

2017 年度特許庁委託事業

中国の国際鉄道輸送における税関知的財産権保護  
の現状に関する調査

---

日本貿易振興機構（ジェトロ）北京事務所

2018 年 3 月

## 目次

前書き.....	2
第一章 中国の国際鉄道輸送における税関知的財産権保護の現状.....	3
第二章 中国の国際鉄道輸送における定期列車と路線の設置状況.....	8
一. 現在の主要国際貨物輸送路線の分類と比較.....	9
二. 既存の主要国際貨物輸送定期列車の貨物類型および輸送量.....	19
三. 中国の国際鉄道輸送における鉄道輸送プラットフォーム会社の紹介...	20
第三章 「渝新欧」および「蘇満欧」班列に対するサンプリング調査の状況	22
一. 「渝新欧」班列の概況.....	22
二. 「渝新欧」沿線の重要な検査場と税関の紹介.....	25
三. 「蘇満欧」班列の概況.....	29
四. 「蘇満欧」沿線の重要な検査場と税関の概要.....	33
第四章 中国の国際鉄道輸送における税関通関政策に関する調査研究状況..	38
第五章 鉄道輸送における税関知的財産権保護の体系.....	43
第六章 鉄道輸送における税関知的財産権保護事例の分析.....	46
第七章 鉄道輸送における税関知的財産権保護に向けた対策と提言.....	50

## 前書き

国際鉄道輸送は、国際貿易において海運に次ぐ主要な輸送方式で、輸送量が多く、スピーディーで、輸送上のリスクが小さく、通年定時運行の維持が可能という長所がある。国際鉄道は中国と他の国を結ぶ交通の要路であり、特に「一带一路」（「シルクロード経済ベルト」および「21世紀海上シルクロード」）戦略の枠組みの下、中国と沿線国家との経済貿易協力を深めることは、今後ある程度の長期にわたり重点となってくる。また、国際鉄道の貨物輸送量の大幅な増加に伴い、国際鉄道輸送における税関での知的財産権保護もより大きな挑戦に直面することが予想される。

本調査研究では、公開されている情報の収集や、重要鉄道沿線の税関の現地訪問、重点税関の職員に対する電話インタビュー、関連事例の収集並びに分析といった方法で、中国の税関の国際鉄道輸送における知的財産権保護の現状を網羅的に把握し、中国の税関の鉄道輸送における知的財産権保護システムを理解し、存在し得る問題を分析し、国際鉄道輸送における知的財産権保護をいかに強化していくかについて、権利者に合理的な提案をすることを最終目標としている。

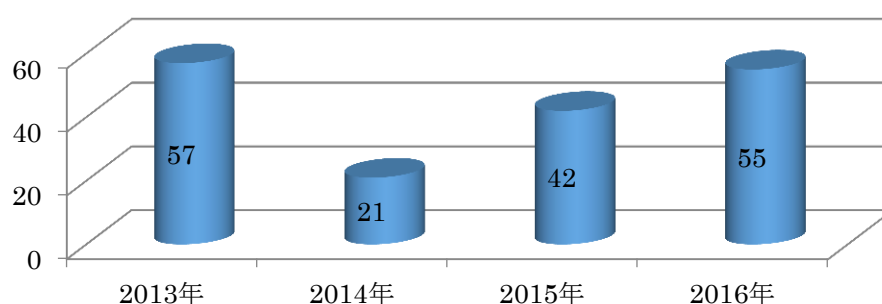
## 第一章 中国の国際鉄道輸送における税関知的財産権保護の現状

税関総署が公表しているデータによると、2016年、中国の税関で採られた知的財産権保護措置は延べ1万9,500件あまりで、実際に押収された被疑侵害輸出入品は1.74万ロットあまり、関連貨物は4205万8,200点あまりに及ぶ。全ての差止データをさらに分析してみると、鉄道輸送においては、差止された被疑侵害製品はわずか0.32%の55ロットしかないことが分かる。

税関総署が過去数年に公表したデータを調べ、2013年～2016年の鉄道輸送における知的財産権侵害事件の差止件数に対して統計分析を行ったところ、この間、中国の税関は毎年平均約2万ロットの被疑侵害製品を差止しているが、鉄道輸送においては、各年度わずか57ロット（2013年）、21ロット（2014年）、42ロット（2015年）、55ロット（2016年）しか差止していないことが分かった。

以上のことから分かるように、鉄道輸送における差止件数は全体として非常に少ない。

押収された被疑侵害製品のロット数



2015年に税関総署が鉄道輸送において差止を行った事件の帰属税関を見てみると、ウルムチ税関と広州税関の占める比率が最も多く、それぞれ45%（19件）と33%（14件）であった。

現在、中欧班列（中国と欧州を結ぶ国際定期貨物列車）の多くがウルムチ税関およびその下部の税関（阿拉山口税関、コルガス税関など）の管轄区域を通過するため、ウルムチ税関の差止め比率が比較的高くなっているのではないかと思われる。また、広州税関は主として東南アジア地域向け鉄道が通過する区域を管轄しているがおりこれまで一貫して知的財産権保護を重視してきたことから、この検査場の知的財産権侵害事件発生率も相対的に高くなっているものと考えられる。同じく広東省の深圳税関も含めると、この地域の2つの税関の事件数は計19件となり、ウルムチ税関と同数で比率は45%に達することが分かる。

つまり、ウルムチ税関、広州税関、深圳税関の事件数で、2015年の鉄道輸送における事件総数の90%に達する。このことから、この3つの税関が国際鉄道輸送における知的財産被疑侵害品取締に係る最重要税関であることが分かる。

#### 2015年鉄道輸送の知的財産侵害品差止め実績の内訳

税関	事件数	比率
ウルムチ税関	19	45%
広州税関	14	33%
深圳税関	5	12%
南京税関	1	2%
南寧税関	1	2%
天津税関	1	2%
北京税関	1	2%

合計	42	100%
----	----	------

(税関総署公表資料を基に作成)

2015年に税関総署が鉄道輸送において差止を行った事件の輸出先を見てみると、中央アジア地域のカザフスタンが19件で約45%を占めている。カザフスタン行きの貨物は主としてウルムチ税関から輸出される。

2015年鉄道輸送の知的財産侵害品差止め事件に係る輸出先内訳

輸出先	事件数	比率
カザフスタン	19	45%
中国香港	7	17%
ブルガリア	5	12%
イギリス	4	10%
フィリピン	3	7%
ガンビア	1	2%
モロッコ	1	2%
ウズベキスタン	1	2%
ベトナム	1	2%
合計	42	100%

(税関総署公表資料を基に作成)

2015年に税関総署が鉄道輸送において差止を行った製品を見てみると、靴類、かばんおよび皮革製品、通信設備、腕時計といった製品の事件数が多い。これは鉄道輸送における模倣品頻発分野である。

2015年鉄道輸送の知的財産侵害品差止め事件に係る製品内訳

製品	事件数	比率
靴類	11	26%
かばんおよび皮革製品	10	24%
通信設備	9	21%
腕時計	6	14%
その他	3	7%
その他電気機械製品	1	2%
その他軽工業製品	1	2%
金具・機械	1	2%
	42	100%

(税関総署公表資料を基に作成)

2015年に税関総署が鉄道輸送において差止を行った事件の輸出入別を見てみると、輸出事件が40件で約95%、輸入事件が2件で約5%となっている。ここから分かるように、輸出における模倣品事件がやはり大多数を占めているが、しかし輸入においても模倣品問題が存在しているということは、重視されるべきである。

#### 2015年鉄道輸送の知的財産侵害品差止め事件に係る輸出入内訳

輸出入別	事件数	比率
輸出	40	95%
輸入	2	5%
合計	42	100%

2015年に税関総署が鉄道輸送において差止を行った事件の権利者国籍を見てみると、アメリカの権利者が被害者となった侵害事件が最も多く、18件で約43%となっている。日本の権利者の被害事件も4件あり、比率は約10%である。

## 2015 年鉄道輸送の知的財産侵害品差止め事件に係る権利者国籍の内訳

権利者国別	事件数	比率
アメリカ	18	43%
スイス	6	14%
フランス	5	12%
日本	4	10%
ドイツ	3	7%
韓国	4	10%
イタリア	2	5%
	42	100%

上記の調査研究および分析結果をまとめると、現在、中国の税関の鉄道輸送における事件は、主としてウルムチ税関、広州税関、深圳税関の3つに集中していることが分かる。

事件がこの3つの税関に集中している理由は、鉄道路線の設置が大きく関係している。まず、中欧班列は現在大きく発展している定期列車で、貨物輸送量も多く、中国からヨーロッパに向かう貨物は主としてウルムチ税関管轄の阿拉山口検査場とコルガス検査場から欧州へ輸出される。この2つの検査場から輸出される貨物量は、エレンホト税関と満洲里税関から輸出される貨物量を遥かに上回る。そして、広州と深圳は中国南方において経済が最も発達した市場であり、産業や、大型市場、外国企業が多数集中しているため、多くの製品がこの2都市で荷積され輸出される。東南アジア諸国に輸出される貨物も主にこの2都市からである。



## 第二章 中国の国際鉄道輸送における定期列車と路線の設置状況

2013年に中国指導部が「シルクロード経済ベルト」構想を打ち出し、2014年に中国鉄道総会社が貨物輸送改革を推進して以来、新ユーラシア・ランドブリッジ(第2ユーラシア・ランドブリッジ)およびシベリア・ランドブリッジをベースに、中欧貨物輸送定期列車、中俄(中ロ)鉄道貨物輸送線、中央アジア鉄道貨物輸送路線、および東南アジア鉄道貨物輸送路線を主要路線とする国際輸出鉄道網がほぼ形成されている。

