

日中貿易と中国物流体制

柴田悦子

(大阪市立大学)

目次

1. はじめに
2. 日中貿易を中心にみた中国貿易構造
3. 「両頭在外・大進大出」政策
4. 港湾・物流体制

1. はじめに

中国の経済改革，対外開放政策が実施されたのは，1978年中国共産党第11期3中全会の「対内経済活性化，対外開放」政策の決定に基くものであった。それ以後の10年間，中国経済は目覚ましい発展と変化を体験しつつある。農村における人民公社制度の解体とさまざまな生産責任制の導入，その典型ともいえる請負制実施で農業の生産性は上昇し，請負農家の収入は急増した。1980年広東，福建省の深圳，珠海，汕頭，厦門に経済特区を設置し，85年14の沿海都市を沿海開放都市に指定して，市場調節機能を導入し，外国貿易を促進させる輸出志向型経済政策が実施された。また，長江，珠江，福建南部の三つの三角州を「沿海経済開発区」に指定，中国の沿海開発は「点から線へ，線から面へ」拡充していったのである。

北京・上海など大都市はビルや住宅の建設ラッシュ，道路拡幅工事で活気にあふれ，男女とも若ものの服装は美しく，各家庭でテレビの需要が急伸し

ているのを見ると、中国の思い切った経済改革は「社会主義建設の新しい試み」と各方面から評価されてきたのも当然といえる。しかし、他方中国経済に疎いものでも、沿海部開放都市の利潤原理導入による刺激的経済の容認と、計画化と調整機能重視の内陸地域間に生ずる経済的不調和をどのように克服出来るのか、本来所得分配の平等を基本にしている社会主義経済体制で所得各差の発生にどう対応するのかという疑問を抱かざるをえないのである。

今年6月4日、世界を震撼させた天安門広場で発生した学生、一般市民に対する人民解放軍の無差別発砲、流血事件は、単なるデモ隊鎮圧の行きすぎといった段階の事件ではなく、背後に政治・経済の根深い矛盾を持つ中国指導部の「焦り」であることが次第に明らかにされてきた。改革の強力推進派であった胡耀邦の死、趙紫陽の失却、その一方で鄧小平、李鵬（今回の事件で保守派と呼ばれている）体制の確立という劇的な政権の動きをみて、この事件の政治的背景の根深さを知ったのである。中国指導部内の政治的対立、高級官僚の不正と退廃の実態はわが国のマスメディアによってかなり詳細にとり上げられている。

それでは過去10年にわたって進められてきた経済改革は何であったのか。「この体制改革が、偽りの経済進歩、誤った近代化の装いのもとに行われてきたことによって、この傾向（経済計画の失態糊塗＝筆者）はさらにいっそう深刻化したように思われる」⁽¹⁾との論調も少くない。しかし李鵬体制確立後も「開放経済体制の継続」という基本路線は変えないと公式発表されている。果して経済開放体制の矛盾は無いのか、あっても簡単に克服できるものなのか。それとも先の論調のように「偽りの経済進歩」なのか。真相を早く知りたいという思いは、われわれに共通したものであろう。

この小稿をまとめようと資料整理を行いはじめた時、天安門事件が発生した。一時は執筆をお断りしようと思ったが、日中貿易の視点から中国沿岸諸港の実態と問題点を整理する中から、もしかすると今回の事件につながる因子が見つかるかもしれないということに気づき、資料不足をかえりみず、あえて発表することにしたのである。

2. 日中貿易を中心にみた中国貿易構造

1949年中華人民共和国成立後、72年の日中国交回復まで、日中貿易はごく部分的に日中貿易促進運動を推進することによって行われていたにすぎない。当時わが国は、アメリカの中国封じ込め政策を忠実に実行することで、対米貿易、対米依存を深めつゝ、高度経済成長を成し遂げていたのである。

1971年、いわゆるニクソン・ショックを機に表面化するアメリカ経済の動揺、翌72年のニクソン大統領の訪中後アメリカの対中政策は変化していく。アメリカの中国封鎖政策の解除は、資本主義市場における競争激化、矛盾拡大の結果として、市場の拡大を社会主義市場に求めざるを得なくなる必然性に基づくものである。

