

東京財団研究報告書

2006 - 9

中国の海洋政策と日本
～海運政策への対応～

プロジェクト・リーダー

廣瀬 肇 呉大学社会情報学部教授

東京財団研究推進部は、社会、経済、政治、国際関係等の分野における国や社会の根本に係る諸課題について問題の本質に迫り、その解決のための方策を提示するために研究プロジェクトを実施しています。

「東京財団研究報告書」は、そうした研究活動の成果をとりまとめ周知・広報（ディセミナート）することにより、広く国民や政策担当者に問いかけ、政策論議を喚起して、日本の政策研究の深化・発展に寄与するために発表するものです。

本報告書は、「中国の海洋政策と日本 ～海運政策への対応～」研究（2005年4月～2006年3月）の研究成果をまとめたものです。ただし、報告書の内容や意見は、すべて執筆者個人に属し、東京財団の公式見解を示すものではありません。報告書に対するご意見・ご質問は、執筆者までお寄せください。

2006年5月

東京財団 研究推進部

目 次

第1部 研究目的とその概要	1
序文：研究プロジェクトの概要.....	1
エグゼクティブ・サマリー.....	3
1. 問題の背景.....	3
2. 研究の狙い.....	3
3. 提言とその要旨.....	4
本研究の要約.....	10
第2部 研究.....	15
一、総説.....	15
二、中国海運の発展.....	19
第1章 中国における船舶運送の概念.....	19
第2章 国際船舶運航.....	34
第3章 コンテナ運輸.....	41
第4章 海運補助サービスと物流サービス.....	55
第5章 港湾サービス.....	61
第6章 水運基礎施設建設及び管理.....	69
第7章 中国の造船.....	78
補章 2004年中国運航主要記事（中国交通部発表のもの）.....	89
三 大連・上海・杭州における現地調査の報告.....	92
四 中華人民共和国海域使用管理法について.....	123
第1章 概説.....	123
第2章 関係資料.....	126
(1) 海洋経済発展計画実施及び海洋経済の健全発展の堅持.....	126
(2) 中華人民共和国海域利用管理法.....	130
(3) 中国海洋機能区画.....	140
(4) 國務院の中国海洋発展計画要綱公布に関する通知.....	156
五、参考資料.....	172
中華人民共和国港湾法.....	172
国際海運条例.....	183
国際海運条例実施細則.....	197
老朽船舶管理規定.....	224
六 参考文献.....	229

第1部 研究目的とその概要

序文：研究プロジェクトの概要

—研究プロジェクトの目的及び研究経過—

「中国の海洋政策と日本～海運政策への対応～」の企画案に示された研究主旨は次のような内容で、それは、「中国原潜の領海侵犯事件をはじめとし、東シナ海における資源開発など昨今中国の海洋進出の動きが目立っているがこうした行動の背景となっている中国の海洋政策の実態はあまり知られていない。中国はこれまで独自に『中国領海法』を定めるなどして着実に海洋政策を推し進めてきたと考えられる。一方、日本は我が国の石油会社からの東シナ海における鉱業権申請に対し 30 年以上も積極的な対応をしてこなかったことなど手放しであったのが現実だ。

中国は現在『海洋強国』を国家目標として、海洋資源開発、船舶航行システム、海洋環境技術の向上など総合的な海洋政策を推進していると言われている。

これまで中国はアジア海運の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡に対して無関心であったが昨年 10 月にマレーシアで開かれたマラッカ海峡の安全会議では安全対策の各国の負担について『沿岸国の要請に応じて協力していきたい』と政策を転換するなど海運分野においても積極的な姿勢を見せてきている。

本プロジェクトでは『海洋強国』を目指す中国の様々な海洋政策の中から特に『非軍事的海運政策の実態』を研究し、今後日本が対応しなければならない課題と対応を提言する。」というものであった。この提言を受け、アドバイザーとして山田吉彦氏（日本海事財団海洋教育チームリーダー）の協力が得られるようお願いすると共に、筆者の近辺で中国語を理解し、また中国の現状にも比較的詳しい協力者を得て、資料調査及び現地調査を実施するという方法で研究を進めた。

研究の中心は先ず中国海運の現状を認識することであると考え、中国の海運業、港湾設備、港湾管理、保有船舶の現状、造船、船員（教育）に関して広く情報を収集する作業から始めてみた。その時の調査内容は後に示す所であるが、約 1 週間（8 月 21 日～28 日）、中国の大連、上海、杭州を訪問し、ヒアリングを中心とする現地調査とコンテナバース等の設備を含む港湾の見学調査等も実施し、知見をひろめるべく努力した。中間報告の段階では、法的に未整備な分野が大きく残されているように思われたこと、中国政府は海洋権益の保護には熱心でも、海運そのものへの関心が少ないのではないかと、船員の労働条件もよいとはいえず、便宜置籍船の問題や、保有船舶の平均船齢の高いこと、大型船の少ないこと等から、まだまだ発展途上であり、確固たる海運政策があるようには思えなかった。しかし、調査を進めるにつれて、現状の不備に眼を奪われていると中国の大きな流れを見逃すのではないかと、という思いをもつようになった。一見無秩序、あるいは混沌とみえる

現状であったり、アンバランス、未整備と思われる状況であっても、どうもある方向に整序されつつ発展しているのではないか、ということである。それが正に「中国の海洋政策」であるように思われた。本研究は、中国の海運について調査し、研究して、わが国が対応していくべきものがあれば提言の形で示すということであるので、極力中国の政治面、軍事面を捨象した内容のものとなっている。また、各種のデータについては、資料によって数値等が異なることが多く、中華人民共和国交通部発表のものと、ジェトロ上海センターの報告をベースとして考察したが、そのようなこともあり、本報告は具体的な数値を駆使してのものとはなっておらず、いささか抽象的・理念的表現が多くなっていることについてお許しをいただきたい。また、提言内容や資料の分析評価等は一重に研究に従事した私の個人的見解であって、東京財団をはじめ他のいかなる団体や機関の見解ではないことをお断り申し上げておきたい。さらに私の誤解やミスにより他の研究者の方々に不測のご迷惑をおかけするかも知れず、そのご非難は甘んじて受けなければならないが、先ずは諸先達の御寛容を切にお願いするところであります。

—研究体制及び執筆者—

本研究、「中国の海運政策と日本～海運政策への対応～」は研究者としての私（廣瀬肇）が東京財団との研究業務委託契約に基づいて行ったものであり、多くの協力者の方々から教示をいただきつつ、資料の収集や現地調査等を行った。取り分け、研究の方針や提言内容の考察に際して、日本財団広報チーム・チームリーダーの山田吉彦氏から多くのアドバイスをいただき研究の大きな助けとなったことに感謝申し上げるとともに、また、膨大な中国語の文献や法令の整理・翻訳は、海上保安大学校越智均教授、奥武助教授の全面的協力を得て行われたものであり、これらの協力なしにはなし得なかった研究でもある。そうではあるが、本報告そのものについては、すべて報告者の責任であることを前提に研究を進めたものである。

平成 18 年 3 月 呉大学社会情報学部教授 廣瀬 肇

エグゼクティブ・サマリー

1. 問題の背景

中国原子力潜水艦の我が国領海侵犯をはじめとし、東シナ海における資源開発など、昨今中国の海洋進出の動きが目立っている。しかしこういう行動の背景となる中国の海洋政策の実態はあまり知られていない。中国が積極的に海洋に進出してきたのは1970年代から現在まで、35年あまりのことである。この間、中国は「中国領海法」を定め、1980年代以降は、沿岸域管理を含めて海洋管理に関する制度を逐次的に整えてきている。その間、我が国は2005年に試掘を許可するまで、石油会社からの東シナ海における鉱業権申請を30年以上も懸案にし続けてきたなど、海洋に対する対応はほとんどみるべきものがなかったように思われる。現在、中国は「海洋大国」「海洋強国」を国家目標として石油開発、海洋環境の保護、海洋開発技術の開発など、総合的な海洋政策を推進しているといわれる。このような状況の中で、世界が瞠目する経済発展を続けている中国は、すでに石油は世界第二位の消費大国であり、石油を含むエネルギー資源、そして食糧も大量に輸入する輸入大国となっている。この間に港湾の整備も次第に進み、造船工業も伸び、中国商船隊は世界中に交易のルートを広げている。このような背景のもとに「海洋強国」「海洋大国」をめざす中国の様々な海洋政策の中から、特に「非軍事的海運政策の実態」を調査研究することにより、中国の現状を踏まえて、その我が国への影響、関連等について研究することは意味があるように思われる。

2. 研究の狙い

本研究は、「海洋強国」「海洋大国」をめざす中国の様々な海洋政策の中から特に「非軍事的海運政策」の実態を調査し、そこから課題を抽出し、そして今後我が国が問題としないといけない課題とそれへの対応について提言することを目的としている。すなわち、主として中国の海運分野における実態を把握し、中国の海運政策について検討すること、及び中国の海運政策（従って海事政策）に対応する日本の対応状況も考慮しつつ、日本が取り組まなければならないと思われる課題と対応を提言することを目標として研究を行った。

このようなことから、中国の海運、船員教育、商船隊（保有船舶量や便宜置籍船関連）、造船、港湾及び港湾整備、航路等、多方面からのアプローチを試みてみた。

3. 提言とその要旨

【提言 1】	中国の海運政策は、海洋管理政策、海軍戦略等とともに一貫した海洋政策の下に推進されている。これに対しわが国にはみるべき「海洋政策」が無い。直ちに明確な「海洋政策(海運政策を含む)」を樹立せよ。
<p>先ず中国は、1980年代以降、沿岸域管理を含めて海洋管理に関する制度を整備している。この海洋管理を担っているのは1964年に発足した国家海洋局である。国家海洋局は1988年から統合海洋管理、海洋関連法制度整備、国家海洋開発プログラム策定、海洋利用区画策定、海上石油開発と関連した環境保全措置等の業務が加えられ、1988年には海洋科学開発、環境関連基準設定、海洋総量汚染物質管理等の業務も加えられている。2002年1月1日には中国の海域管理の政策手段として「中華人民共和国海域管理法」が施行され、これを具体化する「中国海洋機能区画」「国务院の中国海洋発展計画要綱公布に関する通知(2003年5月9日)」も発せられている。また、海運に関しても2002年1月1日施行の「国際海運条例」「国際海運条例実施細則」があり、2004年1月1日から「中華人民共和国港湾法」が施行されている。わが国に比べて、確かに行政手続法的観点からの法制度に不備な点がみられるものの、排他的経済水域及び大陸棚法、領海及び接続水域法、海洋環境保護法等も整備され、中でも海洋政策としての国家の意思を標榜する法律については、質、量共にはるかにわが国のそれを凌駕しているといつてよい。なるほど、港湾インフラの整備も、船舶建造も、船舶制度も、港湾管理のノウハウについても多くの面で発展途上であることは間違いないと思われる。しかし、その裏では領海法の制定を嚆矢として法整備も着々と進んでいる現状を見る限り、そして、よくよくこれらの事象、現象、実行を総合的に考察すると、中国は確固たる海洋政策を有しており、海運政策、海洋管理政策、そして海軍戦略はこのような一貫した「海洋政策」の下に実行されているとみるべきである。これに対して、日本では各種の提言がなされてはいるが政府の腰は重く、各省庁の縦割り等の影響等もあり、みるべき「海洋政策」が無い。海洋政策研究財団の寺島紘士氏は、総合的な海洋政策の策定と海洋基本法の制定、海洋政策策定、実施のための行政機構の整備を主張していた(日本人の力 vol. 8. 17 頁。なお海洋白書 2005、25 頁以下参照)。私も、この見解に賛同する者として、平成 16 年度の東京財団の研究プロジェクト「日本の海運船舶と危機管理のあり方に関する研究」の提言でも、「新海洋秩序に適応したわが国の総合的な海洋政策の確立を急ぎ、その海洋政策を確立し、実行するための行政機構を整備すべきである。そのため、わが国は緊急に『海洋基本法』たる法律を制定し、海運政策をはじめとして海洋問題に総合的に取り組む体制を整備せよ」と主張したが、改めて「海洋政策」の必要性を主張するものである。</p>	

<p>【提言 2】</p>	<p>海洋大国、海洋強国を標榜する中国は必然として海軍大国にもなり得るが、我々は軍事面に拘泥せず、それが軍事的行動であったとしても、通商、海運の観点から総合的な中国の海洋政策として解析する必要がある。軍事的脅威ばかりを強調するべきではない。</p>
<p>中国海運の発展経過と発展方向を考察するとき、中国の「海洋政策」は経済の膨張にともない、従って膨大な海上の荷動き、海運の発展に伴い必然的に生まれてきたものと思われる。中国の海洋への発展の現実がそこにはある。海洋開発、海洋管理、海運、通商等々の経済活動を守るためにも、中国としての海洋権益の拡大が進められてきたという側面がある。これだけの海運大国になった中国にとって、かつて A・T・マハンが述べた「貿易のために通航する船舶に対しては、国家はこれに安全な帰着港を与え、また、航海中、できる限りこれを保護しなければならない。そして、この保護は、戦時においては軍艦によって権力を拡張されなければならない。それ故に、侵略政策をとり、単に軍事組織の一部として海軍を保有する国民の場合は別として、海軍の必要は商船の存在と共に発生し、その消滅と共に消滅する。」という歴史の見解があてはまるのではないかと思われる。私は、21 世紀の海洋の秩序維持は、原則として、行政機関・警察機関に属するコーストガード(沿岸警備隊)によってなされるべきとの見解を持ち、中国にも、海洋秩序の維持作用、自国の商船隊の安全確保のために海軍とは別のコーストガードの設置を勧めたい(そのような動きがあるとの新聞報道もあった)ところではあるが、それはさておき、自国の商船隊の安全を考えるなら、マラッカ・シンガポール海峡の海賊問題等に関心を寄せるのは自然である。マラッカ・シンガポール海峡船舶通航量等調査集計結果(日本海難防止協会平成 17 年)によれば、マラッカ・シンガポール海峡を通航する中国船は顕著に増加している。石油をはじめとして資源の大量輸入を中国は海上輸送に頼っている。現在中国は西アフリカの石油資源の導入をはかろうとしていると聞く。もしそうであれば、近くに取得するであろう 30 万トンタンカーのルートは、ロンボク海峡、マカッサル海峡を経て、フィリピンの東方海域を北上し、北緯 20 度当たりから上海へ、あるいは沖縄本島の北を航過して大連等のある渤海湾へ向かうかも知れない。その場合、沖ノ鳥島の EEZ にかかなり近づく海域を航行するかも知れないといったシナリオも考えられなくはない。通商路の安全確保は、マハンも指摘するように「sea power」の任務である。世界最大の荷動きの中心である中国は海運国家になりつつあると認識すべきである。中国の「海洋政策」が総合的であるならば、その海運政策や海洋管理政策と海軍戦略を全く別のものとして分析することは適切でない。</p>	

<p>【提言3】</p>	<p>コンテナの集積について、すでにわが国は東北アジアのハブ港にはなり得ない。アジア全体を睨んだ港湾政策を考えなければならない。</p>
<p>わが国の港湾は、荷捌き地やコンテナの国内輸送の面でも恐らく限界であるように思われる。上海は近くの島嶼部或いは海岸部を開発し、大連はそのままで、コンテナ埠頭の陸側には広大な荷捌き用の土地が広がっている。先ず広さが違うのである。コンテナを陸上輸送するトレーラーの通る道路も日本では整備することは不可能に近い。上海はアジアのハブ港として機能していくことを目標に港湾建設に邁進している。大連も、韓国の釜山と東北アジア時代のハブ港を競っているのが現状である。日本一のコンテナ取り扱い量を誇る東京港は、2004年度では380万TEUであるに対し、上海のコンテナ取り扱い量は1000万TEUをはるかに超えている。コンテナに関しては、すでに日本の各港はローカルポートなのである。そうであるなら、港湾政策として、必要な荷物がそれを必要とする地域の港に直接コンテナが運送されるべく港湾計画を樹立する。かえってそれが、沿近海の貨物輸送の需要を増やし、効率的かつ合理的なモーダルシフトが考えられるのではないか。それにしても、中国のコンテナ取り扱いの量だけでなく、その使用コンテナ船が自国船かチャーターか、あるいは今後の中国によるコンテナ船の取得状況等、バルクカーゴ船の取得状況等との関連で興味深く観察しておくことが大事である。中国が海運船舶に関する危機管理をどのように考えているか、つまりは「海洋政策」の主要部分である「安全保障」の考え方をみるバロメーターになり得るのではないかと考えている。</p>	

【提言 4】	中国による北朝鮮羅津港の埠頭の運営権の取得の意味を解析し、来るべき環日本海経済圏を睨んだ準備に着手せよ。
--------	--

本研究の半ばで、同じ東京財団の研究プロジェクト「延辺朝鮮族自治州と北朝鮮東部経済」(CAP は花房征夫東北アジア資料センター代表)の研究内容を知る機会があった。その中間報告の必要部分を拝借させていただくと「羅津先鋒経済特区」では中朝が共同管理運営として「中国企業は中朝交通協定が結ばれたことによって羅津先鋒経済特区では内国民待遇によって往来し、羅津港では中国専用港を確保して、北朝鮮側当局のチェックを受けずに船積みなどが行えるようだ。その意味で、羅津先鋒経済特区は現在、中朝共同管理区域に変貌した、と言っても過言ではないようだ。」と述べる。研究の結論を確認しないまま記述して恐縮ではあるが、読売ウイークリー(2006・1・1)が花房氏への取材も含めて、「中国側は羅津港の埠頭の 50 年間の運営権を確保した。日本海に出口を持たない中国による羅津港の開発は、日本など周辺の国の経済にも影響を与える可能性が高い。もし日朝関係が改善すれば、日本から羅津経由で中国東北部、シベリア、モンゴルなどが最短距離で結ばれる。日本海側の自治体が期待してきた環日本海経済圏の実現も現実味を帯びる。一方で、日本海での漁業問題のほか、中国が将来同港を租借地のようにして軍事的に利用すれば、日本海に中国軍が乗り出す事態にもなりかねない。」との記事を掲載した。

確かに、中国は国民の蛋白源の多くを魚に求めているようであり、漁業問題に関する指摘は重要であるように思われる。もちろん地政学的に、軍事面での問題も大きいであろうことは理解しているが、いたずらに、軍事的脅威としてのみ捉えるのではなく、通商面から考察することと、中国東北部の資源、食糧等の輸送ルートの開発、そして中国による北朝鮮の茂山鉱山(鉄鉱石)等への投資も含めて、経済的観点から考察することも必要であろう。しかし、急激に展開していくかも知れない状況に対して、十分に備えるべきことは当然である。

<p>【提言 5】</p>	<p>中国は海運のナショナリズムを強める方向にあるがその意味する政策意図は、奇しくも日本海運が抱える同じ問題（危機）の縮小化(必要自国籍船の確保とチャーターとの抱き合わせ)を目指している。改めてわが国のナショナル・ミニマムとしての日本籍船と日本人船員を確保する施策を直ちに検討せよ。</p>
<p>具体的に、自国油自国運送、自国船自国建造を標榜する中国は、また別に、COSCO を中心としてではあるが、便宜置籍船の率、チャーター船の率等に関連して、「船舶の保有から制御へ」との政策目標を掲げている。この意味は、恐らく自国にとって最重要な物資・貨物は自国船によって運送すべきであり、ある一定の荷についてはチャーターでまかなうことにしてもよいのではないかとの判断があるように思われる。そうであるならば、正に商船の危機管理に対する政策がそこにある。現在の中国にとって、船舶運航要員の確保については全く問題がない。毎年 2000 人を超える海技技術者が教育機関から海洋に供給されている。とすると、ある種の危機に際して、自国にとって死活的な物資を必要量運送できる船腹を確保できるようにしておくことではないか。その要求にこたえる政策が、海運のナショナリズムということになる。改めて、日本に対して「わが国の安全保障のために、ナショナル・ミニマムとしての日本籍船と日本人船員を確保しておく施策を直ちに検討せよ。」と提言したい。</p>	

<p>【提言 6】</p>	<p>未だ管理面に不安のある中国海運の急激な市場化は、安全上、環境上の事故発生というリスクの可能性を増大させている。かかるリスクへの的確な対応を準備しておく必要がある。</p>
<p>一旦走り出した開放改革路線、自由化はとどまるところを知らないように見える。余りにも急激な発展と、国内に根強く残る旧態然とした現実とのギャップ、また利益追求優先の姿勢は船舶事故に容易に繋がる可能性がある。隣国として、恐らくその被害を大きく受けることになるわが国はそのような事態を想定し、そして備えておく必要もあろう。ヒアリングの過程で、中国における大きな問題の一つは、船員の労働条件であった。沿岸部の賃金の上昇は、相対的に船員の給与面での魅力を減少させるものであり、次第に優秀な人材が集まりにくくなる傾向が読み取れる。これに加えて、労働条件や労働環境に対する配慮が不十分であるとするなら、その面からも事故のリスクは増大する。WTO に加盟し、コンプライアンスを標榜する中国ではあるが、現状として、船齢の高いことが問題の一つとされている。即ち、老朽船とまではいえなくとも、古い船舶が航行している率は高く、それだけ事故のリスクも高いと思われる。かつては PSC で問題にされる船舶は中国籍船に多かったということもあり、当分の間は注意すべき問題であろう。ロシア船ではあったがナホトカ号の記憶は新しい。</p>	

<p>【提言 7】</p>	<p>中国海運を取り巻く諸問題についてなお不備や、欠陥は目立つが、しかし、政治的意図も含めて、中国に対する否定的な見解を鵜呑みにすることは判断を誤る。欧米や、日本をモデルに、短時間で改善されるポテンシャルがある。世界の工場として中国を中心とする北東アジアの荷動きが世界一である現在、この地域の安定と平和は最重要課題である。</p>
<p>本研究の立場は、中国批判にあるのではない。中国の更なる発展、或いは急膨張がわが国にどのような影響を及ぼし得るかを考察することにある。今や世界の経済は中国抜きには成立し得ない。世界の工場としての地位が大きく変動する可能性は低いという認識を出発点にして、客観的に実態を紹介することでもある。無用な対立や危機を煽るべきではない。WTO に加盟し、海運関係は、中国では最も開放された分野であるように思われる。中国が、海運の分野で世界標準で行動しようとしているこの好機を捉えて、多くの分野において、中国が更に普通の国になるよう協力していくことが必要であろう。</p>	

本研究の要約

JETRO 上海センター船用機械部ディレクター赤星貞夫氏は、「中国における水運業及び船舶需要の動向調査（2005年3月日本船用工業会）」の、「はじめに」で、「中国経済の世界経済におけるプレゼンスが増大する一方で、中国国内では自国発着の貨物を、安全保障の視点から、または海運産業振興という観点から、自国商船隊で運ぼうとする動きも顕在化している」と述べている。A・T・マハン「海上権力史論」の中で要旨次のように述べている。それは、貿易のために通航する船舶に対しては、国家はこれに安全な帰着港を与え、また航海中できる限りこれを保護しなければならない。そしてこの保護は、戦時においては軍艦によって権力を拡張されなければならない。それ故に侵略政策をとり、単に軍事組織の一部として海軍を保有する国民の場合とは別として、海軍の必要は商船の存在と共に発生し、その消滅と共に消滅するという。中国の海運ナショナリズムを示す自国油自国運送、自国船自国建造の目標達成を図ろうとする、中国の願望が海運政策の上に色濃く反映されるであろうことと、海軍の動向を軍事的側面からみるのではなく、一国の海運（経済）の視点からも考察することが重要であり、そこには中国の海洋政策が根本にあると見て考察する必要があるように思われる。

中国は（2000年調査）実効支配船4740万総トンで世界第5位、世界の船腹量の6.1%を占める海運大国であり、同時に海運強国をめざすとも表明している。中国の海岸線は18000Km余り、110,000Kmの内陸河川航路を有し、1460の港があり、うち万トン級以上の深水埠頭は835、対外開放港は130余り。世界の100以上の国、地域からの船舶を年間6万隻以上扱っている。

中国の輸送貨物の84%、輸入エネルギーの90%以上が海運により輸送されている。このような中国海運はWTO（2001年）加盟後開放を一層エスカレートさせ、さらにグローバルゼーションということもキーワードになっている。中国はWTO加盟に伴う諸義務を実現すべく、海運の分野、海洋管理の分野で次々と法令を整備してきており、あらゆるシステムの規範化とコンプライアンスということに重点を置いているようにみえる。次第に市場秩序を整える中で、中国国内に残存する不都合、不備、不足を解消し欧米や日本の水準に追いつこうとの努力を重ねており、かなり近い将来、海運管理の面でも船舶、造船、港湾インフラ等の面でも、海運先進諸国と遜色のないレベルに達するものと考えられる。ここでは研究の過程で考察した諸事項をダイジェスト的に示して概略の全体像をお示ししておきたい。

(1) 中国が立遅れていると思われる状況とその評価

現実を直視したとき確かに造船技術とその周辺産業、港湾インフラ、流通、船員政策等、海運のシステム、海運や港の管理等多くの場面で不十分な感は否めない。船舶の需要に船舶供給は追いついておらず、港湾荷役の能力も限界を越えている。許認可のシステムを根拠付ける法制度の整備もまだ十分であるとはいえない。立場によって温度差があるというもの、学者層は次のような見解を示す。

中国の海洋政策は、海洋法条約（批准は1996年）に関すること、資源・エネルギーの開発や領土問題に関することは敏感であり重点を置いている。しかし一般的な商船、船員政策等の海運政策に係ることには不熱心で、しかも担当部局は分散していて統一性がなく、何よりも海事法は未整備の分野が多く残っているという。中国は保有船舶の56%を便宜置籍しており、且つ平均の船齢も高いとその後進性を指摘する。しかし中国は1964年に「国家海洋局」を設置し、この組織は90年代には統合海洋管理、関連法制整備、資源保全等の全般的監督を担いその権限を拡大している。漁業法、鉱物資源法、排他的経済水域法、大陸棚法、海洋環境保護法、無人島の保護および利用の管理に関する法律等を順次整備していると共に、2000年に制定された海域使用管理法では中国の海洋管理の意思を明確にするという海洋政策の具体的表明とも思われる法律を公布施行している。中国のWTO加盟の具体的表面である「国際海運条例（2001年）」および「国際海運条例実施細則（2003年）」を実施し、また「港湾法（2004年1月1日施行）」やテロ対策としてのSOLASに対応する「船舶海上保安規則」も整備した。また海洋で活動する人材の育成もSTCW条約を基準として、上海、大連の両海事大学で、日本とは比較できない程の人数の教育を行っている。上海海事大学はスウェーデンのマルメにある世界海事大学の分校としての認証を受けて、益々国際的レベルを有する海技従事者の高等教育機関として発展しつつあるが、このこと一つをみても中国の海洋政策がその目的達成に向け実施されつつあることを垣間みるのである。そして現在見られる遅れや不備は欧米や日本に学びつつ短時日に世界標準に達するであろうポテンシャルが十分なのである。

(2) 中国海運の発展目標

2004年の報告による中国の対外貿易運輸の特徴は①輸入原油量の急激な増加（世界第2位の消費国）、②鉱石輸入量の継続的な増加、③石炭輸入量の増加と輸出量の低下、④食糧輸入量の大幅な増加、⑤港湾の取扱い能力は限界にきている（2004年の中国港湾貨物取扱い量及びコンテナ取扱い量は共に世界一）、⑥国内運輸でも水路運送は限界に近く、

石炭の積み出しが不均衡といったことがあげられている。それ故中国の水運業の発展の目標は、水上輸送能力を向上させることにより、①国家戦略と国民生活に必要な石炭、原油、鉄鉱石等資源の運輸を確保する。②対外貿易の輸出入貨物の運輸を確保する。③農業用物資及び都市住民の野菜と副食品の運輸を確保する。④旅客運輸及び化学危険品の安全を確保することとされている。そして、2003年、中国交通部は水運市場秩序の整備と不法行為の取り締まりを強化した。特に危険物運搬船及びその運航者に重点を置いた。

また、水上運輸許可の管理を強化し、中古船舶の強制廃棄制度（巻末資料「老朽船管理規定」参照）を実行し、揚子江中・下流の8省1市及び珠江の砂利運搬船舶の積荷超過運輸制限の連合行動を組織し、水上運輸積荷超過行為を有効に治め、揚子江口及び珠江口の運輸秩序を確保した。

また、2015年までには「水運業の四化」を実現するものとしている。即ち、船舶の大型化、船隊の専門化、企業の統合・集約化、内陸河川船舶の標準化である。

技術力、市場競争力及び市場変動への対応アップを今後の目標とし、輸送企業の経済利益を高めるものとしている。さらに、水運業の構造調整を加速するため、各クラスの交通主管部門は業界の管理を強化し、水運業の発展戦略、計画、政策法規の研究・策定等を成し遂げるように努力するとし、水運業構造調整の政策措置の主要内容は次のとおりとされる。

- ① 水運業構造調整の発展戦略と計画を研究して策定する。
- ② 経済・法律により輸送力を調整・コントロールする。
- ③ 国家の支持を受け、国際輸送船舶の構造を改善する。
- ④ 内陸河川船型の標準化を強制的に推進する。
- ⑤ 海運企業の資格管理強化、市場の独占行為を排除し、海運企業の管理レベルを高める。
- ⑥ 海運企業の改革を推し進め、対外開放を進める。
- ⑦ 技術進歩を促進し、情報化を強化する。
- ⑧ 教育及び人才開発、法律執行部門を強化する。

（3） 中国の便宜置籍船とコンテナ

中国は世界第3位の造船大国の割には保有船腹量は多くない。中国の実効支配船は2414隻、4710.12万総トンで世界の6.1%の船腹量である。そのうち788隻、トン数ベースで48.9%が便宜置籍船である（UNCTAD2003年のデータ、因みに日本は2000トン以上の船舶が1873隻1億トン、用船1770隻である）。かくして石油、鉄鉱石、石炭、

食糧は輸入国になるが、その輸送を外国船に委かせ続けることはしないのではないかと考えられる。自国船による瀬取率の上昇、戦略物資の自国船運送の実現をめざしているように思われ、それは自国油自国運送、自国船自国建造を目標として掲げていることからそうと知れる。コンテナ輸送は用船で、石油、石炭、食糧、液体貨物、バルクは自国船でとの考えは、「船舶の保有から制御へ」とスローガンを変えつつあることとも通底し、危機管理を意識した戦略目標（安全保障）のための海洋政策の意図するところでもあるように思われる。

ところで「台湾两岸コンテナ定期便管理に関する公告（2004年9号）では、同一航海で两岸（台湾と大陸）に入港することはできるが、两岸の荷を積んではならないとの制限をかけている。考え方はいろいろあろうが、两岸間の航海を内航とみているのではないかとと思われる。この一点からだけでも中国は大陸、台湾、香港を一体のものとみなして政策を行っているように思われるという、そのことに常に十分留意する必要がある。現在の中国コンテナは沿海大規模港湾に集中しており、取扱い量はその能力を超えている。それ故沿岸主要港では設備の増強、大型化のための航路の深水化をはかっており、第5世代、第6世代のコンテナ船への対応をはかっている。さらに中国のコンテナ輸送量の急増は世界コンテナ輸送の牽引車になっているが、そのため運賃は高騰している。北東アジア（この地域が世界最大の荷動きの地になっている）のコンテナのハブ港として上海、大連、そしてこれと争う形で韓国の釜山が覇を競っており、相対的に日本の各港の地位は低下している。日本一のコンテナ取扱い量を誇る東京港は2004年で380万TEUであるが上海は1000万TEUを超えている。

コンテナ輸送に関して日本はローカルポートとしての機能を考えていかねばならないように思われる。ということは、アジア全体を睨んだ港湾政策を考えていく必要があり、アジア全体の港湾を合理的且つ効率的に使うことを考えるべきである。それをうまく使えば、ハブ港とされる港から必要な物資を、それを必要とする場所にある日本の港に直接運ぶというルートになっていくかも知れない。

（4） 中国海運の発展と海洋政策

中国経済の発展、膨張にともない今や中国の海運における貨物取扱い量は世界一となり、コンテナ輸送も拡大を続けてはいるが、現状においてはその運送力は不足している。そのため運賃は上昇する。そのため中国は造船能力の拡大政策へと向かい通商ルートの発展は、必然的に世界の海洋の安全に関心を持たざるを得なくなることは容易に推察できる。経済

安全保障の視点から考察すれば中国がマラッカ・シンガポール海峡の安全に関心を寄せだしていることもうなずける。

世界一の量の貨物が往来する海洋であってみれば、通商航行ルート of 安全面からする中国の海洋政策の動きをみるという視点も大事であることが理解されよう。アフリカからロンボク、マカッサル、台湾東方を通過して上海方面というルートの可能性を考えておくことも必要ではないかと思われる。現在中国は船舶の大型化、船隊の専門化、企業の統合・集約化・内陸河川船舶の標準化という「水運業の四化を」実現しようとしているというが、さらに現代化を含め、技術力・市場競争力及び市場変動への対応力アップを今後の目標とし、輸送企業の経済利益を高めようとしているのである。中国の海運政策の一つである中国の船舶運航目標（これは各種の文献に頻出している）は①水運交通基礎施設の建設（そして内陸、河川、水運を国際水運に開放）。②港湾管理と水先制度（港湾体制を改革し、港湾経営を効率化、近代化する。）③船舶運航政策を研究する。④海運業の安全と発展確保のための法制を整備する。⑤水運に関する情報のIT化。⑥対外開放の促進と良好な市場の形成、とされている。

中国のWTO加盟の証文である「国際海運条例」と「国際海運業外国投資管理規定」とが連動し、外資海運企業の経営活動の枠組を明確にし、その権利、利益を保護すること、用船国際船舶代理、倉庫、コンテナ等6項目の国際海運業務の審査手続を具体化する（開放手続の整備）市場開放の原則が中国海運政策の一端を示すものなのである。

中国の港湾部門では、政務公開、情報公開、政策の透明性確保を推進するとの目標を掲げている。手続的公正を図ろうとする努力も伝えられており、これらは「WTO効果」といってもよい。2005年度の港湾管理の政策目標は①港湾発展計画の研究。②港湾の行政的管理の強化、港湾経営の秩序化のための作業手順の規範化。③荷役管理体制の効率化。④水先制度の充実。⑤貿易費用徴収規則の改正。⑥港湾の安全管理の強化、とされている。

本研究では、次の第2部、研究の項目で中華人民共和国交通部の「2004中国航運発展報告」の記述をベースにしなが、二で「中国海運の発展」について述べるとともに、三で「大連・上海・杭州における現地調査の報告」を、四で「中華人民共和国海域使用管理法について」で、中国側の研究を翻訳し報告すると共に、参考資料として、「中華人民共和国港湾法」「国際海運条例」「国際海運条例実施細則」「老朽船管理規定」の日本語訳を掲げておいた。そして巻末に参考にした文献の主なものを掲げておいた。

第2部 研究

一、総説

先ず中国海運の状況をコンパクトに俯瞰し、且つ中国の海運政策の底流を認識するために「中国海運報」に述べられているところを御紹介しておきたい。

この文献は現状をよくまとめているが、大陸、香港、台湾を含めて中国の海運を捉えているところに特徴がある。大陸側の意識を知る上でも参考になる。

21世紀に入り中国海運は順調となり、国際的な競争力を備えた遠洋（国際航海）船隊を建設している。改革開放以来、中国は既に10年連続して、IMOの活発といえる程の動きはないとは聞かぬがA類理事国となり、船舶の大型化、船隊の専門化、経営の集約化が次第に進んできた。2002年末で、中国遠洋運輸船舶2337隻、積載量2316.17万トン、コンテナ運搬量45.09万TEUといった状況にある。2003年7月の統計により世界のトップ10を見ると、中国の大陸部の現有船隊の造船、輸送、人材、総積載重量トンは4200.56万DWTで、世界第4位に位置している。更に、香港が3529.7万DWTで第7位、台湾が2328.1万DWTで第9位となっている。これらを合計すると総積載トン数は10058.36万DWTとなり、全世界の13.4%を占めている。現在、世界第一位にあるギリシアの船隊の多くは、外国の船会社が同国において登記した船舶であることを考慮すると、中国兩岸3地域の船隊規模は、日本に僅かに及ばぬものの世界第2位とすることができる。現在、中国国際貿易運輸に携わっているコンテナ船隊は専用化、大規模化、集約化が進んでおり、運送量は飛躍的に増加し、メカニズムも絶え間なく改善されている。2002年、世界二十傑に名を連ねる船会社の中であって、中国大陸の中国遠洋運輸総公司(COSCO)はコンテナ船119隻、運送力24万TEUを擁しており、世界第7位となっている。中国海運グループはコンテナ船83隻、運送力15万TEUで、世界第14位である。香港地区の東方海外公司はコンテナ船47隻、運送力15万TEUで世界第15位である。一方、台湾地区の長栄／立栄公司はコンテナ船136隻、運送力39万TEUで世界第3位に位置しており、陽明海運公司もコンテナ船42隻、運送力12万TEUで、世界18位となっている。中国3地区全体では5企業が二十傑に入っていることになり、全体では427隻のコンテナ船及び105万TEUの運送力を要しており、二十傑の総運送力593万TEUに占める比率は21.3%に達している。中国コンテナ運輸は著しく発展している。

運航の礎である造船面から見ても、兩岸の業績は世界の注目を集めている。大陸において、改革開放後20数年を経て、造船能力も増強され、世界第3位の造船大国となった。

現在、鋼船建造能力を持つ造船所は 1000 を超え、大規模な船舶修理所も数百を数える。5000 トン級以上のドックは 75 を数え、現在建設中のものを数えると 10 万トン級ドックが 12 に及んでいる。(VLCC 等超大型船舶用 9 ドックを含む) 台湾において、高雄では既に世界最大の 100 万トン級大型ドックが建造済みである。技術輸入と自己研鑽の結果、大陸においても 20~30 万トン級の大型タンカー、11 万トン級のプロダクトオイルタンカー、15 万トン級の石油リグ、第 3、4 代ケミカル船、半冷半圧式液化石油ガス運搬船、超パナマックス船といった最新鋭船型の核心となる技術を身に付け、大量生産能力及び産業化が図られ、最先端の造船大国へと邁進している。こうした力強い革新状況は、必ずや将来中国が世界トップクラスの近代的海上運送船体を構築する礎となるにちがいない。しかしながら、現時点における世界レベルを見れば、大陸の船舶運航業にはいくつかの問題があるのも事実である。第一は、船体メカニズムの不均衡である。バラ積み貨物船が 53.4%を占めており、液化船舶(とりわけ原油タンカー)の比率は僅かに 14.9%にすぎず、コンテナ船の比率は更に低い。第二には、船齢が高く、老朽化が大きな問題となっている。少数の最新鋭バラ積貨物船及びコンテナ船が世界のトップレベルに達しているほか、他の船型のものについては、決して楽観できる状況ではない。第三は、造船レベルは、依然として日韓に水を開けられており、高付加価値及び高い技術への変換が遅れた結果、市場競争力は未だ強いものとはいえない。中国は、鄭和の精神を維持し、船体メカニズムの歩みを加速し、世界トップレベルの船舶運航国となるべく、大型コンテナ船、液化天然ガス及び液化石油ガス船、原油タンカー、自動車ロールオン船、旅客ロールオン船、高速客船の発展に重点を置き、船舶の大型化、現代化、標準化及び企業の大規模化、専門化、集約化を促進し、中国船舶運航全体の発展と競争力を向上させつつある。

有効な国際資源配置のための国際船舶運航集中システムを構築する。2002 年末、兩岸 3 地域では 1 億トンの取扱量を持つ上海、寧波、杭州、天津、秦皇島、大連、香港及び高雄の 9 港湾が整備済みである。現在、中国兩岸 3 地域において、南部の香港及びシンセン地域、中部の江蘇・浙江を両翼にした上海地域、北部の天津、青島、大連港湾地域及び台湾の高雄地区において地域性船舶運航中核地が形成されている。2002 年、世界コンテナ港 20 傑中、香港が第 1 位、取扱量 1914 万 TEU、上海が第 4 位、取扱量 861 万 TEU、高雄が第 5 位、取扱量 849.3 万 TEU、シンセンが第 6 位、取扱量 761.4 万 TEU、青島が第 15 位、取扱量 340 万 TEU である。これらの港湾の取扱量の合計は 4726.7 万 TEU で、20 傑港湾全体の 37.1%の取扱量である。新世紀当初、兩岸 3 地域の各国際船舶運航の中核地は改革、拡

大傾向にある。南部船舶運航中核地について、香港が近年建設した第9号岸壁の第1バースは既に運航を開始し、香港におけるコンテナ取扱量を2000万TEUにまで高めた。2005年までには、当該岸壁の6バース全てが整備運営され、260万TEUのコンテナ取扱量増加が見込まれ、香港の「世界一」の地位を確固たるものとするであろう。今年中には1000万TEUに迫る勢いのシンセン港は、現在5万トン級のコンテナ専用バースを11擁しており、計算上の取扱量は320万TEUであり、「第十次五カ年計画」期間中、岸壁、航路、貨物集散及び補助施設の建設に156億元が投資され、塩田3期工事、蛇口2工事及び赤湾12号、13号バースの整備が加速され、取扱能力を倍増させ650万TEUにまで高めた。当該期間中、シンセンでは更に塩田4期、蛇口3期及び大鏟湾開発コンテナ専用区の整備も進んでおり、港湾の貨物取扱能力を更に拡大させた。

中部船舶運航中核地について、上海は2002年6月から世界有数のコンテナ区である洋山港1期工事の建設を開始し、2005年末に運用が開始されると、新たに220万TEUの取扱量が拡大される。洋山港総合発展計画によれば、今後10～15年の間に、18キロメートルに及ぶ深水岸壁が整備され、50余りの超パナマックス型コンテナバースが設けられ、通過能力は2000万TEUに達し、上海を世界で1、2を争うコンテナ港湾へと変革させる。また、長江口深水航路整備、杭州湾大橋建設に伴い、江蘇省の蘇州港と浙江省の寧波港の発展が急激に加速される。北部国際船舶運航中核地について、大連、天津、青島は競って整備を進めている。大連では、120億元の投資により、30万トン原油岸壁建設、25万トン級鉍石岸壁工事、大型原油運送区、新港総合拡張建設工事及び大窑湾2期工事等が進んでおり、新たに16メートルの水深を持ったコンテナバースが6ヶ所が整備が進んでいるとともに、欧米等の国際財団との間で50万トン大型原油岸壁建設計画も持ち上がっている。天津では273億元の投資により、20万トン深水航路、北部コンテナ岸壁、北港コンテナ1、2期工事、20万トン鉍石岸壁2ヶ所、25～30万トン岸壁の建設が予定されており、2010年の取扱量は2.3～2.6億トン、コンテナ処理能力は1000万TEUとなる見込である。青島においても、225億元の投資により、前湾新港区の5～10万トンコンテナバースが15ヶ所、8万及び30万トン原油岸壁各1ヶ所、20万石炭及び鉍石兼用岸壁1ヶ所の建設が進んでいる。東部国際船舶運航中核地について、高雄においても巨額投資が行われ、大規模発展計画が立てられ、2006年までに、大林商業港区13ヶ所の岸壁及び外海コンテナ中核地における16.5～18メートル水深の専用岸壁整備が予定されており、「アジア太平洋船舶運航中核地」の発展も近々の実現を目指している。兩岸3地域の各大港湾都市は鋭意

開拓を進め、全力を尽くすことにより、均衡ある、相互に機能し、輻射的な世界レベルの国際運航中核地体系が中国において形成されるであろう。

鄭和の精神を発揮し、現代的な経営観念、管理レベル及び科学技術を兼ね備えた高レベルの運送船隊を構築する。今年のモニタリング調査及び統計分析によれば、中国大陸の各種海運企業に従事している者は 79794 名である。その内訳は航海 53880 名、その他が 22914 名である。大型海運企業は依然として関係専門技術者の安定需要を維持しており、大量の中小海運企業における専門技術者需要は逼迫した状況にある。同時に、多くの中国船員が国外に進出し、多くの有名な外国海運企業の管理部門で活躍している。このような国際海運に携わっている中国人は、その数ばかりか、その資質も高度なものとなってきている。大学（専科大学）以上の船員が占める比率は高まり、1971 年後に生まれた者は全て中等専門学校以上の学歴を有している。1995 年からは、中国の大陸は STCW 条約を遵守し、船員の養成、執務及び当直としての素養に対する厳格な審査を実施しており、国際海運界の厚い信頼を得てきた。現在、兩岸 3 地域の運航教育機関は世界一流の運航者を養成する条件を整えている。大陸の大連、上海、アモイ、寧波、武漢、広州並びに香港及び台湾の基隆、台北、高雄等の都市においては、航海又は運航教育機関が整備されている。その中でも、大連海事大学は現今における世界最大規模の高等航海学府であり、本科、修士の学生数は 13000 を超え、毎年、中国及び他国（地区）へ 5000 名近く優秀な人材を供給している。

現在に触れ過去を偲び、未来を展望すれば、新世紀の全中国の運航業発展は、「時期、地の利、人の和」とも兼ね備えているというべきである。「時期」とは、即ち兩岸 3 地域が WTO 加盟及び ASEAN 及び中国自由貿易区の積極的推進に伴い、21 世紀における世界の製造工場となっており、経済の国際化及び区域化へと進む潮流は、中国を再び時代の主役とさせるであろう。「地の利」とは、世界船舶運航の中心地が大西洋から太平洋に移行しており、アジア太平洋地域、特に、東南アジアの世界運航の中核たる地位は、日々固まりつつある。「人の和」とは、国家的戦略に従って教育は充実し、兩岸 3 地域の交流と協力はますます密なものとなっており、「血は水より濃い」に代表される中華運航（海運）勢力は世界を凌駕するものとなるであろう。

二、中国海運の発展

第1章 中国における船舶運送の概念

1-1-1 2004年における中国水運の状況

2004年、世界経済、国際貿易の伸びは加速し、中国船舶輸送の国際化に良好な状況となった。全中国の船舶運送に係る経済状況は良好であり、強い経済力は運送需要を促進させ、港、航路建設及び船舶運送力の強化につながった。船舶運送に係る経済指標は刷新され、中国水路の貨物運送量及び貨物取扱量の増加幅は高い水準を維持している。

世界経済と中国経済の好調は船舶による物資運搬の需要を増大させ、それは港湾建設、航路の建設、船舶輸送力強化の因ともなり、それが促進されることとなった。

これにともなって 2004年中国水路運送量に関し、水路貨物運送量、貨物取扱量の増加幅は拡大した。2004年の水路貨物運送総量は 18.7 億トンであり、沿岸、河川、遠洋貨物運送量は全て増加したが、沿岸貨物運送量は 5.63 億トン、河川貨物運送量は 9.16 億トン、遠洋貨物運送量は 3.95 億トンであった。次いで特徴的なことは水路コンテナ運送量の著しい増加である。2004年、水路コンテナ運送量は 1605.2 万 TEU (twenty-foot equivalent units: 20ft コンテナを 1 単位とする単位)、重量 1.59 億トンとなり、このうち、遠洋コンテナについては、運送量 1207.4 万 TEU、重量 1.12 億トンである。港湾でのコンテナ取扱量も世界一 (2004年 6160 万 TEU) である。貨物取扱量の内容はドライカーゴとバラ積貨物である。(23.35 億トン)

1-1-2 2004年における中国港湾取扱量の増加と特徴

2004年対外貿易運送及び中国内の石炭、原油、金属鉱石等の大口物資運送の需要は力強く、沿岸、河川部に位置する港内外の貨物取扱量は著しく増加した。中国の大陸部の港湾貨物取扱量は初めて世界一となった。港湾での荷役も盛んであり、港湾運行能力は極めて厳しい状況に置かれているが、2004年、中国港湾貨物取扱量は世界一であり、コンテナ取扱量についても依然として世界一の地位を保っている。

(1) 港湾貨物取扱量の著しい増加

2004年、中国港湾貨物取扱量は 41.72 億トンに達し、26.6%増加した。このうち、沿岸部の港湾では 25.38 億トンで、23%増加し、河川部では 16.34 億トン、32.5%増加した。

上海、寧波、天津、広州、青島、秦皇島、大連、シンセン等の億トン級の8港湾における貨物取扱量は16.19億トンであり、前年比20.8%の伸びを示し、沿岸部港湾貨物取扱量の64%を占めた。

(2) 対外貿易貨物取扱量の継続増加

2004年、中国対外貿易経済は依然として力強く、輸出入貿易額は急速に増加し、中国港湾貨物取扱量は11.5億トンで、前年より18.9%拡大した。そのうち、沿岸部港湾の取扱量は10.56億トンであり、19.4%、河川部の港湾貨物取扱量は0.99億トン、13.7%拡大した。

(3) コンテナ取扱量の急速な拡大

2004年、中国港湾コンテナ取扱量は6160万TEU、前年比26.6%の伸びを見せた。そのうち、沿岸部港湾の取扱量は5662万TEUであり、河川部の港湾貨物取扱量は498万TEUであり、それぞれ、前年比27.1%、20.9%拡大した。

(4) 港湾貨物取扱量の中心はドライカーゴ、バラ積貨物

中国港湾でのドライカーゴ、バラ積貨物取扱量は23.35億トンに達し、前年比31.5%の伸びを示した。液体バラ積貨物量は5.4億トンで、18.7%、雑貨については5.59億トン、15.7%増加した。コンテナ取扱量は5.51億トン、25.4%拡大し、車両のロールオン量は1.87億トンで、30.1%拡大した。2004年のドライカーゴ、バラ積貨物取扱量中に占める比率は、それぞれ、56%、12.9%、13.4%、13.2%及び4.5%であった。

2004年中国対外貿易輸出入総額は11547億米ドル(35.7%前年比増)であった。中国の特徴は

(1) 輸入原油量の急増。消費2.7億トン、生産1.75億トン、輸入1.1億トンで世界第2位の原油消費国となった輸入の90%以上が海運による。

(2) 鉄鉱石の輸入2.02億トン(前年比5500万トン増の38%増)

(3) 石炭輸入量の増加(電力用石炭の需要が大)1435万トン

(4) 食糧輸入の増加

即ち輸入に多くの船舶を使用している実態がある。

1-1-3 2004年における中国の対外貿易運輸の急増傾向とその特徴

2004年、中国対外貿易輸出入総額は11547億米ドルに達し、前年比35.7%の伸びを見せた。こうした状況下、対外貿易市場は日に日に活気を帯び、取扱量も急増する傾向にある。

(1) 輸入原油量の急速な増加

自動車、化学工業、電力等の産業の急速な発展に伴って、社会の石油製品需要は高まっている。2004年、中国の原油消費量は2.9億トンであり、原油生産量は1.75億トンである。消費過多の影響を受け、2004年、中国の原油輸入量は大幅な増加を続けており、水路での原油輸入量は1億トンの大台を突破し、1.1億トンとなった。前年比25%増となり、世界第2位の原油消費国となった。中国の原油輸入は90%以上が海運によるものであり、消費要求と国民経済及び人民生活の保障のために、主導的立場となっている。

(2) 鉄鉱石輸入量の継続的な増加

2004年、冶金業界は依然として急速な伸びを維持し、国家の系統的マクロ調整によって、中小鉄鋼工場は閉鎖又は休業し、生産量は一時的に降下したものの、第3、第4四半期には幾分上昇に転じ、鉄鉱石の急速な輸入量の増加は依然として継続している。2004年、中国沿岸部港湾における鉄鉱石の輸入量は2.02億トンとなり、5500万トン、38%も増加した。第2四半期の伸び率は76%に達した。

(3) 石炭輸入量の増加と輸出量低下

2004年、中国石炭供給状況は逼迫し、電力用石炭供給のため、南東沿岸部の発電省は国際市場からの購買に方向を変換した結果、2004年の中国の石炭輸入量は1435万トンとなり、81%も増加し、中国内の石炭供給に対し一定の補給的作用を果たした。石炭供給を保証するため、国家はマクロな整備を実施した結果、2004年の石炭輸出量は8687万トンとなり、前年より7.6%抑制された。

(4) 食料輸出の顕著な低下、輸入量の大幅な増加

2004年、中国の食料輸出は著しく減少し、輸入量は大幅に増大した。輸出量は453.5万トンとなり、前年比78.2%の減少となり、輸入量は3073.7万トンで、前年比40%の増加となった。中国の食糧輸入の構造に変化は無い。

1-1-4 中国の国内運輸について

2004年、中国の石炭、石油、金属鉄石等の需要量は大幅に増大し、水路運送は逼迫した状況となった。2004年、沿岸部の貨物運送量及び取扱量は5.63億トンであった。

2004年、中国沿岸運送は逼迫した状況となり、政府は石炭、石油等の重要物資の調達及び運搬を保障するための措置を講じた結果、電力用石炭不足は緩和され、中国のエネルギー需要を満たすことができた。鉄道運送力の不足のあおりを受け、北部の都市部港湾においては、石炭の積み出しが不均衡となり、船舶の荷役待ちといった状況も発生した。

電力消費のピークとなる夏季期間中、南部の発電所では石炭の保存量が極端に減少し、20 余りの省の電力用石炭が不足した。港湾関係企業は運送生産に力を入れ、潜在力を発揮し、改善策を講じて、運送力の調整を図り、対外貿易運送船舶を十分に活用して、電力用石炭の輸送に当たり、重要物資運送任務を果たした。また、鉄道や公共水路と積極的な関係を図った結果、電力用石炭の保存量は徐々に増加し、南部各省の発電所の正常な運行に対し重要な役割を担い、中国経済及び中国人民の安定を維持した。

必要に応じて外航船を内航に振り向けもしたが、逆に内航船舶（設備やサーティフィケートで資格のない船）が書類をいつわって日本との貿易に従事し、摘発された事例もある。内航外航とも船舶需要の逼迫によって運送価格が上昇したという中国の影響で日本の海運各社の収益も大きくなったという。

秦皇島、天津、京唐、錦州、營口等の北部の主要な石炭積出港や寧波、広州港等の東部、南部の主要な荷卸港及び中国海運、COSCO 等の船舶グループ企業は、需要物資運送需要を満たし、経済及び中国人民生活の安定を図るため、重要な役割を果たした。

2004 年、中国沿岸運送市場需要の伸びは著しく、運送力は逼迫し、運送価格も徐々に上昇した。上海航運交易所が公布する沿岸（バラ積み貨物）総合運送価格指数は、5 月中旬において 1717.61 ポイントに達した。下半期、政府のマクロ調整政策の実施に伴い、運送価格は徐々に下落した。2004 年 12 月 31 日、中国沿岸バラ積み貨物運送価格指数は 1524.72 ポイントに収束し、年度当初より 8.5%上昇した。

2004 年、長江船舶運送は繁忙状況を呈した。河川沿いの工業経済は急速に発展し、長江ルートの貨物、対外貿易及びコンテナ取扱量は何れも二桁代の伸びを示した。車両のロールオン、液体化学工業、バラ積みセメント運送は順調に発展し、増加幅と運輸総量は共に史上最高を記録した。2004 年、長江ルートの貨物運搬量は 3.57 億トンに達し、前年度比 16.1%の伸びを示し、コンテナは 182 万 TEU となり、前年より 27.8%増加した。

中国は取扱量は世界一であるが、世界のコンテナ運送量の拡大は、運送力を上まわり、船舶（コンテナ船）が不足した。そのことは価格の上昇も含め、中国に最も大きい影響を与えている。それが造船能力の拡大への政策と結びつくこと、また全体として世界の海洋の安全に協力しその方向へ向かわなければならなくなることは必然である。経済安全保障の観点からの考察が必要であろう。

1-1-5 コンテナ運送について

中国の対外貿易の急速な発展に伴い、対外貿易コンテナ生成量も大幅な上昇を示した。

コンテナ運送需要も依然として増加しており、2004年には水路を利用したコンテナ量は、1605万TEU、運送量は15938万トンで、それぞれ、前年比5.4%、6.2%の伸びを示した。

2004年、港湾コンテナ取扱量は拡大し、中国大陸港湾コンテナ取扱量は世界の17.3%に達し、中国港湾コンテナ取扱量は6160万TEUで、前年より26.6%増加した。このうち、沿岸港湾における取扱量は5662万TEUであり、上昇率は27.1%、河川港湾においては498万TEU、上昇率は20.9%であった。

2004年、上海港、シンセン港のコンテナ取扱量は、1455万TEU、1366万TEUであり、上昇率は、それぞれ、29%、28.2%となり、世界のコンテナ埠頭の指導的な立場を保った。寧波港は44.5%の増加率で、400万TEUを突破し、中国大陸港湾の第4位に躍進した。營口、威海、連雲港等の港湾コンテナについても40%以上の伸びを維持した。

2004年、世界のコンテナ運送量の拡大は運送力を上回り、コンテナ運送市場は相対的に需要過多の傾向を呈した。繁忙季には、多くの航路において船艙にゆとりが無くなり、定期航路運送価格は高騰し、2003年よりも更に上昇した。中国の輸出コンテナ運送市場のトレンドを反映する総合運送価格指数も上昇している。2004年12月31日、総合運送価格指数は1174.23ポイントとなり、前年同期に比較し8.28%上昇した。2004年、欧州航路においてはこうした傾向は顕著であり、北米航路においては閑期においてもさほど降下せず、繁忙期においては際立った。上海航運交易所が発表した欧州航路運送価格指数は平均1546.03ポイントで、前年より平均10.9%増加した。アメリカ西海岸航路の指数は、1326.38ポイント、前年比5.1%上昇した。近海航路における競争は激化した。日本航路の貨物量は緩やかに上昇しているが、運送価格は変動が激しい。韓国航路の貨物量は比較的平均化されているものの、価格には一定の起伏がある。

2004年中国の国内コンテナ運送市場は緩やかな発展を遂げた。長江デルタ地帯、渤海湾、珠江デルタ地帯の中国航路運送市場も更なる発展を遂げてきた。主要港湾の中国国内向けコンテナ取扱量の拡大も顕著であり、年間1051万TEU、前年比28%の上昇を見せた。

1-2-1 2004年の中国における水運の基礎的設備の建設

中国の国内外貿易運送需要の急速な伸びと船隊の大型化への要求に応えるため、中国政府は上海国際航運センター及び長江デルタ、珠ロデルタ及び渤海港湾の建設を加速した。2004年沿岸港湾投資額は336.4億元で、前年比39.9%の伸びを示した。60件のバースの新設、拡張中であり、一万トンクラスのもの38件、新たに9550万トンの貨物取扱能力を得た。運行可能な中国沿岸港湾バースは、年末現在で4197ヶ所に上り、そのうち一万

トン級バースは 790 ヶ所であり、年間の総合運行能力は 22 億トンに達した。コンテナ、鉱石、原油及び石炭等の専用岸壁も相次いで建設され、中枢港湾として、港湾の運行能力不足解消のため能力を遺憾なく発揮しており、経済及び対外貿易の発展を支えている。

1-2-2 河川運送の基盤整備

2004 年、河川運送インフラ整備は急速な発展段階に入り、長江ルート航路の整備プロジェクトは順調に進み、数多くの水道整備工事が展開され、複数の航路では浚渫が実施され、整備は順調に進展している。年間のインフラ整備に係る投資額は 71.4 億元に上り、前年比 32.7%の伸びを見せた。河川港の貨物取扱能力は新たに 1332 万トン拡大され、改善された河川航路は 472 キロに及んだ。

1-2-3 港湾能力の限界への対応

全体的に見ると、現在水運インフラは社会経済需要に対応できているものの、今後の急速な需要の伸びを考慮すると、沿岸部の重要港湾の能力は限界にきており、緊急な改善が急務となっている。このため、沿岸部及び河川の港湾建設及び航路整備を推し進め、能力を維持し、大型の石炭、鉱石、コンテナ専用バース及び沿岸港湾の深度のある航路建設を加速させている。長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾の港湾建設計画を推進している。

2004 年 12 月 22 日、国務院総理「温家宝」は国務院常務委員会を招集し、「長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾沿岸港湾建設計画」を審議し、事実上通過させた。会議上、長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾沿岸港湾建設の計画及び実施は、世界を見据え、未来志向で、中国経済社会の発展に寄与すべき大局に立つべきとの指摘がなされた。

計画によれば、今後 5 年で中国は沿岸部の経済成長が著しい長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾において三大港湾を建設し、大規模な主要専用バースに重点を置き、2010 年までにこれら三大港湾の貨物取扱能力を少なくとも 35 億トンに拡大させるため、3 ヶ所で総合的な海上通航路を整備するという。

1-3 中国における船舶による運輸

2004 年、中国運輸業界は運輸調整能力を更に一步拡大し、船舶の大型化、現代化、規格化を推進した。遠洋、沿岸、河川船隊の規模は絶え間なく拡大し、船舶全体の技術レベルも向上している。中国航運会社が発注建造した 8500TEU コンテナ船、30 万トン級タンカーが相次いで運航され、世界の最先端レベルの性能を持つ液化天然ガス船舶も現在建造中である（LNG 船建造の技術が注目されている）。

中国には 21.1 万隻の運搬船があり、積載純量は 8617 万トンである。船舶は改善され、

コンテナ船の総コンテナ数は世界第 6 位であり、中国海運、COSCO 等の船舶グループ企業は既に世界の船会社のトップテンに入っている。COSCO グループの運送力は 3500 万積載重量トンを突破し、世界第二位の船舶運輸企業となった。

中国の河川船舶の規格化作業も着実に進みつつある。長江、珠江、京杭運河船舶の規格化作業の起動と実施に伴い、中国河川船舶の全体的技術レベルは急速に発達しつつある。

2004 年、船舶系統の調整は、主として水運総合サービスシステムの完備に重点が置かれ、船舶運輸の全体の発展レベルを押し上げ、中国大型タンカー、バラ積貨物運搬船及びコンテナ船の発展を推進し、中国船舶の大型化、専用化、現代化レベルを向上させ、中国のエネルギー、原材料等重要物資の運送力と国家経済の安定を促した。

船舶の建造・導入はコンテナ船、建造では LNG 船が試金石である。2004 年には水運総合サービスシステムを完備しようとしたがその意味する所は、中国船舶の大型化、専用化、現代化レベルの向上である。(便宜置籍の問題も含めて、船齢の古さ、性能が低い、大型化されていない等の弱点の克服されていないことを指していると思われる)

1-4-1 香港、マカオの船舶運輸

2004 年、香港港貨物取扱量は 22090 万トンに達し、6%上昇した。コンテナ取扱量は 2200 万 TEU となり、8%上昇し、世界第一位のコンテナ基地としての地位を保っている。

2004 年、香港における仕入、仕出貨物は、13490 万トン及び 8600 万トンであり、それぞれ、2%、4%増加している。入港遠洋（外航）船舶及び河川船舶の純トン数は 9130 万トンと登録され、7%上昇した。

2004 年中国交通部は香港、マカオとのより緊密な経済貿易関係構築のため、両港の船舶運輸管理規則を制定し、大陸と香港、マカオの船舶運輸貨物物流のための新たな動力と発展空間を提供した。

1-4-2 大陸と台湾兩岸航路（兩岸の貿易経済往来）

2004 年、兩岸の貿易額は前年比 34.2%の増加を見せ、783.2 億米ドルとなった。内訳は大陸から台湾向けが 135.5 億米ドルで 50.4%の拡大し、台湾から大陸向けが 647.8 億米ドルで 31.2%拡大した。兩岸の格差は 512.3 億米ドルとなっている。

2004 年、大陸は台湾からの商業投資を 4002 項目承認した。前年より 11.0%下降している。台湾との合資金額は 93.1 億米ドルであり、前年より 8.7%増加した。実際に台湾資金を使用した額は 31.2 億米ドルとなり、前年比 7.7%の下降を見せた。福州、アモイと高雄港の直航運輸の試行状況について、2004 年度、直航船の試行運航は 1972 回を数え、

昨年同期の 98%となった。コンテナ運輸は 584116TEU で、昨年同期の 114%となった。内訳は、積載コンテナが 398254TEU、空コンテナが 185862TEU であった。大陸の船舶会社が 117 回運航し、運送したコンテナは 335562TEU、台湾の船舶会社が 796 回運航し、運送コンテナは 248554TEU であった。

1-4-3 福建沿岸及び金門、馬祖海上「小三通」貨客運輸状況

2004 年度、福建沿岸と金門、馬祖海上の直通旅客運送は合計 3664 回実施され、旅客数は 427427 人に達した。内訳は、大陸の船舶会社が 1551 回運航し、219085 人を輸送した。台湾側の船舶会社が 2113 回運航し、208342 人の輸送に当たった。

貨物運送については 1104 回の航海が行われ、1274161 トンの貨物が運搬された。内訳は、大陸の船舶会社が 1060 回で、1194336 トンの貨物を輸送し、台湾の船舶会社が 44 回で、79825 トンを搬送した。

