

第4章

交通運輸市場における改革の現段階 ——道路輸送業を中心に——

はじめに

本章は、中国交通運輸市場における改革の現段階を道路輸送業を中心に分析することを課題とする。道路輸送業においては、自動車が主要な輸送手段になっているから、分析の重点は自動車運輸業におかれる。

まず、交通運輸業全体に占める道路輸送業の位置を示しておきたい。トン・キロで表示される貨物回転量でみると、建国以降1980年代半ばまで一貫して鉄道の役割が大きかった。鉄道・道路・水運の3輸送モードでは、鉄道は1962年には60%、80年にはかなり下がったが48%で、依然優位を保っていた。人・キロで表示される旅客回転量でも同じことがいえる。前記3輸送モードで、鉄道は1962年には79%、80年でも61%を占めていた。道路輸送の実績はとるに足りないものであり、1980年でも鉄道の7分の1弱にすぎなかった。しかし1980年代後半になると、貨物回転量では水運が鉄道を凌駕し、道路輸送も急激に増加した。1985年から91年にかけて鉄道は1.3倍、水運は1.7倍に増えたが、道路輸送は2.0倍（ただし交通運輸部門は微増）に伸びた。旅客回転量でも道路輸送が鉄道を急迫した。1985年から91年にかけて鉄道は1.2倍、道路輸送は1.6倍（交通運輸部門は1.3倍）に伸びた。

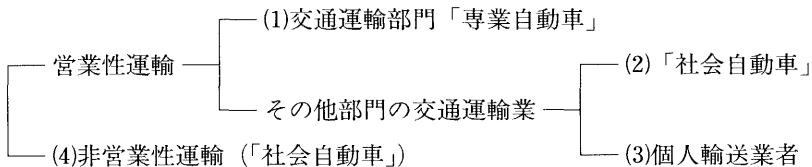
1991年の実績を貨物回転量にみると、第1位が水運で1億3000万トン・キ

口、次いで鉄道が1億948トン・キロであった。道路輸送は水通の4分の1強で、3398万トン・キロであった。重量で表示される貨物輸送量では、第1位が道路輸送で73億7800万トン、次いで鉄道が14億7898万トンであった。水運は8億3800万トンにすぎない。これは輸送距離の大小による。水運では交通運輸企業による比重が大きい(回転量では97~98%を占める)が、道路輸送では交通運輸企業の比重はトン・キロベースで10%強と小さい。しかもその比重は近年低落傾向にある。しかし、輸送量でも回転量でも道路輸送のこの6年間の増加率は著しい。

旅客回転量の第1位は鉄道で2825億人・キロ、第2位は道路輸送で2778億人・キロである。水運の役割はとるに足りない。旅客輸送量では、道路輸送の役割は圧倒的で66億5200万人、鉄道はその14%の9億4208万人にすぎない。鉄道は輸送需要に対応できないこともあるが、この数年旅客、貨物ともに減少傾向にある。鉄道を中心とする従来の輸送体系は変容を余儀なくされている。道路輸送の増加傾向が著しい。貨物ではトンベースですでに第1位であり、旅客では人・キロベースで鉄道に追いつく勢いがある。「自動車の時代」が到来しつつあるとあってよい。筆者が特に道路輸送業、とりわけ自動車運輸業に注目している理由はここにある。

さて、自動車運輸業は営業性運輸と非営業性運輸とに区分される。営業性運輸は、自動車の所有主体別に、(1)「専業自動車」による運輸業、(2)「社会自動車」による営業的性格の運輸業、(3)個人輸送業、の3種に分けられる。(1)は交通部門所属の自動車運輸業である。(2)は非交通部門の事業所・企業が独立採算制を採用して自己所有の自動車で行う運輸業である。(3)は1980年代に入って盛んになった個人による営業用運輸(私営企業を含む)である。(1)(2)のなかには、企業の所有制別に国営と集団所有制とがある。また、(1)の国営のなかには、全国に営業網をもつ交通省直轄の企業と、地方政府の省交通省庁や市交通局などの管轄下にある地方国営企業とがある。(4)は「社会自動車」による非営業性運輸である。すなわち、非交通部門の企業に所属する部門の生産や生活のために輸送に従事しながらも、独立採算単位として輸送料金を

徴収するということはしない場合をさす⁽¹⁾。もっとも、以上のような「営業性」「非営業性」の区別には疑問も提示されている。工場が国家計画にしたがって製品を自己の車両で出荷していた時代と、多様な所有制の企業が陸運市場に参入している現在とでは異なるというのである。A工場がB工場に売ったボイラーを自己の車で運ぶとする。運輸隊が独立採算単位として運賃を取らなくても、工場としては速やかな商品流通により流動資金を節約し、賃金の回転率を速めることができる。これは企業利益に適う。とすれば、たとえ運賃計算が発生しなくともこの輸送は営業性運輸の性格をもつのではないか、ということである。ましてや運賃が製品価格のなかに転嫁されているとすれば、営業性運輸の性格を否定できない⁽²⁾。こうなると、(2)と(4)の区別も大変にむずかしい。



本章では、以上に区分した自動車運輸業について、改革・発展の現状と問題点とを検討する。とくに、(1)の分析が中心となる。なぜならば(1)こそが中国の自動車運輸業を支える中核であり、同時に多くの困難に直面しているからである。すなわち、改革にもかかわらず著しい地盤沈下を引き起こしているからである。(2)、(3)の全体像については資料的隘路が少なくないが、できるだけ資料に則して具体的に考察してみたい。(2)、(3)の考察なくして(1)の現状を客観的にとらえることもまた不可能だからである。なお、議論の前提として市場整備の現段階についても触れておくと、道路運輸行政ははまだ確立していない。一部では過当競争が生じている。陸運では路線運輸と区域運輸との違いがない。路線トラックの営業許可も交通局で簡単に取れる。個人業者が2トントラック、ミニバス、タクシーにおいて急増し、国営公共交通企業は依然として非効率な大型バスを重視する。陸運・都市交通では依然として、地方政府内部に各種各様の「管理の多頭」現象がある。この背後には中

