

4 . 中国農畜産物流通と集出荷・輸送の拠点

(1) 中国農畜産物流通の改革過程の概要

改革開放以降の中国農産物流通の改革経過について、黎元生注)、は次の5段階に分けている。要約すると、

初歩動段階 (1979 - 1984年)

党の十一期三中全会で農村経済改革の重要決定がなされ、18の重要農産物の買入価格の引上げと集贸市场の開放による生鮮農産物の取引と価格が自由化された時期。

双軌制 運行段階 (1980 - 1990年)

統一買付価格と統一販売価格の間の不均衡から生じた政府の財政負担を軽減するために、重要農作物に対して 双軌制 (限度数量を設けて、それ以上は逆ザヤを軽減) を実行した時期。

改革統一 段階 (1991 - 1993年)

重要農産物の統一買付・統一販売制度を撤廃し、買付数量は固定したままで価格を市場にゆだねる 保量放価 政策を実行した時期。

流通領域全面改革段階 (1994 - 1997年)

城鎮 (都市) への食糧供給を保証するために、食糧買上げ市場の管理を強化し、米袋子 (コメ・穀類・豆类・食用油等の主食を指す) に対する省長責任制導入によって、行政の食糧生産に対する支援を強化した時期。

流通領域改革全面改深化段階 (1997 - 現在)

四分開、一完善 (政府と企業の分離、中央と地方の役割分担、備蓄と経営の分離、新旧の財務勘定の分離、食糧価格形成のメカニズムの強化) の基本原則の下に、三項政策、一項改革 (保証価格による余剰食糧の買上げ、食糧保管企業による普通価格販売、農業発展銀行の買い上げ資金の運行の停止等) を行った。

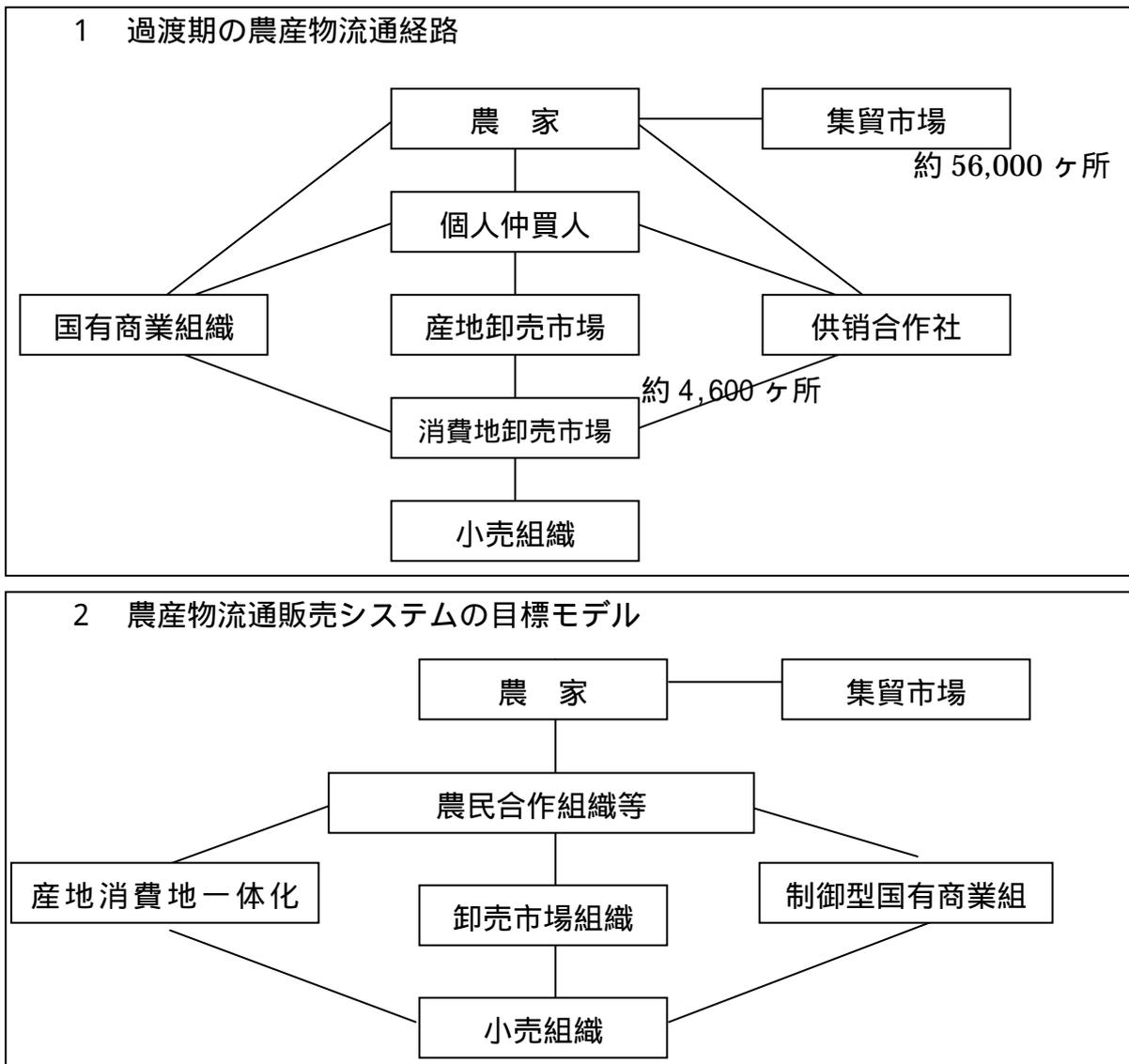
そしてWTO加盟後は、価格政策から非価格政策への転換を図っている。

農産物流通の改革過程で、生鮮品市場、特に卸売市場の役割が大きくなってきているが、次に流通段階別の経路についてみてみよう。

(2) 中国農産物流通段階別経路

前述の黎元生は、農産物の流通経路の現在及び将来モデルについて紹介している。

すなわち、過渡期とみる現状の農産物流通 (取引) 経路は、産地の農家から個人の仲買人に渡るのが主流であるが、一部は国有商業組織又は供销社(購買販売協同組合。主に農村で商品供給と農産物の買い付けを目的として組織化された協同組合。)に出荷され、更に一部は農家自身が近在の集贸市场で販売するというものである。以下川上から川下に至る農産物の流通 (取引) に関わる組織 (物流拠点ともみなせる) としては、次頁の図表 - 28 のように見られている。



図表 - 28 中国農産物の流通（取引）経路

資料：流通経路図（現状と将来）は、黎元生「農産物流通組織創新研究」中国農業出版社、2003年11月、図5-1,5-より。

集贸市场数は、「中国統計年鑑」（2003年版）。

卸売市場数は、商務部調べ。

（3）農産物産地段階の集出荷・輸送拠点

農村の基層（末端）組織としての村民委員会は、2004年652,718組織、やや大きい町の行政単位である郷鎮政府は同年36,952であるが、農村の集贸市场数からみて、1郷鎮1強の集贸市场（農貿市場ともいう自由市場）がある。人民公社制度から郷鎮制度へ移行した際、公社は鎮へ、生産大隊は郷へ、生産隊は村民委員会にしたことで、一定の広がりともまとまりをもつ、これらの行政圏域が農畜産物の一次的な集出荷拠点、場合によっては輸送拠点と重なっているとみられる。例外的には農懇国营農場（2004年1,928農場）、無公害農産物基地（生産モデル1次、2次計200基地。輸出モデル20基地）、その他近年の内外資大手食品企業の生産基地等が一次段階の集出荷単位であり、輸送拠点となっている。

郷村域を超えて集出荷される農畜産物は、仲買人（經紀人）か供销社等が少量ずつ

買い集めるため、荷がまとめるのに時間がかかるという。日本の農協組織に相当する集出荷組織がなく物的施設を伴う輸送拠点のイメージもわきにくい。まず集贸市场からみよう。

村民と集贸市场

1980年代以降、農産物流通が次第に自由化されるにつれ、農村での農産物取引の場として集贸市场の役割は次第に大きくなった。1983年に国务院より下達された「都市・農村貿易管理方法」では都市・農村定期市場貿易は都市農村集贸市场であり、大都市の中の集贸市场を含むとされている。90年代になると集贸市场の中には大きく成長するものが出現し、どの範囲の市場までを集贸市场とするか問題提起されたこともあるが、「集贸市场」は定期市貿易という取引形式をもって商品取引を行う活動場所である(注)とするだけの規定であるため、北京市の大鐘寺市場のように大規模市場に成長したものもある。

(注) 深圳市に対する国家工商行管局「都市・農村集贸市场の範囲等に関する問題の回答」1993年6月4日

ここでの取引は、政府による規制がない自由市場といわれ、市場数自体は2000年以降農村市場を中心に減少傾向にあるものの、取引額自体は引き続き増加してきている。中国統計年鑑では、近年、「消費品市場」という名称が使われており、2002年には、消費品市場数が82,498ヶ所で、そのうち農村市場55,969ヶ所(全体の68%)である。また市場での成約額は、都市市場で15,140億元、農村市場では10,835億元であった。1市場当り平均成約額をみると都市市場は5,700万元、農村市場で1,940万元であり、都市市場が農村市場の約3倍の取引額となっている。

国家工商行政管理局は、「集贸市场管理基本規範(試行)」(1990年4月)により集贸市场に対する指導基準(法規政策、規則制度、職業道徳、市場秩序及び市場建設等の多目的の規定・要求を一体化した総合基準)を示しているが、具体的には、必要により地方人民政府が指導することになっている。このため、四川省人民政府等各級人民政府が建設等の指導規定を定めているところもある。中国第1回農業センサス(1996年12月31日現在(又は96年の1年間)の調査では、集贸市场のうち室内市場は郷の場合で1割弱、鎮の場合も1/4程度にすぎず、また全体の7割強が日用品をなんでも扱う総合市場であった。

今回の現地調査では、2005年10月17日(月)、四川省蓬安県三坝郷の集贸市场(農贸市场とっていた)を視察したが、ここの市場は毎月9日間、おおよそ3日おきに市を開くことになっていた。市は、人民政府庁舎に面した大通りの両端に開設され、多数の農民が屋台等の売り場を確保し、持参の農畜産物・加工品を自由に取引するものであった。

生産基地

ア 国営農場

農業部の農懇系国営農場は、1950年代から原野の開拓等により造成、入植地としてされた。近年農場数は2,000を下回る程度に微減傾向にあるが、耕地面積は480万ha(1農場当たり平均2,400ha)前後で推移している。国が所有し、農業部農懇局が指導し、所在地の省、自治区、直轄市に直接所属しているので、組織力も強く、独立採算制で運営されている。これら農懇系国営農場は、地域農業振興のモデルとなり、優良な食料生産基地となることが期待されている。

今回の調査では、10月14日、湖北省で最大面積(耕地面積1万ha)を持つ国営五三

農場（荊門市）を訪問した。農場発足の1953年を記念して農場名とされた。生産請負制であり、農民は請負地で何を作るか決める。市況情報は農場が提供する。生産された品目により販売先が異なり、穀類等の糧食は主として省内に、綿花は上海、広州等全国に、果実は品目にもよるが過半は缶詰等に加工して出荷する。国营農場の事業部門がそれぞれ会社組織となり一部は農場以外からも農産物を集め、更には加工して出荷している。

また、10月17日訪問した四川省の河舒農場は、蓬安県農業局に所属する農懇系国营農場（1952年設立）であるが、農場面積は約25haにすぎず規模的には小さい農場である。柑橘を特産品とし栽培している。出荷は、近隣市場としては、河舒鎮に農貿市場があるが、特産柑橘（錦橙100号）は北京、上海等の全国主要都市へ出荷している。農場長が販路を開拓し、輸送費は取引先との協議により取り決める。

イ 食肉加工事業者による生産基地化の事例

中国政府は農業の産業化を進め、生産性や品質等を向上させ、輸出競争力を確保するため生産基地化を奨励している。ここで紹介する生産基地は、民营企业の最も優れた事例の一つといえよう。

双汇実業集団有限責任公司（河南省漯河市）は、中国最大の食肉加工基地をもつ。年間の豚処理量は1,000万頭で、中国全土の工場処理分2.2億頭の約5%のシェアである。種豚場、養豚場、飼料工場、と殺・解体・加工・包装までの一貫工場に加え、関連物流投資会社が全国に配送ネットワークを構築し、鉄道引込み線からの冷凍貨車輸送と自社他社分合わせて冷凍車500両、常温車約460両の自動車を利用して1日4,000トンを以上を輸送している（2004年度調査報告書）。

こうした食肉加工を中心とした生産基地は、最大の豚生産実績をもつ四川省にも数多くみられる。例えば眉山食品聯廠、西都伍田食品有限公司、新希望食品有限公司（プロイラー）等である。（2002年度海外食品物流効率化協力事業調査報告書）

また沿海部には、独資、合弁食品企業の原料農産物生産基地が多数存在する。

卸売市場

1990年代初期には生産資材流通の85%、消費資材流通の90%が自由化され、年間の小売総額に占める国有商業・物資部門の取扱いシェアも40%程度まで低下してきた。こうした中で、1993年には、旧物資部と商業部が統合されて旧国内貿易部（現商務部の前身）が設置され、統一的な国内市場体系を構築していくこととなった。具体的には、1994年に「卸売市場管理方法」が制定された。センター卸売市場（商品の主な産地、消費地又は集散地に設立され、全国的な影響力のある卸売交易所）と地方卸売市場を整備していくこととした。

卸売市場は、商務部調べでは現在全国に約4,600市場とされているが、詳しい公表統計はない。模範的な卸売市場として政府の肝いりで建設された卸売市場としては、成都上海間でみれば成都農産品センター卸売市場（2002年度調査）成都食肉センター卸売市場等があり、また沿海部では上海浦東センター卸売市場（1998年開設）等がよく知られている。一方、北京の大鐘寺卸売市場は、もともとは集貿市場から発展、変革を遂げた大市場として有名である。

成都農産品センター卸売市場は、成都市北駅近郊（五塊石）に位置し、4大機能（商品

集散、価格形成、情報伝達、総合サービス)を備えた現代的な大型卸売市場としての1995年から運営開始を開始した。市場の開設には農業部や旧国内貿易部(現商務部)が大きく関わってきた。2002年11月取引商品は、食糧(中国の場合、コメ等穀物、食用油、乾物、雑穀を含む)を中心に、特産物、農副産品(生きた豚、豚肉を含む)調味料・香辛料、家禽、鶏卵を扱う。市場での取引業者1,500業者、交易店舗数約1,000カ所、1日当たり商品販売量800トン、同出入りトラック500台以上であった。同市場は、全国の20以上の省、市、自治区等から商品の仕入れ販売の集散地又は中継地として利用された(2002年度調査報告書)。

センター卸売市場が国の承認で開設されるのに対し、省級以下の人民政府の承認の下に開設される卸売市場があるが、センター卸売市場と遜色ない取引規模を示すところもある。例えば、大規模野菜産地の中心地に立地する彭州野菜卸売市場(四川省彭州市)は、1991年開設した市場で、野菜を中心としつつも果実、穀物等食糧も取引されている。1日1,000トンの取引量があり、全国ベスト100の卸売市場、全国10大野菜卸売市場等の称号を獲得している。2002年には四川省人民政府から「省レベル農業産業化経営重点龍頭企業」として表彰された(2002年度調査報告書)。

今回の10月17日、南充川北農産物卸売市場(四川省南充市)を訪問した。南充市には10の農産物卸売市場があるが、取引高、取引先の広がりともに、地区内随一という。南充市自身人口709万人の大都市でもあり、消費地・産地結合型の卸売市場と位置づけられ、市場全体の入荷量に占める近郊農村産農産物の割合は75%程という。やはり、2004年に「南充市農業産業化経営重点龍頭企業」とされた。

国有商業組織、供销合作社等の中間流通組織

ア 国有商業組織

計画経済体制下での中国では、商業系統、供销合作社系統、糧食系統が全国に農産物流通のネットワークを持ち、外貿易公司系統を加えた4系統で流通をほぼ独占してきた。その後農産物流通の規制が緩和され、市場流通が拡大するとともに、従来の流通組織の役割は後退した。しかし国営商業系統の活動事例として、上海市糧食儲運公司を紹介しよう。同公司是上海良友集団の下位組織である、大型の国有食糧企業である。1962年に創設されて以来、食糧の購入、販売、調理、貯蔵を行ってきており、国家や地方の備蓄任務を担い、かつ実需者に供給を続けている(2004年度調査報告書)。

イ 供销合作社

供销合作社は、購買販売を行う協同組合。主に農村で商品供給と農産物の買い付けを目的として組織化された協同組合であり、全国段階の組織として中華全国供销合作総社がおかれている。これまでたびたび改革が進められてきたが、全国流通の効率化という観点からは課題があるとみられている。

(4) 農産物流通改善の取り組み

農民側に立った農産物販売組織の育成

2003年12月31日付け国務院「農民の収入増加を促進することに関する若干の政

策意見」によれば、市場機能を発揮させて、農産物流通をより活性化させる一貫として、農民側にたった農産物販売組織の育成を取り上げている。すなわち、

「(12) 農産物の営銷主体の育成

各種の農産物專業合作組織、購銷大戸(大手買取業者のことか)及び農民經紀人(農民仲買人)の発展を奨励する。農民專業合作組織に関連する立法作業を積極的に推進する。2004年より、中央と地方は、専門の資金を準備して農民專業合作組織が情報、技術、養成、品質標準と認証、市場営業等のサービスを行うことを支持している。関連金融機関は農民專業合作組織が標準化された生産基地を建設したり、貯蔵施設及び加工企業を起こしたり、農産物運銷施設(販売施設のことか)を設置したりすることを支持しており、財政は適切な補助を与える。供銷社改革を深め、農民をリードして市場に参入する役割を果たす。農産品チェーンストア、スーパー、配送経営の発展速度を速め、条件の整った農貿市場をスーパーに建て替えることを奨励し、農業龍頭企業(農業のトップ企業)が都市に進出し、農産物スーパーを開くことを支持し、ネットワークを徐々に都市地域まで拡大させる。産地と消費地の卸売市場建設を強化し、現代物流業が発展する条件を創造する。農業生産資材市場の管理を強化し、関連部門は商品の仕入先を確保し、価格を基本的に安定させ、劣悪な農業生産資材農資の製造販売等の農業を貶め傷つける行為に厳しく対処する。生鮮農産物の運送販売を支援し、全国に高効率の綠色通路をつくり、各地は現実から出発して農産物流通環境の改善に取り組まなければならない。」

としている。

このように集出荷・販売組織としては、一つは農民經紀人制度である。これは数百戸の農民を代表して買い手と話し合うため、価格面、組織面でも有利に交渉できると期待されている。もう一つは農民專業合作組織で、日本の農協組織の役割に近い組織であり、いずれも農民側に立った中間流通組織の育成を図ろうとしている。今後の発展が注目される。

生鮮貨物配送センターの整備

一方商務部によると今後の中国の物流政策の中で、生鮮貨物配送センターの整備が課題であるという。主として生鮮農産物の大型物流センターの整備であるが、産地と消費地の卸売市場間の農産物集散(輸送)のスピードアップを狙いとしている。初歩的な計画として2006年には大都市の100卸売市場に生鮮農産物配送センターを設置する。具体的には明らかではないが、交通の利便性、市場規模等を基準として選定されるものとみられる。配送センター整備のため国は30%程度を助成、地方政府と企業が70%を負担するのでないかとされる。西部地域は資金が無いとされるのでどのような工夫がなされるのか、注目される。

5. 農畜産物輸送における三緑工程の役割

(1) 「三緑工程5ヵ年発展要綱」における緑色通路

商務部（旧国家経済貿易委員会）は、食品関係では、1999年から「三緑工程」を主導してきた。三緑工程とは、緑色消費の提唱、緑色市場の育成、緑色通路の開設を推進するプロジェクト（緑色は「食品安全」を象徴させた用語）である。2004年11月1日に「三緑工程5ヵ年発展要綱」（商務部、科学技術部、財政部、鉄道部、交通部、衛生部、国家工商行政管理総局、国家環境保護総局、国家食品薬品监督管理局、国家認証認可監督管理委員会、国家標準化管理委員会の合同）が公布された。ここにこれまでの成果と今後5年間の目標が述べられている。

成果：緑色通路関係は次のとおり。

- ・全国規模の緑色通路 10数本（2002年時点：鉄道3本、道路2本）
- ・省と省を連結する緑色通路 100余本（同：鉄道12本、主要市間連結18本）

目標：緑色通路関係は次のとおり。

- ・全国規模で効率的な生鮮農畜水産物等の流通ネットワークを形成する。
- ・緑色通路を利用する全ての食品は食品衛生品質基準の要求を満たす。
- ・生鮮食品輸送に鮮度保持措置を採用する。
- ・道路輸送の枝肉（原文「白条肉」、内臓を取除いた畜肉）は吊り下げて密封することを実行する。
- ・冷蔵肉は冷蔵輸送を実行する。
- ・生鮮食品物流配送センターを一層発展させる。

(緑色通路の特典)

食料輸送手段を確保する具体的措置として、既に開設されている緑色通路については、各省・特別市等の道路管理部門に指示が出され各種の特典が与えられている。すなわち、緑色通路を利用する野菜・肉類等については高速料金負担によるコスト上昇を考慮して検査なしのフリーパスとすること、高速料金の一部を免除すること等の面であるが、他方で、過積載のトラックが増加してきたためその規制を始めている。

また、鉄道輸送については現地の農産物の早期出荷を模索している。しかし、これは、国務院が食糧輸送計画を地方政府に制定・実施するように指示を出したにすぎず、絶対的なものではない。

(2) 緑色通路の建設計画と実績

交通部他6政府部局「全国高効率生鮮農産物流通「緑色通路」建設実施方案」

（2005年1月13日公表）は、次のことを明らかにしている。

ア 2005年末までに全国生鮮農産物流通「五縦二横」の「緑色通路」ネットワーク（約27,000km）を基本的に建設する。その路線別の概要と、地図上の位置を紹介する。

（注）生鮮農産物の範囲は、同方案に定められており、生鮮野菜、生鮮果実、生鮮水産

物、生きた家畜家禽、生鮮な肉、卵、乳をいう。

イ 生鮮農産物積載車両（適正積載車両）に対する道路通行税の軽減又は免除措置の省内外無差別適用。積載過不足車両の緑色通路の通行禁止

「五縦」

路線	距離 (km)	主要管理地点	関係国道
銀川 昆明	2,700	銀川 成都 昆明	G109/G213
フフホト 南寧	3,000	フフホト 西安 重慶 貴陽 南寧	G209/G307/G210
北京 海口	4,345	北京 石家荘 鄭州 武漢 長沙 広州 海口 / 長沙 南寧	G107/G325/G207/G322
長沙 南寧連結線			
ハルビン 海口	5,500	ハルビン 長春 瀋陽 天津 済南 合肥 南昌 広州 海口 / 天津 北京	G102/G205//G309/G104/G206/G320/G105/G325/G207G103
天津 北京連結線			
上海 海口	2,500	上海 梅州 深セン 広州 海口	G320/G205/G325/G207
鷹潭 常山連結線			
合計	18,045	-	-

「二横」

路線	距離 (km)	主要管理点	関係国道
連雲港 ウルムチ	4,140	連雲港 徐州 鄭州 西安 蘭州 ウルムチ / 西寧 蘭州	G310/G312
西寧 蘭州連結線			
上海 ラサ	4,800	上海 南京 合肥 安慶 武漢 成都 ラサ	G312/G206/G318
合計	8,940	-	-

図表 - 29 「五縦二横」の路線、主要管理地点、関係国道等
出所:交通部他「全国高効率生鮮農産物流通「緑色通道」建設实施方案」



図表 - 30 全国生鮮農産物「綠色通路」

出所:交通部他「全国高效率生鮮農産物流通「綠色通路」建設实施方案」

- 全国「三緑工程」工作会議開催（2005年11月14日）交通部副部長は、
- ア 2.7万 km の「五縦二横」の「綠色通路」ネットワークは予定どおり完成見込みであること、
 - イ このほかに建設中のハルピン - 海口（海南島）間の全長5,500 km いわたる生鮮農産物流通「綠色通路」モデルが開通したこと、
 - ウ 別に6ルート of 「綠色通路」の建設を要求中であること、
- 等を明らかにした。

2006年1月15日交通部は、2.7万 km は計画どおり建設したこと、全国の28省区市で道路通行税の減免を行い、その額は25億元近くに達したことを明らかにした。

（3）生鮮農産物の綠色通路の利用状況

2004年の初歩的な統計（推計を含む概数とみられる。）では、新鮮農産物（三緑工程の対象）の消費量は全国で7.2億トン。このうち5億トンは綠色通路（道路、鉄道、水路）を利用した。綠色通路の内訳は、道路94%（うち高速道路74%）、鉄道5%、水路1%とみている（2005年12月、商務部・交通部関係者との面談）。

