

中国における物流変化

－1. 鉄道輸送の変化－

大出 一晴

1. はじめに－内陸輸送ニーズの増大－

中国は現在ではわが国の貿易相手国として、米国に次ぎ第二位の地位を揺るぎないものとしている。このような両国間の経済活動の発展は、必然的に二国間物流を飛躍的に増加させており、現地進出製造業はもちろん、キャリヤやフォワーダーを始めとする物流企業にとっても中国は大きなマーケットとなっている。

しかし、中国の物流についての利用者評価は必ずしも高いものではなく、様々な問題点が指摘されてきた。平成6年時点で社団法人日本フレイトフォワーダーズ協会（JIFFA）が中国進出企業に対して行ったアンケート調査によると「タイムリーな輸送が提供されない」「インフラが未整備」といった問題点は過半数の回答者が指摘しており、また、「貨物の所在が確認しにくい」「物流情報が入手できない」といった情報面での不足も多く指摘された。

図表1－1. 日系企業の中国物流に対する不満点（複数回答4つまで）

回 答	回 答 指 摘 率
通関業者がいない	21%
輸出入ライセンスが取得しづらい	24%
貨物の所在が把握しにくい	36%
運輸関連法規が未整備	12%
運輸関連法規の運用が不明解	36%
物流情報が入手しにくい	36%
物流施設が不足	33%
物流施設の「質」が低い	18%
タイムリーな輸送が提供されない	69%
コストが高い	6%
輸送機器が不足	21%
「質」の高い輸送を提供できる業者がいない	36%
ドアツードア輸送ができない	21%
インフラ未整備	57%
原材料等がスムーズに入手できない	24%
その他	3%

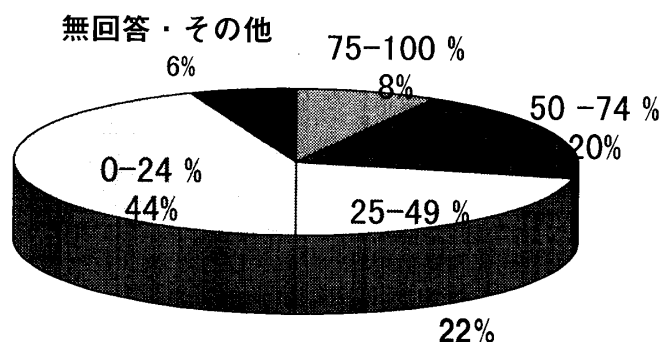
出所)『日本・中国間の貨物流動の特性及びフォワーディング事業のあり方に関する調査』 平成7年3月 JIFFA

そもそも、中国の物流に大きな関心が払われるようになったのは、80年代後半の日系企業の中国現地進出を契機にしている。この時期の企業進出は中国沿海への進出が中心に行われてきたため、物流課題も日本との2国間のもの、及び比較的近距離な内陸輸送が中心であった。しかし、近年日系進出企業も長距離内陸輸送をいかに行うかに関心を注力せざるを得ない状況になりつつある。この要因としてマクロ・ミクロ両面の原因が考えられる。

マクロの原因としては、中国がその開発方針を沿海重視から内陸重視へと転換することを明らかにしたことがあげられる。この方針転換は96年の全国人民代表大会会議において決定され、80～90年代にかけて外国資本の沿海部進出に講じられた優遇措置は、今後は沿海部に適用されず内陸部への進出に対して適用されるのが原則となった。中短期には揺り戻しがあることが十分ありえようが、今後中国は内陸部の開発を大きく推進していくことになる。この大方針のもと、例えば内陸の重要都市である重慶が97年に北京や上海とならび、中央政府の直轄市に格上げされたことや、わが国のトヨタ自動車の成都工場進出が決定した事例をあげることができる。

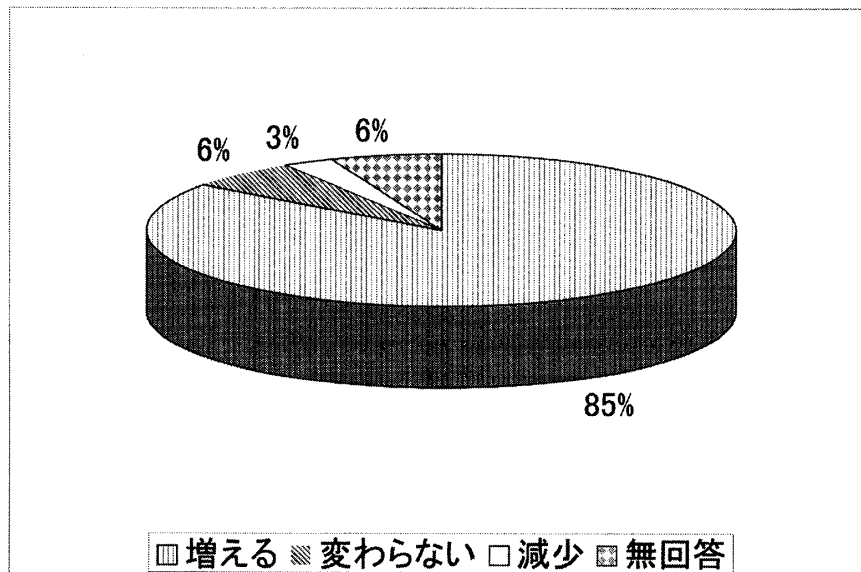
また、ミクロの原因としては日系企業進出の目的が以前の委託加工型（中国を生産工場とし、製品は日本等への海外輸出用）から、中国市場を意識したもの（原材料も可能な限り現地調達し、製品も中国国内市場を意識したものにする）に変化したことがあげられる。前掲のJIFFAが中国進出企業に対して行ったアンケート調査によると、平成6年時点での原材料現地調達率はきわめて低いものの、5年後の目標としては現地調達をあげていくとする企業コンセプトが多く見られた。すなわち、内陸輸送の重要性は現地調達の増大や製品の国内販売等が図られることによる、当然な結果といえる。

