

転換期を迎えた中国海運と長崎港の対応

—1961～1985年における中国商船隊発展の推移を中心として—

松 本 勇

目 次

- I はじめに
- II 中国の海運政策の基本的な立場
- III 中国の海運関連企業と行政組織
 - 1. 中国遠洋運輸公司 (COSCO)
 - 2. 中国外輪代理公司 (PENAVICO)
 - 3. 中国対外貿易運輸公司 (SINOTRANS) 及び中国租船公司 (SINOCHART) と対外経済貿易部
- IV 転換期を迎えた中国海運
 - 1. COSCO・PENAVICO と SINOTRANS・SINOCHART の確執
 - 2. 「経済体制改革」の中国海運に与える影響
 - 3. 「経済体制改革」と中国海運企業の具体的行動
- V 中国商船隊発展の推移 (1961年—1985年)
 - 1. 1961年から1978年までの動き
 - 2. 1979年時点での一応のまとめ
 - 3. 1980年以後—コンテナ船隊の拡充を中心として
 - 4. 1985年現在の中国商船隊
- VI 日中国際フェリーの就航と長崎港の対応
- VII 結 語
 - 以上。

I はじめに

「日中国際フェリー」が定期船として中国の上海と神戸・大阪間に就航したのは昨年 (1985年) 7月のことであった。9千総トン、航海速力25.5

ノットの貨客船で旅客定員500名、20フィート・コンテナ128個を積載するほかに、乗用車97台をのせることが出来る。鑑真大和上の名をいただいた貨客船「鑑真」は日中間を定期的に就航する戦後初めてのフェリーとなった⁽¹⁾。この「鑑真」をめぐる長崎県では財界をはじめ知事、市長が中心となって、上海—長崎港への寄港が実現するよう積極的な運動をはじめており、このほど各方面に要望書を提出した。その経緯については後に詳しくふれることとなるが⁽²⁾、戦後からの長い夢でもあった日中定期貨客船の就航がどのような背景のもとに可能となったのであろうか⁽³⁾。上海—

(1) 日中間の貨客船配船については、1962年頃から周恩来総理より、日中間の人事交流促進のため日本側で約50名乗船可能な貨客船を運営することを研究されたいとの要請が、訪中団にたびたびなされ、11社による合同研究により、4,900重量トン、速力16.5ノット、船客17室50名収容の新造船 (予想船価3億2千万円) の計画がなされた。しかし、資金、船客の保証等でうまくいかず、また文化大革命がはじまったこともあって、この計画は立ち消えとなっている。「戦後日中海運交流史 (試論)」〈下〉、須藤 浩、「海運」、No. 572, 昭和50年5月, 89ページ。

(2) 本稿「IV 日中国際フェリーの就航と長崎港の対応」参照。

(3) 上海—長崎航路は大正12年に開設、昭和18年に廃止されるまで、21年間長崎港の重要な外国航路として活躍した。

長崎航路は日中友好のかけはしとして実現可能であろうか。

我々は過去の郷愁のもとにその実現を願望するのではなく、戦後の中国海運がどのような発展をとげてきたのか。現在どのような問題をかかえているのかを正確に把握するとともに、この運動をはじめするためには大切なことであろう。しかし残念ながら極端な情報の不足もあって新しい中国海運の発展の推移について、体系的にまとめられているものは現在のところ殆んどないと言ってよいであろう。そこで本稿ではこのような動機のもとに新しい中国海運について主として「外航海運」に焦点をあててその発展の推移を追ってみることとした。なお中国の港湾と日中海運協定を中心とした諸問題についての詳しい考察は別に稿をあらためて考察する予定である。

II 中国の海運政策の基本的な立場

1949年10月に中華人民共和国が樹立された当時、新中国にはわずか20万トン程度の船舶しか残されておらず、外航商船隊は1隻も保有していなかった⁽¹⁾。また1960年代までは外航海運は中国の主要な国家政策に組み込まれておらず、中国の海運はそれゆえ沿岸、河川輸送がその主なものであった。

1972年までは対外海上貿易量の80%以上が外国

(1) 中国に遠洋航路事業がなかった理由として、「中国の商船隊の弱体は列強の帝国主義による抑圧に原因があった。輸出入が外国資本に独占され、税関、埠頭、倉庫も諸外国に奪われ、更には沿岸・内航さえも外国の船会社の蚕食を許し、中国の自国海運の発展は極度に立ち遅れてしまった。」と指摘している。前掲書、「交流史」〈下〉、101ページ。

用船によって輸送されるという状態が続いた⁽²⁾。しかし「経済的独立なくして、国家の独立なく、自国商船隊を保有せずして帝国主義者の海運独占を打破することは困難である。」⁽³⁾ との考えのもとに中国は自国商船隊の育成に本格的に乗り出した。中国の海運はその基本方針として、「あくまでも社会主義建設に奉仕するものであり、中国の対外貿易政策に服従するものである。その基本政策は互惠平等、相互協商、第三国の海運発展を支持するもの」⁽⁴⁾ であった。それゆえ最近では第三国間輸送にもようやく乗り出してはいるが⁽⁵⁾、現在までのところ、ソ連を中心とする共産圏諸国海運のように非商業的基盤にもとづく国営海運による低運賃を武器として積極的に外貨獲得をめざして伝統的先進海運諸国に脅威を与えるというところには到ってはいない。また中国は海運同盟に加盟しないことを基本方針としている⁽⁶⁾。

(2) 当時周恩来は、国内投資基金と中国銀行からの利子補給クレジットを利用した国内造船所による新船建造と外国船購入による商船隊の拡大を打出した。周恩来は再び1975年までに外国用船をなくすことを目標として打出した。1972年までには、COSCO は286隻、平均船型4,130 G/T の船舶を保有するに到った。バルク・キャリアーは1隻であった。“China. A Seatrade Study,” 1979, p. 9.

(3) *op. cit.*, “A Seatrade Study,” p. 15.

(4) 「海運」, No576, 昭和50年9月, 18ページ。及びUNCTAD 第3回総会第4委員会における中国代表の発言(1972. 4. 29. Mr. Shao-Yi-Li)

(5) 「海運調査月報」, No391, 大阪商船三井船舶調査室, 1985. 3, 8ページ。

(6) しかし中国は定期船同盟行動憲章条約を批准している。この点に関しては発展途上国を単にバック・アップするためのもので、批准したからといって、同盟に加入する意思はないとしている。また前掲書, “China, A Seatrade Study” の中で Seatrade の記者に対し, COSCO 幹部は, その理由として同盟の秘密性や中国海運の後進性, 同盟についての知識の不足等もあげている。p. 15.

中国は自国貨自国船主義を取っており、対外貿易契約は輸出 CIF, 輸入 FOB で行なわれており、現在まで締結されてきた海運協定もその積取比率は50:50を基本としてきている⁽⁷⁾。このような状況から中国の外航海運はその対外開放政策と共に進展し、それゆえ外国貿易量の推移と共に発展してきたと言えよう⁽⁸⁾。

1961年4月27日にはじめて中国の自国商船隊を統括する機構として「中国遠洋運輸公司」(China Ocean Shipping Cooperation, COSCO) が創設された。当時の保有船隻量は、わずかに20隻、18万重量トン(D/W)で、その輸送量は85万トンであった⁽⁹⁾。しかしわずか25年という四半世紀をむかえた1984年央のそれは600隻、約1,200万総トン(G/T)にまで成長するに到った⁽¹⁰⁾。そして世界の450港に寄港し、30以上の定期航路に就航するまでになっている⁽¹¹⁾。

さて中国の海運政策は1984年10月の「経済体制改革」⁽¹²⁾によって海運の行政機構及びそれぞれの海運企業の活動領域についても大改革が行なわれている。それは現在のところなお流動的ではあるが、中国の外航海運がどのような組織のもとで行

なわれているかを理解するための前提として、今回の「経済体制改革」までに行なわれてきた海運行政組織活動をまず最初に簡単に考察し、それがこの改革によってどのような変革をとげつつあるかをみることにしよう。

Ⅲ 中国の海運関連企業と行政組織

前述のように1961年になってようやく、中国遠洋運輸公司(COSCO)が創設され、それ以後中国の自国商船隊はCOSCOによって運営されることになった。新中国成立以前の海上貨物輸送は各地方の港務局が担当しており、これを1953年1月に中国交通部(Ministry of Communications—日本の運輸省に相当する。)に直属の海運管理局(China Peoples Steamship Navigation Bureau)が受け継ぐこととなった。この管理局は通称PENAVICOと呼ばれたが、1953年4月にその名称を中国外輪代理公司(China Ocean Shipping Agency—COSA)と変更した後も依然としてPENAVICOの愛称で親しまれている⁽¹³⁾。PENAVICOは海運会社の代理店業務を行なうところである。COSCOが創設された後はCOSCOの船舶及び後に述べるSINOCHARTの用船する外国船舶の代理店業務を独占して行なうこととなった。

ところで中国の外国貿易は対外経済貿易部(Ministry of Foreign Economic Relations and Trade—日本の通産省に相当する。)で行なわれており、対外経済貿易部の陸、海、空の貿易輸送面での手配を一手に引受けているのが、中国対外貿易運輸公司(China National Foreign Trade Transportation Cooperation—CNFTT)もしくはは

(7) このためには、コンテナ船を含めて中国の対外貿易の輸送を十分満たすだけの自国商船隊を保有することが必要である。しかし多くの石油を含めたバルク・カーゴは外国の圧力もあってFOBで輸出されている。

(8) 本稿37-38ページ第7, 8表参照。

(9) Seatrade "Far East Asia," 1985, p. 16.

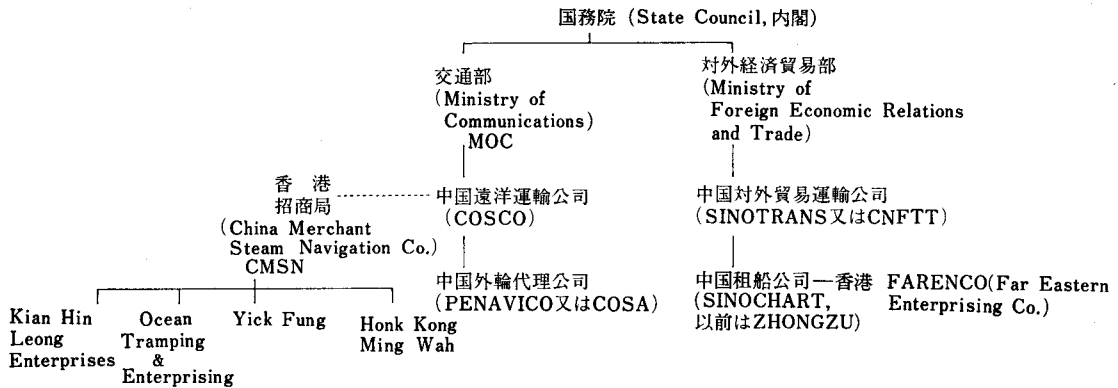
(10) 世界年鑑, 1985, 共同通信社, 175ページの「中国の現勢」によれば、1982年末の保有船舶は552隻、1,000万重量トン、外国との定期航路100カ国、425航路、貨物輸送量4,606万トンとなっている。

(11) *op. cit.*, "Far East Asia." p. 16.

(12) このことについては本稿IV 2.「経済体制改革」の中国海運に与える影響」参照。

(13) 前掲書, 「交通流史」〈中〉, 昭和50年3月, 72ページ。

第1図 中国の海運行政組織及び海運企業



SINOTRANS と呼ばれている。)である。SINO-TRANS は各貿易諸公司（進出口〔輸出入〕公司）の運輸統轄部門である。この SINOTRANS のもとに中国租船公司（China National Chartering Cooperation—ZHONGZU もしくは SINOCHART と呼ばれている。）がある。この機関は SINOTRANS が COSCO 船腹では海上貨物輸送が不十分の場合に、SINOCHART がその不足分を海外から用船を行なうことが主な業務である。

以上の組織を簡単に図で示めせば第1図のようになる⁽²⁾。

次にそれぞれの機関についてさらに一つずつ詳しく考察することしよう。

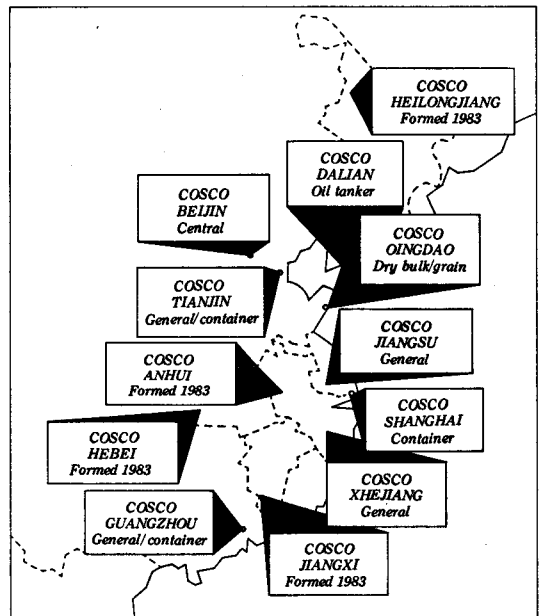
1. 中国遠洋運輸公司 (COSCO)

COSCO は中国の自国商船隊を統括する部門

(2) 組織そのものは簡単なものであるが、実際に運営される際には、情報の慢性的不足や中央集権制度による決定の重複や諮問機関の問題等が生じ、また一つの機関として機敏な対応がむずかしい。中古船市場における極端な「買り漁り」はその一例だという。また交通部と貿易部との間で潜在的な確執もみられるという。“China, A Seatrde Study,” 1979, p. 9.

であるが、現在さらに11の地方諸部門を有している⁽¹⁾。COSCO の総公司は北京にあり (COSCO BEIJING), その下に5つの地域分公司—広州航運公司 (Guangzhou Ocean Shipping Co.), 上海

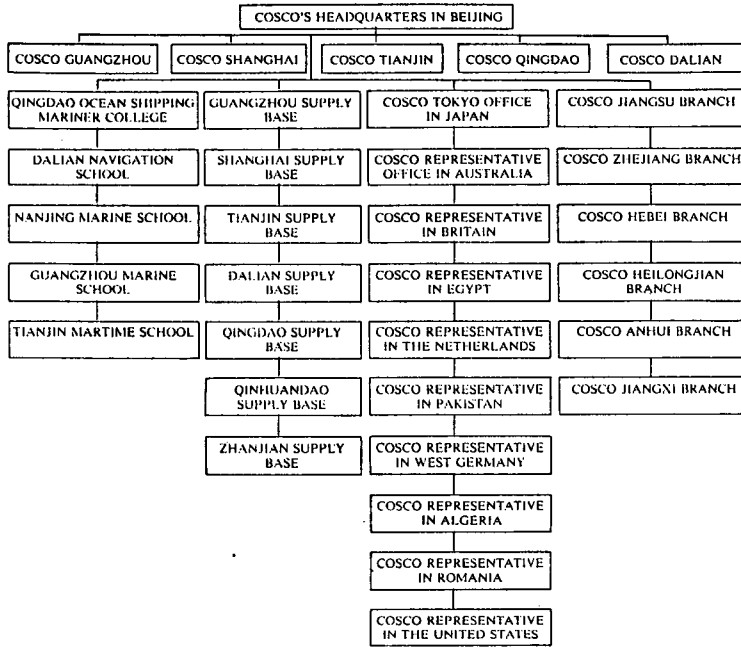
第2図 「COSCO北京総公司とその分公司」



出所：“Containerisation International,” Aug. 1984, p. 33.

(1) 第2図及び第3図参照。また資料1「中国の海運及び関連企業」及び資料3「中国の海運関連行政機関」本稿21-25ページ参照。

第3図「中国遠洋運輸公司 (COSCO) 及びその関係機関」



出所：「中国海運」，“Maritime China”，March，1983，p. 77.

航運公司 (Shanghai Ocean Shipping Co.)，天津航運公司 (Tianjin Ocean Shipping Co.)，大連航運公司 (Dailian Ocean Shipping Co.) 及び青島航運公司 (Qingdao Ocean Shipping Co.) がある。また各省との合弁企業の 弁事処が江蘇省，浙江省，河北省，安徽省，陝西省，黒竜江省にあり，さらに世界各国に COCSO の代理店をおいている。また香港には COCSO の第二船隊ともいふべき招商局 (China Merchant Steam Navigation Co.) があり，その子会社 (Ocean Tramping Co., Yick Fung Shipping and Enterprises, Hong Kong Ming Wah Shipping Co., Kiah Hin Leong Enterprises) の 4 つの海運会社があり，これらの船舶は大部分便宜置籍船で，招商局を通じて COSCO に用船されている。

さて次に COSCO 総公司 (COSCO BEIJING) とその地方分公司の役割について考察することにしよう。

COSCO 北京は自からは商船隊を保有せず，全般的な政策の監督にあたる機関である⁽²⁾。すなわち支部を統合，指揮し，政策を策定するのがその主要な任務である。総公司は交通部や他の関連政府部局と緊密に連携をたもちながら，必要船積量及び船型を決定し⁽³⁾，新・中古船の発注をなす。また船舶購入資金の調達，造船所の選定，新航路

(2) 本部組織は，航運部 (営業)，商務部 (業務)，船員部，行政管理部など17の部からなっているが，独立の集荷部門はない。「川崎汽船調査月報」1984. 3，12ページ。

(3) COSCO の船型の指定は，上海船舶調査研究所で決定されているともいふ (コンテナ船型の場合)。「大阪商船三井船舶調査月報」，No.381. 1985. 3，6ページ。

の確立（その詳細は子会社に委せる）⁽⁴⁾、船舶の各子会社への割当て、COSCO の国内及び海外代理店の任命、貨物の引受け、タリフの管理を行なう⁽⁵⁾。また SINOTRANS の貨物予約の割り振りを本社の立場からコントロールする。（支部相互の競争を排除するため）さらに二国間海運協定の案出や国外の海運同盟に対する態度を決定する。

各地方分公司は商船隊を保有し、本船のオペレーションがその主たる業務で、船員の配乗、工務関係、カーゴクレーム、新規サービス計画の提案等を取扱う。

次に主要な地方分公司について見てみることにしよう。広州航運公司是広州港と黄埔港⁽⁶⁾ の COSCO 船隊のオペレーションを管轄している。

(4) また COSCO の各子会社は自身の予算を持ち、その予算について、かなりの程度まで総公司から決済権を与えられているという。

(5) COSCO のタリフ哲学とは、自国航路では、同盟や運賃協定の制約による拘束を排除することであり、三国間航路では一般的に同盟レートより10~15%下回るレートをうちだすことである。

またタリフ（運賃）は国家評議会の傘下にある価格局が交通部との協力のもとに設定されるが、COSCO 北京と SINOTRANS は一定の制限内で各支店に運賃を変動させることが出来る。（1984. 7. 規制緩和）SINOTRANS は関連会社 SINOCHART によってつくられた全航路についての独自のタリフを保有するという。しかし SINOCHART 及び FAR-ENCO のレートは COSCO のタリフとよく似ており、COSCO は上海を境として北部タリフ、南部タリフを作成しているが両者の間にはあまり差がない。

(6) 黄埔港は広東市の東南部にあり1975年からの第1期工事によって、万トン級バース5、はしけバース7、サイロ施設をもつ。現在さらに万トン級深水バース3（うちコンテナ・バース2）を建設中。全港17バース（うち万トン級以上16）、主要貨物は石炭、石油、食料、鋼材、セメント等。「中国14の新しい解放港湾と中国政府の港湾政策」張増輝、高見玄一郎訳、昭和60年8月、23ページ。

主として雑貨を取扱い、中東・地中海向け航路に就航し、多目的船によるサービスを黄埔港と西欧諸港との間で行なっている。コンテナサービスも香港/欧州航路で1980年5月より開始し、1984年1月からは日本にフルコンテナ船サービスを開始している。（第1表参照）

上海航運公司是1964年に設立され、上海港を中心とした船舶のオペレーションを管轄している。上海港はその背後地に繊維、手工芸品、軽工業、食料（茶など）の生産中心地をひかえているため雑貨が多い⁽⁷⁾。1964年当時の航路は日本のみで、所有船舶は6隻であったが現在では140隻、250万D/Wの船舶を保有し（1984年末）中国で最も重要なコンテナ・オペレーション基地の役割をはたして行くものと考えられている。コンテナ船隊及び就航航路は第2表及び第3表の通りである。

天津航運公司是1969年に設立され、天津新港、塘沽、天津の三港の COSCO 船隊の雑貨及びバルク・キャリアーのオペレーションを管轄している。1984年末現在2隻のタンカー及び2隻のコンテナ船を含む99隻164万D/Wの船舶を保有している。天津は北京に最も近い港湾であり、華北、山東省の貨物も集積する。中国の殆んどの港湾が

(7) 「上海港は、中国最大の港湾で、上海市の工業が必要とする原材料および工業製品、長江沿岸および福建、浙江両省の物資を集散する。」、前掲書、「港湾政策」12ページ。

また別の資料によると上海港の1982年における貨物取扱量は8,976万トンでその貨物構成は、石炭38%、鉱石、砂、岩石17%、石油12%、鉄鋼6%、穀類8%、木材4%その他15%であった。また1984年の貨物取扱量は10,000万トンであった（上海港務管理局資料）（第4図参照）

(8) たとえば上海港は吃水が32フィートまでであり、それ以上の船舶は、月1回の大潮を利用するか、瀬取りしてドラフトを浅くして入港しなければならない。

転換期を迎えた中国海運と長崎港の対応

第1表 COSCO 広州のコンテナサービス状況 (1984. 5.31現在)

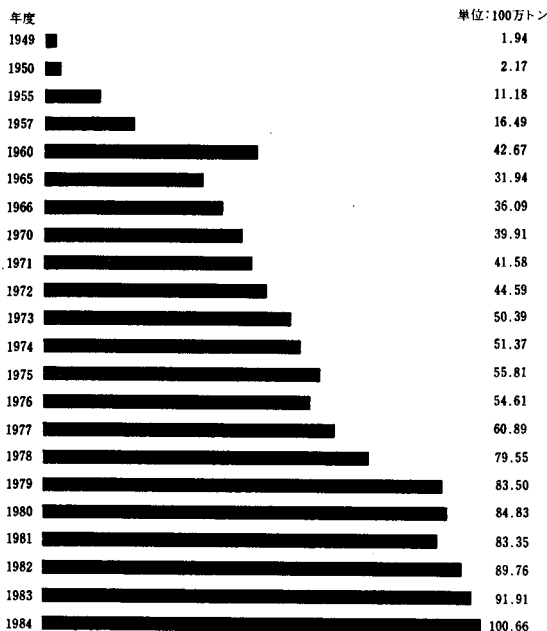
航路及び頻度	就航船名	船種	載貨能力 (TEU)	一航海での中国からの 載貨量 (概算) (TEU)	寄港地
Sino-Japan full container (15 days)*	<i>Lian Jiang</i>	FC	122	120	Huangpu, Nagoya, Yokohama, Kobe
	<i>Huan Jiang</i>	FC	122		
Sino-Mid-East full container (60 days)**	<i>Guang He</i>	FC	435	400	Xingang, Shanghai, Bandar Abbas
Sino-Mid-East semi-container (30 days)	<i>Wu Jiang</i>	SC		40-100	Shanghai, Dammam, Kuwait, Dubai, Karachi
	<i>Mei Jiang</i>	SC			
	<i>Tu Jiang</i>	SC			
Sino-Europe semi-container (15 days)	Mix of 26 multipurpose			100***	

注：*1984年5月に月1回から変更された。**1984年5月開始 ***別に100 TEU を香港で載貨。
出所：“Containerisation International,” Aug. 1984, p. 34.

