

第3章

中国における交通運輸経済の多重化と問題点 — 道路輸送と鉄道とを中心に —

はじめに

中国経済の多重化は1980年代初頭に始まった。本章は、交通省の管轄下にある道路輸送事業と鉄道省の管轄下にある鉄道事業とに重点をおいてこの「多重化」を考察する。ここでいう「多重化」とは、経済改革に伴う企業経営方式の多様化、事業内容の多角化、さらには所有制の多元化を意味する。

本章で、道路輸送と鉄道とを一对のものとして取りあげるのは次のような理由による。周知のように、元来多くの国営陸運企業や集団所有制陸運企業を擁する道路輸送部門においては、国家管轄下の独占的輸送事業である鉄道輸送部門に先んじて経済改革が着手された。たとえば、1979年から企業利潤の留保・処分が認められるようになり、83年より所得税納付後の利潤を企業・国家間で分けあう「利改税」制が導入された。また、82年以降、都市工業企業においても農家経営請負制に似た経営請負制が始められた。84年5月には国務院により「国営工業企業の自主権を一層拡大することについての暫行規定」が公布された。そこで、多くの企業を擁する道路輸送部門では「多重化」の進展が著しい。他方で、鉄道輸送部門でも系列下の工業企業における分権化や経営責任制は81年から導入されたが、鉄道事業本体における改革は遅れた。86年3月、国務院が「鉄道省において経済面の請負責任制を実

行することについての方案」を認可したのち、やっと分権化への改革が始動した。ひと口に交通経済の「多重化」といっても、道路輸送事業と鉄道事業とでは営業形態・資産規模・輸送手段・輸送対象が異なり、国民経済のなかで分担される輸送機能も異なる。いわば、異質のものを取りあげることになる。しかし、あえて両者を対比しつつ取りあげることにより、輸送経済における改革の錯綜した諸相を提示したい。そして、改革の直面する課題・困難の大きさを考えてみたい。

さて、道路輸送事業においても、他の工業企業の場合と同様、多くの弊害が未解決のままであった。それは、行政による企業の支配、企業の活力不足であり、国営企業による独占的経営、「条塊分割」と呼称される所轄官庁別分割・地区別分割などの弊害である。道路輸送部門では、83年頃からこうした弊害を克服しようとする摸索が始められた。第1に、交通運輸業界への企業の新規参入が許容された。第2に、所轄官庁の役割が変化した。直属企業だけを直接的に管理する方式から、運輸業界を間接的、マクロ的に管理する方式への移行が始まった。第3に、各種の生産責任制が導入された。以上のような摸索の結果、この数年来次のような変化が発生した。多種多様な所有制の企業が出現した。多様な企業体が競争する輸送市場が形成された。そして、企業が相対的に独立性を帯びた経営主体に変貌しつつある。以上のように70年代末までと比較するならば、道路輸送部門における企業経営の変容は著しい。

道路輸送事業の考察にあたっては、特に次の側面に留意する。第1に、企業と交通管理・輸送行政を担当する政府との関係はどのようなものか。第2に、いったいどのような形態の責任制が、運輸企業の制度改革においては採用されているのか。経営形態の変容は企業業績にどのように影響しているのか。第3に、所有制多元化・経営多様化のシンボルである個人経営企業の発展経過はどのようなものか。第4に、長年の通弊であった地区別分割・所轄官庁別分割は、改革の過程でどこまで克服されたのか⁽¹⁾。

鉄道輸送事業においては、鉄道建設投資の不足とその結果としての輸送力

不足とが長年の問題点であった。1988年の中央鉄道営業延長は5.28万キロ、78年比1.09倍であった。鉄道輸送力についていえば、営業延長に対する複線化率は16.4%から22.3%に、電化率は2.1%から10.9%に伸びたに過ぎない。この10年間列車の運行速度は変わらない。他方、この期間に旅客回転量は2.99倍、貨物回転量は1.85倍に伸びた。また旅客輸送距離は2.01倍、貨物輸送距離は1.42倍に伸びた。つまり、輸送力の増強は微々たるものである。そして、輸送量の増加は輸送力を酷使うことで実現されている。だから、鉄道貨物輸送では、近年、主要幹線は輸送需要の70%しか応じられない。上海・広州行き貨物では50%しか応じられない。旅客輸送は毎日がラッシュであり、通常列車は定員の150%を乗せる。ひどい場合は200%に達する。鉄道輸送力と国民経済の成長との不均衡が年々顕著になっている。工業生産総額と鉄道貨物輸送量との比率は第5次5カ年計画期(76~80年)の1:0.5から88年には1:0.147に開いた。鉄道輸送事業の改革はこのような現実のなかで進行している。

鉄道輸送事業を検討するにあたっては、次の側面に留意する。第1に、鉄道部門においては経営の多様化・多角化はどのような形で現れているのか。第2に、経営請負制はどのような形で行われているのか。第3に、全社会的規模で行われている価格制度の多重化は鉄道改革にどのような影響を与えているのか。第4に、改革の過程でどのような問題が発生しているのか、改革はどのような問題に直面しているのか。

第1節 道路輸送事業の多重化と問題点

1. 道路輸送行政

現在の中国運輸事業では“多家経営，統一管理”（多数の経営，管理の統一）が強く主張されている。これはマクロ的コントロールの意である。しかし、

「管理の多頭」体制は依然として道路輸送行政における最大の問題である。これは主として、道路輸送企業（以下、陸運企業）の設置・認可や運賃・料金に対する認可・規制の権限を主張する官庁の乱立・対抗現象として現れている。

中央政府レベルでは以下に紹介するような問題がある。1988年6月、「都市タクシー管理暫行弁法」が国家建設省・公安省・国家観光局の3者連名により公布された。同弁法公布後、青島市都市建設局は再三、市政府に対して旅客輸送管理所の設置認可権を要求した。同弁法の公布により、地方における円滑な交通運輸行政が阻害されたのである。同弁法は、輸送事業の（交通省の系統による）統一管理という基本的方向に背反するものであった⁽²⁾。マクロ的コントロールは中央政府内部においても十分には機能していない。青島市の例にみるように地方における陸運事業の「管理の多頭」現象は無数に存在する。

2. 道路輸送事業の問題点

陸運事業の問題点はどこにあるのか。第1表は80年代における自動車貨物輸送の趨勢を示す。同統計によればこの8年間に輸送量は全体で2倍、回転量は3.5倍に伸びた。とりわけ、交通省の管轄に所属しない陸運企業や個人経営企業や数戸の個人が連合した企業の業績増加が顕著である。これは、経済開放に伴い全体の輸送需要が増大し、陸運事業への企業の新規参加が生じた結果である。しかし、以下に述べるようにいくつかの問題点が発生している。

第1に、交通省所轄の運輸企業による陸運事業のほかに、他の官庁所轄の運輸事業があり、後者の比重がきわめて高い。そこで運輸市場の秩序が混乱している。後者のなかには、鉄道省・商業省・機械工業省・農牧漁業省・石炭工業省（1988年4月エネルギー省に改組）などが直営する自動車輸送企業があり、国営の鉱山・工場などが直営する自動車輸送企業などがある。改革に

ともない後者の企業が大量に商業的輸送に参入した。それゆえ「管理の多頭」という問題の克服はますます難しくなっている。

第2に、地方国営陸運企業は経営不振に悩んでいる。交通省所轄の陸運企業は中央直属企業と地方国営企業とに分けられる。近年、後者の経営不振が著しい。

第2表は近年における地方国営陸運企業の経営内容に関する統計である。

第1表 自動車貨物輸送統計

年	自動車貨物輸送量(億トン)			自動車貨物回転量(億トン・キロ)		
	交通部門	非交通部門	合計	交通部門	非交通部門	合計
1980	5.38	24.66	30.04	244.2	457.9	702.1
1981	5.33	23.92	29.25	243.7	474.8	718.5
1982	6.18	25.31	31.49	294.6	596.6	891.2
1983	6.43	27.37	33.80	327.8	659.5	987.3
1984	6.59	45.45	52.04	347.7	1182.0	1529.7
1985	6.55	49.87	56.42	349.2	1418.5	1767.7
1986	6.87	45.53	52.40	364.6	1589.2	1953.8
1987	7.01	52.03	59.04	386.5	2059.6	2446.1