中国の国境地域には、満洲里、綏芬河、エレンホト、阿拉山口、丹東、図們、集安、凭祥、山腰の9つの国境鉄道検査場があり、ロシア、モンゴル、カザフスタン、北朝鮮、ベトナムの5カ国の鉄道と相互接続している。現在開通している中欧班列は主として阿拉山口から出国し、カザフスタンを通過して、欧州大陸の中央部に入る。中ロ班列は満洲里および綏芬河から出国し、ロシアに入り、または再び欧州の他の国に入る。ほかに、エレンホトからモンゴルに入ってから、ロシアや欧州あるいは中央アジアに至るルートもある。これに対し、雲南省や広西チワン族自治区から出国して南アジアおよび東南アジアに至る路線は、現在レールがまだ完成していない。また、沿線に係る国際安全の形式や、国家間の領土主権紛争の問題も主な障害となっている。

21 世紀宏観研究院の推計<sup>1</sup>では、2014 年、中国の対 EU 輸出総額は 2 兆 2,800 億元、中欧班列の比率上限の 3% で計算すると、同年の中欧班列による輸送額は約 684 億元。この比率が変わらず、かつ中国と EU の貿易が現在の成長速度を維持するものと仮定した場合、2019 年の中欧班列による輸送額は 1,020 億元、2023 年には 1,401 億元に達すると見込まれる。たとえ貿易成長速度が維持できなくとも、中国と EU 諸国との貿易における中欧班列の役割が大きくなり比率が相対的に高まるにつれ、輸送額も 1 千億元規模に達するのは時間の問題だと思われる。これほど大規模な貿易額・貿易量は、注目すべきものである。

## 一．現在の主要国際貨物輸送路線の分類と比較

### (一) 欧州諸国を目的地とする中欧班列貨物輸送路線

人民日報海外版の報道<sup>2</sup>によると、2017 年 5 月末時点で、中欧班列は 51 条路線が開通・運行している。中国国内の始発都市は、重慶、鄭州、成都、武漢、蘇州、義烏、合肥、陝西、長沙などの 27 都市である。これらの都市から、ドイツのデュースブルク、ハンブルク、ロシアのチェルケスク、チェリヤビンスク、カールガ、ポーランドのウッチ、ワルシャワ、マワシエビチェ、チェコのパルドウ

---

<sup>1</sup> 『21 世紀経済報道』:「地方がこぞって名乗り『中欧班列』: 未来の市場規模は 1 千億元台に」、2015 年 06 月 05 日 00:59、新浪财经、<http://finance.sina.com.cn/china/20150605/005922351456.shtml>

<sup>2</sup> 『人民日報』記者 楊俊峰:「中欧班列がもたらした経済貿易の新たなチャンス」、2017 年 05 月 15 日 08:08、[人民網—人民日報海外版](http://world.people.com.cn/n1/2017/0515/c1002-29274855.html)、<http://world.people.com.cn/n1/2017/0515/c1002-29274855.html>

ビツェ、スペインのマドリード、オランダのロッテルダム、ベラルーシのブレスト、フランスのリヨンなど、欧州 11 カ国 28 都市の主要駅に向かう。

以下は、新疆ウイグル自治区の阿拉山口から出国する中欧班列の最も代表的な 5 路線である。

税関	列車名	始発駅	国内経由駅（都市）	終着駅
阿拉山口 (コルガス)	渝新欧	重慶團結村駅 重慶西部物流園区	西安、蘭州、ウルムチ	ドイツ デュースブルク
	蓉欧快鉄	成都城廂駅 成都青白江コンテナセンター駅	宝鷄、蘭州	ポーランド ウッチ
	鄭新欧	鄭州圃田駅 鄭州鉄道コンテナセンター駅	ノンストップ	ドイツ ハンブルク
	漢新欧	武漢呉家山駅	西安、蘭州、ウルムチ	チェコ、ポーランド
	義新欧	義烏鉄道西駅	合肥、西安、蘭州、ウルムチ	スペイン マドリード

「渝新欧」を例にとると、カザフスタンを出た後、ロシアではなく中央アジアを通過するのが、本来なら明らかに最短路線である。しかし実際は北進してロシア国内に入り、旧ユーラシア・ランドブリッジ（第 1 ユーラシア・ランドブリッジ）を経て、欧州の他の国へ入っている。やや遠回りになるが、安全かつ順調であることが第一ということなのだろう。

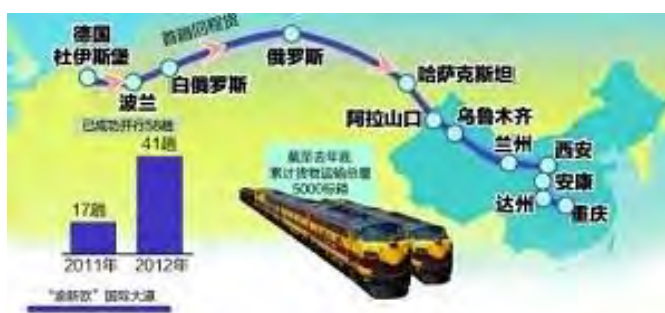


図 5 : 「渝新欧」国際貨物輸送鉄道線/百度图片

「渝新欧」班列と「鄭新欧」班列を比べてみると、やや異なる点があることが分かる。カザフスタンを出た後、「鄭新欧」はさらに北進してモスクワに行くのではなく、クラスノエを経て、ドイツのハンブルクに到着する。





图6：「渝新欧」と「鄭新欧」の路線の比較/百度图片

「蓉欧快鉄」も阿拉山口を出た後、路線はほぼ同じであり、わずかに異なる点があるのみである。



图7：「蓉欧快鉄」の路線図/百度图片

「義新欧」班列が特殊なのは、新疆の阿拉山口検査場からカザフ



スタンを経て、ロシア、ベラルーシ、ポーランド、ドイツ、フランスとほぼ欧州を横断し、終点は欧州大陸の最西端・スペインのマドリッドまで到達している点である。



图8:「義新欧」班列の路線図/百度图片

『21世紀経済報道』のまとめと分析<sup>3</sup>によれば、既に通している中欧班列には次のような共通点がある。

1. 運行頻度の継続的増加。最も早く開通した「渝新欧」鉄道を例にとると、2014年、「渝新欧」は計130本の定期列車が開通し、2011年1月28日の運行開始以来の最高記録となった。2015年には、往路150本、復路150本、計約300本の定期列車が開通すると見込まれている。
2. 中西部地域の積極性。現在開通している中欧班列を見てみると、始発駅の多くは中西部の主要都市である。これはそのロケーシ

<sup>3</sup> [21世紀経済報道](http://finance.sina.com.cn/china/20150605/005922351456.shtml): 「地方がこぞって名乗り『中欧班列』: 未来の市場規模は1千億元レベルに」、2015年06月05日00:59、新浪财经  
<http://finance.sina.com.cn/china/20150605/005922351456.shtml>

ヨンの優位性と関係があり、内陸に属する中西部地域が中欧班列を通じて対外貿易の新ルートを切り開き、地域全体の競争力を高めようとしていることとも関係している。一方東部地域も徐々に中欧班列に参入しており、特に「義新欧」は、世界最長の貨物輸送列車となった。

3. 政府の補助や支援の手厚さ。現在、中欧班列の編制方式には、国有あるいは国有持株会社が運営企業を設立し、大手の民間物流企業が運営企業になる、または民間企業や外資企業が自発的に運営するなどがある。大多数の中欧班列は政府からの財政補助を受けており、価格面でも港湾と競争関係にある。

## (二) 主としてロシア極東地域を経由する国際貨物輸送定期列車

西部の新疆ウイグル自治区から出国し、まずはカザフスタンに入る中欧班列に対し、内モンゴルおよび東北地域から出国し、直接ロシアに入る路線、即ち「中ロ班列」は、呼称そのものが、「中欧班列」との違いを最も顕著に表している。実際にはこの班列に属する列車の多くが欧州のある国の駅を最終目的地としているが、出国する検査場の違いと、主要経路とする第1ユーラシア・ランドブリッジ（シベリア・ランドブリッジとも呼ばれる）という特徴を表したものに他ならない。下表は「中ロ班列」の主要路線の概況である。

出国税関	列車名	始発駅	国内経由駅	終着駅
満洲里 (綏芬河)	渝満欧	重慶団結村駅、 成都	西安、鄭州	ロシア チェルケスク、 ドイツ デュースブルク
	蘇満欧	蘇州高新区総合保税區 監督管理区	ノンストップ	ポーランド ワルシャワ

		蘇州鉄道貨物輸送西駅		
	粵満欧	広州大朗駅	北京西、ハルビン、 ハイラル	ロシア モスクワ
エレンホト	鄭欧班列	鄭州	フフホト	ドイツ ハンブルク

表 2 : 「中ロ班列」(内モンゴル出国路線) の概況/作者自作

最も代表的な「蘇満欧」を例にとると、上海鉄道局蘇州西駅を发车し、新疆ではなく内モンゴルの満洲里検査場から出国し、ポーランドのワルシャワに向かう。



図 9 : 「蘇満欧」路線図/百度图片

東北地域の黒竜江省では、2015年に「哈(ハルビン)ロ欧」国際定期列車が開通した。また、長春発の「長満欧」班列は、満洲里検査場から出国し、ドイツのシュヴァルツハイデを終点とする、東北発のもう1つの重要な列車である。現在は週5本以上の運行が常態化しており、欧州6カ国18駅をカバーするに至っている。同列車



