

## 中国の複合輸送の行方 (1)

(流通学科教授) 松 本 勇

1. はじめに
2. 中国のコンテナ輸送の歴史
3. 中国の複合輸送ルート
4. 中国の主要港湾における貨物取扱実績 (以上  
本号)
5. 中国貨物輸送の現状
  1. 港湾・沿海・河川
  2. 鉄道
  3. 道路
6. 管理運営体制の沿革と問題点
  - 交通部
  - 対外経済貿易部
  - その他
7. 今後の中国の複合輸送進展の行方

### 1. はじめに

中国遠洋運輸公司 (COSCO) は1991年4月27日、創立30周年をむかえた。「回顧と展望」と題して劉松金総経理は、COSCOは現在600隻、1500万重量トンの船舶を保有し、世界150ヶ国1,100の港湾に就航、57,000人の従業員を抱え、国内外に200の事業所を有すると述べている。<sup>1)</sup>

COSCOのコンテナ船保有船腹量は85隻、積載能力85,000 TEU、コンテナ取扱貨物量は120万 TEU にのぼるといふ。北大西洋以外の主要定期航路で活躍を続けている。<sup>2)</sup>

中国 (COSCO) の遠洋外航フルコンテナ船隊

(1990年末) は世界第8位、50隻949,197総トン、62,204 TEU である。運航船腹量を船社別でみた場合には、世界第5位で、これは日本郵船の第4位につぐものであり、大阪商船三井船舶の第7位をはるかに凌ぐ規模である。さらにアジア域内の近海航路での運航船腹量は23隻、167,751総トン、10,931 TEU で、これは COSCO が第1位である。<sup>3)</sup>

ところでコンテナ輸送の進展は国際的に活躍の舞台を求める荷主企業の輸送に対する一層の高品質化と物流コストの削減を求める要求と合致して「国際複合輸送」の急速な発展を導くに至った。<sup>4)</sup> 中国の外航海運は COSCO を中心としてコンテナ輸送の分野においても現在目覚ましい活躍を続けているわけであるが、このようなコンテナ船隊の目覚ましさと裏腹に中国での国際複合輸送は種々な問題を抱え、いまなお緒についたばかりの状況である。本稿の目的は「複合輸送の発展」という観点から中国の貨物輸送の現状とその問題点を分析し、近い将来中国において、先進諸国で進展しているような形態での「国際複合輸送」の実現可能性を探ることにある。

結論的に言えば先進諸国における複合輸送の発展は荷主資本がその利潤拡大の最後の砦として、交通部門により一層の合理化を要求し、一方交通資本の側でもコンテナリゼーションの進展により可能となった異種交通機関の組合せにより、一段

と高度なさらに多品種の交通用役を廉価で提供できる新たな商品を開発しこれに答えて来た。またコンテナリゼーションの進展によって海運用役の供給が慢性的に過剰となり、新たな活路を複合輸送に見いだして来たことも見逃せない。このような新たな活路の分野で米国新海運法でも NVOCC の活躍を保証されたことを契機に一段と、この分野での交通資本以外からの参入も相次ぎその主導権争いが続き、その生き残り策としてより荷主ニードにあった交通用役の開発に凌ぎを削っているのが現状であろう。また一段と進む国際化や高度情報化の波もこれに拍車をかけている点も見逃すことができない。

社会主義経済国を標榜する中国にあって、しかも交通体系も不十分な状況の中で、このような経緯を経て発展してきた「国際複合輸送」の流れを自国の交通体系の中に取り組み、それを効率的な運営に結び付けて行く可能性は果たしてあるであろうか。もしあるとすればどのような形でそれに取り込んでいくべきかとの問題に関心をもつのは一人筆者のみではなかろう。好むと好まざるに拘わらず現在の中国経済は既に国際経済の枠組みに組み込まれており、この中で中国は国際貿易を発展させて行かなければならないのである。それは当然のこととして輸送分野におけるコンテナ輸送への受入体制を中国の港湾に要求し、中国の主要港湾も急速にコンテナ・バースを増設し、CFS や CY を充実させこれに対応している。しかしこの流れは現在のところ港湾周辺で断ち切れた形となっている。

中国の主要港湾に押し寄せたコンテナの波は、内陸部への異種交通機関との合理的な輸送体系が実現しなければその本来の目的である多様性があ

り、高品質かつ輸送コストの削減に結びつくものとはならないであろう。現在の中国の国内輸送の輸送能力は、鉄道、道路、水運に至るまでどれをとってもその貨物需要を十分満たすことすら出来る状況にはない。さらに通信網の遅れもこれに拍車をかけている。複合輸送は異種間交通機関の究極の連携のもとに、その効率化をはかるものである。それには何よりも豊富な交通用役の物理的な供給の実現がその解決の前提となろう。さらにコンテナによる複合輸送の連続性と効率性を発揮できることを可能とする経営管理体制の確立が求められる。それには荷主側の輸送コストに対する認識と、それを受け入れなければならない交通用役生産者側の必然性が合致しなければならないであろう。中国における複合輸送の進展は輸送設備の物理的な整備と充実がその鍵であるとしても、単にそれのみによって決して実現なされるものではなかろう。

このような問題意識のもとに本稿はまず新中国のコンテナ輸送の歴史を簡単に振り返る。

次に現在可能と考えられる複合輸送ルートについて考察する。そのうえでその中心ルートとなっている主要港湾の最近のコンテナ受け入れ状況をみる。現在の中国でこれをどの程度内陸部へ受け入れることが可能かとの視点のもとに鉄道、道路、水運の順にその整備状況を把握する。あわせてこれらの交通機関の管理運営様式について考え、最後に中国の複合運送実現への問題点を探るものである。なお本稿は「文部省科学研究費補助金」の成果の一部である。

注

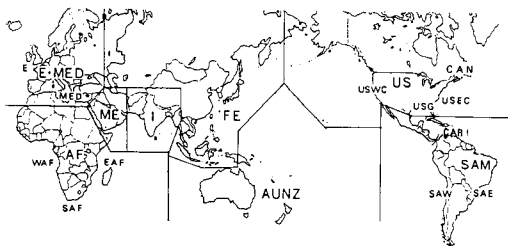
- 1) 『中国海運』、1991、春季号、103ページ。
- 2) 『調査月報』、1991、8/9合併号、日本郵船調査部、72-82ページ、“Seatrade Business Review,” 91

中国の複合輸送の行方 (1)

- 7 / 8 )。なお正確には1990年の中国の港湾コンテナ取扱量は、1,143,898 TEU、前年比18%増、世界第19位である。(香港は5,100,637 TEUで世界第2位、昨年1位であったが、Singaporeの5,223,500 TUEに抜かれた。『調査月報』、1992、1/2合併号、192ページ、“CONTAINERISATION INTERNATIONAL,” Dec1991, p. 65。

3) 『世界のコンテナ船隊および就航状況』1991年版、日本郵船調査部編、日本海運集会所、6、9、55、57ページ。なお世界地域区分図について図1-1参照。但しこの統計は1990年年末の3,000 GRT以上で積載能力150 TEU以上のフルセラー型コンテナ船、RoRo およびRoRo/セルラー船のうち図1-1の「地域区分」の地域内のものは除いてある。本年度はじめてアジア域内

図1-1 世界地域区分図(地域略号併示)



資料 「世界のコンテナ船隊および就航状況」  
1991年版、日本郵船調査部編、平成3年8月。

航路就航が掲載されるようになった。

4) 本稿では「国際複合輸送」そのものに対する考察を行うことが目的ではないが、ここでごく簡単に用語の整理を黒田英雄氏の『国際複合運送の現状と問題点』によってしておきたい。(『海事産業研究所報』、No.250、1987年4月、9-28ページ。)

「国際複合運送」はコンテナによる輸送がその要件ではない。在来貨物船から、貨車、トラックに接続される場合もこれにあたるが、コンテナ輸送の発展により、高品質で低廉な輸送が可能となり、その一層の発展をみたわけである。しかし複合運送とは何かについての解釈は一定ではない。その用語も「協同一貫輸送」、「複合一貫輸送」、「海陸一貫輸送」、「海陸複合輸送」、international combined transport, intermodal transport など様々な用語が使用されている。国連の国際物品複合運送条約(1980年5月採択、現在発効要件には達していない)では、「国際複合運送」とは「複合運送人が物品をその管理下に置いた一国のある場所から、荷渡しのために指定された他国の有る場所までの、複合運送契約にもとづく、少なくとも2つの異なった運送方法による物品の運送をいう。」と定義している。

