

(2) 上海港

概況

2005年に上海港の貨物取扱量は前年比17%増の4.43億トンを記録し、シンガポールを抜いて世界一となった。コンテナの取扱量も1,808万TEUの実績を挙げ、シンガポールと香港の上位二者との差を縮めている。中国の港に占める貨物取扱量も16%、コンテナ取扱量では26%と中国最大の港である。

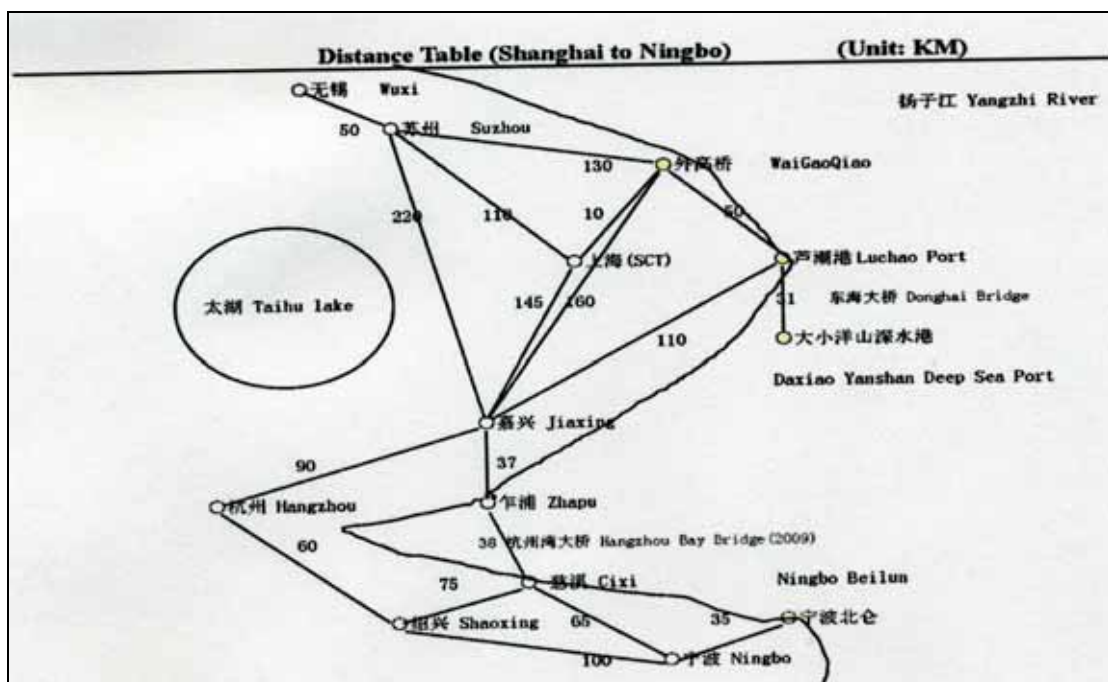
一口に上海港といっても、長江の河口のコンテナターミナル、黄浦江沿いの港湾施設、また行政区では浙江省に属する大小洋山の新設コンテナターミナルなど広範囲にわたっている。

上海のアクセス

上海が中国の物流のハブ（中心）であることは言うまでもないが、アクセスが充実していることが上海の物流を支えることになるので、この点を調べてみた。

まず、道路事情である。上海市の高速道路は延べ300kmになる。郊外、地方と連結する高速道路も滬寧高速（南京まで）、沿江高速（張家港經由南京まで）、滬杭高速（杭州まで）、莘奉金高速（乍浦まで）、滬芦高速（洋山に続く芦潮港まで）が開通し、それぞれ的高速道路の終点からさらに各地に高速道路や一般道が延伸して、道路網は張り巡らされている。ただ、市街地ではところどころ渋滞が発生している。

下の図表 - 232 は上海と周辺都市の距離表である。コンテナターミナルのある外高橋から上海市街地まで10km、蘇州130km、無錫180km、洋山まで81km、杭州までは250kmである。2009年に予定されている杭州湾大橋が完成すれば寧波まで現在より100km短縮し、300kmの範囲になる。



図表 - 232 上海市とその周辺との距離表

出所：日郵物流（中国）公司

鉄道は別途鉄道班が報告している通り全国主要都市をつなぐ幹線が走っている。港に引込線を敷設しているところは張華浜、軍工路、南浦がある。また、軍工路近くに貨物取扱駅の楊浦駅があるが、海上コンテナを使ったコンテナターミナルとの接続はない。

空運は浦東国際空港と虹橋空港の二つの空港があり、国内外144都市とのグローバルなネットワークが築かれている。

上海の水運

上海港は外航とともに内航も充実している。今回調査した長江流域の諸港や沿岸の大連、營口、錦州、天津新港、煙台、竜口、青島、日照、連雲港、寧波、温州、福州、アモイ、スワトウ、広州（黄埔）湛江、海口との間の航路も多数持っている。長江流域は50～200TEU積みの小型コンテナ船であるのに比べ、沿岸航路のコンテナ船は500～1,000TEUと一回り大きい。

長江のデルタ地帯にある上海の水路は500G/T級の船舶が航行できる水路が67km、300G/T級が167km、100G/T級は673kmあり、これらが江蘇省、浙江省の水路と網の目のように繋がっている。

なお、上海は長江の河口にあるので海の干満の影響を受ける。この潮汐の差は黄浦江の呉淞口から113km遡った淀山湖の水位にまで及ぶという。満潮時には呉淞口から黄浦江に水が流入し、干潮時には逆に長江に流出するので、黄浦江の水位は一定していない。

上海の水位のデータは以下のとおりである。

最高水位	5.70m
最低水位	0.03m
平均高水位	4.20m
平均低水位	1.10m
最大水位差	5.67m
平均水位差	3.10m

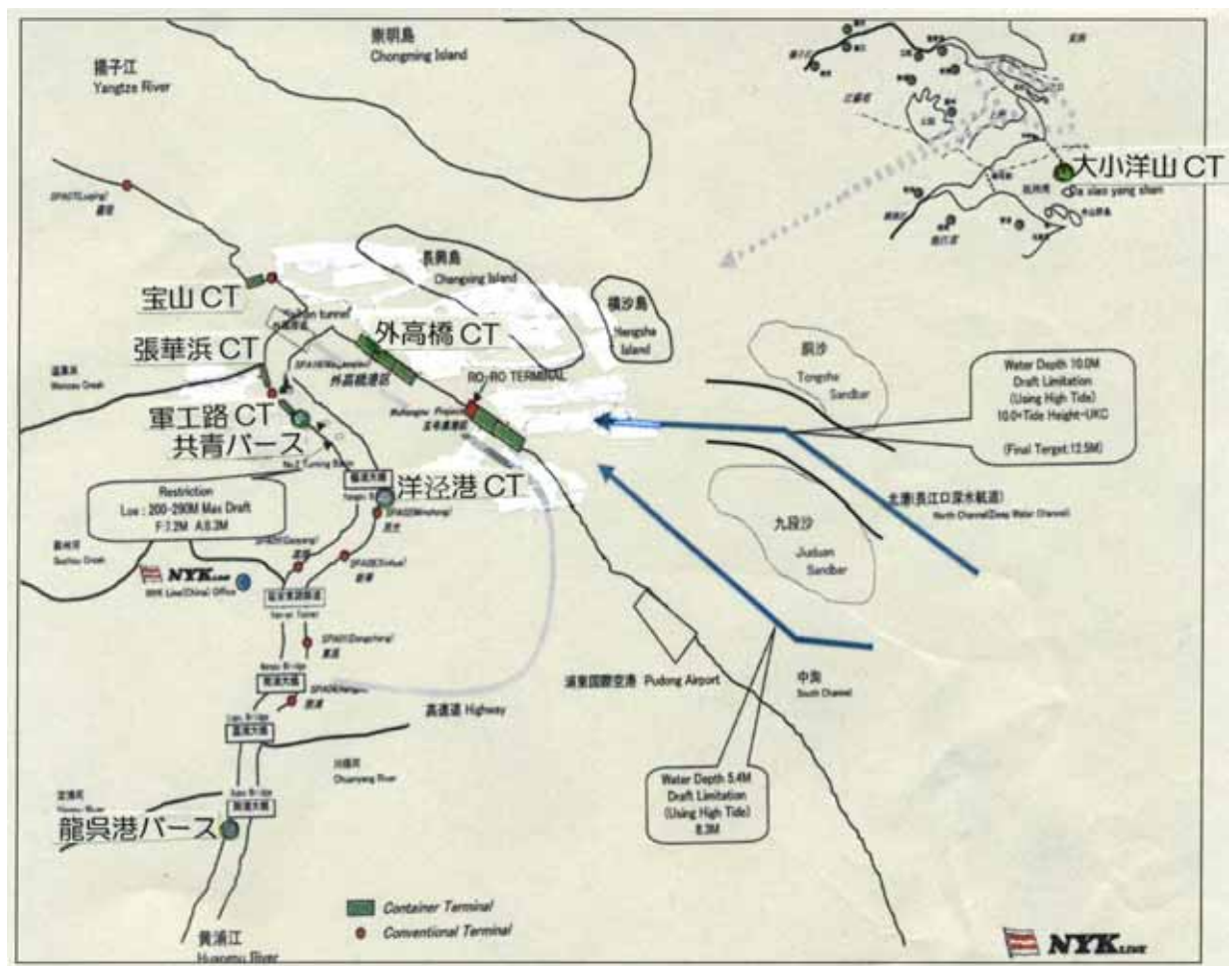
上海港の概要

外航船のコンテナターミナルの概要は次頁に示す。上述したように上海の港湾施設は広く分散している。外高橋と大小洋山、宝山、張華浜、軍工路、龍呉港、洋涇港、共青およびいくつかの在来船のバースなど多くの港湾施設がある。

このうち、視察した外高橋、龍呉港、洋涇港および、この訪問した時点でまだオープンしていなかった大小洋山コンテナターミナル（当然視察出来ず）について紹介する。



図表 - 233 黄浦江の渡船



図表 - 234 上海の各港区のロケーション

ア 外高橋コンテナターミナル

外高橋コンテナターミナルは長江に面している。建設順にフェーズ5まであり、それぞれの水深は12～14mある。フェーズ1から3までは隣接しており、4、5は少し離れている。視察したのはフェーズ2と3の上海港集装箱（Shanghai Port Container）が運営するターミナルである。年間の取扱量は二つ合わせて430万TEUである。1日当たり12千TEU積卸しており、盛況なターミナルである。岸壁延長は両方で1,555m、外航船が同時に5隻接岸できる5バースの大ターミナルである。

食品など積んだ冷凍コンテナの電源も1,206個と十分に備わっている。

ここでトランシップ（積み替え）するコンテナも多く、沿海航路の小型コンテナ船や50～200TEU積みの長江を遡る小型コンテナ船は、外航船が接岸していない合間を縫って接岸、荷役をしている。トランシップは必ずしも同じターミナルだけでなく、一旦ゲートを出て別のターミナルまで横持ちをかけるケースもあるというが、多くは同じターミナル内で行なわれるという。

外高橋の問題は河口の長江口航路の水深とパイロット（水先案内人）が少ないことである。水深は北漕（北水路）で10m、中洶（南水路）で5.4mしかないことである。8千TEU積み大型コンテナ船の喫水は12～13m位あり、これでは北水路でも長江を遡って外高橋まで航行できないため、1日2回の高潮を待って往来している。それも船団を組んでパイロットの員数不足に対処している。



図表 - 235 外高橋コンテナターミナル

イ 龍呉港バース

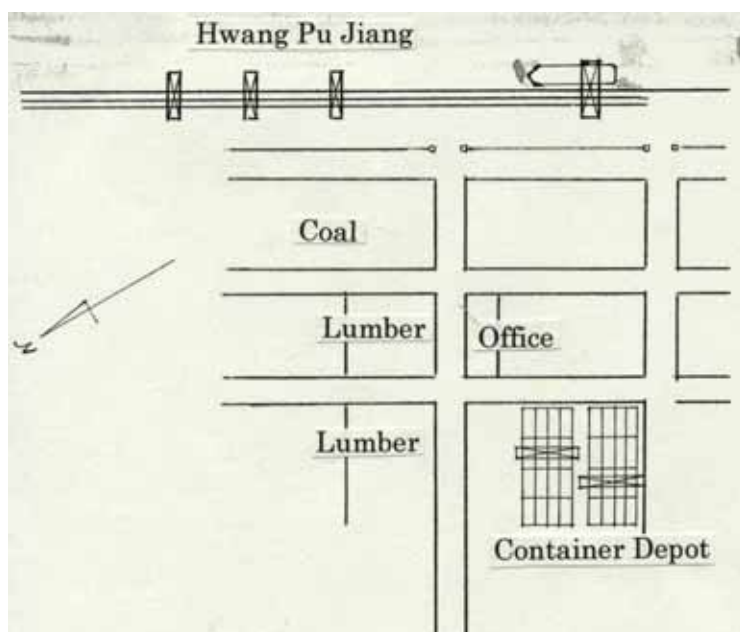
龍呉港は外航の在来船と内航コンテナバースとして使われている黄浦江の右岸に面したバースである。呉淞口から約40km上流にあり、水深も幾分浅くなっている。

コンテナ用のガントリークレーンは1基あるが、バース横にコンテナヤードのスペースがないため、少し離れたところにある。ガントリークレーンに隣接して在来型のクレーンがいくつかあり、その後背地に木材や石炭、魚粉などが蔵置されているので、若干雑然としている。

この龍呉港のコンテナターミナルを使用するのは煙台海運、南京輪船、COSCOである。視察時は泉州へ行くコンテナ船が荷役中であった。



図表 - 236 龍呉港コンテナターミナル



図表 - 237 龍吳港のレイアウト（概略）

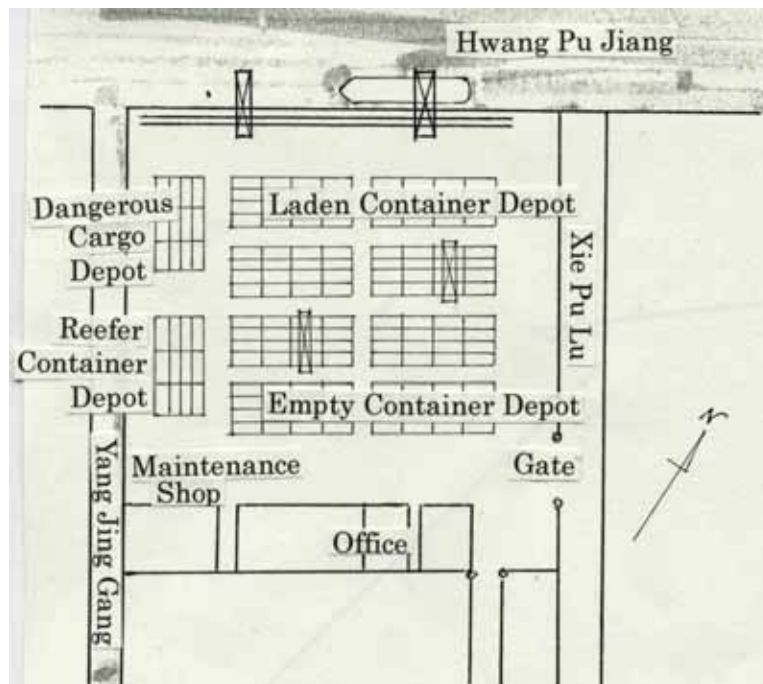
ウ 洋涇港コンテナターミナル

洋涇港は呉淞口から約18km川上の黄浦江の左岸にある。楊浦大橋のたもと、浦東の市街地の後ろ側にある。小規模ではあるが、立派なコンテナターミナルで、ガントリークレーン1基と多目的クレーン1基設置している。また、冷凍コンテナ蔵置場（電源56個）や危険品置場も準備している。

このオペレーターは中海集装箱運輸で、昨年借り受けたが、2007年には外高橋コンテナターミナルに移転することになったという。大小洋山コンテナターミナルが出来たため、05年12月に欧州航路船が外高橋から移転、さらに06年中に北米船が移転すると外高橋が空くため、港湾当局（上海国際港務集団）が調整をしている。この洋涇港に続いて宝山コンテナターミナルも外高橋に移転することが決まった。今後、他の中小ターミナルの移転もあると思われる。



図表 - 238 洋涇港コンテナターミナル



図表 - 239 洋涇港コンテナターミナルのレイアウト

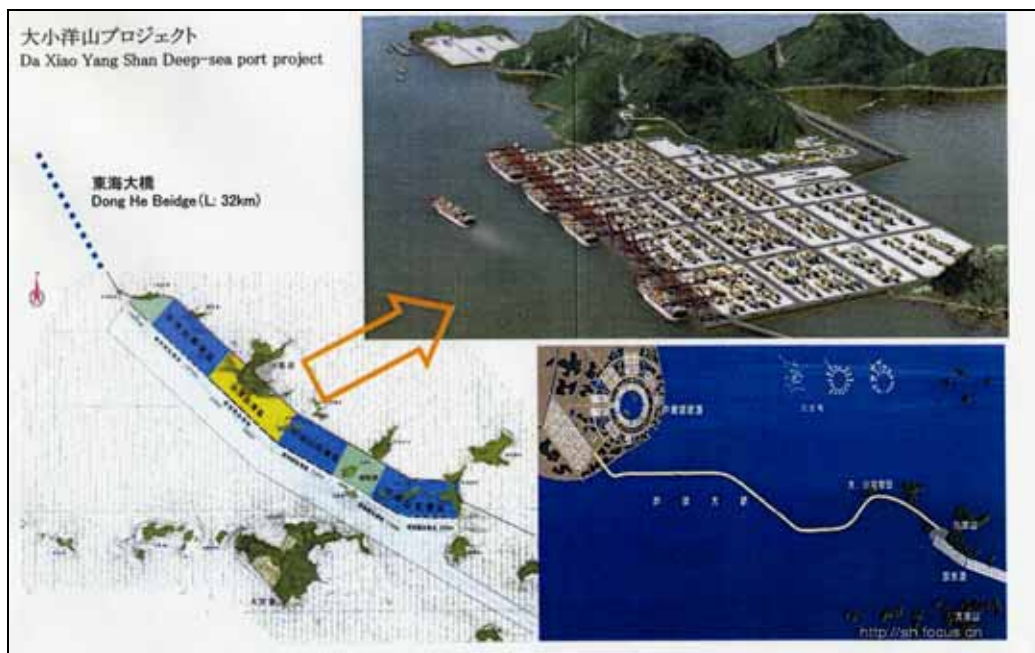
エ 大小洋山コンテナターミナル

大小洋山コンテナターミナル整備計画の第1期工事は五つのバースを建設し、上海の東南角の芦潮港から大小洋山港区に至る東海大橋(全長32.2kmで、海上部分は27.5km)を架けるものである。初期投資額は120億元で、港湾整備に対する投資額は59.7億元といわれている。

大小洋山港区の水域面積は約30km²、岸壁延長13km、水深15mのコンテナバースを建設できる自然条件があるとされている。当面はフェーズ1では9バースで開業をするも、大深水コンテナバース50バースの建設が可能で、年間取扱能力は1,500万TEU以上と期待されている(コンテナ取扱能力は2,000万TEU以上になるとの報道が現地調査で聞かれた)。

フェーズ1の使用開始は05年12月で外高橋コンテナターミナルに寄港している欧州航路船が徐々に移転している。この後は、北米航路船もシフトすることになるといわれ、外高橋のターミナルは空いてくるため、宝山コンテナターミナルなどの近海船や内航船が外高橋に移転する動きがある。そうすると黄浦港沿いの小規模で古いバースは撤去を余儀なくされると見られ、上海港の再編の動きが出てきた。

ただし、新ターミナルも課題がある。現在ターミナルとのアクセスは片側4車線(現在は一部3車線)の東海大橋ひとつであり、ここが渋滞したり、事故で通行止めになった場合、コンテナ物流が停滞することになる。また、3月頃は霧が発生しやすく、船の離着岸に支障を来すことも懸念されている。



図表 - 240 大小洋山コンテナターミナル整備計画

コンテナの接続（トランシップ）

長江流域の港で外洋から直航船が入港するのは、上海以外に南通、張家港、南京の3港のみで、この3港を含めて大部分は上海港でトランシップされている。既述のように上海港は広範囲に分布しているが、トランシップ貨物の約8割は外高橋コンテナターミナル内で小型コンテナ船と接続されている。その他は宝山、張華浜、軍工路の近海船コンテナターミナルと外高橋コンテナターミナル間を陸上輸送して接続する場合がある。接続するバースが変更しても、バージのスケジュール管理をしているSPCFA（Shanghai Port Container Freight Agency）と当該ターミナルに届け出ればよく、手続きは簡単という。龍呉港バースや洋涇港コンテナターミナルで取扱う貨物は国内貨物が大部分で、トランシップ貨物は少ないようである。



図表 - 241 張華浜コンテナターミナル

(3) 武漢港

武漢の立地と産業

湖北省の省都、武漢は東西軸では上海と重慶のほぼ中間、南北も北京と広州の中間にあり、中国の東北、辺地を除く18省の中心に位置する。古くから「九省通衢」(九省、即ち、多くの省に通じる)と知られる交通の要衝で、人口も900万人を擁する。漢水(漢江)が長江に流入して三分された地に漢口、漢陽、武昌の3市が合併して武漢になった。さらに1957年10月に長江で初めての橋、武漢長江大橋が建設されて、3市の絆がますます一体化した。

今回武漢に3泊した。長江大橋の対岸を眺めても靄が立ち込めたような天気が続き、改めて武漢が工業都市であることを実感した。武漢を本拠にする東風汽車、ここと合併するホンダやシトロエンの自動車工業、武漢鋼鉄の製鉄、NECの携帯電話、コニカミノルタの複写機のような電子機器産業、川崎重工業の船用機械産業、昔からの産業である繊維や台湾の食品産業など、さまざまな工場が生産活動をしている。後背地には襄樊に日産東風が進出している。物流が盛んになる基盤ができている。

工業団地としては、ホンダやシトロエンの工場がある武漢経済開発区、台湾の企業が進出している呉家山台商加工区、ハイテク産業を誘致する東湖新技術開発区などがある。

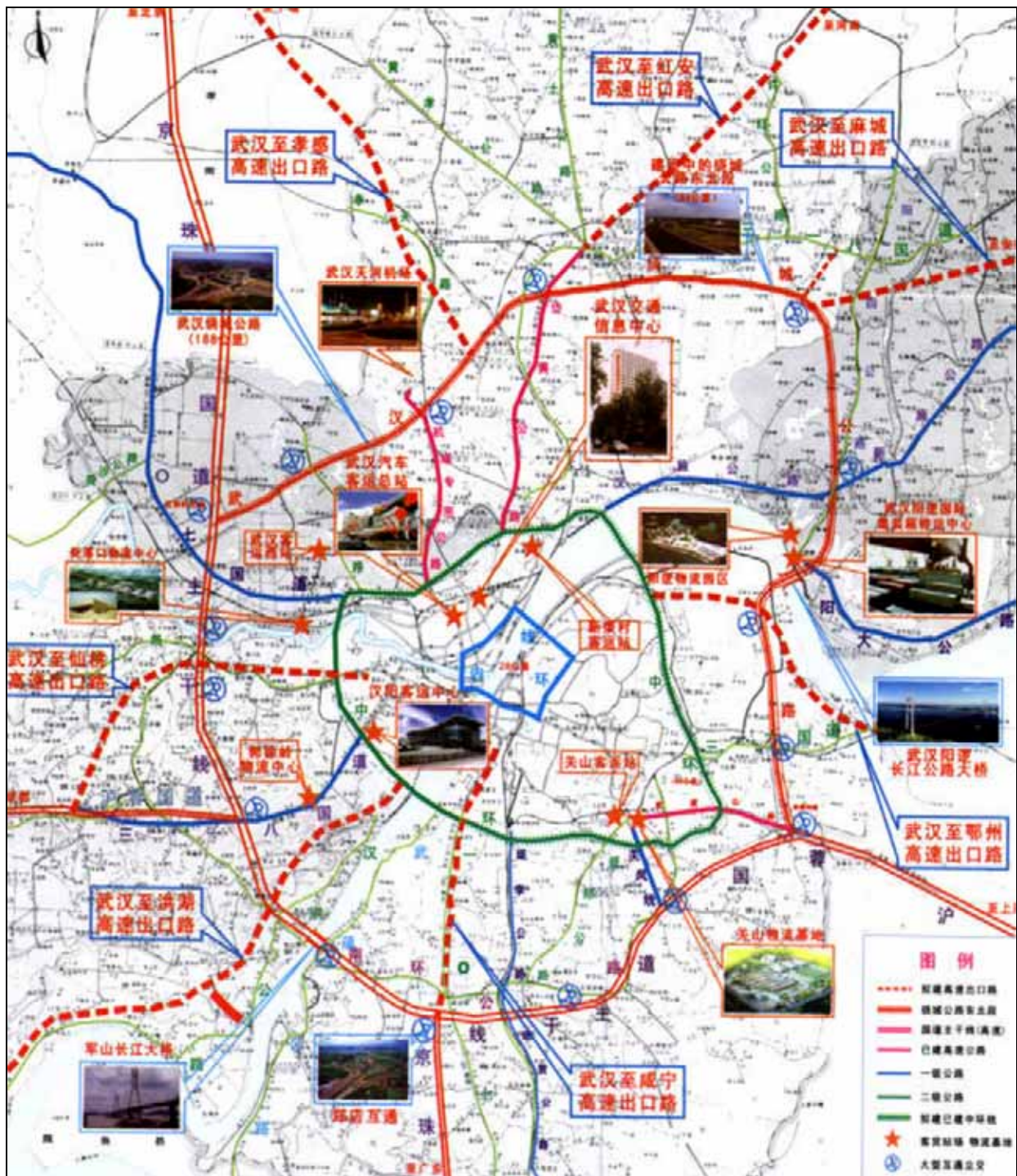


図表 - 242 武漢長江大橋から見た長江

武漢のアクセス

交通の要衝であるので、水運、道路、鉄道網は整備されている。水運は後述することにして、道路は京珠高速道路(北京と広東省珠海の間)、漢宜高速(宜昌まで、重慶に延伸の計画)、滬蓉高速(上海まで)、岱黄公路(黄陂まで)、機場公路(天河空港まで)の高速道路が通じ、これと内環、中環、外環(武漢綫城公路)の三重の環状線が市内各地と結んでいる。在来の道路網は国道318号線(武漢~上海)、国道316号線(福州~南昌~武漢~襄樊~漢中)、国道107号線(北京~鄭州~武漢~長沙~清遠)を軸に張り巡らされている。また、市内の環状線と幹線道路が交差する要所に郭徐嶺物流センター、陽邏物流園区、関山物流基地、舵落口物流センターなど、大規模な物流センターを建設する計画がある。

鉄道は京広線(北京~鄭州~武昌~長沙~広州)、武大線(武昌~黄石、武九綫の一部)、漢丹線(漢西~丹江、襄渝線〔襄樊~重慶〕に接続)などが敷設されている。港との連結も陽泗港ターミナルには引き込み線があるし、陽邏港ターミナルには近くの発電所まで引き込み線が来ているので、延伸は可能という話であった。



図表 - 243 武漢のアクセス、物流基地（含む、計画）

武漢付近の長江の自然環境

武漢港の水位は次の通り、ここでは最大水位差は20mもある。

最高水位	27.88m
最低水位	8.21m
最大水位差	19.67m
平均水位	17.80m

川幅は最も狭い長江大橋付近で1,080m、最も広い地点で3,880mある。

水深は増水期で平均 8 m 程度、渇水期で 4 m ほどである。

錨地は 11カ所、そのうち青山峡錨地は水深が 7 m から 15 m あり、7千G / T 級の船舶の停泊が可能という。

武漢の水運

武漢は長江の中流域に位置し、上海、南京などの下流、重慶、瀘州など上流の港、さらに長沙のような支流にある港との中継港となっている。

武漢に本社を置き、長江で最大の船社は中国長江航運である。長江を経由する鉱石の 90%、石炭の 60 ~ 70% は当社が輸送しているという。このような国策的なばら積み貨物や石油とともにコンテナや自動車などあらゆる貨物を輸送しており、「長江の貨物全体では 70% を当社で輸送している」と、中国長江航運（集団）総会社の姚栄建副総経理は語っていた。コンテナ船は最大が 230 TEU、最小が 50 TEU の船を 26 隻（積載能力 3千5百 TEU）を運航している。多い船型は 120 TEU ~ 200 TEU 積みという。

武漢に寄港する定期船は週約 50 便ある。上海の他、南京、蕪湖、九江、重慶などに寄港している。半数の週 25 便ほどが上海とのコンテナ輸送である。上海まで途中寄り道しない直航船も中国長航、民生実業、重慶太平洋国際貨運代理、上海集海航運、中国遠洋運輸（COSCO）、中国対外貿易運輸（SINOTRANS）、中国海運（China Shipping）上海コンテナなどが配船している。

もう一つ武漢の水運で特筆すべきは湖南省への航路である。上海集海航運の公表スケジュールで見ると、長沙と武漢間を 2 隻で 4 ~ 6 日、株州 ~ 湘潭 ~ 長沙 ~ 武漢を 3 隻で 7 日ラウンドの運航をしている。

武漢にはコンテナターミナルが 2 港ある。陽泗港と新港の陽邏港である。両者の距離が 50 km も離れており、荷主は工場、倉庫の最寄りのターミナルを希望するので、船社は両方に寄港することもある。

武漢港の概要

武漢港は 5 港区から構成されている。陽泗港（漢陽）はコンテナ貨物と在来貨物を取扱う。沌口は自動車などの RORO 貨物と天然ガス、青山は武漢鋼鉄公司や化学工業向けの鉱石や石炭、石油、鋼材など、漢口はフェリーや客船および不動産開発、新たに建設された陽邏港はコンテナ専用というように使い分けられている。



図表 - 244 武漢港の港湾施設ロケーション

武漢港を管轄している武漢港務集団公司の前身は武漢港務管理局である。2005年に武漢市国資委員会と上海国際港務(集団)公司、略称：S I P Gおよび上海港集装箱公司、略称：S P Cの合併組織となった。S I P Gは上海港務局が組織替えしたもので、それぞれのコンテナターミナルはS I P Gと各パートナーの合併で運営されている。S P Cは外高橋の2ターミナルを運営しているS I P Gの関係会社である。武漢港務集団はこのように上海港の指導、影響下にある。

その現われの一つがコンテナターミナルの運営である。陽泗港を運営する武漢港集装公司是武漢港務集団が51%、S P C 20%、マカオ資本25%が保有し、S P Cから総経理を出している。しかし一方で、陽邏港は武漢国際集装箱転運公司、略称：W I Tが運営している。W I Tは香港資本の中国基礎港口公司が85%、残りを武漢陽邏開發公司与武漢市国資委員会の株主で構成されている。こちらは香港の資本とシステムを導入してターミナルを運営しようとしている。

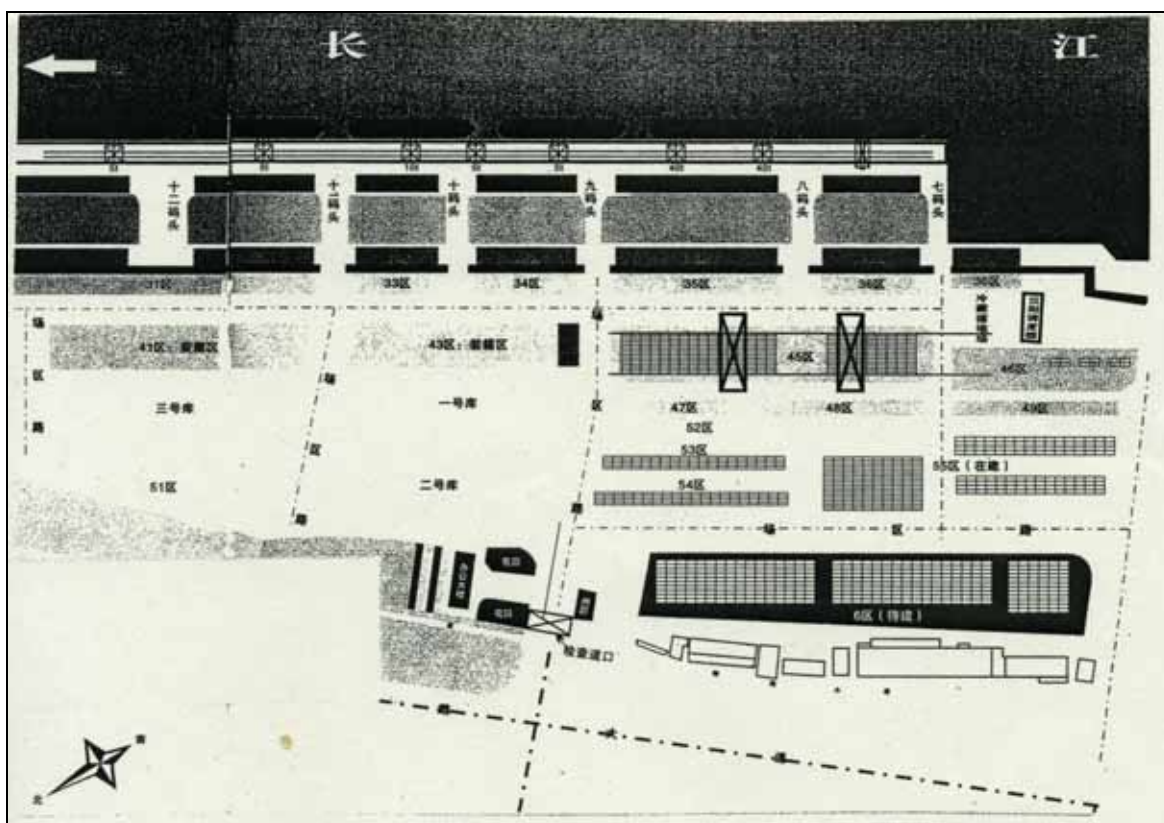
武漢港務集団はW I Tを関連会社としており、上海と香港のノウハウを競わせて、武漢港の発展を図ろうとしているようである。陽邏港の建設は省政府および市政府も支援しており、陽泗港と陽邏港の関係について、武漢市内に近い貨物は前者、長期的な貨物や広大な後背地の貨物は後者に棲み分ける考えもあるという。武漢国際集装箱転運公司の黄競副総経理は両港の関係を「競合と合作」と表現し、空コンテナでは合作して対応していると語っていた。

ア 陽泗港コンテナターミナル

正式には漢陽鸚鵡洲頭と言い、在来バースと一体化しており、コンテナターミナルの部

分を陽泗港と呼称している。武漢長江大橋から3.5 km 上流に位置する。運営者は上記の通り武漢港集装公司である。棧橋方式に長江に突き出したマシャーリングヤードがあり、陸側に10万㎡のコンテナヤード、上屋は3棟各1万㎡あり、冷凍コンテナ置き場も設けている。ガントリークレーンは1台であるが、2010年までには3台に増設する計画である。他にコンテナ用の多目的クレーンが1台ある。当座の取扱量目標は20万TEUという。元々今年（2006年）の目標が20万TEUであるが、現状は16万TEUと達成できない模様である。

最大230TEU船(3,000G/T) 通常100~126TEU船が接岸している。水深は4.5 mである。



図表 - 245 陽泗港コンテナターミナルのレイアウト

イ 陽邏港コンテナターミナル

武漢の新港であり、市街地から約30 kmの下流に位置する。まだ、第1期工事中で、2004年2月から1バースのみ先に稼働を開始した。水深が7 mと深く、5千G/T級の船の着岸も可能で、「長江で一番いい場所」(黄競副総経理)という。06年3月に第1期工事は完成するというが、第1期の残り半分はまだ姿も見えていない状態であったので、予定通り出来るのであろうか。とまれ第1期に引き続き第2期も着工し、第3期工事が完工する予定の2010年には、6バースで年間120万TEUを取扱うことが出来る本格的なコンテナターミナルが出現する。



図表 - 246 陽邏港コンテナターミナルのガントリークレーン

ターミナルの運営は香港のコントロールシステムを導入して、PCでロケーション管理などを行っている。このため「30分以内に搬入手続きも可能」という話であった。また、セキュリティや作業チェックのため、事務所からコンテナターミナルや上屋を監視するズーム機能を備えたカメラも装備している。



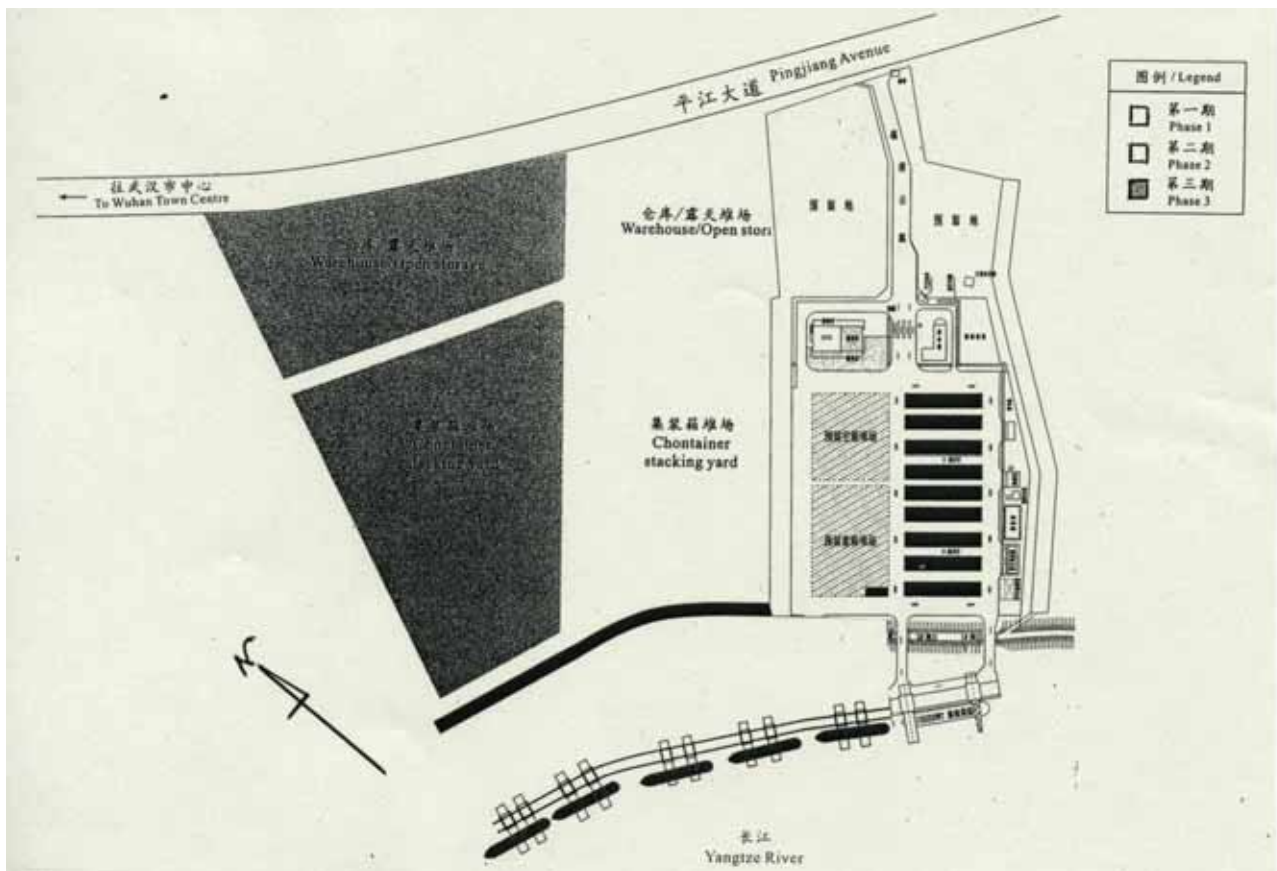
図表 - 247 陽邏港区の監視カメラシステム



図表 - 248 陽邏港区ロケーション管理システム

冷凍コンテナも使用を見込んでおり、電源は現在 32 個、コンテナヤードの増設工事が終わる今年 11 月にはさらに 64 個、合計 96 個設置する予定である。電力不足も考えられ、24 時間稼働させるために 40 kw/h の発電機も増設するという。

鉄道の引込み線が上流 4 km の発電所まで来ており、リンクも考えられる。



図表 - 249 陽邏港コンテナターミナルのレイアウト（含む、計画）

武漢港の取扱い貨物

コンテナの取扱量は下の図表 - 250 のように大幅に増加している。来年の後半には50万TEUの水準に達すると予想されており、この実績と見込みを背景に武漢港務集団は2010年に150万TEUのコンテナ取扱量に達する目標を立てて、港湾整備を計画している。

単位：千TEU

年	98	99	00	01	02	03	04	05(概算)	10(計画)
陽泗港	19	25	30	47	78	110	150	160	400
陽邏港	-	-	-	-	-	-	21	80	1,100
合計	19	25	30	47	78	110	171	240	1,500

図表 - 250 武漢港のコンテナ取扱量の推移

取扱貨物は輸入が自動車部品、設備機械、ウエーストペーパー（屑紙）、電子部品などである。一方、輸出は繊維品、農産物、化成品、鉱石、電子部品など。

農産物はお茶、蜂蜜、魚・エビの水産物、缶詰、タバコ、ニンニク（河南省産、東南アジア、日本向け）、ミカン（湖南省産、カナダ向け）、胡麻、生姜、栗、ヤマイモ、椎茸、野菜（カナダ向け）、ラッキョウ（日本向け）、ザーサイ（重慶産）などが輸出されるという。仕出地が出た農産物は特記したが、ここに示されているように、武漢積みの貨物でも仕出地は武漢のある湖北省のみならず、南の湖南省、北の河南省、北西の陝西省、西の重慶市からのものもかなりあるという説明があった。湖南省からは長沙の農産物がバースで輸送されているが、コストは河南省の方が安いので、河南省からの物流が増加すると見られている。

国内輸送でコンテナを利用する場合は、水運は20%ほどで、鉄道の利用が多いということであった。

(4) 重慶港

重慶の立地と産業

重慶の市街地は長江と嘉陵江に挟まれた峡谷に出来た町で、都市部の人口は600万人にのぼる西部最大の都市である。前述の二つの川が合流する朝天門の旅客ターミナルは崖の下にある。三峡下りの観光船だけでなく、近隣の長江沿岸の街までの多くの通船が停泊している。着岸した船とは浮き棧橋や2階3階の部屋付きの台船を通して乗下船し、そこから崖上の間を乗客のスーツケースや手荷物を天秤担ぎした人足が長い階段を昇降する姿を今も見る事ができる。また、いくつかの棧橋にはケーブルカーが設置されている。

この市街地の後背地に中国屈指の工業地帯がある。フォード、いすゞ、スズキの自動車、ホンダ、ヤマハのモーターサイクルなど輸送機器、関連部品の生産地となっている。他に化学工業、鉄鋼業、機械工業の工業生産とともに、豊かな農業地帯も控えて、農産物の売買とその加工の食品産業も盛んである。



図表 - 251 重慶の街の遠望



図表 - 252 朝天門の旅客ターミナルのケーブルカーと後ろは浮き棧橋

重慶のアクセス

重慶の道路、鉄道、水運のアクセスは充実している。

高速道路は市街地を大きく囲んだ内環高速に放射状に渝宜高速（渝は重慶の略称。宜昌までであるが、現在は途中の万州まで）、渝鄰高速（隣水まで）、機場高速（江北空港まで）、渝合高速（合川まで）、成渝高速（成都まで）が完成している。貴州省まで続く渝黔高速（貴陽まで）は今年末に開通する予定であり、貴州からの貨物が増大すると期待されている。在来の道路網も整備されているが、市街地は一部で渋滞がある。

鉄道も南（川黔線）北（襄渝線）と西（成渝線）が走っている。東は三峡の険しい峡谷のため鉄道はない。市街地と郊外は「一環六綫」（地下鉄5線、モノレール2線）の建設計

画があり、2004年末にそのうちの軌道交通1号線（モノレール）が開通した。将来は市街地の交通緩和に寄与すると期待される。



図表 - 253 重慶周辺のアクセス地図

重慶付近の長江の自然環境

三峡より上流の長江は溪谷を蛇行して流れている。このため増水期と渇水期の水位差が大きく、次の記録のように最大の水位差は実に34mにも達するほどである。一方で、渇水期には水深が2.6m位まで浅くなる（重慶太平洋海運国際貨運）と言われる。長江航道局の水位維持目標でも2.7mとなっており、100～150TEUのコンテナ船の満載喫水は3.5～4.2mであるので、これでは満載出来ないことになる。

最高水位	193.38m
最低水位	159.47m
平均水位	163.39m
最大水位差	33.91m

また、渇水期には川幅も400mまで狭くなり、船が航行する水路も制限されるので余計に時間を要することになる。

三峡ダムの貯水が増加し、2009年には予定通りダムの水面が江津まで到達すればこの問題も多少なりとも改善されることになる。



図表 - 254
水位差対策で水面下まで降りている階段



図表 - 255 水位水流測定器

重慶の水運

重慶は長江上流の最大の港であり、重慶に本社を置く船社も多くある。今回訪問した民生実業は中国でも有力な船社であり、重慶太平洋国際貨物運輸代理は長江のコンテナ輸送では有力船社になっている。重慶市海運は三峡を往来するRORO船やさらに上流の岷江や金沙江に配船している。これ以外にもフェリー、客船、一般貨物船を運航する中小、零細な船社も相当にある。

九龍坡集装箱碼頭分公司の姚総経理の説明では、重慶からのコンテナ船の頻度は週24便あるという。うち、民生輪船は重慶 - 上海間に毎週11～12便（毎日1.5隻の勘定）でおよそ半分のシェアを有する。重慶太平洋国際貨運は毎週7便を配船して約25%を占める。残りを上海集海航運、中国長航が各10%ほどの比率という話を重慶太平洋国際貨運で聞いた。上海までの日数は途中で寄港しなくて最短の場合、5日で到着する。通常は往復で19日要する。

長江の支流、嘉陵江の航行については、重慶市海運は合川、南充（四川省）までは課題としながらも、上流に13のダムが出来て水量が調節されることが難点であると示唆していた。

重慶港の概要

ア 九龍坡コンテナターミナル

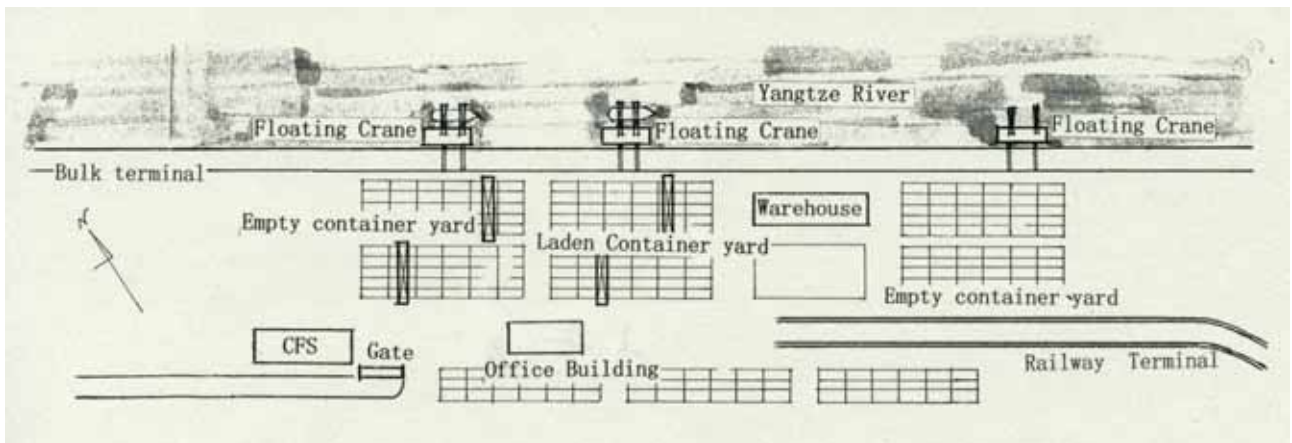
重慶港は市街地より南、上流の九龍坡にある。ここには在来の港湾施設に隣接して九龍坡集装箱碼頭分公司が運営するコンテナターミナルがある。このコンテナターミナルの荷役方法は初見である。ターミナルと長江の水面がおよそ15m（増水期、渇水期によって異なる）の高低がある崖になっているため、台車に乗せたコンテナをケーブルで巻き上げたり巻き戻して、固定した2本のレールの上を昇降させるインクライン方式をとっていることである。コンテナ荷役用のケーブルカーである。