図表1-2. 平成5年時点の調達割合



出所) 図表1-1. に同じ

図表1-3. 5年後の現地調達見通し

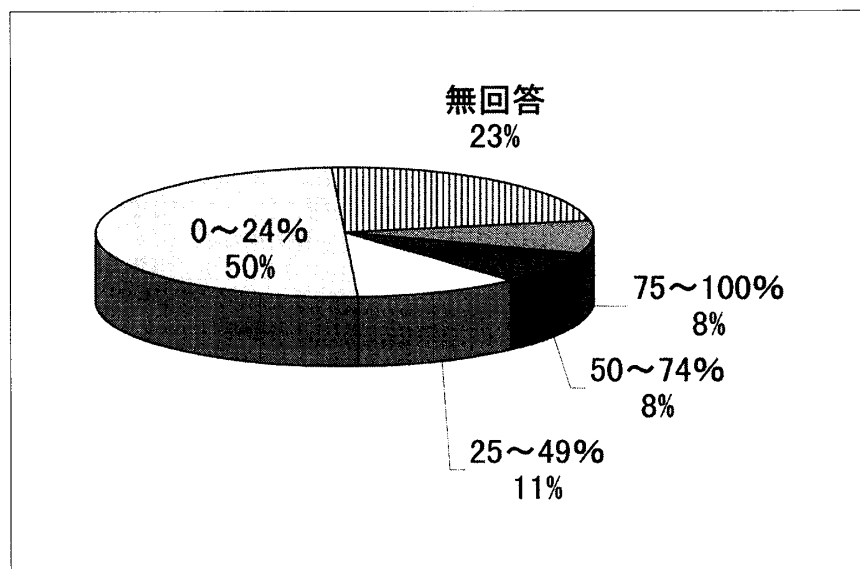


出所) 図表1-1.に同じ

ミクロ面のもう一つの原因として、沿海部に既に立地している企業の内陸シフトをあげることができる。現在の日系進出企業の代表例としては、日中貿易の大宗貨物ある「繊維・衣類」製造業をあげることができる。これらの製品の多くは上海を中心とする沿海部が一大生産拠点であるが、この地域は経済活動の高まりにより人件費の高騰がみられ、そのためにより廉価な労働コストを求め、長江沿岸に拠点をシフトさせる傾向が目立ってきている。同様に上海と並ぶ生産拠点であった香港、深圳についても内陸部へのシフト傾向がみられている。

このようなマクロ・ミクロ両面の要因から、物流においても内陸へのアクセスをいかに確保するかという新たな課題を生じさせたことは必然といえる。中国の遠距離内陸輸送を考える場合、鉄道輸送はもっとも重要な輸送モードである。しかし、その重要性にもかかわらず、次章で述べるように「使用しづらい輸送モード」としての側面を持っていた。また、日系荷主企業にとって中国の鉄道輸送については輸送実績に乏しく、なじみのあるものでなく、その実態が知られることは少なかったといえる。

図表 1-4. 日系進出企業が鉄道輸送を用いる割合



出所) 図表 1-1. に同じ

しかし、近年、中国でも長距離輸送の重要性が強く認識され、その改革が進展している。筆者は98年11月に中国の内陸輸送事情を現地調査する機会を得て、急速に変革が進展している最新物流事情に接することができた。

この結果を踏まえ、長距離輸送の重要な輸送モードである鉄道輸送を取りあげ、その現状と変化について検討を行いたい。

2. 従来の中国鉄道輸送

(1) 中国鉄道輸送の特徴

中国は石炭等の基礎資材は内陸に存在し、消費地は沿海部に集積しているため「北炭南運」「西炭東運」といわれる物流が重要であり、この輸送が鉄道輸送の大きな使命であった。事実、鉄道輸送量の8割を占めるのが石炭、鉄鋼、鉱石といった基礎物資と化学肥料や穀物といったものである。また、工業製品等付加価値の高い品目は上海、天津といった沿海部から内陸部へ輸送されるため、内陸と沿海を双方向に結ぶ長距離輸送は、鉄道輸送の大きな役割であった。このように、中国鉄道は「国家」が定めた輸送計画貨物を、計画通りに輸送する働きを担い、あくまでも計画経済体制の下でのオペレーション部門であった。

中国の鉄道輸送貨物には厳格な品目の優先順位が存在している。輸送サービスを行うに当たり車両を割り当てるが、その優先順位は

- ①中央政府により指定された石炭輸送に割り当てる
- ②その他の計画貨物に割り当てる
- ③残った輸送余力を計画外貨物に割り当てる

となっており、一般商業貨物に対するプライオリティは低かった。

また、軍事に関する物品や政治的判断による重要性の高い^{注1)}貨物も存在し、これらは商業貨物とはまったく異なった指揮・命令系統により管轄されている。

図表 2-1. 計画貨物と計画外貨物

計画貨物	<p>中央鉄道部が各鉄道局の協力を得て、特定路線に割り当てるもの</p> <p>石炭、石油、穀物、鉄鋼、鉱石、農業生産用資材等</p> <p>石炭の優先順位が高く、将来は石炭を除くほとんどの貨物が計画外貨物となる可能性も強い</p>
計画外貨物	<p>他の輸送機関との競争により鉄道を選択した貨物</p> <p>工業製品、副次的農産物等</p>