わが国の対中国国交回復と日中貿易の全面的発展が可能になったのは、アメリカの対中政策の転換と同時期であった。国交回復後の日中関係は、単なる商品流通過程における交流から、多様化貿易、合併企業、資源の共同開発さらに進んで資本輸出とその規模は拡大している。

国交回復後、1974年日中政府間貿易協定、航空技術・商務協定等が締結され、経済交流が急速に活発化した。しかし、直後に「文革派」(四人組)が台頭して、外国からの技術・プラント導入に対するきびしい批判と追求を行って以後、中国の対外交流は停滞を余儀なくされた。

1978年日中長期貿易取り決めが調印され、日中貿易の本格的発展の段階を迎える。日本から技術・プラント、建設用資材、機械が大量に中国へむけて輸出された。ところが、1978～79年にかけて調印された技術・プラント導入契約は中国の外貨支払能力を大幅に超えるものであることが判明、その結果1981年基本建設プロジェクトの削減などの調整政策が強化されたが、この中に上海宝山製鉄所施設整備計画の縮小も含まれている。

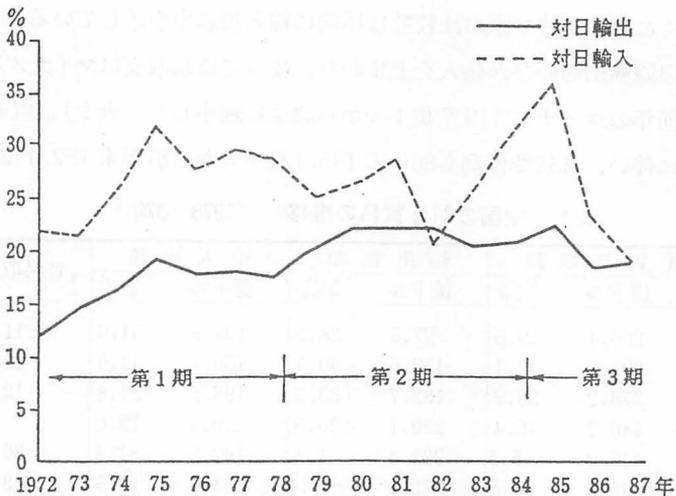
その後日中経済協力の中心は、金融、資源開発等へ移行、82年に宝山二期工事、石油化学プラント建設の再開(山東省勝利、南京)が決定され、日中経済関係は活発化する。とりわけ1984年以降対外開放政策の一層の発展に伴い、日本から家電製品、自動車などの輸入が急増して、貿易総額は急上昇し

ていく。これは経済特区として開放経済の先端を担う沿海諸都市の経済活動の活発化と、企業活性化と共に労働者、農民の購買力上昇が消費財への需要を急増させたものと思われる。

日本からの洪水的輸入は、対日貿易赤字の急増となり、1985年には史上最高60億ドルに達した。その結果、86年以降、国内の経済過熱に対して引き締め政策へ方針転換を余儀なくされることになるのである。

以上、1972年以降の日中貿易の推移について、石原享一氏は図1のように三期に区分した上でそれぞれに山と谷があり、中国経済の発展と矛盾、日中関係の変遷をうけた影響を分析している。⁽²⁾ 氏によれば、最近の日本経済関係を左右した要因の一つに、対日輸入の急増のみでなく、中国側の主力輸出

図1 対日貿易の比率



出所 大蔵省通関統計、および「中国統計年鑑」

商品である石油、石炭に対する日本側の需要の伸び悩み、またこれら一次産品の国際価格下落をうけて輸出が停滞したことを指摘している。1986年、経済改革推進派の第1人者で親日派の胡耀邦党総書記の失却、87年東芝コム

規制違反事件を契機に、日本政府が共産圏輸出管理をきびしくしたのも日中貿易の停滞に影響を与えていると考えられよう。

これらの事態をみる時、88年以降急速に強まる経済改革急進派に対する批判、共産党幹部内の路線対立に源を持つ主導権争いの背景が見えてくるのである。社会主義計画経済の基礎の上に行う自由経済の導入という「新しい試み」が、たとえ一時的行きすぎや失敗を経験したとしても、もう少し時間をかけた検討と修正を行う余裕を持ってないものかという疑問はいぜんとして残るのである。

