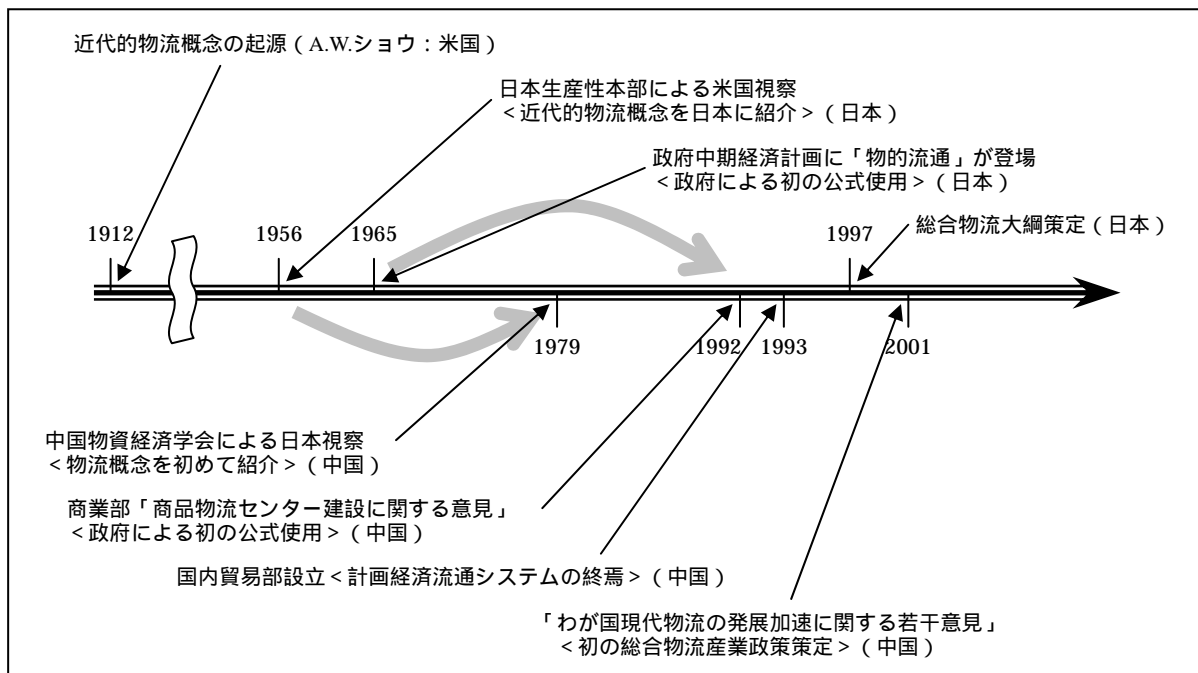


## 中国における物流の歴史的背景

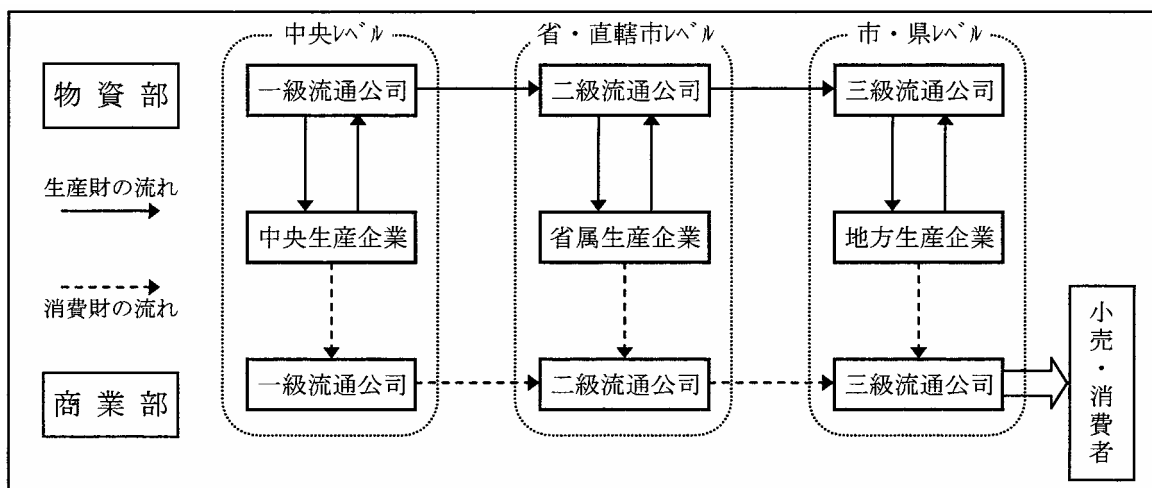
中国においては物流という概念が公式に使用されてまだ十年余りしか経っていない。計画経済体制下の流通システムを経てきたという特殊性が、省によって手続きの異なる地方政府主義や多段階に構成される複雑な流通経路を形成するなど、現在の中国の物流システムに大きく影響を与えている。