央官庁間のセクショナリズムが存在する。交通省と公安省のあいだでは運輸安全・車両検査・車両保修管理の権限が交錯する。交通省と建設省のあいだでは都市道路建設・計画、都市交通管理の権限が交錯するといった具合である。

第1節 専業・非専業・個人経営

1. 自動車保有概況

1980年代における自動車保有量の推移は、第1表のとおりである。

自動車保有台数は近年急速に増加している。1990年末で551万3600台であるが、80年比で3.1倍、85年比で1.7倍である。車種別に1990年統計でみると、乗用が29%、貨物トラックが67%を占める。乗用では、大型乗用(20座席以上)が20.5%、小型乗用(19座席以下)が79.5%を占める。交通部門所属自動車運輸企業が保有する自動車は、1980年から90年までに1.57倍増えて31万3000台になった。非交通部門の事業所・企業が保有する自動車は2.77倍増えて438万4000台(個人経営を除く)になった。交通部門保有自動車が民間自動車(軍用を除く。民間のトラクター、バイクを除く)に占める比率は11.2%から5.7%に下がった。10年前の半分である。1984年頃から認可・奨励が始まった個人経営運輸業者の自動車は、90年には全国自動車保有の14.8%、81万6000台にまで増えた。この傾向は今後も続くものと思われる。

2. 「社会自動車」における「双重管理」

以上に示した営業者の増加は、1980年代における自動車運輸業の発展を示すものである。改革の成果である。しかし、これは輸送事業を統括する交通省のマクロコントロール能力が急速に低下する過程であった。それは、「社会自動車」が陸運市場に参入し、非交通部門と交通部門とによる「双重管理」

第1表 全国自動車保有量統計 (単位:万台)

種類・所属/年	1980	1985	1987	1989	1990
(1)自動車合計	178.29	321.12	408.07	511.32	551.36
大型乗用	11.30	} 79.45	27.36	31.19	33.30
小型乗用	23.78		84.10	115.24	128.89
トラック	129.90	223.20	281.21	346.37	368.48
その他	13.31	18.47	15.40	18.52	20.69
(2)バイク/オート三輪	(*)18.02	94.60	247.76	359.33	421.28
(3)交通運輸部門所属	19.95	27.73	30.32	30.85	31.30
うち乗用	4.07	8.32	9.63	10.49	10.76
うちトラック	15.88	19.41	20.54	20.09	20.22
(3)/(1) [%]	11.2	8.6	7.4	6.0	5.7
(4)個人運輸業者保有	n.a.	28.49	42.29	73.12	81.62
うち乗用	n.a.	1.93	7.34	20.28	24.07
うちトラック	n.a.	26.48	34.43	52.50	57.30
(4)/(1) [%]	—	8.9	10.4	14.3	14.8

(注) 軍用車を含まない。

(出所) 国家統計局編『中国統計年鑑 1991』北京 中国統計出版社 1991年 512ページ。

(*)は『中国運輸郵電事業的發展』, 85ページ。

の局面が急激に拡大したからであった。日本では、たとえば日立物流は日立製作所グループに、菱電運輸は三菱電気グループに、中野輸送は丸井(デパート)に密着して物流サービスをする陸運企業である。路線・区域の運輸事業ともに運輸省の認可を得て従事している。しかし中国では、国営電気メーカーは機械電子工業省に、国営デパートは商業省の所轄になる。したがって各企業系列の陸運企業の場合、「親元」の系列の官庁と交通省とによる「双重管理」を受ける。交通運輸管理は交通部門が権限を持つ。非交通部門がその所有する自動車で陸運事業を起こそうとする場合、営業免許は交通運輸部門から受ける。貨物の路線運輸(日本におけるような路線運輸・区域運輸の明確な区別は貨物ではない)では、路線についての審査・批准権は交通部門にある⁽³⁾。料金や運賃の決定は両方の監督官庁が係わる。たとえば、北京のタクシーでは、大手の首都タクシー会社は市旅游局系、北京タクシー会社は市交通局系である。そこで交通部門・旅遊部門と物価局の3者が協議し決定する。エネルギー交通建設基金の徴収は交通部門に任されているのではなく、各主管官庁が行っているようである⁽⁴⁾。車両購置附加費は工商銀行の交通部門口座に納付

されるようである。固定資産や流動資金の投入、福利厚生制度の採用、財務会計検査、人事などは各主管官庁が握っているようである。こうした「双重管理」の局面の拡大は、交通運輸部門のマクロコントロールにとって甚だ不都合を増したと考えられる。

第2節 專業企業の改革過程

ここでは改革過程を2つの部分に分けて述べる。第1に、企業と交通運輸部門主管官庁とのあいだで始められた「工場長（経理）責任制」の経過、そしてその発展形態である企業と主管官庁とのあいだの請負責任制、企業内部の請負責任制の経過について述べる。第2に、成果と問題点とを考える。

1. 交通運輸企業の請負責任制

交通運輸企業における工場長（経理）責任制は1980年代中期から始められた。主要な政策的措置を列挙すると、次のとおりである。

1984年下半年期 一部の国営交通企業および交通省直属公司以て工場長（経理）責任制の実験に着手した（上海海運局など）。

1986年9月 中共中央・国務院「全人民所有制工業企業の3条例」を配布した。

1987年2月 交通省「全人民所有制交通企業の指導体制改革を速め、工場長（経理）責任制を全面的に推進する活動についての通知」を配布した（工場長責任制の一層の普及。そのために交通部門ですでに導入している企業名を公表した）。

