

中国の内航運送管理と改革

宗 建 生

(中国武漢河運専科学校)

目 次

1. 序
2. 内航運送の管理と改革
3. 港湾管理体制の改革
4. 集団水運企業の活性化
5. 運送市場の管理
6. 内航運送主体と企業集団の設立
7. 内航運送の活性化と競争原理の導入
8. 中国の内航運送の課題

1. 序

中国の内航運送事業は、ここ10年来、「改革、開放と活性化」という政策のもとに推進されてきた。中国は基本的には、社会主義による交通の発展の道を積極的に模索してきたのであり、現在は建国以来、最も良好な状態となってきたといえよう。しかし基礎的な面がかなり脆弱であり、また技術水準もまだ低い状態にあり、内航運送の有利な諸条件やその潜在力を十分に活用するに至っていない状態である。国全体としては、交通運送は、いまだに国民経済発展のために十分に機能を発揮できる段階に達していない。

ところで、中国では、対外開放による海港が脚光を浴びているが、しかし

河川や運河による内航運送も重要な役割を担ってきた。とくに中国の内航水運の活発な河川とは、揚子江、黒竜江及び珠江が最も代表的な存在と言っても過言ではない。そこで本稿では、これら三大水系の運航管理及び改革の現状と問題を中心にして論述してみたい。

2. 内航運送の管理と改革

中国の内航運送における諸問題については、中国交通部はここ6年間、調査研究を実施してきており、次のような戦略目標を定めている。

「内航運送の発達、国民経済の発展の必要性や交通運送の全体的配置に応じて比較的長期間にわたり、とくに中核都市を対象として、また1万トン級の船舶を幹線運航させ、300～500トン級の船舶を支線に配置し、次第に航路・港湾・通信・航行誘導の各面を一体化し、発展させ、設備の充実や技術の改善を進め、科学的な管理方法を採用し、主流と支流の連結を良くし、河川から河川へと直航できるように水陸一貫輸送のネットワークを確立するようにする。」

このような戦略目標のもとに中国交通部は、以下のような重点策を推進してきた。

(1) 全国の内航運送の計画と建設を強化し、中国の内航運送発展の2,000年目標を打ち出した。また内航運送のインフラの建設に力点を置き、航行障害となる水門やダム等を改造し、航路の修復・整備作業を展開してきている。

(2) 全国の輸送手段の技術改良を行い、1987年末までには、船舶147万トン、40万馬力、10万の客席を更新し、また改造してきたので、地方専門運送用木造船の比率も低下し（トン当たり比較で、1983年の25.9%から1987年の7.5%へと減少している）、輸送の便益や燃料の節約などの面でかなり経済的効果が上昇してきている。1990年までの目標は県（市の下にある）クラス以上の専門企業（船会社）の木造船を全面的に更新する予定である。

(3) 国は、「中華人民共和国水上輸送管理条例」及び「中華人民共和国航路管理条例」を制定し、また交通部は「水上貨物運送契約実施細則」、「揚子

江幹線航路維持費徴収法」,「内航運送企業の安全作業強化に関する若干の規則」,「地方運航企業の船舶更新・改造に関する若干の規則」,「集団運航企業の経済活性化の若干問題に関する通達」を制定した。法規による内航運送業界の管理は法規化,制度化,基準化がなされ,軌道に乗せられたのである。

(4) 内航運送体制の改革を行った。

(5) 生産体制の組織化がなされ,重点貨物の運送の確保がなされた。1987年,全国内航運送専門企業の貨物運送量は,3.57億トン,954億トン・キロであり,1982年よりもそれぞれ11.6%,46%の上昇となった。個人運送と連合運送の船会社の貨物運送量は,2.5億トン,142億トン・キロで,全国内航貨物運送量の41%と13%を占めている。1987年,揚子江幹線にある港の取扱貨物量は,13,700万トン,1982年より42.7%も増加しており,揚子江船舶公司是6,000万トンの貨物運送量,360億トン・キロを達成し,1982年より22%と30%と増加している。こうしたことにより石炭・石油・外貿・農業支援等の国家重点貨物の運送業務の達成が可能になった。