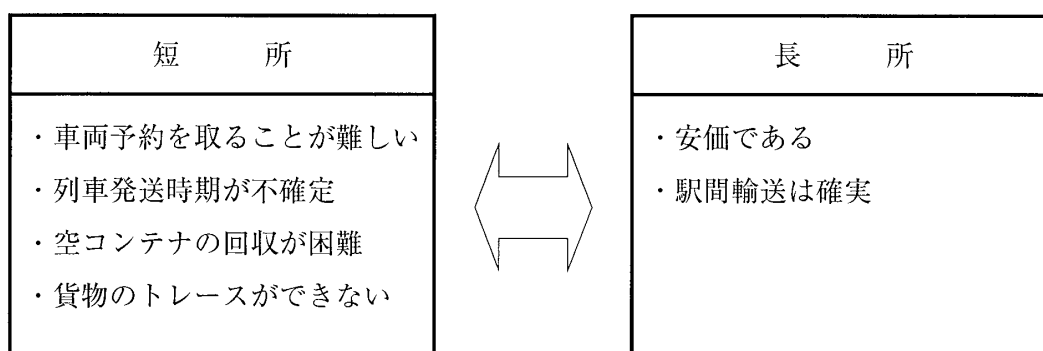
出所)『中国現代物流研究』 流通経済大学流通問題研究所

また、インフラ等のキャパシティ不足も問題点としてあげられる。例えば、ハード面でみると、複線化率が25%程度と低く、また電化率も20%未満に過ぎず輸送能力が低いことが指摘されてきた。事実、開放経済の実施以降、経済発展の地域間不均衡が深刻化し、特に沿海地域の経済発展による貨物需要が著しく、華東・華南発着の鉄道輸送はタイトな状況となった。政府も鉄道輸送の充実には大きな投資を傾け、インフラの充実等、輸送能力の充実に努力している。

(2) 評価

(1)で示したように、中国鉄道輸送は商業貨物に対するプライオリティが低いため、必然的にサービス水準も高いものとはいいがたく、利用者からの評価は図表 2-2. のようにまとめられる。

図表 2-2. 鉄道輸送の評価



出所) 筆者作成

各短所については次のようにまとめられる。

①車両予約の問題

前述したように鉄道輸送は、政府貨物の輸送計画をベースに1月前から立案されるため、車両予約も1月前に行う必要があった。また、輸送能力がタイトであるために、スペースの調達が難しいことも早期の車両予約が必要な要因であった。

②列車発車時刻の問題

中国の鉄道輸送は、旅客列車の場合はダイヤが存在しているが、貨物列車の場合はダイヤが存在せず、貨物が発車数量に達した時点で発車となるため、数量が満たされるまで、駅で留まることになり、発車時期が把握できない傾向がある。

③空コンテナ回収問題

輸入貨物において、鉄道キャパシティの不足もあり、内陸から空コンテナが戻ってこない傾向があり、ディテンションチャージ等の余分なコストがかかるケースが多い。

④貨物のトレース問題

②にも指摘したがダイヤが存在しないこともあり、鉄道側に貨物を寄託して以降、貨物がどのような状態にあるかトレースすることが著しく困難であった。

また、その他にも貨物ハンドリングの粗雑さによる貨物ダメージの発生等も指摘できる。このように、種々の問題点がみられるものの、自動車輸送の長距離輸送もまた信頼性の観点から問題が多かったため、鉄道輸送に依存せざるを得ないといった面も強かった。

(3) 近年の改革潮流

中国の鉄道は、以前は「国有鉄道」として、国家輸送計画を忠実に実行するオペレーション部門であり、商業貨物輸送へのサービス提供はあくまで副次的なものであった。しかし、近年の開放経済下において大きく環境が変化している。

従来は鉄道部の仕事は中央の命令の執行機関に過ぎなく、設備も国の資金により整備し、運賃収入は国庫に納入されていた。そのため、中央で作成された計画をそのとおりに実施することが重要であった。

しかし、近年の改革諸政策は鉄道の構造改革もうながした。すなわち採算性を重視し、路線等のインフラ整備は国家により行われるが、車両等の整備は鉄道局が自分の収入から行うというように独立採算的な対応が要求されるようになった。

そのため鉄道部も全国ネットワークを生かした市場経済への対応へと向かっていったといえる。

例えば、鉄道部は単なる輸送のみでなく

①車両製造等の施設充実

②燃料等の物資調達

③旅行や対外サービス（通関やフォワーダービジネスとの連携はこの部門で扱う）

といったビジネスも手がけるようになっており、以前は「政治」との関係維持が大きな任務であった管理部門でも、運輸計画の立案、マーケティング、料金設定を行う部門となった。

このように鉄道輸送はサービス産業としての方向性を強めつつあり、サービス水準の上昇が至上課題となっている。その例として国際輸送の分野では中国国内を経由して中央アジア、欧州にまで達する「チャイナランドブリッジ」構想をあげることができるし、国内においては定期スケジュールで貨物輸送を行おうとする「五定列車」サービスの開始があげられる。

3. 近年の改革

(1) 五定列車の出現

従来、中国における鉄道輸送は、旅客輸送ではダイヤによる定時運行は行われていたものの、貨物輸送はダイヤに従った輸送は行われていなかった。しかし、鉄道輸送の様々な改革の「目玉」の一つとして、97年10月より貨物列車のサービスレベルを旅客輸送同様にまで引き上げる政策が打ち出された。この目的実現のための具体策が「五定列車」

である。

「五定列車」の「五定」とは貨物列車の

- ①発着駅
- ②ルート
- ③車両番号
- ④発時間
- ⑤運賃

の5つの要素であり、これらを確定することによりダイヤによる運行を可能とし、定期性・定時性を確保しようとするものである。

運行開始以来約1年ほどの実績評価として、天津、連雲港に進出している日系フォワーダーへのヒアリングによると100%ダイヤが遵守されたとはいえないものの、ほぼ守られているとの評価を下している。98年10月1日時点で五定列車は76ルートあり、全国的主要都市を網羅している。76ルート中15ルートは、国際列車（天津、連雲港、広州から阿拉山口といったルート）であり、その他に港と内陸あるいは国内主要都市を結ぶルートが設定されている。

