

## 中国物流の現状・課題と将来

中村光男

はじめに

2009年春、中国政府は中国経済の成長維持・グレードアップの観点から、十大産業について調整・振興計画を発表した。対象となる十大産業は鉄鋼、自動車、船舶、石化など、中国経済の成長を牽引し、今後も発展を期待されている製造業が入っていることはもちろんであるが、第十番目に物流業が選ばれた。第十番目の産業として不動産業か物流業かとの議論があったとのことであるが結果として物流業におちついた。このことのもつ意味はおおきい。中国において物流業が重要製造業と比肩して重要視されている証左である。

中国において物流の歴史は浅い。中国において「物流」という言葉が登場したのは、1978年に「改革開放」政策が導入されてからであり、一般的に浸透したのは概ね1990年代に入ってからである。

「改革開放」以前の物流は、当時の中央政府の商業部と物資部によって統制されていたこともあって、主に商業部が管轄している消費財の物流を「商品流通」、物資部を管轄している生産財の物流を「物資流通」と呼んでいた。この時期の物流企業としては、国営の「商業儲運公司」、「物資儲運公司」等があるが、これらの企業は、いずれも企業経営の管理対象として認識されておらず、国家統制経済システムの一機能を果たしているに過ぎなかった。

「改革開放」政策が導入されて以降は、物流の国家統制を減らし、市場メカニズム委ねる企業経営により効率化を図る考え方が浸透した。さらに、同時期にかけて国際貿易が急激に拡大、国際および国内物流のシステム化の重要性が認識されるに従って、「物流」が一般的に使われるようになった。

ところで、現在、中国において「現代物流」という概念が大きく取り上げられてきている。「現代物流」とは、輸送・保管を主とした業務を、情報をベースとした高度な物流サービスのコントロールのもとに一貫して行うロジスティクスのことであり、保管、輸送等個別のオペレーション活動の物流は、「伝統物流」といって使い分けられている。

物流政策において、物流とは、「現代物流」政策を対象としているのである。この点、日本は「物流」と広い概念で使っているが、中国の方が、高度化した物流対応をより強く意識しており問題意識が明確であると思われる。

中国の物流問題といえば、インフラ不足が目立ったことから、一昔前は、インフラの発展状況を中心として捉え議論してきたきらいがあった。道路の延長距離、港湾施設、鉄道敷設距離、空港整備状況など、それを踏まえて貨物量の伸びを捉えて発展状況を議論するというものである。しかし、インフラの急速な拡充・整備が進んできている中、前述の物流の高度化、広域化への対応から、物流の仕組み、制度などのソフト的な面へ

の関心が高まり、物流をハード、ソフトを含めたより全面的な捉え方を踏まえた議論になってきている。

中国経済の急激な成長に伴い中国物流は量的に大きく拡大しており、中国物流を取り巻く状況は大きく変化している。

本稿において以下、中国物流のおかれている現状と課題について述べる。

## 1. 変容する物流ニーズ

中国が「世界の工場」であるとともに「巨大な市場」として位置付けられるようになったことは、求められる物流が従来と大きく変わっていることを意味している。

「世界の工場」としては、国際物流の発展がもめられ、物流インフラとしても港湾設備の拡充に関心が寄せられた嫌いがあったが、「巨大な市場」となってきたということは、物流において、国際物流の発展に加え国内物流の発展が従来以上に求められてきたということである。

以下、国内物流の視点から物流の変容するニーズを捉えてみよう。

外資系にしる中国民族系の先進企業にしる物流ニーズとしてひとつは広域化であり、もう1つは高度化された物流である。

### 1) 広域化の要求

進出企業の展開が沿海部から内陸部に広がるのに伴い、物流ネットワークの存在が求められてきている。幹線輸送と拠点の整備が要求されている。例えば自動車産業である。急速に拡大する中国自動車市場（2010年の生産台数は1800万台）をにらんで日系自動車メーカーが進出し、それに続いて部品メーカーも陸続と進出している。自動車の部品件数は3万件にも及ぶとされ、末端部品メーカーからセットメーカーまで部品物流の流れをいかに効率的に行うかが自動車メーカーの競争力につながる。中国での日系のセットメーカーと部品メーカーの進出分布は北は長春から南は広州まで広がっている。この広大な地域において荷物の紛失や損傷がなく、決められた時間にきちんと配送される高度、高品質の物流が求められている。内陸に進出した自動車メーカーもあるが、中国国内の物流インフラがまだ不十分ななかで「管理された広域物流体系」を打ち立てることが進出自動車メーカーにとって死活問題となっている。

家電メーカーの全国販売網構築に伴う物流ネットワークについては、外資系企業はもとより中国の先進企業も競って構築を図っている。海爾は全国に42カ所の配送センターを配置し、補完のために郵便ネットワークを利用している。キヤノンは中国全土から受注して3日以内に届ける配送体制構築を図っており、全国40地区に自社貨物倉庫および配送センターの物流システムを構築している。