(6) 西ドイツ及びフランスとも国際内航運送合作を行った。

要するに,中国の内航運送は改革,開放,活性化という基本方針により次第に改善化がなされてきている。しかしかなり困難な問題も存在している。それには主に企業生産と経営上における諸問題である。例えば,コスト高となるので,若干の企業は赤字となっていること,インフラの整備が遅れていること,また建設資金の不足していることなどがある。全体的には,中国の内航運送は世界の先進国より,約50年ぐらい立ち遅れているといえる。次に中国の内航運送管理の問題について述べてみたい。

数年来,中央の「改革,開放,活性化」及び「経済環境の整備,経済秩序の整頓,改革を全面的に展開させる」に関する方針に基づいて交通部の指導下に内航運送体制の改革を展開し,内航運送業の発展を推進してきた。

中国の具体的な状況については,交通部に直轄されている揚子江,黒竜江及び珠江の運航管理体制はかなり異なる。揚子江流域の場合,行政と企業,港湾と運航とに区分し,管理されている。黒竜江航運局は行政と企業との一

貫体制となっている。珠江航務管理局は、主に航路の管理、整備及び計画を担当している。この3港の管理体制はそれぞれ長所と短所があるが、各河川の優位性を最も発揮できるように管理体制の改革を慎重に行ってきたのである。各省、市、地方運航体制改革のキー・ポイントは、業界管理を強化することにあり、改革の方向としては、中央・省・市（地）・県・郷（鎮）など5級の行政管理体制の改善化を図り、地方行政部門の機能を発揮できるようにすることである。

1) 揚子江運航体制の改革

揚子江運航体制の改革は、1980年から1983年までの3年間には、準備作業がなされ、1983年末には、國務院は揚子江運航体制の改革の段取りを次のように決定したのである。

まず縦割と横割及び各自閉鎖的な現状を打破し、港湾を開放させ、その港は揚子江航務管理局1社体制として社会的に開放し、サービス提供するものと変更された。揚子江運航体制の改革は、具体的に2段階になされたのである。

(1) 港湾と運航とを分割し、管理することにある。揚子江航務管理局（交通部出先機関として）や揚子江船舶総公司（交通部の直轄企業として）を設立し、港湾を船会社に全面的に開放させている。

「港航分管」（港湾と運航とを分轄する）は、単なる船会社と港湾とを分轄するだけでなく、より重要なことは体制を改革し、企業の活性化を図ることにある。その趣旨には、次のような3点のことがある。①「港航分管」の目標は揚子江での運航を全面的に公開し、運送市場を活性化させ、所有制度を改革して、国営、集団経営、個人経営が共に可能となるという多次元的な体制を形成させ、幹線と支線、また河川と海洋を直航でき、「百家競争」の新たな局面を展開することにある。②「港航分管」は企業の活性化、また港湾を地方に移管させることを条件としている。港湾企業が損益を自己の負担でなす独立採算制を実施し、対外開放を促進し、全体的なサービスをも提供し出来るだけ多角経営を可能とし、港湾の運送における中枢と多様な役割を十

分に発揮できるようにする。③「港航分管」は行政と企業とを分轄させるための第一歩を進んだのである。

(2) 1988年から第2段階の改革、即ち「政企分開」(行政と企業とを分轄させる)を実行し始めた。航務局は、行政管理を担当し、所属の港湾企業と経済の面での関係を分離し、業界の経済機能を強化し、港湾と運航との関係を合理化する。揚子江流域にある港湾を全て地方に移管し、交通部と地方政府との二重の統制とし、とくに地方政府の指導を重視する。港湾の地方移管の改革には、3つの目的がある。①港湾自体の行政と企業とを分離させ、1つの港湾都市で、1つの港湾管理行政機構を設けて政令の統一、計画の統一、管理の統一を実現させる。地方政府の指導により、地方港湾埠頭の改革を同一軌道に乗せる。②縦割と横割の状況を変更し、企業の経済原則に基づき横割の経済連合の推進を図り、運送市場のより活性化を実現する。③港湾都市の経済発展のためにサービスの提供をする。