さらに、長江にはバージに多目的クレーン2基（吊上げ能力40t）を設置したフローティングクレーンが浮かび、コンテナ船とコンテナの積み卸しをする仕組みをとっている。この荷役は長江の水位の変化に合わせたものである。現在2隻のフローティングクレーン

があり、2組のインクラインが設置されている。インクラインでターミナルに揚げたコンテナはトランスターでコンテナヤードに積上げられる。

当然荷役効率はよくなくコンテナ積み卸し量は時間当り15～20個程度である。(通常のガントリークレーンでは35～40個)また、コンテナヤードは川沿いに10万㎡あり、隣接の在来ターミナルにも空コンテナがあふれかえるほど大量に蔵置してある。コンテナターミナルの取扱量が能力以上に増加した一方で、在来ターミナルの利用が減少したためである。

このコンテナターミナルは2000年12月に稼動を開始したもので、在来ターミナルが隣接している。こちらにもインクラインが数組とフローティングクレーンが数隻係留されているが、クレーンの能力が低いようである。この在来ターミナルには隣接した重慶南站(駅)から石炭輸送車両が直接入る引き込み線が敷設されている。この鉄道引込線を使ったコンテナ輸送はないそうである。



図表 - 256 九龍坡コンテナターミナルのレイアウト(右側は在来バース)



図表 - 257 九龍坡コンテナターミナルの荷役状況

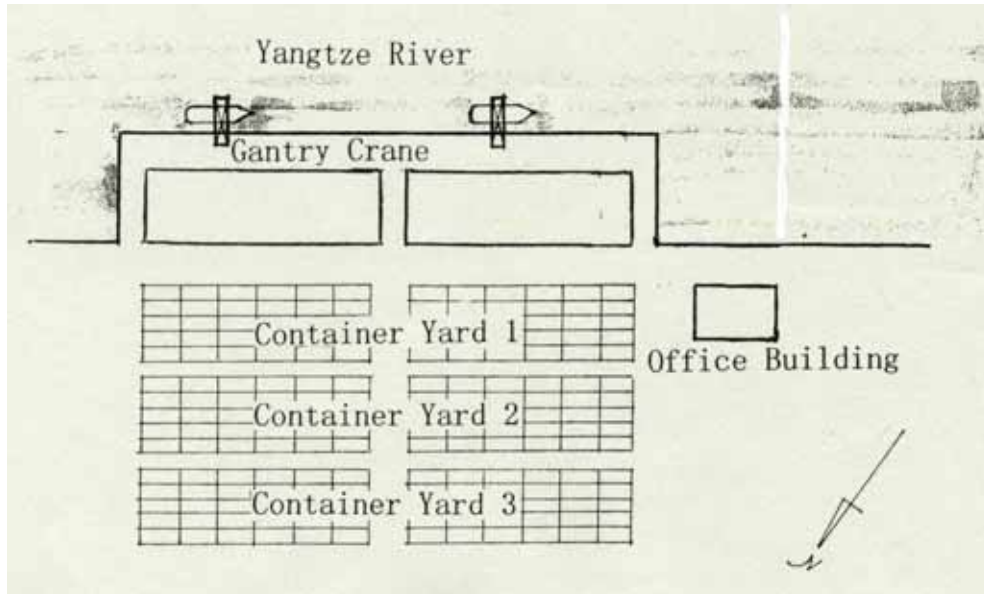
イ 寸灘コンテナターミナル

九龍坡ターミナルが能力の限界を超えたことと非効率な荷役を改善するため、中央政府の交通部長を務めて重慶市のトップになった黄鎮東共産党書記は、新技術を使ったガントリークレーンで荷役をするコンテナターミナルを、市街地の下流で内環高速道路に近い寸灘に新設することを決定した。72万㎡の土地を確保して、第1期工事が今年末に完成し稼動する。ガントリークレーンの新技術とは水位差30m以上に対処できるように長いワ

イヤでも荷役が可能のように工夫したもので、上海の振華公司以て製造した。

第1期の取扱い能力は2バースで20万TEUであるが、第2期が完成すれば7バース、70万TEUの能力を有することになるという。

この新コンテナターミナルを今回は視察することが出来なかったが、第1期のレイアウトは下記のようなものである。



図表 - 258 寸灘コンテナターミナル(第1期)のレイアウト

重慶港の取扱い実績

荷役効率がよくないといえ、九龍坡コンテナターミナルのコンテナ取扱量は目を見張るものがある。2001年に僅か36千TEUであったものが、03年に115千TEU、04年に138千TEU、さらに05年は180千TEU見込みと大幅に増加してきた。これに対して現在の取扱い能力は10万TEUであるのでコンテナがあふれるのは当然である。

このように取扱量が急速に増加した背景に外資系企業の進出がある。日本、台湾、インドからの自動車のCKDや部品、屑紙が主な輸入貨物である。輸出は、モーターサイクル、化成品、洗剤、アルミ製品、ジグ、農産物、缶詰などがあり、輸入より輸出貨物の方が多い。農産物は日本向けザーサイ、筍、漬物、ロシアや東南アジア向けの紅茶がある。ザーサイや漬物に使う岩塩も大量に輸出されているという。

重慶出しの貨物のうち25%が成都などの四川省からのもので、他に貴州省や陝西省のような近隣の省が仕出地になっている。

なお、食料品は上海など沿海部から重慶に輸送する流れもあるが、早期に引き渡すために水運より航空か鉄道を使うケースが多い。また、四川省、重慶市特産のきのこも航空貨物で輸出されている。

RORO船の運航と輸送貨物

重慶市海運は万州～宜昌間に配船している。10トトラックで60台程度の小型船で、26時間見込んでいる。このRORO船を利用するのは、タバコを運ぶ雲南省からのトラ

ックなど国内各地から来ており、道路の一部となっている。これは、万州と宜昌の間は3級、4級の険しい山道であることと運転手の宿泊代が不要なためコストも船を利用した方が安くつくためという。

今年末に重慶 - 貴陽間的高速道路が開通するので、貴州からRORO船を利用して三峡を越えるトラックが見込まれる。しかし、4～5年後には、渝宜高速道路が開通し、成都～重慶～湖北間が高速道路で結ばれるようになると、三峡のRORO船輸送も少なからず影響を受けると懸念される。



図表 - 259 三峡を航行中のRORO船
出所：日郵物流（中国）公司

(5) 瀘州港

瀘州と後背地の産業

瀘州は瀘州白酒で知られた人口70万人（都市部）の地方都市である。長江に面しているため、港があり、鉄道、道路が通じているので、交通の要所になっている。

瀘州ではかつて天然ガスが出ており、化学工業の工場がある。ほかは、瀘州は付近の農産物の集積センターとしての機能と白酒の生産というくらいで、今のところさしたる産業はない。近隣の塩や化石で有名な自貢には韓国の石油化学工場が進出した。

瀘州の北280kmにある四川省の省都、人口1千万人（都市部450万人）を擁する成都是政治、経済の中心であるが、最近日系メーカーが進出してきており、トヨタ自動車、ヤマハ発動機、神戸製鋼（建設機械）、三菱電線、住友電気工業などが合併会社を設立し生産を開始しており、今後さらに発展することが期待される。



図表 - 260 地元の人で賑わう成都のイトーヨーカドー

瀘州のアクセス

水運班と鉄道班は合同で、重慶から高速道路を使って瀘州経由で成都まで行った。道路は一部工事をしていたり、時おり小さなくぼ地があったが、おおむねよく整備されていた。車の数も少なかったため、成都に入る手前で若干停滞した以外は順調に到達できた。我々の経験では、重慶から瀘州までの所要時間は約2時間半であり、瀘州から成都までは3時間半かかった。

瀘州まで上述の成都のほか、東は隆昌を経由して重慶、西は内江を経由して乐山、南は貴州省の省都、貴陽、さらには広西省まで高速道路が開通している。もちろん国道321号線など省内や隣接した省との在来の道路網も整っているため、港から道路輸送のアクセスは問題なさそうである。

鉄道は北に隆昌（隆瀘線）経由成都通じる路線はあるが、南は中途の叙永止りの南北の単線しかなく、効率的な輸送を望むことは出来ない。



図表 - 261 瀘州、成都、重慶のアクセス

成都のアクセス

成都は四川省の政治、経済の中心地であるので、道路、鉄道が発達している。河川は岷江、沱江の上流が来ているが、水運に適していない。このため、水運を利用するためには、瀘州（280 km）か重慶（350 km）との間を陸上輸送しなければならない。

重慶太平洋国際貨運によると、成都と上海間の物流は瀘州経由の水運が10%、重慶経由の水運30%、鉄道は60%という。瀘州と重慶を経て長江の水運を使うルートは現時点では重慶の方が優勢である。距離は重慶の方が長いものの、ターミナル施設、コンテナ船の便数と航路事情、トレーラーの台数などにまだ大きな差があるという。鉄道は時間がかからなく、利便なため多く利用されている。しかし、運賃は船の方が廉価なこと、鉄道は国の需要が第一義であること、帰省ラッシュ時には一般貨物が後回しにされることから、船のニーズが増えているという。トラックの上海までの一貫輸送は高く、時間がかかることからほとんどないという話であった。

四川省の水運

瀘州は上海、さらに海外を結ぶ四川省のゲートポートである。同省には、他に長江上流の宜賓、岷江沿いの乐山、金沙江沿いの水富などがあるが、瀘州は四川省を流れる長江のなかで最も下流という立地から、省政府が一番力を入れている新しい港である。瀘州国際集裝碼頭(Luzhou International Container Terminal)の余向烈副総経理の説明では、

瀘州と上海のコンテナ輸送は週7～8便ある。船型は108TEU船が標準で、最大のもののは168TEU積みであったという。上海までの所要日数は下り7～9日、上りで10～12日、ラウンドで21～24日かかる。

重慶までの三峡地区も水深が問題であるが、重慶から瀘州までの長江も水深が浅く、岩礁、中洲があるので、水路が限定される。航道管理局は浚渫して常に2.5m以上の水深を維持しているが、船型が大きくなってきているので、洪水期には積荷を制限して輸送することも余儀なくされる。

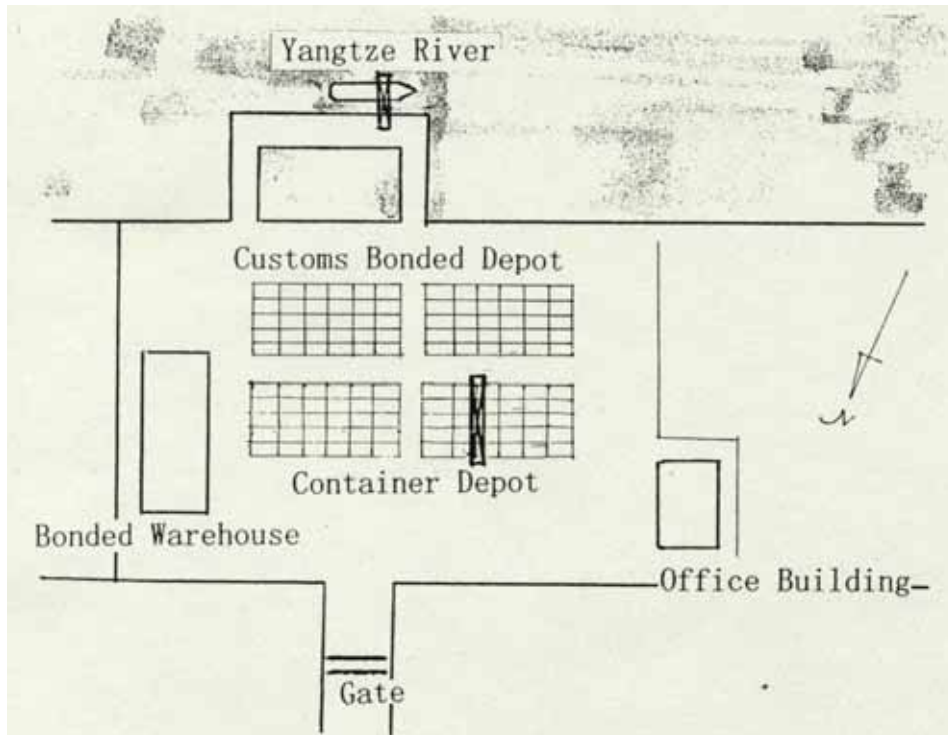
重慶市海運では、興味ある話を聞いた。同社は瀘州～上海間のコンテナ船の運航や重慶-宜昌間の三峡のRORO船運航とともに、重慶から長江上流とそれに続く岷江、金沙江に貨客船を運航している。岷江は乐山、五通、犍為などの港に寄港しており、化成品や機械などをコンテナやばら積み輸送している。乐山には500トンの貨物を取扱うことが出来るターミナルがある。しかし、上流に五一五発電所が完成したため水量が40%減量し、停船せざるを得ないときがあるという。金沙江は雲南省の綏江まで運航しており、乗客を主として、鉱石なども輸送している。鉱石は、もとは鉄道輸送だったのが、コンテナ化されたという。岷江や金沙江は流れが長江よりさらに速いので小型船は夜間航行できない。

瀘州港の概要

瀘州港のコンテナターミナルは2003年3月に運営を開始した新しい港である。ターミナルオペレーターは四川長通港口有限公司 瀘州国際集装碼頭である。その占有面積は266千㎡で、うち、58千㎡をコンテナターミナルとして使っている。年間取扱能力は5万TEUである。残った土地は農園、果樹園に転用しているが、余向烈副総経理の話では、第2期工事が06年1月から開始し、倍増し、行く行くは20万TEUを取扱うターミナルにする計画という。

このコンテナターミナルは次頁の図表 - 262 のような配置になっている。マーシャリングヤードは川中に突き出た棧橋方式になっており、水面まで通常で15m、増水期は12m、洪水期は17mの高さがあるという。バースには50トンの吊上げ能力がある多目的クレーンを1基、コンテナヤードには40トンのトランステナー1基を配備している。2,400㎡の倉庫も設置しており、CFS貨物や在来船ばら荷の保管、荷捌きに対応できるようになっている。

ちなみに、水運班が訪問したときに、在来船から袋詰め肥料(硫安)の揚げ荷役をしていたが、船内で一旦20コンテナに詰め込んでから、多目的クレーンで吊り上げるという面倒な作業をしていた。多目的クレーンの積卸能力は時間当りコンテナ20～25個でガントリークレーンより作業効率は下がっている。



図表 - 262 瀘州コンテナターミナルのレイアウト



図表 - 263 瀘州コンテナターミナルの多目的クレーン



図表 - 264 瀘州のコンテナヤードとトランステナー

瀘州港の取扱い実績

瀘州はコンテナの取扱いを主とする港であるので、コンテナ取扱い実績をみると、開業した2003年が1,860TEU、04年8,535TEUで05年は9月までで2.5万TEUなので、今年の予想は3万TEUという。前年比三倍以上の大きな伸びを示している。

主な貨物は、移入貨はCKDや自動車部品、機械部品、電子部品など、移出貨は化学品、鉍石、農産物である。全体のうち、輸出入貨物が40%で、うち、輸入が60%、輸出が40%。国内貨物は60%で、うち、移入40%、移出60%という。貨物の出し入れは若干出荷が多いがさほどの差はないようである。



図表 - 265 一般貨物船で積んだ硫安の荷揚げ

(6) 長江の架橋と三峡ダム

長江の架橋

今回の調査で想定外のことがいろいろとあったが、その一つが本件である。武漢、重慶、瀘州で長江を横断する橋梁がいくつもあった。念のために調べたのが図表Ⅲ-266である。

実に31橋がすでに稼動しており、13橋が建設中である。用途は道路が大多数で、鉄道橋が5橋、道路と鉄道の共用が8橋であった。道路橋もその多くが高速道路の一部となっている。所在地は重慶市が18橋、湖北省が13橋と、この2行政区に多い。

長江の架橋は1957年の武漢長江大橋を皮切りに、59年に重慶長江大橋、68年に南京長江大橋と続き、その後、70年代に1橋、80年代に2橋、90年代に11橋、2000年代に24橋と、1995年以降が実に34橋とほとんどを占めている。

この橋梁の多くは高速道路網の整備の結果であり、長江流域の内陸部の陸上輸送による物流が一層利便になることを現している。特に、今までは輸送に時間がかかり商品価値が出なかった農畜産物が高速道路を使うことによって需要が増し、農村の経済発展に寄与することが予想される。その結果、農村の購買力が増し、さらに物流が増加するという好循環が展開されるかもしれない。その一方で、乱立は長江の水流にも影響を与えるという危惧も出ており、この点も注目される。

名称	用途	所在地(省・両端の市)		竣工年月	最大支間	構造
蘇通長江大橋	道路	江蘇省	蘇州市-南通市	建設中	1,088m	斜張橋
江陰長江大橋	道路	江蘇省	無錫市-泰州市	1999年9月	1,385m	つり橋
潤揚長江大橋	道路	江蘇省	鎮江市-揚州市	2005年5月	1,490m	つり橋
南京長江二橋	道路	江蘇省	南京市	2001年3月	628m	桁橋/斜張橋
南京長江大橋	共用	江蘇省	南京市	1968年9月	160m	桁橋
南京長江三橋	道路	江蘇省	南京市	2005年10月	648m	斜張橋
蕪湖長江大橋	共用	安徽省	蕪湖市	2000年9月	312m	斜張橋
銅陵長江大橋	道路	安徽省	銅陵市	1995年12月	432m	斜張橋
安慶長江大橋	道路	安徽省	安慶市	2004年12月	510m	斜張橋
九江長江大橋	共用	江西省-安徽省	九江市-小池口	1993年1月	216m	桁橋
黄石長江大橋	道路	湖北省	黄色市	1995年12月	245m	桁橋
鄂黃長江大橋	道路	湖北省	黃網市-鄂州市	2002年9月	480m	斜張橋
武漢陽邏長江大橋	道路	湖北省	武漢市	建設中	1,280m	つり橋
武漢天興洲大橋	共用	湖北省	武漢市	建設中	504m	斜張橋
武漢長江二橋	道路	湖北省	武漢市	1995年6月	400m	斜張橋
武漢長江大橋	共用	湖北省	武漢市	1957年10月	128m	桁橋
武漢白沙洲長江大橋	道路	湖北省	武漢市	2000年9月	618m	斜張橋
武漢軍山長江大橋	道路	湖北省	武漢市	2001年12月	460m	斜張橋
荊州長江大橋	道路	湖北省	荊州市	2002年10月	500m	斜張橋
枝城長江大橋	共用	湖北省	枝江市-枝城市	1971年9月	160m	桁橋
宜昌長江大橋	道路	湖北省	宜昌市	2001年9月	960m	つり橋
宜昌長江鉄道大橋	鉄道	湖北省	宜昌市	建設中	810m	桁橋
夷陵長江大橋	道路	湖北省	宜昌市	2001年12月	348m	斜張橋
西陵長江大橋	道路	湖北省	宜昌市	1996年8月	900m	つり橋
巴東長江大橋	道路	湖北省	巴東市	2004年7月	388m	斜張橋
巫山長江大橋	道路	重慶市	巫山市	2005年1月	492m	アーチ橋
奉節長江大橋	道路	重慶市	奉節市	建設中	460m	斜張橋
雲陽長江大橋	道路	重慶市	雲陽市	2005年9月	637m	斜張橋

万州長江二橋	道路	重慶市	万州市	2004年9月	580m	つり橋
万宜鐵路万州長江大橋	鉄道	重慶市	万州市	2005年5月	360m	桁橋
万州長江大橋	道路	重慶市	万州市	1997年5月	420m	アーチ橋
忠県長江大橋	道路	重慶市	忠県市	2001年9月	560m	つり橋
豊都長江大橋	道路	重慶市	豊都市	1997年1月	450m	つり橋
涪陵長江二橋	道路	重慶市	涪陵市	建設中	398m	斜張橋
涪陵長江大橋	道路	重慶市	涪陵市	1997年5月	610m	斜張橋
涪陵長江三橋	道路	重慶市	涪陵市	建設中	630m	斜張橋
長寿長江大橋	鉄道	重慶市	重慶市	2004年4月	n. a.	桁橋
重慶大佛寺長江大橋	道路	重慶市	重慶市	2001年12月	450m	斜張橋
重慶朝天門大橋	共用	重慶市	重慶市	建設中	546m	アーチ橋
重慶長江大橋	道路	重慶市	重慶市	1980年7月	1,120m	桁橋
重慶珊瑚長江大橋	道路	重慶市	重慶市	建設中	420m	アーチ橋
重慶鵝公岩長江大橋	共用	重慶市	重慶市	2000年12月	1,020m	つり橋
重慶長江第二大橋	道路	重慶市	重慶市	1996年12月	444m	斜張橋
重慶魚洞長江大橋	道路	重慶市	重慶市	建設中	260m	桁橋
重慶馬桑溪長江大橋	道路	重慶市	重慶市	2001年12月	1,104m	斜張橋
重慶白沙沱大橋	鉄道	重慶市	重慶市	1959年12月	825m	桁橋
地維長江大橋	道路	重慶市	江津市	2004年8月	627m	斜張橋
江津長江大橋	道路	重慶市	江津市	1997年12月	240m	桁橋
瀘州泰安長江大橋	道路	四川省	瀘州市	建設中	270m	斜張橋
瀘州鐵路長江大橋	鉄道	四川省	瀘州市	2004年2月	602m	桁橋
瀘州長江二橋	道路	四川省	瀘州市	2000年11月	252m	桁橋
瀘州長江大橋	道路	四川省	瀘州市	1982年10月	720m	桁橋
宜賓江安長江大橋	道路	四川省	宜賓市	建設中	n. a.	桁橋
宜賓長江大橋	道路	四川省	宜賓市	建設中	430m	斜張橋

図表 III-266 長江の橋梁一覧表



図表 III-267 武漢長江大橋

三峡ダム

ようやく三峡ダムの様子が見えてきた。三峡ダムの効果として、①洪水防止機能：治水により交通や通信の寸断、農作物の生産減の防止、②水力発電機能：18,200MW/h分の発電機を設置し、4,990MW/h分の発電を保証し、400km～1,000km内に送電、③航路改善機能：ダム水位を145m～175mに保つことで、ダム上流の水運の安全航行を確保、が挙げられている。

このプラス面の一方で、計画段階から自然環境への影響や工事地域の住民の立ち退き、文化財の水没などマイナス面も伴うため、賛否両論あり、1992年の全国人民代表大会で辛うじて可決された国家プロジェクトである。

1994年に着工して以降、2003年から貯水を開始し、現時点で水深135mまでになった。このダム水位が09年には175mに達し、重慶市江津市（重慶と瀘州の間）まで水面が及び、全長710kmのダムが完成する予定である。

船舶がこのダムを通過するために、閘門とシップリフトが設置されており、前者が主に貨物船、後者は客船に使い分けされているという。閘門一つの長さは280m、幅34m、である。現在は40mの高低差を3段階の閘門を経て通過しているが、完成時には70mを5段階に分けて昇降する計画である。シップリフトは長さ120m、幅18mで、ダムの完成時は長さ240m、幅24mになるという。当初、3千G/T級の船舶を昇降させる予定であったが、現在は、最大で7千G/T級の船舶を昇降する計画に変更された。

ア 航路の改善

三峡ダムの利点の一つは長江の水位を安定し、船舶の安全航行を保障することにある。

三峡地区は川幅がせまく、水流が速く、岩礁、浅瀬があり、洪水時には長江最大の難所になっていた。これが三峡ダム建設によって水位が安定し、水流が調整され、航路幅が確保されることになった。この効果は三峡地区のみならず、長江全域に及ぶものであり、船舶に航路が大きく改善し、安全な航行ができるようになった。これによって、長江の物流は一段と活発になることが予想される。



図表 III-268 重慶付近の堤防が語る水位差の痕跡

一方で、次のような現時点の限界も指摘されていた。一つは船型である。ダムが完成すれば1万G/T級の船舶が重慶まで航行するという期待とともに、南京大橋の桁下通過制限や洪水時、下流の水深確保の懸念もあるようである。5千G/T級が現実的という話もあった。

もう一つは、閘門を通過する所要時間である。現在3段階の閘門を通過するのに、待機も含んで通常12時間と半日ここで費やしている。民生実業の話では、以前より時間はかかるという。洪水期には水門が閉められ、2日間停泊を余儀なくされることもあったという。完成時はさらに2段階増加し、5段階に閘門が増え、また、通航船舶も増加することが見込まれる。いずれにせよ、定時性を重視する定期運行のコンテナ船にとってはボトルネックになることは間違いなさそうである。

さらに、土砂の流入、堆積によるダムの水深低下の可能性について、関係船社に尋ねたが、当事者でないためか問題意識はなかった。

イ RORO船の航行

三峡地区は山が険しく、道路輸送が困難であるため、宜昌/重慶間にトラックを貨物を積んだまま船に積み込むことができるRORO船が運航されている。いわば、「動く道路」である。水運班は今回時間がなかったため、RORO船に試乗することが出来なかったが、日郵物流（中国）会社の好意で、RORO船を利用した武漢～重慶間トラック輸送の実績報告の概要を紹介する。三峡ダムを通航する実態を垣間見ることができる。

往路	距離	所要時間	経路	待機時間
武漢	290km	5時間	漢宜高速道路	
宜昌	55	1時間	三峡専用道路	宜昌で待機 5時間半
秭帰			一般道	乗船待ち 1時間半
秭帰ターミナル	水路	18時間半	乗船	
万州ターミナル	260	4時間半	渝万高速道路	
重慶				
合計		29時間		7時間
復路				
重慶	260	4時間半	渝万高速道路	乗船待ち 7時間半
万州ターミナル	水路	14時間半	乗船	乗船待ち 8時間
三峡ダムターミナル	水路	2時間	乗船	
宜昌夜明珠ターミナル	290	4時間半	漢宜高速道路	
武漢				
合計		25時間半		15時間半

上記輸送は2005年7月のものである。今回は増水のためダムの放水が行なわれ、水流が早くなったため、ダム下流の宜昌夜明珠ターミナルが使用停止になった。そのため、三峡専用道路が開放されたが、通行時間に制限があるため、長時間待機している。RORO船乗船は秭帰ターミナルからで40台ほどを積み込み出航、18時間半後に万州ターミナル到着した。武漢と重慶の両端の高速道路は、漢宜高速道路がまだ工事が終了していないところがあったが、概ね問題ない。

帰りは、万州ターミナルで最寄の船が満船のため待機し、50余台を積んで出帆、14時間半後に三峡ダムターミナルに到着、ここで別の20台積みのRORO船に乗り換えて、さらに2時間かけて宜昌夜明珠ターミナルした。往復の所要時間は待機を入れると77時間（3日余り）であった。移動時間だけでも、54時間半要している。



図表 III-269 三峡ダムの模型



図表 III-270 三峡ダムの閘門を通航するコンテナ船

・考察と提言

1. 西部大開発戦略・三緑工程政策と技術協力調査の経緯

1990年代を通じた中国経済の成長は沿海部において顕著であり、内陸における経済発展や社会基盤は大きく立ち遅れた。そこで中国政府は西部大開発戦略の実施を提起し、2001年から始まる第10次5ヵ年計画の重要計画部門に位置づけた。また、中国政府は、1999年から三緑工程（緑色市場、緑色通路、緑色消費）を進めてきた。「緑色市場」とは安全で効率的、かつ情報化された集配機能の整備、「緑色通路」は安全で品質・鮮度を保持し、効率的な流通チャネルの整備、そして「緑色消費」は安全で健康的な食生活の育成のことである。端的にいえば都市住民への安全・安心な食品の供給と農民の収入増加を図る政策手法である。

こうした状況の下、社団法人食品流通システム協会は、1984年以降、中国政府の旧商業部、旧国内貿易部（現商務部）等商業系統政府機関と交流を続けてきたこともあり、この西部大開発戦略による中西部の農村振興を農畜産物の流通、特に物流効率化や品質確保という知見から協力することとし、毎年中国側の事情を考慮したテーマを選定して専門調査団を編成し、実態調査した。その調査結果は、我が国関係機関のみならず中国政府や関係機関等に対しても伝達し提言してきた。

今次調査に至る一連の調査の始まりは、農林水産省補助事業「海外食品物流効率化協力事業」であり、平成12（2000）年度、13年度の両年度に実施した。14年度以降17年度までは同事業の移管先である国際協力機構（移管当時は国際協力事業団）の中華人民共和国基礎調査事業として実施した。これまでの調査の概要、その取扱いは、次のとおりである。

（1）西部における農畜産物、加工食品流通システム改善モデル事業の提案（2001年3月）

平成12（2000）年度の調査は、先述のような西部大開発戦略の推進という情勢を踏まえ、中西部地域の中心地である四川省の省都成都市及び周辺地域における農畜産物の生産、流通実態の解明を行い、内陸部の生産地と上海、北京等沿海大消費都市を結ぶ近代的物流のモデルシステム構築の基礎資料収集を行い、モデル事業（素案）を提案した。

このモデル構想は、2001年3月、成都での四川省政府関係者に、同月北京で開催された康応大学と清華大学の合同研究会において紹介され学術面からの研究に関心がもたれ、その後も日中流通産業発展委員会定期会議等を通じて中国政府関係者とも協議してきたが、同構想に実現には多くの国家行政機関、関係省・特別市が関係し、関係事業者の協力取り付け等調整に時間を要するところから、次年度は同構想を物流システム（コールドチェーン）の構想に絞り込み具体化していくことにした。（図表 - 1(1) 参照）

（2）四川省・重慶市主要都市間多温度帯食品小口物流ネットワーク形成のための開発調査構想の提案（2002年3月）

平成13（2001）年度調査では、四川省産豚肉の供給側と上海の豚肉実需側の双方の取引条件等を調査した結果、四川省産食肉の品質と低温流通技術と、上海における食肉

のニーズと流通実態等からみて、四川省産チルド肉の長距離間コールドチェーン輸送試験構想は時期尚早である、と判断した。このため日本側は、食品の安全性と品質確保のための基盤整備が十分には整っていない地域において低温流通システムを普及させる第1段階として、新たな構想「四川省・重慶市主要都市間多温度帯食品小口物流ネットワーク形成のための開発調査」（JICA開発調査を想定）を作成し、中国側委員会関係者（国家経済貿易委員会貿易市場局副局長房愛卿先生、中日委副主任委員王明弘先生）と意見交換して2002年度の調査に反映させることとした。（図表 - 1(2) 参照）

（3）食品小口物流システムのデモンストレーションと紹介（2003年1月）

平成14（2002）年度調査では、前年度の調査結果を踏まえ、食品の安全性と品質確保のための基盤整備が十分には整っていない地域においても低温流通システムを普及させることが可能な簡易型食品低温流通技術の北京市でのデモンストレーションとその結果について、三都市（北京、成都、合肥）において技術紹介を試みた。

中央政府は、「三緑工程」を積極的に推進する立場から日本の食品低温流通技術の導入活用について大いに関心を抱いた。しかし流通関係者の関心は地域的に異なった。中国の食生活は一般には加熱調理が中心であるため、現段階では上海市等沿海部の大都市を除いてチルド帯を含む多温度帯流通技術への需要は乏しく、コールドチェーンについても冷凍技術中心にならざるをえないのではないかと思料された。

（4）日系企業と現地企業の食品品質・安全管理技術の比較紹介（2004年3月）

平成15（2003）年度調査では、「三緑工程」政策が内陸部等の農業生産地から都市までの流通網及び流通技術の改善を課題としていることに鑑み、加工食品の品質・安全管理技術につき沿岸部に立地する大手日系食品4企業と内陸部に立地する大手現地食品4企業を事例的に比較検討した。調査事例の中国大手食品企業は、国際基準に従った検査基準と製造過程での品質管理体制を持ち、検査施設、スタッフとも充実していたが、検査機器、製造設備は外国製が多かった。大手冷凍食品企業の事例では自ら冷凍車を保有し、直営のチェーンストア網を展開していた。これは小売段階にいたるまでのコールドチェーンが十分整備されていないための、自社製品の品質保証と販路拡大を兼ねた販売戦略のように感じた。同時に長距離輸送における鉄道輸送の役割が検討課題として指摘した。

（5）中国貨物鉄道輸送の運行技術及び利用サイドからの主要課題と提言（2005年3月）

平成16（2004）年度調査では、西部や東北地域等の農業基地から大都市部への農畜産物の長距離輸送の増大傾向、また冷凍食品流通の増大傾向がみられるが、高速自動車網が次第に整備されつつあること等から、トラックによる長距離物流に移行しつつあり、鉄道貨物輸送は商品輸送技術、定時制への信頼性等の問題が多く、糧食や冷凍食肉、特産果実等を除き利用は伸び悩んでいる。このため近い将来、二酸化炭素の排出量増大等の環境問題の深刻化が懸念される。そこで農畜産物等鉄道貨物輸送技術等につき、鉄道輸送、荷主両面から調査し、運行技術としての路線容量の拡大対策、重載化、コンテナ化、操車場（ヤード）機能の変更、冷蔵冷凍食品輸送等、また利用サイドからの鉄道貨物運賃政策、

輸送品質管理、貨物列車運行表（運賃表）の作成、日系荷主の使用条件等から課題の指摘と提言を行った。

2. 2001年提案の「構想」から5年間を経て

本年度調査は、4年間にわたるJICA調査の総括調査であるばかりでなく、実態調査の対象地域を上海 成都間の長江流域としたことにより、平成12、13（2000、2001）年度調査を踏まえ、ODAによる開発調査移行を視野に提案した2つの「構想」の現代的意義を検証することを可能とした。同時に生産段階での集出荷体制の整備がその後の物流効率化に大きな影響を及ぼすので、最初にこれらから言及したい。

（1）四川省産豚肉・加工品等を上海デルタ地区で販売する可能性について

平成13（2001）年3月提案した「構想」は、四川省産豚肉・加工品を上海デルタ地区まで輸送し販売しようというものであった。いわば「西豚東輸」である。これには、二つの困難とみられる側面があった。1つは輸送システムからである。鉄道輸送については、西安、鄭州経由の旅客列車の一部に冷凍貨車を付けて運ぶというものである。多くの地方鉄道管理局を経由する等で例外的な列車編成は困難ではないかというものであった。中長期鉄道網計画の横四に沿う旅客専用新線建設（重慶 宜昌、重慶万州区 利川）が完成すれば距離的には数百キロの短縮になることに加え、上海 北京間の行包列車、行郵列車のように一部に貨車を連結した旅客列車の運行が実現していることからみても、長江沿いの新線開通は、時間、距離ともに鉄道輸送の競争力は相対的に向上するものとみられる。また、トラック輸送にしても、同じく高速道路不通区間（重慶万州区 宜昌、万州区 南充区間、ただし重慶回りは開通。）の建設が進められており、やがては全線高速道路を利用時代となる。三緑工程の綠色通路は農産物に対し高速料金が無料又は割引されるので、この面から上海近郊豚肉との競争力改善に寄与しよう。他の1つは四川省産豚肉の品質面である。現在四川省（金堂県）では肉質改善のため三元交配（大ヨークシャーとランドレース、またはその逆の組み合わせで交配してできた子豚（一代雑種）に、さらにデュロックを交配させた子豚を肥育する）の無菌種母豚育成施設を設ける等の改善がなされている（2000年11月調査）。現地でも当然多数の加工企業はあり、北京、ロシア、内モンゴルなど縦方向には輸送されているので、横方向（武漢、南京、上海）の交通網が整備されたら、四川省産豚の競争力の強化は可能とみられる。（図表 - 12）

また、四川盆地の主要都市間の高速道路網の整備と都市住民を中心とした食品安全意識の高まり等により、域内食品コールドチェーン網整備の技術的条件が整い始めている。

（2）内陸部青果物の販売競争力と生産基地化について

特産柑橘（例えば四川省蓬安県河舒農場の錦橙100号）や、きのこ類、火鍋の素、ザーサイなどは四川省の特産品として大都市でも知られているが、一般の青果物の場合の省外の販売となると、常温のトラック輸送であるため、鮮度面では販売先都市の近郊産地に比べ不利である。例えば北京市の華糖洋華堂（イトーヨーカ堂）で仕入れる四川省産農畜産物は、調味料（火鍋の素、麺類用の味噌、香辛料など）、酒（白酒）、豚肉加工品、いちご、きのこ類等である。一方成都伊藤洋華堂の場合は、食肉の大部分、生鮮青果物の7割

以上、乾物の5割程度が四川省産のようである。日本の国内産生鮮青果物は定温輸送により全国流通しているが、中国の場合には内陸部の生鮮農産物の販売先は輸送環境からみて一義的には省内都市住民向けとならざるを得ない。サラダ等生鮮青果物の生食嗜好が強まれば、安全性や鮮度に対する消費者の関心も高まるので、常温での長距離輸送は品目的に限られよう。

加工用青果物については、都市住民の生活様式の変化により調理冷凍食品の消費が増大傾向にあるため今後は冷凍食品を通じて需要が増大するとみられる。例えば三全食品股份有限公司（河南省鄭州）の冷凍食品は全国に出荷販売されているが、その原料野菜は複数の村民委員会との生産・購入契約により村内の農家が供給する方式で、3つの「生産基地」を確保している（2004年1月調査）。沿海部の輸出志向の高い食品企業は日系、独資を問わず、こうした「生産基地」を通じて安全・安心の原料野菜を確保している。

今後内陸部の産地で生鮮青果物の競争力を保持していくためには、鮮度、安全性、規格化された青果物の大量供給となると「生産基地」化が必要となる。

（3）農産物の最初の輸送拠点施設としての選果施設の整備と運営組織について

農畜産物の最初の輸送拠点となる場所は、食肉の場合とは殺・解体・加工施設であり、各地でかなり大型の施設が整備されている。青果物の場合には早期に生産請負制に移行したこともあり、零細な農民が生産し収穫した農産物の集出荷場ということになるが、各種の農産物専業合作組織、購銷大戸（大手買取業者のこと）及び農民經紀人（農民仲買人）の集荷単位が明確ではない。日本の青果物の場合には、生産のほとんどは農民により担われ、収穫された青果物の大部分（約9割程度）は農民の組織する農協又は農事組合法人が経営する選果場に持ち込まれる。ここから全国の卸売市場（中央卸売市場86ヶ所、地方卸売市場約1,300ヶ所）に出荷される。直接地元の消費者に販売したり、量販店に販売されるものもあるが、一般には約70%程度が市場を経由して流通している。

産地の選果場から市場への輸送はほとんどがトラックであり、鉄道は約5%程度（2002年）であった。いずれにしても日本の場合、青果物の出集荷はその土地の農民を構成員とする農民組織（農業協同組合、農事組合法人）が所有し運営しており、市場価格から取引手数料、輸送量、選果等の出荷諸経費を控除した販売代金が出荷数量に応じて農家の収入になる。このように日本の農家は青果物取引において、産地仲買人に依存しない、極めて強い立場にあり、国、地方自治体の助成と相俟って上述の農民組織が集出荷段階の輸送拠点整備に大きく寄与している。

中国政府は、産地での農産物専業合作組織、購銷大戸及び農民經紀人の育成を図っているが、農民の収入増加を図るためには農民自身による農産物共同販売組織の育成が効果的であることを、日本の経験は示唆している。ちなみに日本の総合農協（農産物販売、資材購買、信用、共済等の事業を行う農協）は合併を進めており、929農協（2005年3月現在）活動している。1農協は平均3市町村の行政区域を活動領域としている。

3．輸送拠点ロジスティク機能からみた主要課題と提言

（1）物流全般

（待たれる地域間貨物流動調査）

「2(1)(輸送市場の特徴) 工業地帯の輸送需要急増」で、中国鉄道の省市別発着ト、数

比を見た。最大が天津市の3.81、最小が山西省の0.17でその差3.64と余りにも格差が大きい(2003)。日本の場合は1960年が1.47と0.65でその差0.82、1965年は1.56と0.73でその差0.83である。この違いはどこから生ずるのか。

人の場合、輸送機関を使ってどこかへ出かけたらいずれ自宅に戻るのが普通で、トラック・鉄道・船・航空機の運転手もいずれ自宅に戻る。それに対し貨物は、送られた先で消費されるのが普通で片道輸送である。行きと帰りの輸送コストは大差無いので、帰り便に何としても貨物を積もうとするのが貨物輸送機関の習性である。中国でもよほどのんびりしたトラック業者や運転手でない限り、帰りの貨物を必死に探して載せようとするだろう。日本の経験では運賃をどんどん下げて行き、最低は燃料代程度まで行く。それが市場競争である。船輸送でも同じことが言える。

貨物の場合、一つの輸送区間の行きと帰りの数量が同じということは殆どあり得ない。よしんば年間の発送ト、数と到着ト、数が同じであったとしても、季節貨物があるから毎日同量ということはない。結局、何れかの輸送手段(輸送業者)が帰りの貨物を獲得できない憂き目を見る。これは貨物輸送が持っている基本的矛盾であり、輸送業者が懸命な企業努力によって、それから逃れようとしているのが輸送市場の厳しい現実である。

それに対し鉄道には、国務院が決めた運賃があり鉄路建設基金がある。それ以上取ってはいけませんが、それ以下に取ってもいけないのが認可運賃の決まりである。となると、鉄道はトラックや船と競争できる余地が殆どなく、帰り貨物の獲得については負けっ放しになるのが当然である。

中国に運賃競争を抑制する仕組みがあるかどうか知らない。あるにせよないにせよ、市場競争の実態は各輸送手段の地域間流動表と総貨物の流動表があれば、自ずと分かることである。従って、その調査とデータの整備が待たれるところである。

また、鉄道自体が収支(利益)の責任を負わされ絶えざるコストダウンを必要とするなら、組織的に帰り貨物を確保し、空気を運ばずに済むような仕組みを作らなければなるまい。「頼まれたから運ぶ」というスタンスでは永遠に帰り貨物を確保できない。鉄道を民営化しないまでも、発着拠点を収入と支出の両方に責任を持つ利益センターとすれば、相当程度の効果が期待できる。

(先進技術の導入)

現代中国には、1960年代以降の運輸に関連する技術の進歩を、試行錯誤のリスクを負うことなく導入できる利点がある。その主な5項目を次に述べる。

ユニットロード技術

中国の物流はまだまだ人海戦術が主流に見える。しかし高度経済成長が順調に進めば、いずれ人件費コストが大幅に上昇して来ることは明らかである。高度経済成長の目的が生活水準の向上=国民所得増大にあるからだ。となると次に来るのは、商品貨物をまとめて運び荷役するユニットロード技術である。貨物をパレットに積付けフォークリフトで荷役し、コンテナに入れて輸送する。

ア パレット

今日の中国で多く使われているパレットは、甲板が上面だけで下面が棧になっているスキッド(skid)というタイプである。スキッドは使用する木材が少なく済むので経

済的ではあるが、段積みした場合に棧が下段の貨物に当たって商品を傷める欠点がある。上下両面に甲板がある通常のパレットの方が望ましい。上面が損傷しても反転して使うことができる。

また、発から着までのドアツードアでの一貫パレチゼーションではなく、事業所内だけで使用する部分パレチゼーションが多いように見受けられる。パレットの散逸を恐れる余りのことであろうが、それではパレットの効果は幾らも得られない。中国国内で還流するパレット回収システムが必要である。日本にはそのシステムが幾つか組み立てられているが、それでも完全には回収できず課題となっている。スイスでは、パレットの持出し先に貸すのではなく、売上げを立て、パレットが還流しなくても損失が発生しないような仕組みで効果を挙げていると聞く。その面倒な事務処理にはRF-ID等の進んだIT技術が活用できる。あとからシステムを構成する者のメリットである。

イ フォークリフト

これから導入するのであれば、バッテリーフォークを勧めたい。環境に優しい上にコストが安い。定温倉庫等の密閉空間でも空気を汚すことなく荷役できる。

荷役機械を使うということは肩荷役の原則廃止を意味する。肩荷役であれば出来高で賃金を決める歩合給が成り立つが、機械荷役では肩荷役の何倍もの能率になるので、単純な歩合給は成り立たなくなる。固定給にすれば、最初は喜んでいても次第に能率が落ちて来る。よほど工夫した能率給にしなくてはならない。ここでも作業指示や作業量計算にITが使える利点がある。

ウ コンテナ

中国鉄道は、40フィート、20フィート、10フィートというISOコンテナ基準のコンテナサイズを採用しており、主力を10フィートから20フィートに変えつつある。このサイズが現代の世界標準であり、鉄道以外の輸送手段においても標準になることが望ましい。それによって複合一貫輸送が楽にできるようになる。

中国鉄道はまた、コンテナ荷役についても門型クレーン、リーチスタッカーでコンテナを水平に保ったまま荷役する優れた方式を採っている。ほかにフォークリフト型の小型荷役機械も使っているが、その場合でもコンテナの下を押さえ、上面の二つのポケットを掴むサイドクランプに似た荷役方式であり評価できる。問題は荷役機器台数を十分に配置することで、足りないのではやむを得ず1本吊りのクレーンを使うようなことがあると、水平荷役の原則が崩れるだけではなく、不安定な荷役でコンテナ同士をぶつけ、コンテナを傷めることになる。

食品輸送ではリーファコンテナを是非、使えるようにして載きたい。通電型で信頼性の高いリーファコンテナは現在でもニーズが高い。まして所得が増えて行けば必ず、新鮮な食材に対する需要が高まって来る。

もう一つの注文は鉄道コンテナのメンテナンスである。

新品は別として鉄道コンテナがホコリまみれなのはどうしたことか。水が余程足りないのでかなと疑ってしまう。商売道具を汚いままに客先に持って行くのでは商売人失格である。床が泥だらけでは大事な商品貨物を載せられない。

それとコンテナを定期的に点検して修理し、修理不能のものは廃棄する仕組みをきちんと作る。貨物事故が起こってから廃棄するようなメンテナンスの手抜きは、安全輸送責

任上、許されることではない。

関連して、「荷主は貨車で安全に輸送できるような荷造り梱包をすること」と規定しているが、これでは貨物破損事故が起こったら、それは荷主の責任であると言わんばかりである。輸送の専門家・事業者として貨物受託時に注意を当然に払うべきであり、不幸にして貨物破損事故が発生したら、その原因を究明し再発防止を図るべきである。貨物破損事故は、貨物自体の価値が失われるだけでなく、その後処理に多大な手間暇がかかって、しかも誰も得することがない国民経済上の損失でもある。

エ ロールボックス

周転車という訳語があるように、中国でも製造され、既に使われ始めている。パレットの周囲を囲ってボックスパレット。さらに車輪を付けてロール・ボックスパレット、RBと略する。日本では百貨店の商品配送に多用されたのが初めて、現在ではバラ貨物の荷役に広く使われている。貨物を保護すると同時に、移動活性をよくする。

荷役作業の動作をよく調べて見ると、ピッキング等の中核動作はほんの一部に過ぎず、大半は横移動である。荷役機器は実は横移動の機械でもある。横移動に伴う荷物の持ち上げ、取り降ろしは破損の危険時でもある。従って破損防止では人力による積み替え回数できるだけ減らすのがポイントとなる。その点、ロール・ボックスパレットは横移動に伴う積み換え回数が減らせるし、人力で動かせるので、たいへん柔軟性に富んでいる。

