

コンテナ港問題の基礎的分析 —中国の港を中心に—

山上 徹

(日本大学)

目 次

はじめに

1. コンテナ港の発達サイクル
2. 中国のコンテナ港の発達サイクル
3. 中国の造船所、コンテナ港問題
4. 中国のコンテナ港の課題

はじめに

今日、先進国間の定期船による雑貨輸送はコンテナ輸送に転換され、有力なコンテナ取扱港、つまり、ロード・センター港 (Load center port)⁽¹⁾ の出現をみるに至っている。コンテナリゼーションのすそ野は拡大化しているが、中国においても港は、社会主義革命と社会主義建設の発展に沿って拡大する対外貿易の需要から必要性が強調されている。

周知の如く中国の国土は広大で、各地の自然条件や経済発展状況は非常に格差がある。中国の交通、運輸業は、経済資源の分布と発展に立脚して、強力な交通網の建設を進めるべく、港の拡張、新設、船舶の建造などを長期的計画で加速的に進めようとしている。

必ずしも経済的要因がいまだ熟していない先頭部隊として中国のコンテナ港の開発が展開されている。そこで吾々は、コンテナ港のサイクル分析を試みつつ、中国諸港のコンテナリゼーションの諸問題を考察し、その特質につ

いて考えてみようとするものである。

1. コンテナ港の発達サイクル

海上コンテナ輸送の発達過程を考えようとする場合、ライフサイクル分析が可能になるのではなかろうか。この20数年間に海上輸送は、確かに急激な変化をきたした。とくに船型の大型化、吃水の増加などにより、伝統的港は、自ら衰亡し、ある港は歴史から姿を消したものもある。つまり各港の機能は、技術革新を時間的に同一方向に対応し、導入するものではない。海上コンテナ輸送を考える場合、吾々は自由競争の比較的うまく推移している北米諸港を中心として先ず、コンテナ港の発達サイクルモデルを概述してみる。⁽²⁾

(1) 変化への先行条件期

港が物流における積換地点としての機能を充足する上で、とりわけ困難な諸問題が発生する時期がある。伝統的港と離陸との間の過渡期、推移過程として根本的な変化の必要性が不可避的なことに直面する。港の変化を導入、移行するためには、一般に自由競争にもとづく港の場合、次のような要因が発生してくる。

①既存システムに対する重大な問題、例えば、荷役機械の非能率さ、総取扱労働費の低下、損害賠償の過大などは在来の方法では、解決できなくなる。

②変化を促進することに関心をもつ企業や利害集団の存在（船主、荷主、港、米国では特殊な場合として政府）。

③提供された変化を採用、導入する産業の能力（船主、港、荷主、関連サービス業）。

④変化によって経済的報酬が提供される（運送業者、荷主、港）。

以上は、自由競争を前提として港が変化する上で必要な諸条件であるが、本稿で問題とする、社会主义国・中国の場合とでは、この変化への先行条件が異なるのでなかろうか。北米の港の変化は、港を充実せしめるのは、需給関係によって定められ、本質的には経済発展の諸条件に先行しすぎても遊休化し、経済的必要性・必然性が存在するか否かが重要である。

(2) 先発コンテナ港の発生

コンテナ港の先発的導入は、先ずごく少数のパイオニア的な大規模港が有利となる。ライバル港は若干しかなく実験的・試験的に大規模港に導入されることが多い。先に指摘した変化の先行条件を克服するために革新化を試みるが、しかし革新化自体は、港の規模に直接的に関係しない。例えばOakland港のように新興港の成立を可能にする。その場合、パイオニア港以外は、この導入期には、コンテナリゼーションが適正か否かを疑問視している時期である。

(3) 普及期

コンテナリゼーションという新しい波とそれに伴う協同一貫輸送が実験段階から完全運用システムへと作動し、抵抗なく一般の支持を受け始める。しかし、少数の大規模な先発的に導入・成長したコンテナ港は、輸送における支配力や権力を確立する。小規模港は基本的に独立構成体であっても、先発港に集中化する情報やサービスにより従属化し、フィーダーサービスが中心とならざるをえない。

(4) ロード・センター

Hayutは、250,000 TEU以上の取扱貨物のある「有力なコンテナ港」をロード・センターと称し、少数の巨大港でコンテナ貨物の集中化をきたすようになる時期を北米では、1973年以降と提起している。

(5) 外部からのチャレンジ

製品ライフ・サイクルの一般的な呼称によれば、「成熟期」に該当する。つまり維持期とか飽和期とも呼ばれ、この期に、たとえ取扱貨物個数は伸びたとしてもロード・センター港の市場占有率は次第に遞減化し、それを維持しようとする時期で、北米港では、1976年以降が該当する。

