

第 10 章

中国の交通通信産業と外資企業

はじめに

本章の課題は、中国の交通通信領域における「外国資金」の参入を直接投資に限定して考察することである。まず、考察の前提となる「外国資金」の意味について述べておく。広義の「外国資金」は、〈援助＋間接投資＋直接投資〉をさす。〈援助〉は、収益性よりも公共性を重視し、金利も低い外国政府等の借款である。ただし、金利が各国政府借款よりも割高で「グラントエレメント」（贈与分比率）が25％に満たないために ODA とはみなされない国際復興開発銀行（世界銀行、以下、世銀）やアジア開発銀行の借款も、援助とみなされることがある。いずれも社会資本の整備を目的とし、借款額は莫大である。〈間接投資〉は、国内企業に対する外国銀行による融資等をさす。設備投資等を用途とし、企業の実質経済力を高める効果をもつ。援助や間接投資では、出資先は経営には直接関与しない。これに対して外資企業が主体となる〈直接投資〉では、外国側が出資しかつ経営に関与する。

検討に先だって、「外国資金」一般の交通通信領域への参入についてふれておく。1980年代初頭に交通通信インフラ建設の分野において援助、すなわち外国政府の借款や世銀借款の利用が始まった。その後90年代初頭から、交通通信インフラ建設において、直接投資が始まった。交通通信事業経営における直接投資は近年始まったばかりである。もっとも、現段階では依然と

表1 外国企業直接投資の動向（契約ベース）

	総件数 (件)	総金額 (億ドル)	うち交通通信		[比較] 工業		住宅・不動産	
			(件)	(億ドル)	(件)	(億ドル)	(件)	(億ドル)
1993	83,437	1,114.36	915	14.90	56,549	511.74	11,322	437.71
1994	47,646	937.56	n.a.	26.1	n.a.	448.6	n.a.	239.0
1995	37,011	912.82	268	16.97	27,687	616.48	3,279	178.35

(出所) 1993年の交通通信、工業、住宅・不動産は、国家統計局編『中国統計年鑑』1995年版、560ページ。94年の総契約件数・金額、交通通信、工業、住宅・不動産は、孫澤鎮他「中国対外貿易与外国来華投資的發展及其地域特徴」(常清編『中国経済的市場化与国際化』アジア経済研究所、1996年)76~77ページ。95年の交通通信、工業、住宅・不動産は、『中国統計年鑑』1996年版、603ページ。

して外資抑制の基本政策があって、交通通信インフラ建設でも同事業経営でも、独資（全額外資）経営はほとんどない。従来、資本の懐妊期間が長くて収益性が見込めない交通通信インフラ建設では、間接投資にはみるべきものがなかった。しかし、92年7月に「全人民所有制工業企業経営メカニズム転換条例」が公布され、93年12月の全人代で「公司法」が採択され、97年9月の中共第15回党大会では国有企業への株式制導入が承認されるなど、近年国有企業の株式制への経営改革が着手進行している。今後は交通通信領域への間接投資も拡大すると考えられる。

本題に入る前に「交通通信」分野に対する近年の外国企業直接投資をしてみる（表1）。ここでいう「交通通信」分野とは、交通部・鉄道部・郵電部所管企業にかかわる投資である。これを広義の「交通通信」分野とすれば、これには狭義の「交通通信」=交通通信インフラストラクチャーそのもの以外に、さまざまな業種が含まれる。例えば、交通部所管の外洋船舶用計測器を生産する国有企業との合弁工場も、地方鉄道管理局と合弁で建設した駅前ホテルも、「交通通信」分野への外資の参入となる。そういう点を念頭において、表1をみると、1993年では、「交通通信」分野は1.3%で第5位、工業が第1位で45.9%、住宅・不動産（中国語では「房地產管理・公用事業・諮詢服務業」でコンサルタント業も含む）が第2位で39.3%であった。95年では、「交通通信」は第6位で1.9%、工業は第1位で67.5%、住宅・不動産

は第2位で19.5%であった。92年以前の数値は不詳であるが、79～88年累計では、「交通通信」分野への外資直接投資は総投資額の1.4%、3億8900万ドルで第6位（件数は累計で471件、ただし全体の累計は1万5997件）であった。この間の第1位は工業で47.5%、133億8800万ドル、第2位は住宅・不動産で28.4%、79億8500万ドルであった⁽¹⁾。つまり、外資直接投資の増加傾向にそって「交通通信」分野への直接投資も90年代に入って大きく伸長した。そして、93年以降の近年では、この分野への外資直接投資金額も増加傾向にある。しかし、他の分野と比較して著しい躍進がみられたわけではない。王値仲は、狭義の交通分野への外資直接投資は少ないとして、94年末までの件数について以下のようにいう。「鉄道では、広東省平南鉄道の1件だけで、道路では、広東省の数件にすぎない。港湾・埠頭では数十件あり、民用航空では、合弁・合作が20件ある」⁽²⁾。本章が考察の対象とする狭義の直接投資は始まったばかりなのである。

なお、本章では紙幅の関係で交通通信事業経営への外資企業参入の具体的な経過の検討は省略する。

第1節 交通通信インフラ建設への外資企業参入をめぐる 中国政府の政策

1. 港湾と道路

港湾建設分野への外資企業参入が最も早かった。それには以下のような理由があった。第1に、改革・開放政策の推進にとって物流の結節点である港湾設備の充実が緊急課題となっていたこと。その背景には、港湾の劣悪な設備と建設資金不足があった。第2に、港湾は物流の結節点ではあっても、輸送工具がなければネットワークにはなりえない。また、港湾は後背地、すなわち地域の経済発展と相互依存関係にある。それゆえ、軍港でなければ国家

の政治的軍事的主権や国民経済の統合を侵すおそれの少ないこと、である。

最も早期の政策的文献は、1985年9月30日に国務院が公布した「中外合弁によって港湾・埠頭を建設するさいの優待暫定規定」（「關於中外合資建設港口碼頭優惠待遇的暫行規定」）である。同規定では、(1)合弁企業に関する法律・法規を適用する、(2)投資額が大きくて建設周期が長く資金利潤率が低い場合には優遇を与える、(3)合弁期間が30年を越えても可能である、としていた⁽³⁾。この文献で、港湾建設における合弁が承認され、その後、南京国際集装箱装卸有限公司（87年）、天津新港シノル（賽擲）埠頭有限公司（90年4月）などが設立されるという動きがあった（後述）。

