

# 講演録

「中国の外航海運の規制について」

中国上海海運大学学長 於 世成 氏

平成 16 年 3 月

# 中国の外航海運の規制について

上海海運大学 於世成 学長

司会者：

皆さま大変お待たせいたしました。これより講演会を開催いたします。本日司会進行を務めさせていただきます、私国土交通省海事局外航課の峯と申します。どうぞよろしく願いいたします。

本日の講演会は、財団法人日本海運振興会のご協力を得て開催するものでございます。

ご講演いただきますのは、中国上海海運大学学長の於教授でございます。

上海海運大学についてご紹介致します。上海海運大学は1909年に上海産業大学の海運学科として創設されました。その後何回かの名称変更を経まして、1959年に呉淞（ウーソン）商船大学という名称から現在の上海海運大学になったものであります。従いまして通算で94年という歴史ある古い大学でございます。現在同大学におきましては、海運工学、海運経営、海運経済、海事法制等5学科を有しております。こちらにおられます於学長は第24代学長として2001年10月に学長となられております。於学長は、海運関係法令に関する造詣が大変深く、2002年1月に施行されました、国際海運条例を制定する際に、中国交通部内に設けられましたプロジェクトチームのリーダーを務めるなど、海事関係法令分野における学会の権威でおられます。本日は於学長に「中国の外航海運の規制について」と題しまして、現在の中国の外航海運に関する規制等についてご講演頂きます。尚、講演は約2時間を予定しておりますけども、途中10分程度の休憩を入れる予定にしております。また当会議室は禁煙ということで、皆様ご協力の程よろしく願いいたします。また於学長の講演後に、質疑応答時間を設けさせていただきますので、もし質問等がある場合にはその時よろしく願いいたします。それでは於学長、よろしく願いいたします。

## 第一部 講演

於学長：

只今司会者の方よりご紹介に預かりまして、誠にありがとうございます。  
このたびは日本に参って皆様と「中国国際海運条例」について意見交換ができることを大変うれしく思っております。

本日は時間に限りがございますから、2時間のうち1時間は私がお話しし、残りの1時間は皆様からのご質問を受けて討論という形にしたいと思います。というわけですから、すぐに本題に入らせていただきます。

本日私が講演させていただくテーマは、「中華人民共和国国際海運条例」についてです。この条例は2001年末に打ち出され、2002年1月1日より発効しています。

皆様に中国海運条例についてご理解いただくために、本日の最初の内容として中国の海運法の概況について大まかにご紹介させていただきます。

中国では1987年に「中華人民共和国海上交通安全法」ができました。この法律は、主に中国沿岸水域における海上交通安全問題を解決するためのもので、執行主体は中国海事局です。

中国海事局が行う政策は、日本の海上保安庁に似ています。ですから中国海事局の果たす責任は、全て海上交通安全法に基づいて授与されたものです。

1992年には「中華人民共和国海上法」ができました。日本は民法と商法が分かれている国ですから、日本では「海上法」は商法に属しますね。中国の「海上法」は、主に海上貨物、海上旅客の輸送過程における権利と義務の問題を解決するものなのです。例えば、貨物を日本から中国の大連市に運んだり、上海市から東京都に運んだりするとします。このような輸送活動において船舶輸送を請け負う者、つまり船会社ですが、それと荷主の間の権利と義務は、「海上法」に基づいて決められているのです。そのためこの「海上法」は、中国では民法の特別法とされています。

さらに昨年には、「中華人民共和国港灣法」もできました。中国は独自の「港

湾法」と、先ほど申し上げた「海上法」を制定するに当たって、日本の「港湾法」と「海上法」を真剣に学びました。この「港湾法」は今年に入ってから発効しています。これは、中国での港湾計画、建設、資金調達、港湾経営に適用されています。

1994年に中国人民共和国国務院が「製品登録条例」を公布しましたが、中国では法律と条例は意味合いが違います。立法機関を通過したものが法律と呼べるのです。中国の立法機関というのは、全国人民代表大会とその常務委員会です。先ほどお話しした「海上交通安全法」「海上法」「港湾法」はみな立法機関を通過したものです。ですから、中国ではこれらをみな法律と呼びます。

今からお話しする「船舶登録条例」は、英語では **regulation** ですが、**regulation** は中国語では条例です。中国の法律の規定では、国務院を通過したものを条例と呼びます。効力からいうと、法律は最高のもので条例は法律の下にあります。中国では、法律ができてからさらに一歩進んでその法律を実施するために、国務院が条例を制定するといった状況がよく見られます。