そもそも、従来貨物列車はダイヤによる定時運行というシステムはなかったが、旅客輸送においては日本と同様に、ダイヤによる定時運行は行われていた。また、貨物輸送（特に海上コンテナ）においては、94年12月から鄭州―香港間に海上コンテナ専用列車（80TEU）が定時運行されていた。このように中国における鉄道定時輸送は、まったくのゼロからのスタートではなく、相応のノウハウ等の蓄積があつての「五定列車」の実施といえる。

五定列車のダイヤと運賃の設定は、鉄道部より上位の国家機関である国務院により決定された。したがって、鉄道局等の現場のレベルでの需要に応じた編成ではなく、かなり政策的なダイヤ決定がなされたといえる。

しかし、五定列車は貨物量が多いところについてはスケジュール通り走行しているが、貨物が集まらないと運行されないケースもある。現地ヒアリングにおいても港湾（上海、天津等）から内陸への貨物は比較的運行されているが、内陸→内陸あるいは内陸→港湾といったルートは貨物量の集荷が難しく、スケジュール上は存在するものの運行していないものも存在する模様である。

今回の現地調査の結果、次のような五定列車が実際に運行が確認できた路線である。

図表 3-1. 運行が確認される五定列車の例（国内）

路 線	頻 度
上海－南京	週 2 本
上海－成都	週 3 本
青島－鄭州	週 1 便
天津－鄭州	週 1 便

出所) 現地ヒアリングによる

中国において鉄道は、定められた最低限の貨物量が集荷されなければ発車することができず、五定列車の場合も例外ではない。そのために貨物量が不足している場合、運休することは当然といえる。発車に必要な数量は80TEU程度で、地域等により多少のばらつきはある模様である。また、最大重量も定まっており100TEU程度の模様である。

最大数量を定めている理由は、定時性を重視していることからスピードを確保する必要があるためであり、従来、鉄道の1日当たりの輸送距離は250km程度であったが、五定列車は500km以上を可能とした。

また、内陸と沿海という地域差で、五定列車の維持についての「熱意」に差があるように思われる。現地調査では上海においては「貨物が不足していてもなんとか五定列車を走らせる」というスタンスであるのに対し、重慶、成都では「貨物がなければ運休もありうる」といったスタンスが上海より強かった。これは上海が重慶、成都に比較して貨物量が多く仕立ての苦労が少ないこともあろうが、市場主義的な考え方になじみの深いことから、顧客に対する定時輸送サービスの重要性を十分に認識しているためと考えられる。上海の場合、五定列車サービスの供用開始以降、大企業の定期的予約によりベースカーゴが確保できており、それに加えて、駅や服务公司がスポット等で個々にブッキングを受けている。

大部分の路線では、ブッキングはさほどタイトでないと考えられる。

その理由として

①輸送能力の向上

中国の鉄道は近年の様々な改革により、輸送能力は増強されている

②景気動向

特に97年のアジア通貨危機以降、景気動向には若干の鈍りがみえており貨物量が落ち着いていること

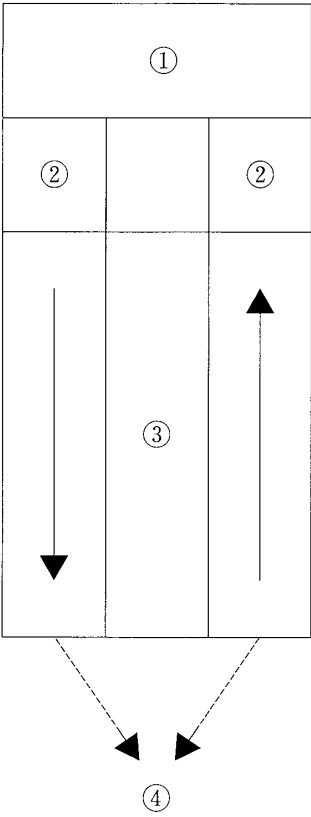
③調達ルートがあること

駅や公司として5車両分の枠を持っており、その枠に対する営業活動を行っている。

スペースがタイトなもの、余ったもの同士での相互融通が可能となっている等があげられる。

図表 3-2. 五定列車スケジュール（一部）

スケジュールの見方



①発着地

②車両運行ナンバー

③発着地間駅名

④スケジュール

Kは発時間

Dは着時間

左右2欄の場合、上り下り両方向のスケジュールとなっている。

図表 3-3. スケジュール

天津－鄭州－重慶

塘沽～重慶西(31、32)		
8350/ 8349	车 次 站名	8194/ 8193
2.11K	塘沽	15.26D
3.10 4.24	南倉	14.27 12.30
10.55	臨清	4.28
11.38 13.20	聊城北	3.36 2.23
17.56	梁堤頭	21.57
23.42 1.51	鄭州北	15.54 14.01
13.23 14.40	襄樊北	0.49 23.12
1.49 2.13	胡家營	12.40 12.16
18.51 22.02	達縣	18.55 16.25
8.20	重慶西	6.18K
17.31D	重慶南	
13.00D	重慶東	

重慶－鄭州－青島

重慶～徐州北(33)	
8352/ 8351	车 次 站名
9.28K	重慶西
20.05 21.15	達縣
14.30 15.04	胡家營
1.43 3.20	襄樊北
17.06 18.38	鄭州北
1.52	虞城县
4.10	徐州北
14.09D	中云
14.47 16.10	濟南西
23.59	青島西
4.04D	青島
9.46D	烟台