河川港(潮汐港)で吃水制限が厳しく、また港湾の
拡張の余地も少ないのであるが、天津航運会社の

主要港である新港は数少ない埋立港であり大型船
の入港が可能であり、また港湾拡張の余地も十分
に残している⁽⁹⁾。主要コンテナ船隊及び就航航路
は第4表の通りである。以上三会社が COSCO の
主要分公司であるが、その他に主としてドライ・
バルク(穀物、鉱石、鉄鋼、肥料)を取扱う青島
航運会社がある(1977年設立)。同会社はまたかな
りの船舶を用船にだす業務も行っている。1984年
末現在44隻170万D/Wの船舶を保有している。ま
た1983年には541万トンの貨物取扱量であった⁽¹⁰⁾。

第4図 上海港年間取扱貨物(各年度)



出所：「中国のコンテナ輸送」, 田中省三氏の1985年9月
13日, 海運経済学会関西西部会での配布資料により作成。

(9) 天津新港は1939年に建設が開始され、新港1—4号
雑貨バース(1945)、塘沽9号雑貨バース(1957)、
新港5号雑貨バース(1958)新港14—15号雑貨バ
ース及び16号バルク専用バース、17—18号雑貨バ
ース(1961)、塘沽5—6号雑貨バース(1964)、塘沽10
—11号雑貨バース(1973)、新港12—13号穀物専用
バース(1977)、新港7—11号雑貨バース(1978)、
新港19—20鋼鉄バース、22—24号雑貨バース(1980)、
新港25—26号雑貨、21号コンテナターミナル(1981)、
新港6号塩ターミナル(1983)が竣工している。
「天津港」天津港務管理局、1985。

(10) 「中国海運」“Maritime China,” Winter 1984, p.
61.

第2表 COSCO 上海のコンテナ現有商船隊及び発注済新造船 (1984. 5.31現在)

Vessel	Type	Speed (knots)	Capacity (TEU)	Year delivered	Shipyard	Route deployed
<i>Fu Shun Cheng</i>	FC	15	200	1969	Elsflether	PRC/Japan
<i>Ping Xing Cheng</i>	FC	16	230	1969	Elsflether	PRC/Japan
<i>Xiong Yue Cheng</i>	FC	17	230	1977	Schlichting	PRC/Japan
<i>Shun Jiang</i>	FC	13	270	1976	Okayama	PRC/Hong Kong
<i>Jing He</i>	FC	14.5	270	1978	Kochiken	PRC/Hong Kong
<i>E Cheng</i>	FC	18	680	1978	Nagasaki	PRC/Europe
<i>Liao Cheng</i>	FC	18	680	1978	Nagasaki	PRC/Europe
<i>Nan Kou</i>	RR	17	402	1978	Kawasaki	various
<i>Hua Yuan Kou</i>	RR	17	430	1979	Kawasaki	various
<i>Zhi Jiang Kou</i>	RR	17	430	1979	Kawasaki	PRC/Australia
<i>Tai Ping Kou</i>	RR	17	430	1980	Kawasaki	PRC/Australia
<i>Bai He Kou</i>	RR	17	430	1980	Kawasaki	PRC/Australia
<i>Xiao Shi Kou</i>	RR	17	430	1980	Kawasaki	PRC/Australia
<i>Gu Bei Kou</i>	RR	18	753	1980	Kawasaki	PRC/US
<i>Zhang Jia Kou</i>	RR	18	753	1980	Kawasaki	PRC/US
<i>Xi Feng Kou</i>	RR	18	753	1980	Kawasaki	PRC/US
<i>Tuo He</i>	FC	15	1140	1978	HDW	PRC/US or PRC/Europe
<i>Wei He</i>	FC	15	1140	1978	HDW	PRC/US or PRC/Europe
<i>Luan He</i>	FC	15	1140	1978	HDW	PRC/US or PRC/Europe
<i>Luo He</i>	FC	17	1234	1982	AG Weser	PRC/US or PRC/Europe
<i>Liao He</i>	FC	17	1234	1982	AG Weser	PRC/Europe
<i>Sha He</i>	FC	17	1234	1982	AG Weser	PRC/Europe
<i>Fen He</i>	FC	17	1134	1982	Flensburger	PRC/Europe
<i>Oing He</i>	FC	17	1134	1982	Flensburger	PRC/Europe
<i>Tang He</i>	FC	17	1134	1983	Flensburger	PRC/Europe
Newbuilding(×4)	FC	17	400	Late 1984	Kyukuyo	PRC/Japan or PRC/HK/SE Asia
Newbuilding(×3)	FC	17	400	Early 1985	Shimoda	PRC/Japan or PRC/HK/SE Asia
Newbuilding(×2)	FC	17	1300	Early 1985	HDW	
Newbuilding	FC	17	1700	mid-1985	HDW	
Newbuilding(×2)	FC	17	1300	Early 1985	Seebeckwerft	Upgrade PRC/US or PRC/Europe
Newbuilding	FC	17	1700	mid-1985	Seebeckwerft	
Newbuilding(×2)	FC	17	1300	Early 1985	Flensburger	
Newbuilding	FC	17	1700	mid-1985	Flensburger	
Newbuilding(×6)	FC	17	780	Sept 1984* to Dec 1985	Dalian	PRC/Mid-East/ Mediterranean

Note: *to come on stream at three monthly intervals

出所:「調査月報」日本郵船株式会社調査室, 1984. 10, 78ページ。

また対日原油積出港としての役割をになう大連航運会社がある⁽¹¹⁾。大連新港は規模、水深ともに

中国最大の港湾である。これ以外の「省」の支部は在来船を取扱うが船舶に対する責任は COSCO 北京からは与えられていない。

(11) 大連港の1984年の貨物取扱量は4,106万トンで、そのうち原油44%, 成品油15%, 鋼鉄7%, 食料12%, 雑貨11.5%, 鉱石7%, 木材2%, 煤炭1.5%であった。

COSCO はまた前述したように香港に中国商船隊の第2船隊の役割をになう招商局輪船股份有限公司

転換期を迎えた中国海運と長崎港の対応

第3表 上海分公司によるフルコン船サービスの内訳（1984年5月31日現在）

航路および頻度	月間スロット数 (TEU)	寄 港 地
中国—豪州 (15日)	860	上海, 香港, メルボルン, シドニー, 新港
中国—日本 (10日)	600	上海, 横浜, 名古屋, 大阪, 神戸
(15日)	400	青島, 横浜, 大阪, 神戸
(18日)	300	大連, 横浜, 神戸
中国—北米 (15日)	2,000	新港, 上海, ロングビーチ, ニューヨーク チャールストン, ヒューストン
中国—欧州 (15日)	2,350	上海, 香港, シンガポール, ロンドン ハンブルグ, ロッテルダム, アントワープ シンガポール 香港, 新港*
香港フィーダー (15日)	400—600	湛江港, 香港
(15日)	400—600	青島, 香港
(30日)	200—300	大連, 香港

* 新港・上海に交互に寄港

出所：「海運調査月報」, 大阪商船三井船船調査室, No.386, 1984.10, 5 ページ。なお, 原資料は,
“Containerisation International,” Aug., 1984, p. 32.

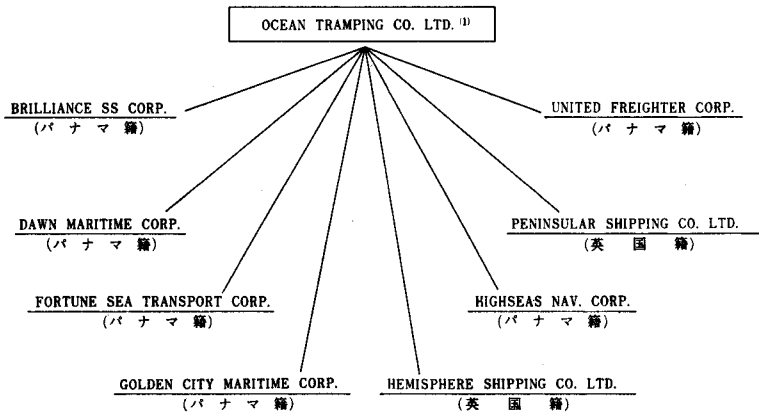
第4表 COSCO 天津のコンテナサービス状況（1984. 5.31現在）

航路及び頻度	就航船名	船種	載貨能力 (TEU)	一航海での中国からの 載貨量 (概算) (TEU)	寄港地
Sino-Japan full container (10 days)	<i>Hua Jiang</i>	FC	275	300	Xingang, Osaka, Kobe
	<i>Wen He</i>	FC	368		Xingang, Nagoya, Yokohama Xingang, Yokohama, Kobe
Sino-West Africa semi-container* (30 days)	<i>Taibaishan</i>	SC	260	20-120	Shanghai, Hong Kong,
	<i>Oixiashan</i>	SC	260		Singapore, Dakar,
	<i>Lu Shan</i>	SC	260		Freetown, Tema,
	<i>Huangshan</i>	SC	260		Abidjan, Lome, Cotonou,
	<i>Huashan</i>	SC	260		Lagos, Douala,
	<i>Yanshan</i>	SC	360		Matadi
	<i>Tiantiashan</i>	SC	260		
	<i>Yuntaishan</i>	SC	260		
	<i>Ping Ding Shan</i>	SC	260		
<i>Zhongshao</i>	SC	260			
<i>Oillanshan</i>	SC	260			

注：COSCO 天津は速力15ノットの多目的新造船を保有している。（また約600 TEU 級のを現在ユーゴスラビアの Brod III Maiyard に発注済）これらは1984年末から1985年末に完成し, COSCO 天津の西アフリカ航路に就航する予定。

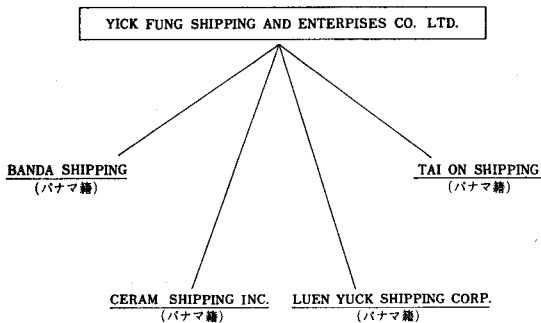
出所：“Containerisation International,” Aug., 1984, p. 33.

第5図 遠洋運輸会社が支配している香港の関連海運会社 (1979年現在)



(1) 最近の報告によれば Ocean Tramping は CMSN として運航されるとのことである。(1979年現在)しかし、1985年現在依然として Ocean Tramping として運航されている。

出所：“The Role of China in International Seaborne Trade and Shipping,” 1979, The Research Division, H. P. Drewry, p.28.



出所：H. P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd., *op. cit.*, p. 28.

公司 (China Merchant Steam Navigation Co. — CMSN) を有している⁽¹²⁾。CMSN はCOSCO の香港における総代理店であるばかりではなく、Ocean Tramping と Yick Fung の二つの子会社の船舶購入をも行なっている。さらに香港の Yiu Lian 造船所にも関係している。またシップブローカー、修理、機器供給、貨物積換え、倉庫、埠頭、バージ、輸送その他のサービスも行ってい

る。

このCMSNは4つの海運企業を支配している。Ocean Tramping Co. はパナマ籍の貨物船、バルク・キャリアー、タンカー約70隻のオーナーである。Hong Kong Ming Wah Shipping Co. は6隻、総船腹量 157,858D/W の船舶を持つ、海運経営、代理店、ブローカーである。Yick Fung Shipping & Enterprises Co. はパナマ及びリベリヤ籍の66隻のバルク・キャリアーと貨物船を運航している。Kian Hin Leong Enterprises Ltd.

(12) 中国の便宜置籍は1976—77年にソマリアとの関係が悪化してからは、主としてパナマ籍としている。中国が便宜置籍をする理由は経済的よりも政治的なものが大きかった。たとえば1960年代の米国の中国籍船に対する穀物積取禁止措置がそれである。しかし最近ではこのような理由は小さくなり、中古船購入の場合、香港の子会社を利用して香港の銀行から簡単に融資を受けられること、それゆえ一定の時期がたつとCMSNから中国籍への移籍が行なわれている。“The Role of China in International Seaborne Trade and Shipping,” 1979, p. 31.

は4隻、総船腹量 36,267D/W を保有するオーナー及びオペレーターである⁽¹³⁾。

資料1 「中国の海運及び関連企業」(1985年現在)

SHIPOWNERS

CHINA MERCHANTS STEAM NAVIGATION CO LTD.

China Merchants Hse, 152-155 Connaught Road
Central, Hong Kong
Tel : 5-434861, 5-434444
Telex : 75326 CMSN HX
Cable : Chinavcor

Activities : CMSN serves as the sole Hong Kong agent for Cosco as well as arranging ship purchases for the Ocean Tramping and Yick Fung affiliates. The company is also responsible for the Yiu Lian Shipyard in Hong Kong. CMSN handles shipbroking, repair, machinery supplies, cargo transshipment, godown, wharf, barge and transportation and other services

CHINA NANHAI OIL JOINT-SERVICE CORP SHIPPING CO (CNOJSCSC)

48, Baqi 2nd Road, Guangzhou, China
Tel : 34356, 32829 ext 89
Telex : 44268 NOCSN CN
Cable : 4448

Directors : Liu Gen Ling, Cai Gao Mai
Business Manager : Shao Fu Qiang
Activities : Operates anchor handling/tug/supply boats, offshore construction, marine operation and land transportation between Guangdong Province and Hong Kong

Associated companies : Seahorse Inc., Solstad Raderi A/S, Thoresen Offshore Service Ltd., Offshore Supply Association Ltd

CHINA OCEAN SHIPPING CO

6 Dong Chang An St., Beijing, China
Tel : 55-5431
Telex : 22264 CPCPK CN
Cable : Cosco
Managing Director : Lin Zhu Yi

Deputy Managing Directors : Chen Zhong Biao, Zhuo Dong Ming

Activities : Tramp services to Korea, Japan, South East Asia, the Arabian Gulf, the Red Sea, Africa, the Mediterranean, Europe, America and Oceania. Also regular liner and container liner service to the United States, Canada, Australia, New Zealand, Western Europe and Northwest Africa from various ports including Shanghai and Tianjin
Fleet : At end-1984 totalled 600 vessels of various type aggregating 12mn dwt

Branch Offices : Guangzhou, Shanghai, Tianjin, Qingdao, Dalian (all of which see)

CHINA SALVAGE CO

10 Fuxing Lu, Beijing, China
Tel : 36-2902, 864-3214
Telex : 22462 COMCT CN

Cable : Chinasal Beijing
Activities : Deepsea towage and salvage and other ocean engineering services
Fleet : In September 1983 numbered 34 tugs

CHINA TOWING CO

10 Fuxing Rd., Beijing, China
Tel : 36-2902
Telex : 22462 COMCT
Cable : Chinatow

Business Manager : Li Yangmao
Activities : Ocean towing, marine salvage, offshore engineering services etc
Facilities : More than ten wharves as salvage stations
Fleet : More than 122 vessels including 61 salvage tugs, 15 self-propelled salvage vessels, 15 salvage barges etc

CHINESE-POLISH JOINT STOCK CO (CHIPOLBROK)

Xingjiao Hotel, Rm 332, Fandl Lu, Chongwenqu, Beijing, China
Tel : 55-7731, 55-6472
Cable : Chipolpek Beijing

Activities : This joint venture operates a fleet of cargo vessels serving the trade between China and Poland and it has now extended its routes to Japan, Korea, South-East Asia and ports in the Mediterranean, Black and Baltic Seas, Western and Northern Europe as well as West Africa, also regular liner service to North Europe
Fleet : 24 vessels totalling some 340,000dwt

(13) 資料2. 「中国の香港における海運企業」参照。さらに第5図「遠洋運輸会社が支配している香港の関連海運会社」参照。

**CHINESE-TANZANIAN JOINT
SHIPPING CO**

2 Dongjiaomin Xiang, Beijing, China

Tel : 55-7731 ext. 280

Telex : 22308 SHIPCN

Cable : Sinotaship Beijing

Activities : Joint venture between China and Tanzania operating a fleet of dry cargo vessel serving the trade between the two countries

DALIAN OCEAN SHIPPING CO

7 Youhao Square, Dalian China

Tel : 22-9347, 22-9809

Telex : 86126 COSCO CN

Cable : Cosco Dalian

Activities : A branch of Cosco. One of its prime functions is the operation of China's of oil tankers. Currently, it is engaged in carrying crude oil from China to Japan, Romania and is active in shipping oil products from China to the US East and West coasts, Thailand, Shingapore and the Philippines

Fleet : 18 vessels, totalling 381, 782dwt, including 11 tankers, four general cargo carriers and three log carriers

FUJIAN SHIPPING CO

79 Zhongping Lu, Fuzhou, China

Tel : 59900

Cable : Fusco, 0555 Fuzhou

This shipping line is owned by Fujian Province.

**GUANGZHOU MARITIME
TRANSPORT BUREAU**

22 Shamian Nan Jie, Guangzhou, China

Tel : 85913

Telex : 44212 GUMAT CN

Activities : Primarily engaged in shipping service between northern and southern ports in China and also in coastal services along the ports in south China. Some of the ships have started calling at major ports in Asia, Europe, Oceania, N. America, Africa and S. America

Fleet : In mid-1984 more than 100 cargo liners, passenger liners and tankers aggregating about 1.3 mn dwt, and more than 6,700 passenger berths

GUANGZHOU OCEAN SHIPPING CO

72 Binjiang Rd. W., Guangzhou, China

Tel : 51-310, 50-975

Telex : 44080 COSCA CN

Cable : Cosco Guangzhou

Managing Director : Ye Quang Wei

Activities : Guangzhou branch of Cosco, mainly engaged in the operation of general cargo vessels

Fleet : 141 vessels of various type totalling some 2.4 mn dwt

HAIXING SHIPPING CORP

20 Guangdong Lu, Shanghai, China

Tel : 23-0991

Telex : 33103 BOMTA CN

Activities : Coastal shipping services and runs a passenger liner service between Shanghai and Hong Kong

Haixing Shipping Co. is a subsidiary of the Shanghai BMT (which see)

JIANGSU OCEAN SHIPPING CO

507 Zhongshan Bei Lu, Nanjing, China

Tel : 34-812

Telex : 34125 COSNT CN

Cable : Cosco Nanjing

This company is a joint venture between Cosco and Jiangsu Province.