1987年12月 交通省、省直属企業に対して「工場長（経理）責任制を全面的に推進し、完成させる活動についての通知」を配布した（まだ実行していない企業に対して実行を要求した。水運企業に対しては船長責任制の実行を要求した）。

1988年末 90%以上の国営交通企業で工場長(経理)責任制を実行した。船舶を所有する全企業では船長責任制(以前は船舶党支部指導下の船長・政治委員分担責任制)を実行した⁽⁵⁾。

次に、経営請負責任制について。交通運輸部門の企業では、1987年に経営請負責任制実行の準備活動が行われ、88年から90年までの3年間をひとつの区切りとして多くの企業で実行された。次のとおりである。

1987年3月 交通省、全国交通庁局長会議を開催。傘下の行政機構に対して「2つのレベル」(主管部門対企業および企業内部)における経営請負責任制を要求した。

1987年7月 交通省、交通企業活性化シンポジウムを開催。地方交通部門政策担当者・企業代表らを招集し、経営請負責任制実行のための原則・方式を検討した(企業内部における経営請負責任制を実行することが提起された)。

1987年 財政省、交通省直属企業とのあいだに「納付すべき税利の基数を次第に増やす請負責任制」方式を導入した。「税利」とは所得税・調節税の納付部分を指す。税利基数は1988~90年に毎年2%増とした。直属20企業を対象とした。請負目標超過後の税利部分は財政省30%、企業留保70%とした。請負基数に及ばない場合は、企業が自己資金を割いて財務省に納付することとした。

1988年末 国務院、交通省から出された「従業員賃金総額を達成された経済的成果と連動させて決定する方式」(工資総額同経済効益掛鉤辦法)を批准した。内容は、(1)省直属企業は1988年から、賃金総額の50%を換算回転量と連動させ、50%を実現された税利と連動させる。(2)交通省が定めた企業換算回転量基数・実現税利基数・賃金総額基数を査定する。基数変動率は1:0.8とする。(3)輸送サービスの質、安全、労働生産性、コストを主要な査定指標とする。査定指標が達成できなかった場合は、当該年の賃金新規増加を抑える。

同賃金決定方式は経営請負責任制の中で実行されることになった。これは、交通省における主管部門対企業の請負責任制の端緒となった。交通省は1989年から遠洋運輸総公司など15の省直属企業と請負契約を締結した。

地方国営交通企業においても、主管部門（地方政府）対企業の請負責任制が進展していた。1988年末までに、交通系統2748の地方国営企業のうち2163の企業でなんらかの経営請負責任制が実行されていた（78.7%）。うち「入札による請負制」（招標承包）が562企業、「賃金総額を達成された経済的成果と連動させて決定する方式」を採る請負制を行う企業が902あった⁶⁾。

1988年以降の経営請負責任制によって交通運輸企業にも経営の好転があったという。交通省が1991年に出した報告は次のように述べている。「吉林・遼寧・山東・甘粛・深圳・成都・大連などの交通企業では、請負後の実現利潤は請負前よりも20%以上増えた。青海省交通庁所属の9運輸企業では、請負前の1987年はすべて赤字で、赤字額は計661万元だったのに、89年には赤字額は94%減り、4社は利益を出した。貴州省の91の国家予算内交通企業では、請負前の1987年の赤字は431万4000元であったのに、89年には1643万元の利潤があった。重慶市交通局の請負経営を行っている10企業では、請負前の1987年の赤字額は計240万元であったのに、89年には1592万元の利潤があった」⁷⁾。もっとも経営の向上を伝えるこの報告も、仔細に読むときほどのものではない。貴州省の91社では1990年までの3年間に合計3094万1000元の利潤があったという⁸⁾。1社当りの利潤は1989年では18万元、3年間では年平均11万3000元でしかない。重慶市の10社でも1989年1社平均159万元である。山西「汾酒」の醸造廠が1989年に利潤・納税額合計で1億9700万元、万年筆「英雄」の工場が90年に同5000万元、雲南たばこ「玉溪」の工場が90年同32億1000万元の業績をあげたことを想起してみると、いかにも少ない。成果を強調する交通省の報告によれば、「経営請負を行った省直属企業では、1990年の利潤は87年比64.08%の増加であった」「省直属企業では請負前の87年と比べて利潤総額の年平均増加率は29.87%、賃金総額の年平均増加率は46.79%になった」という⁹⁾。しかし、営業収入・営業コスト・営業税支出などの年平均増加率は一般には知らされていない。また、交通省直属企業のなかには港湾局や水運企業や自動車工業も入る。本稿が対象とする道路輸送企業についてのデータはきわめて乏しい。地方国営陸運企業をみるかぎりでは、近年利潤額は急激に

落ち込んでおり（後述）、経営請負責任制は成果をみていないように考えられる。

2. 交通運輸企業における経営請負責任制の問題点

経営請負責任制の問題点については、多くの考察がある。当局者側の代表的な考察を紹介しながら、考えてみたい。

実施第1年（1988年）を経た時点で出された交通省の報告（甲）は、次のように問題点を指摘していた。①主管部門と企業との間の責任・利潤関係が不明瞭であること。②請負条件の変化が甚だ多く、運輸市場に混乱が生じており、経営環境が不安定なこと。③請負が粗雑で、企業に多かれ少なかれ「短期的行為」（利潤を分配して資金蓄積は後回しにすることを指す）があること。④請負と他の改革のテンポが異なっているので、請負が実施されても競争原理の導入が不十分であること、つまり請負が単なる企業管理にすぎない（以包代管）という結果になっていること¹⁰⁰。