綠色通路は、先述の「縦五横二」2.7万 km のように中央政府が承認した通路以外に、各省、特別市、自治区が独自の設定しものがある。例えば、2006年1月15日開催の全国交通工作会議において、本年中に農村道路18万 km 建設する。このうち13万 km がアスファルト、コンクリート道路の建設が打ち出されたが、一定水準以上に整備された農

村道路は当然綠色通路に指定されるものとみられる。

(4) 農畜産物輸送の複合輸送モードの拠点都市

道路、鉄道、内航港湾の接続点（ノード）での積替え等ロジスティクス機能は今次調査の重要な対象である。「五縦二横」の綠色通路と中国貨物鉄道の中で比較的新しいサービス「行包貨物列車」の貨物取扱い駅とが重なる拠点都市を整理した。鉄道と道路の接続点（ノード）は次の19都市である。このうち長江流域に属し内航港湾を持つ都市は、川下から見ると、上海、武漢、重慶の3都市である。今次調査では、西部の中心都市である成都までをこれら3都市を含むルートをそれぞれ道路、鉄道、水運を中心に調査した。

綠色通道（31箇所中19箇所該当）

銀川	成都	昆明	フフホト	深圳	重慶	貴陽	蕭寧	北京	石家庄
連雲港	合肥	西安	蘭州	ウルムチ	上海	南京	安慶	武漢	ラサ
鄭州	徐州	長沙	広州	海口	ハルビン	長春	沈陽	天津	済南
南昌									

行包貨物列車（27箇所中19箇所該当）

南昌	上海	沈陽	長春	ハルビン	鄭州	武漢	広州	アモイ	北京
重慶	成都	ウルムチ	石家庄	街辺	蘭州	西安	杭州	長沙	天津
貴陽	昆明	株州	宝鷄	常州	無錫	懷化			

図表 - 31 綠色通路と行包貨物鉄道の接続点（ノード）のある都市

6. 第11次5ヵ年計画の方向

(1) 第11次5ヵ年計画における物流政策の方向

(第11次5ヵ年計画の方向性)

2005年9月22日に、国家發展和改革委員会が全国現代物流関係省合同会議で発表した「努力推進我国現代物流業持続快速健康發展」は、第11次5ヵ年計画の方向性を示しているので関連する部分を要約する。

2005年は高度經濟成長開始から13年目に当たる。必ずしも整合性が取れている訳ではないが、この時点で早くも「物流政策」を「総合的」に取扱おうとしている点は評価できる。中で、便利店（コンビニエンスストア）を連鎖經營の例に挙げており、ここに使われている「物流」は日本でいう物流より広い概念で、商流＝商業的流通の要素を含んでいる。

一. 我が国の物流業は迅速發展の新しい段階に邁進

1) 社会物流需要の持続的急増

国家發展改革委員会、国家統計局、中国物流・購買連合会の共同統計によると、2004年の中国総物流費用の対GDP比率は、物流業の付加価値増加にも拘わらず平穩に低下した。

2004年、社会総物流費用が38.4万億元に達し、前年比29.9%増で2001年の倍となった。2005年の上半期は22.5万億元で前年比25.4%増である。2004年の対GDP比率21.3%は前年より0.1%下がった。石炭・發電燃料・石油の輸送力不足で運賃が上昇している中で、このような数字を挙げ得たのは幸いであった。この数年間、GDPに占める総物流費用の比率は全体的に緩やかな下降趨勢にある。

2004年の国内物流業の付加価値額は8,459億元でGDPの6%であり、全サービス業の付加価値額の19.5%（対前年8.4%増）を占め、サービス業全体の發展速度を上回った。今年上半期の物流業付加価値額4,396億元は対前年12.2%増で、サービス業の全付加価値額の20.9%となった。物流分野別の対前年増加率は、流通加工25.8%、配送27.3%、包装28.5%増である。現代物流は第三次産業の骨幹部部門となり國民經濟の新しい躍進ポイントとなった。

2) 特色のある企業体の出現

数年の發展を經過した結果、特色のある各種企業体が出現した。

- ①元々の国有物流企業は民営化と業務轉換により現代物流に向けて發展し始め、我が国物流市場の根幹になっている。中遠物流、中海物流、中外物流、中郵物流、中国儲運、中鉄快運、招商局物流及び海外の基幹企業等。
- ②売上が1億元を超える私営の物流企業が生まれた。広州宝供、浙江伝化、天津大田、広東南方、北京宅急送、黒竜江華宇、上海遠成、大連錦程等。
- ③大量の外資系物流企業、とりわけ、知名度の高い世界大手物流企業が我が国の物流市場に進出した。たとえば、マースク（デンマーク）、APL（米）、EXEL（英）、TNT（蘭）、日通（日本）、FEDEX、UPS（以上、米）、ドイツポスト（独）等。この他に、香港の和記黄埔（ハチソンワンポア）・嘉里物流・利豐集團、台湾の大栄・長栄（エバグリーン）等の参入がある。

このような企業体間の競争と協力から、「倉庫質押融資（倉荷証券担保融資）」「区港連動（港と保税区の連動）」「供應商管理庫存（VMI）」「精益物流」「物流地産」等の新しい經營サービスモデルが現れた。

3) 現代物流理念の導入、物流管理を良くし、資源の整合と成長方式の移行

多くのメーカーが現代物流の応用を重視し始め、オーダーを中心に現有の業務フローを変更した。生産組織、原材料仕入、製品販売などを連動的に行う。

青島海尔は流動資金の轉換率を28日以内にコントロール。即ち、年間13回（昨年在全国メーカーの平均資本回轉率は2.16回）これがメーカー製品の競争力を引き上げた。

例えば、TCL電器、四川長虹、青島海信、中国核工業集団と中遠物流等が戦略的同盟を結び、サプライチェーンの管理レベルをアップした。

商貿流通企業は、仕組みを改め、連鎖経営（チェーンストア）、統一配送及び電子商務などの現代流通方式を発展させた。

近年の商業連鎖企業の年間販売額は平均30%増。2005年上半期、中国連鎖企業トップ30の販売額は2,365億元、29.9%増加。企業の生産方式を変え、経済運営のモデルを変更し、人々の生活消費習慣を変えた。

連鎖経営の実例：北京物美集団は中国のボランタリーチェーン・ブランドである。2001年から物流専門の黄天百に300に達するチェーンストアとスーパーへの配送業務を委託した。結果的に非常に効率化し効果的であった。このような業務の協力方式は商流企業が自家物流に拘る閉鎖的・伝統的な経営モデルを破った。

4) 物流インフラと物流技術装備の発展。物流技術条件の改善。

交通運輸設備が物流発展の重要な構成部分である。

2004年、全国鉄道営業距離7.4万km、道路総距離187万交通部他「全国高効率生鮮農産物流通「绿色通道」建設実施方案」（うち高速道路3.43万km）、沿海港万噸級深水バース830、内水路12.33万km強。鉄道・道路・水運・航空の発着施設、貨物センター等の施設が大幅に改善された。現代物流の理念に基づいて建設された物流団地、物流センター、配送センターが迅速な発展を遂げた。立体倉庫、パレット、ラック、コンテナ、荷役車輛、自動仕分け機などの物流技術装備が迅速に普及した。インターネットの普及が、物流の情報化に必要な技術条件を整えた。

5) 物流の情報システム化の歩みが早まり、中国の物流現代化を促進した

多くの部門と地方政府は、物流の情報システム化をインフラ整備の一環として計画に入れている。物流情報システム化への投資を増やしている。まず、物流情報プラットフォームの建設に発展が見られた。近年、沿岸部大都市において、政府が牽引して、「電子口岸大通关」の統一的な情報プラットフォーム建設を行っている。物流情報交換を加速し、地域経済を推進し、経済のグローバル化に適応する。鉄道部と税関が共同で「輸出入港(口岸)」情報プラットフォームシステムを開発し、鉄道・税関間のEDIにより輸入貨物情報の授受を実現した。交通部はEDI集金、建設品質安全監視コントロール及び水上運輸安全監視コントロール、公共情報プラットフォームを作った。

深圳市は情報のシステム化面で、「大物流、大口岸、大通关、大プラットフォーム」というような特徴をもつ物流情報ネットワークを構築し、地域の物流情報システム化レベルをアップした。江蘇省では「グリーン通路」通关情報システムを作り上げ、物流効率を大幅に上げた。

次に、企業情報システムがレベルアップと改造を加速し、SCM（サプライチェーンマネジメント）が見られるようになった。製鉄、自動車、製薬、タバコ、家電関連業界でのSCM応用が成功事例である。

6) 物流の基礎づくりの進展。物流産業形態が徐々に現れはじめた

- ①物流の標準化。「物流企業分類与評価指標」及び「全国物流標準2005年-2010年発展計画」の制定。
- ②物流統計原価計算制度の確立。国家發展改革委員会及び国家統計局が「試行方法」を制定。中国物流・購買連合会が委託され、実施した。
- ③物流教育及び研修の強化。全国に開設された物流専門の大学は160校。物流管理専門の専門学校450校。「物流師職業認証制度」の制定。

数年来の物流の発展から以下の経験を得た。

- ①物流の出発点は、需要に基づく、企業委託、経済發展戦略に従う、働く。
- ②現代物流は、市場牽引・企業主体・利益追及が基本。
- ③政策環境条件の整備。政府が環境条件作りの主体。
- ④建設と発展は業界が確実に基礎作りをする。
- ⑤刷新にあたっては、国際経験に習い国情に合わせる。

物流総費用のGDP比率は、アメリカで10%前後、中国は21.3%。

2004年の、工業企業の流動資本回転数は2.16回、流通業界も4回に達しない。

物流の問題は以下のとおり。

- ①物流サービスの組織化と経営集約水準が低い。
- ②物流基礎施設・設備が貧弱である。
- ③物流の組織化と配置が合理的でない。
- ④物流の発展において、産業政策システムの支援が欠けている。

二. 関係部門と地方政府は現代物流の発展を推進するために大量の効果ある作業を行った。

2004年8月、国務院の批准をへて、国家発展改革委員会は商務部など9部門と一緒に「關於促進我国現代物流業發展的意見」を發表し、中国の現代物流業発展を促進するための政策措置を提案した。国務院の同意を経て、今年2月、国家発展改革委員会が先頭に立ち、商務部等の13部門及び二つの同業団体（協会）が参加して全国現代物流工作部際連席會議制度が設置された。

近年、特に9部門の文書が發行されてから、国務院の各関連部門は現代物流の発展を推進する課題に力を入れた。

1) 統一的に計画し、資金投入を増加した。

国家発展改革委員会は「全国現代物流業發展計画」を準備中である。「全国糧食物流專項計画」は間もなく公布される。国家発展改革委員会と財政部は積極的な財政政策をとり、2003年以来13億元の国債利息補助により、物流基礎施設整備、物流情報化を支援した。2001～2005年までに全国交通固定投資資産は2.16億元に達した。交通運輸通路料程は2000年より47.6万km増で、増加率は32%に達した。大量の鉄道、道路、民航及び水運の建設項目が竣工投入に至った。

鉄道部は鐵路中長期發展計画に基づいて、鉄道のコンテナ運輸を優先し、大型コンテナを取扱う18中心駅の建設を計画した。また、国家財政部門は物流のインフラ整備、流通検査検測システム、公共情報サービスシステムと物流業界における基礎研究と管理面につきサポートを与え、並びに優遇財政政策を実施し、現代物流業の発展を励ました。

2) 実際に合わせて政策を出す

商務部はWTO加盟承認によって、「關於開展試点設立外資投資物流企業工作有關問題的通知」等の文書を發表し、鉄道部と「外商投資鐵路貨物運輸業審批与管理暫行方法」を制定して、積極的に物流領域の對外開放を推し進めた。

商務部と国家行政工商行政管理總局と一緒に文書を發表し、「國際貨物代理（フォワーダー）企業登記備案管理方法」を明らかにし、國際貨運代理が審査制から登記制に緩やかに移行することを保証した。

鉄道部は大口荷主戦略を実施し、積極的に貨物運輸の集中的な受託、コンテナ輸送の大量取扱いを行い、SCMを優先する。

国税局は營業税の優遇政策を検討しており、税関は保税物流園区、開展保税區區港を連動させる試験地点を設立し、保税物流管理監督方法を多元化した。

9部門の文書が出てから、国家行政工商管理總局は企業名に「物流」という言葉を使うことを許可した。

民航總局は航空貨運代理行政審批制度を廃止し、同業協会に認可資格を移行した。現在、新しい航空代理店法を制定しているところである。

3) 物流関係の国家基準は340強、業界基準は190強

4) 関係する部が協力し、環境を整える

交通部、公安部等7部門が共同して「全国高効率鮮活農産物流通綠色通道建設实施方案」を提出し、鮮活農産物流通の環境を改善した。税関と質檢總局が共同で、「大通関」メカニズムの建設において、電子化、情報化、科学技術化のレベルを絶え間なく高め、新しい管理モデルを実施し、貨物検査速度を速めた。交通部、公安部等8部門が共同で、道路運輸車輛の過積載を制限する活動を展開した。

交通部と国家發改委の協力の下で「關於降低車輛通行費收費標準的意見」を發表して、物流コストを低下させるべく、道路運輸業界の健全な発展を促進するための条件を作り出す。

商務部会は監察部等7部門と「關於清理在市場經濟中實行地區封鎖規定的通知」を發表し、

統一的開放、公平競争、秩序ある現代物流市場体系建設を促進する。

これらは、政府関係部門が協商、協調、協作などの方式を通じて、現代物流発展のマクロ環境を改善し、物流発展の協力体制は今徐々に形成されつつあるということを意味している。

同時に、幾つかの地方政府では積極的な措置を取っており、現地の現代物流業の発展を推し進めている。今のところ、全国には既に20余の省・市・地区と50余の中心都市が現地の物流発展計画を制定し、また、多くのところでは総合的な物流業務協調機制が形成された。

浙江省では既に2001年に省政府分割管理指導者が率先し、省直轄の22の部門が参加した現代物流発展連合会議制度を構築し、「現代物流発展要綱」を制定した。国家9部門文書精神を徹底するために、浙江省発展改革委員会等12の部門が連合して「浙江省の現代物流業発展の加速に関する若干意見」を発表した。

江蘇省では経済貿易委員会が財政、公安等11部門と共同で「江蘇省現代物流業の発展に関する政策意見」を下達し、市場参入・計画と土地使用・税収・投融资・通関迅速化等の観点から具体的な政策措置を制定し、かつ本年全省現代物流発展連合聯合会議制度を制定した。

上海市は国家9部門文書の下達後、「現代物流業を加速させる推進法案」と「現代物流業発展三年行動計画」を提言し、今「十一次五ヵ年現代物流業発展重点専門項目計画」を制定しているところである。

山東省は何年もの実践と総括により、海爾グループ等の現代物流管理の先進モデルを世に出した。今のところ既に全省に392社の企業が各自の状況に合わせて、異なるステージ、異なる段階において現代物流管理方法をとり、目覚しい経済効果を得ている。

深圳市は「十五及び2015年現代物流業発展計画」を編成し、わが国で最も早い段階で地方物流計画を制定した中心都市である。

福建省は「現代物流業の加速に関する意見」を発表し、海峡西岸経済区の戦略構造下の物流システムを構築した。

広東省は規模の大きい、集成化された全過程物流サービスの3PL物流企業に対し、財政・税収・用地・電力使用等の方面において重点的にサポートしている。

天津市は物流管理事務所を成立させ、「現代物流業の加速発展における総合的政策意見」を発表した。

武漢市は中央政府の武漢における20余社の物資備蓄・輸送等物流施設在庫資源をまとめ、国内外の大手物流企業を導入し、現代物流基地を構成した。

青島市は現代物流の発展を「港をもって市を繁栄させる」の戦略を実施する重点課題として、開放型の港湾都市の優勢を十分に利用し、絶えずインフラを充実強化し、都市経済配置と産業構造を調整し、物流発展のさまざまな環境を改善し、物流発展の歩調を速めた。

北京、重慶、遼寧、大連、鄭州、成都、済南等の省・直轄市と中心都市政府の関係部門は、現地の実情と照らし合わせて相応の措置を取り、現代物流発展推進の為に積極的に貢献した。

浙江省、江蘇省と深圳市は会議においてそれぞれの経験を紹介し、一部では書面の交流材料を提供する予定である。また会議では各組織の代表の青島市関係団体への現地参観をも予定している。

三. 中国の物流発展情勢、地位とその役割に関する認識

第一に、マクロ経済の持続的な発展は、現代物流の更なる発展を求めた。改革開放以来、特にこの何年間、国の経済は速いスピードを持ち続けた。2004年、GDPの成長は9.5%、13.65万億元に達した。消費財小売総額は5.4万億元、生産財販売総額は11.4万億元で、それぞれの増加率は13.3%と19%である。輸出入総額は1.15万億ドルを超え、35.7%増である。今年上半期、我が国のGDPは前年比9.5%増、社会全体固定資産投資総額25.4%増。社会消費品小売総額13.2%増、輸出入総額が23.2%増。現段階において中国の工業化発展水準は中期段階に達している。経済総額の拡大、インフラ建設の増加、都市化の加速化、対外貿易依存度の高まりは、物流総額の急激な発展をもたらす。これは我が国現有の物流水準と益々矛盾する。国内外の実践で明らかのように、経済の高度成長は必ず、現代物流サービスシステムとそれに相応しい物流水準により成し遂げられる。

第二に、全面的に小康社会を建設するには、現代物流サービスシステムが必要である。

第三に、経済のグローバル化による激しい競争は、中国の物流業界に発展の機会を与えた。

第四に、科学的な発展観を貫徹し、節約型社会(緑色物流)を推進することを現代物流発展に新しく求めた。

四. 積極的に措置し、的確確実に中国の物流業の加速発展を推進する

今後一時期我が国の現代物流における任務: 党の16回大会で提出した全面的小康社会建設と、第16期三中全会の「社会主義市場経済体制完全形成へ向けての若干の問題に関する決定」(関于完善社会主義市場経済体制若干問題的決定)に沿い、科学的発展観に基づき、市場が誘導し情報技術がサポートする現代物流発展の政策環境を築き上げ、完全セットの効率的現代物流サービス体系を作り上げる。それにより、專業の公共物流企業を大きく発展させ、物流サービス品質と効率を上げ社会全体の物流費用を削減することによって、産業の高度化とその構成を調整し、社会全体の持続発展に相応しい物流面の保障を提供する。

我が国の「十一五」期間の現代物流発展の目標は2010年までに、基本的に速やかに、効率的で、物流の社会化、専門化、現代化のレベルを向上させることである。全社会の物流総費用のGDPに占める割合は2004年の21.3%の基に、2.3%切り下げる。

(食品物流の方向性)

最近公表された中国現代物流発展報告(2004-2005)で「中国における食品物流の発展状況」を報告している。最近の食品物流を通観した貴重な資料であり、輸送手段を限定するものではないので、ここに要点を示す。

まず章立ては次のようになっており、太字部分を掲載した。

第十三章 中国における食品物流の発展状況

第一節 中国における食品物流の発展環境

一、**食品物流発展の市場環境**、二、食品物流発展の政策環境

第二節 中国における食品物流発展の現状

一、**食品物流の市場規模**、二、**食糧物流発展の現状**、三、**冷蔵食品物流の現状**、**四、生鮮食品流通加工の状況**、五、**3PL食品物流企業の状況**

第三節 中国の食品物流において存在する主要な問題

一、食品物流の効率が低く運輸の損耗が激しい、二、食品冷蔵チェーン技術装備及び人員の水準向上が望まれる、三、食品流通領域の法律法規がまだ十分ではない、四、食品供給チェーンにおいて、システムの計画及び管理が欠けている

第四節 国外の食品物流における発展経験の参照

一、食品物流トレサビリティシステムの確立、二、野菜物流サービスにおいてシステム化及び規範化し欠陥のない「冷蔵チェーン」の確立、三、食品物流標準化の確立を重視

第五節 中国食品物流の発展趨勢

一、政府、同業協会が食品物流の発展においてキーとなる、二、トレサビリティ食品物流情報の枠組み確立が重視される、三、緑色食品物流発展の先行きは明るい、四、食品物流業界の一体化がさらに進む

第六節 上海聯華生鮮食品加工配送センター物流事例

一、背景紹介、二、聯華生鮮食品加工配送センターの物流フロー、

第十三章 中国における食品物流の発展状況

第一節 中国における食品物流の発展環境

食品物流は食品生産と流通過程に不可欠重要な一環として現代社会の注目を浴びている。

一、食品物流発展の市場環境

近年、中国食品物流の発展は速やかであり、外部環境も大きく変わった。中国物流という複雑なオープンシステムの研究には、まず周りの環境の影響を観察しなければならない。以下、市場環境と政策環境の二つの面から検討する。

1. 食品物流発展の市場環境

(1) 居民の食品消費パターンの変化による食品流通構造の切り替え

ここ数年間、居民の生活レベルの向上により、食品の消費は徐々に「飽食型」から多様化・高品質化している。具体的には次の三つである。

①過去の単純な量重視から、良質を求めるようになった。とりわけ、加工食品・半加工食品需要が大幅に増加した。これは食品工業に大きな発展の展望を示すものである。例えば、居民の飲食消費に占める加工食品の割合は25%となっている、これが50%まで増えれば、中国の食品総生産額1万億元は2万億元の規模に拡大する。

②生活パターンの変化と生活テンポの加速により、都市居民、中でも女性の在宅炊飯時間が短くなり外食支出が漸増していることが、レストラン業の発展と加工食品市場の展開を促した。2004年、中国のレストラン業の売上は7,480億元で、対前23.3%増である。5年連続で年率15%以上の成長を続けた。2010年には全国レストラン業の売上が1万億元以上になると予測される。

③農家収入増により、加工食品消費における農村部のウェイトと影響が高まりつつある。2002年の主要食品消費量でみると、農村居民の総消費量は2.57億トに達したが、その殆どは非工業加工食品であった。先進国と沿海地域から見ると、農家が農産物を販売した後に市場から加工食品を購入する物の流れになるのは必然的なことである。この潜在市場が十分に認識されれば、新しい食品工業基地建設配置が生まれて来る。

居民の消費パターンの変化と向上は、中国の食品工業の絶え間のない成長を推進し、消費市場に提供される食品資源は日増しに豊かになる。食品流通構造も売手市場から次第に買手市場に変わり、局地域内であったものが全国範囲の流通に変わり、食品流通過程も改善して行く。

中国居民の食品消費パターンの変化と食品流通構造の変化は、一つは食品物流の食品供給体系での地位をますます重要にし、もう一つは、食品物流業務を複雑にした。

(2) 食品物流における大型スーパーチェーンの重要な役割

食品の畑からテーブルまでのプロセスは多種組織企業から成る連鎖である。:

生産前の種まき、飼料等の生産財(種子・飼料供給業)、生産中の栽培・飼育(農家・生産企業)、生産後の仕分け、梱包、加工、保管、販売(加工業者、卸売業者、小売業者)、消費者等である。食品生産のこの流れは食品サプライチェーンを形成し、食品が安全に生産者から消費者の手に入るか否かはあらゆる組織に関連する。大型スーパーチェーンはサプライチェーンの末端であるため、食品の加工機能だけでなく、食品の卸売・小売機能も持つ。従って、食品サプライチェーン全体の食品の安全に非常に重要な役割を果たしており、食品安全保障面にも主導権がある。

商務部と中国チェーン経営協会が『スーパー食品安全現状調査報告』で示したとおり、他の各種食品販売チャンネル、とりわけ農産物貿易市場に比べ、スーパーチェーンは食品小売部門の中でもっとも安全なチャンネルである。これはスーパーチェーンに食品安全管理に関する厳格な規程があり、食品安全の技術手段も他の部門より優れているからである。

これにより、大型スーパーチェーンの食品供給量増加につれ、食品流通構造に新しい変化が生じつつある。

(3) 食品の品質・安全問題は食品物流の新しい課題

ここ数年、中国の食品の品質と安全が大きな問題になっている。衛生部統計によると、中国の食中毒患者は毎年24万人を数える。その他に各種食中毒事件と食品品質問題が頻繁に発生している。安徽省阜陽「毒粉ミルク」事件、広州「偽酒」事件、山東省龍口「偽春雨混合」事件、および発癌毒素「蘇丹紅1号色素」事件等。これらの問題は食品部門への消費者の信頼と信用をますます落とした。下表の2003、2004年の**国家食品品質サンプル検査合格率**で、中国食品供給市場における食品の品質と安全問題が依然として突出していることが分かる。これは消費者の健康を脅かすとともに、経済的損失を生じさせ、社会経済の安定発展の持続に影響を与えている。

