

中国物流政策の動向と今後の展望

明治大学商学部専任講師 町田一兵

2001年中国のWTO加盟に伴い、経済成長とともに国内物流関連インフラの本格的整備が始まってから10年以上が経ち、その間、道路、鉄道、港湾、空港などあらゆる物流関連施設の増強・拡大が急ピッチに進められ、今日の中西部地域への外資誘致や産業移転、内陸部まで浸透した内需拡大を実現するための礎となった。これまでの政府による強力な物流政策の計画・推進による成果といえよう。

一方、継続されるハードを中心とする物流インフラ整備もピークが過ぎ、それに伴い、物流サービスの提供範囲が徐々に地域を拡大してより広範に、大規模に広がる動きがみられ、さらに一部地域では日本のように貨物の「小口化」、「多頻度化」、「リードタイムの短縮」などが求められるようになったなど、量的成長をしながらも質的成長にシフトする兆しが見えてきた。上記の変化を踏まえ、それに応える今後の中国物流政策を検討していきたい。

1. 中国の物流関連行政部門

物流の内容が多岐にわたるため、それに関連する行政部門も数多く存在し、それぞれの行政部門が関連政策を個々に出す状況にある。現在、物流の行政管理に当たる機関としては、中国発展改革委員会を筆頭に、その傘下の交通運輸部、鉄道部、商務部、税関総署及びその他¹が物流に関わる行政部門である。

これを、異なる輸送モードや業務内容で整理すると主に以下の通りである。

図1 中国の物流関連行政部門のイメージ

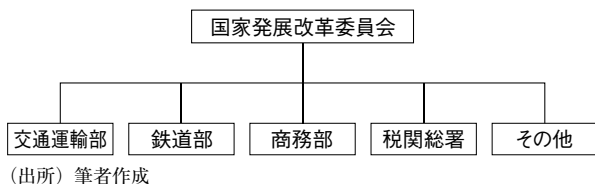


表1 中国の物流を管理する政府機構

国家 発展 改革 委員 会	実 運 送	道路・自動車：交通運輸部
		鉄道：鉄道部
		港湾：交通運輸部(具体的管理は各地方政府)
		航空：交通運輸部
		物流センター：商務部
		輸出入関連：税関総署

(出所) 筆者作成

2. 五カ年計画に基づく中期物流関連政策

中国は1949年建国当初、ソビエトの計画経済を模倣し、五年ごとに国家経済の発展目標を樹立し、それを実現するためのマスタープランを「五カ年計画」として作成してきた。そのマスタープランに合わせ、各行政関連部門がそれぞれの分野において、より具体的な達成目標及びそのための中期政策を設定することが一般的である。

最新の第十二次五カ年計画(2011~2015年)において、「適度な先取りを原則に、異なる輸送方式を整備しながら、国家高速鉄道ネットワーク及び高速道路ネットワークをほぼ完成させ、ネットワーク関連施設間の相容れが概ね形成させ、先進的な技術設備を装備した安全かつ高効率な交通輸送体系の完成を目指す。」²ことを目標に掲げ、その内容として、「地域間交通ネットワークの完成」、「都市間高速ネットワークの構築」、「公共交通の優先的発展」、「輸送レベルの向上」が取り上げられた。

●地域間交通ネットワークの完成

- ▶ 広域幹線、石炭輸送線の建設、大量貨物輸送ネットワークの強化
- ▶ 国家道路ネットワーク計画の補強、既存計画路線の継続的な建設、ボトルネックとなる路線の拡張、省際幹線道路増築の強化
- ▶ 長江等の高水準河川での航路建設、内航輸送船の標準化及び港湾拡張の推進、石炭・石油・鉄鉱石、コンテナ等の専用品輸送システムの強化、沿海地域港湾クラスターの近代化の向上
- ▶ 国際ハブ空港及びリージョナルハブ空港を核とし、地域空港に補助的役割を付与する航空ネットワークの整備、民間航空機利用の強化、空域管理体制の改革、空域資源の効率的配分

●都市間高速ネットワークの構築

- ▶ 都市クラスターの形成に対応し、鉄道及び高速道路を軸に、国道・省道などの幹線道路に補助的な役割を付与し、都市クラスター内に多様な輸送モードによる高速交通ネットワーク建設を推進する