1986年10月5日には、国家経済委員会が「運輸・通信の発展に関する若干の問題についての暫定規定」（「關於發展運輸・通信若干問題的暫行規定」）を公布した。規定は、行政と企業の分離による運輸・通信企業の活性化、多様な出資形態による運輸・通信事業の奨励、所有制の多元化による競争の導入など12項目について提言した。外資については、「国家投資以外に地方政府・各省庁・企業・個人による出資を奨励し、また華僑資金・外資を利用して、鉄道建設、航路修理、道路建設、空港建設、郵政事業をすることができる」とした⁽⁴⁾。この暫定規定は、85年9月30日の前記国務院暫定規定にもふれて港湾の合弁建設を奨励していたが、鉄道・道路・空港などについては僑資・外資を「利用する」というにとどまっていた。外資による直接投資には具体的な言及もなく、前記国務院暫定規定よりも腰が引けていた。

1992年頃から、交通部は道路・港湾（埠頭）建設への外資直接投資を提唱しはじめた。

1992年8月、交通部は対外開放のための新措置を発表した。その要点は次の3点である。(1)全額外資または合弁による道路・橋梁・埠頭などの建設を奨励する。(2)外国の船会社が中国領域内で全額外資または合弁の船務企業を開設して、中国の輸出入物資の集荷、書類署名などを行うことを認可する。(3)合弁企業が国内道路・水上貨客輸送事業に従事することを認可する。ここにおいてやっと道路・橋梁・港湾の建設について独資（全額外資）の参

入も可能である、とされた。93年1月には、交通部は「中国は今年、対外開放の度合いをさらに強め、対外開放の分野を拡大し、合弁あるいは全額外資による道路・大型橋梁・トンネルの建設を奨励し、外国の業者が全額外資で荷主専用埠頭を建設することを認める」と言明した。

1995年2月には、交通部副部長・劉鐸が同月発行の雑誌において、道路・水運交通インフラ建設への外資参入を奨励して、以下のような見解を発表した。「われわれは、(1)内外の資本が合弁で公用埠頭を建設・経営することを奨励する。(2)内外の資本が合弁で「光板碼頭」(接岸部分に鋼板を置いて建造した埠頭か?)をリースして港湾貨物積降し業を営することを許可する。(3)港湾行政・航行行政は交通部門が統一的に管理するという前提の下で外資企業が投資して一定面積の土地を開発経営する場合、開発企業はその土地において専用港区・埠頭を建設し経営することができる。その際には、開発区内において貨客輸送業をする公用埠頭もこれに含まれる。(4)内外の企業が合弁でまたは外資が単独で道路・橋梁・トンネル等を建設することを奨励する」⁽⁵⁾。ここで注目すべきは、公用埠頭について合弁経営も可能であるとした見解である。

1995年6月20日に、国家計画委・国家経貿委・外経貿部は連合して「外国企業の投資方向指導についての暫定規定」(「指導外商投資方向暫行規定」)と「外国企業投資産業指導目録」(「外商投資産業指導目録」)を公布した。同目録中では、道路・港湾関連の外資企業投資奨励事業としては、次のように定めていた。「道路・港湾機械設備の設計、製造技術。……道路、独立した橋梁やトンネル、港湾施設の建設・経営(公用埠頭では、国有資産[をもつ企業——引用者、以下、四角いカッコ内は引用者による補足]が株式の過半を所有するかまたは主導的地位を占めるものとする)」。陸運・水運関連の外商の投資を制限する事業としては、「水運(外資の独資経営は許可しない)。……国境を通過する自動車運輸(外資の独資経営は許可しない)」。しかし、道路・港湾・陸運・水運関連では、投資を禁止する事業はなかった⁽⁶⁾。同規定は依然として、外資の直接投資を利用して交通運輸インフラ設備を建設経営させても、

経営主導権は手放さないという政策を堅持していた。この政策は今日においても不変である。

道路建設をめぐる地方政府の対応としては、以下の事項がある。

広東省では、1990年代に入って「合作公司」の形態を採用して高速道路を建設する動きが活発化した。90年着工の惠州～鹽田（深圳）高速道路建設で広東省高速公路公司・惠州市・深圳市三者が「惠鹽高速公路建設公司」を設立して共同投資したのが端緒である。主要な形態は、(1)省政府と地方政府との共同、(2)省・市政府と沿道の企業・事業法人との共同、(3)省・地方政府と外資企業との共同、の3種であった。(3)では、中国側は主として立案・批准手続き・入札事業・土地収用などを担当し、外資側は主として資金調達を担当する。近年は(3)が増えた。92年末から93年上半期の間には、米国・ブラジル・マレーシア・アイスランド・香港等の外資企業と協議書に調印した。その金額は計222億元に達した⁽⁷⁾。

福建省では、1994年5月に「福建省外国企業高速道路投資奨励暫定規定」を採択施行した。同規定は、外国投資家が合弁・合作・独資の方式で外国投資企業の設立を申請し、福建省で高速道路案件に投資・建設・経営することを許可した。ただし、外資が投資・建設・経営する高速道路の経営期限は、一般に30年を超えてはならない（建設期間を含まない）とされた。経営期間満了後、高速道路は無償で地方政府に移管されるとされた⁽⁸⁾。

1996年9月に天津市政府は、市内道路に対する外資企業の投資奨励策を発表した。その要点は次のとおりである（天津96年9月5日発新華社）。(1)投資対象は市内道路網のうちの国家級幹線道路・高速道路・1級自動車専用道路・独立した大型橋梁および各種付帯施設である。(2)外資企業が合弁・合作・全額出資方式で同上施設に投資・建設・経営することを奨励する。(3)外資企業はすでに完成した同上施設の経営権を購入することもできる。(4)関連規定に基づいて交通基盤施設関連の各種サービス業への投資もできる。

1級行政区の下の地方政府にも同様な動きがあった。

1990年代に入って（年月不詳だが、全人代が三峡ダム建設計画案を正式に採

択した92年4月以降と推測される)、湖北省宜昌市政府は、三峡工程を支援するための道路建設事業を迅速に進めるために、外資企業による道路建設を奨励する規定を公布した。要点は次のとおりである。(1)外商および国内投資家は、交通部の規定に基づいて独資または合弁で道路・橋梁・自動車ターミナル・駐車場を建設できる。(2)投資家が単独で経営あるいは連合して経営する場合、元本・利子返済完了後の4年間は所得税を免除し、その後の4年間は所得税の徴収を半額とする⁽⁹⁾。

また、浙江省舟山市副市長は、1996年5月北京で、内外の企業が投資家受益原則に基づいて各種埠頭を建設することを歓迎すると発言した。「内外の業者が金塘島で重化学工業、大口貨物輸送、船舶修理などの産業を行うことを歓迎する。方式は、独資・合弁・合作のいずれでもよい」(北京96年5月24日発新華社)。