後発港が先発ロード・センター港へのチャレンジ期といえる。新システムの導入によりライフ・サイクルの引き伸ばし、リサイクルをロード・センター港は検討せねばならなくなっている。

この段階で、新規の港が既存港の圧迫によって新規港の開港をめぐる競争が生じる。新規港の開港によって既存港の競争力が弱まると、新規港は開港する。

2. 中国のコンテナ港の発達サイクル

先に示した北米港のコンテナ港の発達サイクルを計画経済の社会主义国、とくに中国のコンテナリゼーションについて適用してロード・センター港の出現の可能性を考えてみることにする。

(1) 変化のための先行条件の相違

中国の港は、伝統的港即ち「海洋の位置」「海岸の位置」の性格が特に強い段階にとどまっている。しかし社会主义の中国では、「カナメをつかんで国を治める」という戦闘的呼びかけがなされるように中国政府が、港の拡張計画を推進し、港の開発や改良は、当然、政府の行政指導と政策に大きく拘束されている。また港の需要主体である中国の海運機構は全て交通部 (The Ministry of Communication) 管轄下にあり、1961年4月に中国遠洋運輸公司 (China Ocean Shipping Company COSCO) が設立され、1961年150隻、総トン数76万トンをもって、中国外航海運の幕が開いたといっても過言ではない。中国の遠洋運輸業務は、北京に置かれている中国遠洋運輸公司が担当し、60年代に分公司を上海、広州、また70年代に入って天津、青島、大連の地に設置している。

交通運輸事業は、中国の国民経済を形成する最重要部門であり、先頭部隊として交通運輸の急速な発展を期待するものである。中国のコンテナの導入は、先ず50年代中頃より鉄道輸送部門にみられた。1955～1958年間、乾貨用3tコンテナ(鉄木製)、約6,000個が数か所の鉄道部門で製造され、主要18幹線にコンテナサービスを運航していたという。⁽³⁾ その経験もあり、伝統的輸送体系が少しづつその土台を変え、コンテナ港の出現への先行条件を形成してきたのである。

ところで、米国におけるコンテナ港の発達過程は、基本的には、私的資本にゆだねられた自由主義経済にあり、それゆえに港の「背後地の位置」との需要関係により主体的に展開されるという自由主義経済の熟した歴史的なステージで生成、発展し続けてきた。米国のコンテナ港の出現には、先に示した4つの重要な変化への先行条件が存したが、中国の場合、必ずしも経済的

要因がいまだ熟していない段階であり、先ず優秀な港を築港し、これによって背後の需要の発達を図らんとするように基本的に異なる。とくに米国との先行条件は、①、②では異なり中国は社会主義生産建設の勢いある発展の必要に応じるための「テコ」として港を配慮するものである。

(2) 先発コンテナ港の発生

計画経済により経済政策を背景として、中国のコンテナリゼーションは展開されるわけであるが、先ず初発的導入は、やはり一般的実用化以前の段階といえ、確定された少数港に傾斜的に開発が行われる。交通手段の発達のためには、通路、運搬具、動力という要素と、さらに港などのステーション機能との全体的な調和を必要とする。この段階では、4要素が未発達かあるいは部分的であり、ましてや技術的知識も幼稚であり、異種交通手段間に当然、協同一貫輸送体系化など存在しない段階といえる。在來の交通手段を改良するかして補完的な機能を果しているに過ぎなく、一般には、コンテナリゼーションの必要性やその実用価値が明確に認識されていない開拓期である。

次にこの段階に該当すると思われる中国の実態について記してみよう。

1973年には、周總理の「3年内に港の姿を変えよう」という提唱により、旧港の拡張と新港の建設に力が注がれ始めたのである。中国の外航コンテナルートは、1973年開始された。 $8' \times 8' \times 10'$, $8' \times 8' \times 8'$ (270個) が、在来船によって中国／日本ルート間に導入され、27ヶ月間で7,000トン以上の貨物が輸送された。また1974年11月、上海、天津、青島港では、各地に配達するためにコンテナ・フィーダー船が就航した。港内において荷役オペレーションがなされ、door to door (門到門) の行程は、総貨物量の約10%であった。⁽⁴⁾