黒田氏は複合運送のメリットと特徴を例示し国際複合運送の定義づけをしている。本稿もこの定義に従うものとする。

① 1人の運送人が、全体の区間にわたって輸送の手配を行うから、荷主が各運送機関に別々に手配を行う手間が省け、便利である。

表1-1 1990年のフルコンテナ船アジア域内運航船腹量上位10ヶ国

<1990 TOP 10 COUNTRIES OF FULL CONTAINERSHIP OPERATION IN INTRA-ASIAN TRADES >

NO	89NO	COUNTRIES	OPER.	VSL	90 GRT	90 DWT	90 TEU	TEU UP%	TEU%
1	1	JAPAN	10	38	416,431	506,051	25,793	41.1	25.7
2	2	TAIWAN	5	32	304,348	412,479	19,889	17.7	19.8
3	3	CHINA	4	30	195,318	263,502	13,411	6.8	13.4
4	4	SINGAPORE	3	15	147,148	190,325	10,811	7.3	10.8
5	5	UNITED STATES	1	4	70,349	65,918	5,166	-12.3	5.1
6	6	HONG KONG	4	9	85,891	98,400	4,918	12.8	4.9
7	10	MALAYSIA	1	7	51,141	65,786	3,027	93.0	3.0
8	7	DENMARK	2	6	35,005	55,169	2,730	-3.8	2.7
9	8	KOREA(SOUTH)	4	8	40,003	53,434	2,668	4.7	2.7
10	9	U.S.S.R.	2	6	43,542	51,260	1,976	18.2	2.0
TOP 10 TOTAL			36	155	1,389,176	1,762,324	90,389	-	90.0

資料 「世界のコンテナ船隊および就航状況」、1991年版、日本郵船調査部編、平成3年8月、55ページ。

表1-2 1990のフルコンテナ船アジア域内運航船腹量上位20社

<1990 TOP 20 FULL CONTAINERSHIP OPERATORS IN INTRA-ASIAN TRADES>

NO	89NO	OPERATOR	FLAG	VSL	90 GRT	90 DWT	90 TEU	TEU UP%
1	1	COSCO	SHR	20	146,941	196,077	9,907	12.3
2	4	TSK	JPN	12	142,211	173,422	8,914	88.1
3	2	WAN HAI	TWN	14	133,194	185,922	8,639	23.5
4	6	KLINE	JPN	12	141,449	156,359	8,407	106.7
5	3	APL	USA	4	70,349	65,918	5,166	-12.3
6	5	UNIGLORY	TWN	6	76,283	100,792	4,780	2.6
7	11	CHENG LIE	TWN	7	63,465	85,372	4,304	48.0
8	8	PIL	SNG	7	61,929	80,920	4,019	14.8
9	9	RCL	SNG	6	43,763	58,667	3,706	6.3
10	10	NOL	SNG	2	41,456	50,738	3,086	0.0
TOP 10 TOTAL				90	921,040	1,154,187	60,928	-
11	13	OOCL	HKG	4	58,608	60,555	3,060	9.8
12	19	MISC	MAL	7	51,141	65,786	3,027	140.6
13	12	MAERSK	DEN	5	30,625	48,568	2,406	-15.2
14	16	MOL	JPN	2	30,781	40,069	2,026	0.0
15	7	NYK	JPN	3	28,521	42,856	1,926	-45.7
16	14	SINOTRANS	CHR	6	26,260	36,351	1,884	-11.0
17	15	DONGNAMA	KRS	4	24,568	31,937	1,602	-23.1
18	21	INTERASIA	JPN	2	29,504	32,046	1,508	28.2
19	25	IJNO/NAVIX	JAN	3	17,314	24,006	1,368	57.6
20	18	SJSCO	CHR	3	17,746	25,189	1,308	0.0
TOP 20 TOTAL				129	1,236,108	1,561,550	81,043	-

資料 同上57ページ。

- ② 複合運送人が通し運送証券を発行し、全区間の責任を負うことで、荷主は貨物の損傷について、いちいち下請運送人と交渉しなくてすむ。
- ③ 荷主は、運賃、運送機関の異なるサービスを種々組み合わせて最適方法を求めることができる。
- ④ 荷主は、複合運送人に問い合わせるだけで貨物の所在を知るし、通関やドキュメンテーションのサービスを受けることができる。

すなわち国際複合運送の要件は「①一貫運送責任の引受け、②通し運賃の提示、③複合運送証券の発行」の3点であるという。(『簡約英和海運事典(22-23)』、黒田英雄、海事産業研究所報、No.304、84ページ、1991.10、No.305、1991.11、No.305、37ページ。)

中国の「複合輸送」もそれゆえ当然コンテナ貨物によるものだけではない。しかし本稿では国際海上コンテナによる「複合輸送」を考察することをその主要な課題としたい。

さてSINOTRANSは、「中国全体のコンテナ荷動きは年間30万 TEUで、そのうち複合一貫輸送は1万五千TEUであり、大部分のコンテナは港周辺でバンニング/デンバンニングされている。」と指摘しているが、(『中国複合輸送実態調査団第1回報告書』、昭和62年3月、日本荷主協会、18ページ)我々の関心はコンテナが港頭ではなく、そのまま鉄道、道路、水運によって中国内陸部のどこまで輸送が可能であるのか、またたとえコンテナは港頭もしくはその周辺でデバンニングされるとしても、その貨物がここでの「国際複合輸送」の概念に沿う運送によって、現在の

中国の複合輸送の行方 (1)

表1-3 1990年のフルコンテナ船運航船腹量上位20カ国

<1990 TOP 20 COUNTRIES OF RULL CONTAINERSHIP OPERATION >

NO	89NO	COUNTRIES	OPER.	VSL	90GRT	90 DWT	90 TEU	TEU UP%	TEU%
1	2	UNITED STATES	14	106	3,107,780	3,043,091	196,333	16.5	12.9
2	1	JAPAN	5	88	3,168,753	3,140,908	184,956	9.4	12.1
3	3	TAIWAN	5	75	2,331,865	2,663,478	168,088	0.6	11.0
4	4	DENMARK	5	61	2,240,014	2,353,076	138,189	11.5	9.0
5	6	GERMANY	8	66	1,595,246	1,792,043	106,058	*4.3	6.9
6	5	UNITED KINGDOM	16	59	1,660,848	1,690,330	94,463	-13.8	6.2
7	7	KOREA(SOUTH)	3	34	1,069,565	1,240,928	75,730	8.6	5.0
8	9	CHINA	1	50	949,197	1,195,451	62,204	13.1	4.1
9	10	FRANCE	7	41	897,945	1,041,301	55,155	3.1	3.6
10	8	HONG KONG	4	24	787,176	816,075	53,166	-5.6	3.5
TOP 10 TOTAL			68	604	17,808,389	18,976,681	1,134,342	-	74.3
11	12	NETHERLANDS	5	33	722,658	807,762	43,629	12.4	2.9
12	11	U.S.S.R.	3	51	794,354	816,218	43,539	5.5	2.9
13	13	ITALY	7	27	564,149	605,836	33,051	-1.7	2.2
14	14	SINGAPORE	1	16	471,056	534,547	31,837	0.0	2.1
15	15	ISRAEL	1	21	482,704	542,121	29,954	-1.0	2.0
16	17	NORWAY	4	16	330,601	448,064	24,314	11.9	1.6
17	-	U.A.E.	1	15	395,304	418,858	23,686	-	1.6
18	29	BERGIUM	2	11	223,850	264,475	15,391	165.2	1.0
19	18	SWITZERLAND	2	14	235,766	248,256	13,284	-4.9	0.9
20	19	SOUTH AFRICA	1	6	269,674	256,568	12,869	0.0	0.8
TOP 20 TOTAL			95	814	22,298,505	23,919,386	1,405,896	-	92.1

\*1989年の西独、東独の合計の数値と比較。

資料 同上6ページ。

中国でどの程度実現しているのか、また近い将来経済的にも合理的で、高品質な物流体系が中国で構築できるのか、できるとしたらどの地域から、またどのような問題を解決すれば可能となるのかにある。なお本稿での用語は「複合輸送」としたい。一般には複合輸送とする使用例が多いためである。