3年の請負期間が過ぎた時点で、交通省の報告（乙）は、次のように指摘している。①一部の企業において請負指標の審査が不適切であること。②設備を大切に扱わず、固定資産形成に注意を払わないなどの「短期的行為」があること。③少数の企業では企業内の協定遵守システムに問題があること。そこで、経営者が従業員の民主的権利を尊重しない、労働生産性の上昇率よりも資金消費の増加率のほうが高い等の現象が起きている。④請負が単なる企業管理にすぎない（以包代管）ために、企業管理の基礎活動が低下するという現実が依然としてあること¹⁰¹。

3年を経過したにもかかわらず、2つの報告の指摘する問題点には重複が少なくない。請負指標が不明確で不適切である。報告（甲）の①と報告（乙）の①とはこの同じ現実を反映した現象である。分配を蓄積に優先させる「短期的行為」はずっと存在した。「以包代管」のために請負が企業の活性化にならないという現象も存在した。これらは、工場長として経営を請負った人物

に長期的視野に立って経営を建て直すという哲学がないからである。だから、いくつかある指標のうち上納利潤額という経済指標しか考えない。獲得された利潤は分配するが設備投資には投入しない。みんなで「大きい釜の飯を食う」。もちろん既存設備の維持・保修は軽視されるということになる。

経営請負責任制そのものの構造的な問題点は、前記の2つの報告においてははっきりと指摘されてはいない。それは、請負われた上納利潤指標額の妥当性を測定するのが難しいこと、しばしば指標額が請負責任者の上部機関に対するバーゲニング・パワーによって決まることである。請負責任者が上部機関に顔の利く人物であれば、低い指標額を設定すればよい。あるいは、確定された請負内容を途中で変更すればよい。たとえば、交通省直属45企業の3年間にわたる工場長責任制を分析した報告は、「任期の目標が協議によって確定されたのちは、真剣に対処されなければならない、軽々しく変えられてはならない」と問題点のひとつを指摘していた¹⁰⁹。審査も報告(乙)の①の指摘のごとく、適当に(適切にではなく)行われることになる。こうなれば現実の経営業績にはさほどの成果がなくても、請負は「成功」することになる。つまり、請負は業績の低落をカムフラージュする見せかけの「成功」にすぎないということになってしまう。

第3節 專業企業の低落過程

1. 道路輸送の概況

この10年間の道路輸送の概況は、第2表のとおりである。

「道路輸送」の中には、トラック輸送のほかにトラクター・オート三輪・オートバイ・役畜車・荷車・人力三輪車などによる輸送も含める。もっとも道路輸送のなかのトラック輸送の比率は、1990年の貨運量では84%、90年の貨物回転量では94%に達し、圧倒的な役割を担っている¹¹⁰。

第2表 道路輸送の概況

年	客運量(億人)			旅客回転量(億人・キロ)			貨運量(億トン)			貨物回転量(億トン・キロ)		
	道路	うち専業	総計	道路	うち専業	総計	道路	うち専業	総計	道路	うち専業	総計
1981	26.2	26.2	38.5	839	839	2,500	36.4	7.2	52.4	780	253	12,143
1986	54.4	44.1	68.8	1,982	1,686	4,897	62.0	7.9	85.4	2,118	369	20,148
1988	65.0	45.6	81.0	2,528	1,972	6,210	73.2	7.7	98.2	3,220	421	23,826
1990	64.8	42.3	77.3	2,620	1,898	5,628	72.4	6.5	97.1	3,358	360	26,207
1991	68.3	44.1	80.6	2,872	2,090	6,178	73.4	6.7	98.6	3,428	365	27,986

(注) (1) 「専業」については本文を参照。非「専業」部門の業績が全体に加算されるようになったのは1979年から、個人経営業者の業績が加算されるのは84年からである。

(2) 「総計」は非「専業」部門をふくんだ運輸業全体の意味である。

(出所) 1990年までは中国交通年鑑編輯委員会編『中国交通年鑑 1991』北京 中国交通年鑑社 1991年、535、536ページ。1991年は『中国交通年鑑 1992』425、426ページ。

道路輸送全体の旅客輸送量(客運量)は1991年に68億3000万人で、この10年間に2.6倍(専業1.7倍)になった。旅客回転量は1991年に2872億人・キロで、この10年間に、3.4倍(専業2.5倍)になった。1981年の客運全体についての数字は非専業部門の業績をふくんではいないように思われるので、算定の基礎は不確かである。この点に留意しながら言うと、専業部門の伸びは道路客運全体の伸びにとり残されている。専業部門の陸運全体に占めるシェアは、1991年輸送量では65%、同年回転量では73%を占める。専業部門のシェアは1986年では81%(輸送量)、85%(回転量)であった。また、道路客運業の運輸業全体に占めるシェアは、91年輸送量では83%、90年回転量では47%である。このシェアは1986年ではそれぞれ79%、40%であった。したがって、この数年専業部門の役割は明らかに下落しているが、道路客運業全体は発展傾向にあると言ってよい。全国の客運自動車のなかでは大型バスが20%、33万3000台を占める。専業部門の客運自動車では大型バスが95%、10万2000台を占める(1990年)。都市公用局系統の路線バス・トロリーバスは全国に6万2200台ある(1990年)。発展の著しいタクシー業は、1989年で全国192都市に8万2200台(就業者約20万人)ある⁰⁶が、その客運シェアは小さい。通勤のための個人の自家用乗用車はまだほとんどない。したがって、道路客運業では依然としてバスなどの公共輸送機関による輸送が大半を占めると言ってよい。