それでは日中貿易の実態はどう推移してきたのか、若干の統計をもとに検討を加えよう。

中国の対外貿易の推移をみると、1978年から87年の10年間に総額（通関ベース）で4.2倍に増加している。80年以前と85年は輸入が輸出を大幅に上廻わり、とくに対前年伸び率の比較では極端に輸入超過型を示している。しかし、86年以降輸出の伸びが輸入を上まわり、従って貿易収支はマイナス37.7億ドルと前年のマイナス119.7億ドルから急速に縮小した（表1）。貿易収支の改善に伴い、外貨準備高も86年末105.1億ドルから87年末152.4億ドル

表1 中国の対外貿易の推移（1978～87年）

年次	貿易総額		輸出総額		輸入総額		貿易収支 年率
	億ドル	対前年 増減率	億ドル	対前年 増減率	億ドル	対前年 増減率	
1978	206.4	39.5	97.5	28.5	108.9	51.0	-11.4
1979	293.3	42.1	136.6	40.1	156.7	43.9	-20.1
1980	378.2	28.9	182.7	33.5	195.5	24.8	-12.8
1981	440.2	16.4	220.1	20.5	220.1	12.6	0
1982	416.0	-5.5	223.4	1.4	192.8	-12.4	+30.4
1983	436.2	4.7	222.3	-0.4	213.9	10.9	+8.4
1984	535.5	22.8	261.4	17.6	274.1	28.1	-12.7
1985	696.0	30.0	273.5	4.6	422.5	54.1	-149.0
1986	738.5	6.1	309.4	13.1	429.1	1.6	-119.7
1987	826.5	11.9	394.4	27.5	432.1	0.7	-37.7

(注) 1980年までは対外経済貿易部の業務統計
1981年以降は中国海関（税関）総署の通関統計
出所 「中国統計年鑑」1987年版より作成

表2 中国輸入商品構成と推移

(億ドル)

項 目	1982		1983		1984		1985		1986	
	金額	%								
総 額	174.8	100	185.3	100	253.6	100	343.3	100	330.8	100
才一次産品	73.25	41.9	54.38	29.3	56.76	22.4	58.59	17.1	49.28	14.9
1.食料品	39.07	22.4	28.44	15.3	20.42	8.1	15.63	4.6	16.36	5.0
2.飲料・たばこ	0.84	0.5	0.25	0.1	0.45	0.2	1.65	0.5	1.49	0.4
3.食用に適しない原材料	30.31	17.3	23.52	12.7	33.95	13.4	37.58	11.0	25.27	7.6
4.鉱物性燃料	2.07	1.2	1.51	0.8	1.14	0.4	2.57	0.7	4.62	1.4
5.動物性・植物性油脂	0.96	0.5	0.66	0.4	0.80	0.3	1.12	0.3	1.54	0.5
工業製品	101.53	58.1	130.92	70.7	196.80	77.6	284.72	82.9	281.55	85.1
1.重化学工業製品	87.92	50.3	117.03	63.2	176.66	69.7	251.43	73.2	238.73	72.2
①化学工業製品	27.88	16.0	27.08	14.6	43.89	17.3	338.33	11.1	31.37	9.5
②原料別製品	25.99	14.9	53.16	28.7	70.22	27.7	88.48	25.8	81.45	24.6
③機械・輸送機械	34.05	19.4	36.79	19.9	62.55	24.7	124.62	36.3	125.91	38.1
2.軽工業・繊維製品	13.61	7.8	13.89	7.5	20.14	7.9	33.29	9.7	42.82	12.9

出所「中国対外経済貿易年鑑」1987年版(1134ページより作成)

表3 中国輸出商品構成と推移

(億ドル)