例えば、「海上法」の中では第6条に海上輸送は交通部が管轄するという規定があります。交通部は海上輸送に関して専門の条例を制定し、国務院の許可を得ればそれを執行することができます。今回の「国際海運条例」も、実際のところは「海上法」に基づいて制定された施行細則なのです。

また中国では次のような状況もあります。それは国務院がまず条例を公布し、何年か実施して経験を積んでから法律に格上げするという状況です。

それから、皆様は中国と海上輸送業務を行う過程において、時には交通部の規則では何ができて、何ができないということをお聞きになったことがあるかもしれません。この規則、我々は部門規則と呼びますが、その効力は先ほど申し上げた条例や法律と同じというわけにはいきません。

ですから、1994年の「船舶登録条例」は主に国が船舶を管理するための手続き的な文書に属し、主に船舶所有権の登記、船舶抵当権の登記、船舶賃貸権の登記の問題を解決する条例です。

最後は、私が今日重点的に説明する2002年の「中国人民共和国国際海運条例」です。この条例は中国が国際海運に対して行政管理を行うためのものです。

以上が、皆様にご紹介する中国のこれまでの海上輸送関連の法律体系についての概要です。この法律体系は二言で言い表すことができます。それは、「中国の海上輸送関連の法律体系はすでに構築の第一歩を踏み出した。」「しかし、まだまだ不完全であり、更なる整備と改善が必要だ。」ということです。以上が私の申し上げる第一の内容です。

これから第二の内容、つまり中国の「国際海運条例」を皆様にご紹介したいと思います。

まず、どうして条例の制定が必要だったかですが、この「条例」の制定は、中国の海運業の発展に応じたものです。中国の海運業は、ここ20年あまりの間に発展しました。中国は海運業の発展過程において、日本からも多くの経験を学んだといって差し支えないでしょう。2003年の時点で、中国の商業船舶の規模は世界第4位となっています。中国のコンテナ輸送量は、2003年に4,800万TEUに達しています。上海港では、昨年一年間のコンテナ取扱量が1,128万TEUに上りました。これらの数字は、中国の海運業が20数年の間に大きく発展したことを物語っています。市場が開放され、外資が入ってきたことにより、中国の国際海運業は法律に基づいた管理を行うことが要求されつつあるのです。

それからまた、WTO加盟の要求に応えるためでもあります。WTOの規定の中には、メンバー国はその法律、規定が全て透明、公平でなければならないという条項があります。中国政府は、世界貿易機関加盟の際の各メンバー国との協議の過程で、海運業に関する協議を行ってきました。そして、外資が中国海運市場に参入することを承諾しました。これらの全ての承諾は、海運条例の第4章ですでに具体的に実行に移されています。つまり、中国がどうしてこのような「条例」を制定する必要があったかという点、1つには海運業の発展に必要であったこと、2つ目には世界貿易機関に加盟するために必要であったからです。

第二の、この「条例」の法的性質と適用範囲はどうなっているかという問題についてですが、「条例」の法的性質は公法、つまり行政管理に関する法律です。これは「海上法」とは違います。「海上法」は、船会社と荷主の間に発生する貨物輸送中の権利と義務の問題を解決するものです。しかし「国際海運条例」は、市場管理の法律に属するので、当事者間の権利と義務の問題を解決することは

ありません。

「海運条例」の適用範囲は二つあります。一つは、中国の港を出入りする国際海上輸送の経営活動に適用されるというものです。国際海上輸送の経営活動とは、主に船会社が貨物と旅客を輸送するものです。外国企業にとっては、例えば中国に進出して海上貨物や旅客の輸送を行いたいという場合に、この「条例」が管轄します。現在、日本の船会社が中国の関連する港に独自の子会社を設立したり、事務所を設立したりしていますが、これらが国際海上貨物輸送の経営活動に関係するものです。

二つ目の適用範囲は、この国際海上貨物輸送の経営活動に関連する補助的経営活動です。では、どのような活動が補助的経営活動とみなされるのでしょうか。条例の規定によると、一つ目が乙仲、二つ目が国際船舶管理、それから海上貨物の積み下ろし、貨物の倉庫保管、コンテナの保管または港湾のコンテナ集積場となっています。このため、外国企業が中国でここに挙げた 6 種の業務を展開したい場合に、我々はそれらを補助的経営活動と呼びます。「海運条例」のこのような分類は、WTO 協議の際の分類と同じです。