以上に紹介したケースの大半は沿海部の地方政府のものであり、外資導入をめぐる対応は、地方によってかなりの温度差がある、と思われる。

2. 鉄 道

1987年8月の出版物において、鉄道部計画局・李春声が今後の鉄道建設における投資形態の多様化について提言していた。李は、(1)外国借款や外資の利用、(2)中央政府と地方政府または企業との合弁、(3)地方政府または企業による単独建設、(4)建設公債の発行や株式制の採用、を提言したが、外資については次のように述べた。「外国借款・内外合弁を利用したり、香港・マカオ・台湾同胞や華僑からの借款や、彼らの直接投資を利用したりしてよい。経済特区内において外資が独資で鉄道関連経営や鉄道経営を行うことを認可することについて考慮してもよい」⁽¹⁰⁾。これは政策立案の中枢部門にいる人物による発言であり、政策の方向性を示唆するものと言えた。しかし、それ以降も外資の経営参加問題を政府が公認することはなかった。

そうした政策に変化が生じたのはやはり1992年に入ってからであった。

まず、同年7月に鉄道部長は鉄道建設投資の改革計画案にふれて発言した。それは、国家予算からの支出に依存する従来の方針を改めて、今後は基金を主体とし、外資と国内融資とを利用し、多くのルートから地方政府・企業・社会資金を吸収する方法をとる、という趣旨であった。

1992年には、国务院から「国家計画委・鉄道部の、中央と地方による合弁の鉄道建設を發展させることについての意見」（「国家計委・鉄道部關於發展中央和地方合資建設鉄路的意見」）が公布された。同意見第6条において、鉄道の合弁建設のための事業を株式会社形態をとって実行することが公認された⁽¹¹⁾。

1993年1月初めに、鉄道部は今後外資との共同出資または単独出資によって鉄道を建設する改革措置をとることを公表した。同年3月には、対外貿易経済合作部長が、外資の鉄道建設参加を歓迎すると述べた。

1993年11月17日に鉄道部は、「《中央と地方による合弁の鉄道建設を發展させることについての意見》の実施弁法」（「《關於發展中央和地方合資建設鉄路的意見》実施辦法」）を公布した⁽¹²⁾。この弁法は外資については特に言及していなかった。しかし、株式制の合弁鉄道建設企業の設定が容認されたことによって、外資参入の枠組みが作られた。

1994年3月発行の雑誌において、鉄道部長・韓杼濱は鉄道部門における対外開放について次のように述べた。「国際資本が鉄道建設投資の市場に注目しているこの絶好の機会をとらえて、われわれは外国政府の借款を拡大利用すると同時に、外国企業の直接投資を積極的に吸収し、わが方と合作生産・連合経営をしなければならない。まず、国際金融市場に進出して、鉄道株式債券の発行を行い、外国企業を吸収してわが国の鉄道と重層的で多方面の経済技術合作を行わなければならない。香港の国際金融センター・中継貿易センターとしての地位を十分に利用し、鉄道の香港における実業的發展を早めなければならない」⁽¹³⁾。鉄道部門の責任者による、同部門における外資企業との合作生産・連合経営の承認の弁であった。鉄道における対外資政策の転換宣言とみなしてよい。

1994年4月22日に、鉄道部は「鉄道改革を深めるための若干の問題についての意見」（「關於深化鐵路改革若干問題的意見」）を発表した。市場化のための経営制度転換、マクロコントロールの推進、科学技術等の改革とともに、対外開放の推進についても言及し、次のように述べていた。「引き続き外国政府と国際的金融組織とによる借款を利用し拡大する。それと同時に、外資を積極的に吸収し鉄道の建設や経営に参加させる。支線鉄道や地方鉄道は地点を選んで外資企業に資本参加させたり独資で参加させたりして建設・経営させてもよい。プロジェクトによっては主管部門の批准を得た上で、BOT方式を採用して、直接外資を鉄道投資に参加させてもよい。鉄道の貨物ヤードなどの特定の運輸施設へも、外資を建設や経営に参加させてよい。鉄道工業、鉄道基本建設事業、鉄道関連の物資供給企業についても逐次開放していき、外資企業が合弁や資本参加することを歓迎する。国際的な資本証券市場を十分に利用し、国外の資金を大胆に吸収する」⁽¹⁴⁾。この意見書では、支線鉄道や地方鉄道の建設・経営については独資も可能であるとした⁽¹⁵⁾。さらに一步踏み込んだ発言である、と理解してよい。

1995年6月20日には、国家計画委・国家経貿委・外経貿部が連合して「外国企業の投資方向指導についての暫定規定」（「指導外商投資方向暫行規定」）と「外国企業投資産業指導目録」（「外商投資産業指導目録」）とを公布した。同目録中では、鉄道関連の外資企業投資奨励事業として、次の3点を挙げていた。(1)各種鉄道輸送技術に関する設備の製造（機関車・車両やその主要部品の製造、線路設備の設計製造、高速鉄道関連設備の製造、通信信号や輸送安全監視設備の製造、鉄道電化設備や器材の製造）。(2)「地方鉄道、およびその橋梁・トンネル・フェリーボート発着場の建設・経営（外資企業の独資経営は許可しない）。都市の地下鉄や路面電車の建設・経営（国有資産 [をもつ企業] が株式の過半を所有するかまたは主導的地位を占めるものとする）」。(3)「都市の地下鉄とライトレールの建設・経営（国有資産 [をもつ企業] が株式の過半を所有するかまたは主導的地位を占めるものとする）」。鉄道関連の外資企業の投資を制限する事業としては、「幹線鉄道の建設・経営（国有資産 [をもつ

企業]が株式の過半を所有するかまたは主導的地位を占めるものとする)」。鉄道関連では、投資を禁止する事業はなかった⁽¹⁶⁾。もっとも「外資は利用しても経営主導権は手放さない」という政策は依然として堅持されていた。

3. 空 港

交通運輸領域では、空港への外資参加は最も遅れたと言ってよい。外資参加拒絶の政策が、合弁形式の空港建設を容認する方向へと変わったのは1992年であった。92年8月に、民航局長は民航経営改革の一環として外国航空会社の国内航空会社への資本参加や空港の外国との合弁建設を認可する方針を打ち出した。

1992年11月には、民航局長は国内の航空会社・空港に対する外国企業の株式参入・合弁を承認する旨の方針を明らかにした。方針の要旨は、「これまで外資が認められなかった航空運輸業は、対外開放を拡大し、航空公司と航空は外資の株式参入を受け入れ、空港は合弁経営ができるようになる。航空公司は、選択的に合弁経営の試験を行う」というものであった。これによって、合弁経営が可能となった。

1993年1月に民航局長は、今後は航空管制のほか空港建設・航空機整備・航空会社設立でも香港・台湾資金の利用を含む合弁事業を認め、ターミナルビル建設では全額出資も認める、と述べた。これは、空港ビル建設は独資も可能である、という意味であった。同年12月には、今後は外国企業に対して、航空管制システムを除く民間航空施設(空港など)の建設への参加を許可する、と報道された(北京93年12月2日発新華社)。