項 目	1982		1983		1984		1985		1986	
	金額	%								
総 額	218.2	100	222.0	100	244.2	100	259.2	100	270.1	100
才一次産品	104.63	48.0	102.65	46.2	121.79	49.9	140.34	54.2	117.92	43.7
1.食料品	30.94	14.2	32.24	14.5	35.09	14.4	40.27	15.6	49.86	18.5
2.飲料・たばこ	0.93	0.4	1.16	0.5	1.04	0.4	1.60	0.6	1.91	0.7
3.食用に適しない原材料	18.45	8.5	21.04	9.5	23.60	9.7	23.82	9.2	29.20	10.8
4.鉱物性燃料	53.53	24.5	47.01	21.2	60.62	24.8	73.34	28.3	35.82	13.3
5.動物性・植物性油脂	0.78	0.4	1.20	0.5	1.44	0.6	1.31	0.5	1.13	0.4
工業製品	113.56	52.0	119.32	53.8	122.37	50.1	118.81	45.8	152.22	56.3
1.重化学工業製品	49.11	22.5	48.71	22.0	46.99	19.2	36.05	13.9	55.29	20.4
①化学工業製品	6.24	2.8	6.53	3.0	7.73	3.2	5.95	2.3	8.28	3.0
②原料別製品	11.53	5.3	9.08	4.1	8.15	3.3	8.16	3.1	10.80	4.0
③機械・輸送機械	31.34	14.4	33.10	14.9	31.12	12.7	21.94	8.5	36.21	13.4
2.軽工業・繊維製品	64.45	29.5	70.01	31.8	75.38	30.9	82.76	31.9	96.93	35.9

出所「中国対外経済貿易年鑑」1987年版(1131、32ページより作成)

に大幅に増加している。

中国の商品別輸出動向をみると、第一次産品と工業製品の比率が徐々に後者にウエイトが移りつゝあることが判明する。とりわけ鉱物性燃料の輸出低下が著しいのは、原油価格の低落と原油生産の頭打ちに起因する。一方、工業製品輸出の中心は軽工業・繊維製品であり、繊維製品は石油に代って今日中国最大の輸出品となっている（表2）。これら中国輸出商品全体の傾向をみると、一次産品はもちろん、軽工業・繊維製品など、労働集約型産業に依存する傾向が顕著であることに特徴がある。

表4 日中貿易額と構成

<輸 出>

	1982	1987	1987	
			構成比(%)	87/82(%)
対日輸出総額	5,352,417	7,401,429	100.0	38.3
食料品	504,419	1,282,254	17.3	154.2
繊維原料	176,948	482,711	6.5	172.8
金属原料	16,600	27,039	0.4	62.9
原料品(その他)	331,497	561,707	7.6	69.4
鉱物性燃料	3,061,365	2,107,084	28.5	(-)31.2
化学製品	230,068	444,259	6.0	93.1
機械機器	7,393	63,136	0.9	754.0
（事務用機器）	11	4,642	0.1	422 倍
（繊維機械）	2	30	0.0	15 倍
（船 舶）	1	7,361	0.1	7.361 倍
その他	1,024,126	2,433,240	32.9	137.6

<輸 入>

対日輸入総額	3,510,825	8,249,794	100.0	135.0
食料品	5,985	34,403	0.4	474.8
繊維・同製品	367,913	475,541	5.8	29.3
化学製品	469,837	750,484	9.1	59.7
非金属鉱物製品	36,869	86,729	1.1	135.2
金属・同製品	1,354,332	2,404,268	29.1	77.5
機械機器	1,067,107	3,968,913	48.1	271.9
（金属加工機）	20,033	192,322	2.3	860.0
（重電機器）	15,106	105,171	1.3	596.2
（テレビ受信機）	56,642	173,317	2.1	206.0
（電子管等）	28,046	283,503	3.4	910.9
（二輪自動車）	221	14,572	0.2	65.9 倍
その他	208,781	529,455	6.4	153.6