中国での荷役の荒さは、悪い意味での定評がある。いずれ改善されて行くだろうが、とりあえずの対策として、ロール・ボックスパレット等を使用して、できるだけ人力荷役を避けることが有効である。

小型貨物冷蔵輸送技術

生鮮食品や冷凍食品を冷たいまま運ぶ方法としては、定温トラックや冷蔵貨車がある。遠距離を低温で運ぶには殆ど定温トラックが使われるが運賃が高い。冷蔵貨車は運賃が定温トラックの半分と安い、冷蔵貨車を取ることが難しい。そこで、トラックや貨車で運ぶほどの量がない貨物を運ぶ方法を以下に紹介したい。小型なだけに設備費が安く済む。

ア コールド・ロールボックス

まず、ロール・ボックスパレットに冷蔵庫を載せたコールド・ロールボックスである。日本では宅配便の荷物輸送や冷凍・冷蔵食品の輸送に広く使われている。

右の図表 - 1 は内容積 1,102ℓ のコールド・ロールボックスで、外寸幅 1,110 × 奥行 1,110 × 高さ 1,987mm、重量 296kg である。庫内空気温度はマイナス 15 以下が可能であり、冷凍・冷蔵を切り替えられる。本体内に蓄冷剤を持ち、通電してそれを 7 時間かけて冷やした後、通電なしに冷凍 18 時間、冷蔵 30 時間冷気を保つ。同じ外寸で内容積が 1,297ℓ と大きいものがあり、こちらは 5 時間通電して蓄冷剤を冷やした後、通電なしに 12 時間冷蔵の冷気を保つ。通電型であるので、輸送車輛から給電できれば、保冷時間は無限大となる。



図表 - 1
コールド・ロールボックス

中国で生産すればより安く入手できるだろうが、今のところはまだ生産していない。

イ 保冷キャビネット（蓄冷剤式）

コールド・ロールボックスが通電して冷やすのに対し、保冷キャビネットは別の冷凍庫で冷やした蓄冷剤を断熱性能のよい箱（車輪付きキャビネット）に入れて使用する。コールド・ロールボックスより値段が安く、気軽に使える。

大きさは自由に作れ、右の図表 - 2 保冷キャビネットは内容積 5 4 2 ㍓、外寸が幅 8 8 0 × 奥行 7 4 0 × 高さ 1, 5 5 9 mm のものである。



図表 - 2

ウ クールバッグ

保冷キャビネットよりもっと安く、より気軽に使える器材としてクールバッグがある。断熱材で囲んだ柔軟なボックスである。右の図表 - 2 は上と前が開く出し入れが楽なタイプで、上だけが開くタイプもある。これも、別の冷凍庫で冷やした蓄冷剤を入れて使用する。内容積は 4 0 ㍓から 1 4 0 ㍓の間に、既存品で 1 6 種類あり自由を選ぶ。殆んど断熱材でできているので極めて軽い。その代わり断熱性能は低く集配などの短時間の作業に適している。



図表 - 3

エ クールボックス

クールバッグをさらに大型にしてロールボックスにすっぽり入る大きさにしたものをクールボックスという。図表 - 4 がそれである。クールバッグ、クールボックスとも、より断熱効果の高い素材で作った別タイプがあり、冷凍食品や医薬品等の輸送に使われている。



図表 - 4

オ 蓄冷剤（保冷剤）

クールキャビネット、クールバッグ、クールボックスに入れて、中の冷気を保つ。図表 - 5 のようにハードタイプとソフトタイプがある。凍ると白くなり、融けて青色になると蓄冷剤の保冷機能がなくなる。白く凍ってから規定時間冷やし続けなければならないが、その管理が実際上は簡単

でない、品質管理を重視する場合は機械式のコールド・ロールボックスが推奨される。

とは言え、手軽さ安さの面では、機械式よりはるかに優れている。冬に使わない場合には、機械式のように保管に場所を取らないだけでなく、蓄冷剤を入れずに常温輸送の器材とし



図表 - 5

でも使えるので設備効率が良い。

カ 冷凍冷蔵庫・プレハブ冷凍冷蔵庫



図表 - 6
冷凍冷蔵庫

蓄冷剤使用のシステムでは、熱効率の良い冷凍冷蔵庫を使用する。1枚扉から6枚扉までである。左の図表 - 6は4枚扉のタイプである。

もっと大型の冷凍冷蔵庫を要する場合は、右の図表 - 7のようなプレハブ冷凍冷蔵庫を使用する。中で簡単な荷役作業もできる。蓄冷剤を凍らせる冷凍庫は、既存品で0.5坪から4坪まであり、床が凍上するので床の養生をきちんとする必要がある。プレハブ冷凍冷蔵庫は既存品で0.5坪から7坪までである。



図表 - 7
プレハブ冷凍冷蔵庫

キ 温度データロガ

コールドチェーンでは品質管理上、低温を保った輸送できたかどうかを常にチェックする必要がある。そこで試験輸送において使用し、日常輸送でも使用するのが温度データロガである。温度データロガは内部記憶に時刻ごとの温度を多数測定して記憶し、後でその履歴を取り出して分析する。右図表 - 8上のカード型は - 25 ~ 50、下のボタン型は - 40 ~ 50 の測定範囲を持つ。

最近ではさらに優れた製品が出ている。測定温度こそ0 ~ 50の冷蔵 ~ 常温帯だが、その他に振動衝撃をX・Y・Zの3軸で測定でき、しかもパソコンと繋いで折れ線グラフまで作成する計測器があり、ほんの数万円で購入できる。IT技術の進歩のお蔭である。



図表 - 8
温度データロガ

マテハン技術

マテリアル・ハンドリング、略してマテハンである。横移動や垂直移動のかたわら、様々な機能を発揮する。その機能別の機材を簡単に上げてみると次の通りである。工場生産における搬送（トランスファー）技術との共通機材が多い。

- 荷役 フォークリフト（エンジン / バッテリー）、パワーリフター（バッテリー / 手動）、ハンドリフト（手動 / バッテリー）、台車（四輪、六輪、ハンガー）、パレット（木製 / 樹脂製 / アルミ製 / シート）、スキッド、テーブルリフト、バンド掛機、包装機（ストレッチ / シュリンク）、バキューム方式移動装置、ラッシングベルト（レバーブロック / エンドレス）、レーザーポインター（フォーク用）
- 保管 スチール棚（軽量 / 中軽量 / 重量 / 移動棚）、カンチラック（中量 / 重量）、フロラック、プッシュバックラック、自動倉庫、垂直搬送回転棚、水平回転棚、ネステナー（スタッキング可能ボックスパレット）、逆ネステナー、パレットサポーター、メッシュパレット、保管用コンテナ、サインシステム（棚番）
- 搬送 コンベア（材・アルミ / スチール、ローラ / ホイール）、コンベアライン、フリーカーブ・コンベア、ピッキングシステム（デジタル / 種まき / Aフレーム自動）、パレ

タイザ、自動仕分け機（スライドシュー押し出し／ポップアップホイール／チルトトレイ）、データ入力方式（キータッチ／音声／スキャナ）、小物仕分け機（クロスベルト／底開き／チルトトレイ）、手仕分けライン（トリプラナ／ハンガーソーター）、垂直搬送システム（高速／連続／仕分け）、折畳み樹脂箱ハンドリングシステム（段積み／供給／ピッキング／自動パレタイズ／箱洗浄）

輸送 折畳み箱（樹脂製／アルミ製）、ロールボックス、パレットローダー、アルミブリッジ（渡し板）、フレキシブルコンテナバッグ、コンテナ、鉄道コンテナ、海上コンテナ、海陸両用コンテナ、エアバッグ（荷崩れ防止）

物流周辺 テント倉庫、デッキボード、ローディングデッキ、軸重計、セキュリティ機器（録画装置／監視カメラ／警報通知装置／入退室管理機）、駐車設備

土地が貴重な日本では多階建ての物流拠点にする例が多く、各種の垂直搬送機が使われている。しかし、これまでの経験では、どうしても能率面で平屋の施設に劣ることが分かっている。しかも建築コストが安く地震にも強い。物流施設建設に当たっては、その点も考慮したい。

IT技術

今、高度経済成長さなかの中国は、現代の進んだIT技術を活用できるという利点がある。諸先進国が享受できなかった利点である。

これまでコンピュータ利用は、従業員の給与計算に始まり、経理全般に利用が広まるのが一般的な道筋であった。近年はその活用対象範囲を大きく拡大した。IT技術の進歩によって使用機器類が従前に比べて劇的に安価になり、コンピュータの高速計算、大量記憶、高速大量通信の三基本機能が容易に手に入るようになったためである。多くの企業・個人がこれを利用するようになった結果、広告宣伝の媒体になるとどまらず、ITは取引そのもののきっかけを作り媒介するに至った。

物流面言えば物流EDI（電子情報交換）がポイントになりつつある。荷主からの出荷オーダーには作業指示、輸送手配と運賃料金請求、給与計算、貨物事故処理に至るまで、金額計算に必要な情報の殆んど網羅している。そこで、輸送業者・3PL業者が出荷オーダーを荷主からEDIで受け取り、業務処理に活用する事例が増えつつある。貨物所在も、荷主と業者のCPU間で人手なしに確認することが始まっている。

中国では貨物所在管理を輸送業者社内では行っているものの、「荷主から聞かれたら答える」レベルが大半であり、インターネットで直接回答する企業が幾つか出て来た段階である。ある輸送業者がEDIシステムを先行的に開発実施したところ、そうした情報を求める荷主は外資だけで中国企業は殆ど利用せず、「コスト倒れだ」と嘆いているという。しかし、誤入力の心配がない高速のEDIは総合的なメリットが大きく、近い将来に主流になって行くであろう。

EDIが広く活用されるには、発着荷主（事業所）と商品・品目のコード化、輸送業者（事業所）のコード化や運賃料金表のデータベース化、商取引情報内容の標準化などの基盤整備が必要である。業界をまたがる課題であり、各業界団体の自助努力とともに中国行政部門の具体的指導があって初めて実現する。

IT技術の物流作業面への応用はEDIとは別に展開した。商品や輸送原票に印刷又は

貼付されたバーコードをスキャンして貨物所在管理（作業段階完了確認）を行うことから始まった。物流においては原票・伝票記載の貨物がまちがいなくこれだ、という現物確認がたいへん重要で、まずIT技術はこれに用いられた。この方向ではRF-ID（電子タグ）が最近注目され、技術開発が急速に進んでいる。近い将来、5セントや5円程度の単価実現が見込まれ、実際に使われるようになれば応用範囲が広い。中国鉄道部は少し大型のものを全車輻の底部に取付け済みである。バーコードやRF-ID技術の応用編として、ピッキング指示をデータで流しピッキング完了を確認する仕組みがある。

最近目を引くのはマテハンとIT技術の結合である。パレット自動立体倉庫、フローラックやプッシュバックラック、そして小物仕分機等の機器を、デジタル・データで統合的に動かしミスが発生させない。この場合には、前段の正確な荷受けが致命的に重要になる。

物流の作業場は分散しているため、従来は100%完璧に管理することが殆ど不可能であった。ところがIT技術を活用すれば、個々の作業内容を正確に把握できるので、正確な物流作業が可能になった。SCMは精密な物流を要求するので、貨物所在を時々刻々に把握する必要がある。IT技術を活用によって「見える物流」が実現する。

QC技術

ITと並んで現代物流を支えるのがQC = 品質管理技術である。元来は統計的品質管理といい、工場生産の精度を高めるのに応用されて来た。中国でもこれを導入している工場は多いだろう。その発展形であるTQC（全社品質管理）や小集団活動（QCサークル）も盛んに取り入れられているようだ。

工場生産では製品出荷前に検査することができるので製品ミスをカバーできるが、物流作業は生産即消費の場合が多く、出荷前または出荷時検査ができない。これが日本を初めどの国でも、物流の品質管理がなかなか普及しなかった理由である。ところが最近のIT技術の発展により、どの作業を誰がいつ行ったのかを低コストで正確に把握できるようになった。事後的ではあるけれども、ミスの発生状況を精密に把握できるので対策が立て易くなり、しかも対策実施の結果をすぐに検証できる。

現在はまだ、輸送力の絶対的不足状況にあるのでその必要性が切実には感じられないだろうが、輸送インフラの整備が進めばやがて市場競争が激しくなり、これができない物流企業は脱落して行くことになる。

(2) 道路

(物流拠点の整備)

1966(昭和35)年に、日本では「流通業務市街地の整備に関する法律」という、流通業務地区を設定して流通業務市街地の整備を促進する法律を制定し実施した。この法律は物流拠点のみならず商流施設の整備をも対象としており、日本の流通合理化 = 総合物流の発展に果たした役割は限りなく大きい。現在でも大きく機能している重要な法律である。そこで、この法律の対象とする施設種別を紹介し、中国での同種法制制定の参考に供したい。

流通業務市街地整備法では、流通業務地区に次の11種の施設のみを建設できるとしている。施設内容が多岐に亘るため、実施する場合は通商産業省（現・経済産業省）だけで

なく、農林省（現・農林水産省）、運輸省・建設省（現・国土交通省）等の関連省庁が連携する。

例えば、本来なら用途制限がかかっている認められない農地転用を、流通業務市街地・トラックターミナル等の設置に当たっては、設置計画検討の上で特別に許可する、等の優遇措置を講じたため、地域経済振興にも大きく貢献した。

トラックターミナル、鉄道の貨物駅その他貨物の積卸しのための施設

卸売市場

倉庫、野積場もしくは貯蔵槽（政令で定める危険物の保管の用に供するもので、政令で定めるものを除く。）又は貯水場

上屋又は荷さばき場

道路貨物運送業、貨物運送取扱業、信書送達業、倉庫業又は卸売業の用に供する事務所又は店舗

前号に掲げる事業以外の事業を営む者が流通業務の用に供する事務所

金属板、金属線又は紙の切断、木材の引割りその他物資の流通の過程における簡易な加工の事業で、政令で定めるものの用に供する工場

製氷又は冷凍の事業の用に供する工場

前各号に掲げる施設に附帯する自動車駐車場又は自動車車庫

自動車に直接燃料を供給するための施設、自動車修理工場又は自動車整備工場

前各号に掲げるもののほか、流通業務地区の機能を害するおそれがない施設で、政令で定めるもの

（運行管理支援施設＝トラックステーションの整備）

大量生産商品貨物の輸送に道路運送は不可欠である。しかし、トラック事業者の大半は零細で、長距離輸送に従事する運転手の仮眠・食事の施設を自社で設置することは困難である。そこで業界団体であるトラック協会がそうした設備、トラックステーションを設置している。

トラックステーションは流通業務地区又はその周辺に設置されることが多い。長距離トラック運転手を支援し、トラックの長距離運行に欠かせない安全運行をサポートする施設である。これはトラック事業者の団体である(社)全日本トラック協会の計画に基づき、(財)貨物自動車運送事業振興センターが建設・管理・運営する。全国の主要国道沿いに40カ所整備されている。2003年度には1年間に279万台のトラックが立ち寄り、利用者数は199万人を数えた。その他に各都道府県で建設・運営しているT.S（トラックステーション）休憩施設が全国に17カ所ある。

営業用トラック運転手向けに設けた休憩・休養施設には、休憩・仮眠・入浴・食事ができるリフレッシュ施設と、業務上の連絡を取合う運行管理センターが常備されている。FAXでの情報交換のほか、周辺のトラックステーションをネットワークで結び交通情報や気象情報も提供している。また、高速道路上では初めてのトラックドライバー用の休養施設が、日本道路公団によって東名高速道路の上郷サービスエリア、牧の原サービスエリアに併設する形で整備され、高速道路の安全運行の確保に役立っている。

運行管理センターはトラックステーション内に設置されている。道路状況や気象情報の

交換、本・支店との各種連絡、運行チェックができるよう、電話・伝言板・FAX等も備えた運行管理センターはいつでも利用できる体制をとっている。

トラック情報連絡所は全国11カ所で、運行管理センターと呼応した情報ネットワークを構成している。定時連絡・食事・休憩の設備を整え、安全運行をサポートしている。運行管理センターは、このトラック情報連絡所と呼応した全国的情報ネットワークの中核としても機能している。

(3) 鉄道

(鉄道の基礎施設建設整備)

鉄道貨物輸送のインフラ整備が経済の速い成長に全く追いついていない。鉄道のシェアはトキベースで62.3% (1985)から51.8% (2004)へと20年間に10.5%低下した。今のペースでは今後、鉄道の貨物輸送シェアが急速に低下して行く恐れがあり、現時点から何としてもインフラ整備を加速する必要がある。

鉄道旅客輸送についても同様である。鉄道部の貨物収入に対する旅客収入の割合は28.9% (1985)から62.8% (2004)へと倍増したものの、旅客輸送での鉄道シェアは万人ベースで54.4% (1985)から35.6% (2004)へと20年間に18.8%と貨物の2倍低下した。

貨物・旅客とも道路輸送に食われてのことであり、鉄道が道路輸送に負けないような利便性を提供しない限り、輸送シェアの低下は避けられまい。

ア 新線建設

2004年時点での鉄道営業料程は73,002km、人口はほぼ13億人で、人口万人当たり0.56kmである。1960年当時の日本では人口万人当たり2.99kmであった。その水準に達するのは388,664kmの鉄道営業料となり、30万km以上の新線建設を要する。国情が異なるし、どれほどの新線を建設するかは中国自体で判断することではある。いずれにしても相当な新線建設を目指すことになる。長期目標を2020年までに10万kmにすることを掲げているが、まだまだ足りない。

イ 複線化・複々線化

中国鉄道の貨物輸送には二つの大きな役割がある。

大量・安価な輸送手段

中国は大陸国で水運利用が限定的であるので、その代替輸送手段としての役割がある。

長距離・高速輸送手段

中国の国土は広く長距離輸送貨物が多い。その輸送は事故の心配なしに高速で走れる鉄道の特性を生かせる分野である。

この二つの役割をそれぞれ十分に果たせるよう鉄道輸送力を増強しなければならない。

収入別	旅客(A)	貨物(B)	A/B
年次	億元	億元	%
1985	45.5	157.6	28.9
1990	110.9	272.1	40.8
1991	-	-	-
1992	138.1	300.9	45.9
1993	158.8	315.5	50.3
1994	173.3	346.0	50.1
1995	201.5	357.6	56.3
1996	237.1	406.2	58.4
1997	260.9	460.8	56.6
1998	291.3	502.7	57.9
1999	332.0	522.4	63.6
2000	369.3	566.6	65.2
2001	461.6	688.6	67.0
2002	496.8	704.7	70.5
2003	476.7	784.3	60.8
2004	592.9	943.7	62.8

貨物収入には手小荷物・郵便収入を含まない

図表 - 9

中国鉄道の旅客収入/貨物収入

は速度が遅くとも良く、は高速が必須条件である。単線でこれを同時に満たすのは、輸送量が極めて少ない場合に限られる。速い列車と遅い列車が別々の線路を走るようにすれば良いのであって、それには鉄道の複線化が必要である。輸送量が極めて多い区間では複々線化を検討したい。遅れば遅れるほど建設の困難さは増して来る。

ウ 鉄道貨物運賃の規制緩和

新線建設、複線化・複々線化、電化等の基礎施設建設整備は多額の資金を要する。国務院の鉄道運賃認可は、これまでのところこれと矛盾しているのではなかろうか。国民福祉の面から低運賃政策をとれば、基礎施設建設整備に回せる資金が不足する。鉄道部は、外資導入等いろいろ知恵を絞っているが、本業の収入でまかなえるようにすることが最も良い。それとも国民経済の観点から鉄道部だけを優遇し、大幅減税を与えたり、補助金をふんだんに与えたりするのであれば別だが。

旅客運賃が難しいなら、企業や事業者が支払う貨物運賃だけでも規制緩和したらいかがか。輸送手段間の市場競争は既に始まっており、鉄道が運べないなら貨物はトラックや船に流れるだけである。

自由運賃ということは運賃を上げる自由だけでなく、下げる自由をも意味する。ある輸送区間で発と着の輸送数量に乖離があるなら、片道は空気を運ぶ車輜が出て来る。空いている貨車に貨物を積んでも費用は幾らも増えない。他の輸送手段と貨物獲得を競う場合、運賃を下げることは有効な方法の一つである。しかも非常に有効な方法である

中国の鉄道運賃は輸送距離によって運賃率が変わることがない。発着拠点での費用は、輸送距離が長くなればなるほど総費用に対する割合が低くなるから、どの輸送手段でも自由な市場競争に委ねると遠距離ほど運賃率が下がる。これを遠距離逡減制運賃という。これを採用すると得意な遠距離輸送を鉄道に誘導する効果がある。トラックは近距離輸送、鉄道は遠距離輸送という、かねてからの政策を実現する手段ともなるのではないか。

(鉄道のサービス改善)

ア 拠点間直行

遠距離輸送が得意な鉄道の特性を生かすには、鉄道貨物列車の拠点間直行方式が望ましい。暫く走ってヤード(編組站)で列車編成を解き、行き先別に編成し直す方式では輸送時間(日数)が長くなり過ぎる。また、輸送量が日々変動するので、編成にあぶれる貨車が出てしまい、輸送時間(日数)が不確実になる。また広い敷地と多くの作業員を必要とし、コストがかかり過ぎる。同じヤード方式をとるにしても、米国のように5輛単位作業とすれば能率が5倍になる。

今後は拠点間の長距離を直行し、トラックによる近距離集配で拠点周辺地域荷主をカバーする組合せ輸送をすべきであろう。特急・急行の旅客列車は速いので、運賃のほかに高い料金を負担して戴けるが、実は、停車駅が少ないので総コストが安く済むという事情は、貨物輸送にもあてはまる。

イ コンテナ化

コンテナ輸送は、貨車車輜編成を変えずコンテナだけ積卸しすれば良いので、拠点間直行がやり易い。日本の鉄道貨物輸送のコンテナ分担率は既に85%に達している。中国のそれは3%程度に過ぎず、この大幅増が期待されている。そのためには、従来のヤードと

は別にコンテナ荷役施設を本線に沿って作る必要がある。コンテナ取扱いの拠点駅に、本線平行の荷役線を作っていくということである。

ウ 本線平行ヤード

その場合、従来のヤードは当面そのままが良い。大量輸送も中国鉄道の大事な役割であり、車扱輸送にはヤードが不可欠である。ただし現状のヤードは、同じ出入り口の巾着方式が多く作業効率が低い。入ったところから出て行くので車輛の向きは逆になる。ヨーロッパの旅客駅に多い方式である。今回、旅客列車移動で経験した襄樊旅客駅がこの方式であった。大量輸送でも市場競争が激しくなると、やはりスピード（輸送日数）が問題になって来るので、本線平行ヤードが望ましい。直すなら、コンテナ荷役ヤードと車扱ヤードを一緒の場所に設けると効率的である。

（サービス情報の開示）

ア 貨物輸送ダイヤと運賃

日本でのサービス内容の事前開示の契機は、一つには他の代替輸送手段を意識すること、もう一つは荷主企業の立場に立った全国配送システムを意識することであった。また消費者保護の観点から情報開示を要請されることもあった。

しかし中国鉄道はまだ情報開示の必要性を認識していないように思える。例えば中鉄集装箱運輸有限責任会社は立派なホームページを持っているが、肝心のダイヤと運賃表のところは「建設中」であって、知ることができない。また、中国旅客鉄道の時刻表は売られているが、貨物の時刻表は販売されていない。

それだけでなく高度経済成長で需要が急増しているのだから、情報開示をしてこれ以上の需要に来られても困るということなのかと勘ぐりたくなる。一方で、販売に手間のかからない大口貨物は歓迎する。

過去、日本の国鉄もそのような時期があった。国鉄が民営化されたJR貨物が作った貨物の時刻表は、始めは貨物列車ダイヤをそのまま記載したものであった。直行で行ける場合は良いとして、東京なり大阪なりで中継しないと届かない輸送区間の場合は、荷主が列車を辿って輸送時間（日数）を出し、料程を合算して運賃を算出していた。現在の時刻表は、各発駅から到着地までの輸送時間（日数）と運賃がきちんと記載してあるものになっている。

鉄道貨物の営業では昔から着地セールスが重要であると言われている。到着貨物の配達時に、アポイントなしで発貨物のセールスができるからである。その意味では、着地の到着ダイヤ一覧表も欲しいところである。

貨物輸送ダイヤと運賃のほか、開示して欲しい情報としては、受託貨物の制限、貨物破損事故等の緊急時の対応方と弁償金処理内容。運送保険適用なら保険料率表がある。

イ 貨物所在管理

物流管理上、貨物が今現在どこにあるかは基礎的な情報である。この情報はいつ届けるかの約束と裏腹の関係にある。輸送日数（時間）の情報を開示していつ届けるかを約束し、約束通りに行っているかを確認する。輸送事業者としてはITを活用し、約束通りに行かない例外貨物を摘出して品質管理をすることもできる。

トラックが携帯電話活用により貨物が今どこにいるかを確認できるのに対し、鉄道貨物の所在がなかなか掴めないことが、既に鉄道が敬遠される原因となっている。速やかに対処しなければ、高単価の商品貨物は鉄道に乗って来ない。

ウ 衝撃振動・温度データ

貨物事故は誰も得する人がいない。現在は無事に届くだけで幸運！という水準にあるが、輸送手段間の競争の中で、早晚、それぞれの輸送手段の持つ衝撃振動特性や温度変化特性を踏まえた安全輸送が求められるようになる。鉄道は長距離輸送が多く輸送時間（日数）が長いので衝撃振動が累積し、一定温度を保つべき時間が長い。輸送品質は輸送ダイヤと運賃だけではない。

本来、商品の中身を知らずに買う人はいない訳で、安全に鉄道輸送できる梱包を荷主に求めるなら、全輸送行程に発生し得る振動衝撃や温度変化を前以って荷主に知らせるべきである。

(中鉄集装箱運輸有限責任公司関係)

ア リーファコンテナの導入

中鉄集装箱運輸有限責任公司是毎年のコンテナ取扱いが急増中である。加えて海外から到着するISOコンテナの国内配送を拡大確保すべく、18の中心駅整備を始めとして態勢強化整備を図っていることは喜ばしい。

今のところドライコンテナに努力を集中しているが、是非、リーファコンテナについても運用対象とするように願いたい。中国の国民所得の向上とともに、食の安全の点からコールドチェーンが一般的になる日が近いからである。鉄道コンテナが40、20の国際標準であり、通電型ISOリーファコンテナが、鉄道以外の輸送手段にあっても標準となることが中国物流にとって望ましい。

中国鉄道がリーファコンテナを扱えば、付帯して大きな収入が見込まれる。駅頭に冷蔵・冷凍保管荷役施設を作って荷主企業に賃貸すれば、鉄道部が安定的な収入を得るのみならず、トラック運送・水運との連携により、国民経済的に好ましい効率的な複合一貫輸送が、無理なく自然に形成されることになる。

また輸入貨物の到着扱いだけでなく、中国農産品の国内輸送や輸出発送にも活用できる。

イ コンテナ保守態勢の整備

ISOコンテナの扱いでは、配達完了後のコンテナ再使用前にコンテナの点検と清掃をすることになっている。点検と言っても、コンテナ内部に入って扉を閉め天井に穴が開いていることを示すピンホールを目視確認、天井に上がって傷その他再使用に支障が出る損傷がないかの目視確認くらいで、それほど難しいことはない。穴開き損傷がある場合は、修理せずに再使用することが禁じられている。

国内輸送用の鉄道コンテナについても、これと同等の保守態勢をとって戴きたい。

(遠成集団関係)

ア 取扱貨物を大きさで区分する

遠成集団はドアツードアのサービスを、より荷主に近い立場で提供しているので好ましく、是非躍進して欲しい企業である。

サービス情報の開示がやや不徹底であるが、ホームページで貨物追跡照会に答える仕組みもっており、EDIによる照会回答の実現までもう一步である。

遠成集団で唯一問題なのが荷役品質のバラツキである。

そもそも有蓋貨車の荷室はトラックより高さが高く、最下段の貨物にかかる荷重が大きい。また、個々の貨物自体が大きく重い。右写真が積込完了の荷室の状態であり、異形の貨物を積合わせるから積付けが乱れ美しくない。

こういう貨物を積付ける場合は、積付ける前に貨物を仕分けするのが良い。具体的には、積込ホームに搬入した段階で、決めておいた置き場に置く。大きく重い貨物を先に下に積むのだから、それは荷室入り口近くが置き場になる筈である。

貨物の品目によっても置き場を変える必要もあるだろう。食品のダンボールが油じみた機械と隣り合せでは、汚れる可能性が高くなる。

もっと良いのは、貨物の大きさで取扱区分を分けることである。大きく重い貨物と小さい貨物を積む貨車そのものを変えるか、全く別のサービスとする。小さい貨物は、運賃計算の仕組みから、大きく重い貨物より実は重量当たりでは高単価であり、優遇すべき貨物である。対して、大きく重い貨物は取扱いに手間がかかる割には重量当たり単価が安く、割増料金を頂戴すべき貨物である。この2種類の貨物を同じ荷室に混載したのでは、良い輸送品質を確保できない。

小口輸送市場の競争は、実際面からすると小さく高単価の貨物の奪い合いである。

イ 破損防止対策

以下の対策を荷主とともに進めて戴きたい。

・ 1 個の貨物

中国では一体に荷役が荒く、積卸作業時に貨物の天地がひっくり返ることがある。遠成集団も遺憾ながら例外ではない。同社はマニュアルを配って徹底を図っているけれども、長年の民族習慣は一朝一夕には改まらない。従って行郵・行包の貨車混載を利用する場合は、折コン(折畳の樹脂製コンテナ)かジュラルミン製コンテナを使い、貨物下部だけでなく6面全部に緩衝材を入れる必要がある。遠成集団がこれらの通い箱を用意し、使用料を頂戴すれば増収策にもなる。

・ パレット貨物

行郵・行包の場合、荷室の入り口を通過できればパレットでもOKである。混載状況が写真の通りだから、パレットに積付けてシュリンクを巻いて出すだけでは危うい。4面囲んだボックスパレットとし、できれば上面も囲いたい。



図表 - 10 巨大な小口貨物



図表 - 11 積込完了の状態

・バラ貨物

異形貨物の積合せにはロールボックスが有効である。ボックスパレットと同じ機能で、車輪がついているだけ作業活性が良い。また上面もカバーした方が良いことも、ボックスパレットと同じである。荷役機械を使わないから人海戦術なら短時間に荷役できる。低床ホームの場合には安価な手動式リフトがある。

ロールボックスには冷蔵輸送できるコールド・ロールボックスがある。通電して蓄冷剤を冷やし込み、それで貨物を輸送中冷やす仕組みで、輸送時間が短い行郵なら十分使える。しかもコールド・ロールボックスは上面をカバーする必要がない。

(3) 水運

(コンテナ化のさらなる推進)

21世紀になって長江の水運が大きく変化してきた。その前はバージ(舢舨)にコンテナを積んで、何艘ものバージをタグボートで曳航していたというイメージが一変して、現在は50 - 200TEU積みの小型コンテナ船が航行している。スピードもバージと比べて速く、輸送量も増加し、航行中の安全性も高くなっている。

三峡ダムの建設により水量が調節され、水深も深くなることが期待されるので、現行時速9 - 10ノットのスピードアップ、200TEUを超えるコンテナ船の運航も検討し、さらなるコンテナ化を推進すべきと思料する。

(冷凍貨物の輸送対応)

管見ながら、現時点長江を航行するコンテナ船は冷凍コンテナ用の電源を有していない。また、冷凍船も航行していないと聞いている。

四川省、重慶市、湖北省、湖南省、河南省からいろいろな農畜産物が長江経由コンテナで国内に移出したり、海外に輸出されている。その輸送は常温のドライコンテナを使っており、通常のトラックに貨物を乗せて輸送するのとまったく変わっていない。従来常温では輸送出来なかった農畜産物や鮮度を上げれば付加価値を持つ貨物に的を絞って冷凍コンテナで輸送すれば、商品の付加価値を一層増すことが出来るし、輸出先などの販売の範囲や商品の種類、品質の改良などさまざまな要素が波及効果を持ち幅も広がると思料する。その一つに、上海などの沿海部から航空か鉄道輸送されている食品は量さえまとまれば、行き掛けの駄賃だけに、冷凍コンテナで輸送すれば、時間は掛かるものの、安価に安全に輸送できることになるかもしれない。

問題は冷凍コンテナの調達と船側、ターミナル側の電源(プラグ)と電力不足の解消である。冷凍コンテナの調達と船の電源の設置は、荷主のコンスタントな需要が見込まれるならば、船社はそれに応える筈であり、関係者で検討すべき案件であろう。

コンテナターミナルについては、重慶や瀘州には電源はなかった。武漢の陽邏港は96個(予定も含め)の冷凍コンテナ用の電源を備え、また、陽泗港も個数は未確認ながら冷凍コンテナ蔵置場を設けている。武漢、重慶、瀘州、さらに今回は調査しなかった他の港も今後取扱量の大幅な増加を見込むとすれば、農畜産物や加工食品などの冷凍貨物もかなり取扱うことになるので、冷凍コンテナの需要予測を立てて、相当な電源を設置すべきであろう。

(コンテナ荷役機器)

武漢の陽泗港、陽邏港の2コンテナターミナル、重慶の九龍坡コンテナターミナル、瀘州コンテナターミナルともにガントリークレーンは1基か使用しておらず、多目的クレーンを使用していた。吊り上げ能力が40トンあればコンテナの荷役に支障はないが、荷役効率は断然落ちることを考慮すべきであろう。重慶の新港、寸灘コンテナターミナルは長いワイヤを持ったガントリークレーンを購入するというが、卓見であろう。

特に、武漢は2010年の150万TEU、重慶は70万TEU(寸灘の計画取扱能力)、瀘州も20万TEU(計画能力)と実績と比べ飛躍的な増量を予想している。なおさら荷役効率、ITシステムを導入したターミナルの効率運営に努めるべきであろう。

(CFS、特殊貨物蔵置場など)

農畜産物、加工食品も含めコンテナ1本まで量がまとまらない場合の対応も用意すべきである。通常は貨物運輸代理の業務かもしれないが、コンテナターミナル内、または至近の場所にCFSや冷凍倉庫、危険品置場などの施設があれば便利である。

	2001年3月提案の「構想」の概要	インフラ整備実現見通しを踏まえた「構想」の実現可能性
プロジェクトの名称	西部における農畜産物、加工食品流通システム改善モデル事業（素案）	
プロジェクトの背景と狙い	第10次5ヵ年計画で西部大開発戦略を需要部門と位置づける。農民の所得向上。四川省の農畜産物を対象に、沿海大消費市場向け流通の効率化を中心とした産業振興のモデル事業。	<ul style="list-style-type: none"> ・第11次5ヵ年計画初年度。 ・農民の増収は依然重要課題。 ・内陸部農畜業の生産基地化の必要。 ・農民組織による集出荷の組織化。
実施地点	<p>(1) 鉄道輸送ルート：成都～宝鸡～西安～鄭州～徐州～南京地区(合肥、揚州等主要都市を含む)～長江デルタ地区(上海、杭州、蘇州、無錫等)</p> <p>(2) 道路ルート：成都～達県～万県～武漢～南京地区(同上)～長江デルタ地区(同上)</p> <p>(注) 武漢～上海間については、航路も検討する。</p>	<p>(1) 成都～重慶又は万州～利川～宜昌～武漢～南京～上海(重慶又は万州から宜昌迄は旅客専用線を利用)</p> <p>(2) 成都～重慶又は万州～利川～恩施～宜昌～武漢～南京～上海(重慶～宜昌は2010年開通予定)</p> <p>(3) 瀘州、重慶又は万州～宜昌～武漢～南京～上海間リーファコンテナコンテナ利用を前提とすれば可能。</p>
プロジェクトの概要	<p>(1) 主な施設： 成都（又は近郊）における食品団地のインフラ整備</p> <p>上海駅における定温貯蔵施設実需者へのアクセスの確保</p> <p>(2) 主なシステム： 鉄道輸送については、 <ul style="list-style-type: none"> ・快速旅客列車（成都～上海40時間程度）並の時間で輸送するダイヤを確立し、運行時間を遵守する。（現行貨車所要時間：10日間）。 ・専用貨物列車が用意できるまでの間、旅客列車の一部に専用冷凍貨車を連結して対応。 ・将来的には、食肉専用冷凍列車を運行。 ・民間事業者が輸送計画を立てられるよう輸送情報を公開（サービス提供）する。 <p>トラック輸送については、 <ul style="list-style-type: none"> ・中央政府の指導により、省ごとの道路管理基準の統一又は一括承認。 ・広域輸送事業者組織の育成と輸送網の整備。外資参入の許可。 ・輸送時間現行4～5日間で2日間に短縮（快速旅客列車並）。 ・民間事業者が輸送計画を立てられるよう輸送情報を公開（サービス提供） <p>物流の情報化：GPSにより走行位置の確認と情報の提供等</p> </p></p>	<p>(1) 主な施設： 輸送インフラの整備が進めば、民間食品企業の関心は高まるとみられる。</p> <p>沿海部では、貯蔵能力に問題はないとみられる。</p> <p>(2) 主なシステム： 鉄道輸送については、 <ul style="list-style-type: none"> ・行包快運専列：成都～上海間（62時間）。旅客列車に貨車を連結するサービスは「行郵」「行包」列車ダイヤで実施中。 ・将来は、貨物鉄道の複線化、複々線化を検討すべき。 ・個別対応を前提とするため、不十分。 ・生鮮農産物、冷蔵・冷凍食品の貨物輸送を促進するためには運賃規制緩和が必要。 <p>トラック輸送については、 <ul style="list-style-type: none"> ・绿色通道の整備により、生鮮農産物輸送時の通行税減免等サービスの平準化が進む。 ・外資参入の実績ないのではないか。 ・重慶～宜昌高速道路が開通すれば、同区間の輸送時間は16時間6時間に短縮される見込み。 <p>GPS精度の向上が必要か。</p> </p></p>

図表 - 12 2001年3月提案の「構想」とその実現可能性

資料

1. これまでに提案したプロジェクト「構想」

(1) 2001年3月提案した構想の概要

概念図参照（図表V-1）

1. プロジェクトの名称

西部における農畜産物、加工食品流通システム改善モデル事業（素案）

2. プロジェクトの背景と狙い

中国政府は、本年から始まる第10次5ヵ年計画において西部大開発戦略を重要計画部門に位置づけており、また当面の経済運営としても「農民の所得」向上を喫緊の課題としている。

このプロジェクトは、西部有数の農牧地域である四川省の農畜産物を対象に、沿海大消費市場向け流通の効率化を中心とした産業振興のモデル事業である。

3. 実施地点

(1) 鉄道輸送ルート：成都—宝鶏—西安—鄭州—徐州—南京地区（合肥、揚州等主要都市を含む。）

—長江デルタ地区（上海、杭州、蘇州、無錫等）

(2) 道路ルート：成都—達県—万県—武漢—（合肥、揚州等主要都市を含む。）

—長江デルタ地区（上海、杭州、蘇州、無錫等）

(注) 武漢—上海間については、航路も検討する。

4. プロジェクトの概要

(1) 主な施設：

- ①成都（又は近郊）における食品団地のインフラ整備
- ②上海駅における定温貯蔵施設実需者へのアクセスの確保

(2) 主なシステム：

- ①鉄道輸送については、
 - ・快速旅客列車（成都—上海40時間程度）並の時間で輸送するダイヤを確立し、運行時間を遵守する。（現行貨車所要時間：10日間）。
 - ・専用貨物列車が用意できるまでの間、旅客列車の一部に専用冷凍貨車を連結して対応する。
 - ・将来的には、食肉専用冷凍列車を運行する。
 - ・民間事業者が輸送計画を立てられるよう輸送情報の公開（サービス提供）する。
- ②トラック輸送については、
 - ・中央政府の指導により、省ごとの道路管理基準の統一又は一括承認。
 - ・広域輸送事業者組織の育成と輸送網の整備。外資参入の許可。
 - ・輸送時間を現行4、5日間で2日間に短縮（快速旅客列車並）。

・民間事業者が輸送計画を立てられるよう輸送情報の公開（サービス提供）

③物流の情報化：GISにより走行位置の確認と情報の提供等

5. 中国側国家指導部門

国家経済貿易委員会（貿易市場局）

6. 中国側実施部門

（1）主体部門：四川省政府

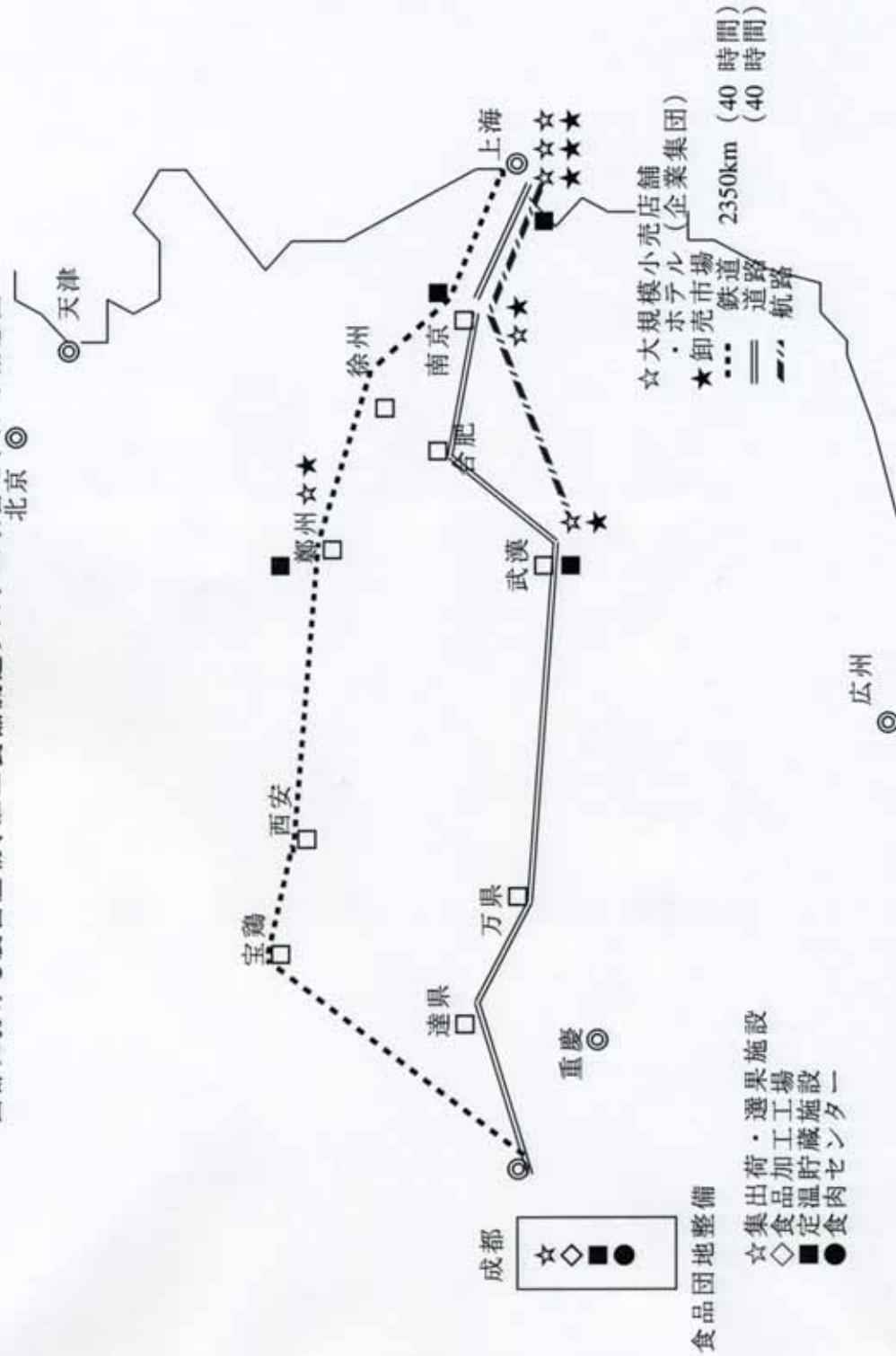
（2）協力部門：上海市政府他関係省

7. 中国側協力部門

（1）中日流通産業発展委員会

（2）四川省、上海市他関係者・直轄市の企業集団

西部における農畜産物、加工食品流通システム改善モデルの概念図



図表 V-1

(2) 2002年3月提案した構想の概要

概念図参照（次頁）

1. プロジェクトの名称

四川省・重慶市主要都市間多温度帯食品小口物流ネットワーク形成のための開発 調査

2. 中国側申請機関

国家経済貿易委員会貿易市場局

3. 中国側実施機関

- (1) 調整機関：中日流通産業発展委員会
- (2) 指導政府機関：四川省政府及び重慶市政府
- (3) 事業参加機関：四川省及び重慶市企業集団

4. 実施地域

四川省・重慶市における主要都市（非農家人口50万人以上の14都市）間多温度帯食品小口物流ネットワーク形成に必要なシステムを構築し、実証試験を行う。

5. 事業の目的、背景

- (1) 西部大開発の始動とWTO加盟
- (2) 2001年3月提案の構想の見直し経過
- (3) 四川省産食肉の現状
 - ・物流の現状……豚肉出荷6,500万頭のうち1/3が省外
 - ・輸送手段 ……冷凍ブロック肉を鉄道輸送
 - ・品質・価格競争力…零細農家の在来種肥育で上海沿海地区での競争力劣る
- (4) 改善策
 - ・品種改良と飼養規模の拡大
 - ・卸売市場の物流機能の整備
 - ・域内小口物流ネットワークの整備（成都市、重慶市を核としたもの）
 - ・輸出対応の大量物流ネットワークの整備（ロシア、東南アジア等）

6. 双方の協力内容

- (1) 中国側委員会は、実証試験の推進体制を組織する
- (2) 日本側は、JICAの承認するコンサルタントと協会・日中委が協力して、所要の技術と専門知識を提供し、実証試験を通じて中国西部開発へ協力する。