1-4-4 兩岸船舶運航管理

台湾海峡兩岸のコンテナ定期便管理を強化し、兩岸コンテナ定期便市場の秩序を良好に保つため、「中華人民共和國國際海運條例」、「台湾海峡兩岸間運航管理規則」（交通部 1996 年第 6 号令）の規定に従って、交通部は 2004 年 6 月 8 日「台湾海峡兩岸コンテナ定期便管理に関する公告」（2004 年第 9 号）を發布した。「公告」は台湾海峡兩岸間のコンテナ定期便を運航する公司及び船舶は、交通部が発行する「台湾海峡兩岸間水路運輸許可証」及び「海峡兩岸間船舶營業運航証」を取得しなければならない旨規定する。台湾海峡兩岸間のコンテナ取扱定期運送資格を得ようとする業者は、交通部に書類を提出した後は、共同で船舶を派遣し、相互借用又は船艙相互交換等の方式をとって海峡兩岸間のコンテナ定期便を運航することができる。「公告」は、更に、國際コンテナ定期便である船舶は、同一航海中において兩岸の港湾に係留することができるが、海峡兩岸間の貿易貨物を運送してはならず、また、海峡兩岸の對外貿易轉載貨物を運送してはならない旨規定する。2004 年 9 月号の公告では、國際コンテナ定期便である船舶は、同一航海において、兩岸の港湾に係留することはできるが、海峡兩岸間の貿易貨物を運送してはならず、また、海峡兩岸の對外貿易轉載貨物を運送してはならないこととされている。

つまり、兩岸間は実は内航の扱いとしているようにもみえる。ここにも、大陸側の台湾に対する扱いが明確に表れているように思われる。

1-5-1 WTO と中国の船舶運航對外開放

2004 年、中国政府は WTO 加盟後の各遵守事項を全面的に履行すると同時に、WTO の新た

な海運サービス貿易協議に積極的に参加し、アセアン、ロシア等の国々に対する価格協議を実施し、二国間及び多国間の協議メカニズムを引き続き推し進めた。WTO の第二期海運協議において、今後一定期間における世界船舶運航業の発展の方向と空間に関する決定が為されるであろう。中国は積極的に政策を研究し、協議に加わり、世界海運市場規則がより合理的となるよう努力し、平等な競争を展開し、経営の自由化を図り、中国及び各国の船舶運航企業のためにより良好な経営環境を作り上げようとしている。

海運業界に対する海外投資の標準化を図り、中国内外投資家の合法権益を守るため、中国交通部及び商務部は「国際海運業界に対する海外投資管理規定」を公布し、2004年6月1日施行した。当該規定は、「国際海運条例」（参考資料参照）の範囲内で、海外からの国際船舶運輸投資、備船運輸、国際船舶エージェント、国際船舶管理、備蓄、コンテナ基地等6項目の国際海運業務の審査と手続を具体化している。

中国はWTOの加盟により、外航船に関する限り、対外開放、自由化等条約の基準を遵守しようとしているし、またそれを実行しつつある。中国にとってWTO加盟が国際基準で行動する国家となっていく契機であるように思われる。各所・各論文でWTOを徹底的に遵守することを表明しまた表記している。この面において「普通の国」になりつつあるように思われる。このような傾向をどう評価し我が国が対応していくか、きちんと見定めた上で方針を固める必要があるように思われる。さらに、「中国アセアン交通運輸協力理解に関する覚書」「メコン河川流域準地域六カ国便宜運輸協定」の動向にも注目しておかなければならない

中国の船舶輸送については対外開放が進んでいる。現在、中国国際海運業の開放レベルは既にWTO加盟国の平均レベルを超えており、中国海運業は、今後、国内海運市場政策及び国際海運市場政策の関係を視野に、海運貿易の自由化を積極的に促進していくことが重要である。

「中国のWTO加盟については次の著述が参考になる。「中国はWTOに参加すると、国際貿易を通じて経済的な相互依存の中に組み入れられてゆく。これに加えて、WTOへの参加により、対外開放と市場経済化に向けた改革を進めることが国際公約となり、これをWTOが監視することになるため、これは中国が経済上の国際ルールを守ることにつながる。事実、WTOの加盟交渉中の中国首席代表は中国がWTOに加盟に際しておこなった約束は主に①国際ルールに従う ②一段と市場を開放する、という二項目であり、中国政府は基本的約束をWTO側との協定に明記しており、必ず守る（鮫島敬治・日本経済研究センター編、

中国 WTO 加盟の衝撃 59 頁) とまで公言している。このように、国際機関への参加は、経済が成長するにつれて国際的なルールを守るといふ、メンバーシップ型の国に近づける効果を持つのである。

これは経済面に限ったことではなく、政治面、社会面などあらゆる相互依存に関する分析にもあてはまるだろう。例えば、2008 年に北京で開かれることになったオリンピックも、中国が国際社会に組み入れられる、という視点からは、日本にとってもその意味は大きい。オリンピックを成功裏に開催するためには、さまざまな国際的ルールを守らなくてはならない。また、東京オリンピックの例からも明らかなように、このようなイベントは、若者の目を世界に向けさせ、国際社会への夢や関わりを将来的に広げる、という長期的な効果を持つ。

中国の国際機関への不満と反発は、中国が参加することなしに、国際的なルールが、アメリカなど一部の国が主導して決められているという点にあり、国際社会への仲間入りを拒絶しているわけではない。したがって、中国が国際機関への関与を深め、その中で一定の役割を果たすようになると、これが中国の国際社会への関わり方を変え、国際的なルールをより重視する方向へと変化してゆく可能性は高まるといえる。」とする。(村山祐三、経済安全保障を考える NHK ブックス 2003 年 91~92 頁から)

1-5-2 2004 年中国船舶運航の国際協力

2004 年、中国船舶運航業の対外開放と協力交流は更に一步促進された。「中国・アセアン交通運輸協理解解に関する覚書」に調印した。「メコン河流域準地域六カ国便宜運輸協定」付属書及び議定書に係る協議は新たな局面に入った。中国、ラオス、ミャンマー、タイ四カ国メコン河流域航路改善プロジェクトは順調に進行した。中・米海運協定は正式に発効し、中・米交通協理解解に関する覚書に調印した。第二次中国・EU海運会議がドイツにおいて成功裏に開催され、双方が覚書に調印し、双方の船舶運航企業の経営範囲を拡大することに同意した。中国は国際海事機関、国際労働機関の複数の国際条約の起草、制定又は改正に加わり、国際船舶及び港湾施設保安計画の締約を完了した。2004 年末までに、中国は世界の主要海運国と 68 に及ぶ二国間の海運及び河川運輸協定に調印している。

1-5-3 2004 年中国船舶運航の対外開放

2004 年末までに、中国の対外開放港は 130 を超え、中国の港に出入りする外国船舶も年間 8 万隻に達した。中国は 100 の国家又は地域の 1000 余りの港と、広範な業務交流を図ってきた。中国内の国際船舶エージェントは 920 余りとなり、2001 年に比較し 600 以

上増加した。外国船舶運航企業が中国に設立した代表機構は 1100 に上り、2003 年に比べ 100 以上増加した。中国で登記を行った中国及び外国の傭船運送企業も 1500 を超えている。中国船舶運航企業は中国外において 600 余りの事業所を設立している。

対外開放から 20 年余り、中国は積極的に船舶運航市場の扉を開き、中国海運企業の設備刷新と技術革新に貢献してきた。実力、先進技術、高い管理能力を兼ね備えた外国船舶運航企業の中国市場参入に伴い、中国船舶運航企業はその存亡をかけて、経営メカニズムの改善に力を注ぎ、現代化された体制を打ち立てた。外国船舶運航企業との競争において、中国船舶運航企業は国際市場の需給関係に従って生産及び経営を調整し、対外化、国際化、現代化に向かって競争能力を高めてきた。

1-5-4 中・米海運協定の発効

中・米海運協定が 2004 年 4 月 21 日発効した。中・米両国は世界で最も重要な貿易及び海運国家（中国は自らを「海運国家」とも位置づけていることに留意）であるが、6 年間の協議を経て、ようやく同協定の発効にこぎつけた。最大の難関は長年中国企業に加えられてきた不公正待遇の取り消しであり、「規制対象運送者」制限からの脱却であった。「規制対象運送者」とは、運送価格の面で、国有企業である海運企業に対し市場競争参加を不利に導く差別措置であり、一般企業に比較し厳しい規制を実施することである。例えば一般の運送者は 24 時間以内に市場の需給に応じて価格調整を行えるが、「規制対象運送者」は 30 日以内の価格調整が可能なのである。

現在、アメリカは COSCO、中国海運及び中外航運の中国船舶運航企業の「規制対象企業」に係る価格規制を免除し、低価格が発表されると、30 日間待たずして直ちに有効となり、時間制限又は期日制限は改定された。

1-6-1 国際船舶運行管理

2004 年、交通部は国際船舶運航市場の規範化管理を促進し、中国内外貿易コンテナ船港界面運輸政策を制定し、実施に移し、船舶運輸業務とともに推進してきた。中・米海運協定の実施を契機に、海運市場の対外開放を拡大し、EU に対しては、外国企業の独立資本による船舶企業経営面での開放を明確にしてきた。中国船舶代理店協会に傭船運輸船荷証券登記及び保証金の問題を研究させ、傭船運送市場秩序の規範化を推し進めた。

「国際海運条例(参考資料参照)」は中国国際船舶運航の行政管政法令である。当該条例の公布と施行は中国政府機構が持つ役割の変遷に適合し、中国の WTO 加入に伴う義務の履行に適応するものである。「国際海運条例」実施から 3 年、中国海運市場業界の管理規

範、市場行為は透明性を増し、船舶運航市場は一層開放され、市場競争はより秩序あるものとなってきた。

今や中国においては、コンプライアンスと法制の整備は喫緊の課題となっている。(全人代の性格上、法律整備が追いついていないくらいがあるように思われる。)

1-6-2 港湾体制改革及び法令整備

2004年、交通部は港湾改革を推進し発展させてきた。一つには、港湾における政府、企業の切離しを完了し、中央及び地方の港湾管理の権限を整理し、港湾行政管理体制を改善し、行政管理業務を充実させた。二つ目は、港湾法律、法体系を確立し、法に基づく港湾行政の礎を築いた。三つ目は、港湾技術規範業務を強化し、港湾環境の保護、港湾プロジェクト建設計画について、重要な役割を担った。

2004年1月1日、「港湾法」(参考資料参照)施行後、港湾発展を促進させ、管理体制改革を加速させ、関係法令を制定するうえで顕著な成果を上げた。港湾経営管理は「港湾法」の調整と規範化の主な内容の一つである。「港湾法」の関係規定の実施を保証するため、交通部は「港湾経営管理規定」を制定し、2004年6月1日から施行した。当該規定は適用範囲、港湾経営者の資格認定、港湾経営参加条件、手続き及び要求並びに港湾行政管理と経営者の職責、法律責任等の内容を規定しており、港湾経営及び管理行為を規格化した。「港湾経営管理規定」の実施により、港湾経営管理は著しい成果を上げ、港湾の流通、港湾施設の安全が保障され、港湾の正常な安全運行秩序が維持された。公平、公正、健全、秩序、持続可能な港湾経営環境発展のための法律的な保証を提供した。また、港湾の各関係政策改革も順調に進められ、港湾の貨物取扱体制の基本が整備され、パイロット管理体制改革が推し進められ、港湾建設費徴収招請改革法案が正に策定されつつある。

2004年9月22日、「港湾法」関係規定に従って、中国初の港湾規定「上海区湾規定」が公布された。当該規定は8章42条から成り、上海港の概況、港湾施設、港湾組織、船舶の入出港、港湾業務経営、港湾サービス、港湾安全及び環境保護について規定され、上海港港湾行政管理、海事管理及び港管理の重要事項を総合、客観的に紹介、説明したものであり、上海港の基本法、政策措置、運航規則を示したものである。

1-7-1 中国船舶運航の展望及び2005年の発展概要

党の16大要求は本世紀初頭20年において、全面的に十数億の人口の生活レベルのアップ「小康社会」に貢献した。水路交通については、経済総額の倍増のための有力な支えとなり、水路交通の高品質型、有効利益型、機能型及び継続可能な新たな発展を実現させた。

水路交通の新たな発展要求には、人を基本として、全面的協力及び継続可能な科学発展を確立し、能力アップ、組織調整、運航効率アップ、優良サービス、安全環境保護を基本とした水路運輸システムを構築した。他の運輸システムとの配置協力を行い、連絡系統を確立し、相互協力を旨とした現代的総合運輸体系を構築した。ユーザーに安全、簡単、経済的で信頼ある運輸サービスを提供し、調和の取れた交通を実現する。2010年までに、水路運輸の緊迫状況は緩和され、国民経済の制約状況も全体的には改善される。2020年までには、経済成長、社会進歩、中国の安全といった要求に応じていく。

(1) 海上運輸

2020年までに、港湾の取扱能力は約64億トンが見込まれ、港湾適応度（取扱能力／取扱量）は、1.15：1となる。バースのコンテナ取扱能力は2億TEU以上となる。集中バラ積貨物荷役作業、大型化学専用バースの貨物取扱比率は80%に達する。海運船舶運送力の規模は世界の5位以内を保ち、比較的強い国際競争力を維持する。

(2) 河川船舶運航

2020年までに5級以上の航路は35000キロメートル以上に延長される。このうち、3級以上の航路は15000キロメートルである。港の機械化率は90%に達する。貨物運送船舶の平均トン数は600トン以上となる。

(3) 支持保障

2020年までに水上救助及び監督管理範囲は中国管轄海域及び排他的経済水域に及び、50海里内の重要海域の緊急時到着時間は90分以下となる。主要河川区の緊急時到着時間は45分以下となる。1万トン取扱量に対するバース占有時間は2000年より45%減少する。河川運輸船舶企業の運輸量は2000年より25%下降する。

1-7-2 2005年中国船舶運航目標

2005年、水運業の目標は、重要物質運送力確保、沿岸港湾建設の安定推進、黄金水道建設協力（黄金水道とは経済・交通に重要な長江の航路のこと。長江は中国の東・中・西部を流れ、世界でも三番目の川でその支流の3000kmは航行でき、全国内航距離の70%を占め、運輸量は全国河川運輸量の80%を占め、昔から黄金水道と呼ばれてきた。この航路沿いの25港の2004年の貨物取扱い量は4.3億トンである。）京杭運河障害の緩和、水運市場秩序確保、水運管理安全、法体系の確立である。

2005年、水運業の4大任務は、重要物質の運送保障、沿岸港湾能力アップ、長江黄金水道建設の加速、京杭運河障害緩和である。このように水運業の目標は重要物資運送の確

保、沿岸後湾建設の着実な推進、黄金水道の建設、京杭運河（航行上の）障害の緩和、水運の市場秩序の確保、水運安全管理、法体系の確立である。そのすべてが、著についたばかりといえる。

港湾の目的は、石炭・石油・鉄鉱石、コンテナの各バースの建設である。

需要物質運輸を保障することは、中国国民経済の正常な運行と人民の物質面での生活保障という重要な任務である。2005年、石炭石油運送は依然として中国経済の最重要問題であり、水路運輸の組織及び業務協力は非常に重要な要素である。交通部は国務院の承認を経て公布する「中国水路交通公共突発事件応急案」を基本として、水路運輸保障体制、警戒機能を確立し、季節性及び時期別の旅客と重要物質運送需要に対処し、タイムリーに緊急運輸案を実施し、事件発生の際の応急措置及び迅速対応能力を高める。長江、京杭運河、西江等の河川主要運送通路の監督管理と協力体制は強化され、主要運輸企業の作用を十分発揮させ、運送能力貯蓄及び調達能力を高め、運送面での潜在力を掘り起こし、鉄・水、公・水連係して運送に当たり、集積運送の効率を高め、全力で重要物質運輸を実施する。

沿岸港湾の建設を加速し、港湾の貨物取扱能力を向上させ、ハード面で、水運基礎施設建設が基本的に中国経済発展が求める水路交通運輸需要を保障できるようにする。渤海湾、長江デルタ、珠江デルタ、西南沿岸地区港湾の石炭、原油、鉄鉱石、コンテナバース建設及び沿岸港湾深水航路の建設を重点的に加速する。長江河口の深水航路作業第二期工程、上海国際航運センター洋山深水港区第一期工程の管理及び竣工検査を的確に実施する。水運基礎施設が持つ能力の継続的な発展、運輸能力と運輸需要間の不均衡を徐々に縮小するよう保障する。

長江黄金水道の建設を加速することは、長江沿岸各省市が経済帯、対外型経済発展の必要性からであり、また、継続可能な発展戦略の重要項目の実施でもある。長江黄金水道の建設は、長江水運の作用を発揮することであり、巨大プロジェクトの一つであり、各省市の政府及び国務院関係部門の協力が必要であり、交通システムの調整及び社会が共に参加し、力を凝集して推進していかなければならない。長江黄金水道建設は、流域経済発展を促進する総合指導思想に基づき、「下流は深く、中流はスムーズに、上流を延長」が必要であり、長江ルート航路整備を加速し、重要河川区、主要水道の重要航路整備プロジェクト項目を促進し、三峡の緊急及び長期（船舶から）車両輸送案を制定し、長江の中、上流においてスムーズに船舶を通航させ、長江水運の総合通航能力を向上させるためである。

京杭運河障害解消は切実な問題であり、交通部は多くの措置を講じて、船舶の障害圧力の緩和に努力し、船舶職員の困難を解決し、航路の通航を保障し、運河沿岸及び関係省市経済建設のため運輸サービスを実施してきた。2005年には、京杭運河船舶運航協調指導チームが成立し、「京杭運河障害問題解消実施法案」中で提出した関係措置を実施し、京杭運河重点航路能力拡張及び区間延長複線航路建設を加速するとともに、「京杭運河通航管理規定」及び「京杭運河障害解消通航緊急案」を制定する。制度の構築により京杭運河の良好な通航メカニズム形成を保障する。

要するに船舶運航目標を示せば

(1) 水運交通基礎施設建設

継続して長江、珠江デルタのハイレベル航路網、主要支流航路、西江メイン航路機能拡張及び主要河川閘門、主要航路及び電力建設を加速し、「第十期五カ年計画」の重点プロジェクト及び船舶運航主要プラント建設の管理に力を入れ、重要河川の橋梁級水路整備の加速等を支持する。

(2) 港湾体制改革

港湾管理体制改革状況を総括評価し、有効な港湾行政管理体制を確立し、港湾計画建設、運輸協力、行政管理及び公共サービスの方面において、港湾管理機構の力を存分に発揮させる。貨物取扱を完全にし、水先管理体制改革を推し進める。公平、公正、通航円滑な港湾経営及び市場環境を作り出す。港湾業が経済需要の急速な発展に適応できるようにする。

(3) 船舶運航政策研究

エネルギー、原材料の運輸政策に関する研究を推し進め、中国のエネルギー運輸船隊を充実させ、中国籍遠洋運輸船舶による中国沿岸港湾における対外貿易コンテナ輸送業務に関する政策を実施する。同一船舶による中国内外貿易コンテナ輸送を推進し、国際及び国内船舶運航市場メカニズムを整備する。内部支線を発展させ、河川船舶運航の対外開放を拡大し、船舶運航企業が中国内外市場競争に参加するため良好な条件を作り出す。

(4) 水運法制建設

2005年には、「航路法」制定を軌道に乗せ、中国の貴重な資源利用と航路建設に伴う市場秩序の維持のため、基礎を固める。「船舶運航法」の制定は急務であり、「中国水路運輸管理条例」、「中国水路旅客運輸賠償責任定額規定」、「水路重要物資運輸管理規則」等の重要な行政法規の修正及び制定に力を注ぎ、各レベル水運交通主管部門が有効に法に基づく行政を行うことを保証するため、水路旅客運輸企業の健全な発展及び人民の生命安全を保

障するための法的保障を提供する。

(5) 水運情報化

水運情報化は水運行政管理を行うための重要手段である。水運行政の発展政策の制定、運輸マクロ調整の効果的な展開、中国重要物資運輸の調整等は、何れも正確、迅速及び完全な情報資料と切り離すことはできない。2005年、中国全土に20余りのEDIセンター、運輸生産加速統計、水路運輸行政情報システムの構築を前提に中国水運情報データセンター及び長江各港EDIセンターを重点的に設立し、国際海運電子積荷明細情報統計の試験運用を実施し、ネット上での審査、登記事務を試行に移し、港湾情報プラットフォーム開発試行業務を指導していく。

(6) 対外協力及び交流

積極的に二国間、他国間の海運国際協力を行い、対外開放を継続することにより、中国内外の水運企業の合理的な競争を促し、良好な市場メカニズムを構築する。2005年には、二国間協議及び会談を通して、新たな海運協定を締結、修正する。国際組織の海運政策に関する研究、検討及び会談に臨み、北東アジア港湾局長会議及び上海世界港湾大会の準備に取り組む。WTO第二期会談に参加し、関係方面の協力と協調調整業務等を推進する。

第2章 国際船舶運航

中国は輸入原油の95%を海運に頼っている（2004年1.1億トン）。海上運輸による鉄鉱石の輸入は2億トン、38%である。重要な資源は船舶にたよっている。引き続きコンテナ輸送は増加を続ける。

中国船舶による輸入原油1.1億トン中、中国海運船社は、現代的な大型化学石油運送船舶グループの構築には至っておらず、請負価格も安く1994万トン18.4%にとどまっている。鉄鉱石の輸入は急増であって、港の荷場が鉄道輸送力不足も加わり停滞した（早期の解決が求められている）。石炭の輸出は減少し、また電力用石炭は輸入に頼るに至っている。

2-1-1 2004年中国対外貿易海運

中国経済及び対外貿易は依然として急速な伸びを見せており、2004年の中国対外貿易運輸量は引き続き急速な拡大傾向にある。2004年の中国大陸港湾コンテナ取扱量は既述の通り6160TEUに達し、前年比26.6%の伸びを示し、依然として世界第一位である。中

国は既に世界第二位の原油消費国となり、中国は原油輸入量全体の 95%を海運に頼っている。2004 年、海運による原油輸入量は 37%増大し、1.1 億トンとなった。海上運輸による鉄鉱石の輸入も 2 億トンを突破し、38%拡大した。

2-1-2 コンテナ運輸

2004 年、中国対外貿易輸出入総額は 11547 億米ドルで、35.7%増大した結果、輸出入貿易の力強さ国際コンテナの運送量の拡大を促した。中国の大陸部はアジア各地域における輸出について拡大幅が最も大きな地域となった。中国市場の牽引により、2004 年の太平洋航路における貨物運輸は引き続き活発であり、その貨物量は 1000 万 TEU を突破した。西向けの貨物量は 480 万 TEU で、10%以上の増加となった。アジアとヨーロッパ航路の貨物運送量も 10%以上拡大し、年間の双方間の貨物量は 1200 万 TEU に達した。

2-1-3 原油運輸

2004 年、中国原油輸入は昨年と同じく増加傾向にある。税関統計によれば、2004 年中国原油輸入量は 1.2 億トン、価格にして 322 億米ドルであった。前年比 35%の増加である。原油輸出量は 549 万トンで、価格にして 13.2 億米ドルとなった。それぞれ、前年比 32.5%及び 20.3%の減少である。

中国の輸入原油は、主として中東、西アフリカ、東南アジア及び旧ソ連からのものである。中東、西アフリカ、東南アジアからの輸入量は、それぞれ中国原油輸入総量の約 50%、23%及び 10%を占めている。2004 年、中国の水路による原油輸入は 1.08 億トンに達し、膨大なエネルギー消費を支え、正常な経済活動を保障し、人民生活の需要を満たすため、重要な役割を担っている。

2004 年まで、中国において原油運輸に従事する船舶企業は、中国海運、COSCO 及び招商局グループ企業等であったが、現代的な大型化学石油運送船舶グループの構築には至っていない。中国の船舶による輸入原油の運輸請負価格は低い状況にあり、2004 年においては 1994 万トン、輸入総量の 18.4%の輸入原油を請け負ったのみであった。

2-1-4 鉄鉱石運輸

中国鉄鋼生産は主に転炉煉鋼であり、その基本となる原材料が鉄鉱石である。中国鉄鉱石の貯蔵量は比較的多いものの、採掘量は少なく、品質も劣っている。このため、中国鉄鉱石の輸入量は経済の急速な拡大に伴って、大幅に増加している。2004 年には、鉄鉱石輸入量は 5500 万トンもの記録的増加となり、総量は 2.02 億トンに達し、前年比 38%の増加となった。世界鉄鉱石貿易の増加分の 90%を占めるものである。

輸入鉄鉱石の急増は、中国の一部の港湾において、港湾能力が逼迫した状況を生み出した。一部港湾には鉄鉱石輸入船舶の入港が集中し、これに加え、港湾の搬送能力、とりわけ鉄道の搬送力が不足し、鉄鉱石の荷卸用港湾を圧迫する状況が出現した。2004年7月、中国主要港湾における運搬待ちの鉄鉱石量は3400万トンに上り、前年より146%増加した。交通部管理部門の調整により、このような逼迫した状況は緩やかに解消に向かっている。

2004年6月、大連港の30万トン級鉄鉱石専用バースが建設され、中国北方の鉄鉱石取扱能力は大いに高まり、中国東北部の輸入鉄鉱石の運送の行き詰まりを緩和した。

2-1-5 石炭運輸

2004年5月、中国發展改革委員会は、半年間の対外貿易石炭輸出優遇政策を取り消し、原炭及び焦炭の輸出について、原料価高の状況が出現し、年間対外貿易石炭運送量は8687万トンで、7.6%減少した。南東部沿岸地域の複数の発電所は電力需要を保証するため、国際市場での購買に変更したため、中国石炭供給補充に対し一定の効果を挙げた。

2-2-1 2004年世界運航市場

2004年、中国経済の勢いは衰えなかった。良好な対外貿易輸出情勢は、各主要航路の十分な貨物量を供給した。亜・欧及び亜・米間の主要航路において、中国の大陸コンテナ出荷量は、アジア全体の約半分を占めており、また、アジア各地区の輸出の拡大幅も最大となった。

好調な中国市場の影響を受け、2004年太平洋航路市場は依然として活発であり、東向けの貨物量は年間1000万TEUを突破し、西向け貨物量も480万TEUとなり、10%以上増加した。東西双方運営に投入された運送力も7000TEU以上の超大型コンテナ船を中心に約9%増加した。太平洋航路と同様に、亜・欧航路の運送量も顕著な上昇傾向にあり、その上昇幅は10%以上となった。東西双方のコンテナ輸送量も1200万TEUに達した。運送需要の拡大が運送力の供給を大きく上回る状況にあって、コンテナの運送価格は全体的に上昇し、上昇幅は15%に上った。

2004年中小型船舶の借料は高騰を続け、1000～2000TEU級船舶の借料は30%程度アップとなった。これに伴い、支線網及び近海航路経営の運航コストに対する圧力は強まった。一方、大中型船舶に関しては、2004年上半期の主要航路貨物供給元の状況は加熱し、コンテナ運輸会社は次々と高額な長期船舶貸借契約を結ぶことになった。このため、2500～4000TEU級のコンテナ船についても、2003年の急速な高騰傾向が継続し、約30%の上昇幅

を保っている。

2-2-2 世界バラ積貨物運送価格の変化

2004年、世界原油運送市場価格は急激な変動を繰り返した。5月、大型タンカー（VLCC）の東向運送料レベルはWS75（運賃指標）で、一日当たりの借料は4万米ドルであったが、10月以降、北半球が石油消費期に突入し急速に上昇した。11月中旬のVLCC東向運送料は一気にWS340まで上昇し、一日当たりの借料が25万米ドルとなり、ここ30年来の最高値を記録した。

全体的に見ると、2004年の世界海上原油輸送市場は、需要の拡大により更なる好景気を維持している。運送力の面においても、2004年世界のタンカーのトン数は継続して増加している。2004年12月末までに、世界の一万トン以上のタンカーは3724隻、3.2億積載重量トンに達する。2003年末に比較し、それぞれ、5%、5.4%の増加である。トン数の伸びが船舶数の伸びを上回っており、2004年において、原油タンカーの大型化が加速されたといえよう。

中国経済のマクロ調整と世界の鉄鉱石、石炭の主要産地であるオーストラリアの天候災害の影響を受け、2004年上半期、世界のドライカーゴバラ積運輸市場価格指標（PoLo海上輸送価格の指標であるボルチック・ドライ・インデックス（BDI）は年当初の4456ポイントから急落し、ほぼ2600ポイントまで下落した。しかしながら、下半期になってからはBDIは7月初め及び10月から11月の二回かけて急激に上昇し、12月8日にはこれまで最高の6208ポイントを記録した。この中で、喜望峰及びパナマ両大型船舶市場運送価格レベルも記録を刷新、それぞれ、8911ポイント、6110ポイントを記録し、一日当たりの借料は10万米ドル及び5万米ドルを突破した。しかし、12月中旬から、世界のバラ積貨物運送価格レベルは次第に安定傾向に向かっている。

2-2-3 運航コストの急激な上昇

2004年、国際原油価格は高騰した。年末には、世界原油価格は1バーレル当たり50米ドル以上となった。こうした影響を受け、船舶燃料価格も跳ね上がった。年当初に比較し、上昇幅は20%を超え、絶え間なく運送力を投じている船舶企業にコスト面での大きな圧力を与えた。「9.11」事件以後、世界海運テロ関連法の整備は加速され、IMOは海上保安に関わる改正SOLAS条約及びISPSコードを制定した。2004年7月1日、ISPSコードが実施に移された。IMOの要求に従って、世界の港湾及び船舶運輸企業は、厳格な保安計画を策定し、関係機関が発効する安全証書を取得することになり、運航に係る保安コストが増

加した。現在・運輸コストが高くなるばかりである。

2-2-4 中国における PSC の現状

PSC は外国船舶の監督、すなわち航行の安全及び海洋環境の保全を促進するための重要な措置である。ここ数年、PSC の検査範囲、技術要求、更には重点化と回数において、海運と経済発展に伴い、新たな特色が現れている。

前世紀 90 年代の中期において、中国の船舶は国外の PSC で次々と航行停止命令を出され、多数の国の港湾のブラックリストに記載された。10 年後の今日、中国の船舶業はプライドと名誉を取り戻したばかりでは無く、中国の PSC 検査も更なる大きな役割を果たしている。統計によると、最近、我が国の煙台、汕頭、鎮江、防城などの港湾で国際条約により、外国の船に対し連続的に航行停止命令の処分を課した。自国海域の安全を護るため、中国の PSC は既に本格的に稼動している。

中国の PSC 検査は全面的に役割を果たし始めたのはここ数年のことである。前世紀の 90 年代まで、わが国船団には老朽船が多く、国外の PSC 検査による航行停止処分率はかなり高かった。特に 1994 年～1996 年の間、中国の船がアジア・太平洋地域、ヨーロッパ及びアメリカにおける平均処分率はそれぞれ 11.99%、17.73%、7.16%で当該地域 3 年の平均率を遥かに上回っていた。更に、オーストラリアにおいて、中国の船の処分率は一時期 20%にも達したため、わが国船団の国際運送業界における名誉が汚された。当時、中国が PSC 検査のブラックリストに記載された海運大国でありながら、他国の寄港船舶を厳しく検査する余裕はなかった。そこで、寄港した船を厳しく検査し、自国の海域の安全を保護するためには、自国の船舶における安全問題を解決しなければならなかった。

この問題を解決するため、1997 年、我が国の交通部で船主大会が開かれ、中国の船舶に対する一連の管理措置を強化し、技術レベル、管理レベルを高めることにより、問題をまず国内で解決しておき、国外の港湾における航行停止処分を課されることによる更なる経済損失を避けることを要求した。

その後、わが国海事各界の共同協力を通じて、CCS（中国船級社）入級船舶は各 PSC 組織の寄港国検査において、顕著な成績を獲得し、処分率が引続き下落し続けた。2001 年までに、CCS 級の船舶の総処分率が 2000 年より 24%低下した。東京メモランダム（LACS（国際船舶級協会）中第二位を占め、USCG（アメリカ沿岸警備隊）においては二年連続で零の処分率を保持した。それと同時に、全アジア地域においては、2001 年に処分率が 2.73%まで落下し、ブラックリストから多くが削除された。

海事局が提供したデータ統計によると、2002 年から今まで、中国の船の寄港国における航行停止処分率は 1.5%～2%の間に保持され、このような低い処分率が数多くの影響力のある船舶大国の中で、第一位を占めた。中国の船舶がブラックリストに記載されたという歴史は既に過去のものとなった。(2-2-4 は中国海事通信第 38 号平成 16 年 1 月、日本財団 24 頁より転記されたものである。)

2-3-1 国際運輸運航企業及び船隊

2004 年、中国港湾貨物取扱量は著しく増加し、コンテナ、鉄鉱石、原油等の重要物資の海運量は依然として拡大傾向にあり、国際運輸船舶の運送力も徐々に充実し、コンテナ船の大型化は加速され、中国運航企業競争力は高まっている。

2004 年、中国国有の遠洋船隊は機会を逃すことなく、運輸メカニズムの調整を行い、大型コンテナ船及びタンカー等の重要船種を発展させ、競争力を身に付けてきた。中国には現在 4400 万積載重量トン余りの船舶があり、世界第五位に位置している。

2004 年末、中国には 245 の国際運航企業がある。そのうち 30 近くが外国との合資企業である。傭船運送企業を経営するものは 1600 に上り、合資企業は 240 を数える。国際船舶代理店は 1000 を超え、合資企業は 17 である。中国内外の 153 運航企業が中国大陸港湾を往来する国際定期航路の営業資格を取得している。中国以外の運航企業は 113 に上っている。このほか、合資の国際船舶管理会社が中国において設立された。

2-3-2 大陸移住の香港資本運航企業

CEPA の精神に従って、2004 年 1 月 1 日、大陸の対香港企業開放海運サービス市場において初の調整が行われた。2004 年、香港企業は大陸投資の一環として 14 の独立企業が傭船運送業務に従事した。香港運航 4 企業が、主要航路定期便を利用した大陸港湾における自己所有コンテナ及び借用コンテナの配分案作業に入った。

2-3-3 外国運航企業及びその中国出先機構

2004 年末までに、海外船舶企業は北京、上海、シンセン等の地域において、27 の独自の外資系企業を設立した。8 の外資系コンテナ企業運輸企業と 51 の関連企業が含まれる。2004 年、外資系企業が中国で設立した運送企業及び関連企業数は 2003 年に比較し格段の増加となった。海外運航企業開拓ネットの必要に応じて、外国運航企業は既に西安、成都、

重慶等中国西部の都市において出先機構の業務を開始させている。これは、海外運航企業の中国西部での開発政策の影響の下、西部市場における積極開拓と起業チャンスにつながるものである。2004 年末までに、外資運航企業は中国内において 1100 近くの派遣機構を設立した。2003 年に比較し、100 件余り増加した。

2-4-1 新たな国際運航業務の外国投資関連規定

「国際海運業外国投資管理規定」（以下「規定」）は、2004 年 2 月 25 日交通部及び商務部から公布され、2004 年 6 月 1 日に正式に施行された。2002 年 1 月 1 日施行の「国際海運条例」の規定に従って、外国企業は中国において中国との合資、中国内外の共同企業に投資し、国際船舶運輸、国際船舶代理、国際船舶管理、国際海運貨物倉庫並びに国際海運コンテナ基地及び貨物置場業務に従事することが可能であり、独自資本の船務会社を設立して、自国企業が所有、運航する船舶に対し、貨物輸送販売、代理貨物引替、代理運送契約、代理服務協力等の日常業務を実施することができる。

外資海運企業の経営活動をより明確にし、中国内外投資者の合法権益を保護するため、交通部、商務部は、「国際海運条例」に基づき、「規定」を設け、外国企業投資国際船舶運輸、傭船運送、国際船舶代理、国際船舶管理、倉庫、コンテナ基地等 6 項目の国際海運業務の審査条件及び手続を具体化させた。「規定」は市場開放の原則の下、中国での活動許可を履行する。公開の原則の下、市場の参入許可管理を明確にし、審査手続を簡素化し、市場経営者に対する便宜を図った。

「国際海運業外国投資管理規定」と「国際海運条例」が連動し、外資海運企業の経営活動・枠組を明確にし、その権利利益を保護すること。傭船、国際船舶代理、倉庫、コンテナ等 6 項目の国際海運業務の審査事務を具体化し（対外開放の手続整備である）市場開放を原則としている。これは中国の海運政策の一環（主要なものの一つ）を示すものである。

「規定」には、外資国際船舶運輸企業を設立するための 7 条件が明記されている。主な内容は、企業は国際海上運輸業務に適応できる船舶を持ち、その中に中国籍船舶が含まれること。運航に当たる船舶は海上交通安全面の技術条件規定に適合すること。貨物証書、旅客証又は多形式運送証を所有すること。交通部が規定する業務管理者を置くこと。合資、中国内外共同企業形式の場合、外国企業の出資比率が 49%を超えないことである。

2-4-2 国際海運ネット報告システムの開始

「行政許可法」、「国際海運条例」及び「国際海運条例実施細則」の実施のため、交通部は 2004 年 12 月、国際海運のネット上での報告システムを開始する旨の通知を出した。こ

れにより国際海運企業は、「国際海運条例」の報告義務の履行が容易となり、国際海運企業の基本情報及び報告情報を適時確実に収集処理することが可能となった。また、政府主管部門と企業的意思疎通の更なる重要性が認識された。

国際海運ネット報告システムの技術的なサポート及び実際の運用は上海航運交易所の業務であり、ネット上で報告する必要がある海運企業（出先機構）は中華航運ネットの関係サイトに登録し、確認の後使用することが可能となる。

2-4-3 国際運航協力の推進

2004年、中国の水運領域における二国間及び多国間の国際交流と協力は更に一步拡大された。関係諸国との二国間海運友好協力関係は強まり、関連国際組織又は地域組織の枠組みの運航協力分野においても、大きな成果があった。

中国は、ラトビアと海運協定を締結し、アメリカとの間で2003年合意した海運協定を正式に発効させることを共同で宣言した。また、イタリアとの間で海運協定税収条項に関する書簡に調印した。アセアンとの間で調印した「中華人民共和国政府及びアセアン各国政府の交通協力の下承についての覚書」にも、二国間が運航分野で更に交流と協力を促進するといった内容が含まれている。2004年末までに、中国政府は他国政府と68の二国間海運協定（個別の越境運輸協定及び河運協定を含む）を締結した。

2004年、中国は更にEUとの間で、中国・ヨーロッパ海運協定を10カ国の新加盟国に適用するという問題について、会談を行い、議定書に署名した。

第3章 コンテナ運輸

3-1 中国コンテナ港

2004年、中国経済の継続的発展、対外貿易輸出の急速な拡大及び更なるコンテナ運送へ移行により、中国コンテナ取扱量は目覚ましい伸びを見せた。2004年、中国港湾におけるコンテナ取扱量は6160万TEUとなり、26.6%拡大した。沿海港湾においては5662万TEUで、27.1%増加した。河川港においては498万TEUで、20.9%増加した。

大陸の沿海港湾中、上海港、シンセン港における取扱量は、それぞれ、1455万TEU、1366万TEUと際立っており、世界第3、4位のコンテナ港の名にふさわしいものであった。2004年、中国の上位10港湾について、寧波港が天津港を抜き第4位に躍進した以外は、2003年の順位を保っている。

2004年、中国コンテナ港湾の発展を相互的に見ると、以下の特徴が見られる。

(1) コンテナ業務の沿海大規模港湾への集中

2004年、中国大陸港湾コンテナ取扱量上位10港湾は全て沿海港湾であり、沿海港湾取扱量は全体の91%を占めている。更に、10大港湾（上海、シンセン、青島、天津、広州、アモイ、大連、中山、福州）により9割以上を取り扱っており、コンテナ運輸船舶の大型化によるメインコンテナ港湾需要を如実に現した結果となった。しかしながら、現在の主要港湾の実際取扱量は設計取扱量を大幅に上回っており、大型コンテナ主要港湾の過負荷運行を余儀なくされている。長江、珠江の河口航路及び沿海主要港湾の入出航路の推進は、依然として不足しており、中国対外貿易の増加に適応できていない。

(2) 港湾コンテナバースの発展状況

急速に拡大する対外貿易コンテナ取扱量とコンテナバースの運用効率の大幅な高まりは、中国内外の投資者の注目するところとなり、コンテナバースは急速な発展段階に入っている。

コンテナ輸送は増大を続け全量で世界一、港湾では上海が世界第3位、シンセンは第4位である。このようにして、中国におけるコンテナ輸送の特徴はコンテナ業務の沿海大規模港湾に集中しているが取扱い能力をこえている。主要港湾は設備の増強、大型船のための航海の深水化をはかっているということである。

① 上海港

2004年、上海港におけるコンテナ取扱量は1455万TEUで、29%の増加となった。中国大陸第一位、世界第三位である。2004年、上海港はコンテナバース建設を促進し、取扱能力不足の解消を図るとともに、年末には、外高橋第五期紺棚バース主要プロジェクトが完成し、試験運用に入った。一方では、洋山深水港区第一期プラント建設に全力を挙げて取り組んできた。運航に関するソフト面での環境整備を推し進め、中国内外の運航関連商社の上海誘致を行った結果、2004年末、上海港国際国内コンテナ定期航路数は、毎月1560便となった。上海港は更に「長江戦略」を積極的に実施し、投資及び株上場、輸出管理、協力関係等の各種手段によって、長江沿岸都市におけるコンテナ運輸を発展させ、これらの都市との相互発展を図ってきた。

② シンセン港

2004年、シンセン港における投資は依然として拡大傾向にあり、珠江デルタ貨物供給源に対する適応力を高め、市場占有率を高めてきた。2004年シンセン港のコンテナ取扱

量は 1366 万 TEU で、上海に次いで第二位であり、世界では第四位であった。シンセン港の貨物取扱量の増加は、国際航路会社のシンセンにおける新たな出先機関設置と運送力アップにつながり、「馬士基海陸」、「地中海航運」等の船会社等のシンセンにおける年間貨物請負量は平均で 100 万 TEU を超えた。32 の定期航路会社がシンセンにおいて出先公司や代理店を設置しており、「馬士基海陸」、「美国総統輪船」等は、華南オペレーションを中国外からシンセンへと移動させた。2004 年、シンセン港は新たに 25 の国際定期便を新設し、総計 131 便となった。これと同時に、シンセン港基礎建設も急速に進み、新たに 120 万 TEU のコンテナ取扱能力を保有した。コンテナ置場面積は 47 万平米拡張され、岸壁クレーン 15 機、両棹型クレーン 45 機が増設された。

③ 青島港

青島港の 2004 年におけるコンテナ取扱量は 500 万 TEU の大台を突破し、514 万 TEU となった。前年比 21% の増加であった。長年、青島港はコンテナ運輸発展のため資金を調達し、旧バースを改造し、新バースを建設し、コンテナ取扱量を毎年 30% 程度増加させ、大連、広州、天津港を追い抜いてきた。2004 年末、前期港湾第三期プラントの 3 コンテナバースが建設され運用を開始した。バースの全長は 1000 メートルで、2005 年の青島港コンテナ運輸発展にとって力強い存在となった。

④ 寧波港

2004 年、寧波港のコンテナ取扱量は、401 万 TEU で、44.5% 拡大された。拡大幅は 6 年連続で中国大陸主要コンテナ港湾中、第一位であり、国内順位も第四位、世界でも第十七位となった。2004 年、寧波港は国際的に通用する深水主要港湾、コンテナ遠洋メイン港湾建設に力を注いできた。現在、寧波港の 2838 メートルに及ぶコンテナバースの自然水深は 13.5~17 メートルであり、30 機の積降橋を設備しており、世界的に見ても水深のある優良なコンテナ港湾の一つである。2004 年末、全世界の 20 位までのコンテナ便会社が寧波に進出しており、新たに 31 の定期便を開設し、合計 115 のコンテナ便が設置されている。国際遠洋コースは 53 に上り、毎月の国際国内便は 430 に及んでいる。

⑤ 天津港

近年、コンテナ運輸発展は天津港の主な任務となった。2001 年~2004 年末の間、天津港では 60 億元以上を投資し、深水航路及び大型船専用バースの建設を行い、新たに 245 万 TEU のコンテナ取扱能力を身に付け、最新コンテナ船の受入れを可能にしてきた。2004 年末、天津港は世界の 100 余りの国及び地域の 300 以上の港と通商面で関係を持ち、70

以上のコンテナ航路を保持している。2004年、天津港のコンテナ取扱量は382万TEUで、26.5%増加し、中国第五位、世界第十八位の位置にある。

⑥ 広州港

2004年、広州港におけるコンテナ取扱量は330万TEUで、19.5%増加した。国内第六位のコンテナ港となった。長年、国内貿易コンテナ運輸が広州港の主な役割であり、毎年、平均30%以上の伸びを見せており、広州港のコンテナ取扱量の70%を占めた。しかしながら、2004年上半期には港湾能力の逼迫した状況を背景に、国内運送力の伸びに陰りが生じてきており、伸び幅は減少傾向にある。こうした状況に対応するため、広州港はバースの荷役効率の向上、船舶停泊時間の短縮、船主や荷主との調整の緊密化、新航路導入等の措置を講じて、国内コンテナ運輸を回復軌道に乗せてきた。現在、広州港が保持している国内貿易航路20余り、係留船舶会社20余りで、中国国内コンテナ取扱量の五分之一を占めている。2004年9月、南沙港区第一期プラントが完成し運用を開始した後、僅か3ヶ月で南沙で取り扱うコンテナは16.5万TEUに達し、フランスの「達飛」、「鉄行渣華」、台湾の「長栄」等の運航会社は当該港区との業務協定を結んでおり、広州港のコンテナ運輸は新たな発展段階を迎えている。

⑦ アモイ港

港の発展はアモイ経済建設の中心であり、福建省の海峡西岸経済区建設の重要な要素である。アモイは全力で1000万TEUのコンテナ取扱量を保有する国際的な積換港を建設中である。2004年、アモイ港のコンテナ取扱量は287万TEUで、3年連続して中国第7位の位置を保った。コンテナ船の大型化に伴う港湾深水岸壁、深水航路に対する要望に応えるため、アモイ港は様々な措置を講じ、多額の資金を投じて、深水岸壁を建設し、航路の水深を改善した。2004年、中海亜洲号、中海欧州号がアモイ港に来航したが、アモイ港が大型船舶受入れ能力を向上させた結果である。また、市場育成を促進するため、内陸奥地を開拓し、港湾コンテナ運輸の発展を促した。アモイ港は積極的に「東出西進」戦略を実践し、コンテナの海運、鉄道連係運送業務を実施した。

⑧ 大連港

2004年、大連港のコンテナ取扱量は221万TEUで、32.4%増加した。これは中国全体の平均を6%上回っている。東北部の最重要対外貿易港湾として、大連港のコンテナ産業の画期的な発展は、内陸部企業にとって輸出入の面で有利な条件を提供するものであり、内陸部経済の発展を促した。そして、多くの海外の大手関係企業及び荷主企業の注目すると

ころとなり、これら企業の大連進出のきっかけを提供した。2004 年末、大連は新たな 2 航路を含む 10 のコンテナ定期航路を保持している。定期航路の増加率も比較的大きく、港湾における貨物調達運送システム建設の歩調も軽快である。

中国の対外貿易コンテナ運輸市場の特徴

- (1) 中国のコンテナ輸送量の増大が世界のコンテナ輸送の牽引車になっている。
- (2) そのため輸送費は高騰している。

3-2-1 中国対外貿易コンテナ運輸市場

2004 年、中国対外貿易は急速に増大し、対外貿易コンテナ運輸需要の継続可能な拡大のため、貨物資源が安定的に保障され、対外貿易コンテナ運輸市場はよりいっそう活気を帯びてきている。

2004 年、国レベルの港湾においては、対外貿易コンテナ取扱量 4968 万 TEU を記録し、前年比 27%の伸びを見せた。このうち、沿海港湾では 4710 万 TEU を取り扱い、前年より 27%増加している。河川港湾においては 259 万 TEU、前年比 25%の伸びを呈した。

中国対外貿易コンテナ運輸市場の発展には以下のような特徴が見られる。

(1) 運輸需要の急速な増大と世界コンテナ運輸発展牽引車

中国コンテナ運輸需要の急速な増大に伴い、世界の主要な定期航路請負企業は、新たな中国航路を開設し、中国を新たな寄港先にする等、勢力を傾けている。統計によれば、沿海 8 大億トン港湾国際航路重量コンテナ輸出入量の累計は 2500 万 TEU を超えており、前年同期に比較し 16.3%増加した。中国は世界コンテナ航路運輸市場を押し上げる牽引車となっている。2004 年、中国大陸コンテナ輸送量は世界の四分の一近くを占め、アジア-ヨーロッパ航路については、中国大陸輸出市場が総額の 48%を占めるまでになっている。

(2) 市場運送価格の再高騰

航路指数がほぼ全面的に需要の動向を上回る中、2004 年、中国大陸コンテナ運輸市場は 2003 年に引き続き活発な状況にあり、運送価格は 2003 年の高値を更に上回っている。2004 年、上海航運交易所が発表した中国輸出コンテナ運送価格指数はゆっくりと上昇する傾向を呈し、12 月 31 日、中国輸出コンテナ運送価格総合指数は 1174.23 ポイントとなり、前年より 8.23%上昇した。このうち、東南アジア、オーストラリア・ニュージーランド、ヨーロッパ、地中海の 4 航路運送価格指数は前年より 10%以上も上昇した。

3-2-2 主要各航路の特徴

① 北米航路

2004 年、北米航路は年間を通して好調であり、中国の春節、ゴールデンウィーク等季節性の影響を除いては、東航船舶の貨物艙使用率は概ね 95%を超え、夏季の運輸繁忙期には貨物艙が不足するといった事態も現れた。統計によれば、2004 年、太平洋の東航航路では 1032 万 TEU のコンテナを取り扱い、前年より 15.9%アップした。季節性の繁忙期には、米国西海岸では全船契約済といった事態となり、2004 年 10 月には、ロサンゼルス、ロングビーチ港では在港船舶合計が一日最高 94 隻を数えた。バースも全て満杯となり、遠洋運輸請負人に港係留順序の変更や船舶の追加を余儀なくさせ、船舶会社のコストは急速に高騰した。

2004 年、北米航路運送価格は常に高水準で推移した。2003 年の米国西海岸航路の運送価格基数は比較的高く、このため航路運送価格の上昇幅はさほど大きなものではなかった。夏季の繁忙期に入り、西海岸における契約済問題の影響により、一部の貨物は米国東海岸へと転送された。このため、米国東海岸航路は 6 月末、300 米ドル/TEU の季節性の付加費用を翌年の 1 月まで全額徴収した。米国西海岸航路の運送価格は基本的には安定したものであった。

② 欧州航路

強いユーロ及びEU等の有利な条件により、2004 年欧州航路は 2003 年に引き続き非常に好調であり、運輸需要は 30%を超す速度で上昇し、2004 年における中国の最大の貨物量増加航路の一つとなった。4 月から年末までの間、欧州航路は満杯の状況となり、ロッテルダム等の港においてはバースが逼迫した状況に陥った。運輸需要の猛烈な高まりに伴う航路運送力の全面的な拡大傾向の影響により、5000TEU~8000TEU 型船舶が欧州航路の主力船舶となった。

貨物量を充足させるという条件の下、航路運輸価格は年当初の 1300 米ドル/TEU から 1500 米ドル/TEU に上昇し、高値で推移した。9 月以後、パナマ型船舶運送勢力の相次ぐ参入に伴い、船舶会社の激しい市場争奪競争の影響を受け、運輸価格は下降し、クリスマス貨物のピークも 10 月の運輸価格の広範な上昇には至らなかった。11 月中旬、航路運送価格は 1350 米ドル/TEU まで下落した。2004 年、上海航運交易所が発表した欧州航路運送価格指数は前年平均より 11.3%上昇した。

③ 日本航路

日中海運輸送協会の統計によれば、2004 年、両国間のコンテナ海運量は 260 万 TEU で

あり、前年より 18.8%増加している。中国からの輸出が 182.7 万 TEU で、17%増加した。輸入は 77.8 万 TEU で、22%増加したものの、輸出入の不均衡は依然として存在している。

2004 年、日本航路における運輸需要は徐々に増加しており、双方の理性的な操作の下で運輸力が投入され、航路供給過多の局面は幾分解消されてきた。船舶貨物艙平均使用率は前年に比較し顕著な上昇を見せている。日本航路の運送価格は上昇傾向にあるものの、船舶会社相互の激しい競争は依然として続いており、運送価格は安定感に欠け、繁忙期の価格差は数倍、甚だしいものについては十数倍にも膨らんでいる。上海航運交易所が発表した 2004 年の日本航路運送価格指数は、平均で 915.07 ポイントであり、前年より 8.9% 上昇した。ところで、ここ数年日中間のコンテナ運送量の差は約 80 万 TEU に上り、日中の航路における運送量のアンバランスがひどくなっている。この点についての原因分析については、次のように考えられている。

イ、日本企業による中国への投資が中国物流に与える影響

多くの実証研究によると、外国からの直接投資が国際貿易や国際物流に影響を与えるのは単純な輸出代替効果ではだけではない。まとめれば以下の三つになる。

一、投資による輸出効果。つまり、直接投資により、投資国からの原材料、部品、設備などの輸出増加と投資受け入れ国側におけるそれらの輸入増加のことである。

これらの輸出は多国籍企業の本社から海外支社への輸出や、投資国の生産企業から多国籍企業の海外支社への輸出である

実証研究によると、海外への直接投資と対外貿易は単純な代替関係ではなく、外国への投資により、対外投資企業は総合的な競争力を高め、売上げを増し、支社の原材料や未製品に対する需要増大につれ、輸出を増大する傾向にあることである。また、外資企業は設立当初、自国から投資先へ大量の原材料を輸入する必要がある。さらに、仮に部品の現地調達ができなければ、本国から中間製品を輸入する必要も生じる。これらの原因により、投資国側の輸出と投資受け入れ国側の輸入が増える。

二、輸入代替効果。つまり、外国へ直接投資による投資国側の輸出減少のことである。これまで自国で生産され、そして海外へ輸出された製品は、多国籍企業が生産拠点を自国以外に移すことにより、今度は海外の生産拠点で製造され、輸出製品として扱われる。それに、投資先の地元企業も技術の導入や模索により、類似品の生産を開始、輸入を中止、更に輸出を始めるようになる。従って、投資国側の当該

産品は減少する。

日本の多国籍企業が中国における生産拠点の規模を拡大したため、従来、日本で生産され、中国に輸出されていた製品の輸出量が減少した。一方で、日系企業の流入と多国籍企業からの技術導入により、中国製品の市場競争力が高まり、他国からの輸入も抑制されることになる。

三、 逆輸入効果、海外への直接投資による投資国側の輸入増加のことである。投資側が対外投資の形で、ある製品の生産拠点を海外に移し、海外の支社から再びこの製品を輸入するため、投資国側の輸入が増加し、投資受け入れ国側の輸出が増加する。

多国籍企業の海外の生産拠点と、国内(投資国)の生産拠点が同じ性能および品質の製品を生産できるとするならば、海外生産拠点の方が人件費と税金を抑えることができる。そのため、価格においては優位に立ち、多国籍企業が投資先で製品を生産し、さらに自国において販売すれば、自国の輸入増加につながり、輸出を抑制することとなる。

日本から中国への直接投資も中日間の物流に上述の影響を与えた。投資拡大と中国の生産水準の向上により、中国における日系企業の部品の現地調達率が高まった。値段が安いため、日本が中国から輸入する製品が増加し、中日におけるコンテナ運送量のアンバランスは深刻化する。

ロ、二国間の貿易が中日の物流に与えた影響

中日両国は貿易、投資、金融などの面で緊密に繋がっているため、双方の経済発展、市場動向、政策方針は双方にとって重要である。2000年の日本から中国への輸出品の内訳をみると、家電製品、通信器材、IT製品及びその部品、小型乗用車、車の部品、紡績製品、鋼材などが増加し、中国への輸出総額の53.8%を占めている。それに対し、中国から日本への輸出品の内訳は、紡績品、機械電子部品、食品、金属、鉱物性燃料が最も多くて、全体の74.9%を占めている。従って、中国から日本への輸出品は安い人件費による基礎製品で、日本から中国へは高附加価値の製品ということが分かる。TEUあたりのコンテナの平均価格を比較すれば、日本からのものは中国からのものより高くなっている。両国間の貿易総額が同じだとすれば、日本からのものは中国からのものより高くなっている。両国間の貿易総額が同じだとしても、TEUあたりのコンテナの価値が違うから、コンテナの数も当然違い、コンテナの運送量的にはアンバランスになる。

ハ、日本から中国への投資

日本から中国への投資と中日貿易はいわゆる代替関係ではなく、補充関係にあたることから、両者間の共存共栄の条件を備えている。貿易と運送は緊密に繋がっているから、中日貿易は中日の航路におけるコンテナの運送量を与える。

アジア金融危機の後、日系企業から中国への投資が安定的且つ迅速に伸びた。2004年8月末までの日系企業から中国への投資額は452億ドルに達し、世界各国による対中投資で第三位を占めた。

20世紀の90年代以来、日系企業から中国への直接投資の増加に伴い、中日間では、貿易と直接投資がお互い補充するという良性循環になった。しかし、90年代の中期から、日本企業から中国への投資が衰え始めた。1996年の投資プロジェクト数と金額は前年より、それぞれ40.9%、1997年は、19.5%と20.2%低下した。これらの原因は多方面にわたり非常に複雑なものではあるが、中日航路におけるコンテナ運送量の増加率とほぼ一致している。

ニ、中国における日系企業

2002年のデータによると、中国における外資企業の外貨獲得額の内、日系企業による外貨獲得は香港による大陸投資企業の次で、全体の18.1%を占め、日系企業は中国の輸出に重要な役割を果たしている。

貿易の面では、中国の輸出貿易中、日系企業が13.4%を占め、重要な役割を果たし他の国の外資系企業の平均水準を越えた。

業界構造面では、日系企業はいくつかの業界に集中している。例えばメーカーの場合、投資規模が最も大きい五つの業界はそれぞれ電子通信設備、電気製品、交通運輸設備、普通機械、アパレルで、これらは日系企業の輸出額の64.5%を占めた。

世界貿易の面において日本が中国で生産する製品は日本以外の地域にも大量に輸出されている。

ここまで見てきたように、海外から中国への投資は中国の経済、貿易、国際物流に大きな影響を与えている。

ホ、輸送量のアンバランスによる問題

中日海運市場の繁栄とともに、幾つかの問題も起きている。特に片道でコンテナが十分に利用できない問題が深刻である。日本から中国へのコンテナ運送は中国から日本向けの56%しかないため、44%のコンテナが日本の戻り時に利用できずにいる。

コンテナの空きにより、運送会社はコストは上がり、大変な無駄を生じてしまう。従って、コンテナ運送量のアンバランスにより、生産効率と運動能力の低下、ひいては国際物流のコストアップなどの問題が起こる。

④ オーストラリア航路

2004年、オーストラリア航路の運送力は依然として限界常態であり、新たなに勢力を投入するも、運輸需要の著しい増大には対応しきれない状況にある。航路全体に渡って供給がおぼつかないことが大きな原因である。こうした状況下、2004年、オーストラリア航路運送価格は概ね高値で推移し、船舶会社の4月、7月の運送価格の高値、8月の繁忙期の付加経費徴収については、計画通りには至らぬものの、2003年の高値をベースに更なる高値を保っている。10月以後、運輸需要が弱まった結果、航路運送は安定し、運送価格も下向き傾向となった。2004年、上海航運交易所が発表したオーストラリア航路の運送価格指数は、平均で862.97ポイントであり、前年より20.3%上昇した。

⑤ 韓国航路

2004年、中韓両国間の海運は徐々に拡大された。中韓黄海協定統計によれば、協定参加公司の中韓両国間のコンテナ海運量は197.78万TEUであり、前年より12.7%増加した。中国からの輸出は113.59万TEU、輸入は84.19万TEUであり、それぞれ14.45%、6.98%増加した。

貨物量の安定した増加にもかかわらず、運送力過剰のあおりを受け、市場競争は熾烈を極め、2004年、韓国航路市場の運送価格は依然として低迷状況にあり、120米ドル/TEU～150米ドル/TEUの間で推移している。上海航運交易所が発表した2004年の韓国航路運送価格指数は、平均で659.28ポイントであった。コンテナ運輸市場が活発となった状況下、韓国航路は運送価格下落の数少ない航路の一つとなった。

3-3 中国国際定期航路運輸企業

2004年、国際コンテナ運輸業の発展を背景に、中国国際定期航路運輸企業のコンテナ船舶は大型化、規格化、専門化が進んだ。国有大型運輸企業は積極的に株式制度改革を推進した。コンテナ運輸を中心にサービスを改進した結果、中国において国際定期航路運輸に携わる企業の経済的効率及び競争力は高まった。

① COSCO（中国遠洋運輸集団総公司）グループ

2004年末、COSCOグループの中国遠洋コンテナ運輸は118隻のコンテナ船を保有してお

り、総コンテナ数は 29.1 万 TEU を数える。その運輸力は中国第一位、世界第九位に位置している。「船舶の保有から制御への変換」の理念の下、2004 年、COSCO の船舶備船比率は 9%から 23%へとアップした。COSCO は絶え間なく運輸網を拡張し、世界各地に 1000 余りの代理機構を構築し、100 余りの重要港湾へ寄港している。中国国内の貨物運輸機構は 300 余りを数え、大連、天津、青島、上海、広州、西安、武漢等の地区を基点に、各主要交通都市との間で連絡網及びサービスシステムを構築し、全方位、全天候、無障害サービスを展開している。広範なネットワークに支えられ、2004 年、COSCO は前年比 13.5%アップの 466 万 TEU に上るコンテナ運輸を実施した。COSCO は既に中国船級社、ノルウェー船級社の品質及び安全体系の認証を受け、中国における最初の認証済船舶会社となった。2004 年 12 月 8 日、COSCO は総合力第一位の会社として、上海航運交易所から 2004 年度「国際定期航路運輸高資質企業」の栄誉を勝ち取った。

② 中国海運 (China Shipping Group) グループ

強力なコンテナ運輸を目的に、中国海運グループは 7 年の月日を費やし国際競争力を有する中国の主要船舶企業として、目を見張る発展を遂げた。中国海運グループの総コンテナ量は 25.72 万 TEU で、世界第十位に躍進した。中国海運グループは世界最大の 8500TEU 級コンテナ船からなる船隊を保有しており、世界トップレベルを維持し、優良資産を持ち、合理的なメカニズムを構築し、船齢も比較的若く、強い競争力を具備したコンテナ企業となった。2004 年、中国海運グループのコンテナ運送量は 420.7 万 TEU で、27%増加した。2005 年、中国海運グループは 550 万 TEU を突破する勢いである。中国海運グループは地球規模のコンテナ運輸経営ネットワークの構築に力を入れており、75 の国及び地域、165 の主要港湾において子会社や出先機構、経営ネットを構築し、世界規模の貨物運輸請負網と代理店網を形成してきた。コンテナ運輸の効率化、快速化に因るため、中国海運グループは世界 10 ヶ所にコンテナ集散積換センターを設置し、4 ヶ所に顧客明細サービスセンターを設置した。2004 年 6 月、中国海運グループは香港 H 株式市場に上場し、資本金 82 億元を調達し、コンテナ運輸の持続可能な発展を推し進めた。

③ 中国対外貿易運輸 (中外運) グループ

広範な総合的サービス網と海外代理網を基礎に、中外運グループは更なるサービス網の拡張とサービス品質の向上と改良に力を入れ、顧客獲得戦略を実施している。業務運行のモデル化を推進し、コンテナ運輸業は一段と充実した。2004 年、中外運グループのコンテナ運送量は 121.1 万 TEU で、前年より 10.7%増加した。中外運グループコンテナ運輸

有限公司によるものは 70 万 TEU 近くに達し、前年比 18%の伸びを示した。中外運グループは 2.98 万 TEU の運輸力を有する船隊を所有し、運輸規模は中国国際定期航路運輸企業の中で第三位に位置する。中外運グループが運行するコンテナ航路は主にアジア地域、太平洋を跨ぐ地域に集中しており、代理網は五大大陸の主な国家、地域に所在している。

ユーザーへの手厚く、全面的な、高品質なサービスを旨とし、中外運グループは長江内の支線における多様な関係サービスと北米地域の内陸サービスを開拓した。2005 年、中外運グループは世界的な戦略に基づき、迅速で便利なコンテナ運輸業務を展開する。