出所 週刊東洋経済「経済統計年鑑」1988

梶村・鏐著「日中経済交流の現状と展望」31ページ

一方、輸入品の構成をみると、少くとも1986年までの傾向は、一次産品の比重低下、逆に工業製品とくに機械・設備など重化学工業製品のシェアが年々高くなっている（表3）。86年、農業生産の不振から食糧輸入が前年に比べ著増している。その後の部分的統計をみると、IWC（国際小麦会議）によれば1987年7月から88年6月における中国小麦輸入は1,530万トンと過去最大の輸入量を記録している。国内収穫高は同期間4億290万トン、これは1984年4億700万トン（史上最高といわれた）以後年々減少を続けており、逆に穀物輸入を急増させる原因となっている。小麦輸入の最大相手国はアメリカ。4年前から農業に対する投資額の減少や農家からの買い付け価格下落等が穀物生産量の不振に連っていると思われる、米国農務省当局者は、「中国は大きな規模で世界穀物市場に戻ってきた」と語っているという。⁽³⁾

さて、対日貿易についてみると、輸出・輸入とも香港・マカオ地区に次いで、日本は第二位、輸入で2割、輸出で1.8割のウエイトを占めている（いずれも金額表示）。

（表4）は日中貿易額を1982年と87年を比較したものであるが、この5年間に対日輸出は38%、輸入は135%延びた。対日輸出でとりわけ大幅な延びを記録している機械機器の内訳をみると、従来ほとんど輸出されていなかった船舶、事務機器等の扱いの急増が目立っている。対日輸入の中心は機械・機器類、その内訳では二輪自動車、電子管、金属加工機等の延びが著しい。

先に述べた中国貿易構造の特質——一次産品輸出と工業製品輸入——は、対日貿易についても基本的には変わらない。しかし沿岸地区経済特区における工業生産活動の活性化、低廉かつ豊富な労働力利用、加えて対日借款と技術導入が、中国の造船業、機械製造業を強化し、輸出産業として発展を促していると考えられる。

3. 「両頭在外・大進大出」政策

すでに述べたように、最近の中国貿易の動向を見る場合、中国開放経済のモデルとされている沿岸地区の経済特区の活動について知る必要がある。

1980年新しく設置された経済特区（深圳，珠海，汕頭，厦門）の特質は，①社会主義経済の指導の下に多種の経済要素を併存させ，中外合資経営企業を建設・発展させる，②特区では市場調節機能が内陸に比べて大きく働く。③外国投資者に特別優遇措置を講ずる。④国家が特区に与える自主権は，省級政府に与える権限よりかなり大きいというものである。とくに輸出志向型経済のモデル地区となった深圳は，「両頭在外，大進大出」（原材料供給市場と製品販売市場の両端を国際市場におき，大いに輸入し，大いに輸出する）という中国開放政策に基いて，重化学工業に加えてハイテク製品，ブランド品など高級指向製品の生産，輸出入代理業務の発展など著しく，急速な輸出拡大をなしとげている。1987年の輸出は，上海，天津に次いで第3位に急上昇を示した。

深圳には自由貿易的要素も輸出加工区の要素も含まれているが，「四つの窓口」（外資，技術，管理経緯，知識導入）をめざす「総合性特区」と位置づけられている（珠海も深圳と同じ位置づけ，汕頭，厦門は輸出加工区として位置づけられる）⁽⁴⁾。中国政府の熱い期待をもって出発した経済特区は，各種優遇措置と自主権限の拡大で，経済活動は活発化するが，初期に期待されていたような海外大型工業資本の進出はきわめて少ない。進出企業の多くは香港を中心とした華僑資本で，その規模も小さい。むしろホテル，商業ビルなど不動産業，商業，観光，レジャーなどサービス産業関係資本の比重が高い。

この経済特区が直面する最大の矛盾の一つは，「両頭在外」にある。工業企業が進出しても，製品の中国内陸市場への流入が抑制され，海外へ輸出義務を強いられるのであれば，はじめからその輸出先に工業進出した方が合理的であろう。加えてインフラの未整備（電力，通信，運輸），社会主義体制から生ずる政策路線の急変等に対する不安が，経済特区への海外大型企業進出をためらわしているのである⁽⁵⁾。今回，天安門事件後表面化した中国保守派の政権確立（保守派と名付けられているが本来経済改革の提案者であり，急進改革派に対しての保守派であると，経済改革のテンポの見なおし等政策修正は，以上の危惧が現実化したものと考えられる。

