画や法律案等について審議する。

#### (2) 運輸関係行政機関組織図

① 国家発展改革委員会（ホームページ：<http://www.sdpc.gov.cn>）

国務院を構成する委員会の一つ。2003年の国務院機構改革により、国家発展計画委員会と国家経済貿易委員会の一部を再編して設立。所管業務は国内外のマクロ経済情勢の研究・分析・計画の立案・実施・総合調整・政策の建議、中長期ビジョン・年度計画の立案・実施、固定資産投資・重大プロジェクトの配置・指導・監督、産業構造の発展戦略の立案・指導など。2008年8月に大規模な内部機構改革を行い、ミクロ管理業務などの縮減・他部への移管及びマクロコントロールへの重点化などが行われた。



② 鉄道部（ホームページ：<http://www.china-mor.gov.cn>）

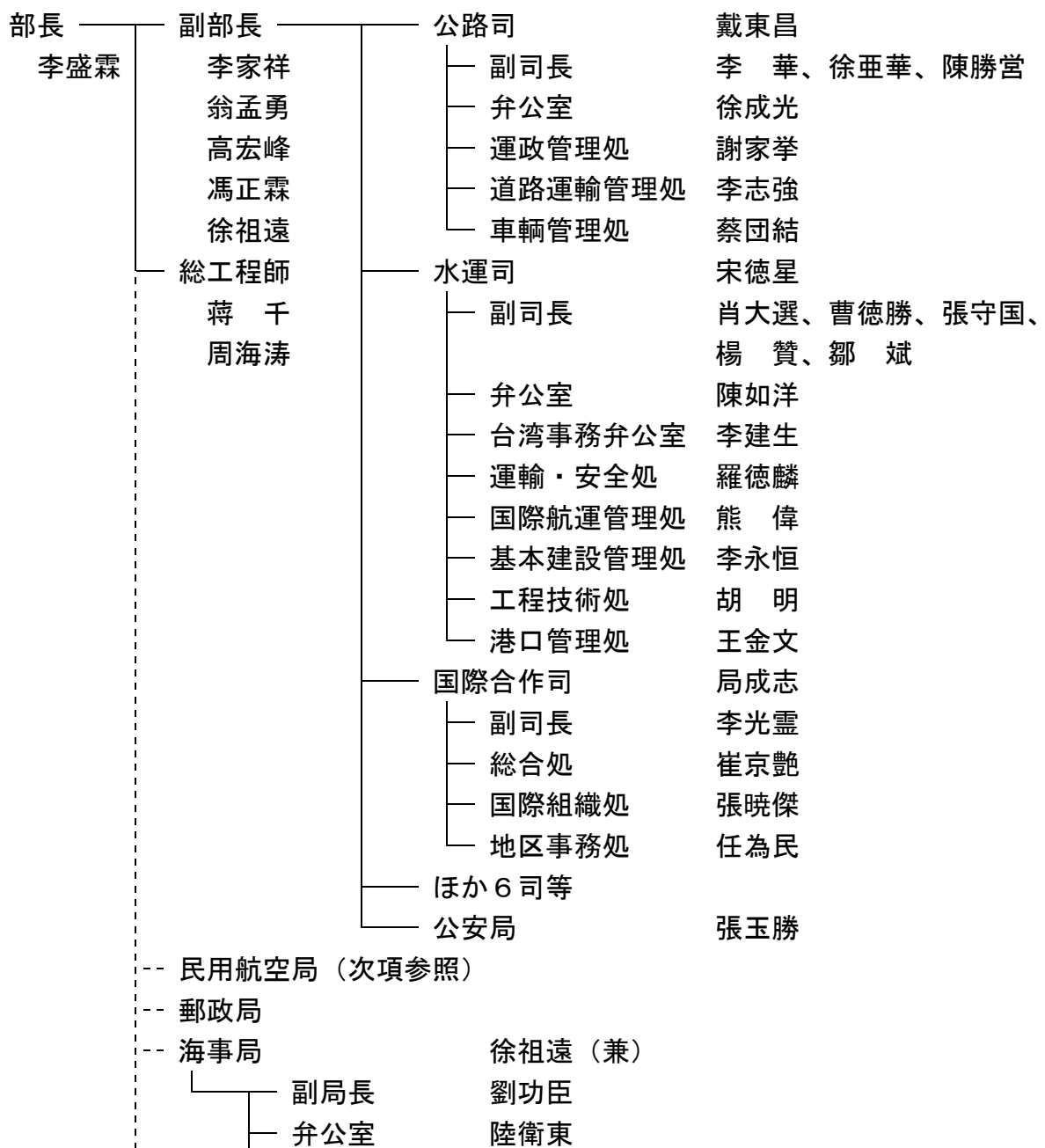
国務院を構成する部の一つ。所管業務は都市間鉄道の長期計画・科学技術政策の策定・実施、都市間鉄道の建設・改良・運営など。

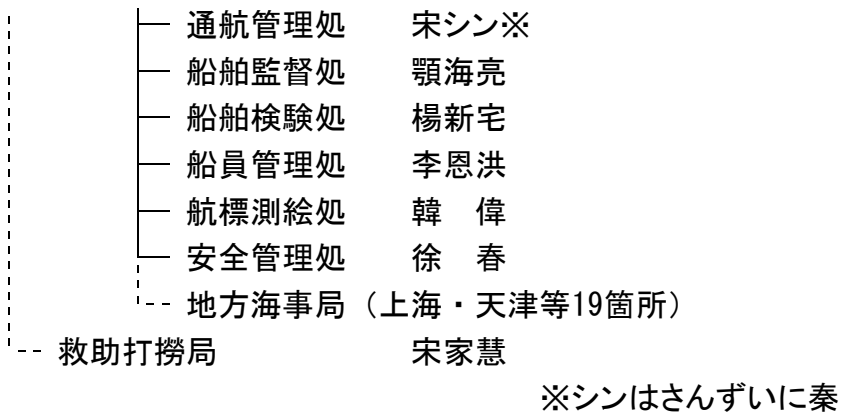


- 公安局 姜戰林
- 鐵路局（鐵路公司）（北京・上海など18箇所）
- 鐵道科學研究院など

③ 交通運輸部（ホームページ：<http://www.moc.gov.cn>）

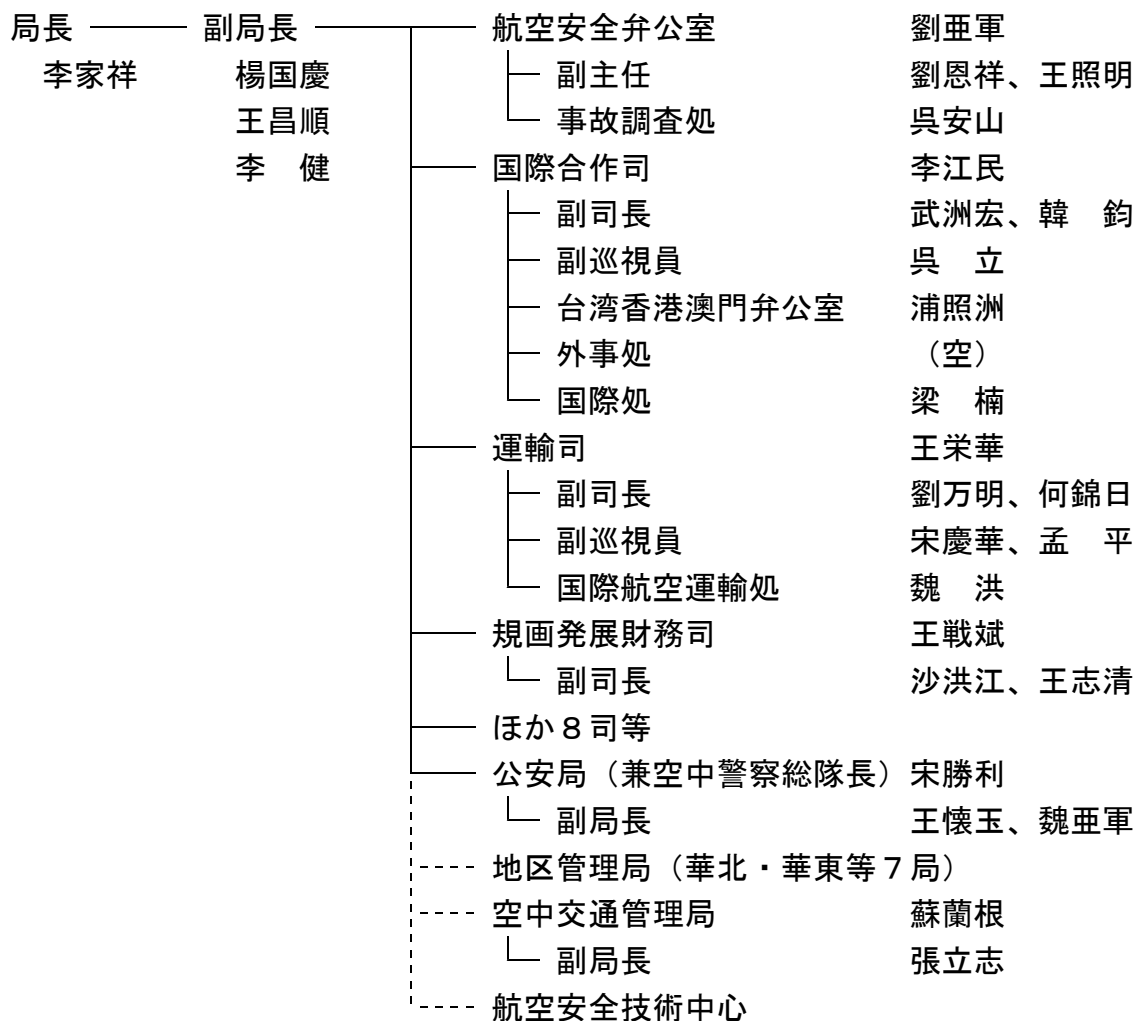
國務院を構成する部の一つ。所管業務は全国の水運・道路運輸事業の發展政策・計画の策定、關係交通規則の策定・執行、全国の港湾・航路の監督・指導、航路・道路の維持管理、船員資格、船舶検査、海難救助、海洋汚染防止など。2008年3月の第11期全人代にて、民航總局と国家郵政局が傘下に置かれた上で「交通部」から「交通運輸部」に改称され、英語表記も「Ministry of Transport」となった。またその際、建設部から都市交通關連部門の移管を受けている。





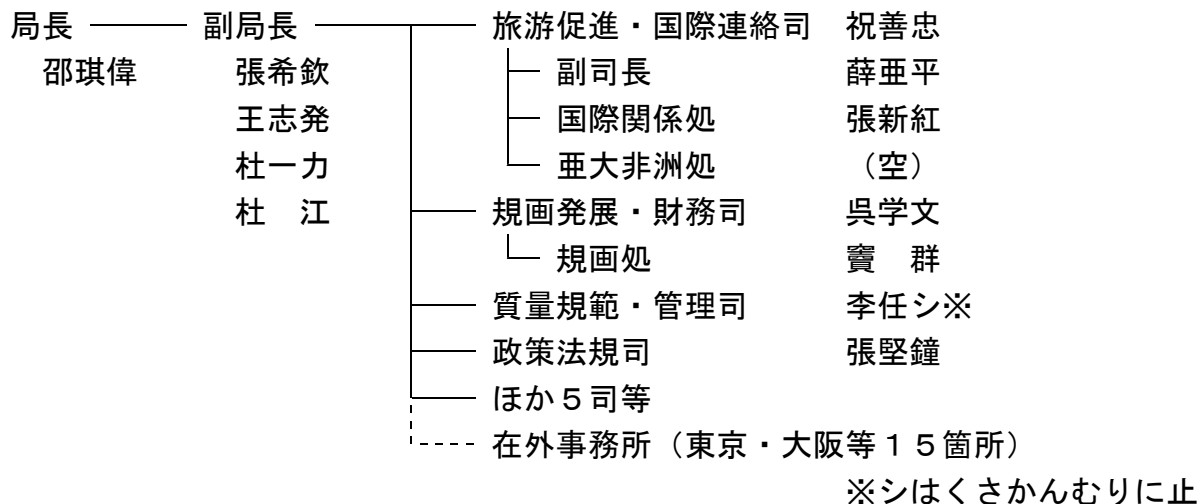
④ 中国民用航空局 (ホームページ: <http://www.caac.gov.cn>)