揚子江主流における運航体制の改革は、5年間余りも実施され、港湾と運航との分轄管理はすでに実現し、行政と企業とは、基本的には、分離し、港湾は地方に移管されつつある。つまり揚子江主流の輸送量は改革前の約9千万トンから1.2億トンに増加し、かなりの上昇を示している。

今後、揚子江の運航体制の改革は、主に「揚子江運送市場」を設立し、その健全化を図ることにある。揚子江の運航の安全管理については、政令を統一し、船舶の検査を明確化、統一化をして調整・統制を実施し、船舶と港湾能力との比率を調整することになる。

2) 珠江の航路浚渫と管理の強化

珠江の航路浚渫と管理の強化を実行するために、1986年交通部の出先機関として、「珠江航路管理局」を設立し、珠江の運航行政と業界の管理機能、つまり運航行政、港湾行政、航路管理及び発展計画を指導している。

3) 黒竜江運航管理局の指導体制

黒竜江の水運資源を活用し、その流域の経済建設に対応して国境沿いの河

川の運航需要の充足のために、1983年、國務院の認可による交通部黒竜江航運管理局が設立された。黒竜江の運航行政管理、黒竜江省の水運管理を統一的行なっている。

4) 大運河（蘇北流域）の運航管理体制

大運河の運航管理は、「京杭運河江蘇省交通庁航務管理局」が設立され、省政府を主とした江蘇省と交通部の二重の指導下であり、蘇北大運河の運航業務・管理等を統一的行なっている。

中国の各省の内航運送部門も次第に近代化しつつあり、とくに管理面の強化がされ、行政の管理も健全なものとなり、地方行政部門が機能するようになった。例えば浙航省の運航管理の改革では、縦割、横割を統合し、横割は市、地区を主とする管理体制となった。新管理による省運航管理局は、全省の運航管理を担当し、市（地区）交通局は、運航事業を主管し、本地区内の水上交通の安全監視、船舶の検査、水運管理と港湾、航路の改善とレベルの向上および重点貨物運送の調整活動を担当している。郷（鎮）の船舶、農村の渡し場の運営と安全管理は、当地の郷（鎮）政府が担当している。港湾と航路の事業費は、「統一収入、統一支出、特別支出金はその項目のみに使用、重点保証、一般に注意を払う」という原則にある。つまり省に統一的に管理され、各級の部門ごとに配分される。収入計画は「基本金額を定め、それを上回ったら配当する」ことをモットーとし、市（地区）の配当金は、主に港湾と航路の管理・補修維持及び水運の安全監視の改善に費やされる。

5年余りのこのような改革の実績には、かなり高く評価ができる。例えば生産力の面では、1987年揚子江流域の貨物運送量は、4.74億トンであり、969億トン・キロであった。揚子江主流の港湾貨物取扱高は、1.37億トンであり、改革前の1983年とは、それぞれ83%、52%、31%と増加した。揚子江主流の港湾の取扱総能力は約1.5億トンであり、通過船舶は、1.024千万トンに達し、その内訳は、部所属船舶数は1984年と比較し1987年には、21%も増加し、また地方国営、集団企業の船舶数は12%、さらに個人及び個人連合企業は1987年には、317万トンに達している。湖南省の運航企業は、港湾と

運航との分轄管理の有利さにより、湖南省～蘇州と湖南省～上海航路の開発を行い、短所を長所によりカバーし、貨物運送において顕著な伸びを示している。

要するに港湾と運航との分轄管理は、経営の体質を改善し、とくに競争意識の高揚により揚子江の運航の生産性が向上したことにある。内航運送体制の改革の目的は、内航運送の生産性の向上にあり、また安全性・良質なサービスの提供にあり、その結果、貨物運送は順調に上昇したし、また旅客の移動にも便利となった。改革の中核は、港湾と運航企業の活性化にあり、そのために独立採算制による自主経営の確立にあるといえよう。