7. 想定調査時期と期間

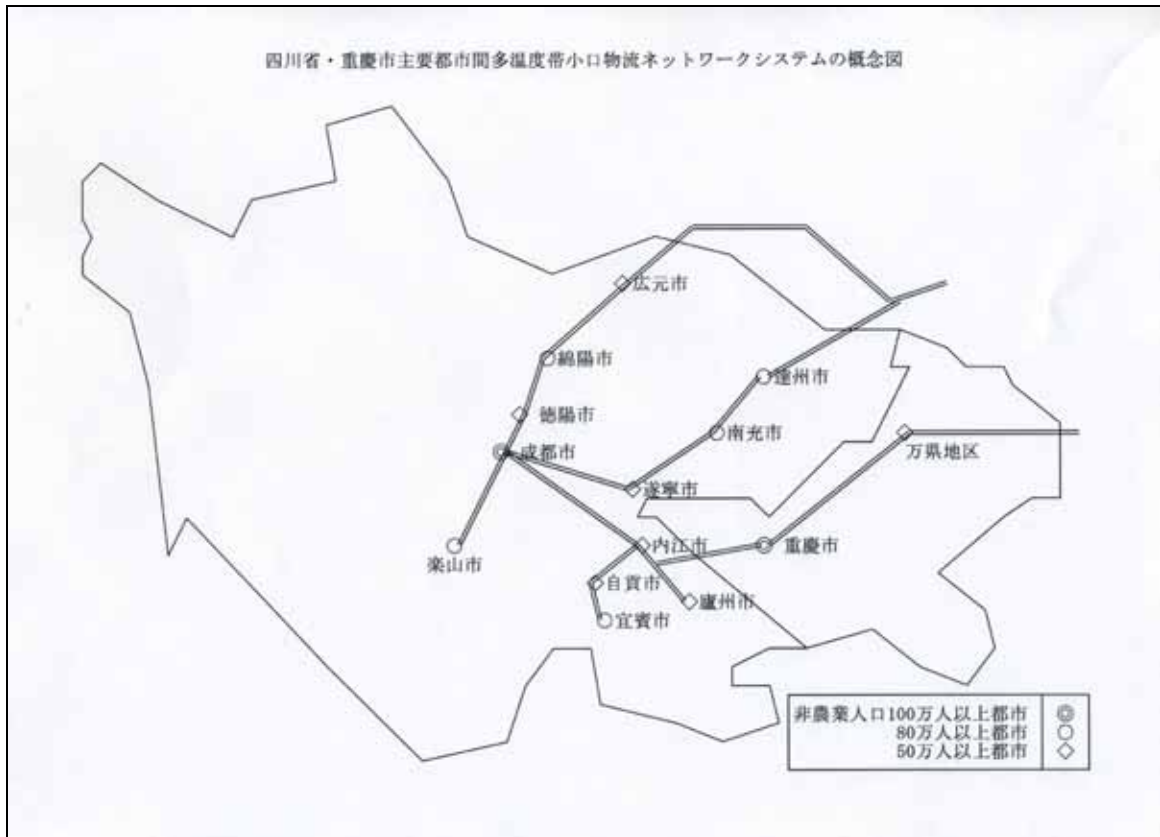
2003年5～8月

8. 調査に必要な日本側提供機材

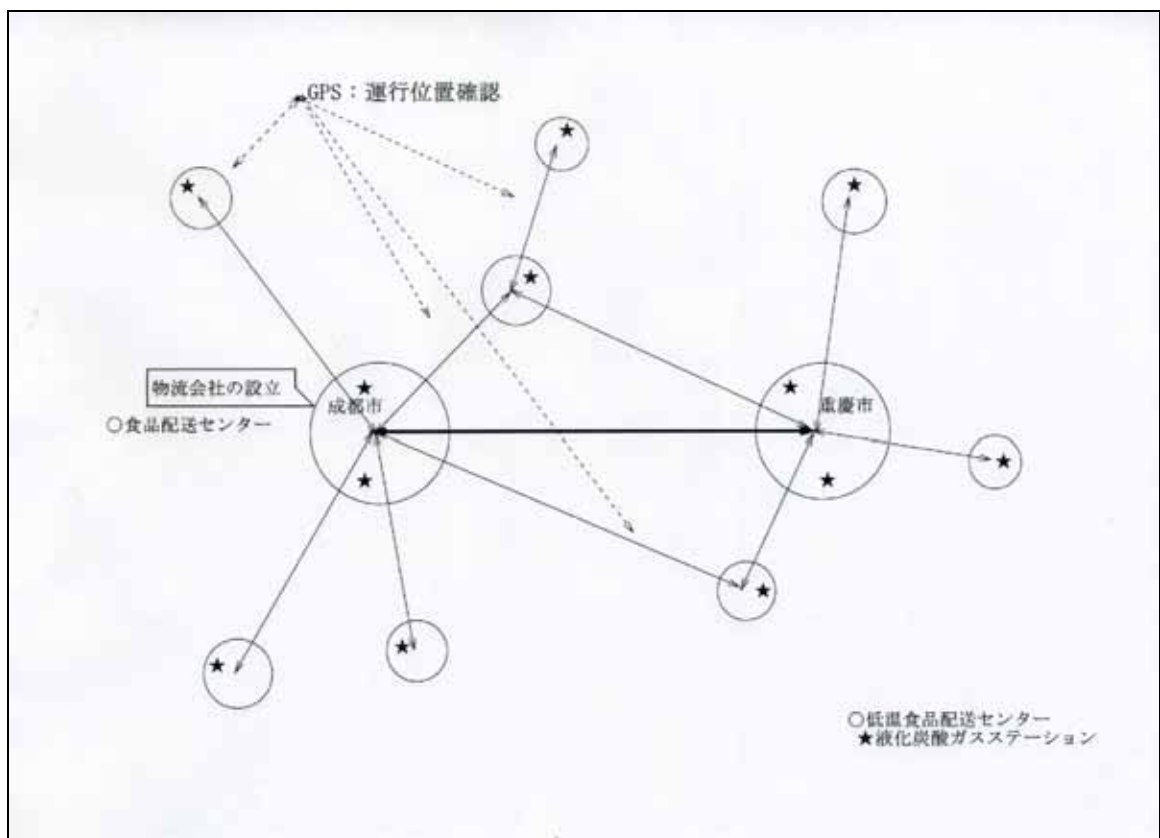
中国で調達できない必要機材については、予算を勘案して検討する。

9. 日本側資金と技術協力関係

資金は **JICA** 開発調査費を当てることとし、その調査費を活用してコンサルタントと社団法人食品流通システム協会の会員企業の専門技術者が所要の協力を行う。



図表 V-2



図表 V-3

2. 中國高速道路地圖



圖表 V-4

3 . 物流関連用語の日中対照表

日文	中文
1 ウィング車	翻斗车
2 エアサス・コンテナ	汽垫集装箱
3 エアサス・トラック	汽垫卡车
4 オンレール	铁路运输（原意：在軌運輸）
5 コイルスプリングのボギー台車	盘簧轉向架
6 5両ユニット	5 辆单位
7 コンテナ床（コンテナ荷室の床のこと）	集装箱底板
8 スキッド	垫木
9 ネステナー	可堆叠的存貯机架
10 ネットダイヤ	平行运行图
11 フォークリフト	叉车
12 プラッター	驱动器
13 ヤード中継輸送方式	编组站中转运输方式、货场中转运输方式
14 ヤードフォークリフト	编组站货场叉车、货场叉车
15 リーフコンテナ	冷藏集装箱
16 リーフサス・トラック	板垫卡车*?
17 ロールボックスパレット	周转车
18 ロングレール	无缝线路

4. 農畜産物主要輸送拠点施設等関連法律・法規等訳出（一覽）

法律名称：国家工商行政管理局「集贸市场管理基本規範（試行）」

公布日時：1999-4-16、実施日時：1999-4-16

原文	和訳
<p>国家工商行政管理局关于印发《集贸市场管理基本规范（试行）》的通知</p> <p>1990年4月16日，工商局</p> <p>各省、自治区、直辖市及计划单列市工商行政管理局： 近几年来，各地在抓紧集贸市场发展和建设的同时，把市场管理工作的重点逐步转移到健全管理制度、完善管理措施、实施规范化管理、创建“文明集贸市场”上来。实践证明，推行规范化管理，是把创建“文明集贸市场”活动推向深入的基础工作。</p> <p>为了更好地贯彻社会主义物质文明和精神文明一起抓的方针，把创建“文明集贸市场”活动扎扎实实地持久地开展下去，进一步搞活流通，繁荣市场，提高集贸市场管理水平，现将《集贸市场管理基本规范（试行）》印发各地试行。</p> <p>《集贸市场管理基本规范（试行）》是集法规政策、规章制度、职业道德、市场秩序及市场建设等多项规定和要求于一体的综合标准。各地在</p>	<p>国家工商行政管理局「集贸市场管理基本規範（試行）」の印刷公布に関する通知</p> <p>1990年4月16日 工商局</p> <p>各省、自治区、直辖市及び計画単列都市工商行政管理局 近年における各地の集贸市场を發展させ、建設することを徹底すると同時に、市場管理業務の重点を徐々に、管理制度の健全化、管理措置の完備化、規範化管理の実施、「文明的な集贸市场」の創建に轉移する。規範化管理の推進は、「文明的な集贸市场」の創建活動を掘り下げた基礎業務に移すことであると実践から既に証明されている。</p> <p>社会主義物質文明及び精神文明を共に取り締る方針をより良く徹底し、「文明的な集贸市场」の創建活動を着実、長期的に展開し、より一層の流通、市場を繁榮させ、集贸市场管理レベルを高めるため、ここに「集贸市场管理基本規範（試行）」を試行するために各地に印刷下達する。</p> <p>「集贸市场管理基本規範（試行）」は、法規政策、規則制度、職業道德、市场秩序及び市場建設等多項目の規定と要求を一体化した総合基準で</p>

贯彻执行中，要从实际出发，因地制宜，根据各类市场的不同情况，加强分类指导，制定具体落实措施和考评制度，把工作落到实处，并将试行中发现的问题及时反映给我局。

附件：集贸市场管理基本规范（试行）

一、经营活动规范

（一）经营者按经营范围在指定地点经营。商品划行归市，分类摆放；摊位编号，对号入市。

（二）摊（店）前挂营业执照或摊位证，食品经营者备卫生许可证和健康证。证照悬挂整齐划一。

（三）固定摊位商品统一价签，明码标价。

（四）服装、百货、家具、熟食等行业试行售货随附商品信誉卡。消费者可凭信誉卡退换商品。

（五）使用法定计量单位度量衡器。自备的衡器，定时统一编号标定。

ある。各地が執行を貫徹する際に、実際から出発し、その地に適した方法を取り、各種の市場の異なる状況に基づき、分類した指導強化し、具体的措置及び評価制度を制定し、仕事を具体的に実現させ、かつ試行中における問題点を速やかに我が局に反映すること。

付属文書：集贸市场管理基本規範（试行）

一、經營活動範圍

（一）經營者は經營範圍を考慮した指定の地点において經營すること。商品は種類、分野によって分類し、商品取引は市場内の規定区域で行わなければならない。店舗は指定された位置につくこと。

（二）店舗の前には營業許可書または店舗位置証明を掲げ、食品經營者は衛生許可証及び健康証を備えること。証明書を整然と一律化に掲げること。

（三）店舗位置を固定し、商品は一律した価格、正札で値段を示すこと。

（四）洋服、百貨、家具、調理済み食品等コーナーでは商品に信用カードを添付すること。消費者は信用カードによって商品を交換返品できる。

（五）法定計量單位の容量衡機を使用すること。自前の衡機の場合は、番号基準を統一すること。

(六) 经营食品有食品夹、洁净包装物、专用容器、防尘防蝇设施；食具洗净、消毒；经营者、操作者穿戴统一的工作服、帽和袖套。

(七) 肉食、活禽经检疫上市，大中城市蔬菜净菜上市，货台洁净。

(八) 货真价实，计量准确，买卖公平。

(九) 接待顾客热情耐心，不厌其烦。

(十) 按时照章交费纳税。

二、管理工作规范

(一) 较大型市场设立市场管理所；中、小型市场设立市场管理办公室或市场管理组。

(二) 建立个体劳动者协会分会组织，按行业或摊位编组，制定行业公约，发挥“自我教育、自我管理、自我服务”作用。

(三) 市场管理人员实行定人员、定任务、定岗位、定责任、定奖罚的岗位目标责任制。

(六) 食品を経営するものは、食品用クリップ、清潔包装物、専用容器、防塵防蝇設備を保有すること。食器は洗浄して、消毒すること。経営者、操作者は統一した作業服、帽子及び袖カバーを着用すること。

(七) 肉食、家禽は検査検疫を経てから市場に売り出し、大中都市の市場では野菜洗浄後に市場に売り出し、貨物台は清潔に保つこと。

(八) 価格に見合う商品、正確な計量で、公平な売買であること。

(九) 顧客に対し熱心でかついらだたないこと。

(十) 随時規定に基づき納税すること。

二、管理業務規範

(一) 比較的大型の市場では市場管理所を設置すること。中型、小型市場では市場管理弁公室または市場管理チームを設置すること。

(二) 自営業労働者協会分会組織を構築し、分野または出店位置編成によって業界公約を制定し、「自己教育、自己管理、自己奉仕」の役割を果たすこと。

(三) 市場管理人員は人員、任務、持場、責任、賞罰の決められた持ち場目標責任制を実行すること。

(四) 市场管理工作办事公开：市场管理人员姓名、职责公开；市场管理政策、法规公开；摊位安排公开；市场管理费收取标准公开；违章违法案件处理结果公开。设举报箱或举报电话，接受群众监督。

(五) 市场管理人员在工作岗位上按规定着装整齐，协管员佩戴统一标志。

(六) 用广播、板报、学习班等多种形式对经营人员及时进行形势、政策的宣传教育，并定期考核。

(七) 在经营户中开展文明摊位和物价、计量信得过摊位评选活动。

(八) 按规定收费，现金日清月结，收入按时上交，支出月结月报。

(九) 统计准确及时，上市商品品种、价格、成交量、成交额日登日统，按时完成报表和动态分析报告，及时发布市场信息。

(十) 市场建立经营户登记簿、好人好事登记簿和违章违法处理登记簿；统计档案、财务档案、物价档案、市场建设档案、文书档案等资料齐全，查找有序。

(四) 市場管理業務を公開すること。市場管理人員の姓名、職責を公開すること。市場管理政策、法規を公開すること。出店位置を公開すること。市場管理費の徴収基準を公開すること。規則違反違法事案の処理結果を公開すること。告発箱又は告発電話を設置し、民衆の監督を受入れること。

(五) 市場管理人員は仕事現場において規定に基づいた清潔な着装で、協力管理人は統一の表記をつけること。

(六) 放送、壁新聞、学習班等多様な形式で経営人員に形勢、政策的な宣伝教育を行い、かつ定期的に審査を行うこと。

(七) 経営者の中で文明的な出店及び物価、計量に信頼度の高い店舗の選出活動を行うこと。

(八) 規定に基づき費用を徴収し、現金の日割清算月ごと決算をし、収入を時間通りに上納し、支出は月ぎめ月払いすること。

(九) 統計は正確で速やかに行い、発売商品の品種、価格、成約数、成約額を日々集計し、時間通りに報告表及び動態分析報告を完成させ、速やかに市場情報を発表すること。

(十) 市場では経営者登録簿、慈善評判登記簿及び規則違反違法処理登記簿を作成すること。統計ファイル、財務ファイル、物価ファイル、市場建設ファイル、文書ファイル等の資料を揃え、検索に備え順序良く並べること。

(十一) 及时发现、查处违章违法案件，做到事实清楚，定性准确，手续完备，处理得当。

(十二) 市场管理人员执行公务用语文明，廉洁奉公，不以权谋私。

(十三) 较大型市场设治安办公室，维护市场治安。

三、服务设施规范

(一) 市场场地固定，设计合理、实用。大、中型市场有厕所，通水电。

(二) 市场场牌、牌匾、行业标志美观醒目。

(三) 设置时事政策宣传栏、查处违章违法公告栏、价格行情栏。较大型市场设播音室、市场示意图和公用电话。

(四) 农副产品行市设置售货台、肉案、活鱼池（桶）、家禽笼；工业品行市有货架、柜台、防雨遮阳设备；熟食摊设专用柜台，饮食摊设清洗、消毒设备；饮食店有污水杂物处理设施和灶具排烟设备。

(十一) 違法案件を速やかに調査・処理し、事実確認、定性を正確にし、手続を完備して、適切な処理を行うこと。

(十二) 市場管理人員が公務を執行するにあたり、用語は文明的で、不正・収賄せず公の務めをし、職権で私利を謀らないこと。

(十三) 比較的大型の市場には治安弁公室を設置し、市場の治安を維持する。

三、サービス施設規範

(一) 市場敷地は固定して、設計は合理的、実用的であること。大型、中型市場にはトイレを設置し、水道電気を通すこと。

(二) 市場の看板、横額、業界標示の外観は美しく人目を引くものであること。

(三) 時事政策宣伝欄、規則違反違法広告調査・処分欄、価格市況欄を設置すること。比較的大型市場には放送室、市場説明図及び公衆電話を設置すること。

(四) 農副産物コーナーには販売台、肉切台、養魚池（桶）、家禽籠を設置する。工業用品コーナーには貨物台、レジカウンター、防雨日よけ設備を設置すること。調理済み食品コーナーには専用のレジカウンター、飲食店舗には洗浄、消毒設備を設置すること。飲食店には汚水生ごみ処理設備及びかまどフード設備を設置すること。

<p>(五) 农副产品批发市场根据需要设置仓库、台磅、防寒苫布；货位、库房安排合理，场内通道畅通。</p> <p>(六) 设置服务台、垃圾箱、果皮箱、消防器材、物资寄存处、饮水处。</p> <p>(七) 建立保护公共设施制度，损坏设施及时补修。</p> <p>(八) 设专职保洁人员，随时清扫垃圾、厕所、排除污水杂物。</p> <p>(九) 市场适宜地方植树栽花、美化环境。</p> <p>(十) 各种车辆停放有序。</p>	<p>(五) 農副産物卸売市場は必要に応じて倉庫、台秤、防寒防水布を設置すること。荷物置場、倉庫は合理的に配置し、場内の通路は滞りなく通じること。</p> <p>(六) サービスカウンター、ゴミ箱、生ごみ入れ、消防器材、荷物預かり所、飲水所を設置すること。</p> <p>(七) 公共設備保護制度を構築し、損傷設備を速やかに修理すること。</p> <p>(八) 専門の清掃員を配置し、随時にゴミ、トイレ、汚水や生ゴミの清掃を行うこと。</p> <p>(九) 市場では適宜な場所で花を植え、木を栽培し、環境の美化に取り組むこと。</p> <p>(十) 各種車両は順序よく停車させること。</p>
--	--

法律名称：「都市農村集貿市場」の範囲等に関する問題の回答

公布日時：1993-6-4、実施日時：1993-6-4

原文	和訳
<p>国家工商行政管理局关于“城乡集贸市场”范围等问题的答复 国家工商行管局</p> <p>答复</p> <p>深圳市工商行政管理局： 你局《关于请求明确“城乡集贸市场”范围的请示》（深工商〔1993〕26号）收悉。经研究，答复如下：</p> <p>一、“城乡集市贸易”是多种经济成分参加、多种经营方式并存、经营国家政策允许放开商品的市场交易形式。“集贸市场”是以集市贸易这种交易形式进行商品交易的活动场所。它是社会主义统一市场的组成部分。</p> <p>一九八三年国务院发布的《城乡集市贸易管理办法》的若干条款中，都写明了是城乡集贸市场，城乡集市贸易应包括大城市中的集贸市场。“城乡”顾名思义就是包括城市与农村。1980年国家工商局在沈阳市就召开大中城市开放农贸市场的经验交流会，邀请各省、市、区政府领导参加。改革开放十几年来，集市贸易不断发展完善，已成为商品流通的一条重要渠道，其内涵和外延较以前有了很大不同。不仅包括农副产品，而且还发展了一批小商品、工业品及废旧物资的市场，经营方式上不但有零售市场，还有批发市场。在</p>	<p>「都市・農村集貿市場」の範囲等に関する問題の回答 国家工商行管局</p> <p>回答</p> <p>深圳市工商行政管理局： 貴局の「「都市・農村集貿市場」の範囲等を明確にする要求に関する報告」（深工商〔1993〕26号）を受け取りました。研究を重ねた結果、回答は以下の通りである。</p> <p>一、「都市・農村定期市貿易」は多種な経済による参加、多種な経営方式が並存し、国家政策が商品の流通を許可する市場取引形式を取るものである。「集貿市場」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。社会主義の統一市場の構成部分である。</p> <p>一九八三年に国務院より下達された「都市・農村貿易管理方法」の若干条項の中にも書かれたとおり、都市・農村定期市貿易は都市・農村集貿市場であり、都市・農村定期市貿易」は大都市の中の集貿市場を含むべきであるとしている。「都市・農村」はその名の通り都市及び農村を含んでいる。1980年国家工商局が瀋陽市において大中都市農貿市場の開放に関する経験交流会を開催し、各省、市、区政府の指導者を招いた。改革開放から10数年、定期市貿易は絶えず発展、完備化していき、今では商品流通</p>

当前我国实行社会主义市场经济的情况下,上述定义符合历史发展的客观需要。李岚清副总理在 1992 年 12 月 24 日听取国家工商局工作汇报时还进一步作了肯定,“可以说,集贸市场是中国市场经济的摇篮、发源地,因为发展市场最先还是从这儿开始的。”

二、工商行政管理机关作为国家的经济监督和行政执法机关,要依法加强对包括集贸市场在内的各类市场的监督管理。市场管理费是工商行政管理机关依照《城乡集市贸易管理办法》的有关规定收取的法定行政规费,取之于市场,用之于市场,其他任何部门和单位无权收取。由于加快市场建设需要多方投资和多家兴办,其市场设施租赁费,可按“谁投资、谁受益”的原则执行。

三、国务院法制局已将我局上报的《城乡集市贸易管理条例》列入一九九三年提交国务院审议的立法项目,有些问题将会在该条例中进一步明确。

1993 年 6 月 4 日

のひとつの重要なルートとなっており、その内包及び外延は以前に比較して著しい変化があった。農副産物のみでなく、一部の小商品、工業品及び不用品・中古品物資の市場をも開発し、経営方式においては小売市場だけでなく、卸売市場も発展させてきた。目前のわが国の社会主義市場経済を実行している下で、上述した定義は歴史発展の客観的な需要を満たすものである。李嵐清副総理が 1992 年 12 月 24 日の国家こう消極業務報告の聞き取り時にさらに肯定的な見方をした。「集贸市场は中国市場経済の揺りかご、発祥地であり、市場発展はここから始まったと言えよう。」

二、工商行政管理機関は国家の経済監督及び行政法律執行機関として、法に基づき集贸市场を含む各種類の市場の監督管理を強化しなければならない。市場管理費は工商行政管理機関が「都市・農村定期市貿易管理方法」の関係規定に基づき徴収する法定の行政費であり、市場から出て市場に用い、その他の部門及び団体は徴収する権利を有しない。市場建設において多方面にわたる投資及び多くの人で興すことが必要なため、その市場施設賃借費は、「投資したものが受益する」原則に基づき執行することができる。

三、国务院法制局は我が局が報告した「都市・農村定期市貿易管理条例」を一九九三年度提出国务院信義立法項目に入れ、一部の問題は当条例の中で一層明確にする。

1993 年 6 月 4 日

法律名称：卸売市場管理方法

公布日時：1994-12-20、実施日時：1994-12-20

原文	和訳
<p data-bbox="147 355 383 384">批发市场管理办法</p> <p data-bbox="147 451 510 480">1994年12月20日，内贸部</p> <p data-bbox="147 547 353 576">第一章 总 则</p> <p data-bbox="147 595 1104 722">第一条 为完善商品批发市场体系，规范批发市场交易行为，使批发市场的建设和管理纳入法制化、规范化轨道，保护交易当事人的正当经营和合法权益，制定本办法。</p> <p data-bbox="147 790 1104 866">第二条 本办法所称“批发市场”，是指为买卖双方提供经常性的、公开的、规范的进行商品批发交易，并具有信息、结算、运输等配套服务功能的场所。</p> <p data-bbox="147 981 1104 1109">第三条 本办法中“中心批发市场”是指经国内贸易部批准或确认，在商品主要产地、销地或集散地中心城市设立的、具有辐射周围地区乃至全国的批发交易场所。</p> <p data-bbox="147 1176 1104 1303">第四条 本办法中的“地方批发市场”是指经所在地省、自治区、直辖市和计划单列市商品流通主管部门或省级人民政府指定的部门批准，在国内贸易部备案设立的批发交易场所。</p>	<p data-bbox="1126 355 1368 384">卸売市場管理方法</p> <p data-bbox="1126 451 1727 480">1994年12月20日 国内貿易部（注1）</p> <p data-bbox="1126 499 1496 528">注1：現商務部。以下同じ。</p> <p data-bbox="1126 547 1310 576">第一章 総則</p> <p data-bbox="1126 595 2089 722">第一条 商品卸売市場システムを改善し、卸売市場での取引行為を規範化し、卸売市場の建設及び管理を法制化、規範化の軌道にのせ、取引当事者の正当な活動及び合法的權益を保護するために本方法を制定する。</p> <p data-bbox="1126 790 2089 917">第二条 本方法で述べる「卸売市場」とは、売り手・買い手双方が恒常的に公開かつ規範的に商品の卸売取引を行え、情報・決済・輸送など一連のサービス機能の備わった場所を指す。</p> <p data-bbox="1126 981 2089 1157">第三条 本方法における「センター卸売市場」は、国内貿易部が批准または確認したもので、商品の主要な産地、消費地または集散地の中心的な都市に設立されており、周辺地域さらには全国的な影響力のある卸売取引場所を指す。</p> <p data-bbox="1126 1224 2089 1399">第四条 本方法における「地方卸売市場」は、その所在地の省・市・自治区および「計画単列都市」（注2）の商品流通主管部門（注3）または省レベルの人民政府が指定する部門の批准を受け、国内貿易部で登録・設立した卸売取引場所を指す。</p>

第五条 经批准或确认设立的批发市场必须使用“批发市场”名称。中心批发市场名称需冠以：所在地(省、市)名称,标明交易商品类别和“中心批发市场”字样;地方批发市场名称需冠以：所在城市名称,标明交易商品类别和“批发市场”字样。未经批准或确认的市场不得使用“批发市场”字样。

第六条 批发市场是社会公益性的非营利事业法人或公司法人。批发市场实行管理委员会监督管理下的理事会(董事会)负责制。

第七条 批发市场以服务为宗旨,遵循公开交易、平等竞争、自由议价的交易原则。

第八条 批发市场必须遵守和执行国家法律和宏观调控政策。

注2：「計画単列都市」とは国家計画委員会単独列席有資格都市の略称である。全国の重要計画会議には中央官庁及び各省・自治区・直轄市の計画委員会代表者が列席するが、「計画単列都市」は行政レベルでは省以下の都市であるものの、特別に直接代表を送り込み、計画会議で省並みの発言権を行使する権利が与えられている。「計画単列都市」には大連、瀋陽、ハルビン、武漢、西安、広州、重慶、南京、青島などがある。

注3：商品流通主管部門。具体的には示されていないが、実質的には旧国内貿易部の省レベルの機構（省商業庁、物資庁など）を指すものと思われる。

第五条 批准または確認を受けた卸売市場は「卸売市場」の名称を使用しなければならない。センター卸売市場の名称には所在地(省・市)の名称、取扱商品名および「センター卸売市場」の文字を標記すること。また、地方卸売市場の名称には所在地の都市名、取扱商品名および「卸売市場」の文字を標記すること。批准及び確認を受けていない市場では「卸売市場」の文字を用いてはならない。

第六条 卸売市場は社会的公益性を持つ非営利事業法人または会社法人である。卸売市場では管理委員会の監督・管理の下における理事会（取締役会）による責任制を実施する。

第七条 卸売市場はサービスを主旨とし、公開取引、平等な競争、自由な価格決定という取引原則を遵守する。

第八条 卸売市場は法律及び国家のマクロ経済政策を遵守しなければならない。

第二章 设立

第九条 中心批发市场必须经国内贸易部批准方可设立;地方批发市场须经省级(含计划单列市)商品流通主管部门或省级人民政府指定的部门批准方可设立。

第十条 国内贸易部根据国家的经济发展状况制定批发市场建设规划。批发市场建设规划包括:

- (一)市场建设的总体思路和方针原则;
- (二)市场的布局、规模和种类;
- (三)市场建设的目标;
- (四)市场管理与指导;
- (五)其他有关市场建设的必须事项。

省、自治区、直辖市和计划单列市商品流通主管部门应根据国内贸易部批发市场建设规划制定本地区市场建设规划,报国内贸易部备案。

第十一条 建立批发市场必须具备以下条件:

- (一)交易商品的主要产地、销地中心城市或商品集散中心,交通方便,通讯发达;

第二章 卸売市場の開設

第九条 センター卸売市場は国内貿易部の批准を受けて開設しなければならない。地方卸売市場は省レベル(「計画単列都市」を含む)の商品流通主管部門か省レベルの人民政府の指定する部門の批准を受けて開設しなければならない。

第十条 国内貿易部は国家の経済発展状況に基づいて、卸売市場建設計画を制定する。卸売市場建設計画には次の事項を含むこと。

- (一)市場建設の全体的な考え方及び方針・原則。
- (二)市場の立地、規模及び種類。
- (三)市場建設の目標。
- (四)市場の管理及び指導について。
- (五)その他の市場建設に関する必要事項。

省・自治区・直辖市及び「計画単列都市」の商品流通主管部門は、国内貿易部の卸売市場建設計画に基づいて、当該地域の市場建設計画を制定し、国内貿易部に届け出なければならない。

第十一条 卸売市場を開設するには以下の条件を備えなければならない。

- (一)商品が取引される主要な産地、消費地の中心的都市であるか、商品

(二)有进行批发交易的场所和基本配套设施;

(三)符合国家和地方市场建设规划。

第十二条 批发市场可由政府部门筹资组建,也可按《中华人民共和国公司法》(以下简称《公司法》)的有关规定由企业出资或合作组建。

第十三条 建立中心批发市场由发起单位提出申请,报国内贸易部批准。
地方批发市场由发起单位提出申请,报所在地省、自治区、直辖市、计划单列市商品流通主管部门或省级人民政府指定的部门批准,并报国内贸易部备案。国内贸易部在接到备案报告一个月内,以书面形式明确答复同意或不同意。同意的,方可依法办理开业等事宜。

第十四条 申请设立中心批发市场需经省级(包括计划单列市)人民政府认可。

第十五条 本办法第十三条所称“发起单位”是指:

(一)政府部门筹资建立的批发市场为参与筹资的有关政府部门和企事业单位根据共同意向设立的筹备办公室(组)。

の集散の中心であり、交通が便利であり、通信が発達していること。

(二)卸売取引を行う場所及び基本的施設があること。

(三)国家及び地方市場の市場建設計画に適合していること。

第十二条 卸売市場は政府部門から資金を調達して開設しても良く、また「中華人民共和国会社法」(以下「会社法」と略称する)(注4)の関連する規定に基づいて企業の出資または共同により開設することもできる。

注4:「中華人民共和国会社法」、原文は「中華人民共和国公司法」(1994年7月1日施行)。

第十三条 センター卸売市場を開設するには発起人が所在地の省・自治区・直辖市、「計画単列都市」の商品流通主管部門または省レベルの人民政府の指定する部門の批准を受け、同時に国内貿易部に届け出ること。国内貿易部は届け出を受けてから一ヶ月以内に、書面をもって可否を明確に回答する。国内貿易部が同意すれば、法律に基づいて開設などの手続きを行うことができる。

第十四条 センター卸売市場の開設を申請するには省レベル(「計画単列都市」を含む)の人民政府の認可を受けなければならない。

第十五条 本方法の第十三条で述べる「発起人」とは次のものを指す。

(一)政府部門が資金を調達して開設する卸売市場については、資金調達に関与した関係政府及び企業が合意に基づいて設立した準備事務局。(注5)

<p>(二)按《公司法》规定以公司形式组建的批发市场为国内贸易部或省、自治区、直辖市和计划单列市商品流通主管部门或省级人民政府指定的部门同意的一个以上的企事业单位。</p> <p>第十六条 申报开办批发市场须提交下列材料:</p> <p>(一)发起单位的申请报告;</p> <p>(二)建立批发市场的可行性报告;</p> <p>(三)建设计划和实施措施;</p> <p>(四)章程、交易规则、内部管理规章草案。</p> <p>第十七条 批发市场可行性报告包含以下内容:</p> <p>(一)拟进行批发交易的商品种类和名称;</p> <p>(二)市场所在地区该种类商品的生产能力、消费量和流通量,及同类市场的数量及规模;</p> <p>(三)市场交易量、交易金额和对周围地区及全国辐射能力预测;</p>	<p>(二)「会社法」の規定に基づいて会社として設立される卸売市場については、国内貿易部または省・自治区・直轄市・「計画単列都市」の商品流通主管部門、更に省レベルの人民政府の指定する部門が同意する一つ以上の企業。</p> <p>注5：原文は「弁公室」。</p> <p>第十六条 卸売市場の開設申請をするには次の書類を提出しなければならない。</p> <p>(一) 発起人の申請報告書。</p> <p>(二) 卸売市場開設の実行可能性報告。(注6)</p> <p>(三) 建設計画及びその実施方法。</p> <p>(四) 定款、取引規則、市場運営規則の草案。</p> <p>注6：feasibility report</p> <p>第十七条 卸売市場の実行可能性報告には以下の事項が含まれていること。</p> <p>(一) 卸売市場を行う商品の類別及び名称。</p> <p>(二) 市場の所在地域の当該商品の生産能力、消費量及び流通量、同種類の市場の数量及び規模。</p> <p>(三) 市場の取引量、取引額及び周辺地域及び全国的な影響力に関する予測。</p>
--	---

<p>(四)所在地交通、通讯和流通设施情况;</p> <p>(五)市场的面积、设施、主要服务功能;</p> <p>(六)专职管理人员情况;</p> <p>(七)批发市场的筹建方案和近、远期建设目标;</p> <p>(八)建设资金数额和筹集方案,投资筹建单位所签订的筹建合同;</p> <p>(九)投资的直接、间接效益预测;</p> <p>(十)项目的优势、不足及相应的对策措施;</p> <p>(十一)其它需要说明的事项。</p>	<p>(四) 所在地の交通、通信及び流通施設の状況。</p> <p>(五) 市場の面積、施設及び主要なサービス機能。</p> <p>(六) 専従職員の状況。</p> <p>(七) 卸売市場の開設準備プラン及び短・長期の建設目標。</p> <p>(八) 建設資金の金額及び資金調達プラン、投資・開設準備に関わる機関で締結した開設準備契約。</p> <p>(九) 投資の直接的・間接的効果の予測。</p> <p>(十) 建設プロジェクトの長所、短所及びその対策。</p> <p>(十一) その他、説明を要する事項。</p>
<p>第十八条 章程、交易规则中应对下列内容做出规定:</p> <p>(一)市场的地点及规模;</p> <p>(二)交易品种;</p> <p>(三)招商方式、组织结构和领导机构、管理机构组成方案;</p>	<p>第十八条 市場の定款、取引規則には次の点に関する規定を定めなければならない。</p> <p>(一) 市場の所在地及び規模。</p> <p>(二) 取引品目。</p> <p>(三) 取引参加者の誘致方法、組織機構、市場の指導機構、運営機構の構成。</p>

<p>(四)交易方式和结算方法;</p> <p>(五)从事批发业务人员的有关事项;</p> <p>(六)从事市场管理人员的有关事项;</p> <p>(七)设施使用费用;</p> <p>(八)交易时间;</p> <p>(九)代理规则和手续费标准;</p> <p>(十)日常经费来源及使用原则;</p> <p>(十一)章程、交易规则所包含的其他要求的内容。</p> <p>第十九条 国内贸易部在接到建立中心批发市场申请和上述文件的三个月内进行审定核实,并明确答复;地方批发市场由省、自治区、直辖市和计划单列市商品流通主管部门或省级人民政府指定部门参照中心批发市场的方式进行审批。</p> <p>第二十条 对批准建立的中心批发市场和经国内贸易部同意备案的地方批发市场,由国内贸易部统一及时予以公告。</p>	<p>(四) 取引方法及び決済方法。</p> <p>(五) 卸売業務従事者に関する関係事項。</p> <p>(六) 市場職員に関する関係事項。</p> <p>(七) 施設の使用料金。</p> <p>(八) 取引時間。</p> <p>(九) 代理業務規則及び手数料の基準</p> <p>(十) 市場の通常経費の収入源及び使用原則。</p> <p>(十一) 定款、取引規則に含まれるべきその他の事項。</p> <p>第十九条 国内貿易部はセンター卸売市場開設に関する申請及び上記の書類を受けてから三ヶ月以内に審査、決定を行い、明確に回答をすること。地方卸売市場については、省・自治区・直辖市・「計画単列都市」の商品流通主管部門あるいは省レベルの人民政府の指定する部門がセンター卸売市場の方法を参照して審査、決定を行うこと。</p> <p>第二十条 開設が批准されたセンター卸売市場及び国内貿易部が記録することに同意した地方卸売市場については、国内貿易部が適時に一度に公告を行う。</p>
--	---

第三章 监督管理机构

第二十一条 批发市场设立管理委员会。中心批发市场管理委员会由国内贸易部、发起单位上级主管部门、所在地政府有关部门的代表和专家组成。管理委员会设主任一人、副主任若干人,分别由国内贸易部、所在地省级(包括计划单列市)人民政府、生产主管部门派员出任。

第二十二条 管理委员会是批发市场的监督管理机构,主要职责是:

(一)批准市场管理规定、章程、交易商管理规则、交易规则、工作人员守则等有关规章制度;

(二)批准交易品种、交易方式(不含中远期合同竞价交易);

(三)协调处理批发市场筹建和运行中涉及的有关政策问题和部门、地区之间的关系;

(四)审批理事会(董事会)的报告;

(五)对批发市场交易活动进行监督、指导;

(六)审议批准批发市场的其它重大事项。

第三章 監督管理機構

第二十一条 卸売市場に管理委員会を設置すること。センター卸売市場管理委員会は、国内貿易部、発起人の上級主管部門、所在地の人民政府の關係部門の代表及び専門家から構成される。管理委員会には主任一名、副主任若干名を置き、それぞれ国内貿易部、所在地の省（「計画単列都市」を含む）人民政府、生産主管部門から人員を派遣して就任する。

第二十二条 管理委員会は卸売市場の監督・管理機構であり、主要な職責は以下の通りである。

(一)卸売市場の運営規則、定款、取引承認管理規則、取引規則、職員職務規定などの関係規則を許可すること。

(二)取引品目、取引方法（ただし、中・長期の期間取決め競売取引（注7）を含まない）を許可すること。

(三)卸売市場の設立準備及び運営過程において生じた政策上の問題や部門間・地域間に関する問題の調整・処理に当たること。

(四)理事会（取締役会）の報告を審査・許可すること。

(五)卸売市場の取引活動に対して監督及び指導を行うこと。

(六)卸売市場のその他の重大事項を審議・許可すること。

注7：原文は「中遠期合同競価交易」。

第二十三条 管理委员会每年至少召开一次会议,会议须有三分之二以上成员出席,其决议须经由半数以上成员通过方为有效。

第二十四条 地方批发市场管理委员会参照中心批发市场管理委员会的模式设立。

第四章 权力机构

第二十五条 政府部门筹资建立的中心批发市场设理事会。理事会是批发市场的权力机构。

理事会由不少于五人的奇数组成,其中参与筹资的政府部门推选的理事不多于理事成员的三分之二,其余由交易商选举的代表出任;理事会选举产生理事长一名、副理事长若干名,任期二年,可以连选连任。理事长是批发市场的法人代表。

(一)理事会对筹资政府部门和交易商负责,行使以下职权:

- 1、制定、修订批发市场有关规章制度;
- 2、决定经营方针和投资方案;
- 3、决定批发市场的招商和交易方式(不含中远期合同竞价交易);

第二十三条 管理委員会は毎年少なくとも一回召集すること。会議は構成員の三分の二以上の出席をもって成立し、その議決は過半数の賛成をもって有効とする。

第二十四条 地方卸売市場の管理委員会は、センター卸売市場の管理委員会の方式を参照して設置する。

第四章 権力機構

第二十五条 政府部門が資金調達を行い設立したセンター卸売市場には理事会を設置する。理事会は卸売市場の意思決定機構である。

理事会は少なくとも五人を下らない奇数人で構成し、そのうち資金調達に関与した政府部門の推薦する理事は理事会構成員の三分の二を超えてはならない。その他の理事は取引商人の選挙によって選出された代表が就任する。理事会には選挙によって選出された理事長一名、副理事长若干名を置き、任期は二年とし、再選・再任を妨げない。理事長は卸売市場の法人代表である。

(一) 理事会は資金調達を行った政府部門及び取引商人に対して責任を負い、以下の権限を行使する。

- 1、卸売市場の関係規則を制定・修正すること。
- 2、市場の運営方針及び投資方案を決定すること。
- 3、卸売市場の取引参加者の誘致方法及び取引方法(ただし、中・長期の期間取決め競売取引を含まない)を決定すること。

<p>4、批准交易商进场交易；</p> <p>5、批准交易商开展代理批发业务；</p> <p>6、决定批发市场的合并、分立、解散和清算等；</p> <p>7、决定批发市场内部机构设置；</p> <p>8、聘任或解聘高级管理人员；</p> <p>9、制定批发市场年度预、决算方案。</p> <p>(二)批发市场设总经理(或总裁),总经理(总裁)由理事会聘任。总经理(总裁)对理事会负责,行使以下职权:</p> <p>1、组织实施批发市场经营方针和投资方案；</p> <p>2、拟定批发市场内部管理机构设置方案；</p> <p>3、拟订批发市场具体管理制度；</p> <p>4、负责批发市场日常工作；</p> <p>5、批发市场章程和理事会授予的其他职权。总经理(总裁)列席理事会会议。</p> <p>第二十六条 中心批发市场根据需要设立交易、信息、结算、交割、开发、监察等职能部门。</p>	<p>4、取引商人の取引への参加を許可すること。</p> <p>5、取引商人が代理卸売業務を行うことを許可すること。</p> <p>6、卸売市場の合併、独立、解散及び清算を決定すること。</p> <p>7、卸売市場の内部組織の設置を決定すること。</p> <p>8、高技能の管理人員の招請、解任を行うこと。</p> <p>9、卸売市場の年度予算案及び年度決算案を制定すること。</p> <p>(二)卸売市場は総経理(又は総裁)を設置し、総経理(総裁)は理事会により招請される。総経理(総裁)は理事会に対して責任を負い、以下の権限を行使する。</p> <p>1、卸売市場の運営方針及び投資方案を組織的に実施すること。</p> <p>2、卸売市場の内部組織の設置計画を策定すること。</p> <p>3、卸売市場の具体的な管理・運営制度を策定すること。</p> <p>4、卸売市場の日常的業務に対して責任をもってあたること。</p> <p>5、卸売市場の定款及び理事会が与えたその他の職務権限を行使すること。総経理(総裁)は理事会の会議に出席すること。</p> <p>第二十六条 センター卸売市場の必要に応じて取引、情報、決済、商品引渡し、業務開発、監督などの担当部局を設置することができる。</p>
--	---

第二十七条 按《公司法》投立的中心批发市场设董事会。董事会是批发市场的权力机构,董事会等组织机构产生、职权按《公司法》的有关规定执行。

第二十八条 地方批发市场工作机构由当地政府根据当地实际情况设立,也可参照中心批发市场模式设立。

第五章 交易商

第二十九条 本办法所称“交易商”,是指具有商品批发交易能力,可进入批发市场进行交易的批发企业、经纪商和经批准的生产企业和用户。

第三十条 交易商必须具备下列条件:

- (一)具有独立的法人资格;
- (二)拥有开展规定商品批发业务所必需的最低注册资金和相应的经营设施;
- (三)经纪商要有经营批发业务的许可;
- (四)有良好的商业信誉,无违法记录;
- (五)批发市场章程规定的其他必备条件。

第二十七条 「会社法」に基づいて開設されたセンター卸売市場には取締役会を設置する。取締役会は卸売市場の意思決定機構であり、取締役会などの機構の設置や職務権限については「会社法」の関連する規定に基づいて実施する。

第二十八条 地方卸売市場の業務機構は、地元政府が現地の実情に応じて設置し、センター卸売市場の方式を参照することもできる。

第五章 取引商人

第二十九条 本方法における「取引商人」とは、商品卸売取引能力をもち、卸売市場における取引のできる卸売企業、仲買商人（訳注）及び許可を受けた生産者及び需要者をさす。

第三十条 取引商人は次の条件を満たさなければならない。

- (一) 独立した法人格を有すること。
- (二) 定められた商品の卸売業務に必要な最低限の登録資本金及び相応の業務施設を保有していること。
- (三) 仲買商人は卸売業務の経営許可を有していなければならないこと。
- (四) 優れた取引信用及び違法活動の前科の無いことに関する記録があること。
- (五) 卸売市場定款が定めるその他の必須条件。

第三十一条 凡具备上述条件的批发企业、经纪商和大的生产企业和用户均可向市场提出申请,经理事会(董事会)批准,方可进场交易。

第三十二条 交易商平等地享有批发市场章程赋予的权利,履行章程规定的义务。

第三十三条 交易商必须委派具有资格证书的交易员进场交易。批发市场交易专业人员资格认定由国内贸易部负责。其培训、考核事项可委托全国性行业组织或其他有关部门具体承办。培训合格者将发给从业资格证书,未取得资格证书的人员不得参加交易。

第三十四条 交易员根据授权全权负责所代表交易商在市场内的交易,所签订的合同具有法律效力。交易员只能接受本单位的指令,不得接受其他交易商或客户的指令。

第三十五条 经理事会(董事会)批准,企业法人交易商有权接受客户的委托,进行代理批发业务。

第三十六条 企业法人交易商变更法人代表时,在变更后一个月内向批发市场备案。变更或增加交易员须提前十五天向批发市场备案,原交易员在了结各项手续后方可退出。

第三十一条 上記の条件を備えた卸売企業、仲買商人及び大規模な生産者及び需要者は、すべて市場に申請することができ、理事会（取締役会）の許可を経て、取引に参加することができる。

第三十二条 取引商人は卸売市場定款が与えた権利を平等に享受し、定款に規定された義務を履行する。

第三十三条 取引商人は資格証明書をもつ商品取引員を派遣して取引を行わなければならない。卸売市場の商品取引員の資格認定は国内貿易部が担当する。その研修、審査事項は全国性的の業界組織またはその他の関係部門に委託して実施させることができる。研修合格者には就業資格証明が給付されるが、未取得者は取引に参加することができない。

第三十四条 取引員は取引商人から委譲された権限に基づき取引商人を代表して取引に参加し、締結した契約は法的効力をもつ。取引員は所属機関の指示のみを受けることができ、その他の取引商人又は顧客の指示を受けてはならない。

第三十五条 理事会の許可を経て、企業法人の取引商人は顧客の委託を受けて代理卸売業務を行う。

第三十六条 企業法人の取引商人が法人代表を変更する際は、変更後一ヶ月以内に卸売市場に届出をすること。取引員の変更又は増加時には、十五日前までに卸売市場に届け出を出さなければならず、それまでの取引員は各項目の手続き完了後に退くことができる。

第六章 交易

第三十七条 交易商按照诚实、守信、公平、公正的原则在批发市场内进行交易。

第三十八条 交易方式根据不同商品的特性采取协商买卖、竞价买卖和拍卖。

第三十九条 批发市场内的交易经市场确认后具有法律效力,买卖双方必须严格履约。批发市场有保证交易双方履约的权力和义务。

第四十条 即期现货成交按双方商定的时间、地点、品种、数量、质量等条件和交货方式由买卖双方负责,批发市场负责监督。

第四十一条 严格控制批发市场进行中远期合同竞价交易。批发市场进行中远期合同竞价交易或由即期货交易转为中远期合同竞价交易,必须经国内贸易部批准。

第四十二条 改变或增加中远期合同竞价交易品种必须报国内贸易部批准。

第六章 取引

第三十七条 取引商人は誠実、信用厳守、公平、公正の原則に基づき卸売市場内において取引を行う。

第三十八条 取引商人は商品の特性に応じて協議取引、競売（注8）、せり（注9）を採用する。

注8：競売の原文は「競価売買」。

注9：せりの原文は「拍賣」。

第三十九条 卸売市場内における取引は、市場側が確認した後に法的効力を持ち、売買双方は厳格に履行しなければならない。卸売市場は売買双方の契約履行が保証する権限及び責任をもつ。

第四十条 即時現物（注10）取引の成約については、売買双方が取決め時間、地点、品目、数量、品質などの条件及び引渡し方法は売買双方が責任をもって決め、卸売市場は監督する責任をもつ。

注10：原文は「即期現貨」。

第四十一条 卸売市場における中・長期の期間取決め競売取引を厳しく抑制する。卸売市場における中・長期の期間取決め競売取引又は即時現物取引を中・長期の期間取決め競売取引に変更する際には、国内貿易部の許可を得なければならない。