1994年5月6日には、民航総局・対外貿易経済合作部が合同で「民間航空事業への外資企業投資に関する政策についての通知」(「關於外商投資民用航空業有關政策的通知」)を出した。通知は、空港建設については、外資が合弁・合作形式で投資し、民間空港・滑走路・誘導路・駐機場を含む離着陸施設を建設することを認めた。空中交通管制への外資の投資および管理への参

与は認められなかった。中国側の出資が企業資本金の51%を占め、会長・社長は中国側が務める、と規定された⁽¹⁷⁾。同年10月25日には、民航総局は前記通知の趣旨を徹底させる目的で「《民間航空事業への外資企業投資に関する政策についての通知》の若干の問題についての解釈」を國務院各省庁や地方政府に送付した⁽¹⁸⁾。

1995年6月20日に、国家計画委・国家経貿委・外経貿部は連合して「外国企業の投資方向指導についての暫定規定」と「外国企業投資産業指導目録」とを公布した。同日録中では、航空関連の外商投資奨励事業としては、次のように定めていた。「民用空港の建設・経営（国有資産[をもつ企業]が株式の過半を所有するかまたは主導的地位を占めるものとする)」。また、航空関連の外資企業の投資を制限する事業としては、「航空輸送（国有企業が株式の過半を掌握するか主導的地位をもつこととする）」と「通用航空（工業航空においては国有企業が株式の過半を掌握するか主導的地位をもつこととする。農業・林業航空においては外資企業の独資経営を許可しないものとする）」が定められていた。航空関連の外商投資禁止事業としては、「空中交通管制」があった⁽¹⁹⁾。しかし、この分野でも「外資は利用しても経営主導権は手放さない」という政策が引き続き堅持された。

4. 通 信

通信インフラ建設の内容としては、次のような事業がある。(1)光ファイバー通信網の整備、(2)電話網の全国的規模の自動化の実現、(3)データ通信網の充実、(4)移動通信（携帯電話網）業務の発展、(5)電子メールサービスの発展⁽²⁰⁾。

通信建設における外資の参入は依然として承認されていない。1994年9月29日に、郵電部は「連合投資を試験的に行い通信の発展をさらに加速することについての通知」（「關於試行聯合投資進一步加快通信發展的通知」）を公布した。地方政府・国家の企業事業所・機関団体等が連合して通信事業に投

資することを奨励する通知であった。もっとも連合投資をする「外部各方」の経営参加は認められておらず、外資企業の参加に関する条項はなかった。わずかに、「郵電企業も、国家の関連する政策規定に符合する国外資金を積極的に利用することができる」（第1項）と記されるのみであった。言い換えると、外資は利用対象であるだけで、参加主体とはみなされなかった⁽²¹⁾。

1995年6月20日には、国家計画委・国家経貿委・外経貿部が連合して「外国企業の投資方向指導についての暫定規定」と「外国企業投資産業指導目録」を公布した。同日録中では、通信関連の外商投資奨励事業としては、次のように定めていた。「900メガヘルツのデジタル方式移動通信設備の製造。5次群速度以上の伝送速度を提供するデジタル通信網のための光ファイバー、マイクロ波通信システム、計量設備の製造。ATM電話交換機設備の製造」。いずれも、先進的通信機器の生産事業にかかわる分野であった。通信関連の外商の投資を制限する事業としては、「デジタル方式電話局用およびユーザー用電話交換機設備の製造」がある。これは、すでに国内企業に十分な技術と生産能力とがある分野であった。「郵政・電信業務の経営管理」は依然として通信関連の外商投資禁止事業であった⁽²²⁾。

第2節 交通通信事業経営への外資企業参入をめぐる 中国政府の政策

1. 港湾・水運企業・陸運企業

まず、交通部所轄企業への外資企業の参入についていうと、1991年末までに交通部が内外合弁・合作の形態で導入した外資企業は30余社、投資総額は4000余万ドルであった。外資の国籍は、米国・イギリス・日本・ノルウェー・フィンランド・ニュージーランド・香港等である。分野は運輸業・

船舶設備製造・船舶修理・船舶用電子計測器生産・コンテナ修理・交通工程
 コンサルタント業・ホテル業などであった。代表的な合弁企業には、広州希
 云自動化有限公司（広州遠洋運輸公司・文衝船舶修造廠の中国2社とイギリスの
 企業との合弁で82年に営業を開始。外国籍遠洋船舶への自動化機器の生産）、上
 海外輪聯合修理公司（上海外輪航修廠とシンガポールの企業との合作企業で84
 年に設立。船舶修理）、新吉波船用電子有限公司（南京航標修理廠とノルウェー
 の企業との合弁で85年に設立。航行水深測定器等の生産）があった⁽²³⁾。合弁の
 多くが、交通部所管の工業企業（製造業）における合弁・合作、つまり工業
 部門の合弁であった。交通運輸業そのものの合弁企業は少なかった。なお、
 「88年末までに交通部直屬系統に投資した外資企業は31社、……直接投資
 額は4100余万米ドル」という分析もある⁽²⁴⁾。それゆえ80年代後半から91
 年までは交通部関連の外資企業導入はほとんど進まなかったと思われる。

法規から外資に対する政策的な位置づけをみると、1986年12月29日に交
 通部・国家経済委は「道路運輸管理暫定条例」（「公路運輸管理暫行条例」）を
 公布したが、外資についてはなんらの言及もなかった。87年5月12日には
 国務院が「水路運輸管理条例」を公布した。外資に言及していたのは、第7
 条「交通部の批准許可を経ることなしに、外資企業・中外合弁経営企業・中
 外合作経営企業は沿海・河川・湖沼およびその他の通航水域における水運を
 経営することはできない」のみであった⁽²⁵⁾。80年代においては、外資企業
 は中国国内の運輸事業そのものからは排除されていたと考えられる。

しかし、1992年から、交通部は本格的に水運・陸運事業への参入を容認
 しはじめた。

1992年8月に交通部は対外開放のための新措置を発表した。そのなかに、
 「外国の船会社が中国領域内で全額外資または合弁の船務企業を開設して、
 輸出入物資の集荷を行うこと」、「合弁企業が国内道路・水上貨客輸送事業に
 従事すること」を認可するという内容があったのは、すでにみたとおりであ
 る。

1994年6月2日には、国務院が「船舶登記条例」を公布した。船舶管理

のための法規であった。内外合弁水運企業所有の船舶が対象とされたのはいうまでもない。合弁については第2条に次の説明があった。「企業法人の登録資本中に外資企業の出資がある場合は、中国側投資家の出資額は50%よりも低いことがあってはならない」⁽²⁶⁾。中国側の経営主導権がそなわれるような合弁は依然として承認されなかった。