(出所) 『中国交通年鑑1986』, 同年鑑社編刊, 1986年, 220 ページ。『中国交通年鑑1987』, 1987年, 251 ページ。『中国交通年鑑1988』, 1988年, 335 ページ。なお、非交通部門には個人経営および数戸の個人業者からなる連合経営が含まれる。

第2表 地方国営陸運企業の経営内容

(単位: 100 万元)

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

(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1989』, 532 ページ。

同表から次のような傾向がわかる。まず、営業コスト、輸送総コストの高騰、営業税支出の増大が著しい。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。こうした傾向は国営に限らない。地方の中小運輸企業の多くも経営不振にあえいでいる。

陸運市場は国営企業による独占体制から開放された。そこで、輸送力は飛躍的に伸びた。特に、個人経営運輸業者（以下、個人業者）の成長が著しい。第3表は、北京市・貴州省・広東省の1988年陸運成績を比較した統計である。首都・北京市の道路整備状況は全国有数である。単位面積当り、人口当りの自動車保有台数も随一である。貴州省は山間部の僻地をかかえる全国有数の貧困省である（85年の1人当り消費額は288円で全国最低）。広東省は香港に接し、3経済特区を擁する対外開放政策の拠点省である。3地区のなかで広東省は個人経営および数戸の個人業者による連営陸運企業の発達度が最も高い。北京市は最も低い。同表によれば、道路事情が劣悪で自動車の保有台数が少ない貴州省における個人経営および連合経営の発達度は北京市よりも高い。現在、個人経営運輸業者は全中国的規模で発展しつつあるのである。

そこでどのような事態が発生しているのかといえ、個人業者と企業規模があまり変わらない中・小型陸運企業が大型陸運企業と個人業者との挟み撃

第3表 1988年における陸運企業の実績（北京・貴州・広東）

地区名	陸 運 企 業		個人および連営企業			
	旅客輸送量 (万人)	貨物輸送量 (万トン)	旅客輸送量 (万人)	その他の エンジン車	貨物輸送量 (万トン)	
	[バス]	[トラック]	[自動車]		[トラック]	[トラクター]
北京	2,779	4,272	206	2	1,441	1,068
貴州	7,644	547	3,112	4	3,831	638
広東	29,785	1,727	24,459	1,608	14,125	13,268
全国	455,566	68,018	122,940	44,005	99,415	106,103

(出所) 『中国交通年鑑1989』, 526 ~ 529 ページ。

ちに遭っているのである。たとえば、貴州省安順地区についてみてみよう。地方運輸企業は1980年に41社あった。86年には21社に減った。従業員数は2956人から1240人に減った。利潤は20万元から8万元に減った。通常の産業分野では、大規模な生産設備をもつ企業がコスト面で優位に立つ。だが、陸運業では生産単位である自動車の規模の経済性は、元来小さい。全国ネットの国営大型陸運企業であれば、多くの集配拠点をもつ。それは輸送サービス網の規模を示す。つまり、規模の経済性が存在する。しかし、地方陸運企業の経営規模は小さい。かれらが個人業者に対して優位に立つことは難しい。サービスに対する評判などの広告効果においても個人業者を打ち負かすことは容易ではない。ハンディはそればかりではない。地方運輸企業の負担は、次のように個人業者の負担よりも重い。①税金面。個人業者は営業税など3項目の租税を納付するだけである。だが、運輸企業はさらに2項目の租税を納付しなければならない。②運輸コスト面。個人業者は税金・燃料・修理費・タイヤ・必要経費などを考えるだけでよい。運輸企業は企業管理費や減価償却費（国営企業では減価償却基金の一部を主管官庁や中央ないし地方政府に上納しなければならない）をも考えなければならない。③支出面。運輸企業には、定年退職者に支給される年金に充てられる退職保険費の負担がある。所轄官庁による強制的分担金徴収など余計な支出も少なくない^③。

貴州省遵義市の報告も不平等な競争環境について語っている。つまり、国営運輸企業の負担が個人業者の負担よりも重いのである。第1は、租税負担の不平等。第2は、企業所得税税率の計算方式が大中企業に不利、小企業に有利であること。第3は、銀行融資を受ける際の不平等である。現在では業績のよい個人業者であれば有利だが、業績の悪化した国営企業は不利になっているという^④。

なぜ地方国営運輸企業が経営難に苦しんでいるのか。具体的な典型を紹介しよう。四川省劍閣県自動車運輸公司もこの数年来経営難に苦しんできた。経営幹部も労働者も一生懸命努力しているにもかかわらず、である。

次のような原因があるという。①ガソリン代の高騰。この数年、自動車の

所有台数は急増した。しかし、ガソリン配給量は1982年を基準とする。そこで、割高な価格のガソリンをよそから買わなければならなくなった。②輸送料金体系の不合理。料金基準は約30年間据え置きである。③種々雑多な租税負担。代表的な種目としては「営業税」（営業収入の3%）、「都市建設税」（営業税額の5%）、「車両船舶使用税」（積載能力におうじて毎年トン当り30元）、「土地家屋税」（利用面積におうじて納付）、「教育附加費」（営業税額の1%）、「道路建設維持費」（営業収入の15%）などがある。④多種多様な強制的分担金。裁判所・放送局・公安派出所などが宣伝費や有償サービス費の名目で分担金を要求する。⑤政府の部門・単位による車両の無償利用がある⁽⁵⁾。

以上のように、国家・省・市・県の各部門が種々雑多な租税や分担金を徴収する。道路利用者にしてみれば不当・不合理な租税支出が多すぎる。たとえば、営業税額を基準として徴収される都市建設税・教育附加費は明らかに二重課税である。この他にも根拠の不明朗な租税項目が少なくない。また、④のような税外税（権力による不法徴収）はいくつもある。特権階層による構造的な不正が全面的に発生しているのである。

既述の四川省劍閣県自動車運輸会社の例では、租税・強制割当金などの負担とともに、(イ)不合理な輸送料金体系、(ロ)燃料の高騰、を指摘した。この2点についてはもう少し詳しい説明を次にしておきたい。目下のところ最も重大な問題点だからである。

(イ) 輸送料金体系の問題。1988年9月、11の省・直轄市の地方国営陸運企業の輸送価格管理部門担当者の会議が開かれた。会議では次のような事実が指摘された。料金体系は60年代の水準だが、輸送コストは80年代の水準である。そこで全国の3分の1近くの陸運企業が赤字に苦しんでいる。87年以後ますます経営は悪化した。低料金体系がコスト割れを招いている。陸運業界全体の88年における資金利潤率は2.4%に下がった。89年にはこれがマイナスとなり、陸運業界は全面的に赤字経営に転じることになる、というのが会議の共通認識であった。会議は料金体系の見直しを提起した⁽⁶⁾。しかし、妥当な水準まで料金体系が引き上げられるには時間がかかるものと思わ