¹ 信息产业部(サービスの情報化及び情報ネットワークの構築、管理する行政部門)など他の中央行政関連部署、また、地方レベルでは中央政府(國務院)が付与した権限をもとに各地方省・直轄市政府が独自の物流政策を打ち出す場合もある。

² 国民経済和社会发展第十二個五年規劃綱要第三篇第十二章。

- ▶ 京津冀、長江デルタ、珠江デルタ三大都市クラスター交通ネットワークの構築、重点開発地域における都市クラスターの都市間幹線建設を重点的に推進

●公共交通の優先的発展

- ▶ 都市・農村公共交通一体化の促進

●輸送サービスレベルの向上

- ▶ 交通輸送情報化レベルの向上、貨物の一貫輸送の推進、環境に優しい輸送モード及びトレーラ輸送によるトラック輸送の奨励、安全管理の強化、輸送安全の保障

上記第十二次五カ年計画に基づき、各物流関連の政府行政部門がそれぞれ部門内計画及び数値目標を盛り込んだ中期政策を作成・公表している。

(1)交通部

表2 「交通運輸“十二五”発展計画」概要（抜粋）

<p>基礎施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路総延長450万km、うち高速道路10.8万km、20万人以上都市の90%をカバー、二級及び二級以上道路65万km、農村道路390万kmを建設 ・沿海地域大深水埠頭2,214箇所、内航“兩横一縦兩網十八線³”航路1.9万kmを構築 ・空港総数230箇所に ・総合物流拠点及びトラックターミナル200箇所設置 <p>輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業車両に大型車両、専用車両、箱型車両の割合をそれぞれ25%、10%、25%に ・内航貨物輸送船型標準化率を50%に ・国道平均時速を60km/hに ・内航主要港湾の機械化、専門化の推進 <p>環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「十一五」に対し、主要汚染物排出量を20%削減 ・対2005年、営業車両の単位トンキロベースエネルギー消費及びCO₂排出をそれぞれ10%、11%削減に ・対2005年、営業用船舶の単位トンキロベースエネルギー消費及びCO₂排出をそれぞれ15%、16%削減に ・対2010年、航空機の単位トンキロベースエネルギー消費及びCO₂排出を3%削減に

(出所)「交通運輸“十二五”発展計画」より抜粋

(2)鉄道部

表3 「国家鉄道“十二五”発展計画」概要（抜粋）

<ul style="list-style-type: none"> ・2015年まで鉄道営業距離12万kmに ・うち西部地域5万km ・複線化率及び電化率をそれぞれ50%、60%に
--

(出所) <http://news.zf699.com/view/131118/>による整理

なお、鉄道の場合、長期間にわたる整備投資が必要であるため、五カ年計画とは別に、2020年までの鉄道ネットワーク構想を盛り込んだ「鉄道中長期鉄道ネットワーク計画」が2004年に作成された。そこで鉄道ネットワークの規模拡大、構造の改善および品質向上と共に、輸送能力、設備更新の加速化を盛り込んでいる。

表4 「鉄道中長期鉄道ネットワーク計画」概要（抜粋）

<ul style="list-style-type: none"> ・20万人規模都市の大半及び大規模鉱山、主要港湾、重要な交通拠点をカバーすること ・鉄道総延長10万km（西部4万km、東中部6万km） ・1平方キロあたりの路線密度を58km（西部）、220km（東中部）に ・主要幹線で旅客線と貨物線の分離を実現 ・鉄道複線距離および電化路線をそれぞれ5万キロに ・複線率、電化率を50%に ・石炭生産地10カ所を軸とする石炭鉄道輸送ネットワークの形成 ・石炭年間輸送能力を18億トンに ・コンテナ中心駅18箇所建設 ・各コンテナ中心駅間快速コンテナ輸送サービスネットワークの構築

(出所)「鉄道中長期鉄道ネットワーク計画」より抜粋

(3)商務部

表5 「商務部における“十二五”期間の小売業発展促進の指導意見」概要（抜粋）

<ul style="list-style-type: none"> ・物流センター集積化の支援 ・商品配達及びSCMの強化、3PLの展開、都市共同配送ネットワークの樹立、大型フランチャイズ企業の自社物流センターの建設及びサービスの外販サポート ・コールドチェーン配送の強化、パレットの共用化サポート ・中小企業をサービス対象とする物流配送センター設立のサポート ・外資企業のネット販売及び先端物流分野開拓のサポート ・リバース物流の試み