図表 1 - 1 物流概念の日中伝播



(備考) 筆者作成。

図表 1 - 2 計画経済時代の流通システムモデル



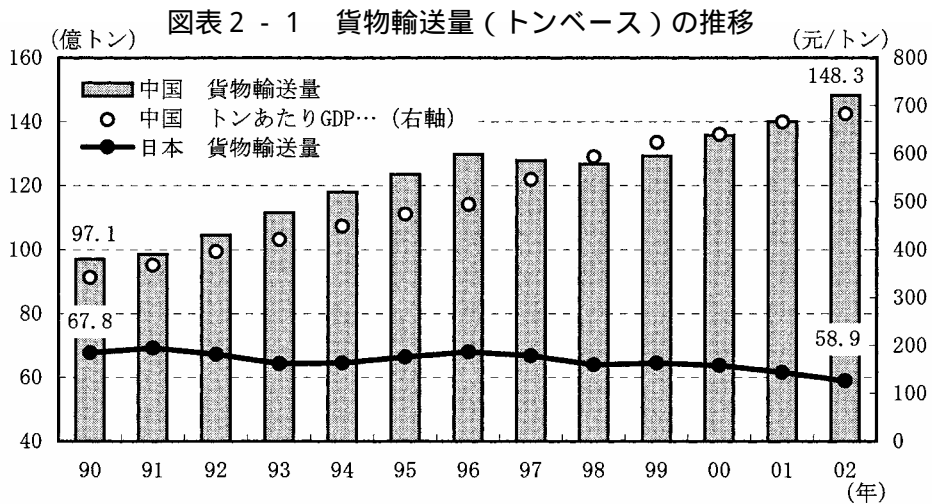
(備考) 定村 (1995) 黄 (2002) を参考に作成。

図表 1 - 3 歴史的背景と中国物流の特殊性

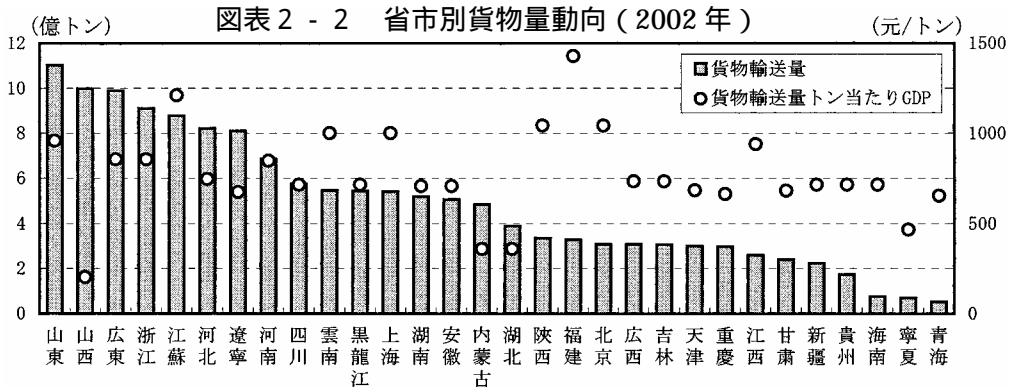
省、税関ごとに手続きが異なる地方政府主義	——	地域保護主義
複雑で多段階に構成される流通経路	——	三級管理、行政関係者の参入
物流サービス概念の欠如	——	自家物流原則