MINSHENG SHIPPING CO

Chongqing, Sichuan, China

General Manager : Lu Guoji

Deputy Gen. Manager : Lu Guolun

Activities : The company was relaunched last year as a collectively owned private enterprise running freight and passenger services along the Yangtze River

NEWSEAS NAVIGATION CORP

74 Dianchi Lu, Shanghai, China

Tel : 218821

Telex : 33040 CNCCS CN

Cable : Newseas Shanghai

Activities : Shipowner, operator

Fleet : Two reefers and four general cargo vessels totalling 38,600dwt

Formed in 1984 to handle freight between China and Japan and Hong Kong

QINGDAD OCEAN SHIPPING

24 Dengzhou Rd., Qingdao, China

Tel : 28-918, 25-911

Telex : 32237 COSQD CN

Activities : As one of the branches of Cosco, Cosco Qingdao operates bulk carriers exclusively. Its main task is shipping China's import and export bulks such as grain, mineral ores, steel, fertili-

zers, but it also charters out a considerable number of ships on voyage or time charter basis.

Fleet : At end-1984 numbered 44 vessels totalling 1.7 mn dwt

SHANGHAI BUREAU OF MARITIME TRANSPORT

20, Guang Dong Rd, Shanghai, China

Tel : 219600

Telex : 33103 BOMTA CN

Cable : Shsco

Activities : Shanghai BMT is primarily engaged in short-sea services, carrying breakbulk cargo and fuel between China's coastal ports. It became involved in ocean going shipping in 1979 and now operates to the US, Canada, S. E. Asia, Japan, India, Korea, Iran and Australia. It also offers regular passenger services to Qingdao, Dalian, Ningbo, Wenzhou and Guangzhou

Fleet : 200 vessels, including passengers liners, tankers, breakbulk vessels and a few chemical/products tankers totalling 1.6mn dwt

Shanghai BMT is under the Ministry of Communications.

SHANGHAI OCEAN SHIPPING CO

378 Dongdaming Rd., Shanghai, China

Tel : 45-5200

Telex : 33057 COSCO CN

Cable : Cosco Shanghai

Managing Director : Li Ke Lin

Activities : Shanghai branch of Cosco.

Cosco Shanghai is involved primarily in operating China's liner services and especially container-ships

Fleet : At end-1984 numbered 140 vessels totalling 2.5mn dwt

TIANJIN OCEAN SHIPPING CO

33 Zhenjiang Rd., Tanggu, Tianjin, China

Tel : 3985, 3986

Telex : 23221 TSOCO CN

Cable : Cosco Tianjin

Managing Director : Zhang Shi Jie

Activities : Tianjin branch of Cosco, operates general cargo ships and bulk carriers

Fleet : At end-1984 numbered 99 vessels including two tankers and two containerships totalling 1,640 134dwt

YANGTZE RIVER SHIPPING CO LTD

75 Yanjiang Dadao, Hankou, 8969 Wuhan, Hubei, China

Tel : 21063, 24891

Established in June last year, the Yangtze River Shipping Co Ltd specialises in the through transport of goods along the inland waterway. It has been set up jointly by service companies in Wuhan, Chongqing and Nanjing, and so far its membership has grown to 37.

ZHEJIANG OCEAN SHIPPING CO

Meihuabei, Hangzhou, China

Tel : 24337

Cable : Cosco Hangzhou

This company is a joint venture shipowner between Cosco and Zhejiang Province.

出所 : Seatrade "Far East Asia" 1985, p. 16.

資料 2 「中国の香港における海運企業」(1985年現在)

CHINA MERCHANTS STEAM NAVIGATION CO LGD

China Merchants Hse., 152-155 Connaught Rd. Central, Hong Kong.

Tel : 5-434861, 5-434444

Telex : 75326 CMSN HX

Cable : Chinavavcor

CMSN is the Hong Kong agent for China Ocean Shipping Co as well as undertaking ship purchases for Ocean Tramping and Yick Fung.

OCEAN TRAMPING CO LTD

9th-12th Floors, Ocean Bldg., 167 Connaught Road West, Hong Kong

Tel : 5-403421

Telex : 73462 TRAMP HX

Cable : Trampship

Chairman : C. S. Chang

Activities : Shipowner and manager

Fleet : Number some 70 cargo vessels, bulk carriers and tankers operated through a series of subsidiary companies. Most of the ships trade under Panamanian flag Ocean Tramping is controlled by the PRC.

HONG KONG MING WAH SHIPPING CO LTD

15/F, China Merchants Bldg., 152-155 Connaught Road, Central, Hong Kong

Tel : 5-440177

Telex : 60597 MINSP HX

Cable : Minwaship

Director : K. W. Cheung, X. F. Yao, Z. P. Yang, C. C. Wong

Activities : Ship manager, shipping agent, broker

Fleet : Six vessels totalling 157,858dwt

This company is controlled by the PRC.

**YICK FUNG SHIPPING &
ENTERPRISES CO LTD**

6-9th Floors, Ocean Bldg., 167 Connaught Road West
Honk Kong

Tel : 5-468141

Telex : 73723 YIFUC HX

Cable : Yifucoltd

Chief of Business Dept. : M. L. Yu

Yick Fung operates a fleet of 66 bulk carriers and cargo vessels through a series of Panamanian and Liberian-registered associates. It has close associations with the PRC.

KIAN HIN LEONG ENTERPRISES LTD

10th Fl., Kai Fat Bldg., 45-47 Connaught Road
West, Hong Kong

Tel : 5-489511

Telex : 60274 KIHIL HX

Cable : Khleong

Activities : Shipowner and operator

Fleet : Four vessels totalling 36,267dwt

This company has close connections with China.

出所 : Seatrade, "Far East Asia", 1985, pp. 22~24.

資料 3 「中国の海運関連行政機関」

CHINA HARBOUR ENGINEERING CO (CHEC)

10 Fuxing Road, Beijing, China

Tel : 864-3447

Telex : 22462 COMCT CN

Cable : Chinahec Beijing

Acting President : Ma Zong De

Business Director : Chen Heng

Deputy Director : Jiang Zong Yi

Activities : Dredging and design/construction for harbours, roads, bridges, civil buildings, airports, drydocks, shipyards. CHEC also undertakes feasibility studies, survey, designing and contracting

Fleet : More than 500 working vessels

**CHINA NATIONAL CHARTERING CORP
(SINOCHART)**

Import Bldg., Erligou, Xijiao, Beijing, China

Tel : 89-3566

Telex : 22265, 22153 TRANS

Cable : Sinochart Beijing

Activities : Sinochart is a specialised organisation handling the centralised chartering of vessels under the Ministry of Foreign Trade. It arranges chartering and booking of shipping space at the

request of the head office of China National Foreign Trade Transportation Corporation (which see)

Branch offices : Shanghai, Tianjin, Tanggu, Qinhuangdao, Guangzhou, Huangpu, Zhanjiang, Shantou, Hainan, Shangdong, Yantai, Liaoning, Fujian, Xiamen, Lianyungang and Wenzhou

**CHINA NATIONAL FOREIGN TRADE
TRANSPORTATION CORP**

Import Bldg., Erligou, Xijiao, Beijing, China

Tel : 893566

Telex : 22153, 22154 TRANS CN

Cable : Sinotrans Beijing

President : Li Chun-Tian

Vice-Presidents : Ping Jian, Li En-Ke, Wu Bing-Ze

Activities : Moves all categories of import and export materials by sea, land, air parcel post, pipe lines and multimodal transport; also arranges charters, ship agency, and warehousing

Branch offices : Dalian, Fuzhou, Guangzhou, Harbin, Huhhot, Kunming, Nanjing, Nanchang, Nanning, Qingdao, Qinhuangdao, Shanghai, Tianjin, Wuhan, Wuzhou, Xiamen and Zhanjiang

**CHINA NATIONAL MACHINERY
IMPORT & EXPORT CORP**

Erligou, Xijiao, Beijing, China

Tel : 89-0931

Telex : 22242 CMIEC CN

Cable : Machimpex Beijing

Activities : Arranges import and export of many items including ships and marine equipment

Branch offices : Throughout China, Hong Kong and Macau

**CHINA OCEAN SHIPPING
AGENCY (PENAVICO)**

6 Dong Chang An St., Beijing, China

Tel : 55-3424

Telex : 22264 CPCPK CN

Cable : Penavico

Gen. Deputy Managers : Chen Zhong Biao, Zhuo Dong Ming

Activities : Penavico undertakes agency business in the field of international maritime transport and is the sole organisation in China specialising in agency business for all kinds of vessels engaged in international civil transport services calling at Chinese ports.

Penavico is controlled by the Ministry of Communications.

転換期を迎えた中国海運と長崎港の対応

CHINA OCEAN SHIPPING

RESEARCH SERVICE (COSRES)

6 Dong Chang An St., Beijing, China

Tel : 555431

Telex : 22264 CPCPK CN

Cable : Cosres

Activities : Research department of Cosco
(which see)

CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE

ASSOCIATION (CHIPANDINA)

6, Dong Chang An St, Beijing, China

Cable : Chipandina

Chairman : Chen Zhong Biao

Activities : Founded January 1, 1984, Chipandina is
China's P+I club.

Members : Coscos Shanghai, Guangzhou, Tianjin, Jian-
gsu, Dalian, Zhejiang, China Yangtze River Ship-
ping Co Ltd and Ming Hua Shipping Co

**MARITIME TRANSPORTATION INSTITUTE OF
SHANGHAI, THE**

1550 Putung Rd., Shanghai, China

Telex : 33001 BTHSH CN

Acting President : Chen Xi Qin

MINISTRY OF COMMUNICATIONS

Dong Chang An St., Beijing, China

Tel : 864-2021, 2875, 5632

Telex : 22462 COMCT CN

Minister : Qian Yongchang

Deputy Director : Shen Zhaoqi

**MINISTRY OF FOREIGN ECONOMIC RELATIONS
& TRADE**

2 Dong Chang An St., Beijing, China

Tel : 55-3031, 55-6631

Telex : 22168 MFTPK, 22560

**PEOPLE'S INSURANCE CO. OF CHINA (PICC),
THE**

22 Xijiaomin Xiang, PO Box 2149, Beijing, China

Tel : 33-4714, 33-5150

Telex : 22101 PICC CN

Activities : Undertakes all forms of insurance in-
cluding hull and marine. In recent years, PICC
has started to underwrite construction, oil explo-
ration, investment insurance etc.

**REGISTER OF SHIPPING OF THE PRC
(ZIANLIAN CHUEN)**

10 Fuxing Lu, Beijing, PO Box 2453 Beijing, China

Tel : 864-3224, 864-3144

Telex : 22462 COMCT CN

Cable : Chinareg

Director : Ding Qizhong

Deputy Director : Feng Xizhou

Chief Surveyor : Cai Zisong

Activities : Exercises technical supervision over
ships. Supervises the issuing of all kinds of of-
ficial certificates, and also attends to the classi-
fication of ships

Branch offices : Dalian, Qinhuangdao, Tianjin, Qing-
dao, Shanghai, Guangzhou, Zhanjiang, the Yangtze
River area, Chongqing, Yiching, Wuhu and Nanjing

**SHANGHAI SHIP & SHIPPING RESEARCH
INSTITUTE (SSSRI)**

200 Minsheng Rd., Shanghai, China

Tel : 840438, 232785

Telex : 33107 SSSRI CH

Cable : 5970 Shanghai

Director : Li Lin

出所 : Seatrade "Far East Asia" 1985, p. 13 及び p.
16.

2. 中国外輪代理公司 (PENAVICO)

ペナビコは前述したように中国港湾に出入港す
る外航船社の代理業務を独占して行なう企業であ
る。ペナビコ設立当時の 対外貿易港は 16 港であ
り、上海、大連、天津等に分公司を置いていた。
現在では 29 の分公司と 5 つの 弁事処を置いてい
る。また世界に 1,050 社と 長期代理店 契約を締結
している。なお COSCO と PENAVICO の 総経
理は同一人物である⁽¹⁾。ペナビコは COSCO 及び
SINOCHART が用船する船舶及び外国船社の代
理業務を行なうのであるが、業務規則によって国
が定めた統一タリフを適用するので COSCO も
外国船社も同一費用決済となる。外国船が中国の
港に入港する際には、ペナビコの 総公司もしくは
分公司に連絡し、それに基づいてペナビコは荷役

(1) 資料 I. 「中国の海運及び関連企業」及び資料 3.
「中国の海運関連行政機関」参照。

手配や受荷主に連絡を行なう。また中国の地方の船舶が外国に就航する場合の代理業務も行なう。ペナビコは交通部に属し、同じ港務管理局と密接な関係があるため、バースの確保についても優先権を持ち、また船社代理業務の一つである船荷証券へのサイン権も独占していた。

3. 中国対外貿易運輸公司 (SINOTRANS) 及び中国租船公司 (SINOCHART) と対外経済貿易部

対外経済貿易部は日本の通産省にあたる機関で「輸出入計画、外貨収支計画を作成し、国务院の承認をうけ、計画の実施を対外貿易会社に指示し、その監督をする。外国貿易を行政指導する最高機関で対外貿易の統一指導を行なう。」さらに「中国対外貿易運輸公司を通じて全世界の貿易動向を調査し」また「COSCO や SINOCHART を通じて自国船による配船状況や他国からの備船状況を管轄させている。」⁽¹⁾

この対外経済貿易部の運輸部門を一手に引受けている機関が「中国対外貿易運輸公司」(SINOTRANS)である。これはフォーワーダーの業務を行なうもので、すなわち「海上、陸上、航空、郵便による輸出入の税関手続き並びに貨物の発送、委託による代理店としての中国通過貨物の船積手配ならびに輸入貨物の転送、海上運輸保険の手配、荷主に代ってのクレームの提訴」等を行っている。この機関は後に述べるように SINOTR-

NS をしてコンテナ化時代の国際複合一貫輸送業務に積極的に乗り出させることになるのである。また SINOTRANS は「不定期船配船のための備船手続きの他、俗に6社グループと言われる外船との協調配船をおこなっている。」⁽²⁾

SINOTRANS はこのように対外貿易公司の各進出口公司の委託をうけて国際海運貨物を COSCO もしくは SINOCHART の用船する外国船に提供する役割をしているのである。中国租船公司は先にふれたように対外経済貿易部のもとで SINOCHART の国際海上貨物のうち COSCO の船腹では不十分な部分について海外からの用船と船腹予約を独占して行なう企業である。国内に16の支店を持ち、さらに英、米など海外約50社の用船ブローカーと連携している。用船した船舶の代理業務は交通部所属のペナビコが行なっている。また SINOCHART は香港に FARENCO (Far Eastern Enterprising) という子会社を保有している。主として対米航路に就航する船舶の用船を取扱っている。

IV 転換期をむかえた中国海運

1. COSCO・PENAVICO と SINOTRANS・SINOCHART の確執⁽¹⁾

中国商船隊を支えている行政機構及び関連海運企業についての概要についていままで考察してきたが、本稿Vの「中国商船隊発展の推移」で詳し

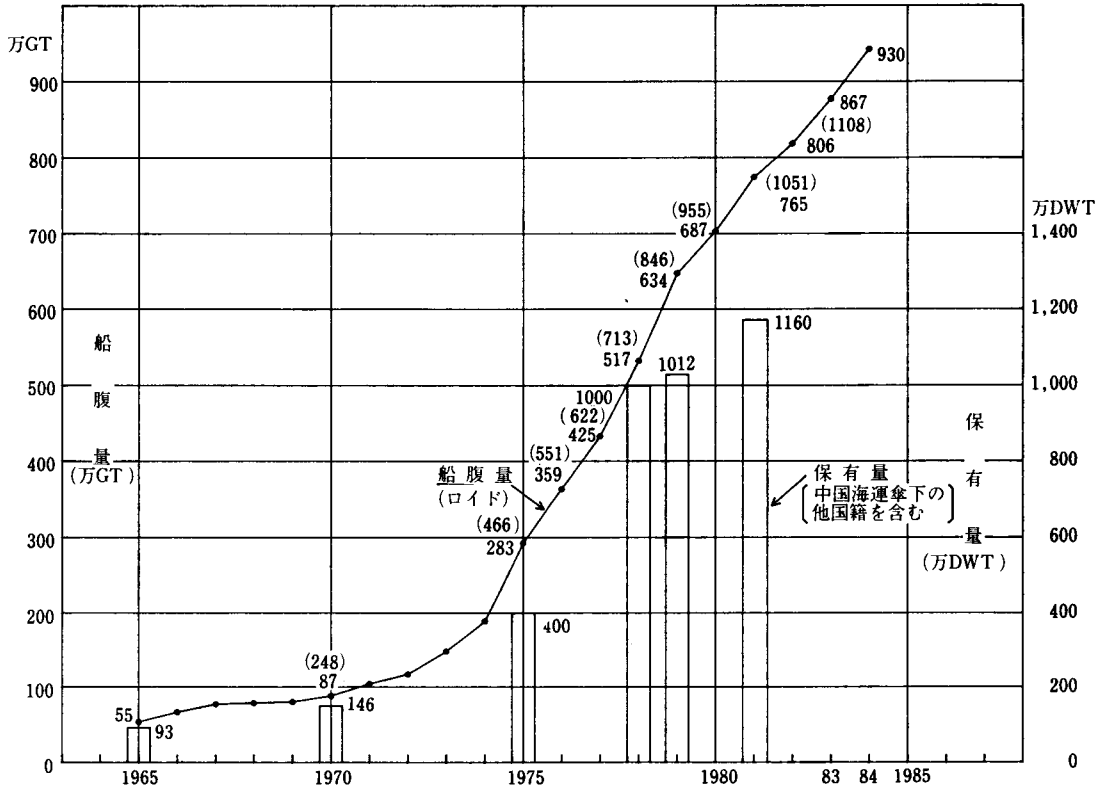
(1) 「海運調査月報」大阪商船三井船舶調査室, No. 237, 1972. 3. 19ページ。

なお、対外経済貿易部は、以前は対外貿易部と称した。1952年当時の対外貿易部の役割については、「長崎県からみた中国市場」昭和38年3月、長崎県、長崎県貿易協会、20-22ページに詳しく説明されている。

(2) 6社グループとは、西独の Rickmers Werft, オランダの Royal InterOcean Line, 香港の Toho, シンガポールの Pacific International, 日本の正和海運である。前掲書, 「月報」, 18ページ。

(1) この項は主として「川崎汽船調査月報」, 1984. 3, 12-14ページ, 及び1985. 2, 15-17ページによった。

第6図 中国の保有船腹量推移



出所：1. “船腹量”はロイド統計、100GT以上の中国籍船のみ、()内は隻数。

2. “保有量”は中国海運傘下の他国籍船を含めた場合。

「中国の資源、海運と造船」長塚誠治、海事産業研究所報 No. 202, 1983. 4, 20ページ。

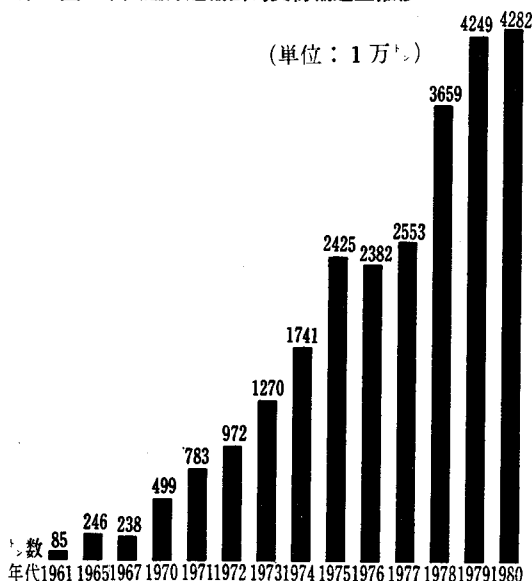
なお、ロイド統計によって1983、84年の数字をグラフに加筆した。

く述べられることとなるが、その保有船腹量は第6図にみられるように、中国の対外開放政策を徐々にとりはじめた1972年頃よりのびはじめ、この頃から世界の主要中古船市場における買い付けをはじめ、第5次5ヶ年計画（1976年～80年）の1977年5月以降には、きわめて積極的な「買い漁り」をみせた。

しかし中国商船隊の急速な拡充は COSCO と SINOCHART との間に微妙な影を落すこととなった。SINOCHART は原則的には SINOTRANS の対外海上貨物のうち、COSCO の船腹ではその

輸送が十分に対応できない部分について、SINOCHART を通じて、海外ブローカーから船腹を手配することになっていたのは既に述べた通りである。COSCO の商船隊の拡充が不十分な当初は、中国の対外海上貿易貨物の80%以上がこうした SINOCHART の用船した船腹によってまかなわれていたと言われている。それが現在では30～40%程度となっている。勿論貿易量の拡大によって、その絶対量においては SINOCHART は確実にその用船量を増加させているのであるが、今後ますます COSCO の商船隊が充実すると共に、

第7図 中国遠洋運輸公司貨物輸送量推移



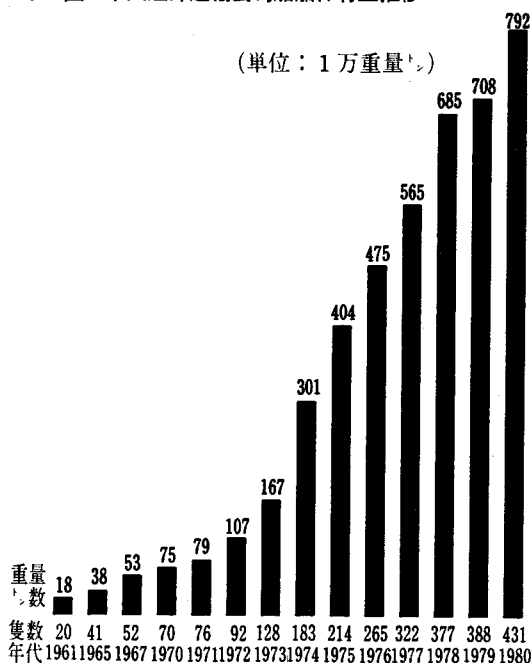
出所：「海運」，No. 652，昭和57年1月，105ページ。

注：なお，この数字は，Containerization International, 1981-7, の R. C. Boyes 記者がインタビューした際に COSCO の幹部が明らかにしたものと一致する。「海運」の市川四郎記者は，COSCO 北京の劉京生航運部副經理と会談している。

当然 SINOCHART の発言力は低下することとなる⁽²⁾。また SINOTRANS にすれば，荷主の立場としては，たとえ COSCO が量的な拡大をとげてきたとは言え，前述のような「中古船の買い漁り」による船隊の拡充は多かれ少なかれ不満の材料を提供することは十分に考えられるところである⁽³⁾。このような事情から先の原則論を離れて，

- (2) 中国政府が外国用船による対外貨物輸送から，COSCOによる自国船輸送へと政策変更していく過程で，COSCO と SINOCHART との争いが生じるのは当然であろう。op. cit., "A Seatrade Study," p. 9. また第7図，第8図参照。
- (3) SINOCHART が海外で用船する場合は，例外もあるがその船会社が評判のよい，比較的船齢の若い船舶を求める傾向にあるという。op. cit., Drewry, p. 51.