第四十二条 中・長期の期間取決め競売取引を行う商品の品目の変更又は増加時には、国内貿易部に報告して許可を得なければならない。

第四十三条 中远期合同竞价交易具体管理办法由国内贸易部另行制定。

第四十四条 有条件的批发市场要主动争取铁路、交通部门的支持。

第四十五条 批发市场交易品种必须符合国家认可的质量标准。

第四十六条 批发市场可根据国内贸易部、生产主管部门或地方政府的要
求,承办全国或省、市范围的商品交易会。

第四十七条 批发市场内的交易禁止下列行为:

(一)蓄意串通,制造虚假供求和价格;

(二)故意捏造或散布虚假的、容易使人误解的信息;

(三)以操纵市场为目的,连续抬价或压价买入或卖出同一种商品;

(四)以其他直接或间接方式,操纵或扰乱交易;

第四十三条 中・長期の期間取決め競売取引の具体的な管理方法は国内貿易部が別途にて制定する。

第四十四条 条件の備わった卸売市場は、鉄道・交通部門の支援を積極的に取り付ける必要がある。

第四十五条 卸売市場の取引品目は国家が認可した品質基準に適合しなければならない。

第四十六条 卸売市場は国内貿易部、生産主管部門又は地方政府の要請に基づき、全国範囲又は省・市範囲での商品取引会を開催することができる。

第四十七条 卸売市場内の取引では以下の行為を禁止する。

(一) 悪意による結託して、虚偽の需給及び価格を造る。

(二) 故意による捏造又は虚偽及び誤解を与えやすい情報を散布すること。

(三) 市場を操作する目的で、一つの商品の価格を立続けに不法で値上げ、又は価格を押えての買付け、または同一商品の売出しによる物価を暴騰、暴落させること。

(四) その他の直接的又は間接的な方法で、取引の操縦又は攪乱させること。

<p>(五) 未经批准进行中远期合同竞价交易;</p> <p>(六) 未经批准开展代理批发业务;</p> <p>(七) 从事代理批发业务收受章程规定的手续费以外的报酬。</p> <p>第七章 代理批发</p> <p>第四十八条 交易商进行代理批发业务必须遵守代理规则和有关细则。</p> <p>第四十九条 批发市场对交易商负责, 代理者对被代理者负责。</p> <p>第五十条 代理者可向被代理者收取手续费。</p> <p>第五十一条 批发市场有权对代理业务进行检查监督, 保护被代理者的利益。</p> <p>第五十二条 被代理者可以自由选择代理者, 代理条件由代理双方本着公正、合理的原则协商确定并签订代理协议。</p> <p>第八章 价 格</p> <p>第五十三条 除国家另有规定外, 批发市场交易价格允许随行就市, 法定报价货币为人民币。</p>	<p>(五) 許可を受けずに中・長期の期間取決め競売取引を行うこと。</p> <p>(六) 許可を受けずに代理卸売業務を行うこと。</p> <p>(七) 代理卸売業務に際して定款で定めた手数料以外の報酬を徴収すること。</p> <p>第七章 代理卸売業務</p> <p>第四十八条 取引商人が代理卸売業務を行う際には、代理業務規則及び関係する細則を遵守しなければならない。</p> <p>第四十九条 卸売市場は取引商人に対して責任を負い、代理人は被代理人に対して責任を負う。</p> <p>第五十条 代理人は被代理人から手数料を徴収することができる。</p> <p>第五十一条 卸売市場は代理業務に対して監査・監督を行う権限をもち、被代理人の利益を保護する。</p> <p>第五十二条 被代理人は代理人を自由に選択することが出来、代理業務の条件は双方が公正かつ合理性を求める原則に沿って代理業務協定を協議・締結する。</p> <p>第八章 価格</p> <p>第五十三条 国家が別途定める以外は、卸売市場の取引価格は市場相場によって上下することが認められ、法定の価格表示貨幣は人民元とする。</p>
---	---

第五十四条 批发市场应根据国家有关法律制定价格管理规则。

第五十五条 批发市场成交的价格、数量等信息由批发市场专门机构统一汇总。

第五十六条 建立批发市场行情报告制度。中心批发市场在每天交易结束后,要将成交品种、产地、数量、价格等行情报国内贸易部,统一向全国发布。地方批发市场在每天交易结束后,要将成交品种、产地、数量、价格等行情报省级(包括计划单列市)商品流通主管部门或省级人民政府指定的部门,统一组织发布;各地商品流通主管部门要定期将上述行情报国内贸易部。

第九章 结 算

第五十七条 有条件的批发市场对场内成交的商品实行统一结算。

第五十八条 以竞价方式交易的批发市场可实行保证金制度。条件成熟后要建立全国统一的结算机构。

第五十九条 批发市场有权追偿并处罚违约方造成的经济损失。

第五十四条 卸売市場は国家の関係法律に基づき価格管理規則を制定しなければならない。

第五十五条 卸売市場で成約した価格、数量などの情報は、卸売市場の専門機構が統一して集計する。

第五十六条 卸売市場の市況報告制度を確立する。センター卸売市場は毎日の取引終了後に、成約した品目、産地、数量、価格などの市況を国内貿易部に報告しなければならない。国内貿易部から全国に向けて統一的に公表する。地方卸売市場は毎日の取引終了後に、成約した品目、産地、数量、価格等の市況を省(計画単列都市を含む)流通主管部门又は省人民政府が指定した部門に報告しなければならない。そこから組織的に公表する。各地の商品流通主管部门は定期的に上記の市況を定期的に国内貿易部に報告しなければならない。

第九章 代金決済

第五十七条 条件の備わった卸売市場は、場内の成約した商品に対し統一した決済を行う。

第五十八条 競売方式で取引を行う卸売市場では保証金制度を実施することができる。条件が熟した後には、全国統一の決済機構を設立する。

第五十九条 卸売市場は契約違反による経済的損害を回収し、違反者を処罰する権限を有する。

第十章 监督管理

第六十条 批发市场必须积极、严谨、高效地为交易商服务,凡因市场工作人员失职、渎职造成损失的,由市场予以赔偿。

第六十一条 批发市场的工作人员必须主持公道、清正廉洁,不得参与场内的交易活动。对于循私舞弊、违法乱纪者,按工作人员守则的有关条款予以处罚。情节严重者,按照干部、职工管理权限和有关法律、法规由有关部门处理。

第六十二条 批发市场有权监督交易商的交易行为;有权按有关规定、章程和细则对违章、违纪行为进行处罚。

第六十三条 交易者不严格履行商品批发合同所规定的各项条款产生的纠纷,首先由买卖双方协商解决,双方不能达成一致意见时,由批发市场依法予以调解。

第六十四条 批发市场通过下列工作行使监督、处罚的职责:

(一)听取交易商申诉;

(二)受理对交易商不正当行为的指控;

(三)调查交易商交易、财务状况,检查帐册、文件和原始记录;

第十章 监督管理

第六十条 卸売市場は積極的、厳粛かつ効果的に取引商人に対してサービスを行わなければならない。市場職員の過失や不正によって生じた損失は、市場が賠償する。

第六十一条 卸売市場の職員は公正かつ清廉潔白でなければならない。場内での取引活動に参加してはならない。私利私欲のために不正行為を行い、法に背き規律を乱した職員は、職員職務規定の関係条項に基づいて処罰する。深刻な場合には、幹部・職員管理権限及び関係法律・法規に基づき、関係機関が処分する。

第六十二条 卸売市場は取引商人の取引行為を監督する権限を有する。また、関係規則、定款及び細則に基づき規則違反行為に対し処罰する権利を有する。

第六十三条 商品取引員が商品卸売契約に定められた条項を厳格に履行しないことにより生じた紛争は、まず売買双方の協議による解決を目指し、双方の合意が得られない場合には卸売市場が法律に基づき調停する。

第六十四条 卸売市場は以下の活動を通じて監督、処罰の責務を行使する。

(一) 取引商人の訴えを聴取すること。

(二) 取引商人の不正行為に対する告発を受理すること。

(三) 取引商人の取引・財務状況を調査し、帳簿、書類及び原本を検査す

(四)以书面形式通知交易商停止或纠正不正当行为。

第六十五条 对交易商和交易员的违规行为,按市场有关规定予以警告、取消交易商及交易员资格处罚。情节严重、触犯刑律的行为依法由司法机关审理。

第六十六条 批发市场对交易商和交易员资格实行年审制度,并向国内贸易部备案。

第六十七条 当批发市场交易中出现不正当行为或不正常价格时,国内贸易部或各地商品流通主管部门可对批发市场交易进行监督指导。并有权要求批发市场或交易商提供业务报告或资料,进行检查。

第十一章 附 则

第六十八条 各省、自治区、直辖市和计划单列市商品流通主管部门可根据本办法制定地方批发市场管理办法。

第六十九条 本办法由国内贸易部负责解释。

第七十条 本办法自发布之日起施行。

ること。

(四) 書面をもって取引商人の不正行為の停止を勧告し指弾すること。

第六十五条 取引商人及び商品取引員の規則違反行為に対しては、市場の關係規定に照らして、警告、資格取消しなどの処罰を与える。深刻で、刑法に触れる行為は司法機關によって審査・処理する。

第六十六条 卸売市場は取引商人及び商品取引員の資格について、年度審査制度を実施し、国内貿易部に届け出る。

第六十七条 卸売市場の取引において不正行為の発生又は不正常的な価格変動が見られる際には、国内貿易部又は各地の商品流通主管部門が、卸売市場の取引に対して監督及び指導を行うことができる。かつ卸売市場または取引商人に対して報告及び資料の提出を求め、検査を行う権限を有する。

第十一章 附則

第六十八条 各省、自治区、直辖市及び「計画単列都市」の商品流通主管部門は、本方法に基づき地方の卸売市場管理方法を制定することができる。

第六十九条 本方法は国内貿易部が解釈する責任を負う。

第七十条 本方法は公布日より施行する。

法律名称：全国高效率生鲜农产品物流「绿色通道」建设实施方案

公布日時：2005-1-13、実施日時：2005-1-13

原文	和文
<p data-bbox="134 355 1117 486">全国高效率鲜活农产品物流“绿色通道”建设实施方案 交通部 公安部 农业部 商务部 发展改革委 财政部 国务院纠风办</p> <p data-bbox="734 547 1010 579">二〇〇五年一月十三日</p> <p data-bbox="134 643 1117 1062">建立顺畅、便捷的鲜活农产品物流网络对促进农产品流通和农民增收具有重要意义。从1995年起，全国先后建成了山东寿光至北京、海南至北京、海南至上海、山东寿光至哈尔滨等四条蔬菜运输“绿色通道”，穿越全国18个省（市、区）总里程达到1.1万公里。除此之外，一些省（市）也相继建立了具有区域特点的鲜活农产品公路运输“绿色通道”。这些“绿色通道”的开通，对提高农产品流通效率、促进农民增收起到了积极作用，为农村经济的发展注入了新的生机和活力。为了贯彻落实中共中央、国务院《关于促进农民增收若干政策的意见》，在全国建立高效率的鲜活农产品物流“绿色通道”，支持鲜活农产品运销，为农民增收创造条件，制定本实施方案。</p>	<p data-bbox="1120 355 2101 486">全国高效率生鲜农产品物流「绿色通道」建设实施方案 交通部 公安部 農業部 商務部 中華人民共和国国家發展和改革委員会 財政部 國務院整風辦公室</p> <p data-bbox="1720 547 1995 579">2005年1月13日</p> <p data-bbox="1120 643 2101 1257">速やかな生鲜农产品物流ネットワークを構築することは、農産物の流通及び農民の増収にとって、重要な意義を有する。1995年以来、全国で山東省寿光市から北京市まで、海南省から北京市まで、海南省から上海市まで、山東省寿光市からハルビン市まで等の4本の野菜輸送「绿色通道」を前後して建設し、全国18の省（直轄市、自治区）跨る全行程は、1.1万kmに及んでいる。このほか、一部の省（直轄市）では、地域的特色を有する生鲜农产品道路輸送「绿色通道」を引き続き建設している。これらの「绿色通道」の開通は、農産物の流通効率の向上と農民の増収にとって、積極的な作用を發揮しており、そしてまた農村經濟の發展にとって、新たな生活の機能や活力をつぎ込んでいる。中国共産党中央委員会、國務院の「農民の收入増加の若干の政策に関する意見」*を貫徹し、全国で建設中の高效率の生鲜农产品物流「绿色通道」において、生鲜农产品の輸送販売を支持し、農民増収の条件創造のために、本实施方案を制定した。</p> <p data-bbox="1189 1273 2101 1305">* 当該法律文書は、2005年中国共産党中央委員会1号文献である。</p>

一、建立全国鲜活农产品流通“绿色通道”的指導思想和原則

(一) 指導思想

以“三个代表”重要思想為指導，樹立和落實以人為本和全面、協調、可持續的發展觀，統籌城鄉發展，積極支持鮮活農產品合法運輸，以快捷、順暢、低成本的流通促進農村經濟發展和農民增收。至 2005 年底，基本建成全國鮮活農產品流通“五縱二橫”的“綠色通道”網絡，提高鮮活農產品的運輸效率。

(二) 工作原則

1、合理布局，完善網絡。以現有國道網為基礎，對全國鮮活農產品流通“綠色通道”進行合理布局，構建連接全國主要產銷區的“綠色通道”網絡，實現鮮活農產品全程順暢流通，充分發揮市場在資源配置中的基礎性作用。

2、突出重點，穩步推進。根據《公路法》、《道路交通安全法》、《收費公路管理條例》等法律法規的有關規定，以提高鮮活農產品跨區域流通效率為重點，完善各項配套政策，精心組織，積極穩妥地推進全國鮮活農產品流通“綠色通道”建設工作，切實改善鮮活農產品流通環境。

一、全國生鮮農產物流通「綠色通道」の指導思想及び原則の確立

(一) 指導思想

「三つの代表」の重要思想を指導とし、人を本とし、かつ全面的、強制的、持続的な発展観を樹立し、確かなものにし、都市及び農村の発展を統一的に按配し、生鮮農産物の適法輸送を積極的に支持し、速やかかつ低コストの流通により、農村経済の発展と農民の增收を促進する。2005 年末までに、全国生鮮農産物流通「五縦二横」の「綠色通道」ネットワークを基本的には建設し、生鮮農産物の輸送効率を向上させる。

(二) 業務原則

1、合理的に配分し、完全なネットワークとすること。現存する国道ネットワークを基礎とし、全国生鮮農産物流通「綠色通道」を合理的に配分し、全国主要生産販売地域をつなげた「綠色通道」ネットワークを構築し、生鮮農産物の全行程における速やかな流通を実現し、市場の資源分配における基礎的な作用を十分に発揮する。

2、重要課題を強調し、安定して推進すること。「道路法」*1、「道路交通安全法」*2、「道路徴収費管理条例」*3等の法律法規に關係規定に基づいて、生鮮農産物の地域を跨った流通効率の向上を重点課題とし、各關係政策を完全なものにし、入念に組織して、全国生鮮農産物流通「綠色通道」建設業務を積極的、安定的に推進する。

*1 当該法律は、「中華人民共和國道路法」（中華人民共和國主席令 86 号）1997 年 7 月 3 日公布、1998 年 1 月 1 日施行のもので、2004 年 8 月 28 日に第二次改正を経ている。

*2 当該法律は、「中華人民共和國道路交通安全法」（中華人民共和國主席令 8 号）2003 年 10 月 28 日公布、2004 年 5 月 1 日施行のもの

二、建立全国鲜活农产品流通“绿色通道”的主要内容

(一) 构建全国鲜活农产品主要产销区之间“绿色通道”网络

以现有国道网为基础，结合主要鲜活农产品的流量和流向，在全国建立布局为“五纵二横”的“绿色通道”网络。具体走向和控制点如下：

“五纵二横”鲜活农产品“绿色通道”网布局表

五纵：

路线	里程km	主控点	涉及国道
银川—昆明	2700	银川-成都-昆明	G109/G213
呼和浩特—南宁	3000	呼和浩特-西安-重庆-贵阳-南宁	G209/G307/G210
北京—海口	4345	北京-石家庄-郑州-武汉-长沙-广州-海口；长沙—南宁	G107/G325/G207/G322
长沙—南宁连接线			
哈尔滨—海口	5500	哈尔滨-长春-沈阳-天津-济南-合肥-南昌-广州-海口；天津-北京	G102/G205//G309/G104/G206/G320/G105/G325/G207G103
天津—北京连接线			
上海—海口	2500	上海-梅州-深圳-广州-海口	G320/G205/G325/G207
鹰潭—常山连接线			
合计	18045	-	-

である。

*3 当該法規は、「道路徴収費管理条例」（国务院令 417 号）2004 年 9 月 13 日公布、2004 年 11 月 1 日施行のもので、「中華人民共和国道路法」に基づき制定された。

二、全国生鮮農産物流通「绿色通道」建設の主な内容

(一) 全国生鮮農産物の主要生産販売地域間「绿色通道」ネットワークの構築

現存する国道ネットワークを基礎とし、主要な生鮮農産物の流通量と流れを結合し、全国に「五縦二横」の「绿色通道」ネットワークを配分、建設する。具体的な方向及び管理地点は、以下のとおりである。

「五縦二横」生鮮農産物「绿色通道」ネットワーク分布表

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—濟南—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：

路线	里程km	主控点	涉及国道
连云港—乌鲁木齐	4140	连云港—徐州—郑州—西安—兰州—乌鲁木齐；西宁—兰州	G310/G312
西宁—兰州连接线			
上海—拉萨	4800	上海—南京—合肥—安庆—武汉—成都—拉萨	G312/G206/G318
合计	8940	-	-

(注：全国鲜活农产品“绿色通道”布局图附后。)

在“绿色通道”线路上逐步设置样式统一的标识标志(样式见下图)，方便鲜活农产品运输车辆选择出行。



(注：标识牌为绿底白字，形状为长方形，尺寸参照《道路交通标志和标线》(GB5768-1999)中关于指路标志的规定执行。)

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	-	-

(注：全国生鮮農産物「绿色通道」配布図を後方に付す。)

「绿色通道」路線上においては、統一的な標識表示(様式は下図参照)を設置し、生鮮農産物輸送車両に便宜を図り、選択遠出させる。



(注：標識板は緑色背景に白字とし、形状は長方形とする。尺寸は「道路交通表示及び経緯網」(GB5768-1999) *における指定道路表示に関する規定を参照し、従う。)

*当該法規は、「道路交通表示及び経緯網」(GB5768-86)を改正したものである。

(二) 统一界定鲜活农产品的范围

“绿色通道”网络内运输的鲜活农产品是指新鲜蔬菜、水果，鲜活水产品，活的畜禽，新鲜的肉、蛋、奶。

不属于鲜活农产品范围，不适用全国“绿色通道”运输政策的产品包括：畜禽、水产品、瓜果、蔬菜、肉、蛋、奶等的深加工产品及花、草、苗木、粮食等。

(三) 制定切实措施，确保“绿色通道”通畅

1、加强公路养护，确保网络畅通。对于国家规定的“绿色通道”，各级公路管理机构要切实加强管理，做好公路养护工作，保证路面质量，提高通行效率。

2、规范路面执法行为，保证鲜活农产品的及时运销。绿色通道上整车运输鲜活农产品的车辆，必须自觉遵守《公路法》、《道路交通安全法》、《道路交通安全法实施条例》、《道路运输管理条例》、《收费公路管理条例》等有关法律法规的规定。各地公安、交通部门在路面执勤执法中，对整车运输鲜活农产品的车辆没有违反道路通行规则的交通违法行为的，不得随意拦车检查；有超限超载等违法行为的，公安、交通部门要严格按相关规定及时予以处理，不得长时间滞留车辆；对有超速行驶等其他严重危及交通安全行为的，公安

(二) 生鮮農産物の範囲の統一確定

「绿色通道」ネットワーク内を輸送する生鮮農産物とは、新鮮野菜、果実、新鮮水産物、生きた家畜家禽、新鮮な肉、卵、乳をいう。

生鮮農産物の範囲に属さず、全国「绿色通道」輸送政策を適用しない製品は、家畜家禽、水産物、瓜や果物*1、野菜、肉、卵、乳等で要加工製品及び花、草、苗木、食料*2等である。

*1 果物とは木や草につく果実で食用になるものをいい、果実とは液果のもので食用になるものをいう。文意より果物の方が広義に理解できるため、同上のように訳したが、本法にいう生鮮農産物の果物が液果のものに限られるというわけではない。

*2 当該「食料」とは、穀類・豆類・芋類食料の意味で訳した。

(三) 確実な措置の制定によるスムーズな「绿色通道」の確保

1、道路擁護を強化し、スムーズなネットワークを確保すること。国家が規定する「绿色通道」について、各級道路管理機構は、管理の強化を確実にし、道路擁護業務を十分行い、路面の質を保証し、運行効率を向上させなければならない。

2、路面上における行政行為を規範化し、生鮮農産物の速やかな輸送販売を保証すること。绿色通道において、生鮮農産物を積載量上満載して輸送する車両は、「道路法」*1、「道路交通安全法」*2、「道路交通安全法实施条例」*3、「道路輸送管理条例」*4、「道路徴収費管理条例」*5等の関係法律法規の規定を自覚し、遵守しなければならない。各地の公安部門及び交通部門は、道路上における行政行為中に、生鮮農産物を積載量上満載している車両で、道路交通規則違反の違法行為がない場合、任意に車両

部門要按照简易程序规定当场处罚，及时放行。

3、继续加大“绿色通道”网络内公路收费站点的清理整顿力度。各级交通部门要严格按照《收费公路管理条例》和《国务院办公厅关于治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点有关问题的通知（国办发（2002）31号）》的要求，加大对公路收费站的清理整顿工作力度，坚决撤销不符合国家规定的站卡，

検査をしてはならない。制限積載量を超過している等の違法行為がある場合には、公安部門及び交通部門は、関係規定に基づき速やかに処理しなければならないが、車両を長時間停留させてはならない。制限速度違反等その他交通安全に深刻な危険が及ぶ行為がある場合、公安部門は、簡易手続き規定に基づき現場で処罰し、速やかに釈放しなければならない。

*1 当該法律は、「中華人民共和国道路法」（中華人民共和国家主席令 86 号）1997 年 7 月 3 日公布、1998 年 1 月 1 日施行のもので、2004 年 8 月 28 日に第二次改正を経ている。

*2 当該法律は、「中華人民共和国道路交通安全法」（中華人民共和国家主席令 8 号）2003 年 10 月 28 日公布、2004 年 5 月 1 日施行のものである。

*3 当該法規は、「中華人民共和国道路交通法实施条例」（国务院令 405 号）2004 年 4 月 30 日公布、2004 年 5 月 1 日施行のものである。

*4 当該法規は、「中華人民共和国道路輸送条例」（国务院令 406 号）2004 年 4 月 30 日公布、2004 年 7 月 1 日施行のもので、省毎に地方法規が別途制定されている。本法翻訳現在で最新の省級地方法規は、「遼寧省道路輸送管理条例」のもので、2004 年 9 月 29 日に一部改正がなされている。

*5 当該法規は、「道路徵收費管理条例」（国务院令 417 号）2004 年 9 月 13 日公布、2004 年 11 月 1 日施行のもので、「中華人民共和国道路法」に基づき制定された。

3、「綠色通道」ネットワーク内の道路料金所を継続整理すること。各級交通部門は、「道路徵收費管理条例」*1 及び「国务院令 417 号の対自動車乱徵收費の取締り及び料金所の整理に係わる問題に関する通知」（国办发（2002）31 号）*2 の基準に基づき料金所の整理業務を強化して、国家規

接受社会监督。

4、为整车并合法装载运输鲜活农产品的车辆提供便利。在国家规定的“绿色通道”上，各省级人民政府根据《收费公路管理条例》的规定，可对整车并合法装载运输鲜活农产品的车辆予以降低或免收通行费，并将通行费的收费标准向社会公示，不得实行省内外差别政策，具体办法由省级人民政府制定。有条件的收费站要开辟“绿色通道”专用道口，以确保畅通。非整车或违法装载的鲜活农产品运输车辆不得通过专用道口，一经发现，要予以严肃查处。

5、加快农村公路网建设，为鲜活农产品运销提供基础性支持。通过完善农村公路网络，增加农村公路的通达性和通畅性，为鲜活农产品的运销提供基础性条件，实现农产品生产基地和产地批发市场的快速连接，加快鲜活农产品的流通。

6、加强源头管理，确保鲜活农产品运输业户守法经营。各级道路运输管理机构要深入主要农产品的主产区、集散地，在当地政府领导下，对主要农产品种类、销往地区、运输路线和长期从事鲜活农产品运输的业户情况进行调查摸底，登记造册，建立信誉档案。要加强对农户、车主和装载配货单位以及承运驾驶人员的教育，增强农户和承运驾驶人员的守法意识，杜绝超载、

定に合致しない料金所を断固取り消し、社会監督を受けさせる。

*1 当該法規は、2004年9月13日に国务院令417号として公布され、2004年11月1日施行されたもので、「中華人民共和國道路法」に基づき制定された。

*2 当該法規は、国务院令公布文書31号(原文は[国・・[2002]31号])として2002年4月15日に公布された。

4、生鮮農産物を積載量上満載し、かつ合法に積み込み、輸送している車両には利便性を提供する。国家が規定する「绿色通道」上において、各級人民政府の「道路徴収費管理条例」の規定に基づき、生鮮農産物を積載量上満載し、かつ合法に積み込み、輸送している車両には、通行料の軽減又は免除を与える。通行料の徴収費用基準については、社会に向けて公示し、省内外で差別的な政策を行ってはならない。この具体的な方法については、省級人民政府が制定する。

5、農村の道路ネットワーク建設を加速し、生鮮農産物の輸送販売に基礎的な支援を提供すること。農村の道路ネットワークの徹底を通じて農村の道路の到達程度及びスムーズさを増加し、生鮮農産物の輸送販売に基礎的な条件を提供し、農産物生産基地及び卸売市場の速やかなアクセスを実現し、生鮮農産物の流通を加速すること。

6、根本管理を強化し、生鮮農産物の輸送業種が法を守って経営することを確保すること。各級の道路輸送管理機構は、主な農産物の主産地、集散地に深く入り、現地人民政府の指導の下で、主な農産物の種類、販売先地域、輸送路線及び生鮮農産物輸送に長期従事している業主の状況を調査し、登録し、信頼のおけるデータベース*1を構築する。農家、運転手及

超限和其它违规运输行为,确保鲜活农产品运输车辆合理装载和运输业户守法经营。

7、采取综合措施,促进鲜活农产品顺畅流通。培育和发展规模化、大型化的鲜活农产品交易批发市场,逐步建成覆盖全国、具有保障食品卫生质量、符合环保要求的鲜活农产品销售网络体系。以鲜活农产品生产基地、批发市场为依托,加快农业信息化建设。通过网络、媒体、公告牌等形式及时为农民提供鲜活农产品的市场供需信息,以市场为导向对农民生产的农产品品种和规模进行合理指导,保证产品适销对路。

び貨物積降・配送団体並びに請負運転手*2に対する教育を強化し、農家および請負運転手の法遵守意識を高め、過重積載、制限違反及びその他違法輸送行為を廃絶し、生鮮農産物輸送車両の合理的な積載及び運送業主の法を守って経営することを確保する。

*1 [档案]は保存書類と訳されることが多く、機関や企業、事業体等で分類して保管されている文書や資料をいうと理解されている。

*2 原文を直訳すると、運送請負運転手。トラック等車で運送を引き受ける荷受人と理解してよいが、荷受人といった場合、荷受する業者も含むため原文よりやや対象範囲が広がる観がある。ここでは実際に運転して積荷を運ぶ運転手を名宛人としている。

7、総合的な措置を取り、生鮮農産物の速やかな流通を促進すること。規模的で、大型の生鮮農産物取引卸売市場を養成、発展させ、全国をカバーし、食品衛生の品質を保障し、かつ、環境保護基準に合致する生鮮農産物販売ネットワーク体系を構築する。生鮮農産物の生産基地、卸売市場に委託し、農業情報化建設を加速する。ネットワーク、メディア、ブランド公告等の方法を通じて、適宜農民に、生鮮農産物市場の需要供給情報を提供し、市場に農民が生産する農産物品種及び規模の合理的指導を行わせ、製品の適切な販路を保証する。

8、引导和培育规模化的鲜活农产品流通中介组织。利用中介组织积极开拓市场，促进营销，并为农户提供技术、品种、供需信息服务。逐步实现农业生产的规模化和集约化，提高农业生产的组织化程度。建立健全鲜活农产品质量安全检验检测体系，加强对产地批发市场的鲜活农产品源头卫生检疫和有害物残留检测，杜绝不符合食品卫生安全标准的鲜活农产品进入绿色通道。加强对鲜活农产品市场流通体系的监管，构建合理的流通市场机制和结构，对鲜活农产品营销企业和营销户进行合理引导和管理，为鲜活农产品流通创造健康的流通环境。

三、组织实施

(一) 时间安排

建立全国鲜活农产品流通“绿色通道”工作从2005年开始，具体分为两个工作阶段。

1、准备阶段（2005年3月31日前）

对“绿色通道”建设工作进行调查摸底。各省（区、市）交通、公安、农业、商务、发展改革（经贸）、价格、财政、纠风等部门要依据各自职责，在省级人民政府的统一领导下，根据实际情况，研究制订本地区“绿色通道”建设方案。

8、規模の大きな生鮮農産物流通仲介組織を指導、養成すること。仲介組織を利用して市場を積極的に開拓し、営業販売を促進するとともに、農家に技術、品種、需要供給情報サービスを提供する。農業生産の大規模化、集約化を実現し、農業生産の組織化の程度を向上させる。健全な生鮮農産物の品質安全検査測定体系を構築し、産地卸売市場生鮮農産物源の衛生検査及び有害物残留検査測定を強化し、食品衛生安全基準に合致しない生鮮農産物の绿色通道流入を廃絶する。生鮮農産物市場流通体系に対する監督管理を強化し、合理的な流通市場メカニズム及び構造を構築して、生鮮農産物営業販売企業及び販売主に合理的な指導及び管理を行い、生鮮農産物の流通にとって健全な流通環境を創建する。

三、組織及び実施

(一) 時間割当て

全国生鮮農産物流通「绿色通道」構築業務は、2005年から開始し、具体的には二段階に分けて行う。

1、準備段階（2005年3月31日まで）

「绿色通道」建設業務についての事前調査を行う。各省、各区、各市の交通、公安、農業、商務、発展改革（経済貿易）、価格、財政、風紀*1等の部門は、各自の職責に基づいて、省級人民政府の統一指導の下で、実際の状況に鑑み、当該地区の「绿色通道」建設方案を研究、策定する。

*1 [··] は、直訳すると風紀を正す（糾す）という意味。

2、组织实施阶段（2005年4月至12月）

广泛宣传，积极推进全国“绿色通道”建设工作，认真抓好各项措施的具体落实。交通部、公安部、农业部、商务部、发展改革委、财政部、国务院纠风办七部门联合成立全国鲜活农产品“绿色通道”工作小组，负责全国鲜活农产品流通“绿色通道”建设的组织和协调工作。各省（区、市）要在省级人民政府的统一领导下，建立相应的协调工作机制，负责本省（区、市）所辖“绿色通道”的组织实施工作。至2005年底，基本建成“五纵二横”的“绿色通道”网络，并组织进行检查验收。

（二）职责分工

1、交通部、公安部和国务院纠风办根据政策实施要求，以保证鲜活农产品运输通道的便捷、高效、通畅为主要目的，结合治理公路“三乱”工作，加强对路面执法的有效监督，保证“绿色通道”网络的通畅。

2、交通部会同发展改革委、财政部，继续加快农村公路建设，为鲜活农产品的运销提供基础性条件，实现农产品生产基地和产地批发市场的快速连接，加快鲜活农产品的流通。

2、組織的实施段階（2005年4月～12月）

全国「绿色通道」建設業務を広く宣伝し、積極的に推進してそれぞれの措置を具体的、確実に徹底する。交通部、公安部、農業部、商務部、發展改革委員会、財政部、國務院風紀処の7つの部門は、全国生鮮農産物「绿色通道」業務グループを共同して成立し、全国生鮮農産物流通「绿色通道」建設の組織及び協調業務に対して責任を負う。各省、各区、各市は、省級人民政府の統一指導の下で、相応の協調業務メカニズムを構築し、当該省、当該区、当該市が所轄する「绿色通道」の業務の組織的实施に対して責任を負う。2005年末までに、「五縦二横」の「绿色通道」ネットワークを基本的に完成させ、検査検収を組織的に行う。

（二）職責分業

1、交通部、公安部及び國務院風紀処は、政策の実施基準に基づいて、生鮮農産物輸送通道の迅速、高効率、かつ、速やかな輸送を主たる目的として、道路の「三乱」*1取締り業務と併せて路上の執行に対する監督強化を保証し、又「绿色通道」ネットワークの流通を保証する。

*1 [公路三乱] とは、みだりにカードを設置をし、費用を徴収し、罰金を課す [乱・カ、乱収・、乱・款] こと。

2、交通部は、發展改革委員会、財政部と共同して、農村の道路建設を引き続き加速させ、生鮮農産物の輸送販売のために、基礎的な条件を提供し、農産物生産基地と卸売市場との速やかな連結を実現し、生鮮農産物の流通を加速させる。

3、各省（区、市）的交通、公安、农业、商务、发展改革（经贸）、价格、财政、纠风等相关部门在省级人民政府的统一领导下，制定本辖区的实施方案，并按照各自的职能抓好各项政策的具体落实。

（三）监督检查

1、交通部、公安部、农业部、商务部、发展改革委、财政部、国务院纠风办等部门按照各自的职能，对政策执行情况进行跟踪和监督，保证各项政策落到实处。

2、各省（区、市）交通、公安、农业、商务、发展改革（经贸）、价格、财政、纠风等部门在省级人民政府的统一领导下，按各自的职能负责监督本地区建设鲜活农产品流通“绿色通道”各项政策的贯彻和执行情况，制止和查处各种影响“绿色通道”畅通的行为。

3、各省、各区、各市的交通、公安、農業、商務、發展改革（經濟貿易）、價格、財政、風紀等の關係部門は、省級人民政府の統一指導の下で、当該管轄区の実施方案を制定し、各自の職能に基づきそれぞれの政策を具体的、確実に徹底する。

（三）監督検査

1、交通部、公安部、農業部、商務部、發展改革委員会、財政部、國務院風紀処等の部門は、各自の職能に基づき政策執行状況について追跡調査及び監督を行い、それぞれの政策の確實実施を保証する。

2、各省、各区、各市の交通、公安、農業、商務、發展改革（經濟貿易）、價格、財政、風紀等の部門は、省級人民法員の指導の下で、各自の職能に基づき当該地区の生鮮農産物流通「绿色通道」建設に係るそれぞれの政策の貫徹、執行状況を監督する責任を負い、「绿色通道」の流通に影響を及ぼす各種の行為を禁止し、調査のうえ処理する。

法律名称：鉄道及び水路貨物連絡輸送規則

公布日時：1961-10-15、実施日時：1961-10-15

原文	訳文
<p>铁路和水路货物联运规则</p> <p>1961年10月15日，铁道部、交通部</p> <p>第一章 总则</p> <p>第1条 为了在运输工作中深入贯彻多快好省地建设社会主义的总路线，广泛开展产、供、运、销各部门之间的“一条龙”运输大协作，加强多环节、多区段运输的衔接，加速车、船、货物的周转，简化运输手续，节省物资流转费用，综合利用国家各种运输工具，以便最大限度地满足工农业生产高速发展和人民生活的需要，特制订本规则。</p> <p>联运货物的运输计划，运送条件、换装作业和赔偿处理，均按照本规则办理。本规则未规定事项，分别按照铁路和水路的现行规章办理。</p> <p>第2条 联运工作应当按照“一条龙”运输大协作的形式组织起来。下列几项原则应当贯彻到整个联运工作中去：</p> <p>一、发扬社会主义大协作的精神，同时，相应加强水陆运输全程从起运到交付为止，各区段、各环节、各工序之间的负责制；</p>	<p>鉄道及び水路貨物連絡輸送規則</p> <p>1961年10月15日、鉄道部、交通部</p> <p>第一章 総則</p> <p>第一条 輸送業務において、多く、素早く、よりよく、経済的な社会主義の総路線の建設を徹底し、幅広く生産、供給、販売各部門間の「一連化」輸送大提携を展開し、多環節、多区間輸送のつながりを強化し、自動車、船、貨物の回転率を加速させ、輸送手続きを簡易化し、物資回転費用を節約し、国家の各種輸送工具を综合利用することにより、最大限に工業、農業生産の高速度の発展及び人民の生活の需要を満たすために、本規則を制定する。</p> <p>連絡貨物輸送の輸送計画、輸送条件、積み替え作業及び賠償処理は、すべて本規則に基づき処理する。本規則が規定していない事項は、それぞれ鉄道及び水路の現行規則に基づき処理する。</p> <p>第二条 連絡輸送業務は「一連化」輸送大提携の形式に基づき組織すべき。下記の原則は全体の連絡輸送業務の中に徹底しなければならない。</p> <p>一、社会主義大提携の精神を提唱し、同時に、水路陸路輸送全過程における輸送開始から引渡までの、各段階、各部分、各工程間の責任制を強化す</p>

二、运输组织工作必须与政治思想工作和群众运动紧密结合，而以政治思想工作为基础；

三、必须从水陆运输全程的一条线着眼，运用“一条龙”运输大协作的形式，打破一切路界、港界、矿界、厂界，把产、供、运、销各种运输方式以及运输业内部的各个环节、各个工序之间全面贯串起来，按照整个货物运输过程组织成一线相连、环环紧扣的快速运输线。

第3条 办理联运货物的车站、港口和换装地点，规定见附件一。

补充或解释：

1. 各省内河港口，除四川省的泸州、宜宾、江安、合江、朱杨溪外，原则上只办理整车联运，不办理零担联运。但在实际业务中确有办理零担联运的需要，并报经铁、交两部同意时，仍可办理零担联运。

2. 沿海港口八所、防城只办理整车联运，不办理零担联运。

3. 从水路起运按一次收费办理的联运货物，经由上海地区换装时，一律按上海南站的里程，经由武汉地区换装时，一律按汉阳站的里程计收铁路运费，但经由舵落口站、港换装的，应按舵落口站的里程计收铁路运费。

る。

二、輸送構成業務は政治思想業務及び群衆運動にしっかりと結びつき、政治思想業務を基盤としなければならない。

三、水陸輸送全過程に着眼し、「一連化」の輸送代協力形式を運用し、一切の道路の境、港の境、鉱山の境、工場の境を打ち破り、生産、供給、輸送、販売各種輸送方式及び輸送業内部の各部分、各工程を一貫し、貨物輸送の全過程に基づき、一本のしっかりと繋がる快速輸送線を構成する。

第三条 連絡輸送を取扱う駅、港口及び積換え地点の規定は付属文書1参照。

補充または解釈：

1. 四川省の瀘州、宜賓、江安、合江、朱楊溪を除き、各省内の河港口は原則上積載量満載車輛のみ連絡輸送を扱い、小口連絡輸送は扱わない。但し実際業務において確かに小口連絡輸送する必要があるものに関しては、鉄道部、交通部に報告し、同意を得たものは小口連絡輸送ができる。

2. 沿海港湾八処、防城は車扱連絡輸送のみ扱い、小口連絡輸送を扱わない。

3. 水路発送で1回限りの費用徴収扱いする連絡輸送は、上海地区を経由し積換える際には、一律して上海南駅の道のりに基づく。武漢地区経由で積換える際には、一律して漢陽駅の距離に基づき鉄道運賃を徴収する。ただし、港を経由して積換える際は、港の距離に基づき鉄道運賃を徴収しなければならない。

4. 黑龙江省内河的水陆联运港口（目前规定为哈尔滨、佳木斯、肇源、巴彦、新甸、通河、乌鸦泡、依兰、富锦、木兰等十个），除办理整车货物的水陆联运业务外，并增办零担货物的水陆联运发送业务，但到达上述港口的零担联运货物，请各地发站、起运港暂勿受理。

5. 经由水陆联运到达华南沿海、海南岛地区的汕头、黄埔、广州、湛江、北海、海口、八所、防城等八个联运港口，以及从上述联运港口发送的货物，应按照合理流向的安排，结合下列规定，确定联运计划、安排联运路线：

（1）整车联运货物：开放北方沿海大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港、上海、宁波港以及浙江沿海温州等九个联运港口与上述华南沿海、海南岛地区八个联运港口互相间的直达运输。凡东北、华北、西北、华东各地和华南沿海、海南岛地区之间往返运输的物资，均可经由“南北沿海直达航线水陆联运货物运价率表（附录一表二丁）”所载明的各条航线及宁波、温州两港与上述华南沿海、海南岛地区八个联运港口之间的航线上办理水陆联运。

到达汕头港的联运货物（包括水泥和磷矿）及到达沿海各联运港口的每件3吨以上的笨重货物，凡是从成都、柳州铁路局管内各站发运的，应由湛江港换装；从广州铁路局管内各站发运的，应由黄埔港二区或一区换装。

（2）零担联运货物：各南北沿海直达航线及宁波、温州与上述华南沿海、海南岛地区八个联运港口之间的直达航线上不受理零担货物运输。由于零担货物零星、分散，应尽量减少中转环节，缩短运输时间，防止货损、货差事

4. 黒龍江省内陸河川の水陸連絡輸送港湾（現在のところハルビン、ジャムス、肇源、巴彦、通河、烏鴉、依蘭、富錦、木蘭等十の都市である。）は、車扱貨物の水陸連絡輸送業務を扱う以外に、小口貨物の水陸連絡輸送發送業務を増やす。ただし、上述した港湾に到着した小口連絡輸送貨物は、しばらく各地の発駅、發送港湾が受理してはならない。

5. 水陸連絡輸送で華南沿海、海南島地区の汕頭、黄浦、広州、湛江、北海、海口、八所、防城等八の連絡輸送港口に到着、及び上述した連絡輸送港口から發送した貨物は、合理的な流れに基づき手配し、下記の規定と結びつき、連絡輸送計画を確定し、連絡輸送路線を手配する：

（1）車扱い連絡輸送貨物：北方沿海の大連、秦皇島、天津、煙台、青島、連雲港、上海、寧波港及び浙江沿海の温州等九の連絡輸送港口が上述の華南沿海、海南島地区間での直通輸送を開放する。東北、華北、西北、華東各地及び華南沿海、海南島地区間の往復輸送の物資は、すべて「南北沿海直通航路水陸連絡輸送貨物運賃率表（付録1表2丁）」が記載した各航路及び寧波、温州二港と上述した華南沿海、海南島地区八の連絡輸送港口間の航路にて水陸連絡輸送することができる。

汕頭港に到着した連絡輸送貨物（コンクリート及び燐鉍山）及び沿海各港口に到着した一件ごと3トン以上の重量貨物で、成都、柳州鐵路局管内各駅から運び出されたものは、すべて黄浦港二区または一区で積換えなければならない。

（2）小口連絡輸送貨物：各南北沿海直通航路及び寧波、温州並びに上述した華南沿海、海南島地区八の連絡輸送港口間の直通航路は小口貨物輸送を受理しない。小口貨物はばらつき、分散しているため、なるべく積換え

故,从全国各地发往华南沿海、海南岛地区各联运港口的水陆联运零担货物,应采取铁水两段联运,不得采取“铁-水-铁”甚至“铁-水-铁-水”等多次换装的方式。为此,从发站到华南沿海换装地点这一区段,应采取铁路直达运输。华南沿海各换装地点对零担货物换装的分工统一规定如下:

到达汕头港的货物:由广州南站和广州港换装;

到达海口港的货物:从成都、柳州铁路局管内各站发运的,经由湛江站和湛江港换装;从其他路局发运的,经由广州南站和广州港换装;

到达北海港的货物:经由湛江站和湛江港换装。

前款规定同样适用于从华南沿海、海南岛地区发送的水陆联运零担货物。

6. 从铁路各站发运,到达温州或海门港的零担联运货物,应按照下列合理流向发运:

(1) 从昆明、开远铁路分局,柳州、广州铁路局及上海铁路局沪杭线临平站以南各站发运的,一律经由宁波北站和宁波港换装;

部分を減らし、輸送時間を短縮することにより、貨物欠損、貨物不足事故を防止する。全国各地から華南沿海、海南島地区各連絡輸送港口に発送する水陸連絡輸送小口貨物は、鉄道、水路の連絡輸送方法を取り、「鉄道—水路—鉄道」ひいては「鉄道—水路—鉄道—水路」等の幾度もの積換え方法を取ってはならない。そのため、発駅から華南沿海積換え地点の区間は、鉄道直通輸送を取らなければならない。華南沿海の各積換え地点が小口貨物積換への分担作業に対する一律した規定は以下である:

①汕頭港に到着した貨物:広州南駅及び広州港にて積換える。

②海口港に到着した貨物:成都、柳州鐵路局管内各駅から発送したものは、湛江駅及び湛江港經由で積換える。その他の鐵路局から発送したものは、広州南駅及び広州港にて積換える。

③北海港に到着した貨物:湛江駅及び湛江港經由で積換える。

本項規定は同様に華南沿海、海南島地区から発送した水路、陸路連絡輸送小口貨物にも適用する。

6. 鐵路各駅から発送し、温州または海門港または海門港に到着した小口貨物は、下記に基づき合理的に発送する。

(1) 昆明鐵路分局、開遠鐵路分局、柳州鐵路局、広州鐵路局及び上海鐵路局滬杭線臨平駅より南方向の各駅から発送したものは、一律寧波北駅及び寧波港經由で積換える。

(2) 从哈尔滨、沈阳铁路局各站发运的，应经大连换装海运到上海港，按铁 - 水 - 水三段联运的方式到达温州或海门港；

(3) 从其余各站发运的，经由北郊站和上海港换装。

从温州或海门港起运的水陆联运零担货物，同样适用本款合理流向的规定。

第 4 条 联运货物的种类和数量规定如下：

一、货物种类：除易腐货物、动物、植物、灵柩（包括尸骨、尸骨灰和尸体在内）、危险货物（常用化肥氮氰化钙及危险货物运输规则品名表内所规定的农药不在此限）、放射性物品、编排木材（东北经大连、营口两港到上海地区的木排运输不在此限）、超过起运、换装和到达地点起重能力的重大件（具体标准在平衡计划时根据铁路和水路的有关规定及具体设备情况审定）和散装的粮食、油、盐、水泥外，都办理联运；但编排木材和散装的粮食、油、盐经托运人与铁路、水路协商同意后，也可以在特定路线上办理联运。

二、货物数量：一批货物的重量不满 30 吨或体积不满 60 立方米，按零担办理，但一批重量最少不得少于 20 公斤，每件体积最小不得小于 0.01 立方米（一件的重量在 10 公斤以上者除外），每件长度最长不得超过 7 米。一批货物的重量在 30 吨以上（包括 30 吨）或体积在 60 立方米以上（包括 60 立方米）的，均按整车办理。但由于货物的重量、体积或形态关系，在铁路

(2) ハルビン鉄路局、瀋陽鉄路局各駅から発送したものはすべて、大連経由で積換え、海運にて上海港へ輸送し、鉄道—水路—水路の三段連絡輸送形式で温州または海門港へ到達する。

(3) その他の各駅から発送されるものは、北郊駅及び上海港経由で積換える。

温州または海門港から発送した水路陸路連絡輸送小口貨物は、同様に本項の合理的な流れの規定を適用する。

第 4 条 連絡輸送の貨物の種類および数量規定は以下である：

一、貨物種類：腐敗しやすい貨物、動物、植物、・・・（遺骨、遺骨灰及び遺体をも含む）、危険貨物（常用化学肥料・・・及び危険物運輸規定品名表内で規定した農薬はこの限りにあらず）、放射性物質、配列した木材（東北では大連、營口の二港を経由し、上海地区に到達するいかだ輸送はこの限りにあらず）輸送開始、中途積換え及び到達地点の起重能力を超える特大件（具体的な基準は平衡計画時に鉄路及び水路の関係規定及び具体的な状況に基づき審査する）並びに小口積載する食糧、油、塩、コンクリートを除き、すべて連絡輸送を取扱う。但し、並列した木材及び小口積載の食糧、油、塩が託送人と鉄路、水路と協議し同意を得た後は、特定路線にて連絡輸送を取扱うことができる。