重慶－武漢－上海

重慶～南翔(34)	
8354/ 8353	车次 站名
16.36K	重慶西
2.05 3.35	達縣
19.24 46	胡家營
6.58 7.34	襄樊北
22.51 23.59	江岸西
2.38 3.10	麻城
6.37	淮濱
17.40	蚌埠東
9.36	南翔
13.07D	何家灣
15.14D	楊浦

(2) 五定列車に乗らない場合の鉄道輸送

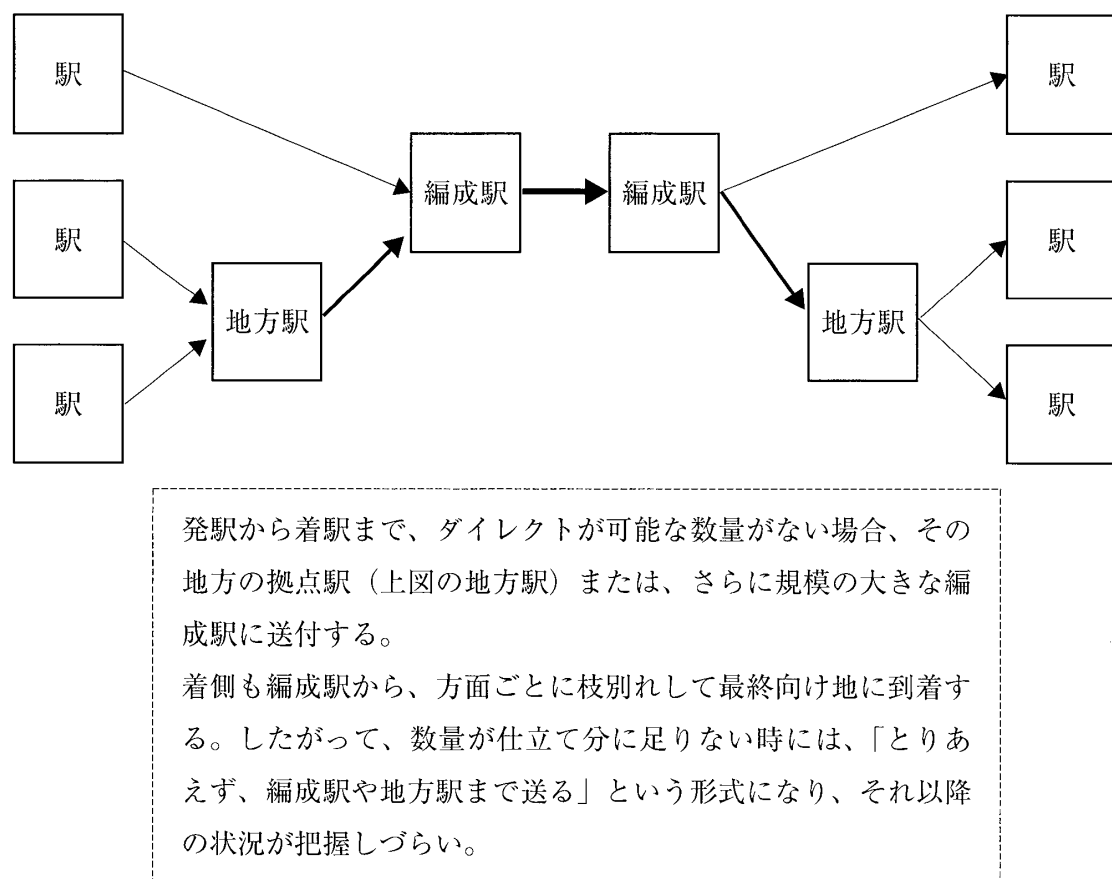
五定列車は定められたダイヤに従って、運行を行おうとするものであり、従来の鉄道利用者の「不満」を解決する可能性のあるものとして大きく期待される。しかし、数量が発車規定数量に満たない場合は運行されないのは従来通りである。その場合は、貨物を発駅から編成駅に発送し、全国に26ある編成駅（例えば鄭州、上海、成都等）でその規定量に達するまで発車されないことになる。

したがって、発駅において最低数量が確保できれば問題はないが、そうでない場合は、

各地域の「編成駅」が大きな役割を持つ。この編成駅が1つのハブとなり「ハブ・アンド・スポーク」システムにより、列車の仕立てが行われる。

そのため、経路地等が入り組む可能性があり、「ダイヤ」にのっとった輸送は確保できず、1. で指摘したような従来からの鉄道輸送に対する問題点が残っていることになる。

図表 3-4. 中国の鉄道輸送のイメージ



出所) 筆者作成

(3) 空コンテナの問題

中国の鉄道輸送において、空コンテナの回収が迅速に処理されずデマレージが発生するという問題は、定時輸送ができない、あるいはブッキングが難しいといった問題と同様に、利用者（特に複合輸送業者）にとって大きな問題であった。

また空コンテナの回収料金についても、規定では往路時に往復料金として徴収されているのに対し、返送時に復路分が再徴収されているといった不満も多い。

これらの問題に対する完璧な対処方法は現在のところ講じることはできない。しかし、鉄道側も空コンテナの問題を認識していないわけではなく、海上コンテナは着駅到着以降15日間に返送することを規定している。

しかし、船会社が設定したフリータイム自体は10日間が一般的であり、中国内陸部までの往復輸送時間を考慮すると、そもそもが短すぎる設定といわざるを得ない。

その他コンテナの回収を遅らせている原因として次のようなものがあげられる。

①通関の問題

特に内陸の場合、港湾等の入境地で輸入通関を行い内貨として引き取る場合に比較して、内陸地まで保税転送を行い輸入通関する場合は、輸入許可取得までの時間を要するため、結果的にコンテナ返送までの時間を要することが多い。^{注3)}