3. 港湾管理体制の改革

「1つの港湾都市に1つの港湾管理局」という構想のもとに、揚子江港湾管理体制の改革は5年を経過した。つまり港湾局と航務局との分離（港航分管）、港湾の地方への移管（港口下放）という2つの段階が完了し、次の段階、即ち各港務局は完全に行政と企業との分離、1つの港湾都市に1つの港湾管理局という新たな体制づくりの段階にある。具体的には、1984年に港湾局と航務局との分轄管理という段階から港湾は、その全面的な開放及び多様な機能が比較的可能となった。さらに1987年から揚子江にある各港湾には、「地方政府の管理を主とし、交通部の管理を従とする」改革がなされ、揚子江流域の港湾の全ては地方政府に移管されたのである。揚子江の港湾管理体制の第3段階の改革とは、行政と企業との分離、1つの港湾都市に1つの港湾管理局を設置するという新体制に移行したのである。さらに次の段階とは地方に移管された港湾の行政と企業との分離作業を推進するための政令・管理・計画が全て統一化し、政府の職能さえ兼ねる港湾管理局の設置である。また港湾管理局は、港湾・工業・運送・貿易等の多様な業務を総合的に遂行する機関となる。1部の対外開放の港湾は、渉外の管理職能も保有している。また「港埠公司」は、「自主経営、損益の自己負担」という原則のもとに独立採算制が実施されている。

1) 南京港

南京港では市政府の指導を主とする交通部と南京市との二重の指導の管理体制を採用してから港湾の生産力が向上しており、中心都市の港湾管理運営を活性化し、揚子江流域における経済発展のために「玄関の役割」を果たした。具体的な役割は次の通りである。

(1)港湾内部の改革の歩みを速めたこと。都市体制の改革に合わせて港湾局では、局長責任制を健全化を図り、配分制度の改革を深め、全体的に経営請負の責任制を実施したことによって、初歩的にリスクを共に負い、利益を共に、共有するという利益共同体が形成された。1988年、コストの支出が前年より900万元も増加したにもかかわらず、利潤は計画より450余万元も上昇したし、全国で、一番先に国家二級企業の資格を持つ河川港湾と認定された。

(2)港湾の活気と発展の底力が増したこと。南京港は地方に移轄された後、港湾局はより多くの生産経営権を持つようになった。また税務上では定額に基づいて税金を納入し、定額を超えた収入は全部保留できるので、港湾局は資金を集中して港湾施設の更新と改造をよりよく行なうことができる。1987年、港湾貨物取扱量は前年より5.7%増加し、4,200万トン余りに達した。更新改造資金は前年より30万元余り増え、職員・労働者の収入もある程度増加した。

(3)港湾と中心都市の経済的波及効果が拡大したこと。港湾当局は上元門地区に120万元余りの投資をし、ばら荷埠頭の改造と拡張整備を行なって港の年間取扱能力を30万トン増加させた。また港務局は積極的に石炭の誘致活動を実施し、1988年12月だけで、南京市用の石炭を7万余トン積卸した。その一方南京市も港湾という窓口を利用して輸出指向型経済をかなり向上させた。1988年、南京市の対外貿易輸出額は12余億元で前年より32.8%増加し、都市経済建設の発展を促進した。これと同時に、南京港は中継港として華東地区のエネルギー輸送と揚子江の中、上流地区の対外貿易貨物の輸出入にも関係をし、とくに、石炭運送の比率は97%に達し、国内の河川港の第一位を占めた。

2) 武漢港

武漢港区の改革・開放に関しては、1年間で貨物取扱能力は100万トン増加した。

武漢港は華中という背後圏にあり、国内の9つの省と連結しており、海洋にも通じている。揚子江と京広（北京—広州鉄道）の2つの交通大動脈及び揚子江と漢江の2つの河川はここで交差する揚子江水系を主とする水上運送網と京広鉄道線を主とする鉄道網にたよる武漢港は、中国の内陸の「四通八達」している交通の中枢に位置している。

武漢港区の範囲はもし市街区の境界を基準にするならば、揚子江の北岸が147km、南岸が67kmあり、漢江の両岸がそれぞれ46kmぐらいある。これらの水際線にある交通部の埠頭が41バース、地方埠頭が158バース、荷主埠頭が270バースがある。

対外開放、国内の経済活性化という政策に基づき、1986年9月、地方の専用埠頭15バースは社会的に開放し、公共利用とされ、一年間でその取扱の量は60万トンも上昇した。