1995年12月の交通部長・黄鎮東発言によれば、95年末までに交通部が批准した内外合弁・合作運輸企業（水運企業・陸運企業の計）は590余社に達した⁽²⁷⁾。また、全国29省市自治区の国有交通企業1171社に対する95年の調査によれば、企業資本金総額の1.5%が合弁等の形態による外国資本であった⁽²⁸⁾。交通部所管企業全体で外資との合弁が急速に進んでいることがわかる。具体例については後述する。

2. 鉄 道

1994年4月22日に鉄道部は「鉄道改革を深めるための若干の問題についての意見」を公表した（既述）。同意見書において、外資企業による合弁ないし独資による経営が承認され、鉄道経営への外資の参入が新たな段階に入った。

3. 空港・航空運輸企業

1980年代の法規から外資の位置づけをみると、国務院が85年5月28日に制定した「民間航空運輸企業の開業に関する審査批准権限についての暫定規定」（「關於開辦民用航空運輸企業審批權限的暫行規定」）には、外資についての言及がまったくなかった⁽²⁹⁾。

空港・航空運輸企業においても、合弁形式の外資参加が承認されるようになったのは1992年以降のことであった。その経過は以下のとおりである。

1992年11月に民航局長は、国内の航空会社・空港に対する外国企業の株

式参入・合併を承認する旨の方針を明らかにした(既述)。翌93年1月になると、民航局長は、今後は航空管制のほか空港建設・航空機整備・航空会社設立でも香港・台湾資金の利用を含む合併事業を認める、と発言した(既述)。そして94年3月には、国務院証券管理委員会が「国外で株式を発行・上場する準備活動を行うことについての通知」を公布して、中国東方・中国南方の2航空会社を国外で株式を試験的に発行する「試点企業」とすることに同意した⁽³⁰⁾。

1994年5月6日には、民航総局・対外貿易経済合作部が合同で「民間航空事業への外資企業投資に関する政策についての通知」を出した(既述)。外資による航空運輸企業の設立については、外資が中国の航空運輸企業の株式を購入するか、中国の企業と相互に株式を持ち合うかして合弁ないし合作企業を設立するものとした。また、外資の持株は登録資本金の35%を超えてはならず、外資の代表は董事会(取締役会)の表決権の25%を超えてはならないものとした。

1995年12月1日には、民航局副局長・沈元康が、中国のすべての航空企業に対して外資が資本参加または合弁という形式で投資できることを表明した。ただし、次の2点の条件がつけられた。(1)外資は資本総額の35%を超えてはならないこと、(2)外国人投資家は取締役会の表決権の25%以上を持つてはならないこと⁽³¹⁾。これは94年5月通知を再確認する発言であった。また、95年12月には、民航局・外経貿部が、海南航空会社の登録資本金の25%を米国の航空会社が出資することを批准した。これは、本国の航空事業への外資の資本参加を中国の関係当局が許可した最初のケースとなった。航空事業の対外開放の新段階を示す出来事となった⁽³²⁾。

4. 通信企業

通信事業は依然として外資企業に対してガードの堅い分野である。

1993年5月10日に、郵電部スポークスマンは、外資に対する通信分野の

政策について次のように述べた（北京93年5月10日発新華社）。「大陸の郵便・電話・通信業務については、外国・香港・マカオ・台湾の各種団体や企業・個人との共同経営を行わない。いかなる形式においても、外資および香港・マカオ・台湾資本の直接参入を認めないという一貫した政策に変更はない。……政策・規定に違反した場合は、取決を結んでいても、また取決の実施に入っている場合でも、ただちに取り消して停止しなければならない」。

1993年8月3日には国務院が、郵電部による「通信事業の市場管理をさらに強化することについての意見」（「關於進一步加強電信業務市場管理的意見」）を公布した。通信事業における外国企業の参入は依然として否定されていた。「意見」第5項は次のように述べていた。「外国企業がわが国国内において通信業務を経営あるいは経営に参加することは、許されない。わが国国内の公共通信網・専用通信網として利用される有線・無線の通信業務については、国外の各種団体・企業・個人、国内で設立された外国の独資企業や内外合弁・合作企業が経営または経営に参加することはすべて許可されない。また、いかなる形態においても、外国企業が株式を購入して経営に参加することは許されない」⁽³³⁾。94年9月29日に郵電部は、「連合投資を試験的に行い通信の発展をさらに加速することについての通知」（「關於試行聯合投資進一步加快通信發展的通知」）を公布した⁽³⁴⁾。この通知においても外資企業の通信事業そのものへの進出は承認されていない。

第3節 交通通信インフラ建設への外資企業参入の 具体的経過

1. 鉄道

鉄道建設においても外国資金が利用されてきた。その大半は援助、すなわち日本・ドイツ等の政府借款や世銀・アジア開発銀行等の借款であった。

表2 外国資金を利用した合弁鉄道の建設状況
(1993年12月31日現在)

路線	着工	距離 (km)	計画総投資額 (万元)	資金源				
				中央(a)	(b)	地方(a)	(b)	うち外国資金
北瀋線	1985.5	460	78,500 ¹⁾	2,700	36,550	1,200	33,050	25,750 万元 ²⁾
孝柳線	1986.7	116	56,465	22,153	—	34,312	—	3,970 万ドル ³⁾
集通線	1990.6	936.3	180,500	52,900	—	47,900	79,700	15,000 万ドル ³⁾
広梅汕	1989.1	473.7	185,000	35,000	—	60,000	90,000	20,000 万ドル ³⁾
合九線	1991.5	305	136,300 ²⁾	—	25,000	26,000	80,200	10,000 万ドル ⁷⁾
漳泉線	1992.9	145.6	80,485	10,000	—	75,485	未定	65 億日円 ⁸⁾
金温線	1992.12	251.5	17,200 万ドル	—	—	1,147 万ドル	—	4,586 万ドル ⁹⁾

(出所) 「關於集建路、合資鐵路配套政策的研究報告」(『理論學習与探索』1995年増刊)/中国人民大学書報資料中心編刊『復印報刊資料：交通運輸經濟・郵便經濟』1995年第6期, 27ページ。

(注) 1)は国内企業が出資した資本金5000万元を含む。2)は国内企業が出資した資本金5100万元を含む。3)はソ連の商品借款。4)、6)、7)はアジア開発借款。5)は世界銀行借款。6)は円借款。9)は外資企業投資。

(備考) (a)は資本金、(b)は負債額。建設経営主体は、孝柳線では山西孝柳鐵路有限責任公司(鉄道部と山西省との合弁)、集通線は集通鐵路總公司(鉄道部と内モンゴル自治区との合弁)、広梅汕線は広梅汕鐵路公司(鉄道部と広東省との合弁)、合九線は合九鐵路公司(鉄道部と安徽省との合弁)。