②着側でコンテナを開けない

一般的に中国の場合、海上コンテナをデバンせず、コンテナの状態のまま倉庫代わりに使用する荷主が多くみられる。そのため、コンテナが長期間開けられないケースが多い。

といった要因が考えられる。

このようにコンテナ回収の問題は100%鉄道側に責任があるとはいえない。コンテナ返送手配は着地側のフォワーダーにより行われるので、いかに信頼できる業者を起用できるかが大きな改善ポイントとなろう。

(4) フォワーディングサービス

鉄道輸送や五定列車の利用により、ドアツードア輸送を想定した場合、両端の自動車輸送や通関等の業務も必要となる。

このような業務も含め、鉄道輸送の一貫輸送のために鉄道局でも（特に海外を対象として）対外サービス会社を設け、貿易貨物の鉄道一貫サービスを提供している。同様に鉄道輸送を手配する鉄道フォワーダー企業も数多く存在している。

したがって、これらの業者に委託することにより次のような業務が可能となっている。

①ブッキング

鉄道車両のブッキングは鉄道局や駅でも可能である。従来は鉄道局が車両仕立てを一手に引き受けていたが、対外サービス会社が貨物の集荷等を請負い、車両やコンテナを編成することが可能となった。そのため、会社がスペースを鉄道局から購入し、そのスペースの営業活動も行っている。スペースに余剰が生じた場合は、他者に融通する場合もある。

②通関

鉄道及び税関とも全国組織であるため、両者間の関係を緊密にすることは心がけられている（例えば成都の場合、サービス会社は税関ビル内に入居している）。また、輸出入通関が可能な駅も増加傾向にある。

③両端の輸送

両端のドレージ輸送もサービス会社経由で依頼可能であり、内陸鉄道局でもドレージ輸送のための会社設立も増えている。

④バンニング、デバンニング

中国では一般的には機器等の問題もあり、海上コンテナのバンニング、デバンニングは輸出入者の施設で行われないことも多い。

鉄道輸送の場合も、駅の構内でバンニング、デバンニングが行われることは珍しいことではなく、FCLの輸送であってもサービス会社に依頼してバンニング、デバンニングが可能である。

対外サービス会社による作業風景



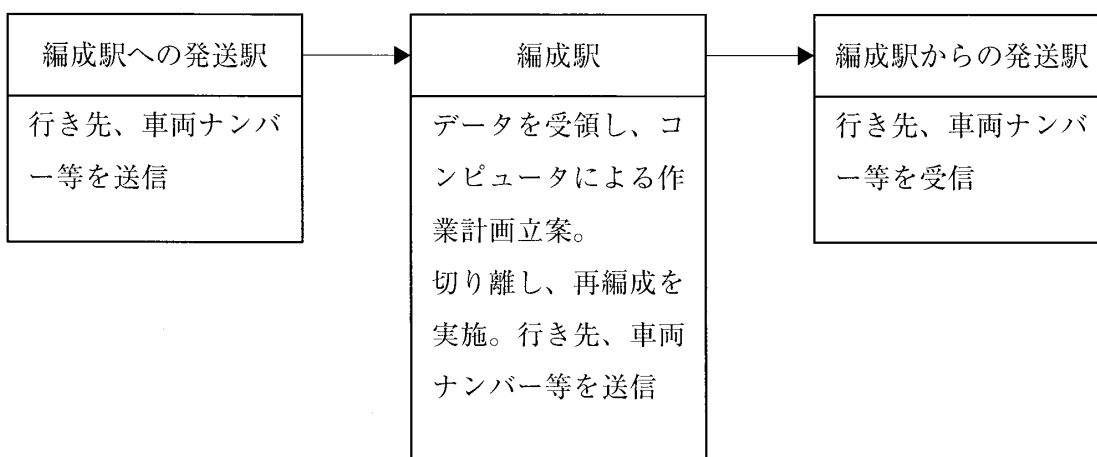
(5) 情報・トレース

中国の鉄道においては、情報トレースは不可能であるといわれていた。事実、輸出入貨物については通関システムとの連動等の問題があり、現状では難しい。

トレースを行おうとすれば、到着駅を遡りながらの電話等の手段に頼るよるほかはない。対外服务公司経由でも手間や時間をかければ可能である。しかし、以前なら服務部門も鉄道部内の組織であったため、この方法も比較的容易であったが、現在別組織になったため連携を取りにくくなった側面を否定できない。

編成駅である鄭州駅とその前後の駅間の情報フローは次のようになっている。

図表 3-5. 駅間の情報フロー



出所) 筆者作成

このように、編成駅を発送駅と着駅の間はデータ送信が行われていることになる。しかし、一貫した形式で目的地までの状況まではコンピュータではわからない状態にある。したがって、貨物トレースに関するベースがまったく無いわけではなく、それを一貫してリンクすることができれば、近い将来、トレースが可能となる状況が期待できよう。

(6) 小口輸送

日本ではあまり知られていないが、鉄道は小口貨物も受託している（「零担」と呼ばれる）。中国の一般的国民の水準からすると、料金の面からも自動車輸送の利用は一般的でなく、鉄道混載貨物は広く利用されている。

鄭州東駅を視察したが、貨物は堅牢な建屋内で補完・車両詰め作業が行われている。貨車への積み込みこそフォークリフト等は使用されているものの、人力に頼る作業も多

く、また、貨物の梱包状況も悪いものも目立った。

一方、全国60以上ある一級駅や特級駅ではパソコンも導入しており、小口貨物のトレーシング（貨物が到着しているかいないかの確認）が可能である。また、貨物到着した場合にポケベルにメッセージを入れる、あるいは電話でのインフォメーションサービス等のサービスも導入され始めている。