国務院直屬機構の一つだったが、2008年3月の第11期全人代における機構改革にて交通運輸部管理国家局として同部の下に置かれ、名称も「民用航空総局」から「民用航空局」に変更された。局長は交通運輸部副部長を兼任した上で正部長級の扱いを受けている。所管業務は民航事業発展政策・方針の策定、法規作成・監督執行、民航の安全政策・方針の策定、安全基準の策定・検査、航空従事者の資格管理、航空機の型式登録、航空管制の基準、空港の管理及び規制など。



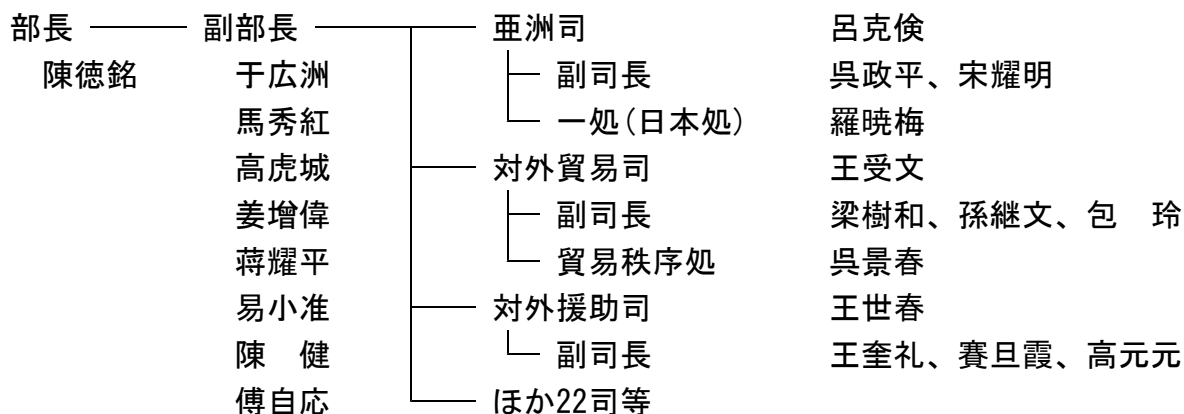
⑤ 国家旅游局（ホームページ：<http://www.cnta.gov.cn>）

国务院直属機構の一つ。局長は正部長級。所管業務は国際・国内観光業発展政策・方針の策定、観光業・市場の管理、観光事業に係る計画の策定、観光事業に係る投資・外資に係る管理、全国の観光資源の開発・利用、国際観光市場の開発利用に係る管理など。



⑥ 商務部（ホームページ：<http://www.mofcom.gov.cn>）

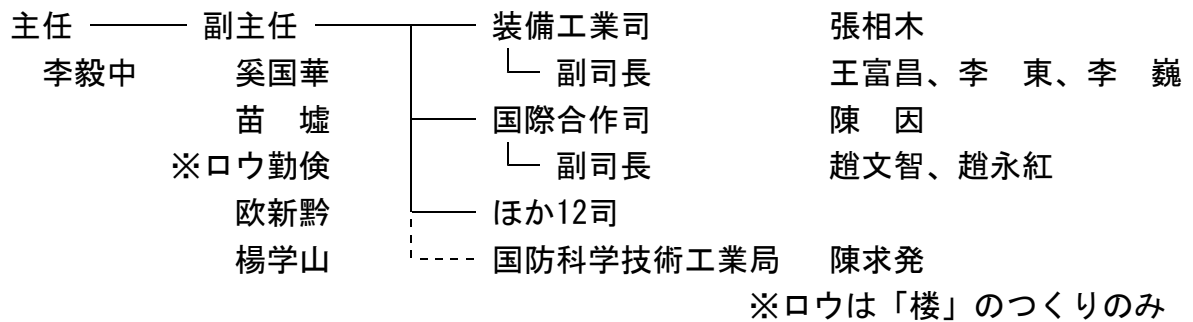
国务院を構成する部の一つ。2003年の国务院機構改革により、対外貿易經濟合作部と国家經濟貿易委員会を統合して設立。所管業務は対外經濟交流の諸施策の立案、輸出入貿易・サービスの輸出入・外資導入等に係る管理・監督、フォワーダー事業に係る規定の作成・執行・監督など。



⑦ 工業・信息化部（ホームページ：<http://www.miit.gov.cn>）

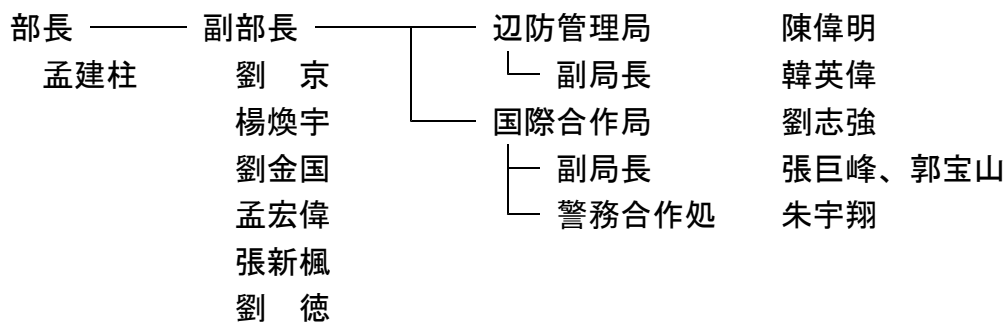
2008年3月の第11期全人代における機構改革にて、国家發展改革委員会、信息産業部、国防科学技術工業委員会などから一部職能を抽出した上で設立された。所管業務は工業化や情報化に関する發展計画の作成、バイオテクノロジーや航空といったハイテク産業の育成、製造業の發展等に関する計画・政策・基準・法規の策定及び

執行監督など。



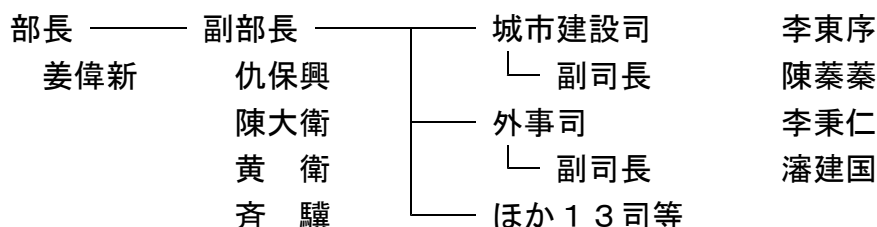
⑧ 公安部（ホームページ：<http://www.mps.gov.cn>）

国務院を構成する部の一つ。所管業務は犯罪の予防・制止・操作、テロ対策、社会治安秩序維持、道路交通管理、消防、危険物取締り、出入国管理、外国人居留事務、国境警備、要人警護など。



⑨ 住宅・都市農村建設部（ホームページ：<http://www.cin.gov.cn>）

国務院を構成する部の一つ。従来は「建設部」と称していたが、2008年3月の第11期全人代における機構改革にて、都市交通関連部門を交通運輸部に移管した上で名称変更された。所管業務は、都市計画、都市建設、建築、測量、住宅、不動産、歴史的文化的都市保護、都市における水道・ガス・電気・公共交通・緑化、国家重点風景名勝区の審査及び保護など。



⑩ その他

(イ) 国家質量監督檢驗檢疫総局

国務院直屬機構の一つ。局長は正部長級。自動車のリコール・車検・基準など。

(D) 環境保護部

国務院を構成する部の一つ。2008年3月の第11期全人代における機構改革にて国務院直屬機構だった「環境保護総局」から部に昇格した。環境基準の制定など。

(H) 中国地震局

国務院弁事機構の一つ。局長は副部長級。地震を担当。

(二) 中国気象局

国務院直屬機構の一つ。局長は副部長級。気象を担当。

(3) 最近の組織改正等

1998年、朱鎔基総理（当時）の下、機構改革が行われ、それまで40あった部・委員会を29にまで削減し、公務員の人員も半減した。

2003年には、国家発展計画委員会の国家発展改革委員会への再編や、対外貿易経済合作部と国家経済貿易委員会の統合、商務部設立などの機構改革が行われ、28部・委員会という構成になった。

2008年3月には、工業・信息化部の新設、労働社会保障部と人事部の統合、環境保護総局の環境保護部への昇格などの機構改革が行われ、27部・委員会という構成になった。

なお、1998年当時、運輸関係行政機構について、鉄道部、交通部、民航総局を統合して中国版運輸省（運輸委員会）のような組織を作る構想が検討されたが、先送りされ、2003年の時点でも実現しなかったものの、2008年の機構改革にて、交通部の下に民航総局を組み込んで「交通運輸部」を新設することが実現した。またその際の発表文書において、鉄道部については管理体制の改革を引き続き検討するとの文言が交通運輸部の項に特に記述されていることから、鉄道部についても交通運輸部への組み込みを検討したものの成し得なかった跡がうかがわれる。

(4) 地方行政機構

中国には香港、マカオ及び台湾を除いて、31の「直轄市」・「省」・「自治区」がある。

その長は「市長」・「省長」・「主席」であり、閣僚級である。なお、それぞれに共産党委員会が置かれ、党委員会のトップである「書記」は、市長・省・主席よりも格上とされる。

「直轄市」・「省」・「自治区」の行政機関として、それぞれに人民政府が置かれ、一般的には中央行政機関に対応する形で、発展改革委員会、交通庁、旅游局、商務庁などが置かれ、地方事務を担当する。鉄道関係は鉄道部直轄の鉄路局等、民航関係は民航局直轄の地区管理局が担当する。

「省」・「自治区」の下には、場合によって少数民族による「自治州」が置かれる場合があるが、基本的には「市」が置かれる。「市」の下には、都市部では「区」、農村部では「県」が置かれ、「県」の下にはさらに「郷」・「鎮」が置かれる。

## 2. 運輸の概況

### (1) 輸送実績

#### ① 貨物輸送実績の推移

広大な国土とエネルギー・原材料等の偏在を反映して、長距離内陸輸送を中心に鉄道貨物輸送が依然として隆盛であるが、港湾の整備が進展するにつれて水運が急速に伸びており、高速道路網の整備が進むトラック輸送も伸びている。

(イ) トンベース (単位：万トン、( ) 内はシェア：%)

	合 計	鉄 道	道 路	水 運	航 空
1980年	546,537	111,279(20.4)	382,048(69.9)	42,676( 7.8)	9(0.0)
85	745,763	130,709(17.5)	538,062(72.1)	63,322( 8.5)	20(0.0)
90	970,602	150,681(15.6)	724,040(74.6)	80,094( 8.3)	37(0.0)
95	1,234,937	165,982(13.4)	940,387(76.1)	113,194( 9.2)	101(0.0)
2000	1,358,682	178,581(13.1)	1,038,813(76.5)	122,391( 9.0)	197(0.0)
01	1,401,786	193,189(13.8)	1,056,312(75.4)	132,675( 9.5)	171(0.0)
02	1,483,446	204,955(13.8)	1,116,324(75.3)	141,832( 9.6)	202(0.0)
03	1,561,422	221,178(14.2)	1,159,957(74.3)	158,070(10.1)	219(0.0)
04	1,706,412	249,017(14.6)	1,244,990(73.0)	187,394(11.0)	277(0.0)
05	1,862,066	269,296(14.9)	1,341,778(72.1)	219,648(11.8)	307(0.0)
06	2,037,892	288,224(14.5)	1,466,347(72.0)	248,703(12.2)	349(0.0)
07	2,274,449	314,237(13.8)	1,639,432(72.1)	281,199(12.4)	402(0.0)

(注) 貨物輸送量合計には、パイプラインによる輸送を含む。

(出典) 「中国統計摘要」2008年版

(ロ) トンキロベース (単位：億トンキロ、( ) 内はシェア：%)