1980～93年の鉄道部門外国援助・外資投資額は計37億ドルであった。直接投資、すなわち外資企業による建設→完成後の経営参加という方式はきわめてわずかであった⁽³⁵⁾。援助および投資による合弁鉄道(基本的には鉄道部と地方政府との合弁)の建設状況を示すと、表2のとおりである。

表2のなかでは、1992年12月に着工された浙江省の金温線(金華～温州/251.5キロメートル)が本章の考察対象である直接投資であった。同路線は、地方政府(浙江省)が外資(香港聯盈公司)と合弁企業「浙江金温鐵路開發有限公司」を設立して建設された。計画総投資額は1億7200万ドル、93年12月31日時点で浙江省政府の出資額は1147万ドル、外資は4586万ドルであった⁽³⁶⁾。94年には鉄道部が3000万元の資本参加を行い、同合弁企業の株式の30%を購入した⁽³⁷⁾。金温線への外資投資額はもともと外資側が計画総投資額の80%を分担する予定だったが、外資の株主権限の強化を懸念した中央政府が投資額を抑えたので、外資25%になったという⁽³⁸⁾。95年12月21日付け国家計委の批准文献では、合弁比率が浙江省45%、鉄道部25%、香港聯盈公司25%に調整された⁽³⁹⁾。

その後の鉄道建設への外資直接投資の状況を見ると、1994年1月には、

福建省地方鉄道建設開発総公司会長が、すでに中止したと言われていた日本の福州～廈門新幹線鉄道建設への投資計画が今なお交渉中であると明らかにした。同年9月、同会長はこの建設計画について、「日本企業が投資する。投資の中心になるのは三井物産で、運輸省と日本輸出入銀行も支援を約束している」と発言した（廈門94年9月9日発中国新聞社）。

1994年7月には、北京亜運村（アジアオリンピック選手村）～昌平県十三陵区間（34.4キロメートル）に軽軌条鉄道を建設する計画が公表された（北京94年7月13日発新華社）。94年に着工され、97年に運行を始める予定とされた。北京市とオーストラリアのパシフィック・コンストラクション・グループとによる共同建設であった。同年9月には、中米企業が廈門で漳潮鉄道（漳州～潮州）協同建設についての取決に調印した（北京94年9月28日発新華社）。中国側は広梅汕鉄道総公司（広州～梅州～汕頭）、福建省地方鉄道建設開発総公司、米国側はチャイナ・アメリカ・コースタル・レールウェイ・カンパニーであった。

今のところ、外資企業の鉄道部門に対する直接投資はきわめて少ない。その主要な原因について、中国の専門家は、鉄道運賃が国家にコントロールされていることを挙げている。すなわち、「鉄道はいま、高いコスト、低い収入、固定した運賃、変動する物価のなかにあり、いかなる投資家にとっても利益を望むことは不可能である」⁽⁴⁰⁾。

2. 港 湾

1980年代末の動向としては、89年9月に、広西チワン族自治区・防城港第3埠頭をシンガポール企業5社の資金でコンテナ専用埠頭に改修する工事を近く着工することが公表された。同港は華南第3の港である。投資額は1200万～1500万シンガポール・ドル、改修工事の設備・設計・施工はすべてシンガポール側が責任を負い、完成後は共同で管理するという方式が定められた。

1990年代に入ると、外資企業との合弁建設事業に進展があった。

1991年10月に、天津新港シノル（賽挪）埠頭有限公司の合弁埠頭が完成した。旧埠頭7040平方メートルを改造し、新たに205平方メートルを建設した。改造後の埠頭水深11.5メートル、4万トンの貨物船が接岸可能で、年間貨物取扱能力は60万トン。92年3月末、正式に稼働を始めた（後述）。

1994年4月には、青島市前湾港の鉱石専用埠頭が供用を始めた。同港は青島港務局が南アの企業ISCOR社と共同で建設したものである。93年1月に着工されたが、総工費1億6000万元のうち1000万ドルを外資側が出資した。

開発契約書の調印事例についていうと、1993年9月11日に香港で、海南省東水港開発計画に関する取決めが調印された（香港93年9月12日発新華社）。香港の新中港集団と海南省交通庁との共同開発による。94年4月9日には、香港の和記黃埔珠海港湾投資有限公司が、珠海市と珠海港の2万トン級バース2基を合弁経営する取決めで調印した（珠海94年4月9日発新華社）。95年4月には、韓国・三星グループと河北省唐山市との間で、京唐港（唐山市）の開発を共同で行うことに関する契約が調印された（北京95年4月18日発新華社）。

3. 道路

最も初期の実績としては、香港のホープウェル社が1984年に広東省政府と合弁企業を設立し、BOT方式により12億ドルを投資し、広州～深圳間120キロメートルの高速道路建設に着手した例がある。管理をめぐって紆余曲折があったが、同高速道路は94年7月に全面開通した。

1990年代に入って開発契約書が各地で調印されるようになった。とりわけ、香港資本の進出が著しいので、その主要な動向を以下に示す。

1991年11月に、香港・マカオの4社と広東省中山市との間に広珠道路（広州～珠海）東ルート中山区間を共同運営することに関する契約が正式調

印された。上記4社は1億香港ドルを投資する予定とされた。92年7月には、山西省の太原～陽泉間（77.9キロメートル）の高等級道路建設について山西省交通庁と香港の達事高集团有限公司との間に協議書が調印された。計画投資額は30億人民元で、95年末以前に完成開通することとし、完成後は外資側が数年間経営・管理・収費・補修を行い、後に中国側に引き渡す方式をとることになった。外資による建設・経営・管理一体の方式である⁽⁴¹⁾。92年10月23日には、河南省の周口～沈丘間（56キロメートル）を1級道路に改造する事業について河南省交通庁と香港の金心集团公司との間で契約書が調印された。同公司是、周口地区で調味料工場を合弁経営していた⁽⁴²⁾。

1993年6月には、香港の李嘉誠傘下の財団が深圳～汕頭高速道路の東ルートの建設事業に投資することになり、その意向書が調印された（広州93年6月11日発新華社）。94年3月には、香港の企業で結成された財団と中国の江蘇省滬寧高速道路建設公司との間で上海～南京間高速道路（274キロメートル）の建設プロジェクトに62億元の投資を行うことについての意向書が調印された。香港側財団は、香港中銀集団・香港中国旅游・華潤集団等の中国系企業と東南アジアの企業1社とで構成されていた。出資比率は香港側が40%、中国側が60%、合弁期間は完工日から20年間とされた。同高速道路のうち上海～蘇州区間はすでに江蘇省が18億元を投入し、92年末に着工された⁽⁴³⁾。