## 中国国内貨物輸送の現況と今後の方向

中国国内における貨物輸送量は、近年の経済成長や輸送インフラの整備を背景に堅調に推移している。地域別にみると、沿海部と内陸部における貨物量の格差が大きい。トンベースで見ると、輸送手段はトラック輸送が主力であり、貨物量の増加とともにそのウエイトも高まっている。また長距離輸送では水運や鉄道ウエイトが高い。今後の輸送モードは、機動性や荷扱いの良さ、インフラ整備の進展からトラック輸送が中心に伸長していくものと思われる。

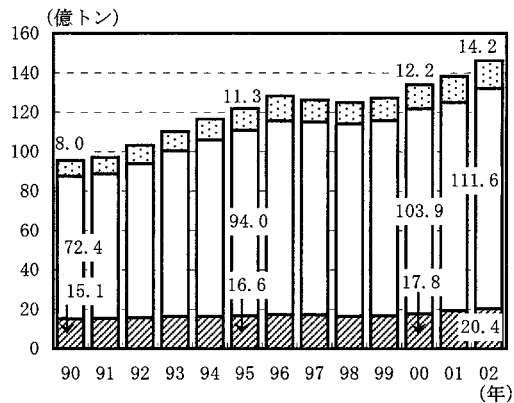


(備考) 中国国家统计局「中国統計年鑑」、国土交通省「陸運統計要覧」より作成。

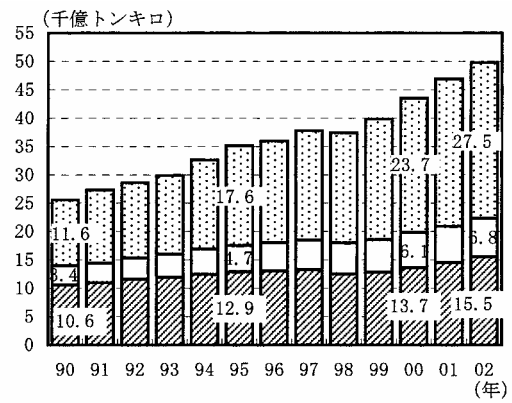


(備考) 中国国家统计局「中国統計年鑑」より作成。

図表 2 - 3 モード別輸送量（トンベース）



図表 2 - 4 モード別輸送量（トンキロベース）

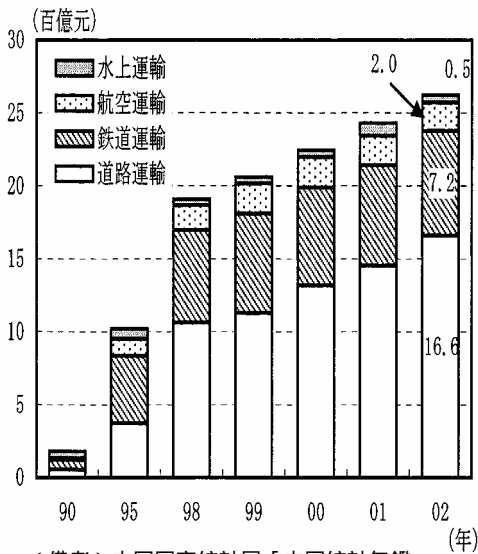


(備考) 中国国家统计局「中国統計年鑑」より作成。

## 中国国内物流のインフラ

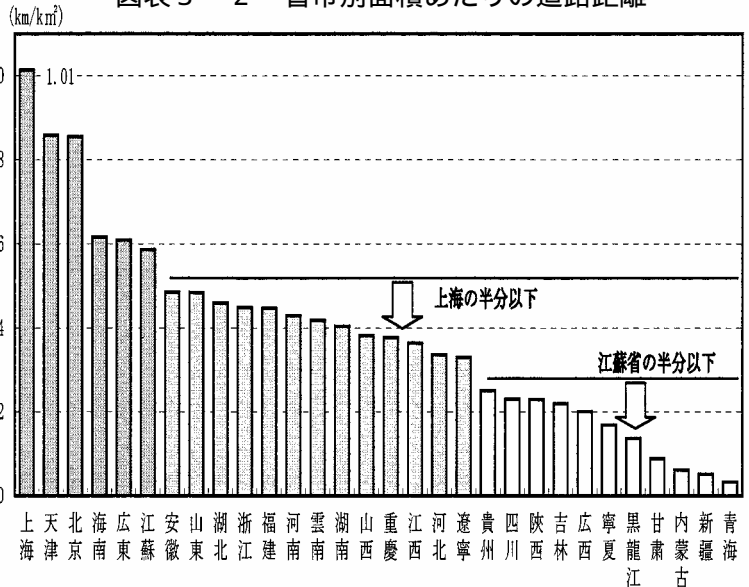