1988年第7期全人民代表大会で，海南島（34,000平方km）が広東省の一

行政区から省へ格上げされて、中国最大の経済特区に位置づけられた。ここでは深上川よりさらに一步進んで土地の使用権（70年）が有償で譲渡や転売できる。外国銀行の進出を認める（外貨調整市場の設立、外貨の海南島への留保権を認め、為替送金について所得税は免税）、開発資金は外資（香港、マカオ等）に依存する。海南島の対外貿易は損益自己責任とする、海南島へ進出企業に対して税緩和、ビザ発行権、外国人の土地開発、不動産業の経営を認めるという内容の自由主義経済体制へ一層接近した政策がとられている。⁽⁶⁾

以上のように中国では沿海地区の開放経済政策に重点がおかれてきたが、それと同時に、長江、珠江、福建省南部の三角州が「沿海経済開発区」に指定されたことはすでに述べた。これらに山東半島、遼東半島を含めて、これらの地域では「郷鎮企業」（中小企業）が急成長を遂げ、総生産額を1978年から86年の間に7倍以上に増加させたのである。これら郷鎮企業は豊富な農村余剰労働力に依拠して、中国特有の技術を駆使した高付加価値商品、中国民需用の日常消費財等を製造する。前者は海外輸出されるが、後者は製品の質も低く輸出には不適である。農業余剰労働力の吸収によって発展してきた郷鎮企業は、中国経済の二重構造の実態をあますところなく示すものである。

この実態を踏まえた改革路線の一つに「国際大循環論」がある。つまり、中国の農村余剰労働力を吸収できる産業（郷鎮企業）を発展させ、労働集約型製品の輸出を伸ばして国際市場で外貨を獲得、これで重工業に必要な設備機械と技術を海外から獲得しようと論ずる王建氏に代表されるのが「国際大循環論」である⁽⁷⁾。この主張は、中国の経済発展戦略である「大進大出」「両頭在外」のサイクルの中に内陸部、農村地域の経済問題を組み込み、国際大循環と国内循環を関係づけようとした点で特徴的である。

理論的可否は別として、「両頭在外」政策は、今日の国際輸出市場にみられるきびしい競争、先進諸国の保護主義的傾向を見る時、沿海地区が国内市場ぬきで生産活動の継続が可能なのかという疑問が残る。さらに「両頭在外」政策は国内経済の基本的建設には直接関係を有しないのであるから、国内経済活動の過熱は当然原料・資材の不足をまねき、消費需要の高まりも加わって急激なインフルが進行した。88年以降の物価上昇率は、対前年比を2桁台にの

せるほど急激であり、とりわけ上海市では88年9月、対前年比30%の急騰であったのである。物価上昇は都市住民の生活レベルを低下させていく。さらに今一つの矛盾は、経済改革進行の中で所得分配の不平等化が進んだことであり、階級矛盾が克服されたはずの社会主義国で、農村の人民公社が解体されて請負農家が出現し、価格の自由化が進行するにつれて、請負農家に雇用されている農民の生活条件はきわめて劣悪なものになっている。「かつて人民公社の時代には、生産大隊が中心となって、農地の基盤整備、灌漑施設の建設、維持という面で、大きな役割を果たしてきた。しかし、改革後の生産請負制のもとでは、これらの農業生産のインフラストラクチャー建設が大幅に縮小され、既設の設備の維持すら困難となってしまった地域も拡がりつつある」⁽⁸⁾。

農村を中心に顕著となった請負農家と雇人との所得格差拡大（とりわけ東北地方でこの傾向は強い）、経済自由化の進んだ沿海開放都市ほど急激に進んだ物価上昇、それに党、官僚の腐敗、汚職が加わって、昨年来の学生を中心とした民主化運動となって天安門事件へ連っていったのである。