### 2) 高度化された物流の要求

国内市場の拡大に伴って輸送品質の向上はもちろん、ユーザーが競争力向上の観点から物流においても諸レベルでサービスの高度化の要求を求めている。

物流サービスレベルの高度化要求：グローバルマーケットへの参加は荷主企業の競争の熾烈化をもたらし、それに伴い物流企業の競争も激化する。輸送品質の向上はもちろん、定時性とトレーサビリティ（生産履歴の追跡）が要求されるが、それはEDI（物流情報システム）化などにより対応されている。

地域内物流の高度化の要求：これは地域における配送の高度化要求である。自動車部品物流においてはJIT（JUST IN TIME）物流体制を構築することであり、スーパー、コンビニの進出ではチェーンストア物流体制の構築が要求される。

物流サービスの多様化要求：荷主企業の競争の熾烈化は物流サービスの多様化ももたらしめている。例えば保税區を使ったVMI<sup>ii</sup>、バイヤーズ・コンソリデーション<sup>iii</sup>、直通点方式の物流（通関を簡易化した物流）などである。

## 2. 物流の量的拡大と輸送構造

78年に改革開放を実施して以来貨物数量の拡大は目を見張るものがある。図1、表1は中国国内貨物のモード別輸送量のトンベースの推移、図2、表2はそれに輸送距離を乗じたトンキロベースの推移をあらわしている。（道路のトンキロベースの数字の把握方法が08年から変更されているようである（中国当局に尋ねるも明確な返答はない）ので、比較が難しくなっているが、今後はこの数字がベースとなってゆくことなので、比較においてもこの数字をつかう。従って輸送分配率、輸送距離の比較において道路が過去に比べ大きな変化となってくる。）

この20年間（09年の90年比）で、トンベースで、貨物全体では、2.9倍となっている。モード別にみると鉄道では、2.2倍、道路2.9倍、水運3.8倍、航空11.1倍、パイプライン

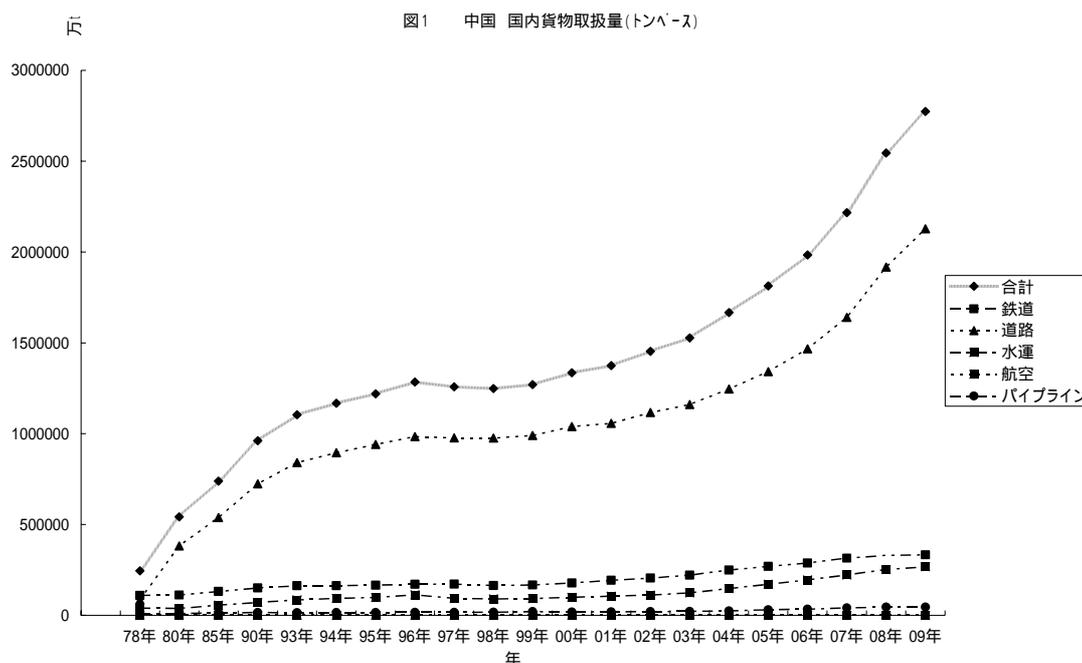


表1 中国国内貨物 モード別輸送量推移・輸送分担率(トン・キロ) (万トン)

年	国内貨物輸送量合計	鉄道	%	道路	%	水運	%	航空	%	パイプライン	%
78年	245287	110119	44.9	85182	34.7	39,633	16.2	6.4	0.003	10347	4.2
80年	542245	111279	20.5	382048	70.5	38,384	7.1	8.9	0.002	10525	1.9
85年	739136	130709	17.7	538062	72.8	56,695	7.7	19.5	0.003	13650	1.8
90年	961,186	150,681	15.7	724,040	75.3	70,686	7.4	29	0.003	15,750	1.6
95年	1,219,664	165,982	13.6	940,387	77.1	97,943	8.0	78	0.006	15,274	1.3
00年	1,335,683	178,581	13.4	1,038,813	77.8	99,442	7.4	147	0.011	18,700	1.4
05年	1,813,440	269,296	14.9	1,341,778	74.0	171,099	9.4	230	0.013	31,037	1.7
09年	2,773,362	333,348	12.0	2,127,834	76.7	267,263	9.6	319	0.012	44,598	1.6