このほか、「長江連運連營総公司」のメンバーはすでに22社に増加し、一貫輸送体制は揚子江流域の11の省、市までに拡大し、また、46隻の船舶が日本、香港及び東南アジアなどとの間で就航している。武漢港は中型鉄鋼・重量物・原油・石炭・鉄鉱石・雑貨・コンテナなどの300余バース保有する多機能の港湾ばかりでなく、将来揚子江の中流における海洋に直航する大型港湾に成長することであろう。現在武漢港は5,000トン級と3,000トン級以上のバースは34あり、なお、建設中の武漢港対外貿易専用埠頭は5,000トン級と3,000トン級のバースを3つ整備する計画である。武漢港の総取扱高は140万トンであるが、武漢製鉄所青山工業港の取り扱い能力は1985年にすでに、463万トンに達している。なお新しく建設された第八号、九号埠頭が完成したならば、取扱能力はさらに120万トンも向上することになる。武漢港の国際コンテナ輸送量は1980年の100TEUから1988年の2,600TEUまで増加してきている。港湾の開放に伴って、貿易貨物の輸出入量は日増しに増大しているが、運送市場の変化に応じて、武漢港は1986年にコンテナ運送公

司を設立し、また、「漢 港埠公司」が1万㎡余りのコンテナ・ヤードを建設し、相次いで、武漢—上海、武漢南通、武漢—張家港、武漢—香港、武漢—日本などの国際コンテナ輸送航路を開設した。

4. 集団水運企業の活性化

「中国共産党中央の経済体制改革に関する決定」は次のように指摘した。「われわれは急速に各生産建設事業を発展させ、早く国家の繁栄を実現し、人民の生活を豊かにするためには、すべての積極的な要素を動員し、国家の政策と計画の指導の下に、国家、集団、個人が共同で行なう方針を実施しなければならない。」集団所有制は社会主義における国民経済発展のための地位と役割が十分に重視されている。

中国の集団所有制は一部の労働大衆が共同で生産資料を持つ公有制の1つの形態であり、中国の社会主義公有制の重要な構成部分であり、中国の生産力の水準に適応し、強い生命力を持っている。集団経済の特長は、①生産資料と産品は労働集団が共に所有、支配利用するものであること。②生産経営の方式は多様でかつ、柔軟性があり、市場への適応性は比較的強いこと。③投資が少なくても、効果が早いことなどがある。

例えば、湖北省陽新県水上輸送公司是3つの集団民間船会社により、合併したものであり、1977年～1987年の10年間に年間トン当たり生産高は同業種の会社の55%に当り、7年間での損失、負債額は400余万元となった。1988年の始め、当公司是4つの小さな会社に区分され、適当な生産規模を回復し、法人の資格をもち、自主経営、損益を自分で負担する経済主体となった。ある公司是公開入札で請負がなされたし、ある公司是企業内容を改革し、機構の簡素化や労働集団の能率化を図ったし、また、ある公司是分配制度の改革に力を入れ、財務管理を強化したなどいろいろなことを通じて経済便益を高め、集団水運業を活性化してきた。

浙江省紹興県では、10社の小規模な輸送企業から成り立った集団企業・紹興運送会社が設立され、この公司是倒産した一社の国営運送企業を合併した

ものである。

5. 運送市場の管理

数年来、中央の改革、開放、活性化の方針及び一連の政策の指導の下に、国営、集団、個人企業が共同に水運業を行い、「水域があればみんなでやろう」という原則の指導の下に中国の運送市場は繁栄し、生き生きした局面を迎えている。しかし、当面新旧体制の転換過程において各方面の条件の制約と影響により、運送市場では若干の問題が生じてきている。例えば、一部の部門や地区では、運送力の向上にうまく対応できていなく、効率的な管理ができていないし、構造や配置があまり合理的でなく、運送価格は物価の改革と歩調を揃わせず、価格は価値を反映していなく、また、競争メカニズムは不完全で、競争条件は不平等であったり、管理体制はまだ合理化されていないことや、行政機関が多いことなどがある。