は、現在では中国東北地域において運行頻度が最も高い中欧班列と  
なっているだけでなく、税関の統計データによれば、その輸送量も  
満洲里から出国する中欧班列 26 本の総輸送量の 1/7、総輸送額の  
1/10 を占めるに至っている。2017 年の総輸送量は、10,000TEU を  
突破すると見込まれている。

### (三) 中央アジア行きの国際定期列車

中央アジア行きの国際定期列車は、新疆の阿拉山口から出国し、  
カザフスタンを経て中央アジアの中央部に入るという昔ながらの  
ルートである。2015 年 7 月に開通した「蘇新亞」は、現在中央ア  
ジアに至る主要路線となっている。貨物は蘇州税関で検査を受けた  
後、蘇州西駅で荷積され、列車は新ユーラシア・ランドブリッジ中  
国区間の西の要衝・阿拉山口から出国し、中央アジアのカザフスタ  
ンやウズベキスタンといった国々へ向かう。

もう 1 本は、浙江省の義烏発の列車である。2013 年 4 月、義烏  
からアルマトイに至る中亚班列が初めて開通し、その後、イランの  
テヘランを終着駅とする国際鉄道貨物輸送列車が開通した。

2015 年 11 月、義烏税関で管理監督した輸出入コンテナは累計  
4,908TEU で、前年同期比で 70%増加した。このうち輸出先がヨー  
ロッパの輸出コンテナは 1,500TEU を超え、輸出入総額（中央アジ  
ア、ヨーロッパを含む）は前年同期比 1.5 倍の 12 億 1,000 万元に  
達した。定期列車の運行開始から 1 年で、日用消耗品の輸出上位 3

品目であるアパレル、靴下、アルミ製品の輸出額はいずれも4,000万円を超えた。輸入では、フローリング材、ワイン、ひまわり油が上位3品目となった。



図 12：義烏～イラン貨物輸送列車の路線/百度图片

この他、「合(肥)新欧」(現在は中央アジア止まり)、「天馬号」(甘肅省武威～中央アジア)などの列車も相次ぎ開通しており、中央アジア行きの定期列車は日増しに充実してきている。

出国税関	列車名	始発駅	終着駅
阿拉山口/ コルガス	蘇新亜	蘇州高新区総合保税區監督 管理區 蘇州鉄道貨物輸送西駅	カザフスタン アルマトイ
	義新亜	義烏西駅	カザフスタン アルマトイ、イラン テ ヘラン
	「長安号」	西安	カザフスタン アルマトイ
	「天馬号」	甘肅省武威	カザフスタン アルマトイ

	合(肥)新欧	合肥貨物輸送北駅	カザフスタン アルマトイ
	連新亜	江蘇省連雲港	カザフスタン アルマトイ

表 3：中央アジア貨物輸送定期列車の概況/作者自作

#### (四) 南アジア、東南アジア行きの国際貨物輸送路線

他の路線と比較すると、中国西南部の国境から出国し南アジア、東南アジアに向かう路線は、まだ計画あるいは準備段階にある。中国国内の鉄道路線は既に広西チワン族自治区の凭祥まで敷設が完了しており、ベトナム側のレールと直接つなぐことができる。しかし、さらに東南アジアに路線を拡大することは短期間では不可能である。同様に、物理的距離から見ると、中国国内で製造業が発達している東南部の沿海省からユーラシア大陸に向かう最近の路線は、雲南省やチベット自治区のような西南部から出国しているが、自然条件が不利なことに加え、より大きな要素として、インドや ASEAN 諸国との間に、政治や領土面における見解の不一致や激しい紛争までも存在することが挙げられる。この路線は恐らく当面の間開通不可能であろう。

中国西南部の国境から出国し ASEAN 諸国に向かう国際鉄道路線の輸送量も、他の路線と比較すると、かなり少ない。凭祥検査場を例にとると、2005 年の貨物輸出入量は 52 万 5,500 トン、2006 年は 56 万 7,300 トン、2007 年は 126 万トンとなっている。

## 二. 既存の主要国際貨物輸送定期列車の貨物類型および輸送量

統計によると、既に開通している国際貨物輸送定期列車は累計 3,200 本を超える。データをまとめ、比較してみると、路線別の対外貿易における主要貨物種別と貨物輸送量の大小が見えてきた。

路線	列車名	主要貨物種別	開通時期と運行頻度	貨物輸送量および輸送額の規模
中欧班列	渝新欧	ノート PC、自動車およびパーツ、酒類など	2011 年 6 月開通。	開通後 6 年で運行本数は 1000 本に達した。運行本数は全国総本数の 45%、輸送額は全国総額の 85% を占める。
	蓉欧快鉄	(華東、華南、華北および成都現地の対外貿易企業からの) IT 製品、自動車部品、家電製品、アパレル・靴・帽子、工業製品、日用品など	2013 年 4 月 26 日開通。現在は毎週金曜日に安定的に定期運行している。少なくとも週に 1 本運行。	2016 年 11 月末時点で、累計 362 本 (約 14,650 車両) が運行しており、運行速度は最も速い。
	鄭新欧	(河南省、山東省、浙江省、福建省などからの) 軽工業類、自動車パーツ、建設機械、医療機器などの工業製品、およびノート PC、外付けハードディスクなどの電子製品類など	2013 年 7 月 18 日開通。現在は月に 10 本運行。	2013 年～2016 年末まで計 325 本運行。2014 年末時点の、輸送請負貨物は計 5 万 2,200 トン、輸送額は 4 億 7,500 万米ドル、同時期の貨物列車総本数の 30%、貨物総量の 40% を占めた。
	漢新欧	PC、モニター、自動車部品、繊維製品・アパレル、機械設備、日用品、子供用玩具	2012 年 10 月 24 日開通。現在は週に 3 本運行。	2016 年に 300 本に達すると見込まれる。
	義新欧	日用品、繊維製品・生地・電子製品などの OEM 生産品	2014 年 11 月開通。現在は運行常態化が実現しており、週 1 本から週 2 本に増便した。	2017 年 3 月までに往復 131 本が運行し、計 11,077 TEU の貨物を輸送。
中ロ班列	渝満欧	IT 製品、自動車部品、酒類など	2014 年 11 月 24 日開通。	各回の輸送額は 800 万円に達する。
	蘇満欧	電気機械製品、ノート PC、タブレット PC など	2013 年 9 月開通。 2015 年より週に 1 本。	2015 年末までに計 125 本を運行、輸送貨物量

		の高付加価値電子製品、工業製品および自動車パーツ、ベビー用品、事務用品、アパレルなど		は1万2,000TEU/6万5,000トン、輸送額は11億3,500万米ドルに達する。
	粵満欧	家電、PC パーツ、自動車パーツ、アパレル・靴・帽子など	2016年8月29日開通。現在は毎週定期運行。	運行8カ月で、計26本を運行、輸送貨物量は1,710TEU、輸送額は1億1,700万米ドル超。

表4：貨物種別と貨物輸送頻度、貨物輸送量、輸送額/作者自作

全ての定期列車の中で、「渝新欧」と「蘇満欧」の2路線が主導的地位を占める。

### 三. 中国の国際鉄道輸送における鉄道輸送プラットフォーム会社の紹介

調査を通じ、「中欧班列」の編制方式には、国有あるいは国有持株会社が運営企業の設立を手がけ、大手の民間物流企業が運営企業になる、あるいは民間企業や外資企業が自発的に運営するなどの方式があることが分かった。例えば、渝新欧（重慶）物流会社のような中国国有資本の会社もあれば、義烏天盟実業会社のような民間企業もあり、さらに鄭州国際陸港開発建設有限公司のような組織が複雑な会社もある。

渝新欧（重慶）物流会社は、ユーラシア国際鉄道共同輸送路線の運営専門のプラットフォーム会社として、2012年4月12日、国家鉄道総局、中鉄快運公司、重慶市政府の共同出資により設立された。現時点で唯一の、中国、カザフスタン、ロシア、ドイツ4カ国

の鉄道部門および重慶交運ホールディングスの「四国五方」の合資により設立された鉄道物流企業でもある。

我々が収集した国際鉄道輸送路線にかかわるプラットフォーム会社の情報の一部は以下の通りである。

路線名称	プラットフォーム会社	関連サイト
渝新欧	渝新欧（重慶）物流有限公司	<a href="http://www.yuxinoulogistics.com/">http://www.yuxinoulogistics.com/</a>
蓉欧	成都重欧班列物流有限公司	<a href="http://chengdu0219512.11467.com/">http://chengdu0219512.11467.com/</a>
鄭新欧	鄭州国際陸港開発建設有限公司	<a href="http://www.zzguojilugang.com/">http://www.zzguojilugang.com/</a>
漢新欧	武漢漢欧国際物流有限公司	<a href="http://www.11467.com/qiye/27605742.htm">http://www.11467.com/qiye/27605742.htm</a>
義新欧	義烏市天盟実業投資有限公司	<a href="http://www.yixinou.com/">http://www.yixinou.com/</a>
蘇滿欧	中鉄多聯上海分公司	<a href="http://3802189.b2b.tfsb.cn/">http://3802189.b2b.tfsb.cn/</a>
粵滿欧	広州大順発国際物流有限公司	<a href="http://dashunfa.cn.globalimporter.net/">http://dashunfa.cn.globalimporter.net/</a>