出所：中国統計年鑑2010

2.8倍となっている。航空貨物の拡大が急速に拡大したことがわかる。

次にトンキロベースであるが、貨物全体では、4.6倍となっている。トンキロベースの伸び率が00年以降くらいからトンキロを上回って伸びているが、それは輸送距離が伸びているからである。表3はモード別の輸送距離の推移を表しているが、道路(08年からは把握方法の変更もあるが)、水運の伸びが目立つ。

輸送分担率であるが、トンキロ(表1)では09年の数字で、道路が76.7%、鉄道が12.0%、水運が9.6%、パイプラインが1.6%、航空は0.1%以下である。

トンキロ(表2)では、道路が45.1%、鉄道が30.6%、水運が21.8%、パイプラインが2.5%、航空が0.1%以下という数字にある。20年前の90年の数字で見ると、道路が18.6%、鉄道が58.8%であった。過去、中国物流において鉄道の比重が大きな比率を占めていたが、

図2 中国 国内貨物取扱量(トンキロ)

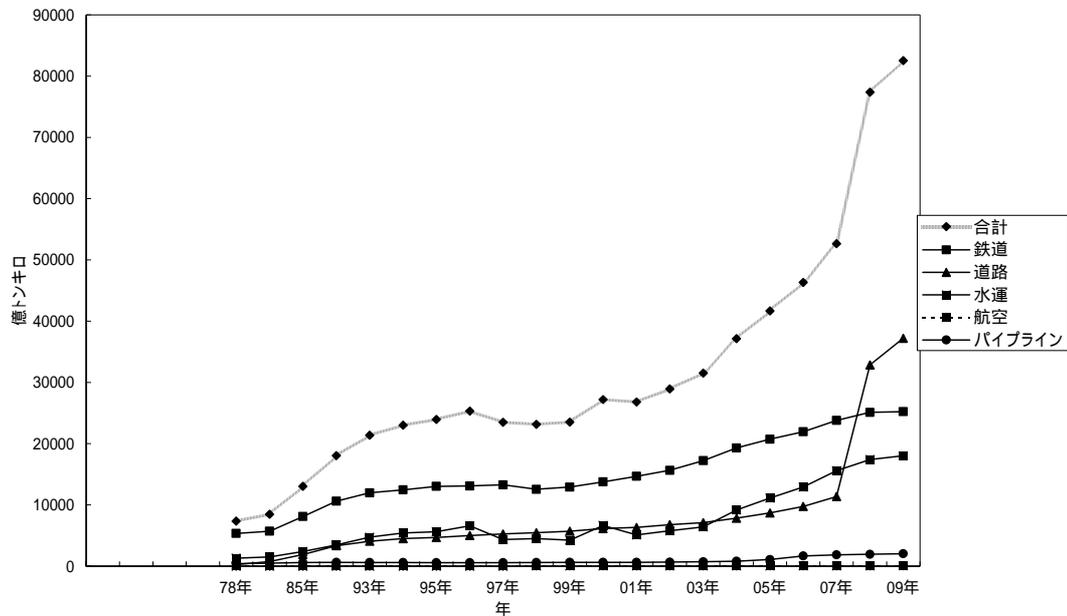


表2 中国国内貨物 モード別輸送量推移・輸送分担率(トンロヘ-入) (億トンキロ)

年	国内貨物輸 送量合計	鉄道	%	道路	%	水運	%	航空	%	パイプ ライン	%
78年	7,342	5345.2	72.8	274.1	3.7	1,292	17.6	0.97	0.01	430	5.9
80年	8,494	5716.9	67.3	764.0	9.0	1,521	17.9	1.41	0.02	491	5.8
85年	13,036	8125.7	62.3	1903.2	14.6	2,400	18.4	4.15	0.03	603	4.6
90年	18,062	10,622	58.8	3,358	18.6	3,451	19.1	4	0.02	627	3.5
95年	23,959	13,050	54.5	4,695	19.6	5,614	23.4	11	0.04	590	2.5
00年	27,218	13,771	50.6	6,129	22.5	6,661	24.5	21	0.08	636	2.3
05年	41,661	20,726	49.7	8,693	20.9	11,120	26.7	34	0.08	1,088	2.6
09年	82,530	25,239	30.6	37,189	45.1	18,033	21.8	47	0.06	2,022	2.5

出所：中国統計年鑑2010

表3 中国貨物 モード別輸送距離推移 (Km)