道路輸送全体の貨物輸送量(貨運量)は1991年に73億4000万トンで、この10年間に2.0倍(專業7%減)になった。貨物回転量は1991年に3428億トン・キロで、この10年間に4.4倍(專業1.4倍)になった。專業部門の道路輸送全体に占めるシェアは、1991年輸送量では9%、同年回転量では11%を占めるにすぎない。專業部門のシェアは1986年では13%(輸送量)、17%(回転量)であった。顕著な点は、專業部門が道路貨運全体の伸びに完全にとり残されていることである。貨運量は10年間に減少しており、とくに近年の衰退が著しい。また、道路貨運業の運輸業全体に占めるシェアは、1990年輸送量では75%、同年回転量では13%である。このシェアは1986年ではそれぞれ73%、11%であった。したがって、貨物においてもこの数年專業部門の役割は明らかに下落しているが、道路貨運業は全体として発展傾向にある。專業部門の衰退に替わって個人経営運輸業の躍進が著しい。

2. 道路輸送企業の経営概況

第3表は近年における地方国営陸運企業の財務指標である。同表から次のような傾向がわかる。まず、営業コスト、輸送総コストが高騰し、営業税支出が増大している。とくに近年における営業コストの高騰は顕著である。営業収入も伸びている。だが、コストや租税負担の伸びほどではない。そして、利潤額は急激に落ち込んでしまっている。ただし、仔細にみると1万トン・キロ当りのコストの増加は大きくない。実際の輸送コストが上昇しているというよりも、輸送需要の減少によって営業収入が落ち込み、それが営業コスト増に跳ね返っているのではないか。前述のように、1988~90年の期間大半の企業が経営請責任制を実施した。同表で1987年と90年とを比べると、営業収入50.3%増、営業コスト52%増、営業税支出50.8%増、利潤総額3.6%減、輸送総コスト43.4%増である。経営請責任制を導入して、「経済的效果が向上し」「企業の活力・実力が強まり」「内部の管理改革が促進され」たにもかかわらず、少なくとも地方国営陸運企業においては成果がなかったので

第3表 地方国営陸運企業の財務指標

項目	1978年	1980年	1985年	1987年	1988年	1990年
営業収入(100万円)	5,477(100)	5,509(101)	8,452(154)	9,805(179)	11,176(204)	14,734(269)
営業コスト(100万円)	4,298(100)	4,466(104)	7,001(163)	8,672(202)	9,936(231)	13,179(307)
営業税支出(100万円)	163(100)	162(99)	263(161)	301(185)	346(212)	454(279)
利潤総額(100万円)	975(100)	816(84)	1,002(103)	533(55)	478(49)	515(53)
輸送総コスト(100万円)	4,000(100)	4,036(101)	6,311(158)	7,844(196)	8,899(222)	11,243(281)
1万トン・キロ当りコスト(元)	1,571(100)	1,656(105)	1,811(115)	2,011(128)	1,922(122)	2,551(162)

(出所) 『中国交通年鑑 1986』219ページ／『中国交通年鑑 1988』343ページ／『中国交通年鑑 1991』585ページ。

ある。

さきに1988年以降の経営請負責任制によって交通運輸企業にも経営の好転があったという報告を紹介した。しかし、1992年2月の報道は、それを打ち消すような交通企業管理協会の調査結果を紹介している。それによると、10省市の交通運輸企業のうち赤字経営は40%以上を占める。1990年では県級以上の交通運輸企業2028社のうち1594社が利益をあげたものの、平均留保利潤はわずか3万3000円でしかなかった。また24省市の大型企業249社(合計200万人以上の従業員と、年金を支給しなければならない退職者80万人以上を抱える)の調査では1991年の1社当り平均留保利潤は5万7500円でしかなかった¹⁰⁾。以上の数字からも、道路輸送企業の経営が悪化の一途をたどっていることがわかる。

道路輸送企業経営悪化の原因は複雑である。第1に、運輸専門企業にとって徴税面の不平等が存在する。「社会車両」と呼ばれる非交通運輸部門の企業の多くは営業登録をせず、「非営業性運輸」の衣をまとして「営業性運輸」に従事している。そのために徴税部門に捕捉されない。個人業者の場合も、無登録、脱税・漏税が少なくない(非交通運輸部門企業、個人業者については後述)。他方、運輸専門企業の課税は容易に捕捉されるから、相対的に重税となる。第2に、急激に変化した経営環境に運輸企業自身が柔軟に対応できなかったことである。国家の統一計画の下で統一運輸をすればよかった運輸市場のない環境から、激しい市場競争の時代に入った。荷主・顧客を獲得するためにダンピング・贈収賄・リターンコミッションなども横行している。各種

の不正取引が発生している。「殿様商法」でやってきた運輸専門企業はこうした現実に対応できずに顧客を失っている⁹⁸。第3に、重要な生産手段である保有車両の構成が輸送需要の多様化に対応できていないことである。自動車のおお半が一般の汎用車であり、大型特殊車や軽自動車が少ない。経済の発展にともない貨物の種類が多様化している。単価の高額な貨物が増えている。貨物到着時間についての指定がより厳格になっている。こうした現実に対して、運輸企業が迅速に対応できない。結局、大型工場などは自社の製品にあわせて大型車両を配備し、「自貨自運」を行うことになる。「社会車両」の増大である。軽自動車や小型車を所有する個人業者が急増し繁盛しているのも、運輸企業が需要に対応できないからである⁹⁹。もっとも、一部の運輸企業では収益悪化のために通常の更新改造資金が不足し、輸送需要にみあった車両を購入できない。因果の悪循環である。

以上の要因によって経営が悪化したことは、企業責任者に深刻な動揺を与えている。その結果として、企業内のマクロコントロールが動揺している。そのために輸送力の低下、管理水準の低下、浪費の発生、企業内での顧客獲得競争やダンピングなどが発生している。それが、さらに輸送コストの増加や資金利潤率の低下を招いている。また、一部の企業では内部請負責任制が極端な形で進められたために、企業経営の解体が生じている。すなわち「放権」(権限の下部への委譲)を錦の御旗に会社は車隊に、車隊は分隊にというように幾層もの放権が行われた結果、ただ管理費を徴収するだけの存在となった企業が生まれている¹⁰⁰。

