

フ ロ グ ラ ム

第39回 九州運輸コロキアム

日 時 平成 23 年 5 月 19 日 (木) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ホテルセントラーザ博多 花筐の間

講 師 財団法人運輸調査局 調査研究センター
研究員 古 森 崇 史 氏

テ ー マ 中国経済と物流の現状と展望

主 催 財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 JR九州

スケジュール

◎開 会

13 : 30 主催者挨拶 (財)九州運輸振興センター
理事長 竹 永 健 二 郎

13 : 35 来賓挨拶 九州運輸局
次 長 安 藤 昇 様

◎基調報告

13 : 40 中国経済と物流の現状と展望
(財)運輸調査局 調査研究センター
研究員 古 森 崇 史 氏

◎自由討論

15 : 10 自由討論

◎閉 会

15 : 30 閉 会

古森 崇史(こもりたかし)氏 プロフィール

1977 年大阪府生まれ

学習院大学法学部法学科卒業、天津外国語大学対外漢語課程修了、南開大学経済学院国際経済貿易系(世界経済専攻)修士課程卒業(経済学修士)

2009 年財団法人運輸調査局に入局、現在同調査研究センター研究員。主な研究分野は、北東アジアの政治経済、中国の交通・物流。主な対外活動実績は、天津市外商投資服務中心招商代表、天津社会科学院客員講師、南開大学日本研究院での在外研究。アジア政経学会、中国経済学会等に所属



中国経済と物流の現状と展望

財団法人運輸調査局 調査研究センター研究員
古森 崇史

日時 平成23年5月19日(木)
会場 ホテルセントラザ博多

主催 財団法人九州運輸振興センター
後援 日本財団
九州運輸局
JR九州

1 中国経済の動向

(1) 最近の経済状況

○基礎データ

まず中国の概要についてお話しさせていただきます。皆さんもご存知のように中国の面積は日本の25倍位、人口は10倍から11倍位です。

今から10年前の2001年に、中国はWTOに加盟しましたが、その頃から中国は今後どうなっていくのだろうかという話題が世界中で出るようになりました。

悲観論のものとしてはゴードン・チャンという中国系アメリカ人が発表した「やがて中国の崩壊が始まる」という書籍があります。中国は、WTOに加盟後、外圧に負けてしまうのではないかという内容でした。

逆に楽観論では、2003年ゴールドマン・サックスが「BRICsとともに見る2050年への道」という報告書があります。この中では、中国はGDPで2016年頃に日本を、2041年頃にアメリカを追い抜くのではないかと予測されていました。

結果として、誰もが予想できないようなスピードで中国は経済成長を

遂げました。2010年には日本を越えて、世界2位の経済大国となりました。1人あたりのGDPに関しても、4000ドル以上となったようです。

また、2010年の貿易の輸出額は、世界1位です。製造業の生産高に關しても、わずかにアメリカを抜いて、世界一になったという内容のレポートがアメリカのシンクタンクから出されました。

このように中国は、経済規模はアメリカに次いで世界2位、貿易の輸出額、製造業の生産高で世界1位となり、大国としての存在感が増しています。

中国経済の他の基礎データを見てみましょう。例えば、10年は消費者物価指数の上昇率が3.3%となっています。政府としては3%以内に抑えることを目標にしていたので、目標を達成できませんでした。「政府の目標」が絶対の国において、目標達成が出来ないというのは大変なことであり、それ位物価のコントロールが難しく、物価上昇が進んでいることが分かります。

貿易の構造を見ますと、貿易依存度、すなわち、輸出入総額のGDPに対する比率は、01年は約39%でしたが、06年は約65%まで上昇しました。最近では下降傾向にあり、09年は