年	鉄道	道路	水運	航空	パイプライン
78年	485	32	326	1,516	416
80年	514	20	396	1,584	467
85年	622	35	423	2,128	442
90年	705	46	488	1,321	398
95年	786	50	573	1,371	386
00年	771	59	670	1,432	340
05年	770	65	650	1,466	351
09年	757	175	675	1,465	453

出所：中国統計年鑑2010から作成

道路が急速に整備され物流ネットワークで比重を大きくしてきているのがわかる。

上記は、国内物流の伸長の観点からみたが、国際物流の伸長ということで、国際部コンテナ輸送量の推移をみしてみる。国際コンテナの取扱量であるが、主要港の取扱量はこの10年で4倍から8倍強近い伸びを示している。中国の港湾が東アジア物流拠点としての役割を担い始めていること、また国際SCMに組み込まれている姿が読み取れる。

表4 中国主要港コンテナ取扱量 (万TEU) 伸び倍率

	2000	2002	2005	2009	09/00
上海	561.2	861.2	1,808.4	2,500.2	4.46
深セン	399.4	761.8	1,619.7	1,825.0	4.57
青島	212.0	341.0	630.7	1,026.2	4.84
天津	170.8	240.8	480.1	870.4	5.10
寧波	90.2	185.9	520.8	1,050.3	11.64
広州	143.1	217.3	468.3	1,120.0	7.83
廈門	108.5	175.4	334.2	468.0	4.31
大連	73.6	135.2	265.5	457.7	6.22
	1,758.8	2,918.6	6,127.7	12,240.0	6.96

注：2009年の寧波は寧波・舟山の計

出所：『中国航運発展報告』各年版

### 3. 物流市場と物流企業のサービス

#### 1) 民族系荷主企業の物流と物流企業

中国の製造業企業においては物流の外部化があまり進んでいない。現在においても調達・製品の物流業者へのアウトソーシングは2割程度、他は自社または関係先の対応という。iv 物流が外部化されない理由として一つは、中国は大企業から小企業まで生産部門以外にも

関連部門を自社の中に抱えており、物流も外部専門業者に任せる例が少なかったという歴史的経緯もあるが、他に物流企業への信頼性の不足があげられる。荷物の紛失や損傷、遅配の心配があるからである。

近年、民族系荷主企業の中にも、広域化と高度化された物流を要求するところが増えてきている。物流コストを単独で問題とするより、全体としてのコスト・経営の効率性の追求が大切という意識が高まった結果である。また、家電、電子、自動車部品、食品、日用雑貨などで全中国レベルでの物流ニーズが生じ、広域物流ネットワークへの対応が必要になってきている民族系荷主企業も増えてきている。このような中、民族系物流企業の対応力への不満、広域ネットワークの利用の観点から外資系物流企業へ業務委託するケースも生じはじめているが、外資系物流企業の顧客の98%が外資系荷主企業であるという数字が示すとおり民族系物流市場への外資系物流企業の浸透は極めて少ない。

さて、このような背景の中、民族系物流企業はどういう状況であろうか。

民族系物流会社には国有系、民営と荷主系がある。

国有系は国有の交通部門と流通部門の傘下で設立された運送業、倉庫業者であり、現在も最大の物流資産を保有している企業群である。かつての物資の計画輸送と執行機関であったこれらの企業は市場経済への移行過程で段階的に近代物流専門企業への転換を図ってきた。一部の企業は全国に巡らされているネットワークを活かし、国内大手荷主企業ばかりでなく外資系大手荷主企業の保管、在庫管理、幹線輸送、域内配送、通関といった複数の業務を一括して請け負っているところもあるが、このような積極的に近代化を図る国有物流企業は全体の5%にも達していないという。

一方、民営物流企業の成長は速い。民営企業は資金力が弱いことから、貨運代理業やトラック輸送を中心に市場参入してきたが、物流市場が急拡大するなかで、新しいビジネス・モデルを武器に急成長する例も出てきた。例として鉄道貨物を利用した一貫輸送や航空貨物の一貫輸送がある。

中国において鉄道を利用するのは難度が高いが、ある物流企業は客車に連結された貨物車の提供、五定列車（発着駅、走行ルート、運行番号、発着時間、運賃の5項目が固定している）の提供、急行貨物列車の提供（「行包快運専列」）の提供、特急貨物列車（「行郵専列」）の提携へ急速にとサービスが拡大している。

また、航空貨物においては、航空会社のネットワークの拡充を活用し、主に華東地区、華北地区、華南地区の需要が集中する地域を対象として飛行場から荷主指定地まで、配送するサービスも現出している。

中国の荷主企業のなかには物流専門業者に対する不満から、あるいは自己の物流情報の守秘を目的として自らの現業部門を育成しているところがある。自らは大きな物流資源を持たず外部の物流資源をとり入れ、自社の物流個性にあった物流システムを容易に短期間で構築しているのである。海爾、TCL、聯想集団、康佳、方正集団などがそうした例である。海爾は全社的物流統制と物流情報システム運用を自前で行う一方で、幹線輸送と末端