国家食品品質サンプル検査合格率表

単位：％

	蒸留酒	干し肉	アイスクリーム	ヨーグルト	漬物	干果	果実缶詰	大豆製品	くらげ製品
2003	92	75	71	84	72	-	-	61	56
2004	83	67	56	91	72	65	78	-	-

第二節 中国における食品物流発展の現状

近年中国の食品物流の迅速的な発展は食品物流市場に新しい変化をもたらした。本節では食品物流の市場規模、食糧物流、冷蔵食品物流、3PL食品物流企業、配送センターの食品物流等、幾つかの面から分析する。

一、食品物流の市場規模

食品物流は食品サプライチェーンの一環であり、食品流通量で間接的に中国の食品物流の市場規模を観察できる。

1. 国内食品市場流通状況

次は1990年から2003年の間に全国消費市場における食品類製品のシェアである。

全国消費市場食品類製品取引シェア

単位：億元

項目	年度	1990	1999	2000	2001	2002	2003	構成比%
食油類		146.8	1591.1	1959.5	1868.5	2095.5	2324.9	16.9
肉・鳥卵類		618.8	3802.1	4201.9	4185.3	4468.0	4541.4	33.0
水産品類		182.4	1800.7	2073.4	2076.8	2205.4	2246.0	16.3
野菜類		264.2	2425.5	2661.8	2695.2	2887.7	2938.1	21.4
乾・鮮果物類		183.5	1398.2	1546.2	1584.4	1692.2	1708.8	12.4
計		1395.7	11017.6	12442.8	12410.2	13348.8	13759.2	100.0

2003年の各種類食品市場シェアは1990年に比べ7～10倍に増えた。そこで、中国の流通シェアの速やかな成長が食品物流成長のエンジンであるということが分かる。同時に、中国の食品物流は初期段階にあることを示した。

出所：国家統計局「中国統計年鑑」2004年

2. 食品輸出状況

中国食品業界の対外発展方向が強化されるに伴い、食品輸出額は漸増している。とりわけ、WTO加盟と食品品質改善により国際競争力を高め、食品輸出額は速やかな成長趨勢を見せている。2002年の輸出額は146.21億元に達した。具体的な数字を次表に示す。食品輸出額の迅速な成長は食品の国際物流規模を引き続き拡大している。

1993～2003年食品輸出状況

単位：億ドル

年度	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
輸入	22.06	31.37	61.32	56.72	43.04	37.88	36.19	47.58	49.76	52.38	59.60
輸出	83.99	100.15	99.54	102.31	110.75	105.13	104.58	122.82	127.77	146.21	175.31

出所：2004年中国統計年鑑の税関暦年輸出商品分類金額により整理

二、食糧物流の発展現状

食糧は最も基本的な食品でその流通量が大きく、中国食品物流の中で重要な地位を占めている。

1. 食糧物流の特徴

- ①食糧物流は生産の合理的配置を求める。食糧の生産量、品質、等級に気候・土壌等の自然環境が大きな影響するので、食糧生産は地域により異なる。
- ②食糧の物流は科学的な計画と合理的な流通方向が必要である。
- ③食糧の物流はインフラ整備・倉庫条件・技術手段・品質保証等の分野から成る。
- ④加工による増値は食糧物流の重要な内容である。
- ⑤食糧物流の従業員に専門性を求める。

2. 食糧物流の規模

国情により、中国はいつまでも食糧の生産・消費の大国であるため、食糧物流は大きな総体規模を持っている。当面、中国の食糧年生産量は約5億トである。そのうち、一部の農家自家消費分以外の殆どは流通に流れる（次表）。

全国曆年食糧生産事情

単位：万ト

年度	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
食糧	51229.5	50838.6	46217.5	45263.7	45705.8	43067	46947

出所：国家統計局、2003, 2004 国民経済和社会発展統計工報；『2003 年工業経済統計年鑑』

3. 食糧物流の発展状況

中国の食糧物流の範囲は主に、地域内（省内）の流通、地域間（省と省）の流通、例えば北糧南調と、そして国際流通である。

食糧流通の方向：原糧は食糧経営企業を通して生産から加工に回る。食糧製品は食糧の加工企業が中心食糧卸売市場と食糧経営企業を通じて食糧小売市場に、並びに小売網を通じて消費者へ至る。

倉庫面積の増加状況

単位：万平米

年度	2000年	2001年	2002年	2004年
新造面積	237	204	232	基本的に完成

食糧の貯蔵保管状況：1998年から国では貯蓄倉庫の大量建設により食糧倉庫総容量不足状況を解決・改善しようと努めた。現有倉庫は6万棟強で基本的需要を満たしている。

当面、中国の食糧輸送は水運と鉄道に頼っている。そのうち、鉄道輸送は約50%である。中国統計年鑑2004によると、2003年の鉄道食糧輸送量は1億138万トであり、1,366億51百万ト、平均距離は1,348km、量の大きさと範囲の広さの特徴が分かる。つまり、中国の食糧生産の配置は合理的ではない。食糧の主産地の在庫圧力が大きいのに対し、ある販売地域では在庫の利用率が低いことである。食糧物流の配置は調整と計画を必要としている。

三、冷蔵食品物流の現状

近年において、生鮮食品物流は非常に重視され、コールドチェーン研究は中国食品物流発展における重点課題になっている。コールドチェーン（冷蔵鏈）は、腐り易い食品の生産から貯蔵・輸送・販売・消費に至る各段階において、規定の低温環境の下で食品の品質を保証し、食品の減耗を減らすシステムを指す。

先進国に比べ、中国のコールドチェーン管理水準は30年ほど後れている。国内のコールドチェーン建設に踏み出したもののその歩みは緩慢過ぎ、多くの解決すべき肝心な技術課題がある。コールドチェーン体系建設はサプライチェーン業務フロー面の新たな組合せ、情報技術の集成、配送センター計画、制度標準化等、肝心な技術にまで及ぶことにより、コールドチェーン体系そのものが技術集合体であることが分かる。

1. 冷蔵輸送の現状

これまで冷蔵運輸は生鮮商品コールドチェーン中最も弱い部分であった。発達した道路網は速やかな生鮮貨物のトラック輸送の条件を整えた。便利・迅速・柔軟性・小リスク・品物の仕入作業が容易であり、生鮮食品輸送における道路の優勢は明らかである。このような特徴は生鮮食品の輸送市場条件に適うであり、中国の生鮮食品輸送に占める道路輸送の割合は、20世紀90年代中期が20%であったが80%にまで増えた。一方、鉄道輸送の生鮮食品の輸送量は1992年の1,700万トから2003年の494万トに激減した。

中国の冷蔵輸送は新しい特徴を示している。

①顧客の食品に対する要求はますます個性化、便利化の傾向を示している。同じ食品に対しても消費者の要求は大きく多様化しているので、正確な需要予測が困難になっている。このような特徴は冷蔵輸送が迅速・少量・多品種の方向に発展することを要求する。

②冷蔵貨物輸送に速度と品質を求め、ますます輸送設備と管理水準を求めることになった。最近、大衆交通等実力ある大手企業が冷蔵輸送市場に参加することにより、食品業界の保管と輸送面の損失が減少した。

③輸送方向が変わった。温室栽培技術の進歩と普及により、北方地域の冬季野菜は自給能力が上がり、外から購入する製品構成が明確に変化し、鉄道の「南菜（果）北運」の量が減った。伝統的に野菜を省外から購入していた甘粛省等地域では、近年農業生産への技術投入

を拡大して野菜生産量が増えたため、徐々に「西菜東運」の基地になりつつある。

2. 冷蔵保管の現状

多くの先進国の容易に腐蝕される食品の物流におき、冷蔵率100%であることに比べ、わが国の果物の貯蔵保鮮量は総生産量の20%、野菜の貯蔵保鮮量は10%にも達しない。

物流業の絶え間ない成長により、わが国の冷蔵貯蓄能力も強化されている。

冷蔵保管能力の強化状況

単位：万ト

年度	1998	1999	2000	2001	2002
新設保管能力	3	25	2413	2	13

上海と長江沿線の各支線港の冷蔵施設と冷凍庫の容積は段々増加されつつある。国際食品貿易集団は既に、マースク(馬士基)海陸航運会社と韓国の現代海運会社の輸送能力を借りて、重慶・成都・武漢への直通冷蔵コンテナ輸送運用を始めた。他に国際冷蔵冷凍食品貿易会社は本部を香港から上海に移し、迅速に成長する中国内陸部の鉄道、道路と水路の冷蔵物流サプライチェーン形成に努めている。

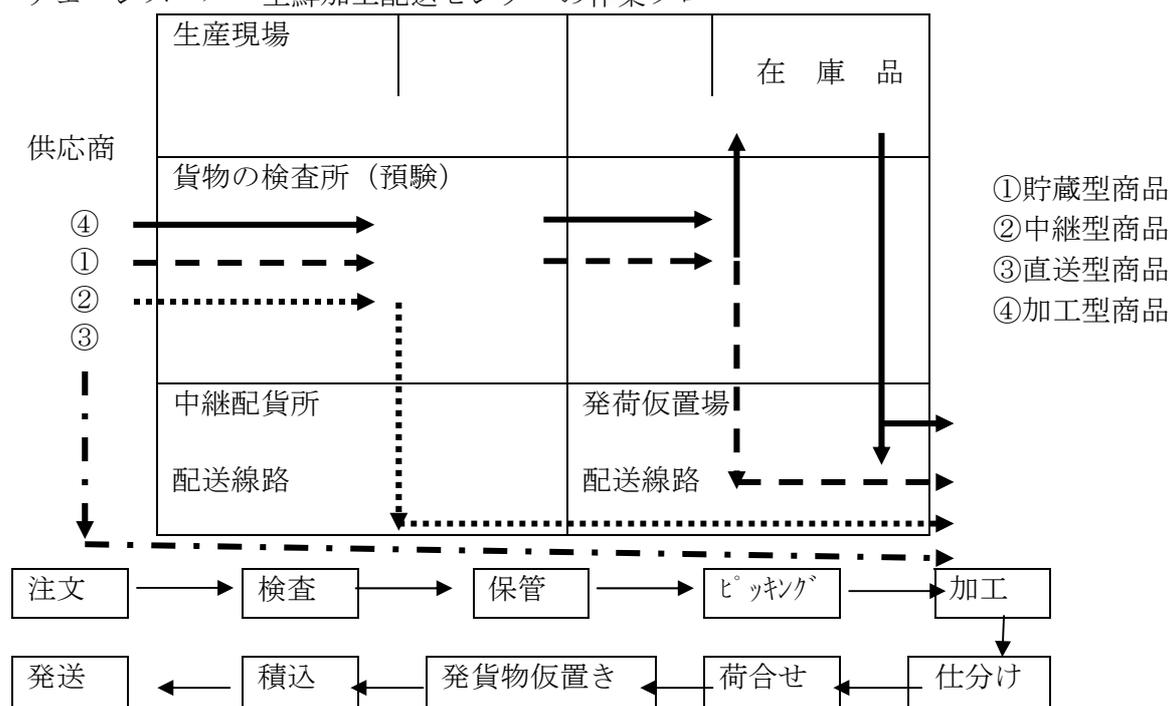
四、生鮮食品流通加工の状況

中国の生鮮食品の大部分は農産品と副食品の卸売市場とスーパーを通じて消費者の手に入る。商務部等の各部による2005年3月の流通領域食品安全状況調査結果により、スーパー販売食品のうち、生鮮食品は最も複雑であり、物流過程で品質問題が起こり易い。従って多くの大型スーパーは自社の生鮮品加工配送センターを設け、生鮮食品の安全確保に取組み、これにより高い付加価値を獲得している。

生鮮食品の種類により、スーパー生鮮品加工配送センターでの物流過程は大体四つに分類される。貯蔵型(果物類のりんご等)、中継型(野菜類中のきゅうりとトマト等)、直送型(卵類等)、加工型(大豆製品、麺製品、漬物、半加工製品等)である。生鮮品加工配送センター内でのその四種の物流プロセスを図に示す。生鮮食品によって物流過程に多少の差はあるものの、総体的に生鮮品加工配送センターの作業フローは概要、図の通りである。

スーパーの生鮮食品配送は、一般的に生鮮品加工配送センターでの調査分析とコスト計算に基づき、最大配送範囲内でのスーパーへの車両、配送所要時間、最適配送ルート、配送回数等についてシミュレーションして手配する。同時に、物流過程における温度(時間)のコントロールにより、生鮮食品の品質を保証し損耗を減らす。

チェーンスーパー生鮮加工配送センターの作業フロー



五、3PL食品物流企業の状況

食品は速やかに消費される品物である。多くの食品は付加価値が高くないが、量が非常に多いので、短時間に迅速に各地に輸送分散する。従って、食品物流のサプライチェーンは一般的に、コストが高く損耗が大きい利益の見込めない分野であるとみなされている。このような特徴により、食品物流は長い間、食品企業が自ら運営していたのである。

外国の先進的なサプライチェーン管理理念と物流技術・設備が入って来るにつれ、中国の食品企業は物流の改革進展を強化した。近年、食品物流分野に3PL物流企業が数多く現れ、食品サプライチェーンの企業に先進的な保管配送サービス或いは一体化した物流サービスを提供している。

3PL物流企業は主に食品企業との合資、合作の方法で食品物流分野に参入した。半面、食品企業は3PL企業との合作により、自分の物流コストを減らし、企業の中核競争力を高める。もう一方、3PL物流企業は専門的な物流知識と技術、一体化した情報プラットフォームを通じて、独立的に或いは食品企業に協力して物流資源を整合し、物流システムを良くし、物流コストを下げると同時に高い利益を獲得している。

事例1

20世紀90年代末、上海全方物流有限公司は専門的な3PL物流サービスを提供することについて百事会社と長期合作協議を調印した。現段階において、上海全方物流有限公司は百事食品会社に、工場の調達物流、生産物流、販売物流、流通加工、回収物流と廃棄物流までの全面的な物流サービスを提供している。全方物流社の先進的な物流ソフトは百事食品会社の在庫量を減らし、食品の賞味期限オーバーによる大量浪費を抑止し、同時に、速やかで効率的な物流配送が物流費用を大いに減らした。百事食品会社の全国配送センターは全方物流社に設けられている。全方物流社と戦略的な同盟関係を結んだのである。

事例2

2004年3月、中国包装食品及び飲料業トップである「康師付」は国際貿易グループ伊藤忠と戦略同盟を結成し、中国の広大な市場における物流事業の一層の展開を宣言した。伊藤忠は20世紀70年代から中国市場に入り、既に中国市場で比較的完全な貿易網と物流網を仕掛けた。伊藤忠は今回、「康師付」子会社、頂通控股有限公司への現金出資により49.99%の株を購入し、「康師付」会社物流配送業務へ参入した。両者は物流資源を整合して利益を獲得したのである。

(2) 道路 (中国高速道路網計画)

中華人民共和国交通部は、2005年の1月13日国務院のプレス発表の場で、策定した「国家高速道路網計画」を発表した。2020年までの社会経済の発展と道路輸送量を予測し、それに対応できる高速道路網を計画したものである。こま切れの高速道をつないで、連続走行できる本格的な高速道路網を建設するのが主な狙いである。

前言 高速道路は1930年代に西欧先進国に出現した自動車交通のインフラストラクチャーである。高速道路は輸送能力、速度と安全性の面において秀でており、国土の均衡した開発の実現、地域間格差の縮小、統一した市場経済システム構築、現代物流の効率の上に重要な役割を果たしている。現在、全世界ですでに80余りの国家と地域が高速道路を持ち、開通距離は23万kmを超えている。高速道路は交通輸送現代化の重要指標であるだけでなく、その国家の現代化の重要指標でもある。

2004年末までに、中国の高速道路開通距離は3.4万kmを超え、世界第二位を保持している。チベットを除く各省、自治区と直轄市には既に高速道路があり、うち16省区の高速度道路の開通距離は1,000kmを超えている。長江デルタ、珠江デルタ、環渤海等の経済発展地域では高速道路網形成を加速している。1988年に上海から嘉定までの高速道路が開通してから今日までの17年間において、「五縦七横」国道主要幹線システム計画に基づき、中国の高速道路はゼロからスタートし、総体的に見ると持続し加速しそして秩序ある発展を

実現した。特に1998年以降、国家は積極的財政政策を実施し、道路を含むインフラ建設投資に力を注ぎ、高速道路建設は加速発展期に突入した。年間開通距離は4,000kmを超えた。高速道路の迅速な延伸は、中国道路網の総体的技術水準を著しく高めた。交通輸送構造を優れたものとし、交通輸送の「ボトルネック」緩和に重要な役割を果たし、わが国の経済発展と社会進歩を促進した。

中国共産党第十六次全国代表大会で全面的小康社会の構築に関する奮闘目標を掲げ、中国の経済社会は新たな高速発展時期へと突入し、輸送の需要も快速的な発展を持続して行かざらう。中国の高速道路建設は著しい発展を遂げて来たけれども、総体的にはいまだ低発展段階にあり、社会の経済発展と人民の生活水準向上の需要に完全には対応できていない。その表れは次の通り：

1. 総延長が不足しており、高速道路のカバー範囲を拡大し続ける必要がある

今のところ、中国の高速道路は省会都市と城・鎮人口が50万人超の大都市しかカバーできておらず、城・鎮人口が20万超の中都市の60%しか高速道路に連結していない。中国の経済規模は世界の上位に仲間入りしたが、高速道路発展水準は先進国に大きく後れを取っていて、継続的な発展加速を要する。

2. 高速道路ネットワークがいまだ形成されておらず、規模的な効率が発揮できない。

高速道路にはネットワークが持つ目立った特性がある。ネットワークの配置が合理的であれば、連続通行可能距離は200～800km前後に達し、高速道路による輸送効率は著しく高くなるだろう。今のところ、人口と経済規模が相当な規模にある一部の地区級都市と省会都市間、地区級都市間の高速道路が未開通であるため、隣接省間の高速道路による有効な接続が形成されていない。中国で最も発展し人口密度が最も高い東部沿海地区においても、高速道路は依然として真のネットワーク・サービスを実現するに至っていない。東西をつなぎ南北を貫く合理的な配置の、適当な規模の高速道路網が未形成であるため、高速道路の規模の利益を十分に発揮できないでいる。

一、計画の必要性

中国は全面的小康社会の建設新段階に突入した。現代化を漸次実現する国家の発展戦略と局面全体から考えると、中国の高速道路の快速発展の歴史段階において、出来るだけ早く国家の高速道路網を計画し、建設することは必要欠くべからざることである。

1. 国家発展戦略から見ると、国家高速道路網は、全面的小康社会の建設・現代化の差し迫った需要を実現することであり、また、経済グローバル化の下で国家競争力を高める重要な条件でもある。

今世紀初めは重要な戦略機会時期である。国家高速道路網の計画・建設は科学発展観念を徹底し、「五つの計画」を推進し、社会主義市場経済の体制の更なる完備化、全面的な強調を実現させ、継続発展可能な差し迫った需要を実現させる。国家高速道路網計画は全国統合市場の建設加速に有利で、商品と各種要素の全国規模での自由流動と十分な競争を促進する。同時に国家高速道路網建設は交通格差縮小、就業率増加、関係企業発展を促進する重要な役割をも具えている。国際経済が発達して交通現代化が進んでいる国家は、政治・経済・国防等の方面の需要により、みな一定の期間内に国家高速道路を計画・建設する。米国の「国家州際・国防道路システム」と日本の「高規格幹線道路網」がその典型である。長期的に見ると、国家高速道路網の建設は中国の発展支援維持、国際競争力増強、長期的持続発展の実現において重要な意義を持っている。

2. 経済社会新段階の発展需要の観点から、国家高速道路網計画・建設は全局に影響する基礎的前提条件である。

今世紀初めの20年間で中国経済規模は倍増の見込みであり、このような発展速度は必ず全社会の人員、物流流動総量のレベルアップを促進するであろう。新型工業化も輸送サービスの効率と品質を一層要求する。特に自動車化、都市化と現代物流業の快速発展を促し、国家高速道路網計画は明確に喫緊の課題となるだろう。2004年には全国の自動車増加台数は500万台を超えた。2020年までにはわが国の自動車保有台数は1億台を超え、現在の4倍となる見込みである。2003年末までに、中国の個人自動車保有台数は1,200万

台を超え、自動車総台数の51%を占めた。中国では100家庭当たり自動車保有率は3台前後であり、将来の増加潜在力は巨大である。

今のところ、中国の都市化水準は41%、都市人口は5億人を超えている。2020年には中国の都市化率は50%を超え、都市人口は7.4億人になる予想である。統計によれば、わが国の都市部住民の年平均外出回数は農村住民の8~9倍であり、都市人口規模の拡大は道路客貨輸送量の著しい増加となるだろう。

現代物流業、中でもコンテナ輸送の迅速な発展は高速道路に差し迫ったニーズを突きつけた。中国の物流コストは長期的に下がらず、GDPの20%前後を占めている。一方の欧米諸国の物流コストはGDPのたったの8~10%である。高速道路網の完備は中国の後れた物流の状況改善に有効で、対外貿易サービス環境をも改善し、製造業の国際的競争力を高め得るのである。

コンテナ輸送は交通輸送現代化の一つの重要な産物であり、ここ十年近く、中国の輸出入コンテナ量は年平均30%以上の高い増加率を続けている。2004年は6,100万基を超え、絶対数では継続して世界第一位の座を保有している。高速道路網は運行が確実で効率が高く、カバー地域が広いので輸出入コンテナ集配の主力となっており、調査によれば、道路は中国の主要輸出入港の約84%の集配を担っている。

3. 高速道路建設発展の現実的な需要から見ると、全面的な総体計画による高速道路の配置及び投資政策の指導を必要としている。

中国の高速道路建設初期は主要都市間連結だったが、近年では大きな省間の建設に転換し、経済発展地域と都市密集地域では、現在の高速道路はネットワーク化の大事な段階に突入し始めた。毎年、全国で高速道路が3,000~4,000km建設され、この状況は暫くの間続くと予想される。既建設の高速道路と建築中の高速道路は、主に「五縦七横」の国道主幹線計画と各地の高速道路計画に基づいている。国道主幹線計画は1990年前後に制定され、1998年に建設が加速されてから、2004年末までに87%完成し、2007年には竣工すると予測している。この計画は当時の社会経済・交通発展の背景下に提唱されたものである。路線は12本のみで、カバー能力にも限界があり、新段階の全面的小康社会建設の需要に明らかに適応できないものである。

高速道路は中国の経済社会の発展において極めて大きな作用を發揮したが、発展の協調、サービス水準向上等の点で目立つ問題もある。全国统一した高速道路網計画がなく、各地の高速道路建設に対する指導と協調を行う有効な手段がないため、合理的な交通通路資源利用、地域を跨る道路配置と接続に不利である。また、我々には全国的な高速道路網計画が無く、統一的に命名と番号をつけることが出来ない。高速道路網の利点を十分に發揮できず、サービス効率と品質が大幅に下がり、特に標識の混乱と規範のなさが利用者にとって不便をかけている。

重要な公共インフラとして、国家高速道路網計画は国土利用計画の重要な構成部分であり、最も厳格な土地利用制度実施の背景の下、国家高速道路網の計画が可能な限り迅速に提出されることは、真剣な資源使用の保証に役立ち、盲目的投資と無駄な重複建設を防止する。国防安全と国家安全需要の観点から、国家高速道路網は人員と物資の動員力量から、国家の安定維持だけでなく、重大な自然災害と突発事件にも特別の重要性を持っている。

二. 中国高速道路網の機能目標設定

1. 将来の交通需要

①道路輸送量の中長期予測

	輸 送 量		回 転 量	
	旅 客 億人	貨 物 億ト ^ン	旅 客 億人 ^キ _ロ	貨 物 億ト ^ン ^キ _ロ
①2003	146	114	7,679	7,010
②2010	240	152	14,300	9,800
③=②/①	1.6倍	1.9倍	1.3倍	1.4倍
④2020	365	199	25,000	15,000
⑤=④/①	2.5倍	3.3倍	1.7倍	2.1倍

②主要道路交通量予測

当面、中国の主要道路、通路の平均交通量は15,000台/日(小型バス、以下同)。

2010年までに中国の主要道路、通路の平均交通量は30,000台/日、2020年には56,000台/日、それぞれ当面の2倍と3.7倍である。北京と上海等主要幹線交通通路の平均交通量は毎日10万から13万台の予測である。

2. 機能設定

国の戦略資源として、高速道路は全面的小康社会建設と現代化の実現に、そして中国の将来の発展に深い影響を与える。国の高速道路計画は経済全体発展の根本的な需要を基に、高品質の現代的総合交通システム建設を出発点として、21世紀の中国の高速道路発展の方向と目標を現したものである。