二、貨物数量：1 回ごとの貨物の重量が 30 トン未満または体積が 60 立方米未満のものは、小口として扱い、但し、1 回ごとの重量は最小で 20 キロを下回ってはならず、一件の体積は最小で 0.01 立方米（一件の重量が 10 キロ以上のものは除く）を下回ってはならず、一件の長さは長くても 7 メートルを超えてはならない。1 回ごとの貨物の重量が 30 トン以上

区段内必須使用单独車輛運輸時，其重量或體積雖不滿上述規定，也可以按整車辦理。

凡在本條和第三條所規定的辦理聯運範圍以內，起運與換裝地點的車站和港口，必須按照水陸聯運承運，不受理代辦中轉業務。

補充或解釋：

1. 零擔貨物按聯運辦理時，每件最大重量以 2 噸為限，體積以 3 立方米為限；超過這一限度，在承運前應征得有關換裝和到達地點的車站和港口同意後，方可受理。

2. 對於超出規定聯運範圍的貨物（如運往非聯運港口，超出聯運範圍的貨種等），應請發貨單位先征得換裝車站和港口同意，並取得證明後，再受理代辦中轉業務，並在托運計劃表和運單內註明。

第二章 聯運貨物運輸計劃

第 5 條 聯運工作必須按計劃辦理。聯運貨物運輸計劃必須正確體現國家綜合利用各種運輸工具，貫徹各種合理運輸流向的規定。

（30 噸を含む）または體積が 60 立方メートル以上のものは、すべて車扱いとして取扱う。但し貨物の重量、體積または形態上の關係により、鐵道區間内で單獨車輛を用いて輸送する必要がある際には、その重量または體積が上述の規定を満たさなくても、車扱いとして扱うこともできる。

本條及び第三條が規定する連絡輸送取扱範圍以内の、輸送開始及び積換え地點の駅及び港口は、すべて水陸連絡輸送に基づき輸送を引受けなければならない。中途積換え業務は受理しない。

補充または解釋：

1. 小口貨物を連絡輸送貨物として扱う際に、一件ごとの最大重量は 2 トンまで、體積は 3 立方メートルを限度とする。限度を超えた場合には、輸送引受前に積換駅および到着地點の駅または港口の同意を得た後に受理することができる。

2. 規定を超過した連絡輸送範圍の貨物（非連絡輸送港口への輸送、連絡輸送範圍を超えた貨物など）に関しては、先に出荷団体が積換駅及び港口の同意を得て、また証明を取得してから、積換え業務代行を受理し、かつ託送計画票及び輸送原票内に明記しなければならない。

第二章 連絡輸送貨物計画

第五條 連絡輸送業務は計画に沿って扱う。連絡輸送貨物輸送計画は正確に國家の各種の輸送工具総合的利用を體現し、各種の合理的な輸送な流れの規定を徹底しなければならない。

托运人托运整车联运货物时，必须提出水陆联运货物运输计划表。

铁路和水运部门应当共同对运输计划表进行审核平衡后，具体制定水陆联运货物运输计划。水陆联运货物运输计划应由铁道部和交通部共同批准下达。对于联运货物，各铁路局、航运局和港务局必须优先承运，不得核减。关于水陆联运货物运输计划的编制办法原则上采取“按季集中编制、分月调整”的办法，其具体内容、提送份数、提出时间、运输计划的具体编制办法以及计划的变更和临时计划外的提出和承认程序等，均由铁道部和交通部根据国家关于运输计划和物资分配管理体制的规定，另行制订具体办法。

第6条 对于联运货物，铁路局、航运局和港务局应当会同发货矿（厂）及收货人，按月度运输计划确定的数量，共同组织包括水陆运输全程的一线相连接环环紧扣的快速运输线，尽可能的做到车船直接换装，货不落地。其具体组织方法，可以根据不同情况，分别采取以下的各种形式：

一、对于大宗货物，可以采取定点、定线、定编组的红旗直达列车与定班、定线船舶相衔接的形式；

二、对于较大宗货物，可以采取均衡成组装车或波浪式装车与定班、定线船舶相衔接的形式；

三、对于数量较少但仍够整船运输的货物，铁路可以按照接运船期组织临时集中成组装车的形式；

託送人が車扱い連絡輸送貨物を託送する際には、水陸連絡輸送貨物輸送計画票を提出しなければならない。

鉄道及び水運部門は共同で輸送計画票に対し審査し、バランスが整った後に、具体的に水陸連絡輸送貨物輸送計画を制定する。水陸連絡輸送貨物輸送計画は鉄道部及び交通部が共同で許可し、下達しなければならない。連絡輸送貨物輸送計画の編制方法は原則上、「季節ごとに編制し、月ごとに調整する」方法を取る。その具体的内容、提出部数、提出時間、輸送計画の具体的編制方法及び計画の変更、臨時計画外の提出及び承認手順等は、すべて鉄道部及び交通部が国家の輸送計画及び物資分配管理体制に関する規定に基づき、別途にて具体的方法を制定する。

第六条 連絡輸送貨物に対し、鉄路局、航運局及び港務局は出荷鉱山（場）及び荷受人と共同で、月度輸送計画が確定した数量に基づき、水陸輸送全過程を含む一線上に繋がる快速輸送線を構成し、なるべく降ろすことのないよう、車と船の直接の積換えを行う。具体的構成方法は、異なる状況に基づき、それぞれ以下の各種の方式を利用することができる：

一、大衆貨物に関しては、定刻、定線、定操車の赤旗直通列車及び定便、定線船舶接続の方式。

二、比較的大きい大衆貨物に関しては、均衡的に車扱い又は波浪式車扱い及び定便、定線船舶接続の形式を取ることができる。

三、数量が比較的少ないが、船扱いで輸送できる貨物に関して、鉄道部は連絡輸送出港日に基づき臨時的に集中させ積載する形式を取ることがで

四、对于数量较少、到点分散的百杂货，可以采取定船、定点（到点）、定库等一系列固定，并运用集装箱、集装袋等工具的“一条龙”成组运输的形式。

发货厂矿、铁路、港口、航运局和收货人应当互相协作，环环紧扣，准备好足够货源及运输装卸力量，装车、装船要为卸车、卸船创造条件，编组要为解体创造条件，共同保证快速运输线质量良好地实现。

第三章 联运货物运送条件

第七条 托运人托运联运货物时，应当按批（从水路起运以装在同一船内为限）向起运站或起运港提出“水陆联运货物运单”一份（附件二.1），运单须随同货物递送至到达地点，交给收货人。

发站或起运港根据“水陆联运货物运单”填写“水陆联运货物货票”（附件二.2）。货票分甲、乙、丙、丁四联，其周转程序如下：

甲联报起运地铁路局或航运局财务部门；

乙联随同货物至第一换装地点，报接运铁路局或航运局财务部门；但对于第14条所规定的在起运地实行一次收费以及中间区段委托到达地代收费用的货物，本联应作为铁路和水路之间的费用清算联，另由换装站或换装港加抄

きる。

四、数量の比較的少なく、定場所分散する雑貨に関しては、定船、定時（到着地点）、定庫等の一連の定まったやり方で、コンテナ、フレキシブル・コンテナ等の工具の「一連的な」輸送形式を活用する。

出荷工場、鉱山、鉄道、航行、航運局及び荷受人は相互に協力し合い、密接に関連し、十分たる貨物源及び輸送積卸能力を蓄え準備する。車、船への積込の際には、車、船の卸作業のための良い条件を作り、操車は解体のための良い条件を作り、共に快速輸送線の品質が良好に実現するよう保証する。

第三章 連絡輸送貨物輸送条件

第七条 託送人が連絡輸送貨物を託送する際に、回数ごとに（水路から輸送開始し、同一船の積込に限る）輸送開始駅または輸送開始港に「水陸連絡輸送貨物輸送原票」一部提出し（付属二、1）、輸送原票は貨物と合わせて到達地点に送り、荷受人に渡す。

発駅または輸送開始港は「水陸連絡輸送貨物輸送原票」に基づき、「水陸連絡輸送貨物票」（付属二、2）を記入する。貨物票は、甲、乙、丙、丁の四枚に分かれ、その取扱順序は以下の通りである：

甲は輸送開始地の铁路局または航運局財務部門に報告する。

乙は貨物と一緒に第一積換え地点まで送り、受取铁路局または航運局財務部門に報告する。但し第十四条が規定した輸送開始地での一次徴収の実行及び中間区間が到着地に費用徴収を依頼する貨物に対し、乙は鉄道と水路

<p>一份报接运的铁路局或航运局；</p> <p>丙联由发站或起运港存查；</p> <p>丁联随同货物递交到达地点，由到达站报所管局财务部门或由到达港存查。</p> <p>如联运全程包括两个水运区段时（沿海、长江和内河均分别作为一个区段计算），应增加货票两联；三个水运区段时，应增加货票四联。增加各联均使用空白号码货票，填注原号码。其中交各区段航运局各一联，其余由各换装港留存，均由起运港或第一换装港按照水运内部关于运输收入港航结算办法的规定分别递转。</p> <p>补充或解释：</p> <p>1．发站或起运港填制联运货票时，对于发站或起运港应写全衔，如“大连港”，不能只写“大连”。</p> <p>2．承运时核收运杂费，一律以运单下面的小联“水陆联运货物承运收据”作为托运人的报销凭证，运单不能作为报销用，并应在运单边上印上“不能报销用”字样。交付时核收运杂费，应由到站或到达港另行填发收据，作为收货人报销用。</p>	<p>間の費用清算書とみなし、積換駅または積換港が一部コピーして、受取鉄路局または航運局に提出しなければならない。</p> <p>丙は発駅または発港が調査に備え保存する。</p> <p>丁は貨物と一緒に到着地点まで送り届け、着駅が所管局財務部門または着港に報告しまたは到着港が調査に備え保存する。</p> <p>連絡輸送全過程が二つの水運区間を含む際には（沿海、長江及び内陸河川はそれぞれ一つの区間として計算する）、貨物原票2枚増やさなければならない。三つの水運区間がある場合には、貨物原票を4枚増やさなければならない。増やした原票はすべて番号欄空白の貨物原票を使用し、元の番号を記入する。うち各区間航運局に1枚ずつ提出し、残りは各積換え港が調査に備え保存し、また輸送開始港または第一積換港が水運内部の輸送収入港航決算方法の規定に基づきそれぞれの場所に提出する。</p> <p>補充または解釈：</p> <p>1．始発駅または輸送開始港が連絡輸送貨物原票を記載する際に、始発駅または輸送開始港に対し、正式名称を記入しなければならず、たとえば「大连港」の場合は「大連」のみ記入することはできない。</p> <p>2．輸送引受け時に輸送費用を徴収する場合には、一律して輸送原票の下の「水陸連絡輸送貨物輸送引受領収書」をもって、託送人の清算請求証明とし、輸送原票は清算請求用にはできず、かつ輸送原票の端に「清算請求不能」と明記しなければならない。交付時に輸送費用を徴収する場合は、到着駅または到着港によって別途領収書を記入し、荷受人の清算請求用とする。</p>
---	---

3. “第一换装地点、第二换装地点、第三换装地点”各栏，应一律由发站或起运港按照月度联运计划平衡核定的联运路线填写。对于不编计划的零担货物，由发站或起运港根据合理运输路线参照托运人意见填写。两段联运，填写一个换装地点，三段联运填写两个换装地点，四段联运填写三个换装地点。所谓换装地点，不仅指水陆换装地点，亦应包括沿海、长江和内河各个水运区段之间的换装地点，但长江上、中、下游之间的中转作业应视为长江区段的内部作业，不得算作正式换装作业。例如：从大渡口站发运重钢钢材一批，计划核定经九龙坡、上海、大连三次换装到达沈阳，应填写如下：第一换装地点港名重庆、站名九龙坡；第二换装地点港名上海（站名格内作“—”记号消去，因系江海换装），第三换装地点港名大连、站名大连港。

4. “到站或到达港”栏和“收货人”栏，必须同在一地，注意防止两者分散两地，无法交付。如水陆联运的到站或到达港并非货物的最终到点，尚须经过短途运输或其他工具转运时，应将负责转运的机关或代理人 and 原收货人同时填入“收货人”栏内，例如：鞍钢发运经大连到上海港钢材一批，由福建省交通厅驻沪办事处转福州冶金局收货，则“到达港”应填上海，“收货人名称”应填“福建省交通厅驻沪办事处转福州冶金局”。如果发运时不按前述规定填写运单，以至无法换装接运时，应由换装站（或港）负责联系发站（或起运港）转给托运人详细订正后，方可继续转运，不得错来错转。

3. 「第一積換地点、第二積換地点、第三積換地点」各欄は、一律始発駅または輸送開始港のよって、月間連絡輸送計画が査定した連絡輸送路線に基づき記入しなければならない。計画を編成しない小口貨物に対しては、始発駅または輸送開始港によつて、合理的な輸送路線に基づき、託送人の意見を参照して記入する。二区間の連絡輸送は、ひとつの積換地点を記入し、三区間連絡輸送はふたつの積換地点を記入し、四区間の連絡輸送は三つの積換地点を記入する。積換地点とは、水陸積換地点のみを指すのではなく、沿海、兆候及び内陸河川各水運区間の間の積換地点をも含み、ただし長江上、中、下流間の積換作業は長江区間の内部作業とみなし、正式の積換作業としてはならない。たとえば：大渡口駅から発送した鑄鋼鋼材は、計画では九竜坡、上海、大連の三度の積換えを経て瀋陽に到着し、以下のように記入しなければならない：第一積換地点港名重慶、駅名九竜坡。第二積換地点港名上海（江海積換のため、駅名は記号「—」で消去する）、第三積換地点港名大連、駅名大連港。

4. 「着駅または到着港」欄及び「荷受人」欄は、同一地でなければならず、また両者の分散による交付不可能を防ぐ。水陸連絡輸送の着駅または到着港が貨物の最終地点でない場合には、短距離輸送またはその他の輸送工具での積換えが必要な際には、積換え責任機関または代理人及び元荷受人を同時に「荷受人」欄内に記入しなければならない。例えば：鞍鋼始発の大連経由、上海到着の鋼材は、福建省交通庁上海駐在弁事処が福州冶金局（製鍊局）に転送するため、「到着港」は上海と記入しなければならない。「荷受人名称」は「福建省交通庁上海駐在弁事処から福州冶金局へ転送」と記入しなければならない。始発時に前述した規定に基づかないで輸送原票を記入し、積換え輸送不可能をもたらしてしまった場合は、積換え駅（または港）が発駅（または始

5. 水运有两个区段时应增加货票两联，三个区段时应增加货票四联。增加各联，一律由发站或起运港加抄。

6. 发站或起运港一次收费时，应将代收运杂费分别填入运输票据中铁路、沿海、长江或内河各栏内，不应只填写一个总数。

7. 货票乙联如作为铁路和水路之间的费用清算联时，应由第一换装地点的接运站或接运港加抄一联，报接运的铁路局或航运局。

8. 交付货物时，收货人必须在货票丁联右下角“货物交付日期戳”旁盖章签收；“货物分次交付记载”栏内“经办人签章”项下，应由库场人员签章。

9. 办理个人搬家货物时，托运人须提出物品清单，物品清单应附在运输票据上随货同行；联运运单“承运人记载事项”栏内应注明迁移证号码或“搬家货物”字样，以便换装时正确核收运杂费用。

発港) に連絡し、託送人に訂正しなおしてから積換え輸送をすることができ。間違っているまま積換えてはならない。

5. 水運で二区間がある場合には貨物原票二枚追加させなければならず、三区間の場合は貨物原票4枚追加させなければならず。追加原票は一律して始発駅または始発港が追加する。

6. 発駅または始発港が一次徴収を行う際に、代理徴収輸送費用をそれぞれ輸送原票内の鉄道、沿海、長江または内陸河川欄内に記入し、総数のみの記入をしてはならない。

7. 貨物原票3枚目を鉄道と水路間の費用清算原票として見なす際には、第一積換え地点の接続駅または接続港がコピーして铁路局または航運局に報告しなければならない。

8. 貨物引渡時に、荷受人は貨物原票4枚目の右下に「貨物引渡日付」のとなり印を押してから受取らなければならない。「貨物分割引渡記載」欄内の「取扱者印鑑」項目の下に、倉庫の作業員に印を押してもらわなければならない。

9. 個人の引越しの貨物を取り扱う際に、託送人は物品明細書を提起し、物品明細書は輸送伝票と共に貨物と同行しなければならない。連絡輸送原票の「輸送引受人記載事項」欄内は、積換え時に正確な輸送雑費費用を徴収するために、引越証番号または「引越し貨物」の文字を明記しなければならない。

10. 托运人托运“货物运价分级表”中计费单位为W/M的水陆联运货物时,除了在联运运单中托运人填写栏内“货物重量确定”项下填写重量(公斤)外,还必须注明货物的体积(立方米)。各起运港或发站在承运时,应向托运人做好宣传工作。

11. 水陆联运货物暂不办理“保价运输”。

第8条 对于整批到达、分批转运的联运货物,换装站(换装作业在站内进行时,下同)或换装港(换装作业在港内进行时,下同)应当按照装妥的每辆货车或每艘船舶填写“水陆联运货物分运货票”(附件三)。分运货票必须注明原运单号码,原票据应随同第一批分运货物转出。

对于自陆转水分批到达、集中转运的联运货物,换装港可以按照装妥的每艘船舶另行填写“水陆联运货物汇总货票”(格式同水陆联运货票加上“汇总”戳记),原票据应随附于后,一并转出。

对于因退装、漏装、误装须要补送的联运货物,以及自铁路起运经过水路再转铁路的联运货物,在换装最后段铁路时,因车型不同,换装车数多于起运时原装车数时,换装站或换装港应当填写“水陆联运货物补送货票”(附件四)。补送货票必须注明原运单号码。

10. 託送人が託送する「貨物運賃等級表」のなかの費用計算単位がW/Mの水陸路連絡輸送貨物の際には、連絡輸送原票内に託送人の記入欄に「貨物重量確定」の項目の下に重量(キロ)を記入する以外に、貨物の体積(立方米)も明記しなければならない。各始発港または始発駅は輸送引受時には、託送人に対しピー・アール活動をしっかりと行わなければならない。

11. 水陸連絡輸送貨物はいまのところ「価格保証輸送」を行わない。

第八条 一度に到着し、何回かに分け到着した連絡輸送貨物に対し、積換え駅(積換え作業が駅内で行われる場合は以下同様)または積換え港(積換え作業が港内で行われる場合は以下同様)は積込み完了した一台ごとの貨車または一台ごとの船舶ずつ「水陸連絡輸送貨物原票」(付録3)を記入しなければならない。分割輸送貨物原票は元の輸送原票番号を明記しなければならない。元の貨物原票は第一回目の分割輸送貨物と一緒に出なければならない。

陸から水路に分割して到着、集中して積換え輸送する連絡輸送貨物に対し、積換え港は積換え完了の一台ごとの船舶に基づき別途「水陸連絡輸送貨物一括貨物原票」(格式は水陸連絡輸送貨物原票に「一括」の表記を加える)を記入し、原票と一緒に付けて出なければならない。

返品、積込漏れ、積込ミスにより改めて輸送する必要のある連絡輸送貨物に対し、鉄路始発で水路を経て再度鉄路に積換えをする連絡輸送貨物は、最後の鉄路へ積換える際に、車型が異なるため、積換え車数は始発積換え車数を超える場合には、積換え駅または積換え港は「水陸連絡輸送貨物補

分运、汇总和补送的联运货物货票，均使用空白号码货票。分运货票填写一式四联，其周转程序是：甲联分运站或分运港存查；乙联随同货物递交到达地点，由到站或到达港存查；丙联随同货物递交到达地点，由到站或到达港报所管局财务部门（或业务部门）；丁联由分运站或分运港报所管局财务部门（或业务部门）。补送货票填写一式三联，其周转程序是：甲联补送站或补送港存查；乙联随货同行，由到站或到达港存查；丙联由补送站或补送港报所管局业务部门。如分运、汇总或补送的联运货物须经过两个运输区段时，应增加货票一联；三个运输区段时，应增加两联。增加各联由每一运输区段的最后换装站或换装港存查。

补充或解释：

1. 铁 - 水 - 铁联运的货物，最后铁路区段装车数多于第一段铁路原装车数时，对于多出的车数应填写补送货票，注明原货票号码；少于原装车数时，应在加装的货票上注明“加装××号货票××吨”，同时原货票上注明“××货物××吨已加装在××号货票上”，原货票应一并附后，递、交到站或到达港。

足输送货物原票」（付録4）を記入しなければならない。補足輸送貨物原票は元の輸送原票番号を明記しなければならない。

分割輸送、一括輸送または補足輸送における連絡輸送貨物原票は、すべて番号欄が空白の貨物原票を使用すること。分割輸送貨物原票は一式4枚記入し、その転送順番は：一枚目は分割輸送駅または分割輸送港が調査に備え保存する。二枚目は貨物と一緒に到着地点に届け、到着駅または到着港が調査のために保存する。三枚目は貨物と一緒に到着地点まで届け、到着駅または到着港が所管局財務部門（または業務部門）に提出する。四枚目は分割輸送駅または分割輸送港は所管局財務部門（または業務部門）に提出する。補足貨物原票は一式三枚記入し、その転送順番は：一枚目は補足輸送駅または補足輸送港が調査に備え保存する。二枚目は貨物と一緒に到着駅または到着港に届け、到着駅または到着港が調査のために保存する。三枚目は補足輸送駅または補足港が所管局業務部門に提出する。分割輸送、一括輸送または補足輸送貨物が二つの輸送区間を経由する必要がある場合には、貨物原票を一枚追加しなければならない。三つの輸送区間には、二枚追加しなければならない。追加された各枚はそれぞれの輸送区間の最後の積換え駅または積換え港が調査のために保存する。

補足または解釈：

1. 鉄道—水路—鉄道連絡輸送する貨物で、最後の鉄道区間の積込車数が第一区間鉄道元積込車数より多い場合に、超過した車数は補足輸送貨物伝票を書き込み、元貨物原票番号を注釈する必要がある。元積込車数を下回る場合は、補足した貨物原票の上に「××号貨物原票××トン補足」と明記し、併せて元貨物原票の上に「××貨物××トンは××号の貨物原票の上に加えてある」と明記し、元貨物原票を併せた後、着駅または港に提出

2. 对于水 - 铁 - 水联运的货物分段收费, 又发生分运的情况下, 运输票据的周转程序补充如下:

(1) 水 - 铁 - 水, 分段收费, 铁路区段发生分运, 而水运区段不分运时:

起运港按第七条规定填制一整套票据。到达第一换装地点后, 应由换装港(在港内装车时)或换装站(在站内装车时)按照分批转运装妥的每辆货车填制分运货票四联, 并在分运票据上填写铁路费用。原货票应随同第一批分运货物递交最后换装站。最后换装站应将每批分运货票上记载的铁路费用加以审核后, 汇总记入原货票内, 另外应按照联运费清算办法第七条的规定, 填写结算清单, 一并向最后换装港进行清算。

(2) 水 - 铁 - 水, 分段收费, 铁路区段发生分运, 最后水运区段也发生分运时:

起运港和第一换装站、港填制和使用运输票据的方法同上。货物运到最后换装地点, 换装港分批转运时, 应将原货票留下, 另填分运货票随货同行。铁路区段分运完毕, 最后换装站应将每批分运费用审核汇总记入原货票内, 连同结算清单向最后换装港进行清算。清算完毕后, 最后, 换装港应将原货票随同最后一批分运货物递交到达港。

しなければならない。

2. 水路—鉄道—水路の連絡輸送貨物に対し、区間別に費用を徴収したもので、分別輸送が起きた場合には、輸送原票の回転順序の補足は以下である:

(1) 水路—鉄道—水路は、区間別に費用を徴収し、鉄道区間で分別輸送が発生し、水運区間では分別輸送をしない場合:

輸送開始港は第七条の規定に基づき1セットの原票を記入する。第一積換え地点到達後に、積換え港(港内で積込場合)または積換え駅(駅内で積込場合)は、何回かに分け積込完了の貨車を中継輸送する場合は、貨物輸送原票を4枚記入し、かつ貨物輸送原票の上に鉄路費用を記入する。元の貨物原票は第一回目の貨物と共に最後の積換え駅まで送り届けなければならない。最後の積換え駅は1回ごとの分割輸送貨物原票に記載されている鉄路費用を審査してから一括して元の貨物原票内に記載しなければならない。また別途に連絡輸送費用清算方法第七条の規定に基づき決算明細書を記入し、一括して最後の積換え駅に清算を行う。

(2) 水路—鉄路—水路は区間別徴収し、鉄路区間で分割輸送が発生し、最後の水路区間にも分割輸送が発生した場合:

始発港及び第一積換え駅、積換え港の輸送原票の記載及び使用方法是以上同様。貨物が最後の積換え地点まで輸送され、積換え港が分割中継輸送する場合は、元の貨物原票を残し、別途分割輸送原票を記入し、貨物と共に送り届けなければならない。鉄路区間分割輸送が完了した場合は、最後の積換え駅は1回ごとの分割輸送費用を審査し、一括して元の貨物原票内に記入して、決算明細書と共に最後の積換え港に清算を行う。清算完了後、最後に積換え港は元の貨物原票を最後の分割輸送貨物と共に到着港に送

3. 分运、补送、汇总货票，由铁路局和港务局按顺序编排号码；分运、补送货票在使用时应由分运、补送站或分运、补送港在左上角“原联运货票() 字第 号”之后，按照顺序填写“之一”、“二”、……字样，以明确分运、补送的批次。

4. 零担货物不得分批转运。

第 9 条 联运货物按重量和件数承运，货物的重量包括包装重量。

下列货物，只按重量承运，不计算件数：

1. 无包装、不成捆的货物，每票超过 100 件（木材不论每票是否超过 100 件，均按重量（立方米）承运，不计算件数）；

2. 有包装或成捆，而规格不同的货物，每件平均重量不满 30 公斤；规格相同的货物（每票有两种规格的，视作规格相同），每件平均重量不满 10 公斤。下列货物不论规格是否相同，按一票托运时，每件平均重量在 10 公斤以上，都按重量和件数承运：

1. 纺织品及其制品类；

り届けなければならない。

3. 分割輸送、補足輸送、貨物原票の一括は、鐵路局及び港務局が順番に番号を配列する。分割輸送、補足輸送原票は使用時には分割輸送港、補足輸送港が左上に「元の連絡輸送貨物原票（ ） 字第 号」を記入してから、順番ごとに「その一」、「その二」・・・と書き込み、分割輸送、補足輸送の回数を区別する。

4. 小口貨物は分割して積換輸送してはならない。

第九条 連絡輸送貨物は重量及び件数に基づき輸送引き受けをし、貨物の重量は包装重量を含む。

下記の貨物は、重量のみに基づき引受け、件数は計算しない：

1. 無包装、梱包できない貨物、1 枚ごとの原票が 1 0 0 件（木材は原票が 1 0 0 件を超えるかを問わず、すべて重量（立方米）に基づき引受け、件数は計算しない）。

2. 包装があり、または梱包できるが、規格が異なる貨物は、1 件ごとの平均重量が 3 0 キロを満たさないもの。規格が相同の貨物（原票に二種類の規格があるものは、規格相同とみなす）、一件ごとの平均重量が 1 0 キロ未満のもの。下記の貨物は規格が一致するかを問わず、1 枚の原票で託送する場合は、1 件の平均重量が 1 0 キロ以上のものは、すべて重量または件数に基づき引受けける。

1. 紡績品及びその製品類

<p>2. 肥皂、蜡烛类；</p> <p>3. 卫生化妆用品及服饰杂品类；</p> <p>4. 针织品及衣、被、鞋、帽类；</p> <p>5. 玻璃制品（包括暖水瓶）、搪瓷制品、缝纫机及其配件、收音机及其配件、电灯泡、干电池、钟表、娱乐品、玩具、文具、西药、卷烟；</p> <p>6. 有色金属块、锭、轮胎，空铁桶。</p> <p>整车货物的重量，由托运人确定。零担货物除同一标准重量，或在每件货物包装上标明重量以及提出货物重量清单或其他类似单据能证实货物重量时，可按托运人所确定的重量办理外，其余都由发站或起运港确定重量，向托运人核收过秤费。</p> <p>对于托运人所确定的货物重量，必要时，车站和港口可以进行复查，复查结果，重量超过衡器公差时，复查费用由托运人负担。</p> <p>补充或解释：</p> <p>1. 海南橡胶是以烟胶片做为外包装并机压成形，规格相同，单件重量均为50公斤。不属本条规定的“无包装、不成捆”的货物，在办理水陆联运时，应按重量和件数承运。</p>	<p>2. せっけん、ろうそく類</p> <p>3. 衛生化粧用品及びアクセサリー類</p> <p>4. メリヤス製品及び衣服、布団、靴、帽子類</p> <p>5. ガラス製品（魔法瓶を含む）、陶磁器、ミシン及びその部品、ラジオ及びその部品、電球、乾電池、時計、娯楽品、おもちゃ、文具、西洋医薬、巻きタバコ（葉巻）。</p> <p>6. 有色金属塊、スピンドル、タイヤ、空ドラム缶。</p> <p>積載量満載の貨物の重量は、託送人が確定する。小口貨物は同一基準の重量を除いては、または1件ごとの貨物の包装上に重量及び貨物重量明細書またはその他、貨物の重量を証明することが出来る証票の類のものを提出する場合のみ、託送人が確定する重量に基づき処理できることを除き、その他のものはすべて始発駅または始発港が重量を確定し、託送人にはかりに使った費用を徴収する。</p> <p>託送人が確定した貨物の重量に対して、必要時には、駅および港口は再調査し、再調査の結果、重量がはかりの公差を超える時には、再調査費用は託送人が負担する。</p> <p>補充または解釈：</p> <p>1、海南ゴムは生天然ゴムを外包装とし、成型したものしたもので、規格は相同、一件の重量はすべて50キロである。本条の規定した「無包装、束にならない」に当てはまらない貨物が水陸連絡輸送をする際には、重量と件数ごとに輸送を引受けなければならない。</p>
--	---

2. 托运人托运计费单位为W / M的水陆联运货物时, 如在水陆联运货物运单内没有填写货物体积或填写的货物体积与实际体积不符, 起运港或换装港应认真丈量, 并在运单“ 承运人确定货物重量 ” 项下注明丈量的货物体积, 除按规定核收尺码丈量费外, 并按货物的重量吨和体积吨二者择大计费的规定计算、核收水运区段的运杂费用。由起运港进行丈量的, 丈量费由起运港向托运人核收; 由换装港进行丈量的, 应将丈量费计入货票内, 由到达港或到站向收货人补收。

第 10 条 按件数承运的零担和整车联运货物, 托运人应当在每件货物上, 涂刷简明标记或符号 (如哈 15 等), 并在运单上“ 托运人标记 ” 栏内注明; 同时, 在每件货物上标写到达站 (港) 和收货人名称。

遇有无法涂刷和标写的货件, 可以使用质量坚固 (如木、竹、牛皮纸) 的标记, 内容如上。拴挂或粘贴在货件上。

整列、整舱或整船运输的同一托运人、收货人、同一到达地点的同种货物, 可免除标记。

在运输、保管、装卸、搬运过程中需要特别注意的货物, 托运人应当按起运地点的规定, 制作补助标记。

2、託送費単位が W/M である水陸連絡貨物の際には、水陸連絡輸送貨物輸送原票内に貨物体積を記入せず、または記入した貨物体積が実際の体積と不一致を防止するために、輸送開始港または積換え港は真剣に測量し、かつ輸送原票「輸送引受人確定貨物重量」の項目に測量した貨物の体積を明記し、規定に基づき寸法測量費を徴収する以外に、貨物の重量トン及び体積トンの両者から大きいほうを択一する規定に基づき計算し、水運区間の輸送費用を徴収する。輸送開始港で測量するものは、測量費は輸送開始港が託送人に徴収する。積換え港にて測量するものは、測量費を貨物原票に加算し、到着港または駅が荷受人に追加徴収する。

第十条 件数ごとに輸送引受けする小口貨物及び車扱い連絡輸送貨物は、託送人は一件ごと貨物のうえに、簡易標記または符合を記さなければならず、かつ輸送原票の「託送人標記」欄内に明記しなければならない。と同時に、一件ごとの貨物の上に到着駅 (港) 及び荷受人名称を明記すること。

書き記せない貨物の場合には、堅固な素材 (木、竹、クラフト紙など) に書き記し、掛けるまたは張るなどして貨物につけることもできる。

同一の託送人、荷受人、到着地点、同種の貨物の一列、一船倉または一船の輸送の場合は、標記を免除できる。

輸送、保管、積卸、運搬過程における特別な注意を支払う必要がある貨物に対し、託送人は輸送開始地点の規定に基づき、補充標記を作らなければならない。

补充或解释：

由于船舶和车辆两种运输工具的性能不同，铁路按整车运输时，装入同一舱内却成为零担，为免于混票，杜绝货差，对于联运整车货物亦应涂刷、拴挂或粘贴简明标记。

第 11 条 承运后的联运货物托运人或收货人要求变更运输时，在下列范围内经承认后方得变更，但只准办理一次，并不得变更换装地点或变更一批货物中的一部分，对变更到达地点后违反货物合理流向、违反政令限制或违反运输限制的，均不得提出变更要求：

一、取消运输，由托运人向发站或起运港提出；

二、变更到站、到达港或变更收货人，由托运人或收货人向到站或到达港提出，如联运货物已经运到换装地点但尚未进行换装时，托运人或收货人也可以向换装地点要求。变更到站或收货人应向换装站提出；变更到达港或收货人应向换装港提出。

因自然灾害或重大事故以致运输中断，或换装地点发生严重堵塞必须紧急疏运时，铁道部和交通部可以指示绕路运输；但在可能情况下，应与中央物资主管部门预先协商一致，并报告国家经委。

補充または解釈：

船舶または車輛の二種類の輸送工具の性能が異なるため、鉄道車扱輸送時に、同一の船倉内に積込んだのが小口となり、また原票混入を防ぎ、貨物不足を防ぐため、車扱の連絡輸送貨物に対し、書き記し、または簡易標記を掛けるまたは張るなどを行わなければならない。

第 11 条、輸送引受け後の連絡輸送貨物託送人または荷受人が輸送変更を希望した際には、下記の範囲内で承認を得てから変更をすることができ、ただし、一回限りとし、また、積み換え地点または一回の貨物の一部分を変更してはならない。変更して目的地に到達した、貨物の合理的な流れに違反し、政令制限または輸送制限に違反したものは、すべて変更を申し出ることにはできない：

一、輸送を取り消し、託送人から発駅または輸送開始港へ申し出る。

二、到着駅、到着港または荷受人を変更する場合は、託送人または荷受人が到着駅または到着港に申し出、連絡輸送貨物が積み換え地点まで到着し、いまだ積み換え作業を行っていない場合は、託送人または荷受人が積み換え地点に申し出ることができる。到着駅または荷受人を変更する場合は積み換え駅に申し出なければならない。到着港または荷受人を変更する場合は積み換え港に申し出なければならない。

自然災害または重大事故により輸送が中断した場合または積み換え地点で著しい渋滞が発生し、緊急に抜け出さなければならない場合は、鉄道部及び交通部は迂回輸送を指示することができる。但しできる限り中央物資主管部门と事前に協議し、意見が一致した際に国家経委に報告しなければな

上述变更运输后的费用结算，按下列规定办理：

一、由于托运人或收货人要求变更运输时，应按变更后实际运输路线办理费用结算；

二、由于铁道部和交通部指示绕路运输时，对托运人仍按原计划运输路线办理费用结算。

补充或解释：

1．变更运输的承认：零担货物由受理变更要求的车站或港口承认。整车货物变更到站、到达港或取消运输时，应报由主管铁路局或航（海）运局承认，主管局应征得有关局同意后方得承认。

2．运输部门要求变更联运路线时，必须严格按照本条第二款的规定办理；但在同一港务局范围内改变换装地点，可以由路港双方协商同意后作适当调整，不作为变更运输处理。

3．承运后发送前，在发站或起运港一律不受理变更到站、到达港或变更收货人。

4．变更到站或到达港时，不能超出本规则附件一所规定的联运车站或联运港口范围，就是说不能变更到非联运车站或非联运港口去。

らない。

上述した輸送変更後の費用決算は、下記の規定に基づき処理する：

一、託送人または荷受人が輸送の変更を求めた際には、変更後の実際輸送路線に基づき費用決算をしなければならない。

二、鉄道部及び交通部の指示により迂回して輸送する際には、託送人に対し元の計画輸送路線に基づき費用を決算する。

補充または解釈：

1．輸送変更の承認：小口貨物は受理変更要求の駅または港口が承認する。車扱い貨物の到着駅、到着港変更または輸送を取り消す際には、主管鉄道または航（海）運局に報告し、主管局が関係局の同意を得てから承認しなければならない。

2．輸送部門が連絡輸送路線変更を求めた際には、本条第二項の規定に基づき厳格に扱わなければならない。ただし同一港務局範囲内で積換え地点を変更する際には、鉄路、港口双方が協議し同意後適切な調整を行うことができ、輸送変更としては処理されない。

3．輸送引受け、発想する前に、始発駅または始発港においては、一律して到着駅、到着港の変更または荷受人の変更を受理しない。

4．到着駅または到着港を変更する際に、本規則付録1が規定する連絡輸送駅または連絡輸送港口範囲を超えてはならない。すなわち非連絡輸送駅または非連絡輸送港口への変更はしてはならない。

第 12 条 联运货物在换装地点装车或装船所需要的加固材料和整修包装所需要的材料，应当由托运人准备；如换装站或换装港能够协助准备时，也可以由换装站或换装港代为办理，费用向收货人核收。但大件货物的特种加固材料应一律由托运人自备。

补充或解释：

1. 加固和整修包装费用内，应包括材料和人工费用在内。

2. 自水转陆货物，在换装地点以敞车代棚车装运如果必须使用篷布支架时，由换装站通知托运人或收货人设法自行解决；如换装站能协助准备时，所需费用向收货人核收。

3. 托运人托运按水陆联运办理的组成自行车，应符合如下包装要求：须用草绳、草片、布条或麻布片等材料将车身缠绕严密、捆扎牢固（车轮不要固定，以便于搬运作业）。起运港或发站应认真进行承运前的检查把关，使货物包装符合上述要求，不合要求的，应请托运人改善后再予受理。换装港、站在交接时，发现未按上述规定进行包装的，应由交方负责整理，所需材料和人工费由负责整理的换装港或站垫付，向起运港或发站清算。

第十二条 連絡輸送貨物は積換え地点で車へのまたは船への積込みに必要な補強材料または包装の整備修理に必要な材料は、託送人が準備しなければならない。積換え駅または積換え港が準備に協力する際には、積換え駅または積換え港が代わって処理することもでき、荷受人に費用を徴収する。ただし大型貨物の特殊補強材料は一律して託送人が負担しなければならない。

補充または解釈：

1. 補強及び包装の整備修理費用のなかには、材料費及び人件費を含まなければならない。

2. 水路から陸路に積換えた貨物が、積換え地点で無蓋貨車を有蓋貨車の代わりとして積換える際に、カンバス地を使用しなければならない際には、積換え駅が託送人または荷受人に通知して解決してもらわなければならない。積換え駅が協力してくれる際には、必要経費を荷受人に徴収することができる。

3. 託送人が水陸連絡輸送に基づき組み立て自転車を取扱う際には、以下の包装条件を満たさなければならない：わら縄、草切れ、布切れまたは麻布切れ等の材料を用いて自転車を厳密に包み、堅固に梱包（車輪は運搬作業がしやすいように固定しない）しなければならない。始発港または始発駅は輸送引受前の検査を厳しく行い、貨物の包装が上述の条件に符合するようにし、条件に符合しないものは、託送人が改善後に再受理しなければならない。積換え港、駅は接続際に、上述の規定に基づかない包装を見かけた場合は、交付側が整理を行い、必要とする材料費及び人件費は整理した積換え港または駅が立替、始発港または駅に清算を求める。

第 13 条 联运货物的运费、杂费和换装费的核收方法规定如下：

一、按整车运送的煤、生铁、钢及钢铁材料、金属矿石、非金属矿石、水泥、化学肥料、粮食和盐等九类货物以及从铁路起运的焦炭（从水路起运时暂不实行），一律由发站或起运港向托运人一次核收所有铁路区段（里程通算）和水运区段的运费、杂费和换装费。但到达地点的杂费和运输途中由于托运人责任所造成的垫款，由到站或到达港向收货人核收。

二、按零担运送的货物以及除上述规定以外的其他整车货物，亦应积极创造条件，尽早实行起运地一次收费的办法；条件尚未具备时可按下列办法核收：

（1）从铁路起运到达水路时，在发站向托运人核收铁路区段的运费和杂费；在到达港向收货人核收所有水运区段的运费、杂费和换装费。

（2）从水路起运到达铁路时，在起运港向托运人核收所有水运区段的运费、杂费和换装费；在到站向收货人核收铁路区段的运费和杂费。

（3）从铁路起运经过水路仍到达铁路时，在发站向托运人核收所有铁路区段（里程通算）的运费和杂费；换装港将所有水运区段的运费、杂费和换装费，填入联运票据内加盖港口日期戳由到站向收货人核收。

第十三条 連絡輸送貨物の運賃、雑費及び積換え費の徴収方法は以下である：

一、車扱いの石炭、生鉄、鋼及び鋼鉄材料、金属鉱石、非金属鉱石、セメント、化学肥料、食糧及び塩等の九種類の貨物及び鉄道始発のコークス（水路始発の場合はいまのところ行わない）は、一律して始発駅または始発港が託送人にすべての鉄路区間（道のりを合計して）及び水運区間の運賃、雑費及び積換え費を一次徴収する。ただし到着地点の雑費及び輸送途中で託送人の責任によってもたらされた立替費用は、到着駅または到着港が荷受人に徴収する。

二、小口輸送する貨物及び上述規定以外のその他車扱い貨物は、積極的に条件を創り、なるべく早く一次徴収の方法を実施すること。条件がいまだ不備な場合には下記の方法に基づいて徴収できる。

（1）鉄路始発で水路に到着した際には、始発駅にて託送人にすべての鉄路区間の運賃及び雑費を徴収する。到着港にて荷受人にすべての水運区間の運賃、雑費及び積換え費を徴収する。

（2）水路始発で鉄路に到着した際には、始発港にて託送人にすべての水運区間の運賃、雑費及び積換え費を徴収する。到着駅にて荷受人に鉄路区間の運賃及び雑費を徴収する。

（3）鉄路始発で水路を経由しても鉄路に到着した際には、始発駅にて託送人にすべての鉄路区間（道のりを合計して）の運賃及び雑費を徴収する。積換え港はすべての水運区間の運賃、雑費及び積換え費を連絡輸送原票内に記入しかつ港の日付印を押し、到着駅が荷受人に費用を徴収する。

(4) 从水路起运经过铁路仍到达水路时，在起运港向托运人核收所有水运区段的运费、杂费和换装费；换装站将铁路区段的运费和杂费，填入联运票据内并加盖车站日期戳，由到达港向收货人核收。

补充或解释：

1. 水运同一航线上，有中央直属船舶和各省经营船舶同时航行时，发站或起运港在一次收费时一律先按中央直属航（海）运局的费率计收运费；换装港实际配载时，得交由各省经营船舶运输，应按各省费率减去起运时已收运费，将其差超记入货票内，由到达港或到站向收货人补收。

2. 起运港对一次收费的联运货物（不包括焦炭）有尾零数时对于铁路运费应按下列规定计收：

(1) 包装货物：由于包装重量影响货物净重，如托运人要求多装时，对于不超过货车标记载重量 2% 的尾零数量（包括包装以及货物本身的尾零数量在内），按照实重，四舍五入进整为吨计费。换装地点装车时，对于不超过上述限额的尾零数量，应即原车转出，不应用零补运；

(2) 不属上项范围的其他货物，应进整为 10 吨收费。

(4) 水路始发で鉄路を経由しても水路に到着した際には、始発港にて託送人にすべての水運区間の運賃、雑費及び積換え費を徴収する。積換え駅は鉄道区間の運賃及び雑費を連絡輸送原票内に記入しかつ駅の日付印を押し、到着港が荷受人に費用を徴収する。

補充または解釈：

1. 水運の同一航路線上、中央の直属の船舶及び各省が経営する船舶が同時に運行している場合に、始発駅または始発港は一次費用徴収時に一律して中央直属航（海）運局の比率に基づき運賃を徴収する。積換え港が実際の割り振りをする際には、各省が経営する船舶に引渡し輸送してもらい、かつ各省の比率に基づき始発時に徴収した運賃を引き、その差額を貨物原票内に記入し、到着港または到着駅が荷受人に補足徴収する。

2. 始発港は一次徴収する連絡輸送貨物（コークスを含まない）で小数点以下の数字がある場合の鉄路運賃は下記の規定に基づき計算しなければならない。

(1) 貨物の包装：包装重量が貨物の純量を影響するため、託送人が多めに詰めることを希望した際には、貨車表記重量 2% を超えない小数点以下の数量（包装および貨物自身の小数点以下数量を含む）に対し、実際の重量に基づき四捨五入し、トンで揃え、計算する。積換え地点で積込みをする際は、上述限度を超えない小数点以下の数量に関しては、そのままの貨車で積換えをし、ゼロ以下を切り捨て補ってはならない。

(2) 前条範囲に属さないその他の貨物は、10 トンに四捨五入して徴収する。

<p>3. 整车货物一次收费时,对于尾零数量水运运费一律进整为 100 公斤收费。</p> <p>4. 从铁路起运实行一次收费的十类货物,其具体品名应根据附录一“铁路和水路货物联运水运费用速算表(包括一系列附表)”已经列载的为准。但附表中所列的钢材、矿石、系指下列各项品名而言:</p> <p>(1) 钢材:系指各种型钢、钢板、铁板、钢轨配件、钢铁合金、优质钢材、工具钢、弹簧钢、不锈钢和其他钢铁材料,不包括废钢铁。对于各种钢管和铁管,暂限于各种无缝钢管(包括镀锌、锡等等金属的无缝钢管)。</p> <p>(2) 矿石:系指金属矿石和非金属矿石两类货物,包括铁矿、锰矿、硫化铁(包括第一次冶炼后又用于炼铁的硫铁矿)、钨砂、钼砂、镍砂、锑砂、铜砂、铝砂、镁砂、磷矿、石膏和其他矿石。</p> <p>5. 凡经由宁波港和宁波北站换装到温州、海门两港或从两港起运经宁波港换装铁路的联运货物,不论是否属于《联规》规定的一次收费范围,一律按照第十三条第二项分段收费的规定办理。</p> <p>6. 水 - 铁联运货物,分段收费时,到站按照分运货票收费。</p>	<p>3. 車扱い貨物の一度きり徴収時に、水運運賃における小数点以下の数量に対し一律して四捨五入して100キロとして費用を徴収する。</p> <p>4. 鉄道始発で一度きり徴収を行う十種類の貨物の具体的品名は、付録1「鉄道および水路貨物連絡輸送水運費用速算表(付録表一シリーズを含む)」にすでに掲載されていることを基準とする。ただし、付録表が列記した鋼材、鉱石は下記の各項目品名を指す:</p> <p>(1) 鋼材:各種の型钢、鋼板、鉄板、軌条部品、鋼鉄合金、優良鋼材、工具鋼、スプリング鋼、ステンレス及びその他の鋼鉄材料を指し、廃棄鋼鉄は含まない。各種の鋼管及び鉄管に関しては、いまのところシームレス鋼管に限る(錫メッキ、錫等金属のシームレス鋼管を含む)。</p> <p>(2) 鉱石:金属鉱石及び非金属鉱石の二種類の貨物を指す。鉄鉱、マンガングン、硫化鉄(一次精錬後に製鉄に使用した硫鉄鉱を含む)、タングステン鉱石、モリブデン、ニッケル、アンチモン、銅、アルミニウム、マグネシウム、リン鉱物、石膏及びその他の鉱石を含む。</p> <p>5. 寧波港及び寧波北駅經由で温州、海門の二港に積換えまたは二港から発送し、寧波港を経て鉄道に積換る連絡輸送貨物は、「聯規」が規定する一次徴収範囲に属するかどうかを問わず、一律して第十三条第二項の分割徴収の規定に基づき処理する。</p> <p>6. 水路—鉄道連絡輸送貨物が、分割徴収する場合には、着駅は分割貨物原票に基づき徴収する。</p>
---	---