3-4 世界コンテナ運輸市場の回顧と展望

① 2004 年世界コンテナ定期航路運輸市場

2004 年、世界経済と貿易の発展は著しく、世界の消費市場と国家間取引に牽引され、世界コンテナ市場も活発な動きを見せた。2004 年の国際コンテナ定期航路運輸市場の特徴は、運輸市場の空前の繁栄とアジアを中心とした輸出増大、運送力の快調な増大と船舶建造ラッシュ、航路運送力不足、傭船市場の活発な動き等であった。

② 2004 年世界コンテナ港湾

運輸需要の増大に伴い、世界コンテナ港湾の取扱量は全面的にアップした。世界二十傑コンテナ取扱港湾について、アジアの港湾の地位がより高まる傾向にあり、取扱量は二十傑中、79.2%を占めるまでになった。中国港湾の取扱量の増加傾向は依然として力強く、上海、シンセン両港は第三位、第四位に名を連ね、青島、寧波及び天津港も上位に移行している。注目すべき点として、北米航路運送量の拡大は米国西海岸バースの能力不足を生み、ロサンゼルス港においては繁忙期に利用が制限され、取扱量の増加幅が前年より明らかに下回ったことである。

③ 2004 年世界コンテナ運輸船隊

国際コンテナ関係誌の統計によれば、2005 年 1 月 1 日、世界の総コンテナ船舶数は 3339 隻であり、717.1 万 TEU の取扱能力を有する。運輸規模は 2004 年当初に比較し 10%程度増加した。2004 年、大型船による運送力が増大し、4000TEU 以上の船舶により総取扱量の 41.7%が運送され、2003 年ベースで計算すると、300 ポイント以上の上昇であった。8000TEU 型船舶が太平洋及びアジア主要航路に登場し、大型化の傾向が明らかとなった。2005 年 2 月 18 日、中国海運グループ及び韓国現代重工は世界最大のコンテナ船(10000TEU) 建造契約を結び、大型コンテナ船の製造にとって歴史的な一頁となった。

新たな運送力が補充される中、造船面でも相当な勢いで契約が進められた。2005年1月1日、世界で造船契約中或いは造船中のコンテナ運送力は380万TEUであり、現状の運送力の53.0%に及んでいる。

2005年、新造船受渡し量は101.8万TEUに達し、総運送力は2004年の14.2%増になると見込まれる。新造船受注にあたらな息吹が感じられる。

2004年、世界主要定期航路運輸会社の運送力拡大速度は様々であり、世界二十傑の順位は目まぐるしく入れ替わった。アメリカ総統、中国海運グループ、カナダ太平洋、東方海外、以西航運、漢堡航運の順位は上位に移行している。

2004年、コンテナ船隊の運送力は上位二十傑に、より集中する傾向にある。その運送力は2003年の85.1%から2004年には86.8%へと拡大された。

④ 2005年国際コンテナ定期航路運輸市場の発展傾向

(イ) 世界経済の良好な発展とコンテナ運輸の旺盛な需要

2004年、アメリカ、日本等は経済回復が進み、世界の投資状況に有利な条件が揃う中、世界経済も上昇機運に乗ったと言える。国際通貨基金（IMF）が2004年9月に発表した「世界経済展望」の予測によれば、2005年世界経済の拡大スピードは4.3%である。好調な世界経済環境は、コンテナ運輸市場の好調さを支える礎となっている。太平洋運輸価格協議組織及び遠東定期航路公会の予測によれば、2005年、太平洋航路及びアジア航路の運送量の拡大は二桁代を維持するであろう。

(ロ) 世界コンテナ船舶運送力増大と主要航路の逼迫

国際コンテナ化統計データによれば、2005年世界のコンテナ受注予定総量は101.8万TEUである。2005年末、船隊規模は2004年より14.2%拡大し、2002、2003年の拡大幅を大きく上回る。船型別に見ると、4000TEU以上の船舶の運送力の増加が目覚しく、2005年には2004年を23.9%上回り、大型船舶運送力の急速な拡大は、主要航路運用に直接の影響を及ぼす。

(ハ) コンテナ運輸市場の繁栄と需給関係の均衡

2005年、世界経済と貿易は運輸需要の継続、安定成長を促し、コンテナ運送力整備は2004年に比較し更に加速され、需給関係は基本的に安定した状態になると予想される。

航路別に見ると、ヨーロッパ及び北米航路は、EU、アセアン及びアメリカ経済の安定的発展に支えられ、2005年は活発な状況を維持し、運送力と運輸量は二桁台の伸びを保つと予想される。専門家の分析によれば、2005年の定期航路運輸市場は繁栄を繰り返す

のが特徴であり、繁季には運輸価格は上昇し、閑季にはある程度の下落があるものの、全体的には両航路の運送価格は高値で推移すると思われる。

南アフリカ、南米、中東等の航路は、傭船市場の傭船費用の高値の影響により、運送力整備には限界があるものの、現地需要のゆっくりとした拡大と積換貿易の急激な増加により、2005年の予測は比較的明るいものである。

運輸コストの大幅な上昇は定期航路会社の利益に影響を与える主要因である。世界の原油価格高騰は燃料費の負担を増大させ、世界の港湾不足は船舶の有効利用を損ない、傭船費や運河通航費の高騰により、船舶会社はダメージを被り、2005年の船舶会社の価格アップの原因となると予想される。

3-5 中国コンテナ運輸管理

2004年、中国の輸出コンテナ運輸政策管理は、開放、透明性を一層加速し、市場競争メカニズムは徐々に整備が進んできた。コンテナ運輸管理については、以下の措置が講じられた。

① 国際コンテナの内部支線運輸の発展

内部支線の船舶利用率を向上させ、運航会社と港湾オペレーションルーム資源利用率を高め、運輸コストを抑え、コンテナハブ港湾の形成及び発展を促進し、中国コンテナ運輸の営業品質を改善し、中国経済及び対外貿易に運輸保証を提供するため、交通部は「国際コンテナ内部支線運輸発展に関する意見書」を取りまとめた。概要は以下の通り。

- (イ) 市場参入管理政策の調整と改革
- (ロ) 港湾荷役費用率基準の改革
- (ハ) 内部貿易と対外貿易コンテナの同一船舶による運輸の促進
- (ニ) 規格化コンテナ船型の推進
- (ホ) 地域的閉鎖の打開と優良航路の配置
- (ヘ) 港湾環境改善と港湾機能の発揮

第4章 海運補助サービスと物流サービス

4-1 国際船舶代理サービス

① 市場開放の加速

「国際海運条例実施細則」公布後、中国船舶代理市場の開放速度も速まっている。2004年、中国国際船舶代理企業数は急速に増え、1060企業を数えるまでになった。特に、中国内外合資企業は一年間で17増加し、18企業となった。

中・米海運協定に従って、2004年、アメリカ総統輪船（中国）有限公司は正式に自船代理業務の資格を得て、CEPAの枠組みで最初の国際船舶代理業務を行う香港運航企業となり、その国際船舶代理業務の範囲は主に自己所有又は自己運航船舶に対する船舶代理サービスの提供である。

② 国際船舶代理費用徴収項目及び価格建議

中国船舶代理業協会が制定し、交通部弁公庁がこれを受けて公表する「国際航路航行船舶代理費用徴収項目及び価格建議」は、2004年5月26日公布され、6月1日施行され、国際船舶代理費用徴収の参考となった。

1994年以来、中国国際船舶代理費用徴収は交通部が公布した「国際航路航行船舶代理費用徴収項目及び基準」（以下「基準」）に従って行われてきた。即ち、船舶代理費用徴収は政府により価格が定められたのであった。船舶代理市場の開放に伴い、1994年の「基準」は、市場の状況に市場の現状に適合できなくなり、政府が定めた価格は船舶代理企業の参考に過ぎず、各港湾で代理業務の価格差が生じてきた。1998年から、中国の大型船舶代理企業の一部が関係部門に船舶代理費用利率を調整するよう求め始めた。2003年末、交通部は長期間検討を続けた結果、「基準」を廃止し、国家統一価格の採用を業界指導価格へと改め、業界による自律を認めた。ところが「基準」廃止後、各港湾における船舶代理費用利率は参照価格が無くなったことに伴い、一時的に市場に混乱をもたらす結果を招いた。国際船舶代理市場の健全な発展を促すため、中国船舶代理業協会は交通部水運課、中国發展改革委員会価格課の指導の下、審議を重ね、各方面の意見を取り入れて「国際航路航行船舶代理費用徴収項目及び価格建議」の制定に至ったのである。

関係企業が費用徴収の尺度を得て、船舶代理市場の規格化が進むとともに、船舶代理企業は市場の要求に基づき価格制定を行う際の調整幅が明らかとなり、市場メカニズム發揮、市場秩序維持、正当な競争の展開、市場の健全な育成のための礎が築かれた。

政府主管部門が市場の監督管理の責めを負い、船舶公司、船舶代理企業は義務を履行し、業界の自律作用は日増しに強化されてきた。

③ 積荷明細電子データ統計業務と国際海運ネット上の報告システム

「中華人民共和国海上国際運輸データ表」の内容を充実させ、報告企業の負担を軽減させるため、2004年12月16日、交通部は「積荷明細電子データ受取の実施に関する通知」を発し、2005年1月1日をもって、上海を試行場所とする統計データ電子化業務を行うことを決定した。中国国際船舶代理企業も電子データ提供者に含まれる。データ提供は電子化の最重要ポイントであり、「データ表」による統計制度を円滑に実施するため補足的で有効なルートを検証し、時間的効果及び確実性を高める必要がある。

「行政許可法」、「国際海運条例」及び「国際海運条例実施細則」の関係規定を実施するため、国際海運企業が「条例」及び「細則」が規定する報告義務を簡素化し、適時、確実、完全に国際海運企業の基本情報及び報告情報を収集のうえ処理するため、2004年12月16日、交通部は「国際海運ネット報告システムに関する通知」を發布した。そして、国際船舶運輸、国際定期航路運輸、国際船舶代理公司及び駐中国外国通商代表部に対し、ネット報告を実施させ、企業に報告ルートを提供し、政府交通管理部門と企業の間意思疎通を強化した。業務の電子化の促進（IT化）予算の簡単化、効率化にも寄与するこのようなことは、中国の海運が世界レベルにおどり出ようとしているのである。その為には国際基準（国際常識）にあわせようと努力している様子がうかがえる。そこに中国が先進国のメンバーシップとなり得るかのカギがある。

4-2 外国船舶貨物取扱業務

① 2004年中国における外国船舶貨物取扱業の発展

2004年中国における外国船舶貨物取扱分野は急速に発展し、その形態も優れたものになってきた。中国全土で延べ253712回を取り扱い、貨物量は5.14億トン、貨物コンテナ数は4685.27万TEUに達し、何れも前年を大幅に上回った。各公司は実情に即して、運航、港湾、貿易企業と緊密な連携を図り、営業方法や経営方式を改善し、レベルアップを図り、取扱レベルを向上させた。中国水運事業及び対外貿易の発展や港湾運用のため、重要な役割を担った。

② 中国における外国船舶貨物取扱総公司の制度改革

2004年、外国船舶貨物取扱総公司及び各分公司の制度改革が推進され、年末には、中央直属及び二重指導型の港湾外国船舶貨物取扱公司の制度改革業務は基本的に完了した上

海、寧波、シンセン等の 27 メーカーは。交通部の承認を受け制度を改正した。他港湾の関連企業の制度改正も現在進行中である。

③ 貨物取扱市場の競争構成

各港湾の第二貨物取扱公司設立と貨物取扱体制改革の円滑な実施のため、2004 年 3 月 2 日、交通部は「各港湾第二貨物取扱公司設立に係る諸問題に関する通知」を發布し、未だに第二貨物取扱合資公司が設立されていない港湾について、中聯理貨有限公司が先行して分公司を設立し、条件が整った後、合資公司を設立する。2004 年、本公司のネットワーク建設業務は進展し、2005 年当初には、泉州、アモイ、シンセン、天津、上海、青島、寧波、広州、太倉等の港湾に分公司を設立した。また、大連、連雲港、張家港、營口、鎮江、煙台、常熟、泰州等の港湾には持ち株会社を設立した。ここに至って、中国の大部分の港湾には第二貨物取扱公司が誕生したのである。中聯理貨有限公司及び中国三大運航企業である COSCO、中国海運グループ、中外運グループは全面的に業務協力を推進し、協定に署名した。

中聯理貨有限公司のネットワーク形成が推進され、中国外国船舶貨物取扱総公司の一部港湾の分公司の制度改正の終了とともに、中国貨物取扱市場の競争構造が形成されたといえよう。2004 年、交通部の許可を得て、45 の貨物取扱公司が営業許可証を取得している。

貨物取扱業の競争激化に伴って、貨物取扱企業は顧客との意思疎通を図り、その要求を理解し、方向性を画定し、内部改革を促進し、サービスレベルを高め、業界発展の趨勢を把握し、科学的な貨物取扱を模索し、営業品質の向上を目指している。

4-3 水先業務

① 2004 年中国水先船舶数の増加

2004 年、中国水先船舶隻数は過去最高となり、主要港湾における水先は 16 万回に上った。2004 年、中国最大の水先ステーション—上海水先ステーションは 45876 回の水先を実施し、前年比 11.9%増しの結果となった。このうちコンテナ船水先が 19192 回であり、北槽航路を入出したものが 15859 回、長江を入出したものが 15765 回、危険物運搬船に係るものが 8169 回、豪華船に係るものが 75 回であった。

② 水先機構資質認定の実施

2004 年、各地の水先機構の資質認定は引き続き実施された。各地の港湾行政管理部門は「船舶水先管理規定」及び国务院令 2001 年第 91 号の精神に従って、資質認定に係る審査を厳格に実施し、交通部の承認を得た。2004 年末、福州港、アモイ港、泉

州港、漳州港、漳州開発区、惠州港、茂名港、莆田港、阳江港、宁德港等において水先機構が資質認定を実施した。

③ 水先体制改革

2004 年においても水先体制の改革は継続され、交通部管理部門は水先関係の問題について更なる検討を行った。海事、港務、港湾グループ、水先機構、船舶公司等、水先に関係する改革について、各部門から意見を聞き、利害関係等を考慮のうえ、中国の現状に適合した水先管理体制改革案を作成した。

④ 洋山深水港区水先技術案

2004 年、「洋山深水港区水先技術案」に関する検討が進められ、系統性、総合性、指向性を兼ね備えた案が作成された。また、デジタルシミュレーターによる検証が為され、安全性、科学性が実証された。洋山深水港は 2005 年末に運用が開始され、「水先技術案」の提出は、洋山深水港における正常で高効率の運営を実現するため重要な意味を持つ。

⑤ 長江水域の水先能力向上

2004 年、長江水先センターは内外船舶に対し 24 時間の水先業務を実施した。年間の水先回数は 22759 回（水先航程 296 万キロ、水先総トン数 16118 万トン）に達し、前年より 10.6%増加した。このうち、半数以上の船舶は夜間入航したものであったが、事故発生率は 0.13%で過去最低となった。長江水先センターの年間水先申請受理率は 100%で、時間遵守率も 98%に達している。2004 年、長江水先センターは入出航船舶数の大幅増大に対応しなければならず、出入航船舶に随時対応するため、総合的な調整を実施し、各基地が協力し、24 時間態勢でネット申請を受理し、水先情報をリアルタイムで伝達して効率向上のため調査を実施した。更に同センターでは、2004 年 4 月 1 日、長江江蘇全域で、夜間航行を実施し、「大型船舶不夜航」を実現した。2004 年末、長江水先センターは夜間水先 7162 回を実施した。同センターは、科学的な安全措置を講じ、これまでの「巨大船舶の長江口における瀬取りを行い、喫水 10.5 メートル以下にした後に、長江に入航する」といった歴史に終止符を打ち、入航喫水 10.8 メートル以下の巨大船は水先により直接江陰までの港に入港させることとした。これによる各船舶の長江通過コスト削減は百万元と計算され、長江各港湾の競争力アップにつながり、長江黄金水道の効能をより一層発揮させる結果となった。

⑥ 各水先基地のソフト改善

各港湾の着岸船舶隻数増加や船舶の大型化に対応するため、各水先基地はソフト面での

改善に余念がない。2004年、上海水先基地は上海港最大、最新設備の水先船「瀘港引1」を就航させた。該船要目は、総トン数4641トン、全長108メートル、幅15.8メートル、喫水3.8メートルである。現代の水先業務に対応するため、該船の後部甲板には中国初のヘリ離発着甲板が設けられ、荒天下での水先人搬送を可能にした。このほか、4基の高速艇発着系統を擁し、船橋には2台のARPAレーダー及びAIS船舶自動識別システム、CDMA広帯域移動体通信を設けており、水先基地と一体となって最新コンピューター通信により、船舶の動向をリアルタイムで把握し、監督管理を実施できる。同水先船の導入は、上海港における船舶受入体制及び管理能力をより一層向上させるものとなった。

2004年、大連水先基地は「無人水先」を現実のものとするDGPS(Differential GPS)システムを採用した。当該システムGPSを基礎として、大連港及び付近水域の電子海図を操作基盤とし、設計、開発された船舶水先及び監視システムである。

天津港では、全地球定位システム、光ファイバージャイロコンパス及び電子海図を一体化したシステムが導入された。携帯型パソコン操作による船用水先システムを利用し、視界不良、夜間及び航行援助施設不良時において、直接的に水先人に正確なデータを提供するものである。

青島港水先基地が導入した船舶動向監視及び電子海図情報管理システムは、コンピューターソフト、GPS、GIS、無線データ通信GPRS、AIS、航海地理学、映像周波数コントロール等の要素を融合させたものであり、中国内水先領域における最初の水先一曳船管理、船舶動向監視、海上GISリグ、一体化した航行援助システムを集結したものである。中国内においては、技術レベルや応用成果は最高レベルのものであり、国際的に見ても先んじたレベルのものである。

4-4 物流服務

①「区港連係」試行の実施

「区港連係」とは保税区和最寄の港の協力のことであり、港区で特定の区域(バース、埠頭は含まれない)を画定し、税関が監督管理する特別区域とする。保税区実施の政策は、物流産業の発展を目的に、「国内外関」と位置付けした封鎖管理を実施している。

2004年4月15日、中国初の保税物流区である上海外高橋保税区は、海関総署、財政部、国土資源部、商務部、税務総局からなる組織の小委員会審議を通過し、正式に閉鎖運用開始の段階に入った。当該保税区は「区港連係」方式を取り入れ、港区及び保税区が区域、資産、情報、業務の四方面で協力体制を構築し、資源整合を行い海運直通式ルートを設定

し、貨物のスムーズな集積、流通及び運送を促進し、デルタ地域の支線コンテナ資源及び国際積換コンテナ資源の集散地となった。保税區は、在庫と物流産業を發展させ、保税區特有の政策を実施し、輸出入関税徴収について、輸出河口區の関連政策に照らし、国内貨物が保税區に入る場合、輸出と同等に見なし、税金の払い戻しを実施する。これは、従来、保税區が採ってきた「離境退税」方式とは異なり、企業運営コスト削減につながるとともに、保税區内では貨物を自由に流通させることができ、付加価値税や消費税は不要となる。外高橋保税區は以下の四機能を備えている。国際貨物の積換機能がその一つであり、積換コンテナを港区において整理入出させるに止まらず、時間制限なしに保管できる。二つ目は国際配送機能を有することであり、中国への外部貨物を保税區内に保管しておき、市場の要求に応じて、中国内外に分割して配送することができる。三つ目は、国際購買機能であり、購入のうえ保税區内に入った中国貨物及び保税貨物について、輸出運送を総合処理し、港における値上加工後、中国内外へ分割販売することができる。もう一つは、国際貨物積換貿易機能であり、保税區内の企業は再輸出入を専業とする貿易が可能となり、国際物流運送を加速できることである。

この後、國務院は青島、寧波、大連、張家港、アモイ象嶼、シンセン塩田港、天津等の7保税區及び近隣港湾で「区港連係」を模索しており、沿海地域におけるこうした試みは実行段階へと進んできた。

② 洋山深水港物流區建設

2004年、上海では洋山深水港物流區的建設が開始された。洋山深水港物流區は洋山深水港の重要な組成部分の一つである。同區は海港新城西に位置し、東は滬芦高速道路に面しており、洋山深水港区から32キロ、上海市から55キロ、郊外環状線から10キロ、浦東国際空港から30キロの距離にある。同區的計画面積は13.8平方キロで、完成後はアジア最大の現代的物流區となる。

上海国際航運センター洋山深水港区第一期規模及び機能に応じて、洋山深水港物流區内のプラント配置には港湾検査区域（第一期工事）37.1万平米、芦潮補助作業區43万平米、危険物作業區6万平米、上海洋山深水港商務広場10万平米及び全長5170メートルの土盛道路等が含まれ、2005年末までに、洋山深水區第一期工事と時を同じくして竣工し、運用開始予定である。今後、洋山深水港物流區は在庫、運輸、加工、貿易、保税、港湾工業、分割、付加価値税及び国際商業貿易等の総合的な機能を具備し、情報収集、物流服務、臨海産業及び国際交流の中心となるであろう。大別して同區は、港湾補助作業區、港湾検査

区、国際保税物流区、危険物保管区、総合管理服務区及び臨海保税在庫区の八機能区に分けられる。

③ 船舶公司による物流企業の業績アップ

2004年、中国遠洋物流有限公司(COSCO)は総合第一の成績で「中国物流企業ランク」のトップとなった。COSCO及び役員会の指導の下、中国遠洋物流の上層部は製品供給を企業競争力及びブランド化の協力アップの戦略として、全システムの資源の有利性を発揮し、家電、自動車、展示、電力、化学工業及び小売の物流形態を重点的に開発し、所定の効果を上げ、中国遠洋物流は中国物流界の「航空母艦」と称された。

中国海運グループ物流有限公司は主たる営業内容を供給一体化管理を特徴とした全方位物流運営商業として位置づけ、目標とする市場を高レベル、高付加価値の中国全体、世界規模物流項目における指導的な総合物流服務に置いた。中国海運グループ物流は企業の主要業務の好調さを基盤に、組織調整を行い、ITシステムの整備と企業内物流課程の規格化を推進するとともに、自動車、電機用品、冷蔵庫等の物流市場において有利な地位を占めている。

第5章 港湾服務

5-1-1 港湾貨物取扱量の特徴

中国国民経済は高レベル、安定移行というマクロ調整の下、港湾産業は中国内外の旺盛な需要要求を背景に、港湾生産の継続的、加速度的な発展局面を維持している。

(1) 港湾貨物取扱量の安定成長

2004年、中国における国レベルの港湾の貨物取扱量は33.3億トンに達し、前年より25.2%増加した。沿海港湾の貨物取扱量は24.6億トンで、24.0%増加した。これは国レベルの港湾総取扱量の74.6%を占めている。河川港湾の取扱量は8.6億トンで、前年比28.9%の伸びを見せ、国レベルの港湾の総取扱量の25.6%を占めた。

(2) 対外貿易貨物取扱量の急速な増加

中国対外貿易の大幅な発展に寄与し、輸出入格差を縮減した。これにより港湾対外貿易貨物取扱量の双方向への拡大のための有利な条件が提供された。2004年、国レベル港湾対外貿易貨物取扱量は11.32億トンで、前年比19.2%の伸びを呈した。このうち沿海港湾では10.47億トン、河川港湾では0.85億トンが取り扱われ、それぞれ、19.5%、

15.5%増加した。

(3) 国際コンテナ取扱量の増加

2004年、中国沿海及び河川コンテナ取扱量は依然として増加傾向を保った。国レベルの港湾における取扱量は6019万TEU、26.7%増加した。内訳は、沿海港湾5657万TEU、河川港湾363万TEUで、それぞれ、26.7%、23.5%増加した。上海港及びシンセン港の国際コンテナ取扱量ランクは世界第三位と第四位であった。

(4) 大口バラ積貨物取扱量の増加

2004年、好調な中国経済を背景に、各種貨物の取扱量は増加傾向となった。大口バラ積貨物需要は依然として旺盛であり、取扱量の増加も比較的大きい。石炭及び同製品、石油天然ガス及び同製品、金属鉱石、鉱建材料、鋼鉄は、それぞれ、25.4%、17.7%、40.8%、24.4%及び25.3%増加した。

(5) 一億トン港湾の発展レベル

2004年、中国八大一億トン港湾について言えば、貨物取扱量の大幅増加のみならず、激烈な市場競争で距離が開き、格付けがなされた。上海は、中国第一の港であり、貨物取扱量は3.8億トンであった。これに次いで、寧波、広州及び天津が2億トンを突破し、平均で20%以上の成長を遂げた。第三ランクとして青島、秦皇島、大連、シンセンの四港があり、貨物取扱量は1.5億トン前後で、増加幅は15%を超えた。このように、一億トン港湾は中国発展の骨幹であり、重要な要素となった。

5-1-2 主要貨物取扱量分析

2004年、中国の国レベルの港湾における貨物取扱量について、ドライカーゴが87%、液体貨物が13%であった。大口バラ積貨物中、石炭及び同製品、石油天然ガス及び同製品、金属鉱石、鉱建材料、鋼鉄が占める割合が大きく、それぞれ、21.7%、13.6%、13.0%、10.2%及び5.1%であった。2003年と比較すると、石炭及び同製品、石油天然ガス及び同製品、金属鉱石、鉱建材料、セメント、木材が占める割合が大きくなっている。鋼鉄、食料、非金属鉱石、化学肥料及び農薬、塩、石油天然ガス及び同製品やその他の貨物が占める割合は低下している。

5-1-3 沿海及び河川港湾の発展状況

(1) 沿海港湾

2004年、中国の十大沿海港湾の顔ぶれに変化はないものの、その順序には幾分変動が

見られた。2003年と比較すると、上海、寧波、広州、天津、青島、シンセン、舟山及び福州港の順序はそのままであった。秦皇島は、大連と入れ替わり、2003年の第7位から6位となった。2004年、沿海十大港湾における貨物取扱量の累計は17.5億トンであり、沿海港湾の総取扱量の71.4%となった。

① 上海港

港湾の発展及び国際航運センター建設を目的に、着実に港湾機構調整を実施してきた。秩序ある多元化改正を推進し、保税區及び港区の「区港連係」を試行した。海外商務案内活動を実施し、中国内外の荷主と船舶会社の連携を強め、港湾生産は依然として急速な発展を遂げている。2004年、貨物取扱量は3.79億トンで、前年より20.1%増加した。これにより初めてロッテルダム港を抜き、世界第二位の貨物取扱港となった。対外貿易貨物取扱量は1.59億トンで、22.4%増加した。

② 寧波港

港湾物流業の急激な発展に伴い、港湾建設及び整合力が拡大され、寧波－舟山港の一体化という歴史的な発展のチャンスを利用し、鉄鉱石、原油、石炭等の主要ドライカーゴの貨物源は力強い状況にある。2004年、貨物取扱量は2.26億トンで、対外貿易貨物取扱量は1.02億点であった。それぞれ、21.8%、24.7%の増加であり、中国港湾貨物取扱量では第二位となった。

③ 広州港

広範な珠江デルタ経済発展という利点を活かし、港湾体制改革を推し進め、港湾の発展を加速させた。特に海上バースの建設には力を入れ、生産能力は急速に向上し、各指標は過去最高を記録した。2004年、貨物取扱量は2.15億トン、対外貿易貨物取扱量は5904万トンで、それぞれ、25.2%、21.0%増加した。中国第三位の貨物取扱量である。

④ 天津港

投資を促進し、基礎施設の建設に力を入れ、港湾全体の配置を調整し、バース機能を改善し、バース及び航路を整備し、港湾の総合力アップを図ってきた。2004年、貨物取扱量は2.06億トンであり、対外貿易貨物取扱量は1.08億トンで、それぞれ27.4%、23.2%増加した。現在、中国第四位の貨物取扱量である。

⑤ 青島港

技術革新を提唱し、技術向上及び情報公開を促進し、各港湾関係職員の積極性を引き出し、トップクラスの荷役効率と発展速度を達成した。4年連続で年間貨物増加量2000万

トン記録し、鉄鉱石と原油取扱量では沿海港湾第一位となった。2004年、貨物取扱量は1.63億トン、対外貿易貨物取扱量1.21億トンで、それぞれ、15.4%、18.4%増加した。

⑥ 秦皇島港

中国最大の石炭輸出港であり、中国国内において北部から南部への石炭輸送の主要基地でもある。改革を推し進め、機会を捉えて、石炭の水上運輸力を高め、中国エネルギー運輸に貢献してきた。貨物取扱総量、石炭、雑貨、コンテナ取扱量は、これまでの最高となった。2004年、貨物取扱量は1.50億トン、前年比19.7%の増加となった。対外貿易貨物については5.0%減少し、5361万トンであった。

⑦ 大連港

「東北旧工業基地の振興」及び「大連国際航運センター建設」を目的に、機会を逃すことなく、港湾建設を促進し、港湾情報化建設の速度を上げ、船舶会社と荷主等の協力関係を蜜にして、港湾生産力は次第にアップしてきた。2004年、貨物取扱量は1.45億トン、対外貿易貨物取扱量は4921万トンで、それぞれ、15.2%、1.1%増加した。

⑧ シンセン港

珠江デルタ地区の輸出入拡大、加工貿易をメインとする対外方経済の急速な発展、豊富な貨物源等の有利な条件を十分に活かし、港湾基礎建設及び貨物集散運送システム建設を加速し、港湾管理は着実に規格化、国際化が為されてきた。2004年、貨物取扱量は1.35億トン、対外貨物取扱量は8865万トンで、それぞれ、20.0%、29.8%増加し、大連港に次いで第八位となった。

⑨ 舟山港

港湾資源を改善し、港湾生産を規範化し、港湾貨物取扱量の伸びは著しい。2004年、貨物取扱量は7359万トン、対外貨物取扱量は2379万トンで、それぞれ、28.7%、24.1%増加し、増加幅は十大港湾中最高であった。

⑩ 福州港

現有港湾資源を整合し、発展需要に従ってバースメカニズムを調整し、貨物輸送販売能力をアップし、港湾生産力はかなり高まった。2004年、貨物取扱量は5939万トン、対外貨物取扱量は1822万トンで、それぞれ、24.9%、5.5%増加し、貨物取扱量は第十位であった。

(2) 河川港湾

2004年、中国河川港湾の貨物取扱量は急激に増加した。馬鞍山港、鎮江港及び杭州港

の貨物取扱量増加幅はいずれも 50%を超えた。南京、蘇州、南通及び湖州港の貨物取扱量の増加幅も 40%を超えた。2003 年に比較すると、南京、蘇州、南通、杭州、湖州、江陰、芜湖港の序列に変化は見られなかったが、鎮江港は第六位から第五位へ、武漢港が第五位から第六位へ、馬鞍山港が十位の位置に付いた。河川十大港湾の貨物取扱量の累計は 4.9 億トンで、河川港湾総量の 57.7%を占めた。

5-2-1 2004 年中国港湾管理体制改革的促進と港湾行政管理体制の改善

2004 年、かつて、中央直属又は二重の指導を受けていた 38 港湾行政企業は全て解体が完了し、港湾管理体制は所定の位置に付いた。交通部は現代化を促進するため、各港湾で行政管理業務を展開した。上海市港湾管理局では「上海港湾規則」を制定した。地方港湾規則の制定は、港湾行政管理業務の強化につながり、港湾管理体制の整備を促進した。

各主要港のそれぞれ独自の事情に応じた、港湾規則を定めることが可能になっているが、それは各港湾管理者の力を増強するものとなろうし、改革開放は進捗し、経済の自由化は一層進み、結果として地方分権と国際化（国際標準に適合）に貢献し、中国の先行を占う試金石でもある。取り分け、上海の動きから目をはなせない。

5-2-2 上海市港湾管理局が制定した「上海港湾規則」

「港湾法」の規定に従って、港湾行政管理部門は港湾規則を制定し、公布した。上海市港湾管理局は調査研究を経て、「上海港湾規則」を制定し、2004 年 9 月公布した。「上海港湾規則」は 8 章 42 条から成り、上海港の概況、港湾施設、船舶出入港、港湾業務経営、港湾サービス、港湾安全及び環境保全等の内容を含むものであり、総合的且つ客観的に上海港の港湾管理、海事管理及び貿易港管理に係る重要事項について規定するものであり、上海港湾の基本的規範、政策措置、運行に関する規則である。同規則の制定は、港湾及び関係部門に対する系統、整備、確実な指導性規則であり、港湾の運行効率を向上させ、船舶調整を迅速にし、運行コストを下げ、情報通信を密にし、港湾管理レベルを向上させることに繋がった。同時に、政府部門の卓越したサービス意識と全体の管理能力及び総合業施行率を高める努力を体現化したものであり、上海港湾管理部門の政務公開、情報公開、政策の透明性確保を推進し、上海国際航運センターの建設を加速するものである。

5-2-3 港湾市場管理の更なる規範化

「中華人民共和国港湾法」（以下略称「港湾法」）は 2004 年 1 月 1 日施行されたが、港湾経営管理が「港湾法」が調整、規範化する主たる内容である。「港湾法」の円滑な実施を保証するため、交通部は関係機関と協議し、「港湾経営管理規定」（以下略称「規定」）

を制定し、2004年4月15日公布、同年6月1日施行した。「規定」は総則、資質管理、経営管理、監督検査、法律責任、附則の6章から成り、適用範囲、港湾経営者資格認定、港湾経営許可条件、手続、条件並びに港湾行政管理及び経営者の職責及び法律責任（罰則）等の内容を明確にし、港湾経営及び管理行為を規範化した。港湾行政管理部門の法に基づく行政、経営者による法に基づく経営を定着させ、関係者の合法権益を保証するため、交通部は「港湾経営管理規定」で明確にすべき点について、2004年5月18日、『「港湾経営管理規定」の実施に関する諸問題について』の通知を発し、港湾企業経営許可証発行についての見解を示した。港湾行政許可は国が港湾管理を円滑に実施し、港湾の安全運行を保証し、港湾の健全で秩序ある発展を促すための行政管理手段である。「規定」実施後、2004年末までに、中国港湾企業に対し経営許可証の発行を完了した。

「港湾経営管理規定」公布後、各地の港湾行政管理部門は規定に従って、職責を履行し、港湾経営品質管理、港湾生産安全監督管理、港湾生産情報統計及び港湾規則制定等の各業務を真摯に実施した。「規定」の確実な実施は、港湾経営管理業務は顕著な業績を挙げ、港湾の円滑さを確保し、港湾施設の安全を保障し、港湾の正常安全生産秩序を維持する結果を導き、公平、公正、健全秩序、持続的な港湾経営環境のための法的保障を提供することになった。

少なくともWTO批准以降、あらゆる場面において「規範化」という主張がなされ、それは法律により根拠づけ法律に基づいて物事が執行遂行されていくという体制を準備しつつあると見ることができる。これにより中国の国民も外国からの投資あるいは企業として導入しようとする者にとって予測・予見可能性を与えることとなり、次第に信頼が醸成されていけば、いわゆる法的安定性も確保されていくこととなり、ひいては、中国にも部分的にせよ法治主義の考え方が行きわたっていくかも知れないと期待し得る。

5-2-4 港湾安全管理の促進

港湾安全は港湾の正常運行、秩序ある発展を前提条件とするものである。2004年の港湾安全管理業務の主軸は、責任の明確化、規則制定、体制確立、厳格管理の4分野である。

「港湾安全管理調査実施年間」に位置づけられた2003年に続き、2004年5月31日、交通部は「港湾安全生産及び安全管理業務の円滑な実施に関する通知」（以下「通知」）を発した。「通知」は各レベルの港湾管理部門及び企業に対し、安全の必要性を再認識させ、港湾企業が安全生産の第一責任者であることを自覚させた。港湾行政管理部門とは、現地人民政府の安全生産監督管理主管部門であり、有効な港湾行政管理体制の建設とは、港湾

安全監督管理に対する根本的な保証である。交通部は「港湾危険貨物管理規定」及び「港湾経営管理規定」に従って、経営資質審査を実施し、厳格な管理を行ってきた。

SOLAS 条約の海上保安修正案及び ISPS 規則の規定に従って、交通部、各港湾行政管理部門及び対外開放港経営者の共通の努力の結果、2004 年 7 月 1 日前に、中国は履行すべき各種準備業務を終了した。ISPS 規則及び「港湾施設保安規則」の規定に基づき、交通部は全中国の対外開放港施設に対する保安評価を実施した。2004 年までに、612 件に及ぶ「港湾施設保安評価報告」及び「港湾施設保安計画」を審査、承認した。各地の申請及び港湾が実施する保安演習の達成度に応じて、条件を満たす港湾については、「港湾施設保安適合証書」を発行し、円滑に港湾施設保安面で履行すべき業務を行い、中国の海上保安面での国際的義務を果たし、中国の国際的面目を保ち、中国国民経済と対外貿易の継続的発展を保障した。

5-2-5 港湾情報管理の加速

「港湾法」の関連条件に従って、港湾統計を充実させ、港湾統計の適時性、確度、総合性、を保障するため、交通部は「港湾情報統計規則」（以下、「規則」）の起案に当たった。「規則」制定の目的は、国务院交通主管部門、各港湾行政管理部門及び港湾統計調査対象の港湾統計中の法的関係を調整するためである。「規則」は、港湾統計管理と業務プロセスの双方を考慮に入れたものであり、港湾統計業務プロセスに重きを置き、中華人民共和国内の港湾生産、経営、建設、管理及び関係活動統計に適用される。「規則」の制定により、港湾統計手続、統計範囲、統計指標の整理が為され、統計の手段が規範化され、統計業務の規格化と港湾統計関係者の基準が明確にされ、港湾管理情報系統の改善を促進した。

2005 年の港湾管理の標目の中に中国の政策が示されていると思われる。それは、

① 港湾発展政策の積極的研究

地方政府が港湾発展の機会をしっかりと捉えられるよう、呼びかけを継続するとともに、地方政府による港湾発展戦略実施と新たな戦略の研究を支持し、港湾資源の優良化を目指す。

② 港湾行政管理強化及び港湾経営秩序規格化

港湾体制改革の成果を評価、総括し、各港湾行政管理部門が「港湾法」、「港湾経営管理規定」等の関連法令、規則等に従って、総合的な現地港湾行政事務の実施について、その責めを負い、職務能力を向上させる。

③ 荷役管理体制改革の促進

2005年、中国港湾の荷役会社の位置関係は大幅に入れ替わり、全面的な競争状況となった。また、交通部の職務資格証書制度の条件に応じて、荷役要員の養成、証書発行業務を規範化し、荷役要員養成大綱を改正し、試験制度を改革し、新たな荷役業務発展に対応した。

④ 水先管理体制改革案

2004年、水先機構は資質認定を取り入れたほか、交通部は海事、港湾行政、港湾企業、水先機構、船舶公司等水先体制改革に関わりを持つ各分野の意見を聞いて、中国の国情に適応した水先管理体制改革案を作り上げ、これに更なる検討を加えてきた。

⑤ 国内貿易貨物港湾費用徴収規則の修正

2005年、港湾の国内貿易費用徴収の管理権限、管理手段、管理範囲、管理手続、費用徴収項目、徴収基準等の問題に対する修正意見を、各方面から幅広く求めたうえで、「中華人民共和国交通部港湾費用徴収規則（国内貿易部分）」修正案を提起し、港湾体制改革要求に応じて、各港湾企業の国内貿易費用徴収に対する各政府の価格決定問題を解決し、港湾費用徴収の混乱を收拾し、不公平問題に終止符を打った。交通部と国家発展改革委員会は統一した「港湾費用徴収規則（国内貿易）」を制定予定であり、沿海、長江、黒竜江メイン航路以上の港湾の国内貿易費用徴収規則を制定する。同一港内の企業は一律にこれを遵守しなければならない。徴収項目の価格形式は、政府の価格制定、政府の指導価格及び市場調整価格に従って実施しなければならない。港湾基礎施設使用経費及び船舶使用経費については、中央政府の決定価格に従い、港湾荷役労務費については市場調整価格に従って決定される。

⑥ 港湾安全管理強化

2005年は中国港湾発展にとって重要な一年となるため、安全管理を十分に実施しなければならない。港湾安全管理及び港湾保安関連事務を継続して強化し、各職責と責任体制を充実させ、港湾安全関連法令及び技術的モデルを整備し、応急体制及び緊急処理メカニズムを整備しなければならない。港湾危険貨物の監督管理を強化し、危険作業と管理要員の養成体制を整備する。港湾自己統計報告制度を充実させ、安全管理検査体制を定着して、安全管理レベルの向上を図る。

第6章 水運基礎施設建設及び管理

2004年、中国水運プラント建設の重点項目は、上海国際航運センター洋山深水港区、長江口深水航路第二期工事、三峡ダム区水没水運施設再建及び沿海主要港湾コンテナ、原油、鉱石等の専用バース並びに深水航路及び長江メイン航路建設である。

6-1-1 2004年中国港湾建設について

新たな15ヵ年計画に基づき、2004年、上海国際航運センター洋山港区建設、長江口深水航路第二期工事並びに沿海主要港湾コンテナ、原油、鉱石等の大型専用バース及び深水航路の建設が加速され、浚渫や改造、新造等により、運輸の逼迫状態は緩和されてきた。交通部は適切に港湾を配置し、計画を立て、経済発展原則に従い、市場化を推進すべく、現有港湾資源の整理を行った。港湾機能構造を向上させ、調整し、港湾の規範化、集約化発展モデルを提唱し、ハブ港湾としての機能を発揮させてきた。政策指導を強化し、体制的障害を除去し、各資本の港湾建設参加を許可し、公的施設建設に力を入れ、管理規則及び基準を制定し、市場化と法制化の軌道に導いてきた。

6-1-2 港湾建設の加速及び沿海港湾投資の増大

2004年、中国沿海港湾（南京以下の港湾を含む）の建設プラントは150あり、年間投資は400億元を突破し、深水バース87を含む127のバースが運用を開始した。貨物取扱量は3億トン増加した。内訳は、コンテナ関連のものが860万トン、石炭関連のものが9666万トン、原油関連のものが2960万トン、鉱石関連のものが3600万トンであった。コンテナバースの主要建設プラントには營口鮑魚圈港区三期工事、天津港東突堤北側コンテナバース工事、南京港龙潭港区一期工事、上海港外高橋五期工事及び広州南沙港区一期工事があり、石炭バースの主な建設プラントには天津港南端石炭バース工事等がある。港湾能力を高め、2004年末には中国沿海港湾生産性バースは既に4197ヶ所となり、うち、一万トン級超のものが790ヶ所、年間総合通過能力は22億トンに達した。

2004年12月上海国際航運センター洋山深水港区一期工事の試験段階（堤防取り囲み）の検証が順調に為された。当該工事は2005年洋山港一期工事の重要プラントのひとつであり、当該工事一期建設運用開始のシンボリックな存在であり、同区一期工事において正式な建設完了検査項目であり、同港北側初期建設の指標である。2004年、上海港外高橋港区五期工事は短縮工期、緊縮時間、重要任務、幾多の困難という状況において、予定通り建設され運用を開始した。

2004年1月13日、寧波港と香港寧興グループ公司、舟山港湾投資公司是、舟山金塘大

浦口の深水コンテナバース建設プラントについて正式に合意に達し、予算規模は 50 億元に上った。同年、寧波港においては、3.5 億元を投資した北倉三期第 2 次工事が順調に進展した。寧波港北倉港区四期コンテナバース 5 号岸壁は既に完成し、バースの自然水深は 13.5～17.0 メートルとなった。現在、寧波港で運用しているコンテナバースは既に 2838 メートルに及んでおり、8000TEU 以上のコンテナ船の作業需要を満たしている。

青島港前湾三期 3～7 バースの竣工と運用開始は、青島港において、1 年間で 3 ヶ所の大型コンテナ専用バースを建設する目標を達成した成果である。それは全長 1000 メートルに及び、水深は 17.5 メートル、8～10 万トンクラスの超大型コンテナ船が着岸可能なものとなった。

2004 年、大連港における港湾建設投資は 36.4 億元であり、1 年間で 26 のプラントの建設に当たり、主なものは竣工、運用を開始した。新港油製品鉄道荷役プラットフォームが完成し、新港における油製品の運輸不能の歴史に終止符を打った。30 万トン級鉱石バース及び 30 万トン級原油バースが相次いで建設され運用を開始し、北東部地域における大型深水専用鉱石バース不在の歴史も終焉を迎えた。

天津港における 2004 年の基礎建設投資は 28 億元であり、東突堤北側拡張工事、南第 5 バース西方延長工事、南第 11 号 20 万トン級バラ積バース、南 9 号、10 号バース機能拡張工事等、新たに 8 プラントが完成した。バラ積貨物物流センターのベルトコンベヤー、コンテナ物流センター初期貨物保管場所については、すでに運行が開始された。また、北防波堤工事、南端泥囲工事も完了した。北側岸壁前面海域ロール・オンバース工事、15 万トン級航路二期工事等についても計画通り進行中である。

重慶港九龍坡コンテナバースは、2004 年、その機能を拡張した。コンテナ保管場所面積 5 万平米余りを拡大し、旧岸壁を改造しコンテナ作業を可能にした。また、新たにコンテナ専用設備を配置し、年間コンテナ取扱能力を 10 万 TEU から 20 万 TEU へと拡大した。2003 年には、投資額 15 億元の寸灘新港区の工事を開始した。2004 年、第一期工事は順調に進んでおり、2005 年には完成予定で、2 ヶ所の 3000 トン級バースが整備され、年間コンテナ取扱量は 28 万 TEU となりうる。また、製品自動車ロールオン専用バースも整備され、年間 15 万両の積降しが可能となる。

2004 年 2 月 8 日、武漢陽邏新港は中国第一類開放港として開港され、武漢における国際コンテナ専用バース不在の歴史は終了した。第一期工事には 1.7 億元が投資され、建設総面積は 22 万平方メートルで、5000 トン級コンテナデリック装備バースが整備され、

5000～10000 トンクラスの貨物船（外航、内航）が着岸可能となり、最大 3750TEU の取り扱い能力を身に付け、年間処理能力は 10 万 TEU となった。

2004 年 3 月 28 日、中国河川最大のコンテナ港である南京龙潭港区が運用を開始した。同港第一期工事には 10.89 億元の投資が行われ、用地面積は 93 万平米、3ヶ所の 2.5 万トン級及び 2ヶ所のコンテナ専用バースが整備され、52 万 TEU の取扱量が予想されている。

6-1-3 三大区域沿海港湾建設計画

2004 年 12 月 22 日、国务院総理温家宝は第 74 回国務院常務委員会を招集し、「長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾区域沿海港湾建設計画」の審議を行い、これを原則通過させた。これらの港湾建設計画は各区域の継続可能な発展の目安となったのである。これらの港湾建設計画と実行は、世界規模であり、将来を見据え、中国経済発展に寄与するものである。一様の思想により、統一した計画により、合理的な配置でもって、低レベルの度重なる建築を防止しなければならない。市場指導を堅持し、規範化、集約化及び現代化建設を目標にして、官民分離、市場化運用及び管理メカニズムの構築を促進する。港湾機能の充実を堅持し、港湾建設と運送方式の関係を整理し、相互協力を実現し、共同発展を目指していく。先進技術を取り入れ、港湾建設及び改造に取り組み、港湾能力を拡大し、技術装備を充実させ、内包型発展を目指す。海岸資源を保護し、海岸線使用効率を向上させる。長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾区域港湾建設計画の制定を機軸に、中国全土の港湾建設計画に取り組んでいく。

6-1-4 中国沿海港湾能力の逼迫状況

2004 年、石炭港湾である秦皇島、天津港の実質運送量は予定能力を大幅に上回り、過負荷運用に陥った。鉍石港湾である青島、防城港の能力も限界に近く、寧波、大連の輸入原油の受入れも緊迫した状況にある。三峡通航能力も飽和状態に達し、迂回運行を用いていたものの、依然として運輸需要には応えきれない状態である。中国コンテナ取扱能力の不足は概ね 1500 万 TEU で、コンテナバースは過剰運行状態を続け、沿海港湾の総取扱能力は 5 億トン程度不足している。

6-2-1 2004 年中国航路建設

2004 年、河川航路建設は快調に進み、長江メイン航路整備プラントも順調に推移している。各所で水路整備が実施され、航路の浚渫により効果はより一層高まった。長江口深水航路二期工事は急ピッチで建設が進み、長江及び珠江デルタの主要河川航路網も形成さ

れてきた。

年間の河川航路基礎施設建設には 70 億元近くの投資が行われ、増加率は 40%、浚渫、改良や港や航路の新設プラントを通じて、ハード面から力強く中国物資運送を支えてきた。2004 年、河川運航は急速に発展し、建設又は改善された航路は 472 キロメートルに達し、新たに 179 ヶ所でバースが建設され、貨物取扱量は 1332 万トン増加した。

長江メイン航路建設については、2004 年、東流水道航路整備工事（概算 1.8 億元）、陸溪口水道航路整備工事（概算 9000 万元）が新たに開始され、長江航路浚渫工事、碾子湾水道航道整備工事、張家洲南港航路整備工事等が竣工検査段階に入り、2004 年の投資額は 1.23 億元であった。湖南省洞庭湖区航運工事には 1.8 億元が投資された。珠江デルタ主要二期工事は 12 月 1 日成功裏に終了し、開門は年末に完成した。2004 年には 5 億元が投資された。境界河川建設には 2100 万元が投資された。黒竜江大頂山主要工事は 2004 年既に開始され、第一期工事を終了し、重慶草街主要工事及び漢江崔家營主要前期工事は順調に進んでいる。

2004 年、河川運輸基礎施設整備レベルは高まりつつある。山間部の主要河川航路及び電力建設について、電力で航路を整備し、通航条件を改善し、航路整備経費を積み立ててきた。長江デルタ及び珠江デルタ航路網の建設も加速され、航路は整備が進み、工事は進展し、河川の通航条件は改善され、経済発展に対応してきた。河川航路整備体制の改革を継続し、浚渫と整備を別個にして改革を推し進め、コストを削減し、技術力と整備レベルを向上させる。

2004 年、広東省は「広東省河川運航発展計画」を制定し、これに基づき 2010 年までの 6 年間で 50 億元を航路建設に投入する旨決定した。内訳は、「第十期五カ年計画」の後ろ 2 年間に 14 億元を投資し、「第十一期五カ年計画」の投資額は 35.8 億元とする。巨大投資により河川運航を振興させ、広東省では最終的に西江水運のメイン水路及び珠江デルタの「3 縦 3 横」を主要航路とする珠江デルタ現代化航路網と当該航路網を中心として、北江、東江等のメイン、支線航路を連絡し、河川及び海上を結び、適切に配置することに成功した。港と船舶を調和させて発展させた珠江水系の河川運航体制は、重要エネルギーやコンテナ航路の緊迫状況を緩和させた。

2004 年、上海市は「上海市河川運航発展計画（修正報告）」を制定した。上海市は長江デルタに繋がる河川コンテナ集散運送体系の構築を加速させ、上海国際航運センター建設に向け安定、迅速な水路運輸環境を提供することとなった。1000 トンクラス船舶の 3 級

航路通航が河川水路計画に組み込まれ、2010年の初めには、3級を主として、4級を補助とする河川航路が建設される。河川航路の建設と整備が加速され、コンテナ集散ルートが構築され、「一環十射」のメイン航路を中心とする高レベルの河川航路網が形成され、コンテナ運輸の大いなる発展が期待される。2010年、洋山港区以外において、上海は縦横交差河川航路網を構築し、浦東、浦西に繋げ、これを洋山港区の物流運送の補助に当てる。外高橋に向かう趙家溝航路、葦潮港と洋山港区を結ぶ大葦線航路、趙家溝と大葦線を結ぶ大浦線航路は、何れも4級から3級へとレベルアップしたものであり、河川航路「浦東環線」を形成し、洋山港区及び外高橋港区を直接連結している。浦西方面では、江蘇省の蘇州－上海外港線及び蘇州－上海内港線、浙江省の杭州－上海線及び長湖－上海線（上海側は太浦河）の航路計画があり、何れも3級に整備され、両省コンテナの河川経由での上海向け直接輸送を可能にする。

6-2-2 浙江省浙北9メイン航路の「四自」工事

2004年11月5日、浙江省人民政府は「浙江省河川『四自』航路管理暫定規則」を公布、施行した。当該規則は、「四自」航路の補修を省航路補修業務に組み入れ、統括管理するものである。航路費用徴収に当たっては、原則として単独の徴収ポイントを設けることなく、実情に応じて源泉徴収、査証徴収、閘門徴収、不停船徴収等の中から選択して行うものとする。航路経費の徴収期限は最長30年で、徴収基準は通常で1トン当たり最高1.5元、最低1元とする。

「四自」モデルとは、「自主貸付、自主建設、自主徴収、自主返済」のことであり、航路建設及び改造に当たってのモデルである。これにより、民間資本吸収を可能とし、水運基礎建設資金の調達源を拡大することが可能となる。浙北9メイン航路の総延長は785キロメートルに及び、これに「四自」航路工事の杭州－寧波運河等の5河川航路を加え、浙江省においては14の「四自」航路工事が実施されることになり、総距離は1100キロメートルを超えて、浙江省航路全体の10%を占めることになる。

2004年、交通部は国務院の法制弁公室と協議のうえ、「航路法」についての立法審議を終了した。原案を分析した、7項目の関係テーマを決定し、調査研究を打ち切った。航路法の重大事故について政策を決定し、「航路法」の修正案を制定し、交通部における立法という枠組みでの政策決定状況に従って、「航路法」の制定を積極的に推し進める。

6-3-1 2004年中国水運基礎施設建設管理

港湾建設について、長江デルタ地区における港湾航行プラント建設を円滑に推進するた

め、交通部は当該地区の資源調整研究業務を計画、実施した。沿海港湾コンテナバースの能力試算及び審査業務が終了し、交通業界の指導力が高まり、長江口深水航路整備二期工事、洋山深水港区一期工事及びパキスタンの（ガダール）港プラント一期工事の建設及び管理を積極的に調整し、各工事の実施を円滑にした。

河川運航建設については、長江デルタ河川運航発展要求に応じて、江南運河の調査研究を調整し、航路レベルを高める必要性及び実効性を研究、分析し、当該航路の3級航路基準について意見を提出し、長江デルタ河川高レベル航路網建設に対する技術的問題の調査研究報告、関係技術問題に関する規定を編集した。三峡ダム区域の水運建設プラント（三峡閘門通航検査及びダム水運施設埋没再建等を含む）の品質、進度及び投資に対する管理を強化し、二重指導プラントの進展も順調に進んだが、個別プラント及び地域プラントは資金及び設計変更等の原因で停滞気味であった。「第十期五カ年計画」の河川運航重点建設プラントの管理（長江メイン航路建設、湖南洞庭湖区運航工事及び浙江省杭州－寧波運河等河川航路建設、河川主要運航建設、世界銀行貸付プラント、境界河川建設プラント等）を強化した。港湾、及び水路（航路）工事は次方に正常な競争状態になりつつある。

6-3-2 水運工事建設市場参入許可管理

(1) 水運工事施工企業資質管理

2004年、業界の専門家、交通部の第一次審査承認、建設部審査許可を経て、6企業が港湾及び航路工事施工総合請負一級資格を取得した。年末までに、中国全土で52の施工企業が港湾及び航路工事施工一級以上の資格証書（特級2、一級50）を取得したが、総合請負一級企業は30を数えた。中国港湾グループは15の総合請負企業を擁したが、占有率は50%にまで低下した。大手グループによる水運建設施工市場独占は次第に変化し、水運建設市場は健全な競争状態となってきた。

(2) 水運工事設計コンサル業者費用資質管理

2004年末までに、中国全土で113の設計業者が水運業界又は専門設計資格を取得した。水運業界A級設計業者は18、専門A級設計業者が26、業界B級及び専門B級業者は69となった。

(3) 水運工事設計コンサル費用個人資質管理及びプラント代表資質管理

土木業者（港湾及び航路工事）の登録は、交通業界が実施する初めての職務資格制度である。これらの認証は、工事者のための基礎固めとなるほか、交通建設業界の技術者に対し規範となった。交通部は登録業者の試験、登録費用を審議の上、資格試験を実施し、費

用徴収基準及び年度業務経費予算申請業務に取り組み、「登録土木業者（港湾及び航路工事）実施管理及び処罰規則」、「登録業者署名捺印有効技術文書及び管理規則」を制定し、2005年から実施する。

随所に海運、港湾等の工事に開放と自由競争を導入するため。しかも外国企業の投資が重要であるため従来のやり方を改めて、あらゆる規制手続を規範化（公開した形での文書化であり、権威である機関による根拠付け）しようとしており、また情報公開（米日的意味であるかはよく分からないが）をしようとしており、総じて手続的公正を意図しているように見える。このようなことはWTO効果と称してもよいように思われる。

6-3-3 重大建設プラント管理

2004年、交通部は国際援助プラントであるパキスタンのガダール港プラント一期工事、上海国際航運センター洋山深水港区一期工事及び長江深水航路整備二期工事の管理業務を引き続き実施した。

6-3-4 水運工事建設市場経済秩序の整理、規範化と水運工事建設プラント法執行監察の強化

2004年、水運工事建設プラント及び所属団体建設プラントの入札に係る監督管理及び法執行体制を強化し、厳格な入札書類審査、特に入札評価規則の審査を実施し、入札文書の規範化を図った。入札評価専門家推進の部、省連合方式を採用し、評価の公開を促進した。河川運航建設の審査方法を改善し、投資建設プラントに対する監督管理を強化した。

交通基礎施設建設の清廉な契約を継続した。2004年に新たに開始した交通基礎施設建設プラントについては、全て「清廉契約」を実行した。即ち、二重契約制度であり、水運建設プラントについて、法執行監察を取り入れ、入札に関する問題について、適時処理を行った。

このほか、交通部水運建設管理部門は沿海港湾建設業界情報報告制度、航路情報データベース系統及び航路維持情報報告制度を構築した。沿海港湾バース能力の審査業務を展開した。

6-4-1 2005年港湾及び航路建設の展望

2004年、遠洋、沿海、河川運航の発展は全体的に良好であったが、水運基礎施設については、依然として無視できない問題を抱えている。主なものは以下の通り。鉄道運送力と港湾通過能力の配置について更なる協力が必要であり、港湾総合集運系統の整備が必要である。沿海の主要港湾と主要河川通航能力が逼迫した状態にある等である。

このため、沿海主要港湾と主要河川通航の能力拡大は依然として緊急な任務であるといえよう。2005 年、中国は沿海及び河川港湾建設及び航路整備、維持勢力を整備し、石炭、鉄鉱石、コンテナ大型バースと沿海港湾深水航路の建設を加速することになる。長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾三区域港湾建設計画を実施に移す。

流通をシステム化しようとする努力は認められるが、多くの不合理、不均衡、非効率（役所による無用過剰な管理も含めて）は残っており、それを十二分に払拭し、フル稼働に入ることができるかの予測も又大事であろう。

施設も進行形、開放自由化も進行形、ほとんどが進行形であるが、ただ旺盛な意欲によって前進し事態は急激に進行していると思われる。

6-4-2 港湾建設の加速

2005 年、沿海港湾建設について、建設中のプラント、バースの順調な進展は確保され、投資総額は 400 億元となり、一万トン級以上のバース 120 を含め、180 近くの中級以上バースが運行を開始する見込であり、新たに 3 億トンの貨物取扱能力を身に付けることになる。渤海湾、長江デルタ、珠江デルタ、南西沿海地区港湾の石炭、原油、鉄鉱石、コンテナバースの建設を加速させる。2005 年末、沿海港湾貨物取扱能力は 25 億トンに達する見込である。

年内に、上海洋山深水港区一期工事が竣工し、運行が開始され、上海は初めて 15 メートルの水深を持つバースを擁することになる。上海国際航運センターの枠組みの指標として、重点的に建設中の洋山深水港一期工事には 1600 メートルバース、コンテナバース 5 ヶ所には第 5、6 世代コンテナ船が停泊可能となり、8000TEU のコンテナ船舶停泊をも考慮に入れている。開港当初、年間貨物取扱量能力は 220 万 TEU 程度を見込んでいる。

寧波港においては貨物取扱能力 200 万 TEU、バース水深 17 メートルの北倉四期超大型国際コンテナバースが建設され、運行に入った。他の 3 ヶ所のバースは急ぎ建設中であり、うち 2 バースは 2005 年使用に踏み切る予定である。年間予定能力は 160 万 TEU、水深 17 メートルの寧波大榭招商国際コンテナバース工事建設も全面的に実施される。年間累計コンテナ取扱量は 250 万 TEU、水深は 18.5 メートルの甬舟国際コンテナバース工事も工事許可報告作成段階に入った。

シンセン塩田港三期工事は広東省 2005 年重点建設プラント計画に組み込まれた。2005 年、シンセンは 110 億元を投資し、交通基礎施設を整備するが、8 項目が港湾建設である。蛇口港区 5 号、赤湾港区 13 号及び媽湾港区 6 号深水バース建設が予定されており、107

万 TEU、900 万トンの新たな取扱量が予想される。

2005 年、大連港の発展は加速し、年間 40 億元が投資され、港湾貨物取扱量は 1.2 億トン、コンテナ取扱量 280 万 TEU が実現される見込である。

天津港では、2004 年の投資額 28 億元に続き、2005 年も基礎施設建設工事に力が入れられ、投資額は 37 億元となり、港湾能力及び規模が拡大されることになる。15 万トン級航路二期工事、北端 110KV の変電所工事、北港ロールオン及び高速道路延長港内区画拡大等のプラントは何れも完了する。このほか、30 万トン級原油バース、25 万トン級航路工事、神華天津石炭バース工事、南端 110KV 変電所工事、南端 12 号大型バラ積バース、北港コンテナバース一期工事、天津国際貿易及び航運交易センター等の大規模工事が開始される。

6-4-3 河川航路建設の加速

河川基礎施設建設を促進する。交通部の長江黄金水道建設は、「下流は深く、中流はスムーズに、上流を延長」を原則として、長江メイン航路整備を加速し、下流の東流水道、中流の陸溪口水道及び羅湖州水道、上流瀘州から重慶等の重要航路整備工事建設プラントを貫徹する。長江メイン航路を整備し、系統的建設プラントの初期調査、竣工検査等の業務を実施する。珠江デルタ高レベル航路及び西江メイン航路機能拡大を急ぐ。主に、広東河川プラント及び西江桂平 2 ルートの閘門建設を実施し、「第十期五カ年計画」の重要項目及び運行主要項目の建設管理を強化する。主として、湘江珠洲、松花江大頂子山、右江那吉等の航行電力に関連する主要施設である。嘉陵江草街、漢江雀家営の前期における業務の進度を加速する。

上海国際航運センター建設及び西部大開発の歩みとともに、長江の中国三大経済域に繋がる重要な交通ルートとしての中心的地位は日増しに顕著になってきている。交通部及び長江沿いの各省、市は、長江運航の継続的発展を重要視しており、長江の黄金水道たる役割を十分研究し、政策を決定して、措置を講じている。航路条件を改善、整備し、港湾建設を促進し、船舶規格化を実現していく。

6-4-4 水運工事建設管理及び法令整備

水運建設業界管理を強化し、水運建設市場秩序を整頓、規範化して、水運工事建設及び所属組織建設プラントの入札に対する監督管理を厳格にし、政治面での交通基礎施設建設の清廉な契約を継続して促進し、水運工事建設プラント法執行監察業務を展開し、入札に関連した問題及び重大事故を調査する。「第十期五カ年計画」（中華人民共和国国民経済と

社会発展の第十期(次)五ヶ年計画、2001年～2005年)に基づく沿海港湾及び河川建設計画実施状況の検査及び総括を実施する。「第十一期五カ年計画」を提出し、沿海港湾及び河川運航建設の建議を加速し、「第十一期五カ年計画」水運建設計画業務を遂行する。「沿海港湾建設に関する意見」を起案、提出し、中国沿海港湾バース能力の調査業務を展開し、沿海港湾コンテナバース調査業務を完了させる。北方港湾下流石炭バースの状況を調査し、「水運工事設計資質基準」の修正を行い、「河川運航基礎施設建設管理規則」、「河川運航工事初期設計文書編成規則」、「港湾建設管理規定」、「港湾工事竣工検査規則」を修正、公布する。

航路行政管理は、長江航路補修管理体制改革と調和させ、文化モデル航路建設業務を継続し、長江航路維持及び長江航路濁水防止業務に取り組み、航路横断橋梁通航尺度及び技術要求の審査業務を実施し、沿海航路維持費用徴収指導意見を提出し、河川及び長江航路維持費用徴収規則の修正を図り、航路維持費用徴収と歩調を合わせ取り組んでいく。