3. 配置目標

都市部人口20万以上のあらゆる中都市以上を繋ぐ効率的な輸送網を作り上げる。

三. 配置方法と過程

国家高速道路網計画の骨格として、空間上の効用需要と構成上のオプティマン(優位)を主線に道路網の配置を設計した。その段取りは三つある。

1. 首都と他の中核都市・大経済地域間の連結と同時に、中核都市間の速やかな通路連結による基本道路網を作り上げる。具体的な原則は次のとおりである。

①隣接大都市と距離800km以内の省政府所在地都市間。

②代替路線を原則に、各大経済地域間に二つ以上の高速道路を作り上げる。

2. 基本的な道路網配置の上、都市化と総合交通体系の充実、地域経済発展と旅行地域の開発、対外貿易と国家安全の需要等の要因を考慮して、道路網の補充・調整を基に、国家高速道路網の当初案を作る。具体的には次の通りである。

①大中都市を繋ぐ。

国家高速道路網は現状で人口20万人以上の総ての大中都市を繋ぐもので、計画路線を2.2万kmとする。

②総合交通体系を築き上げる

総合交通体系の均衡ある発展のために、国家高速道路網は重要な交通軸都市、例えば50鉄道軸都市、50主要港、67空港と140道路軸都市を連結する。そのうち、総合交通能力を持つ軸都市は48ある。計画路線を2万kmとする。

③コンテナ内陸輸送通路を作り上げる。

8コンテナ港と内陸中心地を繋ぐ主要通路を築き上げる。併せて130のコンテナ中心駅・中継駅所在都市を繋ぐ。そのうち、中心駅所在都市は40、中継駅所在都市は90ある。計画路線を約1.7万kmとする。

④主な対外道路を連結する。

アジア道路網計画に沿い、ASEAN、中央アジア等の周辺国家と地域の交通連絡を強化し、主な国家一級の道路口を繋ぎ、対外通路を増やす。計画路線約0.4万km。

⑤著名な観光都市を連結する。

世界観光組織の予測では2020年までに中国は世界第一の観光目的国となる。訪れる外国の観光客は年間1.3億人に達する。当面、国家評定AAAA級観光旅行地域は270ある。主な観光旅行地域の計画路線を約0.7万kmとする。

⑥地域経済成長に努める。

国土の均衡開発を強化し、均衡ある地域発展を促進するのは全面的小康社会建設と現代化実現の第三段階戦略目標達成の客観的需要であり、国の高速道路網計画の重要目標でもある。本計画は西部地域の大開発と東北旧工業地域の振興、東部現代化建設と中部地域振興を加速化するなど、地域経済成長の需要を基としたものである。

ア 西部と東部地域

党中央、国務院の「以線串点、以点带面/線で点を結び、点で面を導く」の西部大開発戦略構想により、西龍海蘭新線経済地帯、長江上遊経済地帯、南(寧)貴(陽)昆(明)経済地域の培育と成長を加速化するために、西部地域における対外交通連絡と内部連絡を強化する。計画路線を約0.6万kmとする。

東北旧工業地域の振興は中央政府の地域経済を均衡よく発展する新戦略措置である。東北実情により、道路交通のサービス水準を高め、対外連絡通路の強化を重点に東北地域の道路網配置の充実を目指して、計画路線を0.6万kmとする。

イ 長江デルタ地域、珠江デルタ地域と環渤海地域

長江デルタ、珠江デルタと環渤海地域は最も経済が成長し、活発的なところである。この三大地域の対外通路と相互間の連結、都市間連絡等の強化を原則に、三大地域に一部の路線配置を増やした。それぞれの計画路線を0.2万km、0.1万km、0.2万kmとする。

3. 交通量分布のマーケット予測、道路区間の重要性、基盤条件と環境要求に結合して、当初計画を優先し、最終の国家高速道路網の配置計画を作り上げる。路線の優先・選択は以下の原則による。

- ①ある区間に複数路線がある場合は重要度を原則にする。と同時に路線交通需要を勘案の上、路線選択を決定する。
- ②道路基盤地質条件を考慮する。
- ③環境汚染に弱い敏感地域を避け代替路線を採用する。
- ④道路網の合理的な繋がりを考慮し、道路網充実に重要な役割がある連絡線路を適切に増やす。

四、配置方案及び効果

(一) 路線方案

国家高速道路網は放射性及び縦横の線の連結配置方案をとっている。7本の首都放射線、9本の南北縦線及び18本の東西横線から成り立っており、略して「7918」網と呼ぶ。総規模は8.5万km、うち主要線路は6.8kmであり、地区環状線、連絡線等その他の路線は約1.7万kmである。具体的路線は次の通り：

1、首都放射線7本：

北京—上海、北京—台北、北京—香港・マカオ、北京—昆明、北京—ラサ、北京—ウルムチ、北京—ハルビン

2、南北縦線9本：

鶴岡—大連、瀋陽—海口、長春—深圳、済南—広州、大慶—広州、ニレンホト—広州、包頭—茂名、蘭州—海口、重慶—昆明

3、東西横線18本：

綏芬河—滿洲里、琿春—ウランホト、丹東—シリンホト、榮成—烏海、青島—銀川、青島—蘭州、連雲港—ホルゴス、南京—洛陽、上海—西安、上海—成都、上海—重慶、杭州—瑞麗、上海—昆明、福州—銀川、泉州—南寧、アモイ—成都、汕頭—昆明、広州—昆明

これ以外に、国家高速道路網には遼中環状線、成渝環状線、海南環状線、珠三角環状線、杭州湾環状線全5本の地区環状線、2並行線区間及び37連絡線区間を含んでいる。

大衆の使用及び交通管理の情報化、知能化を図るため、グローバルな経験を参考にし、統一、規範、簡明の原則に基づき、国家高速道路網路線の番号方案を制定する。

(二) 効果評価

国家高速道路網計画では総体的には「東部の密度を増やし、中部ネットワーク化、西部開通」の配置構想を徹底し、建設後には全国範囲で「首都の省会との連結、省会の互いの開通、主要都市の連結、全国の都市・町の奉仕」の高速道路網が形成される。国家高速道路網の作用及び効果の主な評価項目は次の通り：

1. 十分に「人民第一主義」を体現する。

最大限に人民の外出要求を満足させ、安全で、快適、便利な交通条件を創り出し、使用者が直接高速道路による生産や生活面における便宜を感じられるよう努める。

—全国のすべての省会級都市、都市人口50万超の大都市及び都市人口20万超の中等都市を連結させ、全国10億人以上の人口をカバーする。

—東部地区で平均30分、中部地区は平均1時間、西部地区は平均2時間で高速道路に入れることを実現することで、全社会の機動性を高める。

—国内の主要なAAAA級の長命な旅行と市を連結し、人々の旅行、休暇に対し快速な通路を提供する。

2. 「サービス経済」を重視する。

高速道路の強化は国土開発、区域協調及び社会経済の発展における役割を促進させ、国家経済開発戦略を徹底する。

—長江三角州、珠江三角州、環渤海等の経済発達地区間の連結を強化した。大区域間における3本以上の高速道路の連結可能とするために、三大都市圏内において比較的完備した都市間高速道路網を形成させる予定である。これらのことは区域経済一体化及び大都市圏の形成、東部地区の率先的実現を基礎付けた。

—西部地区及び東北等旧工業地帯の道路網の構造を明確に改善し、優勢化させ、区域内と対外の輸送効率・能力を高め、西部地区西隴海蘭新線経済地帯、長江上遊経済地帯、南貴昆経済区間における快速的な連携を一層強化し、東北地区内と輸出入国との交通条件を改善し、「線をもって点をつなぎ、点をもって面積を広げる」目標の実現のために、西部大開発及び東北等旧工業地帯振興のための基礎を固める。

—カバー地区のGDPが全国総量の85%以上を占めると、計画実施は経済成長促進、関係企業発展促進、就業率拡大等に対し重要な貢献を果たすことになる。

—国家高速道路網の完成性を保証し、香港・マカオ・台湾地区との接続を便利にする。

—主要国家との国境を連結し、対外連絡通路の輸送条件を改善し、対外型経済の発展に対し一層奉仕する。

3. 「総合輸送」に力を入れる。

総合輸送の強調的發展を重要視し、路線の企画は全国すべての主要交通中枢都市を連結させることになる。50の鉄道中枢、67の航空中枢、50の水路中枢及び140の道路中枢を含み、各種の輸送方式における相互補完や総合輸送大通路の形成、比較的完備した集散輸送システムに有利である。

4. 「持続可能発展」に全面的に奉仕：

計画の実施は国土資源の集約的利用、環境保護及びエネルギー節約を更に促進させ、有効に社会経済の持続可能発展を支える。推計によると、同じ通行能力の一般道路に比べ、高速道路の建築土地占有面積は40%前後しかなく、排気ガスを3分の1減らすことができ、交通事故率は3分の1まで下がり、車両燃費も大幅に下がる見込みである。

五、実施意見

(一) 建設の進展と資金の需要

初歩的な集計によれば、現在計画の8.5万kmの国家高速道路網のうち、既に2.9万km完成し、1.6万km建設中、今後建設予定が4万kmで、それぞれ総距離の34%、19%及び47%を占めている。建築予定距離は、東部地区が0.8万km、中部地区1.1万km、西部地区2.1万kmである。建設任務は主に中西部地区に集中しており、特に西部地区の建設任務は相当負担が大きく、このシステムを完成させるにはおよそ30年間かかると見られる。費用概算によると、国家高速道路網の未来建設には約2万億元の資金を必要とし、うち東部地区3,900億元、中部地区5,200億元、西部地区10,900億元である。2020年前頃には国家高速道路網は急速な建設段階にあるだろう。2010年前頃の年間平均投資規模は約1,400億元で、2010～2020年までの年間平均投資額は約1,000億元になる見込みである。

(二) 当面の建設目標

社会経済発展の需要に適応するために、国家高速道路網の当面の建設目標は：

—「十五」末までに、国家高速道路網は3.5万km完成し、総距離の40%以上を占める。

—2007年末までに、4.2万km完成し、総距離の半分を占めることとなる。全面的に「五縦七横」の国道主要幹線システムが完成する。

—2010年には5～5.5万kmが完成し、総距離の60%前後を占めることとなる。うち、東部地区は約1.8～2.0万km、中部地区約1.6～1.7万km、西部地区約1.6～1.8万kmである。2010年には、国家高速道路網の実現効果から見ると、ほぼ「7918」のうちの「五射二縦七横」の14本の線路を貫通するであろう。

五射とは：北京—上海、北京—福州、北京—香港・マカオ、北京—昆明、北京—ハルビンのことである。

二縦とは：瀋陽—海口、包頭—茂名のことである。

七横とは：青島—銀川、南京—洛陽、上海—西安、上海—重慶、上海—昆明、福州—銀川、広州—昆明のことである。

2010年には、国家高速道路網は総体的に「東網、中聯、西通」の目標が実現されるだろう。東部地区では基本的に高速道路網が形成され、長江三角洲、珠江三角洲、環渤海地区では比較的完備化された城際高速道路網が形成されるだろう。また中部地区では、南北の連結、東北・華北・東北地区内の連結が一層便利となるだろう。西部地区では内外を連結し、川や海を開通し、西部開発における8本の道路を完成させる。

(3) 鉄道

(「第11期5ヵ年計画」への注目)

2002年に開始された鉄道における「第11次5ヵ年計画」の計画事前検討において、ハード面におけるインフラ整備が主眼として打ち出されていることは、輸送力増強に対する青写真を示している。同計画事前検討の経過は次のとおりである。

鉄道部発展計画司によって「第11期5ヵ年計画」事前研究業務が開始された。2002年7月8日に「第11期5ヵ年計画」企画討論会を開催し、「第11期5ヵ年計画」計画業務の方法、展開予測等の問題を検討。同年8月2日に「第11期5ヵ年計画」について、各鉄路局、設計院及び鉄道部内の関係司局からの意見集約を実施。同年8月16日に鉄道発展戦略事前研究座談会を開催し、中華人民共和国国家計画委員会（現在、「中華人民共和国発展和改革委員会」と改称）の基礎産業司及び同企画司、総合運輸研究所、国家経済貿易委員会経済運行局、國務院発展研究中心、中国国際エンジニアコンサルタント会社、国家開発銀行、中国社会科学院の専門家及び学者等による鉄道発展戦略における重点研究内容に関する意見集約を実施。これらを総括したものとして次の11の重点研究課題を提出した。

- ・ 中国鉄道外部環境に関する研究
- ・ 先進国の鉄道発展動態と経験
- ・ その他の運輸方式の発展動態に関する研究
- ・ 鉄道運輸の将来的な市場分析
- ・ 鉄道運輸が適応する現代物流発展に関する対策
- ・ 鉄道の都市における幹線交通システムの発展に関する対策
- ・ 鉄道建設における投融資体制に関する研究
- ・ 全国鉄道網の全体分布に関する研究
- ・ 鉄道の主要技術装備の発展方向に関する研究
- ・ 鉄道客車輸送重要点分布に関する研究
- ・ 鉄道編成ターミナル分布図に関する研究

これらの重点研究課題は現存の鉄道輸送のハード面を整備しようとするものが多数であり、鉄道部が目指す大まかな方向を予測できる。しかし、どの程度まで自動車・水運・航空との役割分担を考えているのかは不明である。

(2003年以降の鉄道貨物輸送政策の動向)

「中国物流発展報告（2003—2004）」は、次のことを取り上げている。

- ①中国鉄道貨物輸送体制の改革は、2003年に極めて大きな進展をみせた。国民経済の持続的な高度成長に伴い鉄道輸送のネックが日増しに大きくなってきており、鉄道貨物輸送の充足率（求車に対する配車比率）は60%前後（原文のまま）であり、WTO加盟を踏まえ2006年までに鉄道利用貨物輸送業務への外資参入を認め、2008年までに外資が独資でも鉄道貨物輸送業務を開業することを認めることとした。
- ②こうした背景の下で中鉄集装箱運輸有限公司、中鉄特貨運輸有限責任公司及び中鉄行包快遞有限責任公司（現・中鉄快運有限責任公司）を年末までに正式に設立させた。
- ③鉄道部はこの三大鉄道貨物公司に対して速やかに技術装備水準を高めること、現代物流産業のニーズに対応すること、すなわち三大鉄道貨物公司が市場の細分化、専門化の趨勢に順応

し、伝統的な鉄道の「駅から駅」輸送の提供を基礎としつつ顧客のために「ドアツードア」輸送により集荷・貯蔵・保管、配送、情報等の物流サービスの提供にまで踏み込むよう指示した。

④ 2003年9月鉄道部と国家郵政局は、戦略パートナーシップ協議により双方が垣根を取り払い流通領域に乗り出すことに合意した。鉄道側は列車の輸送能力を郵政側に開放し、郵政側は鉄道側に集荷・貯蔵・保管、分荷、配送能力を開放した。双方は共同出資により株式会社を設立し鉄道輸送の優位性と郵政ネットワークの優位性を合体して競争力を形成することに合意した。

⑤④に基づき、2004年5月から特急貨物列車（行郵専列：運行計画速度140km～160km/h、始発編成車両数17または18両）を全国で往復5系統の10列車で運行開始した。

また、市場経済化に対応するため、2003年6月に鉄道関係法規のうち、有効法令を661本、無効及び廃止法令（それぞれ263本、106本）を公表する等、鉄道輸送制度の再編が進められてきた。

（中国鉄道部の中長期鉄道網計画）

2004年1月21日に国家發展和改革委員会が承認した「中長期鉄道網計画」（原文は、国家發展改革委關於印發《中長期鐵路網規畫》的通知。同年3月17日に公表）によると、最終目標として、2003年から開始して2020年までに全国の鉄道営業経程を10万kmにし、主要幹線の旅客線と貨物線を分離する。

目標値として、旅客専用線1万2千km、複線区間5万km、電化区間5万kmを挙げている。これにより複線化率と電化率がともに50%に到達することになる。2004年時点の複線化率は39.2%、2004年時点の国鉄電化率は29.9%であった。

同計画は予想通りハード重視であり、①旅客輸送専用線の建設、②鉄道網完備と西部開発に関連する新線の敷設、③既存路線の能力向上の三つをポイントとしている。具体的な計画内容は次の通り。

8 旅客専用線 11,940 km

旅客専用線の建設とは、「四縦四横」建設と三つの都市間快速旅客路線システム建設であり、「四縦四横」は、沿岸部と沿岸部、沿岸部と蘭州・成都がある中部を結ぶ区間である。旅客専用線ではあるが行郵・行包の特急・急行貨物列車は走る。集装箱五定列車も走る可能性はある。（番号は北から南の順）

縦1 京滬旅客線1,300km、北京～上海間。北京、天津、長江デルタ地域、東部沿海經濟發達地域を貫く。

縦2 京広旅客線2,230km、北京～武漢～広州～深圳間。華北と華南地域を結ぶ。

縦3 京哈旅客線1,860km、北京～瀋陽～哈爾濱（ハルピン）（大連）間。北京～哈爾濱（ハルピン）1,230km、天津～秦皇島260km、瀋陽～大連370kmを含む。東北と関内地域を結ぶ。

縦4 杭州～寧波～深圳旅客線1,600km、杭州～寧波～福州～深圳間。長江、珠江デルタ地域と東南沿海地域を結ぶ。

横1 徐州～蘭州旅客線1,400km、徐州～鄭州～蘭州間。西北と華東地域を結ぶ。

横2 浙贛旅客線880km、杭州～南昌～長沙間。華中と華東地域を結ぶ。

横3 青島～太原旅客線770km、青島～石家莊～太原間。華北と華東地域を結ぶ。

横4 南京～武漢～重慶～成都旅客線1,900km、南京～武漢～重慶～成都間。南西地域と華東地域を結ぶ。

3 都市間旅客システム

環1 環渤海地域、長江デルタ地域、珠江デルタ地域の旅客システムで、地域内の主要都市をカバーする。

鉄道網強化と西部開発新線 ～ 14新線 8,750km

西部地域の鉄道延長を主とし、西部鉄道網の幹線を作り上げ、中東部鉄道網構成を強化することで、地域経済発展への適応能力を伸ばす。1.6万kmに達する新線を計画した。(番号は北から南の順)

1 西北・西南部の国際鉄道建設

(新2)中吉烏鉄道 喀什～吐尔尕特別区間160km、(新11)中越(ベトナム)通道の昆明～河口区間380km、(新13)中老(ラオス)鉄道昆明～景洪～磨憨区間750km、(新11)中緬(ミャンマー)鉄道大理～瑞麗区間620km等を新建設。

2 西北部～華北の新線建設

(新7)太原～中衛(銀川)線720km、(新4)哈密～臨河線1,450km。

3 西北部から西南部の新線建設 (新9)蘭州(西寧)～重慶(成都)鉄道900km、(新10)隆黄鉄道430km

4 新疆～青海・チベットの直通新線建設

(新5)庫爾勒～格爾木線1,240km、(新6)龍岡～敦煌～格爾木線630km。

5 西部地域鉄道新設による西部地域鉄道網充実

(新1)精河～伊寧鉄道210km、(新3)奎屯～阿勒泰550km、林芝～拉薩～日喀則、大理～香格里拉、永州～玉林・茂名210km。合浦～河唇、(新8)西安～平涼、(新12)柳州～肇慶410km、桑根達来～張家口、準格爾～呼和浩特、集寧～張家口等。

6 中東部の鉄道網充実

銅陵～九江、九江～景德鎮～衢州、衢州～韶関、龍岩～厦門、湖州～嘉興～乍浦、金華～台州、東北東辺道、等の新線建設。

既存鉄道網の輸送能力を強化 既存線増建二線1.3万km。既存線電化1.6万km。

1 旅客専用線建設前提に既存線改良による石炭輸送能力拡大

大同(含む蒙西地域)、神府、太原(晋南地域を含む)、晋東南、陝西、貴州、河南、兗州、兩淮、黒龍江東部等10石炭移出基地対象。まずは客貨分離による石炭移出能力拡大を優先し、大秦線輸送能力拡大、北同蒲改造、黄驊～大家洼鉄道建設と石太線能力拡大を実施する。

2 旅客専用線建設と同時に7既存主要幹線の複線化と電化工事実施

京哈、京滬、京九、京広、陸橋、瀘漢蓉、瀘昆等。

3 北京、上海、広州、武漢、成都、西安等主要駅の編組駅(列車編成ヤード)を調整し旅客駅を改造する。機関車車輛検査修理基地を建設して枢軸構成を良くし、鉄道輸送効率を上げる。

4 コンテナ中心駅建設とコンテナ輸送線路改造により、ダブルスタックを扱う。

11 複線化線 8,410km

複1 包西複線920km。

複2 包蘭線西段複線560km・蘭青複線190km・青蔵線西格段複線810km

複3 蘭新線烏阿段複線450km

複4 吐魯番(トルファン)・庫爾勒(コルラ)複線480km

複5 成昆複線1,110km

複6 南昆複線660km

複7 黔桂複線600km

複8 渝懷複線580km

複9 広州河唇複線580km

複10 寧西線西合複線950km

複11 皖贛複線520km

2010年までの中期目標

鉄道営業料程8.5万km。うち旅客専用線約5千km、複線化3.5万km、電化3.5万km

北京～上海、武漢～広州、西安～鄭州、石家庄～太原、寧波～アモイ等に旅客専用線建設。
北京～武漢、天津～秦皇島、アモイ～深圳は新線建設。
鉄道網拡充。雲南国境駅、中吉烏、合浦～河唇、綏州～韶関、龍岩～厦門、湖州～乍浦、蘭州(西寧)～重慶(成都)、西安～平涼、隆昌～黄桶、東北東辺道等の鉄道建設。
既存線の能力向上。邯濟線、寧蕪線、西康線、平齊線、大鄭線、濱綏線等の複線化。
雲南省からチベットに入る滇藏線については引き続き路線地質調査と技術經濟分析を行う。
建設するか否かは検証結果により改めて決定する。

説明
 2020年鉄道営業線 10万 km
 うち旅客専用線 1万 2000km
 複線化区間 5000km
 電化区間 5000km

記号
 旅客専用線 縦・横 1~4
 複線化区間 複 1~11
 新線建設 新 1~14

中长期铁路网规划图

中長期鉄道網計画図



図表 II-32 中长期鉄道網計画図

(4) 水運

中国交通報は2006年1月17日に、交通部の水運建設投資増加について報道した。以下はその内容である。

交通部長・李盛霖が全国交通工作会議で、「第11次5ヵ年計画」期間において、交通部は内陸河川水運インフラ建設資金の拡大に力を入れる。建設需要と連動する内陸河川水運建設の安定的資金源を確実なものにする。

「第10次5ヵ年計画」の期間では、わが国は全4,146kmの内陸河川航路を改善した。2005年末には全国の港で万トン級以上の生産バースを1,030持ち、内陸河川航路通航距離12.3万km、うち等級航路は6.1万kmに達した。長江口深水航路修理二期工程が円満に完了し、10mの水深で南京まで延びている。

「第11次5ヵ年計画」では、交通部は長江口深水航路修理の第三期工程を完成させ、長江幹線航路は系統管理段階に入る。航行条件が明確に改善され、黄金水道の優勢が一層発揮されるようになる。京杭運河の航行渋滞は明らかに緩和される。珠江デルタ高級航路網がほぼ完成する。長江デルタ高級航路網の建設が全面的に展開される。西江（珠江中流部）航運幹線の通過能力が明らかにレベルアップする。水運・発電結合と段階開発建設は大きな進展を得る。湘江、嘉陵江全線の運河化、右江段階運河化が全面的に展開される。河川海洋連運を推進し、内陸河川の主要港がある程度の機械化・大規模化を実現し、一部は地域的物流の中心になる。内陸河川船型標準化が飛躍的に進展する。

今年、交通部は積極的に長江黄金水路を重点とする内陸河川水運建設を推進し、真剣に「黄金水路の建設に力を合わせ長江経済発展を促進する」座談会精神を徹底し、長江沿い省市の水運発展協調の仕組みを健全化し、関係措置を具体化し、関係業務を確実なものにし、「長江幹線航路発展計画」の実施を急ぎ、長江黄金水路建設のテンポを上げる。京杭運河の航路網建設を加速し、渋滞応急対策予定案各項措置を確実なものにする。長江デルタ、珠江デルタ高級航路網建設を推進し、重点的には洋山深水港と接続する大芦線一期、西江幹線の拡張工事、西江出海通路修理工事等である。湘江、嘉陵江、漢江、松花江、右江等重要な通航河川の航電中枢施設建設を加速し、10の建設中航電中枢施設が予定時期までに確実に竣工する。積極的に航路管理体制改革を推進し、航路の管理・維持を強化する。また跨河建築物、河を堰き止める建築物、臨河建築物の航路空間寸法を厳密に審査して許可し、航路養護費徴収業務を強化する。