第8図 中国遠洋運輸公司船舶保有量推移



出所：「海運」No. 652，昭和57年1月，105ページ。

たとえ COSCO による船腹手配が可能な場合でも，適船不足や輸送のポジション等の理由から，SINOCHART を通して外国用船を手配することが実際に行なわれてきたという。

一方 COSCO 側は同じく交通部に直属する PENAVICO によって，これまた交通部に属する港務管理局を通じて，バース手配の優先権を利用し⁽⁴⁾，また船荷証券のサイン権を独占している立場から，これに露骨に対抗してきた⁽⁵⁾。

- (4) 優先的なバース決定要素には荷役能率，積荷の性格，本船レギュラリティ，対外貿易への貢献度等が考慮されるという。「海運」，昭和56年5月，No. 644, 44ページ。
- (5) しかし北京においては，COSCO と SINOTRANS 及び SINOCHART の首脳は毎月1回会合を持ち，相互の利害関係事項について討議しているという。「調査月報」，日本郵船株式会社調査室，1981. 11, 126ページ。

転換期を迎えた中国海運と長崎港の対応

COSCO 商船隊の拡充は既存外国船社との間で貨物の奪い合いとなり、さらに1978年12月の中国共産党第11期中央委員会第3回全体会議で「4つの近代化」が採択され運輸がその重要な柱として確認されたが、同時に政府の現代化政策や地方分権化政策の波が海運にも押しよせてくることとなった。すなわち1981～1985年の第6次5ヶ年計画の中での4つの近代化政策の柱の一つに「運輸」が取り上げられ、特にコンテナリゼーションによる国際複合一貫輸送活動を積極的に取組んでゆくこととなった。

コンテナ化については SINOTRANS がペナビコに一步先んじていた。1981年には既に SINOTRANS は日本国際貿易協議会を通じて、日本通運など運送会社との間に一貫輸送の代理店契約を締結している。この複合輸送については、日本の複合輸送会社30社(SINOTRANS 系22社, PENAVICO 系8社)が中国に進出し、駐在員事務所をおいている会社は10社にのぼる。

しかし COSCO も多角経営に乗り出し、香港の Y. K. Pao との合併でオーナー会社を設立し

た(第9図参照)。また PENAVICO は1982年頃から非対外貿易部系の地方荷主からの集貨業務を開始した。このような状況のもとで政府は国営商船隊の育成をはかるための行政改革として、1983年初頭に4社統合構想を打ち出し、1984年5月頃には新組織も内定し、国務院でも承認されていたようである。(第10図参照)しかしこのような合理化構想は競争を排除するものでもあったため、今回の「経済改革」で突然立ち消えとなった。この度の「経済体制改革」は政企分離⁽⁶⁾と地方分権化、競争原理の導入という、今後の中国海運にとってもきわめて大きな影響を与えるものであるため、我々はここでしばらくこの1984年10月20日に中国共産党第12期中央委員会第3回総会で採択された「経済体制改革に関する中共中央の決定」について、特に影響のあると考えられる部分について考察してみる必要がある。

第9図 IUSIの構成

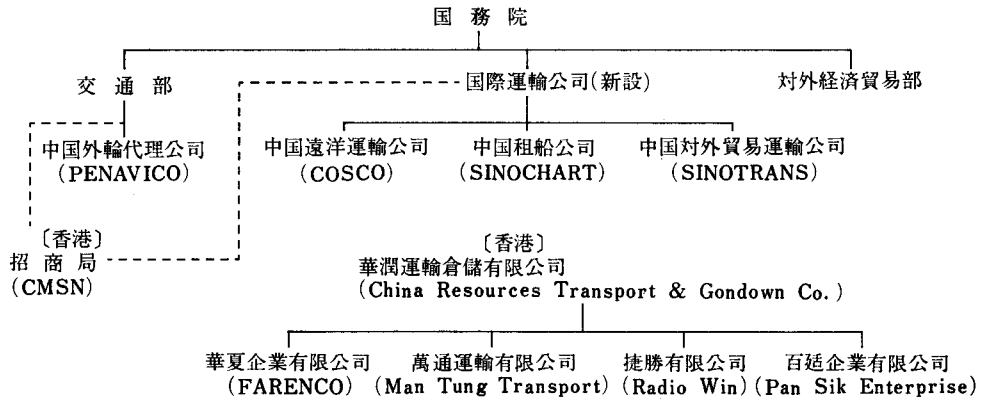
IUSI ⁽¹⁾	55%	{ World Wide Shipping (Y. K. Pao) World Finance International (Y. K. Pao)
	45%	{ CCSI (中国) CNSCC (中国) (SINOCHART)
	CCSI	(China Corporation of the Shipbuilding Industry)
	CNSCC	(China National Ship Chartering Corporation)

(1) International United Shipping & Investment Co. Ltd. (オーナー会社)

出所: Norwegian Shipping News, 1982. No. 7, 日本郵船調査月報, 1982年6月, 116ページ

(6) 政企合一体制と政企分離体制とは具体的にはどのような体制をさすのであろうか。参考までに「港灣管理」について政企合一体制の具体的な解説があるので、ここに引用しておこう。「中国の港灣管理の範囲は、日本とは異なっている。日本の港灣局は、港灣計画、建設および一般的行政管理業務を行っている。中国の港務局は、以前には政企合一体制であった。すなわち、これは行政機関であると同時に企業単位でもあった。それは、港灣計画、建設、および行政管理業務の外に、日常の貨物積降し、配送、保管、およびバース指定、労働力の配置、機械設置の配置、維持、修理製造等の重要任務を持っていた。大量の事務的性格の業務があり、港務局の局長は、非常に繁忙であって、重要問題を冷静に考えることができなかった。同時に政企合一は往々にして、企業の日常業務を重視し、行政管理の面がおろそかになっていた。」と述べている。前掲書、張增輝、高見訳、29ページ。

第10図 中国の海運・運輸新組織図



出所：前掲書，「海運調査月報」№386，1984.10，6ページ。

2. 「経済体制改革」⁽¹⁾ の中国海運に与える影響

ここでは単に今回の「経済体制改革」について紹介するのではなく、それが中国海運にどのような影響を与えることになるのかという視点が当然問題となる。とすると一つには交通部に直属していた国营海運企業たる COSCO 及びその海運会社の代理店であった PENAVICO、さらに對外經濟貿易部に属し、フォワーダーの働きをしていた SINOTRANS と海運ブローカーたる SINOCHART の今後の企業運営にどのような影響を与えることとなるのかと言うことが重要である。

(1) 本稿における「経済体制改革に関する中共中央の決定」(中国共産党第12期中央委員会第三回総会で1984年10月20日に採択)は1984年10月30日付「北京周報」別冊附録文献(7)によった。なお別冊附録とは言っても、別冊になっているのではなく北京周報第22巻第44号に18ページと19ページの間に全部で16ページとじてみになっている。またこの「改革」を受けて1984年11月14日に新華社電は、「中国對外經濟貿易部が1985年1月1日から各専門業種別の貿易公司に対する直接的経営・管理権を放棄することに決定した。」と伝えている。中国年鑑，1985年版，中国研究所編，34ページ。

各企業が独占してきたお互いの垣根が取りはらわれ、それぞれ独立採算制と競争原理を導入された場合、これらの企業は一体どのような行動をとるであろうか。また地方分権化によって各地方省や市が自からの責任において独自にこれらの事業に参入してくるとどのような変化が生じるのか。価格体系の改革によって運賃体系がある程度自由になり、今後は輸送の質も荷主から問われ、これがその運賃に反映されるようになるとすると、COSCO は今まで通りの企業運営を続行して行けるであろうか。また新しい企業活動の分野としてのコンテナリゼーションを中心とする国際複合一貫輸送への参入はどのような影響を受けるであろうか⁽²⁾。さらにいままで「親方日の丸」的な企業体質をもつこれら企業が「独立採算性」を求められることとなると COSCO は、はたして今までのような船腹拡充と航路拡張をなおも続けていくで

(2) 国务院に「港灣指導小組」を設け、物流のコントロールセンター的な役割をはたす、海、陸、空の政策を横断的に統一して取扱うようである。「海運」，1985. 5，22ページ。

あろうか⁽³⁾。「経済連合体」と「権限の下放」とは COSCO 北京と各地方子会社にどのような影響を及ぼしていくのであろうか。等々の問題意識を持った上で、この「経済体制改革」について以下その内容を順に考えてみることにしたい。

「経済体制改革」ではなぜ今回このようなことが行なわれなければならないのかという「問題提議」をまず行なっている。中国は建国35年たった現在「比較的とのった独立の工業体系と国民体系を確立し、……物質的基礎をつくりあげた。」⁽⁴⁾と一応の評価を与えつつも、社会主義の優位性がまだ十分には発揮されたとは言えないとして、その原因として歴史的、政治的、思想的原因のほかに、経済体制の面で社会的生産力の発展の要請にそぐわない「硬直したモデル」が出来あがってしまったことに、その重要な原因があると指摘している。

この「硬直したモデル」とは、「行政機関と企業の職責が分離していないこと、企業に対する国の統制にゆきすぎがあること、商品生産、価値法則、市場メカニズムの役割が軽視されていること、分配面にひどい悪平等があることなどであ

る。」⁽⁵⁾と具体的に列挙している。そしてこのような「硬直したモデル」が経済体制の面で出来あがってしまった原因として、「企業経営の活性化と社会主義経済の発展のためのさまざまな正しい措置が「資本主義」と見なされたためである。」⁽⁶⁾とし、このような措置の否定が「経済体制の面での過度の集中、過度の統一という問題」を生みだし、それらは「長年解決できなかったばかりか、ますます先鋭化することとなった。」ことを認めてそれを憂慮している。

そこでこのような「硬直した経済体制」を根本的に改めることが必要となるが、そのためには「わが国の歴史的経験を真剣に総括し、わが国経済の実際状況と発展の要求を真剣に研究すると同時に、先進資本主義国をふくむ今日の世界各国から、現代の社会化された生産の法則を反映するすべての先進的な経営管理法を吸収し、これを参考にしなければならぬ。」⁽⁷⁾としている。つまりこのような「硬直した経済体制」を建てなおすには、中国の現在の国情に合致した商品生産に対する先進的な経営管理法を模索しようとしているわけである。

そこで具体的方策としては「企業の活性化」を強めることが重要であると認識し、その「活性化」をはかるためには「企業が真に、相対的に独立した経済実体となり、自主経営と損益自己負担の社会主義的商品生産者および経営者となり、自己改造と自己発展の能力をもち、一定の権利と義務をもつ法人となるようにすることである。」⁽⁸⁾と説いている。つまり企業に一定の経営自主権を

(3) COSCO 船隊は現在自国貨物の30～40%を積取っていると考えられているが、かならずしも「効率的」に運航されているとは言えない。というのは、国際航路に2～3航海就航した後、数ヶ月間も再びすがたをあらわさないものもあるという。op. cit., Drewry, p. 510. コンテナ航路開設においても未経験で、時々中央の政治が優先したケースもみられる。たとえば上海とサンフランシスコが姉妹都市であるという理由で、交通部が COSCO 北京に命じ、COSCO 上海は、サンフランシスコの寄港を決定したが、これが1981年2月に開設した中国／北米航路不振の原因の一つであった。前掲書、「調査月報」, 日本郵船調査室, 1981. 11, 128ページ。

(4) 前掲書、「改革」4ページ。

(5) 前掲書、「改革」4ページ。

(6) 前掲書、「改革」4ページ。

(7) 前掲書、「改革」4ページ。

(8) 前掲書、「改革」6ページ。

与えると共に、独立採算性のもとで各企業の創意と工夫でその企業を発展させようとしているのであろう。

今までなぜ社会主義国である中国ではこのようなことは出来ないと考えられていたかという点、それは「全人民所有と国家機構の直接経営する企業とを混同していた」からであり、マルクス理論でも「所有と経営」は分離することが出来るのだとしている。勿論この場合にも企業の経営権（ここでは経済権としている。）はあくまでも「国の計画と管理に従うことが前提」となっている。

この前提のもとで企業に自主的な経営権を与えれば、「全体的には国民経済全般の統一を保証でき、局部的にも各企業における生産経営の多様性、融通性、進取性を保証できて、社会主義の全人民所有制を弱めるところか、その強化と整備に役立つことになる。」⁽⁹⁾としている。

次に「価格体系の改革」については、合理的な価格体系を打ち立てることは、経済体制改革の成否をきめるカギであるとして、きわめて重要視している。いわく「わが国のいまの価格体系は、これまで長期にわたって価値法則を軽視してきたこと、その他の歴史的原因によって、ずいぶん混乱している。すくなくとも商品の価格は、価値を反映せず需要関係も反映していない。」としてさらに「このような不合理な価格体系を改革しないなら、企業の生産、経営の効果を正しく評価することができない。」と述べている⁽¹⁰⁾。そして特に価格体系の不合理が生じている領域として、具体的には「同類の商品の品質に応じた価格差がまだ形成されていないこと」及び「異なる商品の価格比

が不合理」であることの二点を特に指摘している。そして合理的な価格体系とは「価格が社会の労働生産性と市場の需給関係の変化をかなり敏感に反映して、国民経済発展の要請にかなりよくこたえられること」であると述べている⁽¹¹⁾。

次に既にふれられてきたように、企業に経営自主権を与えることが企業の活性化をはかる上で必要であると述べられてきたが、そのことによって政府機構としての行政機構もその「经济管理能力」を発揮できるようになるのであった。そこで「行政機構と企業の職責の分離、行政の簡素化、権限の下放」が急務であるとしている。なぜならば行政機構と企業の職責が分離していなかったため（政企合一体制）、企業は実質的には行政機構の付属物になってしまっているといっている。そこで「政企分離体制」を確立すべきであり、具体的には「政府と企業の関係については、今後、各級の政府部門は原則的には企業を直接経営・管理しないこととする。……全国的会社と地域的会社は、国民経済発展の要請と企業間の相互の要請のうにうち立てられた経済連合体である。それらは企業であって、行政機構ではないから、旧くからのやり方を踏襲すべきではなく、現代的な科学的管理法を学びとらなければならない。」と述べている⁽¹²⁾。すなわち今まで行政機構を通じて運営されてきた「国営企業」は少数の政府経済部門を除きすべて「民営化」されることになったのである。

最後に「企業間の競争」については、社会主義企業にも「商品生産」が存在すれば「競争」が生まれるのは当然であり、「競争」を資本主義特有

(9) 前掲書、「改革」 9 ページ。

(10) 前掲書、「改革」 8 ページ。

(11) 前掲書、「改革」 8 ページ。

(12) 前掲書、「改革」 10 ページ。

の現象とみなすことは誤りであると述べている。ただ社会主義企業における「競争」制度導入の前提条件は資本主義のそれと異なり、その前提条件さえ認識されておれば「競争」はむしろ国民経済全般と社会主義事業の発展を推進するものであると評価を与えている。この前提条件とは「共有制をふまえた国家の計画と法令の管理のもとにあり、社会主義現代化建設に奉仕すること」である。このことは「資本主義の条件のもとでの弱肉強食とは根本的に異なる。」と述べている⁽¹³⁾。しかし社会主義の全般的な前提条件のもとでの「競争制度」の導入をはかっても、当然なおその弊害が生じることを予測しており、それに対する対応は「競争のなかでは、消極的な現象と違法行為が一部にあらわれるであろう。各級の関係指導機関はさえた頭脳をもち、教育と管理を強めて、この面の問題の解決に真剣に取り組まなければならない。」⁽¹⁴⁾としているだけできわめて抽象的な表現にとどまっている。

以上が今回の「体制改革」の決定の中に述べられたもののうち、特に「中国海運企業の体制改革」に置きかえて考えながら今後の行動に影響を与えると思われる部分についての引用の抜粋とそれに対して簡単な説明を加えたものである。次にこのような「体制改革」が実際には「中国海運企業」にどのような影響を与えることとなったか、現在までの動きを簡単に見てみることにする。

3. 「経済体制改革」と中国海運企業の具体的行動⁽¹⁾

既に考察したところからも容易に推察されるよ

(13) 前掲書、「改革」, 10ページ。

(14) 前掲書、「改革」, 10ページ。

うに従来対外経済貿易部に直属していた SINO-TRANS 及び SINOCHART は政企分離体制により、それぞれ貿易部を離れ「民間企業」として経営されるようになった。また交通部に属していた COSCO 及び PENAVICO も同様の運命をたどった。またそれらの企業の地方分公司についても、「権限の下放」によって大きな裁量権が与えられることとなった。また中国の運賃、料率の制定は中央の主管部門で行なわれていたが、一定の範囲内で運賃、料率を定める権限を与えられる方針である。さらに「海運経営、集荷業務、船舶代理業、その他如何なる業種も、既存の枠を外して自由に行なうことができる。」ようになったのである⁽²⁾。

以下、具体的なそれぞれの企業行動をみてみよう⁽³⁾。

1. SINOTRANS, SINOCHART は香港の先機関 FARENCO の組織を発展強化し、

- (1) ここでおことわりしておくが、このような企業行動は急に生じたのではなく、既に1978年の4つの近代化政策以後、徐々にそのような動きが表われてきていたのである。たとえば COSCO は従来自国商船隊を保有する企業ではあったが、船腹を拡充すると共にその余剰船腹を逆に外国用船に出すようになり、それが徐々に追加船隊の新、中古船の取得は勿論のこと、用船による外国船の手配をはじめようになっていた。「調査月報」, 日本郵船調査室, 1984. 10, 83ページ。またオーナー船社である IUSI への SINOCHART の出資は既に述べた通りである。(第9図参照) さらに1979年には、福建省は沿岸航路用の船舶をアメリカの First National Bank of Chicago から8万ドルを香港福建省の代理店の Lin Fung Development を通じて借り入れて購入している。COSCO 以外が船舶を外国から購入し、管理するようになったのは、これが最初であった。
- (2) 前掲書、「川崎汽船調査月報」, 1985. 2, 16ページ。
- (3) この具体的な行動については主として、「東洋経済統計月報」, 1985. 4, 13-22ページ、及び1985. 5, 28-30ページによった。

第6表 中国のコンテナ工場

80.3現在

場 所	工 場 名 & 設 立 者	操 業 開 始 時	年 間 予 定 TEU	プ ラ ン ト コ ス ト	他
広 州	広州造船所 Civet CTI 広州造船所 機械輸出入公司	81年1月	1万TEU 鉄ドライブ	1,200万ドル	5万TEU 又は5年間 の製品の引 取り 補償貿易協 定
広 州	Da Wong 工場 Javelin GOCEC 機械輸出入公司	81年6月	1万TEU "	1,300万ドル	" "
広 州	不明 CMSN EAC (Sea Containers)	82年1月	4,000TEU (2,000TEU) "	1,000万ドル	3万TEU 又は5年間 の製品引取 り
上 海	上海造船所 Contrans Tectrans 上海造船所	81年後半 試験操業中	4,000TEU 7,000TEU (85年) "	1,100万ドル	
上 海 参 考	東急車輛	計	画	中	
香 港	International Containers Ltd. チャプア造船所 コマルコ (豪) フレイターズ (豪)	操業中	7,500TEU アルミバンが主		

出所：Lloyd's List 81-4-20
Containerisation International 81-3 F-1
日本郵船調査月報, 1981. 5月, 101ページ