以上のほかにも経営の悪化に拍車をかけた背後要因がある。第1は、燃料費その他の高騰である。燃料生産部門における価格の多重化にともなって近年、燃料費が高騰した。自動車修理部品や材料費においても同様に値上げが進行している。こうした値上げ攻勢が業績の悪化した運輸企業を直撃した。第2は、1988年秋以降の経済調整である。この結果、基本建設投資が大規模に圧縮された。そして輸送需要は相対的に減少し、競争力の弱い運輸専門企業の経営は悪化した。しかし、インフレや経済調整は非交通部門の企業や個

人業者をも等しく襲ったのであり、運輸企業の経営を悪化せしめた基本要因とみるのは妥当ではない、と思われる。

第4節 非専門企業と個人経営

1. 非専門企業による「営業性運輸」

山西省太原市建北運輸管理处所轄の非専門企業による運輸業の場合をみると、1989年では、163の非交通省系統企業・事業所が自動車をもっていた。このうち、車隊が独立採算制を採り運輸業の営業許可証をもっていたのは3車隊のみであった。50の車隊は主管企業とのあいだで請負を行っており、108の車隊は主管企業とのあいだで内部的な独立採算制を採っていた。2車隊のみが従業員の生活に使われており、会計面の決算でなんらの運賃も計上されていなかった。繰り返し検討したところでは、以上のうち2車隊のみが「非営業性運輸」に従事していた。つまり161の車隊、全体の99%が「営業性運輸」に従事していたのである。1990年の経営資格審査では、「対外運輸」の有無をはっきりとさせ、運賃決算の有無を明記させた。そして請負制を行っていた50車隊のうち34車隊にあらたに営業許可証を発行した。この地区では、非専門企業による運輸業の23%が「営業性運輸」に従事していると認定されたことになる¹⁸⁾。全国的な状況は明らかではないが、非専門企業所轄の運輸部門の大半が「営業性運輸」に従事していると思われる。

では、非専門企業所轄の運輸部門はどのような問題を抱えているのであろうか。1988年に北京市が実施した非交通系統民用トラックについてのサンプル調査によれば、次のような問題がある。第1に、非交通系統民用トラックが1980年代に入って急激に増加し、輸送力が輸送量を大きく上回るという状況を生じていることである。第2に、運輸市場全体として供給過剰・需要不足が生じており、輸送効率が落ちていることである。第3に、非交通系統ト

トラックの1台当り年間輸送量が明らかに交通系統トラックの年間輸送量よりも低いことである。第4に、非交通系統トラックの燃料消費効率が明らかに交通系統トラックのそれよりも低いことである。第5に、自動車の急増が道路渋帯を引き起こしていることである。これは、資金・労賃・材料などの面における非効率を生じ、全体としての輸送効率悪化を招いている⁹⁹。以上のうちでは、第1点は問題発生の根源であり、第2点以下が問題の具体的諸相であるといつてよい。ただし第5点は社会的費用の発生についての指摘である。

しかし、依然として非專業企業所轄の運輸部門は今後も発展の趨勢にあり、以上に指摘した問題はより重大化すると思われる。それは、非專業企業所轄の運輸部門の大半が「営業性運輸」に従事していると思われるのに、その多くが「非営業性運輸」の衣をまとっているためである。そして現在、「非営業性運輸」部門を管理する政策そのものがない。だから、同部門の自動車は経営資格審査を受けていない。年度ごとの車両検査をうける必要もない。各徴税部門への租税・費用も支払わない。審査指標もない。野放しである¹⁰⁰。非專業企業をめぐる「営業性」「非営業性」論争は近年始まったばかりである。交通運輸の立場から「非営業性運輸」部門に対して内実ある政策を立てるには、官庁間の縦割セクショナリズムをはじめとして多くの困難を克服しなければならない。これは、日暮れてなお道の遠い改革になろう。以上、問題の所在とそれがより重大化する背景とを述べた。

2. 個人経営運輸業の発展経過

まず、輸送手段からみてみよう。個人業者は1956年には全国に56万人いた。その後の集団化政策により基本的に消滅した。経済改革開始後の1981年7月、国務院は「都市・農村の非農業個人経営にかんする若干の政策的規定」を公布した。これにより、個人経営は社会主義的性格の労働として再び認められるようになった。その後、「門戸を開放し経済を活性化して都市・農村の就業問題を解決することについての若干の規定」(1981年10月)、「当面の農村経済

第4表 「個人保有」車両統計 (単位:万台)

年	トラック	バス・乗用車	自動車合計	トラクター
1985	26.48	1.93	28.49	178.35
1986	31.23	3.44	34.71	228.82
1987	34.91	7.34	42.29	374.74
1988	45.06	15.29	60.42	391.61
1989	52.79	20.28	73.12	410.41
1990	57.48 ⁽¹⁾	24.07 ⁽²⁾	81.62	462.58

(注) 『中国交通年鑑 1991』580ページによれば、(1)は63万7800台、(2)は11万1500台。ただし「城郷个体連戸」つまり個人業者と数戸の個人業者の保有台数。トラクターは個人保有の運輸業を用途とするものとして特定された数字ではない。しかし、現実には大半が個人所有として運輸用に使用されているので、参考に列挙した。

(出所) 『中国統計年鑑 1991』512ページ。

政策についての若干の問題」(83年)、「更に農村経済を活発にすることについての十項目の政策」(85年)などの政策的文献によって個人業者の権利が保証され、その育成策が積極化した。その結果、急激に復活、成長した。1981年には戸数が1万9000戸、就業者数2万3000人に過ぎなかった。しかし、1985年には99万戸、155万人に達した(水運業者を含む)。1985～90年の「個人保有」車両統計は第4表のとおりである。