それでは、これから皆様に条例の特徴をご説明いたします。条例の第一の特徴として管理規制の緩和が挙げられます。皆様は中国が長い間、計画経済という管理体制にあったことをご存知かと思います。特に国際海運では、何をするにも中央政府の許可を得なければなりませんでした。計画経済は鎖国につながる体制であると言えます。中国は 70 年代の終わりに、鄧小平氏の指導の下で改革開放を始めました。改革開放により、我々は市場を開放し外資が徐々に中国の海運市場に参入するのを許可するようになったのです。我々は一方では外資に門戸を開き、外国企業が中国の海運市場に進出するのを許可しつつ、それと同時に中国の船会社も世界の海運市場に進出しています。このような重大な変化に適応するためには、中国の国際海運業もこれまでの審査許可制度から登録制度に徐々に移行しなければならなかったのです。我々がいう徐々に管理規制を緩和するというのは、これまでの計画経済体制に比べ現在の [条例] の規定が管理規制緩和の傾向にあるということです。

現在の中国の海運市場について、一つ例を挙げてその開放度をご説明いたし

ます。上海の輸出用コンテナを例に取りますと、20%ほどのコンテナが中国国旗を掲げた船舶によって輸送されています。これはつまり、大部分のコンテナ、80%のコンテナが外国の船会社によって輸送されているということを表しています。このことから、中国の海運市場の開放度が大きいことが伺えるでしょう。

もう一つ例を挙げるすることができます。例えば乙仲ですが、計画経済の時は、外国の船舶が中国に来て乙仲業務は中国の乙仲会社 china だけが独占していました。ところが今では国際船舶の代理業務は、多くの中外合資の乙仲会社が展開できるようになりました。現在の条例の規定では、中外合資という形式で代理会社を設立することも許可しています。もちろんこの中にまったく制限がないというわけではありません。まだ制限も残っています。例えば、株式比率において制限があり、このような中外合資の形式で設立する乙仲会社は、条例では中国側が 51%を占めなければならないと規定されています。私は個人的には、開放度が広がるにつれて、数年後にはこの株式比率の制限も徐々に姿を消していくだろうと考えております。現在すでに条例の成立に基づいて、例えばヨーロッパの P&O 社が中国のパートナーと合資で代理会社を設立しています。

条例の第二の特徴は規範的管理です。先ほど「条例」の全体的傾向は管理規制を緩和する方向に徐々に向かっていると申しましたが、現段階では中国の経済発展と市場開放の度合いに適切していなければなりません。ですから、ある面においてはまだ規定に従って業務活動を行わなければなりません。

例えば中国で船舶輸送業務を展開しようとした場合、つまり船会社を探すということですが、条例の規定では必ず交通部の審査許可を得てからということになっています。規定では設立、つまり船会社の関連活動を行うには審査許可を得ることとなっていますが、それと同時に条例では、交通部は船舶輸送業務活動の申請を審査許可する際に、必ず公開、透明の原則で行うことも規定しています。

例えば、我々は「条例」の中で特に NVOCC（外航利用運送事業者）について規定しています。「条例」が制定される前は、中国の法律規定の中に NVOCC の経営活動に関するはっきりした行政管理方面の規定がありませんでした。我々は「条例」の制定過程でアメリカの「海運法」を参考にしました。我々は

その当時このように考えました。世界中で、NVOCC に対して明確な行政管理規定を持っているのはアメリカしかない。EU 加盟国の中には、現在我々の知る限りでは、NVOCC に対して行政管理規定を持つ国は一つもありません。我々はその時、どうしてアメリカのような国が NVOCC について法律で規定しなければならないのだろうかと考えましたが、後になってその理由がやっと分かりました。なぜならアメリカは海運が発達した国であると同時に、さらに重要なことには、アメリカが貿易大国であるという点です。アメリカは自国の貿易上の利益を保護しなければならないのです。というのは、NVOCC という方式で海上輸送活動を行うことは、荷主にとってはキャリアに比べて往々にしてリスクが大きいためです。