配送はそれぞれ中鉄快運と中郵物流に一括委託することによって効果的、効率的な物流システムを構築している。

## 2) 外資系荷主企業の物流と物流企業

外資系荷主企業の中国進出に際して物流は大きな問題であった。外資系荷主企業はもともと自社物流指向はない。民族系物流企業は物流品質の信頼性が低く、広域物流への対応ができないなどの問題点があった。このような状況を踏まえ、外資系荷主企業は物流のアウトソーシング先を外資系物流企業へ期待し、これが外資系物流企業の中国進出の契機ともなった。

中国物流市場への外資の進出は80年代末まで制限されていたが、その後段階的に緩和され各国の物流企業が進出している。特にWTO加盟以降進出は加速している。

日系では日通、山九、日新、近鉄エクスプレス、佐川急便などの物流専門業者系、三井倉庫、住友倉庫、三菱倉庫などの倉庫系、三菱商事、住友商事、三井物産、伊藤忠、丸紅などの商社系、日本郵船、商船三井、川崎汽船などの海運会社系などが本格的に進出している。近年は内陸への展開が目立っている。表5を参照。

欧米系では米国のフェデックス、UPS、APL、ドイツのDHL、オランダのTNT、英国のチベット&ブリテン、デンマーク・米国のマースク・シーランドなどが目立つ。

外資系物流企業は中国の物流市場に先進的な物流技術を持ち込み、一方で主に外資系荷主企業の物流を一括して引き受け、他方で中国現地の物流資源、例えばトラック業者や倉庫業者などをコーディネートすることによって物流業務を遂行している。

外資系荷主企業、特に東南アジア、中国、日本との間でグローバルSCMを展開しているグローバル企業の中には自社系列の物流企業を設立しているところもある(例えば松下電器、三洋電機、ソニーなどの家電メーカー、デンソーなどの自動車部品メーカーなど)。中国に自ら物流企業を設立し親会社から物流技術やノウハウを移転するとともに、外部の物流現業能力を積極的に活用して本国と類似の物流システムを形成し、外資系または民族系物流専門企業と連携して外部の物流資源を活用して運営するところもある。

表5 日系主要物流企業の中国進出状況(現法ベース) 2011年4月現在

	ハルビン	大連	青島	煙台	北京	天津	南通	上海	蘇州	南京	武漢	福州	汕頭	廈門	広州	中山	深?	珠海	合計
日本通運																			16
山九																			12
日新																			6
住友倉庫																			9
三菱倉庫																			3
三井倉庫																			5
近鉄エクスプレス																			11
佐川急便																			7
郵船航空サービス																			7
日本郵船																			9

出所:各種資料から著者作成

これは中国に多くの拠点を広範に展開し、かつ東南アジア、中国、日本との間でグローバル SCM を展開するにあたっては、物流専門業者に業務委託するより、自己の物流個性に合った物流システムを構築しやすいとの判断からと思われる。

#### 4．物流政策と物流インフラの拡充

##### 1)物流政策

中国では経済の発展、グローバル化に伴って高度な物流が求められ、ある程度実現している一方で、旧態依然たる物流も残っている。換言すれば、高度化がある程度実現している物流市場と未発達な物流市場が混在しているという二重構造になっている。

中国政府の物流政策は立ち遅れている国内物流市場に対する育成政策と、本来制限業種である物流業の外資に対する制限緩和政策という2つの面があり、それを統合して中国の物流業を発展させることを企図している。

中国において物流行政組織は複雑である。中国の物流関連行政機関は複数の行政機関にまたがり、権限が分散されている。こうした問題を解決するため、過去の行政改革時、数度にわたって改革が行われてきた。

2003年の改革では、従来の国家経済貿易委員会と対外貿易経済合作部が廃止され、新たに商務部が新設された。08年の改革では、国家民用航空総局と国家郵政局が交通部に統合され新たに交通運輸部が設置された。ただ従来から大きな議論となっていた交通部と鉄道部の合体、即ち、日本の国土交通省のような一体化した運輸行政組織とする大きな変更については、今回も見送られた。これについては、中国政策当局の以下のコメントがある。

「鉄道部の統合は、政・企の機能分離が前提である。政・企の機能が分離した後、指導機能だけになれば統合が可能となる。道路、水運、航空もみな政・企分離してやっと統合になった。鉄道の改革は難しい。需要が供給を上回っているうちは改革は難しい。欧州においても日本においても鉄道の需要が減退して鉄道改革が始めて実現している。

また、改革反対論の意見として、中国の鉄道は世界的にみて効率がよい。石炭、食糧大量の物流を統一的に高効率に実現する指導体制がある、というものがある。」(注1)