三峡通航管理について、三峡応急及び長期迂回方案の制定を図り、2005年三峡工事運航指導グループ会議招集の準備を行う。

京杭運河通航遮断問題を解決し、「京杭運河遮断問題解決実施法案」において提出された関係工事、措置を実行し、当該運河及び長湖申ライン等の重要航路機能拡張及び複線航路建設を加速させ、京杭運河運航調整指導グループの成立に向けた準備を行い、「京杭運河通航管理規則」及び「京杭運河遮断物排除応急案」を制定する。

長江口深水航路整備二期工事、上海国際航運センター洋山深水港区一期工事の管理業務及び竣工検査を実施する。沿海港湾大中型建設プラント及び所属組織建設プラントの初期設計審査、竣工検査業務を実施する。沿海港湾バース能力の調査業務を展開する。

第7章 中国の造船

7-1-1 2004年中国造船業の概要

(1) 受注・建造データ

2004年の全国造船竣工量は二年連続で200万DWT以上増加、過去最高となった。

年間の新造船受注は約1,579万DWT(前年比17%減)、建造(竣工ベース)855万DWT(前年比33%増)、手持工事3,359万DWT(前年比28%増)であった。

うち、CSIC 大連新船重工、CSSC 上海外高橋造船公司、滬東中華造船(集団)公司の3

社の造船竣工量が年間 100 万 DWT を超え、CSIC 及び CSSC の二大国営企業集団は新造船受注量で 69%、建造量で 66%、手持工事で 69%を占めている。

なお、イギリスのクラークソン社による世界造船総生産量の統計データによれば、中国の新造船受注、造船竣工量、手持工事はそれぞれ世界市場シェアの 16%、14%、15%を占めるとされている。

大型化、量産化も進んでおり、受注船舶のうち、コンテナ船は 444 万 DWT（前年比 251%増）で世界に占めるシェアが昨年の 3%から 21%まで増加し、7 万積載トン以上の大型船舶（3,000TEU 型以上のコンテナ船を含む。）が 66%を占めている。同型船の量産も行われており、大連新船重工が 4,250TEU 型コンテナ船 21 隻、VLCC 8 隻を受注した他、長江グループ金陵造船所は 1,100TEU 型コンテナ船を 13 隻受注、上海外高橋造船会社は 17.5 万トン型バラ積み貨物船を 9 隻受注した。

(2) 輸出船

海外からの受注船舶（輸出船）も前年に続き増加しており、輸出船の竣工量は 561 万 DWT（前年比 36%）で全竣工量の 66%を占めている。税関統計によれば、2004 年の中国の船舶輸出（小型船艇、浮構造体等を含む。）は 31.6 億ドル（前年比 4.6%増）に達し、輸出先は世界の 102 の国と地域に及び、欧州とアジア向けが主であり、輸出総金額の 79%を占めている。

(3) 生産高及び売上高

一定規模以上の船舶工業企業 645 社の工業総生産高は 903 億元（前年比 31%増）であった。業界分野別に見ると、船舶製造企業の工業総生産高が 612 億元（前年比 32%増）、船用工業が 131 億元（前年比 82%増）、船舶修理及び船舶解撤企業が 149 億元（前年比 25%増）であった。また、一定規模以上の船舶工業企業の製品売上高は 847 億元（前年比 35%増）であった。

注：「一定規模以上の企業」とは、売上高がご 500 万人民元以上の企業。

(4) 生産性

船舶工業協会の発表によれば、2004 年の企業一人当たりの労働生産高は 74.567 元／人で、2003 年より 7,216 元／人増加したとされている。工期も短縮しており、CCSC が 2004 年に竣工した船舶 58 隻は納期前に交付された。

(5) 造船業をめぐる事業環境

受注、建造面では著しい飛躍を遂げる一方で、以下の問題にも直面した。

イ 資機材調達コストの上昇

国際的な造船ブームにより、船用中厚板鋼板の供給が逼迫、価格も上昇し、造船コストに大きな影響を及ぼしている。

また、中国造船業の生産量増大に伴い、船用機械の需要も増大しており、国内の主力船用機械メーカーはフル操業状態であるが、輸入依存度の高い主要部材等が、製造のボトルネックとなるケースも発生している。

ロ 電力供給不足

全国的な電力供給不足が船舶産業にも影響を及ぼしている。特に造船と船舶関連企業の集中している沿海地区で電力供給制限が広く行われたため、操業に影響を及ぼしている。

ハ 金利引き上げによる財務コストの増加

人民元借り入れ基準金利の引き上げ（0.27%）が、造船企業の財務コストを増加させ、生産経営と基礎施設の建設投資にも影響を与えている。

7-1-2 中国造船業の主力グループ

中国船舶工業集团公司（CSSC）と中国船舶重工集团公司（CSIC）の二つの大手造船グループの船舶建造量、新造船受注量、手持ち工事量はそれぞれ中国造船業全体の 62%、69%、67%を占めている。二つの大手造船グループ以外では、各地の地方造船業がある。地方造船業のうち、最も注目されるのは江蘇省造船業である。2003 年、江蘇省の船舶建造量、新造船受注量、手持ち工事量はそれぞれ中国造船業全体の 27%、26%、21%（DWT ベース）を占めている。江蘇省の地方造船工業は CSSC と CSIC の二つの大手造船グループとともに、中国造船業の三大勢力となっている。

7-1-3 船舶融資

中国輸出入銀行は多様な融資担保で船舶の対外輸出を強力に支持している。

2003 年末時点の中国輸出入銀行の船舶輸出向け貸し出し総額は 655 億人民元に達し、2003 年末時点の同行貸出総額の 21,3%を占めている。VLCC、大艙口コンテナ船、LPG 船、科学薬品運搬船、高速水中翼船及び自動積み下ろし船等の各種船舶 976 隻（2,515 万 DWT）の輸出をサポートし、輸出船舶へのサポート率は 90%以上に達している。今後、中国輸出入銀行は船舶輸出支援を更に強化し、バイヤーズクレジット業務を拡大、同時に建造中の船舶を担保にして融資を行う方式で、融資担保方法の多様化を図ろうとしている。

そして、船舶の輸出に「ワン・ステーション式」融資サービスを提供している。

中国輸出入銀行は造船所の要求に基づいて、船舶を引き渡す前に輸出売り手に信用貸し

金を提供し、それと同時に約束保証書、頭金保証書、及び国際決算外貨交換業務等のサービスを提供する。また、中国輸出入銀行は船舶を引き渡した後に船主及び担保の状況に基づいて、バイヤーズクレジットまたはサプライヤーズクレジットを提供する。即ち、中国輸出入銀行は一つのプロジェクトの中に、輸出売り手に信用貸金の融資サービスを提供することができる

7-2-1 三つの主力船型を重点に発展

市場の需要量、中国造船の特徴を踏まえ、トン数が大きく、技術難度が比較的低いタンカー（プロダクトタンカーを含む）、ばら積み貨物船、コンテナ船（多目的貨物船を含む）を三大主力船型として造船業の発展を図る。

7-2-2 中国造船業の発展計画

中国政府は渤海湾、揚子江口、珠江口三つの造船基地を整備するという方針を明確にしており、2010年までに、大型造船業集団を主体とし三つの造船基地を中核として、各種の造船及び船用関連設備生産企業が重層的に発展していく産業集積を形成するとしている。

2003年12月26日～27日、中国国防科学技術工業委員会、国家発展改革委員会、船舶集团公司、造船業協会等が福建省アモイ市において「中国造船業界管理工作会議」を開催し、中国造船業の「第十期五ヶ年計画」の後期及び中・長期の発展目標を決定した。

7-2-3 中国造船業の中・長期発展目標

先進造船国と競争できる産業基盤を築き上げ、大手企業（グループ）を主力とし、スケールメリットの追求と専門化を進め、軍事用品と民用品を同時に発展させ、中国船舶業全体の技術力、船用設備の自給率、労働生産性及び経済効率を全面的にアップし、国際レベルに近づける。

7-2-4 船舶科学技術の発展目標

- ① 主要船型の設計・建造技術を国際先進レベルに近づけ、新造船の労働生産性を先進国家の造船レベルの60%まで引き上げる。
- ② 船用設備の国産化をベースに、製造技術の国際レベル化、一部設備の自主開発能力を備える。
- ③ 高い技術を備えた船舶用設備及び海上構造物用設備を搭載することにより船舶の国際競争力を高める。

7-3-1 中国船用工業の発展目標

全力を挙げて船用工業の戦略的な調整及び資源の再構築を推進し、市場ニーズを踏まえ、

競争力を持つ船用設備製造企業を育成してスケールメリット及び専門生産を実現する。

2010 年までに、中国船用工業全体の競争力を国際先進レベルまで引き上げ、国産船用設備の搭載率を 70%とする。2015 年までに、中国を船用設備の主要生産国とし、国産船用設備の搭載率を 80%とする。一部の技術レベルの高い製品を除き、多くの船用設備製品を国内で生産、船用工業の産業規模を拡大、中国造船業の基礎を築く。

7-3-2 2004 年中国の船舶輸出入状況

2004 年の船舶輸出額は、前年より 4.5%増加、31.6 億米ドルで過去最高を記録した。一方、輸入船舶は 11.1 億米ドルであり、前年より 36.4%増加した。

2005 年の全国の造船竣工量は 1000 万 DWT を突破する見込みであり、受注はスローダウンするものの、2005 年の船舶輸出数量及び金額は 2004 年を上回る可能性が高い。

7-3-3 船舶輸出

① 船種別内訳

イ 鋼製船舶

2004 年の鋼製船舶の輸出は 2,407 隻、合計 31.0 億米ドル（前年比 4.2%増）であり、船舶輸出総額の 98.2%を占めた。

（鋼製動力船）

2004 年の鋼製動力船の輸出は 1,527 隻、20.9 億米ドル（前年比 7.8%増）であり、船舶輸出総額の 94.8%を占めた。

表：2004年鋼製動力船輸出金額の船種別内訳

順番	船舶種類	隻数	金額 (万米\$)	総船舶輸出に 占める比率(%)	前年比(%)
1	ばら積み貨物船	66	10,5529	33.41	88.8
2	プロダクトタンカー	62	67,673	21.43	36
3	コンテナ船	28	39,853	12.62	-29.5
4	原油タンカー	3	18,363	5.81	-43.4
5	多目的船	21	13,794	4.37	-18.5
6	曳船・押船	76	13,275	4.20	29.7
7	其他貨船及客貨船	40	11,964	3.79	17.2
8	ケミカルタンカー	9	10,162	3.22	-42.1
9	軍用及び救命用等船舶	964	7,998	2.53	348.4
10	RO/RO 船	2	3,716	1.18	-69.85
11	灯船、消防船、起重船	48	2,653	0.84	-58.2
12	客船、渡船	110	2,592	0.82	13.4
13	漁船	52	1,155	0.37	-65.3
14	その他鋼製動力船	46	655	0.21	611.9
合 計		1,527	299,382	94.79	7.82

(鋼製非動力船)

2004年の鋼製非動力船の輸出は850隻、輸出額は9,613万米ドル(前年比44.5%減)で、船舶輸出総額の3.1%を占めた。

(探査・生産プラットフォーム)

2004年の探査・生産プラットフォームの輸出は全部で30基、輸出額は1,136万米ドル(前年比58.5%減)で、船舶輸出総額の0.4%を占めた。

ロ 小型ボート

2004年のボート輸出は101,068隻、輸出額は5,068万米ドル(前年比23.3%増)で、船舶輸出総額の1.6%を占めた。

ハ 浮体構造物

2004年の浮体構造物の輸出は53,500件、輸出額は610万米ドル（前年比47.4%増）であり、船舶輸出総額の0.2%を占めた。

(2) 輸出先別内訳

世界102の国と地域に輸出され、輸出先国等は前年より9増えた。うち、輸出額が1億米ドルを超えた国および地域が10、輸出額が5000万米ドル～1億米ドルが11あった。国別ではドイツがトップ、次がシンガポールであった。

7-4-1 中国船舶工業集团公司（CSSC）の現状及び事業計画

2003年、CSSCの業績は大幅に伸びた。2003年CSSCの船舶建造量は217万DWT（前年比102%増）、総生産高は194.6億人民元（前年比22.5%増）、新造船受注量は870万DWT（前年比253%増）、新造船の契約金額は350億人民元（前年比117%増）であった。2003年末の手持ち工事量は1,162万DWTであり、前年末と比べ697万DWT増加した。一方、船用関連設備の総生産高は18億人民元（前年比6.8%増）であった。

7-4-2 CSSCの技術開発の動向

(1) 2003年、CSSCは2億人民元ほどの開発費を投資し、40項目の船型改良研究を実施、CSSCの主要船型ラインナップを揃え、船舶建造の量産体制を整えた。

CSSCは次第に傘下の三大研究機構—中国船舶及海洋工程设计研究院（中国船舶工業708研究所）、上海船舶研究设计院及び広州船舶海洋構造物設計研究院を各主要造船所の技術研究・開発に参加させ、共同研究を通して、船型改良のための開発・設計を行い、受注獲得に貢献した。

その他の主要な技術開発テーマとしては、5,618TEUコンテナ船、8,100TEUコンテナ船、高速Ro/Ro船の開発及び大型LNG船タンカーの製造等がある。

また、CSSCは海洋開発分野への参入を進めている。傘下の中国船舶工業708研究所は外国から設計技術を導入し、15万DWTのFPSO船を開発した。現在、30万DWTのFPSO船及び半潜水式海底ボーリング用プラットフォームを開発している。上海船舶設計研究院は中国初の海洋石油採掘プラットフォームに急遽対応するため、8,000DWTパイプ・フレーム進水作業船を開発した。現在、最大浮上力2万トンの半潜水船を開発している。

7-4-3 CSSC最近の動向

2003年、CSSCは積極的に事業の拡大を図るため、地方政府の支援を得て、大規模な造船基地の建設に取り組み始めた。また、船用ディーゼルエンジンの生産基地の建設計画も動き始めた。

(2) 2003年8月、CSSCは上海市政府と提携協議書を締結した。覚書によると、上海市政府は長興島において8kmの海岸線を提供し、世界最大規模の造船基地の建設を許可した。

(3) 2003年8月、CSSCは広州市政府と提携協議書を締結した。広州市政府は広州南沙龍島北部において海岸線4.5km、奥行き1.3kmの面積を提供し、中国華南地域最大の造船基地の建設を許可した。

(4) 2003年11月、CSSCは上海臨港経済発展（集団）有限公司と提携意向書を締結し、大馬力船用ディーゼルエンジンの生産基地を建設する計画である。

7-4-4 CSSCの中・長期戦略目標

2004年1月、CSSCは中・長期発展目標として「五・三・一」という発展目標を打ち出した。即ち2005年に世界造船グループのトップ5、2010年にはトップ3に入り、2015年には、従来の目標よりも早く世界最大の造船グループになることを目標としている。

7-4-6 CSSCの短期発展計画

(1) 主要業務である造船業を大きく強くする

まず、2004年には、滬東重機新基地の建設プロジェクト及び上海船廠の崇明基地の建設プロジェクトを完成するとともに、外高橋造船所の二期建設プロジェクトに着手する計画である。既存の造船所を改造すると同時に、上海長興島、広州龍穴の二つの新造船基地を重点的に建設し、上海地域を世界最大の造船基地に、広州地域を華南地域最大の新造船・修繕基地にする計画をしている。

(2) 技術革新を行い、技術レベルをアップする

高技術及び高付加価値船舶のコア技術突破に力点を置き、世界先進造船国との技術差を縮小する。

(3) 「海外進出」戦略により、グローバル化を推進する

CSSC欧州公司、CSSC香港公司等海外子会社を中核として、輸出拡大を図る。国内と海外の共同開発・設計・経営を実現、海外からの建造プロジェクトを受注、海外に子会社を設立し、世界一流の多国籍造船グループをめざす。

(4) 「二つの300」目標を実現する

2004年、CSSCは船舶建造量300万DWT（計画では300万DWT）、新造船受注量300万DWTを達成する計画である。

7-5-1 2003年の中国船舶重工集团公司（CSIC）の業績

中国船舶重工集团公司（CSICと略す）は中国民用・軍用設備の研究・製造の主要企業

から構成され、民用船舶の生産量は中国全体の約三分の一を占め、中国国防建設及び国民経済発展において重要な地位を占めている。統計資料によると、2003年の船舶建造量は165万DWT（前年比20%増）、契約金額は479億人民元（前年比58%増）、新造船受注量は420万DWT（前年比244%増）、2003年末の手持ち工事量は630万DWT（前年比67%増）、手持契約金額は400億人民元（前年比27%増）であった。

7-5-2 製品開発の動向

CSICは、中国において大型タンカー（VLCC）を受注・建造する造船企業集団の一つである。2003年末までに、VLCCを13隻受注した（既に引き渡し済みのイラン向けVLCC5隻を含む）。そのほかに、世界で初めての海洋風車の運送・据付け船を開発・生産した。

その他の分野でも、CSICは大型機械、プラント等の開発・製造において国内優位を保っている。三峡ダムの永久水門及び監視・制御システム、衛星の発射台、「神舟」宇宙船の主要地面施設等国家重点大型プロジェクトを受注した他、煙草製造用機械、バッテリー等も生産している。

7-5-3 CSIC 最近の動向

(1) 2003年8月、北京に中国船舶重工国際貿易有限公司を設立し、貿易ネットワークの構築を通じて、グループの海外販売ネットワーク整備を図っている。

(2) 2003年12月、CSICは有力な海運グループ2社—中国海運（集団）総公司、中国遠洋運輸（集団）総公司（COSCO）から多くの受注を受けた。

(3) 2004年1月、CSICは北京に中船重工船舶設計研究中心有限公司（船舶設計センター）を設立、技術プラットフォームの建設を通じて、CSICの競争力のアップを図ろうとしている。船舶設計センターは幾つかの造船所及び研究・設計機構により共同出資で設立された「有限公司」形態の船舶研究・開発機構である。

(4) 2004年1月、CSICは北京においてデンマークMAN B&Wディーゼルエンジン社とディーゼルエンジンの生産ライセンス協議書を締結した。協議書によると、5種類の中速ディーゼルエンジン新規ライセンス契約を行い、CSIC傘下の陝西ディーゼルエンジン重工有限公司等で生産することとなっている。

(5) 2004年から、CSICは、国家税務総局の新規規定に従って、地域毎に連結所得税を納める納税方式を実施する。

地域企業の連結所得納税方式はCSICに所属している企業を確定し、それぞれ大連、重慶、武漢、西安、昆明、天津地域の企業より連結所得税を納めるものである。地域単位で

の連結所得税納税方式を実施すると、CSIC の税務負担が軽減されるばかりでなく、グループの結束力を強めることにもつながる。

7-5-4 CSIC の中・長期戦略目標

CSIC は、中・長期戦略目標として、三段階の発展目標を設定している。即ち、2005 年、2010 年に、造船能力を「四・六・九」（400 万 DWT、600 万 DWT、900 万 DWT）及び船舶建造量を「三・五・八」（300 万 DWT、500 万 DWT、800 万 DWT）にし、工業総生産額を 2020 年までに 2000 年をベースにして倍・倍・倍にし、全体の実力及びコア競争力の面で、中国においてトップレベル、世界においても一流の造船グループとする目標である。

7-5-5 2004 年 CSIC の「2・3・3・5」目標

2004 年、CSIC は船舶建造量 200 万 DWT、契約総金額 300 億人民元、工業総生産額 300 億人民元、収益を 5 億人民元とするとの目標を立てている。

7-5-6 CSIC の発展戦略

(1) 船用設備の生産基地の建設を強化し、国産船用設備の搭載率のアップを図る。CSIC は先行艙装方式を徹底し、渤海地域に立地する造船所 6 社注を発展させるとともに、船用製品の専門化生産を推進し、大連等の三つの船用設備の生産基地を発展させ、国産船用設備の搭載率のアップを図る。

注：大連新船重工有限責任公司、大連造船重工有限責任公司、渤海船舶重工有限責任公司、青島北海船舶重工有限公司、烟台萊佛士船業有限公司、山海関船廠

(2) 船舶設計センターを中核として、毎年 10～15 型式の新船型開発を目標とする。中船重工船舶設計研究中心有限公司は、北京を技術センターにして、計画的に大連、葫芦島、青島、武漢、上海等に地域技術設計開発部を構える。また、国際的に有名な船舶及び海洋構造物の設計・研究機構との提携を強化し、共同で船舶及び海洋構造物の設計・研究を行い、5 年後には毎年 10～15 型式の新船型開発を実施可能とする。

7-6-1 2004 年中国造船業の十大ニュース

(1) 船舶建造量が過去最高

2004 年の中国の船舶建造量は約 850 万 DWT で、前年より約 200 万 DWT の伸びとなった。DWT ベースでは世界シェアで約 15%となる見込みである。

(2) 大型造船所における生産効率化の取り組みが進展

上海外高橋造船においては、同じドック内で 4 隻の同時建造（2 列のセミタンDEM建造方式）が行われた。また、他の主力造船所においても、艙装岸壁工事期間の短縮（滬東中

華造船：5668TEU コンテナ船で 62 日）が進むとともに、進水時の完成度も高まっている。

(3) CSSC 長興造船基地、龍穴造船基地の建設工事が行われる。

CSSC 長興造船基地の埋め立て工事が 11 月に完了した。海中堰の総延長は 9 km に及ぶ。また、2004 年 9 月 25 日には、CSSC 龍穴造船基地の正式な建設起工式が行われた。

(4) 各地で造船設備の新設、拡張工事が進む

大連新廠、大連造船重工、渤海船舶重工で V L ドック拡張／新設工事が行われるとともに、上海崇明島の造船基地が本格的に操業を開始した。

また、大連、上海、広州の三大拠点以外でも、8 万トン級設備を有する造船所の整備が複数進められている。

(5) 外資系企業による船体ブロック製造が本格化

外資系企業による輸出用船体ブロックの製造が本格化、本国における造船コストの低減、生産量増大の一翼を担っている。

(6) 中船重工 (CSIC) が船舶設計中心を設立

1 月 16 日、中船重工船舶設計中心有限公司が設立された。これは CSIC を世界一流の造船集団にするという目標を技術面で支えるのみならず、国内における商船設計分野における新たな体制の構築につながるものである。

(7) LNG 船等の高付加価値船の建造スタート

8 月 11 日、滬東中華造船は広東 LNG プロジェクトの LNG 船 2 隻の建造契約を行った。これにより、中国で初めての LNG 船建造事業が正式に動き出した。12 月 15 日に起工した。

また、同社は 11 月 8 日、中海集団から 4 + 1 隻 8530TEU コンテナ船の建造を受注した。当該コンテナ船は中国が自主開発、建造する最大のコンテナ船である。

(8) 中国船舶海洋工程設計研究院、30 万 DWT 級 FPSO 船の設計入札で落札

8 月中旬、中国船舶海洋工程設計研究院は、30 万 DWT 級 FPSO 船の前期設計を入札で落札した。これは米国の石油会社の発注によるものである。8 月中旬、プロジェクトが正式に始動した。

(9) 新技術船の建造も進む

中国の重大科学研究プロジェクトである深度潜行可能な ROV を上海交通大学が完成させた。7 月 30 日、“大洋一号”に搭載され、深海底で実地総合計測を行った。当該 ROV の最大潜水深度は 3500 メートルで、世界トップレベルに達している。

12 月 18 日、煙大鉄路カーフェリーの建造が開始した。この船は中国初めてのフル電力

推進システムカーフェリーである。

(10) 鋼材価格上昇、国内初の造船用鋼材加工・配送センター設立

国内厚鋼板価格が上昇するとともに、鋼材不足が顕在化、鋼材の安定確保が重要課題となった。こうした中で、11月29日、大連新船重工有限公司と鞍山鋼鉄集団連合の共同出資で、造船用鋼材加工・配送センターが設立された。

7-6-2 2004年の中国船舶建造量は850万DWT

2004年の中国の船舶建造量は850万DWTで、世界の約15%を占めたと考えられる。2004年は、大型タンカー、コンテナ船、LNG船などハイテク船舶の開発面でも進展があった。中国は95年に建造量で初めてドイツを抜いて以来、韓国、日本に次いで世界第三位の造船国となっている。2003年の建造量は641万DWT。

また、中国船舶工業経済研究中心の見通しによれば、2005年の中国における船舶建造量は1000万DWTを超え、世界シェアで17%前後に達する見込みとのことである。

(第7章は中国海事通信58号平成17年1月、62号平成17年3月その2、及び中国造船業の概要2003年、日本船用工業会より転載)

補章 2004年中国運航主要記事 (中国交通部発表のもの)

1 京杭運河船型規格化実施

2004年1月1日、交通部は山東、江蘇、浙江、河南、安徽省や上海市人民政府とともに、「京杭運河船舶規格化モデルプロジェクト行動法案」を作成し、国務院の承認を受け、公布、施行した。これにより、河川船舶の全面的な規格化が進み、中国河川運航の発展に対し積極的な役割を果たすことになるであろう。

2 黄菊副総理の江蘇、浙江、上海港湾建設視察

2004年1月20日から28日、黄菊副総理は交通部長の張春賢、国務院第二秘書の長尤権及び国家發展改革委員等関係部門の要員とともに、寧波の北倉港、蘇州の太倉港と張家港、上海の葦潮港バースと東海大橋建設用地、蘇南運河整備、望亭主要工事、長江口航路浚渫工事等を視察した。

黄菊は以下の通り指摘した。上海国際航運センター建設は、党中央、国務院が決定した重大な国家的戦略である。上海国際航運センターは、上海を中心とし、江蘇、浙江を両翼とする共同体であり、総合的に推進し、重要部分を突出させなければならない。中国全体

の利益を考え、各方面の積極性を引き出し、市場の動向に従い、経済を中心にし、発展を加速し、中国港湾の国際運航における地位を向上させ、未来発展型のものとしなければならない。

3 交通部 CDT プラント公開入札

2004年3月24日、上海航運交易所は交通部の委託を受け、中国内外に対し「中国内外合資船舶運輸公司による中国国内港湾間の化学工業品運輸（CDT）」を公布し、入札公告を行った。2004年5月25日までに、24の中国内外企業による10の入札共同体が参加し、入札を行った。CDT プラント入札関連文書に従って資格審査を受け、交通部は専門家からの意見を聴取し、2004年6月18日、5の中国内外共同体の CDT プラント請負業者を決定した。

こうした化学工業製品の水路運送市場への開放は、中国水路運輸特許経営権入札の先駆者となるであろう。

4 「中米海運協定」発効

2004年4月21日、中米政府はワシントンにおいて外交文書交換セレモニーを実施し、中米海運協定に正式に調印した。中国国務院の呉儀副総理が調印式に臨んだ。当該協定は、中米両国政府が6年間の協議を経て、2003年12月8日、署名したものである。新たな二国間海運協定の締結により、中米海運関係が新たな段階に入ったことを示す結果となった。

5 上海における「区港関係」の試行

2004年4月15日、税関総署、財政部、国土資源部、商務部、税務総局による検証により、上海外高橋保税物流区が中国初の「区港関係」試行区として、運用を開始した。同区内の企業は国際中積、国際配送、国際購買及び国際中継貿易を実施でき、出入国及び中積貨物の分解や集合が可能となった。また、当該区域は中国貨物の区内持込税払い戻しを実現し、税関、検査検疫、港と区域企業の情報共有がなされ、両者間の海運直通運用が開始された。

この後、国務院の承認を得て、青島、寧波、大連、張家港、アモイ象嶼、シンセン塩田港、天津保税区及び近隣港区が上海外高橋に引き続き、第二の試行区となる。中国が模索する保税区の自由貿易区変遷への試みは実質的な一歩を踏み出した。

6 中海集運グループの上海市場参入

2004年5月25日、中国海運グループ総公司は、中海コンテナ運輸株式会社（中海集運）の香港市場参入を発表し、国際路線は香港において幕を開け、中海集運は中国で最

初の海外市場参入コンテナ運輸企業となった。6月16日午前10時、中海コンテナ運輸株式会社は香港連交所メインボードに掲示され市場に参入した。

7 「外商投資国際海運業管理規定」の施行

2004年6月1日、交通部、商務部は「外商投資国際海運業管理規定」（2004年第1号令）を施行した。当該規定は、外国商社が中国で国際海運業へ投資する場合の管理について規範化を図ったものであり、中国内外投資者の合法権益を保護するためのものである。

8 7月1日「国際船舶及び港湾施設保安規則」施行

交通部は2004年第12号「公告」により、「1974年国際海上人命安全条約」を修正した海上保安修正案及び「国際船舶及び港湾施設保安規則」を7月1日施行した。

6月30日、交通部副部長徐祖遠は中国政府が履行する「SOLAS条約」に規定する港湾及び船舶保安演習の代名詞である「シンセン6.30行動」の現場会議の席上において、港湾施設関連規則を履行しない場合には、国際航行船舶の停泊を許可しない旨強調した。

9 電力用石炭緊急輸送の効果

2004年7月29日、国務院総理温家宝は大秦鉄道茶塢駅において、交通部部長長春賢、鉄道部部長劉志軍等から電力用石炭運送関連の報告を受けた後、次のように強調した。当面、電力用石炭の共同運送は極めて重要な任務である。運送力をこれに投入し、石炭、石油、化学肥料等の重要物資の運送を実施しなければならず、特に、発電用石炭運送の緊迫状況を緩和することは、マクロ調整中の重要任務の一つである。

10 三大区域沿海港湾建設計画の国務院通過

2004年12月22日、国務院総理温家宝は国務院常務委員会を招集し、「長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾区域沿海港湾建設計画」の審議を行い通過させた。会議においては、長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾区域沿海港湾建設の計画及び実施について、世界的で、未来型で、中国経済社会の発展の大局に立つものである旨の指摘が為された。

三 大連・上海・杭州における現地調査の報告

〔はじめに〕

本研究においては現地における担当者に直接会って教示願うことが必要と思われた。そこで現地の船舶会社・港湾、港湾施設、水路、造船所等を見聞し、且つ海事関係者にヒアリングを行うべく、平成 17 年 8 月 21 日から 28 日の間（実質 6 日間）大連、上海、杭州の関係先を訪問しヒアリングを行うと共に可能な限り見学を行った。

このような調査を行うには全く不案内であったことから、調査の趣旨を伝え国土交通省より JETRO に出向し JETRO 上海事務所船舶機械部長である赤星貞一氏にアポイントメント等の手配、調査の流れの組立等をお願いし、且つ全行程同道していただくという最大の便宜をはかっていただいた。

また元上海領事館領事であり現海上保安大学校助教授である奥武氏を研究協力者として、また通訳兼文献収集等のため同道をお願いした。

また赤星氏は部下である劉京華氏を同道していただいたおかげで、まことに細い面まで完璧な連絡が可能となり、中国語ができないのは私一人という贅沢な布陣で調査を行うことができた。その意味でヒアリング内容はかなり正確なものであると思われるし、またかなり歴大なものになった。とはいえ早口で多くを話して下さるカウンターパートの方々の訳を日本語に書き留めたのは私であり、どうしても一部不正確な面もあるということについて御了承いただきたい。

それにしても本調査は赤星氏による綿密な計画と根まわしがなければ何もし得なかつたであろうし、またそれ以上にかつて笹川フェローとして日本で学ばれた学兄が、かなりの地位にのぼっておられ、それらの方々は大変親身に協力して下さった。正に平和的な国際協調、援助が確実に実を結び、今後のあるべき方向を成果として現実に目の当たりにすることができ、そのことの方がより強い感銘となって心にやきついている。

著述の場としては、不適切であるかも知れないが、日本財団・東京財団そして海洋政策研究財団のすばらしさと力をしみじみと、かみしめた調査であったことを付記しておきたい。

21 日（日）	広島空港発 大連着 JETRO 赤星貞夫氏、劉京華氏と合流、 以後の調査の進行予定について打合せ
22 日（月）	午前 大連海事大学訪問 ヒアリング調査 午後 大連海事大学施設見学 操船シュミレーター、水難救助訓練用プール等
23 日（火）	大連新港区訪問 ヒアリング調査及び見学 岩壁およびコンテナヤード、荷さばき場、引込 鉄道、コンテナ運送用道路の建設現場等を見学
24 日（水）	大連発 上海着 （中露の軍事演習のため大幅に離陸がおくれ上海着そ の分遅延） 夕刻 上海港口管理局訪問 ヒアリング調査
25 日（木）	午前 JETRO 上海訪問、 資料調査法令検索資料のコピー 以後の打合せ 午後 上海海事大学訪問 ヒアリング調査
26 日（金）	午前 上海から杭州への沿海諸施設、埋立て等の沿岸沿の 諸設備、配置等を見学しながら杭州の東風造船所訪 問 ヒアリング調査、造船所見学
27 日（土）	杭州市内視察後、上海へ 資料の不備、訪問の内容等チェック JETRO 側にさら にお願いする資料の集収等打合せ
28 日（日）	上海発 広島帰着

調査出張メンバー	呉大学教授	廣瀬肇
	海上保安大学校助教授	奥 武（通訳兼任）
	JETRO 上海代表所	赤星貞夫 船用機械部長
	JETRO 上海代表所	劉京華 船用機械部部長助理 （通訳兼任、現地マネージング）

訪問先及び面接者

〔大連海事大学〕

大連海事大学	国際合作与交流処副処長	楊伝勇
〃	法学院教授	王秀芬
〃	交通運輸管理学院港口興航運研究所	副教授・王杰
〃	航海学院 副教授（笹川フェロー）	鮑君忠
中国人民共和国海事局船舶監督処港口国監督協調官（笹川フェロー）		李玉衡

〔大連新港区・大連コンテナターミナル有限公司（DCT）〕

大連コンテナ埠頭有限公司マネージャー 趙歡

〔上海市港口管理局〕

副局長 李文輝
科技和外事処 助理調研員 田暢

〔上海海事大学〕

上海海事大学	国際交流学院院长	徐大振
〃	教務処処長	楊万楓
〃	商船学部助教授（笹川フェロー）	胡志武
上海法亞航運有限公司主管（中日經營部）		樂家彪
上海航運交易所科長	王嵐	

〔杭州〕 東風造船

杭州東風船舶製造有限公司	総経理・董事（取務役）	鄭斌
〃	衛生管理部長	温璋
榊中西機械工業所 中国事務所	王樹	
長島造船(株)取締役設計部長	長井祐介	
浙江省人民政府外事弁公室（パスポート査証処）	処長	羅衛平
	処員	湯志豹

事前に送付した質問の日本語版

[質問事項]

2005・8・7 (廣瀬肇)

2005年、大連海事大学、上海海事大学での聞き取り調査での質問項目

I 海事大学に関すること

1. それぞれの海事大学の建学の精神、設立目的、教育目標、海事大学の中国における位置づけ。

海技教育、海事教育（海運システム、貿易関連、海洋政策関係、海洋法等）の内容とカリキュラム。高級船員の免状制度について。

2. 学生について

学生のレベル、卒業後の進路（台湾や海外での就職等も含めて）、全寮制の教育なのかどうか。

3. 海事大学から見て、台湾の海洋、海運、海事に関する教育をどのようにみているか。

4. 貴大学の宣伝パンフレット及びシラバスを頂戴できますか。

II 中国における海に関する法制度について

1. 中国における船員制度とその法律について
2. 船舶の船体や構造の安全のための法律について
3. 中国における商船（船舶）の管理に関する法律について（中国籍船を便宜置籍することを認めているか。また中国を便宜置籍国とすることができるか等も）
4. 中国の海難審判制度の概要及びその法律について
5. 船舶の航路、航行管制に関する法律について
6. 中国における海洋を管轄する官庁について（国家海洋局と思われるが）
7. 海域使用管理法（第9期全人代常務委員会第24次会議、2001・10・27）

及び領海法、2003・6・28 港湾法の内容について。できればこれらの法律の条文をいただきたい。

また、2003年4月と聞いている「海域使用管理法及び制度の執行状況に関する検査通知」の内容を知りたい。できればその文章のコピーをいただきたい。

8. 中国の海上の治安維持、安全確保のための警察制度、海難救助制度及びその法律について。

Ⅲ 中国の商船隊について

1. 中国の貿易、物流（外航）の内容、統計数字等について。取り分けコンテナ輸送関係について。輸出入物資について、中国船による輸送率はどのぐらいか。
2. 船員（部員）教育のシステムについて。
3. 海外との貿易に使用される港湾について（いわゆる開港の場所、設備等）。港湾の建設、維持、管理について。
4. 中国の造船所、建造能力、建造計画、年間進水量等。最近のLNG船の建造について。
5. 中国国籍船（外航用）の数等。中国商船隊の今後の方向等を含む、中国の商船に関する海洋政策といったものがありますか。
6. 中国商船隊は今や世界に広がっていますが、貿易ルートの海上安全（セキュリティを含む）への関心について、特にマラッカ海峡の海賊問題等への対処はしていますか。
7. 鄭和の遠洋航海 600 年記念の今年、大イベントが行なわれたと聞きますがその内容について。
8. 日本では子供を対象として、いわゆる「海事思想の普及」ということを行なっていますが、中国では一般的に国民に対して海事に関する知識の普及のようなことを行なっていますか。
9. 中国政府の海洋政策について海洋進出についてどのように受け止めているか。
10. 文章になった海運政策の要綱のようなものはありますか。

8月22日午前 大連海事大学にて聞き取り調査開始

副処長 楊伝勇氏、 あいさつ

王秀芬 大連海事大学法学院（船員法）教授

王杰 副教授 の2人がカウンターパート

先ず広瀬から質問の趣旨について説明（質問表は2人の先生に渡されてはいなかったの
で）近年の中国経済の著しい発展に伴い海上輸送も飛躍的に発展していると聞いている。
そこで中国の海運政策に関し船員船舶、造船、港湾、船員教育、船舶安全、諸港湾開港等
に関し質問書の内容について、さし支えない範囲でいろいろ教えて欲しい。中国の海洋政
策と海運船員問題との関連などについても教えてもらいたい旨話をする。

両王先生は法律が専門であるが故に法律面の話を中心にお話をしたいということになる。

男性の王杰氏はアシスタントという感じであった。主として王秀芬教授が回答してくれることとなる。

国家の海洋政策は国連海洋法条約に関すること、エネルギー資源の開発、領海問題等以外、一般的な商船の政策については不熱心であり、担当部局（行政庁）は分散して統一がなく、なによりも全人代（全国人民代表大会）のなす法律の不備が目立っている。少しずつ正していく努力はしているが極めて不十分のままである。船員政策もしっかりしたものがない。学者（の立場は）は提案するのみで現実に影響を与えるのはむづかしいということであった。

船舶登録について（許可制、中国に登録できるのは中国（籍）の人のみである）国務院の船舶登録条例があるが 現在改訂中であり全人代による法律にしようとしている。

中国の船員は陸上に比べて給料は 1980 年代は 3～6 倍であった、また海員は沿海都市部出身者が多かったが、現在陸上労働の給料もあがって来たので、海員（船乗り）の気は かげりつつある。現在中国東北部 西部の内陸出身者が増えている。大連海事大学には練習船が 2 隻あり、日本にも行ったことがある。

中国のなしている便宜置籍船について

実質中国の保有する船舶は約 4000 万トンで世界で第 5 位の保有量である。中国は IMO 理事国ではあるが海運の面から中国海運は強国とは云われていない。実質保有 4000 万トンのうち 56%は外国で登録している。残り 44%が中国国籍船で、中国の会社が経営している。平均船齢は 19 年で船齢は高い。中国の便宜置籍船の船齢の平均は 12 年である。中国側が経営する会社に属する船舶の平均トン数は 1 万 5 千トンであり便宜置籍船は平均 4 万トンである。便宜置籍について政府も苦慮しているという。その理由は、もしもというとき便宜置籍船は（外航での利用は可能であるが）内航にもってこられない。

自国用に使うことができない。中国における中国船の経営コストがかかる 取り分け税金が高い。現在中国の会社が外国で船舶を建造し中国で登録すると 27%の税（船価）がかかり、登録手続は複雑であって且つ時間がかかる（中国での造船をすすめる意図か？）。この状況を変えるため、現在中国は第 2 船籍（第 2 国籍）を考えているという。

海の開発・管理の法律はそこそこあるが、いわゆる海事法は未整備の状態といってよい。全人代制定の法律も少なくはないが、93' 中国海上安全法、海洋環境保護法、海上交通安全法、領海法、大陸棚法、海域使用管理法が定められている。法律の運用に関する諸規定は海上安全法と交通安全法については交通部で定める。

海域の利用について、海域の使用は免許制である。利用料を支払う。中国の海洋政策として海域利用計画の策定（海域の最適利用・有効利用について）。海洋効能区画法によって最も適した使用法を考えていく。養殖なら養殖区域として、現在最大の問題は海洋汚染が進んでいることである（経済発展の結果、利用の多様化の結果であるが）。海事管轄海事行政の縦割りが次に問題である。商船の安全、商船からの海洋汚染は海事局、企業所属の船舶については企業局、石油掘削に伴う海洋汚染は海洋局というように、海上司法・法令執行の行政庁が多数あることが第2の問題である。海域海洋の秩序維持に関して所管する主体が多い。海関は国务院に直属しており独立的地位にある。港湾局が港の管理を行ない、その為港湾法が2003年6月に公布された。この間港湾局と海事局で権限争いがある。岸壁使用料の徴収は港湾局。中小の港湾は国家が管理しているが大港湾は地方政府が中心となって管理している（大連・上海等）。海洋局は海洋を管理している。海洋汚染源を管理する。水先については港湾局、海上での司法作用は海事局に属する。

中国に於ける海事思想の普及及び海洋開発に関連して大連海事大学では2005年4月に「海洋活動週間」を設けた（内容不明）。海事思想を普及させようとする国からの政策・施策は少ない。（ほとんどないと云ってよい）

エネルギー開発・海上権益と海軍力の発展以外中国政府は国家として関心はほとんどないといってよい、そもそも政府の要人は海のことなど全く分かってないし理解していないと云ってよい。商船船員、汚染等について熱心であるとはいえない。

海洋開発活動：石油資源、石油掘削、資源開発、海上運輸（輸送）、養殖とか運輸（海上の）について、海洋意識、船舶管理の水準を上げることが大事（必要）。そして高水準の（レベルの高い）船員を養成すること。中国は労働資源が豊富であるから、多くの人材を養成し、外国船の船員になるようにとする政策がある。外で稼ぐという方法である。船員は日本、ノルウェー、ドイツの船にも乗っている。（海員養成機関はアモイにもある）台湾は中国船員の雇入れを禁止している（台湾ではベトナム、ミャンマーの船員を雇っているという）

大連海事大学（船乗のコース）は1年（1学年）1200人これは航海科、機関科併せてである。

機関科の学生は少し少な目であるという。なお王秀芬教授の専門は「船員法」である。
注）上海海事大学でのヒアリングでは上海の卒業生の多くが台湾の海陸に就職していると

いう。どうも上海の方が正しいように思われる中国では海商法、国際経済法があり、港口法（日本でいう、港湾法）ですべての港湾について規律。

しかし開港・不開港を決めているのは国务院の定めた開港に関する規定によっている。

港は国と地方のとで分かれており国の港も1類と2類に分かれている。内陸の港の概念は（規律しているのは）空港や鉄道の駅も同じ規定の範疇である。

開放港になると非効率的な面もあって地方のスタッフ（地方政府の）では管理できないことになっている。一つレベルが上の国が管理することになっている。（注 この部分は少し疑問がある。）

「東北アジア港運センター」をつくって（設置して）、開港（口）を増やそうとしている。（上海では国際港湾中心）

そして、いわゆる商船・海運・港湾・船員等の海運政策に関して、中国（国）は熱心ではない。中国全体として、資金に乏しく（金がなく）船舶は古い。

とてもこの面からみると海洋強国とは決して云えない。船舶・港湾の質と量の双方共にこれを建設していくという政策はこれからの問題であって、現状は確かたる政策もなく対応は不十分である、との感想も述べられた。

しかし発展は急激急速であって予断を許すものとは思われない。

次に大事なことは船員の能力の向上と待遇の改善ということである。中間搾取が行なわれており（船員をあっせんする会社なり組織が途中で金をおさえている）船員の給料がおさえられていること（かすめとられていること）そして船員が遭遇する事故に対する賠償・補償が少なく労働者保護ということは、まことに弱体であり船員の権利が守られていない。このことを改善しなければならない。

尚、王秀芬先生は船員法が専門で（広大留学）海洋法に詳しいことから、中国の調査に必要な法律として次のリストを示してくれた。（次ページ参照）

午後には鮑君忠副教授の案内で、大連海事大学の諸施設を見学した。午後大連海事大学の研究室教室等見学、取り分け大連港の操船シュミレーターにて出港コンテナ船の操船を経験。シュミレーターのあることは技術の状況を示している。その後、海岸際にある総合プールに行き見学。海難救助の為の設備もあり、イカダを使用して溺者に接近する救助訓練をしていた。

又横浜防災センターにある海保特救隊訓練用のプールより規模こそ小であるが波もおこせる。吊揚げやライフラフトの展張、救命浮環の投込み、ジャコブや綱による水中者の救

助の訓練用施設になっていた。校庭では男子学生の軍事訓練（義務付け）も行なわれていた。

中国の主な海事法律の目次

一、中華人民共和国領海及び接続水域法 施行日 1992 年 2 月 25 日、公布日：1992 年 2 月 25 日

二、中華人民共和国排他的經濟水域及び大陸棚法 1998 年 6 月 26 日通過、公布の日より施行

三、中華人民共和国港湾法 2003 年 6 月 28 日通過、2004 年 1 月 1 日施行

四、中華人民共和国船舶及び海上施設検査条例 1993 年 2 月 4 日國務院交付、交付の日より施行

五、中華人民共和国船舶登記条例 1995 年 1 月 1 日施行

六、老朽運輸船舶管理規定 中華人民共和国交通部 2001 年 4 月 9 日

七、中華人民共和国海域使用管理法 2002 年 1 月 1 日施行

八、中華人民共和国海洋環境保護法 本法は 2000 年 4 月 1 日より施行する。

九、中華人民共和国国際海運条例 2002 年 1 月 1 日施行

大連海事大学本部の建物のよこ、立派な学生会館の（2階建）屋上には鄭和の航海を賛えた文字看板がかかっている。中国は海洋への発展の動機付として「鄭和大航海 600 年」を大々的に宣伝し利用しているようである。特に 2005 年には（我々が調査に行く前までに）、多くの催しが行なわれたという。鄭和の大航海開始を記念した博覧会も開催されたという。中国が一大キャンペーンを行ったのは、中国が海洋大国としての威信をアピールし、中国の将来を左右する海洋権益に対する国民の関心を引きつける狙いであったという。

JETRO で鄭和関連行事についての文献を調査したが、各種イベントがいつどこで行なわれたかの記録はあったが、具体的内容そしてその成果等に関する記述は残念ながら見つけることができなかった。そして、海事関係者に鄭和の航海 600 年の記念諸行事について質問してみても、そのようなことがあったというだけの反応しか感じることができなかった。中国国民の海洋性及び海洋に関する関心のある程度推定する材料の一つと考えてよい事象であるように思われる。宮崎正勝氏の著になる「鄭和の南海大遠征」（中公新書）などを読んで勉強していった割には拍子抜けであったのである。なお、中国海事通信 68 号（平成 17 年 07 月（海洋政策研究財団）には次のような紹介がある。

7 月 11 日を「航海の日」に制定

今年から 7 月 11 日が「航海の日」に定められ、上海国際海洋博覧会（7/8～7/14）をはじめとする記念イベントが各地で行われた。

中国では、増大する海上輸送の安定確保と海洋資源の開発が重要な国家課題となっているが、内陸部に大きな広がりを持つ中国では、海との関わりを持つ人はこれまで比較的限られていた。政府としては一般の人々の海洋開発、物資安定輸送への関心を高めるとともに、港湾、海運、造船、海上保安の分野において年々高まりつつある中国のプレゼンスを広く国民に周知させたいとの意向がある。

なお、600 年前の 7 月 11 日は、対外積極策をとった明の永楽帝の命を受け、鄭和が初めての東南アジア諸国歴訪の航海に出た日である。その後、28 年の長きに及び鄭和は大船隊を率いて 7 回の航海を行い、30 の国と地域を訪れた。鄭和の航海は、当時、世界的にも高い水準を誇っていた中国の造船・航海技術を示すものであり、鄭和は英雄として中国史にその名を残している。

8月23日

8:30 ホテル発 借上車で大連西方 大窑湾港区へ、

大連集装箱埠頭有限公司にて、大窑湾港区のコンテナ関連ビデオを見る。

担当の趙歡さんが応対説明してくれる。

大連集装箱埠頭有限公司は 1996 年創設、第 1 期コンテナターミナルの運営会社である。第 2 期と第 3 期は同時に建設中であり、第 2 期工事分は 2005 年 7 月に完成、第 3 期工事は 2006 年 7～8 月に完成予定である。共に使える所から使っているのが現実である。

当該公司での荷取扱量と航路について

60 本くらいの航路が大連からつながっている。輸出先は東南アジア、日本、韓国、欧米、オーストラリア等全世界に向けてである。現在 200 万 TEU の取扱量がある

大連は中国でも中枢港であり、建設途中の港である。大窑湾港区において第 4 期・第 5 期の計画はあるがそれは具体化はしていない。第 2 期、第 3 期の岸壁までの水深はマイナス 16m ですべてのコンテナ船の着岸入港は大丈夫である。中国の 8000TEU の船でも OK である。近隣の港、国内の各港湾へは、小さなコンテナ船で分配している。大連で扱う荷物の 90% は、大連発着の貨物である。

大連及び大窑湾港区は、釜山や日本の各港を追い抜いて北東アジアのハブ港になることを大目的にしているが、なかなか現実はずかしい（できていない）。この港区は新しいが旧港からの移動には時間がかかることが問題の一つである。

新港ではコンテナのみならず 30 万トンの鉄鉱石運搬船用（30 万トン岸壁は渤海湾では 1 つだけである）、原油（タンカー）用、そして自動車用埠頭も設置した。コンテナはすべて新港で取り扱っている。

港湾建設費用の出所について、港湾の建設は大連港務局とシンガポール港湾局との合弁であったが、その後 大連港務局から会社となり、中国政府とは無関係になった。97 年マースクも出資した。現在、大連港集団と COSCO（中国の海運会社）等が出資していて政府とは全く別である。これは中国の政策として、このような事業は民営化しているのである。入港船の船籍が中国籍船ばかりであるということはない。このことは、中国政府の海洋政策、海洋進出をどううけとめているかについての返事である。

海洋進出については無関心を装おっているようであった。

次に “The Port You Can Count On”

なる資料の必要部分を訳してあるので示しておく。

『大連コンテナターミナル有限公司 (DCT)』

【公司概况】

大連コンテナターミナル有限公司（略称 DCT）は、中国の“北方明珠”大連市の大窑湾港区に位置し、大連港コンテナ株式会社（DPC）とシンガポール港務集団（PSA）の共同出資により組織され、1996 年 7 月 1 日正式に成立し、総投資額は 4 0 億人民元である。1997 年、世界で著名な船会社であるマースク海運有限公司が DCT に株式参入した。

大連コンテナターミナル有限公司は、DPC と PSA の埠頭経営管理の優位性を受け継ぎ、コンテナの積み下ろしをメインとした上で、顧客のために全方位的な物流の付加価値のあるサービスを提供する。埠頭の年間取扱能力は 200 万 TEU を超え、公司成立から今日に至るまで、取扱量は年平均 30%以上の高い成長を保持している。

【戦略的な地理位置】

DCT は渤海湾の入口に位置し、港は広水深があり、泥などが堆積したりまた凍ったりしない。経済的な後背地が広大で、資源も豊富であることが、環渤海経済区の中心となりまた東北地区対外貿易の海上門戸となっている。

【経験豊富な高素質集団】

DCT の高級管理人員は大連港集団とシンガポール港務集団から来ており、豊富なコンテナ運輸と港湾管理の経験を持っている。我々は、人を根本とし顧客を至上とする企業文化を唱道し、従業員が問題を発見し、問題を分析し、問題を解決することを奨励している。

【優良な寄港条件と先進の埠頭施設】

大連コンテナ埠頭の航路は、水深が 13.5 メートル、幅が 210 メートルあり、船舶に良好な寄港条件を提供することができる。

船舶旋回エリア（直径）は、3 番・4 番バースに 480 メートル、5 番・6 番バースに 580 メートルあり、船舶は自由に方向転換できる。

大連コンテナ埠頭は、5 つの海岸線に沿ったバースを持ち、水深は 12.1~14 メートル、埠頭の奥行きは 480 メートル、岸壁総延長は 1500 メートルである。

【先進的なデータ情報科学技術】

DCT は先進的な埠頭応用システムを取り入れ、多くの高性能サーバーとワークステーションが、完全なデータ情報ネットワークシステムと港湾情報プラットフォームを構成し、DCT の国内での先進的なデータ情報レベルを確保している。

CITOS-DCT : PSA の先進的な埠頭オペレーションシステムを導入し、バース、ヤード及び

船舶の積込配置のために、合理的かつ科学的な技術の保障を提供する。

無線端末システム：ヤードと船舶作業のコンピューターシステムにおいてリアルタイムの追跡を実現する。

GOS 系統：車輜ナンバーを自動スキャンし、検査ゲートにおいて1台の輸入コンテナ車輜につき7秒間で通行を許可できることを実現する。

港湾電子プラットフォーム (EDI、ポートネット)：埠頭、船会社、代理店、荷主及び港湾関連部門間において、リアルタイムで電子データを交換する。

【第一流の作業効率】

国内で操作効率が第一流の現代化コンテナ港湾として、DCT は船舶が到着したらすぐ接岸できることを確保し、船舶の在港時間を大幅に短縮することができる。

- ・一隻の最高作業効率は一時間当たり 269 箱
- ・クレーン一機の最高作業効率は一時間当たり 88 箱
- ・船舶の平均在港時間は 10 時間、主要航路船舶の平均在港時間は 8 時間
- ・車輜の在港時間は 30 分を超えない

【世界へ通じる海運ネットワーク】

現在、DCT の国際航路は 60 近くに上り、海運ネットワークは、アメリカ、ヨーロッパ、地中海、オーストラリア、中東、インド、東南アジア、日本、韓国、台湾及び香港に及び、毎月 260 を超す定期運行船が寄港する。すでに 70 数社の船会社が大连に支店あるいは事務所を設置し、定期船航路を運営し定期船関連業務を展開している。

【複合運輸システム】

- ・コンテナ定期列車

発達した高速道路ネットワーク以外に、DCT は港区内に相次いで、ハルビン、長春、延吉及び瀋陽に直通の鉄道コンテナ定期列車を開通させた。輸入コンテナは船から下ろしたあと直接定期列車に乗せ内陸に向け送り出す直通関方式を用い、列車と船舶の直接的なやり取りを実行することができる。

- ・環渤海中継ネットワーク

DCT を中心とする環渤海中継ネットワークが日増しに完備され、錦州、營口、秦皇島、天津、煙台、威海、龍口、丹東、京唐、朝鮮等周辺港湾の貨物はいずれも DCT を中継して世界各地に送ることができ、環渤海湾地区—大连—世界各地—大连—環渤海湾地区という海上中継運輸路を形成している。

【投資合作】

港湾機能を完備し、港湾コンテナ産業全体の発展を促進するために、会社は多項目の対外投資を進めている。

【港湾通関環境の絶え間ない改善】

DCT は大連港湾関連部門と積極的に協力し、“大通関”プロジェクトを推進し、港湾プロセスを優良化・改善し、通関効率を大幅に上げ、港湾環境を顕著に改善させた。

【すばらしい前途】

2003 年、国家は東北旧工業基地を全面的に振興させなければならないと明確に打ち出し、さらに大連を北東アジアの重要な国際海運センターに位置づけた。DCT は正に千載一遇の歴史的チャンスと発展の好機に直面している。DCT は中国北方のコンテナ中樞港となり、優秀なコンテナ埠頭経営人となることを誓います。我々と一緒に人を感動させる未来を共同で創造し、証明し、分かち合いましょう。

8月24日 午後

上海市港口管理局副局長 李文輝氏と助理調研員（科技和外事処） 田暢さんを訪問調査

李文輝氏の説明

上海の海運での荷の取り扱いの世界第2位であり、コンテナの取り扱いも2位である。洋山地区の港は順調に建設されていて、第1期の5バース（250万TEUの能力がある）が完成している。カントリーの試運転をやって調整中である。上海はハブ港を目指しており、2020年までに36バースを完成させる予定である取扱い能力は1500万TEUになるであろう。洋山へ渡る大橋はだいぶできあがってきており、車は今年（2005年）の10月から使用開始の予定である。浚渫について揚子江河口部は今年6月で水深—10mになった（最終目的は—12.5mに掘り下げることである）。

最終的には第5世代第6世代のコンテナ船もOK（対応できる）である。10万トンの在来船もOKになる。

今、市街からコンテナ基地へのアクセスについて検討中である。道路中心に考えている浦東地区に鉄道はない（建設するかも知れないが）。洋山深水港から国内航路へそして外高橋への航路を新設中である。将来アクセスは改善されるよくなると思う。上海港の港湾管理条例はこの（2005年）10月発表される。2004年1月中国は港湾法を發布したが、上海は国際港なのだが条例がなかった（上海〔市〕港湾条例とでもいったもの）。

上海港は国際ハブ港として、今年も努力しており取扱量は4億トンを見込んでいる。今年コンテナ取扱量は1700万TEUを予測している。上海の海事局とは各種の調整をしながらやっていきたい。

上海港の実績をあげるについては、中国経済の発展と上海デルタ地域の経済は好調でこの地域から、への輸出入は上海港を経由している。さらにこの高度成長を続けていきたい。しかしながら今後については、不透明（これからについては不明な点があるが）であり、またいつも高度成長というわけではない。そして日中の港湾の交流を続けていきたい。日本の対日貿易量は増加しているが日本の貨物量の増加はおそい（にぶい）のではないか。

上海の発展は2008年のオリンピックのためということはない。上海の発展とは無関係である。コンテナ以外の船種の専用バースも必要に応じて建設していく。上海万博について、そのための設備には用地を準備しなければならない。最終的に7000万TEUを予測している。空港も対応して第2、第3の滑走路の建設も予定されている。海事局としては、市内から会場までの水運による交通（会場へのアクセス）を計画している。ホテルや関連施設も増える。

港の管理について、業界の間で（中で）問題があったので、上海の条例をつくる前に外国の港湾の管理制度を参考にした。ロッテルダムや日本の港についても参考にした。港書（港の案内書）もある。これには港の面積、深さ、各種の条件などを記述している。上海の今後はコンテナが中心である、ごみの輸送もコンテナで行おうとしている（内容は都市生活廃棄物）。バースの安全（ISPS）については条約にしたがって海事局が中心となってこれを行う。

2010年の万博につなげて今の発展や今後の発展を説明するということには否定的である。コンテナの取扱量の増加に流通というコンテナ優先と、港の安全対策が現在の重点であるように感じた。また港の改修建設費用についても、北京（中央政府を）あまりあてにはしていない。上海の費用で支弁できるとの考えのようである。

なお、次に上海市港管理局（Shanghai Municipal Port Administration Bureau）の広報用冊子「城以港光港為城用」の関連部分を訳出したものを資料として示しておきたい。

『上海市港灣管理局』

【局長挨拶】

上海港は中国海岸線の中心に、また、長江の河口に位置し、古来より多くの商人が雲集し、貨物集散の要地であった。前世紀 90 年代より始まった、上海市経済発展の高度成長に伴い、上海港は飛躍的な発展を遂げた。2003 年の貨物取扱量とコンテナ積み下ろし量は、ともに世界第三位に位置した。未来を展望すると、上海港は近隣省市の港灣と手と手を取り合い、全力で上海国際海運センターの国家戦略を推進し、長江デルタに立脚し、全国にサービスを提供し、世界に向かうであろう。上海港の将来はまばゆいばかりに光輝いている。

【黄浦江の今昔】

上海、この多くの川を海に享受する国際大都市は正に真新しい姿で東シナ海の先端、黄浦江畔に傲然と屹立している。中国経済・金融・貿易の中心として、上海は正にまだかつてない歩調で前に向かって邁進している。上海港は上海の経済発展にきわめて大きな潜在力を提供しており、近い将来、洋山深水港の建設完成に伴い、上海港の国際海運センターとしての地位は一步一步確立され、上海このきらきら輝く東方明珠をさらに光り輝かせるだろう。

【上海港分布図】

上海港埠頭分布

- ①長江地域；長江南岸に 115 のバース、埠頭延長は 17383 メートル
- ②浦西地域；黄浦江河口から閔行発電所上流の境界までに、589 のバース、埠頭延長は 37410 メートル
- ③浦東地域；黄浦江河口から南渠僧港に至るまでに、403 のバース、埠頭延長は 26863 メートル
- ④杭州湾地域；金山衛上海石化株式会社（陳山埠頭を含まない）から杭州湾入口まで、13 のバース、埠頭延長は 1993 メートル
- ⑤その他に、定海港、白蓮涇港と崇明、長興、横沙の 3 島に分布している。

【コンテナ中枢港】

コンテナの取扱量の強力な増加の勢いは、すでに上海港湾経済の持続的な、高速で健康的な発展の重要な原動力となっている。二十数年来、上海港のコンテナ運輸は持続的に速い速度で発展し、コンテナ取扱量は年平均 30%以上増加し、すでに港湾発展の支柱産業となり、一躍世界第三位に躍り出た。

- ・外高橋埠頭

1994 年以降、上海港はコンテナ埠頭建設の重心を浦東に転向し、外高橋地区に相次いで外高橋一期、二期、三期及び四期コンテナ埠頭を改修あるいは新規に建設し、14 のコンテナ専用バースを形成した。2003 年末までに、外高橋の一から四期コンテナ埠頭には 41 基のガントリークレーンを配置し、年間のコンテナ処理量は 600 万 TEU を超えた。

- ・コンテナ定期航路

2003 年 12 月、全港のコンテナ定期航路は 1494 便に達し、2002 年の同時期に比べ 137 便増加した。その中で、遠洋航路は毎月 290 便で 77 便の増加、近海航路は毎月 388 便で 45 便の増加、内航航路は 622 便で 8 便の減少、国内貿易航路は 155 便で 19 便の増加であった。

【上海国際海運センター洋山深水港】

上海国際海運センターの深水港の主要プロジェクトは、洋山深水港区、東海大橋、芦潮港陸域サポーティングプロジェクト及び滬芦高速道路が含まれる。

- ・滬芦高速道路

北は外環線の環東二大道立体交差から始まり、南は東海大橋の上陸点に至る、全長 43 キロメートルで、設計速度は時速 100 キロメートルである。2004 年末の竣工を計画している。

- ・芦潮港陸域サポーティングプロジェクト

上海南匯区芦潮港に位置し、洋山深水港区の重要な後方都市及び運輸基地となる。

- ・東海大橋

上海浦東の南匯区の芦潮港に始まり、北は建設中の滬芦高速道路に繋がり、南は杭州湾北部海域を跨ぎ、小洋山島に直通する。大橋の全長は 31 キロメートルで、年間 500 万 TEU 以上の通過能力を有する。東海大橋は 2005 年末完成開通する。

- ・洋山深水港区

大小洋山諸島に南・北港区を形成する。計画では、2020 年までに、北港（小洋山側）が 10 数キロメートルの深水岸壁を形成し、15 メートル水深のコンテナバースを 30 数箇

所敷設し、年間取扱能力は 1300 万 TEU 以上に達する。工期の一期工程は、小洋山にまず 5 つの第五・六世代コンテナ船バースを建設することで、埠頭の岸壁長は 1600 メートル、年間取扱能力は 220 万 TEU に達する。

【上海海運交易所】

上海海運交易所は 1996 年に成立して以来、その会員を母体に、市場を方向付け、サービスを中心とし、情報を紐帯として、“公平、公開、公正”の原則に従い、政策研究、情報発布、運賃協調、港湾サービス等の方面の業務を展開し、各種海運生産要素の上海への集中を促進してきた。

【上海市内陸河川の幹線航路及び港区計画見取り図】

上海内陸河川航路の発展は、高級航路を建設し、江蘇、浙江の両省に繋がる“一環十射”の内陸河川運輸ネットワークを形成する。

【上海港の友好港湾及び航路】

2004 年末までに、上海港と友好港湾協定を締結した外国港湾は全部で 13 ある。上海市港湾管理局はさらにアメリカニューヨーク／ニュージャージー港務局との間で《上海港とニューヨーク／ニュージャージー港の友好関係の継続的発展に関する備忘録》に調印した。