中国海運市場では、NVOCC 業務が急速に発展しています。NVOCC 業務が発展すれば、一方では輸送の発展を促しますが弊害も現れます。例えばある商人が、荷主から運賃を徴収してその運賃を遠洋 NVOCC に手渡さず、荷主の運賃を巻き上げれば、海運詐欺となります。こうなれば荷主の利益が損なわれることとなります。まさにこの点から出発して、最後に条例の中でもアメリカの「海運法」の中の NVOCC 規定を参照し、我々の「海運条例」の中にも NVOCC に関する規定を入れたのです。ですから、第一と第二の特徴は実際には互いに関連しているといえます。管理規制を緩和すると同時に、管理が必要などころには規範的な規定を設けました。

第三の特徴は、「条例」の重点が市場管理におかれていることです。これは中国の管理理念における大きな変化です。これまで我々が関心を持っていたのは、市場に参入できるかどうか、あるいは船会社が設立できるかどうか、代理会社が設立できるかどうかであり、言い換えればあの当時、我々の関心の中心や管理の重点は「この子供が生まれるかどうか」に置かれていました。これまで船会社あるいは代理会社が設立されてから、その市場での競争行為が合法であるかどうかについては、関心が薄かったのです。

現在の「条例」では考え方を改め、中国の企業と外国の企業が市場に参入する際の敷居が同一基準となりました。現在我々が関心を持っているのは、中国企業であれ外国企業であれ、市場での経営活動には重点的な監督と管理が必要



であるということです。

いわゆる市場の管理というのは、主に単独市場に対する管理です。単独市場の管理については現在「条例」の規定により、単独航路を開く船会社は統一のインボイスを使用しなければならず、公平競争の原則に基づいてその海上輸送活動を行わなければならないことが要求されています。昨年 8 月、中国交通部は中外の船会社に対し、中国でコンテナ輸送を行う際に荷主から徴収する THC(Terminal Handling Charge)の問題について調査を行っています。これは中国政府の単独市場の管理への関心の高さを物語るものです。

THC が巻き起こした議論、これこそが船会社が海運市場で行う経営行為に関する議論なのです。昨年 8 月に開かれた公開の調査会では、荷主と船会社双方にそれぞれの観点を述べる機会が公平に与えられました。調査の結論は今のところまだ出ていませんが、このようなやり方、つまり法律の規定に基づいて経営者の市場における行為を規範化するということが、中国の海運市場管理における一つの方向性であるといえるでしょう。

第四の特徴は、中国海運市場参入に関して具体的な規定を設けていることです。この章の全ての内容は、実際には中国政府が世界貿易機関に加盟する過程で各メンバー国と行った海運業についての協議の結果なのです。これらの規定は大部分においてすでに実現しています。

第五の特徴は、「条例」の第 5 章で市場管理について特別の調査手順と罰則規定を特に設けたことです。先ほど申し上げた THC に関する調査は、この「条例」第 5 章の規定に基づいて行われたものです。ですからこの第 5 章、つまり調査と罰則に関する規定は「条例」の大変重要な特色であります。

最後に、「条例」をどのように評価すればよいかをまとめてお話します。「条例」は、中国政府が国際海運業に対して管理を行うための規定です。中国は、今まさに完全な法治社会に向かう途中段階にあります。我々が今追求している目標は、政府の行政管理が法律の下に行われるということなのです。「条例」が打ち出される以前は、中国海運業の管理は主に部門規則によって行われていました。それから多くの管理上の規定が、いわゆる内部文書といわれるものでした。ですから我々に言わせれば、法律、法規が不完全で、権威がなくレベルの

低いものでした。こうした現状は、どう見ても中国の発展水準と一致しないものです。中国政府は、2002年1月1日の世界貿易機関加盟をきっかけにして、直ちに「海運条例」を公布しました。この「条例」ができ、政府の国際海運業管理に法的根拠が生まれました。しかもこの「条例」は公開されており、WTOが規定する透明度と公開性に関する要求にも一致しています。

この条例に対する第二の評価は、我々はそれが過渡的な法規だと考えていることです。つまり、現在実施中のこの「条例」の多くの規定は、そのメリットとデメリットがどうなのかを実践の中でもう一度見直す必要があります。

政府の管理部門も、これに徐々に適応していくというプロセスが必要です。なぜなら政府の管理部門は、これまでの計画経済の管理方法と管理理念に慣れているからです。管理部門が実際に計画経済の管理理念から市場経済の条件の下での管理理念に完全に移行するには、まだ時間がかかりそうです。

このほか中国の海運業自身の発展レベルも、海運の発達した国々と比べるとまだまだ開きがあります。ですから、管理の考え方、海運業の発展水準という2点から見ても、中国の「海運条例」の現規定は、足取りが速すぎてはならず、我々の現状に合ったものでなければならないのです。