ここでしばらく本論に入る前に「中国の複合輸送の実態」を理解するために、日本荷主協会複合輸送委員会が1986年から3年計画で実施した実態

調査の報告書によって、2. 3の記事を紹介してみようと思う。

「第2回報告書」(23-24、56-57ページ)の昭和62年10月24日の中国鉄道部との会談で、「中国鉄道部からみれば、中国国内では国際複合一貫輸送は発展しておらず、海上運送と陸上運送は責任分担もまったく切り離されている。……たとえ1枚の運送証券を発行したとしても、実態としては別の2つの輸送手段を利用したのとなんら変わら

表1-4 1990年のフルコンテナ船運航船腹量上位20社

&lt;1990 TOP 20 FULL CONTAINERSHIP OPERATORS&gt;

NO	89NO	OPERATOR	FLAG	VSL	90 GRT	90 DWT	90 TEU	TEU UP%
1	1	EVERGREEN	TWN	47	1,580,919	1,868,876	115,448	1.4
2	2	MAERSK	DEN	38	1,441,459	1,591,648	93,850	9.1
3	3	SEA-LAND	USA	33	1,218,833	1,162,702	77,182	0.1
4	5	NYK	JPN	32	1,154,105	1,115,393	65,166	14.0
5	6	COSCO	CHR	50	949,197	1,195,451	62,204	13.1
6	4	APL	USA	24	836,216	863,504	58,500	1.7
7	12	MOL	JPN	26	952,205	972,899	54,687	24.8
8	7	OOCL	HKG	20	708,752	731,170	49,144	-6.1
9	11	HANJIN	KRS	23	680,920	798,741	47,887	6.9
10	10	YANGMING	TWN	19	652,228	667,322	45,676	-1.6
TOP 10 TOTAL				312	10,174,834	10,967,706	669,744	-
11	8	HAPAG	GER	20	778,597	760,109	45,411	-2.9
12	9	K LINE	JPN	18	695,519	705,922	45,376	-2.6
13	14	SCANDUTCH	DEN	14	687,913	634,848	37,598	10.3
14	13	P&OCL	GBI	16	705,804	665,508	37,587	-13.3
15	15	NED	NTH	19	544,596	612,577	31,894	0.8
16	17	NOL	SNG	16	471,056	534,547	31,837	7.2
17	16	ZIM	ISR	21	482,704	542,121	29,954	-1.0
18	19	CGM	FRA	16	423,794	417,325	23,968	10.1
19	18	UASC	UAE	15	395,304	418,858	23,686	-3.5
20	20	BSC	USR	24	392,548	404,708	22,400	7.2
TOP 20 TOTAL				491	15,752,669	16,664,229	999,455	-

資料 同上9ページ。

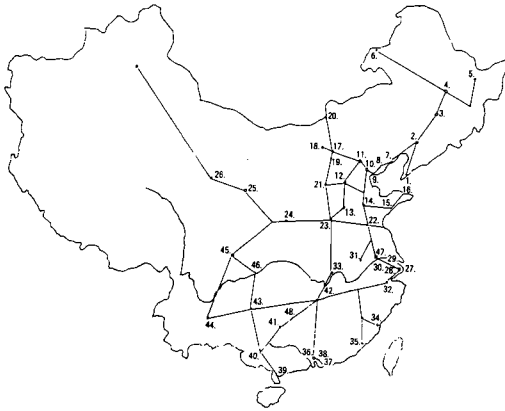
ないというのが中国の複合輸送の現状である。中国の鉄道による貨物輸送で、海上コンテナがそのまま積載されることは、僅かである。……1984年以降、対外経済・貿易発展に応じて港湾・船舶は大幅に増強されているが、鉄道輸送能力の増強をはかる場合は、外国貨物輸送よりも国内貨物輸送を重要視している。「中国鉄道部はコンテナそのものを輸送器具ではなく梱包の一部と考えており、実入りも空バンも鉄道としての取扱は同様に

なる。」

PENAVICO 大連分公司と荷主協会との会談では、「大連港のコンテナ取扱は輸入約12,000 TEUで、内陸部までコンテナで輸送されるのは3分の1程度という。(同じ大連で大連港港務管理局との会談では、大連港のコンテナ取扱量は年間約3万 TEUで、そのまま内陸に入るのは3,000 TEU程度という。31ページ) 大連から輸送可能な内陸地点(駅)は10数カ所である。荷主が港頭

中国の複合輸送の行方 (1)

図1-2 中外運のコンテナ輸送業務範囲の都市及び地区名  
(中国対外貿易運輸公司提供)



1	大連	21	太原	41	柳州
2	瀋陽	22	徐州	42	醴陵
3	長春	23	鄭州	43	貴陽
4	哈爾濱	24	西安	44	昆明
5	佳木斯	25	蘭州	45	成都
6	滿州里	26	西安	46	重慶
7	桑皇島	27	上海	47	南京
8	唐山	28	蘇州	48	桂林
9	塘沽	29	無錫		
10	天津	30	常州		
11	北京	31	合肥		
12	石家莊	32	杭州		
13	邯鄲	33	武漢		
14	濟南	34	福州		
15	青島	35	廈門		
16	烟台	36	広州		
17	集寧	37	深圳		
18	呼和浩特	38	黄埔		
19	大同	39	湛江		
20	二達	40	南寧		

- 註：1. 上述の地名は、主要港、鉄道、道路の沿線の主要都市名であり当公司が行うコンテナ輸送業務。  
 2. 上述の沿海港及びその付近の主要都市では20'及び40'の一般の内陸の都市及びその他の地区は20'である。  
 3. これら主要都市及び港の周辺地区は道路を通じてコンテナを輸送する。  
 4. 上述以外の都市、地区及び遠隔地へのコンテナ輸送は調査を行ったあととする。

資料 「中国複合輸送実態調査団（第1回）報告書、  
日本荷主協会、昭和62年3月、11ページ。

でのデバンを希望するのは、コンテナの鉄道輸送料金が割高なため、荷主が自家用トラックで引き取れば費用は約7分の1になるという。」(前掲『第1回報告書』、30ページ)「内陸輸送料金は各料金の積上げ方式で、港頭でデバンの後鉄道輸送が最も安く、次にコンテナの鉄道輸送、コンテナのトラック・トレーラ輸送の順である。」(29ページ)

SINOTRANS 遼寧分公司との対談では、「内

陸輸送されるコンテナは大連から400km以内、主として瀋陽までは80%コンテナで輸送され、瀋陽駅でデバンされ、それ以外のコンテナ輸送は20%である」という。(28ページ)

より具体的には図1-2「中国対外貿易運輸公司のコンテナ輸送業務範囲の都市及び地区名」を参照。図1-2の注4.で「主要都市及び港の周辺地区は道路を通じてコンテナを輸送するが、それ以外のコンテナ輸送は調査を行った後とする」

と記載されている。

## 2. 中国のコンテナ輸送の歴史

ここで簡単に中国における国内および国際コンテナ輸送の歴史を中国側の資料によって振り返ってみたい。<sup>1)</sup>

中国のコンテナ運送は1955年に鉄道部門で始まり順次道路、水運および民間航空に及んだ。中国共産党第11期3中全会(1978年12月)以後4つの現代化を契機にコンテナ輸送を推進することとした。国家の重要部門からまずコンテナ輸送を発展させる政策をとることとした。コンテナ船隊、埠頭、コンテナ・フレイト・ステーション・デポ、軌道転換車両(truck combination transportation)、荷役設備などの基礎施設の充実を図った。鉄道、水運、道路運輸部門はコンテナ輸送の管理体系(機構)を組織し、地方政府も発展に努力した。このような各方面の努力もあって、全国のコンテナ輸送は非常に進展した。

1986年10月、COSCOと鉄道部は「国際コンテナ海運・鉄道(複合)一貫輸送協約」を締結した。<sup>2)</sup>これによって内陸部への輸送が促進された。鉄道による国際コンテナ輸送も発展し、1986年には、17,760 TEUに達した。道路の国際コンテナ専用車両は1700数輛にのぼった。内陸部への国際コンテナ輸送を保証するために、全国に国際コンテナ中継基地(デポ)を30数カ所、専用機器を100台を設置し、コンテナの積み付け、輸送、取り出し業務を行っている。