ただ、鉄道の統合は大きな改革として継続検討とされているが、以下のような小さな改革は少しずつであるが進められている。

管理局を分局化する

物資輸送と旅客輸送の分離

専門の業者の育成

現在の物流関連事業分野と行政組織との関係を示すと図1の通りとなる。

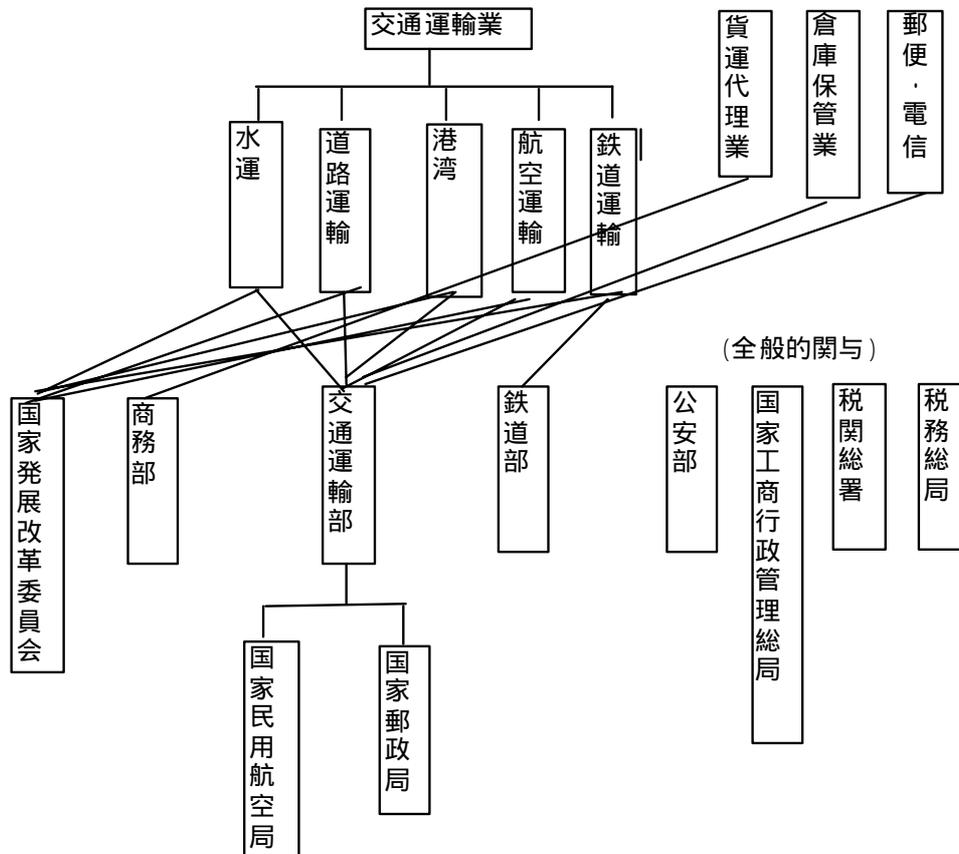
近年の物流政策で特筆すべき事項は以下である。

##### (1) 2つの「意見」の公布

「我が国現代物流発展の加速に関する若干の意見」の公布(2001年3月)

「我が国現代物流発展の促進に関する意見」の公布(2004年8月)

図3 中国の物流行政管理体制



出所: 各種資料より筆者作成

は、現代物流業（ロジスティクス業）の発展を政策指針として初めて位置付け、中国における現代物流業発展の指導思想と全体目標を掲げている。特に SCM や 3 PL の発展を促進すること、物流に対する政策法規を早急に整備するといった政策課題、物流インフラの整備・拡充、情報化の推進などを政策課題として挙げている。この通達は今後の中国物流産業を促進する意味で重要なものである。

は、「行政許可法」に基づき、許認可権の大幅縮小、鉄道貨物代理業、複合一貫輸送の推進、物流の専門化、物流業への投資の多様化、物流市場の対外開放、物流管理の高度化、物流施設の統合と広域物流センターの建設、通関手続きの簡素化、配送物流の推進などについて方向付けしている。

これらの一連の政策は WTO 加盟時の公約の履行に伴う外資への開放に対して中国民族系物流市場の高度化を強く意識したものである。

#### (2) WTO 公約とその履行

中国政府はWTO加盟時の物流関連の公約について若干の問題はあるもほぼ履行を終了している。外資系物流企業の関心度が高い国際貨運代理業務については、2005年12月に独資化された。これにより外資物流企業の進出が急速に増加している。また、厳しい規制

のあった鉄道事業についても合併ではあるが、ドイツが鉄道を使った物流企業を 07 年 6 月に初めて設立している。

### (3) 第 11 次 5 年計画

06 年からの第 11 次 5 年計画における物流政策では、「交通運輸業の優先的発展」、「現代物流業（ロジスティクス業）の発展」が 2 本の大きな柱になっている。前者は交通インフラ整備などハード面に重点がおかれているのに対し、後者はロジスティクス業という業態や物流サービスというソフト面の発展について言及していることが特徴である。