同表は個人業者の輸送手段そのものについての統計ではないが、基本的には個人業者の保有状況を反映したものであると解釈してよい。同表からも1980年代後半における成長が著しいことがわかる。交通部門の陸運事業と比べても、その規模の大きさは明らかである。たとえば、1988年末に「個人」の保有する自動車は60万4000台(うち乗用は15万3000台)に達したが、これは交通部門が所有する自動車の2倍であった。さらに農民の所有する300万台以上のトラクターが全国で輸送業に従事していた²⁾。

地域別にみるとどうか。1990年の個人業者保有自動車統計でベスト3をみると、広東省が9万8000台(うちトラック7万9800台)、吉林6万1300台(同5万9600台)、河北6万900台(同5万4200台)である。ついで河南4万4000台、遼寧4万1500台、湖南4万1300台、四川3万5800台の順であった²⁾。以上の地区では、遼寧のトラックの比重が73%、広東が81%である以外は、いずれも

第5表 個人運輸業者の概況

年	客運量(億人)		旅客回転量(億人・キロ)			貨運量(億トン)		貨物回転量(億トン・キロ)		
	個人	自動車	個人	自動車	交通部門	個人	自動車	個人	自動車	交通部門
1985	4.34	2.99	126	111	1,573	11.25	4.13	334	201	354
1987	10.48	7.61	273	238	1,849	18.53	7.34	494	323	391
1989	18.51	13.86	630	568	1,968	22.52	9.91	732	514	406
1990	19.97	15.94	658	604	1,898	21.66	10.82	758	546	360
90/85	4.6倍	5.3倍	5.2倍	5.4倍	1.2倍	1.9倍	2.6倍	2.3倍	2.7倍	1.02倍

(出所) 『中国交通年鑑 1991』581ページ。

85%を超え、トラックの比重がきわめて大きい。ここからも、貨物輸送における個人業者の躍進が推し量られる。

次に、輸送実績でみてみよう。この数年間の個人業者の輸送実績は、第5表のとおりである。1985年から90年にかけて旅客輸送量では4.6倍、旅客回転量では5.2倍、貨物輸送量では1.9倍、貨物回転量では2.3倍に伸びた。同じ時期に交通運輸部門の企業が旅客回転量で1.2倍、貨物回転量で1.02倍とほとんど成長が止まっているのと対照的である。個人業者の実績を交通運輸部門との対比でみると、旅客回転量は1985年では後者の12分の1であったが、90年では3分の1強になった。貨物回転量では94%から2.1倍になった。以上のような個人業者の躍進は長年にわたる輸送力不足を緩和した。そして、農村の遊休労働力を新たな部門に吸収した。すでに個人業者の存在なくして中国の道路輸送業は成り立たなくなっている。これが、近年の著しい特徴である。

3. 個人運輸業者の問題点

湖南省常德市からの1991年9月の報告は、次のように個人運輸業の問題点を述べている。第1に、無登録の業者がかなりいることである。たとえば同市石門県では、営業登録をすべき自動車が2788台あるのに実際に登録したのは、834台、30%弱にすぎない。家庭副業の手段であるから登録しなくてもよいとか、管理部門がなにもやってくれないのだから登録したくないとか、登録しなければ若干の費用を回避できるとか、が未登録の理由であるという。

第2に、運転手の運転技能や車両の整備状況が悪いために事故が増えていることである。常德市の個人業者の運転手では正規の技能教習を受けていない者が45%もある。個人業者の車両で規定の整備基準に達していない車両は40%、ポンコツ車が少なくない。すでに廃棄処分になった車両も走っている。以上の理由で事故が増加しているという。第3に、経済的秩序の攪乱である。個人業者は輸送禁止物資・自由販売の禁止されている物資を運ぶ。これが経済的秩序の攪乱を引き起こしている。第4に、自動車販売市場における混乱の発生である。個人業者の車両は市場で取引されるのではなくて、廃車を買ったり、専門の自動車ブローカーから買ったりするという。第5に、個人運輸業が萎縮傾向をみせていることである。これは、ひとつには個人業者に対する過重な課税のためである。徴税部門は10を超え、課税費目は数十に及ぶ。さらには雑多な名目の罰金徴収がある。この結果として廃業する者が増えているという⁹⁴。

以上に紹介した常德からの報告には、地区固有の現象もあり、全国に普遍的な現象もある。第2点は全国に広くみられる現象となっている。1991年9月、公安部は「個人営業車両の交通安全管理を強化することについての通知」を發布した。これは、1991年に個人営業車両の交通事故が増加したためであった。全体の交通事故件数は微減傾向にあるのに、1991年上半期、全国の個人営業自動車による事故は2万2842件(90年同期比17.4%)、死者は5038人(同20%増)、負傷者1万4320人(同16.2%増)と増加した。原因は、①車両の整備不良、②過積載・スピード違反・疲労運転、③個人営業車両・運転手に対する不十分な管理、などであったという⁹⁵。

第4点は中古車の供給不足のために生じているゆがみであろう。全国的には自動車産業の未発達と放出される中古車の不足があり、やはり全国的現象といってよい。ただし、上海では近年、中古車市場の売上額は年20%の比率で伸びており、その背後には個人業者らの需要増があるという⁹⁶。

常德からの報告が指摘する第5点、個人運輸業が全国的にも萎縮傾向を見せているか否かは、判断が難しい。地域的には萎縮傾向を生じながらも全国

的には発展傾向にある、と筆者はみている。なるほど一部の地域では運輸企業間の過当競争が発生している。しかし、中国全体としては自動車を含めたすべての輸送手段による輸送力が不足しているからである。