確かに、New York港と比べれば約20年遅れて、中国／オーストラリアルートが中国のCOSCOによる初発の外航コンテナ輸送と考えられ、1978年10月に正式コンテナ輸送が誕生したのである。その後、アメリカ、西アフリカ、日本等に就航した。在来船や小型のRO/R O船をもってコンテナ輸送をなしてきた。COSCOは多目的船34隻、20フィートコンテナ6,000個、40フィートコンテナ600個（リース・コンテナを除外し）を所有している。

1980年, COSCO は 18,000 TEU を取扱った。

現在, 中国のコンテナ業務は, 事実上, 交通部, 鉄道部 (The Ministry of Railways), 中国民間航空総局 (The Civil Aviation Administration of China), 対外貿易部 (The Ministry of Foreign Trade) 商業部 (The Ministry of Commerce) 等の各々によって管理されている。各部ともその下の運営部門が, 関係業務を実際的に遂行している。

表・1 中国主要港コンテナ取扱個数推移 (推定)

(TEU)

港 名	1976	1978	1979	1980	1981	1982
上 海	3,000	4,800	15,721	31,500	50,000	70,000
天 津 新 港	3,000	7,017	9,106	15,812	24,308	40,000
青 島	1,000	1,304	5,426	8,614	16,000	20,000
黄埔 (広州)	—	—	2,521	7,319	10,684	8,500
大 連	—	—	—	907	5,536	11,000
そ の 他	—	—	—	—	2,500	5,000
合 計	7,000	13,121	32,774	64,152	109,028	154,500

出所: Wang Lian-Zhong, The Development of Containerisation in China, HANSA, Hamburg, Nr. 1981 SS. 1687~1688. Containerisation International Yearbook, 1983 pp.181~182 より作成

交通部のコンテナ輸送部門は, コンテナシステムに関する内外の全業務を担当している。交通部のコンテナ輸送部門の運営は, 次の如くである。⁽⁵⁾

- ①中国遠洋運輸公司, 外航コンテナ船の運航業務
- ②中国外輪代理公司 (The China Ocean Shipping Agency), 外航船, コンテナの代理業務。
- ③主要港の集裝箱公司 (The Container Corporation of Main Ports), コンテナの荷役・収集・配達業務。
- ④北京, 天津, 河北省地区のコンテナサービス (京津冀集裝箱汽車聯運公司), コンテナトラック輸送業務。

表・2 中国諸港の外航コンテナシステムの現状

(1981年現在)

港名	荷役地区	埠頭類型	コンテナヤード ^{m*}	荷役機器	主要設備	最大取扱高年間TEU
上海	第10作業区	多目的埠頭	20,000	水平引き込みクレーン 船上クレーン シャシ 在来F L T	2×27.5トン水平引き込みクレーン 2タイヤ式トランスティナー 3在来F L T トラクター シャシ	40,000
天津	第3泊地	セミコンテナ埠頭	オペレーション部門	船上クレーン トランスティナー シャシ 在来F L T	8在来F L T 2ストラドルキャリア 15トラクター, シャシ 3タイヤ式トランスティナー 2ポーティナー	22,000
青島	第3泊地	貨客埠頭	未確定	船上クレーン トランスティナー シャシ 在来F L T	5在来F L T 5トラクター, シャシ	15,000
黄埔	第1泊地	貨客埠頭	7,000	水平引き込みクレーン 船上クレーン シャシ	27.5トン水平引き込みクレーン 2在来F L T 3トラクター, シャシ	12,000
大連	第2泊地	一般貨物埠頭	未確定	水平引き込みクレーン 船上クレーン シャシ	2×27.5トン水平引き込みクレーン 5在来F L T 2トラクター, シャシ	5,000

出所: Wang Lain-Zhong, op. cit. S. 1688より作成。

④揚子船舶管理、海河のコンテナ輸送業務等。

5つの海港の外航コンテナシステムに対する諸施設の状況に関しては、表・2の如くである。中国では、一時的なものとして数種の機器類を付設した在来埠頭、倉庫、ヤード、ステーションをもって行かれている。その取扱個数は、微々たるもので、今後は、一段と加速されることであろう。導入期としての1973年～1980年は、ほとんど在来の諸施設をもってコンテナ港として移動し、同時に多数の港の整備拡充は困難であるので、「4つの現代化（農業、工業、国防、科学技術）」の達成をめざし、つまりロード・センター港を計画的に重点的に形成しようとするものである。