多角経営基盤を確立。上海／香港, 天津／
神戸, 江蘇省 (南通, 張家港)／神戸の3
コンテナ・フィーダーサービスを開始(1984
年11月)⁽⁴⁾

2. SINOTRANS, 上海海運局, 上海港務局,
上海外貿局の合併で上海—香港間にコンテ

(4) 日東運輸と中国租船公司 (SINOCHART) との間で
コンテナ船での代理店契約を締結。江蘇省天津各分
公司と連雲港船務公司の就航船を契約, 入出港の手
続き業務, 燃料, 食料の調達を行なう。(1984. 11.
21), 東洋経済統計月報, 1985. 5, 30ページ。

ナ船「新海華」を就航。(1984年10月)

3. SINOTRANS, COSCO, 上海港務局, 上
海重量物輸送公司の共同出資で「国際コン
テナ輸送株式会社」設立 (1984年末)

4. SINOCHART と COSCO の合併で上海—
シンガポール—マレーシアのコンテナサー
ビスを行なう。

5. 中国初の道路, 港湾, 外貿, 航運部門を統
合した組織として「国際コンテナ自動車輸
送株式会社 (国際集装箱汽車運輸股份有限

公司)が1985年1月に開業をはじめた。この会社の前身は上海市国際集装箱汽車運輸联営公司以上海大型貨物自動車輸送株式会社(上海市大型物件汽車運輸公司)、上海港コンテナ会社(上海港集装箱公司)、中国對外貿易輸送会社上海支店(中国對外貿易運輸公司上海分公司)の三社が合併したものである。

6. コンテナ修理工場としては、天津港に津日集装箱修理総合服務公司がある。これは天津外輪代理公司、丸全昭和運輸株式会社、日本包装運輸株式会社等5社の合併企業である。また上海には東貨集装箱修理総合服務公司が上海外輪代理公司、東海船廠の合併で設立されている。
7. 日中間の輸送業務提携としては上組と中国外輪代理公司が日中間海陸複合一貫輸送及びコンテナの戸口から戸口への輸送業務を行なう。
8. 天津市と日本の三八五貨物自動車運送、西濃運輸、浅上航運倉庫とがコンテナによる海陸一貫輸送にあたる合弁会社設立予定。1万トンクラスのコンテナ船を天津—香港—東京間に就航させる計画。
9. 最後になったが本稿でのもう一つの目的である中国海運の長崎港としての対応と密接な関係がある「日中国際フェリー」がある。このことについては本稿VI「日中国際フェリーの就航と長崎県の対応」のところ述べる。(本稿58ページ参照)

V 中国商船隊發展の推移(1961年—1985年)

新政権樹立当時一隻の遠洋航行船舶をも保有していなかったと言われている中国商船隊は、既に述べたように1961年の中国遠洋運輸公司の設立によってはじめて自国商船隊の育成に乗り出したのであった。設立当時わずかに20隻18万重量トンにすぎなかった保有船腹量は現在では約1千万総トンに保有するに到った⁽¹⁾。しかしながら中国の對外貿易貨物の80%以上が外国用船によって輸送される状態が、1972年頃まで続いたため、周恩来総理による自国貨自国船主義が独立国としての条件であると云われしめ、1975年までに外国用船をなくすことを目標に自国商船隊の育成に本格的に取組みはじめたことは既に述べた通りである。中国の海運政策はそれゆえ對外貿易の進展と共に拡充されるべきものであった。このことは第7表「中国對外貿易額推移(1950—1985)」によっても明らかであろう。すなわち1961年 COSCO が設立された当時の對外貿易額は26億6千万ドルであったものが、1972年には63億ドル、1973年以後は急速に増加し、109億8千万ドル、74年145億7千万ドル、78年にはついに206億8千万ドルに達し、79年293億3千万ドル、80年378億2千万ドル、81年には

- (1) 1984年現在中国の商船隊はロイド統計によれば、1,805隻1,325万9千総トンで、国別保有割合は3.2%、世界第9位となっている。しかしこの統計は100トン以上の鋼船で、漁船、雑船を含み、また台湾省の船舶も含んでいる。なお、この統計には中国の香港の子会社が保有している。主としてパナマ籍の便宜置籍船は含んでいない。
- (2) この貿易相手国は商船隊の航路とその寄港地に影響を与えるものである。

第7表 中国対外貿易額推移 (1950—1985)

年	(単位 億米ドル)		
	輸出額	輸入額	合計
1950	5.5	5.8	11.3
1951	7.6	12.0	19.6
1952	8.2	11.2	19.4
1953	10.2	13.5	23.7
1954	11.5	12.9	24.4
1955	14.1	17.3	31.4
1956	16.5	15.6	32.1
1957	16.0	15.1	31.1
1958	19.8	18.9	38.7
1959	22.6	21.1	43.8
1960	18.6	19.5	38.1
1961	14.9	14.5	29.4
1962	14.9	11.7	26.6
1963	16.5	12.7	29.2
1964	19.2	15.5	34.7
1965	22.3	20.2	42.5
1966	23.7	22.5	46.2
1967	21.4	20.2	41.6
1968	21.0	19.5	40.5
1969	22.0	18.3	40.3
1970	22.6	23.3	45.9
1971	26.4	22.1	48.5
1972	34.4	28.6	63.0
1973	58.2	51.6	109.8
1974	69.5	76.2	145.7
1975	72.6	74.9	147.5
1976	68.6	65.8	134.4
1977	75.9	72.1	148.0
1978	97.5	108.9	206.4
1979	136.6	156.7	293.3
1980	182.7	195.5	378.2
1981	208.9	194.8	403.7
1982	218.2	174.8	393.0
1983	222.0	185.3	407.3
1984	244.4	255.3	499.7
1985*	112.6	144.2	256.8

(1月～6月)

〔注〕中国対外経済貿易省統計。ドル換算は、50～78は中国人民銀行のレート、79～85年は中国銀行のレートによる。

☆速報数字

出所：「中国年鑑85年版」、中国研究所編、1985. 5、209ページより作成。

403億7千万ドル、84年にはとうとう500億ドルに迫っている。実に驚くべき急増ぶりである。なお主要貿易相手国は第8表にみる通りである⁽²⁾。さてこのような急ピッチでの貿易の増加は必然的に中国商船隊の急速な拡大となって表われることとなる。この間における1965年から1984年までの中国の保有船腹量の推移と COSCO の貨物輸送量(1961年—1980年)の推移をみたものは先の第6・7・8図の通りである。(本稿27-28ページ参照) 第7表の貿易額の推移と大体一致して商船隊の増強が行なわれて来たことがわかる。

1. 1961年—1978⁽³⁾年までの動き

それではここでもう少し詳しく1961年から1978年までの推移について、Drewry 社が1979年に発行した「国際海上貿易と海運における中国の役割」に従って見てみることにしよう⁽⁴⁾。第12, 13, 14図はそれぞれ「一般貨物船」、「タンカー」及び「バルクキャリアー」の各船種について年度別に中国商船隊が国内もしくは外国の造船所により新建造された船腹量及び海外海運市場からの中古船購入によってなされたものを示めたものであ

(3) 中国招商局発表の1977年における中国商船隊の保有量は次の通りであった。

中国の船舶保有形態 ('77年末)

外航商船	365隻	362.6万GT
外国籍の中国系船会社保有船 (香港, マカオ)		
	122隻	91.3万GT
老朽化のため内航へ切替えた外航船		100.0万GT
合計		553.9万GT
〔船種別内訳〕		
タンカー	48隻	99.8万GT
B/C	61隻	94.8万GT

出所：前掲書、長塚、19ページ。

(4) “The Role of China in International Seaborne Trade and Shipping”, H. P. Drewry (Shipping Consultants) Limited, 1979.

第8表 主要16カ国の対中国貿易

(単位100万米ドル)

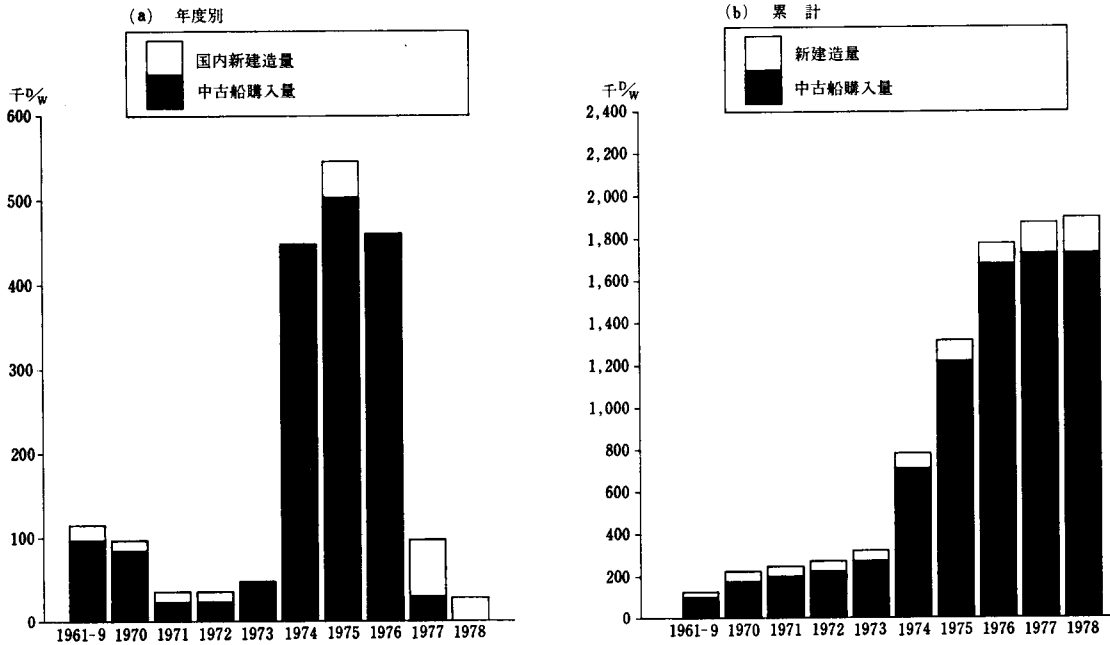
国 名		1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
日 本	輸 出	1,662.6	1,938.6	3,048.7	3,698.7	5,078.3	5,095.5	3,510.8	4,912.3	7,216.7
	輸 入	1,370.9	1,546.9	2,030.3	2,954.8	4,323.4	5,291.8	5,352.4	5,087.4	5,957.6
ア メ リ カ	輸 出	135.3	171.3	825.0	1,724.0	3,749.0	3,598.6	2,912.1	2,173.1	1,430.0(7)
	輸 入	201.9	202.8	324.0	591.4	1,058.3	1,895.3	2,283.7	2,244.2	1,820.0(7)
カ ナ ダ	輸 出	199.7	346.7	441.6	497.4	751.7	640.0	1,007.8	1,294.8	254.2(4)
	輸 入	88.5	77.6	83.0	140.7	132.5	185.5	166.9	199.5	85.9(4)
西 ド イ ツ	輸 出	622.6	501.7	995.2	1,492.4	1,144.8	1,016.4	852.6	1,074.9	158.7(2)
	輸 入	270.9	287.5	366.4	533.5	803.5	769.2	701.5	768.0	159.0(2)
オーストラリア	輸 出	244.6(10)	460.9	505.8	775.8	751.7	640.0	708.7(11)	340.5(11)	129.9(2)
	輸 入	80.1(10)	124.1	133.9	184.4	216.6	339.7	271.9(11)	230.1	62.0(2)
イ ギ リ ス	輸 出	126.9	109.1	185.9	495.8	394.0		161.0	243.6	
	輸 入	155.8	183.6	225.9	320.6	364.1		301.9	351.3	
フ ラ ン ス	輸 出	354.7	95.3	199.2	339.2	303.0	273.6	335.8	450.0	97.0(4)
	輸 入	194.5	194.1	225.8	327.0	467.4	506.4	436.6	432.3	150.2(4)
イ タ リ ア	輸 出	126.9	67.1	188.4	278.4	254.4	322.8	210.3	264.5	97.1(3)
	輸 入	154.9	127.3	200.2	396.0	436.8	399.6	427.8	413.8	95.7(3)
ベルギー ルクセンブルグ	輸 出	37.4	47.4	199.6	120.7	104.2	115.7	200.6	195.3(11)	
	輸 入	52.5	40.4	44.1	76.3	189.6	171.8	138.4	105.5(11)	
オ ラ ン ダ	輸 出	39.1	52.5	134.9	152.9	147.2	96.8	66.3	132.5	52.5(4)
	輸 入	89.4	94.6	125.6	156.6	267.6	245.6	192.8	178.5	57.8(4)
ス イ ス	輸 出	51.9	56.1	94.6	119.1	139.5	122.8	128.1	124.2	37.8(4)
	輸 入	36.2	39.2	50.0	54.7	76.8	78.5	72.2	75.0	28.9(4)
スウェーデン	輸 出	30.8	45.4	83.9	110.9	82.4	66.8	57.3	108.8	34.8(4)
	輸 入	50.1	57.5	55.7	78.1	106.8	99.4	86.3	76.9	26.0(4)
デンマーク	輸 出	9.3	11.8	7.8	19.9	41.3	34.7	129.3	58.2	17.9(4)
	輸 入	26.5	28.4	30.8	41.6	65.8	63.4	58.2	95.4	47.8(4)
フィンランド	輸 出	26.1	21.9	37.6	42.9	79.0	42.0	38.9	44.9	11.5(4)
	輸 入	11.6	12.0	13.0	28.4	30.6	28.2	30.6	35.1	9.6(4)
オーストリア	輸 出	14.9	29.6	56.8	76.9	86.4	46.5	56.0	39.9	17.5(4)
	輸 入	18.6	15.5	29.6	31.7	33.1	42.4	29.1	31.5	11.5(4)
ノルウェー	輸 出	18.4	59.0	59.8	34.6	85.3	18.4	52.1	42.0	11.4(4)
	輸 入	8.3	9.8	12.7	16.3	25.1	28.3	31.0	28.8	7.2(4)

〔注〕 1984年度についてはカッコ内の月までの累計。

(相手国の貿易統計によって作成)

出所:「中国年鑑85年版」, 中国研究所編, 大修館書店, 1985.5, 211ページより作成。

第12図 中国のタンカー船腹量の推移



出所：H. P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd., *op. cit.*, p. 35.

る。各図の (b) にはその累計が年度別に示めされている。この図をみてすぐわかるように中国商船隊の拡充はその大部分が海外中古船市場からの購入によってなされてきたことにその特徴がある。

まず第12図の「タンカー船腹量の推移」についてみてみよう。1975、6年は中国は非常に外貨不足に悩んでいた時期であったにもかかわらず1974、75、76年の3年間に猛烈な勢いでタンカーを買い漁っていたことがわかる。しかし1977年に入るとその量は極端に少なくなっている。この時期から中国の石油が重要輸出品目として注目されはじめた時期であった。しかし原油の主要輸出相手国である日本との取引が FOB 契約でなされており、日本がタンカーの大保有国である点にも関

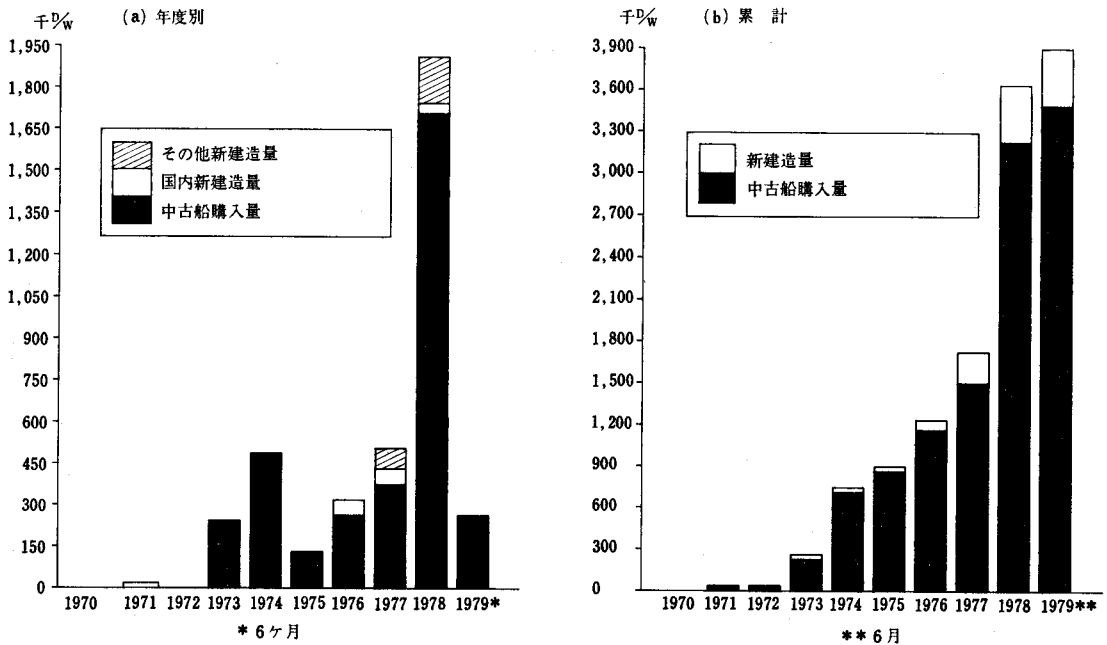
係があると言えよう⁽⁵⁾。

次に第13図の「バルク・キャリア船腹量の推移」をみてみよう。前述したように中国は1972年までは、たった1隻のバルク・キャリアーしか保有していなかったという⁽⁶⁾。この図から容易に理解出来るように中国は1978年に集中してバルク・キャリアーを購入している。このことは先の第12図のタンカーの場合と対照的である。中国は1973年にはじめてバルク・キャリアーの中古船市場にあらわれ、主として英国、西独、スカンジナビア諸国で建造された小型でハンディータイプの船齢10年前後の船舶を23万8千重量トン程度購入している。1974年にも1960年代初期に建造された同様

(5) "China, A Seatrade Study," 1979, p. 9.

(6) 本稿12ページの注(2)参照。

第13図 中国のバルク・キャリア船腹量の推移 (1970—79)



出所：H. P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd., *op. cit.*, p. 40.

船型の船舶を主として購入した⁽⁷⁾。1975年にはドライ・バルク運賃市況が最悪の時期であったにもかかわらず、中国の船舶購入量は前年度より大幅に減少している。これは外貨不足と「4人組」の外国船舶の用船及び購入に対する反対姿勢の影響とも考えられるが、タンカーについてはこの年に大量購入が引続きなされていることを考えるとはっきりした理由は実際のところ明白ではない。1976年には再び購入量は少し増加したが、その船型及び船齢は従来と同様であった。1977年に入ると船齢に変化がみられ、1960年代末から1970年代初めに建造されたものが多くなったが、船型は依

(7) さらに、3万9千—4万 D/W の中型バルク・キャリア—3隻、と 5万 D/W 以上のもの、5万5千 D/W の船舶も同時に購入している。

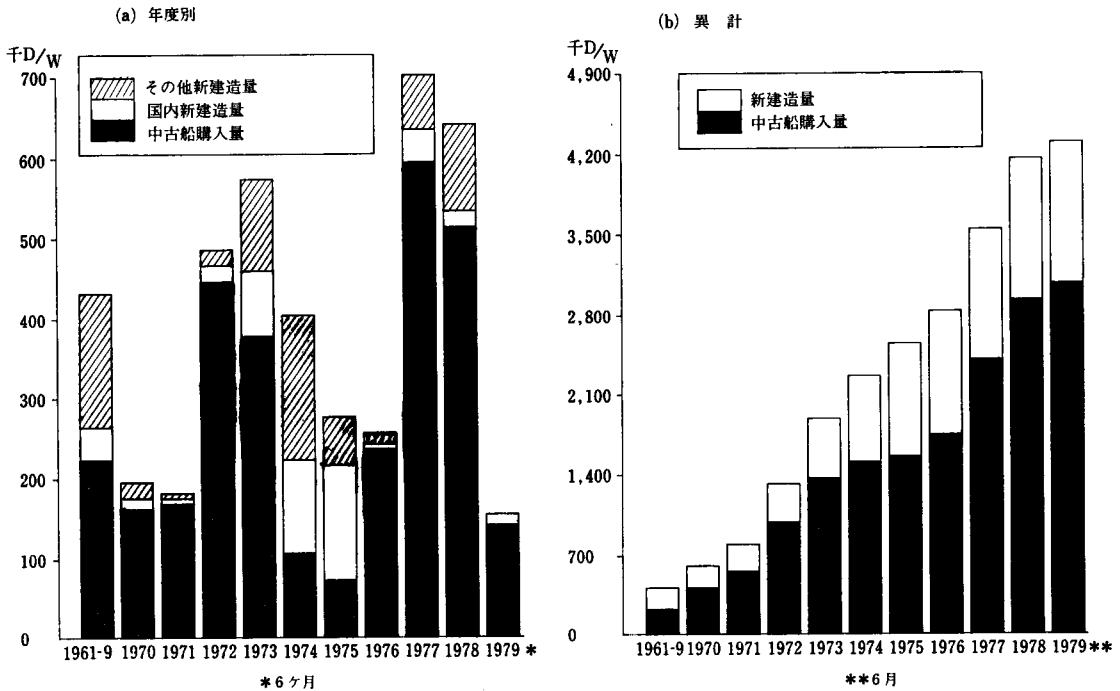
然として小型・ハンディタイプのものであった⁽⁸⁾。

1978年には、わずかこの一年間でなんと170万重量トン以上を取得したが、船型は2万—4万重量トンがその中心であった⁽⁹⁾。中国は穀類、肥料にこの程度の大きさの船型のバルク・キャリア—

(8) この中には26,000トンの英国の船齢2年のものも含まれていた。

(9) しかし、5万—8万 D/W 級のもの6隻、8万 D/W 以上4隻、9万3千 D/W 1隻も含まれている。また同じ Drewry 社の調査では、1978年1—6月で大型鉄鉱石専用船15隻を5,700万ドルで購入したとしている。また1977年5—12月でバラ積貨物船13隻を6,500万ドルで購入し、中国の保有するバルク・キャリア—は1972年の1隻から、1975年27隻、1978年には65隻となったとしている。「海運調査月報」、大阪商船三井船舶調査室、1978. 4, No.308, 5ページ、及び1978. 9. No.313, 2ページ。

第14図 中国の一般貨物船の船腹量の推移 (1961-79)



出所: H. P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd., *op. cit.*, p. 46.