れる。

(ロ) 燃料高騰の問題。1983年から中央政府は原油産出量請負制を始めた。請負ノルマを超過した部分については輸出しても、国際市場価格で国内に販売してもよいことになった。そこで、「高価オイル」が出現し、石油の二重価格が始まった⁽⁷⁾。過去には国営や集団所有制の輸送専門企業は石油企業から固定価格で安定的に供給される「固定価格オイル」を購入していた。しかし、燃料生産部門における価格の多重化は、消費部門においてただちに、業者・消費者間の協議で決められる高価オイルの出現をもたらした。近年では固定価格オイルの供給は逼迫傾向にある。それが陸運企業の経営を直撃している。たとえば、山西省臨汾地区の輸送専門企業では85年以来、固定価格オイル（ガソリンは0.728元/kg、軽油は0.552元/kg）の供給は総需要量の45～49%に過ぎない。不足分は協議価格で売られる高価オイル（ガソリンで1.1元/kg）を買わざるをえない。それも不足しがちである。86年の臨汾地区国営輸送企業の利潤総額は前年比11.6万元減であった。利潤減少に占める燃料費の割合は70%以上に達した。こうした現実を尻目に幹線道路沿いには個人経営のガソリン・スタンドが叢生している⁽⁸⁾。高価オイルの背後には、政府や国営石油企業のなかにいる特権的官僚層によるブローカー行為があるのはいうまでもない。民権と市民的監視とが未成熟ななかで価格改革が行われている。そして、それが特権階層による利権の温床になっている。

山西省臨汾地区で発生した事態は孤立的なものではない。たとえば、1988年8月以後、山東省の国営運輸企業14社は4分の1以上のトラックと多くのバスの運行を停止した。原因はガソリンの供給不足にあった。闇屋が現れて、価格を釣り上げた。89年1月、山東省政府は旅客自動車用に7650トン、トラック用に2350トン、計1万トンの固定価格オイルを国営運輸企業向けに放出する対策を決めたという⁽⁹⁾。

3. 道路輸送企業の経営改革

(1) 道路輸送企業の制度改革：現状と問題点

企業収支の均衡，資本の自己調達，利益の自己処分等を骨子とする独立採算制度の導入は，今日資本主義国の公営交通運輸事業でも行われている。公企業の能率的な経営は国家財政の負担軽減につながるからである。80年代の中国でもこの面における改革が始まった。現在，工業および運輸企業における制度改革には主として次の4形態がある。①経営請負責任制（上納利潤定額請負制，上納利潤逦増請負制など），②リース経営制，③資産経営責任制，④株式制。一般には①が主要な形態である。以下，若干の典型例を紹介しながら問題点を指摘してみよう。

企業の制度改革は，陸運企業ではどのように進行しているか。残念ながら，中国全土についてこの問題を検討しうるような資料を筆者はもたない。不満足であるが，安徽省の独立採算制を採る陸運企業68社に対するアンケート調査を紹介しつつ，陸運企業制度改革の現状を考えてみたい。1988年上半期の資料に基づく回答である⁽¹⁰⁾。

[A] 企業内における請負責任制の形態。①1台毎1人毎の請負制を実行している（14社，21.2%）。②1台毎小組毎の請負制（4社，6.1%）。③路線別に1台毎小組毎の請負制（なし）。④多様な形態の請負制（36社，54.5%）。⑤その他の形態またはリース制（7社，10.6%）。⑥請負制は実行していない（7社，10.6%）。

[B] 改革の成果（回答数は62）。①改革前と比べて顕著な効果がある（5社，7.6%）。②効果は比較的良好（25社，37.9%）。③効果は普通（31社，47%）。④効果なし（1社，1.5%）。

[C] 企業改革を阻む困難はなにか（複数回答。回答数82）。①不合理な政策（20社）。②自動車燃料不足とコストの上昇（40社）。③融資が得られず，設備投資ができない（20社）。④企業留保が少なく，負担は過重である（2社）。こ

の部分の回答は、改革をとりまく困難な環境を証言しており、興味深い。6割近くの企業が自動車燃料不足とコストの上昇とを訴えている。既出の四川省劍閣県自動車運輸公司等の例にみた問題が普遍的に存在するものであることが知られる。

〔D〕 いわゆる「社会車両」（交通省以外の官庁に所属して運輸事業に従事する事業所の自動車）の急激な増加をどうみるか（回答数 65）。①その発展を奨励すべきである（5社）。②その発展を適当に抑制すべきである（58社）。③自由にしてよい（2社）。

〔E〕 現行輸送料金について（回答数 52）。①現行の基礎のうえに引き上げるべき（50社）。②現行の基礎のうえに引き下げるべき（1社）。③現行のままでよい（1社）。料金体系の改革が緊急な課題であることが大方の共通認識であるといつてよい。

〔F〕 取扱貨物について（回答数 65）。①一定の荷主からの貨物が 50% 以上（13社）。②一定の荷主からの貨物が 30～50%（24社）。③一定の荷主なし（28社）。年間を通して一定の荷主を持たない企業が 4割強もある。日本の区域トラック事業では、特定荷主の比率が 6割強を占める。そもそも大口安定荷主がいなければ区域トラック事業の営業認可を得ることができない。日本の現実から類推するならば、調査対象地区である安徽省には過剰輸送力が発生している。地方国営陸運事業にみられる経営不振（第2表参照）もそうした推測を裏付けている。

次のような現実が以上のアンケート調査から浮かびあがる。まず、大半の企業がなんらかの形の請負制を導入している。程度の差はあるものの改革は一定の効果を生んでいる。しかし、改革が直面する困難も大きい。料金政策をはじめ政府による「不合理な政策」がある。非交通省系列の陸運自動車である「社会車両」に対する政府の管理はルーズである。その結果、市場に過当競争が発生している。

(2) 経営請負責任制の実施と問題点

経営請負責任制は、現行の企業制度改革のうちで最も広く採用されている形態である。この形態では、国と企業との間で上納利潤の基数を決めて、企業が生産を請け負う。超過利潤は両者の間で分割される。現在多くの運輸企業で採られている。たとえば、「中国自動車運輸総公司」は北京に総公司、全国7都市に直屬分公司をもつ中国最大の陸運企業である。同社は1987年1月から天津・廊坊・武漢・昆明の4分公司に対して社長請負責任制を導入した。請負契約が総公司社長と分公司社長との間に結ばれた。同契約では、生産量、利潤額、コスト、車両稼働率（所有車両のうちから修理中、廃車処分などで稼働できない車両を除いた車両の比率）、車両事故発生率について各分公司ごとに請負指標が決められた。指標を全面的に達成した時には分公司の社長・副社長に年500～300元のボーナスを支給すること、未達成の場合には罰金を課することなどが決められた⁽¹¹⁾。

天津分公司は以上の分公司の中で発足早々から経営危機に襲われた。1987年上半年期、稼働できるにもかかわらず稼働しなかった自動車は延べ2235台分に上った。その損失利益は7460元と見込まれた。現行の低運賃体系が基本的要因であった⁽¹²⁾。

経営請負責任制には以下のような問題点がある。①経営幹部が上納利潤額という経済指標しか考えない。幹部は数台1組から成る自動車隊当り、または自動車1台当りの経済指標の達成しか考えなくなる。従業員に対する管理を軽んじるようになる。②設備の維持・保修を軽んじる短期的視野の行為が生じやすい。③企業内の分配においては利潤は分配するが設備投資には投入しないという、短期的視野の行為が生じやすい。④請け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。しばしば指標額が請負責任者の上部に対するバーゲニング・パワーによって決まる。そこで、国家財政収入にも企業の資本蓄積にも従業員の収入にも企業内の労働力配置にも影響が現れる。⑤リベートや縁故や裏口行為が広がる⁽¹³⁾。以上のように、この制度は経営を請け負う企業幹部の質に大きく影響される。しかし、その質を適切に審査す

る手段は保証されていない。

(3) リース経営制の摸索

趙紫陽首相（当時）は、1984年5月の第6期全国人民代表大会第2回会議における政府活動報告において、企業改革について次のように述べた。「国営の小企業は、集団または個人による請負経営あるいはリース経営にしてもよい」。こうした提唱を受けて、リース料を支払ったあとの収益をすべて賃借者側に与えるリース経営が拡大した。陸運貨物輸送企業では、主要な生産手段であるトラックをリースする方式が生まれた。