以上は、開放経済体制下の中国貿易を通じてみた若干の問題点の概略であるが、国内の所得格差を拡大し、物価上昇で一般勤労者の生活条件が低下していることを見ると、果して開放経済体制とは何なのか、「両頭在外」政策が国内産業に及ぼす影響は何なのか、多くの疑問が残るのである。

4. 港湾・物流体制

対外開放政策を実行する上で、中国沿岸の港湾開発と整備は、最優先的な重要な位置にある。中国の対外貿易の大半は海運を利用して行われ、貿易量の増加は、大型外航船着岸バース、荷役設備の建設が不可欠である。「中国政府は1973年以降、港湾建設を国家の重点建設事業の一つに位置づけ、81年までの僅か9年間に、全国で95バース改良、55バース新設を行って、計1億トンの貨物取扱い能力を高めたが、なお国民経済の発展に対する需要に応じきれていない」⁽⁹⁾。沿海14の開放都市が出現し、それらの諸都市で海外貿易

をはじめ経済活動が活発化するのは1984年以降である。国内の工業発展に加えて沿海都市の経済活動は、港湾貨物量を爆発的に増加させた。各主要港の滞貨、滞船をみるまでもなく、港湾能力の欠除は明白であった。

かねてから中国経済の急激な発展を論じる際、電力・通信・交通・運輸部門の極端な立ちおくれが問題にされている。重工業の建設に“鋼をカナメにする”政策をとり、大量のエネルギーと運送力を使い、大量の投資を行ったため、軽工業のみならずエネルギー工業と交通運輸業の発展を遅らせ、その結果重工業自体の発展の不均衡を招いたのである⁽¹⁰⁾。

今日、外貨雑貨輸送はコンテナ輸送が中心である。中国では国際輸送業務は、中国遠洋運輸公司（COSCO）が大部分を担当している。近年同業者が出現してきているがCOSCOの地位は依然として圧倒的に強い。(表5)は、中国、日本、世界の所有船腹構成を船種別に比較したものであるが、構成比でみる限り、中国はタンカーが少なく（自国で石油が産出されると共にエネルギー源の石炭依存率が高い）、一般貨物船のウエイトが高い。コンテナ船の構成比率も低く、船舶自体も新鋭船とはいえない。1987年極東／北米航路におけるコンテナ船就航船腹量は、全体で485,020 TEUであったが、COSCO Lineの実績は13,841 TEU、僅か2.85%にすぎなかった。

中国でコンテナ埠頭が最初に供与されたのは1981年であるが、その後世界

表5 日・中船種別船腹構成比

	中 国	日 本	世 界
タンカー	14.2	35.2	35.0
バルク・兼用船	34.0	33.8	32.1
一般貨物船	40.8	12.0	17.7
コンテナ	4.7	5.7	5.5
その他輸送船	1.2	4.2	1.1
計	94.9	91.0	91.4
非輸送船	5.1	9.0	8.6
総 合 計	100.0	100.0	100.0

出所 Lloyds Register of Shipping, 1988

銀行の融資を受けて天津、上海、黄浦にコンテナ・ターミナルが完成、さらに大連、青島等従来からある港湾に接した地帯にコンテナ専用バースが建設され、「1990年までに取扱能力は140万TEUまで引き上げられる予定」⁽¹¹⁾である。しかし、85年前後における主要港の滞貨、滞船は生産活動や市民生活にまで大きな影響をもたらす深刻なものであった。「84年の港湾取扱貨物量は2億7000万トンに達し、滞船滞貨は交通部直轄港で常時480～500隻が在港し、85年のピーク時には過去最大の570隻にまで増大している。極端な場合では100～180日の沖待ち船が出るケースもあったという」⁽¹²⁾。

これらの滞船滞貨が、貨物急増に対応しきれなかった港湾建設の立ちおくれにあることは言うまでもないが、それを一層深刻なものにしたのは、内陸部への輸送手段の不足と未整備、さらに加えて港湾における荷役、荷捌きの不合理性と不能率性にあることが指摘できる。物流体制として見た場合、集荷、国内輸送、保管、荷役等がシステムとして機能することが必須条件である。中国の場合、ハード面の港湾建設は急ピッチで進むが、荷物と船腹を合理的に結合させることが機能的に動いていない弱点が決定的である。