国際コンテナ定期船運輸を展開するために上海に事務所を設立した海外海運会社はすでに 66 におよび、Maersk-Sealand、APL、CMA-CGM、Hanjin Shipping、OOCL、ZIM、P&O Nedlloyd、K Line、Yang Ming Shipping、NYK Line、Mitsui O.S.K Line、Hyundai Merchant Marine、MSC、Wan Hai、PIL 及び Hapag-Lloyd などの国際的に著名なコンテナ定期船会社を含んでいる。その中の多くのグローバル海運定期船会社が、そのグローバル決算センター、グローバル顧客サービスセンター、グローバルドキュメントセンター、地域運営センターを上海に設けている。

【港湾法制の建設】

2003 年 6 月、《中華人民共和国港湾法》公布後、上海市港湾管理局は港湾法の徹底した実施を、港湾管理機構の改革推進及び政府機能の転換との相互結合、WTO 規則に応じた法に基づく行政水準の向上との相互結合、公務員の素質向上との相互結合により、上海港湾法制の建設を促進した。

港湾法による、“港湾行政管理部門は管理する港湾の規則を組織制定し、社会に向け公布しなければならない”という規定に関し、上海市港湾管理局は年内に組織された港湾各関連部門が起草した《上海港湾規則》を 2004 年 10 月に正式発布した。

【港湾セキュリティー】

・港湾セキュリティーにおける SOLAS 条約の履行

《港湾施設保安規則》の要求による、保安訓練及び保安評価の申請を通じ、最終的に 57 の埠頭機関及び 64 の港湾施設が保安評価を通過した。2004 年 7 月 1 日から、上海港は海上保安に関する修正案及び ISPS コードに関する SOLAS 条約を全面的に履行した。

さて次に上海港についての最新の情報として、JETRO 上海船用機械部調べ（2005 年 7 月 20 日）による「上海港をめぐる最近の動きについて」を引用しておきたい。

上海港をめぐる最近の動きについて（（注）各種公開情報及びヒアリング情報をもとに作成したものであるため、数字等が正式な統計と異なる可能性がある。）

① 上海港は、従来、上海港務局がその運営管理を行ってきたが、2003 年の港湾改革により法的管理事務等の一部を除き事業主体化され、現在は上海国際港務集団有限公司（略称「SIPG」）がその運営管理を行っている。従業員は 30,800 人（2003 年データ）。

なお法的管理事務等については、上海市の港口管理局が実施している。

② SIPG はこれまで国有企業として上海港の運営に当たってきたが、報道によれば、2004 年 12 月、株式会社への組織変更を決定した。資本金は約 22 億 4000 万米ドルで、上海市国有資監督管理委員会が 50%、上海同盛投資など国有企業 4 社が 20%を保有し、残り 30%を香港の海運グループ（招商局国際）が取得する予定。その後、香港での株式上場を目指す。

③ 上海にはバースが約 260 有るが、そのうち 130 が公共バース。その他は企業のプライベートバース。

④ SIPG は、近年著しい伸びを見せているコンテナターミナルの整備に精力的に取り組んでいる。（cf. 2004 年の上海港のコンテナ取扱量：1,455 万 TEU（前年比 29%増））。

主なコンテナターミナルは以下のとおり

1) 1993 年から整備してきた以下の三つのターミナル

運営会社は上海と香港の合資企業。水深は浅いものの、これまでの経験を生かして運営効率は高い。2004 年時点では、上海のコンテナ取扱量の約 25%を扱っている。

宝山（揚子江沿い）

張華浜 ・ 軍工路（左記二つは黄浦江沿い）

2) 近年整備を進めてきた外高橋

外高橋の整備はコンテナ貨物の取扱増加に合わせて、1期工事から5期工事に分けて順次整備が進められてきた。

各ターミナルの概要及び2004年の取扱量は以下のとおり。

1期：234万TEU（1993年8月完成、万トン級バース3基、運営は上海浦東国際集
装箱埠頭有限公司）

2・3期：合わせて431万TEU（1999年9月完成、3期：2002年11月完成、万トン級
バース5基、運営は上海集装箱外高橋埠頭分公司）

4期：282万TEU（2002年8月完成、万トン級バース4基、内航フィーダー用バー
ス2基、運営は上海滬東集装箱埠頭有限公司）

5期：2004年未完成、5万トン級バース4基、運営は上海明東集装箱埠
頭有限公司

注1) 高橋第1期ターミナル及び運営会社（上海浦東国際集装箱埠頭有限公司の概要）

- ・ 前身は1991年に設立、97年にコンテナ取扱会社に改組、2000年3月に現在の4社による合資会社化。（出資者：上海外高橋保税港区港務公司40%、ハチソン港湾浦東有限公司30%、COSCO太平洋投資有限公司、上実基建株式会社10%）

- ・ 900mの岸壁（深さ12m）、3つのバースを保有。50万㎡。

注2) 外高橋第4期ターミナル及び運営会社（上海滬東集装箱埠頭有限公司の概要）

- ・ 2000年3月に工事を開始し、2002年8月完成、2003年2月17日に業務開始。

- ・ 管理運営を行う同社はSIPGとAPモラーの合資会社（51：49）。公共ターミナルなのでいかなる船社も利用可能。日本の船社ではK-Lineも使っている。

- ・ 実際の業務運営はSIPGが全て行っている。APモラーからの派遣は2人（総経理及び部長1名）のみ。董事長他は全てSIPG。

- ・ 登録資本金は40億元。

- ・ 当初事業計画では年間180万TEUの取扱量、同時に4隻の船を着岸できる。バースは1250m以上。水深14m。敷地面積は1.63k㎡

- ・ 大小の国産クレーンを装備。トランステンダー48台、荷役トレーラーはシーメンス。

- ・ 正社員は479名（平均年齢31.8歳）、外部労務者662人。

- ・ 中国では初めての無人ゲートを有する。X線通関設備も備える。
- ・ 税関は外高橋全体で1ヶ所だが、各ターミナル毎に出張所が設けられている（1期：1つ、2期・3期：1つ、4期：1つ）
- ・ 2003年の実績は100万TEU（うち、マースクが約1/3）、2004年は180万TEUが目標。
- ・ 利用船社は、当然ながらマースク（デンマーク、母体がAPモラー）が一番多い。
- ・ 当バース利用船会社の基幹航路は欧州航路。現在は、満載状態では入れないので、外高橋には、積み込みの最初、積み卸しの最後に入ることが多い。

例) 上海→シンガポール（水深は16～20m位）→欧州

注3) 外高橋第5期ターミナル及び運営会社について

- ・ 管理運営は、上海明東集装箱埠頭有限公司（SIPG50%、香港ハチソン50%の合併）
- ・ 4期ターミナルの下流側に位置。岸壁線は1150m。ヤード面積は1.63k㎡。
- ・ 取扱能力200万TEU。（300万TEU以上との見方もある。）

注4) 長江口深水化工事について

長江入り口航路は水深が浅い（従来は7m）ため、交通部、上海市政府、江蘇省政府が合併で長江口航道建設有限公司を設立し、1997年から同社が水深増加工事を実施している。一期工事（1998年1月開始。導流堤の構築。水流を早くし、航路部分への土砂の堆積を防ぐ。）は2000年に完了。この結果、水深は8.5mへ増加。潮の干潮が揚子江入り口部で2.5mであることから、喫水10mくらいの船までであれば、満潮時期に合わせて入港可能。

2002年5月に二期工事に着工、2005年10月の完工を目標とする。現在、導流堤の延長工事を実施中であり、更に水深が深くなる。2005年6月16日時点で、水深は10mである。さらに三期工事として、約12mまで水深を深くする予定。そうなれば、満潮時を利用して14mまでの喫水の船が入港可能となる。

なお、長江入り口航路の深水化工事の総経費は約170億元（＝約20億US\$）。

3) 洋山新港

上記1)及び20)の港が既にキャパシティー的に飽和状態に近づいていること、河川港であるがゆえの水深の浅さという欠点を抱えており、近年、設計・開発が進行中の8000～1万個積みコンテナ船にも対応できるようにするため、上海の芦湖港から南南東へ約31km離れた洋山群島に埋め立ての洋上港を建設し、芦湖港との間を橋梁でつなぐというもの。

工事は、港の建設、橋梁の建設、芦湖港側に設けられるターミナル都市（計画で

は人口 10 万～20 万人、中央部に 5.6k m²もの人口湖を配置してその周囲に環状に、住居・商業施設→物流施設→生産施設を配置する計画都市。設計はドイツ人による。)の建設の三つに大別される。

2002 年 6 月に着工し、1 期工事は 2005 年末までに竣工する計画。一期工事の投資額は約 150 億元（うち、東海大橋建設費用 75 億元を含む。バースのみでは約 70 億元）で、5 バース、バース総延長は 1600m、水深は 15.5m、年間取り扱い能力 220 万 TEU とされている（実際の処理能力は 300 万 TEU 以上とみられる）。2004 年 6 月に第一期埋立て工事（埋め立て面積は 125 万 m²）が終了した。

一期工事のバースは SIPG 系の上海盛東国際集装箱埠頭有限公司（2005 年 6 月に設立）が運営管理することになっており、同社は欧州航路のサービスを全て洋山港に移転させたいとしている（即ち、航路別での既存港との棲み分け）。SIPG によれば予定稼働日数は 320 日とされるが、これを疑問視する見方もある。

SIGP では、7 月からコンテナ船による洋山港への寄港トライアルや、バージを使つての洋山港～外高橋港間の航行テストを行い、10 月中には洋山港開港準備を完了させ、11 月中に正式開港を実現したいとしている。これに先立ち、橋梁は 5 月 25 日に完成している。橋の長さは 32.5 km、幅は 31.5m、片側 4 車線（路肩線を含む）、往復 8 車線となっており、設計時速は 80 km、海面からの高さは 40m で、これは 10 階建てのビルに相当する。また、二期工事として、一期工事の西側に 2006 年から 4 バースを追加整備することが決まっており、計画投資総額は約 50 億元。外資導入による資金確保が不可欠。さらに、その後もバースの追加整備を行い、2010 年までに計 18 バースを整備し、合計 800 万～1000 万 TEU を取り扱う計画。その後、最終的には 33 バースまで整備という計画もあるようだが、実際には今後のコンテナ取り扱いの伸び次第であり、現時点では未定。

⑤ 今後の課題

中国の経済発展を背景としたローカル貨物増への対応

イ. 相対的に低いトランシップ貨物の取り組み、

- ・ 現在は 2 割以下（cf. 香港 37%、シンガポール 81%、釜山 41%）
- ・ 臨港新城の物流団地で新機軸を出し、企業誘致を図るとの報道もある

ハ. 釜山港（新港、光陽港）との競合又は共存

- ・ 中国北部の港は中韓日直行航路を志向

- ・ 釜山新港プロジェクトでは大規模な港湾物流団地を整備し、上海港に高度な物流機能を付加することが可能か？

ニ. 洋山新港と近隣国内港との棲み分け

- ・ 寧波（北侖）港の大深水コンテナターミナル建設の進展
- ・ 浙江省は、舟山港、寧波港を一体化して運営する方針
- ・ そもそも洋山新港は浙江省の管轄区域内。一方、2008年頃に完成予定の杭州湾跨海大橋は寧波港から上海までの距離は大幅に短縮され、その結果、蘇州、無錫方面の所要時間は大きな差がなくなる。

ホ. 沿海輸送と長江物流のシームレス化

【参考】2004年 主要港コンテナ取扱量上位10位

No.	港名	取扱量 (万 TEU)	累計前年同期比増減 (%)
1	上海	1455.72	29.0
2	深セン	1361.52	28.2
3	青島	513.97	21.3
4	寧波	400.55	44.5
5	広州	330.82	19.5
6	天津	381.40	26.5
7	厦門	287.17	23.2
8	大連	221.12	32.4
9	中山	92.15	22.1
10	福州	70.79	18.6

出所：中国交通部

8月25日

14:00—16:30 上海海事大学（会議室）において

カウンターパートの中で、主として話をしてくれたのが

上海海事大学国際交流学院院长 徐大振
教務所処員の楊万楓氏（15：13 に会議で中座）
商船学部助教授 胡志武氏（神戸商船大院、笹川フェロー）、
上海泛業航運有限公司 樂家彪、
上海航運交易所の 王嵐 情報部運价指数科科长（評価の専門家）

計5名が参加

自己紹介をお互いに行い、廣瀬から時間をとってもらったことに謝意を表面しピアリングに入っている。上海海事大ではクエスチョニアが事前に渡されており調査の趣旨を理解してきてくれた。

先ず上海海事大について概説的に説明がなされた。

1959年創設である。中国の航海に関する教育の歴史は1901年から始まっている。1959年に航海に関する各専門毎に全国各地に学校を作った。上海海事大は管理を専門にしている。

設立後50年その間に経済、航海、機関、物流、外国語がさかんになっていった。

上海海事大学の学生数、学部以上1万3千人（博士、修士、学部のトータルである）。全部で8学部ある。海上輸送システム等3つのコースは博士号がとれる。修士号は23種類、工学、管理、経済、法律、文学等々である。学士の種類はすべてで34種類ある。教員は800人、教授・助教授は300人、そしてISO管理システムで運営している。上海海事大はノルウェーの船級協会が毎年評価・審査している。

この評価点検は上海海事大への要求である。国際交流もさかんである。日本とは東京海洋大、神戸大、日本財団との交流が盛んである。オランダのマーストリヒト ノルウェーの世界海事大学とも連携している。西オーストラリアとの交流も盛んで、学者間の交流研修も積極的に行われている。そして各国の海事大学とも友好的な関係を有している。以上が上海海事大学の内容である。

そしてこれまで多くの面にわたって交流合作をやって来た、日本財団に、そしてJETROに深く感謝している。

学生について等、設立目的は ①教育の質を高め ②航海に関する一流の人材の育成を目的にしている。としつつ設立目的は、中国のために世界のために海員、海技者、海上法研究者の育成である。学生への要求は3つの面 ①基礎能力 ②応変能力（変化に対応する能力の意） ③素質である。院生も多くいるがこれは海事関係に進まない人もいるの

で基礎能力を獲得できるような教育に力を入れている。

①についてカリキュラム面でも教学精神を反映させ単位の半分以上は専門基礎、基礎科目である。②について能力（実践・応変）の育成には実習と実験と、そして論文を書く訓練をしている。②についてはカリ全体の10～15%を占めている。1万3千トンの練習船があるが、これは多分会社所有である。学生は3年たつと自分で会社を捜してその会社の船に乗船して実習し訓練をつむ。極く少数実習成果がはかばかしくない者は大学に戻して再研修を課しているという。自分で会社を捜がし実務の訓練経験を積むのは他の学部、他の大学の学生もやり方としては同じである。又中国の大学生はほぼ全員大学の寄宿舎に居住しており、従って海事関係の学生も全寮制で勉強していることになる。③総合的な素質の育成：中国国内の海事関係の仕事の中核的人材を育てることが任務である。選択科目は全体の10～15%たとえば管理を選ぶ、科学研究論文発表で単位がとれるなど。

上海海事大学の中国国内での位置付けについて、上海海事大と比較できるのは、武漢理工大、大連海事大である。

昨年（2004年）の中国教育部による評価結果では航海教育に関して上海大連の両海事大、共に「優秀クラス」に入った。

海員の教育について航海機関合わせて年400人卒業して、船舶に乗り組んでいる。といっても最近卒業生の3/4～2/3は陸で就職している。それは海員の待遇がかつてよりは陸での就職より魅力的でなくなったから（賃金の差もほとんどなくなって来ているから）。就職先に外国はあるかの間に台湾にも多くでかけておりドイツなどの船会社にも就職しているという。（大連では台湾は中国本土の者を船員として雇ってはならない法律があるのでエバグリーンなどへの就職は全くないと云っていたのに対し、上海は就職しているというのである。）卒業直後の部員から見習いそして士官となっていくという。

卒業生が中国の海事関係の諸企業をリードする人材となって欲しい、ということ従って上海海事大の戦略目標は中国の海運を支配することである。

国が学生に海技試験を課するが、全員試験に合格していく。資格証（書）がもらえる。海技試験の問題はすべて択一式であるが問題数は多い。（海事局が出題し試験をする）中国では（海事大学）教育機関は政府にコントロールされている。これには良い面と悪い面双方がある。卒業後から外航船の船長になるには最短で8年くらい。8年～12・13年である。船長資格は後の仕事のプロモートに有用であり有利である。

中国の海上法について

船員制度について、船員は船会社の管理を受けている。中国には船員を取り扱う専門の組織（かつての日本の運輸省船員局のような）はなく、船会社の管理下にあるだけである。学生は海事大学を卒業し、国家試験に合格すれば船会社に入っている。

NYK とプロジェクトがありその為の人材の育成もしている。入社後会社が自社の社員を管理する。会社は自社の需要にあわせて使用し、人が余れば他の会社等に人材を派遣する。先進国から船員の需要は大きいので将来マンニング会社（船員の供給配乗の為の）ができるものと予測されている。現状の問題点の1つは、中国では船員制度が整備されていないところである。また第2に船員は会社に属しないと福利・厚生制度などの面でうまくいかない。もしマンニング会社ができても福利・厚生についてのケアができないおそれがある。このような条件下で船員のあり方を考えなければならない。フィリピンには船員の派遣システムができていますのでその真似をしたいと思っている。フィリピンから中国船の船員の1/10 くらいの派遣を受けている。中国にくる船舶は、自動車ローロー船、LNG は日本船が多く、日本はコンテナには弱い。米中の船舶比較では（輸送量）米が多い。

中日の貿易量は増大している。2004 年は、日本は米国に次いで第2番目の貿易相手国である。中日の貿易の品物は、相互補完関係にあり、紡績や農産品なども競合してはいない（日本の国内産業と）。上海における荷役の場所について係留荷役は中国系の船舶は上海で、日本系の船舶は外高橋で行なわれている。日本向配船では帰り便に荷がない（空荷）のことが多い。大連、青島、杭州、アモイが日本船舶会社の進出区域であるが上海への進出が一番大きい。上海はこれからも国際ハブ港をめざしていくつもりである。中国に於ける対日輸出伸び最大の（一番の）基地は上海である。上海から日本の航路は8社が配船している。そして COSCO の参加企業が中日航路を担当している。しいたけや野菜等の農産物を積載したコンテナ（2万3000TEU）は1週間以内に日本に到着することができる。

冷凍コンテナの量は4%くらいである。工業製品についても、デザインと製作は別のものである。日本へは衣類等の紡績品、電気製品（SONY・松下・NEC などデザインは日本、組立は中国であった）はかつてはそうであった。

現在中日航路を開設することはむづかしいことではなく、中国交通部に申請すればよいだけである。（除氏）が：行政管理について、国は市場条件を整え、バランスを整える。そこへ企業が参入できるかどうかにつき上海交易所が間に入る。それらの内容は Net で公表されている。

船舶会社の評価はパフォーマンスに基づいて政府が行う。目的は会社を周知させる知らせることにあり、3年前から開始している（2003年から）。現在中国の情報システムは発展しており、そのシステムを船会社が応用利用し、評価をする。それを積極的に行う仕事を「王」さんはやっているという（上海航運交易所情報部運輸指数科科长である。）

中国の船舶会社は、WTOに中国が加盟して以来、サービスの品質には気をつけている。そのため情報会社と提携し会社業務の評価を行っている。このことは政府にも認められており、定期船の運航に評価の適用を開始している。WTOについて中国海運業の現場は、相当程度条約の内容を遵守するべく、努力している。条約を守ろうとしている。NYK 川崎などが評価を受け、良好とか優とかの評価が出されている。海運会社の事業の範囲は拡大しており、代理店業務もまた拡大している（中華航運、Chinese Shipping の URL をみて欲しい）

船積する貨物はそれぞれ内容が異なるので統一して管理することはできないので個別に管理している。電気製品は運送に関し時間を守らなければならない。これは COSCO の船で輸送している。冷凍もの・生のも・野菜・生花は飛行機と又は COSCO の船で輸送している。

日本への物資の輸送は、先ず航空機、そしてフェリーにより、ついで COSCO の船、そして一般船舶会社の順で輸送している。普通の船会社は COSCO を学び COSCO（我々）は航空輸送を学んでいる。

行なわれていることは単なる「物」の移動ではなく「貿易」と深く結びついているものなのである。中日間の貿易・交易は密接でありその関係はさらに向上していくものと考えられる。上海航運交易所は、日本のそれとはやゝ異なっており、仕事の範囲は広い。日本での交易所というのは海事仲裁をやる機関だが、ここは船舶売買、船舶情報市場、港運、売買、評価を扱っており、課題は多い。売買について、取引額は大きくはないが、今これにとりかかりつつある。公平、平等な裁定の立場であること、各種情報の提供を Net で行っている。交易所の仕事の9種類（成果があがっている）は、ホームページ、中国航運、人材 net、CCF 中国コンテナ貨物指数、CCPI 中語沿岸バラ積貨物指数、レポート、航運動態、交易、航運発展報告である。

さらに上海海事大学について、

中国における商船学院は全寮制であり軍に準じたものである。これは日・韓・米を含めて世界共通の教育のあり方である。

上海海事大学の卒業生の進路は広く、台湾の海だけではなく陸上の部門にも進出してい

る。(台湾との関連ではいささかセンシティブなことではないかと質問をしたら)、台湾とは密接な友好関係がある。海峡をはさんだ緊張関係とは別のものである。上海海事大は基隆や高尾の海運大学とも提携している。

2005 年 9 月に台湾から代表団がくるし、また台湾から教授を招聘しているし、上海海事大学から台湾へもでかけている。なぜなら教育目的は同じであり、教育の(海技のレベル)基準は条約であって共通のものだからである。

船舶乗組員の、いわゆる部員の教育は大学ではやらない。海員学校、専門学校でこれを行っている。上海には上海海事専門学校があり、大連、青島、舟山、杭州にも海事専門学校がある。その部員にもチャンスは与えられる。

成人教育トレーニングセンター(スタッフは海事大学の職員)があり教育を受けることができる。

海事思想の普及ということについて、以前は物足りなかったのであるが、今年は、鄭和の航海 600 年記念が行なわれていて、進捗したように思われる。海事思想普及の動機付(モチーフ)は、鄭和の精神とされている。つまり海運、冒険を通じてグローバル化の役を与えられているということである。600 年前の 7 月 11 日を思いおこして、さらに交流を拡大し科学的に航海することが大事とされた、鄭和の時代は結構技術力は高かったものと思われる。

上海海事大学の戦略目標は、という問いに対し、上海海事大の目的・目標は最初から国際条約に基づいてその基準に適合するべくプログラミングされているものである。そして「中国海運の(大)発展の下で上海海事大学がグローバル化の中で役割をいかに果たすか問われているのであり、政府からは現状以上に高い要求と希望が寄せられている。上海海事大のグローバル化に役立つ教育目標は中国の(国家としての)対外開放の方針と完全に一致している。

数年前の海事大のビジョンは中国の経済発展に寄与(貢献)することであった。それを続けつつ世界に向かって発展していくことが大事である。

来年(2006 年)末にキャンパスは引っ越しをする。そのため 20 億元が投資されるのだが今より街から遠くなるが自然環境にめぐまれたよいキャンパスになる筈である。

中国の発展と共に海事大が発展すべきこと、そして本格的なキャンパスに移って、さらなる教育を展開しようということは何年も前から考えられて来たものである。

中国の発展と連動しつつ上海海事大学の発展が目論まれているのであり、鄭和の航海 600

年の諸イベントも多く行なわれ上海海事大学が今まで努力して来たことは正しかったと実感している。

終わりに当たり、上海海事大学にも笹川フェローの方々が多くいて胡助教授は正にそうであるが、日本財団にお世話になったこと、そのおかげで現在の発展があること等につき機会があれば感謝の気持ちを伝えて欲しいという伝言と共に、できれば財団にも考えてもらえれば有難いこととしながら、日本の海上保安大学校との提携についても話があった。それは今回の調査に、元在上海日本総領事館領事の経歴があり且つ現在、海上保安大学校で中国語を教授している奥武助教授が同行したことから、そしてまた私がかつて海上保安大学校に奉職しており、その名誉教授であることから、次のような提案がなされた。即ちこれを機会に上海海事大学と海上保安大学校の大学間の交流を開始しようではないかということであった。現在海上保安大学校には、海洋政策センターが設置されていて、共同研究に門戸は開放されているということ。海賊対策の研修に中国海事局の留学生を受け入れていること。そのようなプロジェクトは日本財団の援助でなされていることなどの情報も伝え、提案は持ち帰って伝える旨返事をしたところである。

終りに当たり海事、海運に関して、中国政府、国のトップの方達は、本当の海の重要性についてまだ気付いていないとか理解が足りないように思われると、民間である海運や海事（教育も含めて）について、どこまで本腰を入れているのか定かでない。

海洋権益（石油等）に敏感である割には海運や商船教育の重要さについて十分な理解があるとは思えないという感想を聞くことができた。

8月26日

14:10～ 杭州 東風船所見学

先ず鄭社長より説明があった。この造船所は三重県の長嶋造船と技術提携をしている。90年代から日本との友好関係が築かれ日本のため300隻くらいを建造している。

以前、造船が盛んではなかったときも、日本の中西機械からたくさん受注をしていた。中国が造船不況の時、中西からの仕事のおかげで東風造船は頑張ってくることができた。今東風があるのは中西のおかげであると云える。双方の合作は企業間のそれではなく、も

っとレベルが上の結びつきだという話である。中日二国の交流の一つの現れであると思っている。我が東風の従業員は日本に感謝の意を有している。現在中国における造船の市況は不景気になりつつあるが、日本船の建造を優先に考えている。

東風の特別な地理的条件で万トン級の造船能力はない。(錢塘江に面して造船所があるので) その条件を詳しく言えば、河口から東風造船所までの間にある五つの橋のせいである。

錢塘江に架けられた五つの橋は橋げた下の高さ制限に制約されて大きな船の建造はできない。現実には満潮時などに船の出入りをさせているので。大型船建造の know How は、先ずデッキより下の部分を建造し大橋より下流にもって行って組立てるようにする。コスト上も時間の上でも厳しい条件となる。現在3万トンから5万トンの建造可能な場所を捜している。ここの規模は大きくはない。

若干の年月の後、適当な場所で3～5万トン船舶が建造できる造船所ができるかも知れない。この10年以内に中国における造船業が発展することが予測されている。そのことは中国海運の発展にも深く係っていることであるから、拡充の為に今から適切な措置をとっていかねばならない、東風造船所という企業の現状と未来を結びつけ、その中での当社の適切な位置付けを行い。弊社の有力製品を集中してアピールしていきたいし、3～5万トン級の船を建造することを目的としている。

なぜなら、とり分け中国の各地域間をつなぐ、荷動きについて、3～5万トン級の船舶が多く使われるであろうことが予測されるからである。

そして杭州という地理的条件が3～5万トン級建造の為に船台をつくる場所として適していると思われるからでもある。

尚当造船所で建造しているのは、バルクキャリア、コンテナ、ひき船である。加えて85フィートの客船を資本提携で建造している。

将来作りたいのは3～5万トンのバルクキャリアやコンテナもである。

南通に本工場の分工場があるが使い分けとしては、表向きは協力工場である。なぜなら所在の省が違うので買収がむつかしかったからである。

東風ブランドで受注し、南通で造船することにしている。この工場では新造船のみの建造である。なぜなら修理は河を汚染するので、錢塘江では修理ができないからである。実は中国国内からの注文は特殊船ばかりで一般的造船は海外向けのものである。日本、韓国、シンガポール、オランダ、ドイツ向である。

私（社長）は海運事業に詳しい訳ではないが、研究の側面からということで、造船関係者からの提言をし、情報提供をしていきたいと考えている。本日は当東風造船所においてをいただき、まことに有難い、この機会に貴方達からいろいろな情報がいただければと期待している。尚、歩きながらの話としてはあるが、現在造船バブルとあってよい。しかし、中国の造船業の発展は政府の補助とか援助とは無関係に業界独自の発展である。政府の影響を受けているものではないとのコメントがあった。

四 中華人民共和国海域使用管理法について

第1章 概説

調査の過程で、中国の海域管理の政策手段として 2002 年 1 月 1 日から、中国において「中華人民共和国海域使用管理法」が施行され、海域の利用が機能的・効率的に行われるようになり、中国経済の発展のためにも国内的にかなり高く評価されているということが理解された。

海洋政策研究財団海洋政策研究所の「海洋白書 2005」では、「中国の沿岸域管理は、海洋管理と一体になっている点に特徴がある。それに沿って、法制面での整備が進み、経済開発の推進を目標としながらそれと平行して海洋管理、環境管理が行なわれているとして、中国の沿岸域管理について次のように記述している。

「中国は、1980 年代以降、沿岸域管理を含めて海洋管理に関する制度を整備している。中国の海洋管理政策の中心を担っているのは、1964 年に発足した国家海洋局である。海洋政策研究財団海洋政策研究所は、国家海洋局の役割を以下のように解説している。

『国家海洋局は、発足当時に海洋環境モニタリングと測量業務を担当したが、1988 年から統合海洋管理、海洋関連法制度整備、国家海洋開発プログラム策定、海洋利用区策定、海上石油開発と関連した環境保全措置などの業務が加えられ、1993 年以降は海洋利用管理と海洋資源保全も担うことになった。さらに、1998 年には海洋科学開発と環境関連基準設定、海洋総量汚染物質管理などの業務も加えられた。』

法制面では、1982 年には海洋管理保護法が制定され、1986 年には沿岸域管理法が提出された(未承認)。また、1996 年には中国オーシャンアジェンタ 21 が策定され、2002 年には、海域使用管理法が公布、施行された。この法律は、海域の授権制度、海洋機能区域制度、海域有料利用制度の 3 つの基本的制度を規定している。海域の利用では、埋立てや大規模な海域の占有には許可が必要で、養殖、観光、鉱業、港湾などは 15 年から 50 年の年限を限って使用権を認めるとしている。また、政府部門が全国海洋機能区分を策定し、地方政府が地方海洋機能区分を策定するとし、沿岸域の機能を行政的に規定して、開発・保全の誘導を図ろうとしている。

2003 年には全国海洋経済発展要項が策定され、2005 年までに汚染物質の海洋への排出量を 10%削減し赤潮などの被害軽減、河口、湿地帯、砂浜の保全、2010 年までに沿岸都市域と重要港湾の整備を図ることが掲げられた。海洋経済区を、沿岸域、臨海地域、島嶼、

大陸棚、経済水域、公海海底区域に区分しており、優先地域である沿岸域、臨海地域として、長江周辺や福建省沿岸など 11 の総合経済区を指定している。」(海洋白書 2005, 60-61 頁)。

そしてさらに、海洋に対する中国の取組として、次のように述べている。

「中国においては、1964 年に設置された『国家海洋局』の当初の環境・測量中心の任務を次第に拡大し、90 年代には統合海洋管理、関連法制度整備、資源保全等の全般的監督を担い、海洋の科学調査、観測、環境保全等の権限を与えられている。同国の海洋・沿岸政策を最も総合的に打ち出したのは、海洋法条約を批准した 1996 年に発表した『中国アジェンダ 21』であり、その包括目的は健全な海洋生態系の回復、合理的な海洋開発制度の策定、および持続可能な開発の促進とされる。また、そこでは将来の統合沿岸管理および統合海洋管理システムの導入についても言及がなされている。

主な法律としては、すでに漁業法、鉱物資源法、排他的経済水域法、大陸棚法、海洋環境保護法(2002 年)等が制定済みである。

以上のうち、海域使用管理法は、『海域』(領海および内水)が国家に所属すること、そしてその利用を意図するものは事前の許可を得て使用权を取得し、使用料の支払いを要することを明規している。また、海域の異なるタイプの機能区域に分けて開発管理を行う海洋機能区域制度を定め、区域設定は、その位置と自然的属性、経済的、社会的発展の必要性、生態環境の保全、海上交通の安全、国防・軍事的用途等の原則にしたがって設定される。

国に代って海域の所有権を行使するのは国务院とされ、その海洋行政主管部門、漁業行政主管部門および海事管理機構は、それぞれ、海域使用の監督管理、漁業および海上の交通安全についての監督管理を担当する。

国务院は 2003 年、マクロレベルの指針、調整・計画を示すための『海洋経済開発に関する国家計画大綱』を採択した。これは漁業、海運、石油ガス、観光、船舶、塩、化学工業、海水脱塩・综合利用、海洋生物製薬の産業等を対象とし、その基本原則は、経済開発と資源・環境保全双方の同等の強調、海洋生態系の保護強化、開発の規模と成長の環境の収容力への適合等である。同大綱によれば、海洋経済の全体的目的はその国家経済への貢献の増進、海洋経済構造と産業配置の最適化、基幹産業と振興産業の急速な発展、海洋生態系の改善等である。

将来の方針として、中国は、WSSD(持続可能な開発による世界サミット)の実施計画の

要請に答え、ことに次の6分野に力点をおくとしている。①計画制度の完成、ならびに国家環境保全計画および渤海等のような主要海域に関する統合管理の実現、③海洋環境モニター・システムと海洋保全区域の設置と管理の強化、④海難の防止・軽減能力の改善、および海洋サービスシステムの完備、⑤無人島の開発、利用、保護の強化、および⑥周辺地域における国際協力の推進。」(海洋白書 2005、79-80 頁)。

このようにかなり詳細に報告されている。

ところで、本研究は、中国が海運政策をどのように考えまた実行しているかということについて、現状を踏えつつ研究し、その結果を「中国の海洋政策と日本」という問題に繋げていこうとするものであるから、「中華人民共和国海域使用管理法」について調査することは無駄ではないように思われる。日本にあっては、陸岸からやゝ距離がある海域は国民の目がほとんど届かず、また外交あるいは国連海洋条約の問題であるとして関心を持たれることは少ない。内水面、取り分け東京湾、伊勢湾、大阪湾、瀬戸内海などの海域は漁業、海上交通、ビックプロジェクト(東京湾横断道路の建設のような)、海洋性レクリエーション、埋立等々が、若干の法律に基づいて、各個バラバラに、ほとんどはそれぞれが勝手に海域を利用しているという現状にある。明石海峡や備讃瀬戸にみられるように、商船の船舶通航と漁業との調整は、問題が提起されてから数十年が経過しても何らの解決もなされていない。いわゆる「海域利用の調整」問題は我が国ではほとんど進展がみられていないといってよい。法的にこの問題を調整すべきとする視点はほとんどないといってよい状態のまゝである。

まして日本の海洋政策として考えていこうとする発想などないように思われる。そのような日本との比較において、中国において 2002 年に「中華人民共和国海域使用管理法」が制定されたことは、海洋政策研究財団の報告でも指摘されているように、中国の海洋政策を知る上で重要なファクターの一つであるように思われる。

本研究は中国の海運を中心になされているのではあるが、海運は当然のことながら船舶の運航、それは通航・航行を伴うものであり、船舶は海域を航行する。船舶の航行も重要な海域利用の形態の一つであってみれば、海域利用、海域使用の問題もそれほど大きな外れでもないように思われる。本章においては、「中華人民共和国海域利用管理法」の全訳文、及び、この法律実施のための「全国海洋機能区画」及び、それらを実施、施行していくための国家の基本的な方針や解釈を示した 2003 年 5 月 9 日の中華人民共和国国務院より発せられた「国務院の中国海洋発展計画要綱公布に関する通知(国発 13 号)」の全訳

を提示し参項に供することとした。加えて王曙光の論文「海洋経済発展計画実施及び海洋経済の健全発展の堅持」も訳出したので参考として掲げておきたい。

第2章 関係資料

(1) 海洋経済発展計画実施及び海洋経済の健全発展の堅持

近年、国務院は「中国海洋経済発展計画綱要」（以下「計画」）を發布した。これは、中国が制定した初の全中国規模の海洋経済発展の総合、指導性の計画であり、党中央、国務院が中国共産党の第16回全国代表大会において提出された「海洋開発実施」の戦略的措置を実行するための重要な動きとなった。「計画」は海洋経済発展の戦略目標、海域開発原則及び海洋産業配置並びに関連支持領域における発展方向及び重要措置を確定した。

「計画」を実行して海洋経済の発展歩調を力強く推進し、中国を海運強国、船舶工業強国、海塩生産大国、海洋観光大国及び海洋石油ガス資源開発大国とするとともに、最終的に海洋強国と為し、ゆとりある社会を建設し、中華民族の偉大な復興を成し遂げるため、貢献しなければならない。

海洋経済は戦略的意義のある振興経済領域である。

海洋は、人類が常に開発利用を行ってきた新領域であり、生物、エネルギー、水、金属等の資源供給及び地球規模の環境改善等の面において、その重要度はますます高まってきている。現在、海洋船開発及び持続可能な利用は沿岸諸国、とりわけ海洋大国の国家的戦略となっている。

海洋経済とは人類が海洋を利用し形成してきた各種海洋産業及び関係経済活動の集合体であり、漁業、交通運輸、石油天然ガス、海浜観光、沿岸造船、製塩、海浜砂採取、海洋医学、海水利用等が主だったものである。20年来、海洋経済は急速な発展を遂げ、世界経済における比率は4%以上に達し、重要な戦略的意義を持つ新たな経済領域となっている。現在、多くの国家が積極的に海洋新技術を刷新し、海洋資源利用を深化させ、振興海洋産業を触媒として、海洋経済発展を促進している。一部先進国の海洋産業は既に20を数え、魅力ある新たな経済領域となっている。

中国の海域は広く資源も豊富であり、発展のための強い潜在力を有している。中国が面している海域は熱帯、亜熱帯及び温帯に渡り、大陸の海岸線は18000kmに及び、領海、排他的経済水域及び大陸棚等の管轄海域は広大である。海洋漁業資源も豊富であり、近海

において、石油資源量は約 240 億トン、天然ガス資源量 14 万億 m^3 に上るほか、天然ガス
化合資源も存在している。深水岸は 400 k m、深水港湾は 60 ヶ所を数える。干潟面積は
380 万 k m^2 、0~15mの浅海域面積は 12.4 万 k m^2 で、海洋及び海浜観光資源も豊富である。
海浜砂採取資源量は 31 億トンに及び、理論上海洋エネルギーの埋蔵量は 6.3 億 kWに達
する。このほか、国際海底において中国は 7.5 万 k m^2 余りの多金属結核鉱区を保有してい
る。海洋資源開発を加速させ、海洋経済の発展を促すことは、中国がゆとりある社会を
実現するための戦略目標にとって、重要な意義を持つ。

中国は世界最大の人口を有する沿海大国であり、経済社会を長期的に発展させるため
には、海洋への依存度をより一層高める必要がある。改革開放後、20 年に渡って、中国海
洋経済は常に快調な発展速度を保っており、中国経済の新たな成長分野となっている。特
にとりわけ「第 9 期 5 ヶ年計画」以来、主要海洋生産額は年平均 16%の伸びを示してお
り、中国国内生産総額の伸びを大幅に上回っている。海洋産業の種類は増加を続け、生産
規模の急速に拡大されており、海洋産業は 13 類の新興産業群を形成している。2001 年の
主要海洋産業生産の増加額が中国 GDP に占める割合は、3.44%であり、沿岸部 GDP の
5.48%に達している。一方、海洋経済の急速な発展の影で、軽視できない以下の数々の問
題も発生している。海洋経済発展のマクロ的な指導、調和及び計画が不足している。海洋
資源開発管理体制の整備が不十分である。海洋産業メカニズムに矛盾がある。一部海域の
生態環境が悪化している。一部海域及び島嶼の開発秩序が混乱している。以上のような点
である。「計画」の制定と実施により、前記問題を徐々に解決の方向に導き、中国海洋経
済を持続、健全、調和、安定的に発展させることが可能となる。「計画」の目的を実現し、
21 世紀の最初の 10 年間、中国海洋経済は中国総生産を上回る伸びを維持するであろう。
海洋経済メカニズム及び産業配置は更に整備が進み、海洋中枢産業は著しく発展する。海
洋科学技術の開発速度もますます速まってくると考えられ、海洋生態環境レベルも改善さ
れてきている。海洋産業生産の増加額が国内総生産額に占める割合は、2005 年には約 4%、
2010 年には約 5%を占めることが期待される。21 世紀中頃には、海洋産業は中国経済の
主要産業の一つとなり、幾つかの海洋経済を中心とする省、市、県が形成され、東部地区
において現代化が実現され、ゆとりある社会の建設に寄与することが予想される。

メカニズムを改善し、配置を整理し、海洋産業の継続、快調な発展を図る。

海洋経済の快調な発展の維持は、有効に海洋産業メカニズムを調整し、配置を整理し、
規模を拡大し、中心産業及び海洋新興産業を育成し、海洋産業群を拡大できるかどうか

かかっている。この件について「計画」は、系統的で目安となる指導原則を提起している。第一に、漁業及び漁業区画経済メカニズムの戦略的調整であり、旧来の漁業を現代化して量型漁業から質量型への変換を実現する。養殖業の発展を加速させ、近海漁業資源の合理的利用と保護を実現し、遠洋漁業を拡大し、水産加工に力を入れ、漁業の継続、安定、健全な発展を維持する。第二に、海洋交通運輸業のメカニズムを調整し、港湾配置を整理し、港湾機能の向上及び港湾の市場化、継続可能な発展及び科学技術に立脚した現代化戦略を計り、着実に海運強国への道をたどる。第三は、海洋鉱物資源開発のため、海域総合地質調査を行い新たな油ガス展望及び油性ガスの地位を提示し、天然ガス水化物開発前期調査研究を実施することである。コバルト層、海底硫化物鉱床、他金属結合等の新たな鉱物産業に関連調査を実施する。また、海浜砂鉱資源の実態評価を実施し、適切に砂鉱資源を開発する。第四には、海浜観光業の発展に海洋生態及び文化特性を活かし、観光資源として開発し、国際的な観光スポットとすべく努力することである。観光戦略を立て、海浜レジャー、海上観光及び海洋関連旅行を発展させ、観光基礎施設及び生態環境の建設に力を注ぎ、観光容量を科学的に確定し、海浜観光業の継続可能な発展を図る。第五には、船舶工業について、主要業務の充実、経営の多元化、軍民一帯を図り、国際競争力を強め、中国造船業を強化し、高レベルの技術力を身に付け、造船国たる地位を確固たるものにし、造船強国へと進んでいく。第六は、製塩及び塩化工業を充実させ、安定供給及び売買を実現することである。製塩等を主とする多角経営を方針とし、メカニズムを調整し、技術力や設備品質を高め、付加価値の高い製品を開発し、利益を増大させる。第七は、海水利用産業を整理し、海水の直接利用及び海水淡水化技術を向上させることである。コストを抑え、海水利用産業の規模を拡大し、海水を工業及び生活用水の重要な水源とする。海洋生物活性物質の分別技術を向上させ、海洋微生物資源の研究開発に尽力し、医薬用海洋動植物養殖、栽培を推進し、大規模な海洋医薬産業の育成に努める。また、海洋環境保護、海洋公益サービス等の新興産業を育成していく。

重点的、地域的な具体的特色のある海洋経済区を形成する。

海洋経済の発展には、海洋経済区の建設が不可欠である。このため「計画」は、中国海洋経済区開発建設は、「近くから遠くへ」、「簡単なものから難しいものへ」の方針により、先ず海岸線及び沿岸海域を開発し、島嶼の保護及び建設に力を入れ、大陸棚及び排他的経済水域を重点的に開発し、国際海底の探査開発を計画的に配置し、着実に東部大海洋経済区を建設するとしている。

先ず第一に、海岸線を総合海洋経済地帯とする。沿岸地域の自然条件、資源、経済基盤等の発展条件、行政区画に従って、中国海岸線及び近隣海域を 11 の海洋総合経済区に分ける。こうした海域は、海洋機能区画を基準にしたもので、区域経済発展の趨勢に適応したものである。開発建設プロセスにおいて、共同発展の対極に立ち、区域の生態経済が一体化した自然規範に順応させ、海洋経済区内の生態環境建設、海洋経済発展に対する行政区分からくる制約をできる限り廃除したものである。有利で競争力のある産業及び商品を開発し、東部沿岸部において特色ある海洋経済区を建設する。

第二に、排他的経済水域及び大陸棚において海洋資源開発区を構築する。黄海、東シナ海及び南シナ海の漁業区域には豊富な漁業資源が存在しており、継続可能な発展構想により捕獲制限を厳格に実施する。海洋魚類産卵場及び餌場、越冬及び回遊海域を保護する。漁礁を造成し、漁獲制限を実施し、漁業資源の回復を図る。中国大陸棚にはオイルガス資源を含有した広大な海盆が存在し、石油天然ガス資源が豊富である。探査力を充実させ、価値ある発見に繋げ、オイルガス開発の歩調を加速させる。新たな探査開発技術を研究し、重点区域の探査を強化し、大型油田を開発する。

第三に、島嶼特殊経済区の開発建設及び管理を強化する。島嶼は政治、経済及び軍事上、重要な役割を担っており、特殊な方式により管理を実施する。島嶼経済の発展は島嶼の状況に基づいて建設、保護を行い、軍民双方を考慮し、平時戦時を結合し、経済発展、資源環境保護及び中国安全の一元化を図る。島嶼及び海上施設建設を充実させ、中心となる島嶼の水源、風又は潮による発電所を建設する。島嶼漁業メカニズム及び配置を整理し、深水養殖の発展に努める。島嶼の保養、レジャー及び生態を活かした観光の発展を促す。海水の淡水化を推進する。各島嶼及び付近海域の自然保護区画を建設する。

環境を重視し、資源を保護し、海洋の継続可能な利用を保証する。

海洋経済発展のためには、海洋生態環境保護及び建設が不可欠であり、産業発展、ゆとりある生活、生態重視といった継続可能な発展の道をたどらなければならない。「計画」は、海洋資源及び生態環境保護のためには、予防が重大な要素であり、総量規制、生態建設及び経済発展を関連付け、海洋経済の継続可能な健全発展を促進する。捕獲制限を実施し、旧来の漁業による捕獲を制御抑制し、禁漁区の設定を継続し、漁業禁止期間制度を設け、漁業資源を保護する。海洋汚染防除のため、汚染物の海洋流入量を厳重に抑制し、重金属、油類、COD、有機塩等の汚染物を厳格に取り締まる。汚染が進んでいない海域を保全し、汚染河川の影響を受けている河口、港湾及び都市近郊海域の環境品質を改善し、汚

染事故を最低レベルに押さえる。海洋生態建設には特殊海洋生態保護を強化し、海洋自然保護区及び特別保護区を増設する。海洋生態観測系統を構築し、効果的な観測、評価及び警報システムを構築する。沿岸生態観測所及び大型全自動生態環境浮標を建設し、良性循環の海洋生態システムを形成する。干潟の干拓及び埋め立てを抑制する。地域特性に応じて、集中的な河口総合整備を実施する。

構想を打ちたて、メカニズムを整理し、海洋経済の継続健全な発展を推進する。

21世紀当初、中国現代化建設及び社会主義市場経済体制の改革は新たな歴史に突入した。海洋経済を発展させるためには、こうした新たな情勢に適応し、新たな構想、新たなメカニズム及び手法を取り入れ、機会を逃がすことなく、海洋強国への道をまい進し、海洋経済発展の新局面を切り開く必要がある。このため、第一に、高度な技術開発を継続し、海洋新興産業を育成し、旧来型の産業を改造し、海洋産業及び製品の中国内外市場における競争力を向上させる。第二に、海洋関係法令を整備し、海洋経済の発展を公平、公開する社会環境を構築する。第三に、海洋管理体制を整備し、政府の政策管理サービス効率を高め、各政府の管理コストを削減し、海洋公益サービス品質を向上させ、海洋事業の大いなる発展のために条件を整える。第四は、市場経済の運行機能に従い、海洋保険投融资のルートを見出し、企業の海洋製品市場における主導的地位を確立する。第五に、科学技術に基づく海洋開発を行い、人材育成計画を立て、海洋管理、海洋経済、海洋技術、海洋教育領域の人材を養成する。第六に、地域的行政区画にこだわらず、海洋機能区画を基礎として、海洋区域経済の発展を促進させる。第七に、海洋資源及び環境の海洋経済発展に対する基礎的作用を重視し、「開発及び保護、速度効果一元化」を原則に開発戦略を立て、海洋経済の快調健全で持続可能な発展を実現する。

共産党第16回党大会において確立された「海洋開発実施」戦略配置及び「中国海洋経済発展計画綱要」に従って、中国の海洋経済は継続、健全、快調な発展を実現し、沿海地域はゆとりある社会を実現し、中華民族の偉大な復興のため大いなる貢献をするものと確信する。

(2) 中華人民共和国海域利用管理法

第一章 総 則

第一条 海域の使用管理を強化し、国の海域所有権及び海域使用权者の合法的權益を維持し、海域の適正な開発及び継続可能な利用を促進するため、本法律を制定する。

第二条 本法にいう海域とは、中華人民共和国内水、領海の水面、水体、海床及び底土を指す。本法にいう内水とは、中華人民共和国領海基線より陸地側で、海岸線に至る海域を指す。

中華人民共和国の内水、領海において、特定の海域を継続的に使用して、三ヶ月以上の排他的な海域使用活動を行うものについては、本法を適用する。

第三条 海域は国の所有に帰し、国務院は国を代表して海域の所有権を行使する。如何なる団体又は個人も海域を侵してこれを占拠し、売買し又はその他の手段により海域を不法に譲渡してはならない。

団体及び個人が海域を使用するに当たっては、法に従って海域使用权を取得しなければならない。

第四条 国は海洋機能区画制度を実施する。海域を使用するに当たっては、海洋機能区画に適合させなければならない。

国は、埋め立て、干拓等、海域本来の属性を変化させる海域活動に対し、これを厳格に管理する。

第五条 国は海域使用管理情報システムを構築し、海域の使用状況に対し、監視、観測を実施する。

第六条 国は海域使用权登記制度を制定し、法に従って登記された海域使用权については、法に依りこれを保護する。

国は海域使用統計制度を制定し、海域使用統計資料を定期的に公表する。

第七条 国務院の権限ある海洋行政管理部門（以下、海洋行政主管部門）は全中国の海域使用に関する監督管理の責を負う。沿岸各県クラス以上地方人民政府の権限ある海洋行政管理部門は、委譲された権限に従って、当該行政区域接続海域使用に関する監督管理の責を負う。

権限ある漁業行政管理部門は『中華人民共和国漁業法』に従って、海洋漁業を監督管理する。

海事管理機構は『中華人民共和国海上交通安全法』に従って、海上交通安全の監督管理を実施する。

第八条 如何なる団体及び個人も海域使用管理法令を遵守する義務を負うとともに、海域使用管理法令に違反する行為を告発、告訴する権利を有する。

第九条 海域の保護及び適正利用並びに関連科学研究等の面で顕著な功績があった団体及び個人については、人民政府から褒章が授与される。

第二章 海洋機能区画

第十条 国務院海洋行政主管部門は同院の関係部門及び沿岸各省、自治区、直轄市人民政府と協力し、全国海洋機能区画を制定する。

沿岸各県クラス以上の人民政府海洋行政主管部門は、同クラス人民政府の関係部門と協力し、一級上の海洋機能区画に基づき、地方海洋機能区画を制定する。

第十一条 海洋機能区画は以下の原則に従って制定する。

- (一) 海域の区レベル、自然資源及び自然環境等本来の属性に従い、科学的に海域の機能を決定する。
- (二) 経済及び社会発展の需要に応じて、各関係業種を統括、調整して海域を使用させる。
- (三) 生態環境を保護、改善し、海域の継続可能な利用を保障し、海洋経済の発展を促進させる。
- (四) 海上交通安全を保障する。
- (五) 国の防衛、安全を保障し、軍事面での海域の使用需要を保証する。

第十二条 海洋機能区画は、級別に審査許可を実施する。

中国海洋機能区画は、国務院に報告のうえ承認を得るものとする。

沿岸各省、自治区、直轄市海洋機能区画は、当該省、自治区、直轄市人民政府の審査同意を得て、国務院に報告のうえ承認を得るものとする。

沿岸各市、県の海洋機能区画は、当該市、県人民政府の審査、同意を得て、所属する省、自治区、直轄市人民政府の許可を得た後、国務院海洋行政主管部門に報告して登録するものとする。

第十三条 海洋機能区画の修正は、元制定機関が同クラスの関係部門と協力し修正案を提出し、許可機関に報告して許可を得るものとする。海洋機能区画が決定した海域機能を許可なく変更してはならない。

国务院の許可を得て、公共の利益、国家の防衛及び安全又は大型エネルギー、交通等の基礎施設建設のため、海洋機能区画の変更が必要となった場合は、国务院の許可文書に基づき海洋機能区画を修正するものとする。

第十四条 海洋機能区画が許可された後、これを公布しなければならない。但し、国の秘密に関わるものについては、この限りでない。

第十五条 養殖、製塩、交通、観光等の業種が立てた計画が海域使用に影響する場合は、海洋機能区画に適合させなければならない。

沿岸部の土地利用総合計画、都市計画、港湾計画が海域使用に影響する場合は、海洋機能区画との関連性を考慮しなければならない。

第三章 海域使用の申請及び審査許可

第十六条 団体及び個人は県クラス以上の人民政府海洋行政主管部門に対し海域使用を申請することができる。

海域使用を申請するに当たっては、申請者は以下の書類を提出しなければならない。

- (一) 海域使用申請書
- (二) 海域使用証明資料
- (三) 関係資産及び証明資料
- (四) 法令が規定するその他の書類

第十七条 県クラス以上の人民政府海洋行政主管部門は海洋機能区画に基づき、海域使用申請の審査許可に当たるとともに、本法及び省、自治区、直轄市人民政府の規定に照らして、許可権限を有する人民政府に報告し許可を得るものとする。

海洋行政主管部門が海域使用申請の審査許可に当たる場合は、同クラス関係部門の意見を求めなければならない。

第十八条 以下のプラントにより海域を使用する場合は、国務院に報告し許可を得なければならない。

- (一) 50アール以上の埋め立てプラントにより海域を使用する場合
- (二) 100アール以上の干拓プラントにより海域を使用する場合
- (三) 海域本来の属性を変化させることなく700アール以上のプラントにより海域を使用する場合
- (四) 国の重要建設プラントにより海域を使用する場合
- (五) 国務院が規定するその他のプラントにより海域を使用する場合

前項以外のプラントにより海域を使用する場合の審査許可権限は、国務院から権限を委譲された省、自治区、直轄市人民政府がこれを規定する。

第四章 海域使用权

第十九条 海域使用申請が法に基づき許可され、国務院が海域使用を許可したものについては、国務院海洋行政主管部门がこれを登記整理し、海域使用申請者に対し海域使用許可書を交付する。地方人民政府が海域使用を許可したものについては、地方人民政府がこれを登記整理し、海域使用申請者に対し海域使用許可書を交付する。海域使用申請者は海域使用許可書を受け取った日から海域使用权を取得する。

第二十条 海域使用权は本法第十九条が規定する方法で取得するほか、入札又は競売方式により取得することができる。入札又は競売の方法については、海洋行政主管部门がこれを決定し、審査許可権限を有する人民政府に報告し許可を得た後、調整実施する。海洋行政主管部门が入札又は競売方法を決定する場合は、同クラス関係部門の意見を求めなければならない。

入札又は競売が完了した後、法に従って落札者又は購入者に対し海域使用許可書を交付する。落札者又は購入者は海域使用許可書を受け取った日から海域使用权を取得する。

第二十一条 海域使用許可書を交付した場合は、これを公布しなければならない。

海域使用許可書を交付するに当たって、法に従って海域使用費を徴収するほか、その他の費用を徴収してはならない。

海域使用許可書の発行及び管理規則は、国务院がこれを定める。

第二十二條 本法施行以前から、農村經濟組織又は村民委員會が經營管理する養殖のために海域を使用している場合であって、海洋機能区画に適合するものについては、現地の県クラス人民政府が審査許可をした後、海域使用権を決定して当該農村經濟組織又は村民委員會にこれを与え、当該經濟組織の構成者が請け負って、養殖に使用することができる。

第二十三條 海域使用権取得者が法に従がって海域を使用して得た収益に係る権利は法の保護を受け、如何なる団体及び個人もこれを侵害してはならない。

海域使用権取得者は法に従がって海域を保護し適正に使用する義務を負う。海域使用権取得者による合法的で海域使用を妨害しない非排他的海域を使用する活動については、これを阻害してはならない。

第二十四條 海域使用権取得者は海域を使用する期間中、法に従がって許可を得た場合を除き、海洋基礎測量作図に従事してはならない。

海域使用権取得者が使用海域の天然資源及び自然条件に重大な変化が生じたことを発見した場合は、遅滞なく海洋行政主管部門に報告しなければならない。

第二十五條 海域使用権の期限は以下の用途に従がって決定する。

- (一) 養殖により海域を使用する場合は15年とする。
- (二) 船舶解体により海域を使用する場合は20年とする。
- (三) 観光、娯楽により海域を使用する場合は25年とする。
- (四) 製塩、鉱業により海域を使用する場合は30年とする。
- (五) 公益事業により海域を使用する場合は40年とする。
- (六) 港湾、造船所等の建設に伴い海域を使用する場合は50年とする。

第二十六條 海域使用の期限となって、海域使用権取得者が継続して海域を使用したい場合は、期限切れの二ヶ月前までに元の海域使用許可を与えた人民政府に対し更新申請を行わなければならない。公共の利益又は国の安全のため海域使用権を取り消す場合を除いて、元の海域使用許可を与えた人民政府は更新申請を許可するものとする。更新使用を許可された場合は、海域使用権取得者は法に従がって海域使用更新に係る費用を納入しなければならない。

第二十七条 企業の合併、分割又は他者との合資、経営協力により、海域使用权取得者を変更する場合は、元の海域使用許可を与えた人民政府の許可を得なければならない。

海域使用权は法に従って譲渡することができる。海域使用譲渡に関する具体的規則は、国务院がこれを規定する。

海域使用权は法に従って継承することができる。

第二十八条 海域使用权取得者はみだりに許可海域の用途を変更してはならない。やむを得ず変更する場合は、海洋機能区画に適合するとともに、元の海域使用許可を与えた人民政府に報告し許可を得なければならない。

第二十九条 海域使用の期限となって、更新申請を行わないもの又は更新申請の許可を得られないものについては、海域使用权は消滅する。

海域使用权消滅後は、元の海域使用权取得者は海洋環境汚染につながる恐れがあるもの又はその他の海域使用プラントに影響を及ぼす海上施設及び構造物を解体しなければならない。

第三十条 公共の利益又は国の安全のため、元の海域使用許可を与えた人民政府は法に従って海域使用权を取り消すことができる。

前項規定により海域使用权の期限切れを条件に海域使用权を取り消す場合は、海域使用权取得者に相応の補償を行うものとする。

第三十一条 海域使用に係る争議が発生し、当事者協議の一致を見ないものについては、県クラス以上の人民政府海洋行政主管部门が調停に当たる。このほか、当事者は人民法院に提訴することができる。

海域使用争議が解決されるまでは、双方とも現海域使用状況を変更してはならない。

第三十二条 埋め立てプラント竣工後形成された土地については、国の所有に帰す。

海域使用权取得者は埋め立てプラント竣工日から三ヶ月以内に、海域使用許可書に根拠として、県クラス以上の人民政府土地行政主管部门に対し土地登記申請を行い、県クラス以上の人民政府により登記整理が為され、国有地使用权許可書に変更し、土地使用权を確認しなければならない。

第五章 海域使用費用

第三十三条 国は海域有償使用制度を実施する。

団体及び個人が海域を使用する場合、国務院の規定に従って海域使用費用を納入しなければならない。海域使用費用は国務院の規定に従って国庫に収められる。

海域を使用し養殖に従事する漁民からの海域使用費用徴収の具体的手続及び規則は、国務院がこれを別に規定する。

第三十四条 それぞれの海域使用形態又は状況に従って、海域使用費用は規定に基づき一括納入又は各年度納入を行うことができる。

第三十五条 以下の海域使用については、海域使用費用を免除する。

- (一) 軍事のための海域使用
- (二) 公務船舶専用岸壁のための海域使用
- (三) 非営利航路、錨地等の交通基礎施設のための海域使用
- (四) 教学、科学研究、防災、海難救助サルベージ等の非営利性の公益事業のための海域使用

第三十六条 以下の海域使用については、国務院財政部門及び国務院海洋行政主管部門の規定に基づき、許可権限を有する人民政府財政部門及び海洋行政主管部門が審査許可のうえ、海域使用費用を軽減又は免除することができる。

- (一) 公的施設のための海域使用
- (二) 国の重大建設プラントのための海域使用
- (三) 養殖のための海域使用

第六章 監督検査

第三十七条 県クラス以上の人民政府海洋行政主管部門は海域使用に対する監督検査を強化するものとする。

第三十八条 海洋行政主管部門は組織を充実させ、海域使用管理監督検査要員の政治、業務面の資質を向上させるものとする。海域使用管理監督検査要員は公平に

法を執行し、職務に忠実であり、清廉潔白で、真摯に勤務するとともに、法に基づき監督を受け入れなければならない。

海洋行政主管部門及び当該職員は海域使用に関わる生産経営活動に参加及び従事してはならない。

第三十九条 県クラス以上の人民政府海洋行政主管部門が監督検査業務を実施する場合は、以下の措置を講ずる権限を有する。

(一) 被検査団体又は個人に対し海域使用関係文書及び資料の提出を要求する。

(二) 被検査団体又は個人に対し海域使用に関わる問題について説明を要求する。

(三) 被検査団体又は個人が占有する海域現場の立入検査を実施する。

(四) 当事者に対し違法状態の停止を命ずる。

第四十条 海域使用管理監督検査要員が監督検査業務を実施する場合は、有効な職務執行証書を提示しなければならない。

関係団体及び個人は海洋行政主管部門の監督検査に協力しなければならない、監督検査要員の法に基づく公務の執行を拒絶し、妨害してはならない。

第四十一条 法律の規定に基づき海洋監督管理権限を行使する関係部門は、海上における法令の励行に当たって、密接に協力し、相互に指示し、共同で国の海域所有権及び海域使用权取得者の合法權益を維持するものとする。

第七章 法律責任

第四十二条 許可無く又は違法に許可を取得し、不法に海域を占拠したものについては、不法占拠海域を退去し、海域を現状復帰させるよう命じ、不法所得を没収するとともに、海域の不法占拠期間中における当該使用海域の納入費用の五倍以上十五倍以下の額の罰金を科す。許可無く又は違法に許可を取得し、不法に干拓し、埋め立てを行ったものについては、海域の不法占拠期間中における当該使用海域の納入費用の十倍以上二十倍以下の額の罰金を併科する。

第四十三条 海域使用許可権限のない機関が不法に海域使用を許可した場合、許可権限を越えて不法に海域使用を許可した場合、又は、海洋機能区画に基づくこと

なく海域使用を許可した場合、許可書は無効となり、不法に使用されている海域は、これを回収する。不法に海域使用を許可した直接責を追う主管要員及びその他の直接の責任者に対しては、法に基づき行政処分を行う。

第四十四条 本法第二十三条の規定に違反し、海域使用权取得者の法に基づく海域使用を阻止、妨害した場合、海域使用权取得者は海洋行政主管部門に対し妨害排除の要求を行い、又は、人民法院に提訴することができる。損失については、法に従って損害賠償を請求することができる。

第四十五条 本法第二十六条の規定に違反し、海域使用期限となつて、関係手続を行うことなく海域を継続使用したものについては、期限を定め処理を命ずるとともに、一万元以下の罰金を科すことができる。処理を拒否したものについては、不法な海域占拠として取り扱う。

第四十六条 本法第二十八条の規定に違反し、みだりに海域の用途を変更したものについては、期限を定め改正を命じ、不法所得を没収するとともに、不法に海域の用途を変更した期間中における当該使用海域の納入費用の五倍以上十五倍以下の額の罰金を科す。改正を拒絶したものについては、海域使用許可書を交付した人民政府が海域使用許可書を取り消し、海域使用权を無効にする。

第四十七条 本法第二十九条第二項の規定に違反して海域使用权が消滅し、元の海域使用权取得者が規定に従って海上施設及び構造物を解体しないものについては、期限を定め解体を命ずる。期限切れとなつて解体を拒絶するものについては、五万元以下の罰金に処すとともに、県クラス以上の人民政府海洋行政主管部門が委託する関係団体が解体を代行し、主要経費を元の海域使用权取得者が負担する。

第四十八条 本法規定に違反し、各年度の海域使用費用を納入すべき海域使用权取得者が期限内に海域使用費用を納入しない場合は、期限を定め納入させる。期限内に依然として納入しないものについては、海域使用許可書を交付した人民政府が海域使用許可書を取り消し、海域使用权を無効にする。