(出所)「商務部における“十二五”期間の小売業発展促進の指導意見」より抜粋

上記のように、物流に関わる施設やインフラの整備が不十分であるため、交通運輸部や鉄道部の政策の中心はハード面での整備に焦点が当てられ、数値目標が定められ、段階的に五年間で整備計画を実施する形を取っている。

一方、商務部においては、ハード部分の整備も強調しつつ、一部では物流の運用面における課題を意識し、物流サービス高度化の促進を意識した政策の展開も見取れる。なお、税関総署の場合、特に五カ年計画を制定していない。

³「全国内河航路と港口布局規画」に基づき、内航主要航路で構成するネットワークの総称、内訳は長江水系“1横1網10線”、“1横”=長江幹線、“1網”=長江デルタ高水準航路ネットワーク、“10線”=岷江、嘉陵江、烏江、湘江、沅水、漢江、江漢運河、贛江、信江、合裕など10航路。珠江水系“1横1網3線”、“1横”=西江港運幹線、“1網”=珠江デルタ高水準航路ネットワーク、“3線”：右江、北盤江-紅水河、柳江-黔江など3航路。京杭運河及び淮河水系“1縦2線”、“1縦”=京杭運河、“2線”=淮河、沙潁河など2航路。黒龍江及び松遼水系“2線”：黒龍江、松花江の2航路。その他水系“1線”：閩江。

3. 重点育成産業政策の導入

2008年リーマンショックをきっかけに、物流産業は国家指定重点育成産業となった。当時政府が景気回復に4兆元投資を緊急発表した後、一部産業のみが恩恵を及ぼすとの見方が広がり、国内工業生産は低調に推移し続けたため、それを見た国務院が工業生産の回復及び産業高度化を念頭に、2008年末から2009年にかけて、中国経済に最も大きい影響を与える十大産業を選び、「十大産業振興計画」を公表した。

うち、最後に指定を受けたのは、唯一の非製造業・物流産業であった。国際貿易依存体質からの脱却を目指し、政府が物流産業を重視する姿勢に転じた。

国務院が発表した物流産業の振興を図るガイドライン「物流産業調整及び振興計画」⁴によれば、物流産業は「輸送、倉庫貯蔵、フォワーディング、情報を融合する複合型サービス産業」と定義付けたいえ、「国民経済にとって重要な構成部分…、幅広い領域に渡り、多数の労働者を吸収できることから、生産促進、消費拡大、産業高度化、競争力の向上に大きな役割を果たす」との見解を示し、物流産業が内需拡大に大きな役割を果たすと期待している。

そのため、政府は物流産業のレベルアップを重要視し、産業高度化を図るため、振興計画では2009～2011年までの三年間において、3PL事業者の育成を始め、製造業との連携やサービスの高度化、都市物流、幹線物流の強化、複合輸送施設の設置、業界基準や関連技術の確立など、多岐

にわたって、物流産業全般における具体的目標及び内容に触れた。

重点育成産業に指定されたことにより、物流産業は従来の輸送、保管といった個別機能として捉えた行政管理から、一貫したサービス産業としての認識が高まり、国家発展改革委員会を筆頭とする各行政管理部門連携強化のきっかけとなった。

4. 協会団体の意見を政策に反映

行政管理部門間の連携強化を図ると同時に、物流産業との意思疎通及び課題解決を図るため、協会団体との連携も進め、そこで吸い上げた意見を積極的に取り入れ、政策として反映するようになった。

例えば2009年、国家発展改革委員会の委託を受け、中国物流購買連合会⁵（中国物流産業を代表する協会の一つ）が物流産業調査を実施し、物流事業者の現状に対する不満を「物流発展60カ条」としてまとめて公表し、物流業界で最も緊急に解決すべき課題を羅列し、行政による改善を求めた。