中継駅において輸送品（コンテナ）の追加があるか否かについては、調査において、渝新欧（重慶）物流有限公司および中鉄聯運上海分公司の職員がいずれも、「渝新欧」班列は重慶を発車後、阿拉山口まで途中停車しないと明言している。「中欧班列」、「中重班列」の中には途中の駅で停車するものもあるが、鉄道部門が定期点検を行うのみで、通常の状態ではコンテナを追加することも開けることもないという。中継駅付近の貨物を国外に輸送する必要がある場合は、クライアントは貨物を一旦重慶まで運ぶか、他の列車に積んでしまうとのことで、いずれにせよ中継駅から追加で積むことはない。

<sup>4</sup> この問題に対する重慶、蘇州、南京税関の回答も、関連物流企業の回答と一致しており、コンテナを追加することも開けることもないとのことであった。

<sup>4</sup> 面談調査による中鉄聯運上海分公司の職員の発言。調査日：2017年7月12日午前11:00。場所：上海市楊浦区周家嘴路4041号301事務室。

### 第三章 「渝新欧」および「蘇満欧」班列に対するサンプリング調査の状況

「一带一路」下の中国陸路税関における知的財産権保護の現状を理解するため、本調査研究では、既にある程度の規模に達している国際鉄道貨物輸送路線として「渝新欧」と「蘇満欧」の2路線を選び、主として貨物輸送量、貨物種別、差止事例とデータ、通関方式、中継駅への停車状況、税関の検査実態とその法的根拠、知的財産権保護の新措置などについて調査を行った。

一点、「渝新欧」、「蘇満欧」あるいは他の中欧班列は、単一路線ではなく、大部分に「1幹線2支線」や「1幹線多支線」といった状況が存在するため、本報告では、路線を簡略化し、最も主要な幹線の状況のみを調査対象としたことを予め説明しておく。

#### 一. 「渝新欧」班列の概況

##### (一) 「渝新欧」路線設立の背景

「渝新欧」は重慶からヨーロッパに至る国際鉄道大動脈である。第2ユーラシア・ランドブリッジを形成する国際鉄道路線を走り、重慶から出発し、西安、蘭州、ウルムチを經由して、北疆鉄道を西に進み、国境の阿拉山口検査場からカザフスタンに入り、ロシア、ベラルーシ、ポーランドを経て、ドイツのデュースブルクに至る、

全長 11,179km の路線で、所要日数は 16 日と、海運より 20 日あまり短く、料金は航空輸送の 5 分の 1 である。この路線は、沿線 6 カ国の鉄道および税関部門が共同設立した。重慶はユーラシア・ランドブリッジの新たな起点となった。「渝新欧」の名称は、沿線の中国、ロシア、カザフスタン、ベラルーシ、ポーランド、ドイツの鉄道部門が共同で決定した。

## (二) 「渝新欧」の路線と駅の分布

1 本の幹線は、中国の重慶とドイツのデュースブルク間を往復する。往路は重慶が始発で、阿拉山口を出た後、カザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランド、チェコ、ウクライナ、リトアニア、ラトビアなどの国を経て、終点デュースブルクに到着した後、引き続きオランダ、ベルギー、フランス、イタリア、スウェーデン、ハンガリー、チェコなどのヨーロッパの他の国に向かう。復路は重慶から中国内陸部や他の東南アジア諸国に向かう。

複数の支線：2016 年、「渝新欧」にはコルガス、エレンホト検査場を通過する 2 つの出国路線と、ドイツのヘルネ、ハンブルクおよびリトアニアのシャルチニンカイなどの分配地点が増加された。現在「渝新欧」はドイツ、オランダ、ベルギーなど 12 カ国に集結・分配地点が設けられており、沿線 40 都市あまりをカバーしている。

重慶から阿拉山口を経てカザフスタン、ロシア、ベラルーシへ向かうルート为例にとると、全長 11,197km、往路の所要日数は 13～14 日、復路は 17～18 日である。往路は週に 7～9 本、復路は週に 3



～5本運行している。通常、1本の列車は41のコンテナを運び、コンテナ1つの大きさは40フィートである。

### (三) 「渝新欧」の運行本数と輸送額

「渝新欧」(重慶)物流有限会社の自社データによると、「渝新欧」は2015年以降、復路も運行する公共列車となった。開通から現在まで計1,376本が運行しており、このうち往路は926本、復路は452本である。2016年通年では420本が運行され、このうち往路は278本、復路は142本であった。<sup>5</sup>2017年1～6月の総運行本数は446本で、このうち往路は228本、復路は184本であった。

重慶市物流弁公室が公表した最新のデータによると、2017年10月8日の時点で、中欧班列(重慶)は計1,417本運行しており、本年度の運行数は507本(往路303本、復路204本)で、年度500本の運行目標を前倒しで達成した。国慶節の長期休暇の期間だけでも、中欧班列(重慶)は12本(往路5本、復路7本)運行された。重慶市物流弁公室では、中欧班列(重慶)は今年通年の運行本数が650～680本<sup>6</sup>に達すると予測している。

2016年、「渝新欧」の輸送額は168億8,000万元に達し、輸送額は阿拉山口を出国する全中欧班列の輸送総額の80%を占めるに至った。<sup>7</sup>対外貿易は輸出が輸入を上回っている。

<sup>5</sup> 新華社: 2016年渝新欧列車420本運行、2017年1月17日、

<http://news.gaotie.cn/guojij/2017-01-17/373961.html>、サイト訪問日時: 2017年9月20日。

<sup>6</sup> 鳳凰網重慶総合: 内陸部に開放的なポジションを建設 中欧班列(重慶)、既に年500本の目標を達成、2017年10月12日 06:50、[http://cq.ifeng.com/a/20171012/6059658\\_0.shtml](http://cq.ifeng.com/a/20171012/6059658_0.shtml)、サイト訪問日時: 2017年10月15日。

<sup>7</sup> 鳳凰網重慶: 「渝新欧」が中欧班列の重要ブランドに 去年の輸送額は168億8,000万元、出所: 重慶日報、2017年04月16日 07:15、[http://cq.ifeng.com/a/20170416/5580122\\_0.shtml](http://cq.ifeng.com/a/20170416/5580122_0.shtml)、サイト訪問日

#### (四) 輸出入貨物種別

「渝新欧」による貨物輸出は、開通当初のノート PC (IT) 製品オンリーという状況から、機械設備、自動車完成車および部品、コーヒー豆など多品目に拡大した。貨物輸入の面では、ヨーロッパの複数国の自動車および部品、機械設備、化粧品、ビール、粉ミルクなどが含まれている。輸出貨物の具体的種別としては、純中国製は少なく、OEM 生産品が多い。例えば重慶フォックスコンの HP コンピュータは全輸出量の 40%を占めている。貨物は現地重慶の他、浙江省、広東省、上海市など、他地からも供給されている。税関部門は貨物種別に特化した統計をとっていないが、大まかに見て数が最も多いのは、バイク、汎用エンジンを含む電気機械製品である。

## 二. 「渝新欧」沿線の重要な検査場と税関の紹介

本調査研究では、「渝新欧」の始発地税関である重慶税関に対しては実地調査とインタビューを、中国国内の経由地税関である西安税関に対しては電話によるインタビューを行った。出国地税関である阿拉山口税関とコルガス税関は実地調査の対象外であるため、公開されている資料を調べることで、以下の最主要検査場および税関の状況についてまとめた。

### (一) 重慶検査場および税関

重慶税関は 1980 年 5 月に開設され、数度の変更を経て、現在の

管轄区域は重慶市の行政区画となっており、その面積は 8 万 2,400km<sup>2</sup>で、江北空港、寸灘港の 2 つの正規検査場を除くと、陸路の検査場は、中鉄聯集鉄道センター駅、それから重慶両路寸灘保税港区、西永総合保税区、江津総合保税区の 3 つの税関特殊監督管理区域が設けられている。

重慶税関公式サイト<sup>8</sup>の紹介によると、知的財産権保護に関する内部機構は法規処と通関監督管理処である。法規処は知的財産権を税関において保護する職能部門で、通関監督管理処は管轄内における知的財産権保護の監督管理や、通関操作規程において一部の職責を担っている。

9 月 19 日の実地調査とインタビューを通じ、遅れて発展した西南地域における内陸税関として、重慶税関は国際貨物輸送定期列車の開通後、海関総署による通関改革という背景もあり、監督管理措置は日々向上しており、貿易の簡便化と知的財産権保護との矛盾を解決すべく努力していることが分かった。まず設備をアップグレードさせ、現在は大型移動式 X 線コンテナ検査装置を設置完了し、通関効率が大幅に向上した。そして、リスクコントロールの面では抜き取り検査を実施しており、その成果は顕著で、郵便ルートを使った高級ブランド品の知的財産権侵害貨物押収に成功した。鉄道輸送ルート全体では今年度 7~8 件の類似案件があると見られており、主として中国企業の知的財産権の侵害案件も含まれている。<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> <http://chongqing.customs.gov.cn/>

<sup>9</sup> 重慶税関法規処幹部、在重慶税関座談会でのスピーチ、2017 年 9 月 19 日午前 9:30、重慶市渝北区龍

## (二) 阿拉山口検査場および税関の概況

現在、新疆から出国し、運行が常態化している中欧班列・中亜班列は17本ある。2017年1～8月期の運行列車は累計1,329本、貨物輸送量は54万100トン、輸送額は78億6,000万米ドルに達しており、右肩上がりの成長を遂げている。現在カザフスタン～中国間には、ドストゥク～阿拉山口鉄道とアルティンコル～コルガス鉄道の2本の国際鉄道が走っている。建設中の3本目の新路線は、中国のカラマイ市を起点とし、塔城市（チョチェク市）を経てカザフスタンのアヤグズに至るルートで、2019年の完成を目指している。これらの情報はいずれもランドブリッジ物流連盟の広告情報プラットフォーム上で公表されている研究報告書<sup>10</sup>がソースである。