	合 計	鉄 道	道 路	水 運	航 空
1980年	12,026	5,717(47.6)	764 (6.4)	5,053(42.0)	1.4 (0.0)
85	18,365	8,126(44.9)	1,903(9.3)	7,729(42.5)	4.2 (0.0)
90	26,207	10,622(40.6)	3,358(12.8)	11,592(44.2)	8.2 (0.0)
95	35,909	13,050(36.3)	4,695(13.1)	17,552(48.9)	22.3 (0.1)
2000	44,321	13,771(31.1)	6,129(13.8)	23,734(53.6)	50.3 (0.1)
01	47,710	14,694(30.8)	6,330(13.3)	25,989(54.5)	43.7 (0.1)
02	50,686	15,658(30.9)	6,783(13.4)	27,511(54.3)	51.6 (0.1)
03	53,859	17,247(32.0)	7,100(13.2)	28,716(53.3)	57.9 (0.1)
04	69,445	19,289(27.8)	7,841(11.3)	41,429(59.7)	71.8 (0.1)



05	80,258	20,726(25.8)	8,693(10.8)	49,672(61.2)	78.9(0.1)
06	88,952	21,954(24.7)	9,754(11.0)	55,486(62.4)	94.3(0.1)
07	101,387	23,797(23.5)	11,355(11.2)	64,285(63.4)	116.4(0.1)

(注) 貨物輸送量合計には、パイプラインによる輸送を含む。

(出典) 「中国統計摘要」2008年版

## ② 旅客輸送実績の推移

鉄道輸送量の飽和状態が長年続いており、短距離客は自動車へと移転、鉄道は「長距離移動の際の庶民の足」として、引き続き人キロベースで高い依存度を示している。一方、広大な国土と経済発展による国民所得の増加を反映し、近年、航空の輸送分担率が人ベース・人キロベースともに飛躍的に伸びている。

(イ) 人ベース (単位: 万人、( ) 内はシェア: %)

	合計	鉄道	道路	水運	航空
1980年	341,785	92,204(27.0)	222,799(65.2)	26,439(7.7)	343(0.1)
85	620,206	112,110(18.1)	476,486(76.8)	30,863(5.0)	747(0.1)
90	772,682	95,712(12.4)	648,085(83.9)	27,225(3.5)	1,660(0.2)
95	1,172,596	102,745(8.8)	1,040,810(88.8)	23,924(2.0)	5,117(0.4)
2000	1,478,573	105,073(7.1)	1,347,392(91.1)	19,386(1.3)	6,722(0.5)
01	1,534,122	105,155(6.8)	1,402,798(91.4)	18,645(1.2)	7,524(0.5)
02	1,608,150	105,606(6.6)	1,475,257(91.7)	18,693(1.2)	8,594(0.5)
03	1,587,496	93,634(6.1)	1,464,335(92.2)	17,142(1.1)	8,759(0.6)
04	1,767,453	111,764(6.3)	1,624,526(91.9)	19,040(1.1)	12,123(0.7)
05	1,847,018	115,583(6.3)	1,697,381(91.9)	20,227(1.1)	13,827(0.7)
06	2,024,158	125,656(6.2)	1,860,487(91.9)	22,047(1.1)	15,968(0.8)
07	2,227,761	135,670(6.1)	2,050,680(92.1)	22,835(1.0)	18,576(0.8)

(出典) 「中国統計摘要」2008年版

(ロ) 人キロベース (単位: 億人キロ、( ) 内はシェア: %)

	合計	鉄道	道路	水運	航空
1980年	2,281	1,383(60.6)	730(32.0)	129(5.7)	40(1.7)
85	4,436	2,416(54.5)	1,725(38.9)	179(4.0)	117(2.6)
90	5,628	2,613(46.4)	2,620(46.6)	165(2.9)	230(4.1)
95	9,002	3,546(39.4)	4,603(51.1)	172(1.9)	681(7.6)

2000	12,261	4,533(37.0)	6,657(54.3)	101(0.8)	971(7.9)
01	13,155	4,767(36.2)	7,207(54.8)	90(0.7)	1,091(8.3)
02	14,126	4,969(35.2)	7,806(55.2)	82(0.6)	1,269(9.0)
03	13,811	4,789(34.7)	7,696(55.6)	63(0.5)	1,263(9.2)
04	16,309	5,712(35.0)	8,748(53.6)	66(0.4)	1,782(10.9)
05	17,467	6,062(34.7)	9,292(53.1)	68(0.4)	2,045(11.7)
06	19,197	6,622(34.5)	10,131(52.8)	74(0.4)	2,371(12.4)
07	21,593	7,216(33.4)	11,507(53.3)	78(0.4)	2,792(12.9)

(出典) 「中国統計摘要」2008年版

## (2) インフラの整備状況

近年、道路整備財源が充実し、道路整備が進んでいる。とりわけ高速道路は、各省・自治区の都を中心に放射状に整備されてきている。

### ① 固定資産投資額の推移 (単位：億元)

	鉄 道	道 路	都市交通	水 運	航 空
1980年	30.4	10.9		13.9	2.8
85	77.2	23.1		36.7	20.6
90	66.6	55.0		46.0	11.5
95	462.9	372.0		67.0	119.7
2000	517.4	2,315.8			
2003	616.4	3,162.0	360.1	299.1	180.7
04	846.3	4,665.5	391.3	534.6	272.4
05	1,233.3	5,431.5	525.8	783.6	301.2
06	1,966.5	6,481.6	800.6	995.1	463.1
07	2,364.7	6,901.8	1,081.7	1,112.2	593.3

(出典) 「中国交通年鑑」1998、2001年版、「中国統計年鑑」2004年版、「中国統計摘要」2005年版～2008年版

(注) 03年から「都市交通」が新規項目として設定された。「都市交通」には都市内の鉄道、道路、水運に関する固定資産投資額が全て含まれているため、それ以前と単純に比較することはできない。

### ② 路線延長の推移 (単位：万キロ)

--	--	--	--	--

	鉄 道	道 路		内陸水路	航空路線
			高速道路		
1980年	5.33	88.33	0.00	10.85	19.53
85	5.50	94.24	0.00	10.91	27.72
90	5.78	102.83	0.05	10.92	50.68
95	6.26	115.70	0.21	11.10	112.90
2000	6.87	140.27	1.63	11.93	150.29
01	7.01	169.80	1.94	12.15	155.36
02	7.19	176.52	2.51	12.16	163.77
03	7.30	180.98	2.97	12.40	174.95
04	7.44	187.07	3.43	12.33	204.94
05	7.54	334.52	4.10	12.33	199.85
06	7.71	345.70	4.53	12.34	211.35
07	7.80	358.37	5.39	12.35	234.30

(出典) 「中国統計摘要」2008年版

(注) 道路については、05年から村道を統計に含めることとなったため、04年以前と単純に比較することはできなくなっている。

### 3. 航空

#### (1) 輸送の状況

2007年の貨物輸送量は401.9万トン(対前年比15.0%増)116.4億トンキロ(同23.5%増)、旅客輸送量は1億8,576万人(同16.3%増)2791.7億人キロ(同17.8%増)となった。旅客・貨物を合わせた総輸送量は365.3億トンキロ(同19.5%増)。旅客輸送量(人キロベース)は世界の10.4%、貨物輸送量(トンキロベース)は世界の19.2%を占めるに至り、ICAO加盟国では米国に次ぐ世界第2位に位置している。現在、中国はICAOのカテゴリー1(主要航空大国)理事国となっている。

#### (2) インフラの概要

##### ① 空港数

2007年は百色、カナス(喀納斯)、オールドス(鄂爾多斯)、荔波、邯鄲の5空港が供用を開始したため、07年末現在の民間航空輸送に供する空港は152カ所となっている(ただし、定期路線が設定されている空港は148カ所)。

2008年に入り、9月までに漠河、榆林、長白山の各空港が新たに供用を開始している。

##### ② 空港整備の主体・財源

空港の建設は、国（民航局）、地方政府又は両者共同で行うことができ、企業の投資参加も認められる（但し、49%以下）。外資の参加も可能（但し、中国側の政府・企業の持ち分合計が51%以上となるようにする必要あり）。

資金調達先としては、銀行借入、自己資金、民航建設基金、空港建設管理費、外資等である。このうち、民航建設基金は、民航基礎施設の建設に充てるため、航空運賃に上乗せ（10%）して旅客から徴収し、民航局が管理使用するものであり、1993年1月から実施されたものである。

なお、航空保安施設の建設管理は、民航局が同意したものを除き、国において行われる。

### ③ 空港整備計画

2006年3月に策定された第11次五箇年計画（計画期間：2006～10年）において、広州、杭州、成都、深圳、西安、ウルムチ、鄭州、武漢等の空港の拡張、昆明、合肥等の空港の移転、中西部地区と東北地区におけるコンピューター空港の新設が記載されている。

2007年12月に民航総局が策定した「全国民用空港整備計画」によると、原則として全ての地域から100km以内又は1.5時間以内に空港が存在することとなるような空港配置を理想とした上で、北方・華東・中南・西南・西北の5ブロックにバランスをとって空港整備を進めていくとしており、2020年の段階で全国に244の空港を供用させるとしている。この結果、「100km以内又は1.5時間以内」をカバーする地域は現状の52%から80%に向上し、GDPベースでは現状の82%から96%に向上するとしている。

なお同計画では2010年までの措置として、広州などの空港の拡張工事完成、康定などの空港の開港、天津・上海虹橋・杭州・深セン・成都・ウルムチ・西安などの空港の拡張工事着手、北京第二などの新空港の建設工事着手、シガツェなどの軍民共用空港の新規建設工事着手などが挙げられている。

## (3) 航空事業の概況

### ① 航空企業

中国の民間航空企業は以下の通り。

#### ・ 民航局系列企業（民航直屬企業）

中国国際航空（CA、子会社に中国国際貨運航空（同じくCAを使用））、中国東方航空（MU、子会社に中国貨運航空（CK））、中国南方航空（CZ、子会社に重慶航空（OQ）、広西航空・汕頭航空・珠海航空・貴陽航空（いずれも同じくCZを使用））

#### ・ 地方系列企業（地方政府又は地方企業が出資）

廈門航空（MF、現在はCZの子会社）、上海航空（FM、子会社に上海国際貨運航空（F4））、四川航空（3U）、海南航空（HU、グループ会社に大新華航空（CN）、金鹿航空（JD）、揚子江快運航空（8Y）、祥鵬航空（8L）、大新華快運航空（GS）、中国新華航空・山西航空・長安航空（いずれも同じく

HUを使用))、深セン航空(ZH、子会社に翡翠航空(JI)、鯤鵬航空(VD))、山東航空(SC)、東北航空(NS)

・純粹民間企業

奥凱航空(BK)、春秋航空(9C)、鷹聯航空(EU)、東星航空(8C)、雲南英安航空(YA)、長城航空(IJ)、吉祥航空(HO)、華夏航空(G5)、東海航空(J5)、西部航空(PN)、銀河国際貨運航空(GD)

・その他

中国郵政貨運航空(8Y、国家郵政局の航空会社)、中国聯合航空(KN、人民解放軍の民航部門、現在はFMの子会社)

② 経営状況

2007年の民間航空企業全体の主要事業の営業収入は1,910億元(対前年比20%増)、営業利益は94億元(同208%増)となった。民航局では主に国際路線が急速に成長したものである。

2007年のは航空運賃水準は、トンキロ当たりの平均運賃が5.41元(対前年比0.13元増)、国内線(香港・マカオ線を除く)は6.08元(同0.35元増)、香港線は6.87元(同0.01元増)、マカオ線は4.19元(同2.06元減)、国際線は4.02元(同0.15元減)。

③ 保有機材

2007年末現在、民間が保有する航空機数は1,134機で1,000機の大台を超えた。これは前年に比べて136機の増加。うち旅客機は1,076機(座席数16.1万席)、貨物機58機(積載能力2.64万トン)。

④ 主要航空路線

2007年末現在、定期路線数は1,506路線。うち国内線1,216路線(うち香港・マカオ線48路線)、国際線290路線。路線距離は234.3万キロで、うち国内線129.6万キロ(うち香港・マカオ線7.1万キロ)、国際線104.7万キロとなっている。