1994年10月18日には、成綿高速道路（成都～綿陽間、90キロメートル）の建設が着工された。四川省高速道路建設開發総公司と香港新中港集团公司が合弁で建設する事業であった。総投資額13億5300万元で、中国側が40%、香港側が60%を負担することになった。工事は中国側が請け負い、工期3年とされた（成都94年10月18日発新華社）。同年10月28日には、海南島の海口～文昌（70キロメートル、片側3車線）間高速道路建設のための共同出資契約が海南省と香港の企業との間に調印された（海口94年10月28日発新華社）。海南省側は海南泛華実業有限公司、香港側は香港海裕融資有限公司であった。95年3月27日には、香港・新中港集団と雲南省シーサンパ

ンナ泰族自治州政府とが、嘎灑（シャサ）空港～景洪間の道路の改修に関する取決めに調印した（北京95年3月27日発中国新聞社）。

香港資本以外の企業の進出事例には、次のようなものがあった。

1993年3月15日に、国務院が山西省太原～旧関間（286キロメートル）高速道路建設FS報告を批准した。計画では、同省政府と米国のワンダフ社とがBOT方式で合作建設することになっていた⁽⁴⁴⁾。93年5月に、同高速道路を建設する合弁企業・晋美高速道路会社が太原に設立され、96年6月に太旧高速道路は開通した（北京96年6月15日発中国新聞社）。94年8月には、北京市の北京～通県間快速道路建設について米国企業と中国側とでBOT方式の正式契約に調印した。外資の投資額は13億元、竣工後の営業特許期間は20年間。95年末に竣工し、営業を開始した⁽⁴⁵⁾。94年4月21日には、陽江～湛江間高速道路（広東省）を合弁で建設する契約が広東省とマレーシアのユナイテッド・エンジニア社、ホ・フボ建築会社との間に調印された（広州94年4月21日発新華社）。マレーシア側は66億8000万元を調達する予定であった。95年7月には、黒竜江省高速道路会社がハルビン～大慶高速道路建設のために1億ドルを供与される契約を米国企業と調印した。綏芬河～満州里区間の国道301号線、全長133キロメートルを高速道路に改修する計画であった⁽⁴⁶⁾。

4. 空 港

外資企業による空港建設への投資事例はまだ少ない。代表的な事例としては、厦門国際空港の再開発がある。1994年8月に、キャセイ・パシフィック航空と厦門市との間で、厦門国際空港の再開発および運営管理のために合弁企業を設立することが合意された。合弁企業の総投資額は11億香港ドル、契約期間は30年間。キャセイ側が3億6600万香港ドルを出資することになった。合弁事業の主要内容は、(1)厦門国際空港の滑走路を含む拡張工事、(2)旅客サービス施設の建設と運営、(3)管理技術の提供とキャセイ航空職員派遣

による管理，(4)香港・厦門の両地における人員訓練，であった。96年までに空港の拡張工事が完了し，大型機の就航が可能となる。厦門は利用旅客数では中国有数の空港であり（93年，260万人），将来台湾との直航便が就航すればいっそう多くの旅客機の就航が見込まれている⁽⁴⁷⁾。

5. 通信施設

国際的な通信施設建設では，外資企業の直接投資があった。

1990年8月13日に，「日中間海底光ケーブル・システム建設に関する合意覚書」が東京で調印された（東京90年8月13日発新華社）。これは郵電部電信総局，日本のKDD，米国の電話電信会社（AT&T）の間の覚書であり，上海～九州の宮崎間1300キロメートルに海底光ケーブル通信システムを敷設するという内容であった。93年8月に，敷設作業は完了した。投資総額は7700万ドルであった。93年12月15日に，正式に開通した（上海93年12月15日発新華社）。93年11月には，郵電部電信総局と韓国電気通信公社とが，中韓海底光ケーブル・システムを共同出資により建設・保守することについての取決めを結んだ（ソウル93年11月24日発新華社）。青島～韓国の泰安間で全長は550キロメートルであった。95年6月1日に同海底光ケーブルは青島で陸地の光ケーブルと接続された。総工費は4700万ドルであった（青島95年6月1日発中国新聞社）。

国内における外資企業の参入はまだわずかであるが，次のような事例があった。1993年5月に，米国のSMC・ブルックス社と中国の銀河新技術公司とが，広州に華南地区のハイテク通信網建設のための合弁会社を設立することに合意したと発表した（ニューヨーク93年5月5日発新華社）。95年9月19日には，郵電部電信総局と米国のコントロール・データ社とが，ページングサービス（ポケベルサービス）の全国ネットワーク事業に関する契約に調印した（北京95年9月19日発新華社）。この契約で，電信総局は全国ページングサービス網のシステム・コントロール・ソフトとしてコントロール・

データ社の情報網管理ソフトを導入することを決めた。

おわりに

外資企業による投資の形態をみると、資金のみ歓迎→合弁による建設は可→合弁による経営参加も可、と変化しつつある。しかし、独資による建設・経営はほとんど認められず、合弁の場合も外資には経営の指導権は与えられていない。「門戸開放」の経過を参入業種別にみると、交通部等所管の非交通業種（工業・ホテル業など）→港湾・埠頭→道路（特に高速道路）・陸運・水運→鉄道・航空→通信、という順に開放されてきた。建国後の中国では、解放軍が多くの鉄道兵部隊を編成し、成渝線（成都～重慶）・蘭新線（蘭州～ウルムチ）など内陸部を中心とした鉄道の建設・保修・管理を行ってきた。鉄道兵部隊の鉄道部への編成替えは1984年に実行されたが、60年代の三線建設では鉄道兵部隊によって襄渝線（襄樊～重慶）等が建設された。領空の管理にかかわる航空はさらに軍事的な意味が大きくて、民航総局は元来人民革命軍事委員会の一部局として出発し、54年に國務院直属に改編された。多くの空港が軍民共用であり、今日でも空港建設には中央軍事委員会の批准が必要である。また、大量の軍事郵便が郵便網を利用して郵送されていることが象徴するように、郵便と電信は国家にとって情報管理の中核施設である。以上に述べた理由を考慮すると、中国政府は政治的軍事的に国家を統合するという見地からみて、重要度の低い業種から対外開放してきた、と言ってよい。

各部門別に要約すると、次のようなことが言えよう。

鉄道部門では、外資企業の参入はほとんどない。建設費用が巨額であり、完成後における部分的な経営権の供与は困難である。営業費用（車両購入・人件費など）が大きいかもかわらず、経営後の着実な資金回収が見込めない。理由は、運賃政策の抜本的変革が困難なことにある。従来、鉄道網は社

会主義体制下の国家統合にとって不可欠という考え方が政府内で一般的であり、外資企業に対してはオフ・リミットであった。

道路・埠頭・空港の建設では、1990年代から外資企業の参入が始まった。インフラ施設の経営権切売りが比較的容易となっており、利用者＝受益者負担原理によって資金を回収することが見込めるためである。