中国のコンテナシステムの諸設備を示すと、以下のようなコンテナシステム⁽⁶⁾を国産化している。

①コンテナ 乾貨物用 20, 5, 1t コンテナが、科学リサーチ研究所や数カ所の製造工場でそれぞれ製造されている。

②ポーテーナ・クレーン、2基が天津新港の第3泊地のコンテナ埠頭に設置されている。

③振動防止装置付き、タイヤ式トランステーナとスプレンダ、2基が天津新港の第3泊地と上海港第10作業区に設置されている。

④鉄道積トランステーナ、1基が製造されて、天津新港の鉄道複合地区に設置されている。

⑤ストラドルキャリア、4基が製造され、その2基は、上海の海運倉庫、他は天津新港にある。

これら以外にも、中国製の鉄道用無蓋貨車シャシー、小中規模のホークリフトなどが製造され、さらに研究開発中である。

以上の状況から際し、先発コンテナ港の導入期として吾々は、1973～1980年間を想定しその諸設備について概観してみた。中国のコンテナ港にひきつがれたコンテナリゼーションの諸設備のストックはそれほど大きなものでなかった。極言すれば、ストックとしては旧来の港の機能を活用しつつ、その技術的経済的進歩に努めている段階に過ぎなく将来に期待せねばならなかろう。

表・3 北米・中国のコンテナ港発達サイクル

	先行条件期	先発導入期	普及・集中期	ロード・センター	外部チャレンジ
北米	1955年以前	1956～1966	1967～1972	1973～1975	1976～
中国	1972年以前	1973～1980	1981～	1985～？	

表・4 建設中のコンテナ埠頭

	天津	上海	黄埔	青島	大連
位置	第3泊地	第4泊地	第9地区	第7～8岸壁	第8埠頭 第7岸壁
岸壁数	1	3	2	2	1
バース長	380m	895	485	466	235
水深	-12	-12	-10.5	-10.5	-10.5
ヤードの奥行き	395m	403	444	505	4,000
コンテナ保管地区	85,000m ²	190,705	120,000	119,000	70,000
CFS面積	10,800	2×8,913	トラック用 8,000 鉄道用 8,640	トラック用 11,400 鉄道用 10,200	未定
オペレーションシステム	ポーティナー, トラクター, シャシ, タイヤ式トランスティナー				未定
供用開始	1981	1985	1985	1983	1983

出所: Wang Lain-Zhong, op. cit. S. 1688より作成。

(3) 普及期

第5期全国人民代表大会第4回総会（1981年12月）において趙紫陽総理が、「当面の経済状勢と今後の経済建設の方針」と題する報告を行った。中国の今後の経済建設方針は、10項目からなり、その3項目には、「エネルギーの利用率を高め、エネルギー産業と交通運輸業の建設を強化する」と提起されている。

とくに「エネルギーと交通の建設は結びつけてすすめなければならないが、交通を先行させる必要がある。……今後の若干年は、中央建設投資は、まず港湾建設を含む交通建設の必要を考慮し、……輸送力不足の鉄道区間、荷役能力不足の港湾はなによりも技術改造を強化し、……交通と内陸水運は全力をあげて協力し、内陸水運を整備し、……沿岸の海運力も十分に利用する」と主張している。国民経済の発展にとって交通投資は、いわば先行投資的な役割を果たすが、1981年以降、中国のコンテナ港の諸施設、設備が竣工し、漸次、供用開始できるものと予想されている。中国の外航コンテナ輸送のために1972年以来、専用コンテナ埠頭の建設に入った。その埠頭は上海、天津、黄埔港に8ピアが着工されたが、その内で天津新港には、コンテナバース、4バースがあり、1981年に1バースはガントリークレーン2基をもって稼動した。また黄埔港では2バースを建設中で1983年竣工することになっている。その概略については、表・4の如くである。

中国のコンテナシステムが、開発され、COSCOは、1981年6月にコンテナ化を始め、普及期に入りつつある。8コンテナ埠頭で、1985年には年間70万TEU代の総取扱個数のサービスを供用できるという。当然にフルコンテナ船、多目的船をも含み、コンテナ船団を拡大化し、その主要ルートは中国／極東、北米欧州、中東、西アフリカ、オーストラリア、東南アジアなどとする。天津、上海、黄埔の沿岸域や内陸輸送システム網のフィーダー化を確立することによってロード・センター港としての性格が明確化することであろう。つまり、そのためには、CFSの設置やdoor to door渡しサービスの比率の上昇が30%以上になる。推定では、1985～1990年には、総鉄道コンテナ取扱貨物量が年間1,000万トン以上となり、鉄道と水上輸送部門の