リース経営の前途には障害が多い。1985年、遼寧省では2つの陸運企業が試験的にリースを始めたが、うまくいっていない。次のような障害がある。

①中小企業におけるリース経営には上級に規定がある。しかし、企業内部の小隊・班組・各車両がリース経営をする場合は、明確な許認可機関もない。公的な許可証も得られない。②輸送需要が低迷しており、リース経営を始めても採算性は不明確である。③リース料が割高である。企業が退職者年金などの非生産的支出を余儀なくされている。そこで、この支出分を補うような割高な水準でリース料が設定される。④企業自体が企業内のリース経営を実施できるような体質になっていない。生産計画も、財務活動も、車両修理も縦割りでバラバラに行うことになる。その結果、事務部門の仕事が大幅に増えることになる。しかし、人員を増やすことはできない⁽¹⁴⁾。以上に指摘された障害のうちの③は、社会主義の企業がリース経営をまったく理解していないことを示している。資本主義のリース経営においてリース料を決定する場合、①貸し付ける機械・設備の購入に要した資金、②その資金に対する利息、③リース会社の手数料、④リース期間終了時の残存価値、という4つの要素が問題となる。そして①、②、③から④を差し引いた金額がリース料として決定され、リース契約期間中に分割回収される。つまり、リース料は単純に会社の支出から割りだして決定されるような性質のものではないのである。

1950年代初頭まであった「株式制度」の企業が復活したのも、80年代の経

済改革以降である。ただし、「株式制度」とは、一般から広く資金をあつめる形態の総称である。そして、「株式」といわれるもののなかには実質上の社債が少なくない。

4. 個人経営運輸業者

(1) 個人経営運輸業者の概況

まず個人経営運輸業者（以下、個人業者）の全国的概況について述べる。

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81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」（81年10月）、「当面の農村経済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。81年には戸数が1.9万戸、就業

第4表 個人経営運輸業者の所有する車両統計

(単位：万台)

年	トラック	バス・乗用車	自動車合計	トラクター
1984 ⁽¹⁾	16.78	0.58	17.36	278
1985 ⁽¹⁾	27.35	1.14	28.49	394
1986 ⁽²⁾	31.2	3.4	34.6	175*
1987 ⁽³⁾	34.9	7.3	42.2	262
1988 ⁽⁴⁾	45.1	15.3	60.4	298

* 運輸用トラクター。その他はすべてのトラクターの合計。

(出所) (1)は『中国交通年鑑1986』、同年鑑社編刊、1986年、531ページ。(2)は『中国統計年鑑1987』、398、399ページ。(3)は『中国統計年鑑1988』、492、494ページ。(4)は『中国統計年鑑1989』、403、405ページ。

者数2.3万人に過ぎなかった。それが、83年には12万戸、17.6万人に増え、85年には99万戸、155万人に達した（水運業者を含む）。84～88年の個人業者所有車両統計は第4表のとおりである。

沿岸の先進諸省である江蘇・浙江・広東・山東などには個人業者は多い。1984年に江蘇省の個人業者はトラック1300余台、トラクター11.3万台を所有していた。85年に浙江省の個人業者は12万戸、18万余人もいた。輸送手段の面から特徴をいうと、個人業者にはトラクターを利用して輸送に従事する者が多い⁽¹⁵⁾。

(2) 個人業者の直面している困難

個人経営の陸運業は近年急激に成長したが、かれらの経営環境は依然として厳しい。経営に失敗して自殺する者もいる。たとえば、河北省石家庄市では1985年5月、ある個人業者が負債を返済する見込みがたたず、自殺した。事件を考察した一文は「主観的原因」以外に、運輸市場の混乱と交通運輸業界におけるルーズな管理とに言及した。当時自殺した個人業者が直面した状況は、決して例外的なものではなかった。たとえば、河北省武強県の個人業者は、85年に入ると経営不振に見舞われたという。個人業者による自動車の売却や廃車登録があいついだ⁽¹⁶⁾。

近年、一部の農村では、彼らの経営が極度の不振に陥るという状況が発生している。山西省壺関県の個人経営陸運業の事例は、そうした経営不振の背後に行政の無策があることを語っている。1987年7月の報道では、同県の個人所有トラック（394台）のうち1年に3カ月以上稼働していたのは7%、稼働が3カ月未満は17%であった。残りの76%は放置同然であった。主要な原因は次のような点にあった。①行政サイドに個人所有トラックの発展に対するマクロ的コントロールの対策が欠けていた。そこで、地区の輸送需要を自動車台数が大幅に超えていたにもかかわらず、これを抑制できなかった。②必要量の燃料が個人所有トラックに対して供給されなかった。③10数種にのぼる租税。④資金繰りの困難。⑤老朽化した自動車メンテナンスが難

しい。⑥一部のトラックは地区の行政当局によって長い間差し押さえられていた。これは個人経営者の合法的な権利が侵されていたことを意味する。

個人経営陸運業の不振は、結果として新たに次のような問題を生んだ。①多額の銀行融資の焦げつきが発生した。焦げつきは農村経済に悪影響を及ぼした。②新たな貧困戸の発生。個人経営の陸運業を始めた者は、元来が有能かつ勇敢で一定の蓄えのある人物であった。そうした人びとが負債を背負った貧困戸になった。③中国共産党の政策に対する大衆の信頼・理解が揺らいだ⁽¹⁷⁾。個人業者の健全な育成は経済改革を支持する社会階層の形成を意味する。もしも確固とした政策を打ち出すことができず彼らの創意や活力をそぐようなことになれば、それはますます大きな社会的混乱を招くことになるであろう。

第2節 鉄道輸送事業の改革と問題点

1. 中央鉄道の経営概況

改革導入の前提として1980年代における中央鉄道の経営概況についてふれる。営業収支概況は第5表のとおりである。

第5表により1988年の実績を80年比でみると、営業総収入は2.52倍に増えたが、営業総費用は2.69倍でコストの増加の方が大きい。賃金・材料・燃料・電力の増加は営業総費用の増加よりも顕著である。これらの要素の増加が営業総費用を押し上げたといってよい。

収入面では貨物収入の増加よりも旅客収入の増加の方が大きい。その一部が設備投資にまわされることになっている減価償却基金は営業総費用の増加よりも小さい。利潤額の増加は総収入・総費用の増加よりも大きい。営業収支(営業損益)は一貫して黒字であった。しかし、基本建設投資額や車両購入費などの項目を入れた資本収支(資本勘定)でみると、赤字となる。ただし、

第5表 中央鉄道の1980年代における営業収支概況

(単位：億元)

項目	1978 ⁽³⁾	1980 ⁽¹⁾	1985 ⁽¹⁾	1986 ⁽²⁾	1987 ⁽⁴⁾	1988 ⁽⁴⁾	88/80年比
営業総収入	100.1	111.2	213.9	239.7	262.1	280.6	2.52倍
うち旅客収入	18.8	23.7	45.5	50.0	55.6	63.8	2.69倍
貨物収入	77.0	82.2	157.6	177.1	191.9	199.2	2.42倍
営業総費用	50.1	68.6	111.5	139.0	158.7	184.6	2.69倍
うち賃金	9.2	11.5	15.7	25.8	29.0	34.4	2.99倍
材料	7.1	8.2	13.6	15.5	18.2	26.0	3.17倍
燃料	8.4	10.3	20.1	22.9	26.4	30.8	2.99倍
電力	1.0	1.1	2.4	3.1	3.9	5.3	4.82倍
減価償却基金	20.5	32.7	50.2	59.9	66.3	68.3	2.09倍
上納営業税額	?	16.7	32.9	13.4	14.0	14.8	0.89倍
実現利潤	39.0	22.6	64.0	76.9	75.3	67.1	2.97倍

(出所) (1)は『中国交通年鑑1986』, 213 ページ。(2)は『中国交通年鑑1987』, 246 ページ。(3)は『中国交通年鑑1988』, 331 ページ。(4)は『中国交通年鑑1989』, 520 ページ。