7. 铁路对整车货物，已改按货车标记载重量（简称标重）计算运费。考虑到自水转陆，由起运港实行一次收费的水陆联运货物，收费当时不可能掌握换装车辆的标重，因此，一律保持按货物实重计费的原则不变，如换装时，铁路拨配的货车标记大于原计费重量时，一律不再补收运费。

8. 实行一次收费的粮食中，不包括甘薯干在内，甘薯干应按分段收费办理。

9. 经由南北沿海直达航线及宁波、温州与华南沿海、海南岛地区的汕头、黄埔、广州、湛江、海口、八所、北海、防城等八个港口之间的航线上办理水陆联运的整车货物，其海运运价分别按附录一“表二丁”及“表二丙”规定的运价率计收。各换装港口的费用一律按附录“表六甲”的规定计收。

10. 水陆联运的军用物资，属于《联规》规定一次收费范围的，按军运费率计收运输费用时，一律实行分段收费，不适用一次收费的规定，按民用办理托运，并按《联规》规定的费率支付运输费用时，仍适用一次收费的规定。

11. 腐植酸按肥料运价分段收费。

12. 铁、水、铁联运货物，铁路区段里程其中有一段或两段不足 200 公里时，铁路两段里程实行分段计费，仍由发站一次收清，不足 100 公里的还应按起

7. 鉄道部は満載貨物に対し、すでに貨物標識記載重量（標識重量と略す）による運賃計算に改めた。水路から陸路への積換えを考慮し、始発港が一回で徴収する水陸連絡輸送貨物は、徴収の際に積換え車両の標識重量を把握できないため、一律して貨物実際重量による計算する原則を保持し換えない。積換え時には、鉄道部が配置した貨車の標識が元の計算重量を上回る場合は、一律して運賃の補足徴収をしない。

8. 一度徴収を実施する食糧のなかには、干しさつまいもは含まず、干しさつまいもは運賃分割徴収をしなければならない。

9. 南北沿海經由で航空路および寧波、温州ならびに華南沿海、海南島地区の汕頭、黄浦、広州、湛江、海口、八所、北海、防城等八の港口間の航路にて水陸連絡輸送をする車扱貨物は、海運運賃はそれぞれ付録一「表二丁」及び「表二丙」が規定した運賃率に基づき徴収する。各積換え港の費用は一律して付録「表六甲」に基づくものとする。

10. 水陸連絡輸送する軍事用物資は、「連絡輸送規定」が規定した一次徴収範囲内のものであり、軍事用輸送費率に基づき輸送費用を徴収する際には、一律分割徴収を実行する。一時徴収の規定に適用しないものは、民用として扱い、「連絡輸送規定」が規定した料率に基づき輸送費用を支払う際には、一次徴収の規定が適用される。

11. 腐食酸は肥料運賃に基づき分割徴収する。

12. 鉄道、水路、鉄道の連絡輸送貨物が、鉄道区間内に一箇所または二箇所の区間が 200 キロを満たない場合は、鉄道の二区間は区間ごとに費

码里程的规定计费。铁路区段分段计费后，两段运费相加之和即为铁路区段的全程运费。两段里程各在 200 公里以上时，里程仍实行通算。

13. 大连化工厂托运经大连港海运黄埔港转广东、广西、湖南、江西等省的水陆联运纯碱，水运区段的运费计收方法统一规定如下：

(1) 到达广东、广西、湖南三省的纯碱，水陆联运只办理到黄埔港为止。由黄埔港至到站另行向铁路办理托运手续。

(2) 到达江西省的纯碱，按铁 - 水 - 铁三段联运办理，铁路全程运费在发站按《联规》计收，水运区段运费和港口费用由黄埔港向收货人托收，不适用《联规》十三条由到站向收货人核收的规定。

14. 凡铁路按整车运送的联运货物，水运区段的运费及港口换装包干费均按整批货物计费；铁路按零担运送的联运货物，但在水运区段已符合整批货物条件时，对水运区段的运费及港口换装包干费则按整批货物计收。

15. 直属水运企业的船舶从事北方沿海各直属港口、天津港与北方沿海地方港口之间的直达运输时，其运费应按北方沿海运价率加 30% 计算。故《联规》附录一新增加“二、北方沿海主要直达航线水陆联运货物运价率表（表二戊）”。铁路起运经由“表二戊”各条航线上办理的一次收费的水陆联运

用を計算し、発駅が一度に徴収し、100キロを満たさないものは、最低距離の規定に基づき計算しなければならない。鉄道区間を区間ごとに計算した後は、二区間の運賃を足した数が鉄道区間の全距離運賃となる。二区間の距離がそれぞれ200キロ以上の際にも、距離を足して計算する。

13. 大連化工場が大連港経由の黄浦港で広東、広西、江西等の省に積換える水陸で純炭酸ソーダを連絡輸送する場合、水運区間の運賃計算方法統一規定は以下である：

(1) 広東、広西、湖南三省に到着する純炭酸ソーダは、水陸連絡輸送は黄埔港までとする。黄埔港から到着駅までは別途にて鉄路局で託送手続きをする。

(2) 江西省に到着する純炭酸ソーダは、鉄路—水路—鉄路の三段連絡輸送に基づき取扱、鉄道全行程運賃は始発駅が「連絡輸送規則」に基づき計算徴収し、水運区間運賃及び港口費用は黄埔港が荷受人に徴収し、「連絡輸送規則」第十三条の荷受人に徴収するという規定には適さない。

14. 鉄道の車扱いの連絡輸送貨物は、水運区間の運賃及び港口引受費はすべて1回ごとの貨物に基づき計算する。但し鉄道の小口輸送扱いの連絡輸送貨物で、水運区間で既に1回ごとの貨物条件を満たす場合は、水運区間の運賃及び港口引受費は1回ごとの貨物として計算する。

15. 直属水運企業の船舶が北方沿海各直属港口、天津港及び北方沿海地方港口間の直通輸送に従事する際に、その運賃は北方沿海運賃率に基づきプラス30%で計算しなければならない。ゆえに「連絡輸送規定」付録に「二、北方沿海主要直通航路水陸連絡輸送貨物運賃率表（表二戊）を追加

货物时，发站一律按该表费率计收水运区段的运费；当换装港实际配载交由各省经营船舶运输时，发生的地方运价与直属运价差额的退补办法，按本条“补充或解释”第1项的规定办理。

16. 铁路起运一次收费的钢材，每件长度在沿海直属港口及天津港超过12米；长江干线港口超过10米时，发生的港口换装包干费的差额，均由到达港或到站向收货人补收。

17. 铁-水-铁联运：发站向托运人核收装费，到站向收货人核收卸费；铁-水联运：由发站核收装费；水-铁联运：由到站核收卸费。

按零担办理的联运货物，铁路除按前款规定核收装卸费外，还须根据水陆联运货物运单记载，按换装次数核收铁路换装费。铁路起运的，由发站向托运人核收；水路起运到达铁路的，由到站向收货人核收；水路起运经过铁路仍到达水路的，由最后换装站港直接清算，到港向收货人核收。铁路换装费率按核收站的零担货物一卸一装费率之和计算。

第14条 从水路到铁路的整车联运货物，最后换装数量不足一车时，换装站应当在原换装地点装车；其运费根据实际装载吨数按整车运价率计算。

した。鉄道始発で「表二戊」各航路を経由し、一次徴収する水陸連絡輸送貨物を扱う際に、始発駅は一律してこの表の比率に基づき水運区間の運賃を計算すること。積換え港の実際割振りを各省に船舶の経営を引渡す際には、発生した地方価格及び運賃差額の返還方法は、本条の「補充または解釈」第一項の規定に基づき扱う。

16. 鉄道始発の一度徴収の鋼材は、一件ごとの長さは沿海直属港口及び天津港で12メートル、長江幹線港口で10メートルを越えた際に発生する港口積換え引受費用の差額は、すべて到着港または到着駅が荷受人に徴収する。

17. 鉄路—水路—鉄路連絡輸送：始発駅は託送人に積込作業費を徴収し、到着駅は荷受人に卸作業費を徴収する。鉄路—水路連絡輸送：始発駅が積込作業費を徴収する。水路—鉄路連絡輸送：到着駅は卸作業費を徴収する。

小口として扱う連絡輸送貨物は、鉄路局が上記の規定に基づき積卸費用を徴収する以外に、水陸連絡貨物輸送原票の記載、積換え回数に基づき鉄路積換え費を徴収しなければならない。鉄路始発のものは、始発駅が託送人が徴収する。水路始発で鉄路に到着したものは、到着駅が荷受人に徴収する。水路始発で鉄路を経由しても水路に到着するものは、最後の積換え港が直接清算し、到着港が荷受人に徴収する。鉄路積換え費率は徴収駅の小口貨物の積込、卸比率の合計に基づき計算する。

第十四条 水路から鉄路に積換える車扱いの連絡輸送貨物は、最後の積換え数量が一台の車を満たさない場合は、積換え駅は元の積換え地点で積込しなければならない。その運賃は実際の積載トン数に基づき、車扱いの運

补充或解释：

本条：“其运费根据实际装载吨数按整车运价率计算”。这里规定的“实际装载吨数”，是指以吨为单位，尾数不足一吨应进整为一吨计算。

第 15 条 托运人或收货人对于铁路或水路多收的运杂费要求退还时，应从收到货物之日起 180 天以内，凭运单分别向原收款的铁路或水路提出。在同一运单上，铁路和水路都发生多收运杂费用时，可以向铁路和水路一方提出退还的要求。

如向到达地点的铁路或水路提出退还时，经向原收款的铁路或水路联系取得同意后，也可以办理退还。

铁路或水路应从收到退款要求文件之日起，在各自规定的退款期限内处理完毕。

铁路、水路发现运费、杂费多收或少收时，按第 13 条第一项核收的，由起运地点的铁路或水路向托运人进行清算；按第 13 条第二项核收的，由铁路或水路各自向原交款人进行清算；应托运人或收货人要求变更到站或到达港的，由到达地点的铁路或水路向收货人进行清算。

賃率で計算する。

補充または解釈：

本条：「運賃は実際の積載トン数に基づき車扱運賃率で計算する」。ここで規定している「実際の積載トン数」は、トン単位とし、小数点以下の数が 1 トンを満たさないものは四捨五入して 1 トンとして計算しなければならない。

第十五条 託送人または荷受人は鉄道または水路が超過徴収した輸送費用に対し返還を求めた場合は、貨物を受取った日から 180 日以内に、輸送原票をもってそれぞれ費用徴収した鉄道または水路に申し出ること。同一の輸送原票において、鉄道および水路ともに超過徴収があった場合には、鉄道及び水路の一方に返還請求することができる。

到着地点の鉄道または水路に返還を申し出る際には、元の徴収した鉄道または水路と連絡を取り、同意を得てはじめて返還手続きをとることができる。

鐵路または水路は払戻請求文書を受け取った日より、各自が規定する返金期限内に処理を済ませなければならない。

鐵路、水路での運賃過大徴収または不足徴収に気づいた場合で、第十三条第一号に基づき徴収したものは、始発地点の鐵路または水路が託送人に清算を行う。第十三条第二号に基づき徴収したものは、鐵路または水路が各自元の支払人に清算を行う。託送人または荷受人の請求により到着駅または到着港を変更したものは、到着地点の鉄道または水路が荷受人に清算を求める。

补充或解释：

本条第四款“……应托运人或收货人要求变更到站或到达港的，由到达地点的铁路或水路向收货人进行清算”，其含义是变更到达站的由新到站；变更到达港的由新到港向收货人进行清算。铁 - 水 - 铁或水 - 铁 - 水三段联运，取消最后一段运输，属于变更到站或到港的一种形式，同样适用上述规定。

铁水铁联运取消最后一段运输，进行清算工作时，如需要向收货人退还运输费用的，应在向铁路清算工作完毕以后，向收货人退款。

第16条 联运货物的运到期限，按下列规定全程合并计算：

- 一、铁路区段运到期限按铁路规定计算；
- 二、水路区段运到期限按水路规定计算；
- 三、换装期限规定见附件五。

联运货物在运输途中，非因铁路或水路责任而发生滞留时，其滞留时间，另加在运到期限内。

联运货物的运到期限满期后经过 20 天，仍不能在到站或到达港交付时，收货人可以认为该项货物已灭失，按规定提出赔偿要求，并可同时声明保留货物发现时的领取权。

補充または解釈：

本条第四項「・・・託送人または荷受人の請求により到着駅または到着港を変更した場合は、到着地点の鉄道または水路が荷受人に清算を行う」、その意味とは到着駅を変更した場合は新到着駅、到着港を変更した場合は新到着港が荷受人に清算を行うことである。鉄道—水路—鉄道または水路—鉄道—水路の三段階連絡輸送で、最後の一段の輸送を取消した場合は、到着駅または到着港を変更した一種の形式であり、同様に上述した規定を適用する。

鉄道水路鉄道連絡輸送で最後の一段の輸送を取消し、清算業務を行う際に、荷受人に輸送費用を返還する必要がある場合は、鉄道の清算業務の完了後に荷受人に返金しなければならない。

第十六条 連絡輸送貨物の輸送期限は、下記の規定に基づき一括計算する：

- 一、鉄道区間輸送期限は鉄道の規定に基づき計算する。
- 二、水路区間輸送期限は水路の規定に基づき計算する。
- 三、積換え期限の規定は添付五参照。

連絡輸送貨物は輸送途中において、鉄道または水路が原因でなく、滞留が発生した場合は、その滞留時間は、輸送期限に加える。

連絡輸送貨物の輸送期限満期後 20 日を経ても、到着駅または到着港での引渡が出来ない場合は、荷受人はその貨物を滅失と見なし、規定に基づき賠償請求し、かつ貨物発見時の受取権を保留することができる。

补充或解释：

收货人（或托运人）根据上述规定提出赔偿要求时，到达地点的港务局或铁路到站应根据收货人（或托运人）提出的“水陆联运货物承运收据”编制商务记录，凭以理赔。

第四章 联运货物换装作业

第 17 条 办理联运货物换装作业的车站和港口应当在当地省（市）运输指挥部或交通委员会的领导下，组成路港双方，也可以包括主要厂矿企业在内的统一运输协作机构，具体负责换装作业的组织领导。

换装港口和车站应当以思想统一为基础，以统一的计划作为共同的奋斗目标，通过组织机构、技术作业过程、设备和劳动力使用等一系列统一，使水陆运输枢纽的两个方面，完全组织成为一个整体，充分发挥水陆运输枢纽的作用，保证换装作业的顺利进行。

换装地点具体的组织形式和做法，由路港双方根据以上原则结合当地具体条件拟订协议。

第 18 条 联运货物必须优先换装（包括零担联运货物在内）。换装作业应当昼夜不间断地进行。

换装地点的车站和港口应当主动地将协作面向水陆两侧延伸发展，组织发货厂矿、铁路、港口、航运局和收货人的全面协作，最大限度地组织车船直接换装，货不落地，达到加速车、船、货物周转的目的。

補充または解釈：

荷受人（または託送人）は上述した規定に基づき賠償請求をした際には、到着地点の港務局または鉄道着駅は荷受人（または託送人）が提出した「水陸連絡輸送貨物輸送引受け原票」に基づき商務記録を編制し、賠償請求処理することができる。

第四章 連絡輸送貨物積み換え作業

第 17 条 連絡輸送貨物積み換え作業を取り扱う駅及び港口は、現地の省（市）運輸指揮部または交通委員会の指導の下、鉄道、港双方、あるいは主要な工場併設鉱山企業を含めた統一された輸送協力機構を構築し、具体的に積換え作業の構成、指導に責任を負う。

積換え港口及び駅は思想統一を基礎とし、統一した計画を共通の努力目標として、機構を組織し、技術作業の過程、設備及び労働力の使用等の一連な統一により、十分に水陸輸送中枢の役割を發揮し、積換え作業が順調に進行するよう保証する。

積換え地点の具体的な組織形式及びやり方は、鉄道、港双方が以上の原則に基づき現地の具体的条件と結合して協議を締結する。

第 18 条 連絡輸送貨物は必ず優先して積換えなければならない（小口連絡輸送貨物を含む）。積換え作業は昼夜絶えず行わなければならない。

積換え地点の駅及び港口は積極的に協力を水陸両側へと発展を遂げていき、貨物を発送する工場併設鉱山、鉄道、港口、航運局及び荷受人の全面的な協力を組織し、最大限に車、船の直接積換えを組織し、貨物が地面に着くことのない様、貨車、船、貨物の回転を加速する目標を達成する。

第 19 条 换装地点对联运货物的重量，一般不进行复查，原来原转。对货物件数的复查规定如下：

一、换装作业在港内进行时：

(1) 从水路转铁路的联运货物，由换装港在卸船时进行复查，在装妥车辆后由换装港进行施封。车辆到达后，到站应在卸车时进行认真复查：对于在专用铁道或专用线卸车的联运货物，收货人在卸车当时提出有灭失、损坏情况时，应由到站会同收货人进行认真复查。如封印完整（敞车无异状），车体完好，而发现货物灭失、损坏时，由到站编制货运记录，由换装港负责调查。

(2) 从铁路转水路的联运货物，由换装港在卸车时进行认真复查，如发现货物灭失、损坏时，应会同换装站进行复查，并编制商务记录，由责任铁路局负责调查。

二、换装作业在站内进行时：

(1) 从水路转铁路的联运货物，由换装港在卸船时进行复查，如发现货物灭失、损坏时，应编制商务记录，由换装港自行负责调查，复查完后，点交换装车站。

(2) 从铁路转水路的联运货物，由换装站在卸车时进行复查，如发现货物灭失、损坏时，应编制货运记录，由换装站自行负责调查，复查完后，点

第十九条 積換え地点は連絡輸送貨物の重量に対し、一般には再検査を行わず、元の状態のまま積換える。貨物件数の再検査に対する規定は以下である：

一、積換え作業が港内にて行われた場合：

(1) 水路から鉄路に積換える連絡輸送貨物は、積換え港が船から貨物を下ろす際に検査を行い、また車輛への積込完了後に積換え港が封印を行う。車輛到着後、到着駅は卸作業時に真剣に再検査しなければならない。専用鉄道または専用線において卸作業を行う連絡輸送貨物に対し、荷受人は卸すときに紛失、損害状況を申し出た場合は、到着駅が荷受人の立会いの下真剣に再検査を行う。封印が完備していて（無蓋貨車に異状がなく）、車体も良好な状態で、貨物の滅失、損害を発見した場合は、到着駅が貨物輸送記録を編制し、積換え駅が調査を行う。

(2) 鉄路から水路に積換える連絡輸送貨物は、積換え港が卸作業時に丁寧に再検査を行い、貨物滅失、損害が発生した場合には、積換え駅の立会いの下、再検査を行わなければならない、かつ商務記録を編制し、鉄路局が調査を行う。

二、積換え作業が駅内にて行われた場合：

(1) 水路から鉄路に積換える連絡輸送貨物は、積換え港が卸作業時に再検査を行い、貨物滅失、損害が発生した場合には、商務記録を編制し、積換え港が自己責任で調査を行わなければならない、再検査終了後ひとつひとつ確認しながら積換え駅に引渡さなければならない。

(2) 鉄路から水路に積換える連絡輸送貨物は、積換え駅が卸作業時に再検査を行い、貨物滅失、損害が発生した場合には、貨物輸送記録を編制し、

交換装港。

补充或解释：

1. 凭封印交接的货车，应在运单和货票（包括分运补送）“ 承运人记载事项 ” 栏内（或“ 分运、补送站港记载事项 ” 栏内）记明封印号码，凭以交接。

2. 有货无票，一律不得办理交接，遗失票据一方应负责立即搜查清楚后，再移交给对方；票据不齐全，应补制齐全后再办理交接。

3. 对整船发运、分批换装的大宗散装货物，发生溢余时的处理办法，作下列补充规定：

（1）发生少量溢余时，应尽可能利用下一批换装车辆，在《铁路货物装载加固规则》规定的货车容许增载范围内陆续补发，并在运单内注明。

（2）发生大量溢余时，除应按上述办法补发外，对积余的数量，由换装港定期列表通知各收货人征求意见：如收货人同意补交铁路区段的运输费用（在装车时缴付，具体付款办法由收货人和换装港商定），可由换装港代办托运手续，另行起票运出；如收货人不同意承担上述费用，则由换装港按照国家《关于处理港口、车站无法交付货物暂行办法规定》处理。

積換え駅が自己責任で調査を行わなければならない、再検査終了後ひとつひとつ確認しながら積換え駅に引渡さなければならない。

補充または解釈：

1. 封印をもって引継ぐ貨車は、輸送原票および貨物原票（分割輸送追加輸送）の「輸送引受人記載事項」欄内（または「分割輸送、補足輸送駅港記載事項」欄内）に封印番号を明記し、これをもって引継ぐ。

2. 貨物があつて、原票がない場合は、引継ぎを一切行ってはならず、原票を紛失させた一方が即時に捜査しなければならない、見つかった際には相手方に引渡す。原票不足の際には、完備したところで再度引継ぎを行う。

3. 船扱いの発送、分割して大量小口貨物を積換え、余が発生した際の処理方法に対し、以下の規定を補充する：

（1）少量の余が出た際には、できるだけ次の積換え車輛を利用し、「鉄路貨物積込補強規則」が規定する貨車の許容範囲内で続々と再発送し、かつ輸送原票内で明記すること。

（2）大量の余が出た際には、上述の方法に基づき補充する以外に、余った数量に対し、積換え港が定期的に表にまとめて荷受人に通知し意見を求める。荷受人が鉄路区間の輸送費用の補足徴収に同意した際（積込時に徴収し、具体的支払方法は荷受人及び積換え港が協議して定める）には、積換え港が託送手続きを代わって行うことが出来、別途切符を購入して輸送する。荷受人が上述費用の負担に同意しない場合は、積換え港が国家「港口、駅の交付不可能貨物の処理に関する暫定方法規定」に基づき処理する。

(3) 溢余部分的水运费用，仍按“原来原转”精神，不再补收（亏吨亦不退费）。

第 20 条 换装站和换装港每次换装联运货物时，应当填制“水陆联运货物换装清单”（附件六）。从铁路转水路联运货物，由换装站提出；从水路转铁路联运货物，由换装港提出。提出时应连同所有运输票据及所附文件一并交给对方。

补充或解释：

换装清单的提出日期，应在货票右上角“换装清单顺序号码”后面注明。

第 21 条 换装地点的货物换装吨数、车辆一次作业时间（时）、每吨船舶平均在港停留时间（天）、每吨货物平均在港停留时间（天）、车船直接换装比重（%）等五项指标，是双方的共同指标。双方应在协作机构的组织下，开展群众性的竞赛活动，并定期检查换装作业中的优缺点。

港口联轨站、航运局和港务局应当在省（市）或大区经委运输指挥部或交通委员会的领导下，在一个地区或大区范围内组织经常性的或不定期的水陆联运“一条龙”运输大协作的评比，不断总结提高。

(3) 余部分の水運費用は「元の状態に従う」精神に基づき、再度の徴収はしない（トンを満たさない場合も費用を返還しない）。

第二十条 積換え駅および積換え港が連絡輸送貨物を積換えるたびに、「水陸連絡輸送貨物積換え清算書（付録 6）」を記入しなければならない。鉄路から水路に積換える連絡輸送貨物は、積換え駅から持出す。水路から鉄路に積換える連絡輸送貨物は、積換え港から持出す。持出す際には全ての輸送原票および付属書類も一度に相手方に渡さなければならない。

補充または解釈：

積換明細書の提出日は、貨物原票右上の「積換え明細書順序番号」の後ろに明記しなければならない。

第二十一条 積換え地点の貨物積換えトン数、車輛の一次作業時間、船舶の一トンごとの港への平均停留時間（日数）、一トンごとの貨物の港への停留時間（日数）、車船直接積換え比重（%）等の五項目の指標は、双方の共同指標である。双方は協力組織への協力の下、民衆性の競争活動を展開し、かつ定期的に積換作業における長所短所を定期的に検査すること。

港口、鉄道連絡駅、航運局は省（市）または大区經委運輸指揮部または交通委員會の指導の下、ひとつの地区または大区範圍内に継続性または不定期の水陸連絡輸送「一連的な」輸送大協力活動を組織し、絶えず総括し自身を高める。

第五章 联运货物赔偿处理

第 22 条 联运货物灭失、损坏赔偿要求的时效为 180 天，超过上述期限，要求权即行消灭。

时效期间的起算和中止，分别按铁路和水路的有关规定办理。

补充或解释：

赔偿要求的时效应从该批联运货物的到达港或到站编制的货运记录交给收货人签收的次日起算。至于联运过程中，起运或换装地点的港口或车站编制的货运记录，系提供赔偿案件的处理局分析案情、判断责任的依据，不能作为确定索赔起算时效的依据。

第 23 条 对于联运货物灭失、损坏的赔偿要求，要求人应向到达地点的铁路局或港务局提出。

接到赔偿要求的铁路局或港务局就是赔偿要求的办理局。办理局应负责审查赔偿要求的时效、赔偿要求人和必要文件。办理局应从接到要求之日起 90 天内答复要求人。如责任不属于本身一方时，应在 15 天内向发生事故的最后换装的铁路局或港务局转出。

上述最后换装的铁路局或港务局应从接到要求文件之日起 60 天内答复处理局转告要求人。如到期处理局尚未接到答复时，应用电报催询，从发出催询之日起 15 天内仍未接到答复时，处理局即认为对方已经承认赔偿，事后对

第五章 連絡輸送貨物賠償處理

第二十二條 連絡輸送貨物の滅失、損害賠償請求の時効は 180 日とし、上述期限を過ぎたら、請求権はただちに消滅する。

時効期間の起点と中止は、それぞれ鉄道及び水路の関係規定に基づき扱う。

補充または解釈：

賠償請求の時効は連絡輸送貨物の到着港または到着駅が編制した貨物輸送記録が荷受人に渡され、サインを貰った翌日から計算を始めるものとする。連絡輸送過程における、始発地点または積換え地点の港または駅が編制した貨物輸送記録は、賠償案件の取扱局が事件内容を分析し、責任判断するための証拠であり、賠償請求の時効の計算のための証拠には見なしてはならない。

第 23 条 連絡輸送貨物の紛失、損害の賠償請求に対し、請求人は到達地点の鉄道局又は港務局に申し出なければならない。

賠償請求を受理した鉄道局又は港務局が賠償請求の取扱局となる。取扱局は賠償請求の時効、賠償請求人及び必要書類の審査に責任を負う。取扱局は請求を受けた日から 90 日以内に請求人に返答しなければならない。一方の責任のみでない際には、15 日以内に事故発生後最後に積換えを行った鉄道局または港務局に譲渡しなければならない。

上述した最後に積換えた鉄道局または港務局は書類を受取った日から 60 日以内に取扱局に返答し、請求人に伝達してもらわなければならない。時期到来しても返答を貰え場合には、電報で催促し、催促を出した日から

方提出任何声辩，均作无效。

补充或解释：

“最后换装的铁路局或港务局应从接到要求文件之日起 60 天内答复处理局转告要求人”。本款含意需要明确解释如下：最后换装铁路局应当代表整个铁路区段（指自陆转水货物），最后换装港务局应当代表所有水运区段（包括海运、江运、河运各水运区段在内，指自水转陆货物）向处理局提出答复，并非仅答复本局对案件的意见，即在联运货物的理赔工作中，水陆之间对于案件的意见交换，必须实行归口，以免处理局多头联系的困难。

第 24 条 联运货物灭失、损坏确定赔偿时，处理局应按确定的赔偿额付给要求人，然后按铁路或水路所应负的责任比例清算，如责任不能分清时，按双方所收运费的比例分摊。

补充或解释：

1. 联运货物发生货运事故后，确定赔偿价格的原则，应按二部三局联合发布的《货物运输事故赔偿价格计算规定》办理，即：以起运地当日的价格为准，凡执行国家定价的货物，应按照当地物价管理部门规定的价格计算；执行国家指导价或市场调节价格的货物，应比照国家定价货物中相同规格或类似商品价格标准计算。对丢失、短少的货物，如起运地价格中未包括运杂费、包装费以及已付的税费时，应按全部或短少部分的比例加算各项费用；

1 5 日以内に返答がなければ、取扱局は相手方が賠償事実を承認したと見なし、事後相手方の如何なる弁解も無効と見なす。

補充または解釈：

「最後に積換える鉄道局または港務局は文書を受け取った 6 0 日以内に処理局に要求人へ伝言を返答しなければならない。」本項の意味の解釈は以下の通り：最後に積換える鉄道局は全鉄道区間（陸から水路へ転換する貨物をさす）を代表し、最後に積換える港務局はすべての水運区間（陸路から水路へ積換える貨物をさす）を代表して処理局に返答しなければならない。また本局が案件に対する意見の返答だけではなく、連絡輸送貨物の賠償請求処理業務における、水陸間が案件に対する意見交換も行い、一本化管理を行うことにより、処理局が他方面へ連絡するという困難を避ける。

第二十四条 貨物滅失、損害により賠償を確定した場合に、取扱局は確定した賠償額に基づき請求人に支払わなければならないが、鉄道または水路が負わなければならない責任の比例に基づき清算を行う。責任の清算が難しい場合には、双方の徴収した運賃の比例によって分担する。

補充又は解釈：

1. 連絡輸送貨物が貨物輸送事故を起こした後は、賠償価格の原則を確定し、二部三局協同公布した「貨物輸送事故賠償価格計算規定」に基づき処理しなければならない。即ち：発送地当日の価格を基準とし、国家の定価を執行する貨物はすべて、現地物価管理部門が規定した価格に基づき計算しなければならない。国家指導価格又は市場調節価格を執行する貨物は、国家定価貨物中の相同価格又は類似商品基準に比較対照して計算しなけれ

对变质、污染、损坏的货物，也可按受损货物减低的价值或支付加工、修理费用的方式赔偿。

2. 赔偿价格应由处理局按照上述原则结合铁路或水路的相关规定负责确定，必要时应征询有关责任局的意见。

3. 处理局是代表联运全程的所有承运人统一对索赔要求人处理赔偿，并非仅仅处理本单位的责任，也不是仅仅处理水运区段或铁路区段的责任。为维护联运的信誉，体现社会主义水、陆运输企业相互协作共同负责的精神，各承运人必须尊重处理局的职权，当然处理局也应当认真分析案情，实事求是，秉公处理。处理局确定赔偿时，应即赔付要求人，并向责任方转帐清算，责任方不应拒付；处理局也不应通知索赔要求人径向责任方索取赔款。

4. 对于责任难以分清、各方意见分歧，货物损失款额在五千元以上的案件，必要时，处理局可以上报两部主管局仲裁，随附有关案卷并提出建议。两局裁决即为终局裁决，各责任方均须遵照执行。

(附件略)

ばならない。紛失、不足貨物に対し、全部又は不足部分と比較対照して各項目費用を加算しなければならない。変質、汚染、損害した貨物に対しては、貨物損失による減少後の価値又は加工費用、修理費用支弁の方式により賠償することもできる。

2. 賠償金額は処理局が上述の原則に基づき、鉄道又は水路の関係規定と結合し責任をもって確定し、必要時には関係責任局に意見を諮問しなければならない。

3. 処理局は、連絡輸送全過程のすべての輸送引受人が一律に賠償請求人に対し賠償の処理を代表するものであり、本団体の責任のみ処理するものでなければ、水運区間又は鉄道区間の責任のみ処理するものでもない。連絡輸送の信望を維持し、社会主義水運、陸運輸送企業の総合協力協同責任の精神を表すために、各輸送引受人は処理局の職権を尊重しなければならず、また処理局は真剣に事件を分析しなければならず、実際に即して公平に処理しなければならない。処理局は賠償を確定する際に、直ちに請求人に支弁し、かつ責任方振替清算をし、責任方はこれを拒否してはならない。処理局も請求人に責任方への賠償請求を通知してはならない。

4. 責任がはっきりしにくく、各方の意見が相違し、貨物損失額が五千元以上の訴訟事件で、必要時においては、処理局は二つの主管局に報告し、関係する公文書を添付し、かつ建議することができる。二つの主管局の裁決をもって終局裁決とし、各責任方はすべてこれを遵守し執行しなければならない。

(付録省略)

法律名称：道路水運工程監督管理企業資質管理規定

公布日時：2004-6-30、実施日時：2004-10-1

原文	和訳
<p>中华人民共和国交通部令 2004年第5号</p> <p>《公路水运工程监理企业资质管理规定》，已于2004年6月22日经第15次部务会议通过，现予公布，自2004年10月1日起施行。</p> <p>部长 张春贤 二〇〇四年六月三十日</p> <p>公路水运工程监理企业资质管理规定</p> <p>第一章 总则</p> <p>第一条 为加强公路、水运工程监理企业的资质管理，规范公路、水运建设市场秩序，保证公路、水运工程建设质量，根据《中华人民共和国公路法》和《建设工程质量管理条例》的有关规定，制定本规定。</p> <p>第二条 本规定适用于公路、水运工程监理企业资质的行政许可及其监督管理活动。</p>	<p>中華人民共和国交通部令 2004年5号</p> <p>「道路水運工程監督管理企業資質管理規定」は、2004年6月22日、第15回交通部務會議の採択を経、ここに公布し、2004年10月1日から施行する。</p> <p>部長 張春賢 二〇〇四年六月三十日</p> <p>道路水運工程監督管理企業資質管理規定</p> <p>第一章 総則</p> <p>第一条 道路、水運工程監督管理企業の資質管理を強化し、道路、水運の建設市場秩序を規範化し、道路、水運工程の建設の品質を保証するため、「中華人民共和国道路法」及び「建設工程品質管理条例」の関連規定に基づき本規定を制定する。</p> <p>第二条 本規定は道路、水運工程監督管理企業の行政許可及びその監督管理活動に適用する。</p>

第三条 监理企业资质，是指监理企业的人员组成、专业配置、测试仪器的配备、财务状况、管理水平等方面的综合能力。

第四条 监理企业从事公路、水运工程监理活动，应当按照本规定取得资质后方可开展相应的监理业务。

第五条 交通部负责全国公路、水运工程监理企业资质管理工作，其所属的质量监督机构受交通部委托具体负责全国公路、水运工程监理企业资质的监督管理工作。

省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门负责本行政区域内公路、水运工程监理企业资质管理工作，其所属的质量监督机构受省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门委托具体负责本行政区域内公路、水运工程监理企业资质的监督管理工作。

第二章 资质等级和从业范围

第六条 公路、水运工程监理企业资质按专业划分为公路工程和水运工程两个专业。

公路工程专业监理资质分为甲级、乙级、丙级三个等级和特殊独立大桥专项、特殊独立隧道专项、公路机电工程专项；水运工程专业监理资质分为甲级、乙级、丙级三个等级和水运机电工程专项。

第三条 企業資質の監督管理とは、監督管理する企業の人員構成、専門配置、測量機器の配備、財務状況、管理水準等に係わる総合能力をいう。

第四条 監督管理企業が道路、水運工程の監督管理活動に従事するには、本規定に基づき資格を取得した後、初めて相応の監督管理業務を展開することができる。

第五条 交通部は、全国の道路、水運工程監督管理企業の資質管理業務に責任を負い、交通部に所属する品質監督機構は、交通部が委託した具体的な全国の道路、水運工程監督管理企業の資質監督管理業務に責任を負う。省、自治区、直轄市の人民政府交通主管部門は、当該行政区内における道路、水運工程監督管理企業資質管理業務に責任を負い、その所属する品質監督機構は、省、自治区、直轄市の人民政府交通部門が委託した当該行政区内における道路、水運工程監督管理企業の資質監督管理業務に責任を負う。

第二章 資質等級及び業務範囲

第六条 道路、水運工程監督管理企業の資質は専門業務に基づいて道路工程と水運工程の二つの専門業に分ける。

道路工程専門業務監督管理の資質は、甲、乙、丙級三つの等級及び特殊橋梁専門プロジェクト、トンネル専門プロジェクト、道路特殊機械設備・特殊電力設備専門プロジェクトに分ける。水運工程専門業務監督管理の資質は、甲、乙、丙級三つの等級及び水運機械設備・電力設備専門プロジェクトに分ける。

第七条 公路、水运工程监理企业应当按照其获得的资质等级和业务范围开展监理业务：

(一) 获得公路工程专业甲级监理资质，可在全国范围内从事一、二、三类公路工程、桥梁工程、隧道工程项目的监理业务；

(二) 获得公路工程专业乙级监理资质，可在全国范围内从事二、三类公路工程、桥梁工程、隧道工程项目的监理业务；

(三) 获得公路工程专业丙级监理资质，可在企业所在地的省级行政区域内从事三类公路工程、桥梁工程、隧道工程项目的监理业务；

(四) 获得公路工程专业特殊独立大桥专项监理资质，可在全国范围内从事特殊独立大桥项目的监理业务；

(五) 获得公路工程专业特殊独立隧道专项监理资质，可在全国范围内从事特殊独立隧道项目的监理业务；

(六) 获得公路工程专业公路机电工程专项监理资质，可在全国范围内从事各等级公路、桥梁、隧道工程通讯、监控、收费等机电工程项目的监理业务；

第七条 道路、水運工程監督管理企業は、その取得した資質等級及び業務範囲に基づき監督管理業務を展開する。

(一) 道路工程専門業務甲級の資質を取得した場合、全国において、一類、二類、三類の道路工程、橋梁工程、トンネル工程の監督管理業務に従事することができる。

(二) 道路工程専門業務乙級の資質を取得した場合、全国において、二類、三類の道路工程、橋梁工程、トンネル工程の監督管理業務に従事することができる。

(三) 道路工程専門業務丙級の資質を取得した場合、企業所在地の省級行政区において、三類の道路工程、橋梁工程、トンネル工程の監督管理業務に従事することができる。

(四) 道路工程専門業務特殊橋梁専門プロジェクト監督管理の資質を取得した場合、全国において、特殊橋梁プロジェクトの監督管理業務に従事することができる。

(五) 道路工程専門業務特殊トンネル専門プロジェクト監督管理の資質を取得した場合、全国において、特殊トンネルプロジェクトの監督管理業務に従事することができる。

(六) 道路工程専門業務道路特殊機械設備・特殊電力設備専門プロジェクト監督管理の資質を取得した場合、全国において、各級の道路、橋梁、トンネル工程通信、監督管理、費用徴収等の機械設備・電力設備プロジェクト

(七) 获得水运工程专业甲级监理资质，可在全国范围内从事大、中、小型水运工程项目的监理业务；

(八) 获得水运工程专业乙级监理资质，可在全国范围内从事中、小型水运工程项目的监理业务；

(九) 获得水运工程专业丙级监理资质，可在企业所在地的省级行政区域内从事小型水运工程项目的监理业务。

(十) 获得水运工程专业水运机电工程专项监理资质，可在全国范围内从事水运机电工程项目的监理业务；
公路、水运工程监理业务的分级标准见本规定附件三。

第三章 申请与许可

第八条 申请公路、水运工程监理资质，应当具备本规定附件一、二规定的相应资质条件。

トの監督管理業務に従事することができる。

(七) 水運工程専門業務甲級監督管理の資質を取得した場合、全国において、大型、中型、小型の水運工程プロジェクトの監督管理業務に従事することができる。

(八) 水運工程専門業務乙級監督管理の資質を取得した場合、全国において、中型、小型の水運工程プロジェクトの監督管理業務に従事することができる。

(九) 水運工程専門業務丙級監督管理の資質を取得した場合、企業所在地の省級行政区において、小型の水運工程専門業務の監督管理業務に従事することができる。

(十) 水運工程専門業務水運機械設備・電力設備プロジェクト監督管理の資質を取得した場合、全国において、水運機械設備・電力設備プロジェクトの監督管理業務に従事することができる。
道路、水運工程監督管理業務の級別基準については付属文書三を参照せよ。

第三章 申請と許可

第八条 道路、水運工程監督管理の資質申請は、本規定付属文書一及び付属文書二が規定する相応の資質条件を具備しなければならない。

第九条 交通部负责公路、水运工程专业甲级、乙级监理资质和公路工程专业特殊独立大桥专项、特殊独立隧道专项、公路机电工程专项、水运机电工程专项监理资质的行政许可工作。

省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门负责公路、水运工程专业丙级监理资质的行政许可工作。

第十条 申请人申请公路、水运工程监理资质应当向许可机关提交下列申请材料：

- (一) 《公路水运工程监理企业资质申请表》；
- (二) 《企业法人营业执照》(复印件)或者工商行政管理部门核发的企业名称预登记证明；
- (三) 验资报告；
- (四) 企业章程和制度；
- (五) 监理人员的监理工程师资格证书和中级职称以上人员职称证书(复印件)；
- (六) 主要成员从事公路水运工程监理或者其他工作经历的业绩证明；
- (七) 主要试验检测仪器设备和装备证明。

申请人应当如实向许可机关提交有关材料和反映真实情况,并对其提交材料

第九条 交通部は、道路、水運工程専門業務甲級、乙級の監督管理資質及び道路工程特殊橋梁プロジェクト、特殊トンネルプロジェクト、道路特殊機械設備・特殊電力設備専門プロジェクト、水運機会設備・電力設備専門プロジェクト監督管理の資質に係わる行政許可業務に責任を負う。

省、自治区、直轄市の人民政府交通主管部門は、道路、水運専門業務丙級の監督管理の資質に係わる行政許可業務に責任を負う。

第十条 申請人が道路、水運工程監督管理資質を申請するには、許可機関に、以下に列挙する申請書類を提出しなければならない。

- (一) 「道路水運工程監督管理企業資質申請表」
- (二) 「企業法人営業許可証」(複写)又は工商行政管理部门が発給した企業名称予備登記証明書
- (三) 資質検査報告書
- (四) 企業規則及び制度
- (五) 監督管理人の監督管理エンジニア資格証及び中級以上の職名を有する人員の職名証書(複写)
- (六) 道路・水運監督管理従事者又はその他の業務従事者の経歴に係わる業績証明書
- (七) 主たる試験測量機器及び装備証明書

申請人は、許可機関に関係資料及び実際の状況をありのままに反映させ、

实质内容的真实性负责。

第十一条 属于交通部受理的申请，申请人在向交通部递交申请材料的同时，应当向企业注册地的省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门递交申请材料副本。

有关省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门自收到申请人的申请材料副本之日起十日内提出审查意见报交通部。

交通部自收到申请人完整齐备的申请材料之日起二十日内作出行政许可决定。准予许可的，颁发相应的《监理资质证书》；不予许可的，应当书面通知申请人并说明理由。

第十二条 交通部长江航务管理局所属企业申请水运工程专业甲级、乙级监理资质，其申请材料副本的递交不适用本规定第十一条第一、二款的规定，申请人应当向交通部长江航务管理局递交申请材料副本。交通部长江航务管理局自收到申请材料副本之日起十日内提出审查意见报交通部。

第十三条 属于省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门受理的申请，申请人应当向企业注册地的省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门递交本规定第十条规定的申请材料。省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门自收到完整齐备的申请材料之日起二十日内作出行政许可决定。准予许可的，颁发相应的《监理资质证书》；不予许可的，应当书面通知申请人并说明理

提出資料の実質的内容の真実性に対して責任を負う。

第十一条 交通部が受理する申請に属するものの場合、申請人は、交通部に申請書類を提出すると同時に、企業登録地の省、自治区、直轄市の交通主管部门に申請書類の副本を提出しなければならない。

省、自治区、直轄市の人民政府交通主管部门は、申請人の申請書類の副本を受理した日から十日以内に、審査意見を交通部に報告する。

交通部は、申請人が一式用意した申請書類を受理した日から二十日以内に、行政許可の決定を行う。許可する場合、相応の「監督管理資質証書」を発行する。許可しない場合、申請人に書面で通知し、その理由を説明しなければならない。

第十二条 交通部長江航務管理局の所属企業が申請する水運工程専門業務甲級、乙級監督管理資質で、その提出する申請書類の副本については、本規定第十一条第一項及び同条第二項の規定は適用せず、申請人は、交通部長江航務管理局に申請書類の副本を提出する。交通部長江航務管理局は、申請書類の副本を受理した日から十日以内に、審査意見を交通部に報告する。

第十三条 省、自治区、直轄市の人民政府交通主管部门が受理する申請に属するものの場合、申請人は、企業登録地の省、自治区、直轄市の人民政府交通主管部门に、本規定第十条が規定する申請書類を提出しなければならない。省、自治区、直轄市の人民政府交通主管部门は、一式用意された申請書類を受理した日から二十日以内に、行政許可の決定を行う。許可す

<p>由。</p> <p>第十四条 许可机关在作出行政许可决定的过程中可以聘请专家对申请材料进行评审，并且将评审结果向社会公示。</p> <p>专家评审的时间不计算在行政许可期限内，但应当将专家评审需要的时间告知申请人。专家评审的时间最长不得超过六十日。</p> <p>第十五条 许可机关聘请的评审专家应当从交通部建立的公路、水运工程监理专家库中选定。 选择专家应当符合回避的要求；参与评审的专家应当履行公正评审、保守企业商业秘密的义务。</p> <p>第十六条 许可机关在许可过程中需要核查申请人有关条件的，可以对申请人的有关情况进行实地核查，申请人应当配合。</p> <p>第十七条 许可机关作出的准予许可决定，应当向社会公开，公众有权查阅。</p> <p>第十八条 《监理资质证书》有效期限为四年。</p>	<p>る場合、「監督管理資質証書」を発行する。許可しない場合、申請人に書面で通知し、その理由を説明しなければならない。</p> <p>第十四条 許可機関は、行政許可の決定を行う過程において、専門家を招聘し、申請書類に対して評価審査を行い、併せてその結果を社会に公示する。 専門家が評価審査する時間は行政許可期間内に算入しないが、専門家の評価審査に要する期間を申請人に告知しなければならない。専門家の評価審査時間は、最長で六十日を超えてはならない。</p> <p>第十五条 許可機関が招聘する評価審査の専門家は、交通部が作成した道路、水運工程監督管理専門家データベースから選出しなければならない。専門家の選択にあたっては、回避基準に合致していなければならない。評価審査に参加する専門家は、公正に評価審査する義務及び企業秘密を保守する義務を果たさなければならない。</p> <p>第十六条 許可機関は、許可過程において申請人の関係条件を詳細に検査する必要がある場合、申請人の関係状況について現地検査を行うことができ、申請人はその手配をしなければならない。</p> <p>第十七条 許可機関が行う許可決定は社会に公開しなければならず、公衆はその決定を検査することができる。</p> <p>第十八条 「監督管理資質証書」の有効期間は四年とする。</p>
--	--