中国政府は、5カ年計画に基づき、運輸関連インフラの整備を積極的に推進している。中でも道路インフラに対しては重点的に投資を実施しており、この結果、道路延長キロ数は飛躍的に伸びているが、その整備水準は国土面積と比較すると依然として低く、地域間における整備格差は大きい。また自家物流の慣行が浸透していたため、中国企業の国内貨物輸送は、各企業の物流部門が主体的な役割を担っており、物流専門の事業者が発展していない。物流関連事業を手がける企業が保有する車輛、倉庫などの設備（ハード）は、高度化の面で遅れており、中国進出日系企業が求める物流サービス水準を満たすレベルに至っていない。さらに荷扱いの粗雑さや交通事故の多発などソフト面の遅れも目立つ。

図表3-1 運輸関連固定資産投資額の推移



(備考) 中国国家统计局「中国統計年鑑」、中国交通年鑑社「中国交通年鑑」より作成。

図表3-2 省市別面積あたりの道路距離



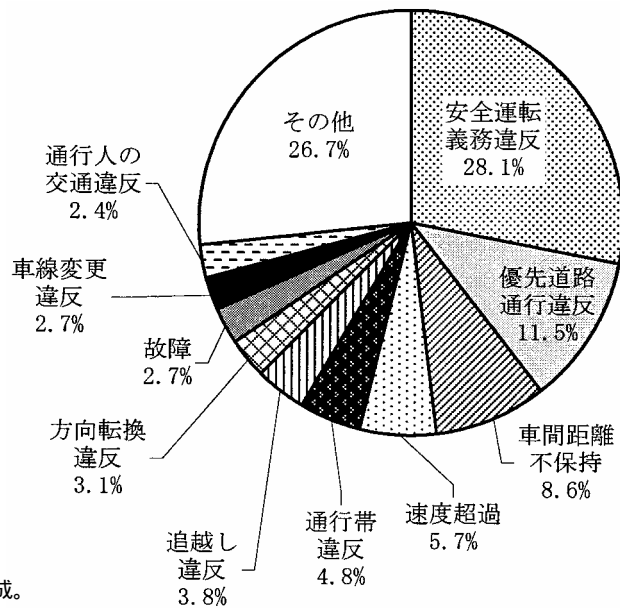
(備考) 中国国家统计局「中国統計年鑑」、中国交通年鑑社「中国交通年鑑」より作成。

図表3-3 物流企業の設備保有状況

保有車輛の種類(複数回答:社数割合)	
トレーラー	63.3%
平ボデー	30.0%
ウイング車	18.7%
冷蔵車	9.3%
保有倉庫の種類(複数回答:社数割合)	
平屋普通倉庫	46.1%
定温倉庫	7.2%
危険品倉庫	6.6%
冷蔵倉庫	4.6%
立体自動倉庫	3.3%
IT化(複数回答:社数割合)	
パソコンの配備	95.9%
社内ネットワークの構築	58.6%
EDIシステムの導入	34.1%
GPSシステムの導入	2.4%