鉄道省の経営をめぐる貸借対照表は公表されていない。そこで、減価償却基金や利潤額のうちのどれだけが鉄道の補修・新規建設や車両購入などの設備投資にまわされてきたかは明らかではない。現実をみると、資金不足が深刻であり、鉄道設備の充実には程遠い。

なお、鉄道部門に対する徴税政策について付言すると、政府は長年、鉄道部門に対する高税率政策を採ってきた。建国初期の鉄道営業税率は2.5%、65年には25%に引き上げられた。72～85年は15%であったが、この時期交通・航空・郵電部門では3%に過ぎなかった。86年に請負責任制が導入され、基本建設資金の自己蓄積の措置に対応して営業税率は5%に引き下げられた(交通部門は2%)⁽¹⁸⁾。他部門と比較すれば高税率政策が依然として続いており、鉄道設備の更新を圧迫している。

中央鉄道の鉄道網は1985年以降全国13の鉄道管理局によって運営されてきた。第6表は数字を拾うことのできた一部の管理局について改革後10年

第6表 1978～88年における一部鉄道管理局の経営概況

項目	鄭州管理局 ⁽¹⁾	濟南管理局 ⁽²⁾	ハルビン管理局 ⁽³⁾	国鉄全体
換算回転量 (億トン・キロ)	1013 → 2755 2.72倍	426.71 → 935.39 2.19倍	508.22 → 945.46 1.86倍	6424.3 → 13081.7 ⁽⁴⁾ 2.04倍
貨物輸送量 (万トン)	13145 → 18263 1.39倍	7753.4 → 9952.6 1.28倍	9675 → 13776 1.42倍	107493 → 140160 ⁽⁴⁾ 1.30倍
旅客輸送量 (万人)	9040 → 12253 1.36倍	4283.6 → 5654.5 1.32倍	8274 → 13725 1.66倍	80738 → 121253 ⁽⁴⁾ 1.50倍
輸送収入 (億元)	11.4 → 34.2 3.0倍	6.4 → 16.6 2.59倍	? → 27.15	100.1 → 280.6 ⁽⁵⁾ 2.80倍
基建投資額 (億元)		0.7 → 3.3 4.71倍		35.20 → 68.68 ⁽⁵⁾ 1.05倍
職工平均年収 (元)		3.26倍	832 → 2224 2.67倍	784 → 2303 ⁽⁵⁾ 2.94倍
職工住宅面積 (万m ²)	308.5 → 691.6 1.24倍		378.1 → 705.1 1.86倍	

(出所) (1)は『人民鉄道』89年10月1日, (2)は同紙89年9月20日, (3)は同紙89年9月13日, (4)は同紙89年9月29日, (5)は『中国交通年鑑1989』, 520～521ページである。

間の経営概況を整理したものである。

第6表から知られるこの10年間の変化は次のようなものである。第1に、輸送量の増加よりも回転量の増加のほうが大きい。つまり、鉄道による遠距離輸送が飛躍的に増加した。第2に、輸送収入は回転量増加に対応して増えたが、全体の基本建設投資額（鉄道の新規建設・改修、車両購入など）は輸送収入ほどには増えていない。つまり、設備の充実が遅れている。

2. 鉄道省における「請負責任制」の導入

(1) 「請負責任制」導入の経過

「請負責任制」導入（1986年3月）までの経過を年表風に記すと次のとおりである⁽¹⁹⁾。

1985年初め 趙紫陽（國務院総理）、鉄道事業に関する「請負責任制」の研

究課題について問題提起を行う。

- 5月20日 鉄道省党組、政府に緊急報告を提出（政府は鉄道に対して集中的投資を行うべし）
- 7月1日 丁関根鉄道相（当時）、國務院に提案（国家による集中的投資が不可能であるならば、鉄道省に対して請負制の実施を許可すべし）
- 9月 趙紫陽提案に基づいて、鉄道省・国家計画委員会・財政省などの関連部門が調査研究を行い、鉄道省は独自の「請負責任制」案を國務院に提出。
- 10月5日 李鵬（副総理）「請負責任制」に賛意。
- 10月14日 胡耀邦、賛意。
- 10月15日 趙紫陽、賛意。
- 1986年3月 姚依林（副総理）、「請負責任制」案をにつめるため、中央財經指導小組事務會議を主催。會議では国家計委等5部門が実施につき一致して同意。
- 3月22日 國務院、鉄道省の「請負責任制」案を正式に批准。
- 3月31日 國務院、鉄道省の「請負責任制」案を批准した正式文書を下達。

こうして、「請負責任制」案が下達された。要点は次のとおりである。「鉄道部門に存在する顕著な問題は、鉄道自体に自己改造・自己発展の活力がないということ、鉄道建設の発展と鉄道経営の成果との間に結びつきがないということである。この問題を解決するためには、經濟請負責任制を主体として、經營管理制度を全面的に改革しなければならない。鉄道員の主体性・積極性・創造性を十分に發揮せしめ、鉄道自体が産みだした蓄積によって鉄道建設・技術改造の歩みを速めなければならない」⁽²⁰⁾。同年5月29日、鉄道省は「1986年請負責任制実施案」を各鉄道管理局に示した。この時同省が鉄道管理局に示した請負指標は、年間貨物輸送量13.2億トン、1日当り平均貨物積載貨車6万9470両、貨車1両当り平均積載貨物51.7トン、年間換算回転量1兆1260億トン・キロ、年間輸送収入（營業収入）235億元であった⁽²¹⁾。同年12

月 30 日には、鉄道局単位の「請負責任制実施案」が公布され、経営改革が本格化した⁽²²⁾。

(2) 「請負責任制」導入後の鉄道経営

1986 年 3 月に請負責任制が導入されてから 88 年末までの 3 年弱の成果は次のようなものであった。同期間の貨物輸送量は 40.97 億トン、年平均増加率は 3.3%。旅客輸送量は 34.04 億人、年平均増加率は 3.1%。旅客貨物を合わせた換算回転量は 3 兆 6745 億トン・キロ、年平均増加率は 7.6% であった。「運輸進款収入」（輸送現金収入。運輸収入とは別）も増えた。213.9 億元（85 年）→ 239.7 億元（86 年）→ 262.1 億元（87 年）→ 280.6 億元（88 年）となった。

しかし、王明奎らの分析によれば、インフレの増進は請負責任制の成果を直撃した。特に生産財価格の多重化が大きな影響を与えた。鉄道関連の輸送・生産に不可欠の石炭・用水・石油・電力・鋼材・木材などの原材料価格が急激にあがった。結果として輸送支出の大幅増大を招いた。率先して請負責任制を導入した広州管理局では、1.5 億元の支出超過（「缺口」）となり、協議価格による機関車用ディーゼル油購入費だけで 5000 万元以上の支出増となった。鉄道部門全体では 1988 年の輸送収入は 85 年比 31.2% 増となったが、支出は 65.6% 増となった。原材料の価格高による支出増は 86～88 年の期間鉄道部門全体で 42 億元に達した。経営の悪化は労働者の賃金水準にもひびいた。86 年、鉄道労働者の平均賃金は前年比 17.2% 増（同年の生活費用指数上昇率は 7%）であったが、87 年には 8.4% 増（同 8.8%）と下がり、実質的な賃金減少を招いた。こうして企業経営にも労働者の士気にも大きな影響が及んだ。こうした困難を招いた要因は主として外部環境にあった。簡単にいえばそれは、固定的であまりに低い運賃体系であった。しかし、原因は請負責任制自体にもあった。経験のない実践であったし、社会的利益⇔企業自身の経済的利益、収益性⇔安全性、主たる業務である輸送業⇔その他の副業経営などの矛盾を抱えていたからであるという⁽²³⁾。