### (4) 第 12 次 5 年計画

11 年から第 12 次 5 年計画が始まった。以下は 11 年春に公表された、第 12 次 5 年計画の大綱の第 15 章の「生産性サービス業の発展を加速させる」の第 2 節の「現代物流を大々的に発展させる」の段の訳文である。

「社会化、専門化、情報化された現代物流サービス体系を速やかに構築し、3PL を大々的に発展させ、現有の物流資源を優先して統合し利用し、物流インフラ建設との連携を強化し物流効率を向上し、物流コストを引き下げる。農産品、大宗鉱業産品などの重点分野の物流を発展させる。物流発展のための地区配置の最適化を図り、物流園区などの物流効能集積区などを順序良く発展させる。現代物流管理を推し進め、物流知能化と標準化水準を高める。」

この文章から、中国において、まだまだ物流の社会化、外部化が進んでおらず、前述 3 節でみたように物流業者へのアウトソーシングが進んでいないこと、また、情報システムを利用した高度化された物流とはなっていないことに対する問題意識、更に物流インフラの建設は進んでいるが、整合性が取れていないこと、また各地に建設が進んでいる物流園区も無秩序に行われているという危機意識も見られる。農産品物流が不十分なことから、損耗率が問題になっていること、石炭などの大宗工業産品の輸送（主に鉄道利用による）も改善の要であることも従来と変わっていない、等がわかる。

今後、この大綱にもとづき主管部門によって具体的計画が今後策定されてゆくことになるが、中国において現代物流の発展が提唱されているにもかかわらず、2000 年代始めに出された 2 つの意見の段階から状況は余り進展していないという問題意識である。

### (5) その他の関連政策

外資系企業の物流に関して優遇措置を与えたり、規制緩和をすることにより高度化された物流が育つ環境を提供する政策が採られている。代表的なものとして保税區や物流園區の設置があり、通関面では直通点方式などの通関の簡便化がある。

保税區の機能は輸入の未通関貨物、輸出の通関済み貨物の保税保管、流通加工などであり、これらの機能を利用して種々の物流パターンがあるが、中でも輸入貨物の保税ストック機能は今後とも活用されていくであろう。この機能は、海外から輸入した部品・部材を保税區内の物流企業の倉庫に保管し、荷主企業の指示に基づきその時点で通関し、荷主企業へ納入する。これにより関税、増値税の資金負担を軽減するというものである。

また通関面では、港から内陸まで保税で搬送し内陸通関点で通関をかける方式がある。いわゆる直通点方式と言われるものであり、内陸までの輸送期間短縮に寄与する。上海江蘇省（無錫、蘇州）から始まり現在は、天津 北京にも適用されている、

これらは外資系荷主企業の要求に基づく高度化された物流への対応であり、中国物流市場の高度化の牽引力にもなっている。

## 2) 物流インフラの拡充

物流インフラは急速に拡充している。

貧弱な交通基盤が経済発展にとって最大の制約要因だと認識され、90年代から交通運輸関連のインフラ整備が急速に進められるようになった。

表6 中国輸送インフラ敷設距離 単位:万キロメートル

年	鉄道		道路		内陸河川 航路	民用航空	パイプライン
	電化		高速道路				
90	5.78	0.69	102.83	0.05	10.92	50.68	1.59
95	6.24	0.97	115.70	0.21	11.06	112.90	1.72
2000	6.87	1.49	140.27	1.63	11.93	150.29	2.47
05	7.54	2.02	334.52	4.10	12.33	199.85	4.40
09	8.55	3.02	386.08	6.51	12.37	234.51	6.90

注: 05年より道路には村道を含む

出所: 日中経協 中国経済データハンドブック2010年度版

90年に比べ2009年時点で、鉄道は敷設距離1.5倍、電化率4.4倍になっている。道路は総敷設距離ベースでは3.8倍となっているが、05年から村道を含む数字でありその部分を考慮すると、1.8倍程度の伸びである。高速道路は94年から敷設が始まったが、年3000キロのペースで敷設され99年には1万キロを超え、2009年は6.51万キロとなった。

この間、交通分野における建設投資の重点が鉄道から道路輸送へ転換されたことは注目すべきことである。すなわち中国では従来鉄道を中心に陸運体系が構築され、道路輸送は鉄道輸送の補完的手段と位置付けられていた。80年代までの鉄道への投資額は、道路輸送の3倍以上の水準を保っていた。しかし鉄道貨物の抱える問題から道路輸送に対する能力増強の要請が強まり、交通分野の投資は90年以降、次第に道路建設にシフトしていった。特に道路幹線輸送において重要な位置付けとなる高速道路は、飛躍的な建設が進められている。2009年の6.51万キロは米国に次ぐ世界第2位の規模である。

その後、08年の金融危機対策で4兆元の固定資産投資を行うことになったが、その対象として鉄道の建設（前倒し実施）が推進されたことにより輸送インフラに対する投資に占める鉄道の比率が拡大している（表7参照）