第十九条 监理单位在领取新的资质证书时,应将原资质证书交回原发证机关。破产或者倒闭的监理单位,应将资质证书交回原发证机关予以注销。

第四章 监督检查

第二十条 监理单位应当依法、依合同对公路、水运工程建设项目实施监理。

第二十一条 监理单位和各有关机构必须如实填写《项目监理评定书》。《项目监理评定书》的格式由交通部规定。

第二十二条 监理单位资质实行定期检验制度,每两年检验一次。

定期检验的内容是检查监理单位现状与资质等级条件的符合程度以及监理单位在检验期内的业绩情况。

第二十三条 申请定期检验的企业应当在其资质证书使用期满两年前三十日内向检验机构提出定期检验申请,并提交以下材料:

- (一)《公路水运工程监理企业资质检验表》;
- (二)本检验期内的《项目监理评定书》。

第二十四条 监理单位的定期检验工作由作出许可决定的许可机关委托其所属的质量监督机构负责。

第十九条 監督管理企業が新しい資質証書を取得した際、旧資質証書を旧発行機関に返還しなければならない。破産又は倒産した監督管理企業は、資質許可証書を旧発行機関に返還し、取消しを受けなければならない。

第四章 監督検査

第二十条 監督管理企業は、法及び契約に基づき、道路、水運工程建設プロジェクトに対して監督管理を行う。

第二十一条 監督管理企業及び関係機構は、「プロジェクト監督管理評定書」にありのままを記載しなければならない。「プロジェクト監督管理評定書」の格式は、交通部が規定する。

第二十二条 監督管理企業は定期検査制度を実行し、二年に一度検査する。

定期検査の内容は、監督管理企業の現状と資質等級条件との符合程度及び監督管理企業の検査期間内の業績状況である。

第二十三条 定期検査を申請する企業は、その資質証書使用期間が二年になる前の三十日以内に、検査機構に検査申請を提出し、併せて以下の資料を提出しなければならない。

- (一)「道路水運工程監督管理企業資質検査表」
- (二)同検査期間内の「プロジェクト監督管理評定書」

第二十四条 監督管理企業の定期検査業務は、許可により決定した许可机关が委託するその所属品質監督機関が責任を負う。

负责检验的质量监督机构应当自收到完整齐备的申请材料二十日内作出定期检验结论。

第二十五条 对定期检验合格的监理企业,由质量监督机构在其《监理资质证书》上签署意见并盖章。

对定期检验不合格的监理企业,质量监督机构应当责令其在六个月内进行整改。整改期满仍不能达到规定条件的,由质量监督机构提请原许可机关对其予以降低资质等级或者撤销对其的资质许可。

第二十六条 监理企业未按规定的期限申请资质定期检验的,其资质证书失效。

第二十七条 监理企业遗失《监理资质证书》,应当在公开媒体和质量监督机构指定的网站上声明作废,并到原许可机关办理补证手续。

第二十八条 监理企业的名称、地址、法定代表人、企业负责人和技术负责人等发生变更,应当在变更后二个月内到原许可机关办理证书变更手续。有关行政机关应当依据资质等级条件予以审查办理。

第二十九条 各级交通主管部门及其质量监督机构应当加强对监理企业以及监理现场工作的监督检查,有关单位应当配合。

検査に責任を負う品質監督機構は、一式用意された申請書類を受理した日から二十日以内に、定期検査の結論を出さなければならない。

第二十五条 定期検査に合格した監督管理企業は、品質監督機構がその「監督管理資質証書」上に署名し、印章を押印する。

定期検査で不合格だった監督管理企業は、品質監督機構が六箇月以内の改善を命じる。改善期間満了後、規定の条件に達しない場合には、品質監督機構が旧許可機構に等級の格下げ又はその資質許可の取消しを提言する。

第二十六条 監督管理機構が規定の期日以内に資質定期検査を申請しない場合、その資質証書は効力を失う。

第二十七条 監督管理企業が「監督管理資質証書」を遺失した場合、公開メディア及び品質監督機構が指定するインターネットホームページ上で無効を表明し、併せて旧許可機関が再発行手続きを行う。

第二十八条 監督管理企業の名称、住所、法定代表者、企業責任者、技術責任者等に変更が生じた場合、変更後二箇月以内に、旧許可機関が証書変更手続きを行う。関係の行政機関は、資質等級条件に基づき審査し、処理する。

第二十九条 各級の交通主管部門及びその品質監督機構は監督管理企業及び監督管理現場業務に対する監督検査を強化し、関係団体はそれに協力しなければならない。

第三十条 交通部和省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门依据职权有权对利害关系人的举报进行调查核实，有关单位应当配合。

第五章 罚则

第三十一条 监理企业违反本规定，由交通部或者省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门依据《建设工程质量管理条例》的有关规定给予相应处罚。

第三十二条 监理企业违反国家规定，降低工程质量标准，造成重大质量安全事故，构成犯罪的，对直接责任人员依法追究刑事责任。

第三十三条 交通主管部门工作人员在资质许可和监督管理工作中玩忽职守、滥用职权、徇私舞弊等严重失职的，由所在单位或其上级机关依照国家有关规定给予行政处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第六章 附则

第三十四条 监理企业的《监理资质证书》由交通部统一印制，正本一份，副本二份，副本与正本具有同等法律效力。

第三十条 交通部及び省、自治区、直辖市の人民政府交通主管部門は、職権に基づき利害関係人の通報について調査、照合を行い、関係団体はそれに協力しなければならない。

第五章 罰則

第三十一条 監督管理企業が本規定に違反した場合、交通部又は省、自治区、直辖市の人民政府交通主管部門が「建設工程品質管理条例」の関係規定に基づき処罰する。

第三十二条 監督管理企業が国家の規定に違反し、工程品質基準を引き下げ、重大な品質安全事故を発生させ、犯罪を構成する場合、直接の責任者に対して法に基づき刑事責任を追及する。

第三十三条 交通主管部門の業務人員は、資質許可及び監督管理業務における職務怠慢、職権乱用や私情にとらわれて不正を働く等職業倫理を極めて損なう場合、所在団体又はその上級機関が、国家の関係規定に基づき行政処分を行う。犯罪を構成する場合には刑事責任を法に基づき追及する。

第六章 附則

第三十四条 監督管理企業の「監督管理資質証書」は、交通部が統一印刷し、製本を一部、副本を二部作成する。副本と製本とは同等の法的効力を有する。

第三十五条 本规定自 2004 年 10 月 1 日起施行。交通部 1995 年 7 月 1 日发布的《公路水运工程监理企业资质管理暂行规定》(交基发〔1995〕448 号)同时废止。

第三十六条 本规定由交通部负责解释。

附件一：

公路水运工程监理企业资质等级条件

一、公路工程

(一) 甲级监理资质条件

1、人员、业绩和人员结构条件

企业负责人和技术负责人中至少有 2 人具有公路或者相关专业高级技术职称,10 年以上从事公路、桥梁、隧道工作经历,5 年以上监理或者建设管理工作经历,已取得监理工程师资格。

企业拥有中级职称以上各类专业技术人员不少于 50 人。其中,持监理工程师资格证书的人数不少于 30 人,工程系列高级专业技术人员数不少于 10 人,高、中级经济师或者高、中级会计师不少于 3 人。上述各类人员中,与企业签订 3 年以上劳动合同的人数不低于 70%。

持监理工程师证书人员中,不少于 15 人具有 2 项一类工程监理业绩,不少于 5 人具有高级驻地监理工程师经历;上述人员与企业签订的劳动合同不少于 3 年。不具备本条前述条件,但具备以下条件者视为符合本条条件:监理单位具备不少于 5 项二类以上工程业绩(以《项目监理评定书》为准,下同)。

第三十五条 本規定は 2004 年 10 月 1 日から施行する。交通部が 1995 年 7 月 1 日に公布した「道路水運工程監督管理団体資質管理暫定規定」(交基発〔1995〕448 号)は同時に廃止する。

第三十六条 本規定は交通部が解釈の責任を負う。

付属文書一：道路水運工程監督管理企業資質等級条件

一、道路工程

(一) 甲級監督管理資質条件

1、人員、業績及び人員組織条件

企業責任者及び技術責任者のうち少なくとも 2 名が道路又は関係する専門業務高級技術の職名を有し、道路、橋梁、トンネル工程に従事する業務経歴が 10 年以上であり、監督管理又は建設管理の業務経歴が 5 年以上であるものが監督管理エンジニアの資格を既に取得していること。

企業が中級以上の職名の各種の専門業務技術人員 50 名以上を擁していること。そのうち、監督管理エンジニア資格証書保持者を 30 名以上擁し、工程系列の高級専門業務技術人員を 10 名以上、高級経済師・中級経済師又は高級会計士・中級会計士を 3 名以上擁していること。これらの各人員のうち、企業と 3 年以上の労働契約を締結している人数が 70%以上であること。

監督管理エンジニア証書保持者のうち、少なくとも 15 名以上が 2 つの同一工程監督管理業務実績を有し、5 名以上が高級現地駐在監督管理エンジニアの経歴を有していること。亦、これらの人員と企業とが締結している労働契約期間が 3 年以上であること。以上の条件を備えていないが、以下の条件を

企业各类专业技术人员结构合理。主要包括路基路面、桥隧结构、试验检测、工程地质、工程经济、合同管理等专业人员。

2、企业拥有材料、路基路面等工程试验检测设备和测量放样等仪器，具备建立工地试验室条件（见附件二）。

3、企业注册资金不少于 400 万元。

4、企业具有完善的规章制度和组织体系。

5、企业作为工程质量事件当事人，已经有关主管部门认定无责任，或者虽受到有关主管部门的行政处罚但处罚期实施已满 1 年。

（二）乙级监理资质条件

1、人员、业绩和人员结构条件

企业负责人和技术负责人中至少有 2 人具有公路或者相关专业中级技术职称，8 年以上从事公路、桥梁、隧道工作经历，3 年以上监理或者建设管理工作经历，已取得监理工程师资格。

備えている場合は本条の条件に合致しているを見なす。監督管理企業が 2 種類以上の工程監督管理業務実績を五つ有していること（「項目監督管理評定書」に準ずる。以下同じ）。

企業の各専門業務人員の組織が合理的であること。路盤路面、トンネル構造、試験検査測定、工程地質、工程経済、契約管理等の専門業務人員を主として含む。

2、企業が材料、路盤路面等の工程試験検査測定設備及び測量ロフト等の機器を有し、建設工事現場試験室条件を備えていること（付属文書二参照）。

3、企業登録資金が 400 万元以上であること。

4、企業が完全な規則制度及び組織体系を備えていること。

5、企業が工程品質事件当事者として、関係主管部门が既に無責任を認定し、又は関係主管部门の行政处罚を受けたが、処罰後 1 年を経ていること。

（二）乙級監督管理資質条件

1、人員、業績及び人員組織条件

企業責任者及び技術責任者のうち少なくとも 2 名が道路又は関係する専門業務中級技術の職名を有し、道路、橋梁、トンネル工程に従事する業務経歴が 8 年以上であり、監督管理又は建設管理の業務経歴が 3 年以上であるものが監督管理工程師の資格を既に取得していること。

企业拥有中级职称以上各类专业技术人员不少于 30 人。其中，持监理工程师资格证书的人数不少于 18 人，工程系列高级专业技术人员数不少于 5 人，经济师、会计师不少于 2 人。上述各类人员中，与企业签订 3 年以上劳动合同的人数不低于 70%。

持监理工程师证书的人员中，不少于 9 人具有 2 项二类及以上工程监理业绩，不少于 3 人具有高级驻地监理工程师经历；上述人员与企业签订的劳动合同不少于 3 年。不具备本条前述条件，但具备以下条件者视为符合本条条件：监理企业具备不少于 5 项三类以上工程业绩。

各类专业技术人员结构合理。主要包括路基路面、桥隧结构、试验检测、工程地质、工程经济、合同管理等专业人员。

2、企业拥有材料、路基路面等工程试验检测设备和测量放样等仪器，具有建立工地试验室的条件（见附件二）。

3、企业注册资金不少于 200 万元。

4、企业具有完善的规章制度和组织体系。

企業が中級以上の職名の各種の専門業務技術人員 30 名以上を擁していること。そのうち、監督管理工程師資格証書保持者を 18 名以上擁し、工程系列の高級専門業務技術人員を 5 名以上、経済師、会計士を 2 名以上擁していること。これらの各人員のうち、企業と 3 年以上の労働契約を締結している人数が 70% 以上であること。

監督管理工程師証書保持者のうち、少なくとも 9 名以上が 2 つの同一工程監督管理業務実績を有し、3 名以上が高級現地駐在監督管理工程師の経歴を有していること。亦、これらの人員と企業とが締結している労働契約期間が 3 年以上であること。以上の条件を備えていないが、以下の条件を備えている場合は本条の条件に合致していると見なす。監督管理企業が 3 種類以上の工程監督管理業務実績を五つ有していること。

企業の各専門業務人員の組織が合理的であること。路盤路面、トンネル構造、試験検査測定、工程地質、工程経済、契約管理等の専門業務人員を主として含む。

2、企業が材料、路盤路面等の工程試験検査測定設備及び測量ロフト等の機器を有し、建設工事現場試験室条件を備えていること（付属文書二参照）。

3、企業登録資金が 200 万元以上であること。

4、企業が完全な規則制度及び組織体系を備えていること。

5、企业作为工程质量事件当事人，已经有关主管部门认定无责任，或者虽受到有关主管部门的行政处罚但处罚期实施已满1年。

(三) 丙级监理资质条件

1、人员、业绩和人员结构条件

企业负责人和技术负责人中至少有2人具有公路或者相关专业中级技术职称，5年以上从事公路、桥梁、隧道工作经历，2年以上监理或者建设管理工作经历，已取得监理工程师资格。

企业拥有中级职称以上各类专业技术人员不少于20人。其中，持监理工程师资格证书的人数不少于8人，工程系列高级技术职称人数不少于3人，经济师、会计师不少于1人。上述各类人员中，与企业签订3年以上劳动合同的人数不低于70%。

持监理工程师证书的人员中，不少于3人具有2项三类及以上工程监理业绩，上述人员与企业签定的劳动合同不少于3年。

各类专业技术人员结构合理。主要包括路基路面、桥隧结构、试验检测、工程地质、工程经济、合同管理等专业人员。

2、企业拥有必要的试验检测设备和测量放样仪器（见附件二）。

5、企業が工程品質事件当事者として、関係主管部門が既に無責任を認定し、又は関係主管部門の行政処罰を受けたが、処罰後1年を経ていること。

(三) 丙級監督管理資質条件

1、人員、業績及び人員組織条件

企業責任者及び技術責任者のうち少なくとも2名が道路又は関係する専門業務中級技術の職名を有し、道路、橋梁、トンネル工程に従事する業務経歴が5年以上であり、監督管理又は建設管理の業務経歴が2年以上であるものが監督管理工程師の資格を既に取得していること。

企業が中級以上の職名の各種の専門業務技術人員20名以上を擁していること。そのうち、監督管理工程師資格証書保持者を8名以上擁し、工程系列の高級専門業務技術人員を3名以上、経済師、会計士を1名以上擁していること。これらの各人員のうち、企業と3年以上の労働契約を締結している人数が70%以上であること。

監督管理工程師証書保持者のうち、少なくとも3名以上が3種類以上の工程監督管理業務実績を2つ有し、これらの人員と企業とが締結している労働契約期間が3年以上であること。

企業の各専門業務人員の組織が合理的であること。路盤路面、トンネル構造、試験検査測定、工程地質、工程経済、契約管理等の専門業務人員を主として含む。

2、企業が材料、路盤路面等の工程試験検査測定設備及び測量ロフト等の機器を有し、建設工事現場試験室条件を備えていること（付属文書二参

3、企业注册资金不少于 50 万元。

4、企业拥有完善的规章制度和组织体系。

5、企业作为工程质量事件当事人，已经有关主管部门认定无责任，或者虽受到有关主管部门的行政处罚但处罚期实施已满 1 年。

（四）特殊独立大桥专项监理资质条件

1、已取得公路工程甲级监理资质。

2、持监理工程师证书人员中，有不少于 20 人具有特大桥监理业绩，上述人员与企业签订的劳动合同不少于 3 年。不具备本条前述条件，但具备以下条件者视为符合本条条件：监理企业具有 4 项以上特大桥监理业绩。

（五）特殊独立隧道专项监理资质条件

1、已取得公路工程甲级监理资质。

2、持监理工程师证书人员中，有不少于 20 人具有特长隧道监理经历，有不少于 10 人是隧道专业监理工程师，上述人员与企业签订的劳动合同不少于 3 年。不具备本条前述条件，但具备以下条件者视为符合本条条件：监理企业具有 2 项以上特长隧道监理业绩。

照)。

3、企業登録資金が 50 万元以上であること。

4、企業が完全な規則制度及び組織体系を備えていること。

5、企業が工程品質事件当事者として、関係主管部門が既に無責任を認定し、又は関係主管部門の行政処罰を受けたが、処罰後 1 年を経ていること。

（四）特殊橋梁専門プロジェクト監督管理資質条件

1、道路工程甲級監督管理資質を既に取得していること。

2、監督管理工程師証書保持者のうち、20 名以上が特殊橋梁監督管理の業績を有し、これらの人員と企業とが締結している労働契約期間が 3 年以上であること。以上の条件を備えていないが、以下の条件を備えている場合は本条の条件に合致していると見なす。監督管理企業が特殊橋梁監督管理の業績を 4 つ以上備えていること。

（五）特殊トンネル専門プロジェクト監督管理資質条件

1、道路工程甲級監督管理資質を既に取得していること。

2、監督管理工程師証書保持者のうち、20 名以上が特殊トンネル監督管理の経歴を有し、10 名以上がトンネル専門業務監督管理工程師であること。亦、これらの人員と企業とが締結している労働契約期間が 3 年以上であること。以上の条件を備えていないが、以下の条件を備えている場合は本条の条件に合致していると見なす。監督管理企業が特殊トンネル監督管理の業績を 2 つ以上備えていること。

<p>(六) 公路机电工程专项监理资质条件</p> <p>1、人员、业绩和人员结构条件 企业负责人和技术负责人中至少 2 人以上具有机电专业高级技术职称，8 年以上从事相关专业工作经历，5 年以上监理或者建设管理工作经历，已取得公路机电专业监理工程师资格。</p> <p>企业拥有中级职称以上各类专业技术人员不少于 30 人。其中，持公路机电专业监理工程师资格证书人数不少于 15 人，高级专业技术人员数不少于 10 人，经济师、会计师不少于 2 人。上述各类人员中，与企业签订 3 年以上劳动合同的人数不低于 70%。</p> <p>持监理工程师证书人员中，不少于 8 人具有公路机电工程监理业绩，以上人员与企业签订的劳动合同不少于 3 年。</p> <p>2、企业拥有公路机电工程所需的常用试验检测设备（见附件二）。</p> <p>3、企业注册资金不少于 200 万元。</p> <p>4、企业具有完善的规章制度和组织体系。</p>	<p>(六) 道路特殊機械設備・特殊電力設備専門プロジェクト監督管理資質条件</p> <p>1、人員、業績及び人員組織条件 企業責任者及び技術責任者のうち少なくとも 2 名が道路特殊機械設備・特殊電力設備専門業務高級技術の職名を有し、関係の専門業務工作の経歴が 8 年以上であり、監督管理又は建設管理の業務経歴が 5 年以上であるものが道路特殊機械設備・特殊電力設備専門監督管理エンジニアの資格を既に取得していること。</p> <p>企業が中級以上の職名の各種の専門業務技術人員 30 名以上を擁していること。そのうち、監督管理エンジニア資格証書保持者を 15 名以上擁し、高級専門業務技術人員を 10 名以上、経済師、会計士を 2 名以上擁していること。これらの各人員のうち、企業と 3 年以上の労働契約を締結している人数が 70% 以上であること。</p> <p>監督管理エンジニア証書保持者のうち、少なくとも 8 名以上が道路特殊機械設備・特殊電力設備専門業務の業績を有し、これらの人員と企業とが締結している労働契約期間が 3 年以上であること。</p> <p>2、企業が道路特殊機械設備・特殊電力設備工程に必要な常用試験検査測定設備を備えていること（付属文書二参照）。</p> <p>3、企業登録資金が 200 万元以上であること。</p> <p>4、企業が完全な規則制度及び組織体系を備えていること。</p>
---	--

5、企业作为工程质量事件当事人，已经有关主管部门认定无责任，或者虽受到有关主管部门的行政处罚但处罚期实施已满1年。

二、水运工程

(一) 甲级监理资质条件

1、人员、业绩和人员结构条件

企业负责人中至少有1人具备10年以上水运工程建设的经历，具有监理工程师资格；技术负责人应具有15年以上水运工程建设的经历，承担过大型水运工程项目的总监工作，具有水运工程系列高级专业技术职称和监理工程师资格。

企业拥有中级技术职称以上各类专业技术人员不少于40人。其中，持监理工程师资格证书的人员不少于25人，取得港口、航道监理工程师资格证书的人员不少于18人，工程系列高级技术职称人数不少于10人，经济师、会计师不少于2人。上述各类人员中，与企业签订3年以上劳动合同的人数不低于70%。

持监理工程师资格证书人员中，不少于10人具有大型工程监理业绩，不少于3人具有大型工程监理项目负责人经历。上述人员与企业签订的劳动合同不少于3年。不具备本条前述条件，但具备以下条件者视为符合本条条件：
监理企业具备5项以上中型水运工程业绩。

5、企業が工程品質事件当事者として、関係主管部門が既に無責任を認定し、又は関係主管部門の行政処罰を受けたが、処罰後1年を経ていること。

二、水運工程

(一) 甲級監督管理資質条件

1、人員、業績及び人員組織条件

水運工程建設従事経歴10年以上の企業責任者を1名以上擁し、その者が監督管理工程師資格を備えていること。亦、水運工程建設従事経歴15年以上の技術責任者を擁し、その者が大型水運工程プロジェクトの総監督業務を担い、水運工程系列の高級専門業務技術職名及び監督管理工程師資格を備えていること。

企業が中級以上の職名を有する各種専門業務技術人員を40名以上擁していること。そのうち、監督管理工程師の資格証書を保持している人員が25名以上、港湾・航路監督管理工程師の資格証書を保持している人員が18名以上、工程系列の高級技術専門業務技術職名を有する人員が10名以上、経済師・会計師が2名以上擁していること。これらの各人員のうち、企業と3年以上の労働契約を締結している人数が70%以上であること。

監督管理工程師資格証書保持者のうち、10名以上が大型工程監督管理の業績を有し、3名以上が大型工程監督管理プロジェクトの責任者としての経歴を有していること。これらの人員と企業とが締結している労働契約が3年以上であること。但し、本項前文の条件を備えていないとしても、以下の条件を備えている場合には本項の条件に合致していると見なす。監督管理企業が5つ以上の中型水運工程の業績を有していること。
各専門業務人員の組織が合理的であること。港湾、航路、工業・民用建築

各类专业技术人员结构合理。主要包括港口、航道、工民建、测量、试验检测、合同管理等专业人员。

2、企业拥有材料、土工等工程试验仪器和检测设备，具有建立工地试验室的条件（见附件二）。

3、企业注册资金不少于 300 万元。

4、企业具有完善的规章制度和组织体系。

5、企业作为工程质量事件当事人，已经有关主管部门认定无责任，或者虽受到有关主管部门的行政处罚但处罚期实施已满 1 年。

（二）乙级监理资质条件

1、人员、业绩和人员结构条件

企业负责人中至少有 1 人具有 8 年以上水运工程建设的经历，具有监理工程师资格；技术负责人应具有 10 年以上水运工程建设的经历，承担过中型水运工程项目的总监工作，具有水运工程系列高级专业技术职称和监理工程师资格。

企业拥有中级技术职称以上各类专业技术人员不少于 30 人。其中，持监理工程师资格证书的人员不少于 15 人，取得港口、航道监理工程师资格证书的人员不少于 10 人，工程系列高级技术专业职称人数不少于 5 人，经济师、会计师不少于 1 人。上述各类人员中，与企业签订 3 年以上劳动合同人数不低于 70%。

専門業、測量、試験検査測定、契約管理等の専門業務人員を主として含む。

2、企業が材料、土木等の工程試験機器及び検査測定設備を擁し、建設工事現場試験室の条件を備えていること（付属文書二参照）。

3、企業登録資金が 300 万元以上であること。

4、企業が完全な規則制度及び組織体系を備えていること。

5、企業が工程品質事件当事者として、関係主管部門が既に無責任を認定し、又は関係主管部門の行政処罰を受けたが、処罰後 1 年を経ていること。

（二）乙級監督管理資質条件

1、人員、業績及び人員組織条件

水運工程建設従事経歴 8 年以上の企業責任者を 1 名以上擁し、その者が監督管理工程師資格を備えていること。亦、水運工程建設従事経歴 10 年以上の技術責任者を擁し、その者が中型水運工程プロジェクトの総監督業務を担い、水運工程系列の高級専門業務技術職名及び監督管理工程師資格を備えていること。

企業が中級以上の職名を有する各種専門業務技術人員を 30 名以上擁していること。そのうち、監督管理工程師の資格証書を保持している人員が 15 名以上、港湾・航路監督管理工程師の資格証書を取得している人員が 10 名以上、工程系列の高級技術専門業務技術職名を有する人員が 5 名以上、経済師・会計師が 2 名以上擁していること。これらの各人員のうち、企業と 3 年以上の労働契約を締結している人数が 70% 以上であること。

持监理工程师资格证书的人员中，不少于5人具有中型水运工程监理业绩，不少于2人具有中型水运工程监理项目负责人经历，上述人员与企业签订的劳动合同不少于3年；不具备本条前述条件，但具备以下条件者视为符合本条条件：具备5项以上小型水运工程业绩。

各类专业技术人员结构合理。主要包括港口、航道、工民建、测量、试验检测、合同管理等专业人员。

2、企业拥有材料、土工等工程试验仪器和检测设备，具有建立工地试验室的条件（见附件二）。

3、企业注册资金不少于100万元。

4、企业具有完善的规章制度和组织体系。

5、企业作为工程质量事件当事人，已经有关主管部门认定无责任，或者虽受到有关主管部门的行政处罚但处罚期实施已满1年。

（三）丙级监理资质条件

1、人员、业绩和人员结构条件

企业负责人中至少有1人具有5年以上水运工程建设的经历，具有监理工程师资格；技术负责人应具有8年以上水运工程建设的经历，承担过小型水运工程项目的总监工作，具有水运工程监理工程师资格。

監督管理工程師資格証書保持者のうち、5名以上が中型工程監督管理の業績を有し、2名以上が中型工程監督管理プロジェクトの責任者としての経歴を有していること。これらの人員と企業とが締結している労働契約が3年以上であること。但し、本項前文の条件を備えていないとしても、以下の条件を備えている場合には本項の条件に合致していると見なす。監督管理企業が5つ以上の小型水運工程の業績を有していること。

各専門業務人員の組織が合理的であること。港湾、航路、工業・民用建築専門業、測量、試験検査測定、契約管理等の専門業務人員を主として含む。

2、企業が材料、土木等の工程試験機器及び検査測定設備を擁し、建設工事現場試験室の条件を備えていること（付属文書二参照）。

3、企業登録資金が100万元以上であること。

4、企業が完全な規則制度及び組織体系を備えていること。

5、企業が工程品質事件当事者として、関係主管部門が既に無責任を認定し、又は関係主管部門の行政処罰を受けたが、処罰後1年を経ていること。

（三）丙級監督管理資質条件

1、人員、業績及び人員組織条件

水運工程建設従事経歴5年以上の企業責任者を1名以上擁し、その者が監督管理工程師資格を備えていること。亦、水運工程建設従事経歴8年以上の技術責任者を擁し、その者が小型水運工程プロジェクトの総監督業務を担い、水運工程系列の高級専門業務技術職名及び監督管理工程師資格を備

企业拥有中级技术职称以上各类专业技术人员不少于 15 人。其中，持监理工程师资格证书的人员不少于 8 人，工程系列高级技术专业职称人数不少于 3 人。上述各类人员中，与企业签订 3 年以上劳动合同人数不低于 70%。

持监理工程师资格证书的人员中，不少于 3 人具有小型水运工程监理业绩，不少于 2 人具有小型水运工程监理项目负责人经历，上述人员与企业签订的劳动合同不少于 3 年。

2、企业注册资金不少于 50 万元。

3、企业作为工程质量事件当事人，已经有关主管部门认定无责任，或者虽受到有关主管部门的行政处罚但处罚期实施已满 1 年。

（四）水运机电工程专项监理资质条件

1、人员、业绩和人员结构条件

企业负责人中至少有 1 人具备 10 年以上水运机电工程建设的经历，具有监理工程师资格；技术负责人应具有 15 年以上水运机电工程建设的经历，承担过水运机电工程项目的总监工作，具有水运工程系列高级专业技术职称和水运机电监理工程师资格。

えていること。

企業が中級以上の職名を有する各種専門業務技術人員を 15 名以上擁していること。そのうち、監督管理工程師の資格証書を保持している人員が 8 名以上、工程系列の高級技術専門業務技術職名を有する人員を 3 名以上擁していること。これらの各人員のうち、企業と 3 年以上の労働契約を締結している人数が 70% 以上であること。

監督管理工程師資格証書保持者のうち、3 名以上が小型工程監督管理の業績を有し、2 名以上が小型工程監督管理プロジェクトの責任者としての経歴を有していること。これらの人員と企業とが締結している労働契約が 3 年以上であること。

2、企業登録資金が 50 万元以上であること。

3、企業が工程品質事件当事者として、関係主管部門が既に無責任を認定し、又は関係主管部門の行政処罰を受けたが、処罰後 1 年を経ていること。

（四）水運機械設備・電力設備専門プロジェクト監督管理資質条件

1、人員、業績及び人員組織条件

水運機械設備・電力設備専門工程建設従事経歴 10 年以上の企業責任者を 1 名以上擁し、その者が監督管理工程師資格を備えていること。亦、水運機械設備・電力設備専門工程建設従事経歴 15 年以上の技術責任者を擁し、その者が水運機械設備・電力設備専門工程プロジェクトの総監督業務を担い、水運工程系列の高級専門業務技術職名及び水運機械設備・電力設備専門工程監督管理工程師資格を備えていること。

企业拥有中级技术职称以上各类专业技术人员不少于 25 人。其中，持监理工程师资格证书的人员不少于 15 人，取得机电监理工程师资格证书的人员不少于 10 人，工程系列高级技术专业职称人数不少于 10 人，经济师、会计师不少于 2 人。上述各类人员中，与企业签订 3 年以上劳动合同人数不低于 70%。

持监理工程师资格证书人员中，不少于 8 人具有水运机电工程监理业绩，不少于 3 人具有水运机电工程监理项目负责人经历，上述人员与企业签订的劳动合同不少于 3 年。

各类专业技术人员结构合理。主要包括机电、测量、试验检测、合同管理等专业人员。

2、企业拥有机电工程试验仪器和检测设备，具有建立工地试验室的条件（见附件二）。

3、企业注册资金不少于 200 万元。

4、企业具有完善的规章制度和组织体系。

5、企业作为工程质量事件当事人，已经有关主管部门认定无责任，或者虽受到有关主管部门的行政处罚但处罚期实施已满 1 年。

企業が中級以上の職名を有する各種専門業務技術人員を 25 名以上擁していること。そのうち、監督管理工程師の資格証書を保持している人員が 15 名以上、機械設備・電力設備専門工程師の資格証書を取得している人員が 10 名以上、工程系列の高級技術専門業務技術職名を有する人員が 10 名以上、経済師・会計師が 2 名以上擁していること。これらの各人員のうち、企業と 3 年以上の労働契約を締結している人数が 70% 以上であること。

監督管理工程師資格証書保持者のうち、8 名以上が水運機械設備・電力設備専門工程監督管理の業績を有し、3 名以上が水運機械設備・電力設備専門工程監督管理プロジェクトの責任者としての経歴を有していること。これらの人員と企業とが締結している労働契約が 3 年以上であること。

各専門業務人員の組織が合理的であること。機械設備・電力設備、測量、試験検査測定、契約管理等の専門業務人員を主として含む（付属文書二を参照せよ）。

2、企業が、機械設備・電力設備工程試験機器及び検査測定設備を擁し、建築工事現場試験室の条件を備えていること。

3、企業登録資金が 200 万元以上であること。

4、企業が完全な規則制度及び組織体系を備えていること。

5、企業が工程品質事件当事者として、関係主管部門が既に無責任を認定し、又は関係主管部門の行政処罰を受けたが、処罰後 1 年を経ていること。

说明：本条件所称监理工程师除丙级资质条件外，均指交通部监理工程师。

附件二：公路水运工程监理企业基本试验检测能力或仪器设备配备标准

一、公路工程

(一) 甲级监理资质

- 1、土工试验（筛分、密度、含水量、塑液限、击实）
- 2、石灰试验（有效钙镁含量）
- 3、水泥混凝土（塌落度、抗压强度、抗折强度）、砂浆强度试验、配合比设计
- 4、沥青指标试验（针入度、延度、软化点）
- 5、沥青混凝土配合比设计
- 6、路面基层材料试验（击实、无侧限抗压强度、灰剂量、配合比设计）
- 7、路基、路面、构造物几何尺寸检测
- 8、路基路面检测（压实度、厚度、平整度、弯沉、路面构造深度、摩擦系数）
- 9、砌石工程常规试验检测

説明：本条件にいう監督管理工程師は、丙級資質条件を除き、すべて交通部監督管理工程師のことをいう。

付属文書二：道路水運工程監督管理企業基本試験測定能力・機器設備配備基準

一、道路工程

(一) 甲級監督管理資質

- 1、土質試験（篩い分け、密度、含水量、[塑液限]、剪断強度）
- 2、石灰試験（有効カルシウム含量・有効マグネシウム含量）
- 3、セメントコンクリート（へこみ強度、耐圧強度、抗折強度、モルタル強度試験、配合比設計）
- 4、アスファルト指標試験（薄膜オープン試験、侵食度、軟化点）
- 5、アスファルト・セメント配合比設計
- 6、路盤土試験（剪断強度、一軸圧縮強度、[灰・量]、配合比設計）
- 7、路盤、路面、構造物の幾何学寸法検査測定
- 8、路盤路面検査測定（圧密度、濃淡、偏向、路面構造強度、摩擦係数）
- 9、石工術通常試験検査測定

<p>10、鋼材、溶接試験</p> <p>11、測量設備（経緯儀、水準儀、測距儀、全站儀）</p> <p>（二）乙級監理資質</p> <p>1、土工試験（篩分、密度、含水量、塑液限、击実）</p> <p>2、石灰試験（有効鈣鎂含量）</p> <p>3、水泥混凝土（塌落度、抗压強度、抗折強度）、砂漿強度試験、配合比設計</p> <p>4、瀝青指標試験（針入度、延度、軟化点）</p> <p>5、路面基層材料試験（击実、无側限抗压強度、灰劑量、配合比設計）</p> <p>6、路基、路面、構造物幾何尺寸检测</p> <p>7、路基路面检测（压實度、厚度、平整度、弯沉、路面構造深度、摩擦系数）</p> <p>8、砌石工程常规試驗检测</p> <p>9、鋼材、溶接試験</p> <p>10、測量設備（経緯儀、水準儀、測距儀）</p>	<p>10、鋼材、溶接試験</p> <p>11、測量設備（セオドライト、水準器、測距儀、計測器）</p> <p>（二）乙級監督管理資質</p> <p>1、土質試験（篩い分け、密度、含水量、[塑液限]、剪断強度）</p> <p>2、石灰試験（有効カルシウム含量・有効マグネシウム含量）</p> <p>3、セメントコンクリート（へこみ強度、耐圧強度、抗折強度、モルタル強度試験、配合比設計）</p> <p>4、アスファルト指標試験（薄膜オープン試験、侵食度、軟化点）</p> <p>5、路盤土試験（剪断強度、一軸圧縮強度、[灰・量]、配合比設計）</p> <p>6、路盤、路面、構造物の幾何学寸法検査測定</p> <p>7、路盤路面検査測定（圧密度、濃淡、平面度、偏向、路面構造強度、摩擦係数）</p> <p>8、石工術通常試験検査測定</p> <p>9、鋼材、溶接試験</p> <p>10、測量設備（セオドライト、水準器、測距儀）</p>
--	--

<p>(三) 丙級監理資質</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、土工試驗（篩分、密度、含水量、塑液限、擊實） 2、石灰試驗（有效鈣鎂含量） 3、水泥混凝土（塌落度）、砂漿強度試驗、配合比設計 4、路基、路面、構造物幾何尺寸檢測 5、路基路面（壓實度、厚度、平整度、摩擦係數） 6、砌石工程常規試驗檢測 7、測量設備（經緯儀、水準儀） <p>(四) 公路機電工程專項監理資質</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、光功率計/光源 2、光時域反射儀 3、誤碼儀 4、音頻信號發生器 5、SDH 綜合測試儀 6、音頻性能分析儀 7、聲壓計 8、數據通信測試分析儀 9、PCM 綜合測試儀 	<p>(三) 丙級監督管理資質</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、土質試驗（篩分け、密度、含水量、[塑液限]、剪斷強度） 2、石灰試驗（有効カルシウム含量、有効マグネシウム含量） 3、セメントコンクリート（へこみ強度）、モルタル強度試験、配合比設計 4、路盤、路面、構造物の幾何学検査測定 5、路盤路面（圧密度、濃淡、平面度、摩擦係数） 6、石工術通常試験検査測定 7、測量機器（セオドライト、水準器） <p>(四) 道路特殊機械設備・特殊電力設備専門プロジェクト監督管理資質</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、光度計／光源 2、コヒーレント光増幅器 3、化学工業用測定機器 4、音波信号発生器 5、SDH総合測定器 6、音波性能分析器 7、音圧測定器（SPL） 8、データ通信測定分析器 9、PCM総合測定器
---	---

10、综合布线认证分析仪	1 0、総合配置ライン認証分析器
11、计算机网络分析仪	1 1、パソコンネットワーク分析器
12、秒表	1 2、ストップ・ウォッチ
13、低速数据测试仪	1 3、低速データ測定器
14、脉冲数字线路故障测试器	1 4、インパルスデータライン故障測定器
15、视频分析仪/信号源	1 5、視聴覚分析器/信号源
16、色彩色差计	1 6、色彩色差計
17、雷达测速器	1 7、レーダー計測器
18、数字式功率计	1 8、データ式仕事率
19、风速仪	1 9、風速器
20、闭路电视测试仪	2 0、Close-Circuit Television 測定器
21、远红外线湿度测试仪	2 1、遠赤外線湿度測定器
22、轻便气象综合测试仪	2 2、携帯気象総合測定器
23、交流电源分析仪	2 3、交流電源分析器
24、绝缘电阻测试仪	2 4、絶縁体測定器
25、耐压强度测试仪	2 5、耐久強度測定器
26、数字式地阻仪	2 6、データ式 Grounding Resistance Meter
27、直流高压发生器	2 7、直流高電圧発生器
28、钳流表	2 8、密鉗型電流互感機器
29、照度测试仪	2 9、照度測定器
30、经纬仪	3 0、経緯儀
31、亮度计	3 1、光度計
32、电缆故障测试仪	3 2、ケーブル故障測定器
33、焊口探伤仪	3 3、クレーター探傷器
34、数字万用表	3 4、デジタル・マルチメーター (digital multimeter)
35、数显卡尺	3 5、デジタルディスプレイノギス

<p>36、材料阻燃性能分析仪</p> <p>37、RCL 测试仪</p> <p>38、逆反射系数测定仪</p> <p>39、双臂电桥</p> <p>40、电子涂层测厚仪</p> <p>41、超声波测厚仪</p> <p>42、数字存储示波器</p> <p>二、水运工程</p> <p>（一）甲级监理资质</p> <p>1、测量（经纬仪、水准仪、测距仪、全站仪）</p> <p>2、砂试验（筛分、含泥量、泥块含量、密度）</p> <p>3、石试验（筛分、含泥量、泥块含量、密度、压碎指标）</p> <p>4、混凝土、砂浆试验（配合比设计、稠度、强度）</p> <p>5、钢筋试验（钢筋力学和工艺性能、焊接接头机械性能）</p> <p>6、土工试验（筛分、密度、含水率、强度）</p> <p>7、非破损检测</p> <p>（二）乙级监理资质</p> <p>1、测量（经纬仪、水准仪、测距仪）</p> <p>2、砂试验（筛分、含泥量、泥块含量、密度）</p> <p>3、石试验（筛分、含泥量、泥块含量、密度、压碎指标）</p> <p>4、混凝土、砂浆试验（配合比设计、稠度、强度）</p> <p>5、土工试验（筛分、密度、含水量、击实）</p> <p>6、非破损检测</p>	<p>36、耐热性能分析器</p> <p>37、RCL 测定器</p> <p>38、逆反射系数测定器</p> <p>39、ケルビン・ブリッジ (double bridge)</p> <p>40、電子超音波厚さ計 (digital ultrasonic thickness gauge)</p> <p>41、超音波厚さ計</p> <p>42、Digital Storage oscilloscopes</p> <p>二、水運工程</p> <p>（一）甲級監督管理資質</p> <p>1、測量（経緯儀、水準器、測量器、計測器）</p> <p>2、土砂試験（篩い分け、含泥量、[泥・含量]、密度）</p> <p>3、土砂試験（篩い分け、含泥量、[泥・含量]、密度、圧壊指数 (crush value))</p> <p>4、コンクリート・モルタル試験（配合比設計、調度、強度）</p> <p>5、鉄筋試験（鉄筋力学及び工芸性能、溶接ジョイント機械性能）</p> <p>6、土工試験（篩い分け、密度、含水率、強度）</p> <p>7、非破損検査</p> <p>（二）乙級監督管理資質</p> <p>1、測量（経緯儀、水準器、測距儀）</p> <p>2、土砂試験（篩い分け、含泥量、[泥・含量]、密度）</p> <p>3、土砂試験（篩い分け、含泥量、[泥・含量]、密度、圧壊指数 (crush value))</p> <p>4、コンクリート・モルタル試験（配合比設計、調度、強度）</p> <p>5、土工試験（篩い分け、密度、含水率、強度）</p>
--	--

(三) 水运机电工程专项监理资质

- 1、经纬仪、水准仪、测距仪
- 2、拉压力传感器
- 3、荷重传感器
- 4、手持数字转速表
- 5、数字多用表
- 6、数字钳形表
- 7、绝缘电阻表
- 8、照度计
- 9、超声波测厚仪
- 10、超声波探测仪
- 11、超声波涂层测厚仪
- 12、尺寸检测量具
- 13、红外式温度计
- 14、接地电阻测试仪
- 15、噪声计
- 16、水平仪
- 17、风速仪

6、非破损检查

(三) 水運機械設備・電力設備専門プロジェクト監督管理資質

- 1、経緯儀、水準器、測量器
- 2、圧力変換機
- 3、荷重変換機
- 4、携帯データ転速表
- 5、データ多用表
- 6、電子式密鉗型電流互感機器
- 7、絶縁抵抗表
- 8、照度計
- 9、超音波厚さ計
- 10、超音波探索器
- 11、超音波厚さ計
- 12、検査測量器具
- 13、赤外線式温度計
- 14、アース電気抵抗測定器
- 15、騒音計
- 16、水平器
- 17、風速器

附件三：公路水运工程监理业务分级标准

一、公路工程分级标准

表一：

	一类	二类	三类
1、公路工程	高速公路	高速公路路基工程及一级公路	一级公路路基工程及二级以下各级公路
2、桥梁工程	特大桥	大桥、中桥	小桥、涵洞
3、隧道工程	特长隧道、长隧道	中隧道	短隧道

付属文書三：道路水運工程監督管理業務級別基準

一、道路工程級別基準

表一：

	一類	二類	三類
1、道路工程	高速道路	高速道路路盤工程及び一級道路	一級道路路盤工程及び二級以下の各級道路
2、橋梁工程	特大橋梁	大型橋梁、中型橋梁	小型橋梁、暗渠
3、トンネル工程	特大トンネル、長距離トンネル	中距離トンネル	短距離トンネル

表二：

1、特殊独立大桥	主跨 250 米以上钢筋混凝土拱桥、单跨 250 米以上预应力混凝土连续结构、400 米以上斜拉桥、800 米以上悬索桥等结构复杂的独立特大桥项目
2、特殊独立隧道	大于 3000 米的独立特长隧道项目
3、公路机电工程	通讯、监控、收费等机电工程

注：1、本标准使用术语含义与交通部《公路工程技术标准》(JTG B01-2003) 规定一致。

2、一、二、三类分级标准中含配套的交通安全设施、环保工程和沿线附属设施；不含各专项内容。

二、水运工程分级标准

序号	建设项目	计量单位	大型	中型	小型	
1	沿海港口工程	集装箱、件杂多用途等	吨级	20000	10000 ~ 20000	<10000
		散货、原油	吨级	30000	10000 ~ 30000	<10000

表二：

1、特殊独立大型桥梁	250 米以上鉄筋コンクリートのアーチ橋、250 メートル以上の予引力を有するコンクリート連続構造、400 メートル以上の斜張橋、800 メートル以上の Suspension Bridges 等構造が複雑な独立大型橋梁プロジェクト
2、特殊独立トンネル	3000 メートル以上の特大トンネルプロジェクト
3、道路機械設備・電力設備工程	通信、監督管理、費用徴収等の機械設備・電力設備工程

注：1、本基準が使用する技術用語及びその含意は、交通部「道路工程技术基準」(JTG B01-2003) の規定と一致する。

2、一、二、三、類の級別基準には、配備する交通安全施設、環境保護工程及び沿線付属施設を含むが、各専門の内容は含まない。

二、水運工程級別基準

序号	建設プロジェクト	計量単位	大型	中型	小型	
1	沿海港湾工程	コンテナ、多用途等	トン級	≥20000	10000~20000	<10000
		ばら積み、原油	トン級	≥30000	10000~30000	<10000

2	内河港口工程		吨级	1000	300 ~ 1000	<300
3	通航建筑与整治工程		吨级	1000	300 ~ 1000	<300
4	航道工程	沿海	吨级	30000	10000 ~ 30000	<10000
		内河	吨级	1000	300 ~ 1000	<300
5	修造船水工工程	船坞	船舶吨级	10000	3000 ~ 10000	<3000
		船台、 滑道	船体重量	5000	1000 ~ 5000	<1000
6	防波堤、导流堤等水工工程		最大水深 (米)	6	<6	
7	其它水运工程项目	沿海	受监的建安工程费 (万元)	6000	2000 ~ 6000	<2000
		内河	受监的建安工程费 (万元)	4000	1000 ~ 4000	<1000

2	内航河川港湾工程		トン級	≥1000	300~1000	<300
3	通航建築及び取締工程		トン級	≥1000	300~1000	<300
4	航路工程	沿海	トン級	≥30000	10000~30000	<10000
		河川	トン級	≥1000	300~1000	<300
5	船舶修理建造工程	埠頭 (dock)	船舶トン級	≥10000	3000~10000	<3000
		ship-building berth、 tilt	船体重量	≥5000	1000~5000	<1000
6	防波堤、groin等水路工程		最大水深(メートル)	≥6	<6	
7	その他水運工程プロジェクト	沿海	受託監督安全建築工程費(万元)	≥6000	2000~6000	<2000
		河川	監督受託安全建築工程費(万元)	≥4000	1000~4000	<1000

中華人民共和国

農畜産物輸送拠点施設等ロジスティック機能調査報告書

平成18年3月

独立行政法人国際協力機構

〒151-8558 東京都渋谷区代々木2-1-1

TEL 03-5352-5311 (代)

社団法人 食品流通システム協会

〒101-0047 東京都千代田区内神田1-2-6

(産広美工ビル2階)

TEL 03-5217-5091 FAX 03-3292-0355

