

【道路を中心としたインフラ建設、貨物輸送の動向】

2004.2.4 鈴木貴元 研究員

～ 2004年の道路建設は5割増の見通し

交通部によると、2003年の道路の新規開通は4万6000km(うち高速道路は4600km)となり、2000年代に入ってから最も短い開通となった。前年に比べると約3割、2万1000km短くなり、そのうち高速道路は1400km短くなった(図1)。

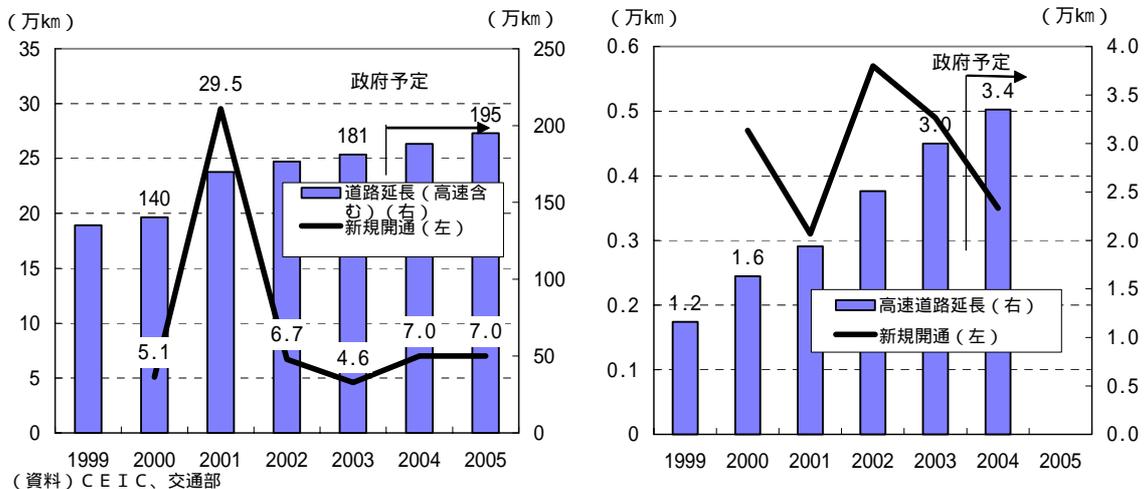
短くなった理由は2つ考えられる。一つ目は、景気対策として2001年に集中的に投資したこととの反動が続いていることである。2001年から2005年までの第10次5カ年計画では、2005年末の道路総延長が160万km前後(年間約5万kmの建設)、高速道路総延長が2.5万km(同約1700km)と予定されたが、すでに目標を大幅に上回っている。景気が順調に回復するなかで財政の役割を後退させる意図が働いている可能性がある。

二つ目は、建設費用の高騰や道路以外での建設投資の急増などにより、道路建設に支障が出てきていることである。2003年11月の原材料購入価格指数をみると、鉄鋼関連が前年同月比12.8%上昇、建築材料(含む非鉄金属材料)が同3.4%上昇となっており、資材価格の上昇が確認される。また、2003年はトラックの過積載による道路劣化が問題となっているが、修繕・補修工事や拡幅工事が増えることで新設工事にしわ寄せが出ている可能性がある。

とはいえ、2003年の自動車販売台数が前年比35.1%増の349万800台に達したことや、大都市で渋滞が大きな問題となっていることなどを背景に、道路建設への要望は強まっている。そのため交通部は、2004年の新規開通を2003年比約5割増の7万km(2005年も7万km)、そのうち高速道路を3500kmとすることを発表している。

資金配分は、長江デルタ15都市を結ぶ「3時間都市圏高速道路システム計画」を実施中の上海及び周辺部など、高規格の道路の建設割合が高い都市への配分が多くなると考えられる。しかし、交通部は、2005年までに行政村及び行政村間の道路を4万9000ヶ所、2001年からの累計で32万km整備するとしており、事業量の配分は所得格差の是正が急務な農村に置かれる模様である。