中国では鉄道輸送の位置付けは特別なものがある。中国の鉄道貨物は、輸送能力の約8割に達する計画貨物である石炭、石油、セメント、食糧などの基礎物資に優先的にあてられ、一般産業向け輸送力は余ったスペースの2割程度しかない。計画貨物が優先されるとい

ことは荷主企業に求められる輸送の機動性、利便性というサービス面で期待ができないことになる。

一方、鉄道部として近年増大する一般産業向け需要の要求に対応するため、発着駅、ルート、運行番号、発着時間、運賃の5つを定めた貨物列車である「五定列車」や、輸送スピードアップ、定時性を確保するために旅客用直通便の車両に貨物車両を連結させた「行包列車」、専用コンテナ輸送列車などのサービスを開始しているが、物流広域化のための輸送という観点からすれば解決にはほど遠い状況である。

表7 輸送インフラに対する固定資産投資

	00年		05年		06年		07年		08年		09年	
	億元	%	億元	%	億元	%	億元	%	億元	%	億元	%
鉄道	672	29.9	1,268	16.0	1,967	19.9	2,493	22.4	4,019	30.6	6,661	34.2
道路	1,318	58.7	5,581	70.4	6,482	65.4	6,927	62.2	7,334	55.9	10,558	54.2
水運	47	2.1	779	9.8	995	10.0	1,110	10.0	1,184	9.0	1,671	8.6
航空	209	9.3	302	3.8	463	4.7	608	5.5	584	4.5	605	3.1
合計	2,246	100.0	7,930	100.0	9,907	100.0	11,138	100.0	13,121	100.0	19,495	100.0

出所：中国統計年鑑2010年

## 5. 中国物流の今後を考える視点

中国物流の今後を考えるについて二つの視点に述べたい。

一つは物流の広域化・高度化進展の視点、二つめは物流市場の二重構造の動向への視点からである。

### 1) 広域化・高度化の進展

高度化については以下の観点から進展するだろう。

- ・ユーザー側からのニーズの増大（外資系ユーザーのプレゼンスの拡大、民族系ユーザーの要求）
- ・外資系物流企業の牽引
- ・民族系物流企業からのパフォーマンスの向上、新しいサービスの提供

問題は広域化である。

広域化ネットワーク形成のためには鉄道が有用であるが、

一般産業用輸送枠がどれほど拡大しうるか

五定列車、行包列車などのサービス枠をどれほど拡大し売るか

運行の自由度拡大がどのように進むか

などの問題がある。

広域化にとって近未来的には、やはりトラックをベースとしたネットワーク形成が現実的であるが、

道路網の拡充

杭州湾横断橋、複数の長江横断橋の完成

などはプラス要素であるが、一方、  
エネルギー問題（石油価格の高止まり）  
自動車の排気ガスに関する規制強化  
などはマイナス要因である。

## 2) 物流市場の二重構造

中国の物流市場は、高度化がある程度実現している物流市場と未発達な物流市場が混在しているという二重構造になっている。

外資系の物流企業の顧客の98%が外資系荷主企業であるという数字については既述した。一方で外資系荷主企業のどのくらいが外資系物流企業のユーザーとなっているか、不明であるが、民族系物流企業の新しいサービス、サービスの向上によって徐々に民族系物流企業の参入が増えてきている。

中国国際貨運代理協会は、規制緩和による物流市場の変化により以下のような業界再編の動きがあることを指摘しつつ、物流業界の開放政策は業界にとって将来的には不利益にならないとしている。

- ・ 民族系大型物流企業の活路を見出すための業界再編の模索
- ・ 民族系中小物流企業の生き残りをかけたITを活用しての情報化の強化や専門的サービスへの特化の必要性
- ・ M & A やアライアンスによる基礎体力の強化

民族系物流企業も徐々にその存在感を現し始めている。冒頭で紹介した損保ジャパンのサービスに対する日系物流企業の敏感なる反応はその危機感を表している。

いずれにせよ民族系、外資系物流企業にとってもこれから厳しい競争と淘汰の時代が来ることが予想される。

以 上

---

### 〔注〕

- i JIT(JUST IN TIME) 物流：入荷材料を在庫せずそのまま使うという商品管理方式。在庫をゼロにして在庫費用を極端に圧縮しようとするもの。
- ii VMI:Vender Management Inventory 供給者在庫管理
- iii バイヤーズ・コンソリデーション：バイヤーに代わって物流業者が複数のベンダーから調達を行い、チェーンストアに供給する仕組み。
- iv 中国物流・調達联合会「中国物流年鑑 2006」

---

〔参考文献〕

1. 中国統計年鑑 2010年版
2. 「平成20年度 中国現代物流の発展動向と課題 報告書」国際貿易投資研究所（2009年）
3. 「最新中国物流」 日通総合研究所〔2008年〕
4. 「物流業の発展 広域化と高度化への挑戦」大西康雄〔2007年〕