第四十九条 本法規定に違反し、海洋行政主管部門の監督検査を受け入れず、虚偽の状況を提示し、関係資料を提供しないものについては、期限を定め改正させ、警告を行うとともに、二万元以下の罰金に処すことができる。

第五十条 本法が規定する行政処罰は、県クラス以上の人民政府海洋行政主管部門が職権に基づき決定する。但し、本法が処罰機関に対する規定を設けるものについてはこの限りでない。

第五十一条 国務院海洋行政主管部門及び県クラス以上の地方人民政府が本法規定に違反し海域使用許可書を交付し、海域使用許可書を交付した後監督管理を実施せず、違反行為を発見したにもかかわらず調査処理を行わないものについては、直接の責を負う主管要員及びその他の直接の責任者に対し、法に基づき行政処分を行う。不正行為、職権乱用又は職務怠慢により犯罪を構成するものについては、法に基づき刑事責任を追究する。

第八章 付 則

第五十二条 中華人民共和国の内水、領海において特定の海域を使用し三ヶ月に満たないものについて、国防及び安全、海上交通安全及びその他の海域使用活動に重大な影響を及ぼす恐れがある排他的な海域使用活動については、本法の関係規定に準じて臨時海域使用許可書に関する手続を行う。

第五十三条 軍事のための海域使用管理規則は、国務院、中央軍事委員会が本法に準じて制定する。

第五十四条 本法は2002年1月1日から施行する。

(3) 中国海洋機能区画

(国家海洋局が「国務院の全国海洋機能区画に関する回答」に基づき発布実施する)

適正な海域使用、海洋環境の保護、海洋経済の継続可能な発展の促進のため、「中華人民共和国海域使用管理法」、「中華人民共和国」及び中国関係法令及び指針、政策に従って、「中国海洋機能区画（以下、「区画」）」を制定する。

海洋機能区画は海域区分、天然資源、環境条件及び開発利用の必要性に応じて、海洋機能基準に基づき、海域区分を各種類型の機能区に区分した。その目的は、海域使用管理及び海洋環境保護業務のために科学的根拠を提供し、中国国民経済及び社会発展のために海域使用保障を提供することにある。「区画」の範囲には中国が管轄する内水、領海、接続

水域、排他的経済水域、大陸棚及びその他の海域（香港、マカオ特別行政区及び台湾省接続海域を除く）が含まれる。

一 中国の海域開発利用及び保護情況の分析

（一） 開発利用及び保護情況

2000年の時点で、中国の海域使用面積は200万ヘクタール余り（漁業面積を除く）であった。このうち、海水養殖面積が120万ヘクタール余りで、塩田面積は40万ヘクタール余り、港湾使用面積は20万ヘクタール余り、石油ガス採掘鉱区は20万ヘクタール余り、観光娯楽海域使用面積は1万ヘクタール足らず、海洋投棄海域面積は0.2万ヘクタール、海底電線パイプラインは13500キロメートル余りであった。このほか、中国は69ヶ所の海洋、海岸生態系並びに海洋絶滅危惧種を保護対象とする自然保護区を建設し、総面積は130万ヘクタール余りに及んでいる。

改革開放以来、中国の海域使用管理及び海洋環境保護業務は徐々に充実し、社会各方面の適切な海洋開発及び保護に対する意識は強まってきており、不適切な海域使用と海洋汚染の顕著な悪化傾向は緩和されつつあり、一部海域においては環境品質が改善されるとともに、大部分の海域において水質は比較的良好な状態にある。

（二） 主たる問題点

海域使用に当たって総合計画及び権利所属管理が不足し、資源の過度な利用と開発不足が共存している。沿岸海域の汚染と生態の悪化に対する有効な措置は今のところ講じられていない。海域関連部門はそれぞれの必要性に応じて計画を立て、実施してきたが、相互に調整メカニズム及び依拠が欠乏しており、海域開発の秩序を混乱させ、局部的に海域使用の矛盾点が突出し、人的及び経済的損失を招いている。沿岸海域の汚染状況も重大である。海洋環境被害は後を絶たず、赤潮だけでも毎年20～30回発生し、直接被った経済損失は数億から数十億元に上っている。主要な経済魚種資源は衰退し、海岸部生態系は破壊され、20世紀50年代以来、中国の海浜湿地帯は50%減少し、マングローブはその70%が失われた。沿岸部のさんご礁は80%が破壊され、多くの深水港湾は発展に当たって移転又は浚渫を余儀なくされている。

このため、海洋機能区画業務を加速させ、海洋管理のための科学的根拠を提供し、海洋経済及び資源、環境の調和した発展を促進する。

二 「区画」の指導思想、原則及び目標

(一) 指導思想

鄧小平理論及び「三つの代表」の重要思想を指導とし、継続可能な発展戦略の実施、中国国民経済及び社会発展の促進に重きを置き、海洋資源の保護及び適正利用、海域使用率の向上、海洋生態悪化防止、海洋環境改善を目標にして、中国海洋開発利用の実状と将来の発展に伴う需要を考慮し、他の海域関係計画、区画との関係を調整し、科学的合理的に海洋機能区画を画定する。

(二) 原則

- 1 海域区分、天然資源及び自然環境等の自然属性に応じて、科学的に海洋機能を確定する。
- 2 経済及び社会発展の必要性に応じて、関係業界の海域使用を総括的に計画する。
- 3 生態環境を保護、改善し、海域の継続可能な利用を保障し、海洋経済の発展を促進する。
- 4 海洋交通安全を保障する。
- 5 国防安全を保障し、海域の軍事利用の必要性を保証する。

(三) 目標

海洋機能区画に適合した海洋開発利用秩序を確立し、海域の適正開発及び継続可能な利用を実現し、中国国民経済及び社会発展の海洋に対する要求に応える。

2001年～2005年の間、海洋機能区画の実施管理を強め、海洋機能区画に適合しない海域使用項目を調整し、重点海域における開発利用を基本的に海洋機能区画に合致させ、沿岸海域の海洋環境の悪化傾向に歯止めをかけた。

2006年～2010年の間、海洋機能区画制度を的確に実施し、海域開発利用を海洋機能区画に合致させ、生態環境品質を改善し、海洋経済を安定的に発展させる。

三 中国海洋機能区分

中国の管轄海域において十種の主要海洋機能区画を画定する。各種海洋機能区画の開発保護の重要事項及び管理条件は以下のとおり。

(一) 港湾運航区

船舶の安全航行、停泊に供され、荷役作業を行い又は荒天非難のために画定した海域を指し、港湾、航路及び錨地が含まれる。港湾の画定に当たっては、深海、浅海に応じた使

用、遠近配慮、適材適所及び港湾施設の効果的活用原則に従って、有限である海域の適正な使用を図らなければならない。国及び地域の重要港湾のための海域使用需要を保証し、権限ある機関が許可した新たな深水バース及び航路建設プラントのための海域使用需要を保証しなければならない。港湾運航区内の海域は、主として港湾建設、運行及び船舶航行並びにその他の海上交通サービスに直接供される活動に使用される。港区、錨地、航路、通航輻輳区及び公布航路内における港湾作業及び運航に無関係で航行安全を阻害する活動を行うことを禁止し、これら海域で前記活動が行われている場合は期限を定め調整する。計画港湾運航区内においてその他の永久性施設を建設することを禁止する。港湾水域においては四類以上の海水品質基準が適用される。

(二) 漁業資源利用及び保護区

漁業資源の開発利用及び保護、漁業生産発展需要のため画定した海域を指し、漁港及び漁業施設拠点建設区、養殖区、増殖区、漁労区及び重要魚種保護区が含まれる。海洋漁業経済の継続可能な発展を実現し、沿岸地域の社会安定を維持するため、中国は、重要漁港、漁業用物資供給及び主要稚魚等繁殖場所等主たる漁業施設拠点を建設するための海域使用需要を保証し、渤海区、黄海北区、長江口区、東シナ海西岸区、南シナ海北岸区等の重要養殖区における養殖のための海域使用需要を保証し、局部沿岸海域及び島嶼周辺海域における生物種放流及び人工漁礁の設置のための海域使用需要を保証し、重点漁場が破壊回避を保証する。その他の海域使用に当たっては、養殖、増殖、漁労との関係を調整し、相互の影響を回避し、特定の養殖区、増殖区及び漁労区内において漁業生産を妨害し又は水域環境を汚染する活動を行うことを禁止する。養殖区、増殖区においては二類以上の海水品質基準を適用し、漁労区においては一類の海水品質基準を適用する。中国は、近海及び外界における漁業活動を制限し、遠洋漁業を奨励扶助し、禁漁区、禁漁期及び重要魚種保護区等を設定し、中国海域の漁業資源の保護に努める。中国が重要魚種保護区を設置するに当たって、経済価値を有し及び遺伝育成価値を有する魚種並びに当該魚種の産卵場、越冬場、餌場及び回遊ルート等の生息繁殖環境を保護する。近々、渤海、黄海における海老保護区、東シナ海及び黄海における太刀魚産卵保護区、イシモチ幼魚保護区、太刀魚擁護保護区、イシモチ越冬群保護区及びその他の重要魚種保護区の建設管理を推進する。如何なる団体又は個人も、保護区内で許可無く漁労に従事してはならない。重要魚種の稚魚及び成魚（親）の漁獲を禁止する。魚類回遊ルートに堰、堤を設け、魚類の回遊を妨げる活動

を行うことを禁止する。水中爆破、探査、施行等により海域影響を及ぼす活動を行うに当たっては有効な防護措置を講じて、漁業資源の損害を防止又は減少させなければならない。

(三) 鉱産資源利用区

鉱産資源の探査、採取のために画定した海域を指し、石油ガス区及び固体鉱産区等が含まれる。「第十期五カ年計画（十五）」期間中は、進行中の生産、計画開発及び油田開発のための海域使用需要を保証する。鉱産資源の探査採取に当たっては、生態環境保護に有利な工期及び方式を選択し、開発活動の生態環境破壊を最低限度に止めなければならない。石油ガス探査開発作業を実施している海域においては、相互に影響する活動を規制する。新たな石油開発工事に当たって、汚染防止措置を講じて、現有生産施設及び作業現場の「三廃」管理を徹底しなければならない。海洋保護区、侵蝕海岸域、防護林に隣接する海域及び重要経済魚種の産卵場、越冬場及び餌場において海砂等の固体鉱産資源を採取することを禁止する。沿岸海域における海砂採取の量、範囲及び力量を規制し、海岸侵蝕等海洋災害の発生を防止する。島嶼における採石及びその他の鉱産資源開発活動管理を充実させ、島嶼及び周辺海域の生態環境破壊を防止する。

(四) 観光区

海浜及び海上観光資源を開発利用し、観光産業を発展させるために画定した海域を指し、景勝観光区及び休暇観光区等が含まれる。観光区においては観光資源の保護、適正開発及び恒久利用の原則を堅持し、国内市場に立脚し、国際市場へ目を向け、観光スポット戦略を実施し、海浜休暇観光、海上観光旅行及び海関連観光を発展させなければならない。

「第十期五カ年計画」期間中は、鴨緑江、大連金石灘、大連海浜—旅順口、興城海浜、秦皇島北戴河、青島嶗山、胶東半島海浜、雲台山及び海浜、普陀山、崂山列島、福建湄州島及び東山島、海壇島、鼓浪嶼—万石山、清原山、太姥山、陽江海陵島、三亜熱帯海浜等の中国重点景勝地区及び観光休暇区のための海域使用需要を保証する。科学的に観光区の旅行者容量を決定し、観光基礎施設建設及び生態環境の許容力を適応させる。自然景観、海浜都市景観及び観光景勝地の保護に努め、海岸線、砂浜の占用及び沿岸部防護林の建設を規制する。観光区において汚水及び生活ゴミを処理する場合は、基準値内排出及び化学処理を実行し、海上への直接排出を禁止する。休暇観光区（海水浴場、海上娯楽区を含む）においては、二類以上の海水品質基準が適用され、海浜景勝観光区においては、三類以上の海水品質基準が適用される。

(五) 海水資源利用区

海水資源の開発利用又は地下海水（にがり）の直接利用のため画定した海域を指し、塩田区、特殊工業用水区及び一般工業用水区等が含まれる。塩田区においては塩、塩基、塩化工業の適切配置、強調発展、相互促進を奨励しなければならない。渤海、黄海、東シナ海、南シナ海の大型製塩場建設のための海域使用需要を保証する。塩田面積の拡大を制限し、技能向上、設備更新、技術革新、品質向上、コスト削減、生産性向上、利益増加等の措置により、製塩業のための海域使用の拡大を解決する。塩田区の海洋汚染を規制し、原料海水については、二類以上の海水品質基準が適用される。特殊工業用水区とは、食品加工に従事し、海水淡水化又は食用である他の化学元素等を海中から摂取する海域を指し、二類以上の海水品質基準が適用される。一般工業用水区とは、海水を冷却水、施設洗浄用として使用する海域を指し、三類以上の海水品質基準が適用される。

(六) 海洋エネルギー利用区

海洋リサイクルエネルギー開発利用のため画定した海域を指す。海洋エネルギーは再生可能なクリーンエネルギーであり、開発による環境汚染の恐れは無く、陸上で広範囲を占有することもなく、島嶼及び一部大陸海岸において有望視されている。中国の海洋エネルギー埋蔵量は豊富であり、潜在力も大きいいため、推進の必要がある。海洋エネルギー開発は潮汐発電を主として、波浪、潮流及び温度差発電へと発展させるべきである。潮汐発電は、浙江、福建省沿岸部において盛んであり、近々、開発の中心は浙江省三門湾、福鼎八尺門等3ヶ所の潮汐発電所となる。波浪発電は、福建、広東、海南及び山東沿岸が中心である。潮流発電は、舟山群島海域が中心となっている。温度差発電は西沙群島付近海域において実施されている。海洋エネルギーの化学試験を加速させ、発電所の総合利用レベルを向上させる。

(七) 工事海区

工事建設プラントに伴う海域使用のため画定した海域を指し、占用水面、水体、海床又は底土の工事建設プラントが含まれる。海底パイプ、ケーブル区とは、大潮の高潮線以下に海底通信光ファイバー及び電力ケーブル並びに送水、送油、送ガス等のパイプラインを敷設し又は敷設を計画している区画である。当該区画内において各種海上活動に従事する場合は、許可、敷設された海底パイプ、ケーブルを保護しなければならない。海底パイプ、ケーブル計画区域内においてその他の恒久性建造物を建設することを禁止する。海上石油リグ周辺及び相互パイプライン接続区については、規定する範囲内におけるその他の海域

使用活動を禁止する。有効な措置を講じて石油リグ周辺海域の環境を保護しなければならない。干拓、埋め立てプラントについては、十分な論証が必要であり、地形、海岸干潟及び海洋環境を破壊する恐れがある場合は、対応策及び措置を提出しなければならない。

(八) 海洋保護区

希少品種、絶滅危惧種、経済品種及びこれらの生息地並びに科学、文化及び景観面で価値ある海洋自然景観、自然生態系及び歴史遺跡の保護のため画定した海域を指し、海洋及び海岸自然生態系自然保護区、海洋生物自然保護区、海洋自然遺跡及び非生物資源保護区、海洋特別保護区が含まれる。海洋生物が豊富でありあって、代表的、典型的な海洋生態系を維持し、破壊を受けていない地区においては、海洋自然保護区を新たに設置しなければならない。海洋特別保護区とは特殊な地理的条件、生態系、生物及び非生物資源並びに海洋開発利用上の特殊な需要がある海域を指し、有効な保護措置及び科学的開発方式により特殊管理を実施しなければならない。海洋保護区は中国海洋環境保護及び自然保護区管理関係法令及び基準に従って、関係部門が法に基づき管理を実施しなければならない。

(九) 特殊利用区

科学研究、浚渫物及び廃棄物投棄等の特定用途のため画定した海域であり、科学研究試験区及び投棄区等が含まれる。科学研究試験区においては研究目的に無関係の活動に従事すること並びに海洋環境の背景、生態環境及び生物多様性を破壊する活動を禁止する。投棄区画においては科学、適正、経済、安全原則に従って選別し、海洋環境の浄化能力を適正に利用しなければならない。投棄活動の管理を強め、投棄活動が環境に与える影響及びその他の海洋利用機能に加わる危害を最低限度に減少させなければならない。海洋投棄区の環境状況の観測、監視及び検査業務に力を入れ、投棄区環境品質の変化に応じて、投棄継続又は閉鎖を遅滞なく決定しなければならない。国営大中型港湾、河口航路建設及び通常運航に係る浚渫物投棄需要は、近くこれを保証する。

(十) 保留区

今のところ開発利用されておらず、区画期限内に開発利用の計画が無い海域を指す。保留区においては管理を強化し、開発を見合わせなければならない、みだりに開発することを禁止する。臨時に開発利用する場合は、申請を行って、論証、審査制度を実行しなければならない。

四 重点海域の主要機能

本海洋機能区画が関わる重点海域には、沿岸海域、群島海域及び重要資源開発利用区が含まれる。

(一) 渤海

渤海は中国の内水であり、大陸海岸線は遼東半島南端の老鉄山岬から山東半島北部蓬萊岬までで、全長約 2700 k m に及ぶ。沿岸部には、遼寧省の一部、河北省、天津市及び山東省の一部が存在する。重点海域は以下のとおり。

1 遼東半島西部海域

遼寧省大連市老鉄山角から営口市大清河口隣接海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、海水資源利用、漁業資源利用及び保護、観光である。重点機能区には、営口、旅順、八岔溝等の港湾区及び関係航路、復復州湾、金州塩田区、蓋州、長興島等の養殖区、仙浴湾、長興島観光区、大連斑海豹、蛇島－老鉄山、営口海蝕地貌景観、浮渡河口砂防堤自然保護区がある。本区においては港湾及び交通運輸業、漁業資源利用と擁護に努め、砂質海岸及び島嶼生態環境を保護保全しなければならない。

2 遼河口付近海域

遼寧省営口市大清河口から錦州市後三角山の近隣海域が含まれる。主な機能は、鉱産資源の利用、海水資源の利用、漁業資源の利用及び保護、海洋保護である。重点機能区には、筆架嶺、太陽島等の石油ガス区、営口、錦州灘、二界溝等の養殖区、双台子河口、大凌河口自然保護区がある。本区においては、干潟、海の石油ガス資源の探査開発、適正利用、漁業資源の増殖及び回復、湿地生態環境の保護、製塩区の潜在力掘り起こし及び技術改造、営口の旧鉱区、遼東湾及び隣接河口海域環境の総合管理を強化しなければならない。

3 遼寧西－河北東海域

遼寧省錦州市後三角山から河北省唐山市洶河川の近隣海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、観光、漁業資源の利用及び保護、鉱産資源の利用である。重点機能区には、秦皇島、京唐、錦州等の港湾区及び関係航路、北戴河、南戴河、山海関、興城海浜、錦州大小筆架山等の観光区、昌黎、菊花島、滦河口等の養殖区、昌黎、北戴河等の自然保護区、綏中、錦州、河北東等の石油ガス区、滦南、大清河等の塩田区がある。本区においては、秦皇島港及び錦州港バースのための海域使用需要を保証し、石油ガス資源探査開発及び漁業資源利用のための海域使用需要を保証し、海浜観光を発展させ、海岸生態環境を保護、保全しなければならない。

4 天津－黄骅海域

河北省涸河口から河北、山東省境界の近隣海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、海水資源の利用、鉱産資源の利用、漁業資源の利用及び保護、海洋保護である。重点機能区には、天津、黄骅等の港湾区及び関係航路、長葦、漢沽、滄州の塩田区、新港、馬東東等の大港油田石油ガス区、天津古海岸及び湿地自然保護区の上古林、青坨子貝殻堤核心区、塘沽、漢沽等の増殖及び養殖区、漢沽、大港、北塘河口の特別保護区がある。本区においては、天津港、黄骅港専用バース建設、干潟海上石油ガス開発及び漁業資源の利用のための海域使用需要を保証し、塩田取水水質環境を保護し、漁業資源利用区の生態環境を保護し、漢沽浅海の生態系、驢駒河潮間帯の生態系、大港古潟湖湿地、大港海浜湿地及び黄骅貝殻堤自然保護区を設立し、海水総合利用を推進しなければならない。

5 萊州湾及び黄河口隣接海域

河北、山東省境界から煙台市龍口市の近隣海域が含まれる。主な機能は、漁業資源の利用及び保護、鉱産資源の利用、海水資源の利用、海洋保護及び港湾運航である。重点機能区には、黄河口、虎頭崖等の養殖区、黄河口西部、蓬萊 19-3 石油ガス区、淄脈河-虎頭崖塩田区、無棣貝殻堤及び湿地、黄河口湿地自然保護区、龍口港区がある。本区においては、石油ガス探査開発及び養殖業のための海域使用需要を保証し、湿地生態系を保護しなければならない。

6 廟島群島海域

山東省煙台市の長島県及び蓬萊市隣接海域が含まれる。主な機能は、漁業資源の利用、観光及び海洋保護である。重点機能区には、南五島、北四島等の養殖区、蓬萊、長島観光区、群島周辺海域生態及び希少品種自然保護区、蓬萊港湾区がある。本区においては、長島水産養殖拠点を建設し、島嶼色を活用した観光を発展させ、生態環境保護を充実させ、島嶼と陸域間の交通を整備しなければならない。

7 渤海中部海域

主な機能は、鉱産資源の及び漁業資源の利用である。重点機能区には、渤中 3 4-2、渤中 3 4-4、渤中 1 3-1、渤中 4 2-7、渤中 2 8-1、渤中 2 6-2、渤中 2 5-1 等の石油ガス区、渤海中部における漁業資源の利用及び保護区がある。本区においては、石油ガス資源の開発のための海域使用需要を保証し、海域汚染管理に力を入れ、適正な利用、増殖及び漁業資源の開発を行わなければならない。

(二) 黄海

海岸線は北の起点を遼寧鴨緑江口とし、南は江蘇省の東端であり、大陸海岸線は約 4000 キロメートルに及ぶ。沿岸部には遼寧省の一部、山東省の一部及び江蘇省が存在する。重点海域は以下とおり。

8 遼東半島東部海域

遼寧省丹東市鴨緑江口から大連市老鉄山岬にかけての隣接海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、観光、漁業資源の利用及び保護、海洋保護である。重点機能区には、大連、大東、庄河等の港湾区及び関係航路、金石灘観光休暇区、大連南部景勝区、旅順南路景勝区、丹東大鹿島名勝等の観光区、大孤山半島南端、凌水河口西部等の養殖区及び鴨緑江口湿地自然保護区がある。本区においては、大連港コンテナバース及び大型専用科学バース建設のための海域使用需要を保証し、海浜観光を推進し、希少品種増殖拠点を建設し、沿岸湿地帯の制定環境を保護しなければならない。

9 長島群島海域

大連市長海県の隣接海域が含まれる。主な機能は、漁業資源の利用及び保護、観光及び港湾運航である。重点機能には、獐子島、小長山島等の養殖区、四块石、廟底等の港湾区、大長山島、王家島等の観光区がある。本区においては、養殖、増殖及び放流、海洋農牧拠点建設を推進し、陸上－島嶼交通基礎施設建設を加速させ、島嶼観光を充実させ、海水総合利用を実施し、島嶼生態環境及び海洋生物の多様性を保護しなければならない。

10 煙台－威海海域

山東省煙台市区から海陽市の臨海海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、観光、漁業資源の利用及び保護である。重点機能区には、煙台、牟平、威海港湾区及び関係航路、金沙灘、芝罘島、天鵞湖、劉公島等の観光区、套子湾、四十里湾、威海湾等の養殖区がある。本区においては、港湾建設及び漁業資源利用のための海域使用需要を保証し、海浜観光及び養殖を発展させ、海洋薬品開発を推進し、海水総合利用を促進しなければならない。

11 胶州湾及び臨海海域

山東省青島、日照両市の近隣海域が含まれる。主な機能は港湾運航、観光、漁業資源利用及び保護である。重点機能区には、青島、日照、嵐山等の港湾区及び関係航路、嶗山、山海天等の観光区、胶州湾北部等の養殖区がある。本区においては、青島港コンテナバース建設並びに漁業資源利用及び保護のための海域使用需要を保証し、海浜観光を発展させ、人工放流及び貝類の保護を推進し、海洋産業及び化学実験拠点を構築しなければならない。

12 江蘇北海域

江蘇省連雲港、塩城及び南通三市の近隣海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、観光、海水資源の利用、漁業資源の利用及び保護、海洋保護である。重点機能区には、連雲港、射陽、南通等の港湾区及び関係航路、連雲港等の養殖区及び増殖区、雲台山観光区、淮北塩田区、塩城丹頂鶴、大豊麋鹿等の自然保護区がある。本区においては、連雲港の港区及びその他深水バース建設、漁業資源利用のための海域使用需要を保証し、養殖及び海浜観光を推進し、塩化工業及び海洋新技術産業拠点を建設し、適切に干拓を行い、沿岸の自然保護区を保護し、海岸防災能力を高めなければならない。

13 黄海重要資源開発利用区

主な機能は、漁業資源の利用及び保護、鉱産資源の利用である。重点機能区には、海東、煙威、石島、連青石、大沙及び呂四等の漁労区、南黄海の南部盆地、南黄海の北部盆地、北黄海の盆地における石油ガス探査区がある。

(三) 東シナ海

海岸線は北の起点を江蘇省啓東端とし、南は福建省詔安鉄炉港に至り、大陸の海岸線は約 5700 km に及ぶ。沿岸部には、江蘇省の一部、上海市、浙江省及び福建省が存在する。重点海域は以下のとおり。

14 長江口－杭州湾海域

江蘇省啓東岬から浙江省寧波市区にかけての近隣海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、海洋工事、観光、漁業資源の利用及び保護、海洋保護がある。重点機能には、長江口南岸及び隣接海域、杭州湾兩岸及び隣接海域、崇明島及び付近海域、太倉、外高橋、金山嘴、北侖、乍浦等の港湾区及び関係航路、南彙彙角、崇明東灘、長江口、鎮海、慈溪、平湖海底パイプライン区、錢塘江、平湖九龍山、海塩南北湖等の観光区、長江口における漁労、養殖及び水産資源保護区、崇明東灘、金山三島、九段沙湿地、長江口中華チョウザメ、海寧黄湾等の自然保護区がある。本区においては、上海国際運航センター及び杭州湾大橋建設のための海域使用需要を保証し、海浜観光を發展させ、海底パイプライン及び陸揚げ計画及び保護を強化し、漁業資源を増殖、回復させ、海域環境の汚染悪化の傾向に歯止めをかけ、河口、湿地、港湾及び島嶼の生態環境を保護し、長江口の中華チョウザメ等の絶滅危惧種を救済し、適切に干拓を実施し、海岸防災能力を高めなければならない。

15 舟山群島海域

浙江省舟山市の近隣海域が含まれる。主な機能は、漁業資源利用及び保護、観光、港湾運航及び海水資源の利用である。重点機能区には、舟山漁場漁労区、舟山群島養殖区、普

陀、嵯泗列島、岱山等の観光区、洋山、定海、岱山、岙山、嵯泗等を含む舟山港湾区及び関係航路、舟山、岱山塩田区がある。本区においては、洋山コンテナ深水港区、航路、芦洋横断海上大橋及びその他の大型専用中継バース建設のための海域使用需要を保証し、養殖業を発展させ、漁業資源を増殖し、沿岸漁業を制限し、中国最大の漁業生産拠点を構築し、島嶼観光資源の利点を活用し、海底パイプランを保護し、島嶼生態系を保全し、舟山連島プラント建設を加速させなければならない。

16 浙江省中南部海域

浙江省寧波市の鄞県から福建、浙江省境界にかけての近隣海域が含まれる。主な機能は、漁業資源の利用及び保護、港湾運航、観光及び海洋保護である。重点機能区には、象山港、三門湾、樂清湾等の養殖区、温州、台州等の港湾区及び関係航路、南麂列島海洋自然保護区、洞頭列島観光区、樂清湾、三門湾の潮汐エネルギー区がある。本区においては増殖養殖のための海域使用需要を保証し、貝類等水産資源種庫を建設し、温州港及び台州港を中心とする浙江省中南部沿岸港湾群の建設を推進し、浙江省南岸及び島嶼地区の観光資源を適切に計画及び開発し、観光ネットワークを構築し、港湾区域の干拓を規制し、沿岸部の防波堤及び防護林の建設及び保護を加速させ、海岸防災能力を向上させ、温州（洞頭）半島プラント建設を促進させなければならない。

17 福建省東海域

福建、浙江省境界から福建省寧徳市三沙湾南岸にかけての近隣海域が含まれる。主な機能は、漁業資源の利用及び保護、海洋保護、港湾運航及び観光である。重点機能区には、沙埕港及び三沙湾等の養殖区、福建東漁場における漁労区、官井洋イシモチ繁殖保護区、台山列島及び福瑶列島等の海洋特別保護区、三沙湾マングローブ林の生態系自然保護区、沙埕、三沙等の港湾、太姥山海浜観光区、福鼎八尺門の潮汐エネルギー区がある。本区においては、漁業資源増殖養殖拠点を構築し、漁業資源を増殖及び回復させ、商業港、漁港を適切に配置し、水産加工業を推進しなければならない。

18 福建中部海域

三都湾南岸から泉州市湄州湾南岸にかけての隣接海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、観光、海洋保護、漁業資源の利用及び保護である。重点機能区には、閩江口、羅源湾、福清湾、興化湾、湄州湾等の港湾区及び関係航路、湄州島、平潭島観光区、興化湾、湄州湾等の養殖区、長楽カラス貝資源増殖保護区、平潭中国カブトガニ、閩江口田ウナギ灘湿地自然保護区、福建中部漁場漁労区がある。本区においては、福州港及び近隣港区バース

岸壁設備及び湄州湾港湾建設並びに漁業資源利用及び保護のための海域使用需要を保証し、閩江口航路整備を進め、湄州島、海壇島観光資源の開発を促進し、海水増殖養殖拠点を構築し、漁業資源の増殖及び回復に努めなければならない。

19 福建南部海域

湄州湾南岸から福建、広東省境界にかけての近隣海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、観光、海洋保護、漁業資源の利用及び保護である。重点機能区には、アモイ、漳州、泉州等の港湾区及び関係航路、東山等の養殖区、アモイ鼓浪嶼一万石岩、泉州海上シルクロード、漳州海浜火山中国地質公園、東山島等の観光区、晋江深沪湾海底古森林自然遺跡保護区、アモイ希少海洋品種自然保護区、東山珊瑚礁自然保護区、九龍江口及び漳江口マングローブ林生態系自然保護区、福建南部一台湾浅灘上升流漁場がある。本区においては、アモイ港、漳州港、泉州港の海上交通運輸網の建設及び漁業資源利用のための海域使用需要を保証し、海浜観光を発展させ、海岸侵蝕を防止し、希少生物絶滅危惧種及び海洋生物の多様性を保護し、近代的な漁業を推進しなければならない。

20 東シナ海重要資源開発利用区

主な機能は、鉱産資源の利用及び漁業資源の利用である。本区においては、石油ガス資源の探査開発を加速させ、東シナ海石油ガス資源開発基地を建設し、漁業資源を適切に開発、利用及び保護し、重要漁場及び授業魚種保護区の破壊を防止しなければならない。

(四) 南シナ海

海岸線は北の起点を福建省鉄炉港とし、南は広西チワン族自治区の北侖河口に至り、大陸海岸線は5800 kmに及ぶ。沿岸部には、広東、広西及び海南三省が存在する。重点海域は以下のとおり。

21 広東東海域

福建、広東の境界から広東省汕尾市にかけての近隣海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、観光、漁業資源の利用及び保護、海洋保護である。重点機能区には、潮州、汕頭、広澳、汕尾等の港湾区及び関係航路、青澳湾、龜齡島等の観光区、広東東漁労区、高沙、東広東等の養殖区、南広東島嶼の渡り鳥、饒平海山海灘岩自然保護区及び南澎列島一勒門列島海洋特別保護区、汕尾遮浪外海上升流生態区、南広東風力エネルギー区がある。本区においては、汕頭港及び広州マカオ港の建設及び漁業資源の利用のための海域使用需要を保証し、干拓を規制し、海水増殖養殖を推進し、上升流生態系を保護し、黄崗河口、韓江口洪水防止排水プロジェクトを推進しなければならない。

22 珠江口及び近隣海域

広東省恵州市から江門市にかけての隣接海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、鉱産資源の利用、観光、漁業資源の利用及び保護、海洋保護である。重点機能区には、馬鞭洲、恵州、秤頭角、塩田、深圳西部、太平、南沙、黄埔、珠海、江門、新会、桂山等の港湾区及び関係航路、珠江口石油ガス区、巽寮、大梅沙、小梅沙、蓮花山、珠海飛沙灘、大万山島、東澳島、川山群島等の観光区、珠江口等の養殖区、珠江口中華白イルカ自然保護区、広東恵東港ウミガメ自然保護区、福田、淇澳島、内伶仃島及び担杆列島、万山群島等の海洋自然保護区がある。本区においては、珠江口海域環境の総合管理及び珠江デルタ港湾体系建設を加速させ、石油天然ガスの探査開発を進め、海浜観光を発展させ、自然保護区の管理を充実させ、海水増殖養殖を普及させ、島嶼海域の制定環境の保護に努めなければならない。

23 広東西部海域

広東省陽江市から湛江市にかけての隣接海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、観光、漁業資源の利用及び保護、海洋保護である。重点機能区には、陽江、茂名、湛江、海安等の港湾区及び関係航路、十里銀灘、馬尾島一大角湾、水東湾、南三島、東海島等の海浜観光区、鷄打港、博賀港、龍王湾、硇洲等の養殖区、湛江マングローブ林、硇洲自然景観等の海洋自然保護区及び烏猪洲海洋特別保護区がある。本区においては、湛江港及び茂名水東港建設及び漁業資源利用のための海域使用需要を保証し、マングローブ資源を保護、保全しなければならない。

24 山港－廉州湾海域

山港湾及び廉州湾の両海湾、広西チワン族自治区北海市の隣接海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、観光、漁業資源の利用及び保護、海洋保護である。重点機能区には、北海、鉄山港等の港湾区、営盤の真珠及び廉州湾等の養殖区、山口マングローブ林生態、沙田儒艮等の海洋自然保護区、北海銀灘国家級観光休暇区、北海市北部観光区がある。本区においては、沿岸線保護に尽力し、港湾建設を加速し、北海銀灘観光休暇区を中心とした観光業を発展させ、真珠養殖拠点を建設し、埋め立て工事を規制し、マングローブ生態系及び真珠貝を保護しなければならない。

25 欽州湾－珍珠港海域

欽州湾、防城港湾、珍珠港湾の三海湾、広西チワン族自治区欽州市及び防城港市近隣海域が含まれる。主要な機能は、港湾運航、漁業資源の利用及び保護、観光及び海洋保護で

ある。重点機能区には、防城港、欽州港口区、金灘、七十二涇、月亮湾等の観光区、茅尾海、珍珠港、欽州港、光坡等の養殖区、北侖河口、欽州湾近江牡蠣等の海洋自然保護区がある。本区においては、防城港及び欽州港の建設を促進し、海水養殖及び海浜観光業を発展させ、埋め立て工事を規制し、海岸線を保護し、マングローブ林生態系を保護、保全しなければならない。

26 海南島北東部海域

海南省の海口市、臨高県、澄邁県、琼山市、文昌市、琼海市和万寧市の近隣海域が含まれる。主な機能は、港湾運航、観光、漁業資源の利用及び養殖、鉱産資源の利用及び海洋保護である。重点機能区には、海口湾、清瀾湾、龍湾等の港湾区、海口湾、木欄頭、銅鼓嶺、万泉河口、春園湾等の観光区、東営、鋪前湾、琼海浅海、琼海沙老等の養殖区、文昌石油ガス区、東寨港、清瀾港マングローブ林湿地及び大洲島等の自然保護区がある。本区においては、海口港コンテナ運輸バース建設及び漁業資源利用のための海域使用需要を保証し、自然保護管理を強め、海浜観光及び生態漁業を発展させ、石油ガス資源の探査開発を促進しなければならない。

27 海南島南西部近隣海域

海南省の三亜市、陵水県、樂東県、東方市、昌江県、儋州市の近隣海域が含まれる。主な機能は、観光、鉱産資源の利用、港湾運航、海洋保護、漁業資源の利用及び保護、海水資源の利用である。重点機能区には、香水湾、南湾、亜龍湾、大東海、三亜湾、天涯海角、南山等旅游区、鶯歌海、亜東、崖城13-1石油ガス区、洋浦港、八所港港湾区及び関係航路、三亜珊瑚礁保護区、鉄炉港、陵水湾、黎安港、新村港等の養殖区、鶯歌海塩田区である。本区においては、海浜観光施設建設を強化し、石油ガス資源の探査開発を行い、港湾建設に力を入れ、珊瑚礁資源を保護、保全し、生態養殖を発展させ、製塩及び塩化工業並びに天然ガス化学肥料等海洋産業を促進する。

28 西沙群島海域

宣徳群島、永楽群島及び中建島、東島、浪花礁の近隣海域が含まれる。主な機能は、業漁資源の利用、観光及び海洋保護である。重点機能区には、西沙群島海洋漁労区、宣徳群島等の観光区、西沙群島珊瑚礁、東島カツオドリ自然保護区がある。本区においては、島嶼生態観光に力を入れ、漁業資源を開発、保護し、珊瑚礁等の自然保護管理を充実させ、ウミガメ等の希少品種及び海洋生物の多様性を保護しなければならない。

29 南沙群島海域

南沙群島近隣海域が含まれる。本区においては、海洋漁労を促進し、石油ガス資源の探査開発に力を入れなければならない。

30 南シナ海重要資源開発利用区

主な機能は、漁業資源の利用及び保護、鉱産物資源の利用である。

五 「区画」実施のための措置

(一) 指導を強め、海洋機能区画体系を整備する。

沿岸部の県級以上の人民政府は関係法令に基づき、省、自治区、直轄市、市（地）及び県（市）海洋機能区画の制定又は修正業務を実施しなければならない。省級海洋機能区画は省級人民政府の審査を受け同意を得た後、国務院に報告のうえ承認を受ける。市（地）、県（市）海洋機能区画は同級人民政府の審査を受け同意を得た後、所属する省、自治区、直轄市人民政府に報告し承認を得るとともに、国家海洋局に届け出る。国家海洋局は関係部門と協力し地方各級海洋機能区画制定又は修正業務の指導及び監督を行わなければならない。各級財政部門は海洋機能区画業務経費を予算に組み込まなければならない。海洋関係部門は法に従って海洋機能区画及び関係区画、計画の関係を調整し又は関連させなければならない。

(二) 法に基づく行政、海洋機能区画実施

各級海洋機能区画は承認後、これを公布する。各級人民政府は「中華人民共和国海域使用管理法」、「中華人民共和国海洋環境保護法」及びその他の海洋関係法令に基づき、海洋機能区画に従って海域管理、海洋環境保護を行わなければならない。海域使用プラントが許可された場合は、海洋機能区画に依拠して、経済及び社会の調和した発展を促し、生態環境を保護、改善し、埋め立て及び干拓を規制し、国防安全及び海上交通安全を保証しなければならない。海洋関連建設プラントの実行性研究段階において、権限ある海洋行政部門の意見を求めなければならない。権限ある海洋行政部門は海域使用プラントが海洋機能区画に合致するか否かについて予備審査を実施し、一部又は全部が海洋機能区画に合致しない海域使用プラントについては、プラント場所再提出に関する意見を提示しなければならない。国務院が承認した後、公共の利益、国防安全又は大型エネルギー、交通等の基礎施設建設により、海洋機能区画を変更するものについては、当該計画を制定した政府の権限ある海洋行政部門が、国務院の文書に従って修正案を提出し、法定の認定機関に報告して許可を得る。島嶼周辺海域の資源を開発する場合は、島嶼生態保護方案を制定する

とともに、生態保護措置を講じなければならず、島嶼の地形、海岸干潟、植物及び島嶼周辺海域の生態環境を破壊させてはならない。

(4) 国務院の中国海洋発展計画要綱公布に関する通知

中華人民共和国国務院

二〇〇三年五月九日

国務院の中国海洋経済発展計画綱要公布に関する通知

国家発展及び改革委員会、国土資源部、国家海洋局が調整、制定した「中国海洋経済発展計画綱要」を發布する。地区、部門の実情に応じて実施されたい。

海洋は豊富な生物、石油及び鉱物資源を埋蔵しており、海洋経済の発展は沿岸部経済の適正配置及び産業メカニズムの調整を促進し、中国国民経済の継続健全快速な発展にとって、重要な意味を持つ。沿岸各省、自治区、直轄市人民政府は「中国海洋経済発展計画綱要」に従って、当該地区の海洋経済発展計画を制定するとともに、これを監督実施する。国務院関係部門は密接に連携し、海洋経済発展計画実施のための協力、管理及び支持を強化する。

中華人民共和国国務院

2003年5月9日

中国は海洋大国であり、管轄海域は広大であり、非常に大きな海洋資源開発の潜在力を有している。海洋産業の発展を加速させ、海洋経済の発展を促進することは、中国国民経済の成長領域を形成し、ゆとりある社会の全面的な建設目標を実現するため、重要な意義を持つ。このため、「中国海洋経済発展計画綱要（以下『綱要』）」を制定する。「綱要」の関係主要海洋産業は、海洋漁業、海洋交通運輸産業、海洋石油天然ガス産業、海浜観光産業、海洋船舶産業、製塩及び海洋化学工業、海水淡水化及び総合利用並びに海洋生物医薬等である。関係区域は、中国の内水、領海、接続水域、排他的経済水域、大陸棚及び中国が管轄するその他の海域（中国の香港、マカオ、台湾地区を除く）及び中国の国際海底における鉱区である。計画期間は2001年から2010年までとする。

一 中国海洋経済発展の現状及び主要問題

海洋経済は海洋を開発利用する各産業及び関連経済活動の総体である。中国の海洋経済は世界沿岸国の中間に位置し、現在急速な成長期に入っている。海洋経済の発展にとって、良好な自然条件、経済的基盤及び社会環境を兼ね備えているものの、一部問題も存在する。

(一) 発展の現状

- 1 海洋自然条件に恵まれ、資源は豊富である。中国の海域は広大で、熱帯、亜熱帯及び温帯に跨っており、大陸海岸線は 18000 km に及んでいる。海洋資源の種類は多く、海洋生物、石油天然ガス、個体鉱物、リサイクルエネルギー、海浜観光等の資源が豊富であり、開発面での潜在力は非常に大きい。海洋生物は 2 万種余り、海洋性魚類は 3000 種を超えている。海洋石油資源量は約 240 億トン、天然ガス資源量は 14 兆 m³ である。海浜砂鉱資源埋蔵量は 31 億トンである。海洋のリサイクルエネルギーの理論上の埋蔵量は 6.3 億キロワットである。海浜観光スポットは 1500 ヶ所余りを数える。深水沿岸線は 400 km 余りで、深水港所在地も 60 ヶ所を越えている。干潟面積は 380 万ヘクタール、0~15m 水深の浅瀬面積は 12.4 万 km² 存在する。このほか、国際海底において中国は 7.5 万 km² に及ぶ多金属塊鉱区を保有している。
- 2 海洋経済発展の社会的条件は日々整備されつつある。20 世紀 90 年代以来、中国は海洋支援開発を国家発展戦略の主体と見なし、海洋経済の発展を経済振興の重要項目として位置づけてきており、海洋資源及び環境保護、海洋管理及び海洋事業への傾倒度は徐々に大きなものとなってきた。海洋開発活動を規格化し、海洋生態環境を保護するため、中国政府は前後して「中華人民共和国海洋環境保護法」、「中華人民共和国海上交通安全法」、「中華人民共和国漁業法」、「中華人民共和国海域使用管理法」等を系統的に公布、施行してきた。中国国民の海洋に対する意識は日増しに強いものとなってきている。沿岸部の一部地域においては海洋強省（自治区、直轄市）建設への試みが為されている。海洋経済の快速な発展にとっての良好な社会条件は既に整えられている。
- 3 海洋経済発展は既に一定の規模を整えている。20 年来、沿岸地域の経済発展は著しく、海洋産業への傾倒度も年々強まっており、海洋経済の継続、安定、快速な発展のための礎を築いてきた。第 9 期五カ年計画期間中、沿岸地域の主要海洋産業の総生産額累計は 1.7 兆元に上り、第 8 期五カ年計画期間中の 2.5 倍となり、年間平均増加率は 16.2% で、同期中国国民経済成長率を上回っている。統計によれば、2000 年、主要海洋産業生産は 2297 億元増加し、中国国内総生産額の 2.6% を占め、

沿岸 11 省（自治区、直轄市）の国内生産総額の 4.2%に達した。海水養殖、海洋油田、海浜観光、海洋医薬、海水利用等の振興海洋産業の発展は目覚ましいものがあり、海洋経済の発展を力強く牽引している。中国海洋漁業及び製塩業の生産量は長年にわたって世界第一位を保っており、造船産業は世界第三位、商船保有量は世界第五位、港湾数及び貨物取扱能力、海浜観光収入も世界のトップクラスを保っている。

（二） 存在する主要問題

海洋経済発展のためのマクロ的指導、調和及び計画が不足しており、海洋資源開発管理体制も整備不足の状況にある。海洋産業構造面の矛盾が顕在化し、旧来型海洋産業は依然として粗放型発展段階にあり、海洋科学技術全体のレベルは比較的低く、一部振興海洋産業は今なお一定の規模を確保できていない。一部海域の生態環境は悪化の傾向にあり、未だ有効な改善措置は採られていない状況にあり、近海漁業資源は壊滅的に破壊され、海洋絶滅危惧種も逼迫した状態にある。一部海域及び島嶼において開発秩序は混乱し、海域使用の矛盾が露呈された。海洋調査探査レベルは低く、開発可能な主要資源量は不明である。海洋経済発展の基礎施設及び技術装備は相対的に立ち遅れた状況にある。

二 海洋経済発展原則及び目標

（一） 指導原則

- 1 発展速度及び効果利益の一元化を堅持し、海洋経済の全体的発展レベルを向上させる。中国海洋経済は成長段階にあり、比較的速い発展速力を維持し、海洋経済の総量を増加させ、成長レベルを向上させ、海洋経済の中国国民経済に占める地位を高めなければならない。
- 2 経済発展及び資源、環境保護を実行し、海洋経済の継続可能な発展を保障する。海洋生態環境保護及び建設を充実させ、海洋経済発展規模及び速度を資源及び環境の包容力に適応させ、産業の近代化と生態環境を調和させて継続可能な発展の道を歩まなければならない。
- 3 科学技術に基づく海洋振興を図り、科学技術の進歩を海洋経済発展の原動力とする。海洋科学技術開発体系の建設を加速させ、海洋科学技術力の配置と科学技術面の資源配備を整理する。海洋資源探査及び利用に関する中心技術を研究開発し、海洋科学研究、海洋開発及び管理、海洋産業の発展に必要な人材を育成し、海洋経済を発展させる上での科学技術の貢献度を高める。

- 4 進度を調整し、海洋経済構造を改革する。市場配備資源の基礎的作用を発揮し、旧来型海洋産業を整理及び改造し、振興海洋産業を積極的に育成し、海洋経済を発展させる作用を持つ高度な技術産業の発展に努め、海洋資源の総合開発利用を促進する。政府の計画、指導の下、主要海洋産業の配置を整理する。沿岸地域は有利な条件を活用して特色ある海洋経済区を建設する。
- 5 基幹産業に注目し、発展に力を入れる。海洋漁業、海洋交通運輸産業、海洋石油天然ガス産業、海浜観光産業、沿岸造船業等の基幹産業について、規模、品質及び利益の拡大、向上に努める。有利な条件を活用し、勢力を集中して、海洋生物資源開発、海洋石油ガス及びその他の鉱産物資源の探査等の面でより一層進歩を図り、関連産業の発展のための資源備蓄及び保障を提供する。
- 6 海洋経済発展及び国防建設の双方に配慮し、国防安全を保証する。海洋経済発展は国防力の増強、海洋権益の維持、海洋環境の改善を考慮に入れ、軍及び民に配慮し、平時及び戦時の関係に留意し、海洋経済発展及び国防建設双方を促進させ、調和の取れた発展を図らなければならない。国防建設面での海洋使用を保証し、海上軍事施設の保護を行う。

(二) 発展目標

- 1 海洋経済発展の総合目標を立てる。海洋経済が中国国民経済に占める比率を更に一歩高め、海洋経済構造及び産業配置を改革、整理し、海洋科学技術の更なる活用を図り、海洋基幹産業、新興産業を絶え間なく発展させ、海洋産業の国際競争力を増強し、海洋生態環境品質の顕著な改善を実現する。各々の特色を持った海洋経済区を形成し、海洋経済を国民経済発展の重要ポイントと位置づけ、着実に中国を海洋強国として成長させる。
- 2 中国海洋経済発展目標を立てる。2005年までに、海洋産業の成長額を国内総生産額の4%前後にし、2010年には5%以上に押し上げ、海洋産業を中国国民経済の中心産業とする。
- 3 沿岸地域海洋経済発展目標を立てる。2005年までに、海洋産業の成長額が国内総生産額に占める割合を8%以上とし、一部の省、自治区、直轄市の海洋産業総生産額が1000億元を超え、一群の海洋経済都市、県を形成して、海洋産業を沿岸地域の中心産業とする。2010年までに、沿岸地域の海洋産業を更に一歩発展させ、海洋産

業の増加額が国内総生産額に占める割合を10%以上とし、複数の海洋経済省、自治区、直轄市を形成する。

- 4 海洋生態環境及び資源保護の目標を立てる。2005年までに、主要汚染物の海上排出量を2000年に比較し10%減少させ、沿岸部における環境悪化傾向を緩和させ、外海の水質を良好な状態に保ち、海洋生物資源の衰退傾向に歯止めをかける。赤潮防止能力を向上させ、重点監視海域内における赤潮発生発見率を100%とし、赤潮被害の減少に尽力する。渤海総合整備の第一歩を踏み出す。主要河川、湿地及び干潟資源の保護と継続可能な利用を実現する。2010年までに、海域に排出される汚染物量を抑制し、海洋生態確立のため新たな局面に入り、沿岸都市付近海域及び重要港湾整備を推進する。

三 主要海洋産業

海洋産業構造を改革し、配置を整理し、規模を拡大し、利益を重要視し、科学技術力を充実させ継続快速な発展を実現しなければならない。海洋漁業、海洋交通運輸産業、海洋石油ガス産業、観光産業、海洋船舶工業及び海洋生物医薬等の基幹産業の形成を加速させ、その他の海洋産業の発展を促す。

(一) 海洋漁業

漁業及び漁業区域経済構造の戦略的改革を推進し、旧来型漁業を現代化し、数量型漁業から品質重視の漁業に変換させる。養殖業を拡大し、沿岸漁業資源を保護し、適切に利用し、遠洋漁業を推進し、水産加工産業及び複合型産業を発展させ、漁業者の収入増加に努め、海洋漁業の継続可能な発展を実現する。

海洋漁業について漁獲量制限を設け、近海漁業従事漁船の数量規制を行い、漁業者を指導し養殖業、水産加工産業、休漁及び非漁業型産業へと転換させなければならない。二国間、多国間の漁業協力を促進し、新たな漁業海域及び漁業資源の開拓に取り組む。遠洋漁業に力を入れ、遠洋漁業中心企業を助成する。

海水養殖を適切に配置し、旧来型養殖を集約された、現代的なレベルへと向上させなければならない。現地の状況に応じた干潟、浅海養殖から、深水域へと移行させ、大型養殖基地を形成させる。健康型養殖技術及び生態型養殖方式を開発し、深水養殖網を推進し、養殖密度を適正に抑制する。干潟、浅海養殖の環境を改善し、病害発生を抑える。

水産加工産業を発展させる。産業構造を改革し、水産品の生鮮度保持、廉価水産加工に重点を置き、水産加工に伴う廃物の综合利用を図る。加工技術を向上させ、水産加工品の清潔生産を実現する。中心企業を育成し、ブランド品を生み出し、水産品の検査認証基準を厳守し、中国内外の市場を開拓する。水産品の海上漁業、養殖区の配置を考慮し、主要漁港を中心とした交易、貯蔵、配送、運輸を一体化した水産品物流センターを構築する。

海洋漁業資源の増殖に力を入れる。幼魚や稚貝を放流する等、人為的な増殖を推進する。漁業資源増殖と休漁を組み合わせ、各種休漁型の漁業推進を図らなければならない。

漁業拡大と適応した第三次産業を発展させ、漁業空間を拡張し、産業連鎖を延長し、漁業の産業プロセスを推進する。

(二) 海洋交通運輸産業

海洋交通運輸産業を発展させるため、構造を改革し、港湾配置を整理し、港湾機能を開拓し、市場化を推進し、合理的構造を持った世界有数の海運船隊を構築して、海運強国への道を進まなければならない。

港湾貨物取扱量は継続して増加し、2005年までには、沿岸港湾における貨物取扱量は16億トンを超える。現代的なコンテナ、バラ積貨物等の深水港湾施設建設を加速し、国際運航センター深水港及びハブ港建設に力を入れ、港湾の輻射能力を拡大し、港湾発展の数量増加型から品質向上型へと転換を図る。コンテナ運輸について、上海国際運航センターを中心とする7~10万トンクラス以上のコンテナ船の主航路港の建設を推し進め、これに呼応させて、従航路港、寄航港を発展させ、合理的配置、クラス明晰、主従関連、機能充実、管理周到の中国国際コンテナ運輸システムの構築を促進しなければならない。大口バラ積貨物運輸は、産業構造改革、資源調達量及び工業配置上の必要性に基づき、北方、華東地区の国外向け鉄鉱石、原油及び液化天然ガス運輸の連結を考慮に入れなければならない。

船舶の大型化に伴い、長江深水航路を中心とする整備工事、主要海上航路及び入出港のための通航条件を改善しなければならない。区域経済及び港湾都市社会経済発展の必要性に応じて、区域製港湾バースを建設し、一部老朽港湾バースを改築するとともに、構造及び機能を改革する。

2010年までに、整備された港湾運輸市場システムを構築する。港湾を中心とした国際コンテナ運輸、大口バラ積貨物の総合運輸ネットワークの基本建設を進め、港湾配置を整理

し、運輸能力を向上させ、港湾服務機能を多様化し、装備技術レベルを向上させて、主要港湾の知能化管理システムを構築しなければならない。

(三) 海洋石油ガス産業

探査開発を実施し、利用と保護に配慮する。海域総合地質調査を進め、新たに将来の石油ガス区と石油ガス層を提示し、近海における天然ガス水化合物の前記探査を実施し、中国エネルギー発展計画に組み込む。

海洋石油ガス資源の探査開発に当たっては、「二資源、二市場」原則に従って、石油及びガスの双方を開発し、国内に立脚し海外へ発展させ、自己開発及び外国との共同開発を実施し、係争中の海域における石油ガス資源の探査開発方式を模索しなければならない。科学技術を刷新し、探査能力及び採掘率を向上させる。上下流一体化発展を掲げ、選択的に下流域の産業を発展させ、産業構造を改革し、産業が持つ対抗力を強めていく。

珠江デルタ、長江デルタ、環渤海経済圏に面した南シナ海、東シナ海、渤海天然ガス田の建設に力を入れ、三つの地域性供給体系を構築していく。石油開発は近年渤海を中心に行われ、現有開発区域の周辺において埋蔵量の増加している。海南島近海及び珠江口の現有油田においては潜在力の開発に主眼が置かれ、新たな層及び深水区域の探査が強化されている。東シナ海、南シナ海の石油探査を推進する。浅瀬重点区域の探査開発を加速させる。

(四) 海浜観光産業

海浜観光産業は海洋生態及び海洋文化の特色に着目し、中国内外の旅客市場を開拓しなければならない。観光スポット戦略を実行し、海浜休暇観光、海上観光旅行及び海上関連旅行を発展させる。観光基礎施設及び生態環境の構築に力を入れ、観光容量を科学的に確定し、海浜観光業の継続可能な発展を促進する。

海浜観光業の区域配置の拠点は、渤海海浜、黄海北域の海浜島嶼、上海、浙江省、福建省、マカオ海浜島嶼及び海南島並びに北部湾等の区域とする。

(五) 海洋船舶工業

海洋船舶工業は、主産業、多元経営、軍民一体を推進し、造船大国から造船強国へと向かわなければならない。環渤海船舶工業地帯及び上海を中心とする東シナ海船舶工業基地、広州を中心とする南シナ海地区船舶工業基地を形成する。超大型タンカー、液化天然ガス船、液化石油ガス船、大型ロールオン船等の先進技術、付加価値の高い船舶及び船舶設備を発展させ、船舶修理能力を向上させる。

海洋プロジェクト装備製造の重点は、海洋掘削リグ、移動式多機能油井修理リグ、海洋リグ生産及び生活プラント、浅海域から深海域へのパイプライン及び石油ガス採掘総合プラント、大型作業船舶、浮上式石油貯蔵生産船としなければならない。

(六) 製塩及び海洋化学工業

製塩及び塩化工業は、塩を主に、塩化との結合を図り、多角経営を方針として、構造改革を実施し、技能及び装備レベルを高め、付加価値の高い製品の開発につとめなければならない。海洋化学資源の総合利用及び技術革新を継続し、系列製品の開発及び加工技術の刷新を推し進め、化学肥料や精密化学工業を発展させなければならない。海洋化学工業については、大規模海水化学資源開発産業を形成しなければならない。海藻化学工業については、新製品の開発を続け、原料品種及び製品数を拡大し、質の向上に努めなければならない。

(七) 海水利用業

海水利用の促進を戦略的次代産業として育成しなければならない。海水直接利用及び海水淡水化技術を継続し、コスト削減に努め、海水利用産業の規模拡大を推進し、海水を工業及び生活施設用水に係る重要水源としなければならない。2010年までに、海水の年間淡水化量を2000万トン以上にし、海水の年間利用総量を500億 m^3 以上にする。北方沿岸の水源不足都市（島嶼）において、海水综合利用モデル基地を建設し、大規模海水利用沿岸モデル都市を実現する。

(八) 海洋生物医薬業

積極的に海洋生物科生物質選別技術を進展させ、海洋美声粒資源の研究開発に努め、医療用海洋動植物の養殖及び栽培に力を入れる。自主知識産権を持つ海洋薬品を研究開発する。高度な技術の、広範な市場を持つ、経済効果の高い海洋製剤を開発する。農業用海洋生物製品、工業用海洋生物製品及び海洋サプリメントを開発する。2010年までに、海洋医薬及び生物化学製品業の第一段階を形成する。

四 海洋経済区の配置

海洋経済区は沿岸部及び付近海域、島嶼及び付近海域、大陸棚及び排他的経済水域並びに国際海底に区分させる。開発建設の手順と配置は、近から遠へ、易から難へであり、先に沿岸部及び付近海域を開発し、島嶼保護及び建設に努め、大陸棚及び排他的経済水域を開発し、国際海底の探査開発能力を向上させる。

(一) 沿岸部及び付近海域

自然及び資源条件、経済レベル及び行政区分に従って、中国沿岸部及び付近海域を11の総合経済区とし、各区の有利性を活かし、それぞれ、特色ある海洋経済区を形成する。

- 1 遼東半島海洋経済区は、東の起点を丹東市鴨緑江口、西の起点を営口市蓋州角とする。海岸は岩盤であり、沿岸線は1300 km、干潟面積は約900 km²に及ぶ。有利な海洋資源としては、港湾資源、観光資源、漁業資源が挙げられる。海洋開発の基礎は良好で、海洋経済が比較的発達した地区の一つである。主たる発展指針は以下のとおりである。大連港を主、営口、丹東港を従とし、多機能、区域製物流センターを建設する。海洋船舶製造自動化レベル及び製品ランクを向上させる。大連、旅順、丹東海浜観光帯を構築する。海産物養殖を実施する。復州湾、金州湾の製塩基地の継続的発展を保障する。海水利用産業を育成し、大連市の海水利用レベルを向上させる。
- 2 遼河デルタ海洋経済区は、営口市蓋州角から錦州市小凌河口までとする。海岸は泥質であり、沿岸線は300 km、干潟面積は約800 km²に及ぶ。有利な海洋資源としては、石油ガス資源及び海水資源が挙げられる。海洋開発の基礎は脆弱である。主たる発展指針は以下のとおりである。遼河油田臨海石油ガス田を建設し、筆架嶺、太陽島等の石油ガス区を探索、開発する。海水資源開発利用に力を入れ、営口、錦州製塩基地を発展させる。錦州港の建設を加速させ、遼西、内蒙古東部の物資運輸サービスを実施する
- 3 渤海西部海洋経済区は、北端を錦州市小凌河口、南端を唐山市滦河口とする。海岸は主に砂礫であり、沿岸線は400 km、干潟面積は約170 km²に及ぶ。有利な海洋資源としては、海浜観光資源、港湾資源、石油ガス資源が挙げられる。海洋開発の基礎は脆弱である。主たる発展指針は以下のとおりである。北戴河、南戴河、山海関、興城観光業を発展させる。大規模石炭輸出港たる秦皇島港の地位を保ち、総合港湾としての機能を開拓する。綏中、秦皇島海洋石油資源開発を加速する。海水の淡水化及び海水の直接利用を推進する。
- 4 渤海南西部海洋経済区は、北の起点を唐山市滦河口とし、南は煙台市虎頭崖とする。海岸は泥質であり、沿岸線は1100 km、干潟面積は約3800 km²に及ぶ。有利な海洋資源としては、石油ガス資源、港湾資源及び海水資源が挙げられる。海洋開発の基礎は良好であるが、南部は比較的立ち遅れた状況にある。主たる発展指針は以

下のとおりである。歧口、渤中、南堡、曹妃甸海区の石油ガス田を開発建設し、蓬莱、渤海石油ガス群の建設に取り組む。趙東、馬東東、新港灘海石油ガス区の探査開発を行う。天津港のコンテナ主航路港たる地位を強め、黄骅港、京唐港の建設を継続する。海水の淡水化及び海水の総合利用産業を発展させ、天津に海水淡水化利用モデル市を建設する。区内の製塩能力を調整し、海洋化学工業を発展させる。

- 5 山東半島海洋経済区は、西の起点を煙台市虎頭崖とし、南は山東、江蘇省境の繡針河口とする。海岸は岩盤であり、沿岸線は 3000 k m、干潟面積は約 2400 k m²に及ぶ。有利な海洋資源としては、漁業資源、観光資源及び港湾資源が挙げられる。海洋開発の基礎は良好であり、海洋経済も発達している。主たる発展指針は以下のとおりである。海水養殖及び遠洋漁業を発展させ、水産加工に取り組む。青島コンテナ主航路港たる地位を強め、煙台、日照等の港湾総合発展レベルと高める。海洋総合科学技術を向上させ、海洋生物プロジェクト、海洋薬品開発及び海洋精密化学工業を推進する。青島、煙台、威海を中心とする海浜及び島嶼の特色を活かした観光帯を建設する。青島等の水資源不足都市の海水利用を推し進める。
- 6 蘇東海洋経済区は、北の起点を繡針河口、南は長江口とする。海岸は大部分が泥質であり、沿岸線は 954 k m、干潟面積は約 5100 k m²に及ぶ。有利な海洋資源としては、漁業資源及び干潟資源が挙げられる。南部、北部の海洋開発レベルは比較的高い。主たる発展指針は以下のとおりである。海産物及び魚類養殖輸出に伴う外貨獲得基地を建設する。干潟開発利用方式を転換し、ブランド品及び経済的品種生産を推進する。連雲港を中心港とし、欧、亜大陸架橋の礎たる地位を確保し、南通港の外港区を開発する。沿岸工業との一体化を図り、海水利用を促進する。海浜観光資源を開発し、特色ある海浜観光スポットを形成する。
- 7 長江口及び浙江沿岸海洋経済区は、北の起点を長江口、南は浙江、福建省境の沙埕湾とする。海岸は大部分が泥質であり、沿岸線は 2012 k m、干潟面積は約 3300 k m²に及ぶ。有利な海洋資源としては、観光資源及び漁業資源が挙げられる。長江口及び広州湾区の海洋開発の基礎は良好で、レベルも高く、中国海洋経済発展にとって最も潜在力のある地区の一つである。主たる発展指針は以下のとおりである。上海国際運航センターを建設し、寧波北侖深水港及び杭州湾外海区の建設を加速する。海洋石油ガス及び海洋化学工業を発展させる。資源配置を整理し、配置構造を調整し、海洋船舶工業を発展させ、国際競争力を高める。杭州、寧波及び舟山群島観光