を必要としており、大型船は鉄鉱石の輸入、石炭の輸出との関係があり、パナマックス型から8万—10万重量トンまでのものとみられ、中国の港湾能力との関係もある。1979年は中古船市場が堅調に推移したため中国はめだった動きを示めていない⁽¹⁰⁾。

最後に第14図によって一般貨物船船腹量の推移をみとめることにしよう。前二者と比較して国内外で建造された新造船の割合が大きいことに気づくであろう。しかしこの新造船の建造は中古船購入の二つのピークであった1972、3年及び1977、8年の谷間に集中している。1974、5年は先の

「四人組」の海運政策が一般貨物船に特に顕著に現われたのかも知れない。というのは中国海運の中でこの部門が特に経験と歴史を持つ分野であるからである。一般貨物船の中には外洋貨物船の他に沿岸、河川航行船も含まれるためその詳細は明らかでなく、次の「1979年時点での一応のまとめ」のところにその説明を譲ることとする。

2. 1979年時点での一応のまとめ

引続き先の Drewry 社の調査を中心にみることにしたい。1979年時点の中国商船隊を船種別・船型別にみたものが第9表である。タンカーと一般貨物船については所有形態と船齢別構成が第10表及び第11表に示めされているが、残念ながらバルク・キャリアーについては入手出来ていな

(10) 別の調査によれば、1974年12隻、1974年には62隻、194, 182 G/T と伝えている。 *op. cit.*, "China, A Seatrade Study", 1979. p. 10.

第9表 船種、船型別中国商船隊(10,000D/W)⁽¹⁾以上の船舶(1979年央現在)

船 種	船 型 (D/W)											
	10-20,000		20-40,000		40-60,000		60-80,000		80-100,000		合 計	
	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W
タンカー兼用船	26	402	11	254	8	418	7	508	3	276	55	1,858
バルクキャリアー	-	-	-	-	-	-	-	-	1	97	1	97
一般貨物船 ⁽²⁾	13	228	79	2,345	13	616	5	367	4	345	114	3,901
合 計	265	3,616	3	63	-	-	-	-	-	-	268	3,679
合 計	304	4,246	93	2,662	21	1,034	12	875	8	718	438	9,535

(1) パナマ及び英国籍の中国の便宜置籍船を含む。

(2) 1950年以前に建造された船舶は除く。

出所: H. P. Drewry (Shipping Consultants) Limited, *op.cit.*, p.30.

第10表 中国のタンカー⁽¹⁾(1979年央)

(a) 船型別構成

所有形態	船 型 (D/W)											
	10-20,000		20-40,000		40-60,000		60-80,000		80-100,000		合 計	
	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W
COSCO	24	347	8	187	8	418	7	508	3	276	50	1,736
Ocean Tramping ⁽²⁾	6	88	2	46	-	-	-	-	-	-	8	134
そ の 他	-	-	1	21	-	-	-	-	-	-	1	21
合 計	30	435	11	254	8	418	7	508	3	276	59	1,891

(b) 船齢別構成

所有形態	建 造 年											
	1960年以前		1960-64		1965-69		1970-74		1975以降		合 計	
	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W
COSCO	11	179	11	463	13	826	7	88	8	180	50	1,736
Ocean Tramping ⁽²⁾	3	48	3	53	1	26	1	7	-	-	8	134
そ の 他	-	-	1	21	-	-	-	-	-	-	1	21
合 計	14	227	15	537	14	852	8	95	8	180	59	1,891

(1) 1万D/W以上の船舶及び1979年央に国際航路に就航しているそれ以下の船舶。

(2) 子会社の船舶を含む。

出所: H. P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd—資料は Lloyd's Register of Shipping, Lloyd's Shipping Index, Clarkson's "Tanker Register 1979" 及び H. P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd の情報による。

第11表 中国の一般貨物船⁽¹⁾ (1979年央現在)

(a) 船型別構成

所有形態	船型 (D/W)									
	0-10,000		10-15,000		15-20,000		20,000以上		合計	
	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W
COSCO	64	454	176	2,274	57	902	-	-	297	3,630
Ocean Tramping ⁽²⁾	13	116	9	112	-	-	3	63	25	291
Yick Fung ⁽²⁾	3	18	10	129	5	86	-	-	18	233
Chinsko-Polskie Towarzystwo Okretowe ⁽³⁾ (中国とポーランドの 合併海運会社)	-	-	5	67	3	46	-	-	8	113
合計	80	588	200	2,582	65	1,034	3	63	348	4,267

(b) 船齢別構成

所有形態	建造年											
	1960年以上		1960-64		1965-69		1970-74		1975以降		合計	
	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W	隻数	千D/W
COSCO	67	778	58	674	49	599	74	985	49	594	297	3,630
Ocean Tramping ⁽²⁾	19	196	1	6	2	31	-	-	3	58	25	291
Yick Fung ⁽²⁾	7	80	4	67	5	54	-	-	2	32	18	233
Chinsko-Polskie Towarzystwo Okretowe ⁽³⁾	1	13	4	54	-	-	1	15	2	31	8	113
合計	94	1,067	67	801	56	684	75	1,000	56	715	348	4,267

(1) 1万D/W以上の船舶及び1979年央に国際航路に就航しているそれ以下の船舶。

(2) 子会社を含む。

(3) 中国籍船のみ。

出所: H. P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd. - Lloyd's Register of Shipping, Lloyd's Shipping Index 及び H. P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd の情報による, Drewry, op. cit., p.42.

い。

第9表によると1万D/W以上の中国商船隊の構成はタンカー55隻185万8千D/W, バルクキャリアー114隻391万1千D/W, 一般貨物船(1950年以前建造のものを除く)は268隻367万9千D/W, ほかに兼用船1隻9万7千D/Wがある。総計438隻953万5千D/Wとなり, この中には便宜置籍船も含まれている。この商船隊が1979年時点

における中国の対外海上貿易に実際に従事する商船隊の規模であると考えられる⁽¹⁾。さて第10表によってタンカーについて, その所有形態と船型別, 船齢別構成をみとめることにしよう。まず所有形態にみるとCOSCOが50隻173万6千D/W

(1) しかし, 1979年1月現在, 中国政府はその商船隊を750隻10,242,399 D/Wと発表し, また外航船舶は391隻700万D/Wとしている。ロイド統計は767隻8,963,701 D/Wとしている。本稿第13表, 注参照。

第12表 中国商船隊（各年度別）の推移（1975-79）
（国内建造量は除く。）

タンカー 船 型	1974 隻数 D/W	1975 隻数 D/W	1976 隻数 D/W	1977 隻数 D/W	1978 隻数 D/W	1979 (8ヶ月間) 隻数 D/W	合計 隻数 D/W	平均 船 齡 (年数)
10,000D/W以下	3 13,074	6 37,551	5 25,185	2 13,999	3 15,255	- -	19 105,064	6.4
10-49,999D/W	1 46,784	1 11,518	4 90,580	1 16,226	- -	- -	7 165,108	9.6
50,000D/W以上	5 324,275	8 556,629	2 177,912	- -	- -	- -	15 1,058,816	13.8
小 計	9 384,133	15 605,698	11 293,677	3 30,225	3 15,255	- -	41 1,128,429	9.9
バルク・キャリアー								
30,000D/W以下	8 184,733	3 54,780	7 151,531	7 163,461	8 184,572	4 111,664	37 850,741	14.2
30-49,999	7 254,347	3 105,238	2 77,911	8 320,874	3 107,968	2 73,679	25 940,017	11.2
50,000D/W以上	1 54,968	- -	- -	- -	8 610,287	1 77,765	10 743,020	12.3
小 計	16 494,048	6 160,018	9 229,442	15 484,335	19 902,827	7 263,108	72 2,533,778	12.6
一般貨物船 (5,000D/W以上)								
小 計	34 418,397	15 179,529	37 386,032	43 490,388	48 586,680	16 235,891	193 2,296,917	15.8

出所：Lloyd's Register of Shipping, "China, A Seatrade Study", 1979, p.87.

を保有しており、それ以外に香港にある COSCO の子会社である Ocean Tramping が 8 隻 13 万 4 千 D/W、その他 (Yick Fung Shipping and Enterprises Co. 等) が 1 隻 2 万 1 千 D/W を保有している⁽²⁾。次にその船型をみると既に指摘したように、6 万-10 万 D/W 型のタンカーはわずかに 10 隻しかなく、中国のタンカーは小型船に集中していることがわかる。またその船齢も建造後 10 年~20 年たっているものが多い。

第11表は一般貨物船の所有形態、船型別、船齢別構成を示めたものである。所有形態は COSCO が 297 隻 363 万 D/W、Ocean Shipping 25 隻 29 万 1 千 D/W、Yick Fung 18 隻 23 万 3 千 D/W、中国・ポーランドの合弁会社 Towarzystwo Okretowe 8 隻 11 万 3 千 D/W である。ここでもその船型の中心は 1 万-1 万 5 千 D/W 級の船舶が大部分である。次に船齢別構成をみると、船齢 20

年以上の考朽船から 5 年未満の新造船まで各年度に渡っている。

参考までに同様の年度の推移についてロイド統計を中心に調査した Seatrade 社の調査の結果が第12表に示めされている。これを先の Drewry 社の調査と比較してみると、(特に第12, 13, 14図参照) 相当の相違がみられるが、中国研究についての統計数字はあのみでも「推定」であるから、やむをえないのである⁽³⁾。(なお参考までに 1979 年中央現在の中国商船隊の Seatrade 社による分析が第13表に示めされている。) これらの外国から購入した新造船及び中古船の「発注相手国」(1974年-1979年) は第14表に示めされている通

(3) たとえばタンカーについて言えば Drewry 社と Seatrade 社のそれは (カッコは Seatrade 社)、1974年 45 万 (38 万)、1975年 55 万 (60 万)、1976年 47 万 (29 万) となっており、バルク・キャリアーは、それぞれ 1974年~77年まではあまり差がみられないが、1978年の最も重要な年度については、170 万 (90 万) と相当大きなバラツキがみられる。

(2) Ocean Tramping 及び Yick Fung については、第 5 図参照。

転換期を迎えた中国海運と長崎港の対応

第13表 中国の商船隊

(便宜置籍船を含む。1979年7月1日現在)

中国籍船	隻数	総トン
タンカー	87	1,095,232
バルク・キャリアー	86	1,699,810
一般貨物船	528	3,272,652
その他	145	280,364
小計	846	6,348,058
便宜置籍船		
Ocean Tramping & Co Ltd, Hong Kong 及び子会社		
タンカー	12	156,692
バルクキャリアー	14	513,419
一般貨物船	33	362,584
小計	59	1,032,695
Yick Fung Shipping & Enterprises Co Ltd, Hong Kong 及び子会社		
バルクキャリアー	18	478,943
一般貨物船	37	321,881
小計	55	800,824
中国籍船	846	6,348,058
便宜置籍船	114	1,833,519
総計	960	8,181,577

りである。主要相手国は日本、西独がそれぞれ21%、スウェーデン12%、英国8%、オランダ6%となっている。また1979年央における新造船の発注先と隻数、船型、受渡年度が Fairplay 誌の“World Ships on Order” によって第15表に示めされている。これはそれ以後の中国の商船隊の推移をみるために重要なものである。

出所：Lloyd's Register of Shipping, China, A Seatrade Study, 1979, p.85.

注：便宜置籍のうち7隻を除きパナマ籍である。これらの統計は、正確な情報の入手がきわめて困難なため、あくまでも推計である。1979年1月1日現在中国政府側は、750隻、10,242,399D/Wと発表しているが、ロイド統計では767隻、8,963,701 D/Wとしている。

中国籍外航船隊の最新の公式数字は、391隻、7,000,000D/Wである。

第14表 中国の新造船及び中古船発注相手国相手国

年	タンカー						バルク・キャリアー						一般貨物船						合計(%)	
	74	75	76	77	78	79	74	75	76	77	78	79	74	75	76	77	78	79		
ベルギー	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	5	1.6
デンマーク	1	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	-	2	1	1	9	2.9
フィンランド	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2	-	-	4	1.3
フランス	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	3	3	1	-	9	2.9
東独	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	-	2	3	-	11	3.6
西独	-	-	-	-	-	-	3	2	1	1	2	1	8	4	10	10	19	5	66	21.6
イタリア	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	3	1	3	2	-	11	3.6
日本	1	5	4	-	1	-	1	-	3	2	10	2	3	-	3	9	17	3	64	21.0
オランダ	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	7	-	-	1	11	3.6
ノルウェー	-	2	1	1	-	-	2	-	-	6	-	1	-	-	-	4	2	1	20	6.5
ルーマニア	2	2	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	3.3
スウェーデン	5	6	1	1	-	-	4	1	1	1	-	-	3	1	8	6	-	-	38	12.2
英国	-	-	-	-	-	-	1	1	2	2	3	1	8	1	3	2	-	1	25	8.2
ユーゴスラビア	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2	2	6	-	1	-	2	2	18	5.9
その他 (ポーランド/パキスタン/マルタ)	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	5	1.6
合計	9	15	11	3	3	-	16	6	9	15	19	7	34	15	37	43	48	16	306	100

出所：Lloyd's Register of Shipping, Lloyd's of London Press.

“China, A Seatrade Study”, 1979, p.87.

第15表 中国の新造船国外発注一覧（1979年央現在）

造 船 所	隻数	船 種	D/W	受渡年度
西独 Warnow Werft		Dry cargo	13,700	1979
香港 China Pacific	2	Livestock carriers	3,000	1980
日本 Hakodate Dock	2	Dredgers	1,500	1979
	4	Pile driving vessels	—	1979
	3	Dredgers	1,050	1979
Hayashikane Shipbuilding	3	Cargo vessels	13,000	1980 For CMSN
Hitachi Zosen	2	Jack-up rigs	—	1979/80
IHI	2	Dredgers	15,200	late 1979
	1	Crane/derrick barge	—	1979
	1	Work ship	8,800	1980
Kanasashi SB	2	Tankers	—	1979/80
	2	Product tankers	3,300	1979/80
	1	Fisheries research ship	850	1979
Kawasaki HI	5	Ro/ros	6,800	1979/80 For CMSN
	3	Ro/ros	13,300	1980 For CMSN
Mitsubishi HI	1	Research ship	1,500	1979
	3	Dredgers	7,120	late 79/1980
Mitsui Zosen	3	Supply vessels	6,000	1979
NKK	1	Dredger	1,700	1979
Nitchitsu Ind	2	Pile driving vessels	—	1979
オランダ IHC Holland	6	Dredgers	—	1979
パキスタン Karachi Shipyard	1	Cargo vessel	5,000	1980
	2	Cargo vessels	4,500	1981
ルーマニア Galatz Shipyard	2	Tankers	5,000	1979
シンガポール Marathon-Le	2	Jack-up rig		1980
Tourneau				
ユーゴスラビア Brodogradiliste Split	5	Tankers	5,000	1980
Brodogradiliste III Maj	5	Tankers	5,000	1979/80

出所：Fairplay, World Ships on Order ; Motor Ship, Ships on Order.

これらの契約のうち既に引渡しを終了しているものもある。

op. cit, Seatrade, p.85.

3. 1980年以後—コンテナ船隊の拡充を中心として

さて1980年以後も中国商船隊は対外貿易の進展と共に先の第6図にみるごとく、80年には687万

D/W, 81年765万 D/W, 82年806万 D/W, 83年867万 D/W, 84年にはついに930万 D/W と75年から数年間の急増ほどではないが、それでもかなりのペースで商船隊の拡充を着実にこなして来たと言える。しかし1980年以降は単なる量的拡大で

転換期を迎えた中国海運と長崎港の対応

第16表 COSCOのコンテナ船隊

1981.6.1現在

船名	種別	コンテナ積載数	速力(ノット)	建造年もしくは引渡予定年	航路
Gu Bei Kou	RC	743	18	1980	PRC/USWC
Xi Feng Kou	RC	743	18	1980	PRC/USWC
Zhang Jia Kou	RC	743	18	1980	PRC/USWC
Hua Yuan Kou	RC	430	19	1980	¹ inPRC/
Zhi Jiang Kou	RC	430	19	1980	Australia-
Xiao Shi Kou	RC	430	19	1980	NZ,2PRC/
Tai Ping Kou	RC	430	19	1980	Japan heavy
Bai He Kou	RC	430	19	1980	lift service
Yang Fang Kou	RL	236 ²	16.5	1977	² PRC/Japan
Long Oi Kou	RL	208 ²	14.8	1977	² PRC/Japan
Nan Kou	RL	402 ²	18.1	1969	² PRC/Japan
Chi Feng Kou	RL	381	15.3	1980	PRC/Japan
San Jiang Kou	RL	381	15.3	1980	PRC/Japan
Guan He Kou	RL	381	15.3	1980	PRC/Japan
Ping Xiang Cheng	SC	202	16.5	1969	PRC/Hong Kong
Xiong Yue Cheng	SC	272	18	1971	PRC/Japan
Fu Shun Cheng	SC	202	16.5	1969	PRC/Japan
Guang He	SC	503	16	1972	PRC/Europe
Yong Jiang	SC	309	16.5	1977	PRC/Europe
Min Jiang	SC	309	16.5	1977	PRC/Europe
Xiang Jiang	SC	309	16.8	1977	PRC/Europe
Lancang Jiang	SC	216	13.5	1971	PRC/Europe
Gan Jiang	SC	315	17	1970	PRC/Europe
Long Chuan Jiang	SC	206	17	1970	PRC/Europe
Nen Jiang	SC	367	15.5	1977	PRC/Europe
Ya Lu Jiang	SC	277	15	1971	PRC/Europe
Yu Jiang	SC	238	15	1969	PRC/PG
Jia Ling Jiang	SC	216	13.5	1970	PRC/PG
Jin Cheng Jiang	SC	206	17	1971	PRC/PG
Songhua Jiang	SC	216	14	1970	PRC/PG
Da Shi Zhai	SC	286	16	1971	³ Tramping
Ping An Cheng	SC	317	15	1969	Tramping
Xing Cheng	SC	259	16	1973	Tramping
この他にCOSCOは109から196TEUのセミコンテナ船16隻、合計2,208TEUを主として不定期に運航している。					
⁵ Fen He	FC	1152	18.4	Oct 1982	⁴ PRC/Europe
⁵ Oing He	FC	1152	18.4	Feb 1983	⁴ PRC/Europe
⁵ Tang He	FC	1152	18.4	June 1983	⁴ PRC/Europe
⁶ Lue He	FC	1240	17.7	Feb 1983	⁴ PRC/USWC
⁶ Sha He	FC	1240	17.7	May 1983	⁴ PRC/USWC
⁶ Liao He	FC	1240	17.7	Dec 1983	⁴ PRC/USWC

注：RC=ro-ro/container；RL=ro-ro/heavy lift；SC=semi-container；FC=cellular vessel；
¹all vessels alternate between liner service and heavy lift link to Japan；²planned for possible deployment in PRC/Europe service,now hauling heavy lift/cars between Japan/PRC；³Tramping role includes irregular use in liner services when demand warrants it；
⁴probable, but not definite deployment；⁵being constructed by Flensburger yard, W Germany；
⁶being built by Seebeckwerft, W Germany

出所：日本郵船調査月報，1981.11,120ページ。

原資料は“Containerization International”，1981.p.7

はなく船齡の若年化とコンテナ船（特にフルコンテナ船）があらたに船隊に加えられ、この部門の充実がはかられるようになったのがその特徴である。

COSCO のコンテナ輸送は1973年にはじまり⁽¹⁾、フルコンテナ船の就航は1978年9月の中国／豪州航路（天津、上海、香港、シドニー、メルボルン）が最初であり、1981年には中国／北米航路（天津、上海、サンフランシスコ）を開設している。また大型フルコンテナ船（千 TEU 以上）は1982年8月以降に西独の造船所から引渡されたのが最初である⁽²⁾。1981年から1985年の第6次5ヶ年計画においても、コンテナ化は重要な柱となっており、主要3港（上海、天津新港、黄埔）にコンテナターミナル施設の改善を推進することや、COSCO によるセル型コンテナ船の拡大をあげている。また1983年には交通部と COSCO 北京は COSCO 上海と天津に1984、85年竣工予定でギア付新造コンテナ船25隻の購入計画に承認を与えたという。1986年以後の第7次5ヶ年計画において