改革して10年以來、揚子江の運航において中央よりの集中的指導が多すぎ、経営上融通性がなく、1社の独占の運送の状況はほとんど変わらず、開放型の運送市場が次第に形成されつつある。なほ地方の河川、とくに運送が比較的発達している地域では国営、集団と個人連合運航企業はほとんどの市場の貨物流通情况及び輸送力と輸送量の変化に基づいて、運賃を協議する契約型の運送を行なっている。四川、安徽、江蘇などの地区では、運送業者、発送者、代理人、荷受人と運送管理部門では経済的協調の関係を形成してきている。例えば、揚子江幹線の運送市場において大体3つの体制が成立している。①揚子江船舶輸送総公司及びその地区の船舶公司及び主要港湾の経営管理部門の体系である。②沿岸にある10の省、3つの市の大・小型の国営、集団船舶公司及び数百社の運航管理局の経営管理主体がある。③ここ数年来、次第に成長してきた新規の運送企業や個人経営連合体であるが、しかし当面ではまだ1つの完全な運営管理主体となっていない。従って、全体的な運送経済から見ると、その管理は、なお自己調節の機能を欠如している。

現状を踏まえ、中国の交通部は、1989年度の業務会議で次のことを提起した。

運送市場を整備、整頓する目的は、運送市場のメカニズムの健全化を図ろうとすることにある。自動車と船舶による貨物と旅客運送、運搬荷役、自動車と船舶の維持修理、地方の船舶建造、輸送サービス業に携わっている部門や個人の経営条件・範囲・行為及び免許権などを十分に点検し、整理する必要がある。マクロ的な調整・統制を強化し、運送力と貨物源に対する管理を改善し、全体の運送力を総合的に調整するなどにより、運送力を貨物源に一体化させるようにする。交通主要管理部門は計画的に社会に開放する貨物水上・陸上運送センターを建設し、契約による運送を指導し、運送業者や発送者に運送力、貨物源と運送情報など各種のサービスを提供する必要がある。

江蘇省は全省的に運送市場の整備を行なったが、主要な内容は営業的な運送部門と個人運送企業を全面的に検査し、運送力の自由な増加を抑制し、旅客や貨物運送の管理を強化し、運送サービス業と運搬荷役業に対して整理・整頓を行ない、郷（鎮）造船業の管理、運送上の必要な伝票や許可証などの管理、運賃の管理などを強化し、水運管理を交通部門一社に管理させることなどが含まれる。

要するに、運送市場の整理・整頓の目的は運送市場を育成し、そのメカニズムの健全化を図り、公平な取引、平等で競争的な市場の新しい秩序を形成させ、生産力の発達を促進することにある。運送市場の整備はかなり複雑で重大な作業であり、整備と改革の関係をよく理解し、運送市場の整備の短期目標と長期目標の関係をより理解する必要がある。

6. 内航運送主体と企業集団の設立

企業改革を進めて行く過程において武漢揚子江船舶会社の強力な運送力に反映されて、湖北省東部にある砂と石資源を貨物源の基地とし、蘇洲と上海の建築資材部門を販売網とする「揚子江鄂東（湖北省東部）砂、石（連合）集団」は1988年12月湖北省で設立された。これは流通と交通分野に関連する生産、輸送、販売を一体とする企業型集団であり、砂石公司や港務局などの企業9社で設立され、その後、集団のメンバーを増やしてきた。この企業

集団の目標は黄砂の運送秩序を確立し、黄砂の販売市場の環境整備をするものである。先ず、砂の価格、C.I.F.（運賃保険料込値段）及び輸送計画を統一して国家と集団の経済効果を確保しつつ、砂の市場価格の安定をさせることにある。また営業許可を持っていない部門の運送計画を取り消し、流通と交通分野のブローカーを排除することにある。第3の目標は湖北省東部にある砂や石材を東南アジアに販売することにある。