それに対し、発展改革委員会を筆頭に各行政部門での政策的対応を検討し始めた。営業税率の一本化など一部の問題に関して、すでに見直し策がテスト的に実施するようになるなど、一部対応策を出したところもあり、物流産業の高度化とともに、今後行政部門と関連協会との連携はさらに緊密になる見込みである。

表6 「物流産業調整及び振興計画」における主な目標及び具体的実施内容（一部）

内容	具体策
物流業務アウトソーシング及び高度化の推進	製造業の物流業務アウトソーシングの指導・促進、3PL事業者の育成
重要産業における物流高度化の推進	石炭・農産物物流、コールドチェーンの強化、石油・ガス・鉱産物専用埠頭及びパイプライン建設の強化
国際物流と保税物流の促進	大中規模都市での共同配送や都市内物流ネットワークの構築、災害時物流体制の構築
国内幹線物流ノードとリンクの構築	重要都市、製造拠点、総合交通ターミナル周辺に物流園區を構築し、物流効率の向上を図る
物流モード間のアクセスの改善	既存の道路、港湾、鉄道、空港関連の施設から、重点地域及び総合交通ターミナルを選び、コンテナをベースとする複合輸送施設の設置及びシームレス物流を促進する
物流情報レベルの向上	物流情報プラットフォームの構築、物流関連情報業務の参入及びアウトソーシングの促進
物流関連規格の確立	大手物流事業者を中心にパレットなどの物流関連規格や技術の確立及び普及の促進
物流新技術の開発及び応用の促進	GPS、ITS、物流管理ソフト、移動物流情報サービスなど、物流関連技術の自主開発の強化

(出所) http://www.gov.cn/zwgk/2009-03/13/content_1259194.htmによる整理

⁴ http://www.gov.cn/zwgk/2009-03/13/content_1259194.htm

⁵ 前身は中国物資部、現在国務院の認可を受けた中国唯一の物流及び流通産業関連の総合協会、地方における流通団体、企業、卸市場および関連する研究機構などの指導も行う全国組織。なお、政府の委託を受け、対外交流、業界統計、業界基準の制定および業界誌・年鑑の発行などを行っている。

表7 中国物流購買連合会が公表した「物流発展60カ条」の内容（一部）

内容	具体策
税金関連	<ul style="list-style-type: none"> ・物流産業関連の営業税率の一本化 ・物流関連一括税金徴収の実験的運用の加速
製造業との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> ・物流産業の連携を製造業の産業高度化重点プロジェクトとして推進 ・製造業物流業務アウトソーシングの推進及び物流企業の一貫請負の励行 ・物流企業のワンストップサービス能力の増強をサポート ・製造業集積地における物流機能の強化
行政管理	<ul style="list-style-type: none"> ・トラックの“大トン小標⁶”問題の解決 ・高速道路料金所の整理及び段階的撤廃 ・都市部配送車両の通行、駐停車及び積卸作業の利便性の向上 ・コンテナによる一貫輸送サービスを行うためのシステム構築 ・トレーラによる輸送の推進及びの高速道路でのフルトレーラ走行許可
規模拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・物流企業間のM&Aの励行 ・物流企業の拠点新設に対する便宜提供 ・物流企業本社が持つ各種免許の自社支店への汎用運用許可 ・地域間を跨ぐ物流企業を運営する際の便宜提供
投融资	<ul style="list-style-type: none"> ・物流企業向けの貸付保証機構の設立 ・「中国物流銀行」の設立検討
物流園区	<ul style="list-style-type: none"> ・物流団地の計画・建設・運営管理を一元的に施行 ・物流園区周辺の交通インフラ整備の重視

(出所) <http://csl.chinawuliu.com.cn/CSLDisplay/SpecialSubjectList.aspx?parentID=eceb5af6-06a4-46f6-a6a9-1b6495d4acf8&code=SpecialSubject>による整理

5. 外資に対する物流政策

一方、外資に対する物流政策を見る場合、主なものは外資参入に対する規制である。WTO加盟以前、政府が外資物流企業の国内市場参入に厳しい制限を課したことで中国物流市場は極めて非開放的とされ、その市場進入に困難が極めたものの、2001年中国のWTO加盟を契機に国内法改正が徐々に進み、2006年までに対外資物流企業の段階的開放がフォワーディング業の独資承認を最後に、WTOに準ずる参入規制はすべて撤廃されたことになった。