壇鶴銓（鉄道省経済請負改革小組組長）も、新制度導入当初の 1986 年～87 年

には若干の成果がみられたが、その後のインフレ激化によって成果は相殺された、という。88年以降のインフレは鉄道輸送コストの急激な上昇を招いた。鉄道省の88年における資金バランスは20余億元の欠損を、89年には50余億元の欠損を生じた。資金不足によって鉄道の新規建設規模は大幅に縮小された。壇によると、こうした危機の背後には2つの原因があるという。第1点は、物価高の傾向と無関係に鉄道運賃があまりにも低い水準に据え置かれていること。第2点は、政府の政策に一貫性がなく、鉄道部門の負担が絶えず増していること。たとえば、政府が批准した請負責任制案では鉄道運賃の調整（値上げ）や新税の抑制などが定められたのに、実際には政策が徹底していないのである⁽²⁴⁾。

請負責任制の導入は、一口にいえば企業体質の改善をねらったものである。しかし、その円滑な運用のためには価格改革をはじめとする外部環境の整備があまりにも遅れているといつてよい。

(3) 「請負責任制」導入に伴う経営多角化の諸相

請負責任制が鉄道省と鉄道管理局との間に導入されるとともに、管理局・管理分局とその下部機構との間にも請負責任制の導入がすすんだ。そして、各地の管理局・分局による経営の多角化がすすんだ。改革の先鋒となった広州管理局の成果は次のとおりであった。経営多角化によって1988年の利潤は前年比85.3%増であった。その88年における成果は次の3点に要約できる。①88年以降、管理局・分局自体が経済技術開発総公司を相次いで設立した（従来は駅や機関区が多角経営をやり、管理局・分局はそれを管理・指導しただけであった）。そこで、多角経営化が進展した。広州管理局経済技術開発総公司の場合、発足して半年余りで494万元を稼いだ（同局の利潤総額の3.5%）。②従来の鉄道経営の周辺事業から、新規の事業分野へ拡張した。たとえば、懐化旅客輸送機関区・長沙旅客輸送機関区・株州保線区では養殖場を作った。海南鐵路総公司は香港資本と合弁でネジの生産工場を設立した。広州鐵路青年旅行社（80年初設立）は88年には受入れ旅客数を伸ばした。③管理局・分

局は実力のある幹部を新設の開発総公司に出向させ、また管理制度面の改革を実施した。ただし、こうして管理局・分局によって設立された各種公司が事業の多角経営化を目指したことは、さきに事業の多角化を目指した駅や機関区などとの競争を生みだした⁽²⁵⁾。

鉄道部門傘下に集団所有制企業を育成して雇用の多重化を図るというのも近年の潮流であった。80年代初めより鉄道部門では待業青年の救済策として鉄道企業の傘下に集団所有制企業を育成してきた。10年間に雇用した待業青年は86万余人(全国の待業青年雇用者数の12%)、結成した集団企業は7300余に上った。その就業分野をみると、50%の人が鉄道輸送関連事業に、30%が従業員の生活関連ないし対旅客・荷主サービス関連事業に従事している。また、10万余人(10%余:引用者)が機関車・車両・部品生産事業に従事している。鉄道部門傘下の集団企業の10年間の主要な成果は次のとおり。①総収入累計221億余元、②利潤総額累計22億余元、③固定資産総額11億元、④工商所得税納付額14億元、⑤現在の従業員平均年収額1241元⁽²⁶⁾。ここに紹介した資料は集団企業発展の積極面しか述べていない。実際にはひとつの職場に下請け・孫請けが混在する雇用の多重構造が形成されたわけである。経済調整に伴う景気変動に対応しやすい企業体質が整えられたとってよい。雇用の不安定化という意味では、労働制度の改悪である。

広州管理局の例にみたように、経営多角化をめざして種々雑多な企業をつくったことは高級幹部やその子弟による汚職行為の温床になったと思われる。設立においても経営においても彼らの意向が強く働いたにちががなく、しかもそれを適切にチェックする機能が構造的になかったからである。その後行われた企業の審査・整頓作業のなかで一部の企業はペーパー・カンパニーとして取消処分にあった。

多角化のなかでは、なんといっても商業・サービス業分野への参入がてっとり早い現金収入の道であった。その1例を紹介しよう。1989年4月、瀋陽管理分局は瀋陽駅前に「瀋陽南駅総合市場」を開業した。ホール11間、売り場カウンター700余、総営業面積7400平方メートルである。瀋陽管理分局事

事務所ビルとして使用していたが、事務所移転にともない改装しショッピング・センター化した。分局の各種事業部と傘下集団企業とが有償利用する他には、地区の事業所や個人商店（駅前舗道で青空営業をしていた数百名の個人商に呼び掛けた）をテナントとして入れる構想であった⁽²⁷⁾。この資料ではテナント料等の条件が不詳であり、その後の展望も不明瞭であるが、経営多角化の1例として紹介した。

3. 独立採算制企業への道

1989年5月、中国の鉄道専門家・鉄道省関係者は「官督商弁」によって資金を調達し鉄道を建設する方法を提言した。「官督商弁」という表現は清朝末期の盛宣懷による借款鉄道建設事業を想起させる懐かしい言葉だが、李軒（鉄道省華東鉄道建設指揮部指揮長）の説明によれば、政府の後援によって鉄道会社を設立し、資金自己調達・自主経営・損益自己負担方針に基づいて鉄道を建設し、経営しようとする方法であるという（北京1989年5月8日発新華社）。この提言が念頭においているのは、広深鐵路公司や海南鐵路公司の例であると思われる。古い言葉が時代の新しい状況のなかでよみがえったといっ

てよい。

では、独立採算制企業としていち早く成果を収めた広深鐵路公司の場合はどうであったか。同公司は香港～広州間の鉄道区間のうちの広州～深圳区間（147キロ）を営業している。1983年6月国務院の批准を得て84年1月1日、開業した。自主経営・損益自己負担・資金自己調達・自己資金による設備改造を経営原則とした。請負開始時の契約では、輸送現金収入の15%を工商税として納付し、84年以降、2000万元を基数として年増増率2.32%の利潤を上納するものとした。国家との間に取り決められた請負項目は、①利潤の上納、②輸送任務、③輸送能力、④建設項目、⑤建設投資の5項目。同公司の側は、①独立して設計・施工・審査を行う権限、②貨客輸送経営権、③車両の配車指揮権、④対外業務交渉権、⑤外貨の留保使用権、を得た⁽²⁸⁾。幸いにも

同区間は開放政策が定着・発展するとともに、貨物・旅客の流通ルートとして急激に発展した（たとえば、九龍～広州間の直通国際列車は79年4月に開通し、79年当時の年間旅客量は30.1万人に過ぎなかったが、88年には227.3万人に達した。10年間の旅客数は延べ1331万人に及んだ）。これは同会社に大きな収益をもたらした。87年の成果を改革前の83年と比べると、輸送収入3.87倍（年通増率35%）、外貨収入2.91倍（同23.8%）となり、他方で5年間の租税・利潤上納額は計3.1億元（同20.5%）となった。88年末までの利潤総額は8.2億元に達し、うち5.8億元を広州～深圳間の複線化工事（87年1月完成）に投入した。経営請負制の導入は同公司においては大きな成功を収めた⁽²⁹⁾。

海南鐵路総公司における独立採算制企業への道は次のとおりであった。1987年5月1日、國務院は同公司に対して「独立経営、損益自己負担」方針の実施を認可した。同公司の前身は広州管理局海南弁事処。59年7月、石碌鉄鉱山が管理する石碌～八所区間を受け継いだ。83年10月、八所～嶺頭区間建設の認可が國務院よりおりて着工。85年10月、石碌～八所～黄流～三亜区間の全線（214キロ）が開通した。産業鉄道で、鉄鉱石・コバルト鉱・塩・セメント・砂糖（以上、移出物資）・石炭・コークス・食糧・化学肥料（以上、移入物資）を輸送する。独立採算制を導入できた背景には85年に初めて経営が黒字に転じた事実があった⁽³⁰⁾。