(4) 事業規制等航空に関する法制度

・外国民用航空機飛行管理規則(79年2月23日施行)

定期・臨時・不定期の外国民用航空機の飛行の管理(許可制等)について定めている。

・民用航空企業の設立審査権限に関する暫行規定(85年5月28日施行)

航空企業設立時の規制(許可制)、審査内容、権限等について定めている。

・民用飛行場管理暫行規定(86年4月6日施行)

民用飛行場の設置管理に関する規制(許可制)について定めている。

・民用航空機適航管理条例(87年5月4日施行)

航空機の耐空証明等について定めている。

- ・ 全民所有制民航企業経営システムの転換の実施に関する方法（93年3月通知）  
下記(3)①参照
- ・ 民用航空運輸販売代理業管理規定（93年8月3日施行）  
旅客・貨物の航空販売代理業に関する規制（許可制等）を定めている。
- ・ 民間航空法（96年3月1日施行）  
民用航空機の国籍、登記、検査、乗務員、空港、管制、航空運輸企業等に関する規定を定めている。
- ・ 民間航空安全保衛条例（96年7月6日施行）  
民間航空の安全を保証するため、空港規制区、機内での禁止行為、手荷物検査、安全検査等について規定を定めている。

## (5) 政府の航空政策・最近の動向

### ① 政府と航空企業の分離、航空会社の再編

従来、中国民用航空局は行政機関と航空企業の二重の機能を果たしていたが、1987年から91年にかけて中国民用航空局の組織改革（政企分離）が行われ、7つの地区管理局（華北、華東、中南、西南、西北、東北、新疆）、6つの基幹航空企業（国際、東方、南方、西南、西北、北方）が誕生し、中国民用航空局は完全な行政機関となった。

その後、基幹航空企業内で経営基盤の強弱が目立ち始め、2002年に6つの基幹企業及びその他の民航総局系列企業は中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空の3つの航空会社に統合された。

この間、地方政府が航空企業を設立する動きが認められ、海南航空、上海航空、廈門航空、四川航空、深セン航空などが設立された。

さらに最近では、純粹民間による航空企業の設立も認められ、奥凱航空、春秋航空、鷹聯航空、東星航空などといった民間航空企業が設立、運航され始めており、特に春秋航空は名実ともに中国随一の格安航空として名を馳せている。また、外資や外国航空企業が資本参加する航空企業も設立、運航され始めており、具体的には翡翠航空、華夏航空、銀河国際貨運航空などがある。

現在は航空企業が乱立した形で激しい競争を繰り広げているが、今後の国際航空自由化の流れをにらんで、国際競争力を持つ強力な航空会社を作るべく航空企業を再編しようとする動きが現れてきており、例えば中国国際航空による中国東方航空の吸収の試みが行われている。

### ② アライアンスへの加盟

中国の航空企業が力をつけてきたことを踏まえて、アライアンスへの加盟が実現した。具体的には、2007年11月に中国南方航空がスカイチームに、同年12月に中国国際航空と上海航空がスターアライアンスに、それぞれ加盟を果たしている。

### ③ 北京首都空港拡張工事の完成

2008年8月に開催された北京オリンピックに間に合わせることも含めて、容量

が限界に達していた北京首都空港の拡張工事が鋭意進められていたが、2007年11月に第3滑走路の供用が開始され、2008年2月には世界最大規模となる第3旅客ターミナルの供用が開始された。

#### ④ 中台直行チャーター便の拡大

大陸側と台湾側とを結ぶチャーター便については、2005年1月29日から春節期間中に限った運航が始まって以来順次拡大を続けていたが、2008年7月4日からは週末（金曜日～月曜日の4日間）限定ながら通年で運航されることとなった。この週末チャーター便は4日間で大陸側・台湾側それぞれが18往復36便を運航する。乗り入れ先として開放された空港は、大陸側が北京首都、上海浦東、広州、廈門、南京で、台湾側が台北桃園、高雄小港、台中清泉崗、台北松山、澎湖馬公、花蓮、金門、台東。なお大陸側は成都、重慶、杭州、大連、桂林、深セン、その他市場の需要がある地点を順次乗り入れ対象とすることとしている。また、春節などの節目では別途枠を設けて増便させることとしている。

#### (6) 日中航空関係

2006年7月、日中航空当局間において、相手国への乗り入れ地点につき現行の21地点から双方2地点追加して計23地点とすること、旅客輸送力を約2割増、貨物輸送力を倍増するとともに、大都市空港への増便を可能とすること、コードシェアが可能な国内線の路線数を拡大すること、乗り入れ企業数につき現行の6社から双方13社までに増加すること等について合意し、北側一雄国土交通大臣と楊元元民用航空総局長との間で署名した。

2007年6月、日中航空当局間において、東京羽田空港と上海虹橋空港という共に市内中心部に近く国内線専用となっている空港を結ぶ定期的チャーター便を運航することについて合意し、冬柴鐵三国土交通大臣と楊元元民用航空総局長（楊国慶副局長代理）との間で合意文書に署名した。この結果、日中国交正常化35周年の記念の日となる2007年9月29日から、日中双方2便ずつ計4便の運航が開始された。運航キャリアは日本側が日本航空と全日空、中国側が中国東方航空と上海航空となっている。初便には冬柴大臣が搭乗、上海にて楊総局長と共に初便行事に臨んだ。

### 4. 都市間鉄道

#### (1) 輸送の状況

2007年の貨物輸送量は31億4,237万トン（対前年比9.0%増）、2兆3,797億トンキロ（同8.4%増）で、いずれも過去最高を記録した。

2007年の旅客輸送量は13.57億人（同8.0%増）、7,216億人キロ（同9.0%増）で、こちらもいずれも過去最高を記録している。

#### (2) インフラの概要

##### ① 路線網

2007年末現在の総営業キロ数は7.8万キロで世界第三位。うち複線区間は2.71万キロ（複線化率34.7%）、電化区間は2.55万キロ（電化率32.7%）である。また、120km/h対応は2.4万キロ、160km/h対応は1.6万キロ、200km/h対応は6,227キロ、250km/h対応は1,019キロとなっている。営業駅数は5,752駅である。

## ② 都市間鉄道整備の主体・財源

都市間鉄道の建設は、従来、国（鉄道部）が行ってきたが、地方政府が主体となって国（鉄道部）の支援を受けて行うもの（地方鉄道）や国（鉄道部）と地方政府又は地方の企業が共同で出資して会社を設立して行うもの（合資鉄道）もある。

国が建設する場合の資金調達先としては、銀行借入と鉄道建設基金が70%以上を占めている。このうち、鉄道建設基金は、鉄道基礎施設の建設に充てるため、鉄道貨物運賃に上乗せ（従来はトンキロ当たり0.033元だったが、2008年7月から値上げされ、トンキロ当たり0.06～0.1元）して利用者から徴収し、鉄道部が管理使用するものである。基金の年間の財源規模は2006年分について鉄道部が明らかにしており、それによると445.33億元となっている。

## ③ 都市間鉄道の整備計画

2004年1月に策定された「中長期鉄道網計画」により、1万2,000キロに及ぶ旅客専用線の建設をはじめとする2020年までに整備すべき都市間鉄道の青写真が示された。

2006年3月に策定された第11次五箇年計画（計画期間：2006～10年）において、北京－上海、北京－広州－深圳、ハルビン－大連、鄭州－西安、上海－寧波－深圳、南京－武漢－成都等の旅客専用線、北京－天津、上海－南京、上海－杭州、南京－杭州、杭州－珠海等の都市間軌道交通、青海・チベット鉄道延伸線等の建設が記載されている。

## (3) 鉄道事業の概況

### ① 鉄道事業者

都市間鉄道の経営は基本的には国（鉄道部）が行う。2007年末現在の国鉄の従業員数は205.27万人、このうち鉄道運輸業に携わる者は144.95万人で、最近進められている合理化のあおりでいずれも前年比で減少している。

このほか合資鉄道及び地方鉄道がある。

合資鉄道は、国（鉄道部）と地方政府又は地方の企業が共同で出資して設立した会社が経営する鉄道であり、全国に29社（うち25社が営業中）がある。

地方鉄道は、地方政府が主体となって国（鉄道部）の支援を受けて運営する鉄道であり、そのほとんどは石炭等のエネルギー資源を運ぶために国の鉄道に接続して建設・運営されている貨物鉄道である。

### ② 経営状況



2007年の国鉄の運輸収入は2604.38億元（対前年比10.1%増）、うち貨物収入が1392.50億元、旅客収入が823.93億元となっている。

### ③ 保有車両

2007年末現在の機関車保有量は1.83万台、このうちディーゼル機関車が67.0%、電気機関車が32.4%となっている。このうち「和諧型」と呼ばれる大効率電気機関車は550台となっている。

客車保有量は4.43万両であり、このうち空調車両が59.3%の2.63万両となっている。このうち「和諧号」電車が105編成（1編成8両であるため合計840両）となっている。

貨車保有量は56.85万両となっている。

### ④ 主要路線

主要幹線としては、京広線（北京～鄭州～武漢～長沙～広州）、京滬線（北京～天津～済南～南京～上海）京九線（北京～商丘～南昌～深圳）、京哈線（北京～瀋陽～長春～ハルピン～チチハル）、隴海線（連運港～鄭州～西安～蘭州～ウルムチ）等がある。

## （4）事業規制等鉄道に関する法制度

### ・ 鉄路法（91年5月1日施行）

運輸営業、建設、安全・保安、法律責任等について定めている。

### ・ 鉄路企業経営メカニズム転換実施方法（92年12月31日通知）

地方鉄路局を企業扱いとし、これらの企業の経営自主権、経営責任、行政と企業との関係等を定めている。

## （5）政府の鉄道政策、最近の動向

### ① 鉄道部直轄事業の分離・民営化

鉄道部はかつて、職員の「揺りかごから墓場まで」を全て自前で経営していたが、近年、病院・学校の地方政府移管、物流企業・通信企業・設計施工企業の鉄道部からの分離を進め、既に完了しているほか、鉄路局のうち広州鉄路局のみは組織形態を会社方式としている。

また、2008年3月の全人代で国務院が発表した機構改革案において、鉄道部については管理体制の改革を引き続き検討するとされた。

### ② 「跨越式発展」と中長期鉄道網計画の策定

中国の現在の鉄道は、鉄道整備が進んでも、輸送実績は伸びても、なお需要を満足できず、輸送力が圧倒的に不足しているという矛盾に直面している。2003年に着任した劉志軍鉄道部長は、この問題を解決するため「跨越式発展」を掲げ、輸送力の急速な拡充と技術装備レベルの急速なアップを実現しようとしている。

この一環として、2004年1月7日、国務院常務会議において「中長期鉄道網計

画」が原則通過した。同計画は2020年までに全国の鉄道営業キロを10万kmにまで伸ばし、複線化率及び電化率を50%にアップするとともに、「4縦4横」からなる旅客専用線約1万2,000kmを整備することにより、輸送力が逼迫している線区において、貨物輸送（在来線）と旅客輸送（高速鉄道）を分離することにより、輸送力大幅アップと顧客ニーズに応えようとするものである。

「4縦4横」の旅客専用線は、次のとおり。

（4縦）

- ・ 京広旅客専用線（北京～鄭州～武漢～長沙～広州）
- ・ 京滬旅客専用線（北京～天津～済南～南京～上海）
- ・ 京哈旅客専用線（北京～瀋陽～長沙～ハルビン、天津～秦皇島、瀋陽～大連）
- ・ 杭州～深圳旅客専用線（杭州～寧波～温州～福州～廈門～深圳）

（4横）

- ・ 徐州～蘭州旅客専用線（徐州～鄭州～西安～蘭州）
- ・ 南京～成都旅客専用線（南京～合肥～武漢～重慶～成都）
- ・ 浙贛旅客専用線（杭州～南昌～長沙）
- ・ 青島～太原旅客専用線（青島～済南～石家荘～太原）