輸送市場において個人業者が引き起こしている問題は前述の常德からの報告の中の指摘にとどまらない。無登録、脱税・漏税、交通事故などのほかに、関係部門へのリポートのつけ届け、強引な客引き、詐欺まがいの市場独占、法外な運賃の請求、みだりな駐停車などがある。他方で、かれらには輸送需要、つまり乗客や荷主についての情報が欠けており、経営資金不足に悩んでいる。こうした問題を解決するための方法として交通部門の所管官庁が近年推進しているのが、個人経營業者のグループ化である。各種の形態・名称を採っている。「〇〇个体運輸協会」というように協会名称を採る場合が比較的多い。他に「聯合体」「管理站」「服務部」などの名称が使われているが、実体は基本的に同じである。たとえば、山西省中部の忻州地区では1991年に個人業者による運輸聯合体が96あるという。傘下の自動車は1515台、個人業者の保有台数の74.2%に及ぶ。地方の所管官庁の担当者のなかには、こうした組織化を通じて、その組織に行政の代わりに個人業者を管理・監督させようとする構想をもつ者がいる⁹⁰。しかし、「社会主義の初級段階」、そして1993年秋以来提起された「社会主義の市場経済」体制のなかにこうした個人業者のグループ化をどのように位置づけるか、についての基本的見解はまだ示されていないように思われる。いずれにしても、改革が維持され加速されつつある現段階においては、グループ化を性急に社会主義システムに結びつける議論が多数派を占めることはないであろう。

おわりに

最後に、道路運輸業をめぐる現況と1990年代の課題とを述べておきたい。まず現況についていうと、道路運輸業は全体としては発展傾向にある。し

かし、交通省系統の「專業」陸運企業は客運でも貨物輸送でも発展から完全にとり残されている。とくに貨物輸送は長期低落傾向にあり、歯止めがかからない。他方、「非專業」企業の輸送量は著増している。とくに、私営企業や農村の私的資本をふくむ個人経営運輸業の躍進が著しい。これは、市場競争原理の導入によって業績不良企業が淘汰される過程であり、改革にともなう不可避的な現象である。しかし、非專業陸運企業の場合は、自己の所属する工場・事業所などの貨物輸送のみ、つまり非効率な「自貨自運」をするのみとなっている。

1990年代に解決されるべき重要課題について述べておこう。第1に、交通專業企業では依然として改革＝経営請負責任制の導入が実効をあげていない。すなわち、請負指標が不明確で不適切である。分配を蓄積に優先させる「短期的行為」が一貫して存在する。「以包代管」のために請負が企業の活性化にならないという現象も存在する。第2に、個人経営陸運業者の発展は、農村経済を活性化したが、彼らに対する適切な交通管理・運輸经济管理が行われていない。そこで、営業登録をしない者も少なくない。一部の地域では、過当競争による共倒れ現象も生じている。徴税機関が個人経営業者に「寛容」で彼らの脱税・漏税現象が重大化しているところもある。彼らに対する指導方策として、主管官庁である交通省は直轄企業に対する行政的指令の方法を温存している。もちろん、市場システムをめぐる法律の整備と経済的方法にもとづくマクロ・コントロールの実現とが基本的な方向である。しかし、この方向への転換は依然としてゆるやかである。

〔注〕

- (1) 「公路運輸管理暫行条例」第5条(李京文主編『中国交通運輸要覽』北京 經濟科学出版社 1989年) 587～589ページ。
- (2) 孫雲早「営業性運輸与非営業性運輸画分標準与探討」(『綜合運輸』1991年8期) 10ページ。
- (3) 交通部《交通法律顧問》編審委員会『交通法律顧問 公路篇』北京 人民交通出版社 1990年 148～151ページ。

- (4) 交通部財務會計司編『交通財務制度選編 1988~1990 (下冊)』北京 1991年 376ページ。同ページの通知は「交通部所屬」と限定している。
- (5) 唐杰編『中国交通改革十年 1978~1988』北京 人民交通出版社 1990年 106~107ページ。
- (6) 同上書 109~110ページ。
- (7) 交通部「承包經營責任制促進了交通企業蓬勃發展」(中国經濟体制改革雜誌社編『中国企業承包實踐 (総冊)』北京 改革出版社 1991年) 109ページ。
- (8) 中国交通年鑑編輯委員会編刊『中国交通年鑑 1991』北京 中国交通年鑑社 1991年11月 183ページ。
- (9) 同上書 183, 184ページ。
- (10) 馬杰編 前掲書 110ページ。
- (11) 『中国交通年鑑 1991』184ページ。
- (12) 同上書 185ページ。
- (13) 『中国統計年鑑 1991』501, 502ページ。
- (14) 中国城市出租汽車協會『出租汽車經營管理』北京 企業管理出版社 1990年 11ページ。
- (15) 王若竹「專業汽車運輸業面臨解体?」(『經濟日報』(拡大版) 1992年2月12日)。
- (16) 同上論文。
- (17) 『中国交通報』1991年7月2日。
- (18) 同上紙 1991年4月23日。
- (19) 閻林彤「加強自備車兩管理」(『綜合運輸』1991年7期) 21ページ。
- (20) 王沛才「非交通系統民用載貨汽車存在問題及对策」(『綜合運輸』1991年2期) 41~42ページ。
- (21) 邱風崗他「調控地方運力的探討」(『綜合運輸』1991年3期) 16ページ。
- (22) 唐杰編 前掲書 152~153ページ。
- (23) 『中国交通年鑑 1991』580ページ。
- (24) 『經濟参考』1991年9月5日。
- (25) 厦門交通人民警察支隊『厦門交通安全報』総73期 1991年9月。
- (26) 『文匯報 (香港)』1992年2月27日。
- (27) 李曉麗「対个体運輸管理組織問題的探討」(『綜合運輸』1991年7月) 18~20ページ/李秀保「引導个体運輸戶走聯合体之路小議」(『綜合運輸』1991年5月) 27ページ。