数年の実践を経て、「条例」の大部分の規定が、将来「海運法」を構成していくであろうと私は信じています。中国の交通部はすでに長い時間をかけて、将来適用される「海運法」の構想をあたためています。ですから正にこういった意味からも「条例」が過渡的なものであり、将来必ずや法律に移行していくものであると言えるでしょう。

以上、中国の「海運条例」についての概況をご紹介させて頂きました。

司会者：

於学長どうもありがとうございました。

それでは第1部を終わります。ただ今から10分間の休憩に入ります。

## 第二部 質疑応答

司会者：

それでは時間になりましたので、再開させていただきます。

質疑応答に入らせていただきますけれども、質問のある方は挙手の上、所属先、氏名をおっしゃっていただきたいと思います。

それではよろしく願いいたします。

質問者1：

座ったままで失礼いたします。日本郵船の青木でございます。今日は於学長の全般的な海運条例についてのお話、ありがとうございます。それで法律と条例の差と、今海運条例がこれから法律に、海運法に変わるというお話を聞きましたが、その関連で船会社による運賃協議の問題、独占禁止法の除外規定の問題についてお伺いしたいと思います。中国には現在価格法がありまして、発展改革委員会管掌の価格法、及び価格暫定規定が発表されました。その価格法と暫定規定のなかで、経営者が統一の価格を討議すること、及び支配的権力をもって供給制限をすること等については違法であると規定されています。それで一方交通部管掌の「海運条例」のなかには、中国の港に関わる船会社が、中国の港に関わる運賃の協議について同盟で決議をした場合には、15日以内に交通部に届け出ることとの規定があります。

そうしますと、発展改革委員会管掌の価格法では禁止されている経営者による統一価格の決定が、交通部管掌の海運条例の規定では合法的だという前提でその決定を交通部に届け出るという構成になっています。

一方いま商務部が独占禁止法、反独占法を検討中だと聞いております。それで私の質問は、その両者の矛盾を解決するためには、独占禁止法の中に、海運会社についての運賃協議等、同盟行為については独占禁止法上合法であるという規定を設けるか、それとも今交通部で検討している海運法の中に、しかるべき規定された手続を取れば、海運同盟による運賃の協議、供給の制限等につい

では合法であるという規定を設けると、全部の法律の整合性、合理性が実現できると思うのですが、この点についての現状と、将来の見通しについてお教え下さい。

於学長：

運賃の報告については、条例が制定される以前に、皆様もご存知かと思いますが、上海に海運取引所がございますね。90年代の終わり頃はコンテナ運賃が非常にあいまいで、変動が激しく、船会社の利益は大きな影響を受けていました。当時、交通部は船と貨物双方の合法的な利益を保護し、運賃の度を越えた上下動を避けるために、上海、江蘇省、浙江省の輸出コンテナ航路で、コンテナの輸出運賃報告の管理規定を試行しました。何年か実施してきた状況を見ると、上海市、江蘇省、浙江省の中国の船会社、外国の船会社ともに、基本的には運賃報告の規定に基づいてコンテナ運賃の報告を行っています。今回の条例でも、運賃は報告しなければならないと規定されています。条例の規定の本来の意味は、中国すべての輸出入のコンテナ航路に適用するというもので、つまり、上海市、江蘇省、浙江省でコンテナ運賃の輸出を報告しなければならないだけでなく、その他の港でもコンテナ運賃を報告しなければなりません。しかしながら中国には港が多く、各地方の管理水準の発展速度も一定ではありません。ですから、もし全国の港にも遠洋輸送の運賃を報告するというこの制度を推し進めるなら、運賃報告に関する専門の規定を制定することが必要になってきます。そこで条例の中では、運賃報告に関する規定は別に制定するとしてあります。また、海運条例の施行細則の中にも規定を設けてあります。それは、運賃の報告は別に制定するという規定です。この言葉がどういう意味を持つかということ、運賃報告に関する具体的な規定が設けられるまでは、全国の港ではしばらくの間、運賃報告の制度を実施しないということです。しかし、特に注意していただきたいのは、上海市、江蘇省、浙江省ではコンテナの輸出運賃はこれまで同様、やはり運賃報告を行う必要があるということです。もしこの三カ所でコンテナ運賃の報告を行わなければ、規定に違反します。