国内コンテナの約50%は、協同一貫輸送でトラックにさらに結合される⁽⁸⁾と強調されている。

交通投資の必要性が強調されることからも理解できるように中国は、今や計画上ではコンテナ輸送の実用価値が認められ、今後、能率的な大量輸送を可能にする主要な交通手段として広く認識され、コンテナ埠頭への新投資が継続的に多くなり、機能のストックも次第に大規模化していく可能性をもつ。このように中国のコンテナリゼーションが、勢いよく成長し、次の段階のロード・センター港として動態的な成熟に達するのは、実質的には1985年以降を想定せねばならなかろう。

先の5海港に集中的なコンテナ埠頭への新投資があり、大規模化しつつある。しかし、その建設計画が完成するまでには長期の歳月を要す懷妊期間の長い事業であるが、それらが完全に供用開始されれば、少数港のみが独立のロード・センターとしての新拠点との可能性を有する。しかし確かに、計画段階ではコンテナリゼーションが可能であるが、実質的な意味での北米のようなロード・センター港が計画通りに繁栄の真の砦として成熟しそうか。それゆえに吾々は次に中国の技術革新、とくに造船の問題を参考しつつ、かつ中国のコンテナリゼーションの問題点や促進策について考察してみることにしよう。

3. 中国の造船所、コンテナ港問題

(1) 中国の造船所の問題

中国のコンテナ港の問題を考える前に、中国に長期滞在し広州や上海の造船所などの新造船計画を計画段階から竣工までを視察してきたところのドイツの実務家、Bernd Neitzel York⁽⁹⁾による報告があり、それを概説してみることにする。約3年前より国際造船の自由競争市場に造船国として確立しようと中国はこの産業部門の発達に優先順位をつけ強化してきた。中国の船舶輸出のための上部組織には、中国国営造船公司 (China State Shipbuilding Corporation CSSC 旧略称 CCSI)、さらに中国海運輸出入公司 (China National Machinery Import & Export Corporation)があり、そ

これらを6つの機械建設部と交通部で管理している。海運専門官の大部分は、大造船所の出身者である。中国には、約200造船所が存在している。外航用の造船を手がけるために、かなり合理化されかつ交通手段と結合する少数の大規模造船所のみが輸出船の建造をなしている。最大級は大連造船所で、16,000人が働いている。

造船業務の競争力に対し中国の最大の長所は、労働集約的で極端に低い賃金水準にある。熟練工の月給は、60～70元（約78～98DM）、管理者の賃金は、100元（約130DM）である。

中国では、独自の造船本部、研究本部より指令されているにせよ（大連、上海、MARIC）西欧諸国への輸出船の60%は、顧客の基礎建造である。また中国造船の克服せねばならない課題とは、迅速に有能な人材を養成することである。

ヨーロッパ造船業と中国の造船業務との間の効率関係を考えれば1：6である。例えば中国で労働者250,000人に対し、約700,000tdwで、ドイツでは、労働者約54,000人に対し、920,000tdwを産出した。この不均衡の最大の問題は、熟練工者群にあるとしている。

Yorkは次のような問題点を指摘し、それは中国の築造技術と管理体制にあるとし、その遅れによるものとしている。

①外国技術の依存

②言語障害

③造船所内のコミュニケーション欠足

④部規定や官庁規則の非公開や難解性

以上の点がドイツ人の目からの指摘である。中国は、よい熟練工を保持しそして進歩した西側の技術を導入しよい品質のものを供給するといえ、他の造船国との競争場で中国造船産業が発展するには、確かに、いまだ数年間は克服しがたいものがあるとし、次のような障害要因を指摘している。

①効率的な管理体制となっていない。

②中間管理層がほとんど存しなく、そして権限も委譲されていない。

③魅力的な融資策が存しない。

- ④下請業がいまだ完全に育成していない、独特な基準で稼動している。
 - ⑤外国代理商が駐在していない。
 - ⑥購入、下請、サービス要員技師などの出入国制限の官庁障害
- 以上の障害要因があるが、しかし急成長を続いている中国の造船所の輸出船の受注量は、香港、米国、イタリア、西独、シンガポールの船主からの受注船34隻、合計90万tdwに達している。¹⁰ 1979年以前には、中国の造船所で1万tdw以上の輸出船は、一隻だけであったということからも急成長の実態が理解できる。

(2) 中国のコンテナ港問題

では、次にコンテナ港の問題を考えてみよう。資本主義的輸送の合理化は、生産手段の私的、資本主義的所有に規定されて、大資本にとって必要な程度、大資本の手のとどく範囲のものにとどまらざるをえないとの指摘もある。社会主義的交通は、生産配置と輸送合理化、あるいは輸送の計画化や各種交通機関への輸送量の計画的配分などにより、社会全体の規模における、より根本的な輸送合理化、社会的労働の節約を達成し、眞の総合交通体系が確立できるとするものであると主張される。