上記のWTO加盟による進出規制が徐々に撤廃された後、外資企業にとって重要な意味を持つ政策は香港政府と中国本土間で結んだCEPA協定である。

香港の経済振興を図るため、香港特別行政区政府と中国商務部が2003年6月に締結し、2004年1月に実行された「経済貿易緊密化協定（以下「協定」と称す）」（通称CEPA）である。「協定」は当時の経済的不振に喘ぐ香港を救済すると同時に、大陸経済との一体化を目指すものであり、実際にWTO公約以上の自由化が盛り込まれたことは外資物流企業にとって大きな魅力である。

というのも香港に多数の多国籍企業が存在することを念頭に、「協定」が締結された当初から、在香港の外資系物流企業でも以下の基準が満たされれば、「香港企業」とし

て認められ、「協定」の対象企業として大陸進出ができるようにした。なお、外国企業が合併や買収によって香港企業の過半数株を取得した場合も、1年を経過すると「香港企業」とみなされるように規定した。

- 大陸で行う予定の事業内容は香港の事業内容と一致し、その範囲以内とする。
- 企業として、所得税を支払っている（赤字企業は別）。
- 香港での企業登録及び実質経営の年数を3年以上（3年を含む）とする。
- 香港に事務所を持ち、それに合致する実質的経営が行われていること。
- 海上輸送サービスの場合、船舶総トン数の50%以上（50%を含む）が香港で登録。
- 香港人スタッフの雇用が50%以上（50%を含む）とする。

「規定」が施行された後、外資物流企業によるCEPAを活用した独資による大陸進出が多くみられ、また、香港政府と中国行政側（主に商務部）との間に「規定」を年ごとに新たな開放項目を追加し、そのメニューを拡大してきた。したがって、香港企業として認定された場合、内国企業

⁶ 「大トン小標」とは、税金の軽減を目的に、一部の貨物自動車メーカーが納入先の事業者に対し、車両の実際トン数よりも小さく表記することを指す。

表8 WTO加盟後における物流関連業務の開放内容

物流業務	内容
道路貨物輸送 倉庫業 貨物積卸業	<ul style="list-style-type: none"> ・外国企業のマイノリティによる合資企業のみ設立可能 ・2002年以内に外国企業のマジョリティによる企業設立可能 ・2004年以内に外国企業100%出資による企業設立可能
鉄道輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・外国企業のマイノリティによる合資企業のみ設立可能 ・2002年以内に外国企業のマジョリティによる企業設立可能 ・2004年以内に外国企業100%出資による企業設立可能 ・2006年以内に外資独資による企業設立可能
内航海運	<ul style="list-style-type: none"> ・外国貿易港に指定されている港のみ接岸可能
海運代理店	<ul style="list-style-type: none"> ・外国企業の出資率が75%未満合弁企業の設立可能
通関業 コンテナデポ	<ul style="list-style-type: none"> ・外国企業のマイノリティによる合資企業のみ設立可能
フォワーディング	<ul style="list-style-type: none"> ・2001年の時点で3年以上の業務経験があれば、外国企業のマイノリティによる合資企業の設立が可能 ・2002年以内に外国企業のマジョリティによる設立が可能、2005年以内に外国企業の出資比率100%企業設立可能 ・最低資本金が100万ドル、経営期間は原則として20年以内 ・1年以上の営業で支店設立が可能、その際、1箇所につき、資本金12万ドルの追加が必要、さらに、5年後に2箇所目の支店設立可能、ただし、加盟後2年以内にその追加設立期間を5年から2年に短縮
NVOCC	<ul style="list-style-type: none"> ・保証金80万元（支店・営業所1箇所につき20万元追加） ・運賃の届出