また、環渤海、長江デルタ、珠江デルタの3大都市圏における都市間軌道交通の整備、貨物ターミナルの整備等も同計画に位置付けられている。

なお、2006年3月に全人代で了承された第11次五箇年計画（2006～10年）において、同期間中に北京－上海などの旅客専用線を7,000km建設するとされた。

### ③ 鉄道管理体制改革

これまで中国の鉄道現場管理体制は、鉄道部－铁路局(15)－鐵路分局(41)－駅区等という4層構造であったが、2005年3月18日、劉志軍部長は鐵路分局を突然廃止し、铁路局が駅区等の現場を直接管理する体制に変更した。あわせて太原・西安・武漢の3つの铁路局を新設し、18铁路局（広州及び青蔵の両会社を含む）体制に変更した。現場管理の重層的な体制を簡素化することが狙いと見られる。

### ④ 鉄道投融资改革

「中長期鉄道網計画」を完全実施するために必要な資金は2兆元以上と見込まれており、年間1500億元程度の投資額となるが、これは現在の鉄道整備基金の約3倍に相当するため、資金が絶対的に不足する。このため、「国务院の投資体制改革に関する決定」に従い、政府主導で投資主体の多元化、融資ルートの多様化、融資ファンドの多様化を推進している。

### ⑤ 第6次大高速化

2007年4月18日、中国の鉄道は第6次大高速化を実施した。このとき初めて運転最高速度200km/h以上の線区が6,003km登場し、うち846kmは最高速度が250km/hとなった。また160km/hの線区は1.4万kmに拡大している。

これに伴い「動車組」と呼ばれる電車列車が、北京～天津、上海～南京、広州～深圳といった近距離区間で頻発されるようになったほか、北京～ハルピン、北京～上海などでも運転されるようになった。北京～上海間の所要時間は、9時間59分に短縮された。

なおこの「動車組」列車はを初めとする外国の技術を導入しており、技術導入の相手国によって車両の形式を変えているためにどの国の車両かがすぐ分かる（CRH1＝加ボンバルディア、CRH2＝日本川崎重工、CRH5＝仏アルストム）が、中国では全て「和諧号」と名付けて、「国産車」としている。ただし、8月にCRH5が故障のため5時間線路上で立ち往生した事件が発生した際には、「この車両は仏アルストムの技術で作られた」と報道された。

#### ⑥ 北京～天津城際鉄道の開通

2008年8月1日、北京オリンピックの開幕日の一週間前の日に、北京～天津城際鉄道が開通し、旅客専用線としては事実上最初の営業線となった（実際の最初の営業線は7月20日に開通した済南～青島。ただし最高速度は250km/h）。最高速度は当初300km/hを予定していたが、最終的に350km/hとなり、「鉄道の営業運転としては世界最速」を記録することとなった。使用車両は独シーメンスの技術を使用したCRH3と日本川崎重工の技術を使用したCRH2の改良型であるCRH2-300の2種類。当初はCRH3のみの予定であったが、第6次大高速化で投入された動車組のうちCRH2の評価が高かったこと、またCRH3の生産が遅れ気味であったことから、CRH2-300が急遽投入された。北京～天津間120キロを30分で走行している。

### 5. 都市鉄道

#### (1) 都市鉄道の概況

中国においては、地下鉄等都市軌道系交通機関は従来は建設部が所管していたが、2008年3月の機構改革で交通運輸部に移管された。ただし、実際の建設・運営は地方政府または地方政府が管理する会社が行っている。都市人口の増加とモータリゼーションの進展に伴う道路混雑及び環境問題に適切に対処するため、多くの都市鉄道整備計画が策定されている。

#### (2) 路線網の状況

都市名	名称	種類	路線延長	投資総額	供用開始(予定)
北 京	【営業中】				
	1号線	地下鉄	31.04 km	65 億元	} 1969年10月
	2号線	地下鉄	23.61 km		
	13号線	地下鉄	40.85 km		2002年9月

	八通線 5号線 10号線(一期) 8号線(オリンピック支線) 空港線 営業中計4線	地下鉄 地下鉄 地下鉄 地下鉄 地下鉄	18.9 km 27.6 km 24.7 km 4.5 km 28.5 km 199.8 km	32.75億元 119.91億元 }159.94億元 58 億元	2003年12月 2007年10月 2008年7月 2008年7月
	<b>【建設中】</b> 4号線 9号線 10号線(二期) 7号線 大興線 建設中計5線	地下鉄 地下鉄 地下鉄 地下鉄 地下鉄	28.16 km 16.5 km 7.85 km 27.3 km 22 km 101.81 km	148 億元 86 億元 45 億元 88 億元 60 億元	2009年9月 2010年 2010年 2012年 2012年
	<b>【着工準備中】</b> 6号線	地下鉄	41.74 km		2012年
天 津	<b>【営業中】</b> 9号線(濱海輕軌) 1号線	L R T 地下鉄	45.41 km 26.19 km	74.53億元 78.68億元	2004年3月 2006年6月
	<b>【建設中】</b> 2号線 3号線 9号線(西延伸)	地下鉄 地下鉄 地下鉄	22.8 km 29.51 km 6.84 km	109.23億元 119.45億元 37.65億元	2010年 2010年 2010年
ハルピ ン	<b>【建設中】</b> 1号線(一期)	地下鉄	14.41 km	58.9億元	2008年12月
長 春	<b>【営業中】</b> 輕軌環狀線(一期) 輕軌環狀線(二期)	L R T L R T	14.0 km 17.3 km	11.34億元 16.3 億元	2002年10月 2006年12月
	<b>【建設中】</b> 輕軌4号線(三期)	L R T	16.98 km	18.4 億元	2009年
	<b>【着工準備中】</b> 1号線(一期)	地下鉄	20 km	84.5 億元	2013年

瀋陽	【建設中】				
	1号線	地下鉄	22.2 km	96.66億元	2009年12月
	2号線（一期）	地下鉄	19.24 km	82.81億元	2011年
	2号線（南延伸）	地下鉄	2.62 km	12.81億元	2011年
大連	【營業中】				
	201路/203路	路面電車	11.64 km		2004年7月
	202路（都市軌道交通試驗線）	路面電車	12.6 km	2.74億元	2002年12月
	快速軌道3号線	LRT	49.15 km	33.37億元	2002年11月
青島	【着工準備中】				
	1号線	地下鉄	16.43 km	40.53億元	2012年
上海	【營業中】				
	1号線	地下鉄	39.75 km		2007年12月
	2号線	地下鉄	25.2 km	114 億元	2000年6月
	3号線	地下鉄	40.3 km	92 億元	2006年12月
	4号線	地下鉄	33.6 km	128.7 億元	2007年12月
	5号線	LRT	17.2 km	38.15億元	2003年11月
	6号線	LRT	33.13 km		2007年12月
	8号線	地下鉄	23.3 km	118 億元	2007年12月
	9号線（一期）	地下鉄	29.14 km	109 億元	2007年12月
	營業中計5線		241.62 km		
	-----				
	【建設中】				
	7号線	地下鉄	35 km	92 億元	2009年
	8号線（南延伸）	地下鉄	13.19 km	53.43億元	2009年
	9号線（二期）	地下鉄	14.48 km		2009年
2号線（東延伸）	地下鉄	30.8 km		2010年	
10号線（一期）	地下鉄	36 km		2010年	
11号線	地下鉄	58.97 km		2010年	
13号線	地下鉄	33.6 km	198.68 億元	2011年	
建設中計6線		222.04 km			
-----					
【着工準備中】					
12号線	地下鉄	33.6 km	209.8 億元	2012年	
南京	【營業中】				
1号線（一期）	地下鉄	21.72 km	84.83億元	2005年3月	
-----					

	<b>【建設中】</b> 1号線（南延伸） 2号線（一期） 2号線（東延伸）	地下鉄 地下鉄 地下鉄	17.10 km 25.14 km 9.68 km	69.36億元 105 億元	2009年 2009年 2009年
蘇州	<b>【建設中】</b> 1号線（一期）	L R T	25.739km		2012年
杭州	<b>【建設中】</b> 1号線	地下鉄	47.97km	224 億元	2011年
福州	<b>【着工準備中】</b> 1号線	L R T	18.1 km	51.5 億元	2013年
広州	<b>【営業中】</b> 1号線 2号線 3号線 4号線 営業中計4線	地下鉄 地下鉄 地下鉄 地下鉄	18.48 km 25.10 km 36.33 km 36.5 km 116.41 km	122.62億元 113.09億元 159.05億元	1999年6月 2003年6月 2005年12月 2005年12月
	<b>【建設中】</b> 5号線（一期） 3号線（北延伸） 2・8号線（再編） 4号線（南北延伸） 広佛線 6号線（一期） 建設中計7線	地下鉄 地下鉄 地下鉄 地下鉄 地下鉄	32 km 28.9 km 32 km 14.2 km 32.97 km 24.3 km 164.37 km	131.28億元	2008年12月 2009年 2010年 2010年 2010年 2011年
	<b>【着工準備中】</b> 7号線 9号線	地下鉄 地下鉄	8.00 km 17.4 km	56.7億元	2013年 2013年
深圳	<b>【営業中】</b> 羅宝線（1号線） 竜華線（4号線）	地下鉄 地下鉄	21.87 km	115.53億元	2004年12月
	<b>【建設中】</b> 羅宝線（西延伸）	地下鉄	23.33 km	103.95億元	2008年12月

	竜崗線（3号線） 竜華線（残区間） 蛇口線（2号線） 環中線（5号線） 建設中計4線	地下鉄 地下鉄 地下鉄 地下鉄	32.91 km 15.95 km 14.35 km 38 km 124.54 km	98.86億元 59.3 億元 55.9 億元	2009年 2009年 2010年 2010年
武漢	【建設中】 2号線（一期）	地下鉄	27.2 km	149.13億元	2012年
成都	【建設中】 1号線	地下鉄	15.99 km	69.87億元	2010年
重慶	【営業中】 2号線	モノレール	19.15 km	43 億元	2004年11月
	【建設中】 3号線（一期） 1号線（一期）	地下鉄 地下鉄	21.16 km 32 km	54 億元	2010年 2011年
貴陽	【建設中】 1号線	地下鉄	16.51 km	40 億元	2011年
昆明	【着工準備中】 1号線	L R T	23.7 km		2015年？
西安	【建設中】 2号線	地下鉄	26.4 km	100 億元	2011年
	【着工準備中】 1号線	地下鉄	23.9 km	120 億元	2013年

上記の他、鄭州、寧波にて地下鉄を、石家莊、濟南、南寧、ウルムチにてL R Tを建設する計画がある。

なお、供用開始の時期について、段階的に部分開業を行っているものは最新開業区間の開業時期で示してある。

## 6. 自動車

### (1) 輸送の状況

2007年の営業貨物輸送量は163.9億トン（対前年比11.8%増）、営業

旅客輸送量は205.1億人（同10.2%増）であった。

輸送量としては、貨物は70%以上、旅客は90%以上と、ともに圧倒的なシェアを誇るが、人キロベースでは50%台、トンキロベースでは10%台となる。

2007年の平均輸送距離は、貨物で59キロ、旅客で54キロであった。

## （2）インフラの概要

### ① 道路網

2007年末現在の道路延長は358.37万キロで、対前年比12.67万キロ増加した。高速道路は5.39万キロで、対前年比8600キロ増加した。

### ② 道路の整備計画

これまで、首都、直轄市及び省都と人口100万人以上の大都市、人口50万人以上の都市の大部分を結ぶことを目的として、「5縦7横」（五縦；同江～三亜、北京～福州、北京～珠海、二連浩特～河口、重慶～湛江、七横；綏芬河～満洲里、丹東～拉薩、青島～銀川、連雲港～霍尔果斯、上海～成都、上海～瑞麗、衡陽～昆明）からなる主要幹線国道網が計画され、2007年末までに計画された3.5万キロがほぼ完成した。

2004年12月17日、国務院において「国家高速道路網計画」が原則通過した。これは首都を中心として放射状に7本、南北の縦方向に9本、東西の横方向に18本の高速道路をもって8.5万キロの高速道路ネットワークを形成する計画であり、「7918網」と略称される。概ね30年かけて整備する。具体的な路線は以下のとおり。