内河国際コンテナ輸送は、揚子江の張家港、南通、武漢港と西江の梧州港などから上海、無錫で発達している。また民航はコンテナ1000数個、コ

ンテナ(もしくはパレット)で8万トン以上を輸送した。

国内コンテナ輸送では1986年鉄道コンテナ輸送量は650万トン、1980年比2.18倍。特に北京、上海の2カ所の鉄道局は年輸送量100万トンを突破。コンテナのドア・ツー・ドア輸送は1985年の25%から53.6%に達した。小口貨物のコンテナ輸送量は1980年の10.9%から42.6%に達した。1986年以来、1トンコンテナと5トンコンテナに加えて10トンコンテナが試験的に輸送されている。華南、華中から北京には大型冷蔵コンテナが試験的に輸送されている。濱江、瀋陽、天津南、広安門、真如、漢西、成都東などの鉄道駅では新設、もしくは改築の鉄道コンテナ専用置き場やコンテナ専用貨物列車が試験的に作られ、また5トンコンテナの取扱駅にはクレーン以外にコンテナ用フォークリフトが備えられている。<sup>3)</sup>

水運は中国の北方、河南、長江の3航区でコンテナ航路19をもち、コンテナ3,595個、そのうち5トンコンテナ3292個、2トンコンテナ300個である。1986年のコンテナ輸送量は17.8万トン、1981年比3.8倍である。水陸複合輸送および河海複合輸送は最近新たな発展を遂げている。

道路複合輸送は1986年に677万トンに達し、鉄道コンテナ駅と接続している、天津南、西安西、上海北郊と鄭州東駅の貨物トラックの比重は85-100%である。鉄道駅路線には幾つかの連合運輸会社があり、コンテナの中継駅の発展に寄与している。鉄道と比べて道路のコンテナ輸送は遅れた。1978年7月、国家経済委員会はコンテナ輸送会議で鉄道駅から地方交通部門を経由して荷主の倉庫までのコンテナ輸送を決定した。1978年12月に交通部は内陸コンテナ輸送の通知をだし、各地での



中国の複合輸送の行方 (1)

表2-1 中国国内コンテナ規格

型号	外部尺寸 (m)						総重量 (キロ)
	高		幅		長		
	寸法	公差	寸法	公差	寸法	公差	
I A A	2,591	0 -5	2,438	0 -5	12,192	0 -10	30,480
I C C	2,591		2,438		6,058	0 -6	20,320
10D	2,438		2,438		4,012	0 -5	10,000
5D	2,438		2,438		1,968	0 -5	5,000

注：①尺寸以温度20℃时测量的数值为准、在其他温度下测得的尺寸应作相应修正。

②专用集装箱的宽度和长度应符合上表规定、其高度可以根据货物比容来决定、但最高不得超2591毫米。

資料 「中国交通運輸要覽」、経済科学出版社、1989、50ページ

道路コンテナ輸送の促進を要求した。

その後1983年4月、国家経済委員会および国家計画委員会は連合法令「我国コンテナ輸送の発展に関する若干の問題に関する規定」を公布した。そしてまず外国貿易の輸出入貨物輸送の需要に応じることとした。1984年1月、国家経済委員会はさらに「国際コンテナ港湾の港湾貨物取扱業を強化する暫定法」を公布した。ある条件の地区ではすべて、コンテナは戸口輸送を採用すること。すなわち港湾と内陸間の陸上輸送で輸送距離がおおよそ200キロ内外が、原則として道路輸送とする。この両規則によって多くの道路運送企業が設備を増強し、コンテナ輸送能力を積極的に高めた。

1987年までに全国20の省、自治区、直轄市の交通部門で相継いでコンテナ輸送部隊、公司もしくは中継駅が出来た。そして主につぎのようなことを引き受けた。

表2-2 1989年水運部門コンテナ運輸量

地区	箱数 (千個)					重量 (千トン)				
	国際標準箱 (TEU)			国内標準箱		国際標準箱			国内標準箱	
	合計	40英尺	20英尺	合計	内:5トン箱	合計	40英尺	20英尺	合計	内:5トン箱
全国総計	1151.6	265.7	620.2	93.78	58.45	12499.7	4243	8257	306.7	272.8
直属合計	999.6	231.5	536.6	67.15	58.44	11017.5	3635	7383	286.3	272.7
地方合計	152.0	34.2	83.6	26.63	0.015	1482.2	608	874	20.4	0.075
河北	4.87	0.95	2.98			53.9	16.8	37.1		
遼寧	8.05	2.32	3.41			109.1	50.3	58.8		
江蘇	18.40	3.70	10.97	3.38	0.015	358.5	143	215.5	3.4	0.075
浙江	4.58	1.05	2.48			34.1	11.3	22.8		
福建	4.16	0.98	2.20			41.1	12.2	29.0		
山東	16.80	3.74	9.35			135.0	75.0	60.0		
廣東	92.80	21.17	50.49	23.25		735.1	297.7	437.3	17.0	
广西	2.34	0.30	1.75			15.3	1.85	13.4		

資料 「1990中国交通年鑑」、547ページ。

表2-3 1989年道路部門コンテナ運輸量

地 区	箱 数 (千個)					重 量 (千トン)				
	国際標準箱 (TEU)			国内標準箱		国 際 標 準 箱			国内標準箱	
	合 計	40 フィート	20 フィート	合 計	内：5 トン箱	合 計	40 フィート	20 フィート	合 計	内：5 トン箱
全国総計	299	84.7	129.9	1841	447.2	3597	2012	1584	3454	1946
直属総計	60	16.1	27.6	5	1.3	745	376	370	42	7.2
地方合計	239	68.6	102.3	1836	445.9	2851	1637	1215	3412	1939
北 京	21.7	4.9	11.9	36.4	16.5	398	151	247	89	70
天 津	42.5	15.7	11.1	21.8	13.5	701	518	183	85	66
河 北	6.4	2.4	1.6	0.1	0.1	56	41	14	0.6	0.6
山 西				6.9	0.8				10	3.9
内 蒙										
遼 寧	39.3	15.8	7.6	52.4	21	592	476	116	155	115
吉 林	6.6		6.6	29.7	0.5				108	67
黒 龍 江	27.2	11.8	3.7	347	60.1	35	14	21	406	203
上 海	0.2		0.2	147.9	42.9	3.6		3.6	374	240
江 蘇	4	1.3	1.3	97.5	16.3	46	31	15	172	79
浙 江	11.7	1.6	8.5	307.2	102.3	89	27	62	425	253
安 徽										
福 建	8.3	0.4	7.5	81.3	13.9	86	9.8	77	145	81
江 西										
山 東	21.1	3.9	13.3	206.3	36.9	216	119	97	447	184
河 南	4.8	...	4.8	150.2	35	92	1.2	91	269	154
湖 北	...		...	12	3.6	0.2		0.2	43	22
湖 南	0.1		0.1	66.5	19.4	3.1		3.1	222	105
广 東	27	10.6	5.7	37	9.8	340	245	95	77	50
广 西				47.3	7.4				74	25
海 南										
四 川	0.9		0.9	11.8	4.8	4.9		4.9	36	28
貴 州										
云 南										
西 藏										
陝 西	14.9	0.2	14.6	139.5	30.9	173	3.9	170	226	161
甘 肅	2.6		2.6	37.2	10.2	15		15	47	31
青 海										
宁 夏										
新 疆										

資料「1990中国交通年鑑」、529ページ

中国の複合輸送の行方 (1)

表 2 - 4 1980年と1985年道路コンテナ輸送量

輸送量及び増加率 項目	1980年		1985年		増加率	
	箱数 (万 TEU)	輸送量 (万トン)	箱数 (万 TEU)	輸送量 (万トン)	箱数	輸送量
道路国際コンテナ輸送量	1.07	10.7	23.4	230.4	20倍	20倍
道路国内コンテナ輸送量		105.1		536.3		4.1倍

資料「中国交通運輸要覧」、262ページ

- (1) 国際コンテナが港湾から内陸部に向かう場合の輸送と中継輸送。
- (2) 港湾から沿海、内河水運コンテナで内陸部に向かうもの、もしくは港湾から荷主の受取り地の戸口輸送。
- (3) 鉄道駅からの鉄道コンテナを荷主の受取り地点までの戸口輸送。
- (4) 都市間幹線コンテナ直送輸送。