例えば、「ソ連邦における運輸体系の統一性は、各種運輸機関の接続地点において統一的な技術工程のもとに諸作業を組織化することを可能ならしめる。また運輸体系の統一性は、各種運輸機関の合目的な利用を促進するような客貨運賃体系の設置を可能にする」と有利性を強調する場合が多い。では、社会主義国家を建設する中国の場合については、「中国の港湾事情」によれば、やはり、中国で展開されている運輸戦線は、同じように新協力方式と新運輸システムの形成が生れ、確立されていることを強調している。「その特徴は、港湾と駅を中心として鉄道と船舶を連結し、工場、鉱山、駅、港、汽車、船舶、貨貨単位を1本化に組織した全面的な大協力にある」、「例えば、河北省では鉄道、道路輸送、工業、商業、食糧の6部門が『六合一』6部門を一体化する」の運輸大協力を行ったし、また鉄道、道路、水上輸送、陸上輸送、鉄鋼、食糧、基本建設、商業、水利、中継の10部門が『十合一』運輸大協力を実行した。」先の強調と同様にこの主張は、中国当局では、全局

的観念に立って大協力をモットーに運輸体制が推進されていると明確に指摘するものと判断してよかろう。

だがしかし、中国人の Wang Lian-Zhong によれば、中国のコンテナリゼーションは、いまだに初期段階であり、数つかの問題が発生しており、次にそれらを要約して列記してみることにする。⁽¹⁴⁾

- ①いまだにコンテナ埠頭の建設や関連諸施設の建造中である。
- ②コンテナシステムの適切な管理システムが成立していない、分権的管理 (decentralized management) の形態をとっている。複数の部門によって中国のコンテナシステムは運営されている。部門間は密接に連動していない、部門自体の観念や意思で作動しており、全体的観点がなく、コンテナリゼーションの発達上障害となっている。
- ③経済的成果は注目に値していない。コンテナシステムの諸設備が不十分であるためにまた管理も不完全である。
- ④総合計画の欠如、中国は発展途上国であり、経済開発は不均衡であり、工業化の度合には地域格差がある。中国の諸条件に適合するようなコンテナリゼーションへの最適計画の公式化が必要不可欠である。

Wang Lian-Zhong は、中国のコンテナリゼーションは、いまだ実験段階に過ぎなく、輸送部門の全般的な立ち遅れ、つまり施設はもちろん管理システムも充分でなく、それゆえに経済的成果も充分でなく、結局は、その原因は総合計画の欠如からくるものであると指摘している。社会主義国である中国の交通、運輸戦線は、全局的観点を基本として大協力によって推進されていると強調されていた。しかし先に示した 4 つの問題から把握して大協力という基本が、必ずしも完全に実行されていないとも理解できる。中国のコンテナリゼーションのあり方を考える上で、4 つの問題点は、今後さらに、成熟したコンテナ港へと発展するための潜在力を発掘する重要な問題を提起しているといえる。

次にこのような中国のコンテナ港の問題に対応して、いかなる促進策を提起しているものであるか、Wang Lian-Zhong が指摘して諸点を示してみよう。

①中央集権的指導と調整を強化すべきである。コンテナ輸送は複数の関連部門の輸送活動の形態であり、技術集約・資本集約的産業であるので、中央集権的指導や調整が必要である。輸送業務を担当する中央政府の直属部や省が創設され、強化されるべきである。

②中国に適合する開発政策をなすべきである。外航輸送の開発こそに最優先権を附与し、他方の活動は、輸送貨物の存在する地域の国内コンテナシステムの開発にあるべきである。沿岸開発地区の国内外のコンテナ輸送システムを確立することが、先ず第1になさねばならない。さらに開発は、その必要経費と便益を考慮し推進されねばならない。

③中国の既存能力や物資能力に応じた長期計画が作成されるべきである。

④コンテナシステムの最良の運営システム化は、漸進的に確立されるべきであろう。全体的・協同一貫システムが順調になされるためには、適切な管理、運営機構を一体化すべきであろう。

⑤適切な運賃や賃率の公式化、中国のコンテナシステムの既存運賃や賃率は、適当に調整をせねばならない。

⑥人の養成を迅速化せねばならない。とりわけコンテナリゼーションの成否は、専門知識をもつ管理者グループを育成できるか否かにある。それゆえに中国の直面する難問は、専門家養成の時間の問題がある。