7放射線：北京～上海、北京～台北、北京～香港・マカオ、北京～昆明、北京～ラサ、北京～ウルムチ、北京～ハルビン

9南北縦：鶴崗～大連、瀋陽～海口、長春～深圳、済南～広州、大慶～広州、二連浩特～広州、包頭～茂名、蘭州～海口、重慶～昆明

18東西横：綏芬河～満洲里、琿春～烏蘭浩特、丹東～錫林浩特、榮成～烏海、青島～銀川、青島～蘭州、連雲港～霍尔果斯、南京～洛陽、上海～西安、上海～成都、上海～重慶、杭州～瑞麗、上海～昆明、福州～銀川、泉州～南寧、廈門～成都、汕頭～昆明、広州～昆明

なお、2006年3月に全人代で了承された第11次五箇年計画（2006～10年）において、同期間中に北京－上海などの高速道路を建設し、全国の道路総延長を230万キロに、高速道路総延長を6.5万キロにするとされた。

一方、農村自動車道路についても整備が進み、2007年には1800億元を投じて42.3万キロを建設した。

## （3）自動車の保有・運行状況

### ① 自動車の保有状況

2007年末現在の全国の民用自動車の保有台数は4,358.36万台（対前年比17.9%増）である。ただ、このほかに軍・公安等が保有する自動車が相当数あ



り、全国の自動車の保有数は正確なところ不明である。民用自動車のうち、貨物自動車は1,054.06万台（対前年比6.9%増）、旅客自動車は3,195.99万台（対前年比22.0%増）である。

また、民用自動車のうち法人（企業のほか公的機関も含む）所有以外のものの保有台数は2,876.22万台、うち貨物自動車は539.45万台、旅客自動車は2,316.91万台である。

マイカーと言える小型自動車と軽自動車に相当するものは、2006年末現在で1,756.18万台である。

## ② 交通事故状況

2006年の全国の交通事故件数は37万8,781件（対前年比15.9%減）、死亡者数は8万9,455人（対前年比9.4%減）、負傷者数は43万1,139人（対前年比8.3%減）となっている。

## （4）事業規制等鉄道に関する法制度

- ・ 公路輸送管理暫行条例（86年12月29日公布）  
道路運送事業に関する規制（許可制）等について定めている。
- ・ 汽車貨物運輸規則（88年8月1日施行）  
荷主と運送者との関係、責任分担等について定めている。

## （5）政府の自動車政策・最近の動向

### ① 有料道路管理条例の制定

近年、「三乱」（みだりにゲートを設ける、みだりに罰金を課する、みだりに料金を徴収する）、即ち地方政府等がみだりに道路上に関所を設け通行車両から様々な名目で料金を徴収する現象が各地で発生し、道路運送の発展を著しく阻害している状況を踏まえ、2004年9月13日、道路における料金徴収業務を適正に管理するための行政法規を制定し、同年11月1日より施行した。

### ② 過積載の取り締まり強化

交通部・公安部・発改委・検験総局らが合同して、過積載の取り締まりを強化し、啓蒙キャンペーンを実施するとともに、幹線国道での取り締まりを行った。2004年6月20日から全国2,925箇所において4,631.3万台のトラックを検査した結果、453.7万台で過積載が判明し、そのうち著しいもの133万台については荷物を卸させた。

### ③ 排ガス基準の強化

年々中国国内各都市における大気汚染の深刻化が問題となっていることから、排ガス基準の適用が年々強化されている。2007年7月1日からは、EUの「ユーロⅢ」に相当する「国Ⅲ」基準が全国的に施行され、国Ⅲ基準に合致していない車両の販売や新規登録ができなくなった。また北京市ではオリンピック対策もあって200

8年3月1日から「ユーロⅣ」に相当する「国Ⅳ」基準を先行施行している。

#### ④ テロ対策の強化

2008年5月5日に上海市内にてバスが爆発し乗客3名が死亡する事故が発生したことなどをを受けて、バスのテロ対策強化を始めたところが出てきた。特に上海市では市内を走る路線バス全てに監視カメラを設置した。

#### ⑤ 北京オリンピック等における交通規制

2008年は北京にてオリンピック及びパラリンピックが開催されたが、環境対策や渋滞削減のため、7月20日から9月20日まで、偶数日は偶数ナンバー車、奇数日は奇数ナンバー車のみ走行可能とする交通規制を行った。前年に4日間ほど試行されて大きな効果を得たとの認識から2ヶ月という長期に渡って行われたもの。バスやタクシーは除外され、むしろバス路線の増発などを行って市民の足の確保を行った。車を持たない一般市民からは概ね好評で継続希望も多くあったが、一方で車を持つ企業等から強い不満があったこともあって、9月21日以降は公務車両のみについてナンバー末尾によって週1日のみ規制するという形で存続することとなった。

## 7. 水運・港湾

### (1) 輸送の状況

2007年の水運による貨物輸送量は過去最高の28億1,199万トン（対前年比13.1%増）を達成した。

このうち国内貨物輸送量は22.23億トン、15,598.95億トンキロで、うち沿海輸送による貨物輸送量は9.24億トン、12045.83億トンキロ、内陸水路を利用した貨物輸送量は12.99億トン、3,553.12億トンキロ（うち長江水系：5.34億トン、2,022.15億トンキロ、京杭運河：2.83億トン、715.90億トンキロ、珠江水系：2.09億トン、334.92億トンキロ、黒龍江水系0.13億トン、7.55億トンキロ）であった。

2007年の港湾での貨物取扱量は64.10億トン（対前年比15.1%増）を達成した。このうち、沿海港湾での貨物取扱量は40.42億トン（対前年比14.5%増）、内水港湾での貨物取扱量は23.68億トン（対前年比16.1%増）であった。

2007年の港湾でのコンテナ取扱量は1.14億TEU（20フィート標準コンテナ換算。対前年比22.3%増）となり、初めて1億TEUの大台に乗せた。このうち、沿海港湾での取扱量は1.05億TEU、内水港湾での取扱量は974万TEUであった。

### (2) インフラの概要

#### ① 内陸水路網

2007年末現在の全国の内陸水路延長は12.35万キロ。江蘇省（2.43万

キロ)、広東省(1.18万キロ)、湖南省(1.15万キロ)、四川省(1.07万キロ)等で発達している。

## ② 主要港湾

2007年末現在、全国の港湾の操業用バース数は前年末から494増えて35,947、うち1万トン級以上の船舶が停泊できるバース数は134増えて1,337となっている。

このうち沿海港湾の操業用バース数は4,701、うち1万トン級以上の船舶が停泊できるバース数は1,078である。また、内水港湾の操業用バース数は31,246、うち1万トン級以上の船舶が停泊できるバース数は259である。

なお、1万トン級以上の船舶が停泊できるバースのうちコンテナバース数は253である。

主要港湾別の貨物取扱量の状況は次の通り。(数字はいずれも2007年)

港湾名	省市区	沿岸 内陸 の別	貨物取 扱量 (万トン)	前年比 増減 (%)	うち外貿 (万トン)	前年比 増減 (%)	コンテナ 取扱量 (万TEU)	前年比 増減 (%)
上海	上海市	沿岸	49227	4.6%	25574	20.2%	2615.2	20.4%
寧波一舟山	浙江省	沿岸	47336	11.7%	20236	8.6%	943.1	32.2%
広州	広東省	沿岸	34325	13.4%	8051	4.2%	925.9	39.1%
天津	天津市	沿岸	30946	20.1%	16803	20.3%	710.2	19.4%
青島	山東省	沿岸	26502	18.2%	19011	12.9%	946.2	22.9%
秦皇島	河北省	沿岸	24893	21.5%	3593	-10.7%	30.0	50.0%
大連	遼寧省	沿岸	22286	11.2%	8214	17.1%	381.3	18.7%
深セン※	広東省	沿岸	19994	13.6%	15354	20.8%	2110.4	14.3%
蘇州	江蘇省	内陸	18377	21.8%	4718	13.7%	189.6	52.7%
日照	山東省	沿岸	13063	18.7%	9517	16.3%	42.1	65.0%
南通	江蘇省	内陸	12339	18.8%	1882	94.8%	42.9	19.2%
營口	遼寧省	沿岸	12207	28.8%	2775	20.2%	137.1	35.6%
南京	江蘇省	内陸	10859	7.6%	726	2.4%	105.6	32.0%
煙台	山東省	沿岸	10129	66.7%	3404	77.7%	125.0	19.2%
連雲港	江蘇省	沿岸	8507	17.6%	4983	11.2%	200.3	53.8%

※センは土へんに川

(注) 寧波港と舟山港は06年に一体化されて寧波舟山港となった。

(出典) 2007中国航運発展報告(交通運輸部)

## ③ 港湾・内陸水路の整備計画

2004年12月、国務院常務会議において「長江デルタ・珠江デルタ・渤海湾区域における沿海港湾建設計画」が原則了承された。

また、2006年3月に策定された第11次五箇年計画(2006~10年)にお

いて、沿海港湾としては大連、唐山、天津、青島、上海、寧波一舟山、福州、アモイ、深圳、広州、湛江及び防城等の沿海港湾における石炭、輸入天然ガス、輸入鉄鉱石中継輸送システムとコンテナ輸送システムの建設が記載されたほか、内陸水路としては長江河口部の深水航路の維持管理第三期工程、珠江河口部の出海航路の建設、長江水系・珠江水系及び京杭運河における航路の補修、重慶・武漢・南京等の内陸河川港湾の建設が記載された。また、このほか、上海・天津・大連等の国際海運センターの建設も記載されている。

### (3) 水運事業の概況

#### ① 水運事業者

中国の主要な水運事業者としては、交通部系列の中国遠洋運輸(集団)総公司(COSC0)及び中国海運(集団)総公司(China Shipping)、対外貿易経済合作部(現商務部)系列の中国対外貿易運輸(集団)総公司(SINOTRANS)(主として用船)が挙げられる。なお、93年4月、日本の船主協会に相当する「中国船東協会」が設立された。

#### ② 保有隻数

2007年末現在の民用船舶保有量は191,771隻(総トン数11881.46万トン)。このうち、国内輸送用は189,487隻(総トン数7716.83トン)で、うち内水輸送用は180,165(総トン数5266.25万トン)隻、沿海輸送用は9,322隻(総トン数2450.58万トン)。国際輸送用は2,284隻(総トン数4164.64万トン)。内水用の船舶が減少傾向であるため船舶総数は前年比で2600隻減少したが、国際用大型コンテナ船などが引き続き投入されているため、総トン数では前年比で855.75万トンの増となっている。

#### ③ 港湾

中国では、港湾管理は、改革開放政策により地方政府に移管され、建設管理は一部を除き地方政府により行われている。中央(交通部)は、地方政府とともに整備費用を支弁するとともに、地方に対し投資のマクロコントロール、設計審査・建設管理、技術指導を行っている。

また、各種荷役設備等の管理・運営は、港湾管理者となっている地方政府から委託を受けて、「公司」が当たっている。

港湾整備に対する外資の利用も積極的に行われており、円借款、世界銀行、アジア開発銀行等から融資を受けている。また、外国との合資企業による埠頭の建設・運営を認め、これに対し税の減免措置を講ずるとともに、合資企業による荷役業務等の経営、更には外国独資企業による専用埠頭の建設運営を認めている。

### (4) 事業規制等鉄道に関する法制度

- ・海洋環境保護法(83年3月1日施行)  
海洋汚染の防止について定めている。
- ・海上交通安全法(84年1月1日施行)

船舶検査・登記、航行・停泊方法、安全確保措置、海難救助、法律責任等について定めている。

- ・内河交通安全管理条例（８６年１２月１６日公布）  
内水を航行する船舶に関する検査、航行・停泊方法、安全確保措置、救助等について定めている。
- ・水路運送管理条例（８７年１０月１日施行）  
海上運送事業に関する規制（許可制）等について定めている。  
なお、同条例において、交通部の認可を経なければ、外資企業、合資企業及び合作企業は、沿海、河川、湖沼等における水路運輸を経営することはできない旨規定されている（カボタージュ規制）。
- ・水路貨物運輸契約実施細則（８７年７月１日施行）  
運送人、荷主等の関係を定めている。
- ・国際船舶代理管理規則（９０年４月１日施行）  
外航船の船舶代理業に関する規制（許可制）等について定めている。
- ・国際定期船輸送管理規定（９０年６月２０日公布）  
国際定期船航路の開設・運営に関する規制（許可制）等について定めている。
- ・海上国際コンテナ運輸管理規定（９０年１２月５日施行）  
海上国際コンテナ輸送を行う海運企業、港湾でコンテナの積卸しを行う企業に関する規制（許可制）等を定めている。