しかし、一般的には中国荷主からの貨物トレースニーズは少ない。到着を十分な余裕時間を見込んで引取に来るため、確認システム等が必要となることは稀といえる。

鄭州東駅の零担当取扱カウンター



零担貨物を取り扱う構内



4. 鉄道輸送の近年の実態

(1) 輸送ルート

いままで、鉄道輸送の過去と近年の改革についてみてきたが、ここでは、これらの変革により実際にどのように貨物輸送状況が変化したか、重慶近辺と沿海部の輸送をみることにする。

①従来の輸送（香港ルート）

重慶に立地する自動車メーカーの場合、多くは香港経由の鉄道輸送が使用されている。五定列車としては貴州経由のルートが設定されており、所要時間は重慶、成都まで5～6日であるが、実際には7～12日程度を要している。

トランジットタイムは以下に述べる五定列車のスケジュールと比較すると、優位性に欠けるといえるが、

- ・通関等のトラブルケースが少ないこと。
- ・ブッキングが取りやすく比較的列車に積込むことが容易であること。
- ・香港からのコントロールが可能。

という利点から、多く用いられてきた経緯がある。

②五定列車による新ルート

・天津ルート

重慶の場合、鄭州を経由する五定列車が設定されている。スケジュールでは4～6日が想定されている。成都の場合は、北京、西安経由の五定列車が設定されており5日程度が想定されている。実際には引取までには2日程度余裕をみるほうが無難といえる。

・上海ルート

南京、武漢を経由する五定列車が設定されている。重慶の場合は5日程度、成都までは6日程度が想定されている。実際には引取までには2日程度余裕をみるほうが無難といえる。

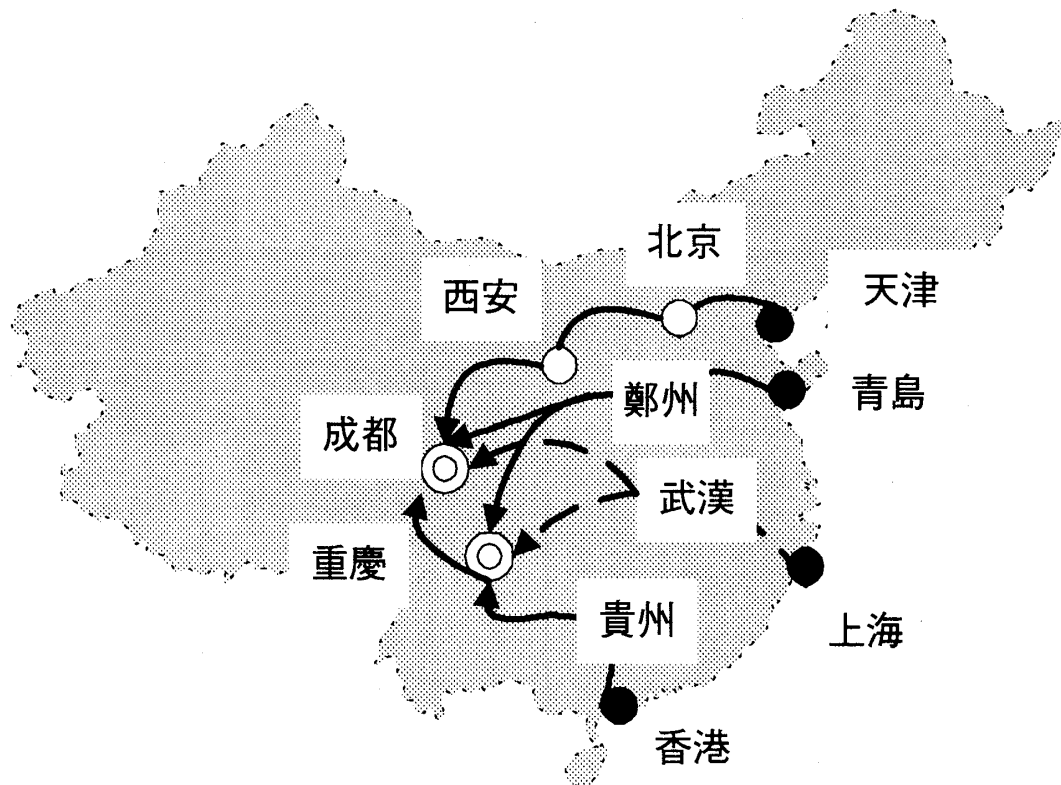
・青島ルート

鄭州経由で重慶、成都に五定列車が設定されており、5日程度のスケジュールとなっている。実際には引取までには2日程度余裕をみるほうが無難といえる。

このように、五定列車が各メインポートから設定されているが、現地調査によれば、成都の場合…上海ルート、香港ルートは運行されているものの、天津、青島ルートは運行されないケースが多い（ただし、北京からは運行されている）。

重慶の場合…ほとんどが香港ルート。上海からは随時の運行となり、天津、青島ルートは運行されないケースが多く、鉄道のルートは限られているのが現状といえる。

図表 4-1. 内陸鉄道輸送の経由地イメージ



出所)『中国の物流事情と通関事情に関する調査』(78ページより抜粋)
平成11年3月 JIFFA

(2) 取扱駅について

内陸までの鉄道輸送を想定する場合、着駅側の条件として、

- ①引き込み線があること
- ②20フィート、40フィートのコンテナを扱う門型クレーンがあること
- ③コンテナ蔵置場があること

の確認が必要である。

国際貨物を扱う駅については、取扱可能コンテナサイズは次ページのようにまとめられる。しかし、その他の駅でも取り扱い可能な駅は存在しており、現在20フィートコンテナの扱いが可能な駅は約100駅、40フィートコンテナの扱いが可能な駅は約40ある。