青木さんの二つ目のご質問ですが、これもまた反独占の規定と関係がありま

す。確かに、「海運条例」の第 22 条には国際定期船輸送に従事する国際船舶輸送経営者の間で交わされる中国の港の海運同盟の協議、運営協議、運賃協議はすべて、制定後 15 日以内に交通部に報告・記録しなければならないという規定があります。報告・記録しなければ条例の規定に違反します。では、問題のポイントはどこにあるのでしょうか。それは、中国の不正競争防止法の規定のみが、経営者同士が談合したり共謀したりすることを禁止していることです。一般の反独占法の規定からいうと、同業者同士が談合したり、取引条件で共謀したりすれば明らかに反独占法の規定に違反しています。しかし、世界各国では海運業の特殊性を考慮して、また特に定期船輸送の特殊性を考慮して、それぞれの法律で、定期船の会社と海運同盟間の価格に関する合意は反独占法から免除しているのです。そういうわけで、「海運条例」の第 22 条の規定は、海運領域での定期船の会社同士、海運同盟同士の運賃に関する協議について、これの合法性に同意するものであると、理解できます。このような方法は、アメリカの海運改革法の中にも、EU の 4056 号条例にも同様の規定があります。条例がまだ不完全であると先ほども申し上げましたが、この面についてはほぼ問題がないのです。というのは中国の価格法と不正競争防止法では、同業者が共謀し、談合したりすることは許されていないからです。現在海運条例では、船会社同士、海運同盟のメンバー同士のこういった運賃の合意は、報告・記録を行えば合法となるとされていますが、条例というレベルからいえば、しよせん国務院の公布した行政法規に過ぎません。これも、我々が今どうして必死に、早急に海運条例を法律に格上げしようとしているかの原因の一つです。私はここで責任を持って皆様に申し上げます。条例の規定に従えば、運営協議、運賃協議、海運同盟の協議は、正規の手順を踏み、報告・記録を行ったものは合法です。この問題についての回答はこれでよろしいでしょうか。

質問者 1 :

はいよく分かりました。ありがとうございます。

司会者：

そのほかにご質問のある方は？

質問者 2：

私は山形記念財団の一樋と申します。昔、山下新日本汽船という船会社で、日中海運、あるいは中国の港湾の問題などに関係しておりました。30年ぐらい前のことですが。今日、先生のお話を聞いて、ほんとうにもう隔世の感があると大変深い印象を受けました。感謝の言葉をまず申し上げたいと思います。それで時間の関係もあるので、いろいろお尋ねしたいことがございますが、2つの質問と私の若干のコメントを申し上げます。最初は NVOCC のことです。先ほど、その NVOCC については、法律的にも一番進んでいるアメリカを模範にしたということで、私もさすが中国だなと感心、感銘を受けました。ただ私の古い昔の経験ですので、もしかしたら間違っているかもしれませんが、NVOCC の場合は、やはり実際のキャリアと違って、スルー・トランスポーターション全体に対するリーガルな責任をほんとうに持ちうるかどうかということが、私が関係したころは一番大きな問題点だったのです。今後中国当局がその辺の問題をどういうふうにかバーしていかれるか、ここではお答えはなくても結構でございますが、参考に申し上げておきたいと思います。

次はちょっと具体的な質問ですが、いわゆるチャイナ・ブリッジですね。中国の鉄道を使って、ヨーロッパの方へコンテナを輸送するということが行われておりますが、昔はいわゆるシベリア鉄道を使ったトランス・サイベリア輸送というものがございましたが、今後そのサイベリア・ブリッジとチャイナ・ブリッジの競争力をどんなふうにお考えなのか、これは法律の問題ではありませんが、もしなにかコメントを頂ければありがたいと思います。

於学長：

NVOCC の規定については、先ほども申し上げましたように、中国の条例の中の NVOCC に関する部分は、実はアメリカの海運法の規定を参考にしたものなのです。行政管理の角度からいうと、キャリアーと NVOCC では、キャリアー