スポットを整備し、浙北甬上海海浜島嶼観光帯を建設する。漁業区経済構造を改革し、遠洋漁業を促進し、浙江省南シナ海に水養殖基地を建設する。海水資源総合利用の研究開発に努める。

- 8 福建南東海洋経済区は、北の起点を沙埕湾、南を漳州市詔安湾とする。海岸は岩盤であり、沿岸線は 3324 k m、干潟面積は約 1500 k m²に及ぶ。有利な海洋資源としては、港湾資源及び観光資源が挙げられる。海洋経済発展の基礎は良好である。主たる発展指針は以下のとおりである。海洋漁業構造を改革し、海水養殖基地を建設する。アモイ港コンテナ主航路港の建設に力を入れ、福州、泉州、漳州等の港湾を発展させる。アモイ港、福州港の台湾向け直行便の試行を行う。台湾直行便開設の準備をする。海峡西岸の特色を持った海浜、島嶼観光帯を構築する。海洋リサイクルエネルギー、海洋生物プラント技術の研究開発を行う。
- 9 南シナ海北部海洋経済区は、東の起点を詔安湾、西を湛江市涠尾角とする。海岸は岩盤であり、沿岸線は 3204 k mに及ぶ。有利な海洋資源としては、石油ガス資源、観光資源及び漁業資源が挙げられる。珠江口周辺の海洋開発の基礎は良好で、レベルも高く、中国海洋経済発展にとって、最も潜在力のある地区の一つである。主たる発展指針は以下のとおりである。珠江デルタ港湾コンテナ運輸体系を構築し、区内港湾配置を整理し、広州、汕頭、湛江等の地域中枢港湾としての役割を果たす。珠江港石油ガス資源総合利用を拡大し、海洋石油ガス及び海洋化学工業を発展させる。海浜、島嶼の保養観光及び香港、マカオ、広東デルタ都市観光、ショッピング観光を発展させる。外洋漁業を促進し、湾内養殖に力を入れる。
- 10 北部湾海洋経済区は、東の起点を涠尾角、西を防城港市北仑河口とする。海岸は多様であり、沿岸線は 1547 k mに及ぶ。有利な海洋資源としては、港湾資源、漁業資源及び石油ガス資源が挙げられる。海洋経済は発展段階にある。主たる発展指針は以下のとおりである。港湾配置を整理し、防城港、欽州港の資源配置を調整する。真珠等特色のある海産物の養殖を行う。北部湾口の漁業資源を開発する。海洋生態観光及び国外旅行を促進し、北海海浜レジャーに力を入れる。
- 11 海南島海洋経済区の沿岸線は 1618 k m、干潟面積は約 490 k m²に及ぶ。有利な海洋資源としては、熱帯海洋生物資源、島嶼及び海洋観光資源並びに石油ガス資源が挙げられる。海洋経済の基礎は脆弱である。主たる発展指針は以下のとおりである。島嶼保養休暇観光、熱帯風景観光、海洋生態観光を発展させる。海洋天然ガス資源

加工利用を促進する。海口、洋浦及び八所港湾機能を整備し、内陸との連絡運輸能力を充実させる。稚魚育成及び養殖基地建設を実施し、外洋漁業を提唱する。

(二) 島嶼及び付近海域

島嶼は中国海洋経済発展における特殊な区域であり、国防、権益及び資源等の面で強い特殊性及び重要性を有している。島嶼及び付近海域における有利な資源には、漁業、観光、港所在地及び海洋リサイクルエネルギーがある。全体的に経済基盤、生態系は脆弱である。島嶼経済の発展には、島嶼に応じて建設保護を実施し、軍及び民に配慮し、平時及び戦時の関係に留意し、経済発展、資源環境保護及び国防建設の調和を実現しなければならない。

島嶼及び付近海域の主たる発展指針は以下のとおりである。島嶼及び海に跨る基礎施設建設に力を入れ、中心島嶼における水源及び風力エネルギー、潮汐発電所建設に努める。島嶼漁業構造及び配置を調整し、深水養殖を実施する。島嶼保養休暇観光及び生態関連観光を発展させる。海水の淡水化利用を推進する。各島嶼及び付近海域の自然保護区を設定する。

(三) 大陸棚及び排他的経済水域

- 1 漁業区画について、黄海漁業資源の衰退は著しく、十分に漁業を抑制し、海洋魚類産卵場、餌場、越冬場及び回遊区域の保護を強め、えび及び回遊性魚類の増殖放流規模を拡大しなければならない。東シナ海においても主要漁業資源は減少しており、多種の経済性魚種、えび類の餌場及び越冬場並びに一部魚種の産卵場における資源保護を強め、人工漁礁の設置を行い、漁獲制限を徹底し、漁業資源の回復を図らなければならない。南シナ海では漁業資源は豊富で、種類も多いが、漁業を調整し、人工漁礁を設置し、漁業資源の回復を加速させ、漁業資源調査を継続し、漁獲資源の増加を図らなければならない。
- 2 石油ガス区について、黄海石油ガス区における探査に努め、コマーシャルベースにのる石油ガス田を開発しなければならない。東シナ海の石油ガス区における探査能力を向上させ、多種計式により、台湾西部盆地及び台湾西南部盆地の探査に取り組み、石油ガスの採掘量を増加させなければならない。南シナ海石油ガス区においては、珠江口盆地、琼南東盆地、北部湾盆地境界油田及び鶯歌海盆地の石油ガス資源探査能力を高め、探査範囲及びレベルを拡大して、石油ガス資源の貯蔵を増加させて、北部湾油田及び東方ガス田の開発を促進する。南部海域の石油ガス資源探査

に力を入れ、対外協力形式を模索し、中国の南シナ海南部における海洋権益を保護しなければならない。

(四) 国際海底

国際海底における資源探査、研究開発に努める。深海探査を継続し、深海技術を開発し、深海産業を発展させる。多金属塊区を確認し、国際海底のその他の資源の前記調査を兼ねたコア採取掘削等の調査を実施し、生物遺伝子技術の研究開発を促進する。深海資源探査開発能力を向上させ、中国の国際海底における権益を保護する。

五 海洋生態環境及び資源保護

海洋機能区画制度を遂行し、海洋資源を適切に開発保護し、海洋汚染及び生態破壊を防止し、海洋経済の継続可能な発展を促進する。

(一) 海洋汚染防除

陸源汚染物の海上排出を取り締まり、排出を基準値内に収める。汚染物の海上排出総量抑制制度を遂行する。近海の環境品質を改善し、河口、湾及び都市付近海域の管理及び保護に力を入れ、未汚染海域の品質保持に努める。河川の水環境管理を充実させ、汚染物の海域流入を減少させる。沿岸部大中都市、河川域都市の生活排水、ゴミ処理及び工業廃水処理施設の建設を加速し、汚水処理率、ゴミ処理率及び脱磷、脱窒素効率を高める。汚染物流入が顕著な海域入口及び廃棄物投棄海域を整備、閉鎖する。生活ゴミ及び工業残渣を適切に処理し、重金属、有害物質及び難解性廃棄物の排出を制限する。臨海企業は前プロセス清潔生産を遂行する。沿岸部の表層汚染の取締を強化し、生態形式の養殖を普及させる。

海上汚染源管理を強化する。船舶及び港湾汚染防止設備の普及率を上昇させ、基準値内排出を実施する。海上石油生産及び運輸設備は油汚染防止設備及び器材を配備し、汚染事故の発生を減少させなければならない。

海域汚染管理に力を入れる。渤海総合整備及び管理を行い、渤海総合管理力構築を加速する。大連湾、胶州湾、杭州湾及び舟山海域の総合管理業務を遂行する。

(二) 海洋生態保護

海洋生態保護に当たって、典型的海洋生態系の保護に力を入れ、近海の重要生態機能区を修復し、特色ある海洋自然保護区を建設整備し、良性循環を行う海洋生態系を形成する。

中国海洋生態調査を実施し、マングローブ、さんご礁、海藻域、河口、海浜湿地等の特殊な海洋生態系及び生物多様性調査研究及び保護を実施する。現有海洋自然保護区保護能力の構築を推し進め、管理レベルを高め、新たな海洋自然保護区を計画的に建設する。

近海重要生態機能区の修復管理を推進し、渤海、舟山海域、福建南方海域、南シナ海北部浅海域等の環境を回復させ保護する。海洋生態観測点を建設する。海洋生態保護及び開発利用モデルプロジェクト建設を促進する。

(三) 海洋生物資源保護

近海の旧来型漁業を抑制し、禁漁区、禁漁期及び休漁期の設定を継続し、重要漁場の破壊を防止する。重要漁場、河口、湾等の水産資源繁育区の保護に力を入れる。保護性人工漁礁を設置し、ブランド海産物養殖に取り組み、放流品種と規模を拡大し、優良生物資源の種類及び量を増加させる。絶滅危惧種の保護区建設に取り組む。

(四) 海岸、河口及び干潟の保護

沿岸資源を適切に利用する。海岸調査評価を実施し、海岸利用及び保護計画を制定する。深水沿岸は優先的に重要港湾建設に利用する。特色ある海岸の自然、人文景観は確実に保護する。マングローブ等の護岸植生を保護し、不法砂採取を取り締まり、海岸線侵蝕に対する管理及び保護に力を入れる。

状況に応じて、加工の総合管理を実施する。長江口、珠江口、钱塘江口等の海上航路を総合的に整備し西端環境を保護する。黄河口デルタを管理保護し、黄河流域を安定させ、河口域の潮害及び海岸侵蝕を防止する。

干潟干拓及び埋め立てを管理する。干潟干拓及び埋め立てには科学的な根拠を必要とし、法に従って審査許可を行う。沿岸部沼地草地、葦湿地及びマングローブ林の干拓を禁止する。

六 海洋経済発展の主要措置

海洋経済発展を加速させ、市場配置資源の基礎的作用を十分発揮させるとともに、相応の政策を定め、政府が関与して所要の措置を講じなければならない。海上関係法令及び管理体系を確立整備し、海洋管理体制を築き、海洋経済発展のため投融資面及び技術面の基盤を固め、政府機能を確立し、各業務の実施を確保する必要がある。

(一) 法令整備、法執行力の充実及び海洋管理体制の整備

関係法令を整備し、海域権所属管理制度、海域有償使用制度、海洋機能区画制度を制定、実施し、海洋経済統計制度を整備する。海上法執行勢力の建設、調整及び統括に努める。

「中華人民共和国海域使用管理法」、「中華人民共和国海洋環境保護法」、「中華人民共和国海上交通安全法」、「中華人民共和国鉱産資源法」、「中華人民共和国漁業法」等を執行する力量を充実させる。

海洋管理体制を整備し、各海洋行政管理機構の建設を促進し、中央及び地方、各関連部門の海洋管理に関する業務職責を明確にし、海洋経済発展要求に適合する行政調整メカニズムを構築して海洋経済領域の市場秩序を維持し、行政審査許可制度の改革、整理を行い、中国内外企業が海洋経済領域に進出するための良好な投資環境を造成する。

(二) 科学技術による海洋振興及び海洋産業競争力の向上

各人民政府は海洋科学技術面に関与し、海洋経済に大きな牽引作用を働かせる海洋生物、海洋石油ガス探査開発、海水利用、海洋観測、深海探査等の技術の緩急開発を支持する。海洋科学技術創造力を高め、複数の海洋科学技術領域において結果を出す。海洋関連の人材戦略を実行し、海洋技術及び経営管理要員を養成する。

(三) 投融資ルートの開拓及び企業投資の主体的地位の確立

海洋基礎施設建設のための投資、融資ルートを開拓し、企業が海洋経済発展プロセスにおける投資の主体的地位を確立し、大型海洋産業企業グループの中国内外市場競争作用を発揮させ、海洋産業の国際競争力向上に努める。中国内外投資家による法に基づく平等な海洋経済開発参与を奨励する。

(四) 沿岸部の有利性及び海洋経済の発展

沿岸部各人民政府は海洋経済を重要な基幹産業として育成し、各地域の有利性を活かし、行政区分及び市場の閉鎖性を打破して、適正な資源配置と特色ある海洋経済区を形成しなければならない。沿岸部の省、自治区、直轄市人民政府は中国海洋経済発展の総合要求に従って、実情に応じて、各地域海洋経済発展計画を制定する。

(五) 海洋環境保護関与及び海洋経済の継続可能な発展の保障

汚染源管理を徹底し、沿岸都市、河川域都市の污水及び固体廃棄物処理施設の建設を加速させる。海洋生態環境観測システム及び強化体制を整備する。赤潮の研究、管制及び予報に努め、赤潮管制区を設立する。非政府組織による海洋生態環境保護活動を奨励する。海洋環境保護の国際協力を推進する。

(六) 扶助力量の拡大及び島嶼建設発展の促進

各人民政府は海洋基礎建設へ関与し、島嶼の交通、電力、水利等の項目に努める。沿岸部地方人民政府は貧困島嶼の財政移管支払能力を高めなければならない。沿岸島嶼の対外開放地域を拡大し、多くのルートにより資金を調達し島嶼建設を実施する。

(七) 海洋防除能力向上及び海洋サービス体系整備

海洋立体観測予報システムを構築し、範囲及び時間を拡大し、高精度な予報を行い、有効な観測、評価及び警報体制を形成し、沿岸部塩害防止業務を遂行し、暴風、高波等による海洋災害に伴う損失を減少させる。海洋情報技術を向上させ、海上空間基礎地理情報システムを構築し、海洋政務情報化業務を推進する。船舶安全管理、航行秩序の整理、維持に努め、海上交通安全管理及び救助システムを整備し、航海保障、海上救命及び救助サービスレベルを向上させる。

五、参考資料

中華人民共和国港湾法

(2003年6月28日 第10回全国人民代表大会常務委員会第3回会議通過)

2003年6月28日 中華人民共和国主席令第5号公布

2004年1月1日 施行)

目次

- 第1章 総則
- 第2章 港湾計画と建設
- 第3章 港湾経営
- 第4章 港湾の安全と監督管理
- 第5章 法律責任
- 第6章 附則

第1章 総 則

第1条 港湾管理を強化し、港湾の安全と経営秩序を維持し、当事者の適法な権利の保護及び港湾の建設と発展を促進するため、本法を制定する。

第2条 港湾計画、建設、維持、経営、管理及びそれに関連する活動については、本法を適用する。

第3条 本法にいう港湾とは船舶の出入、停泊、接岸、旅客の乗降、貨物荷役、はしけ運送及び貯蔵等の機能を有し、相応の埠頭設備を備え、一定範囲の水域と陸域で構成する区域を指す。

港湾は、一又は複数の港区によって構成することができる。

第4条 国務院と関係県級以上の地方人民政府は、国民経済と社会発展計画における港湾の発展と計画要請を具体化し、また法律に基づき港湾資源の保護と合理的な利用を図らなければならない。

第5条 国家は、法に依拠した国内外の経済組織と個人の建設投資、港湾経営を奨励し、投資者の適法な権利を保護する。

第6条 国務院の港湾主管部門は、全国の港湾業務を主管する。

地方人民政府はその行政区域内の港湾管理を行う。ただし、管理体制は国務院の関係港湾管理体制の規定に照らして決定する。

第2項により決定する港湾管理体制は、港湾が所在する市、県人民政府が管理する港湾のときは、市、県人民政府が港湾の行政管理を具体的に実施する一部門を決定し、省、自治区、直轄市人民政府が管理する港湾のときは、省、自治区、直轄市人民政府が港湾の行政管理を具体的に実施する一部門を決定する。

第3項により決定された港湾に対する具体的な行政管理を実施する部門を以下、港湾行政管理部門という。

第2章 港湾計画と建設

第7条 港湾計画は、国民経済と社会発展の要請及び国防建設の必要性を基本として策定しなければならず、水際線資源の合理的な利用の原則を具体化し、地域体系計画と適合し、また土地利用総合計画、都市全体計画、河川流域計画、水防計画、海洋機能区画、水路輸送発展計画とその他輸送方式の発展計画及び法律並びに行政法の関連規定で定める諸関係計画と連携し、調和しなければならない。港湾計画の策定は専門家の議論と検証を経ねばならず、また法に基づき環境影響評価を行う。

第8条 港湾計画には、港湾配置計画と港湾全体計画が含まれる。

港湾配置計画とは港湾の分布計画を指し、全国港湾配置計画と省、自治区及び直轄市の港湾配置計画を包含する。

港湾全体計画とは一港湾における一定期間の具体的計画を指し、港湾の水域と陸域の範囲、港区区分、取扱量と港湾を利用する船舶の船型、港湾の性質と機能、水域と陸域使用、水際線を使用する港湾施設の建設、建設用地の配置及び工期別建設順序等を内容とする。

港湾全体計画は、港湾配置計画に適合しなければならない。

第9条 全国港湾配置計画は、国務院交通主管部門が国務院の関係部門と関係軍事機関の意見を求めて策定し、国務院に報告し、認可後に公布、実施される。

省、自治区、直轄市の港湾配置計画は、省、自治区直轄市人民政府が全国港湾配置計画を踏まえて策定し、国務院の交通主管部門に送付して意見を求める。国務院交通主管部門に意見を求める資料が到着した日から起算して30日経過後も改正意見が提示されなかったときは、関係省、自治区、直轄市人民政府は港湾配置計画を公布し、実施する。国務院交通主管部門が全国港湾配置計画に適合しないと判断したときは、意見を求める資料が到着した日から起算して30

日以内に改正意見を提示しなければならず、関係省、自治区、直轄市人民政府が改正意見に異議があるときは国務院に報告し、同院が決定する。

第 10 条 港湾全体計画は、港湾行政管理部門が関係部門と関連軍事機関の意見を求めて策定する。

第 11 条 地理的な位置が重要で、取扱量が比較的大きく、経済発展に対する影響が比較的大きい主要港の全体計画は、国務院交通主管部門が国務院の関係部門と関連軍事機関の意見を求めた後、関係省、自治区、直轄市の人民政府と共同で認可し、公布、実施する。主要港湾リストは、国務院交通主管部門が国務院の関係部門に対して意見を求めた後、決定し、公布する。

省、自治区、直轄市の人民政府は、国務院交通主管部門の意見を求めた後、当該地域の重要港湾を決定する。重要港湾の全体計画は、省、自治区、直轄市の人民政府が国務院交通主管部門の意見を求めた後に認可し、公布、実施する。

第 1 項及び第 2 項に定める港湾を除く港湾の全体計画は、港湾が所在する市、県人民政府の認可を受けた後に交付、実施する。また省、自治区、直轄市の人民政府は報告を受けて当該計画を受理する。

市、県人民政府の港湾行政管理部門が策定する港湾全体計画は本条第 1 項を適用し、第 2 項に定める範囲の港湾の全体計画は、認可申請前に当該部門が属する人民政府の審査と同意を得なければならない。

第 12 条 港湾計画を改訂するときは、港湾計画の作成プロセスに照らして処理する。

第 13 条 港湾全体計画の区域内において、港湾内の水深が大きい水際線を使用して港湾施設を建設するときは、国務院交通主管部門と国務院経済総合マクロ調整部門の認可を得なければならない。非水深水際線を使用して港湾施設を建設するときは、港湾行政管理部門が認可する。ただし、国務院あるいは国務院経済総合マクロ調整部門の認可を得た建設事業の内容として港湾水際線を使用するときは、改めて港湾水際線使用の審査と認可手続きを要しない。

港湾における深水水際線の基準は、国務院交通主管部門が決定する。

第 14 条 港湾の建設は、港湾計画と適合しなければならない。港湾計画に反するいかなる港湾施設の建設も認めない。

第 15 条 国家の規定に照らし、関係機関の認可を得る必要のある港湾建設事業に関して

は、国家の関係規定に基づく審査と認可手続きを行わなければならない、かつ国家が定める基準及び技術的規範に適合しなければならない。

港湾工事事業の建設にあたっては、法律に基づく環境影響評価を行わねばならない。

港湾建設事業に含まれる安全施設と環境保護施設は、必ず本体施設工事と共に設計し、同時に施工し、同時に供用を開始しなければならない。

第 16 条 土地と水域を使用する港湾建設は、関係土地管理、海域使用管理、河川管理、航路の管理と軍事施設保護管理関係法及び行政法規並びにその他の関係法律と行政法規の規定に照らして行わなければならない。

第 17 条 港湾における危険貨物作業所と衛生処理実施専用場は、港湾全体計画と国家の関係安全生産、消防、検査検疫及び環境保護上の必要性に適合しなければならない、それらと人口密集区及び港湾旅客輸送設備との距離は、国務院関係部門の規定に適合しなければならない。これらは法律に基づく手続きを経て、港湾行政管理部門の認可を受けた後、建設することができる。

第 18 条 航路標識及びその他の補助施設は、港湾建設と同時に建設され、また工期内に供用できるようにしなければならない。

港湾内における関係行政管理機構の事務施設の建設は、港湾全体計画に適合しなければならない、その建設費用を港湾経営者に割り当ててはならない。

第 19 条 港湾施設建設事業はその竣工後、国家の関係規定に基づく査収合格を経て供用開始することができる。

港湾施設の所有権は、関係法律の規定によって定める。

第 20 条 県級以上の関係人民政府は港湾の公共用航路、防波堤、錨地等の基礎施設建設及び維持に要する資金を確保しなければならない。具体的な方法は国務院が定める。

第 21 条 県級以上の関係人民政府は、港湾と連絡する航路、鉄道、道路、給排水、給電、通信等の施設の建設措置を講じなければならない。

第 3 章 港湾経営

第 22 条 港湾経営に従事するときは、港湾行政管理部門に書面で申請し、港湾経営の許可を取得しなければならない、また法に基づいて工商登記を行う。

港湾行政管理部門が港湾経営の許可を行うときは、公開、公正、公平の原則を

遵守しなければならない。

港湾経営は、埠頭とその他港湾施設の経営、港湾旅客運送サービス経営、港区内における貨物の荷役、はしけ運送、貯蔵経営と港湾タグボート経営等を包含する。

第 23 条 港湾経営許可を取得するときは固定した経営場所を有し、経営業務に対応する施設、設備、専門技術者及び管理人員を有し、かつ法律と法規に規定されたその他の条件を備えなければならない。

第 24 条 港湾行政管理部門は、本法第 22 条第 1 項に規定した書面申請を受けた日から起算して 30 日以内に、法に基づき許可あるいは不許可を決定しなければならない。許可のときは港湾経営許可証を付与し、不許可のときは書面で申請者に通知し、またその理由を告知しなければならない。

第 25 条 港湾において検数業務を経営するときは、規定に照らして許可を得なければならない。港湾検数業務の経営に対する許可を行うときは、公開、公正、公平の原則を遵守しなければならない。具体的な方法は国務院交通主管部門が定める。

港湾検数業務経営者は、公正で正確な検数業務を行わなければならない。本法第 22 条第 3 項に規定する貨物荷役業務と貯蔵業務の経営を兼ねてはならない。

第 26 条 港湾経営者は、その経営活動を行うにあたり、関係法律、法規を遵守しなければならない。国務院交通主管部門の関係港湾作業規則の規定を遵守し、法に基づく契約義務を履行し、顧客に対して公平で良好なサービスを提供しなければならない。

港湾旅客輸送サービス業務を経営する者は、旅客の安全に有効な措置を講じなければならない。旅客に対し、迅速で便利なサービスを提供し、船舶待合室の良好な環境を確保しなければならない。

港湾経営者は、環境保護関連の法律、法規的規定に照らして有効な措置を講じ、環境汚染と危険を防止しなければならない。

第 27 条 港湾経営者は、応急的復旧に必要な物資、災害救援物資と国防建設上緊急を要する物資調達に係わる作業を優先的に手配しなければならない。

第 28 条 港湾経営者は、経営する場所と経営サービスに係る料金項目及び料金基準を公表しなければならない。公表がないときは料金徴収を行うことができない。

港湾経営に係る料金は、法に基づき政府が価格を指導あるいは価格を指定す

る。港湾経営者はその規定に照らして料金を徴収しなければならない。

第 29 条 国家は港湾経営活動の公平な競争を奨励し、保護する。

港湾経営者は、独占行為と不正競争行為をしてはならず、提供する港湾サービスを他人に強制するいかなる手段も用いてはならない。

第 30 条 港湾行政管理部門は「中華人民共和国統計法」と関係行政法規の規定に照らして港湾経営者に対し、統計上の資料を求め、港湾経営者は正確な資料を提供しなければならない。

港湾行政管理部門は国家の関連規定に基づき、港湾経営者に対して統計上の資料を提出させると共に速やかに上級機関に報告しなければならない。また港湾経営者の商業上の秘密を漏洩してはならない。

第 31 条 港湾経営者の適法な権利は法律上の保護を受ける。いかなる組織や個人も港湾経営者に対し、費用の割り当てあるいは違法な費用を強制徴収できず、経営自主権を違法に侵害してはならない。

第 4 章 港湾の安全と監督管理

第 32 条 港湾経営者は「中華人民共和国安全生産法」等の関連法律、法規と国務院交通主管部門の関連港湾安全作業規則の規定に基づいて安全生産管理を強化し、健全な安全生産責任制等の規則制度を設け、安全生産上の条件を完全にし、安全生産のために有効な措置を講じ、安全生産を確保しなければならない。

港湾経営者は法に基づき、自ら危険貨物による事故発生を想定した応急救援対応策、重大事故が発生したときの旅客の緊急避難と救援対応策及び自然災害を予防する方策を策定し、実施体制を確保しなければならない。

第 33 条 港湾行政管理部門は、社会公共利益に危険を及ぼす可能性のある港湾危険貨物事故を想定した応急救援対応策、重大生産安全事故に伴う旅客の緊急避難と救援対応策及び自然災害予防に関する対応策を策定しなければならない。港湾重大生産安全事故に対する健全な緊急救援体制を確立しなければならない。

第 34 条 船舶が港湾を出入するときは、水上交通安全関係の法律、行政法規の定めるところにより海事管理機構に対して報告しなければならない。海事管理機構は報告を受けた後、速やかに港湾行政管理部門に通報しなければならない。

危険貨物を積載した船舶が港湾を出入するときは、国務院交通主管部門の規定により、危険貨物の名称、特性、梱包及び港湾出入時間を海事管理機構に報

告しなければならない。開示管理機構は報告を受けた後、国務院交通主管部門が規定する時間内に同意、不同意を決定して報告者に通知し、かつ速やかに港湾行政管理部門に通報しなければならない。ただし、定期船、定期航路船、特定貨物輸送船については定期的な報告を行うものとする。

第 35 条 港湾内において危険貨物の積み卸し、はしけ取り作業を行うときは、国務院交通主管部門の規定に照らして危険貨物の名称、特性、梱包及び作業時間、場所を港湾行政管理部門に報告しなければならない。港湾行政管理部門は報告を受けた後、国務院交通主管部門が規定する時間内に同意、不同意を決定して報告者に通知し、かつ海事管理機構に通報しなければならない。

第 36 条 港湾行政管理部門は法に基づき、港湾安全生産状況に対する監督検査を行わなければならない。旅客の乗降が集中し、貨物荷役量が比較的多い埠頭又は特殊な用途に供される埠頭に対しては重点的な巡察を実施し、検査中に潜在的危険を認めるときは、被検査人に対し、速やかな排除あるいは期限を定めた排除を命じなければならない。

安全生産監督管理に責任を負う部門とその他の関係部門は、法律、法規に照らし、各々の職責範囲内において、港湾安全生産に対する監督検査を行う。

第 37 条 港湾水域内において、養殖及び栽培活動に従事することを禁止する。

港湾において、港湾の安全に危険が及ぶ可能性のある採掘、爆破等を行ってはならない。工事等のためにそれらの作業を行わなければならないときは、適切な安全保護措置をとり、かつ港湾行政管理部門の認可を得るために報告し、水上交通安全に関係する法律、行政法規の規定に基づく海事管理機構の許可が必要なときは、許可を得るため海事管理機構に報告しなければならない。

港湾水域に土砂と砂利を投棄及び関連する環境保護法律、法規に違反し、規定基準を超えた有毒又は有害物質の排出を禁止する。

第 38 条 橋梁、海底トンネル、水力発電所等、港湾における水文学的条件の変化に影響を及ぼす恐れのある工事を行なうときは、当該工事の審査、認可に責任を有する部門は審査、認可前に港湾行政管理部門に意見を求めなければならない。

第 39 条 水上交通安全に関連する法律、行政法規の規定に基づき、港湾出入に際して水先案内を必要とする船舶は、水先案内機構に対して水先案内を申請しなければならない。水先案内の具体的な方法は国務院交通主管部門が定める。

第 40 条 旅客が滞留し、貨物の滞貨により港湾が閉塞状態にあるときは、港湾行政管理部門は速やかに有効な措置をとり、滞船滞貨を解決しなければならない。港湾が所在する市、県人民政府が必要と認めたときは直接的な措置を講じ、滞船滞貨の解決を図ることができる。

第 41 条 港湾行政管理部門は、管理する港湾の規則を策定し、公表しなければならない。
港湾規則の内容は港湾の地理的位置、航路条件、泊地の水深、機械施設と荷役能力等の状況に関する説明及び関係する法律、法規と国务院交通主管部門が定める関連規定に照らした当該港湾の具体的な管理措置を包含しなければならない。

第 42 条 港湾行政管理部門は、職責に基づいて本法の実施状況の監督検査を行う。
港湾行政管理部門の監督検査員は、法に照らした監督検査を実施するときは、被検査部門と関係者に対する情報を収集し、関係資料を調査し、かつ複製する権限を有する。

監督検査員は、検査中に知り得た企業秘密を漏洩してはならない。
監督検査員は、監督検査を実施するとき、法律執行証明書を提示しなければならない。

第 43 条 監督検査員は監督検査の時間、場所、内容、監督検査中に発見した問題及び処理状況を書面に記録し、監督検査員と被検査部門の責任者が署名しなければならない。被検査部門の責任者が署名を拒絶したときは、監督検査員はその状況を書類に記録し、港湾行政管理部門に報告しなければならない。

第 44 条 被検査事業者と関係者は、港湾行政管理部門が法に基づいて実施する監督検査を受け、有り体に関係状況と資料を提出し、かつ検査を拒否あるいは関係状況と資料を隠匿し、又は虚偽の報告を行ってはならない。

第 5 章 法律責任

第 45 条 次に掲げる行為の一に該当するときは、県級以上の地方人民政府あるいは港湾行政管理部門は期限を定めて是正を命じ、期限が経過しても是正しないときは、期限を定め是正を命じた機関は人民法院に対し、違法に建設した施設の強制撤去を申請し、かつ 5 万元以下の罰金を併料することができる。

- 一 港湾計画に反して港湾、埠頭あるいはその他の港湾施設を建設したとき
- 二 法に基づく認可を得ずに港湾施設を建設し、港湾内の水際線を使用したとき

建設事業の審査、認可部門が港湾計画に反する建設事業を認可したときは、直接に責任を負う主管者とその他の直接に責任を負う職員を法に基づき行政処分に処する。

第 46 条 法に基づく認可を得ずして港湾に危険貨物作業場及び衛生処理実施専用場を建設し、又は建設した危険貨物作業場及び衛生処理実施専用場と人口密集区並びに港湾旅客輸送施設との距離が国务院交通主管部門の規定に適合しないときは、港湾行政管理部門は建設あるいは使用を停止させ、期限を定めて是正を命じ、かつ 5 万元以下の罰金を併料することができる。

第 47 条 埠頭あるいは港湾荷役施設及び旅客輸送施設が、査収合格を得ずに無断で使用されたときは、港湾行政部門は使用を停止させ、期限を定めて是正を命じ、かつ 5 万元以下の罰金を併料できる。

第 48 条 次に掲げる行為の一に該当するときは、港湾行政管理部門は違法経営の停止、違法所得の没収を命じ、かつ違法所得が 10 万元以上のときは違法所得の 2 倍以上 5 倍以下の罰金を併料し、違法所得が 10 万元に満たないときは 5 万元以上 20 万元以下の罰金を併料する。

一 法に基づく港湾経営許可証を取得せず、港湾経営に従事したとき

二 法に基づく許可を得ず、港湾検数業務を経営したとき

三 港湾検数業務経営者が貨物荷役常務と貯蔵業務の経営を兼営したとき

前項第 3 号に掲げる行為をなし、状況が重大なときは、関係主管部門は港湾検数業務の経営許可証を没収する。

第 49 条 港湾経営者が応急的復旧に必要な物資、災害救援物資と国防上緊急を要する物資調達に係わる作業を優先的に手配しないときは、港湾行政管理部門は是正を命じ、重大な結果を生じたときは、港湾経営許可証を没収する。

第 50 条 港湾経営者が関連法律、行政法規の規定に違反し、経営活動において独占行為あるいは不正競争行為を行ったときは、関連法律、行政法規の規定に基づき法律責任を追及する。

第 51 号 港湾経営者が本法第 32 条の安全生産に関する規定に違反したときは、港湾行政管理部門あるいはその他の法により安全生産監督管理の職責を負う部門は、法に基づき処罰する。状況が重大であるときは、港湾行政管理部門は港湾経営許可証を没収し、かつ法に基づき主要責任者を処分する。犯罪を構成するとき

は、法に基づき刑事責任を追及する。

第 52 条 船舶が港湾を出入するとき、本法第 34 条の規定による海事管理機構への報告を怠ったときは、海事管理機構は水上交通安全に関する法律と行政法規の規定に基づき処罰する。

第 53 条 法に基づき港湾行政管理部門に対する報告及び同意を得ず、港湾内で危険貨物の積み卸し、はしけ取り作業を行ったときは、港湾行政管理部門は作業の停止を命じ、5 千元以上 5 万元以下の罰金を併料する。

第 54 条 港湾水域内で養殖、栽培行為を行ったときは、海事管理機構は期限を定めて是正を命じ、期限が経過しても是正しないときは、養殖及び栽培施設を強制撤去する。また撤去費用は違反行為者の負担とし、かつ 1 万元以下の罰金を併料することができる。

第 55 条 法に基づく認可を得ず、港湾の安全に危険が及ぶ可能性のある採掘、爆破等を行い、港湾水域に土砂と砂利を投棄したときは、港湾行政管理部門は違法行為の停止を命じ、期限を定めて生じた潜在的危険を除去させ、期限が経過しても除去しないときは強制的に除去し、これに要する費用は違法行為者の負担とし、かつ 5 千元以上 5 万元以下の罰金を併料する。水上交通安全に関する法律、行政法規の規定に基づき海事管理機構が処罰するときは当該規定によるものとし、犯罪を構成するときは法に基づき刑事責任を追及する。

第 56 条 交通主管部門、港湾行政管理部門及び海事管理機構等が法による職責を履行せず、次に掲げる行為の一に該当するときは、直接責任を負う主管者とその他の直接的な責任者を、法に基づき行政処分に処する。犯罪を構成するときは、法により刑事責任を追及する。

一 港湾の水際線を使用する港湾施設の建設を違法に認可し、港湾における危険貨物作業所又は衛生処理実施専用場の建設を違法に認可し、あるいは危険貨物を積載した船舶の港湾出入若しくは港湾内における危険貨物の積み卸し、はしけ取り作業に対する違法な同意をしたとき

二 法律で定められた条件に合致しない申請者に対し、港湾経営あるいは港湾検数業務の経営許可を付与したとき

三 経営許可を取得した港湾経営者、港湾検数業務経営者がその後、法律で定められた許可条件に合致しないと認められるにもかかわらず、直ちに許可証

を没収しないとき

四 港湾計画に反する港湾，埠頭あるいはその他の港湾施設の建設行為，法律による許可を得ずに港湾経営，港湾検数業務に従事する行為，安全生産管理規定を遵守しない行為，港湾作業の安全に危険を及ぼす行為，その他本法の規定に違反する行為に対し，法律に基づく監督検査と処理に係わる職責を果たさないとき

第 57 条 行政機関が港湾経営者の経営自主権を違法に侵害したときは，その上級の行政機関あるいは監察機関は是正を命じ，港湾経営者に対する財物の割り当てあるいは違法な費用を強制徴収したときは返却を命じ，状況が重大なときは，直接責任を負う主管者とその他の直接的な責任者を，法に基づき行政処分に処する。

第 6 章 附 則

第 58 条 国際航路を航行する船舶の開放港湾に関しては，関連する省，自治区，直轄市人民政府は国家の関係規定に基づき，国務院関連部門及び関係軍事機関と協議し，同意を得た後，国務院に報告し，許可を受ける。

第 59 条 漁港の管理業務は，県級以上の人民政府の漁業行政主管部門が責任を負う。具体的な管理方法は国務院が定める。

前項にいう漁港とは漁業生産業務，漁船の停泊，暴風避難，漁獲物積み卸し及び漁業に必要な物資を補充する漁業専用の人工港湾あるいは自然港湾と，一港湾中の漁業専門埠頭及び専用水域並びに専用錨地を指す。

第 60 条 軍港の建設と管理方法は，国務院及び中央軍事委員会が定める。

第 61 条 本法は，2004 年 1 月 1 日から施行する。

国 際 海 運 条 例

(2001年12月11日国務院令第335号により公布・2002年1月1日施行)

第1章 総則

第1条 国際海上運送活動を規範化し、公平な競争を保護し、国際海上運送市場の秩序を保護し、かつ、国際海上運送各当事者の適法な権益を保障するため、この条例を制定する。

第2条 この条例は、中華人民共和国の港へ出入りする国際海上運送経営活動及び国際海上運送と関連する補助的経営活動に適用する。

- 2 前項にいう国際海上運送と関連する補助的経営活動には、この条件にそれぞれ定める国際船舶代理、国際船舶管理、国際海運貨物積卸し、国際海運貨物倉庫・貯蔵、国際海運コンテナステーション及びヤード等の業務が含まれる。

第3条 国際海上運送活動及び国際海上運送と関連する補助的経営活動に従事する場合には、信義誠実の原則を遵守し、法により経営し、公平に競争しなければならない。

第4条 国務院の交通主管部門及び関係する地方人民政府の交通主管部門は、この条例の規定により、国際海上運送経営活動について監督管理を実施し、かつ、国際海上運送と関連する補助的経営活動について関係する監督管理を実施する。

第2章 国際海上運送及びその補助的業務の経営者

第5条 国際船舶運送業務を経営する場合には、次の各号に掲げる条件を具備しなければならない。

- (1) 国際海上運送業務の経営に適応する船舶を有するものとし、その内には必ず中国籍船舶がなければならない。
- (2) 運営に投入する船舶は、国の定める海上交通安全技術標準に適合する。
- (3) 船荷証券、旅客票又は複合運送書類を有する。
- (4) 国務院の交通主管部門の定める業務従事資格を具備する高級業務管理人員を有する。

第6条 国際船舶運送業務を経営する場合には、国務院の交通主管部門に対し申請を提出し、前条所定の条件に適合する関連資料を添付しなければならない。国務院の交通主管部門は、申請受理の日から30日以内に、審査を完了し、許可し、又は許

可しない旨の決定をしなければならない。許可する場合には、申請人に対し「国際船舶運送経営許可証」を発給する。許可しない場合には、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知しなければならない。

- 2 国務院の交通主管部門は、国際船舶運送業務申請を審査する際に、国際海上運送業の発展に関する国の政策及び国際海上運送市場の競争状況を考慮しなければならない。
- 3 国際船舶運送業務経営を申請し、かつ、同時に国際定期船運送業務経営を申請する場合には、更に第 17 条所定の関連資料を添付し、国務院の交通主管部門が一括して審査して登記する。

第 7 条 船舶なしの運送業務を営業者の場合には、国務院の交通主管部門に対し船荷証券登記手続をし、かつ、保証金を納付しなければならない。

- 2 前項における「船舶なしの運送業務」とは、船舶なしの運送業務営業者が運送人として荷送人の貨物積載を引き受け、自己の船荷証券その他の運送書類を発行し、荷送人から運賃を収受し、国際船舶運送営業者を通じて国際海上貨物運送を完了し、運送人の責任を引き受ける国債海上運送経営活動をいう。
- 3 中国国内において船舶なしの運送業務を営業者の場合には、中国国内において法により企業法人を設立しなければならない。

第 8 条 船舶なしの運送業務営業者は、国務院の交通主管部門に対し船荷証券登記手続申請を提出すると同時に、この条例の規定に従い既に保証金を納付した旨を証明する関係資料を添付しなければならない。

- 2 前項の保証金の金額は、80 万人民幣とする。1 つの分支機構を設立するごとに、保証金 20 万元人民幣を増加する。保証金は、中国国内の銀行に対し専門口座を開設して預け入れなければならない。
- 3 保証金は、船舶なしの運送業務営業者がその運送人義務の不履行又は義務履行が不当であることにより生ずる債務及び罰金の支払いに用いる。保証金及びその利息は、船舶なしの運送業務営業者の所有に帰属する。専門口座については、国務院の交通主管部門が監督を実施する。
- 4 国務院の交通主管部門は、船舶なしの運送業務営業者の船荷証券登記申請及び保証金納付と関連する資料を受け取った日から 15 日以内に審査を完了しなければならない。申請資料が真実で、かつ、完備している場合には、登記し、かつ、

申請人に通知する。申請資料が真実でなく、又は完備していない場合には、登記せず、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知する。既に船荷証券登記手続をしている船舶なしの運送業務経営者については、国务院の交通主管部門が公布する。

第9条 国際船舶代理業務を經營する場合には、次の各号に掲げる条件を具備しなければならない。

- (1) 高級業務管理人員中の少なくとも2名は、3年以上国際海上運送經營活動に従事した経歴を有する。
- (2) 固定した營業場所及び必要な營業施設を有する。

第10条 国際船舶代理業務を經營する場合には、国务院の交通主管部門に対し申請を提出し、かつ、前条所定の条件に適合する関連資料を添付しなければならない。国务院の交通主管部門は、申請接受の日から15日以内に、審査を完了しなければならない。審査資料が真実で、かつ、完備している場合には、登記し、かつ、申請人に通知する。申請資料が真実でなく、又は完備していない場合には、登記せず、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知する。

第11条 国際船舶管理業務を經營する場合には、次の各号に掲げる条件を具備しなければならない。

- (1) 高級業務管理人員中の少なくとも2名は、3年以上国際海上運送經營活動に従事した経歴を有する。
- (2) 管理される船舶の種類及び航区に適應する船長及び機関長適任証書を保有する人員を有する。
- (3) 国際船舶管理業務に適應する設備及び施設を有する。

第12条 国際船舶管理業務を經營する場合には、予定業務經營所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門に対し申請を提出し、前条所定の条件に適合する関連資料を添付しなければならない。

- 2 省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、申請接受の日から15日以内に審査を完了しなければならない。申請資料が真実で、かつ、完備している場合には、登記し、かつ、申請人に通知する。申請資料が真実でなく、又は完備していない場合には、登記せず、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知する。

第 13 条 国際船舶運送経営者、船舶なしの運送業務経営者はこの条例により許可又は登記を経た後に、関係証明文書を持参し、法により企業登記機関に対し企業登記手続をしなければならない。

第 14 条 国際船舶運送経営者、船舶なしの運送業務経営者、国際船舶代理経営者及び国際船舶管理経営者は、法により取得した経営資格を他人に提供し使用させてはならない。

第 15 条 国際船舶運送経営者、船舶なしの運送業務経営者、国際船舶代理経営者及び国際船舶管理経営者がこの条例の規定により相応する経営資格を取得した後に、この条例所定の条件を具備しなくなった場合には、国务院の交通主管部門又は省、自治区若しくは直轄市の人民政府の交通主管部門は、直ちにその経営資格を取り消さなければならない。

第 3 章 国際海上運送及びその補助的業務経営活動

第 16 条 国際船舶運送経営者は中国の港に出入りする国際定期船運送業務を經營する場合には、この条例の規定により国際定期船運送経営資格を取得しなければならない。

2 国際定期船運送経営資格を取得していない場合には、国際定期船運送経営活動に従事してはならず、かつ、対外的に船舶運行期日を公布し、又は船腹注文を受けてはならない。

3 共同船舶派遣、船腹相互交換及び連合経営等の方式を持って国際定期船運送を經營する場合には、第 1 項の規定を適用する。

第 17 条 国際定期船運送業務を經營する場合には、国务院の交通主管部門に対し申請を提出し、かつ、次の各号に掲げる資料を添付しなければならない。

- (1) 国際船舶運送経営者名称、登録地、營業許可証の副本及び主たる出資者
- (2) 経営者の主たる管理人員の氏名及びその身分証明
- (3) 船舶運営資料
- (4) 航行開始を予定する航路、航行期日及び中途泊港
- (5) 運賃料率表
- (6) 船荷証券、旅客票又は複合運送書類

2 国务院の交通主管部門は、国際定期船運送業務經營申請接受の日から 30 日以内に審査を完了しなければならない。審査資料が真実で、かつ、完備している場

合には、登記し、かつ、申請人に通知する。申請資料が真実でなく、又は完備していない場合には、登記せず、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知する。

第 18 条 国際定期船運送経営資格を取得した国際運送経営者は、資格取得の日から 180 日以内に航行を開始しなければならない。不可抗力により、かつ、国務院の交通主管部門の同意を経た場合には、期間を 90 日だけ延長することが出来る。期間を徒過して航行を開始しない場合には、国際定期船運送経営資格は、期間満了から喪失する。

第 19 条 国際定期船運送航路を新たに開設し、若しくは停止し、又は国際定期船運送船舶若しくは航行期日を変更する場合には、15 日前までにこれを公告しなければならない。かつ、行為発生の日から 15 日以内に、国務院の交通主管部門に報告し記録にとどめなければならない。

第 20 条 国際定期船運送業務を営する国際船舶運送経営者の運賃料率及び船舶なしの運送業務経営者の運賃料率については、所定の様式に従い国務院の交通主管部門に報告し記録にとどめなければならない。国務院の交通主管部門は、専門機構を指定して運賃料率報告記録を受理させなければならない。

- 2 報告記録される運賃料率には、公布運賃料率及び合意運賃料率が含まれる。
「公布運賃料率」とは、国際船舶運送経営者及び船舶なしの運送業務経営者の運賃料率表上に明記される運賃料率をいう。「合意運賃料率」とは、国際船舶運送経営者が荷主又は船舶なしの運送業務経営者と約定する運賃料率をいう。
- 3 公布運賃料率は、国務院の交通主管部門が報告記録を受理した日から 30 日が経過すれば効力を生ずる。合意運賃料率は、国務院の交通主管部門が報告記録を受理した時から 24 時間が経過すれば効力を生ずる。
- 4 国際船舶運送経営者及び船舶なしの運送業務経営者は、効力を生じた報告記録運賃料率を執行しなければならない。

第 21 条 国際船舶運送経営者は、船舶なしの運送業務経営者と合意運賃料率を締結する場合には、船舶なしの運送業務経営者が既にこの条約の規定により船荷証券登記手続きをし、かつ、保証金を納付した旨を確認しなければならない。

第 22 条 国際定期船運送に従事する国際船舶運送経営者相互間において中国の港にかかわる定期船同業組合合意、運営合意及び運賃料率合意等を締結する場合には、

合意締結の日から 15 日以内に、合意の副本を国務院の交通主管部門に報告し記録にとどめなければならない。

第 23 条 国際船舶運送経営者は、次の各号に掲げる事由の 1 つに該当する場合には、事由発生の日から 15 日以内に、国務院の交通主管部門に報告し記録にとどめなければならない。

- (1) 経営を終了するとき。
 - (2) 運営船舶を減少するとき。
 - (3) 船荷証券、旅客票又は複合運送書類を変更するとき。
 - (4) 国外において分支機構又は子会社を設立して国際船舶運送業務を經營するとき。
 - (5) 保有する船舶につき国外において登録し、国外の国旗を掲げるとき。
- 2 国際船舶運送経営者が運営船舶を増加する場合には、増加する運営船舶は、必ず国の定める安全技術標準に適合しなければならず、かつ、運営投入前 15 日以内に国務院の交通主管部門は、報告記録資料受領の日から 3 日以内に、報告記録証明文書を発行しなければならない。
- 3 その他の中国企業は、第 1 項第(4)号及び第(5)号所定の事由の 1 つに該当する場合には、第 1 項の規定により報告記録手続をしなければならない。

第 24 条 国際船舶運送経営者相互間の吸収合併及び買収の合意については、国務院の交通主管部門に報告し審査同意を受けなければならない。

- 2 国務院の交通主管部門は、国際船舶運送経営者の提出した吸収合併又は買収合意を接受した日から 60 日以内に、国際海上運送業務の発展に関する国の政策及び国際海上運送市場の競争状況に基づき審査をし、同意し、又は同意しない旨の決定をし、かつ、書面により関係する国際船舶運送経営者に通知しなければならない。

第 25 条 国際船舶運送業務、船舶なしの運送業務及び国際船舶代理業務を經營する場合において、中国国内で運賃その他の関連費用を收受し、又は代理收受するときは、支払人に対し中国の税務機関が統一して印刷作成するインボイスを発行しなければならない。

第 26 条 この条例の規定どおりに船荷証券登録手続をせず、又は保証金を納付しない場合には、船舶なしの運送業務を經營してはならない。

第 27 条 国際船舶運送業務及び船舶なしの運送業務経営においては、次の各号に掲げる行為をしてはならない。

- (1) 正常かつ合理的な水準を下回る運賃料率で役務を提供し、公平な競争を妨害する行為
- (2) 会計帳簿外において密かに荷送人にリベートを与え、貨物を引き受ける行為
- (3) 優越的地位を濫用し、差別的価格その他の制限的条件で取引相手方に対し損害をもたらす行為
- (4) 取引の相手方又は国際海上運送市場の秩序を損なうその他の行為

第 28 条 外国の国際船舶運送経営者は、この章所定の関連する国際船舶運送活動に従事する場合には、この条例の関係規定を遵守しなければならない。

- 2 外国の国際船舶運送経営者は、中国の港相互間の船舶運送業務を経営してはならず、賃貸した中国籍の船舶若しくは船腹を利用し、又は船腹相互交換等の方式で形態を変えて中国の港相互間の船舶運送業務を経営してはならない。

第 29 条 国際船舶代理経営者は、船舶所有者又は船舶賃借人若しくは船舶経営者の委託を受け、次の各号に掲げる業務を営営することが出来る。

- (1) 船舶港出入手続をし、引航、停泊及び積卸しを連絡手配する。
- (2) 船荷証券又は運送契約を代理締結し、船腹受注業務を代理する。
- (3) 船舶、コンテナ及び貨物の通関手続をする。
- (4) 貨物を引き受け、貨物積載を組織し、並びに貨物及びコンテナの運送委託及び中継手続をする。
- (5) 運賃を代理收受し、決済手続を代理する。
- (6) 旅客源泉を組織し、関係する海上旅客運送業務を取り扱う。
- (7) その他の関連業務

- 2 国際船舶代理経営者は、国の関係規定に従いその代理する外国国際船舶運送経営者の税金を代理控除・納付しなければならない。

第 30 条 国際船舶管理経営者は、船舶所有者又は船舶賃借人若しくは船舶経営者の委託を受け、次の各号に掲げる業務を営営することができる。

- (1) 船舶の売買、賃貸借その他の船舶資産管理
- (2) 機関業務、海事業務及びメンテナンスの手配

- (3) 船員の募集，訓練及び配備
- (4) 船舶の技術状況及び正常な運航を保証するその他の役務

第4章 外国投資家の投資による国際海上運送及びその補助的業務経営の特別規定

第31条 外国投資家が中国国内において投資して国際海上運送業務及び国際海上運送と関連する補助的業務を経営する場合には，この章の規定を適用する。この章に定めのない場合には，この条例のその他の関係規定を適用する。

第32条 国務院の交通主管部門の認可を経て，外国投資家は，関係する法律，行政法規及び国のその他の関係規定により，投資して中外合資経営企業又は中外合資経営企業を設立し，国際船舶運送，国際船舶代理，国際船舶管理，国際海運貨物積卸し，国際海運貨物倉庫・貯蔵，国際海運コンテナステーション及びヤード業務を営むことができ，かつ，投資して外資企業を設立し国際海運貨物倉庫・貯蔵業務を営むことができる。

- 2 国際船舶運送又は国際船舶代理業務を営む中外合資経営企業中の外国投資家の出資比率は，49パーセントを超えてはならない。
- 3 国際船舶運送又は国際船舶代理業務を営む中外合作経営企業中の外国投資家の出資比率については，前項の規定を準用する。
- 4 中外合資国際船舶運送企業及び中外合作国際船舶運送企業の董事会の主席及び総経理については，中外合資及び合作当事者双方が協議した後に中国側当事者が指定する。

第33条 国務院の交通主管部門の認可を経て，外国投資家は，関係する法律，行政法規及び国のその他の関係規定により投資して中外公私経営企業，中外合作経営企業又は外資企業を設立し，その保有し，又は経営する船舶のため貨物引受け，船荷証券代理締結，運賃代理決済及び役務契約代理締結等の日常業務上の役務を提供することができる。中国国内において投資して中外合資経営企業，中外合作経営企業又は外資企業を設立していない場合には，当該業務については，必ず中国の国際船舶代理経営者に委託して取り扱わせなければならない。

第34条 外国の国際船舶運送経営者及び外国の国際海運補助企業は，国務院の交通主管部門の認可を経て，法により中国国内において常駐代表機構を設立すること

ができる。

- 2 外国の国際船舶運送経営者及び外国の国際海運補助企業が中国国内において設立する常駐代表機構は、経営活動に従事してはならない。

第5章 調査及び処理

第35条 国務院の交通主管部門は、利害関係人の請求に応じ、又は自ら決定し、次の各号に掲げる事由について調査を実施することができる。

- (1) 国際定期船運送業務を経営する国際船舶運送経営者相互間において締結される中国の港にかかわる定期船同業組合合意、運送合意及び運賃料率合意等が公平の競争に対し損害をもたらすおそれのあるとき。
- (2) 国際定期船運送業務を経営する国際船舶運送経営者が合意を通じて生じさせる各種連合経営体の役務の中国の港の特定の航路にかかわる運送割合が連続して1年にわたり当該航路の総運送量の30パーセントを超え、かつ、公平の競争に対し損害をもたらすおそれのあるとき。
- (3) 第27条所定の行為の1つのあるとき。
- (4) 国際海運市場の公平な競争を損なうおそれのあるその他の行為

第36条 国務院の交通主管部門は、調査を実施する場合には、国務院の工商行政管理部門および価格部門（以下「調査機関」と総称する。）と共同して行わなければならない。

第37条 調査機関は、調査を実施する場合には、調査グループを成立させなければならない。調査グループの成員は、3名を下回らない。調査グループは、必要に応じて、関係する専門家を招聘して業務に参加させることができる。

- 2 調査グループは、調査をする前に、調査目的、調査原因及び調査期間等の事項を被調査人に通知しなければならない。調査期間は、1年を超えてはならない。必要のある場合には、調査機関の承認を経て、半年だけ延長することができる。

第38条 調査人員は、調査をする場合には、被調査人並びにその者と業務取引のある単位及び個人から関係状況を掌握することができ、かつ、関係する書類、合意、契約文書、会計帳簿、業務レター・電報及び電子データ等の関係資料を閲覧し、

又は複製することができる。

- 2 調査人員は、調査をする場合には、被調査人並びにその者と業務取引のある単位及び個人の商業秘密を保持しなければならない。

第 39 条 被調査人は、調査を受け入れ、ありのままに関係する状況及び資料を提供しなければならない。調査を拒絶し、又は真実の状況を隠蔽し、若しくは虚偽の状況を報告してはならない。

第 40 条 調査が終了した場合には、調査機関は、調査結論を出し、書面により被調査人及び利害関係人に通知しなければならない。

- 2 公平な競争に損害をもたらした場合には、調査機関は、関係する合意を修正するよう命じ、定期船航行数量を制限し、運賃料率表を中止し、若しくは運賃料率報告記録の受理を暫定的に停止し、又は関係資料を定期的に提出するよう命ずる等の禁止的な、又は制限的な措置を講ずることができる。

第 41 条 調査機関は、禁止的な、又は制限的な措置を講ずる旨の決定をする前に、当事者に対し聴聞を開催するよう要求する権利がある旨を告知しなければならない。当事者が聴聞を要求した場合には、聴聞を開催しなければならない。

第 6 章 法律責任

第 42 条 「国際船舶運送経営許可証」を取得しないで、無断で国際船舶運送業務を經營した場合には、国务院の交通主管部門又は当該部門の授權する地方人民政府の交通主管部門が經營を停止するよう命ずる。違法所得のある場合には、違法所得を沒收する。違法所得が 50 万元以上である場合には、違法所得の 2 倍以上 5 倍以下の罰金を科する。違法所得がなく、又は違法所得が 50 万元未満である場合には、20 万元以上 100 万元以下の罰金を科する。

第 43 条 船荷証券登記手続をしないで、又は保証金を納付しないで、無断で船舶なしの運送業務を經營した場合には、国务院の交通主管部門又は当該部門の授權する地方人民政府の交通主管部門が經營を停止するよう命ずる。違法所得のある場合には、違法所得を沒收する。違法所得が 10 万元以上である場合には、違法所得の 2 倍以上 5 倍以下の罰金を科する。違法所得がなく、又は違法所得が 10

万元未満である場合には、5万元以上20万元以下の罰金を科する。

第44条 登記手続きをしないで、無断で国際船舶代理業務又は国際船舶管理業務を営んだ場合には、国务院の交通主管部門又は当該部門の授権する地方人民政府の交通主管部門が経営を停止するよう命ずる。違法所得のある場合には、違法所得を没収する。違法所得が5万元以上である場合には、違法所得の2倍以上5倍以下の罰金を科する。違法所得がなく、又は違法所得が5万元未満である場合には、2万元以上10万元以下の罰金を科する。

第45条 外国の国際船舶運送経営者が中国の港相互間の船舶運送業務を営み、又は賃借した中国籍船舶若しくは船腹を利用し、若しくは船腹相互交換等の方式を用いて中国の港相互間の船舶運送業務を営んだ場合には、国务院の交通主管部門又は当該部門の授権する地方人民政府の交通主管部門が経営を停止するよう命ずる。違法所得のある場合には、違法所得を没収する。違法所得が50万元以上である場合には、違法所得の2倍以上5倍以下の罰金を科する。違法所得がなく、又は違法所得が50万元未満である場合には、20万元以上100万元以下の罰金を科する。拒絶して経営を停止しない場合には、入港を拒絶する。事案が重大である場合には、その国際定期船運送経営資格を取り消す。

第46条 国際定期船運送経営資格を取得しないで、無断で国際定期船運送を営んだ場合には、国务院の交通主管部門又は当該部門の授権する地方人民政府の交通主管部門が経営を停止するよう命ずる。違法所得のある場合には、違法所得を没収する。違法所得が50万元以上である場合には、違法所得の2倍以上5倍以下の罰金を科する。違法所得がなく、又は違法所得が50万元未満である場合には、20万元以上100万元以下の罰金を科する。拒絶して経営を停止しない場合には、入港を拒絶する。

第47条 国際船舶運送経営者、船舶なしの運送業務経営者、国際船舶代理経営者及び国際船舶管理経営者がその法により取得した経営資格を他人に提供し使用させた場合には、国务院の交通主管部門又は当該部門の授権する地方人民政府の交通主管部門が期間を限り是正するよう命ずる。期間を徒過して是正しない場合には、その経営資格を取り消す。

第48条 この条例所定の報告記録手続を履行しない場合には、国务院の交通主管部門又は当該部門の授権する地方人民政府の交通主管部門が期間を限り報告記録手

続を補足するよう命ずる。期間を徒過して手続を報告しない場合には、1 万元以上 5 万元以下の罰金を科するものとし、かつ、その相応する資格を取り消すことができる。

第 49 条 この条例所定の運賃料率報告記録手続を履行せず、又は報告記録運賃料率を執行しない場合には、国務院の交通主管部門又は当該部門の授権する地方人民政府の交通主管部門が期間を限り是正するよう命じ、かつ、2 万元以上 10 万元以下の罰金を科する。

第 50 条 調査結論により行政処罰をするべき場合、又は第 27 条所定の違法事由に該当する場合には、交通主管部門、価格主管部門又は工商行政管理部門が関係する法律及び行政法規の規定により処罰する。

第 51 条 国際船舶運送経営者が船荷証券手続をしておらず、又は保証金を納付していない船舶なしの運送業務経営者と合意運賃料率を締結した場合には、国務院の交通主管部門又は当該部門の授権する地方人民政府の交通主管部門が警告を与え、かつ、2 万元以上 10 万元以下の罰金を科する。

第 52 条 国務院の交通主管部門の認可を経ないで、外国国際船舶運送経営者及び外国国際海運補助企業が無断で常駐代表機構を設立した場合には、国務院の交通主管部門又は当該部門の授権する地方人民政府の交通主管部門が期間を限り是正するよう命じ、かつ、2 万元以上 10 万元以下の罰金を科する。

2 外国の国際船舶運送経営者及び外国の国際海運補助企業の常駐代表機構が経営活動に従事した場合には、工商行政管理部門が経営活動を停止するよう命じ、かつ、法により処罰する。

第 53 条 調査機関及びその業務人員の法による調査の実施を拒絶し、又は関係する状況若しくは資料を隠蔽し、若しくは虚偽報告した場合には、国務院の交通主管部門又は当該部門の授権する地方人民政府の交通主管部門が是正するよう命じ、かつ、2 万元以上 10 万元以下の罰金を科する。

第 54 条 中国の港へ出入りする船舶の国際海上運送経営活動及び国際海上運送と関連する補助的経営活動に不法に従事し、国際海上運送市場の秩序を攪乱した場合には、不法経営罪に関する刑法の規定により、法により刑事責任を追及する。

第 55 条 国務院の交通主管部門及び関係する地方人民政府の交通主管部門の業務人員が次の各号に掲げる事由の 1 つに該当し、重大な結果をもたらし、刑事法律に

抵触する場合には、職権濫用罪、職務懈怠罪その他の罪に関する刑法の規定により、法により刑事責任を追及する。刑事処罰に至らない場合には、法により行政処分をする。

(1) この条例所定の条件に適合する申請者について、審査認可せず、許可せず、登記せず、若しくは記録せず、又はこの条例所定の条件に適合しない申請者について、審査認可し、許可し、登記し、若しくは記録したとき。

(2) 審査認可、許可、登記又は報告記録を経た国際船舶運送経営者、船舶なしの運送業務経営者、国際船舶代理経営者及び国際船舶管理経営者についてこの条例の規定どおりに監督管理を実施せず、当該経営者がこの条例所定の条件を具備しなくなったのにその相応する経営資格を取り消さず、又は当該経営者の違法行為を発見した後に調査処理しないとき。

(1) 監督検査において発見された法どおりに審査認可、許可、登記若しくは報告記録を履行しない単位又は個人が無断で国際海上運送経営活動及び国際海上運送と関連する補助的経営活動に従事したことについて、直ちにこれを取り締まらず、又は通報を受けた後に法どおりに処理しないとき。

第7章 付則

第56条 香港特別行政区、マカオ特別行政区及び台湾地区の投資家が内地において投資して国際海上運送業務及び国際海上運送と関連する補助的業務を経営する場合には、この条例を準用する。

第57条 外国の国際船舶運送経営者は、国务院の交通主管部門の認可を経ないで、中国内地と香港特別行政区又はマカオ特別行政区との間の船舶運送業務を営してはならず、かつ、中国内地と台湾地区との間の双方向直航及び第三地区を営する船舶運送業務を営してはならない。

第58号 内地と香港特別行政区又はマカオ特別行政区との間の海上運送については、国务院の交通主管部門がこの条例により管理弁法を制定する。

2 内地と台湾地区との間の海上運送については、国の関係規定により執行する。

第59条 いずれかの国又は地区が中華人民共和国の国際海上運送経営者、船舶又は船員に対し差別的な禁止、制限その他の類似する措置を講じた場合には、中華人

民共和国政府は、対等の原則に基づき相応する措置を講ずる。

第 60 条 この条例施行前に既に国際海上運送経営活動及び国際海上運送と関連する補助的経営活動に従事している場合には、この条例施行の日から 60 日以内に、この条例の規定に従い関係手続を補足しなければならない。

第 61 条 この条例は、2002 年 1 月 1 日から施行する。1990 年 12 月 5 日に国務院が公布し、1998 年 4 月 18 日に国務院が改正公布した「海上国際コンテナ運送管理規定」は、同時にこれを廃止する。

国際海運条例実施細則

（2003年1月20日交通部令2003年第1号により公布・同年3月1日施行）

第1章 総則

第1条 「国際海運条例」（以下「海運条例」という。）の規定に基づき、この実施細則を制定する。

第2条 交通部及び関係する地方人民政府の交通主管部門は、「海運条例」及びこの実施細則の規定により、公平、高効率及び便宜の原則に従い、国際海上運送経営活動及び国際海上運送と関連する補助的経営活動を管理し、公平な競争を奨励し、不正な競争を禁止しなければならない。