- (1) 1974年11月より大阪商船三井船舶が中国／北米に向けにはじめて、20フィート・コンテナのテスト輸送をはじめている。また中国はコンテナ輸送の本格化にそなえ1976年完成予定で天津新港に37エーカー、長さ380m規模のターミナルを建設中という。「海運調査月報」No.265, 1974. 8, 大阪商船三井船舶調査室, 12—13ページ。(日刊工業新聞8月22日), なお、「主要港湾緊急整備3ヶ年計画(1973-1975)」にこの天津新港のコンテナバースが含まれている。中国の港湾部門が現代化の面目を整えはじめたのは、1973年からの3ヶ年計画からであった。前掲書「月報」No. 282, 1976. 2, 13ページ。
- (2) 前掲書「海運」昭和57年1月号109ページによれば、1982年8月以降引渡される西独の造船所からフルコンテナ船は1,152 TEU 型及び1,240 TEU 型6隻が発注されているという。また1980年に上海、天津、黄埔で扱った輸出入コンテナ個数は合計64,302 TEU である。

もコンテナによる「複合一貫輸送」を運輸政策を成功させるうえで必須のものであると考えている。

第16表「COSCO のコンテナ船隊」(1981年6月現在)は、Containarization International 誌の調査によるものである。この表の下の「注」に前述の西独の5隻の他に1隻が加えられているのがわかる。(Flenburger 及び Seebeckwerft 造船所)この表によると中国のコンテナ船の種類はロールオン・ロールオフ型(RC), 重量物用クレーン付ロールオン・ロールオフ型(RL), セミ・コンテナ船(SC), それにセル付コンテナ船(フルコンテナ船)(FC)に分類される。セミ・コンテナ船は最も多く19隻(その他不定期に16隻)で200—300 TEU 程度の小型船が大部分である。RL型は200—380TEU で6隻, RC型は743 TEU が3隻, 430TEU が5隻ある。また既述したセルコンテナ船(フルコンテナ船)は1,152TEU が3隻, 1,240TEU が3隻就航見込みとなっている。コンテナ船隊の拡大が急ピッチで進められていることがわかる。

これらのコンテナ船の航路をみると、中国／米国西岸、中国／豪州・ニュージーランド、中国／日本、中国／香港、中国／西ヨーロッパ、中国／ペルシャ湾となっている。これらの各航路の寄港地、頻度、担当分公司等を示めたものが第17表「COSCO のコンテナサービス状況」である。この表では西アフリカ航路もみえる。

さてこのように急ピッチで進められてきたコンテナ化であったが、コンテナ化による効率化は複合一貫輸送体制が整った時にはじめて発揮出来るものである。中国で最も遅れている部門の一つが交通網の整備であることを考えあわせると、他の

転換期を迎えた中国海運と長崎港の対応

第17表 COSCOのコンテナ船サービス状況 (予定を含む)

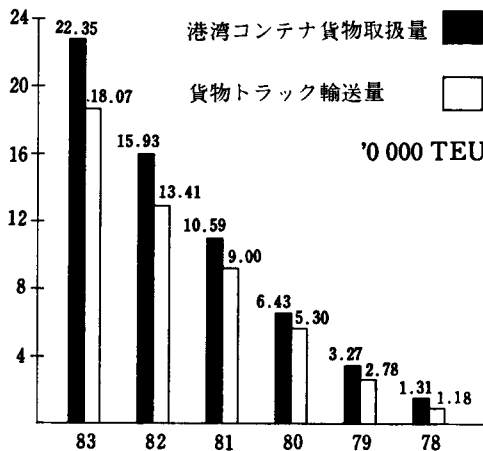
1981. 6. 1現在

航路	寄港地	航海数	種別	片道の月間輸送能力 (TEU)	担当分公司
PRC/USWC	Xingang, Shanghai, San Francisco	月1回	RC	743	Shanghai
PRC/Australia-New Zealand	Xingang, Shanghai, Hong Kong, Sydney, Melbourne, Auckland, Napier, Taurangs ¹	月1回	RC	430	Shanghai
PRC/Japan	Shanghai, Kobe ²	月1回	SC	237	Shanghai
PRC/Hong Kong	Shanghai, Hong Kong	月1回	SC	202	Shanghai
³ PRC/North Europe	Huangpu, Hong Kong London, Hamburg, Rotterdam, Antwerp, Bremen	月2回	SC ⁴	600	Guangzhou
⁵ PRC/Persian Gulf	Xingang, Shanghai, Huangpu, Hong Kong, Karachi, Dubai, Kuwait, Dammam occasionally	月1回	SC	213	Guangzhou
⁶ PRC/West Africa	Shanghai, Hong Kong, Lagos, Apapa, Cotonu, Douala	月1回	SC	50/100	Tianjin
PRC/Japan ⁶	Xingang, Kobe	1ヶ月に2/3航海 ⁶	SC	300/500	Tianjin

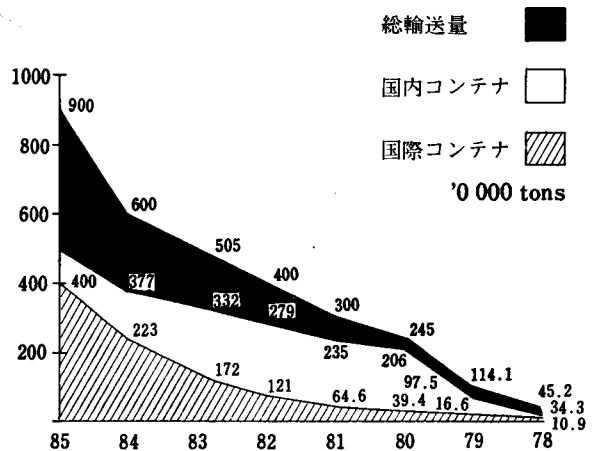
注: RC=ro-ro/container; SC=semi-container; ¹New Zealand ports served on inducement; ²other PRC & Japanese ports to be added at a later date as service develops; ³only loads boxes in Hong Kong; ⁴it is planned to add RC ships; ⁵scheduled to start late June/early July; ⁶frequency could be changed as service progresses

出所: Containerisation International, July 1981, p.15

第15図 港湾コンテナ貨物取扱量及び貨物トラック輸送量の推移



第16図 中国におけるコンテナ輸送量推移 (1978—1985)



出所: "中国海運, Maritime Asia," Autumn, 1984, p. 67. 出所: "中国海運, Maritime Asia," Autumn, 1984, p. 67.

第18表 1980年7月、1ヶ月間強の中国中古船
購入状況

船 名	DWT	建造年	価 格 (百万ドル)
Vinstra	63,000	1975	20
Vesteroy	63,000	1975	20
Thalassini Avra	78,000	1973	19.5
Dimitrios A. Lemos	74,000	1973	18
Koyo Venture	56,000	1979	23
Cast Dolphin	52,000	1972	} 27
Cast Orca	52,000	1973	
Amorgos	59,000	1970	13
Tramountana	38,000	1971	12.6
Grieshein	35,000	1972	11
Kalliopi	29,000	1976	12
?	46,500	1966	7.9
?	30,700	1970	9.6

出所：Dragonette氏による。(香港のCMSNを通じての調査)「調査月報」日本郵船株式会社調査室、1980、8/9 合併号、148ページ。

インフラストラクチャーの整備の充実のテンポに合わせてコンテナ化が推進されるべきものであった。たとえ前述のように港湾建設の緊急3ヶ年計画を実施したからと言って急に解決されるものではない。中国政府もこのことは十分に認識していた様であるが、いわゆる「外圧」には勝てなかったようである。すなわち既に先進諸国の雑貨は殆んどコンテナ化されており、中国がこれらの諸国への貿易を拡大しようとするならば、好むか好まざるかにかかわりなく、コンテナ化が必要となるのである⁽⁹⁾。これはタンカーやバルク・キャリア一等の船種の拡充とはまったく異なる点であろう。また中国の港湾整備の対応の遅れと、急ピッチで進展する海上貿易量の増加に共なる慢性的な滞船を解決する荷役能率の向上にもコンテナ化は

第19表 1980年度中国の新造船発注状況

発 注 者	発 注 先	船 種	D/W	隻 数
CMSN	日 立	タ ン カ ー	60,000	2
"	名 村	"	63,000	2
"	大 造	バ ル カ ー	36,000	1
"	I H I	"	"	2
"	東 北	"	34,000	2
"	林 兼	プ ロ ダ ク ト	15,000	3
"	A & P (英)	S D 1 4	"	2
"	AESE (スベ)	T D 1 5	15,750	2
"	B & W (デンマーク)	バ ル カ ー	64,000	4
"	(西独)	コ ン テ ナ	1,2000 TEU	6
Yick Fung	林 兼	バ ル カ ー	38,000	3
"	佐 野 安	"	40,000	3
"	(ルーマニア)	"	34,000	2
"	デミトロフ (ブルガリア)	"	38,000	3
"	AESA (スベ)	"	35,000	4
Ocen Tramping	佐世保	タ ン カ ー	45,000	2
"	"	バ ル カ ー	45,000	4
			総計 163万 不明 6隻	47隻

出所：「調査月報」日本郵船株式会社調査室、1981、5、89ページ。

必要であった。

さて、1978年から1985年までの「中国におけるコンテナ輸送量の推移」は第16図に、また「港湾でのコンテナ貨物取扱量及び貨物トラックによるコンテナ貨物輸送量」は第15図に示めされている。これによると1978年の国際コンテナ輸送量は10万9千トンであったものが、1985年には400万トンに達している。特に82年から急速に増加している。また港湾コンテナ取扱量も78年の1万3千TEUから83年には18万TEUに達している。

コンテナ船隊以外の動きとして次に1980年7月の1ヶ月間強の中国の中古船購入状況（第18表参照）及び1980年度の中国の新造船発注状況を示めた。（第19表参照）コンテナ船に劣らずその拡充が続けられていることが理解出来るであろう。1982年～83年までの新造船発注状況は第20表の通りである。また主要港湾のコンテナ取扱い実績（1978—1984）を第21表に、コンテナ埠頭の概況を第22表にあげた。

第20表 中国での新造船発注（1982年秋以降83年末まで）

D/W	隻	受注社	備考
〔コンテナ船〕			
22,000	3	西独HDW	1,300TEU
22,000	3	西独フレンスバーガ	"
22,000	3	西独ゼーベック	"
7,000	4	旭洋/日商岩井	400TEU
7,000	3	下田/伊藤忠	"
8,000	2	旭洋/日商岩井	冷凍コンテナ
〔多目的貨物船〕			
18,000	3	東北/日商岩井	
19,910	2	三菱	
15,000	3	林兼/日商岩井	
24,000	2	" "	
24,000	2	日本海/伊藤忠	船主OT
〔バルクキャリア〕			
42,000	4	大阪	
42,000	2	川重/日商岩井	
41,000	4	林兼/"	
41,000	2	名村/"	
38,000	2	佐世保/"	
〔一般貨物船〕			
7,000	4	宇部/日商岩井	
5,000	4	林兼/"	
合計		52隻	1,119,820D/W

(3) *op. cit.*, "A Seatrade Study," p. 13.

出所：「海事プレス」1984年1月12日、「中国の造船事情概観」吉田滋、海事産業研究所報、No.218、1984.8、46ページ

第21表 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

港口	年度	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	84,491	
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	
其他港口	／	／	／	660	1,182	6,617	41,132	
合計	13,121	32,763	64,296	114,119	159,315	223,506	340,227	

出所：「我国水路集装箱運輸」林元且、交通部水运科学研究所出版、3ページ。

「中国水路コンテナ輸送の現状」高見玄一郎訳、日本海上コンテナ協会、36ページ。

第22表 中国沿海主要港湾のコンテナ埠頭の概況表

港 湾	埠頭位置	バース数	岸壁の長さ (米)	水 深 (米)	陸上奥行 (米)	ヤード保管 (TEU)	C. F. S. 面 積 (平方米)	機械設備	設計作業 能 力 (万TEU)	操業開始
上海港	十 区	2	392	-10.5	300-340	4,500	4,800	装卸橋-拖 挂车-輪胎 龙门吊	10	1978.5
	九 区	2	424	-10.5	370-470	11,500	16,640	"	20	部分開始 1983.2
天津港	五 区	1	397	-11	392	6,185	10,800	"	10	1981.12
黄埔港	二 区	1	471	-12	505	6,450	13,800	"	10	1983.4
大連港	丙埠頭 第23バース	1	270	-9	108	1,135	7,000	門吊-拖挂 車-輪胎 龙门吊	5	1983.7
青島港	八埠頭 7号バース	1	235	-10.5			4,560	装卸橋-拖 挂车-輪胎 龙门吊	5	1983
厦門港	東港区	1	250	-11		2,710		"	3	1983

装卸橋=ガントリークレーン。拖挂车=トレーラー。輪胎龙门吊=タイヤ附門型クレーン。門吊=門型ジブクレーン。
出所：前掲書，林元旦，4ページ，高見玄一郎，37ページ。

第23表 中国の主要船種別商船隊 (1984年央)

船 種	隻 数	G/T
オイルタンカー	134	1,325,633
オイル/ケミカル	1	2,479
バルク/オイル (オア/オイルを含む)	1	12,108
オア/バルク	151	2,949,155
一般貨見船	683	4,238,363
貨客船	19	154,228
フルコンテナ船	14	143,638

出所：Lloyd's Register of Shipping
Statistical Tables, 1984から作成。

4. 1985年現在の中国商船隊

1985年現在の統計資料は1986年1月現在では1984年6月末現在でまとめられたものが最新統計であるため、これに従ってみたい。

ロイド統計は現近では台湾についても、台湾省として中国に含めた統計を発表しているが本稿の目的は中国本土における商船隊の発展がそのテーマであるため、ロイド統計の中から台湾省の部分を除き、主要船種別に見たものが第23表である。しかしここには便宜置籍船は含まれていない。1984年央現在、中国はタンカー134隻132万8千G/T、オア/バルク151隻294万9千G/T、一般貨物船683隻423万8千G/T、貨客船19隻15万4千

G/T、フルコンテナ船14隻14万3千G/Tがその主要なものである。

第24表は船型別に分類したものである。最も多い船型は8千-15千G/Tのもので全体の30%を

第24表 中国の船型別全船舶

(総トン) (1984年現在)

100 ~499	500 ~999	1,000 ~1,599	1,600 ~1,999	2,000 ~3,999	4,000 5,999	6,000 ~7,999	8,000 ~9,999	10,000 ~14,999	15,000 ~19,999
145	83	47	47	135	99	73	233	149	78
20,000 ~29,999	30,000 ~39,999	40,000 ~59,999	60,000 ~79,999	80,000 ~99,999	100,000 ~119,999	120,000 ~139,999	140,000 & over	TOTAL	
44	20	9	...	...	...	...	...	1,152	

出所：Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 1984から作成。なお100総トン以上の鋼船で、漁船および雑船を含む。

超えている。大型船が少ないのは、港湾施設と関係がありそうである。次にタンカーとバルク・キャリアーについて、船型別、船齢別構成を第25表と第26表でみてみよう。

タンカーは船齢別では5年—9年が最も多く、34隻30万8千 G/T (23%)、15—19年24隻30万3千 G/T (23%)、0—4年20隻21万8千 G/T (16%)と続いている。しかし船齢20年を越える老朽船も38隻36万5千 G/T もあり、全体の27%にも達している。そのうち30年以上を越えるものが18隻7万7千トンあり、主として内航沿岸輸送にまわされているものと考えられる。しかし船齢20年以上のタンカーが船腹量の27%を占めているのは問題であろう。世界のタンカー船腹量のうち20年を超えるものはわずか6.8%である(第27表参照)。船型別では前にみてきたように比較的小型でハンディタイプのもものがほとんどを占めている。中国籍船としては5万トン以上のタンカーは保有されていない。

次に第26表によってバルク・キャリアーについてみてみよう。船齢別では15—19年が38隻84万4千 G/T (28%)、5—9年36隻63万8千 G/T (21%)、10—14年25隻52万 G/T (17%)と続いている。20年以上の老朽船は29隻45万8千 G/T で全

体の15%となっている。先のタンカーよりは少ないが、それでも世界総船腹量のバルクキャリアーの20年以上のもの構成比が5.8%にすぎない(第27表参照)ことを考えあわせると、やはり問題であろう。次に船型別では1万5千—2万 G/T が59隻98万7千 G/T (33%)、2万—3万 G/T が39隻90万8千 G/T (30%)、1万—1万5千 G/T 37隻44万8千 G/T (15%)となり、1万—3万 G/T のものが全体の隻数の89%、船腹量の92%を占めている。

次にコンテナ船について第28表でみてみよう。この表には香港の CMSN 他のもも加えられている。フルコンテナ船は24隻24万1千 G/T、15,456 TEU となっている。これを TEU (20フィート型コンテナ換算個数) でみてみると千 TEU を超えるものは、1,234 TEU 3隻、1,152 TEU 3隻の6隻にすぎず、その大部分は500 TEU 以下のものである。世界のコンテナ船隊は第17図にみるように1980年前後より急速に大型化が進み、今後さらに1,600 TEU 以上のものが主流を占めると予測されている。この世界の第二世代コンテナ革命の潮流と比較すると中国のコンテナ輸送はまだスタートについたばかりであると言えよう。

第29表は COSCO 及び COSCO 以外のコンテ

第25表 中国のタンカー船型別、船齢別商船隊（1984年現在）

船 型	船 齢							合 計 隻数	合 計 総トン
	0-4年 隻数 総トン	5-9年 隻数 総トン	10-14年 隻数 総トン	15-19年 隻数 総トン	20-24年 隻数 総トン	25-29年 隻数 総トン	30年以上 隻数 総トン		
100—499	...	...	...	1 470	...	...	2 662	3 1,132
500—999	1 852	...	...	2 1,890	...	1 889	3 1,802	7 5,433
1,000—1,599	2 3,030	...	3 4,156	2 2,509	...	...	6 7,320	13 17,015
1,600—1,999	...	...	...	2 3,781	...	...	...	2 3,781
2,000—3,999	10 27,772	12 32,626	1 3,592	9 28,604	...	2 6,639	...	34 99,233	
4,000—5,999	...	7 34,405	6 29,723	...	...	...	1 5,542	14 69,670
6,000—6,999	...	1 6,756	...	...	...	...	...	1 6,756
7,000—7,999	...	...	1 7,689	...	...	...	...	1 7,689
8,000—9,999	3 29,475	...	1 9,838	...	1 8,759	...	2 18,201	7 66,273	
10,000—14,999	...	2 20,652	6 63,040	1 12,443	3 38,601	8 93,111	4 43,635	24 271,482	
15,000—19,999	...	11 181,851	1 16,729	...	1 16,161	...	...	13 214,741
20,000—29,999	...	...	...	2 58,760	2 55,606	...	...	4 114,366
30,000—39,999	4 157,036	1 32,591	...	2 72,156	2 68,788	...	...	9 330,571
40,000—49,999	...	...	...	3 122,970	...	...	...	3 112,970
50,000—59,999	...	...	...	...	...	...	...	...
60,000—69,999	...	...	...	...	...	...	...	...
70,000—79,999	...	...	...	...	...	...	...	...
80,000—89,999	...	...	...	...	...	...	...	...
90,000—99,999	...	...	...	...	...	...	...	...
100,000—109,999	...	...	...	...	...	...	...	...
110,000—119,999	...	...	...	...	...	...	...	...
120,000—129,999	...	...	...	...	...	...	...	...
130,000—139,999	...	...	...	...	...	...	...	...
140,000以上	...	...	...	...	...	...	...	...
合 計	20 218,165	34 306,881	19 134,767	24 303,583	10 188,804	10 99,750	18 77,162	135 1,331,112	

出所：Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables, 1984から作成。

第27表 世界船腹の船型別船齢別構成 (1984年央)

オイルタンカー

船齢 船型(総トン)	合 計		0~4年		5~9年		10~14年		15~19年		20~29年		30年以上	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
100~ 999	2,369	1,255	300	158	523	256	392	238	442	261	438	213	274	129
1,000~ 3,999	1,164	2,589	191	432	181	416	264	596	238	538	177	401	113	205
4,000~ 9,999	370	2,357	90	545	90	543	86	572	36	220	53	369	15	106
10,000~ 19,999	908	13,871	130	2,019	213	3,580	194	3,057	102	1,400	185	2,604	84	1,210
20,000~ 29,999	369	8,732	117	2,746	63	1,536	32	721	31	744	122	2,893	4	92
30,000~ 49,999	542	21,276	142	5,382	128	5,275	56	2,350	157	6,247	58	1,989	1	34
50,000~ 69,999	262	15,487	45	2,546	103	6,280	74	4,434	38	2,103	2	124	-	-
70,000~ 99,999	137	10,941	9	742	83	6,492	33	2,713	12	994	-	-	-	-
100,000~139,999	387	46,891	6	757	146	17,914	229	27,578	6	642	-	-	-	-
140,000以上	139	24,064	8	1,295	102	18,274	29	4,494	-	-	-	-	-	-
合 計	6,647	147,463	1,038	16,623	1,632	60,568	1,389	46,754	1,062	13,149	1,035	8,594	491	1,776