1978年から1987年に、道路コンテナ輸送は大きく発展した。20フィートおよび40フィートの国際コンテナについては、中国汽車運輸総公司是天津、上海、大連、青島、黄浦の5大港湾および内陸部に11の国際コンテナ運輸企業を設立。コンテナ置き場7.3万平方米、平面に合計1877個を置くことが可能。停車場7.6万平方米、倉庫0.9万平方米、各港で国際コンテナの取扱任務をするだけでなく、積み付け、保管、洗浄、消毒、修理、および荷捌きなど付随業務を行う。これらの企業はコンテナ専用自動車641台、850個の20フィートコンテナ、その他大型、中型クレーン68台を設置、1986年には15万 TEU を引き受けた。中国汽車運輸総公司、PENAVICO、ならびに北京、河北、遼寧、広東などの省、市の交通部門は別々に合資会社を経営し、前後して京津冀コンテナ運輸会社、北方コンテナ運輸公司、南方コンテナ運輸公司、

河北国際コンテナ運輸公司、などを設立した。そして一段と国際コンテナ輸送能力を向上させた。

この期間に各地の道路運輸企業はまた国内コンテナの道路輸送も年々増加させた。国内コンテナは比較的小さなものである。鉄道部門に使用されるのは1トンコンテナと5トンコンテナ、水運部門で使用されるのは2トンと5トンコンテナで、大部分は自動車にも使用出来る。1980年に煙台地区の運輸会社のコンテナ輸送隊が鉄道コンテナの道路輸送による戸口輸送を始めた。そして多くの荷主を獲得した。それ以後煙台鉄道駅のコンテナ輸送方式は全国の12の県や市に急速に普及した。1985年に全国の鉄道駅でコンテナ輸送業務をおこなう所が263箇所増加した。幾つかの自動車運輸企業は鉄道沿線の主要な都市で、国内コンテナの中継駅の創設に着手し、京護滬線の北京、天津、済南、蚌埠、南京、上海など6カ所で既に中継駅を創設している。

都市間幹線道路コンテナ一貫輸送も成立をみている。浙江省では1981年に杭州、温州のコンテナ一貫輸送を開始して以来、一台で年間利潤6万元以上となっている。

第6次5カ年計画期間に、道路コンテナ取扱量は大幅に増加した。(表「1980年と1985年の道路コンテナ輸送量」参照)

1985年に鉄道コンテナ輸送量の内、トラックにより戸口一貫輸送された比率は52.6%に達した。海港の国際コンテナ取扱高のうち、トラック輸送による戸口輸送比率はTEUで49%、貨物重量で65.8%である。以上が中国の資料にもとづく国内および国際コンテナの鉄道、道路、水運の簡単な沿革である。

注

- 1) 『中国交通運輸要覧』経済科学出版社 1989 北京、46、261～2ページ。
- 2) 国際コンテナの鉄道部門への投入は1983年からという。これらはコンテナ取扱港経由、モンゴル／二連、満洲里経由のものも含まれるという。前掲『第3回報告書』、p.51 また1986年PENAVICO／COSCOは、さらに中国汽車運輸総会社とも提携している。PENAVICO／COSCOはコンテナ運輸会社に投資、中国内陸部へのコンテナ輸送を実行する体制を整えた。哈爾濱、ホフホト、深圳、重慶、昆明に倉庫および自動車チームを設置した。中国汽車運輸総会社 China Road Transportation Company (CRTC -旧称交通部道路運輸公司)は17カ所に分公司、15のコンテナ運輸公司有する。1965年設立1978年以来国際規格コンテナのオペレーションを実施、全国港湾のコンテナ取扱高の20%程度、5大港(大連、天津、青島、上海、広州)の9分の1程度、コンテナ内陸輸送の自動車輸送実績は50%程度。『第3回報告書』、52ページ。
- 3) 国内コンテナ取扱駅280ヶ所、1987年実績は531万個、728万トン『第3回報告書』、51ページ。なお「国内コンテナ規格」については表2-1を参照。なおこれは1987年に改訂されたもので、5、10、20、30トンコンテナの4種である。しかし「1990年中国交通年鑑」による表2-2「1989年水運部門コンテナ運輸量」および表2-3「1989年道路部門コンテナ運輸量」の統計の中で、国内標準コンテナを見ると、殆どは5トン積コンテナであることがわかる。(たとえば、水運部門では、個数で93,780個のうち5トン積は58,450個である。重量では306,700トンのうち272,800トンである。道路部門では1,841,000個のうち、5トン積は447,200個、重量では3,454,000トンのうち、1,946,000トンである。)ただ残念ながら、鉄道による国際コンテナおよび国内コンテナの運輸量の統計は掲載されていない。
- 4) 表2-4「1980年と1985年の道路コンテナ輸送量比較」参照。

### 3. 中国の複合輸送ルート

中国の複合輸送ルートには具体的にどのようなものが考えられるであろうか。図3-1の「日中間一貫輸送ルート」は『国際輸送ハンドブック』1991年版オーシャンコマースに掲載されたものである。<sup>1)</sup>これらの他にシベリア・ランドブリッジ(日本からはナホトカ港を起点とする。)を利用したものと満洲里経由旧ソ連、東欧・西欧・イランのルートがある。<sup>2)</sup>また大連港を起点として、哈爾濱、満洲里を経由旧ソ連のチタに通ずる鉄道があり、チタでシベリア鉄道と接続している。(図3-2「ポストチヌイ、ウスリュウスク／ゴロデボ、綏芬河ルート参照)さらに図3-5のように中国の連雲港から中国鉄道アラ峠経由で、1990年9月12日に完工した「ニューラシャ大陸横断鉄道」がある。<sup>3)</sup>なおこれは1992年にも国際列車が走る見込みであるという。なおこれらのルートで活躍するフォワーダーそのほかについて本稿6.「管理運営体制」のところで触れることにしたい。

さて日中間一貫輸送ルートのうち、まず日本の主要港から、大連、天津、青島、上海、広州(黄埔港)を中継して次のような仕向地に向かうものから考察して行こう。(「中心ルート」参照)

本稿の中心は何と言ってもこのルートである。このルートへの接近は本稿「4. 中国の主要港湾における貨物取扱実績」で、これら港湾のコンテナ取扱高の詳細をみたらうで、それらのたとえ一部の貨物であるとしても内陸部の仕向地に輸送される際に生じる諸問題をそれ以降の各章で取り扱うこととなる。

「香港ルート」は図3-4「香港-広東ルート」

中国の複合輸送の行方 (1)

中心ルート

仕 出 地	輸 送 手 段	中 継 地	仕 向 地
日本主要港 船社 CY/CFS	船 (コンテナ フェリー)	大連、天津、青島 上海、黄埔	遼寧、吉林、黒竜江省 河北省(北京) 山西省 内蒙古自治区、山東省 河南浙江省、江西、湖北の各省

香港ルート

中 継 地	輸 送 手 段	中 継 地	輸 送 手 段	仕 向 地
香 港	バ ー ジ 鉄 道 ト ラ ッ ク	黄 埔 (広州港)	ト ラ ッ ク 鉄 道	広 東 (広 州) 湖 西、四 川 省 等

に示す通りである。これは香港から、「バージ、鉄道、トラック」により黄埔経由、広東（広州）、湖南、四川省などに輸送されるルートであるが、中国の輸出相手国がコンテナを受け入れ条件としていることから、1979年から開始されたルートで、中国では特に「海陸聯輸」と呼んでいる。<sup>4)</sup>また広東省関係物流は香港の8,000台トラックが大きな力となっているという。内陸部までのコンテナ輸送は空コンテナ回収に時間を要した船会社が承諾しないので、あまり行われていないという。通常香港から黄埔までバージ、深圳までトラック輸送して鉄道に接続されることが多い。広州までは値段的にもバージが最も安く、次にトラック輸送、鉄道は距離が短くまた貨車は香港／深圳の供給不足で台数が限られているのでほとんど利用されることはないという。<sup>5)</sup>

最近までこのような状態であったが、このほど“CONTAINARISATION INTERNATIONALE”紙の1991年11月号に「九竜広東鉄道(KCRC)が中国大陸との間でシャトルサービス実施」との記事を掲載している。これはきわめて限定された