の方が荷主保護の面でより確かであると考えられます。海上法の角度から見ると、法律ではキャリアであろうと NVOCC であろうとまったく関係ないのです。例えば国際条約のハンブルク規則では運送人の定義として、荷主と輸送契約を結んだものが運送人であるとしているだけです。ですから商法の角度つまり海上法の角度からこの問題を見ると、運送人であるか否かという考えは、送り主と輸送契約を結んだかどうかに関心が集まっているようです。そういうわけで、私は先ほどの方の意見に非常に賛成です。NVOCC は、法律上その民事責任が問われた場合、運送人とみなせばいいのです。中国の裁判所の判決も欧米の裁判所の判決もみなこの観点に立っています。NVOCC がいったん自分の B/L を発行してスルー運賃を徴収すれば、目的港で、例えば貨物が紛失したり破損したりすれば、NVOCC として B/L に記載された運送人の義務を必ず果たさなければなりません。

ヨーロッパアジア間のチャイナ・ブリッジの問題についてですが、私個人としては、連雲港から出発して鉄道でずっとシベリアまで行きヨーロッパに達するというのは、今のところ理論から言えば海運よりもっと経済的で速い輸送方法だと思います。各方面でもこのような考え方が本当に現実となることを望んでいます。しかし現在のこのチャイナ・ブリッジの運営状況からして、その全体の輸送量は海運と比較すると微々たるものだといえるでしょう。ですから、連雲港を出発してシベリアを通過しヨーロッパに達するというこのチャイナ・ブリッジが、もし本当に海運あるいは海外貿易の中でその力を発揮するには、おそらくまだまだ長い道のりを歩まなければならないでしょう。なぜなら輸送量が少ないため、海運との競争力が大きいのかあるいは小さいのか、結局は比較が難しいからです。

司会者：

そのほかにご質問がある方はおられますか？

質問者 3：

国土交通省総合政策局複合貨物流通課の中村と申します。本日は貴重なお話を

お聞かせ頂き、どうもありがとうございました。1点コメントと質問をさせて頂きたいと思っております。先ほどのご説明のなかで、NVOCC についてはアメリカだけで規定されているというお話がありましたけれども、私の今実際やっている業務は、NVOCC に相当する外航利用運送事業に対する許認可の関係をやっておりまして、日本でもそういう法律があつて管理はしているということについてコメントしたいと思います。

次は質問なんですが、中国海運条例で NVOCC を規定するに至るまでの経緯として、この「海運条例」ができる前は、昔の対外貿易経済合作部、現在の商務部の方でライセンスを発行したという話を聞いております。それで今回「海運条例」ができて NVOCC を規定されることになったわけですが、商務部と交通部のその調整の経緯について教えて頂ければと思います。

於学長：

条例による政策が制定されるまでは、中国の法律、法規には NVOCC に関する明確な規定がありませんでした。中国で条例が制定される過程において、これまで大きな論争がありました。それは、NVOCC とフォアダーとの関係についてです。多くの人がフォアダーには NVOCC が含まれており、それらは実際には同じものだと考えています。しかし、我々の間で話し合った結果、フォアダーと NVOCC は法律上では違うものだということが分かりました。中国の行政管理の根拠において、フォアダーはずっと元の経済貿易部、現在の商務部によって管理されてきました。中国では対外貿易の管轄部門は商務部なのです。歴史的な原因のために、50年代からフォアダーという業種はずっと当時の対外貿易部、現在の商務部に管理されてきたのです。中国の交通部は、輸送を管理する国家の交通管轄部門です。立法の過程でそれぞれが真剣に討論した結果、基本的には NVOCC は輸送行為であるという共通の認識、といいますか多数意見に達しました。NVOCC の法的責任の本質は、運送人の責任を果たすということですから、交通管理部門に属しその管理を受けるべきです。一方、フォアダーの法的地位は、荷主の委託を受けて輸送に関する手続きを行うというものです。とはいえ、フォアダーが業務の中でそれを拡張するのを妨げるものでは



ありません。フォアダーについていえば、請け負ってきた貨物を借りてきた船に積み込んで、スルーB/Lを発行してスルー運賃を徴収すれば、フォアダーの身分に変化が生じます。このときこれまでの代理人から運送人へと移行するので、ですから、今の中国のこの問題に対する処理はなかなかよいと思います。仮にあなたがフォアダーだとして、経済貿易部に手続きに行くとしたら、この前提の下で、あなたが自分の業務を拡張してNVOCCをやりたいと思ったなら、今度は交通部に行ってNVOCCの許可を申請すればよいのです。

司会者：

そのほかにご質問のある方、おられますでしょうか？・・・よろしいでしょうか？・・・時間もちょうどいいところだと思いますので、以上を持ちまして、本日の講演会を終了させていただきます。

於学長どうもありがとうございました。

本日ご参加の皆様もどうもありがとうございました。