「全国内陸河川船型標準化発展綱要」を実施し、京杭運河・川江・三峡ダムで標準船型を普及して、内陸河川船型の標準化業務を加速する。

また李盛霖部長は、水運の発展加速について、「内陸河川建設を最重要に位置付け、さまざまな措置をとり確実に推し進めなければならない」と話した。長江黄金水路建設を重点とし、「長江幹線航路発展計画」、「長江デルタ高級航路網計画」の実施を強化する。内陸河川水運を発展させる有利な機会と比較的良好な環境条件を十分に利用して、交通部と沿江省市の提携の仕組みを一層健全化して計画・措置を具体化し、確実なものにし、段階ごとに着実に実行する。その他の発展潜在力を具備した内陸河川水運事業を計画しよく建設する。

交通部では既に「珠江デルタ高級航路網計画」を印刷・公布し、現在「全国内陸河川航路と河川港配置計画」を編成しているところであり、確定した計画案・項目に基づいて組織・実行する。

・長江流域における道路、鉄道及び水運物流拠点ロジスティック機能実態調査

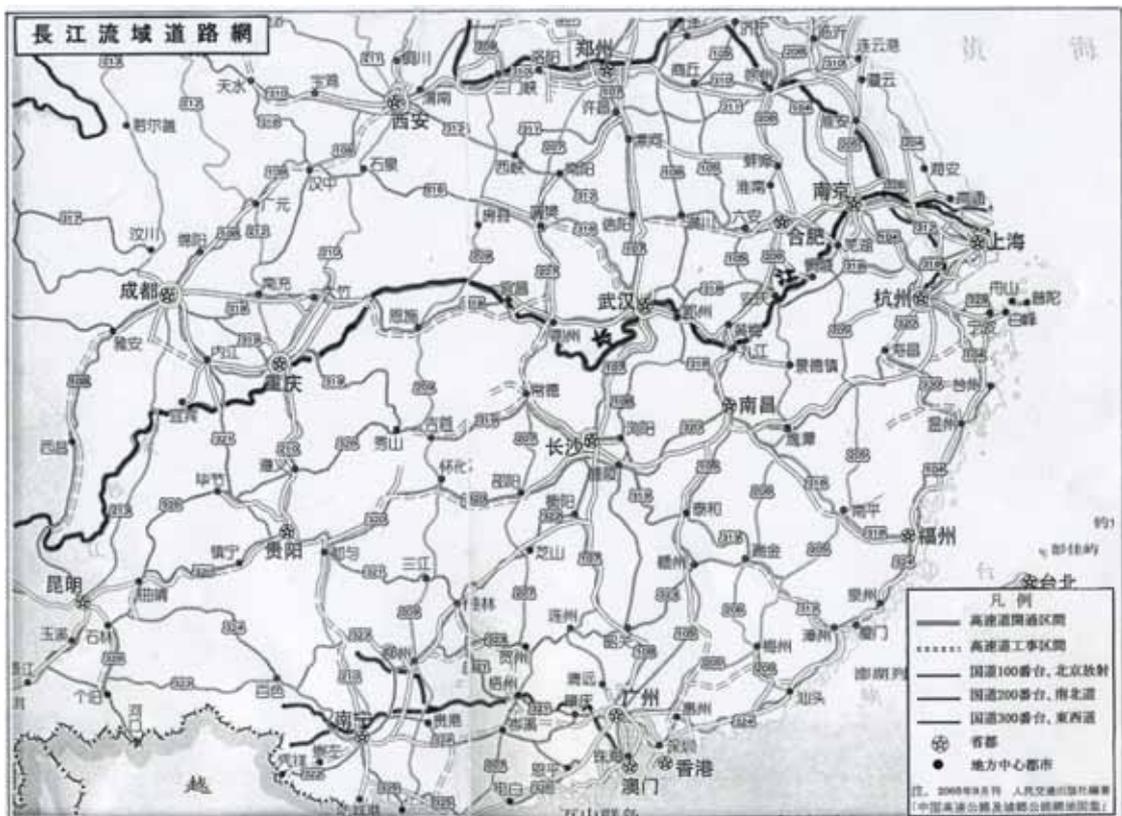
1．道路からみた物流拠点の実態

(1) 長江流域における高速道路と国道、省道の整備状況

農畜産物の東西(横)方向への流通を妨げてきた地形的特長

上海デルタ地域から四川盆地に至る長江流域の地形をまず標高でみると、中下流域は海拔50m以下で多くの湖沼、港湾が縦横に入り組んで発達した大平原であり、河口には巨大なデルタ地帯が形成されている。湖北省宣州市から以西は、大神農架(3,053m)に代表される大巴山脈が迫り、溪谷底部の長江は緩やかな標高にとどまり、万州区(重慶)で140m程度、四川盆地で400~800mにすぎない。このため気候的には稲、菜種、棉花、柑橘に代表される温帯性の作物の栽培に適している。

古来長江流域の交通は、中国大陸の南北(縦)の交通に比べ地形的に大きく制約されてきた。現在では、後に掲げるように、中下流を中心に数十本の長江架橋がみられるが、急峻な地形が災いして宜昌 重慶間においては、最短距離で結ばれる鉄道や高速道路は開通していない。このため長江を水路で遡るか、大巴山脈の山腹又は山頂を走る国道318号(上海市区を起点とする。この区間は2車線、アスファルト又はコンクリート舗装。)が唯一の最短距離の動脈となっている。国道318号線以外の国道で武漢から成都まで走るとなると北廻りの国道316号線で安康を経由して漢中に至り108号線に移るか、南廻りに319号線を走るかということになるが、いずれも距離的に相当大回りとなる。成都と重慶を中心に四川盆地の中核都市間に高速道路網が整備されつつあるが、北京、上海、広州等沿海部の諸都市との間の高速道路は、一部に未開通区間が残っている。318号線沿いでは、宜昌付近から万州区(重慶)の区間約500km(国道ベース)で高速道路を建設中であり、2009年に開通を予定している。



図表 - 1 長江流域の道路網 出所：中国高速公路及城郷公路網地図集 2005年9月

長江流域の交通の要衝 複合輸送モード拠点都市

中国の国道は、北京を起点とし国土を放射状に走る道路は100桁番号、国土を南北に走る道路は200桁番号、国土を東西に走る道路には300桁番号が付されている。

緑色通路のメインプロジェクトである「五縦二横」とは南北の国道5ルートと東西の国道2ルートという意味である。東西の2ルートのうち、南部に位置する横二は、上海市区を起点としラサに至るルートで、全長4,800kmに達する。上海市区から無錫、南京、合肥に至る国道312号線の区間、合肥からの318号線に連結する区間である国道206号線(縦)を含んでいるはいるが、ほぼ国道318号線沿いのルートである。

この「横二」(国道318号線等)は、成都で「縦一」の213号線と交差、恩実で「縦二」の209号線と交差、武漢で「縦三」の国道107号と交差、合肥で「縦四」の国道312号線、そして「縦五」の起点が上海となっている。また中国貨物鉄道の中で比較的新しいサービスである「行包貨物列車」の主要貨物取扱駅(27駅)のうち、成都、重慶、武漢、長沙、南昌、無錫、上海の7駅が含まれているが、高速道路と同様に、武漢 重慶間を最短距離で結ぶ路線はない。北回りは国道316号線沿いに安康まで行き、万源、達県を經由して成都又は重慶に向かうか、やはり南廻りに大きく迂回せざるを得ないため、貨物輸送の新しいサービスも十分には効果を発揮しえていない。

自動車による試走経路

今回(2005年10月11日~18日)長江流域沿いに上海から成都までを自動車により試走し、併せて拠点都市で、農畜産物の生産、流通施設等を訪問した。

第1日：上海<高速>南京<高速>馬鞍・国205・省321・国318・安慶(総走行距離669km)

第2日：安慶〔卸売市場〕<高速>九江<高速>武漢(同1,165km)

第3日：武漢〔市内物流施設〕

第4日：武漢・国318・省107〔国营農場〕省107<高速>宜昌(同1,678km)

第5日：宜昌<高速>〔三峡ダム等船舶通航施設〕・国318・国209・恩施
(同2,102km)

第6日：恩施・国209・国318重慶万州区〔物流施設〕<高速>重慶市<高速>南充(同2,777km)

第7日：南充・県道・〔集贸市场〕〔国营農場〕・県道・南充〔卸売市場〕(同2,943km)

第8日：南充<高速>成都〔量販店〕(同3,169km)

級別道路試走区間

実態調査における級別道路の試走区間は、次のとおりである。

ア 高速道路

「沿江高速」(上海 南京間の2本目の高速。常州付近まで完成)、「瀘寧高速」にて南京へ。南京から「寧馬高速」で馬鞍山(終点)にて国道へ。「合安高速」(合肥 安慶)、「合宿高速」(合肥 宿松)、「南九高速」(黄梅 九江)を利用して九江へ。更に、「黄黄高速」(黄石 黄梅)、「黄武高速」(黄石 武漢)を利用して武漢へ。「襄荊高速」漢宜高速」にて、荊門から宜昌へ。「渝万高速」「渝隣高速」「南広高速」にて、万州から南充へ。「成南高速」にて成都へ。

一般的な印象では、道路が新しいこと、通行量は少ないこと等から四川盆地の高速

道路の路面が、長江下流域の高速道路の路面より良かった。なお、鉄道班と水運班は、「成渝高速」を利用し、重慶～瀘州～成都を走行した。

イ 国道

- ・ 205号線（馬鞍山～銅陵）
- ・ 318号線（池州～安慶、宜昌～万州区、南充市街）。宜昌～万州区の唯一の国道であり、自動車の通行量は比較的多い。三峡ダム建設関係の車両通行量が多いことも、道路の酷使する結果になるという。
- ・ 316号線（武漢～孝感）武漢近郊は片側2車線クラスに整備。交通量は多い。
- ・ 209号線（318号交差点～恩施）短区間の利用であった。その限りでは特に問題はなかった。

ウ 省道・県道

安徽省321号線（銅陵～池州）は道路工事区間も多かった。湖北省107号線（孝感～沙洋）、同219号線（沙洋～荊門）は、比較的整備されていた。

四川省蓬安県道（集貿市場、農場訪問）は、市街地区間以外は未舗装部分が多かった。

(2) 緑色通路「横二」(国道318号線等)、高速道路等の試走

本稿は、2005年10月11日から18日にかけて長江流域沿いに上海から成都までの道路を自動車により試走し、併せていくつかの拠点都市で、農畜産物の生産、流通施設等を訪問した記録である。走行道路は、中下流域の高速道路、緑色通路「横二」関係の国道(318号等) 訪問先までの省道、県道等である。

①初日。10月11日(火)。上海市→南京市→安慶市 安慶泊

8:23 ホテル(中油大酒店)出発。晴、予報では最高気温26。

「沿江高速道路」(上海 南京間の2本目の高速道路で、現在常州まで完成)を利用予定。(上海 南京間の距離を約330kmと想定する。)

8:42 市内高架道路に入る。地図に無い高架道路のようだ。

9:02 「滬嘉溜高速」(沿江高速まで28km手前)に乗る。片側2車線、中央分離帯有り。【27km】

9:18 「沿江高速」(上海と江蘇省との境界)の料金所。路面の凸凹多し。片道3車線。地上高約10m強の高架道。ドライコンテナトラックの通行多し。【49km】

9:30 この近くの路面良好。片道3車線。出発後1時間半経ち、最初のサービスエリア(SA)をみかける。休憩。



図表 - 2 沙溪SAの全景



図表 - 3 SAでの特産果実の販売

9:55 出発後の距離。【77km】

10:10 片道2車線、路面良好。

10:42 引き続き2車線。水稻立毛中。路面良好であり、車速130km/h。

10:49 横山橋ジャンクションより片側4車線となり、「滬寧高速」(10年前に完成)に入る。この地点以遠の「沿江高速」は建設中。時間帯にもよるが、乗用車が比較的多く、トラックは少ない。

10:51 SA有り、休憩(「滬寧高速」のSAは15~20kmの間隔か)

11:25 SA出発。高速道路の速度制限は乗用車120km、バス、トラック100km。

11:32 片道2車線から4車線に拡幅中。途中数箇所に国道312号線と交差する標識あり。



図表 - 4 国道312号線への出口標示



図表 - 5 沿線の風景。間もなく水稻の刈取り

- 11:44 旬容インターチェンジに至る。路面良好、片道4車線。出発からの距離は【266km】自動車の通行量は多くはない。車上よりみた農村建物は比較的新しい印象。
- 12:00 南京の料金所着。「滬寧高速」の距離は約272km。近くの中山陵にて休憩。
- 14:00 出発。馬鞍山まで高速に乗り、程なく南京高架道の環状線に入る。【329km】
- 14:17 GS(ガソリンスタンド)あり、この付近片側3車線。(写真有り)
ここからしばらく路面不良。バイク2人乗りを見かける。
- 14:24 環状線の料金所。「合肥-福建」表示のベンツ製2段寝台長距離バスを見かける。
- 14:29 鉄心橋SA在り。芜湖まで90kmの表示有り。3車線。保冷車(2ト)見かける。
- 14:37 「寧馬高速」に入る。片側2車線。【361km】
- 14:40 料金所在り。【366km】。冷凍コンテナ車(4ト)見かける。
清修SA「1km先」の表示有り。路面良好。田園風景のなかにしっかりした農家の集合住宅見える。
- 14:50 馬鞍山で「寧馬高速」が終わる。料金所1km先の表示有り。路面不良。【376km】
安徽省政府文件が表示されている。ここが省境であることを知る。片側2車線、分離帯有り、路面不良の道。馬鞍山から安慶までの高速道路は、建設中だ。このさき安慶までは国道205号線となる。



図表 - 6 馬鞍山市内の国道205号線



図表 - 7 まっすぐ伸びる国道205号線

- 15:02 国道205号線に入る。【394km】片側2車線、信号なし。
この国道205号線は、「绿色通道の縦四」(南北線)でもあり、山海関から広州に

至る幹線である。

安慶に行くには、途中の芜湖までは、205号線を利用することとなる。

- 15:17 当塗（県級行政中心都市）に着く。右側に長江本流がみえ、バージタイプの船型が浮かぶ。長江に沿って国道とその左側に鉄道（単線）がある。路面不良。
- 15:27 205号線料金所有り。高速道路でなくとも料金所があるのをみて少し驚く。（このあと、至る所に料金所が出てくる。）青色トラックに羽毛満載。
- 15:32 片側工事中。しばらくして、左側に輸出加工区がみえる。また、中国の有名洋服ブランド（杉杉）の工場有り。また未利用雑種地が続く。
- 15:40 前方の陸橋上を左から右へ貨物列車が通る。（先の鉄道である）今度は、前方道路橋下を左から右へ旅客列車が通る。
- 15:43 蕪湖（地区級行政中心都市）に到着。【434km】市街地に入り、道路下に鉄道有り。この鉄道は、右手に折れて長江を渡り合肥（省都）に至るもの。中心市街地道路は片側3車線と広い。
- 16:03 市街地を抜けるころの205号線は引き続き片道3車線であり、路面も良好。間断的に分離帯有り。また物流センターの看板有り。一部道路工事中。【443km】さて、朝から400km以上走ったが、保冷車（2～3ト）7～8台、冷蔵車1台（4ト）冷凍コンテナ車（40f25ト）2台を見かけたただけだった。しかし野菜積みトラックは見かけない。
- 16:15 料金所有り。更に進む工事中のため通行止めに遭遇。銅陵（地区級行政中心都市）を經由して行けという。先の料金所まで戻り、省道321号線に入る。
- 16:37 GSで休憩。【470km】
- 16:50 スタート。片側2車線で、路面まずまず。しばらくして右側に長江が見えてくる。ここは銅湖という。省道といっても片側2車線で、緑地帯と歩道有り。しばらく直線が続く。夕方になり、少々気温が下がる。右側原野（雑種地）に水牛が3頭いる。
- 17:03 三山（郷鎮クラス）に至る。片道1車線だが、拡幅予定1車線分有り。このあたりから全面道路工事に入る。通行可能道は砂利道となる。しばらく進む。右手に稲刈りあとの田んぼが広がる。高さ2m位の稲子積み多数。湿田で、至る所に小さな溜池も。農家の庭先にニワトリ数羽（茶羽）。棉花畑、蓮田が続く。道路周辺は埃で覆われている。こんな状態が1kmほど続く。



図表 - 8 省道321号線の拡幅改修工事



図表 - 9 長江に映える夕日

- 17:20 横山（郷鎮クラス）に至る。【492km】片側1車線で、しかも片側工事中。
- 17:25 夕日がきれいだ。区画整理されていない耕地が続く。対向車に保冷車が2台。

この付近、工事のため時速10～20kmのノロノロ運転が続く。稲わらで作った保温ハウスをみかけた。

- 17:35 相変わらず工事中の道路に行く。酷い埃のため生育不良で雑種地状態も多い。前方も埃でよく見えず。甘藷畑。犬肉館。セメント工場多数。黒煙も多い。路面悪く、腸捻転起こしそう。ビュイックのワゴン車は車高が低く、車床に異常音。
- 17:55 GSで道を聞くが迂回路なさそうで、この道に行く以外にない。辺りは暗くなる。
- 18:05 繁昌(県級行政中心都市)に至る。ここから道路工事から解放される。【505km】
片道やや広めの1車線で、時速60～70kmで走る。ほぼ直線道で、路面よく、両側に歩道があるため、次第にスピードを上げ、100～110km出し、遅れを取り戻そうとする。
- 18:31 順安(郷鎮クラス)通過。片側2車線になる。【534km】
道路灯なく、人家ないところは漆黑。地図によれば、この近くに獅子山区(県級行政中心都市)があるが、暗闇で確認できない。
- 18:37 銅陵(地区級行政中心都市)の料金所在り。【543km】時速110～120km。片側3車線。道路灯有り。しばらく行き銅陵(地区級行政中心都市)中心街に至る。20階位の高層ビル有り、大きい街という印象。名前のとおりで、銅精錬所がある。
以前、伊藤忠商事株が出資していたという。現在も住友金属鉱山株は出資を続けているようだ。道路は直線に近く、路面良好。暗くて不鮮明だが右手に大型火力発電所が在るようだ。暗くて長江は見えず。
- 18:54 両側に建物。かなり大きな街。大きいロータリー在り。やや左方向に進む。すぐに街路灯がなくなり、片道1車線。【561km】
- 19:01 安慶まで98kmの表示有り。対向車線上に大型トラック横転。
- 19:08 路面悪し。ゆれがひどい。片側1車線で直進。道路灯はないが、両側に樹林有り。
- 19:15 江口(郷鎮クラス)通過。暗いので、車中でコース確認。もうすぐ池州か。対向車線をパトカーが急行する。先の事故現場に向かうのか。
この時間になると、センターラインをオーバーする対向車が有り、ヒヤリとする。
- 19:20 街路灯出現。池州(地区級行政中心都市)近かしほぼ真っ直ぐな道路。ほどなく池州市街地に至る。ここから、国道318号線に戻る。安慶まで67km。【599km】
広いロータリーを左へ回る。「天平湖娛樂城」のネオン有り。道を尋ねる。左方向に進み中心街に至る。大きな池在り。昼間は景色良さそう。大きな街だ。街中薄暗いが、人通り多くなった。屋台が出ている。小型バイク多い。両側の建物5～6階が多い。
- 19:36 長江の架橋を渡る。安慶まで60km。【606km】路面不良。直進。街灯なし。対向車のライトのみ。道路両側に樹木帯。318号線の表示なし。安慶までの距離表示に頼る。
- 19:40 池州市を出たところに料金所在り。ここから318号線か。暗い道。片道1車線。対向車はトラック多い。路面不良。またも対向車がセンターラインオーバ

ーし、一同ヒヤリ。しばらく行くと小さい街。すぐ暗闇に消える。左右ゆるやかなカーブ続く。片道1車線。

- 19:56 料金所在り。すぐに暗い道とまる。片側1車線。路面不良。対向車も少ない。カーブ多い。しばらくして小さい街。こうした状況が続く。左側に高架道建設中。平行して走る。
- 20:20 しばらくして街路灯が見えてくる。安慶の街か。まもなく片側2車線の長い安慶長江大橋で長江を渡る。安慶は中州の街。郊外の住宅街は暗い。
- 20:25 料金所在り。続いて開発区の標識有り。市街地の道幅広く、片側2車線に街路樹有り。
- 20:30 ホテル(安慶迎賓館)に無事到着。【出発地から669km】

②2日目。12日(水)。計画では、安慶→合肥→湖北省武漢の予定であったが、距離と道路事情を考慮して合肥経由を変更し直接、武漢へ向かうこととした。

- 9:13 ホテル出発。市街地図で調べた光彩市場へ向かう。
- 9:20 光彩市場の入り口事務所で来訪の趣旨を伝える。

安慶光彩市場訪問 ((3) 物流拠点事例 ③に掲載)

- 10:50 長江堤防に向かう。この付近が長江下流域で最も江幅の狭い所であるため、洪水も多いという。
- 11:00 安慶長江大橋近くに行く。フェリー乗り場(安慶汽渡)在り。河川敷にある建物は高床式。(図表 - 11)



図表 - 10 安慶長江大橋



図表 - 11
大橋近くのフェリー乗り場(安慶汽渡)

- 11:13 市街地を廻り武漢に向かう。【704km】
- 11:30 「合安高速」(合肥 安慶)の料金所。料金は100km 当たり約30元。片側2車線。路面良好。水稻の刈り取り近い。山の南面に墓多数在り。(次頁写真) 合肥まで160km、武漢まで337kmの表示有り。路面良好はアスファルトのためか。片道2車線。地上2~5mの盛土構造。樹木の分離帯在り。
- 11:42 左側の農家住宅きれいに見える。農地(水田)は区画整理されず。一部に稲子積み在り。日本の中山間地帯の高速道路からの景観に似る。丘陵に松林等。また

左右に広い湿地帯が点在。相変わらず行き交う自動車は少ない。緩やかなカーブ続く。車速110～120kmで走行。

- 11:50 インターチェンジに至る。【751km】「合宿高速」(合肥 宿松)を宿松、武漢方面(左折)へ進む。片側2車線。路面コンクリートのためか振動目立つ。過積みトラック多い。所々、稲子積みを見かける。
- 12:00 SA着。休憩。
- 12:15 SA出発。九江に向かう。片側2車線。路面不良。この近くの水稲は刈り取り済み。
- 12:23 玉河SA通過。しばらくして「生きた鶏(白色)」を満載したトラックを追い越す。また水槽付きトラック見つけた。
- 12:50 宿松を通過するとほどなく省境。一時湖北省に入る。路面やや良。この近く山東省のトラック多く、東西の物流を実感。四川省の車はほとんど見かけない。山東ナンバーの保冷車を追い越す。溜池散見、右手に蓮池在り。中央分離帯は樹木から金属柵に変わる。「精肉、海鮮」記載の保冷車(2ト)車を追い越す。
- 13:03 宿松料金所。【855km】しばらく進み路面補修のため片側通行区間在り。乗用車輸送トレーラーが前を走る(北京 広西)。路面アスファルトで良好。振動少なし。丘陵地帯で登坂地区をトラックノロノロ進む。
- 13:22 反対車線での片側通行。路面悪し。こんなに早く路面が悪くなるのか。凸凹多し。アスファルトで舗装改修。断片的に改修区間在り。路面悪い。周辺は農村地帯で、至る所にクリーク、溜池在り。
- 13:32 黄梅インターチェンジを左折し、九江方面に進む。田園風景。刈り入れ間近の稲田。農家の橙色屋根が映える。両側に湖沼多し。
- 13:40 やっと改修アスファルト舗装道に至り路面安定と思いきや、断続的に作業中。区画整理済みの田園風景。農作業中の大型トラクター発見。左手に龍感湖見える。
- 13:49 九江19kmの看板。開花中の棉花畑も多い。クリーク点在。コンバインでの稲刈りを見つけた。いよいよ江西省と境界にさしかかる。料金所前大渋滞。トラックの積荷を見る。数段に生きた豚を積んだトラックや生きた山羊を積んだトラックみかける。



図表 - 12 刈り取り前の水稲とクリーク



図表 - 13 3段に生きた豚を積んだトラック

- 14:10 九江長江大橋料金所前。長大な橋。スモッグで霞む。
- 14:28 やっと大橋を渡り終える。とにかく長大な印象。昼食場所を探す。衛生的な所を心がけ、雅格泰大酒店(AGATA HOTEL)に入り、昼食。
- 15:32 ホテル出発。【926km】黄梅まで戻り、武漢へ向かうこととする。