沿海部経済特区にある港湾は、進出企業が自らの計画で港湾整備を行い、管理運営も自主的に行う新しい方式が採用されているため、比較的問題発生は少ない。これらの港湾は工業港の性格が強く、搬入された原料や半製品を製品化して再び搬出するケースが多いことから内陸輸送機関との接合は必ずしも必要ない。経済特区があたかもフリー・ゾーンの役割と機能を有しているのである。

しかし、外貿港の場合は異なる。中国の国内貨物輸送の中心的担い手は鉄道である。河川輸送も重要なウエイトを占めているが、貨物輸送分担率からみれば3分の1程度である（貨物輸送トン数の機関別分担率は、鉄道48.2、道路27.9、水運18.6、パイプライン5.3、数字は1986年）。鉄道企業の経営は1983年以降独立採算制を実施する「請負型経営」になったが、広い大陸の動脈としての役割を果たすには、軌道延長、機関車、貨車ともに不足しており、設備の近代化まで手が届かず、CTC（列車集中制御装置）の導入もごく一部に限られていて、質・量ともに不十分である。道路は都市を中心に急

ピッチで工事が進められてはいるが、大量の港湾貨物の搬出入を担うまでには至っていない。結局、中国東北地方や西北、西南部で産出される優良炭やボーキサイト工業製品等を輸出しにくくしているネックは、港湾への鉄道輸送の不足にあることは各方面から指摘されている。

外貿港の港湾物流にとって重要な役割を有する港湾サービスの管理を行っているのは、Penavico（China Ocean Shipping Agency）である。船積みやヤードにおける荷役効率の悪さを解消し、インターモーダル輸送を実現するために、国務院の主導のもとで、本格的改善に取り組みはじめたという⁽¹³⁾。港湾建設といったハード面の整備もさることながら、施設の効率的利用といったソフト面の整備が今日とくに望まれるであろう。

天安門事件後、中国の経済開放政策にブレーキがかけられ、一部には「新しいコンテナターミナル建設計画は少くとも今後1年半は延びるだろう」⁽¹⁴⁾との観測が出はじめている。日中貿易の今後に関心を持つものにとって、国際物流の担い手である中国海運、港湾の動向をくわしく知る情報を早く得たいものである。

注(1) 宇沢弘文「天安門の悲劇」『世界』1989年8月号, p. 103.

(2) 石原享一（アジア経済研究所）『日中経済交流の現状と展望』（梶村秀樹・金泰相共著、白桃書房、1989年6月）

1章「中国の対外経済政策と日中経済関係」p. 18～22.

(3) 『外国海事情報』No. 765, 1989. 1. 25. p. 6.

(4) 稲垣 清「中国の対外開放政策と経済特区の役割」『現代中国』第59号、1985年.

(5) 経済特区の矛盾に関しては、河地重蔵「中国の工業発展と対外開放政策 — 経済特区政策にあらわれたジレンマからみた —」（大阪市大『経済学雑誌』第86巻6号）が参考となる。

(6) 「海南省の新指導者とその開発計画」『北京週報』1988. 9. 13.

(7) 王建『選択正確の長期発展戦略 — 関于“国際大循環”経済発展戦略的構想』中国研究月報、1988, 4.

(8) 前掲、宇沢弘文論文. p.98～99

- (9) 1985年, 日中港湾シンポジウムにおける交通部 運輸管理局, 張增輝氏報告
「中国海港の現状ならびに国家港湾政策」
- (10) 馬洪著, 張風波訳『中国経済発展の新戦略』有斐閣選書, 昭和60年, p. 24.
- (11) 齊藤実, 林克彦「新たな局面を迎えた 中国コンテナ輸送」 『輸送展望』1988
年夏季号.
- (12) 香川正俊「対外開放・経済改革政策下の中国における港湾改革問題」『海事産
業研究新報』No. 272 . 1989. 2. p. 36.
- (13) 「外国海事情報」No. 756, 1988. 10. 5.
- (14) 「外国海事情報」No. 780 . 1989. 7. 5.