陸運・水運では、1980年代後半に外資企業が参入した。交通領域では、陸運・水運から所有制の多元化が開始したためである。航空運輸では、90年代に入って外資の参入が始まったが、空港などのインフラ建設に限定されている。民航全国1社体制はJRのような地域的企業分割が実現したが、運輸事業は依然として国有企業形態で経営されている。

自動車・船舶・航空機など交通工具の製造業においては、近年、合弁形式の外資企業の参入が著しい。とりわけ、自動車部品工業においては多くの外資の進出が認められる。

通信部門は国家にとって情報管理の中核である。国家主権の保持に深くかわる部門である。通信網のインフラ建設においては、近年、合弁形態による外資の進出が始まったが、通信事業の経営からは、外資企業は依然として排除されている。

最後に簡単な展望を述べると、総じて国内資金が不足しているために、交通通信産業各部門において外資企業の参入（とりわけ直接投資）は増加していく、と考えられる。ただし、経営の主導権を中国国有企業の側に温存するために、引き続き合弁・合作形態が採用されよう。外資企業の独資形態の参入には、まだ時間がかかるものと思われる。これは、外資は利用しても経営主導権は手放さないという政策を堅持しているためである。

注(1) 1979～88年累計の交通通信、工業、住宅・不動産は、武超編『外商対華直接投資調研報告』中国財政経済出版社、1991年、11ページ（原載は『中

- 国外商投資企業展覽會会刊』1989年11月)。
- (2) 王值仲「交通基礎設施領域利用外資探析」(『國際經濟合作』1996年第3期)11ページ/中国人民大学書報資料中心編刊『復印報刊資料：交通運輸經濟・郵電經濟』(以下、『復印報刊資料』)1996年第4期,16ページ。
 - (3) 『人民日報』1985年10月16日。原文は、中国交通年鑑社編刊『中国交通年鑑』1986年版,337ページ。
 - (4) 全文は、李京文主編『中国交通運輸要覽』北京,經濟科学出版社,1989年,575~577ページ。
 - (5) 劉鏢「中国公路・水運交通基礎設施的發展与投資政策」(『管理世界』1995年第2期)/『復印報刊資料』1995年第3期,33ページ。
 - (6) 全文は、国家計画委員会政策研究室編『中華人民共和國計画投資價格法規全書』中国檢察出版社,1995年,528~535ページ。
 - (7) 林常青他「我省交通投資体制改革探索」(『嶺南學刊』1994年第4期/『復印報刊資料』1994年第5期,11ページ。
 - (8) 福州5月24日發中国新聞社(『ジェトロ中国經濟』1994年7月号)176ページ。
 - (9) 劉立生「公路建設商品化籌資實踐綜述」(『江西交通』1993年第1期)/『復印報刊資料』1993年第5期,23ページ。
 - (10) 李春声「試論我国鐵路管理体制“一路多型”」(『綜合運輸』〈国家經委綜合運輸研究所〉1987年第8期)4ページ。
 - (11) 劉宜勤他「我国鐵路運輸企業实行股分制的難点与对策」(『中国鐵路』1995年第5期)21ページ。
 - (12) 『中国交通年鑑』1994年版,459~460ページ。
 - (13) 韓杼濱「實現鐵路改革与發展的新突破」(『經濟工作通訊』1994年第3期)/『復印報刊資料』1994年第2期,18ページ。
 - (14) 「鐵道部關於深化鐵路改革若干問題的意見」(『中国鐵路』1994年第8期)5ページ。
 - (15) 原文全文は、『中国交通年鑑』1995年版,497~500ページ。
 - (16) 全文は、『中華人民共和國計画投資價格法規全書』528~535ページ。
 - (17) 航空運輸企業については後述。原文全文は、『中国交通年鑑』1995年版,518ページ。
 - (18) 同上書,518~519ページ。
 - (19) 全文は、『中華人民共和國計画投資價格法規全書』528~535ページ。
 - (20) 郵電部政策法規司司長・劉彩「建設国家通信与信息基礎設施的總体設想」(『中国軟科学』1996年第4期)/『復印報刊資料』1996年第4期,60ページ。
 - (21) 『中国交通年鑑』1995年版,513ページ。

- (22) 全文は、『中華人民共和国計画投資価格法規全書』528～535 ページ。
- (23) 張有民他編『中国改革全書(1978～1991)交通運輸改革卷』大連，大連出版社，1992年，351 ページ／唐杰主編『中国交通改革10年』人民交通出版社，1990年，165 ページ。
- (24) 同上。
- (25) 『中国交通年鑑』1988年版，389～391 ページ。
- (26) 同上書，1995年版，504 ページ。
- (27) 「“八五”建設結碩果，“九五”躍馬再揚鞭」（『交通企業管理』1996年第3期）7 ページ。
- (28) 交通部体改法規司「關於国有交通企業現狀的調查報告」（『交通企業管理』1996年第3期）11 ページ。ただし，この「国有交通企業」には，港灣・水運・陸運・交通工業・交通土木企業等を含む。
- (29) 『中国交通年鑑』1986年版，353～354 ページ。
- (30) 同上書，1995年版，488 ページ。
- (31) 『文匯報』1995年12月2日。
- (32) 同上紙，1995年12月6日。
- (33) 『中国交通年鑑』1994年版，468 ページ。
- (34) 同上書，1995年版，513 ページ。
- (35) 「我国鐵路利用外資發展与建設信息」（『中国鐵路』1996年第6期）49 ページ。
- (36) 「關於集資建路，合資鐵路配套政策的研究报告」（『理論學習与探索』1995年増刊）／『復印報刊資料』1995年第6期，27 ページ。
- (37) 『中国交通年鑑』1995年版，72 ページ。
- (38) 劉荒「敢問路在何方：中国鐵路改革備忘錄」（『經濟日報』1995年10月23日）。
- (39) 『中国交通年鑑』1996年版，469 ページ。
- (40) 劉忠憲「改革現行單一鐵路投資体系加速路網發展」（『鉄道運輸与經濟』1995年第10期）3 ページ。
- (41) 劉立生「公路建設商品化……」／『復印報刊資料』1993年第5期，23 ページ。
- (42) 劉立生，同上論文。
- (43) 『明報』1994年3月21日。
- (44) 吳平他「“BOT”在交通基礎設施建設中的応用」（交通部公路管理司他編『汽車運輸』1996年第7期，交通科技雜誌社）9 ページ。
- (45) 同上論文。これに先行して，1994年3月に，北京～通県間快速道路建設について北京市政工程局と北京博拓投資開發公司との間にBOT方式による建設契約が調印された。

- (46) 『中国交通報』1995年7月6日。
- (47) 『ジェトロ中国経済』1994年10月号, 161ページ。