(備考) 国家経済貿易委員会・南開大学(2003)より作成。

図表3-4 交通事故原因

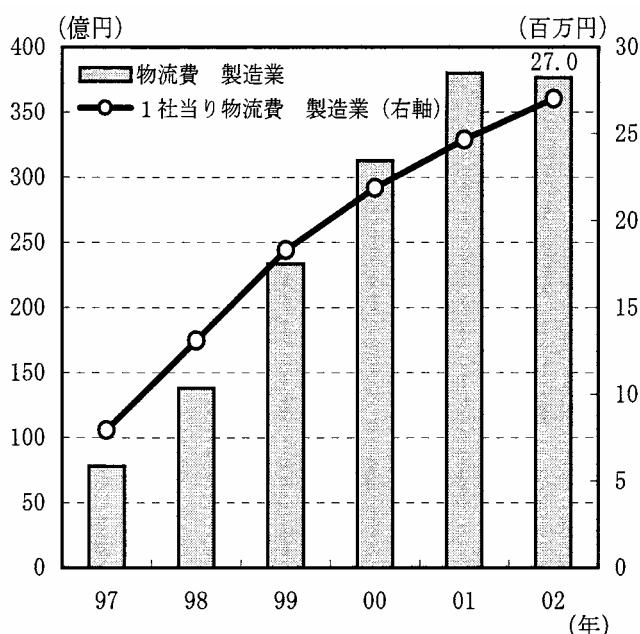


(備考) 中国交通年鑑社「中国交通年鑑」より作成。

## 進出日系企業の中国物流

中国進出日系企業全体の物流費規模は近年大きく伸長しており、進出企業1社当りの物流費規模も拡大している。一方、運輸・倉庫業における中国進出日系現地法人数は増加しているものの、進出現地法人全体に占めるウエイトは横ばい傾向にあり、加速する日系企業の進出スピードに対応していない。人治主義的な法規運用が存在するなど法制度面での整備が不十分なことや、参入障壁が低く、過当競争が発生しやすい市場環境であることを背景に、中国での事業展開に躊躇している日系物流企業が多いものと推察される。中国国内物流に対する取り組みとしては、良質な現地物流事業者との提携といった個別企業レベルでの経営努力に加え、現地手続きの透明性確保に向けた政府間レベルでの働きかけが求められる。

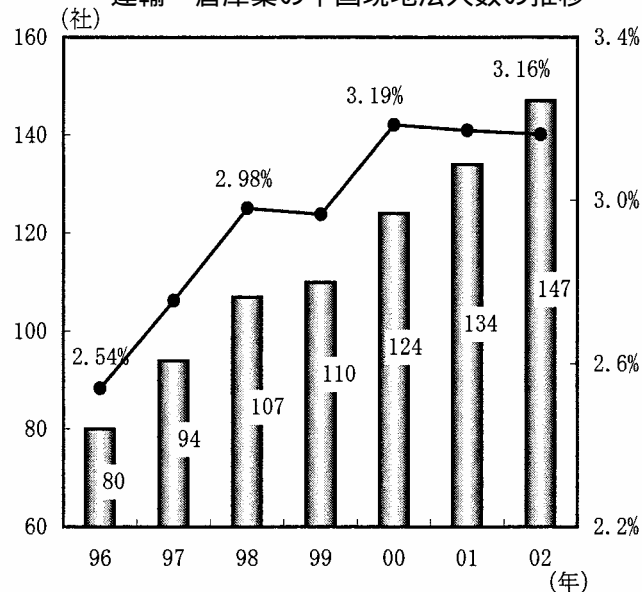
図表4-1 中国進出現地法人の物流費推移



(備考) 経済産業省「我が国企業の海外事業活動」より作成。

図表4-2

運輸・倉庫業の中国現地法人数の推移



■ 運輸・倉庫業現地法人数 ● 現地法人全体に占めるシェア

(備考) 21世紀中国総研「中国進出企業一覧」により作成。

図表4-3 日系物流企業の中国物流に対する評価と市場環境

### < 中国物流に対する評価 >

- ・中国現地物流企業のトラック輸送は、過積載が多いため、道路の劣化が早く、事故も起きやすい。
- ・日本では1カ所で保税手続きを済ませば、保税のまま輸送可能であるが、中国では省を通過するごとに手続きや交渉が必要である。
- ・税関の法運用は窓口担当者によって手続きが変わるなど、「人治」の部分が多い。
- ・中国現地物流企業には人材と国際的なネットワークが不足している。

### < 市場環境 >

- ・参入障壁が低く、誰でも簡単に参入ができるため、競争が激化している。
- ・中国現地物流企業が年々力をつけてきており、日系物流企業と競合するようになった。
- ・競争激化で輸送単価は年々5%ずつ下落している。
- ・中国物流市場での利益は薄い、中国での物流サービスを提供できないと、日本国内での業務にも影響するため、事業展開している。
- ・日系企業間における物流事業では商社と競合している。

(備考) ヒアリングにより作成。