ゆえに、阿拉山口の輸出入検査場としての地位は日増しに高まっている。2016年に阿拉山口鉄道検査場を通関した貨物は、前年同期比20.6%増の746万8,000トン。このうち、12月は前年同期比52.1%増の66万8,000トンであった。輸出入を見ると、2016年に鉄道税関を通過した貨物は全体として「入増出減」（輸入が増えながら、輸出が減少している——訳注）の状態にある。このうち、輸入は前年同期比40.2%増の465万5,000トンで、鉄道全体の通関量の62.3%を占め、輸出は前年同期比2%減の281万3,000トンで、鉄道全体の通関量の37.7%を占めた。全体として、国の鉱物資源

---

山一路1号、重慶税関。会議は会議室613で開催された。

<sup>10</sup> ランドブリッジ物流連盟の広告情報プラットフォーム：2016年のランドブリッジ輸送指標と中欧班列に関するデータ分析および2017年中欧・中亜班列の発展予測、2017年4月28日公表、[http://www.360doc.com/content/17/0428/11/27551029\\_649311543.shtml](http://www.360doc.com/content/17/0428/11/27551029_649311543.shtml)、閲覧日：2017年10月5日。

採掘および木材資源伐採に対する抑制強化や、中国国内の鉱物資源価格の安定、需要の回復などの影響で、2016年に阿拉山口鉄道検査場を経て輸入された金属鉱石、鋼材、食糧、木材などの貨物は、それぞれ176.2%、34.1%、143.5%、7.9%増加した。1991年の鉄道検査場開設と通関開始以来、2016年12月末までに、阿拉山口では累計2億100万トンの貨物を通関している。<sup>11</sup>

阿拉山口税関には鉄道専用の検査設備がある。

### (三) 西安検査場および税関

西安駅は多くの中欧班列が経由する駅で、新疆から出国する列車は全てここを通過する。「渝新欧」も例外ではない。西安税関は1984年に開設され、管轄区域は当初、陝西省・甘肅省・寧夏回族自治区・青海省の4省・自治区を広く包括していたが、1989年9月に陝西省のみに調整された。下部に西安咸陽空港税関と宝鷄税関が属する。

8月の電話によるインタビューの結果、西安税関は長安号（西安発ロッテルダム行き）の始発地税関であるが、「渝新欧」の経由税関としては、知的財産権問題に関する検査を行っていないことが分かった。輸出貨物はほとんどが農産物や大型機械などの一次産品で、知的財産権侵害の状況は存在しない。したがって関連データや事例も存在しない。<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> 同注釈12。

<sup>12</sup> 西安税関法規処科長：電話によるインタビューの内容。調査実施日：2017年8月。

### 三. 「蘇満欧」班列の概況

#### (一) 「蘇満欧」路線の設立と運行状況

「蘇満欧」は蘇州鉄道貨物輸送西駅を出発し、華東、華北、東北地域を縦断し、内モンゴル自治区の満洲里から出国し、ロシア、ベラルーシ全域を横断して、最終的にポーランドのワルシャワに到着する、全程 11,200km の定期列車である。中国国内初の 1 時間を時間計測単位とする中欧班列輸送線で、輸出時の最短所要日数は 12 日である。2013 年 9 月 29 日に運行開始された。2016 年 6 月 8 日、中欧班列を統一ブランドとすることが正式に発表され、「蘇満欧」は中欧班列（蘇州～ワルシャワ）と改称された。

報道によると、「蘇満欧」中欧班列は 2017 年上半期に輸出列車が計 78 本運行され、輸送額は 6 億 2,300 万米ドルに達し、前年同期比でそれぞれ 90.2%、86.0%増加した。<sup>13</sup>

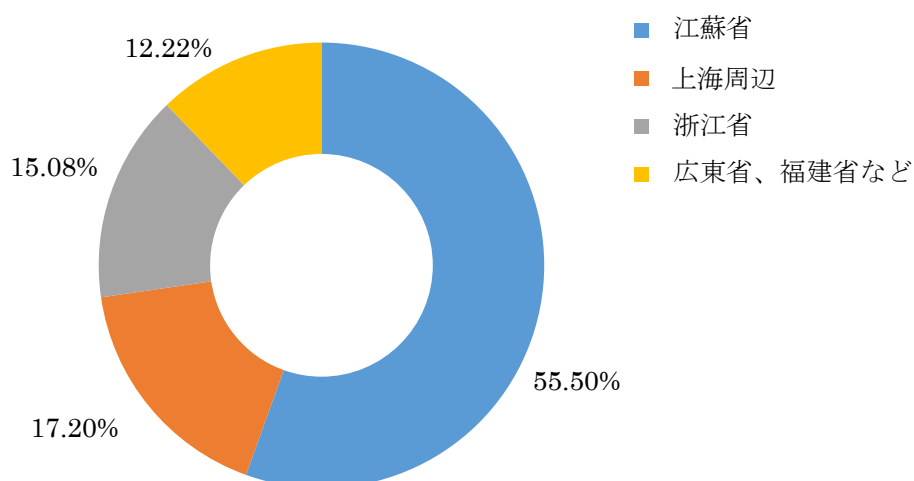
#### (二) 「蘇満欧」の主な貨物の供給源

「蘇満欧」ブランドの認知度が徐々に向上するにつれ、その集荷範囲も拡大している。統計によると、「蘇満欧」の中国国内の貨物供給源は、江蘇省が輸出量全体の 55.5%、上海周辺が 17.2%、浙

---

<sup>13</sup> 情報ソース：<http://www.js.chinanews.com/75/2017/0710/38050.html>

江省が 15.08%を占め、その他 12.22%が広東省、福建省など全国各地となっている。<sup>14</sup>



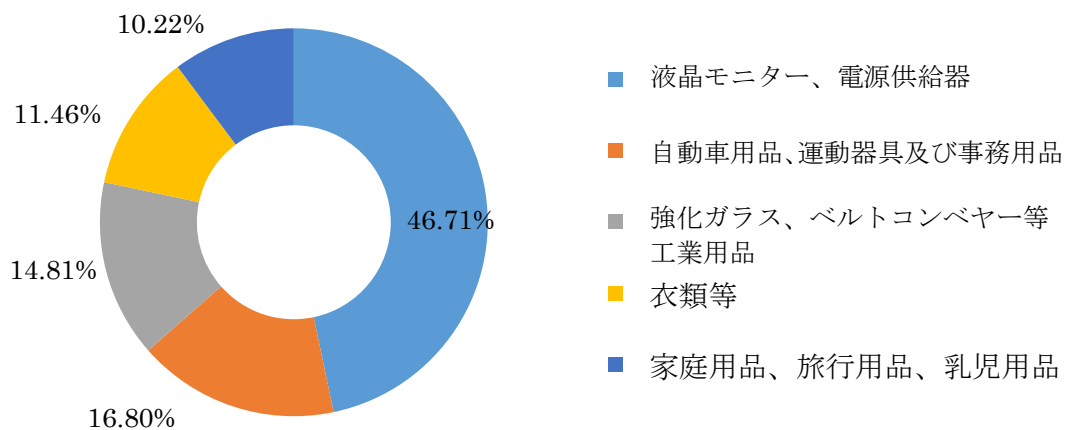
### (三) 「蘇満欧」の主要貨物

蘇州高新区総合保税区管理弁公室によると、「蘇満欧」が輸送するのは、蘇州の産業構造に適した、液晶モニター、オンボード電源、自動車部品などの貨物が多いという。これらは比較的高付加価値なものが多く、輸出総額の約 52%を占める。<sup>15</sup>

また、蘇州税関の関連部門が公表している 2015 年 12 月 31 日時点のデータによると、「蘇満欧」路線の貨物のうち、液晶モニター、電源供給器などの電子製品が輸出総額の 46.71%を占める。

<sup>14</sup> 情報ソース: [http://wm.jschina.com.cn/20558/201711/t20171127\\_4873291.shtml](http://wm.jschina.com.cn/20558/201711/t20171127_4873291.shtml)

<sup>15</sup> 情報ソース: [http://wm.jschina.com.cn/20558/201711/t20171127\\_4873291.shtml](http://wm.jschina.com.cn/20558/201711/t20171127_4873291.shtml)

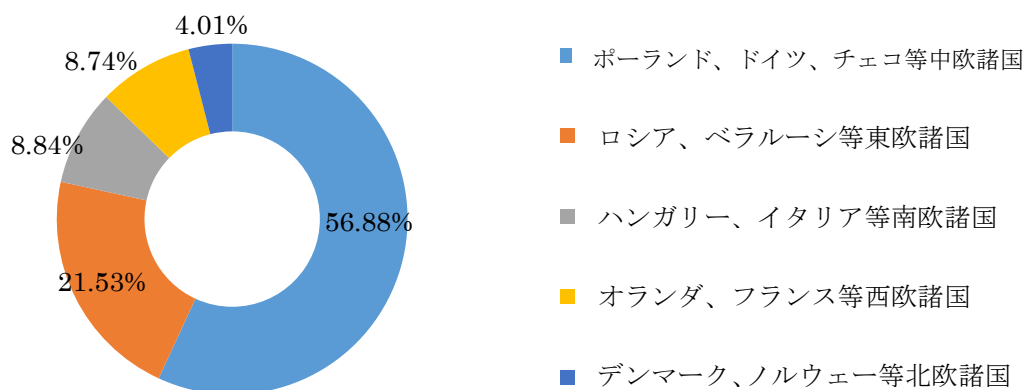


メディアによる報道を整理してみると、「蘇満欧」路線の代表的輸出企業には、名碩電腦（蘇州）有限公司（ASUS 子会社）、蘇州佳世達電通有限公司（Qisda）、LG 電子（昆山）有限公司、サムスン電子、蘇州樂軒科技有限公司、吳江聯想（Lenovo）、昆山康准電子科技有限公司、維爾斯電子（昆山）有限公司などがある。