- 15 : 43 市街地でハプニング発生。右側走行中の大型トラックの荷造り用の紐が我々の車の右バックミラーに巻き付く。クラクションにドライバーが気づき、事なきを得たが先方謝るでもなし。先方の紐、相変わらず緩いまま。
- 15 : 46 料金所を経て、先に渡った大橋へ向かう。大橋は片側1車線と自転車用側道に歩道付き。下は鉄道用となっている。
- 15 : 53 渡り終えた料金所では、すでに混雑は解消していた。
- 16 : 00 棉花畑で棉つみのも農夫みかける。蓮田、刈り取った後の水田などなど。ここで高速道の料金所に至る。【943km】武漢まで206kmの表示有り。鉄道はこのあと左側を通る。鉄道班はここを通る予定。
- 16 : 54 左右は田園風景。棉花畑、大豆畑、稲田が混在する丘陵の農地。農地の区画未整理。遠くに数百mの山並み。レンガ造りの集落。人力での稲刈り農民多数。荷物が大きくはみ出たトラックが走る。片道2車線。対向車線補修中につき、1車線利用のノロノロ運転。この区間「黄黄高速」(黄石 黄梅)という。右、路肩歩く農民在り。湖沼点在。



図表 - 14 田園での農作業



図表 - 15 長江流域の多数の湖沼

- 17 : 07 二里湖SAに至る。【1,028km】休憩。
- 17 : 15 SA出発。武漢まで120km。片側二車線。路面良好。右手クレーク多い。農道は黄土色。長江域のため湖沼多し。緩傾斜の丘陵。竹林在り。レンガ、白壁、赤瓦屋根の農家集落が散在。道路はほぼ直線。路面良好(アスファルト舗装)。トラックは相変わらず過積みの状態。時々トレーラー。乗用車、バスは少ない。養殖池点在。
- 17 : 30 夕暮れ。快晴に近い。両側に田園続く。
- 17 : 33 渚水料金所。【1,059km】。続いて「黄石長江公路大橋」に至る。料金所を過ぎると黄石市街地(地区級行政中心都市)に入る。100都市。ここから片側4車線に緑地帯プラス1車線の道路。
- 17 : 45 料金所。ここから片道2車線の高速。「黄武高速」(黄石 武漢)という。右側に広大な湖沼見える。水郷地帯そのもの。一面の蓮池。道路標識の地名に「三水」がつくもの多い。道路直進、路面良好。
- 18 : 00 日没。中央分離帯補修中を見かけるが、注意標識なし。道路は、ほぼ直線。両側に喬木の植林。防塵防風帯か。地上5m位の盛土構造。暗くなりメモ取りにくい。分離帯に反射板。道路標識も蛍光塗料のためか見やすい。緑に白い抜き表示は日本と同じ。しばらくしてSAの看板在り。
- 18 : 26 料金所。これより武漢市街地に入る。【1,137km】

街路灯少なく暗い。片側2車線に自転車道でゆったりした道路。オレンジ色の街路灯。光谷大道を通る。次第に街路灯明るさ増す。左折片道3車線の通。ホテルに直進。途中迷いながら走行。

19:10 長江大橋を渡る。

19:30 ホテル(晴川暇日酒店)着。【1,165km】

③3日目。13日(木)。武漢市内。

武漢泊

9:00 ホテル出発。長江堤防上の道路沿いに開発区へ向かう。

往復2車線の狭い道を車がひしめく。



図表 - 16 長江堤防道路沿いに開発区

武漢中鉄伊通物流有限公司訪問 ((3) 物流拠点事例 (5)に掲載)

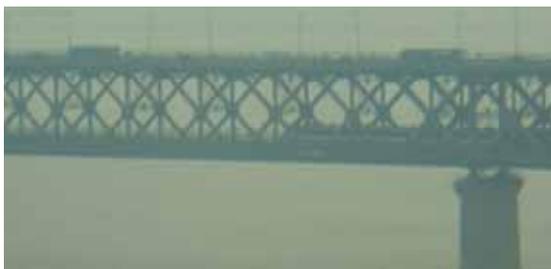
11:54 開発区内の貨物列車
武漢長江大橋に通じている。

午後は、市内で視察。携帯電話の
カード補充。

15:50 武漢長江大橋付近。スモッグがひどい。



図表 - 17 開発区内の貨物引き込み線



図表 - 18
武漢長江大橋 上が自動車、下が鉄道。



図表 - 19
武漢長江大橋の下流左岸の砂利運搬船

④4日目。14日(金)計画では、国営五三農場訪問し、宜昌まで走行。 宜昌泊

7:25 ホテル出発。武漢市街地の漢陽大道(片道4車線)を經由し、国道318号線に入り、北上して、省道107号線への入り口を探す。

7:55 孝感(地区級行政中心都市)46kmの標識有り。右折。【1,269km】右手に大型配送センター在り。しばらく318号線を北上す。

8:12 国道318号線の料金所。【1,285km】路面比較的良好で、直線道路。

8:24 水牛連れた農夫国道をゆうゆう横断。漢川16kmの表示。さらに北上。片側2車線。ブロックの分離帯。武漢近郊の318号線は道幅広く、片側2車線で、プロ

ックの分離帯。両側樹林帯続く。両側に棉花畑。たまに蓮池、湖沼在り。

8 : 36 やっと省道107号線入り口に至る。【1,313km】

孝感市公安局の料金所。補修費用という。省道は、両側に並木。農村風景。養殖池在り。稲田多し。片側1車線。

8 : 46 休憩。写真撮る。クリーク、稲田、養殖池、農家など。

8 : 55 スタート。道に沿って左に水路。両側の田園風景の中、蓮池、棉花畑などがどこまでも続く。白壁やレンガの壁、赤い屋根を持つ集落が点在。絵のような田園風景が続く。並木が美しい。並木は地上1m位まで農薬を混ぜた石灰を塗る。どこも同じ。過積みのオート三輪を見る。ここも「三水」の地名多い。左右に水牛。時々長距離バスが走る。

9 : 17 鉄道とクロスする。襄樊（鉄道班の目的）駅行きの鉄道だ。

荆門行きのマイクロバス（孝感 沙洋 荆門）走る。小さい街を通過。市街地部分的に片側2車線。だいたい片側1.5車線位の車幅。

9 : 30 応城市（県級行政中心都市）に至る。【1,361km】中心街は片道2車線のコンクリート舗装。ロータリー在り。

10 : 00 阜市（郷鎮クラス）通過。詳細地図に訪問予定の「五三農場」を見つける。前方にバス（五三～成徳）を見つける。右手数^{*}先に丘陵在り。時々集落。道路は農地より3～5m盛土。交通量多し。片側1車線。耕耘機、トラック、バスが通行。農家には犬を飼っている。養魚池、刈り取り後の田んぼ。水牛。圃場が整備されていない。あと20kmくらいで五三農場に到着か。

10 : 37 銭場（郷鎮クラス）に至る。休憩。【1,411km】将棋に興じる住民、床屋など。



図表 - 20
省道107号線沿いの銭場の街頭風景



図表 - 21 五三農場に行く途中の省道

10 : 45 出発。右手2～3km遠くに丘陵続く。省道107号の標示有り。片側一車線。中央に黄色ライン。左右に溜池。ほぼ直線道。

10 : 50 集落。左手にも丘陵。丘陵地帯にさしかかった感じ。右手に松林。大きい湖在り。しばらくして料金所。15元。【1,422km】また郷鎮在り。道に、「京和米はホントにうまい」との横断幕。しばらくして、「五三の人民はあなたを歓迎します」との横断幕。どうやら到着したらしい。果樹園も点在。

11 : 07 荆門市屈家鈴の街。市街地は片側2車線。途中迷いながら、農場の管理事務所を探す。街には大人、子供たちが大勢いる。小中学生用の自転車も多く見かける。途中何度も道を聞き、人民政府機関がある建物に到着。五三賓館（ホテル）会議室

を用意して待っていてくれた。湖北省国営五三農場の管理事務所は、街の中にある。

国営五三農場訪問（（3）物流拠点事例 ②に掲載）

- 13:30 昼食を馳走になり、出発。小雨模様。省道107号を進む。次の街は沙洋。十里で高速道路に乗る予定。前をマイクロバス（沙市 京山）が走る。この地域の省道107号の品質規格はほぼ同一。片側1車線、両側に並木（楊樹）。棉花畑続く。また両側に柑橘園。野菜畑はなく、庭先の菜園のみ。ところどころ路面不良。
- 13:58 平坦な農地は棉花畑多く、同じ田園風景。直線の道。小雨の中、農作業する人。放し飼いの牛数頭。対向車線に大型トラクター（1台）バス、トラック、三輪車等。
- 14:05 漢水（川幅4,500m）を渡ると沙洋（県級行政中心都市）の街に着く。料金所在り。【1,485km】小雨の中を走行。しばらくして集落。この辺の田んぼは収穫済み。
- 15:00 料金所。「绿色通道」の標識有り。これより「襄荊高速」（绿色通道の縦三である国道207号線に併行して走る。）に入り、左折、荊州（38km先）に進む。荊州のインターチェンジで、「漢宜高速」に移り、宜昌に向かう予定。アスファルト路面良好。【1,529km】しばらくして生きた豚満載のトラックを追い越す。高速道路を農畜産物輸送するのは珍しい。荊州は地区級行政中心都市で、長江本流沿岸に位置する。ここのインターチェンジを右折して宜昌に向かう。
- 15:50 枝江インターチェンジ。ここまで片道2車線。分離帯に灌木。路面良好。盛土高くなし。ほぼ直線。SAの標識あるものの実際にはなし。予定地か。
- 15:58 安福寺、鴉鵲嶺の看板が右手にみえる。しばらくして出口。両側農村。左右遠方に丘陵見える。通行車両多くはない。谷地田在り。三峡飛行場の看板見える。すぐに宜昌に入る。
- 16:05 宜昌は地区級行政中心都市。長江流域に在り。左前方に奇山、奇岩在り。SA2km先。ドライバーの疲労顕著。
- 16:15 SAで休憩。トラックの運転手が「绿色通道」のカード見せてくれる。トラックに「山東渚宇物資有限公司」の社名有り。【1,651km】



図表 22 绿色通道の通行証



図表 -23 SAで休憩する大型トラック（高速道路料金の免除又は割引等の特典）

- 16:40 高速を降りて宜昌市街地に入る。ロータリー在り。三峡ダム工事で潤っている様子。新興の大型ホテルが多い。
- 17:00 ホテル（宜昌半島酒店）着。

- ⑤ 5日目。15日(土)。計画では、万州まで走る予定。午前中に三峡ダム現場を視察。
- 7:35 ホテル出発。【1,678km】市内旅行社のガイドで三峡ダム現場視察へ向かう。この近くで標高50m位という。下流で洪水が発生しやすいわけだ。宜昌市の旧市街地は5階建て位の古いアパートが多く、一部は立て替え中。
- 8:05 三峡へは自動車専用道在り。片道2車線。右下方に長江の流れ望見。客船も。水面に向かって坂を下る。路面不良。長い3本のトンネル在り。三峡ダムまでの28kmのうち半分はトンネル。いずれも2本並走。
- 8:30 検問所。
- 9:15 ダム現場着。大勢の観光客がきている。約30分視察。(写真多数)
- 9:45 展望台離れる。【1,726km】
- 10:33 宜昌市に戻り、葛州壩船閘を視察。ゲート3カ所で無料。通過時間1時間。設計通過船舶は、最大1万MTという。
- 11:10 市内で昼食。日本式カレー店。ママさん日本生活者。材料持込。弟が経営。
- 11:50 宜昌市を出発。薄曇り。高速道路は途中から建設中につき、国道318号線を走る。【1,773km】万州まで約500km。約10時間を予定。まずは恩施市(少数民族の土家族・苗族自治州の州都)を目指す。「宜昌 恩施」間の小型バスが前方を走る。これに随伴すれば楽か。荷台両側に子豚を入れた竹籠付けたバイクが走る。料金所。【1,777km】
- 12:00 いよいよ国道318号線。片道1車線のコンクリート道。センターライン白色。両側並木は、榆等の混植。S字カーブで道幅狭くなる。対向車多く、またカーブ、上下傾斜多し。いわゆる田舎の道。武漢までの国道とは大違い。左右に柑橘園。遠くに山並み。
- 12:15 橋辺(鎮)の市街地を通過。【1,790km】まもなく村の婚礼の集まり有り。
- 12:20 左側山頂に奇岩在り。S字カーブ多い。ザボン、うちむらさき、大小様々な柑橘類並ぶ。果肉は赤味帯び、歯ごたえあり。バイクは125CCクラスが多い。日本の柑橘産地の景観に近い。
- 12:27 土城(鎮)の街を通過。至る所バイク多い。カーブ、傾斜地の山道。コンクリート製水道橋みかける。(3本目)柑橘の収穫期。道路幅6~7m位か。左手に桑園。段々畑。峠を越える。
- 12:40 山頂の峠で一休み。ドライバー立ち小便。村人怒るがたばこ1本でたちまち機嫌を直す。バイクの修理中。パンクが多い。
- 12:50 出発。高家堰(鎮)街中も片道1車線。大きなGS在り。珍しくきれいな川を見かける。
- 13:00 料金所。「緑色通道」の標識有り。
- 13:10 休憩。これより峠越えに挑む。急峻、カーブに次ぐカーブ。冬期は通行止めという。
- 13:25 5分間休憩。峠近くに空き地を見つけ駐車。しばらく高原を走る。集落在り。吊り橋見つけた。下り坂のコンクリート橋。重量制限15MT。
- 13:42 集落在り。上り坂。タンクローリー車1台が崖にぶつかり、停車中。頂上付



図表 - 24 段々畑

近を尾根伝いに上下する感じ。いくつか峠越え。この付近にも小さな水田。

13:50 峠で写真。5～6人の女、子供がヒマワリの種を食べ談笑。国道318号線の石標在り。

14:00 集落。続いて賀家坪(鎮)の街。ここから工事中とのこと。片側通行で1時間30分待たされる。待機中に、柑橘2個、ザクロを買う。割り込みも多く、動けない。(万州行きが不可能となり、宮澤さんが関係者と連絡万州のホテルのキャンセルと恩施市のホテルを手配する。)



図表 - 25
「通行证」は通行税減免の特典

14:58 依然待機。対向車のトラック前方窓に「绿色通道通行证」を見かける。白菜、キャベツ、大根、ピーマン等を積む。

湖北へ向かう。同じく、重慶ナンバートラックはキャベツのみ積む(幌かけ)。また、赤いトラックに籠に入れた子豚の3～5段積みを見かける。旅客バス(43人乗り)も待機。

15:08 依然待機。青色トラックにバラ積みキャベツ(湖北ナンバー)を見かける。さらに小型三輪車の白菜。湖南ナンバーのキャベツトラック。湖北ナンバーのキャベツ、ピーマンバラ積み車。生きた豚を竹籠に入れたトラック。



図表 - 26 キャベツ



図表 27 生きた豚

15:20 小型箱トラックのフロントに「绿色通道通行证」掲載。また、大型トラックのフロントに大根1本くくりつけたもの、2台見えた。通行证の代わりか。

15:25 やっと動き出す。しばらくして重慶ナンバーがピーマン満載。対向車が割り込みスムーズに進まない。武装交通警察が管理しているが、はかどらず。先頭の三輪車は息切れ気味。温州 重慶の長距離バスが前を走る。

15:50 相変わらず。気温20 位か。工事区間7km程度か。峠近し。



図表 - 28 鉄道と高速道路工事区間か。



図表 - 29 鉄道用架橋か。

- 16:25 石橋により谷渡り。その後下り、下り。右側谷底近くで、トンネル工事中。コンクリートの橋脚見える。高速道路と鉄道を平行して建設中。中鉄施工の看板も。
- 16:40 右側、建設工事断続的に見える。榔坪（鎮）着。高架橋脚の建設進む。GSで休憩。
- 17:00 出発。柑橘を食べる。ザボンに近い食感。しばらくして再び上り坂。山腹に家在り。子供もいる。トンネル工事中。この辺りから自治州との境か。紅岩寺（鎮）までに難所あり。峠越え必要。路面悪し。
- 17:25 右に崖崩れ在り。片側1車線のみ。電波届かず。下り道。左側下方にかけての景観良好。車底にて大きな音。石又は穴か。しばらくして左側に棚田あり。豚に紐をつけた農夫が歩いている。
- 17:45 左側に溪谷みて走る下り坂。水墨画の世界。谷を渡るコンクリート橋在り。約100m。しばらくしてドライバー交代。休憩。しばらく進むと峠。
- 17:55 公安警察の検問。男女2人の警官。いろいろ調べ車両保険を携行していないのが見つかかり罰金200元。領収書発行。写真に撮る。ドライバー最敬礼。【1,926km】
- 18:06 出発。罰金取られ、暗くなり、疲れも出て皆黙り込む。
- 19:30 料金所。緑色通道の標識あり。
- 19:32 簡易宿泊所と空き地見つかる。休憩。ここに陳姉妹がいる。1泊10元。両親が建てた施設に姉妹で働く。姉は広州に出稼ぎの経験がある。両親が心配して呼び戻した由。



図表 - 30 ドライバー用の旅館と経営する姉妹

- 20:30 紅岩寺（鎮）着。休憩。
- 20:35 出発。ピーナツ、ピスタチオなど菓子買い込み。【2,006km】ドライバー交代。
- 21:05 料金所。前方に生きた豚を積んだ小型トラックが停車中。【2,032km】霧の気配。「宜昌 恩施」バスが追い越す。バスに先行させるのが安心。夜間も対向車多し。ドライバー向け簡易宿泊所多し。月明かり大きい。遠くの山腹にライトが点点。この国道318号線は貧弱だが、唯一の動脈。高速道路の開通が待たれる。
- 21:45 左折。国道209号線（緑色通道の縦二）に入り一休み。恩施市は自治州の州都であり、規模的には県級行政中心都市。この国道209号は、「緑色通路の縦二」と呼ばれるもの。暗くてメモとれず。恩施市まで20km未滿。
- 22:30 恩施市は、清江の両岸に開けた比較的大きい街。ホテルと連絡取りながら進む。ホテル（武漢亜州大酒店）チェックイン後に、街に出て食事。

⑥6日目。16日（日）。〔計画〕速やかに万州に向かい、予定の視察を行い、南充まで行く。晴れだが、雲量多し。

8 : 4 0 恩施市のホテル出発。【2, 1 0 2 km】市街地の様子がわかる。中心に川が流れ、両岸に市街地が形成されている。ホテルでもらった市街地図によれば、有名な歴史的建造物があるようだが、遅れを取り戻すため近道して国道3 1 8号線に戻ることとする。路面良好。右側に標高差数百メートルの谷あり、中腹に棚田あり。所々に人家在り。苗族か。右側の防護柵が貧弱で、気分よくない。真下にも家。

9 : 2 2 見晴らしのよい頂上付近で休憩。左右に谷。尾根伝いの道。植生は日本に近い。椿の実、やぶこうじを採取。

9 : 3 5 再度休憩。写真。これより下り坂。

1 0 : 0 0 利川市5 1 kmの標示有り。近くに集落。休憩所に土家族の母子がいる。絶景のパノラマに見とれる。これより見晴らし好い所がこの先にあるという。しばらくして3 1 8国道の標識在り。



図表 - 31 尾根伝いの道からの遠景



図表 - 32 椿の花



図表 - 33 土家族の母子



図表 - 34 起点(上海)からの距離

1 0 : 2 0 先の場所よりすばらしいパノラマ展開。しばし休憩。ここは誰もが楽しめるように駐車スペース広く用意してある。土家族の娘が一人トウモロコシを焼いて売っていた。全員分買って食べる。1本1.5元。標高1,800 mという。広大長高の岩壁。写真左に「朝東巖隧道」がある。ここを抜けると利川行政区に入る。



図表 - 35 大岩壁。この左に「朝東巖隧道」

1 0 : 4 0 料金所。2 0 元。利川まで3 7 km。【2, 1 5 8 km】小さな畑。トウモロコシと野菜。自給用。

1 1 : 0 0 利川市街地近い。平地になるがカーブ多い。アスファルト舗装で片道1車線。路面不良。1 0分過ぎに、一部コンクリート舗装。

1 1 : 2 5 利川市は県級行政中心都市である。市街地は片道2車線の大通りがある。7 ~ 8階建の建物在り。全体に埃っぽい街。

1 1 : 4 0 昼食を摂るため、街で大きそうな「利川賓館」に行く。「宣万鉄道」が建設中。万州から利川を結ぶ。



図表 - 36 綠色通路の標識

2008年には宜昌に鉄道で行ける。

- 12:25 出発。【2,198km】市街地で苗族の衣装を着た婦人を散見。万州区を目指す。おなじみの国道318号線。市街地を離れると上り坂。両側に山の岩肌露出。松、杉、広葉樹の混交林。曲がりくねり、進む。石積みの段々畑には、トウモロコシ、豆、野菜を作る。自給地。万州107kmの標示あり。凸凹道を時速40~50kmで走る。
- 12:40 これより下り坂。一部に青空。道路脇、所々に蜂蜜売り。巣箱多数。紅葉はわずか。峠越え。対向車トラックに白菜。頂上開け石灰岩の露出。鍾乳洞、奇観。
- 13:12 「退耕環林決定地区」の標識在り。徳勝城（小巴）あり、続いてつづら折りの坂。防災ダム。
- 13:25 謀道（大鎮）に至る。利川を出て最も大きい街。しかし周囲を山に囲まれ広がりがない。街を抜けると下り坂。
- 13:28 料金所。この後、下りに下る。しばらくして休憩。
- 13:53 出発。左山手に落石あり。右手ガードレール破損。石の橋在り。長さ50~70mか。
- 14:03 万州まで50kmの標示。「重慶万州の門」在り。省境か。下り坂。
- 14:25 料金所。下り坂。起場（集落）【2,276km】（南充市農業局と交信。国営農場へは自動車で行くことを確認。）長江上流の支流見える。片道1車線で、中央に黄色いライン。道幅変わらず。上り坂をしばらく進むと峠。
- 14:40 「万州30km」の標識。長灘（鎮）着。山道を何度も上り下りする。
- 15:03 料金所。【2,304km】五橋着。ここはかなり低地。万州に近づく。
- 15:11 万州市街入口。長江大橋前に到着。料金所に「绿色通道」の標識。
- 15:15 王輝総経理（重慶万藤油脂有限公司）と待ち合わせ。これより万州物流施設の視察。



図表 - 37 謀道（大鎮）の街

万州区長江物流施設視察（Ⅲ-1（3）物流拠点事例 ④に掲載）

- 15:50 南充に向け出発。ただし国道318号線沿い南充まで（約280km）の高速道路は建築中であるため、大幅に迂回することになるが重慶回りの高速道路を利用することにした。（所要時間約5時間の見込み）万州 重慶間は、約250kmで、このうち万州区 長寿区間は山岳高速道路といえる、新しい道路である。
- 16:00 「渝万高速」道路に入る。片側2車線。コンクリート路面良好。分離帯は、ガードレールと黄色の花の咲く灌木。どれくらいの橋、トンネルがあるか数えることにした。（大地咀大橋等28、隋道11を数えた。各地で山岳地帯を貫く高速道路が建設中であるが、ここに実績がある。）
- 16:35 この高速で小型冷蔵車を初めてみる。SAで休憩の予定だったが、建設予定地であった。農民が柑橘を売っている。1個買う。3元。試食の味は薄いが義理で。
- 16:58 重慶まで167kmの標示。全般に交通量は多くない。
- 17:00 小型冷蔵車を追い越す。渝（重慶）ナンバー。

17:22 SA 予定地で休憩。



図表 - 38 SA 建設予定地

17:32 出発。中央分離帯には基点からの距離を 1 km 置きに基点からの距離を表示。

17:53 犬が 1 匹、前方を横切る。重慶まで 75 ~ 70 km の区間の交通量 (対向車) を数えると、トラック 5 台、小型バス 2 台、乗用車 3 台、バス 1 台であった。

18:05 車速 130 km 強。時々距離表示がおかしい。重慶 60 km とあるが実際は 41 km (分離帯での標示) 位。

18:12 路面不良箇所多し。約 2 ~ 3 km 区間か。18:18 SA で休憩。

19:05 出発。【2,546 km】

19:15 この頃より片道 3 車線。南充方面は右折。重慶まで約 9 km の地点。「渝隣高速」道路に入る。ここは地図の上では建設中とある。重慶 達州間の途中の街で、南充までの高速道路のインターチェンジに当たる隣水までの間である。【2,566 km】

