

## 鉄道からみた交通事情

内田知行

通常、徒歩または輸送手段によるヒトの往来を「交通」、輸送手段によるモノの移動を「運輸」という。ここでは主として鉄道によるヒトの往来をとりあげたい（道路交通については、本書の加々美光行氏による報告をお読みいただきたい）。

と言つても、「交通」と「運輸」とを厳密に分けることはまことに難しい。例えば、行商人や担ぎ屋の活動がある。日本でも物不足の戦後初期には、民衆は生活必需品をかかえてスシ詰め列車で町と村とを往来した。

こうした光景は今の中国でも続いている。九広鉄道の羅湖は香港から中国へ入る国境の駅である。ここでは、大きな荷物をかついだ香港人たちが、毎朝、駅のホームを猛烈な勢いでかけぬけ、香港あるいは深圳のイミグレーションを通過する。彼らの大半は行商人である。香港のファッショナブルな衣料品をもちこんで売りさばく。帰りは漢方薬その他の一次産品を買いこんで香港で売る。量的にかなりのものであるが、香港・中国どちらの通関統計にも含まれていないという。

## I 東アジア

「民族大移動」の時代にある今日の中国では、このように「交通」に付帯する「運輸」は至るところにみられる。だが、これを客観的に把握するのは難しい。では、本題に入ることにしよう。

### 旅客輸送体系の変化

まず、この十年間に交通体系がどのように変わったか、を考えてみよう。輸送手段別にみた中国の旅客輸送量は表1、2のとおりである。

中国では自転車交通の比重がきわめて高い。例えば、北京市内における年間旅客輸送量は約六〇億人。外出回数では、自転車と旅客輸送企業とが分担する輸送量の比率は二対一であるという。しかし、表1、2では自転車の利用はもちろん徒歩も含まれない。だから、交通体系の統計として不完全であることはい

表1 人・キロベースの旅客輸送量

(単位：億人・km)

	鉄道	自動車	動力船	国内航空	総計
1952	201	22.64	23.20	0.24	248
1978	1,093.41	521.06	100.53	21.92	1,743
1987	2,842.10	1,848.51	179.00	125.99	5,059

(出所) 中国交通年鑑社編刊『中国交通年鑑』1988年版、北京。なお、「総計」は役畜・機帆船等の伝統的輸送手段および国際航空を含む。「鉄道」は地方鉄道を含む。

表2 人ベースの旅客輸送量

(単位：万人)

	鉄道	自動車	動力船	国内航空	総計
1952	16,352	4,559	3,121	2	24,518
1978	81,491	148,761	22,876	220	253,993
1987	112,479	459,451	24,105	1,109	597,913

(出所) 表1と同じ。なお、「総計」は役畜・機帆船等の伝統的輸送手段および国際航空を含む。「鉄道」は地方鉄道を含む。



漢口駅に入線するディーゼル機関車（写真：大西康雄）

うまでもない。表1から明らかなように、人・キロベースでは、鉄道が一貫して大きな役割を果たしてきた。一九八七年では、全体の五六%を占める。もつとも、経済改革が始まる前の七八年（六三%）と比べると、鉄道の役割は減少した。代わって、自動車の役割が大きくなった（三〇%から三七%へ）。距離を考慮しない人ベース（表2）でみると、七八年では自動車五九%、鉄道三%であったが、八七年では七七%と一九%になった。以上二つの表から、現在、都市交通を含めた近距離交通は自動車、遠距離交通は鉄道という役割分担があることが知られよう。中国はまだモーターゼーションの時代に入っていない。だが、このままいけば鉄道から自動車への転換はますます進み、人・キロベース輸送量も西暦二〇〇〇年には自動車が鉄道を凌駕すると思われる。

「民族大移動」時代 「民族大移動」時代は経済改革とともにやの鉄道利用客 ってきた。周知のように、一九七〇年代末には農村に生産請負制が導入され、八〇年代初頭には農村の権力機関であった人民公社が解消された。都市の改革も、国营企業の自主権拡大、非国营企業の発展という形で進んだ。「万元戸」（年

## I 東アジア

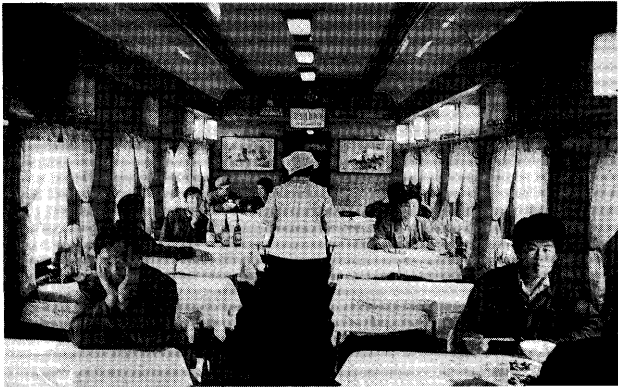
表3 中国国鉄の区間別乗客数（1978年と87年の比較）

種 類	乗客数(万人)	乗客数(100万人・km)	平均移動距離(km)
各管理局管内乗客数	53,443→81,080	109,081→283,959	81→ 149
都市郊外路線乗客数	18,998→15,207	4,406→ 3,839	23→ 25
遠距離区間乗客数	8,288→15,127	61,496→159,669	742→1,056