#### （四）「蘇満欧」の貨物輸出先

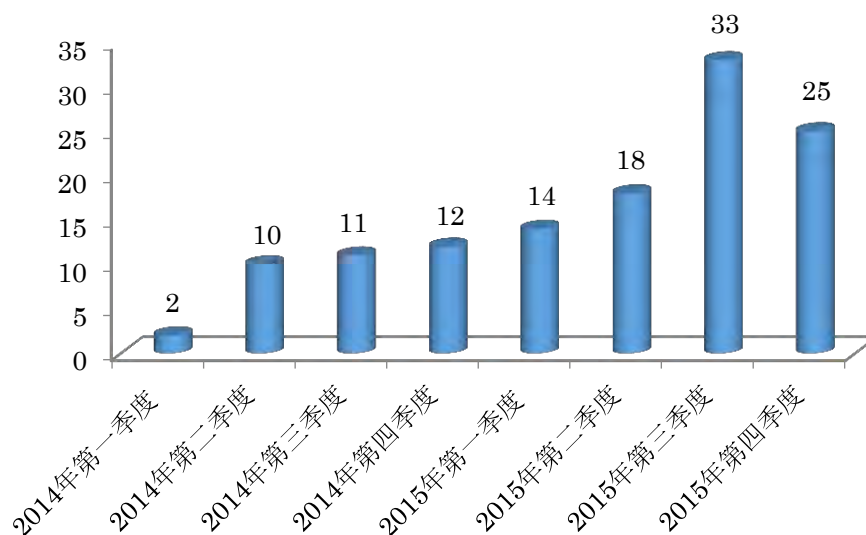
蘇州税関の関連部門が公表している 2015 年 12 月 31 日時点のデータによると、「蘇満欧」路線の貨物は、80%近くが主として中央ヨーロッパや東欧諸国向けである。





### (五) 「蘇満欧」 班列の累計運行状況

蘇州税関の関連部門が公表しているデータによると、2014 年～2015 年の 2 年で、「蘇満欧」は累計 125 本の輸出列車を運行した。以下は 2014 年～2015 年の四半期ごとの「蘇満欧」輸出列車の運行本数統計である。



### (六) 「蘇満欧」は単路線・単方向から 3 路線・双方向へ

「蘇滿欧」の影響と牽引により、蘇州発の国際列車は、「蘇滿欧」の単路線・単方向（輸出のみ）から、「蘇滿欧」「蘇滿口」「蘇新亜」の3路線・双方向（輸出入）へと発展し、中国～ヨーロッパ、中国～ロシア、中国～中央アジア間の輸出入定期列車が一体となった国際鉄道貨物輸送体系が形成された。



#### 四. 「蘇滿欧」沿線の重要な検査場と税関の概要

##### (一) 蘇州税関の概要

1991年に開設された蘇州税関は、張家港市と蘇州工業園區を除いた蘇州市全域を管轄区域とする、南京税関の副庁級直屬税関で、内部には7つの処・室があり、常熟、昆山、太倉、吳江税関および

駐呉中弁事処、駐相城弁事処、駐郵局弁事処など7つの機構を管轄している。

蘇州税関の主要業務の特徴は次のような点が挙げられる。第1に、取扱いの種類が多さ。港湾、陸路、郵便ルート of 輸出入業務を全て取り扱い、管理監督する貿易方式は20種類以上に達する。第2に、管轄対象の多さ、領域の幅広さ。5つの総合保税区、1つの輸出加工区、2つの国家一類開放検査場、6つの直通式管理監督拠点、1つの郵便業務作業現場を管轄している。第3に、業務量が多さ。年間で徴収する税額は340億元超、管理監督する輸出入貨物は4,800万トン超、管理監督する貨物の輸送額は3,400億ドル超、審査する通関書類は300万部に達する。第4に、革新的措置の多さ。加工貿易における保証金台帳、オンライン管理監督、輸出加工区の保税物流機能の拡大、通関のペーパーレス化、加工貿易における廃棄物の市場化取引プラットフォームの構築といった改革は、全てまず蘇州でパイロット事業が行われた。<sup>16</sup>

## (二) 満洲里税関の概要

満洲里税関は、中国の陸路検査場のうち最も早く設立された国境税関の1つで、1908年2月5日に満洲里分局が設立されて今に至り、100年以上の歴史を誇る。現在、満洲里税関の下部には24の部門（機構）があり、このうち15は内部機構、3つは直属税関（ハイラル税関、アルグン税関、アルシャン税関）、4つは弁事処（駐

<sup>16</sup> 情報ソース：<http://nanjing.customs.gov.cn/nanjing/tabid/61998/Default.aspx>

駅弁事処、駐十八里弁事処、駐通遼弁事処、駐赤峰弁事処)、2 つは取締分局 (ハイラル税関取締分局、駐通遼弁事処取締分局)、3 つは取締科 (駐十八里弁事処取締科、駐赤峰弁事処取締科、アルグン税関取締科) である。業務の管轄区域は内モンゴル自治区のフルンボイル市、興安盟、通遼市、赤峰市、管轄面積は 45 万 km<sup>2</sup> に及ぶ。管轄区域内には中ロ、中蒙の国境線が 1,819km あり、このうち、中ロの国境線は 1,012km、中蒙の国境線は 807km に達する。管轄区域内には現在 10 の対外開放検査場があり、開放が実現されているのは 9 つ、このうち対ロシアの検査場は 4 つ、対モンゴルの検査場は 3 つ、残りの 2 つは航空検査場である。対ロ検査場は、満洲里鉄道検査場、満洲里道路検査場、黒山頭検査場、室韋検査場の 4 つ、対蒙検査場は、アルハシャト検査場、オプトゴ検査場、アルシャン検査場の 3 つ、航空検査場は、ハイラル航空検査場、満洲里航空検査場の 2 つである。満洲里検査場は設備が整っており、鉄道や道路でロシアと直通しており、主として中国とロシア、東欧諸国、西・北欧諸国との対外貿易における輸出入貨物の中継・分配任務を担っており、「ユーラシア大陸への玄関口」と呼ばれている。満洲里鉄道検査場 (全国最大の鉄道検査場であると同時に、中ロ貿易最大の通商検査場でもあり、中ロ貿易における 60% 近くの貨物輸送を請け負っている) は、全国で重点的に建設された 2 大鉄道検査場の 1 つである。<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> 情報ソース: <http://manzhouli.customs.gov.cn/manzhouli/tabid/62632/Default.aspx>

満洲里検査場を例にとると、2016年の国際定期列車には5つの特徴がある。第1に、運行本数が飛躍的に増加し、前年同期比40%増となった。満洲里検査場を経て出入国した列車は通年で846本、68,114TEUに達し、前年同期比でそれぞれ40%と35%増加した。このうち、往路の列車は639本、51,826TEUで、前年同期比でそれぞれ45%と42%増加した。復路の列車は207本、16,288TEUで、前年同期比でそれぞれ28%と17%増加した。第2に、運行路線が飛躍的に増加し、前年同期比79%となった。2016年、満洲里検査場を経由する国際定期列車の運行路線はますます数が増え、カバーする範囲も絶えず拡大した。通年で「満口欧」、「通満欧」、「粵満欧」、「冀満欧」、「赤満欧」、「満口白」、「南満欧」、「昆満欧」、「贛満欧」など11の路線が新たに開通し、路線は計25本となった。第3に、復路の貨物が単一ではなくなった。新たに開通した復路の列車「皖満欧」は、満洲里検査場を通過する4本目の復路路線で、コンプレッサー、家具用ハードボード、セメント、モノポンプ、パイプラインシステムなどを主に積載しており、開通以来、満洲里検査場を通過する復路の貨物が自動車パーツとシート材のみという局面を打破し、貨物の種類が増え、復路の列車が空きだらけという状況が緩和された。第4に、冷蔵専用列車が運行開始し、青果類の単一な輸送方式が改善された。2016年、冷蔵コンテナ国際列車が初めて満洲里検査場を通過し、全国初の冷蔵コンテナ国際列車が満洲里検査場を成功裏に通過した事実のほかに、満洲里検査場が対口青果輸

出の最短かつ重要路線となっていることを印象付けた。第5に、複合共同輸送方式が新設され、単一ルート輸送の現状を打破した。「三星」海運・鉄道共同輸送列車の開通は、中韓口の国際物流路線が正式に開通したことと、満洲里検査場から出国する中欧班列も複合共同輸送が新常态になったことを意味している。

「鄭欧」班列の通年運行化に伴い、満洲里税関も税関における知的財産権保護の問題に注目するようになっている。しかし、現在の検査率は以前比べて変化がない。<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> 満洲里税関法規部門職員への電話によるインタビュー、実施日：2017年10月20日午前9:00。