20:07 SA で給油し、休憩。ここで野菜を満載した大型トラックを見つけた。重慶から広安まで運ぶという。大根、にんじん、たまねぎ、サトイモを確認。高速道路で野菜は運ぶ現場を初めてみた。



図表 - 39 高速道路での野菜輸送を初めて目撃 (ごく一般的な野菜の混載方法)

20:30 出発。

20:58 「南広高速」(南充 広安) に入る。【2,692 km】

21:10 SA 「岳地」は開業中。【2,696 km】

21:16 出発。

21:55 南充到着。南充は地区級行政中心都市である。【2,777 km】

22:08 ホテル (北湖賓館) 到着。

7日目。17日(月)〔計画〕南充近郊の視察地を訪問。

8:24 ホテル出発。【2,783 km】南充市の蔡宝成農業局副局长らが車で先導してくれる。

南充市は、50年「前川北行署」という行政地区(30~40県)であった。

- 1950～1958年の間、胡耀邦（元総書記）は市長をしていたという。
- 8：40 国道318号線を進む。右側に南充市の東部地区の物流センター在り。
- 8：55 南充師範学校を過ぎ、「長楽」から左折し省道203号線の砂利道を進む。地図には蓬安(県級行政中心都市)まで38kmとある。道幅1車線位。大型バス、トラックが通る際は一時退避が必要。
- 9：08 稲の刈り取りは既に終わっている。傾斜地には柑橘園があり、その脇に菜園がある。
- 9：35 この近くの農村は、老人と子供が多く、若者は出稼ぎで少ない。所々に入口をトウモロコシの枯れた茎で覆った家がある。挙家離村したものという。
- 10：00 途中の果樹園のある農村集落で休憩。この「郷」には14の村がある。人口約1万人。「錦橙」という自慢の品種の柑橘を見せてもらう。この近くの農民はみな知っている。全国品評会で金賞(聘)もらう。無公害農産品に指定されている。従って無機肥料、農薬は使用しない。カラタチに接木して矮化栽培する。しばらく園地を見学して、中心街に向かう。
- 10：25 三壩郷到着。



図表 - 40 出稼ぎの多い村



図表 - 41 柑橘栽培の指導員ら

四川省蓬安县三壩郷の集贸市场（農贸市场）視察。（（3）物流拠点事例 ①に掲載）

- 10：40 出発。1時間程度山道を走ると丘陵地で柑橘園が広がるところで休憩。離村した農民の柑橘園は葉が黄ばんでおり、一目で管理された園地と見分けがつくという。
- 12：00 農場近くに到着。隣接した養豚場を案内してくれた。地元出身で成功した建築業者のものだという。
- 12：10～13：50

四川省蓬安县河舒農場訪問（（3）物流拠点事例 ②に掲載）

- 14：15 南充市卸売市場に向かう帰路。休憩。この地方は竹の種類が豊富。竹の子が生長している。
- 15：58 帰路のとある鎮。道路工事中の埃の中で生麺を天日で乾燥中であった。
- 15：50～16：40 川北農産品卸売市場到着。横断幕で我々調査団を歓迎。



図表 - 42 道路前での麺の乾燥風景



図表 - 43 秋の筍

川北農産品卸売市場視察（Ⅲ－１（３）物流拠点事例 ③に掲載）

17:10 市内の中国銀行で両替する。南充市は地区級の都市であるが、観光都市でないため外国人が訪問する機会が少なく、ホテルでの外貨両替はしないという。

18:00～20:00 副市長が歓迎宴でもてなしてくれる。



図表 - 44 南充市の繁華街



図表 - 45 南充市の中心にある公園

⑧8日目。18日（火）。「計画」では、午前中に成都まで高速道路で移動。

8:57 ホテル出発。【2,943km】小雨。気温20 前後か。

9:12 料金所。【2,950km】「成南高速」（成都 南充）。片側2車線。中央分離帯はガードと樹木。路肩広く、ゆったりした感じ。大観SAは工事中。【2,965km】



図表 - 46
濃霧の中を一路成都へ向かう



図表 - 47
建設中の鉄道

9:22 右手に建設中の鉄道路線。（既設の路線はもっと離れている。）
霧発生。路面は万州 - 重慶間に比べ振動大きい。時々農民らしき人が路肩を歩く。
山を切り開いて建設されているため、近道なのか。

9:36 SAの標識有り。建設予告か。霧のため視界悪くなる。9:45 この頃上海

出発以来の走行距離が3,000kmを超える。濃霧のため視界500m以下。時速100kmで走行。視界さらに悪くなる。

10:00 火井SAで休憩。【3,031km】10:12 出発。

10:30 SAの地図標示あるが、実際には建設予定地又は建設中が多い。路面良好。視界200m位か。

10:40 視界次第に回復し500m位。小雨止む。通行車両少なし(長距離バス、トラック多い)

11:00 両側は丘陵。ここは成都まで34~30kmの区間。まもなく金堂。ここには味の素のリジン工場がある。

11:07 片道3車線になる。(成都まで22km)

しばらくしてキュウリ満載の小型トラックを追い越す。成都近郊。

11:17 成都料金所。【3,153km】

11:20 市街地に入る。片道3車線。市内は降雨の跡なし。しかしスモッグで霞む。ホテルを探す。

12:05 シュラトンホテル到着。【3,169km】

運転手2人と別れる。今度は西安、鄭州周りで帰るという。一路平安。昼食。

13:58 ホテルでの昼食後、イトーヨーカ堂成都店を訪問。

最初に2号店に行く。折から訪問中のイトーヨーカ堂塙専務、成都伊藤洋華堂の城木信隆総経理と会う。地階の食品売り場を中心に視察。

16:57 1号店を訪問した後、記念撮影。

宮澤さんは、1号店開業を建設中からサポート。伊藤洋華堂1号店正面入口



図表 - 48

(3) 物流拠点事例

集貿市場

農民は収穫した農産物、飼育した豚や家禽等中小家畜、農産加工品を近在の集貿市場(農貿市場ともいう)に持ち込んで、自己の生活用品と売買する。ここで取引される単位数量は大きくはない。集貿市場は、おおよそ1郷鎮に1箇所設けられている。屋根のある市場は郷の場合で1割程度と少ない。国家工商行政管理局系統の行政組織が管理する。四川省蓬安県三坝郷の集貿市場である。

- (ア) 訪問時期：10月17日(月)午前10時25分～50分
河舒農場に行く途中の郷である。
- (イ) 対応者：呉斯栄 三坝郷人民政府郷長、
楊夕華 武装民兵組織
陳果樹指導員(女性)の3人が説明。
- (ウ) 集貿市場：集貿市場は郷鎮のように狭い範囲での交易市場であるが、ここは農産物が中心の市場であり、農貿市場と呼んでいた。
- (エ) 開市の日：毎月1日、11日、21日、4日、14日、24日、7日、17日、27日の9日間。
- (オ) 交易相手：近在農民が販売用の農産物を路上に陳列し地域住民が自由に購入する形式。



図表 - 49
三坝郷人民政府庁舎前で呉郷長と



図表 - 50
政府庁舎前のメインストリート
本日17日は、市がたつ日



図表 - 51
市に集まる大勢の買い物客



図表 - 52 野菜、豆類



図表 - 53 生きた豚



図表 - 54 生姜



図表 - 55 焼き豚を売る屋台



図表 - 56 豚肉の量り売り



図表 - 57 各種の乾物、漬物

生産基地

農畜産物の輸送は生産現場からスタートするが、大都市市場向けに規格に合った高品質の農畜産物をまとめた数量確保し、安定的に出荷していくため「生産基地化」が進められている。日本では農協の選果場ということになるが、中国農業部農懇系農場を2事例紹介する。

ア 湖北省国营五三農場

(ア) 訪問時期：10月14日(金)正午～午後1時30分

(イ) 対応者：許立政 農場長・政治協商連絡組長
劉 林業局長

(ウ) 所在地：湖北荊門市漢益路易家嶺

(I) 農場の位置

荊門市屈家嶺管理区（五三農場）は湖北省の中心地帯である江漢平原及び大洪山余脈の結節区域に位置し、東西南北に京山、天門、沙洋、鐘祥の都市がある。山、川、平野があり、気候は温暖で、雨量も十分で、肥沃、資源も豊富である。

(オ) 農業の沿革

1952年 開墾され、1953年に、創建の年にちなんで正式的に命名。李先念が湖北省での公務期間中に自ら定礎に鋤を入れる。開墾のため、全国29の省から人が集まった。湖北省農墾事業管理局に従属。屈家嶺管理区（五三農場）は、湖北省最大の面積を誇る国営農場。

2001年11月 属地管理のため荊門市屈家嶺管理区を設立し、荊門市政府農場区域内の社会経済事務管理の人民政府代表を兼務することになった。

(注) 農場の管理機構は二つ。一つは、この地域を管理する人民政府が兼ねている。もう一つは、農場自身の管理組合



図表 - 58
湖北省荊門市人民政府庁舎
1階に農業局、林業局、水利局
2階に経貿局等が入居。



図表 - 59
五三農場の全景図。
農地は、荊門市の全域に散在する。

(カ) 農場等の概況

a 規模

農場面積223平方キロ、人口6.5万人、従業員3万人。5つの事務所を管轄し、多種企業30社に及ぶ。耕地面積15万畝（注：1万ha）、林地12万畝（8千ha）、果樹園3万坪、水面1.5万畝（1,000ha）である。主要農畜産物の年間生産量は、食糧生産53,300ト、綿花15,100ト、油糧6,500ト、豚20万頭（年3万頭輸出）、鹿茸300kg、各種果物1万ト、鮮魚1万ト。

主その他鉱産物も石灰、ミネラルウォーター、大理石等が豊富である。

b 就業者との関係

・生産請負：生産請負制である。農民が請負い地で何を作るか決める。請負面積は1人当たり最大5畝（33a）まで。家庭の中で1人とは限らない。労働力をみて判断する。昔は18歳になったら誰でも請負を申し込めたが、今は農地面積が限られるため制約が

ある。

- ・最初から国営農場であり、就業者は退職後に年金をもらう。

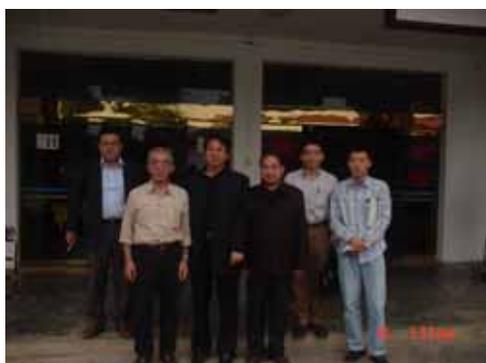
c 農業機械

農場が所有する主要な大型機械は、トラクター300台以上、コンバイン200台以上であり、修理はすべて農場で行う。機械化のモデル農場である。

d 生活サービス施設

また、管理区には現在星級ホテルが2つあり、A級総合病院1ヶ所、高等学校、中学校が各2校ずつあり、市街地建設は設備完備、機能完全を目指している。同時に、教育、科学技術、文化、衛生、体育等各項事業が迅速に発展している。

(注) 1 ha = 15 畝 (ムー)



図表 - 60
会議場前での記念撮影



図表 - 61
平地の棉花畑を国道318号線より一望する。曇り空。

(キ) 農産物の販売

a 販売主体

農民は自分が生産したものを市場で売る。農場から市況情報を提供する。

農業部が進める無公害農業については、農場が自主的に農薬使用量を少なく心がけている段階である。

b 個別品目

- ・糧食(穀類): 主に省内。品質がいいので販路を心配することはない。
- ・花: 上海、広州方面はじめ全国の工場に出荷。
- ・果実: 供給先は、1/3が省内、1/3が省以外の国内、更に1/3が輸出。
 - ・桃のうち生鮮ものは、東北、天津方面にトラックで輸送。また、缶詰は、トラックで武漢に運び、そこから船又は鉄道で輸送する。黄桃は、90%が缶詰である。
 - ・柑橘は、80%は缶詰であり、五三農場以外のものを集め加工する。
 - ・梨は、40~50%が缶詰である。
- ・その他: アスパラの缶詰が有名である。



図表 - 62 会議場近くの柑橘園



図表 - 63 柑橘

(ク) 水陸の交通事情

漢宜公路は管理区東西を横断し、東の武漢市と168km、西の宜昌市まで220km、荆州市まで120kmである。西に30km行き、漢江沙洋港を過ぎれば長江に流れ込み、西北に90km行くと荊門駅に着く。随岳高速道路は現在既に起工され、管理区までの距離は20km、かつ相互に繋がる道路が配備され、管理区と繋がっている。武荊高速道路は2005年に正式に起工され、管理区の羅漢寺、長灘2つの事務所を横切り、管理区中心市街地まで18kmである。太子山に相互に繋がる道路が配備され、管理区と直接繋がっている。水陸交通の便が更によくなることが期待される。

(ケ) 民営企業

a 民営農産加工企業

- ・湖北九州五三梅花養殖有限会社：梅香鹿の総頭数は1,200頭余り、中南地区最大規模の鹿牧場であり、既に鹿血酒、鹿の袋角等優良商品の開発に成功している。
- ・湾牧畜公司：湖北省最大の養豚輸出基地であり、生産された優良品質赤身型生豚「陳湾ブランド」は、香港市場において一年中看板を出し販売している。
- ・金五三食品公司：湖北省最大の缶詰食品生産企業であり、自営輸出入権を有している。農場の恵まれた農業資源を利用し、果物野菜汁肉食缶詰及び飲料を開発し、肉食類、果物類、野菜類、食用菌類缶詰の年生産量は2万トッあまりに達する
- ・高超油脂公司：市場参入証を所有し、綿実、菜種の流れ作業生産ラインを有し、年生産加工能力は5万トッで、国家二級綿実油、菜種油1万トッを生産している。資金困難により、サラダ油の生産ラインの操業ができず、油糧資源を海外に輸出している。
- ・米業加工企業：規模も小さいため加工能力には限りがある。一定規模の緑香米有限会社の年生産能力も14,000トッしかなく、大部分の優良品質の稲は外国に輸出している。
- ・今後の投資：農産物の加工関係と魚、かに、えび等水産養殖の技術開発をしたい。数年前、日本人と交流していた。

b 医薬企業

- ・金龍福薬業有限責任会社：2004年4月に一度で全体が国家GMP認証を通過した。7タイプ59品目を誇る。うち特別目的商品、国家級新薬「金龍舒胆顆粒」は既に国家薬品食品監督局の「国家漢方薬保護品種」に選ばれた。
- ・江峰薬業有限責任会社：2005年1月に一度で全体が国家GMP認証を通過した。湖北省最大の漁薬、獣医薬生産企業で、5タイプ103の品目を有し、江峰ブランドシリ

ーズ漁薬、獣医薬は全国20余の都市でよく売れている。しかし制約があり、資金困難、人材不足のため、ロット番号を持ち、マーケットを有する薬品は生産が困難。

(コ) 屈家嶺管理区への外資企業誘致のための措置

屈家嶺管理区は、外資誘致のため、土地使用権取得又は土地貸借価格、税徴収上の優遇措置、生活・サービス面での便宜、優良な生産及び生活環境を提供するためのインフラ整備等の優遇措置を講じている。

イ 四川省蓬安県河舒農場

(ア) 訪問日：10月17日(月)正午12時～午後2時

(イ) 所在地：四川省蓬安県河舒鎮支農路八号

(ウ) 対応者：龔昌兆 蓬安県農業局長
鄭再明 同副局長
宋保中 河舒農場長

(注) 以下は、四川省蓬安県河舒農場訪問のために、あらかじめ送付しておいた「質問事項」への回答に加筆したものである。

(I) 四川省蓬安県河舒農場の概況

a 農場管理体制(農場長等)：

当農場は、1952年に設立。国家事業として原野を開墾した。入植には近くの農民を募集した。企業管理の模範的原種農場とされ、四川省蓬安県農業局に所属している。監督機関に変化は無く、従来どおり蓬安県農業局である。

b 農場面積：

総面積 373畝(約25ha) 1ha=15畝
うち果樹園 220畝(約15ha)

c 要農畜産物の生産、飼養規模：

果樹(柑橘)1.7万株。うち「錦橙100号」1万株。他に脐橙(ネーブル)。
錦橙100号は、この農場で作出(枝変わりか)したもの。大きい果肉、小さい種、鮮色、多汁、濃味、多収、早生などを特徴とする。1995年、1997年の中国農業博覧会金賞、1999年中国国際博覧会金賞獲得。



図表 - 64
農場には多様な柑橘が栽培されている
臍橙（ネーブル）など。



図表 - 65
矮化栽培の錦橙100号。台木はダイダイを用いる。

d 販売額：200万元/年。

e 総人員（事務管理者数、現場従事者数）

農場正式従事者数：76人

うち在職者数 23人 退職者数 53人

- ・現場従事者の月給は800元。夫婦で働く場合もある。出勤簿付ける。
- ・退職年齢は、男55歳、女50歳である。退職一時金はないが、生きている間、退職時賃金の85%を年金として払う。
- ・農場は、毎月賃金の32%を社会保険局に支払う。
- ・従事者の募集:今はしない。人事局が地元の大学生を募集。若干の大学生が分配されてくる。
- ・南充市に4大学（技術大学、師範大学、医学院、石油大学）がある。

f 農産物の安全確保の取組み等：

- ・無公害で生産すること、無傷で収穫すること、無毒で貯蔵すること、無傷で販売すること、の4点である。

g 形態

固定資産 800万元 流動資産 10万元。

h 主要施設・設備、：

園と渠と路の適正な建設を進め、場内は泥と小石を固めた石路で、園内通路3,000m、プレハブ式標準コンクリート排水・灌漑渠道2,000mが、園内に縦横に交差している。変電施設1基、5万ワットの電力用水施設1基、河舒河は農場を囲むようにして流れ、水源は十分、果樹園の年間灌漑を保証する。一時保管庫1,200m²所有。



図表 - 66
レンガ造りの一時貯蔵庫



図表 - 67
貯蔵庫中庭の小型トラクタと牽引台車

i 関連事業体等：

中国農業科学院柑橘研究所、四川省農業科学院果樹研究所、蓬安県果実研究所、蓬安県農業局果樹所等の機関は本農場の技術指導、科学研究共同作業機関である。

(オ) 販売状況

a 国内出荷

(近隣市場)

・最も近い集贸市场は、河舒農貿市場であり、卸売市場は蓬安鉄道駅に所在する。

(主な販売先：都市名)

・主要な市場は、北京、天津、上海、重慶、蘭州、西安、成都である。最も遠い市場である蘭州へは1988年から蘭州果実卸売市場と交易を始めた。

(出荷の際の輸送手段：自動車、鉄道等)

・鉄道、トラックが中心で飛行機を使用することもある。

(販売活動：買い手を探す、宣伝する等)

・主として中央、省、市、県のテレビ、刊行物等宣伝媒体を利用したり、品評会、農産物展覧会に参加して宣伝し、買い手を探したり、農業経済ネットが提供する商品価格情報を利用する。

b 輸出と商談

・蓬安錦橙100号、脐橙鮮果を輸出している。輸出に際しての判断は、農場長の責任で行う。農場長と商談し、輸送費は双方が協議して解決する。

(カ) 近在農村への指導、交流等

河舒農場は、周辺の8郷鎮、約8万戸の農家に優良な苗木、接ぎ穂を供給し、柑橘500万株に発展させ、総生産量は5,000万kg(5万ト)に達し、近隣農村の科学技術の模範となり、科学技術を広範に伝達している。まさに生産技術の模範農場であり、農村と密接な交流がある。



図表 - 68 温州みかんなどの植栽



図表 - 69 普通丈の錦橙100号

(†) 地域の発展と河舒農場の今後の計画

a 高速道路網の整備により販売先の変化

- ・販売先は高速道路網の整備に大きく影響され、農産物綠色通路は遠隔地市場輸送に有利に作用する。

b 農場の今後の発展計画

- ・管理体制を改革し、生産要素の配置を優れたものにし、潜在生産力を掘り起こす。
- ・ブランド、特産、優良、新商品の発展に力を注ぐ。
- ・基盤施設設備の建設を全うし、先進的な生産技術設備を導入する。
- ・販売ネットワークシステムを構築する。
- ・無公害果実生産標準化管理を強化し、商品生産基地にする。
- ・科学技術模範基地を建設し、農場が先頭にたつて周辺農村を率いて、農民と密接に交流し、農民を豊かにするため架け橋となり絆ともなる。
- ・蓬安県錦橙100号研究基地の建設。



図表 - 70 地元三役と記念撮影

卸売市場

卸売市場は、産地市場と消費地市場、総合市場と専門市場でやや性格が違うが、地方都市の卸売市場は、集散地市場として転送されるものも多い。最初の事例は農産物専門市場、次の市場は総合市場の事例である。

ア 四川省南充川北農産物卸売市場

(ア) 訪問時期：2005年10月17日(月)午後

(イ) 所在地：南充市順慶区桑園路31号

(ウ) 対応者：蔡宝成 南充市農業局副局長 他

(注) 予め送付した質問事項に対する回答に、訪問後加筆、編集したものである。



図表 - 71 調査団を歓迎する幕

(I) 南充市の位置：

南充市は、3つの区、4つの県、1つの市を持つ地区級行政都市である。

人口は、都市部で約700万人(郊外を含む。)である。市政府の庁舎は、新興開発区の一隅にあり、公務員住宅なども併設されている。

南充市は、西に成都、南に重慶が位置するため野菜等農産物を供給しているが、大都市の卸売市場から転送されてくることがある。

(オ) 川北農産物卸売市場の概況

a 卸売市場の開設

南充川北農産物卸売市場は、1998年11月に開設。南充十大専門市場の一つで川東北地区では最大規模。その取引先の広がり、取引高とともに区内最大の産地・消費地結合同型卸売市場(農産物集散地)である。南充市管轄の順慶、高坪、嘉陵3地区に跨る桑園路に位置している。

b 面積と施設

(敷地と区画)

専有面積168畝(11.2ha)、建物面積38,000㎡、総投資額9,160万余元、固定資産8,000万余元である。

(注) 1ha = 15畝

市場は野菜と果実の交易区(60畝：4ha)、林産物交易区(28畝：約1.9ha)、大型駐車場(80畝：約5.3ha)に区画されている。

(主要施設の整備)

全てコンクリート路面であり、水道・電気、通信、飲食、宿泊施設が完備し、広い店舗棟がある。別に農産物の加工(野菜洗浄)等の関連施設を設けている。

また、情報システム関係では、農産物検査システム、LED電子掲示板及び知能事務管理システム等がある。

c 主要機能

主に農産物を市内の各市場・消費者に直接供給することであり、次に、周辺農村の農産物を集め、市場調整を経た後、再度その他遠隔都市に向けて効果的に発送することである。前者の機能がより大きい。



図表 - 72
バラで入荷した馬鈴薯を袋詰して、一部は転送する



図表 - 73
いろいろな野菜をここから転送する重慶ナンバーの車



図表 - 74
到着した玉ねぎとジャガイモ。転送するため、網目の袋のまま保管



図表 - 75
大量の白菜を網袋詰替え作業。

d 市場の監督と管理体制

(監督部門)

国家発展改革委員会、農業部及び四川省農業庁である。

(管理体制)

市場は南充蚕種場に所属する2級法人企業であり、正副経理各1人、傘下事務室、財務室、物業管理科、治安保衛科、市場管理科及び物流管理(駐車場)等数部門がある。現在従業員は、事務管理人7名、作業員37名である。

e 資格・指定

- 2001年 国家農業部指定市場、南充十大専門市場
- 2003年 国家発展及改革委員会指定「全国81社農産品卸売市場重点建設プロジェクト団体」
- 2004年 南充市農業産業化経営重点先導企業
- 2005年 南充市唯一の省級「標準化」市場試験団体

(カ) 市場取引

a 市場取扱高

市場の年間交易额 2.8 億元、年間交易数量 26 万トである。これは川東地区で最大規模のである。また 1 日平均市場入場者は 7 千余人である。

b 主な取引先

- ・本市の 3 区 6 県と広安市 5 県（区）が取引の中心であり、近郊農村の農産物が市場入荷に占める比率は 75% である。
- ・四川省内では、遂寧、巴中、達州、広元、攀枝花、阿壩州、成都等 20 余の市（県）と取引している。
- ・省外では、重慶、山東、陝西、甘肅、寧夏、雲南、貴州、広西、海南等 10 数省（市）と取引している。