オア・バルクキャリア

船齢 船型(総トン)	合 計		0~4年		5~9年		10~14年		15~19年		20~29年		30年以上	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
6,000~ 9,999	454	3,902	35	284	105	913	64	549	93	857	83	680	74	619
10,000~ 19,999	2,529	37,851	408	6,399	699	10,458	632	9,626	448	6,609	276	3,934	66	826
20,000~ 29,999	959	22,889	285	6,827	219	5,185	160	3,743	252	6,140	43	993	-	-
30,000~ 49,999	827	30,041	272	9,778	209	7,501	187	6,784	151	5,702	8	276	-	-
50,000~ 69,999	237	14,351	27	1,630	76	4,812	108	6,471	26	1,437	-	-	-	-
70,000~ 99,999	189	15,145	58	4,500	33	2,604	95	7,804	3	237	-	-	-	-
100,000~139,999	31	3,726	5	550	3	366	23	2,810	-	-	-	-	-	-
140,000以上	3	429	-	-	-	-	3	429	-	-	-	-	-	-
合 計	5,229	128,334	1,090	29,968	1,344	31,840	1,272	38,217	973	20,981	410	5,883	140	1,445

出所：ロイド船級協会「Statistical Tables 1984」,「海運統計要覧」1985, 日本船主協会, 24-25ページ。

- (注) ① 100総トン以上の鋼船で、漁船等を含む。
 ② オア・バルクキャリアにはバルク/オイルを含む。
 ③ 四捨五入の関係で末尾が合わないことがある。

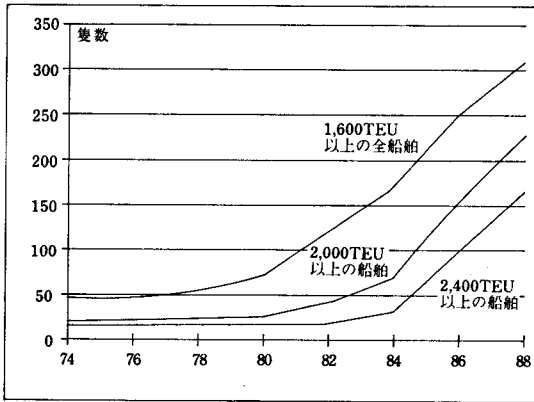
第28表 船社別コンテナ船隊

<COSCO>

船名	オーナー	船籍	タイプ	年	G/T	D/W	TEU	速力	機関	長*巾*吃水	航路	グループ名
BAI HE KOU	CMSN	中国	RR	80	5,986	7,374	435	17.2	D	146.5*22.6* 6.8	FE/AUNZ	COSCO
CHI FENG KOU	CMSN	中国	RR	80	8,391	13,810	381	15.2	D	146.5*22.7* 9.1	CHINA/SP	COSCO
E CHENG	COSCO SHANGHAI	中国	FC	78	11,244	17,012	686	18.0	D	159.5*22.8* 9.5	FE/USWC	COSCO
FEN HE	COSCO	中国	FC	82	16,108	20,828	1,152	18.7	D	170.2*28.4* 9.6	FE/E	COSCO
GU BEI KOU	CMSN	中国	RR	80	12,321	13,996	753		T	176.9*26.5* 8.5	FE/USWC/USEC	COSCO
GUAN HE KOU	CMSN	中国	RR	80	8,391	13,810	381	15.2	D	146.5*22.7* 9.1	FE/E	COSCO
HUA JIANG	HAISHUN SHIPPING CORP	中国	FC	75	3,937	6,457	384	13.0	D	108.5*18.8* 6.3	FE/FE	COSCO
HUA YUAN KOU	CMSN	中国	RR	79	5,986	7,374	430	19.0	D	146.5*22.6* 6.8	FE/E	COSCO
JING HE	COSCO	中国	FC	78	4,081	6,270	270	12.0	D	109.0*18.5* 6.5	FE/FE	COSCO
LIAO HE	COSCO SHANGHAI	中国	FC	83	19,915	26,025	1,234	17.7	D	170.0*28.4*10.7	FE/E	COSCO
LUO HE	COSCO	中国	FC	83	19,915	26,025	1,234	17.7	D	170.2*28.4*10.7	FE/USWC/USEC	COSCO
NAN KOU	COSCO	中国	RR	78	3,748	5,692	404		D	136.2*21.4* 6.8	FE/MED	COSCO
NEN JIANG	COSCO	中国	RR	77	9,711	12,780		15.0	D	133.3*20.5*12.7	FE/MED	COSCO
QING HE	COSCO	中国	FC	82	16,108	20,828	1,152	18.7	D	170.2*28.4* 9.6	FE/USEC	COSCO
SAN JIANG KOU	CMSN	中国	RR	80	8,391	13,810	750	15.2	D	146.5*22.7* 9.1	FE/1/ME	COSCO
SHA HE	COSCO	中国	FC	83	19,915	26,025	1,234	17.7	D	170.2*28.4*10.7	FE/E	COSCO
SHUN JIANG	HAISHUN SHIPPING CORP	中国	FC	76	3,984	6,699	270	13.0	D	108.4*18.8* 6.5	FE/FE	COSCO
TAI PING KOU	CMSN	中国	RR	80	5,986	7,374	430	19.0	D	146.5*22.6* 6.8	FE/AUNZ	COSCO
TANG HE	COSCO	中国	FC	83	16,100	20,828	1,152	18.7	D	170.2*28.4* 9.6	FE/USWC/USEC	COSCO
WEN HE	COSCO	中国	FC	77	4,248	6,340	358	16.2	D	117.4*18.6* 6.4	FE/E	COSCO
XI FENG KOU	CMSN	中国	RR	80	12,321	13,976	753		T	176.9*26.5* 8.5	FE/USWC/USEC	COSCO
XIAO SHI KOU	CMSN	中国	RR	80	5,986	7,374	430		D	146.5*22.6* 6.8	FE/AUNZ	COSCO
ZHANG JIA KOU	CMSN	中国	RR	80	12,321	13,996	753		T	176.9*26.5* 8.5	FE/USEC	COSCO
ZHI JIANG KOU	CMSN	中国	RR	79	5,986	7,374	430	19.0	D	146.5*22.6* 6.8	FE/AUNZ	COSCO
フルコンテナ船	計		24隻		241,080	322,077	15,456					
COSCO	総計		24隻		241,080	322,077	15,456					

出所：田中省三氏の1985年9月13日、海運経商学会関西西部会での配布資料による。

第17図 主要航路におけるコンテナ船の大型化



出所：“Container Insight,”「外国海事情報」, 1985. 12・25, No. 665, 4ページ。

ナ航路状況を, また 第17~19表までは上海, 広州, 天津のコンテナサービス状況をみたものである。

VI 日中国際フェリーの就航と長崎港の対応

日中国際フェリーは正確には「中日国際輪渡有限公司 (CHINJIF)」という日中合弁会社で中国法人として1985年5月30日に設立されたものである。日本側「日中国際フェリー」と中国側「中国遠洋運輸総公司」(COSCO 北京) が投資会社とな

第29表 COSCOコンテナサービス

航 路	船 名・船 型・航海数	備 考
北 米(東西岸)	FEN HE(1152)型, GUBEIKOU(743 RO/RO)型など6隻交互配船。	NOV'82増配
欧 州	TANGHE (1152) 型, LIAOHE (1240) 型など9隻。	AUG'83開始
豪 州・N Z	HUA YUAN KOU (430 RO/RO) 型4隻。	
日 本	熊岳城 (XION YUE CHENG) (290) など6隻各港毎配船。	
H K	涇河 (JING HE) (270) など3隻のほか欧州, 豪州航路のWAY CARGO として積取り。	
P G	セミコンテナ	
西 ア フ リ カ	セミコンテナ	

COSCO以外の中国船によるコンテナサービス

航 路	船 名・船 型・航海数	備 考
H K/厦 門	HUA SHENG (265)	MING WAH SHPPING
H K/福 州	BEI FEN SHAN (76), XU FEN SHAN (76)	福建輪船公司
H K/天 津	SKY HOVER (300)	天津市海運公司

注：北米東・西岸航路については, 1985年5~6月より, 東・西岸分離配船が行なわれている。
(日本郵船調査月報, 1985. 5, 126ページ)

出所：「中国海運・造船の近況」, 川崎汽船調査月報, 1984年3月。

りそれぞれ120万米ドルを出資して設立させたものである。就航船舶は「鑿真^{かんじん}」総トン数9009.35トン, 航海速力25.5ノット, 旅客定員500人, コ

ンテナ128 TEU, 乗用車97台を積載出来る中国籍の貨客船である。1985年7月より神戸・大阪—上海週1便が運行されている。

転換期を迎えた中国海運と長崎港の対応

資料4 長崎-中国航路開設要望経緯

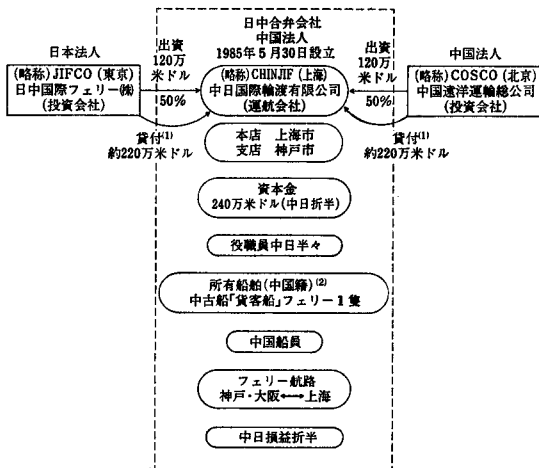
長崎県企画部

年 月 日	区 分	相 手 方	事 項
47.10.26~11.14	要 望		県友好訪中使節団（久保知事外9人）
51. 4. 5~ 4.17	”		県経済訪中団（久保知事外15人）
52. 8.25~ 9. 3	”		日中友好長崎県青年の船（久保知事外403人）
55. 3.27~ 4. 1	”		長崎・上海定期航路開設記念県議会訪中団 （加藤議長外19人）
55.10.21~10.30	”		県経済訪中団（川内農林部長）
56.11. 3~11.12	”		県経済訪中団（松本労働部長）
59. 6.29	一般質問	伊藤一長県議	○長崎・上海航路の復活（復活と当面中国貨物船の長崎寄港） （知事） 議員皆さんはじめ関係団体，企業等と力を合わせ，その実現に向かって，ねばり強く努力したい。
59. 9.27	要 望 （新幹線）	細田運輸大臣	大臣発言 「長崎港から上海（中国）までのフェリー就航も検討して欲しい。長崎ルートの新幹線とドッキングすれば，建設促進の弾みになる。」
59.12.27	一般質問	伊藤一長県議	○長崎・上海航路（港湾，船舶，旅客船等）の民間人を入れた長崎・上海航路の検討委員会を設けたらどうか。 （知事） 当面，庁内関係部課と貿易公社で，長崎・上海航路の研究會を設け，輸送需要，実現のための課題，そのための施策等を検討する。
59.11.21~23		運輸省国際運輸・観光局外航課管原専門官	
59.12.20		日中海運輸送協議会 城事務局長	03-281-1281 中央区日本橋2-7-4（竹扇ビル5F）
59.12.21	要 望	日中国際フェリー㈱ 小山社長 中国遠洋運輸総公司 国際部副經理 曹威 上海遠洋運輸公司 經理 李克麟外	知事・長崎市長連名で， ○長崎・上海間の航路開設要望 （神戸-上海航路の長崎寄港） （要望者）企画理事，長崎市長 日中国際フェリー㈱ 03-213-3956 千代田区丸の内1-4-5（永楽ビル）
59.12.29 （60. 1. 5受）	回 答	中国遠洋運輸総公司 總經理 林祖己	59.12.21要望に対する知事あて回答 「長崎港における貨物受渡の貨物が満ち足りるようになった時に新航路を開設することを希望する。強力な協力援助をお願いする。」
60. 1.30		県貿易協会主催打合せ会	○長崎・上海航路誘致促進

年 月 日	区 分	相 手 方	事 項
60. 2. 4～ 2. 8		日中海運輸送協議会&中国遠洋運輸総公司 (COSCO)	○日中海運民間協議 ①日中合併による神戸・上海定期貨客船(カーフェリー)計画を基本的に支持。 ②在来船のテスト定期航路を正式に定期航路に移行させること。 ※日中合併の定期貨客船計画 昭和企業(本社東京・社長小山健一氏、資本金1億円)を中心に設立した日中国際フェリー(本社東京)と中国遠洋運輸総公司在、上海に新会社を設け、定期船を就航させるもの。
60.11.15	協 議	上海航路設置について協議(第1回)	長崎県(企画、物産振興課、臨海開発局)長崎市(国際課、商工課)、商工会議所、県貿易協会、ジェトロ、県貿易公社が参集、情報交換と今後の進め方について協議。
60.11.29	要 望	日中フェリー(榑神野)副社長	鑑真の長崎寄港について県大阪事務所長、企画運輸担当主幹、市国際課長より要望。 副社長は検討を約束。
60.12.16	要 望	中国・長崎総領事館趙領事 賀領事	上海～長崎航路設置の経過・現状説明協力依頼。両領事は協力を約束。
60.12.16	協 議	上海航路設置について(第2回)	経過報告、今後の進め方について協議。
60.12.25	要 望	日中フェリー(榑上谷)総支配人	長崎県・長崎市より要望書提出(資料7参照)

第18図 日中国際フェリー(株)とCOSCOとの合併形態

(合併期間：10年間)



注：(1)日中国際フェリーの資料では約240万米ドルとなっている。

(2)総t数9,000t、航海速力22.5ノット。

出所：「会社要項」による。

この上海航路に長崎港をその寄港地として実現可能となるよう「資料4」にみるような経緯で現在精力的な運動が長崎県知事、長崎市長及び長崎商工会議所が中心となっておりひろげられている。

1985年11月15日には関係者が集まり「上海航路設置について」第1回目の協議が行なわれ、同年12月23日付で資料6のような要望書も具体的に関係各方面に提出されている。長崎県には昨年5月には中国総領事館が開設され、また長崎空港からは中国にむけて直行便が運行されている。この定期貨客フェリーの寄港が実現すれば、今後の長崎県の発展にも大きく寄与すると共に日中友好のかけ

転換期を迎えた中国海運と長崎港の対応

資料5 日中国際フェリー株式会社及び中日国際輪渡有限公司の会社概況

(1) 商	号	日中国際フェリー株式会社 Japan-China International Ferry Co., Ltd.
(2) 住	所	東京都千代田区神田駿河台四丁目1番2号 お茶の水菱信ビル4階
	本店	電話 (03) 294-3351 (代) テレックス (222) 2559 JACHIF
	神戸事務所	神戸市中央区新港町4-5 (ポートターミナル2F) 電話 (078) 392-1021
(3) 資	本	金
	払	込
	授	権
		390,000,000円 (7,800株) 1,560,000,000円 (31,200株)
(4) 設	立	昭和59年9月29日
(5) 事	業	目的
		当社は、次の事業を営むことを目的とする。
		1. 海外投資事業 (海運業)
		1. 船舶代理店業、港湾運送事業、通運事業通関業の特定免許事業
		1. 航空代理店業 (内外)
		1. 国内外の旅行斡旋代理店業務
		1. 免税物品の販売業その他及び前各号に関連する一切の業務
		CHINJIF
(1) 商	号	中日国際輪渡有限公司 China-Japan International Ferry Co., Ltd.
(2) 住	所	中華人民共和国上海市外白渡橋 上海大廈 422室
	本店	電話 246260 内線 422 テレックス 33057 COSCO CN (COSCO上海気付)
	神戸支店 (大阪営業所)	(現在申請手配中) 神戸支店設置許可取得まで日中国際フェリー株式会社が日本における総代理店を行います。
(3) 資	本	金
		2,400,000米ドル
(4) 総	所	要
		資金
		6,800,000米ドル
(5) 設	立	昭和60年5月30日
(6) 事	業	目的
		当社は、貨客フェリーの運航事業及び関連事業を営むことを目的とする。

出所:「会社要項」による。

はしとなるであろう。早期実現を望みたいものである⁽¹⁾。

(1) 上述の協議は、「長崎—上海定期航路誘致研究会」で行なわれており、このほど具体的な長崎—上海間の潜在的な旅客数及び貨物量の調査をはじめ、1986年3月末までに調査結果をまとめ、これらをもとに、

単なる要望を繰り返すのではなく、具体的に航路の必要性を説くことにしている。「日本経済新聞」、1986. 1. 14.

資料6 がんじん 鑿真のプロフィール(諸元)

- 全長/166.63m
- 全幅/22.09m
- 総トン数/9,009.35トン
- 載貨重量/2,994.27トン
- エンジン(2基)/32,000P S
- 航海速力/25.5ノット
- 旅客定員数/500人
- 貨物積載能力/
Dデッキ20フィート・コンテナ128個 (または冷凍
コンテナ・トラック・バス・土木機械等) Cデッキ
乗用車97台 (高さ制限1.8m・重量制限2トン)

資料7 要望書 (中国語及び日本語)

關於長崎至上海間开辟航一事

神戸、大阪至上海航線上、為早期實現停靠長崎港
(增長崎港一站) 請多加關照。

至今長崎縣與長崎市為使長崎港成為對中國貿易交
流的據点对港口進行3设备及機能方面的擴充實，整
頓。

特別是對於腹地環西日本方面的客源，貨源聚集體
制進行3加強。

請您就現在神戸、大阪至上海間航線上定期航班增
設長崎港一站，為早期實現這一願望，請給予特別關
照。故陳情上述。

1985年12月23日

長崎縣知事 高田 勇
長崎市市長 本島 等
長崎商工會議所會頭 清島 省三

VII 結語

はじめにお断りしていたように新しい中国海運
の研究はまず中国政府の積極的な信頼の出来る情
報提供が現在もなお極端に少ないことが大きな壁

長崎—上海間の航路開設について

神戸・大阪—上海航路の長崎寄港について、早期
に実現していただくようお願いいたします。

これまで、長崎県ならびに長崎市は、長崎港を中
国貿易・交流の拠点とするよう施設整備や機能拡充
に努めて参りました。

さらに背後地の西日本一円に対する集客・荷体制
の強化にも努力しているところであります。

貴台におかれましては、現在、神戸・大阪—上海
間に就航中の定期航路の長崎寄港について、特別の
御配慮を賜り、早期に実現していただきますようお
願ひ申し上げます。

昭和60年12月23日

長崎県知事 高田 勇
長崎市市長 本島 等
長崎商工會議所會頭 清島 省三

となつて立ちはだかることとなる。本稿はこのよ
うな現状の中で時々中国政府からの公表と西側
諸国の調査機関の情報とを頼りにまとめてみたも
のである。その情報一つ一つがどの程度の正確さ
を持つものであるかは、さらに今後の研究にまた
なければならない。

中国海運はしかしながら、わずか四半世紀の間
にめざましい発展をなしたのであった。当然
そこには数々の矛盾や歪みが存在することもまた
事実であろう⁽⁴⁾。このような急速な拡大を短期間
になした中国海運が真に中国の社会主義発展
のための奉仕者となるには、今後なお幾多の調整
をその経済体制の中で繰返しながらも、さらに前
進させなければならないであろう。「日国際フ
ェリー」の就航は今までみて来た流れの中にあっ
て、まさに「転換期を迎えた中国海運」の中から

生み落されたものであったことを我々は理解した。今回の「経済体制改革」の中で中国海運は、はたしてどのような道を辿ろうとするのであろうか。我々は暖かい目でその発展を見守っていこうではないか。 (1986. 1.15脱稿)

謝辞：本稿執筆にあたっては、大阪市立大学柴田悦子教授をはじめ、大阪商船三井船舶調査室、長崎県企画部小出右司氏他多数の方々にお世話になりました。またいつもながら神戸大学経済経営研究所資料室の方々にもお礼を申し上げます。

-
- (1) 中国海運が直面している問題として、経済効率の悪い中古船を多数かかえていること。(外国船は外国造船所で修理が行なわれている。)、(高級)船員数の不足、内陸輸送機関との連携を欠いている、港湾施設が貧弱等があげられる。「船協海運年報」、日本船主協会、1983、88ページ。中国各港湾の滞船は非常に深刻なもので、その対策として、計画輸送の実施、近距離輸送におけるトラック輸送の促進、一定期限を過ぎても引き取りに出来ない貨物の荷主への罰則あるいは貨物の没収、他港への回航、はしけの活用等のほか、緊急対策として、新バースの線上げ使用、荷役作業量の拡大、陸上輸送の緊急手配、軍の出動、軍港などの施設使用等。「海運」、1985.12、17ページ。このうちの軍の出動とは、軍の港、車輛、軍隊を動員し、滞貨の一掃に乗り出すこと。「外国海事情報」、1985. 8. 5, No651, 21ページ。