以上、(1) では中国の造船所の特質と問題点について、ドイツ人の Bernd. Neitzel York による造船問題について概述したが、基本的には、コンテナ港の建設、管理問題に共通する問題が、数つか指摘されているといえる。なぜならば、中国人の Wang Lian-Zhong の指摘、例えば、管理体制の近代化を必要としている点などは明らかに重複し、中国自体が克服せねばならない基本的問題点を示唆しているとも理解できる。

4. 中国のコンテナ港の課題

Hayut は北米の港間の自由な競争原理をもとにコンテナ港の発達サイクルを分析した。成熟社会としての課題をかかえた北米港のロード・センター港と、近年ともかくコンテナの普及期に足を踏み入れた中国とでは相違があ

った。それゆえにそれらは体制の相違、経済社会の発展段階の相違によって必ずしも的確なサイクルを示すものでないが、吾々は中国のコンテナ港の発達サイクルを表・3のように普及期にあると判断した。

先に示したように中国のコンテナ港の建設計画の重点は、先ず、上海、天津、黄埔、青島、大連などの古い港を中心として着手され、当初より計画的に役割や使命が確定し、つまり重点的にロード・センター港を目指し、急速に発展確立しようとするものである。背後地の位置という観点からもこれらの港の場合、中国としては大都市に接近しており、内陸輸送システムとも連絡しやすく協同一貫輸送上コンテナリゼーションは切迫した急務となっていることを強調するものであった。

先進諸国の港は、長年に亘る漸進的な進歩の過程のうちに拡大され、かつ改良され、発展途上国とは比較にならない資金的及び人的資源がおのずと確保できる立場にあった。確かに、米国のように私的負担におけるコンテナリゼーションのための投資の場合、私企業は自己のメリットのある部分だけしか投資を行わないとの欠点もある。

中国のコンテナ港の建設は、「カナメをつかんで国を治める」との観点により、中国の貨物を増強するために、先行投資として過大な波及効果を期待するものとなるかもしれない。中国は、従来よりどちらかといえば、理念と現実を同一視し、高目標、高速度の追求に走り勝ちで、提供可能とする資金、設備、資材、技術を上回った建設規模を想定しがちであった。その結果は、著しく建設期間を延期することになる。

建設プロジェクトは懷妊期間の長い事業であるゆえに、「ヒト、カネ、モノ」を集中化し、たとえ基礎施設の建設が完了したとしても、供用開始に必要な機能施設の設置や付帯設備が遅れたりする。例えば、コンテナリゼーションにとって絶対に必要な技術的なサブ・システム、つまり①ユニット・ロード化、②協同一貫輸送システム化、③フレート、ステーションの整備など物流諸要素を同時にバランスよく確保されるべきである。各要素が互いに有機的に関連しつつ協同一貫輸送体制を造りだすべきである。つまり、荷役施設、設備を強化せねばならなく、コンテナ港として機能が十分に発揮できな

いし、計画経済では確かに重点的にハードな面で形式的に拠点港が完成できるかもしれないが、北米、日本のような実質的な成熟したロード・センター港の発達段階に達するのは、時間的な飛躍は大変困難となり、背伸びした経済政策は、逆に経済そのものを混乱させる。近年、中国では「底子薄」といふ經濟の立ち遅れと基盤の弱さが指摘されているところからも理解できよう。

中国当局は、行政機構の簡素化を実行し、多くの機関単位を合併あるいは改組をしてきた。⁽¹⁷⁾ しかし中国の政策は、国家計画や行政区画との関連においてタテ割組織に応じた各部省で決定され、横の連絡がほとんどないために、例えば、交通部の傘下にあっても、各業務間にわたる調整がとりにくく障害や不便が発生することを問題視したのであろう。それゆえに担当機関の縛張りと重層的な分断性を排し、全面的な企画、統一的な配合という政策方針を基本として「上から」のコンテナリゼーションの促進策を提起するものであった。とくに5海港のコンテナ港の建設を加速し、重点プロジェクトとして最優先すべきことを意味した。しかし全体的、統一的な国民経済的利用効果といった観点ばかりが強調されれば、各港の個別的な特殊事情が配慮されなくなり、現場経営組織のイニシアチブを束縛し、内部余力の充分な利用を阻害することになる。各港の諸条件によって対応の仕方を変えていくことが必要である。

コンテナ埠頭の設営におけるロード・センター港への戦略的決定には、極言すれば、規模と総合的効率にあるといえよう。両者は相互依存関係にあるが、直接的には規模は、コンテナ荷役量に連動し、効率性は、輸送手段の生産性に作用する。