7. 内航運送の活性化と競争原理の導入

中国の内航運送事業の活性化を図るため、共有制を主体として国営、集団、個人が各種の運送手段を利用し、各種の経済方法で、共同に行なうことにより相互の競争関係を強化してきた。つまり競争を強化するには、経営のメカニズムを改革しなければならない。交通部門は過去の縦割と横割の状況及び各部門が所有する古い体制を改善し、積極的に交通経済の特徴に基づいて運送管理する政策を推進し、各種の運送手続を簡素化した。また、大いに連合運送を組織化した。例えば、上海、南京、武漢、重慶の四都市が提唱して24の都市が参加する揚子江（連合運送・連合経営）公茅は設立され、揚子江を利用して鉄道↔水上運送、道路↔水上運送、河川↔水上運送及び河川↔海洋の一貫輸送を展開し、1987年に一貫運送量は、1,600万トンを超えて一貫運送のカバーする範囲は26の省、市、区に達した。その後まもなく、上記の四都市の運送部門はまた、100万トンの運送力をもっている10社の運航企業と連合を図り、出来るだけ徐々に水運業集団に移行するように努力している。競争の中で、内航運送を発展させるため、地区と部門の限界を破り、企業に自主権を与え、工業、副業を興し、多角化によって運航業を支える必要があること及び税収の面において適当な優遇を与えることは打ち出された。

8. 中国の内航運送の課題

ここ数年間、中国関係の指導者をはじめ、専門家や学者たちは中国の内

航運送の発展構想に対して巾広く調査研究をしたり、計画についても討議を重ねたりし、将来の発展計画を打ち出している。

1) 交通体系の整備

1983年8月、国務院の指導者たちは交通部内航運送管理局責任者の「運送の現状と発展計画に関する報告」を聞き、運送の発展に対して重要な提案を行なっている。つまり、次のような内容となっている。

歴史上、中国の内航運送は曾て世界においてリードしていた時期があったが、現在では立ち遅れている。ここ20数年来、中国では内航運送は一般的にあまり十分な発達をしていなく、また必ずしも十分に活用されていない。ここ半世紀以来、世界的な先進諸国の交通運送の発展はすでに30年代以前のたんに鉄道輸送を発展させていた局面から各種の運送方式を総合的・体系的に発展させる道を歩んできており、内航運送も新たな発展が期待されている。

当面、中国の交通運送構造はあまり合理的でなく、60年代から内航運送の比率が低下傾向にあり、もっと研究する必要がある。主要問題は国家予算の投資額が少なすぎ、河川沿いの工場立地に対する評価がなされなかったし、水利、水力発電建設の中で水運が無視されてきたので、ゲートやダムが障害物となって船が通航できなくなったことにある。

交通部と水電部は相互に協力して内航運送を整理・整備し、運送能力の向上に大いに努力をしなければならない。交通の回復は運送量と経済効果に基づいて、軽重緩重の順位で、徐々に解決して行くべきである。

襄陽鉄道が漢江の中流と渠江に沿って整備されたことは水運の発達に影響を与える。実際には、漢江での水運を発達させるためには大きな可能性があり、整備も難しくはない。漢江に航行できるようにし、丹江口にある水門のリフト (lift) をさらに改造する必要がある。水源を十分に利用し、鉄道の運送能力が不足している問題を解決するために、運賃の安い水運を活用し、たとえコストが少々高い場合でも、水運を利用すべきであろう。

何んとかして航路を整備し、河川港を建設し、船舶が直接に工場や鉱山

まで航行・停泊できるようにする必要がある。河川沿で、工場を建設することが望ましく、新規工場を河川沿に建設し、石炭を水運により運送すべきである。

集団運航企業と個人運航者は大衆にとって便利で、サービスも行き届いている良さがあるので、国営運行企業の重要な補完的割合を膨らせるべきで、交通的門はそれについて真剣に検討し、管理を強化し、役割を十分に発揮できるように不十分なところを改善させる必要性がある。

国家は複数の運送方式の運賃問題を研究し、貨物部門が内航運送を利用することを促進しなければならない。現在、規模が小規模であればあるほど細かく算盤をはじくので、内航運送企業は経営管理の水準を高め、能率を向上し、コストを低下することによってこそ初めて内航運送の発展を可能とすることができる。