(注1) マイノリティ企業：外国企業の出資率が50%以下

(注2) マジョリティ企業：外国企業の出資率が50%以上

(出所)「中国WTO加盟文書」による

表9 交通関連外商投資産業指導目録2011（物流関連抜粋）

奨励・認可項目	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道幹線ネットワークの建設・運営（中国側マジョリティ） ・幹線鉄道・地方鉄道および橋梁・トンネル・フェリー施設の建設・運営（合資・合作のみ） ・高速鉄道・鉄道旅客専用線、都市間鉄道インフラ施設の総合メンテナンス（中国側マジョリティ） ・道路・橋梁・トンネルの建設・運営 ・道路貨物輸送会社 ・港湾の公共埠頭施設の建設・運営 ・民間空港の建設・運営（中国側相対的マジョリティ） ・航空輸送会社（中国側マジョリティ） ・農・林・漁業を業務範囲とする航空会社（合資・合作のみ） ・定期・不定期国際海上輸送業務（中国側マジョリティ） ・国際コンテナ貫輸送業務 ・原油・ガスの輸送パイプライン、原油・ガスの貯蔵庫および原油専用埠頭の建設・運営 ・石炭のパイプライン輸送施設の建設・運営 ・自動多層立体倉庫施設・輸送業務関連の倉庫施設の建設・運営 ・一般商品の卸売業務・小売業務・配送物流業務 <p>（上記内容は2011年12月24日に実施した「外商投資生産指導目録」の「奨励外商投資産業目録」によるもの）</p>
制限項目	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道貨物輸送会社 ・鉄道旅客輸送会社（中国側マジョリティ） ・道路旅客輸送会社 ・国際貨物自動車／バスによる貨物・旅客輸送会社 ・水上輸送会社（中国側マジョリティ） ・撮影・鉱脈探査・工業関連航空会社（中国側マジョリティ） ・通信事業：電気通信の付加価値業務（中国側マジョリティ）、一般電気通信業務（外資出資49%まで） <p>（上記内容は2011年12月24日に実施した「外商投資生産指導目録」の「制限外商投資産業目録」によるもの）</p>
禁止項目	<ul style="list-style-type: none"> ・航空交通管制会社 ・郵便会社・信書の国内クーリエ業務 <p>（上記内容は2011年12月24日に実施した「外商投資生産指導目録」の「禁止外商投資産業目録」によるもの）</p>

(注) 下線部分は目録2011に新たに付け加えた部分

(出所)「交通関連外商投資産業指導目録2011」による

として中国進出が認められ、WTO規定よりも中国本土での業務展開自由度が高い。実際に2011年末まで、香港企業⁷としての申請承認件数は累積1,570件に及び、申請件数が最も多いのは、輸送・物流、流通、航空輸送の三分野であり、全体件数の62%を占め、しかも本土事業所設置比率も全体平均を上回るほど、CEPA活用による外資物流企業の中国進出は活発にみられた⁸。

その他、中国進出を図る外資物流企業にとって、中国投資ガイドラインとなる「外商投資産業指導目録」（以下目録と称す）の存在も重要である。「目録」では外資企業が中国国内における産業別投資において、奨励・認可、制限、禁止と分けられており、不定期に見直しを行い、2011年には当該目録が4年ぶりに見直され、物流産業に関する一部の修正がみられた。

それまでの目録2007と比べ、目録2011において、奨励・認可、制限、禁止など各項目は大きく変わることはなく、今まで外資物流企業が中国で認められた物流業務内容は概ね引き続き参入可能と理解できる。

奨励・認可項目について、地価高騰や新たな土地買収の困難さから、物流用地の効率利用を念頭に、自動・立体倉庫施設関連の外資投資を歓迎する項目が新たに付け加えられた。

それに対し、禁止項目に新たに信書の国内クーリエ業務を加えたのは、すでに一部の外資物流企業が中国国内で違法に信書のクーリエ業務に手を出したことに警戒し、改めて禁止することを強調した模様である。

上記のように、中国のWTO加盟以降、物流分野の極一部の業務内容を除き、外資に対する市場開放が徐々に行われた。さらに、CEPAの活用により、外資物流企業はより自由度の高いビジネス展開を中国現地で行うことができる現状である。

6. 今後中国物流関連政策の展望

第十二次五カ年計画に基づく物流関連政策の実施につれ、中西部を含む全体交通インフラネットワークの骨組み整備が最終段階に入り、大量輸送や高速輸送など、ヒト・モノの輸送ルートの高度化・専門化により異なるニーズの対応、複数の輸送モードを含む整備強化が行われる見込みである。