政府は独立採算制企業への道を奨励しているが、以上の2例にみたように立地条件に強く規定される側面がある。どこの地域でも可能というわけではない。

4. 鉄道運賃制度の多重化

(1) 鉄道運賃制度とその問題点

鉄道輸送における最も重大な問題のひとつは、他の物価水準とアンバランスな低額運賃であった。貨物輸送料金はトン・キロ当り0.02元にもならず、旅客の最低基本料金はタマゴ1個の値段にしかならないという有様である。

中国ではまだ少ない鉄道コンテナ輸送の場合、1万トン・キロ当りのコストは266元。だが料金は264元で2元の赤字となる。不合理な低運賃体系のなかで、燃料費も電力費も鋼材も値が上がった。1986～88年の3年間に燃料・原材料の高騰のために鉄道部門は60億元余の支出増加を余儀なくされた⁽³¹⁾。

もっとも、80年代に入って若干の運賃改革が実施された。1982年以降85年まで3回にわたって鉄道貨物の近距離運賃値上げが行われた。また200キロ未満の近距離輸送は、車扱い・小口扱いともに所定の運賃に4元/トンの「附加費」が上積みされることになった。短距離貨物輸送における陸運の活用をはかるためであった。しかし、改革は新たな不合理を生んだ。85年6月の運賃改定以降、なんと近距離運賃では200キロ以上の運賃が200キロ未満の運賃・附加費の合計額よりも低いという現象が発生したのである⁽³²⁾。

国務院は1989年9月5日から鉄道・水運・民間航空の旅客運賃を値上げすることを承認した。貨物輸送・自動車については従来通りであった。鉄道旅客運賃についていえば、1人・キロ当り0.02元→0.04元に値上げされた。平均値上げ幅は112%、うち100キロ以内の短距離運賃は60%値上げされた⁽³³⁾。鉄道部門では、この値上げによって89年末までに20億元の増収が見込まれたが、抜本的解決には程遠い。なぜなら鉄道輸送総収入の70%を占める貨物運賃には手がつけられなかったからである。旅客輸送は鉄道輸送総収入の22%を占めるに過ぎない。1人・キロ当り0.022元の値上げは、換算トン・キロ当りでは0.0048元の値上げにしかならないのである⁽³⁴⁾。

鉄道においては全国統一運賃が実施されてきた。ところが、輸送力・輸送需要の面からみて地域毎・路線毎の条件の差がきわめて大きい。そこである路線には輸送力不足が、他の路線には輸送需要不足が発生している。こうした不合理を改善するための対策として差別運賃の導入を提唱するものも現れた⁽³⁵⁾。

こうしたなかで、最近、鉄道路線でも差別運賃の導入が始められた。まず甘粛から青海に延びる青蔵鉄道の哈爾盖～格爾木（終点）区間（653キロ）の

貨物について1990年1月1日から差別運賃が導入された。同区間は84年から蘭州管理局西寧分局に営業が委ねられた。低運賃、苛酷な自然環境などがあるため経営の赤字が続いていた。輸送量は年々増加しつづけ、88年末には設計上の輸送能力に達した。輸送能力の増強には収益を上げなければならない。そこで国務院の認可を得て同区間の貨物運賃を1トン・キロ当たり0.0522元から0.10元に上げた。これによって得られる毎年5000万元前後の増収分は、保線・拡張工事の費用に充てられる。実施期間は4年間である。なお、この期間にチベットへ輸送される貨物でチベット自治区が運賃を負担する場合には、その増収分は「鉄道部門」（西寧分局か中央の鉄道省かは不明）からチベット自治区に返還される⁽³⁶⁾。

(2) 「計画外輸送」の増加

近年、鉄道省でも多重価格制を導入した。そこで、石炭・鋼材・木材などの統制配分生産財においても計画外輸送の比率が増加した。計画外輸送は割増し運賃を採用する。その結果、鋼材などの計画内輸送任務の達成に影響が生じた。石炭輸送の場合、2億2207万トン運ぶ計画であった。実際には、2億0609万トンしか実現されていなかった。1598万トンが計画未達成であったのに、計画外輸送は700万トンにも達した⁽³⁷⁾。

計画外輸送に使用される「計画外貨車」は闇市場で調達される。その結果は不当な割増し運賃が設定されるということになる。次に述べるような現実がある。1988年現在、国鉄（中央鉄道）は34万0299両の貨車を保有する。うち無蓋車が64.4%、有蓋車が17%、燃料タンク車が9.5%を占める⁽³⁸⁾。これらの貨車の95%は国家から与えられた輸送計画のために使用される。そして、残りの5%が、国家計画によらない輸送（計画外輸送）に使用される「計画外貨車」である。企業の貨車に対する需要が高まるなかで、国家計画による貨車の配分を受けられない企業や事業主はこの5%の調達に必死となる。その結果として闇市場が発生し、さまざまなブローカーが暗躍する。

成都管理局では同局運輸処貨運計画科科长が、貴陽管理分局では同分局運

輸計画科科長が職権を濫用して収賄した例があった。また、良質な石炭を産する貴州省では省内130余の企業だけが石炭に関する経銷権（商品を小売店等に委託して販売させる権利）をもち、貨車の割当てを受ける権利をもつ。石炭を扱う企業は省内に2万余社あるが、1986年の企業整頓によって130余に減らされた。残りは石炭は手元にあっても貨車が調達できないことになった。そこで、経銷権のない企業は貨車を調達するために石炭1トンにつき20元前後の「管理費」を経銷権をもつ企業に払って貨車を調達してもらわなければならないという事態になった。この例が示すように、鉄道部門で「輸送を代行」する企業とはその実、貨車の投機的売買をする企業にはかならなかった。貨車の闇市場における値段は86年には1両当り400～600元であったが、88年には1200元に達した⁽³⁹⁾。

次のような傑作な例もあった。請負責任制導入後の1986年7月、広州管理局運輸処は鉄道省運輸局調度（車両調整）処から「7月10日18時まで100両の空車をウルムチへ送るように」という内容の指示を受けた。指示には「広州管理局にウルムチ向けの荷があるならば回送車両に積載してもよい」という内容が添えてあった。従来は回送車による輸送は禁止されていたので、これは新しい措置であった。このとき広州局は108両の回送車両に荷を乗せて27.8万元を得た⁽⁴⁰⁾。なお、この回送車両による輸送が管理局の帳簿上どのように処理されたかは明らかではない。鉄道省に回送車両として申告されたのであれば、局内では「計画外車両」による計画外輸送として処理されたものと思われる。

「希少資源」が職務権限と結びつけば、当然のことながら汚職行為が発生する。計画外輸送をめぐる汚職・不正は枚挙にいとまがない。代表的な例をひとつあげると、貨車の配車権を行使して収賄を行った鄭州管理局副局長が摘発された。彼の自宅を家宅搜索した結果、以下の金品が押収された。現金1万8550元、銀行預金2万2730元、カラーテレビ2台、ビデオ2台、外国製バイク2台、外国製ピアノ1台、金の指輪3個、金縁の時計3個、金のネックレス1本、各種銘酒数百本（うち茅台100本弱）など⁽⁴¹⁾。

計画外輸送に伴う汚職・不正の発生に頭をいためた鉄道省は、その後、鉄道部門の各事業所・企業が貨車の闇市場において不当な用車料を取り計画外輸送を行うことを取り締まるための通達を發した。1989年11月下旬に同省が公布した「鐵路自備車問題についての若干の規定」がそれである。「鐵路自備車」とは管理局・分局・線区、鉄道部門傘下企業などが保有する貨車を指す。規定の要点は次のとおりである。①今後、鐵路自備車（新型貨車の購入、旧型貨車の修理再生、地方政府との連営車両も含む）を増やしてはならない。逐次減らしていく。②自備車は管理局が集中的に管理し、管内で固定的に使用する。投機的な輸送に使ってはならない。③現在の自備車による輸送は國家の統一運賃に基づいて料金を取ることとし、いかなる形の規定外料金も取ってはならない。その輸送収入は一旦上納されたのち鉄道省から管理局へ30%が割戻される。④鉄道省が批准した廢車は、今後は修理再使用してはならない⁽⁴²⁾。規定の効果がどれほどかは、今のところ定かではない。