2) 水運業の振興

人民日報1982年1月13日付の社説「我が国の水運事業を振興させよう」という文章に、次のように述べられている。「最近、党中央と國務院は水運事業の発展を速めることに對して一連の重要な指示をし、水運業の振興にはった方向を示した。交通部は30数年来、水運送の経験と教訓を総括したうえで、水運業の振興の10項目の任務を打ち出した。これは交通運送の活性化に係わる重要な措置である。水運業を發展させるには国家計画の指導の下に、地方、部門と工場、鉱山の企業の各方面の積極性を發揮させ、大胆に各部門に実行してもらい、大・中・小を互いに結び付け、河川・湖・海洋を相互に結びつけ、全民・集団・個人所有制を互いに結び付け、河川と海洋とを相通じさせ、幹線と支線とを連動させ、点と線とを互いにつなぎ、水上と陸上との一貫運送体制が可能ないようにしなければならない。

水運業を發展させるためには、河川沿の工場立地の対応を貫かねばならない。工業を配置する場合、沿岸での工場立地を念頭に置く必要がある。とすれば、大量輸送による運賃の低兼な水運の能力が活用できる。比較的大規模な工場、鉱山或は工場基地は原材料から製品まで年間の輸送量は百万トンか一千万トン以上なので水運を利用したら、鉄道、道路の輸送圧力を大いに軽減

できる。今後、工業配置は必ず、統一的に計画し、長所を發揮し短所を避け、水運の優越性を十分に發揮させなければならない。

水運業を發達させるには、水源の総合的利用を重要視しなければならない。河川を開発すると同時に、水運、洪水防止、発電、灌漑、水産、観光、緑地、環境保全と生態的均衡などの総合的効果を考慮に入れ、総合計画を立てる必要がある。河川にどうしてもダムを建設せねばならない場合、船舶が航行できるような施設を造ることを考えなければならない。

水運業を發達させるためにも、また、水運企業の経営管理を改善しなければならない。水運の特徴は流動、分散、露天作業であり、運送過程における段階が比較的多い。たえず、生産効率と経済効果を高めねばならない。大いに企業を整頓し、水運の安全と良い品質を確保し、輸送期間を短縮し、輸送コストを下げる必要がある。

以上、この社説の主旨は中国の内航運送事業の發展方向をはっきりと示し、その進路を示唆している。

3) 一貫運送体制の確立

1989年、全国交通工作會議に「主要航路」という計画が打ち出された。即ち、東南沿海經濟發達地区を貫通する海上南北大通路の整備を強化することや、揚子江、珠江の主流及び主要支流を重点として、“三江二河”（揚子江、珠江、黒竜江、淮河、大運河アムール）の運送を發展させ、沿海、揚子江、珠江、京杭大運河など水運の主要通路を形成させることや、また、1千トン級の航路を中心に、35百トン級の航路を基準として、3万キロの航路を改善し、幹線と支線とが直通でき、川と海とが通じ合い、水路と陸上とが一貫運送できる運航体制を確立することである。

参 考 文 献

1. 全国内河航道普查资料汇编 交通部 1981年
2. 广东港口 广东交通厅 1984年 10月
3. 广西国土规划(水运和港口发展规划) 广西交通厅 1987年
12月
4. 全国运输网现状图 国家经委综合运输研究所 1980年 10月
5. 中国经济地理学 中国商业出版社 1983年 3月
6. 中国经济地理概论 商务印书馆 1983年
7. 长江水系考察文集 长江航务管理局 1984年
8. 长江水系航运第二次考察文集 长江航务管理局 1987年
9. 长江航运论述选辑 武汉航海学会 1984年 12月
10. 水运事业在竞争中求发展 钱永昌 “中国海运” 1988年
春季
11. 在全国交通工作会议上的工作报告 钱永昌 中国河运报
1988年 12月
12. 回顾与展望 马希德 张奇 “中国河运” 1989年 2月
13. 长江航运体制改革按既定目标分步实施 一帆 “中国河运”
1988年 12月
14. 珠江航运管理体制的沿革和深化改革的设想与建议 李文健
“中国河运” 1988年 12月
15. 关于长江运输市场秩序问题的调查报告 “中国河运报”
1989年 2月 21日