図1 中国の道路及び高速道路総延長、新規開通距離



～ 2003年の道路貨物輸送は横ばい、水運が好調

渋滞が深刻になり、道路建設への要望が高まっているが、2003年11月までの累計の道路貨物輸送をみると、輸送量が前年同期比0.5%増、平均輸送距離が同2.7%増となっており、伸び悩みが続いている(表1)。他方、けん引役として、輸送量が同8.2%増、平均輸送距離が8.4%増となった水運が注目される。

道路輸送の伸び悩みには大きく2つの原因がある。第1に、製造業の生産物の軽薄短小化である。2000年以降の貨物輸送量をみると、2001年を除いて経済成長率を大きく下回っており、生産物一単位当たりの重量が小さくなっていることが確認される。

このことは、小売におけるチェーンストアの発展や都市近郊農業の発展などで、道路貨物輸送の小口化が進んでいることから確認される。2003年11月までのトラック販売動向を詳細に見ると、トラック全体では前年同期比8.4%増にとどまっているが、軽トラックの販売は農村での買い替えを中心に同23.1%増となっている。

第2に、道路輸送は基本的に短距離輸送が中心であり、中長距離輸送と棲み分けができていくことである。表1をみると、道路輸送の平均輸送距離は60km、鉄道が800km、水運は1800～2000kmとはっきりと分かれている。水運は距離が伸びているが、これは自動車関連などで北京

上海 広東の三大都市間の輸送が活発になっていることや、三大都市以外の沿海都市の輸出品が三大都市へ集貨されていることなどを反映している。

表1 モード別貨物輸送状況

	貨物輸送量				道路			
	トン		平均輸送距離		トン		平均輸送距離	
	100万トン	前年比	km/トン	前年比	100万トン	前年比	km/トン	前年比
1999	12,315		318		9,591		59	
2000	12,666	2.9	327	2.8	9,745	1.6	59	-0.1
2001	13,703	8.2	330	0.9	10,562	8.4	59	-0.1
2002	13,981	2.0	342	3.6	10,723	1.5	61	4.5
2003	14,254	2.0	377	10.2	10,773	0.5	63	2.7
	鉄道				水運			
	トン		平均輸送距離		トン		平均輸送距離	
	100万トン	前年比	km/トン	前年比	100万トン	前年比	km/トン	前年比
1999	1,567		802		1,153		1,816	
2000	1,656	5.7	807	0.7	1,264	9.6	1,763	-2.9
2001	1,786	7.9	796	-1.4	1,354	7.1	1,828	3.7
2002	1,869	4.6	803	0.9	1,385	2.3	1,890	3.4
2003	1,979	5.9	819	2.0	1,498	8.2	2,049	8.4

(注) 2003年は1-11月期からの早期推計。ここでは航空、パイプライン、その他を除いている。

(資料) CEIC

～ 道路輸送の成長にはなお時間

高速道路建設は東西南北がいたるところで分断されており、政府の提唱する「五縦七横」(国土を縦横する総延長3.5万kmの道路ネットワーク計画)を完成させるにはなお10年以上かかるとみられている。また、中国の地域はそれぞれが比較的独立した経済圏を形成しており、長距離輸送のクイックデリバリーのニーズはまだこれからである。そのため、道路輸送が本格的に伸びてくるにはなお時間がかかろう。

蛇足であるが、足元の船舶建造量が急増している。2003年は重量トンベースで前年比46%増の600万トンに達し、世界の10%を占めた。また、新造船受注量は同173%増の1800万トンに達し、世界の18%を占めた(2002年は13%)。手持ち工事量も同93%増の2500万トンとなった。外国貿易向けが多いと見られるが、中国の港湾における国内貿易貨物の割合は5割を越えている。沿海部都市間、長江流域の国内貿易向けも注目されよう。