## 第四章 中国の国際鉄道輸送における税関通関政策に関する調査研究 究状況

「中欧班列」の通関効率を高め、日々増加する運行量に対応するため、各地の税関は通関能力向上のための積極的な措置を採っている。例えば、列車の貨物検査や積替えなどにおける作業モデルの刷新、輸出貨物の管理監督フローの最適化、全行程における「優先受理、優先検査、優先許可」の実現、定期列車のための「365 日 24 時間予約通関」、「即時検査、即時許可」などの通関サービスの実施、中欧班列業務のための専門スタッフを配置し専門窓口を設けるなど、定期列車の通年運行化のためにより適切で便利な通関環境を作り出している。

「渝新欧」を例にとると、当時の重慶税関長の言うように、「渝新欧」国際鉄道路線の便利さは、レールなどのインフラが整っているのみならず、通関フローの「ワンステップ化」、即ち「一度の申告、一度の検査で、一発許可」にある。具体的には、重慶を出発する貨物が「渝新欧」鉄道で輸送される場合、沿線での通関許可の相互確認、情報の共有を実施し、迅速な通関を行っていることを指す。内陸の企業は重慶で通関書類の提出・審査や税金の納付などの通関手続きを行うことができる。貨物は阿拉山口検査場に到着した後に税関で貨物検査を行い、企業側はそれ以上通関手続きを行わなくてよい。これにより、輸出入貨物の検査場での停留時間と通関プロセ

スを大幅に削減することが可能になった。また、輸送される輸出貨物は全行程において開梱されることはなく、なおかつ検査場到着後は、積替えの優先権があるため、即時積み替えが行われる。このことは、輸出入物流の速度向上に直接貢献するだけでなく、輸送中に予想されるリスクの軽減にもつながる。

「渝新欧」鉄道は沿線各国と「SSTL（安智貿）」協定、即ちワンステップ通関協定を結んでいる。これは、貨物が重慶から出発する際、重慶税関での検査を受けた後は、沿線の税関で再び検査を受ける必要はなく、そのままノンストップで終点のデュースブルクまで輸送されるというものである。重慶は深圳に次いで中国～ヨーロッパ安全スマート貿易ラインパイロット計画（Secure and Smart Trade Line Pilot Program、SSTL）に加えられた都市で、中国内陸部初の SSTL パイロット港である。このことは、西部内陸地域においては、重慶税関を通関する貨物だけが最速の通関サービスを受けられるということの意味している。「簡単に言うと、重慶で検査免除された『レッドリスト（ホワイトリスト——訳注）』企業は、ヨーロッパの各税関でも検査免除になるということ。こうした通関の利便性が、EU 市場における企業の競争力を飛躍的にアップさせている。」

「蓉欧快鉄」では全行程で EDI（電子データ交換——訳注）を使用しており、沿線国家における通関では、EDI システムが前もって通関書類を提出し、ノンストップでの保税を実現させるため、「一



度の申告、一度の検査で、一発許可」のスピーディー通関モデルを採用している。「蓉欧快鉄」はまた、ヨーロッパの中継輸送の中心地・ポーランドの保税倉庫においても、EU、ロシア、独立国家共同体（CIS）に対する保税優遇の利便性を有しており、それぞれのクライアントに対し、到着後納税と納税期限の160日延長を図っている。

「鄭新欧」班列は鄭州鉄道コンテナセンター駅を発車後、新疆の阿拉山口検査場まで途中停車・待ち合わせなしで走る。鄭州に複合共同輸送向け税関監督管理センターを設け、内陸港国際電子商取引通関サービスプラットフォームの構築に尽力している。

「漢新欧」班列も通関「大」改革を実行しており、「一度の申告、一度の検査で、一発許可」および「出荷地での税関申告、検査場での通関許可」政策を採っている。武漢税関は阿拉山口、満洲里などの検査場・税関と、長期的かつ効果的な連携メカニズムを採用しており、管轄区域を超えた通関・保税の操作フローを細分化し、定期列車のために「グリーンゲート」を設けている。

「義新欧」の開通前、中央アジアやロシア行きの貨物の多くは、汽車やトラックでまず浙江省の寧波に運ばれ、上海で通関手続きを行った後、海運で一旦ロシアのウラジオストクに運ばれてから中継輸送されていた。義烏の現地には輸出手続きを行える税関機構はなく、専門の鉄道税関管理駅もなかった。現在は、義烏税関が直接「義

新欧」輸送貨物の通関を行い、現地での梱包や通行許可といった通関サービスが全面実施され、効率が大幅に向上した。

やや特徴的なのが、「蘇満欧」班列の通関フローである。蘇州税関通関監督管理処の説明によると、蘇州税関は満洲里税関と協力して通関モデルの簡略化に取り組んでおり、輸出貨物は蘇州で手続きを終えた後、直接荷積みされ、貨物の関連情報はインターネットを通じて一足先に満洲里に到着しているため、満洲里税関では駐駅弁事処で抽出検査を行うだけで通関許可を出すという。蘇州税関ではまた、調整案や緊急対応策を制定することで、専用の税関申告窓口を設け、予約制の24時間通関サービスを行っている。輸出企業はまず税関に通関申告を行い、許可を得た後、貨物を保税区内の税関監督管理拠点に運ぶ。税関はこの過程で、企業の信用度に応じ、申告のあった貨物を無作為抽出検査する。説明によると、税関で輸出貨物の確認を行った後、職員はコンテナを1つずつ「鎖」で封鎖していく。この「鎖」が非常に特別で、鍵がなくても開けられるが、一旦封鎖した後は、暴力的に破壊しないかぎり開けられない。しかも「鎖」の1本1本には税関の通し番号がつけられているため、貨物が出国する際は、この「鎖」を検査し、疑わしい状況が発見されたときに限り、コンテナを開けて精査するという。

また、「蘇満欧」班列の貨物を無事に輸出するため、蘇州検疫検査局では検査検疫や管理監督の方式を刷新し、「蘇満欧」班列の輸送量拡大を後押ししている。蘇州検疫検査局蘇満欧鉄道輸送検疫検査

疫グループを発足させ、組織的指導を強化し、各部門と協力して検  
験検疫業務を行っている。地方政府、総合保税区部門、税関、物流  
ターミナルやフォワーダーとの協調およびコミュニケーションを  
強化し、関連情報を速やかに把握し、業務の歩調を統一し、関連資  
源を融通し、作業効率を高めている。貨物の全申告モデルを実施し、  
リスク分析を行った上で、フォワーダーや物流会社との間に直接許  
可メカニズムを設け、税関申告情報の統一を図っている。輸出貨物  
のリスク分析強化と信用度の高い企業のための優先ルートの設定  
を進め、リスクの低い貨物への検査を減少し、迅速な通関許可など  
を実現する。<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> 情報ソース: <http://news.snd.gov.cn/news/23489.html>

## 第五章 鉄道輸送における税関知的財産権保護の体系

調査研究を通じて、税関の視点から、現在の鉄道輸送の知的財産権保護体系と海上輸送などはほぼ一致することを発見した。荷物・郵便物輸入、速達郵便において、多くの地方は個別の駐郵局弁事処などの出先機関を設立し、荷物・郵便物輸入、速達郵便に関する事件を一括管理している。しかし、鉄道に関して、税関はこれに類似する個別の出先機関を持っていない。

鉄道輸送における知的財産権事件を担当する部門は、依然として各地の法規処知識産権科である。また、西安税関など、法規処を正規に設立せず、法規室を設立する税関もある。

通常、知識産権科の人員は少なく、専任職員がわずか2、3名の税関がほとんどである。貨物の輸出入の規模が大きな税関の中には、知識産権科の職員が多いところもあり、例えば、義烏税関には8名の職員が在籍している。また、知識産権科の構成人数、実際の人数、在籍者数が一致しない税関もある。例えば、南京税関の法規処の知識産権科は、構成人数が4人、実際の人数が2人だが、在籍者数は1人であり、残りの職員1名は直属の税関に派遣されている。

なお、近年、税関知識産権科の職員の入替わりが頻繁で、税関部門から離れる者もいれば、税関の他部門に異動される者もいる。調査によれば、ここ数年で知的財産権活動を担当する職員が変動した税関は、杭州税関、上海税関、寧波税関、深圳税関、広州税関な

どがある。新規職員は業務に慣れるまでに一定の時間を必要とするため、人員の変動は、税関の知的財産権の変動に多かれ少なかれ影響を及ぼす。そうなれば、権利者も新規職員と好ましい意思疎通を保持する必要があり、それぞれの権利者の会社、ブランド、模倣品の輸出に関する状況を新規職員に熟知してもらわなければならないため、権利者により多くのコミュニケーションコストが押し掛かる。

調査研究により、鉄道輸送における税関の法執行の根拠は普通の税関と同じで、鉄道輸送に関する特別な法律規定はないことが分かった。現時点で、知的財産権税関保護に関する直接的な法的根拠は、「中華人民共和国知的財産権保護条例」、「知的財産権保護に関する中華人民共和国税関の実施弁法」、「専利権税関保護の実施に関する規定」である。その他の法的根拠としては、「税関法」、「商標法」、「著作権法」、国务院「万国著作権条約実施の規定」、1995年締結の米中知的財産協定、「知的財産権の有効な保護および実施に関する行動計画」、知的所有権の貿易関連の側面に関する協定（TRIPS協定）がある。

貨物検査のフローの問題に関して、私たちは調査により、鉄道輸送において、始発駅税関、中継地税関、出国地税関にかかわることを発見した。例えば、重慶で箱詰めし、ドイツに輸出する貨物は、重慶が始発駅であり、貨物を重慶で申告し、重慶税関が検査を行う。貨物は直接重慶から阿拉山口まで輸送され、停留し、軌道を変更す