範囲での中国鉄道の中での複合輸送の一つの模索と考えられるが特に紹介しておきたい。<sup>6)</sup>

中国でもシャトル・コンテナが確実に一定の日数以内に、香港から中国の3つの都市を鉄道で結ぶようになった。これは我々が一般にいうシャトルにあたるかどうかは疑問であるが、香港の九竜広東鉄道(Kowloon - Canton Railway Corporation - KCRC)の目には、忌まわしい従来の中国の複合一貫輸送からの決別に写る。KCRCは政府所有の香港唯一の鉄道である。路線は40kmで広州鉄道(GRA)と連結される。KCRCは線路と機関車を保有するが、貨車は中国の所有である。GRAと中国鉄道部との協定で、KCRCは香港から中国のどの都市にも「デイレイクサービス」が可能となった。近郊で4日間から内蒙古まで12日間程度である。

1986年まではコンテナ貨物の輸送は絶望的で、必要な時には一日5,000HK\$ (US\$645)で移動クレーンを必要とした。1989年までにはこのようなことはなくなったが、中国南北の主要幹線の

マーシャリング・ヤードがボトルネックとなって、片道一日50台の貨車のうち37台に制限されていた。貨物の優先順位は通常客車、家畜、ディーゼル油、食糧、輸出貨物であった。空コンテナは平車の不足のため一番後回しにされた。そのため中国に輸送される実入りコンテナは返り荷の確保が条件であった。この場合でも相当待たなければならなかった。

これは一つには鉄道部が香港よりもシベリア鉄道や東北部近郊の輸送、中国主要港を結ぶ東西の輸送を優先したためである。最近主要鉄道幹線で徐々に香港から中国沿海部にコンテナを輸送するようになってきた。

一年程前から KCRC は GRA が商業的、経営的に柔軟になってきたと感じている。3月に GRA は KCRC の要望により、香港と長沙間でのコンテナに優先輸送を保証すると答えてきた。これは SINOTRANS が15日以内の香港への空のコンテナ輸送を保証するというものである。

これは中国の輸出業者が長沙から香港まで FCL で輸送し、そこから海外の荷受人に輸送するとする。輸送業者は SINOTRANS に船腹の手配を依頼する。KCRC はコンテナを保有せず、長沙にもコンテナのプールはない。すべて輸出コンテナは香港から特別に輸送される。SINOTRANS が了解した時のみ、貨物は実際に準備する。

香港では、2つの鉄道貨物代理店が鉄道部と契約している。Rapid Win Co と中国旅行サービス CTS (香港) である。これは SINOTRANS の香港代理店である。Rapid Win Co は中国東北部の貨物輸送にあたっている。これら代理店は運送業者の香港デポから空コンテナを集め、それを Hung Hom にある KCRC の九竜貨物ヤード

に輸送する。これは通常陸送される。そこからコンテナ専用列車ではなく、通常の貨車で、長沙まで輸送される。SINOTRANS は空コンテナを貨車から降ろし、輸出貨物は長沙駅のヤードもしくは荷主のところでバンニングされる。

FCL 貨物は香港に同じ方法で戻される。CTS はそれを九竜鉄道ターミナルで最後に集め、船舶に積むため近くの Kwai Chung コンテナターミナルに輸送する。CTS は税関手続きも行う。KCRC は CTS に鉄道往復料金を支払い、CTS は自己のサービス料を加え、SINOTRANS にインボイスを送付する。SINOTRANS は出荷荷主から代金の支払を受ける。

KCRC は国境があるため確実な保証は出来ないが、貨物マーケティングマネージャーの Louise Ng は90% 確実であるという。貨物追跡調査 (tracking) は SINOTRANS は FAX があるが、難しいという。

この shuttle train の競争相手は沿岸航路であるが、この長所は香港への鉄道による直行にある。中国の港湾からは遠洋コンテナ航路があるが、便数が少なく香港での行き先、便数とは比べものにならない。貨物はまず中国の港湾に輸送され、そこから香港に輸送されるのでは、時間とお金の浪費になる。鉄道で直接香港に輸送される場合には中国の荷主は中国元で前払できる。US \$ に換算すると長沙から輸出する費用は (香港 CY で空コンテナを集荷し、香港ターミナルまで FCL で輸送する費用) 大体 20 ft コンテナで US \$ 530, 40 f で US \$ 825 である。これは一見高いように思うが、沿岸航路を含めた複合輸送料金と比較すればそれほどでもないことが分かる。KCRC はさらに杭州にこのサービスを拡大した。これは25

## 中国の複合輸送の行方 (1)

日保証で、20 ft で US \$710, 40 ft で US \$1,160 を予定している。これは往復で1カ月100 TEU の荷動きがある。1991年8月30日に KCRC は武漢を開設、30日保証である。shuttle のコンテナの70

%以上は20 ft コンテナである。最近 KCRC と香港のコンテナターミナルへの直結がささやかれているが、極めて複雑な政治的な問題である。

「ポストチヌイ」ルート

中継地	輸送手段	中継地	輸送手段	仕向地
ポストチヌイ	鉄道	ウスリュウスク／	鉄道	ハルビンなど
SLB 経由		ゴロデコボ	トラック	東北地域

これは大連港輻輳の折りに開発されたものである。現在利用率は低いという。

### 北朝鮮ルート

現在北朝鮮が開放政策を取ろうとしているので、いずれこのルートも注目されるようになる。

中継地	輸送手段	仕向地
清津（北鮮）	鉄道	東北地方

注

- 『国際輸送ハンドブック』1991年版オーシャンコマース p. 360
- 中国とソ連の鉄道輸送は、1951年3月の中ソ鉄路聯運協定、1953年7月の「国際鉄路貨物聯運協定」および「国際鉄路旅客聯運協定」があり、主として共産圏諸国11カ国との運送が行われておりその歴史は古い。『中国交通運輸要覧』、経済科学出版社、1989、36ページ。
- 「新亜欧大陸橋簡介」中共連雲港市委宣伝部、連雲港亜欧大陸橋工作弁公室編、2ページ。「鉄道でアジアとヨーロッパを結ぶ最短ルート「チャイナ・ランドブリッジ」亜欧大陸橋」、大木晴之『荷主と輸送』、1991、4、29-33ページ。「新[シルクロード] 第二の大陸横断鉄道」、呉乃陶、『北京週報』No.44、1990、10、30、17-22ページ。なおこのことについては別の機会に詳しく触れてみたい。

- 「国際複合輸送業務の手引」、平成3年3月、JIFFA、83ページ。但し中国では「陸海聯運」は海運部門が担当するもので、SINOTRANS の B/L を使用するのだが、日本側代理店を指名しておらず、SINOTRANS の責任は香港までで、それ以後は香港の華夏企業有限公司 (FARENCO) (SINOTRANS および PENAVICO の香港代理店) の責任となり、厳密な一貫輸送ではない。

SINOTRANS 開発部が担当し、日本の代理店 (44社) を指名するものを「複合一貫輸送」と呼び区別している。この場合は貨物所在情報の提供が可能となる。これは SINOTRANS が CT スルー B/L を発行し、一貫責任を負う。「中国第3回複合輸送実態調査団報告書」、平成元年3月、日本荷主協会、15、17、26、41ページ。

- 「国際複合輸送マニュアル アジア編」、平成2年3月、日本荷主協会、24、29、32ページ。どの程度の貨車不足かの一例として、「一般貨車の確保手続きは45日前、特殊貨車は60日前、大口プラント用特殊貨車は3カ月前に申し込む必要がある」という。前掲「報告書」、26ページ。
- “KOWLOON RAIL SHUTTLE IN PRC SPACE,” CONTAINERISATION INTERNATIONAL Nov 1991, pp. 59-62, John Crichton 記者の報告。

図3-1 日中間一貫輸送

仕出し地	輸送手段	中継地	輸送手段	中継地	輸送手段	仕向け地	所要日数
日本主要港 船社CY/CFS	船(コンテナ船およびフェリー)	{大連、天津} {青島、上海} 黄埔	鉄道			遼寧、吉林、黒竜江省、河北省(北京)山西省、内モン古自治区、山東省、河南浙江、江西、湖北の各省ほか	北京で20日、地域や内陸輸送事情で変動多い
			トラック				
		香港	{バージ 鉄道 トラック}	黄埔	トラック 鉄道	{広東(広州)、 湖南、四川省など	
		ポストチヌイ(ソ連)	鉄道	ウスリュウスク/ ゴロデコボ綏芬河	鉄道 トラック	ハルビンなど東北地域	
		清津(北朝鮮)	鉄道			東北地域	