先に示したCOSCOが主体となって傘下の各機関の組織力を高め、海港コンテナ輸送力を拡大すべきであるとした。中国では、ソ連と同じようにサービス部門の大部分は国民所得計算上から除外されている。しかしコンテナリゼーションにおける効率を高める上で、サービスの質の向上、つまり安全、確実に、迅速に、低廉に、快適な状態などの向上を旨とした利用主体との協調がなされることを最と力説されるべきでなかろうか。

ちなみにコンテナライナーを営むには、揚荷、積荷の双方が存在するので

相手国の荷主などの立場を考える⁽¹⁾ことが必要不可欠である。

一般に交通サービスは本源的需要でなく派生需要であり生産者、ユーザー、消費者のニーズをとくに配慮せねばならない。それゆえに中国のコンテナ輸送においては、交通サービスの質について綿密な検討が加えられるべきである。さらに経済システムの全活動の効率化を促進させ、潤滑油のような役割を果す情報流通活動を促進されるべきであろう。

むすび

以上、中国のコンテナリゼーションの発達と問題について北米港の発達モデルを引用し、中国のコンテナ港がサイクルモデル上は、導入期を経過し、普及期に入ったばかりであり、中国の港が海上と内陸輸送とを結ぶ基地としてその機能を発揮させるには物流体制を総合的に解決すべき諸問題があった。今後、中国のコンテナ輸送は世界経済の動向とも関連した対応が急がねばならなかろう。

その場合、中国の大協力の強調ばかりでなく、一国の枠を乗りこえ、外航コンテナ輸送の相手国の利害集団（荷主、船社、港運業者など）とも、とくに資本主義諸国に対して体制の相違を配慮し、社会主义経済体制の下での新しい市場経済原則をどのようにマッチさせ、⁽²⁾ 共存共栄の道を考えるべきである。中国のコンテナリゼーションには、ハード・ソフトの両面から総合的な物流体制の確立を重視すべき段階にあり、さらに極東におけるコンテナ港のあり方という面からも検討すべきであろう。今後、中国のコンテナ港は、次第に成熟し、ロード・センター、外部からのチャレンジ港と極東における主要港と発展するのには、多くの困難な問題に直面するであろうが、それを克服、対応することにより、ロード・センター港の出現を達成することもできるであろう。

(1) Yehuda Hayut, Containerization and the Load Center Concept, Economic Geography Vol.59 №.2 1981. p. 160.

(2) 拙稿、「コンテナ港の発達サイクルについて」 都市問題研究、第35巻 第5号 PP. 85 ~ 98 を参照。

- (3) Wang Lian-Zhong, The Development of Containerisation in China, HANSA, Nr. 23, 1981 S. 1687.
- (4) Wang Lian-Zhong, op, cit; S.1687.
- (5) Wang Lian-Zhong, op, cit; S.1688.
- (6) Wang Lian-Zhong, op, cit; S.1688.
- (7) 北京周報社, 「北京周報」第51号, 1981年12月22日 PP.18~19。
- (8) Wang Lian-Zhong. op, cit; S.1690.
- (9) Bernd Neitzel York, Schiffbau in China, HANSA, Nr. 4. 1983. SS. 247~248.
- (10) Lloyd's List, 4月27日, 海事産業研究所編「外国海事情報」No.542, 昭和57年6月15日, P.11参照。
- (11) 平井都士夫著,「社会主義交通経営論」青木書店 1960年3月 P. 107。
- (12) 八雲香俊訳,「社会主義交通経営論」青木書店 1960年3月 P. 107。
- (13) 日本貿易振興会海外経済情報センター編,「中国の港湾事情」昭和50年11月, p. 1。
- (14) Wang Lian-Zhong. op, cit; S.1689.
- (15) Wang Lain- Zhong, op, cit. S. 1690.
- (16) 藤井昭稿,「中国経済の『調整』と『改革』」国民経済雑誌, 第143巻, 第3号, 昭和56年3月, PP.16~17参照。
- (17) 上野秀夫稿, 「中国の貿易制度改革とその限界」近畿大学世界経済研究所, 世界経済研究報, 第2号 1981年8月, P.1, 23参照。
- (18) 三浦良雄稿, 「日中間コンテナ輸送の現状と問題点」Containerage No.185. Dec 1982年 PP. 6~11参照。
- (19) 森田稔稿, 「中国の貨物輸送事情について」輸送展望 1980年4月 No. 174 P.67 参照。