第3条 「海運条例」及びこの実施細則において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 「国際船舶運送業務」とは、国際船舶運送経営者が自ら所有し、又は経営する船舶及び船腹を使用し、国際海上貨物運送及び旅客運送サービスを提供し、並びに当該サービスを完成するためその船舶、積載旅客又は貨物をめぐり展開する関連活動をいい、関係する合意を締結し、船腹注文を受け、運賃を協議決定し、及び收受し、船荷証券その他の関連運送書類を発行し、貨物の積み降ろしを手配し、保管を手配し、貨物の引継ぎをし、中継運送及び船舶出入港を手配する等の活動を含む。
- (2) 国際船舶運送経営者には、我が国の国際船舶運送経営者及び外国の国際船舶運送経営者が含まれる。そのうち、「我が国の国際船舶運送経営者」とは、「海運条例」及びこの実施細則の規定により、「国際船舶運送経営許可証」を取得し国際船舶運送業務を経営する我が国の企業法人をいう。「外国の国際船舶運送経営者」とは、外

国の法律により設立され、我が国の港湾に出入りする国際船舶運送業務を営する外国企業をいう。

- (3) 「国際定期船運送業務」とは、自ら所有し、若しくは経営する船舶又は「海運条例」第 16 条第 3 項所定の方式により、固定された港湾相互間において提供される定期国際海上貨物又は旅客運送をいう。
- (4) 「船舶なしの運送業務」とは「海運条例」第 7 条第 2 項所定の業務をいい、当該業務を完遂するため当該業務により運送する貨物をめぐり展開する次の各目に掲げる活動を含む。
 - ① 運送人の資格で荷送人と国際貨物運送契約を締結する。
 - ② 運送人の資格で貨物を受領し、及び貨物を引き渡す。
 - ③ 船荷証券その他の運送書類を発行する。
 - ④ 運賃その他のサービス報酬を収受する。
 - ⑤ 国際船舶運送経営者その他の運送方式経営者に対し、運送する貨物のため船腹を注文し、及び運送委託手続きをする。
 - ⑥ 港から港までの運賃その他の運送費用を支払う。
 - ⑦ コンテナのデバンニング及びバンニング業務
 - ⑧ その他の関連する業務
- (5) 船舶なしの運送業務経営者には、我が国の船舶なしの運送業務経営者及び外国の船舶なしの運送業務経営者が含まれる。そのうち「我が国の船舶なしの運送業務経営者」とは「海運条例」及びこの実施細則の規定により船舶なしの運送業務経営者資格を取得する我が国の企業法人をいう。「外国の船舶なしの運送業務経営者」とは、外国の法律により設立され、かつ、「海運条例」及びこの実施細則の関連規定により我が国の港湾へ出入りする貨物につき船舶なしの運送業務経営資格を取得する外国企業をいう。
- (6) 「国際船舶代理経営者」とは、我が国の法律により設立され、「海運条例」第 29 条所定の業務に従事する我が国の企業法人をいう。
- (7) 「国際船舶管理経営者」とは、我が国の法律により設立され、「海運条例」第 30 条所定の業務に従事する我が国の企業法人をいう。
- (8) 「国際海運貨物倉庫保管業務経営者」とは我が国の法律により設立

され、海運貨物の倉庫保管、在庫管理並びに貨物の整理、分装、包装及び配送等のサービスを提供する我が国の企業法人をいう。

- (9) 「国際海運コンテナステーション及びヤード業務経営者」とは、我が国の法律により設立され海運貨物コンテナの積置き、保管、洗浄及び修理並びにコンテナ貨物の保管、バンニング及び配送等のサービスを提供する我が国の企業法人を言う。
- (10) 「外国投資家投資企業」とは、我が国の法律により投資して設立される中外合弁（合資経営）企業、中外合作経営企業及び外国投資家独資企業をいう。
- (11) 「外国企業常駐代表機構」とは、外国の企業その他経済組織が中国国内において法により設立し、当該企業その他経済組織の派出機構として宣伝、紹介推進、コンサルティング及び連絡活動を展開する非営業性機構をいう。
- (12) 「企業商業登記文書」とは、企業の登記機関又は企業所在国の関係当局の発行する企業営業許可証又は企業の設立に係る証明文書をいう。企業商業登記文書が写しである場合には、必ず企業の登記機関による写しの上の確認又は写しが原本と一致する旨を証明する公証文書がなければならない。
- (13) 「専用インボイス」とは、国家税務総局が統一印刷作成を承認した伝票をいい、支払人が国際船舶運送経営者若しくはその代理人又は船舶なしの運送業務経営者若しくはその代理人に対し運賃その他の関連費用を支払った旨を証明する証憑であり、「国際海運業運送専門インボイス」及び「国際海運業船舶代理専用インボイス」を含む。
- (14) 「定期船同盟合意」とは、国際連合の「1974年定期船同盟行動憲章条約」の定義に適合し、定期船同盟の成員相互間において、及び定期船同盟相互間において締結される各種合意をいう。
- (15) 「運営合意」とは、2名以上の国際定期船運送経営者が運賃料率を安定化し、又は統制するために終結する、一つの又は複数の航行ラインにおいて船舶運送能力を増加し、又は減少させることに関する合意その他国際定期船運送経営者の共同行動を調整する合意（当該

性質の内容を有する会議議事録を含む。)並びに2名以上の国際定期船運送経営者が運営効率を高めるために締結する船舶共同使用、港湾施設共同使用その他の経営協力合意並びに各種連盟合意及び連合経営体合意をいう。

(16)「運賃料率合意」とは、2名以上の国際定期船運送経営者相互間において締結される、費用收受項目及びその料率並びに運賃料率又は付加費等の内容に関する合意をいい、当該内容を有する会議議事録を含む。

(17)「公布運賃料率」とは、国際定期船運送経営者及び船舶なしの運送業務経営者の運賃料率表に記載される運賃料率をいう。運賃料率は、運賃料率、運賃料率規則並びに運送人及び荷送人が遵守すべき規定等の内容により、これを構成する。

(18)「合意運賃料率」とは、国際定期船運送経営者が荷主又は船舶なしの運送業務経営者と約定する運賃率をいい、運賃料率及びその関連要素を含む。合意運賃料率については、契約又は合意の形式で書面によりこれを締結する。

(19)「業務従事資格履歴証明文章」とは、被証明人が国際海上運送又は国際海上運送補助的経営活動に3年以上従事した経歴を有する旨の個人履歴表をいう。個人履歴表については、必ず公証機関の公証を経なければならない。

第2章 国際海上運送及びその補助的業務の経営者

第4条 国内において、企業を設立し国際船舶運送業務を経営し、又は我が国の企業法人が国際船舶運送業務の経営を申請する場合には、「海運条例」第5条所定の条件に適合し、交通部の公布する国際海運市場の競争状況及び国際海上運送業の発展に関する国の政策を考慮しなければならない。

2 交通部は、その政府ウェブサイトその他の適当なメディアにおいて、国際海運市場の競争状況及び国際海上運送業の発展に関する国の政策を遅滞なく公布しなければならない。当該状況及び政策につき公布を経ていないことは、これ

を申請拒否の理由としてはならない。

第5条 国内において企業を設立し国際船舶運送業務を経営し、又は我が国の企業法人が国際船舶運送業務の経営を申請する場合には、申請人は、交通部に対し申請を提出し関連資料を報告送付しなければならない。かつ、同時に申請資料の副本を企業所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門に報告しなければならない。申請資料には、次の各号に掲げるものが含まなければならない。

- (1) 申請書
 - (2) フィージビリティ・スタディ報告及び投資合意
 - (3) 申請人の企業商業登記文書（企業の設立を予定する場合には、主たる投資家の商業登記文書又は資格証明）
 - (4) 船舶所有権証書、国籍証書及び法定検査証書の副本又は写し
 - (5) 船荷証券、旅客票又は複合運送書類の様式
 - (6) 交通部の規定に適合する高級業務管理人員の業務従事資格証明
- 2 関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、前項所定の報告資料の副本を接受した後に、関係資料について審査をし、意見を提出しなければならない。かつ、関係資料接受の日から 10 業務日内に関係意見を交通部に報告送付しなければならない。交通部は、申請人の申請資料を接受した後に、申請資料が完全に整った日から 30 業務日内に、「海運条例」第 5 条及び第 6 条の規定に従い審査をし、許可し、又は許可しない旨の決定をしなければならない。許可する旨を決定した場合には、申請人に対し「国際船舶運送経営許可証」を発行する。許可しない旨を決定した場合には、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知しなければならない。

第6条 我が国の国際船舶運送経営者が国内において分支機構を設立する場合には、前条所定の手続を適用する。申請資料には、次の各号に掲げるものが含まなければならない。

- (1) 申請書
- (2) フィージビリティ・スタディ報告

- (3) 親会社の商業登録文書
 - (4) 親会社の「国際船舶運送経営許可証」の副本
 - (5) 当該分支機構の経営範囲に対する親会社の確認文章
 - (6) 交通部の要求に適合する高級業務管理人員の業務従事資格証明
- 2 我が国の国際船舶運送経営者の分支機構は、その親会社が所有し、又は経営する船舶のため、船舶港湾出入手続の実施、港湾作業の手配、船腹注文の受入れ、船荷証券の発行及び運賃收受等のサービスを提供することができる。

第7条 国内において企業法人を設立し国際船舶代理業務を経営し、又は我が国の企業が国際船舶代理業務の経営を申請する場合には、交通部に対し申請を提出し、関連資料を報告送付しなければならない。かつ、同時に申請資料の副本を企業所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門に報告しなければならない。申請資料には、次の各号に掲げるものが含まなければならない。

- (1) 申請書
 - (2) フィージビリティ・スタディ報告及び投資合意
 - (3) 申請人の商業登記文書（企業の設立を予定する場合には、主たる投資家の商業登記文書又は資格証明）
 - (4) 固定した営業場所の証明文書
 - (5) 「海運条例」第9条第(1)号所定の高級業務管理人員の業務従事資格履歴証明文書
 - (6) 港湾及び税関等の港部門と電子データ交換とすることに関する合意。電子データ交換条件を具備しない場合には、関係する港湾又は税関の相応する証明文書を提供しなければならない。
- 2 関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、前項各号所定の報告資料の副本を接受した後に、関係資料につき審査をし、意見を提出しなければならない。かつ、関係資料接受の日から7業務日内に関係意見を交通部に報告送付しなければならない。
- 3 交通部は、申請人の申請資料を接受した後に、申請資料が完全に整った日から15業務日内に、「海運条例」第9条の規定に従い審査をしなければならない。審査に合格した場合には、これを登記し、かつ、「国際船舶代理経営資格登記証」

を発給する。合格しない場合には、書面により当事者に通知し、かつ、理由を告知しなければならない。申請人は、交通部が発給した「国際船舶代理経営資格登記証」を持参し、企業登記機関に対し企業登記又は変更登記手続をし、税関、税務及び外国為替等の部門に対し関連手続をする。

第8条 我が国の企業法人は、国際船舶管理業務の経営を申請し、又は国内において企業を設立し国際船舶管理業務を経営する場合には、経営予定業務所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門に対して申請を提出しなければならない。申請資料には、次の各号に掲げるものが含まなければならない。

- (1) 申請書
- (2) フィージビリティ・スタディ報告及び投資合意
- (3) 申請人の商業登記文書（企業の設立を予定する場合には、主たる投資家の商業登記文書又は資格証明）
- (4) 固定した営業場所の証明文書
- (5) 「海運条例」第 11 条第(1)号所定の高級業務管理人員の業務従事資格履歴証明文書
- (6) 「海運条例」第 11 条第(2)号所定の人員の船長及び機関長適任証書の写し

2 関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、申請人の申請資料を受け取った後に、申請資料が完全に整った日から 15 業務日内に審査をしなければならない。資料が真実で、かつ、「海運条例」第 11 条所定の条件に適合する場合には、資格登記をし、かつ、「国際海運補助業経営資格登記証」を発行する。資料が真実でなく、又は「海運条例」第 11 条所定の条件に適合しない場合には、登記せず、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知する。申請人は、「国際海運補助業経営資格登記証」を持参し、企業登記機関に対し企業登記手続をし、税務部門及び外国為替管理部門の指定をする銀行に対し関連手続きをする。

第9条 国際船舶代理経営者及び国際船舶管理経営者の国内における分支機構は、関連業務を経営する場合には、「海運条例」第 9 条及び第 11 条の規定に適合し、

かつ、「海運条例」第 10 条及び第 12 条並びに前二条規定に従い登記をしなければならない。登記申請資料には、次の各号に掲げるものが含まれなければならない。

- (1) 申請書
- (2) フィージビリティ・スタディ報告
- (3) 親会社の商業登記文書
- (4) 親会社の「国際船舶代理経営資格登記証」又は「国際海運補助業経営資格登記証」の副本
- (5) 親会社が当該分支機構の経営範囲を確定した確認文書
- (6) 営業場所の証明文書
- (7) 「海運条例」第 9 条及び第 11 条所定の人員の業務従事資格履歴又は資格の証明文書
- (8) 国際船舶代理経営者が分支機構を設立する場合には、当該分支機構が港湾及び税関等の港部門と電子データ交換をすることに関する合意。電子データ交換条件を具備しない場合には、関係する港湾又は税関の相応する証明文書を提供しなければならない。

第10条 国際船舶運送経営者は、我が国の港湾に出入りする国際定期船運送業務の経営を申請する場合には、交通部に対し申請を提出し、かつ、「海運条例」第 17 条所定の資料を報告送付しなければならない。交通部は、「海運条例」第 17 条の規定に従い、審査をしなければならない。登記する場合には、「国際定期船運送経営資格登記証」を発行する。申請資料が真実でなく、又は整っていない場合には、登記しないものとし、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知しなければならない。

2 国際船舶運送経営者が法により我が国の港湾に出入りする国際定期船運送業務資格を取得した後に、交通部は、その政府ウェブサイトにおいて国際定期船運送経営者の名称及びその船荷証券の様式見本を公布する。

第11条 船舶なしの運送業務経営者の船荷証券登記を申請する場合には、交通部に対し船荷証券登記申請を提出し、関連資料を報告送付しなければならない。かつ、

同時に申請資料の副本を企業所在地又は外国の船舶なしの運送業務経営者の指定する連絡機構所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門に報告しなければならない。申請資料には、次の各号に掲げるものが含まれなければならない。

- (1) 申請書
 - (2) フィージビリティ・スタディ報告
 - (3) 企業商業登記文書
 - (4) 船荷証券様式文書
 - (5) 保険金が既に預託されている銀行の証憑の写し
- 2 申請人は、外国の船舶なしの運送業務経営者である場合には、更にこの実施細則第 25 条所定の当該申請人の指定する連絡機構の関係資料を提出しなければならない。
- 3 関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、第 1 項各号所定の報告資料の副本を接受した後に、関係資料につき審査をし、意見を提出しなければならない。報告される申請資料の副本を接受した日から 7 業務日内に関係意見を交通部に報告送付しなければならない。
- 4 交通部は、申請人の資料を接受した後に、申請資料が完全に整った日から 15 業務日内に、「海運条例」第 7 条及び第 8 条の規定に従い審査をしなければならない。審査に合格した場合には、船荷証券登記をし、かつ、「船舶なしの運送業務経営資格登記証」を発行する。合格しない場合には、書面により当事者に通知し、かつ、理由を告知しなければならない。
- 5 中国の申請人は、「船舶なしの運送業務経営資格登記証」を取得し、かつ、原企業登記機関に対し企業の相応する登記手続をした後に限り、船舶なしの運送業務経営活動に従事することができる。

第12条 外国の船舶なしの運送業務経営者は、外国の法律に従い既に経営資格を取得し、かつ、適法な財務責任保証を有する場合において、「海運条例」及びこの実施細則に従い我が国の港湾に出入りする船舶なしの運送業務への従事を申請するときは、国内の銀行に保証金を預託しないことができる。ただし、外国の船舶なしの運送業務経営者がその運送人としての義務を履行せず、又は義務履行

が不当であることにより生ずる債務及び罰金支払いを保証し、「海運条例」第8条第3項の規定を満たすため、当該外国の船舶なしの運送業務経営者の政府主管部門は、我が国政府の交通主管部門と財務責任保証の実現方式について合意を締結しなければならない。

第13条 我が国港湾において国際定期船運送業務を展開しないけれども、国内において貨物を引き受け、船荷証券その他の運送書類を発行し、又は運賃を収受する場合において、国際定期船運送経営者の船舶の船腹を賃貸することを通じて我が国の港湾に出入りすり国際貨物運送サービスを提供し、又は国際定期船運送経営者の提供する支線サービスを利用し、我が国の港湾において貨物を引き受けた後に外国の港湾に運送して中継するときは、この実施細則の関係規定に従い、船舶なしの運送経営資格を取得しなければならない。ただし、「海運条例」第16条第3項所定の事由のある場合を除く。

第14条 我が国の船舶なしの運送業務経営者の国内における分支機構は、「海運条例」第8条第2項の規定に従い保証金を納付し、かつ、この実施細則第11条の規定に従い登記をし、「船舶なしの運送業務経営資格登記証」を取得しなければならない。登記申請については、次の各号に掲げる資料を提出しなければならない。

- (1) 申請書
- (2) 親会社の企業商業登記文書
- (3) 親会社の「船舶なしの運送業務経営資格登記証」の副本
- (4) 親会社が当該分支機構の経営範囲を確認した確認文書
- (5) 保険金が既に預託されている銀行の証憑の写し

第15条 船舶なしの業務経営者が、船荷証券登記を申請する場合には、船荷証券の荷受人の名称は、申請人の名称と一致しなければならない。

- 2 船荷証券の荷受人の名称が申請人の名称と一致しない場合には、申請人は、当該船荷証券が確実に申請人のため作成され、及び使用される旨を説明する関連資料提供し、かつ、船荷証券登記の申請につき、申請人が運送人としての責

任を引き受ける旨を書面による表明を添付して送付しなければならない。

第16条 船舶なしの運送業務経営者が2種以上の船荷証券を使用する場合には、各種船荷証券については、いずれもこれを登記しなければならない。

- 2 国際定期船運送経営者及び船舶なしの運送業務経営者の登記した船荷証券に変更が生じた場合には、新たな船荷証券使用の日の15日前までに、新たな船荷証券の見本様式を交通部に報告し記録にとどめなければならない。

第17条 船舶なしの運送業務経営申請者が保証金を納付し、かつ、船荷証券登記手続をし、法により船舶なしの運送業務経営資格を取得した後に、交通部は、その政府ウェブサイトにおいて船舶なしの運送業務経営者の名称及びその船荷証券の様式見本を公布する。

第18条 船舶なしの運送業務経営者は、法により交通部の指定する商業銀行において開設する船舶なしの運送業務経営者の専門口座に保証金を預託しなければならない。保証金の利息については、中国人民銀行の公布する普通預金利率に従い、利息を計算する。

第19条 船舶なしの運送業務経営者の預託する保証金は、国の法律による保護を受ける。次の各号に掲げる事由を除き、保証金は、これを流用してはならない。

- (1) 船舶なしの運送業務経営者が運送人としての義務を履行せず、又は義務履行が不当であることにより、司法機関の既に効力を生じた判決又は司法機関が執行を裁定した仲裁機構の裁決に基づき賠償責任を負うべきとき。
 - (2) 交通主管部門により法による罰金を科せられたとき。
- 2 前項第(1)号および第(2)号所定の事由があり保証金から振り替える必要のある場合には、法によりこれをしなければならない。
 - 3 船舶なしの運送業務経営者の保証金が「海運条例」所定の金額に適合しない場合には、交通部は書面により当該経営者に対し、補足するように通知しなければならない。船舶なしの運送業務経営者が交通部の書面による通知を受領した日から30日以内に補足しない場合には、交通部は、「海運条例」第15条の規定

に従いその経営資格を取り消さなければならない。

第20条 船舶なしの運送業務経営者が交通部により法により経営資格を取り消され、経営の終了を申請し、又はその他の事由により経営を終了する場合には、交通部に対し保証金の還付を申請することができる。交通部は、当該申請事項をその政府ウェブサイト上に30日公示しなければならない。

2 公示期間内において、関係する当事者は、船舶なしの運送業務経営者に前条第1項第(1)号所定の事由があり、その保証金につき保全措置を講ずる必要があると認める場合には、上記期間内に司法機関の財産保全裁定を取得しなければならない。保証金が保全された日から、「海運条例」による保証金口座に対する交通部の監督手続は、終了する。関係する紛争については、当事者双方が司法手続を通じて解決する。

3 公示期間が満了し前期所定の事由のない場合には、交通部は、保証金口座開設銀行に対して、船舶なしの運送業務経営者に対し保証金及びその利息を還付するよう通知し、かつ、当該船舶なしの運送業務経営者の「船舶なしの運送業務経営資格登記証」を収納しなければならない。

第21条 中国の国際船舶運送経営者、中国の船舶なしの運送業務経営者、国際船舶代理経営者及び国際船舶管理経営者は、次の各号に掲げる変更事由のいずれかがある場合には、原資格許可・登記機関に対し報告し記録にとどめなければならない。

- (1) 企業名称を変更する。
- (2) 企業が移転する。
- (3) 出資者を変更する。
- (4) 廃業し、又は経営を終了する。

2 企業名称を変更する場合には、原資格許可・登記機関が関連する経営許可証又は経営資格登記証を交換発行する。企業が経営を終了する場合には、関係する許可・登記証書を原許可・登記機関に返納しなければならない。

第22条 「海運条例」及びこの実施細則第4章所定の外国投資家投資企業を除き、国際

海運貨物倉庫保管、国際海運コンテナステーション及びヤード業務を経営する経営者は、当該経営活動への従事を開始した日から 30 日以内に、関係する状況を企業所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門に対し報告し記録にとどめなければならない。

第 3 章 国際海上運送及びその補助的業務経営活動

第23条 国際定期船運送経営者は、国際定期船運送航行ラインを新たに開設し、若しくは開設を停止し、又は国際定期船運送船舶若しくは船舶運航期日を変更する場合には、「海運条例」第 19 条の規定に従い交通部の指定するメディアにおいて公告し、かつ、規定に従い報告し記録にとどめなければならない。

第24条 我が国の国際船舶運送経営者は、運営船舶を増加する場合（裸備船賃貸借方式で船舶を賃借して運営船舶を増加する場合を含む。）には、運営に投入する 15 日前までに交通部に対し報告し記録にとどめ、記録証明文書を取得しなければならない。記録資料には、会社の名称、登録地、船名、船舶の国籍、船舶の種類、船舶のトン数及び運営予定航行ラインを記載しなければならない。

2 交通部は、報告記録資料を受け取った後 3 業務日以内に記録証明文書を発行しなければならない。

第25条 我が国の港湾において国際定期船運送業務を展開する外国の国際船舶運送経営者及び我が国において代理人に委託し我が国の港湾へ出入りする国際貨物運送サービスを提供させる外国の船舶なしの運送業務経営者は、国内において一つの連絡機構に委託し、当該外国企業を代表し我が国政府の関係部門と「海運条例」及びこの実施細則所定の関係する管理及び法律に係る事項について連絡をする責任を負わなければならない。連絡機構は、当該外国企業が国内において設立する外国投資家投資企業又は常駐代表機構であることができ、その他の我が国の企業法人又は国内において固定した住所を有するその他の経済組織であることもできる。委託に係る連絡機構は、交通部に対し報告し記録にとどめ、かつ、次の各号に掲げる文書を提出しなければならない。

- (1) 連絡機構の説明書。これには、連絡機構の名称、住所並びに連絡方式及び連絡者を記載する。
 - (2) 委託書の副本又は写し
 - (3) 委託者と連絡機構との合意の副本
 - (4) 連絡機構の工商登記文書の写し
- 2 連絡機構は、当該外国企業の国内における外国投資家投資企業又は常駐代表機構である場合には前項第(2)号及び第(3)号の文書の提供を要しない。
 - 3 連絡機構又は連絡機構の説明書に記載された事項に変更が生じた場合には、変更発生の日から15日以内に交通部に報告し記録にとどめなければならない。

第26条 　いかなる単位及び個人も、国際定期船運送経営者及び船舶なしの運送業務経営者が既に登記した船荷証券を無断で使用してはならない。

第27条 　船舶なしの運送業務経営者は、代理人に委託し船荷証券又は関連書類を発行させる必要がある場合には、法により経営資格を取得した国際船舶運送経営者、船舶なしの運送業務経営者及び国際海運補助業務経営者に委託し、当該事項を代理させなければならない。

- 2 前項所定の経営者は、船荷証券手続をせず、又は保証金を預託していない船舶なしの運送業務経営者の委託を受け、当該経営者のため船荷証券の発行を代理してはならない。

第28条 　国際定期船運送経営者は、荷主及び船舶なしの運送業務経営者と運賃料率を合意する場合には、書面によらなければならない。運賃料率合意の番号は、船荷証券又は関連書類上に表示しなければならない。

第29条 　国際船舶運送経営者は、船荷証券登記手続をせず、又は保証金を納付していない船舶なしの運送業務経営者の提供する貨物又はコンテナを受け入れてはならない。

第30条 　国際定期船運送経営者が代理人に委託し船腹注文、船荷証券の代理発行及び運

賃の代理收受等の業務を受け入れさせる場合には、委託される代理人は、法により経営資格を取得した国際船舶代理経営者でなければならない。

第31条 国際定期船運送経営者及び船舶なしの運送業務経営者は、当該経営者の国内における船舶代理人及び船荷証券発行代理人を交通部の指定するメディアにおいて公布しなければならない。公布事項には、代理人の名称、登録地、住所及び連絡方式が含まれる。代理人に変動が生じた場合には、関係する代理合意が効力を生ずる前7日以内に当該事項を公布しなければならない。

2 国際定期船運送経営者及び船舶なしの運送業務経営者は、代理事項を公布するメディアの名称を交通部に報告し記録にとどめなければならない。

第32条 国際船舶運送経営者相互間において締結される我が国の港湾にかかわる定期船同盟合意、運営合意及び運賃料率合意等については、合意締結の日から15日以内に、次の各号の規定に従い交通部に報告し記録にとどめなければならない。

(1) 定期船同盟合意については、定期船同盟がその全ての中国の港湾に出入りする海上運送を経営する成員を代表して報告し記録にとどめる。定期船同盟は報告し記録にとどめる場合には、同時に当該同盟の成員名簿を提供しなければならない

(2) 国際船舶運送経営者相互間において締結される運営合意及び運賃料率合意については、合意締結に参加する国際船舶運送経営者がそれぞれ報告し記録にとどめる。

第33条 我が国の国際船舶運送経営者相互間の、又は我が国の国際船舶経営者と外国の国際船舶運送経営者との間の合併及び買収については、合併し、又は買収する一方が合併及び買収合意を「海運条例」第24条の規定に従い交通部に報告し審査同意を受ける。

第34条 次の各号に掲げる経営者は、国内において運賃を收受し、又は運賃その他の関連費用を代理收受する場合には、支払人に対し専用インボイスを発行しなければならない。

- (1) 我が国の国際船舶運送経営者及びその分支機構
 - (2) 我が国の船舶なしの運送業務経営者及びその分支機構
 - (3) 国際船舶代理経営者及びその分支機構
 - (4) 「海運条例」第33条所定の企業
- 2 前項所定の経営者は、会社所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門に対し専用インボイス使用証明手続きをした後に、会社所在地の税務機関に対し専用のインボイスの受領を申請しなければならない。国家税務局に別段の定めのある場合には、当該定めに従う。

第35条 国際船舶管理経営者は、契約の約定及び国の関係規定に基づき、船舶の安定及び汚染の防止に関する義務を履行しなければならない。

第36条 我が国の港湾へ出入りする国際定期船運送業務を經營する国際定期船運送経営者は「海上国際運送業情報表（航運会社の基本的状況）」、「海上国際運送業情報表（航運会社コンテナ輸入実入りコンテナ運送量）」に記入して報告し、当該年の3月31日までに交通部に報告送付しなければならない。

- 2 外国の国際船舶運送経営者の上記資料については、当該経営者の委託する連絡機構が報告送付する。

第37条 我が国の国際船舶運送経営者、国際船舶代理経営者及び国際コンテナ運送港湾経営者は、それぞれ「海上国際運送業情報表（航運会社の基本的状況）」、「海上国際運送業情報表（国際船舶代理）」及び「海上国際運送業情報表（港湾コンテナ吞吐量）」に記入して報告し、当該年の3月15日までに会社所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門に報告送付しなければならない。

- 2 各関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、上記情報表及びその集計情報を当該年の3月31日までに交通部に報告送付しなければならない。

第38条 国際船舶代理経営者、国際船舶管理経営者、国際海運貨物倉庫保管業務経営者並びに国際コンテナステーション及びヤード業務経営者は、次の各号に掲げる

行為をしてはならない。

- (1) 正常ではなく、又は合理的でない費用收受水準をもってサービスを提供し、公平な競争を妨害すること
- (2) 会計帳簿外において密かに顧客にリベートを与え、もって業務を引き受ける行為
- (3) 優先的地位を濫用し、取引当事者が自主的に国際海運補助業務経営を選択するのを制限し、又はその関連産業の独占的地位をもって取引当事者を誘導し、同業者の競争を排斥する行為
- (4) その他の不正当な競争行為。

第39条 外国の国際船舶運送経営者及び外国の国際海運補助企業の常駐代表機構は、経営活動に従事してはならない。これには、次の各号に掲げる活動が含まれる。

- (1) その国外の親会社を代表して船腹注文を受け、親会社の船荷証券又は関連書類を発行する。
- (2) 親会社のため決済手続きをし、又は運賃その他の費用を收受する。
- (3) 国外の親会社又はその親会社が国内において設立する「海運条例」第33条所定の企業の伝票を発行する。
- (4) 荷送人の資格をもって国際定期船運送経営者に対し貨物の運送を委託する。
- (5) 外国企業常駐代表機構の名で顧客と業務契約を締結する。

第4章 外国投資家の投資による国際海上運送及びその補助的業務の経営

第40条 中外合資又は合作経営企業を設立して国際船舶運送業務を経営する場合には、設立予定企業所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門を通じて交通部に対して申請を提出しなければならない。申請資料には次の各号に掲げるものが含まれなければならない。

- (1) 申請書
- (2) フィージビリティ・スタディ報告
- (3) 合資又は合作の合意

- (4) 投資家の企業商業登記文書又は身分証書
 - (5) 交通部の規定に適合する高級業務管理人員の業務従事資格証明
- 2 関係する省、自治区又は直轄市の人民公社政府の交通主管部門は、完全に整った資料を接受した日から 10 業務日内に申請資料及び意見を交通部に転送報告しなければならない。
- 3 交通部は、転送報告された上記資料及び意見を接受した日から 30 業務日内に、「海運条例」第 32 条第 2 項ないし第 4 項の規定並びに交通部の公布する国際海運市場の競争状況及び国際海上運送業発展に関する国の政策に従い審査をし、認可し、又は認可しない旨の決定をしなければならない。認可する旨を決定した場合には、認可文章を発給する。認可しない場合には、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知しなければならない。
- 4 認可を取得した申請人は、交通部の認可文書を持参し、外国投資家投資企業に関する国の法律及び法規の要求に従い、関係部門において相応する外国投資家投資企業設立の審査認可手続きをしなければならない。相応する審査認可手続を取得した後は、関係部門が企業の設立を許可する旨の文書及びこの実施細則第 5 条第 1 項第(4)号ないし第(6)号の関連資料を持参し、同条所定の手続に従い交通部から相応する「国際船舶運送経営許可証」を受領しなければならない。

第41条 「海運条例」第 33 条所定の外国投資家投資企業を設立する場合には、交通部及び対外貿易経済合作部の関係規定に従い取り扱わなければならない。

第42条 外国投資家投資企業を設立して国際船舶代理業務を経営する場合には、設立予定企業所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門を通じて交通部に対しこの実施細則第 7 条所定の申請資料を提出しなければならない。関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、完全に整った上記資料を接受した後 10 業務日内に、関係資料及び意見を交通部に転送報告しなければならない。

- 2 交通部は、転送報告された上記資料及び意見を接受した日から 30 業務日内に、「海運条例」第 9 条の規定に従い審査をし、認可し、又は認可しない旨の決定

をしなければならない。認可する旨を決定した場合には、認可文書を発給する。認可しない場合には、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知しなければならない

- 3 認可を取得した申請人は、交通部の認可文書を持参し、外国投資家投資企業に関する国の法律及び法規の要求に従い、関係部門において相応する外国投資家投資企業設立の審査認可手続をしなければならない。相応する認可文書を取得した後は、関係部門が企業の設立を認可する旨の文書を持参し、この実施細則第7条の規定に従い交通部において登記手続をし、かつ、「国際船舶代理経営資格登記証書」を受領しなければならない。

第43条 外国投資家投資企業を設立して国際船舶管理業務を経営する場合には、設立予定企業所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門を通じて交通部に対しこの実施細則第8条所定の申請資料を提出しなければならない。関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主幹部は、完全に整った上記資料を接受した後10業務日内に、関係資料及び意見を交通部に転送報告しなければならない。

- 2 交通部は、転送報告される上記資料及び意見を接受した日から30業務日内に「海運条例」第11条の規定に従い審査をし、認可し、又は認可をしない旨を決定しなければならない。認可をする旨を決定した場合には、認可文書を発給する。認可しない場合には、書面により申請人に通知し、かつ理由を通知しなければならない。
- 3 認可を取得した申請人は、交通部の認可文書を持参し、外国投資家投資企業に関する国の法律及び法規の要求に従い関係部門において相応する外国投資家投資企業の審査認可手続をしなければならない。相応する審査認可手続を取得した後は、関係部門の認可文書を持参し、この実施細則第8条所定の手続に従い企業所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門に対し登記手続をし、「国際海運補助業経営資格登記証」を受領しなければならない。

第44条 国際海運補助貨物倉庫保管業務を経営する場合には、次の各号に掲げる条件を具備しなければならない

- (1) 固定した営業場所を有する。
- (2) 経営範囲に適応する倉庫施設を有する。
- (3) 高級業務管理人員中の少なくとも2名は、3年以上関連業務に従事した経歴を有する。
- (4) 法律及び法規所定のその他の条件

第45条 国際海運コンテナステーション及びヤード業務を営業者の場合には、次の各号に掲げる条件を具備しなければならない。

- (1) 固定した営業場所を有する。
- (2) 経営範囲に適応する車輛、積み降ろし機械、ヤード並びにコンテナ検査設備及び施設を有する。
- (3) 高級業務管理人員中の少なくとも2名は、3年以上関連業務に従事した経歴を有する。
- (4) 法律及び法規所定のその他の条件

第46条 外国投資家投資企業を設立して国際海運貨物倉庫保管業務を営業者、又は中外合資若しくは合作企業を設立して国際コンテナステーション及びヤード業務を営業者の場合には、設立予定企業所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門を通じて交通部に対し申請を提出しなければならない。申請資料には、次の各号に掲げるものが含まなければならない。

- (1) 申請書
- (2) フィージビリティ・スタディ報告
- (3) 合資又は合営合意
- (4) 投資家の企業商業登記文書又は身分証明

2 関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、完全に整った上記資料を接受した後10業務日内に、関係資料及び意見を交通部に転送報告しなければならない。

3 交通部は、転送報告される上記資料及び意見を接受した日から30業務日内に、この実施細則第44条又は前条の規定に従い審査をし、認可し、又は認可しない

旨の決定をしなければならない。認可する旨を決定した場合には、登記し、かつ、相応する認可文書を発給する。認可しない場合には、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知しなければならない。

- 4 認可を取得した申請人は、交通部の認可文書を持参し、外国投資家投資企業に関する国の法律及び法規の要求に従い、関係部門に対し外国投資家投資企業設立の審査認可手続をしなければならない。相応する認可文書を取得した後は、交通部に対し登記手続をし、「国際海運補助業経営資格登記証」を交換受領する。

第47条 国際海運貨物倉庫保管業務経営者並びに国際コンテナステーション及びヤード業務経営者は、交通部の発行する資格登記証明文書を持参し、監督管理地の税関に対し登記手続をした後に限り、税関監督管理貨物又はコンテナを受け入れることができる。

第48条 外国の国際船舶運送経営者及び外国の国際海運補助企業が中国国内において常駐代表機構を設立する場合には、設立予定の常駐代表機構所在地の省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門を通じて交通部に対し次の各号に掲げる資料を提出しなければならない。

- (1) 申請書。申請書には、設立予定企業の名称、設立地区。駐在期間及び主たる業務範囲等を記載しなければならない。
 - (2) 企業商業登記文書
 - (3) 企業の紹介。これには、企業の設立時期、主たる経營業務範囲、直近の年度経營業績、被用者数及び海外機構等が含まれる。
 - (4) 首席代表授權書、これについては、企業の董事長又は総経理が署名する。
 - (5) 首席代表の氏名、国籍、履歴及び身分証書
- 2 関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、完全に整った上記資料を接受した後7業務日内に、関係資料及び意見を交通部に転送報告しなければならない。
 - 3 交通部は、転送報告される上記資料及び意見を接受した日から15業務日内に、認可し、又は認可しない旨の決定をしなければならない。認可する旨を決定し

た場合には、交通部が「外国（境外）水路運送企業在中国常駐代表機構設立認可書」（以下「認可書」という。）を発行する。申請資料が真実でない場合には、認可せず、書面により申請人に通知し、かつ、理由を告知する。

- 4 認可を取得した申請人は、認可の日から 30 日以内に、認可書を持参し企業登記機関に対し登録登記手続をしなければならない。期間を徒過し関連手続をしない場合には、直ちに、かつ、自動的に効力を失う。
- 5 常駐代表機構の駐在認可期間は、これを 3 年とする。

第49条 常駐代表機構は、名称又は首席代表を変更する場合には、変更後 15 日以内に交通部に対し報告し記録にとどめなければならない。

- 2 首席代表を変更する場合において、報告し記録にとどめるときは、同時に新任主席代表の履歴及び身分証書の写し並びに企業の董事長又は総経理が署名した首席代表授権書を報告送付しなければならない。
- 3 常駐代表機構の名称を変更する場合において、報告し記録にとどめるときは、同時に原名称と現名称との関係の説明を報告送付しなければならない。外国企業の名称変更に属し、又は企業の合併若しくは分割等の事由により常駐代表機構の名称を変更する場合には、更に関連する法律証明文書を報告送付しなければならない。
- 4 交通部は、報告記録資料を受け取った後遅滞なく関係変更登記手続をしなければならない。

第50条 常駐代表機構は、駐在期間を延長する必要がある場合には、期間満了の日の 60 日前までに交通部に対して申請を提出しなければならない。申請資料には次の各号に掲げるものが含まれる。

- (1) 申請書
 - (2) 交通部の発行した認可書の写し
 - (3) 常駐代表機構工商登記文書の写し
- 2 常駐代表機構の各回の駐在延長期間は、これを 3 年とする。
 - 3 交通部は、申請人の整った有効な資料を受け取った日から 15 業務日内に変更登記手続をし、かつ、関連登記証明文書を発行しなければならない。

第51条 常駐代表機構は、終了する場合には、終了の日の 10 日前までに交通部に報告しなければならない。交通部が当該常駐代表機構を抹消する。

- 2 常駐代表機構の駐在期間が満了したのに期間延長登記手続きをしない場合には、当該常駐代表機構の駐在資格は、自動的に喪失する。
- 3 常駐代表機構が終了し、自動的に資格を喪失し、又は抹消された場合には、交通部が「外国（境外）水路運送企業在中国常駐代表機構設立抹消通知書」を発行し、同時に関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門及び企業登記機関に通知する。

第 5 章 調査及び処理

第52条 利害関係人は、国際海上運送業務経営者又は国際海運補助業務経営者に「海運条例」第 35 条及びこの実施細則第 38 条所定の事由があると認める場合には、「海運条例」第 35 条の規定により交通部に対し調査の実施を請求することができる。調査を請求する場合には、書面による調査請求を提出し、かつ、理由を述べ、必要な証拠を提出しなければならない。

- 2 交通部は、調査申請につき評価をし、調査申請を接受した日から 60 業務日内に調査を実施し、又は調査しない旨の決定をしなければならない。
 - (1) 交通部は、調査申請の理由が不十分で、又は証拠が不足すると認める場合には、調査しない旨を決定し、かつ、調査申請人に通知する。申請人は、理由又は証拠を補充した後に再度調査申請を提出することができる。
 - (2) 交通部は、評価結論に基づき調査を実施すべきであると認め、又は「海運条例」第 35 条の規程に従い自ら調査を決定した場合には、関係資料及び評価結論を国務院の工商行政管理部門及び価格部門に通知しなければならない。

第53条 調査の実施については、交通部が国務院の工商行政管理部門及び価格部門（以下「調査機関」という。）と共に共同で成立させる調査グループが行う。

- 2 調査機関は、調査グループの構成人員、調査事由及び調査期間等の状況を被調査人に通知しなければならない。被調査人は、調査通知が送達された後 30 日内

に調査事項につき答弁をしなければならない。

- 3 被調査人は、調査グループの成員と調査申請人、被調査人又は調査事項との間に利害関係があると認められる場合には、回避請求を提出する権利を有する。調査機関は、回避請求が成立すると認められる場合には、調査グループの成員に対し調整をしなければならない。

第54条 被調査人は、調査を受ける際に、調査グループの要求に基づき関連するデータ、資料及び文書を提出しなければならない。商業秘密に属する場合には、調査グループに対し提出しなければならない。調査グループは、書面により記録し検査に備えなければならない。

- 2 調査機関及び調査人員は、被調査人の商業秘密について秘密を保持しなければならない、
- 3 被調査人は、調査人員がその商業秘密を漏洩した旨を発見し、かつ、十分な証拠がある場合には、調査機関に対し苦情を申し立てる権利を有する。

第55条 調査機関は、被調査人が「正常かつ合理的な水準の運賃料率を下回る」の認定について、次の各号に掲げる要素を考慮しなければならない。

- (1) 同一業種内の多数の経営者の運賃料率水準及び被調査人と同等の規模を有する経営者の運賃料率水準
- (2) 被調査人が当該運賃料率水準を実施する理由。これには、原価構成、管理水準及び損益状況等が含まれる。
- (3) 特定の競争相手に対し、かつ、競争相手の排除を目的としているか否か。

第56条 調査機関は「公平な競争を損なう」又は「取引の相手方を損なう」の認定について、次の各号に掲げる要素を考慮しなければならない。

- (1) 荷送人が自由に運送人を選択することについて妨害をもたらす。
- (2) 貨物の正常な出荷運送に影響する。
- (3) 帳簿外における密かなリベートをもって貨物を引き受け、市場競争の規則を曲げる。

第57条 調査機関は、調査結果を出す前に、専門家コンサルティング会議を開催し、「公平な競争を損なう」又は「取引の相手方を損なう」の程度について評価をさせることができる。

- 2 招聘させるコンサルティング専門家は、調査申請人又は被調査人と利害関係を有してはならない。

第58条 調査が終了した場合には、調査機関は、調査結論を出し、かつ、書面により調査申請人及び被調査人に通知しなければならない。

- (1) 基本的事実が成立しない場合には、調査機関は、調査の終了を決定しなければならない。
- (2) 基本的事実が存在するけれども市場公平競争に実質的損害をもたらさない場合には、調査機関は、被調査人に対し禁止性又は制限性の措置を講じない旨の決定をすることができる。
- (3) 基本的事項が明らかで、かつ、市場公平競争に実質的損害をもたらす場合には、調査機関は、「海運条例」の規定に基づき、被調査人に対し制限性又は禁止性の措置を講じなければならない。

第59条 調査機関は、禁止性又は制限性の措置を講ずる旨の決定をする前に、当事者に対し聴聞を開催する権限を有する旨を告知しなければならない。当事者は、聴聞の開催を要求する場合には、調査機関の通知送達日から10日以内に調査機関に対し書面により提出しなければならない。期間を徒過して聴聞請求を提出しない場合には、聴聞を請求する権利を自動的に放棄したものとみなす。

第60条 この実施細則第38条所定の事由について調査を実施する場合には、調査グループの成員には、被調査人の資格について登記を実施した関係する省、自治区又は直轄市の交通主管部門の人員が含まなければならない。

- 2 この実施細則第38条第(3)号所定の違法行為をし、かつ、取引当事者又は同業競争者に対し実質的損害をもたらしたものについて、調査機関は、当該行為者が一定期間内において業務量を拡大することを制限するための制限性措置を講ずることができる。

第6章 法律責任

第61条 「海運条例」及びこの実施細則の規程に違反し処罰すべき場合には、交通部又は授權された省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、「海運条例」第6条及びこの章の規定に従い処罰しなければならない。

第62条 外国企業常駐代表機構にこの実施細則第39条所定の事由がある場合には、交通部又は関係する省、自治区又は直轄市の人民政府の交通主管部門は、関係状況を関係する工商行政管理部門に通報することができ、工商行政管理部門が「海運条例」第52条第2項の規定に従い処罰する。

第63条 定期船協会合意、運営合意及び運賃料率合意につき規定どおりに交通部に報告・記録手続をしない場合には、交通部が「海運条例」第48条の規定により、この実施細則第32条所定の報告記録人に対し処罰を実施する。定期船同盟が規定どおりに報告・記録手続をしない場合には、その同盟成員に対し処罰することができる。

第64条 調査人員が規定に違反し、被調査人の秘密保持に係る情報を漏洩した場合には、法により行政処分をする。重大な結果をもたらし、刑事法律に抵触する場合には、法により刑事責任を追及する。

第7章 附 則

第65条 「海運条例」及びこの実施細則所定の許可・登記事由について、申請人は、代理人に委託して取り扱わせることができる。代理人は、委託事項を取り扱う場合には、授權委託書を提供しなければならない。外国の申請人又は投資家の提出する公証文書については、申請人又は投資家の所在国の公証機関又は業務執行弁護士が発行しなければならない。

- 2 この実施細則の要求する各種文字資料については、中国語で作成しなければならない、その他の文字を使用する場合には、中国語訳文を添付しなければならない。

第66条 「海運条例」及びこの実施細則所定の報告・記録事項に係る具体的な要求、報告・記録方式及び方法については、交通部の規定に従い取り扱わなければならない。

第67条 香港特別行政区、マカオ特別行政区及び台湾地区の投資家が内地において投資して国際海上運送及び国際海上運送と関連する補助的業務に従事する場合には、「海運条例」第4章及びこの実施細則第4章の関係規定を準用する。

第68条 「海運条例」第20条所定の運賃料率の公布及び合意運賃料率記録の具体的弁法は、交通部が別途にこれを定める。

第69条 港湾国際海運貨物の積み降ろし、港湾内国際海運貨物倉庫保管業務並びに国際海運コンテナ埠頭及びヤード業務を経営する場合には、港湾管理に関する国の法律及び行政法規の規定に従い取り扱う。

第70条 この実施細則は、2003年3月1日から施行する。交通部が1985年4月11日に公布した「国際海運に従事する船舶会社に対する交通部の暫定施行管理弁法」、1990年3月2日に公布した「国際船舶代理管理規定」、1990年6月20日に公布した「国際定期船運送管理規定」、1992年6月9日に公布した「海上国際コンテナ運送管理規定実施細則」及び1997年10月17日に公布した「外国水路運送企業常駐代表機構管理弁法」は、同時にこれらを廃止する。

老朽船舶管理規定

第一条 老朽運輸船舶管理を強化し、水路運送メカニズムを改善し、船舶の技術レベルを向上させ、水路運輸安全を保障し、水路運輸事業の健全な発展を促進するため、本規定を制定する。

第二条 本規定は中華人民共和国船籍の水路運輸に従事する船舶（海上、河川）に適用される。

第三条 本規定にある以下の用語の意味は次のとおり

- (一) 船齢とは、船舶建造日から現在までの年限を指す。
- (二) 老朽運輸船舶とは、船齢が本規定第四条、第五条が規定する最低年齢以上の船舶を指す。
- (三) 廃船とは、永久に水路運輸に従事することが不可能な船舶を指す。

第四条 老朽船舶（海上）は以下の類型に区分される。

- (一) 一類老朽船舶（海上）とは、船齢 10 年以上の高速客船を指す。
- (二) 二類老朽船舶（海上）とは、船齢が 10 年以上の旅客ロールオン船、貨客船、旅客フェリー、貨客フェリー（旅客列車フェリーを含む）、観光船、客船を指す。
- (三) 三類老朽船舶（海上）とは、船齢が 15 年以上のタンカー、ケミカル船、船齢が 12 年以上の液化ガス船を指す。
- (四) 四類老朽船舶（海上）とは、船齢が 18 年以上のバラ積船、砂利船を指す。
- (五) 五類老朽船舶（海上）とは、船齢が 20 年以上のロールオン船、バラ積セメント船、冷凍運搬船、雑貨船、多目的船、コンテナ船、木材運搬船、曳船、プッシャー、バージ等を指す。

第五条 老朽船舶（河川）は以下の類型に区分される。

- (一) 一類老朽船舶（河川）とは、船齢 10 年以上の高速客船を指す。
- (二) 二類老朽船舶（河川）とは、船齢が 10 年以上の旅客ロールオン船、貨客船、旅客フェリー、貨客フェリー（旅客列車フェリーを含む）、観光船、客船を指す。
- (三) 三類老朽船舶（河川）とは、船齢が 16 年以上のタンカー、ケミカル船、液化ガス船を指す。
- (四) 四類老朽船舶（河川）とは、船齢が 18 年以上のバラ積船、砂利船を指す。
- (五) 五類老朽船舶（河川）とは、船齢が 20 年以上のロールオン船、バラ積セメント船、冷凍運搬船、雑貨船、多目的船、コンテナ船、木材運搬船、曳船、プッシャー、バージ等を指す。

第六条 国は老朽運輸船舶に対し技術上の監督管理制度を実施し、強制廃棄船齢に達した運輸船舶に対し強制廃船制度を実施する。

第七条 県クラス以上の人民政府交通部主管部門は本規定及びその他の関係規定に基づき、老朽運輸船舶に対し管理を実施するとともに、同部門が設置する運航管理機構に委託し老朽運輸船舶管理に係る現場業務を実施させる。海事管理機構は関係法律、行政法令及び本規定に従って、老朽運輸船舶に対し検査管理及び登記管理を実施する。

第二章 船舶購入、裸傭船、改修管理

第八条 外国船舶を購入し、又は、外国船舶を裸傭船し水路運輸に従事させる場合、船舶は本規定の付録が規定する購入、外国船舶裸傭船の船齢条件に合致し、船体、主要機関設備及び専用設備が国の規定及び認可を受けた船舶検査技術規範に適合するものでなければならない。本規定の外国船舶購入、外国船舶裸傭船には、既に外国から購入又は裸傭船したものの、未だ中国において合法的に船舶検査証書、船舶国籍証書及び船舶運営証書又は国際船舶運輸許可文書を取得していない外国船舶並びに競売方式により購入した外国船舶が含まれる。

第九条 如何なる団体及び個人も外国スクラップ船を購入し水路運輸に従事させてはならず、外国スクラップ船を裸傭船して水路運輸に従事させてはならない。

第十条 外国船舶を購入し、裸傭船し中国籍船舶に変更し水路運輸業に携わる場合は、購入者、傭船者は船舶の船齢及び技術面の状態を把握しておくとともに、以下の手順により手続を行わなければならない。

- (一) 外国船舶を購入、裸傭船する前に、国の関係規定に基づき県クラス以上の地方人民政府交通部主管部門に運送力増加申請を行うとともに、交通部の許可を得なければならない。許可を得た後でなければ外国船舶を購入、裸傭船してはならない。
- (二) 外国船舶を購入、裸傭船した後、法に基づき海事管理機構が認可した船舶検査機構に初回検査を申請し、当該機構が発行した船舶検査証書を取得しなければならない。
- (三) 外国船舶を購入、裸傭船し船舶検査証書を取得した後、法に基づき海事管理機構に船舶登記、裸傭船登記申請を行い、当該機構が発行する船舶所有権登記証書、船舶国籍証書又は裸傭船登記証明及び臨時船舶国籍証書を取得しなければならない。
- (四) 外国船舶を購入、裸傭船し船舶国籍証書又は裸傭船証明及び臨時船舶国籍証書を取得した後、中国において水路運輸業に携わるものについては、関係規定に従って県クラス以上の人民政府交通主管部門に申請し、船舶運航証書を取得しなければならない。

い。国際運輸業に携わるものについては、交通部に申請し、国際船舶運輸許可文書を取得しなければならない。

第十一条 船舶検査機構は厳格に船舶技術検査基準及び本規定に基づき購入又は裸傭船した外国船舶の検査を実施する。検査に合格しないものについては、船舶検査証書を交付しない。

第十二条 船舶登記機関は厳格に船舶登記規定及び本規定に基づき購入又は裸傭船した外国船舶の登記を実施する。審査に合格したものについては、登記を行い、船舶所有権登記証書、船舶国籍証書、又は、裸傭船登記証明、臨時船舶国籍証書を交付する。裸傭船を行った外国船舶、臨時船舶国籍証書の期限は、借入期間に応じて、2年を超えない範囲で確定する。裸傭船期間が2年を超える外国船舶の借入人は証明の有効期間内に海事管理機構において臨時船舶国籍証書の再交付を申請しなければならない。

第十三条 県クラス以上の人民政府交通主管部門は、国の水路運輸経営資質管理関係規定及び本規定に基づき、水路運輸業者が行う申請を審査する。審査に合格しない場合は、船舶運航証書又は国際船舶運輸許可文書を交付してはならない。

第十四条 通常のお朽運輸貨物船を液化ガス船、タンカー、ケミカル船、バラ積セメント船、旅客ロールオン船、ロールオン船、高速客船、通常のお省間運輸客船に改造する場合は、交通部に報告し許可を得なければならない。通常のお朽運輸貨物船を省内運輸客船に改造する場合は、省クラスのお交通主管部門に報告し許可を得なければならない。お朽運輸船舶を改修する場合は、海事管理機構が認可した船舶検査機構に申請し建造検査を受けなければならない。船舶検査機構が改修お朽運輸船舶に対し船舶検査証書を交付する場合は、改修期日を明記するものとする。但し、船舶建造期日を変更するものではない。

第十五条 老朽運輸船舶を改修し、改修前と異なる本規定の船舶類型に区分されたものについては、特別定期検査年、強制廃船年について、改修後の老朽運輸船舶類型に係る規定を適用する。

第三章 船舶運航管理

第十六条 船主又は運航者は有効な措置を講じて、老朽運輸船舶の追跡管理を強化し、船舶設備検査修理、整備検査周期及び各種電気装置の絶縁抵抗計測周期を適切に短縮しなければならない。未修理、未整備を厳禁する。

第十七条 船主又は運航者が老朽船舶の用途又は航行区域を変更する場合は、海事管理機構が認可した船舶検査機構に対し臨時検査を申請し、総トン数及び純トン数を再計測し、積載喫水及び旅客定員、船舶構造及び設備の安全性能を確定しなければならない。

- 第十八条 老朽運輸船舶の出入港手続に当たっては、海事管理機構に関連安全証書を提出するほか、船舶運航証書又は国際船舶運輸許可文書を提出し検査を受けなければならない。国の規定に従って有効な船舶証書を提出、受験しない老朽運輸船舶については、海事管理機構は出入港手続を行わないものとする。船舶運航証書又は国際船舶運輸許可文書を提出受験しないものについては、更に関連状況を所在の交通主管部門に通知するものとする。交通主管部門は通知を受けてから24時間以内に処理を決定するとともに、決定を書面により海事管理機構に通知するものとする。
- 第十九条 通常の運航状態ではなく、又は、その他の妨害が存在し、水上交通安全を阻害する可能性がある老朽運輸船舶に対して、海事管理機構は関係法律、行政法令の規定に基づき、入出港を禁止し、又は、停船、コース変更、指定地への回航を命ずる。
- 第二十条 船主又は運航者は国の関係規定に基づき、海事管理機構が認可した船舶検査機構に対し、運航中の老朽運輸船舶の定期検査を申請しなければならない。検査に不合格となった場合は、水路運輸業に携わってはならない。
- 第二十一条 老朽運輸船舶が本規定の付録が規定する特別検査の船齢に達し、継続して水路運輸業に携わる場合は、船主又は運航者は海事管理機構が認可した船舶検査機構に特別定期検査を申請し、相応の船舶検査証書を取得するとともに、当該水路運輸業を許可した交通主管部門に報告し登録しなければならない。
- 第二十二条 特別定期検査に合格し、継続して水路運輸業に携わる老朽運輸船舶について、船主又は運航者は最初の特別定期検査期間が満了した後は、毎年一回特別定期検査を申請し、相応の船舶検査証書を取得するとともに、当該水路運輸業を許可した交通主管部門に報告し登録しなければならない。県クラス以上の人民政府交通主管部門が老朽運輸船舶の技術状況が航行の安全に影響を及ぼす恐れがあることを発見した場合は、海事管理機構を通じて船主又は運航者に船舶検査機構に臨時検査を申請するよう命ずることができる。
- 第二十三条 本規定第二十一条、第二十二条の規定に背き、特別定期検査を申請せず、又は、特別定期検査で不合格となった老朽運輸船舶は廃棄しなければならない。
- 第二十四条 本規定の付録が規定する強制廃船に該当する船舶は、廃棄しなければならない。船舶検査証書、船舶運航証書又は国際船舶運輸許可文書の有効期限は、本規定の付録が規定する船舶強制廃棄船齢の期限を越えてはならない。
- 第二十五条 船舶廃棄後、当該船舶運航証書又は国際船舶運輸許可文書は、廃棄日をもって失効し、船主又は運航者は船舶廃棄日から15日以内に、船舶運航証書又は国際船舶運輸許可文書を元の証書発行機関に返還し取り消さなければならない。当該船舶検査証

書は元の証書発行機関が「水路運輸従事禁止」を書き入れるとともに、他の用途に従事可能である旨を注記する。

第二十六条 廃船が水路運輸業に従事することを禁止する。廃船の設備及びその他の付属品を使用し運輸船舶に装備して水路運輸業に従事することを禁止する。

第二十七条 廃船を交通艇（サンパン）、水上娯楽施設及びその他の運輸以外の施設に改造する場合は、国の関係規定に適合させなければならない。

第四章 監督及び処罰

第二十八条 県クラス以上の人民政府交通主管部門、海事管理機構は関係法律、行政法令、規則の規定に基づき、老朽運輸船舶の監督検査を実施するものとする。老朽運輸船舶の船主又は運航者は県クラス以上の人民政府交通主管部門、海事管理機構が法に従って実施する監督検査を受け入れ、事実と違わず関係証書、資料又は状況を提示しなければならない。監督検査を拒絶し、隠蔽又は虚偽の報告をしてはならない。

第二十九条 老朽運輸船舶の船主又は運航者が本規定第十条（四）の規定に違反し、許可無くみだりに営利性の水路運輸に従事した場合は、『中華人民共和国水路運輸管理条例』第二十六条（一）の規定に従って行政処罰を行う。

第三十条 本規定第二十五条の規定に違反し、廃船の船舶運航証書又は国際船舶運輸許可文書を元の証書を発行した交通部主管部門に返還しないものについては、許可無くみだりに営利性の水路運送に従事したものとみなし、『中華人民共和国水路運輸管理条例』第二十六条（一）に従って行政処分を行う。

第三十一条 船主又は運航者が本規定の船舶登記、検査関係規定に違反した場合は、海事管理機構が関係法律、行政法令、規則の規定に従って行政処分を行う。

第三十二条 交通部主管部門、海事管理機構の職員が職務怠慢、不正行為、職権乱用を行った場合は、法に従って行政処分を行う。

第五章 付則

第三十三条 本規定は交通部が解釈権限を有する。

第三十四条 本規定は公布日をもって施行する。一類、二類の船舶（海上、河川）の強制廃船規定は2001年5月1日から実施し、その他の船舶の強制廃船規定は2002年1月1日から実施する。

1993年4月19日交通部が交付した『老朽船舶管理規定』は同日をもって廃止し、本規定の効力が発生する前に交通部が交付したその他の関係規定が法規定と一致しないものについては、本規定によるものとする。

六 参考文献

唱 新	グローバリゼーションと中国経済	新評論	2000年1月
森 隆 行	外航海運概論	成山堂	平成16年10月
田 雁	最新中国経済の本当の実力	阪急コミュニケーションズ	2004年5月
山 岸 寛	海上コンテナ物流論	成山堂	平成16年5月
南 亮進(編)	中国経済入門〔第2版〕	日本評論社	2005年5月
織 田 政 夫	海運政策論	成山堂	昭和54年11月
日通総合研究所	必携 中国物流の基礎知識	大成	2004年9月
田中道雄(編)	現代中国の物流と社会	ミネルヴァ	2005年11月
浜 口 允 等	東アジアの中の中国史	日本放送	2003年3月
李 明 星	中国経済の発展と戦略	N T T	2005年3月
岡 部 達 味	中国の対外戦略	東京大学	2002年11月
杉 山 定 久	これからの中国ビジネス	プレジデント社	2004年12月
莫 那 富	中国レポート	ジャパントイムス	2004年3月
2005年版	中国情報ハンドブック	蒼蒼社	
	中国年間2003	創士社	
田 島 英 一	「中国人」という生き方	集英社	2001年3月
司 馬 遼太郎	中国・江南のみち	朝日新聞社	1987年3月
岡 田 充	中国と台湾	講談社	2003年2月
青 樹 明 子	日中ビジネス摩擦	新潮社	2003年5月
横 山 宏 章	中華思想と現代中国	集英社	2002年10月
玉 柯	多民族国家 中国	岩波	2005年3月
平 松 茂 雄	中国海洋戦略	勁草書房	1993年6月
” ”	続 中国海洋戦略	”	1997年4月
宮 崎 正 勝	鄭和の南海大遠征	中央公論社	1997年7月
土 井 全二郎	現代の海賊	成山堂	2004年8月
田 中 健 夫	倭寇	教育社	1982年2月
松 浦 章	中国の海賊	東方書店	1995年12月
日 高 義 樹	日米は中国の覇権主義とどう戦うか	徳間書房	2005年7月

村山裕三	経済安全保障を考える	日本放送協会	2003年2月
越智均	中華人民共和国海事関係法規(1)	海上保安大学校	平成8年度
	—海上交通事故調査処理条例—		第42巻第2号
〃	〃 〃 (2)	〃	平成9年
	中華人民共和国涉外科学研究管理規定—他		第43巻第1号
	〃 〃 (3)	〃	平成9年度
〃	—内河交通安全管理条例(訳)—		第43巻第2号
	〃 〃 (4)	〃	平成10年度
〃	—内河衝突予防規則(訳)—		第44巻第1号
	〃 〃 (5)	〃	平成10年度
〃	—排他的経済水域及び大陸棚法則(訳)—		第44巻第2号
	〃 〃 (6)	〃	平成11年度
〃	—航路管理条約事実実施細則(訳)—		第45巻第1号
	〃 〃 (7)	〃	平成12年度
〃	—海洋環境保護法(訳)—		第46巻第1号
	〃 〃 (8)	〃	平成14年度
〃	—沿岸船舶辺防治安管理规定—		第47巻第1号
	中国の海洋環境保護について	〃	平成16年度
〃			第49巻第1号
	中華人民共和国船舶海上保安規則(訳)	〃	平成16年度
〃			第49巻第2号
	造船関連海外情報収集及び海外業務協力事業	海洋政策研究財団	
日本財団	中国海事通信平成16年度(第38号)以降のもの	〃	
〃	中国造船業の概況<2003年>	〃	2004年12月
〃	中国における水運業及び船舶需要の動向調査 平成15年度	〃	2005年3月
〃	各国の海洋政策の調査研究報告書 海洋白書 2004年創刊号	〃	平成16年3月

〃	海洋白書 2005 マラッカ・シンガポール海峡船舶通航量等調査	〃 日本海難防止協会	平成 17 年 12 月
---	------------------------------------	---------------	--------------

東京財団研究報告書 2006-9

中国の海洋政策と日本 ～海運政策への対応～

2006年5月

編著者:

プロジェクト・リーダー

廣瀬 肇 呉大学社会情報学部教授

発行者:

東京財団 研究推進部

〒107-0052 東京都港区赤坂1-2-2 日本財団ビル3階

TEL: 03-6229-5502 FAX: 03-6229-5506

URL: <http://www.tkfd.or.jp>

無断転載、複製および転載を禁止します。引用の際は、本報告書が出典であることを必ず明示して下さい。

報告書の内容や意見は、すべて執筆者個人に属し、東京財団の公式見解を示すものではありません。

東京財団は日本財団等競艇の収益金から出捐を得て活動を行っている財団法人です。