また、「物流産業調整及び振興計画」が全国的ロジスティクス・ハブとなる北京、天津、瀋陽、大連、青島、済南、

上海、南京、寧波、杭州、アモイ、広州、深圳、鄭州、武漢、重慶、成都、南寧、西安、蘭州、ウルムチ（合計21都市）、及び広域ロジスティクス・ハブとなるハルビン、長春、包頭、フフホト、石家庄、唐山、太原、合肥、福州、南昌、長沙、昆明、貴陽、海口、西寧、銀川、ラサ（合計17都市）を明記し、上記38都市を中心に今後都市内ロジスティクス及び周辺インフラとのアクセスの整備が集中的に進み、国内交通ネットワークを構成するノードとなり、中国市場進出、あるいは深堀する際に押さえるべき重要な拠点となる。

中央政府による交通インフラ構築の予算を中西部地域に傾斜的に配分すると同時に、一部中西部地域での資源税率（地方税）を大幅に引き上げたことが地方政府の税収を大幅増加させ⁹、道路・鉄道を含む中西部地域インフラ整備の原資となった。結果、中西部における大型交通インフラプロジェクトが次々と開始され、数年後東部地域との交通インフラのギャップが急速に縮むことが見込まれ、内陸市場進出がスムーズに行われることが期待される。

こうした物流ハブとなる拠点の整備や中西部を含む幹線交通インフラの改善は産業の高度化にもインパクトを与え、今後物流関連政策の中心は専門化及び大規模化への誘導にシフトすると予想される。

専門化は、重要産業におけるサービスレベルの高度化の推進やロジスティクス業務アウトソーシングの指導・促進による製造業との連携を意識し、脆弱である冷凍冷蔵、危険品、重量物などの特殊輸送の強化を念頭に商務部及び交通運輸部主導による行政指導が一層強化される見込みである。

また、大規模化は、多様なロジスティクス・サービスに対応できる3PL事業者の育成や事業者間M&Aの励行により、全国をカバーできる実運送事業者やフォワーダー事業者及び広域での業務展開能力を持つ大手キャリア事業者の育成を念頭に、同じく商務部及び交通運輸部主導による行政指導が強化される見通しである。

一方、多くの雇用を創出する物流産業に中小企業が大半を占めているため、中小物流企業の育成や優良企業の選別、安全性に対する罰則の強化も同時に進めていくと考えられる。国内における物流サービスの品質向上には中小物流企業のレベルアップが欠かせず、従来政策として手薄となっているものの、ハード面でのインフラ整備が一巡した今後の物流政策は、かつて日本が行ったように、中小物流事業者の育成・強化により力を注ぐことになる。その場合、物流関連協会との連携による政策の実施が効果的である。

⁷ 原文は香港のサービスサプライヤー。

⁸ 香港貿易局発行「CEPA2012の自由化措置—香港の拡大する機会」、3ページ。

⁹ 『人民日報』海外版、2010年6月4日付。

また、外資物流企業にとって、中国物流市場における参入規制はほぼ撤廃されたものの、同業他社や地場産業との競争が激しくなるなか、政府が望む専用施設（原油専用埠頭など）や高価な設備（自動多層立体倉庫施設など）の導入・運営による他社との差別化を場合によっては図る選択肢も残る。

とはいえ、総じて中国の物流産業はすでに量的成長から

質的成長の段階に来ている。行政側の物流政策として、内需拡大という目標を達成するため、ハード面でのインフラ整備を引き続き進めながら、物流サービスレベルの向上を重視する荷主ニーズに対し、物流サービスの高度化に対応する政策にシフトしていく傾向が明確になる。その際、日本を含む先進諸国の経験をしっかり鑑みた上で慎重に進むべきである。

The Trends and Future Prospects for China's Logistics Policy

MACHIDA, Ippei

Senior Assistant Professor
School of Commerce, Meiji University

Summary

With China's economic growth, domestic logistics-related infrastructure has made great progress in this decade. The results have been the reinforcement and expansion of all logistics facilities, such as roads, rail, ports, and airports, by means of the powerful logistics policy which the Chinese government has put into force. On the other hand, logistics services have shown signs of a shift from quantitative to qualitative growth. It is an important issue for the Chinese government to plan their new logistics policy in step with the changing trends.