<備考>

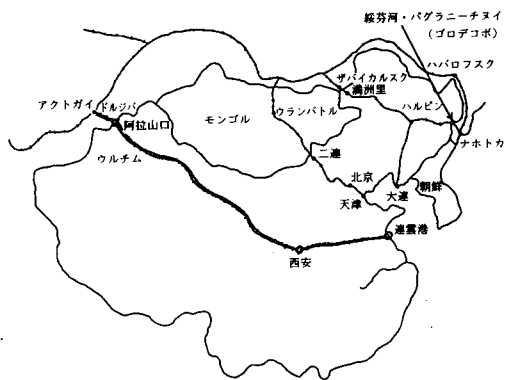
1. 中国交通部系の外輸代理公司(PANAVICO)、中国対外貿易部系の中国対外貿易運輸公司(SINOTRANS)と日本のフォワーダーが相互代理店契約を結んで、本格的なコンテナによる複合一貫輸送を開始したのは1980年10月のことであるが、それ以前から、在来貨物の一貫輸送、見本市貨物やプロジェクト貨物の一貫輸送が有力フォワーダーの手で行われてきた。
2. 輸送ルートも香港～黄埔経由の広東省向け、天津揚げ北京ルートおよび大連、上海、青島経由の東北ルートなども取扱量が増加して一般化してきた。多くは港から200km圏内がコンテナ・インタクト輸送可能地域といわれ、それ以上奥地までは積みかえ輸送するのが一般的。
3. SLB経由で中国東北部に入るルート、北朝鮮(朝鮮民主主義人民共和国)清津港経由の中国ルートも開発されてはいるが、利用度は低い。鉄道部系の鉄路対外服务公司との提携による東北複合一貫輸送も活動を強化し、'90年、四日市倉庫が天津/二連経由のモンゴルサービスも始めている。
4. 1988年に入って、香港、日本経由の中国/韓国流通ルートが設けられるようになり、近く中国/韓国の直接の直接貿易と合わせたダイレクト・サービスが実現する見込み。

資料 「国際輸送ハンドブック」1991年版、オーシャンコマース、360ページ



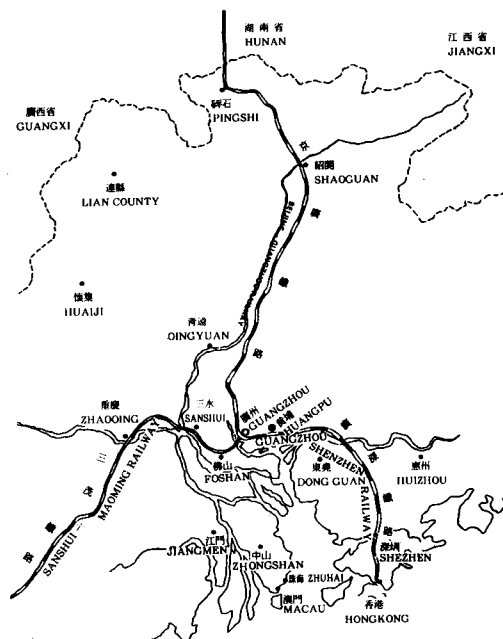
中国の複合輸送の行方 (1)

図3-2 ポストチヌイ、ウスリュウスク／ゴロデコボ、綏芬河ルート



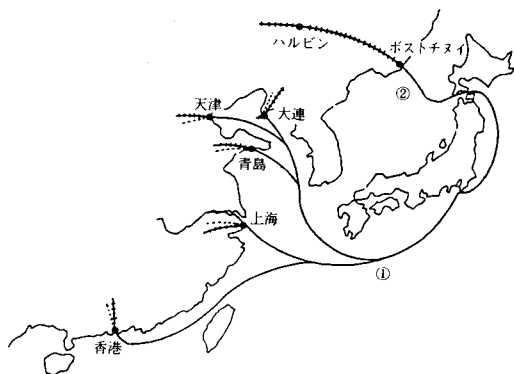
資料 「東アジア海上交通調査報告書」、平成2年度、運輸省、51ページ。

図3-4 香港—広東ルート



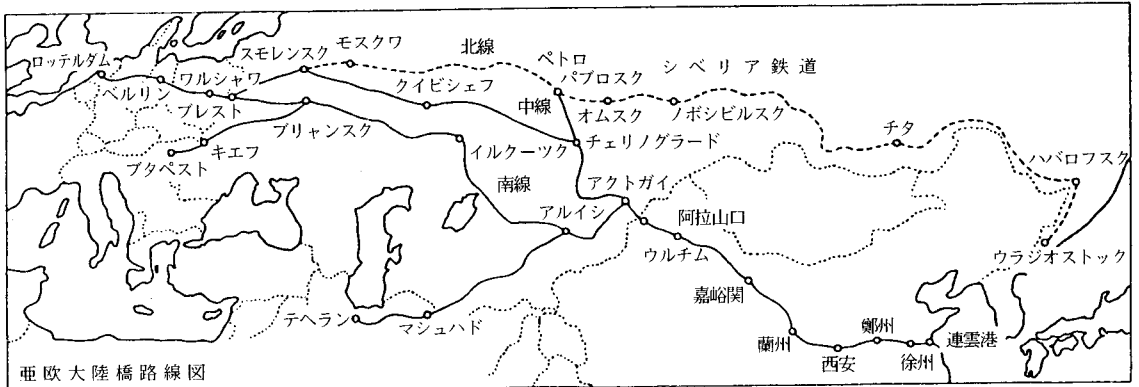
「中国複合輸送実態調査団第3回報告書」、平成元年3月、日本荷主協会、24ページ。

図3-3 日中間一貫輸送ルート図



資料 「国際物資輸送に関する調査報告書」、JIFFA、昭和62年「国際複合輸送マニュアル アジア編」、日本荷主協会、平成2年3月、23ページ。

図3-5 「新ユーラシア大陸横断鉄道」



中国「人民鉄道」より

「チャイナ・ランドブリッジ」、大木晴之、『荷主と輸送』、1991. 4、29ページ。

#### 4. 中国の主要港湾におけるコンテナ貨物取扱実績

本稿の関心は中国の国際複合輸送の問題であるが、そのルートは先にあげた香港ルート、シベリアランドブリッジ、新ユーラシア鉄道（連雲港）などを別にすれば、その大部分のコンテナ貨物は中国の主要港湾を起点として行われることになる。中国の港湾は開放政策以後の対外貿易貨物の急増により、その需要に追いつけず港湾機能が麻痺し多数の船舶が輻輳し大きな問題となったことは記憶に新しい。ただ本稿の視点はこれら港湾でその後のコンテナ受け入れ態勢を問題にしているわけではない。それは重要な問題ではあるが、たとえば個々の港湾のコンテナバースの数やガントリークレーン、その他 CFS や CY、就航航路や寄港する定期船会社、コンピューター機能の問題などはここでは取り扱わない。既に触れたように主要港で取り扱われているコンテナ貨物が港湾を接点として、異種交通機関により「複合輸送」の観点

からどのように貨物が流れていくのかが問題である。このような観点から我々の関心はコンテナ取扱港湾におけるコンテナ貨物取扱高である。

中国が開放政策をとってから、国内情報も比較的入手しやすくなったとはいえ、中国港湾のコンテナ貨物取扱高を詳しく知るのとはそれほど容易ではない。中国統計年鑑には「沿海主要港湾貨物取扱量」についての統計はあるが、主要港のコンテナ取扱量の統計は掲載されていない。<sup>1)</sup> 中国の港湾における1978年から1984年までは1985年の『我国水路集装箱運輸』のなかで林 元旦女史が6つの主要港のコンテナ取扱実績をあげている。しかしこれも1984年までであり、それ以後の急成長を遂げた中国港湾のコンテナ取扱実績を知ることが出来ない。<sup>2)</sup> (表4-2参照)筆者は昨年9月に本学国際文化経済研究所から、中国東北部の複合輸送の実績調査のため大連港を訪れた。その際に入手した“PORT OF DAILIAN”1990に「大連港的統計」があり、そこには1990年の大連港の国際集装箱 (TEU) が131,259、輸入66,442、輸出64,817の数字が掲載されている。

中国の複合輸送の行方 (1)