おわりに

本章では次のようなことを議論した。

道路輸送事業における改革の過程では以下のような事態が進行している。中央から地方への権限の委譲は「管理の多頭」現象をますます重大化させている。中央政府—地方政府—企業3者間では、地方政府の権限が最強になった。これが改革を妨害している。企業改革により各種各様の経営請負制が出現した。しかし、請負制は欠点をあらわしつつある。公平な競争環境がない。請負責任者のバーゲニング・パワーが大きな要素となっている。国営・集團の中小運輸企業の多くは、地方政府による不合理で乱脈な租税・割当金徴収の急増、燃料費の急騰、そして長期間不合理な水準に据え置かれたままの運賃体系に直面している。そして、それらの要因によって経営難に陥っている。交通省直屬の大型陸運企業の経営も、同じ要因により不安定である。急増した個人経営運輸業者も中小企業と同様な困難に直面している。個人業者や非

交通省系統の自動車数が数多く運輸市場に参入している。彼らは運輸市場攪乱の一大要因である。陸運市場では、交通省系統の自動車台数、その輸送実績は相対的に小さい。そこで、交通省主導による陸運市場の秩序を形成するのは甚だ困難である。

鉄道輸送事業における改革はどうか。1986年に始まった請負責任制導入を始めとする経営方式の多角化・所有制の多元化は順調には進んでいない。請負制導入のねらいは「鉄道自体が産みだした蓄積によって鉄道建設・技術改造の歩みを速める」ことであった。そこで鉄道部門は鉄道事業からの収益によって鉄道網の維持・建設をするよう指導されることになった。国家による鉄道基本建設投資額は横ばい傾向にある。そして、88年以降激化したインフレは鉄道輸送コストを引き上げ、請負制の効果を相殺した。資金不足はなおも深刻であり、鉄道設備の充実には程遠い。また、経営多角化の呼び掛けのもとで管理局・傘下国営企業の下に系列企業が無秩序に激増した。それらの企業のなかには鉄道員やその子弟の積極性・創造性を引き出すことのできた企業も少なくなかった。しかし、政府はそれらを適切にコントロールできなかった。そこで、一方において「経済過熱」「資材不足」が発生し、他方において幹部層による「汚職行為」が激増した。汚職の基盤は利権狙いのペーパー・カンパニーであった。89年の天安門事件以降、政府・党はこうした「企業」の摘発に着手した。鉄道省では、89年8月16日、党部が「清廉な政治を建設することについての数項目の決定」を公布した。同「決定」は、3カ月の時間をかけて各種の会社を審査・整理すると述べ、高級幹部の配偶者・子弟・その配偶者の流通部門企業の役職兼任、非生産的用途の乗用車・マイクロバスの購入、特権を利用した貨車の調達などを禁止した。全国的な動きとしては、89年9月初め、政府によって中央国家機関所属の11種類の会社を統廃合する決定がなされた(9月5日、「中央国家機関各部門所属会社の廃止・合併に関する意見」を第1回全国公司整理整頓指導小組会議にて採択)。対象は、①「企業法人登記管理条例」、同実施細則に規定された条件が整っていない公司、②長期間赤字経営の公司、③重大な違法・規律違反問題のある公司、④

同一部門・同一総公司内に重複して設置され、主管部門が同じ公司、等々であった。鉄道部門でも88年から投機的活動を行うペーパー・カンパニーを主たる対象とする傘下公司の審査・整頓作業が着手されていた。89年9月下旬の全鉄道管理局公司審査・整頓会議では國務院・中共中央が公布した「更に公司を審査・整頓することについての決定」が下達された。審査・整頓はさらに強化されることになったが、実効をあげるのは容易ではない。

総じていえば、道路輸送および鉄道輸送事業においても管理体制をめぐるあつれきは増大している。そして、社会的公正もますます顕在化している。改革は重大な矛盾を孕みながら進行しているといつてよい。

〔注〕

- (1) 本章の自動車輸送部門についての検討は、内田「中国における交通運輸経済の多重化と問題点：陸運と水運を中心に」(『アジア経済』第31巻第2号, 1990年2月)を加筆・抄録したものである。参照されたい。
- (2) 『中国交通報』1988年9月14日
- (3) 同上, 1987年5月23日
- (4) 同上, 1988年12月14日
- (5) 同上, 1988年6月22日
- (6) 同上, 1988年9月24日
- (7) 石原享一「中国のインフレーションと経済改革」(『アジア経済』第30巻第2号, 1989年2月), 15ページ。
- (8) 『中国交通報』1987年2月18日
- (9) 同上, 1989年1月14日
- (10) 同上, 1988年12月7日
- (11) 同上, 1987年2月18日
- (12) 同上, 1988年9月24日
- (13) 同上, 1988年7月2日
- (14) 同上, 1987年7月18日
- (15) 国家統計局編『中国統計年鑑』1986年版, 北京, 中国統計出版社, 531ページ。
- (16) 『中国交通報』1986年1月1日
- (17) 同上, 1987年7月11日
- (18) 舒漢鋒「中国鉄路の困境」(中国人民大学書報資料中心編刊『複印報刊資料: 交通運輸経済・郵電経済』(以下, F4と略記), 1989年8期)

- 19) 国際開発センター編刊『中国運輸経済調査：鉄道』（運輸省委託，東京，1987年3月，355～356ページ。王明奎他「改革・困惑・出路：鉄道大包干的回顧与思考」（『人民鉄道』1989年7月14日）
- 20) 中国交通年鑑社編刊『中国交通年鑑』1987年版，北京，1987年，287ページ。
- 21) 『中国交通年鑑』1987年版，394ページ。
- 22) 同上87年版，395～397ページ。
- 23) 王明奎他，前掲「改革・困惑・出路：鉄道大包干的回顧与思考」
- 24) 壇鶴銓「鉄道経営步履艱難，行業承包有待改善」（F4，1989年8期）
- 25) 『人民鉄道』1989年3月22日
- 26) 同上，1989年4月14日
- 27) 同上，1989年5月10日
- 28) 同上，1986年8月27日
- 29) 同上，1989年2月26日
- 30) 鄭力加他「海南鐵路：風風雨雨三十年」（F4，1989年8期）
- 31) 張国栄「鐵路在拼搏中呼喊」（『人民鉄道』1989年3月12日）
- 32) 前掲『中国運輸経済調査：鉄道』346～347ページ。
- 33) 『人民鉄道』1989年9月3日
- 34) 同上，1989年9月13日
- 35) 陳祁章「運輸價格総体改革的思考」（『價格理論与实践』1989年5期，天津，F4，1989年8期）
- 36) 『人民鉄道』1990年1月7日
- 37) 『経済参考』1988年8月16日，ただし石原享一「中国における多重價格制の実態」（日本貿易振興会編刊『ジュトロ中国経済』1989年3月号）28ページを参照。
- 38) 『中国交通年鑑』1989年版，510ページ。
- 39) 成建他「車皮，到哪里去了」（『半月談』1989年9期，F4，1989年6期）。甘林「關於倒壳車皮的探討」（『人民鉄道』1989年5月7日）。なお，甘林論文では貴州省の石炭経銷権をもつ企業は140余社と記されている。
- 40) 王明奎他，前掲「改革・困惑・出路：鉄道大包干的回顧与思考」
- 41) 『人民鉄道』1989年8月20日
- 42) 同上，1989年11月22日