る。阿拉山口では重慶税関で検査済の貨物について再検査は行われない。

税関の「通関一体化」モデルにおいて、各輸送段階の検査のフローと手続はほぼ一致する。鉄道輸送段階に他と違う特別な点は特にない。ただ、「中欧班列」の競争激化により、各地政府、税関は「中欧班列」の高速通関を保証し、より多くの資源を集めるため、多くの通関利便化政策を講じている。詳細は前章に記述された内容を参照されたい。

## 第六章 鉄道輸送における税関知的財産権保護事例の分析

中国の税関総署が近年総括、公布した知的財産権税関保護の典型事例を整理したところ、国際鉄道貨物輸送に関する事例は少なかった。インターネット検索とインタビューを通じて、鉄道輸送に関する3つの事例を収録した。

1. 杭州税関が輸出向けの「WORLD CUP 2014」商標を模倣したライターを押収した事件<sup>20</sup>

**事件の紹介：**2015年5月28日、浙江省の某社は、杭州税関に直属する義烏税関にベルト、旅行鞆、帽子などの雑貨の輸出を申告した。当該コンテナに対するX線検査を行った際に、税関検査の担当者は画像から貨物に何かが挟み隠されている疑いを発見し、当該貨物の通関申告書に例外なく「ブランドなし」、「型番なし」の表記がされていたことを踏まえ、当該貨物に知的財産権に関して隠蔽して報告し、ごまかそうとするリスクが存在することを敏感に察知した。検査の結果は、「WORLD CUP 2014」を商標とするライター29万本余りが挟み隠されているのを発見した。

**事件の分析：**調査を通じて、X線検査機を使用したコンテナ貨物の検査は、税関が広く採用する方法であることが分かった。この方法により、税関は貨物に挟み隠して模倣品を輸出する事件を速やかに摘発しやすくなる。とはいえ、それは税関が使用する唯一の検査

<sup>20</sup> 税関総署：「2015年中国税関知的財産権保護典型案例」。公布日：2016年4月26日。  
<http://www.customs.gov.cn/publish/porta10/tab49564/info795844.htm>、閲覧日：2017年9月30日。

方法ではない。前述の事例から、X線検査機だけでなく、通関申告書に記入された情報の分析も踏まえ、各方面の要素を総合して輸出貨物のリスクを判断する必要があることが分かる。杭州税関の職員が語ったように、税関にとって、毎日税関を通過する数多くのコンテナから模倣品を見つけ出すのは極めて難しいことであり、大量の人力、物資を消耗する必要がある。また、検査職員も、通関効率向上の要請もあるほか、模倣品の迅速な発見と差止めも求められており、極めて大きな課題といえる。

2. 鄭州税関が商標を模倣した輸出向けの集積回路を押収した事件<sup>21</sup>

事件の紹介：2016年6月7日、某社は、鄭州税関に直属する新郷税関に輸出向け集積回路（増幅器）を申告した。規格の型番はTexas Instruments OPA2333-HT 153PV、単価は53.975米ドル、総価格は107万9500米ドル。当該税関の通関申告書の審査担当者は問い合わせにより、当該貨物が家庭用乗用車向けの、車両起動時に電流が瞬間的に過負荷になることによる短絡を抑制するための中央制御集積回路であることが分かった。貨物は知的財産権税関保護の重点対象商品である自動車パーツであり、人身、財産の安全にかかわる。当該税関は、データ統計とリスク分析を踏まえ、速やかに抜き取り検査の指令を下した。当該貨物全部の開梱検査を通じて、

---

<sup>21</sup> 税関総署：「2016年中国税関知的財産権保護典型事例」  
<http://www.customs.gov.cn/publish/portal121/tab62075/info846727.htm>



貨物の包装に「Texas Instruments」という標識があり、米国のテキサス・インスツルメンツ（TI）が税関総署に届け出た商標の専用権を侵害する疑いがあることを発見した。権利者が実地で貨物を調べたところ、当該貨物が侵害貨物であることを確認した。

**事件の分析：**鄭州税関の関係職員との情報交換を通じて、人身、財産の安全にかかわる商品、模倣品事件の発生率が高い商品などについて、税関はリスク評価体制を敷くことで、検査を強化していることを知り得た。よって、前述の分野において模倣品が押収される確率は比較的高いといえる。

しかし、「通関一体化」モデルの下で、窓口での通関申告書審査から通関申告書審査センターが一括して審査するようになったことは、模倣品輸出の速やかな発見に一定の影響を及ぼす。税関の窓口の審査職員は個人の経験をもとに模倣品輸出の可能性が高いか否かを判断していたからである。例えば、義烏を貨物の供給源とし、通関業者が満州里市にあり、輸出を申告した商品が税関の重点管理類目の商品である場合、経験豊富な審査職員は当該貨物に抜き取り検査の指令を下すと思われる。しかし、通関申告書審査センターが一括審査するモデルにおいて、税関がビッグデータをもとにこの類の高いリスクについての手がかりを徹底捜査することは困難である。

### 3. 南京連雲港税関が Epson 商標を侵害する輸出向けのプリンタ

ーインクを押収した事件

**事件の紹介：**某深圳貿易有限公司は、2015年6月30日に南京税関に直属する連雲港税関にインクジェットプリンター用のインクの輸出を申告した。申告価格は0.4808米ドル/瓶で、瓶の数は1万4,640個、輸送方法は鉄道輸送で、輸入国はウズベキスタン（タシュケント）。税関は検査の結果、当該貨物が、セイコーエプソン株式会社が税関総署に届け出た EPSON 商標の専用権を侵害する疑いがあることを認定し、権利者から権利帰属の確認を取得した。最終的に、行政上の違法により、処罰の決定を下し、侵害貨物は破棄された。

**事件の分析：**南京税関の関連職員の紹介によると、ここ数年、連雲港税関から輸出が申告される貨物から、衣料品、靴、帽子、サッカーボール、プリンター用消耗品など、模倣品輸出事件が幾度も摘発されている。主な問題は、連雲港から輸出される商品がばら積み貨物であり、小口混載の方式で輸出されることにある。よって、この類の貨物はリスクが高い。南京税関はこの問題に気づき、連雲港からの貨物の管理を強化した。しかし、全体的にみて、鉄道における知的財産権の問題はそれほど際立っていない。税関において、鉄道輸送にかかわる事件は稀といってよい。南京税関の関連職員はまた、荷物・郵便物輸入経路の知的財産権の問題にもっと関心を向けるよう呼び掛けている。

## 第七章 鉄道輸送における税関知的財産権保護に向けた対策と提言

「一帯一路」戦略の推進の深まりに伴い、国際鉄道輸送が急成長を遂げた。また、税関総署が「通関一体化」政策を全力で押し進めているため、今後も輸出入貨物の通関効率が大幅に向上すると予測される。よって、輸出入貨物をいかに効果的に管理するかについて税関は大きな課題に直面することになる。

調査において、「渝新欧」、「蘇満欧」など、貨物輸送量が多い路線について、貨物の主要供給源が大手企業で、ほとんどの貨物がコンテナ1本を満たして輸送され、さらには列車全体を満たして輸送される場合もあることを発見した。こうした状況では、模倣品が混載されることはないであろう。

一方で、義烏を始発駅とする「義新欧」班列など、状況が違う定期列車もある。義烏で積載される貨物が雑貨を主体とし、商品の供給元が極めて複雑であるため、違法業者が模倣品を混載する可能性を免れない。よって、こうした路線ではリスクが高くなる。

また、「渝新欧」班列はすでに「郵便物輸送」の試験運営を開始したことに気付いた。中国邮政集团公司重慶分公司小包業務センターによると、重慶郵政は今後、「渝新欧」班列を使用した郵便物輸送サービスを開始する。郵送料を低くし、配送の範囲を広げ、航空便による輸送が禁止されている一部の電子製品の輸送を引き受け

る。<sup>22</sup> 周知のとおり、ここ数年、郵便小包、速達郵便における知的財産権の問題が極めて目立っており、中国税関が毎年差止する事件のうち約 80%が荷物・郵便物輸入、速達郵便で発生している。よって、将来的に「郵便物輸送」業務が各路線で開始された場合、知的財産権侵害事件の発生件数が増える可能性があると考えられる。

以上により、国際鉄道輸送における知的財産権保護の問題について、権利者に以下のとおり提言する。

1. 国際鉄道輸送の動向に継続的に関心に向け、「通関一体化」、「SSTL（安智貿）」プロジェクト、国際定期列車による「郵便物輸送」プロジェクトなどの動向および関連政策の実施状況を速やかに調査されたい。
2. 税関総署と各地の重点税関との情報交換を強化し、税関が鉄道輸送における輸出入貨物に対する管理を強化するよう後押しされたい。税関と権利者はある程度、同じ戦線に立っているのである。権利者は情報交換を通じて、税関に権利者が関心を向ける問題を報告し、税関の管理監督活動に助言を提供し、税関知的財産権保護に向け、共同で貢献されたい。
3. 重点的な鉄道輸送の始発駅の地域に対して、権利者は監視と調査を強化し、輸出に関する正確な情報を掘り出し、模倣品の輸出の

---

<sup>22</sup> 情報ソース [http://news.xinhuanet.com/politics/2016-07/02/c\\_129110147.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2016-07/02/c_129110147.htm)

手がかりを速やかに税関に通報し、模倣品輸出を厳格に取り締まら  
れたい。