#### （５）政府の水運・港湾政策、最近の動向

##### ① 「航海の日」制定

２００５年より、毎年７月１１日を中国における法定祭日「航海の日」とすることが定められた。これは６００年前の１４０５年、鄭和という偉大な航海家が西洋に向かって初めて出港したことを記念するものである。法定祭日とされるが、休日ではない。

##### ② 洋山深水港（上海国際航運中心）の開業

２００５年１２月１０日、中国最大のコンテナ港が上海の南方、杭州湾内に開港した。洋山港、洋山深水港とも呼ばれるが、コンテナターミナルとしての正式名称は「上海国際航運中心」。開港時に延長１，６００メートルの岸壁に深水バースを５バース備え、２００６年末にさらに５バース拡張された。今後も拡張を続け、２０２０年に全工程が完成すれば、ここだけで取扱量が２，５００万ＴＥＵに上り、東アジアのハブ港湾となる。

洋山港は南匯区の小洋山島を埋め立てて建設された海上港。陸上とは全長３２．５kmの東海大橋で結ばれている。荷揚げされた貨物は東海大橋を使つての陸送と、南匯・芦潮港への船舶輸送でピストン輸送される。

##### ③ 三峡ダムの建設

１９９４年に長江中流部において着工された三峡ダムの建設工事は、２００６年５

月20日にダムの本體工事が完成し、2009年までにダム湖（上流側）の水位が175メートルにまで達する予定。ダムには複線5段階の船用閘門が整備され、160分かけて最大1万トン級の船舶が航行できる。ダムの完成により水位が上昇し、上流側での船舶の航行に危険な浅瀬や川幅の狭い箇所がなくなり、ダム建設前は3,000トン級の船舶の航行が限界であったが、1万トン級の船舶が航行できるようになる。

#### ④ 便宜置籍船対策の実施

中国籍船舶の半数前後が便宜置籍船となっていることから、交通部（当時）は、2007年7月1日から2年以内に便宜置籍国など外国からの輸入及び通関を済ませた上で中国籍の登記を済ませた国際輸送向け船舶のうち、一定の基準を満たすものについては、その船舶に関する輸入関税と増値税（中国の付加価値税）を免除する政策を打ち出した。基準とは、05年までに外国で登記された船舶のうち、船齢4～12年のタンカーや化学品船等、船齢6～18年のバルク船等、船齢9～20年のコンテナ船等。本措置によって中国籍船舶が400万DWT増加すると見込まれている。

## 8. 造船

### （1）造船の概況

中国の造船業は、当初、軍事技術の民間転用としてスタートした。このため、国防科学技術工業委員会が所管していたが、2008年3月の国務院機構改革によって同委員会は国防科学技術工業局となって新設された工業・信息化部の傘下に入った。

今では韓国、日本と肩を並べる造船大国に成長しており、2007年の世界市場シェアは建造量で23%、新規受注量で42%、手持ち受注量で33%を占めるに至っている。特に2008年7月、8月と月間新規受注量では遂に韓国を抜いて世界一となった。また船種別ではバルク船の建造量が2007年に8,150万DWTとなり、世界市場シェアの55.8%を占めて世界一となっている。

2007年の船舶建造量（竣工ベース）は1,893万DWT（対前年比30.0%増）、新造船受注量は9,845万DWT（対前年比132%増）、手持ち工事量は15,889万DWT（対前年比131%増）である。

### （2）事業の状況

1999年7月、上海を中心に広東省、江西省の造船所から成る中国船舶工業集团公司（CSSC）と、天津市、河北省、遼寧省、山東省及び内陸部の造船所から成る中国船舶重工業集团公司（CSIC）が発足した。このためこれら二大国企の成績が突出しており、2007年においてはCSSCが140億元、CSICが50億元の純利益を出すなど好調な経営を続けている。

30万トン級のVLCCやFPSO、LNG船など高度な技術が必要な船舶の建造実績も打ち出しているが、高度な技術を必要とする部品などについては輸入に頼るところが多く、2007年の舶用品輸入額は前年比74%となる26億米ドルに上った。

また発注者に対する船舶引き渡しの遅延が目立ち始め、2007年では合計100

万DWT近くの船舶が納期までに引き渡されなかったことを、造船企業の業界団体である中国船舶工業行業協会が明らかにした。遅延の原因としては同協会は、生産準備の不足、技術蓄積の附則、造船インフラ施設の建設遅延、必要部品の調達不足、資金難などを挙げている。

## 9. 観光

### (1) 観光の概況

#### ① 中国来訪外国人旅行者数

2007年に中国を来訪した外国人旅行者数は1億3187.3万人、うち香港・マカオ・台湾からの旅行者数を除けば2,610万人で、送客国上位3ヶ国は順に、韓国477.7万人、日本397.7万人、ロシア300.4万人。

WTO（世界観光機関）の2005年の統計によれば、中国は、フランス、スペイン、アメリカに次いで外国人旅行者の受け入れ数で世界第4位。同年の観光外貨獲得収入は293.0億米ドル、2007年の観光外貨獲得収入は419.2億米ドル。

#### ② 中国公民の海外旅行者数

2006年に外国を旅行した中国公民は3452.4万人、うち香港・マカオへの旅行者数を除けば1029.5万人で、訪問先上位3ヶ国は順に、日本128.0万人、韓国109.8万人、タイ76.7万人。2007年に外国を旅行した中国公民は速報ベースで4095万人。

中国公民の海外旅行には、中国国内の一部の地域から香港に向けて出国する場合を除き、基本的には団体観光ビザが必要。団体観光ビザが発給される行先国・地域とするには、中国政府によるADS（Approved Destinations State）の指定が必要で、2007年末現在、中国公民が海外旅行できる国・地域は132となり、2008年には6月に米国、9月にイスラエルが正式に追加された。また同年8月に北朝鮮を追加することが決定されたと報じられた。

#### ③ 中国公民の国内旅行

2007年の数字で、のべ16.1億人、消費総額は7770.62億元。

#### ④ 中国国内の観光資源

登録された世界遺産は2008年9月末現在、35箇所。自然遺産7箇所、複合遺産4箇所、文化遺産26箇所。

### (2) 政府の観光政策、最近の動向

#### ① 中国国民訪日団体観光ビザ

- 1999年、中国は日本を中国国民の観光目的出国対象国（ADS）に指定。その後日中間での実施要領の合意を経て、2000年9月より、中国国民訪日団体観光旅行を開始（ビザ発給対象地域：北京市、上海市、広東省）。

- ・ 2004年9月、ビザ発給対象地域を5地域拡大（新たに遼寧省、天津市、山東省、江蘇省、浙江省を追加）。
- ・ 2005年7月、北側国土交通大臣の訪中によりビザ発給対象地域を中国全国に拡大することで日中双方が合意、7月25日より実施。
- ・ 2007年5月、中国内の全在外公館（中国大（北京）、上海総、広州総、重慶総、瀋陽総、大連出張駐在）にてビザの発給を開始。
- ・ 2008年3月、資産などの条件付きで、最少3名の団体から発給可能な家族観光査証の発給を開始。ただし、中国人の観光団体には中国の添乗員をつけなければならないという法令の存在がネックとなり、利用者は極小
- ・ 中国人訪日修学旅行に係る査証免除措置は2004年9月1日より実施。

## ② 日中観光交流年

2006年を「日中観光交流年」と位置付けることにつき、日本国土交通省と中国国家旅游局との間で合意。これを受けて、日中両国が協力して青少年交流、スポーツ交流、友好都市交流などを中心に、観光交流の拡大を図った。

## ③ 日中国交正常化35周年記念事業

2007年は日中国交正常化35周年に当たることから、日本国土交通省と中国国家旅游局との間で記念事業を実施することで合意。これを受けて、日中双方から訪問団を相互に派遣し、最終的には日本から中国へ約25000人、中国から日本へ約12000人、合計約37000人という大規模な交流が実現した。

## （3）観光に関する法制度

- ・ 観光業務において私的にリベート・チップを收受することを厳格に禁止する規定  
(87年8月17日施行)
- ・ ガイド管理暫行規定（88年3月1日施行）  
ガイドの資格要件、試験、禁止行為、非資格者のガイド行為の禁止等を定めている。
- ・ 旅遊安全管理暫行弁法（90年3月1日施行）  
観光に係る安全管理、事故処理、奨励、罰則等について定めている。
- ・ 旅行社管理条例（96年10月15日公布）  
旅行社の種別、資格要件、許可制等について定めている。

## 10. 国際協力

### （1）我が国の対中ODA総論

#### ① 概況

我が国の対中ODAは、1979年12月の大平首相訪中を契機に、「中国の安定した発展、及び日中両国の友好関係の構築は、我が国のみならずアジア・太平洋地域の平和と繁栄にとり極めて重要」との立場から開始され、これまでに有償資金協力（円借款）を約3兆1,331億円、無償資金協力を1,457億円、技術協力を1,



446億円、総額約3兆円以上のODAを実施し、中国の経済発展に大きく貢献してきた。

1990年代前半までは、沿海部のインフラ整備を中心に行われてきたが、2001年10月に政府は「対中国経済協力計画」を策定し、環境保全、内陸部の民生向上や社会開発、人材育成、制度作り、技術移転などを中心とする分野をより重視すること、また、日中間の相互理解促進により資するよう一層の努力を払うこと等に重点を置くこととした。また、対中円借款は、2000年度までは約5年を1ラウンドとする多年制を採用していたが、2001年度より単年度制に変更した。

中国の経済発展が進む中、日中両国間で、北京オリンピック（2008年）までには円借款の新規供与を終了することで共通認識に達したことを受けて、2007年度分を以て円借款の新規供与を終了した。他方、技術協力や草の根・人間の安全保障無償資金協力、文化無償資金協力については、貧困問題の解決や環境保全等互惠的分野に視する案件、中国国民の対日理解増進に視する案件等を中心に、日中関係全体の中で積極的に活用していく方針である。

## ② 実績

注：金額は、有償資金協力及び無償資金協力については交換公文ベース、技術協力についてはJICA経費実績ベース。（）内は運輸分野（道路を除く）の占める割合。

年度	有償資金協力	無償資金協力	技術協力
79~80 1981 82 83	第1次円借款 3,309.00億円 (79~83年度) (63.2%)	6.80億円 (0%) 23.70億円 (0%) 65.80億円 (0%) 78.31億円 (0%)	約6億円 約10億円 約20億円 約30億円
84 85 86 87 88 89	第2次円借款 5,400.00億円 (84~89年度) (53.3%)	54.93億円 (0%) 58.96億円 (0%) 69.68億円 (0%) 70.29億円 (0%) 79.58億円 (0%) 56.98億円 (0%)	約27億円 約39億円 約48億円 約62億円 約61億円 約41億円
90 91 92 93 94 95	第3次円借款 8,099.73億円 (90~95年度) (40.8%)	66.06億円 (0%) 66.52億円 (0%) 82.37億円 (0%) 98.23億円 (0%) 77.99億円 (0%) 4.81億円 (0%)	70.49億円 68.55億円 75.27億円 76.51億円 79.57億円 73.74億円

96	第4次円借款 9,870.36億円 (96～2000年度) (21.7%)	20.67億円 (0%)	98.90億円
97		68.86億円 (0%)	103.82億円
98		62.30億円 (0%)	98.30億円
99		72.86億円 (0%)	73.30億円
2000		47.80億円 (0%)	81.96億円
01	1,613.66億円 (0%)	63.33億円 (0%)	77.77億円
02	1,212.14億円 (0%)	67.88億円 (0%)	62.37億円
03	966.92億円 (0%)	51.50億円 (0%)	61.80億円
04	858.75億円 (0%)	41.10億円 (0%)	59.23億円
05	※747.98億円 (0%)	14.40億円 (0%)	52.05億円
06	※623.30億円 (0%)	24.02億円 (0%)	43.24億円
07	463.02億円 (0%)	5.85億円 (0%)	38億円(速報値)