幸い Contianerisation International Year book の Ports and Terminals には、同紙に報告のあった世界の各港湾の輸出および輸入の実入りコンテナ、空コンテナの取扱高と自重を控除した総トン数を知ることが出来る。これによってかなり詳細に中国の主要な港湾のコンテナ取扱量を知ることができる。しかしこれも中国のコンテナを取扱うすべての港湾を網羅しているものではない。残念ながら年報は毎月3月に新しいものが出版されるので、本稿では1992年版は入手出来ない。しかしその速報として Contianerisation International 紙の1991年12月号に世界の400の港湾から Contianerisation International 紙の Ports and Terminals 部に寄せられてた情報から、中国の港湾の1990年度のコンテナ取扱高は1,143,898 TEU (日本7,851,608 TEU) であること、1989年の968,860 TEU (日本7,539,316 TEU)より18%増加したことを知ることが出来る。世界の上位20および極東・アジアの上位10港のコンテナ取扱港湾には中国の港湾は1港も入っていないが、1992年版の掲載リストには連雲港、青島港、煙台港の3港湾が新たに付け加えられており、それぞれ急成長を遂げているという。(しかし1991年版にすでに「青島港」は掲載されている。)

以下「年報」の1991年版に従って中国の主要港湾のコンテナ取扱量を見て行くこととする。(「年報」に掲載されている港湾は、大連、広州、青島、天津、厦門の5港である。上海、福州は港湾施設に対する情報は掲載されているが取扱高はなぜか掲載されていない。)

大連港コンテナ貨物取扱高 (TEU)		1988	1988(推定)
輸入			
実入りコンテナ		27,809	31,000
空コンテナ		11,725	15,000
取扱トン数		377,281	478,400
輸出			
実入りコンテナ		32,125	50,000
空コンテナ		3,280	4,000
取扱トン数		405,791	561,600
<hr/>			
コンテナ取扱総数		74,945	100,000
総取扱トン数		783,072	1,040,000
(トン数は自重 (tare) を除く、20 TEU で1,600~2,200キロ、40 TEU で2,900~4,000キロ、以下同じ)			
広州港コンテナ貨物取扱高 (TEU) <sup>2)</sup>		1988	1989
輸入			
実入りコンテナ		41,688	34,072
空コンテナ		1,668	4,884
取扱トン数		561,330	409,345
輸出			
実入りコンテナ		15,850	21,690
空コンテナ		25,244	17,820
取扱トン数		237,515	317,506
<hr/>			
コンテナ取扱総数		84,448	78,472
総取扱トン数		788,845	726,851

調査と研究 第23巻 第1号

青島港コンテナ貨物取扱高 (TEU)			
	1988	1989	1990(推定)
輸入			
実入りコンテナ	21,000	21,740	9,080
空コンテナ	24,180	37,800	23,460
取扱トン数	307,880	331,600	158,250
輸出			
実入りコンテナ	40,530	55,520	30,930
空コンテナ	580	1,540	580
取扱トン数	511,400	672,700	378,620
コンテナ取扱総数	86,290	116,600	64,050
総取扱トン数	819,280	1,004,300	534,070

天津港コンテナ貨物取扱高 (TEU) <sup>3)</sup>			
	1988	1989	1990(推定)
輸入			
実入りコンテナ	78,600	82,300	105,000
空コンテナ	33,400	54,900	70,000
取扱トン数	1,025,600	1,097,700	1,300,000
輸出			
実入りコンテナ	94,000	116,800	135,000
空コンテナ	8,000	11,300	10,000
取扱トン数	1,348,000	1,544,000	1,699,000
コンテナ取扱総数	214,000	265,500	320,000
総取扱トン数	2,373,600	2,641,700	2,999,000

廈門港コンテナ貨物取扱高 (TEU)			
	1988	1989	1990(推定)
輸入			
実入りコンテナ	8,815	10,613	11,000
空コンテナ	3,190	2,975	3,400

	96,276	135,368	150,000
取扱トン数			
輸出			
実入りコンテナ	9,344	11,638	12,500
空コンテナ	387	2,231	3,100
取扱トン数	126,986	165,102	170,000
コンテナ取扱総数	21,106	27,458	30,000
総取扱トン数	223,262	300,470	320,000

中国のコンテナ取扱総数は実入り、空コンテナ合わせて全体で、1989年は968,860 TEU、1990年は1,143,898 TEUであるから各港湾の割合は1989年は大連港7.7%、広州港8.0%、青島港12%、天津港27.4%、廈門港2.8%である。1990年は推定であるが、青島港は5.5%、天津港28%、廈門港2.6%である。いずれも天津港は他の港湾を大きく引き離し中国の主要なコンテナ取扱港であることがわかる。<sup>3)</sup> (上海港・福州港コンテナ取扱量は注4を参照)

- 1) 表4-1「沿海主要港湾貨物取扱量」および表4-2「1978年-1984年の中国港湾におけるコンテナ扱い高実績」参照。
- 2) 大連、天津(新港)、青島、上海、広州が5大港と呼ばれているが、コンテナの取扱いは天津が全体の約25%、上海が35%と両港で6割を占めている。これに香港が中国貨物の中継港として機能しており、この三港が中国の主要 GATE WAY PORT といえよう。「国際複合輸送マニュアル アジア編」、日本荷主協会、平成2年3月、25ページ。また広州港は1987年12月18日に黄埔港と合併した。現在黄埔、新港、西基、芳村、河南、新風、円村の7つの地域会社と広州港集装箱会社と客船会社からなっている。前掲「第3回報告書」、29ページ。
- 3) 天津港では天津港集装箱会社(Tianjin Harbor Container Company: THCC)が1981年1月設立され同年末より#21ターミナルでの荷役作業を開始した。1985年以降のコンテナ取扱実績は以下の通りである。  
『東アジア海上交通調査報告書』、運輸省、平成2年度、39-42ページ。  
年 1985 1986 1987 1988 1989  
TEU 140,000 166,000 162,000 213,000 265,000

中国の複合輸送の行方 (1)

4) 福州港および上海港のコンテナ取扱高については長崎県物産振興課（長崎貿易協会上海事務所）への1992年3月4日のFAXによる問い合わせにより、以下の情報を得た。(1991年)  
 福州港コンテナ取扱高（福建省外事弁公室調べ）  
 輸入 18,743 TEU（日本6,596 TEU）  
 輸出 18,082 TEU（日本7,091 TEU）

上海港コンテナ取扱高（上海市港務局資料）  
 輸入  
 実入りコンテナ 272,000 TEU  
 空コンテナ 24,000 TEU  
 輸出  
 実入りコンテナ 199,000 TEU  
 空コンテナ 82,000 TEU

表4-1 沿海主要港湾貨物取扱量

単位：万トン

港	湾	1952年	1957年	1965年	1978年	1980年	1985年	1989年	1990年
総	計	1440	3727	7181	19834	21731	31154	49025	48321
大	連	151	588	1057	2864	3263	4381	5092	4952
秦	口	18	32	29	33	24	98	200	237
秦	皇	181	283	479	2219	2641	4419	6565	6945
天	津	74	284	549	1131	1192	1856	2437	2063
烟	台	26	48	98	458	506	689	703	668
青	島	175	221	448	2002	1708	2611	3112	3034
石	白							840	925
連	云	46	105	265	594	739	929	1126	1137
上	海	656	1649	3194	7955	8483	11291	14604	13959
宁	波					326	1040	2209	2554
汕	头	35	130	181	153	176	201	282	279
广	州	47	186	470	1050	1210	1772	4704	4163
湛	江	12	79	220	947	1075	1231	1610	1557
海	口	16	35	64	76	72	170	256	288
八	所		11	99	307	278	388	410	431
三	並	3	76	29	45	38	78	64	37
其他	其他中型港湾							4811	5092

資料「中国統計年鑑」1991、522ページ

表4-2 1978年-1984年の中国港湾におけるコンテナ扱い高実績

単位：TEU

年度 港湾	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
大連	-	-	907	5,536	12,527	15,705	24,290
天津	7,017	9,106	15,812	24,408	40,909	60,787	83,491
青島	1,304	5,426	8,707	11,834	15,030	19,139	23,327
上海	4,800	15,710	31,560	49,460	66,095	86,317	114,977
黄埔	-	2,521	7,310	10,684	6,815	13,398	21,165
広州	-	-	-	11,537	16,757	21,543	31,845
其他港湾	-	-	-	660	1,182	6,617	41,132
合計	13,121	32,763	64,296	114,119	159,315	223,506	340,227

資料 「我国水路集装箱運輸」、林元旦、交通部水運科学研究所、1985、3ページ。「変貌する中国港湾とコンテナシステム」、高見現玄一郎訳、日本海上コンテナ協会、昭和60年8月、36ページ。