図表 - 76
到着した荷を降ろす作業人たち



図表 - 77
野菜専用輸送の小型トラック
フロントに、「返空成都」（成都まで荷物ないので運びますよ、とアピール）

c 主な取扱品目

クキチシャ（山くらげ）、青椒、白菜、大根、にんにくの芽、にんじん、茄子、ジャガイモ、大蒜、たまねぎ、生姜、冬瓜、南瓜、とまと及び各種果実等である。



図表 - 78 白菜



図表 - 79 ニンニクの加工



図表 - 80 各産地の柿



図表 - 81 温州みかん



図表 - 82 りんごと冷蔵庫



図表 - 83 街中にあるため小売も盛ん

(†) 交通と物流

a 鉄道

輸送量は、着荷が年間14.6万ト、発荷が3万トで、稲、トウモロコシの種子が主なものである。

b 主な輸送方式

市場から当市内までは、トラック、三輪自動車、人力三輪車が利用され、市の外部とは主に鉄道輸送を利用する。



図表 - 84 小売店からの買出し



図表 - 85 りんごを買った小売店の三輪自転車が



図表 - 86
果実市場の通り。両側に仲卸業者の店舗



図表 - 87 小型三輪自転車

(7) 高速道路網の整備が農産物の販売先に与える影響

高速道路網整備後販売対象は大きく変化しようとしている。一つは、高速道路の開通により、一部の事業者は直接産地に赴き仕入れ運んでおり、直接市場に持込まれる農産物の数量は相対的に減少していること、二つには、流通する品種が多くなり、流通範囲も広がり、外地産品の入荷の季節性が不明確になりつつあること、三つには、本地区、郷の特産品種の栽培が進み、販売も拡大していることである。すなわち、高速道路開通後、以前は達川、遂寧、綿陽等の地方で買売した事業者が容易に南充市場に参入し、このため取引数量と範囲が相対的に増加し、流通する速度が早くなった。

(7) 農民の増収を図るための卸売市場の役割

この市場の役割としては、次のことが列挙された。

- 設備能力を完備し、規模を拡大すること
- 品種を増加し、取引コストを減らすこと
- 等級を引き上げ、影響と知名度を拡大し、取引する力を増強すること
- サービス項目を増加し、サービスの質を向上すること

「市場＋生産基地＋農民」の現代モデルを構築し、農産物の種類、価格、栽培技術等の方面の関連情報を提供し、無公害野菜基地建設を拡大推進すること

(7) 日本との取引

浙江省で製造している対日輸出用アイスクリームの副原料として、柑橘の皮を、日本の業者が買い付けている。柑橘の皮は鉄道で輸送する。

イ 安慶光彩大市场（総合卸売市場）

(7) 訪問時期：2005年10月12日（水）午前9時20分～10時40分

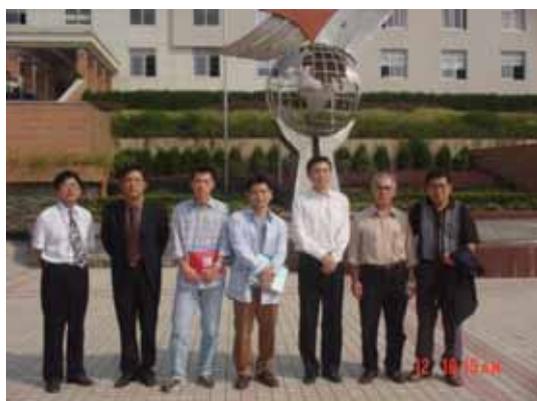
(1) 所在地：安徽省安慶光彩大市场中心広場

(7) 対応者：叶斌 安徽南翔光彩投资有限公司総経理
安慶南翔光彩有限責任公司総経理
王志武 安慶南翔光彩大市场物流管理有限公司総経理

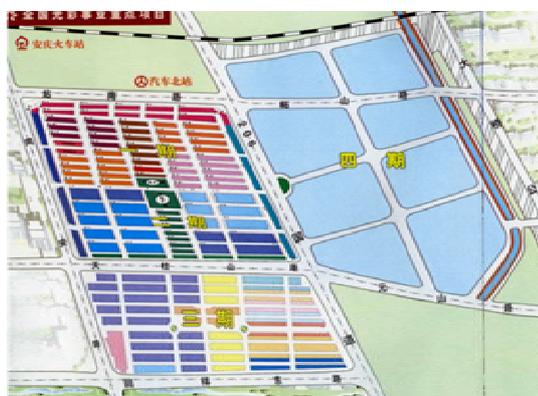
(I) 安慶の位置

安慶は、安徽、湖北、江西の3省が交接する地域にあり、「千年渡口百年港」と称され、商業貿易は上海、江蘇、江西、湖北等の地域に広がり、長江に接する河川の中で最も早くから対外開放した重要都市の一つで、人口は600万人である。1760年から1938年にかけては安徽省の省会（中心都市）所在地であり、現在は省轄市として、「3区、7県、一市」を管轄している。

交通についてみると、長江に面する水路はもとより、道路は、上海から成都方面に通ずる国道318号線、山海関区から広州に至る205号線、北京から珠海に至る105号線が交差する位置にあり、上海 南京 武漢を通る高速道路とも安慶長江大橋の開通により高速道路で結ばれ、また、鉄道は合九線（合肥 - 九江）と楓林で結ばれており、安徽省の省都である合肥とともに、華東地区における交通の要衝となっている。



図表 - 88 安慶南翔集團正面廣場



図表 - 89
左上から下に、一期、二期、三期
右側が四期プロジェクト。

(a) 光彩物流センター整備構想

安慶光彩大市場は、安慶經濟開發区「黄金土地」に位置している。1998年に安慶南翔集團が科学計画の下、「投資建設を進め、企業誘致・資金導入する投資経営を進め、社会に伝える」を戦略思想とし、1,800畝（120ha）を占める土地、12億元余投資予定額とした市場を、四期に分けて建設開始した。現在のところ890畝（約59ha）、建築面積72万㎡の一、二、三期の工事を了えた。

現在、四期の工事が安慶長江大橋經濟開發区の「エンジンプロジェクト」として、全面的に動き始めている。

a 安慶光彩大市場一期（1990年10月28日開業）

一期プロジェクトの入居率は100%。市場内は、百貨、家電、酒類、糖類、靴類、衣料品類等20余の專業市場を擁している。



図表 - 90 食品市場



図表 - 91 穀類、豆類専門店舗



図表 - 92 各種肉製品



図表 - 93
食料品市場の一角(専門店舗が並ぶ)

b 安慶光彩大市场二期（2002年10月25日開業）

二期プロジェクトは、安徽及び周辺地区における超大型倉庫備蓄型の卸売市場である。建築面積9万㎡の「大市场」は、現在華東地区最大の生活用品の製品展示、販売、卸売りセンターである。入室率は100%。市場の取扱商品は板材、住宅用品、五金（金・銀・銅・鉄・錫）等を主とし、陶磁器、イルミネーション、家具、管状資材、等優秀建材を従とした、10余の専門市場からなり、「建材取引センター」を形成している。2002年には「全国百強工業品市場」に、2003年には「全国十大工業品取引市場」の第8位に、2004年には第6位となった。

c 安慶光彩大市场三期（2003年4月10日開業）

三期プロジェクトの入室率は96%。市場内は一期、二期プロジェクトを拡充だけでなく、軽工業と紡織工業、機電等10余の専門市場を完備。また大型駐車場、客運センター、貨物運輸センターを設け、同時に現代電子技術を活用して、小区域ネットワークを構築し、市場の運営のネットワーク化、情報化を実現させた。

d 安慶光彩大市场四期（2006年営業予定）

主に倉庫備蓄、配送、商務サービス、商業貿易加工等を中心とし、現代電子技術を活用して、安慶光彩大市场と全国各地の光彩市場を一体化させ、安慶光彩大市場の競争能力を高める計画。安慶光彩大市场四期竣工時には、市場の年取引額は200億元超、就業者6万人を予想。

(カ) 安慶光彩物流センターの概要

- a 土地面積：153,070㎡、うち市場用地113,479㎡。
- b 業務区画：A区、B区、C区、D区の4区画で構成。うちA、C、D区は倉庫備蓄区。B区は大型配送センター、商務センターとし、客運センター建築面積は21,868㎡。うち休憩室：2,000㎡（接待能力1,000人）、管理用室：1,000㎡、切符売場：1,000㎡、駐車場：15,000㎡、その他施設：2,868㎡。
- c 商務テナント：上、下二層仕組み。奥行き9m、1層目の高さ5.5～5.8m、2層目の高さは2.7m、ひさし高さ5.9m、間仕切り間隔は2.8m、大型車両の駐車スペースや上下に貨物用スペースを用意提供している。



図表 - 94 物流センターの事務室



図表 - 95 自動車の販売

(キ) 市政府の支持

安慶市委員、市政府の協力及び支持の下、光彩大市場は2005年の4月より「道路貨物輸取引市場（業務）」の運営を開始。市交通、工商、税務、物価等の部門は市場に総合管理弁公室を設立し、貨物輸送車輛の輸送契約、輸送原票、貨物原票、費用徴収等に対するサービス及び監督を実施。

道路、鉄道、内航港湾の接続点（ノード）

ア 万州区長江物流施設

(ア) 訪問時期：10月16日（日）午後

(イ) 所在地：重慶市万州区

(ウ) 対応者：王輝 重慶万藤油脂有限公司總經理

(I) 物流施設計画の概況

- a 重慶市万州区人民政府は、2004年に「万州現代物流園区建設発展の加速についての意見」を公表した。
- ・建設計画：「一園四区」に分けて行い、中心となる園区の建設計画地域は、万州鉄道及

び鉄道以南地区であり、鉄道駅、高速道路自動車駅、紅溪溝埠頭等の区域を含む。

- ・ 建設時期：第 1 期は 2 万 km² の規模を 2、3 年以内で、第 2 期は 5 万 km² の規模を 5 ~ 8 年で建設する。

- b 万州区商委と万州商物発展投資公司是、重慶万州物流産業発展の必要性として、三峡地域の物資集散センターと重慶市域の第二都市としての必要性を挙げている。5 万 km² の用地に 25 億元の投資額で、物流配送センター 10 ヶ所、電子商務センター 5 ヶ所、倉庫分荷センター 5 ヶ所、市場区 10 ヶ所、チェーン配送区 5 ヶ所、展示館区 1 ヶ所を建設する、というものである。

(オ) 宜万鉄道の建設

鉄道は、達県を通り万州区までであるが、これを湖北省の利川市を通り宜昌まで延長する「宜万計画」全区間が建設中。全長約 377 km、総投資額 167 億元、うち世界銀行からの借款 5 億ドルという。2004 年 1 月に着工し、2008 年完工予定。



図表 - 96
万州の物流拠点地区。
万州長江公路大橋の下流約 2 km の位置に



図表 - 97
建設中の長江鉄道大橋
2 ~ 3 km 離れたところに既存貨物駅



図表 - 98
万州長江公路大橋(鉄道橋の右・上流 2 km 位)



図表 - 99
 鉄道橋下部は撒荷バース。
 2、3 km 離れた所に鉄道貨物駅。手前は石炭。



図表 - 100
 撒荷バースのトラックと接岸の船舶。

(カ) 桐油の輸送例

この地方は、昔から桐油の一大産地であった。重慶万藤油脂有限公司は、1993年伊藤忠商事との合併会社として設立された。設立当時3,000ト、現在でも油は、万州から長江を利用し船で上海に出荷する。船を利用するのは、鉄道に比べて運賃が安いからである。桐油の用途は、ICプリント基板に使用されている。最近では貴州が主産地となったため、会社の搾油工場を貴州に移転した。長江大橋当たりの水位で標高140m位。(三峡ダム当たりの水位は13m位)このあたりも1万ト級の船の航行可能という。



図表 - 101
 王輝総経理を囲んで

日系企業の物流施設

ア 武漢中鉄伊通物流有限公司

(ア) 訪問時期： 10月13日(木)午前

(イ) 所在地： 武漢市武漢経済技術開発区沌陽大街429号

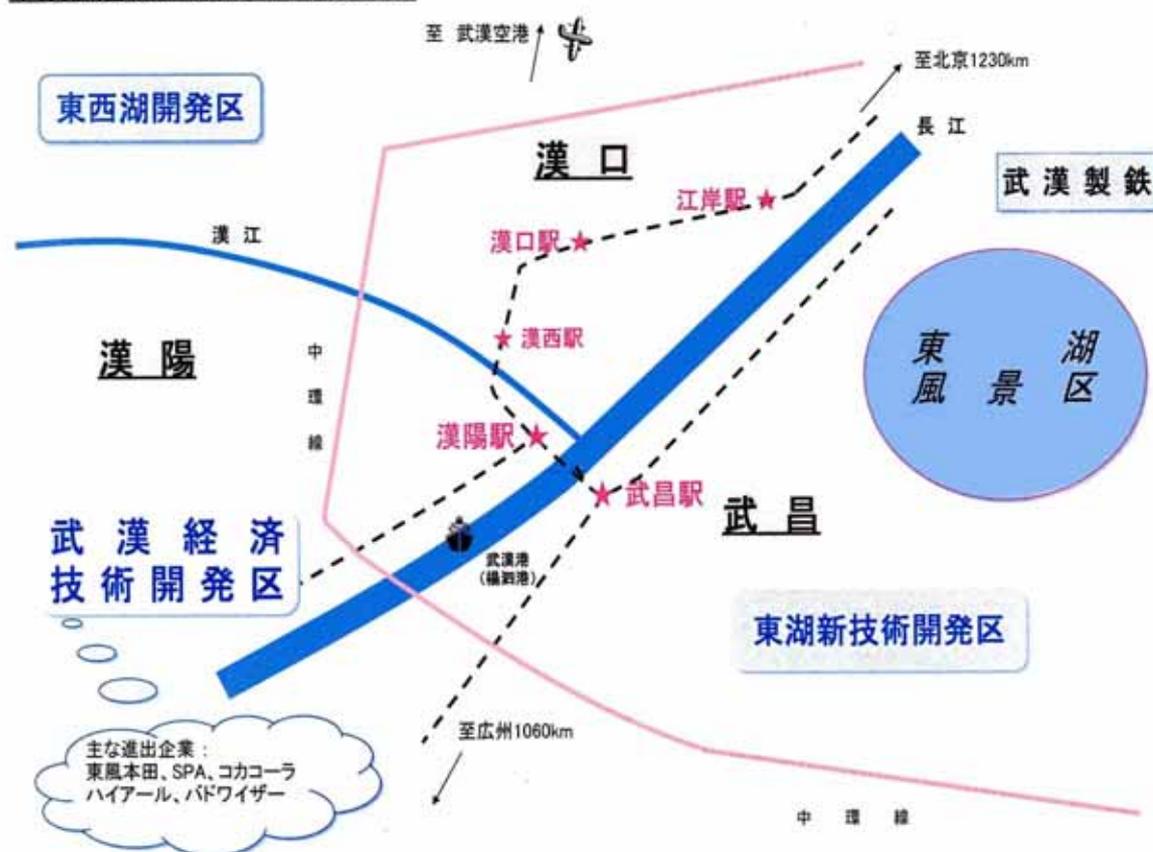
(ウ) 対応者： 楊明 董事 総経理
 上間卓巳 副総経理

(I) 武漢の位置と交通インフラ：

武漢市は、湖北省の省都。面積8,467km²。人口約800万人。長江の中流域に位置し、古くから陸路、水路、鉄道、航空及び通信の中枢。幹線鉄道京広線と長江という鉄路、水路の大動脈が交差する。華中地区の工業・商業の中心であり、沿岸主要都市(北京・上海・広州)及び四川省成都にそれぞれ1,000km前後の距離に位置する。

武漢地区の高速道路・鉄道インフラの整備は具体化されている。高速道路は、北京 珠海線(湖北省通過分)340km、武漢 十堰線400km、荊州 襄樊線220km、武漢 宜昌線320km(重慶方面延伸計画)が、また、鉄道については、武漢 広州高速鉄道PJが2005年6月着工、2010年完成予定で、全長約1,000kmを4時間で結ぶ計画。完成後、既存鉄道は、貨物輸送専用線に転換、鉄道貨物輸送の高速化も実現する見込み。

中鉄伊通物流所在地周辺概略図



図表 - 102 武漢經濟技術開發区位置図

(オ) 公司概况：

a 設立：2004年2月16日批准。同年5月運営開始

b 資本金：RBM 10,500,000 (約1億4千万円)

中鉄現代物流科技股分有限公司 67%

伊藤忠商事(物流部門) 23%

アイ・ロジスティクス 10%

c 従業員：65名(日本人1名)

d 敷地 / 120,000 m²、倉庫面積 / 21,000 m²

e 主な設備：パントラック4台、フォークリフト10台、保管用パレットラック、ドックレバラー、24時間監視システム

f 主な業務：

- ・東風本田向け部品物流(引き取り、入出庫保管、JIT配送)
- ・加工食品保管及び輸送(光明乳業、頂津、頂益)
- ・包装資材保管及び輸配送(ハイアール、紅金龍)

・幹線輸送代行業務（黄石大冶鋼材他）



図表 - 103 公司玄関



図表 - 104 事務棟からみたドライ倉庫

(カ) 物流拠点概要：

a 総投資額：1,050元（資本金と同比率）

b 倉庫概要：標準倉庫 12,000m²、 鉄道貨物専用倉庫 4,000m²
 第二標準倉庫 4,000m²、 定温倉庫 1,000m²
 鉄道コンテナヤード 25,000m²

c 鉄道引き込み線：漢陽駅（約14km）に連結。

〔立地上の特徴〕

- ・多様な倉庫機能であること
- ・鉄道コンテナと鉄道引き込み線があり、武漢本田より2.5kmの至近距離でJIT配送に有利なこと
- ・武漢港に至近（約10km）であること



図表 - 105 鉄道引込線



図表 - 106
 鉄道引き込み線と門型クレーン
 写真奥に、フランス自動車メーカー用地がある。

(キ) 視察時の倉庫の利用状況

- ・自社トラック：4台（改装型荷台8mロング箱車3台、9.6m箱車1台近距離用）
- ・他社利用状況：山九利用。日通は駐在員を置き、日通商事の倉庫を持っている。
- ・配送業務：自社は近距離のみ。長距離は協力会社依存。
- ・物流会社の業務：沿海との物流業務が中心で、武漢から内陸向けは少ない。
- ・この開発区は国家級なので、鉄道引込線がある。毎週なにかがしかの商品を搬入保管。

例：各種加工食品、ビール等



図表 - 107 各種ビール



図表 - 108 ビールの棚積み

(ク) 自動車部品供給からみた物流の動向

a 日系企業

- ・ 2～3年前は、日系企業は進出していなかった。武漢に日本商工クラブがあり、会員企業数20社程度。

b ホンダ進出の影響

- ・ 2003年に進出が決まった時から活気がでた。2004年5月からCRVの単車種で生産開始した。前年の生産台数は1.5万ト。2005年は3万トの見込み。2006年4月以降、シビックも投入し、年産12万台（日産500台）を目標。

現在2期工事中で、製造能力は計画通り整備見込み。その後は市場次第だが、関係者間では5～6万台との見方もある。（2007年24万台が当初のホンダの目標）

一方、武漢から350km離れた襄樊でニッサンが生産している。

湖北省全体では、この2社があるので将来は右肩上がり（当初よりスローダウンしようが）だろう。これに伴い、ホンダ系部品メーカーが進出し、来年5、6社が稼働見込み。

2007年度までに15社程度揃う見込み。東京三菱（メインバンク）の見方も同様。しかし、広州進出時（約30社進出）ほどのブームではない。

武漢製鉄所は、将来自動車鋼板作る見込み。現在は日本から輸入。

c インフラ整備

- ・ 港湾：武漢の既存港（阻泗港）が手狭で、拡張できない。阻羅地区（40km下流）に整備した（インターネット掲載）が、武漢市内から遠く不便。

この開発区でも、ホンダのほか、プジョー、シトロエン（20～30万台）があるので、50～60万台のキャパが必要。完成車、製造部品等を捌くためRORO船用バースを作る構想がある。

d 水運

- ・ 水運の利用は、CRV用の部品を40fコンテナで240本～250本利用。船舶は3,000トまでは可能。ほとんどシノトランス（CINOTRANS）日中間3日間、上海 武漢3～5日間（公称）かかるというが、実際は日本 武漢の間で10日間かかる。

- ・ 現在の日系部品メーカーの多くは華南にあり、現在は広州から24時間以内にトラックで搬入している。

e 鉄道

- ・ 鉄道利用の採算ベースは1,000km～1,200kmが目安であり、両端の自動車の横持

ちが発生することを考慮すると、ギリギリのところ。また、リードタイムも考えないと
いけない。現在は、ほとんどトラック利用。荷がまとまると、特別列車（五定班列）の
ダイヤを組む。月2便だとダイヤを組んでくれる。

開発区としては、水運に対抗し鉄道利用に期待するが、現実的にはトラックとなる。鉄
道は中国の南北は便利だが、東西は不便。（上海まで17時間かかる）

f 空輸

- ・緊急部品は、エアも利用する（日通等）。



図表 - 109 将来の拡張を予想した隣接予備地

イ 日通商事(株)武漢倉庫

(ア) 訪問時期：10月13日（木）午後

(イ) 所在地：武漢市武漢経済技術開発区創業四路

(ウ) 対応者：石野公規 日通商事(武漢)倉儲有限公司董事総経理
中村一志 同生産管理課、陳 浩同営業課係長
王 冲 同生産管理課
行方良 天宇客貨運輸服務有限公司 武漢分公司 総経理



図表 - 110 会社全景

- ・倉庫は立派で、日本と全く変わらないきれいな倉庫だ。気になるのは倉庫両側にある18mの庇を支える柱の数くらいだ（少し多い）。中国の実態の怖いもの見たさに慣れて来た目には退屈に見える。しかし日系の企業が進出を決意するには、このくらいの設備は必須である。
- ・武漢市は革新的な新市長の下、総合的な地域開発・経済開発に取り組んでいる。街は活気に溢れており、他の都市に比べれば街路も広く整然としていてきれいである。

(I) 武漢地域の輸送事情

天宇客貨運輸から武漢地域の物流状況を聞いた。トラック以外の鉄道、船便、空輸の状

況は次のとおり。

鉄道は安いイメージがあるため、沿岸部から鉄道を使ったらどうかという話もあるが、上海 武漢は船輸送が盛んであり、武漢市内に工場があるホンダやシトロエンは実際は鉄道よりトラックが主流となっている。

また武漢港を使用し、50km離れた襄樊に工場がある日産は第二港を使用している。

武漢空港は拡張工事中で、比較的小さい飛行機（ボーイング737）が就航している。まだ日本から直行する貨物専用機は無く沿岸部中継となる。航空会社（中外快運）の荷扱いが荒く、各輸送機関の中で一番良くない。4個試験輸送してみたら泥の靴跡がついていた。まだ船の方が良い。

(オ) 日通商事（武漢倉庫）概況説明

- a 現在当社倉庫は、本田技研の物流子会社のホンダエクスプレス（武漢では東風自動車の物流子会社と合併）に2,700㎡を賃貸ししている（東風本田への納入代行業務）。
 - b そのほかにTSテックのシート関係の保管・納入業務として700㎡、Fテックの日供部品のクロスドックとして400㎡、WAPAC（菊池プレス・高尾製作所の合併）に500㎡を賃貸し、テスト品の荷受け場所や社員のトレーニング場所として提供しており、工場が完成後、日供部品の納入代行を検討される。
 - c また今後の展開として、TSテックのシート（シビック）関係の二次サプライヤと日供部品の納入業務を獲得したい（量産は来年2月以降、1,400㎡）。
- 以上8,550㎡の倉庫で、まだ1/2は空いている。

- ・武漢倉庫は独資であり、2005年5月から自社倉庫で営業を開始した。ホンダの自動車部品を取り扱い、主な客はホンダのベンダーである。トラックでの国内輸送が多い。例えば、広州から自動車部品をバン車で運んでいるが、工場近くの上屋でウィング車に載せ換え、工場の荷受設備に合わせるようなこともしている。

(カ) 倉庫見学

正門、右側守衛所（24時間警備体制2名、裏門に2名配置）は、どんな種類の車両が来ても、荷卸作業ができるよう18mの庇を設置した。

風雨を防ぐだけでなく、照明下で荷卸しできるようにして安全性を高めた。



図表 - 111 正門



図表 - 112 守衛所

- ・ 倉庫シャッターは幅 5 m、高さ 5 m。頻度の高い部分は米国製のシャッターを設置



図表 - 113 倉庫シャッター

- ・ ドックレベラー（北側・南側に各 5 基、計 10 基）設置。海上コンテナを始め、中国の多種にわたる車両の荷捌きに対応



図表 - 114 ドックレベラー

- ・ 倉庫内は消防の関係で 3 ブロックに分れる（防火壁）、天井に明り取りを設置し、日中は照明なしでも十分作業可能。目に優しいハロゲン・ランプを採用した



図表 - 115 倉庫内の様子