※ 2005年度分の円借款供与についてはE/Nの締結が06年6月となったため、統計によっては2005年度分をゼロとし、2006年度分に2年分の合計額1371.28億円を計上しているものもある。

## (2) 運輸分野（道路を除く）における協力実績

### ① 有償資金協力

過去実施された有償資金協力（円借款）は以下のとおり。

#### <第1次円借款>

・石臼所港建設(I)～(V)	1980～83年度	429.45億円
・秦皇島港拡充(I)～(Ⅲ)	1980～82年度	277.85億円
・兗州～石臼所間鉄道建設事業(I)～(V)	1980～83年度	397.10億円
・北京～秦皇島間鉄道拡充(I)～(V)	1980～83年度	870.00億円
・衝陽～広州間鉄道拡充(I)～(Ⅱ)	1980年度	116.00億円

#### <第2次円借款>

・秦皇島港丙丁バース建設事業(I)～(V)	1984～88年度	220.00億円
・連雲港拡充(I)～(Ⅵ)	1984～89年度	470.00億円
・青島港拡充(I)～(Ⅵ)	1984～89年度	570.00億円
・衝陽～広州間鉄道輸送力拡充事業(I)～(Ⅳ)	1984～87年度	702.94億円
・鄭州～宝鷄間鉄道電化事業(I)～(V)	1984～88年度	691.91億円

・大同～秦皇島間鉄道事業(Ⅰ)～(Ⅱ)	1988～89年度	184.10億円
・北京市地下鉄建設事業(Ⅰ)～(Ⅱ)	1988～89年度	40.00億円

#### <第3次円借款>

・深圳大鵬湾塩田港第一期建設計画(Ⅰ)～(Ⅲ)	1990～92年度	146.81億円
・民用航空管制システム近代化計画(Ⅰ)～(Ⅲ)	1990～92年度	210.03億円
・武漢天河空港建設計画	1990年度	62.79億円
・神木～朔県鉄道建設計画(Ⅰ)～(Ⅳ)	1990～93年度	269.85億円
・宝鷄～中衛鉄道建設計画(Ⅰ)～(Ⅳ)	1990～93年度	298.00億円
・衡水～商丘鉄道建設計画(Ⅰ)～(Ⅳ)	1990～93年度	236.03億円
・石臼港第2期建設計画(Ⅰ)～(Ⅱ)	1991～92年度	60.89億円
・海南島開発計画(海口港)	1991年度	25.89億円
・南寧～昆明鉄道建設計画(Ⅰ)～(Ⅳ)	1991～94年度	576.96億円
・北京市地下鉄第2期建設計画(Ⅰ)～(Ⅳ)	1991～94年度	156.78億円
・連雲港墟溝港区第1期建設計画	1992年度	59.00億円
・秦皇島戊己バス建設計画(Ⅰ)～(Ⅱ)	1992～94年度	64.59億円
・秦皇島港石炭バス第4期建設計画(Ⅰ)～(Ⅱ)	1993～94年度	111.22億円
・北京首都空港整備計画(Ⅰ)～(Ⅱ)	1993～95年度	215.41億円
・福建省潼泉鉄道建設計画	1993年度	67.20億円
・大連大窯港湾バス第1期建設計画	1994年度	66.55億円
・上海宝山インフラ整備計画(Ⅰ)～(Ⅱ)バス	1994～95年度	155.08億円
・海南島開発計画(洋浦港)	1995年度	43.00億円
・朔県～黄力港鉄道建設計画	1995年度	277.15億円
・西安～安康鉄道建設計画	1995年度	197.89億円

#### <第4次円借款>

・北京首都空港整備事業計画(Ⅲ)	1996年度	84.59億円
・西安～安康鉄道建設事業計画(Ⅱ)～(Ⅲ)	1996～97年度	152.11億円
・朔県～黄力港鉄道建設事業計画(Ⅱ)～(Ⅳ)	1996～00年度	442.86億円
・貴陽～婁底鉄道建設事業計画(Ⅰ)～(Ⅱ)	1996～97年度	299.60億円
・ウルムチ空港拡張事業計画	1996年度	48.90億円
・蘭州中川空港拡張事業計画	1996年度	63.38億円
・青島港前湾第2期建設事業計画	1996年度	27.00億円
・河北黄力港建設事業計画	1997年度	154.00億円
・上海浦東空港建設事業計画	1997年度	400.00億円
・西安咸陽空港拡張事業	2000年度	30.91億円
・北京都市鉄道建設事業	2000年度	141.11億円
・重慶モノレール建設事業計画	2000年度	271.08億円
・武漢都市鉄道建設事業計画	2000年度	28.94億円

## ② 技術協力

### (イ) プロジェクト方式技術協力

過去実施されたプロジェクト方式技術協力案件は以下のとおり。

- ・ 中国鉄道管理学院コンピューターシステム向上 1987年 6月～91年 6月
- ・ 中国交通管理幹部訓練センター 1988年11月～93年11月

### (ロ) 開発調査

過去実施された開発調査案件は以下のとおり。

- ・ 鉄道近代化計画調査 1979～81年度
- ・ 港湾建設計画調査 1979年度
- ・ 石炭輸送鉄道建設計画調査 1979年度
- ・ 秦皇島港丙丁バース建設、連雲港二期工事、青島港前湾港区建設計画調査 1983～84年度
- ・ 衡陽～広州間鉄道複線化及び電化、鄭州～宝鶏間複線鉄道電化計画調査 1983～84年度
- ・ 上海都市快速鉄道整備計画調査 1985～86年度
- ・ 海南島総合開発計画調査 1985～88年度
- ・ 大鵬港港湾整備計画調査 1985～87年度
- ・ 大連港港湾整備計画調査 1987～88年度
- ・ 北京首都空港施設地区拡張計画調査 1987～88年度
- ・ 三港湾（秦皇島、連雲、石臼）整備計画調査 1988～89年度
- ・ 武漢天河空港建設計画調査 1988～89年度
- ・ 天津市津塘快速鉄道建設計画調査 1988～89年度
- ・ 上海市浦東新区外高橋地区開発計画調査 1992～93年度
- ・ 重慶市快速軌道交通計画調査 1992～93年度
- ・ 上海浦東新区国際空港基本計画調査 1994～95年度
- ・ 大連市都市総合交通計画調査 1994～95年度
- ・ 上海浦東国際空港建設計画調査 1996～99年度
- ・ 成都市公共交通システム整備計画調査 1999～2001年度
- ・ 青海省西寧市総合開発 F / S 調査 —

### (ハ) その他

鉄道分野を中心に J I C A ベースで長期・短期の専門家を派遣してきた。特に長期専門家については、82年から鉄道部に対して1～2名が継続的に派遣されている。

## 11. 要人の交流歴（1997年以降 閣僚クラス以上）

### (1) 中国政府閣僚クラス以上の訪日

#### ① 李鵬総理（1997年11月）

500系新幹線試乗、新幹線説明会（黒野次官等同席）

- ② 何光暉国家旅遊局長（１９９７年１１月）  
日中観光事情に関する意見交換（藤井運輸大臣、古賀前運輸大臣）
- ③ 江澤民・国家主席（１９９８年１１月２５～３０日）【国賓】  
日中首脳会談、「日中共同宣言」、東北新幹線乗車（川崎運輸大臣同乗）等
- ④ 朱鎔基総理（２０００年１０月１２～１７日）【公賓】  
日中首脳会談、東海道新幹線乗車（羽生運輸審議官同乗）
- ⑤ 何光暉国家旅遊局長（２００３年７月）  
中国への外国人観光客誘致キャンペーン
- ⑥ 楊元元民航総局長（２００５年４月）  
国際民間航空協会（ＩＡＴＡ）総会への出席
- ⑦ 呉儀副総理、汪光燾建設部長、邵琪偉国家旅游局長（２００５年５月１７～２３日）  
愛知万国博覧会中国日（ナショナルデー）への出席
- ⑧ 邵琪偉国家旅游局長（２００５年７月２５～日）  
中国国民訪日団体観光ビザ発給対象地域の中国全土への拡大第１陣への参加
- ⑨ 楊元元民航総局長（２００６年１月１１～１４日）  
国際交通セキュリティー大臣会合への出席
- ⑩ 邵琪偉国家旅游局長（２００６年６月２９日～７月６日）  
第１回日中韓観光大臣会合への出席
- ⑪ 温家宝総理（２００７年４月１１～１３日）【公賓】  
日中首脳会談
- ⑫ 賈慶林政協主席（２００７年９月１２～１８日）  
世界華商大会への出席
- ⑬ 唐家璇國務委員（２００８年２月２０～２４日）  
福田総理などとの会談
- ⑭ 胡錦濤国家主席（２００８年５月６～１０日）【国賓】  
日中首脳会談

- ⑮ 胡錦濤国家主席（２００８年７月７～９日）  
G8洞爺湖サミットへの出席、日中首脳会談

（２）我が国旧運輸大臣・国土交通大臣の訪中

- ① 古賀誠運輸大臣（１９９７年８月）  
日中航空当局間協議合意議事録への署名（受入単位：民航総局）
- ② 川崎二郎運輸大臣（１９９９年４月３～６日）  
北京－上海高速鉄道計画をはじめとする運輸分野における日中間の協力関係についての意見交換（受入単位：鉄道部）
- ③ 二階俊博運輸大臣（２０００年１月）  
日中間の観光交流推進についての意見交換（受入単位：国家旅游局）
- ④ 二階俊博運輸大臣（２０００年５月１９～２１日）  
日中文化観光交流使節団２０００への参加（受入単位：中日友好協会）
- ⑤ 森田一運輸大臣（２０００年１１月２～５日）  
テクノスーパーライナーの上海寄港及び運輸分野における日中間の協力関係についての意見交換（受入単位：）
- ⑥ 扇千景国土交通大臣（２００２年１０月）  
日中国交正常化３０周年記念事業への出席（受入単位：国家旅游局）
- ⑦ 扇千景国土交通大臣（２００３年８月３～６日）  
国土交通分野における日中間の協力関係についての意見交換（受入単位：国家旅游局）
- ⑧ 北側一雄国土交通大臣（２００５年１月１７～２０日）  
国土交通分野における日中間の協力関係についての意見交換（受入単位：国家旅游局）
- ⑨ 北側一雄国土交通大臣（２００５年７月２～３日）  
日中観光交流セミナーへの出席（受入単位：国家旅游局）
- ⑩ 北側一雄国土交通大臣（２００５年１１月２２～２４日）  
中国国際旅游博覧会２００５への出席（受入単位：国家旅游局）
- ⑪ 北側一雄国土交通大臣（２００６年７月１１～１５日）

日中航空当局間協議合意議事録への署名（受入単位：民航総局）

- ⑫ 冬柴鐵三国土交通大臣（２００６年１２月２～３日）  
国土交通分野における日中間の協力関係についての意見交換（受入単位：国家旅游局）
- ⑬ 冬柴鐵三国土交通大臣（２００７年３月１６～１７日）  
日中観光交流年クロージングセレモニーへの出席（受入単位：国家旅游局）
- ⑭ 冬柴鐵三国土交通大臣（２００７年６月２４～２７日）  
東京羽田～上海虹橋定期的国際旅客チャーター便協議合意議事録への署名、第２回  
日中韓観光大臣会合への出席（受入単位：民航総局及び国家旅遊局）
- ⑮ 冬柴鐵三国土交通大臣（２００７年８月２０～２３日）  
日中国交正常化３５周年記念交流行事への出席（受入単位：国家旅遊局）
- ⑯ 冬柴鐵三国土交通大臣（２００７年９月２９日）  
東京羽田～上海虹橋定期的国際旅客チャーター便初便行事への出席（受入単位：民  
航総局）
- ⑰ 冬柴鐵三国土交通大臣（２００７年１２月８～９日）  
日中国交正常化３５周年記念交流事業「締めくくり交流会・講演会」への出席（受  
入単位：国家旅遊局）