(出所) 表1と同じ。

収一万元」という流行語が象徴するように、人々の所得は急速に増え、生活は向上した。人民公社の時代、農民は旅行するにも公社の許可がないと駅で切符を買うこともできなかった。穀物配給キップが与えられなかったために、農民には米を買う権利がなかったから、ちよつと町に出かけることも難しかった。しかし、今ではふところも豊かになったし、出稼ぎや商売による移動の機会も増えた。都市住民の場合、七〇年代まで移動の自由はあった。しかし、今よりもずっと貧しかった。だから、出張を口実にした観光や旧正月の親族訪問を除いたら、自費旅行もままならなかった。だが、経済改革は民衆を小宇宙から解放した。例えば、北京市(約九〇〇万人)の当局者によれば、現在一日の流動人口は約一三一人であるという。そのかなりの部分が戸籍の届け出をしないで入ってきているといわれる。上海の人口は公式には一二七〇万人であるが、ヤミ人口を入れると二〇〇〇万人に近いといわれる。公表された旅客統計にもとづいた分析によれば、一人当たりの旅行回数は八〇年の三・四八回から八五年の五・四三回に増えた。人口の流動化は急激に進んでいるのである。ちなみに、新婚旅行が定着したのは八〇年代中頃だとい

う。  
五万二六一一キロ(一九八七年)の営業延長を擁する国鉄の路線は全国



一等寝台車に連結した清潔な食堂車 (写真：大西康雄)

一二の鉄道管理局によって管理・営業されている。区間別乗客数を表3に示したが、この十年弱のあいだに遠距離区間乗客数と各管理局管内乗客数とが増えた。とくに前者の伸びが著しい。他方、都市郊外路線すなわち近距離の利用は衰微している。「民族大移動」時代の到来にあたって、鉄道が遠距離交通を支えてきたことが、この表からもわかるであろう。

一つの列車に 今日、中国国鉄で一等車の切符を二つの世界 手に入れるのはまことに難しい。国際標準軌の客車二万三三二八〇両(一九八七年)のうち、日本のグリーン車にあたる一等座席車は一・二%、四名用個室の一等寝台車は三・二%にすぎない。両方合わせても食堂車(五・八%)より三四〇両少ないのである。全体の六七%が、硬い座席で通路をはさんで一列三人掛けの二等座席車である。だから、民衆は二等座席で十数時間の長旅をエンジョイしなければならぬ。二等車の車内には、騒々しくあつかましいが、陽気でしたたかな

民衆の世界がある。ひっきりなしに安タバコをふかしながら、平然と足元に痰唾をはく若者たち。沿線はゴミ箱といわんばかりにポイポイと果物の皮や駄弃の紙クズをほうり投げる娘たち。便所が間に合わないとき、身動きのとれない通路で子供に放尿させる母親。そうした立錐の余地もない通路を、持参のコップを手にして給水コーナーへと進む人びと。曲芸師のように巧みに通路をすり抜ける物売りたち。他方、十数両の二等車に連結された、一、二両の一等寝台車には別の世界がある。ここでは、喧噪から離れて高級幹部や軍人や外国人観光客たちが静かにお茶をすずり、読書している。一等座席は特権の象徴である。金を積んで一般民衆が闖入するのはいささか難しい世界である。二等車に横溢する普段着の世界に毒気を抜かれた私たち外国人は、しばし一等車で憩うことになる。

### 中国鉄道の安全性

周知のように近年の中国では鉄道事故が頻発している。例えば、一九八八年について記録に残った大事故をあげると一月七日、京広鉄道二七二次列車で火災が発生し、死者三四人、負傷者三〇人を出した。一月二十四日、雲南・貴州省境の烏蒙山区で八〇次列車が転覆した。死者八八人、負傷者六六人を出した。三月二十四日には、修学旅行中の日本人高校生等二七人が死亡した列車の衝突事故が上海郊外で発生した。十二月二十四日、遼寧省で列車とバスの衝突事故が発生し、死者四六人、負傷者百余人を出した。各々の事故には固有の直接的原因があった。しかし、それらの背後に共通の遠因、背景があったのはいうまでもない。次の二点である。第一に、中国鉄道の整備状況がきわめて遅れていることである。第二に、



混雑する成都の乗合いバス（写真：大西康雄）

鉄道輸送力が「民族大移動」、つまり急増する輸送需要に応えきれないことである。

第一点にかんじていえば、一九八七年現在、中国鉄道の複線化率は二一・三％、電化率は九・四％である。日本のＪＲ線は、八六年現在、新幹線を含んだ複線化率が三三・六％、電化率が四八・四％。また八七年現在、中国鉄道のＣＴＣ化率は二・七％、自動信号化率は一五・四％である。他方、ＪＲ線では、八五年現在、新幹線を除いたＣＴＣ化率は四八・三％、自動信号化率は六八・六％であった。設備・技術の機械化・現代化の遅れを人間の注意力でカバーするだけでは、事故は回避できない。人間に誤りのないことを百パーセント期待すること自体に無理があるからである。絶対の安全を確保するためには、人間の誤りをバックアップできる機械・設備の充実がなければならないと思う。

第二点に関連しては、過密ダイヤの存在があると思われる。貨物輸送がきわめて逼迫しており、旅客輸送にし

わ寄せさせられている。ダイヤの過密化が進行しているために旅客列車（とりわけ長距離旅客列車）の増発が困難に直面している。鉄道の建設・整備が経済改革のテンポに追いつかないためである。

〈参考文献〉

- (1) 中国交通年鑑社編『中国交通年鑑』、北京（一九八六年版が創刊号、以降八八年まで）。
- (2) 中国人民大学書報資料社編『交通運輸經濟（復印報刊資料F4）』、北京。
- (3) 『中国の交通運輸問題』、国際善隣会中国問題研究所、一九八六年。
- (4) 『中国運輸經濟調査（鉄道）』、国際開発センター、一九八七年。
- (5) 内田知行『交通運輸制度の改革』（小島麗逸編著『中国の經濟改革』、勁草書房、一九八八年）。

（うちだ　ともゆき／大東文化大学助教授）