鉄道駅の門型クレーン（重慶駅）



図表 4-2. 海上コンテナ取扱可能駅（国際輸送取扱貨物駅から）

鉄道局	20フィート 扱い可能駅	40フィート 扱い可能駅
局名	20英尺箱办理站	40英尺箱办理站
哈尔滨	满洲里(換)、绥芬河(換)、香坊、齐齐哈尔、牡丹江、佳木斯、海拉尔	满洲里(換)、绥芬河(換)、香坊、牡丹江
沈阳	长春东、丹东、锦州、大连西、营口、延吉、图们、吉林西、沈阳、金州(大窑湾港专用线)	长春东、丹东、大连西、延吉、图们、吉林西、沈阳、金州(大窑湾港专用线)
北京	北京东、塘沽(新港)、西营门、石家庄南、保定、邯郸、邢台、衡水、大同、太原东、秦皇岛南	北京东、塘沽(新港)、西营门、石家庄南、保定、邯郸、邢台、衡水、大同、太原东、秦皇岛南
呼和浩特	呼和浩特、包头、包头东、乌海、临河、集宁	呼和浩特、包头、包头东、乌海、临河、集宁
郑州	西安西、汉西、郑州东	西安西、汉西、郑州东
济南	济南、青岛、烟台、潍坊西、临沂、兖州、淄博、铜山、中云、日照	济南、青岛、烟台、潍坊西、临沂、兖州、淄博、铜山、中云、日照
上海	合肥、蚌埠、南京西、中华门、化鱼山、镇江南、常州、无锡南、苏州西、北郊、上海西、杨浦、艮山门、南星桥、绍兴东、宁波北、金华、福州东、厦门北、何家湾	合肥、蚌埠、南京西、中华门、化鱼山、镇江南、常州、无锡南、苏州西、北郊、上海西、杨浦、艮山门、南星桥、绍兴东、宁波北、金华、福州东、厦门北、何家湾
南昌	南昌西、九江	南昌西
广铁集团	长沙北、深圳北、广州南、下元、长沙东、广州东	长沙北、深圳北、广州南、下元、长沙东、广州东
柳州	桂林北、柳州东、南宁、贵港、玉林、湛江、茂名、凭祥(換)	桂林北、柳州东、南宁、贵港、玉林、湛江、茂名、凭祥(換)
成都	成都东、绵阳、江油、乐山、西昌南、渡口、贵阳东、安顺、六盘水、遵义南、重庆东、达县、自贡	成都东、绵阳、贵阳东、重庆东、自贡
昆明	昆明东	昆明东
兰州	银川、兰州西、西宁	银川、兰州西、西宁
乌鲁木齐	阿拉山口(換)、乌北	阿拉山口(換)、乌北

5. まとめにかえて

中国内陸輸送の重要性の増加により、鉄道輸送への期待もさらに高まっている。従来、鉄道輸送は利用者にとってさまざまな問題点があったが、遠距離自動車輸送もまた、信頼性等の面で問題が大きく、鉄道を使用せざるを得ないといった判断をする企業が多かった。

その問題点の主要因は、鉄道輸送が計画輸送の実施機関に過ぎず商業貨物への取り組みができる体制ではなく、鉄道輸送の利点と一般的には考えられる多量輸送性や定時性は、商業貨物については提供されていなかったことに求められる。しかし、近年、鉄道輸送の改革が大きく進展しつつあり、その1つの象徴が「五定列車」のスタートといえる。つい近年までの「一月以上前のブッキングが必要」であり、「列車がスケジュール通りに出発したかの確認をとることさえ困難」な鉄道輸送を知る者にとって、ダイヤによる鉄道輸送システムが導入され、実際に稼働していることは大きな驚きといえよう。公表されたダイヤのうち、運行されていないものがあるといった欠陥はあるにせよ、今後のサービス拡充が期待される。

しかし、鉄道がその改革を進めていると同様、自動車輸送の進展にも目覚ましいものがあり、自動車輸送サービスが提供できる範囲は急速に広がりつつあり、遠距離輸送において鉄道と比肩するようになってきている。次回は引き続き、自動車輸送の進展をとりあげたい。

(注1)

例えば、中国は香港返還の条件として返還以前の社会水準を維持することを保証したが、そのために必要な生活物資等の輸送は極めてプライオリティが高い。

(注2)

中国においては、全国レベルでの鉄道管理は鉄道部が行い、全国を14に分けそれぞれを「局」が管轄している。したがって、各地方鉄道局は、中国鉄道部〇〇（地方名）鉄路局と呼称される（日本語の鉄道は中国では鉄路と標記されるため）。そのため、当論文では、以下鉄道部を「鉄道部」と地方鉄道局を「鉄路局」を記すこととする。

(注3)

中国の場合、輸出入者は申告を行うための所定税関を持たなければならない。この所定税関は通常、輸出入者の存在する場所を管轄する税関であるため、内陸に立地する企業の所定税関は、内陸税関であることが一般的である。したがって、港頭地区（あるいはメインポートの税関）は内陸税関までの保税輸送の申告税関である場合が多い。

中国の保税輸送は、まず着地税関の保税輸送許可が必要である点で、日本の保税輸送と大きく異なっている。そのため保税許可取得までに手間と時間を要しやすい。

参考文献

『日本・中国間の貨物流動の特性及びフォワーディング事業のあり方に関する調査』

平成7年3月 JIFFA

『中国の物流事情と通関事情に関する調査』平成11年3月 JIFFA

『中国現代物流研究』 流通経済大学流通問題研究所

大出一晴「中国の物流事情と日系進出企業の物流課題」『輸送展望96年夏号』

日通総合研究所