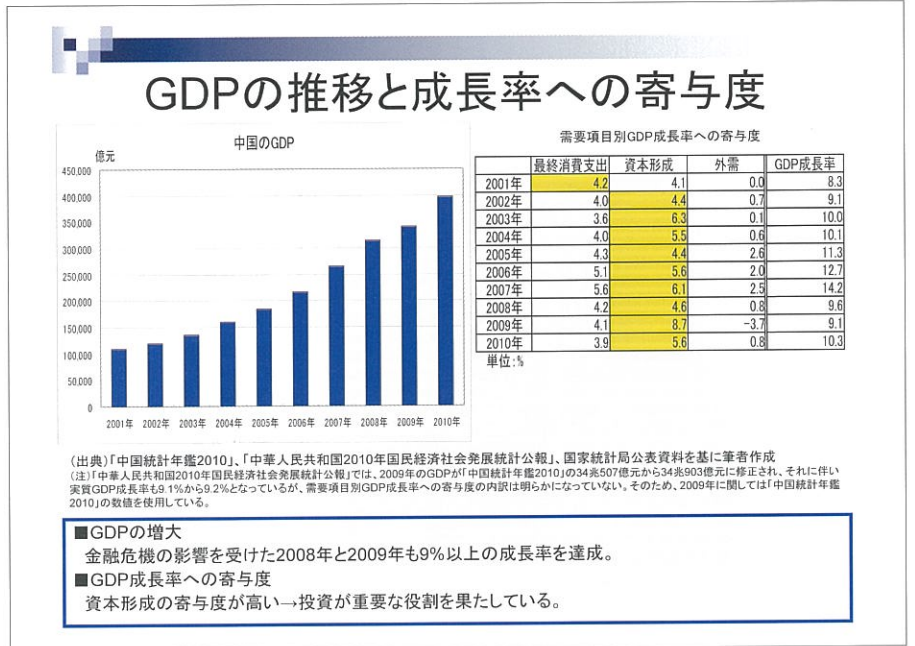
約45%でした。なお、貿易の主体は、外資企業が50%以上を占めています。また、加工貿易の割合は、09年は約41%であり、最近下降傾向にあります。

○GDPの推移と成長率への寄与度

この図を見て頂ければ分かりますように、本当に順調にGDPが伸びている事が分かります。(資料1) GDP成長率への需要項目別の寄与度、すなわちGDPの成長要因は何なのかについて、2001年以降で見えてきますと、01年は消費の寄与度が一番ですが、02〜10年度では資

本形成が一番大きくなっています。皆さん中国は、貿易すなわち外需のおかげで経済成長していると思っ
ていらっしゃるかもしれませんが、外需はそれほど大きく経済成長に貢献しているわけではありません。資本形成すなわち投資が、経済成長のエンジンの中心であるというのが実情です。特に09年は8・7%と高い数字になっています。これは、08年

資料 1

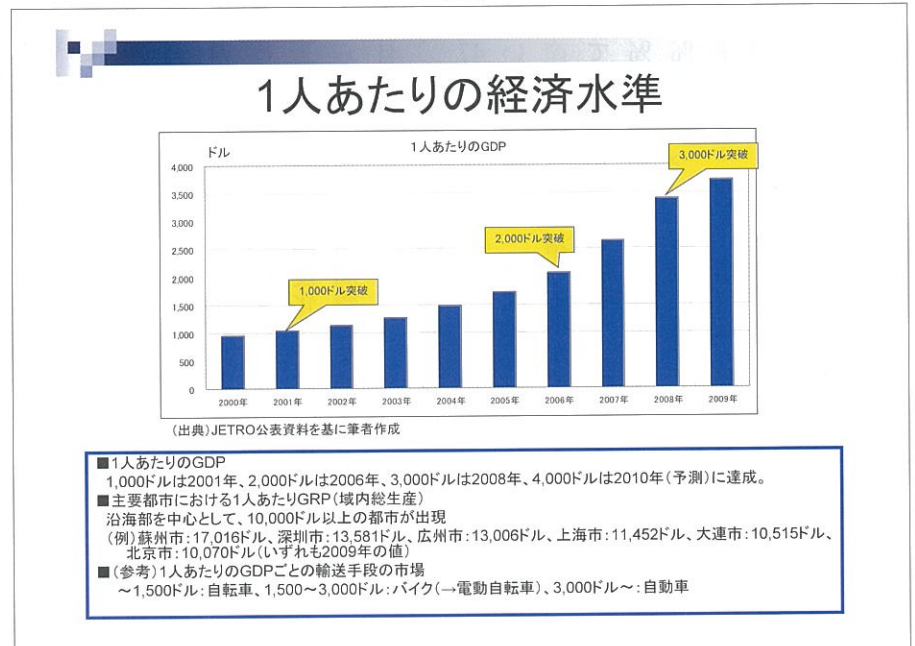


末から2010年まで実施された、インフラ投資等を内容とする「4兆元の景気刺激策」の影響によるもので、11年は「4兆元の景気刺激策」が終了したこともあり、若干下がるのではないかと考えられます。

○1人あたりの経済水準

このグラフは、1人あたりのGDP

資料 2



Pの水準を表したものです。(資料2)01年に1000ドル、06年に2000ドル、08年には3000ドルを超えました。10年は4000ドル以上になったようです。

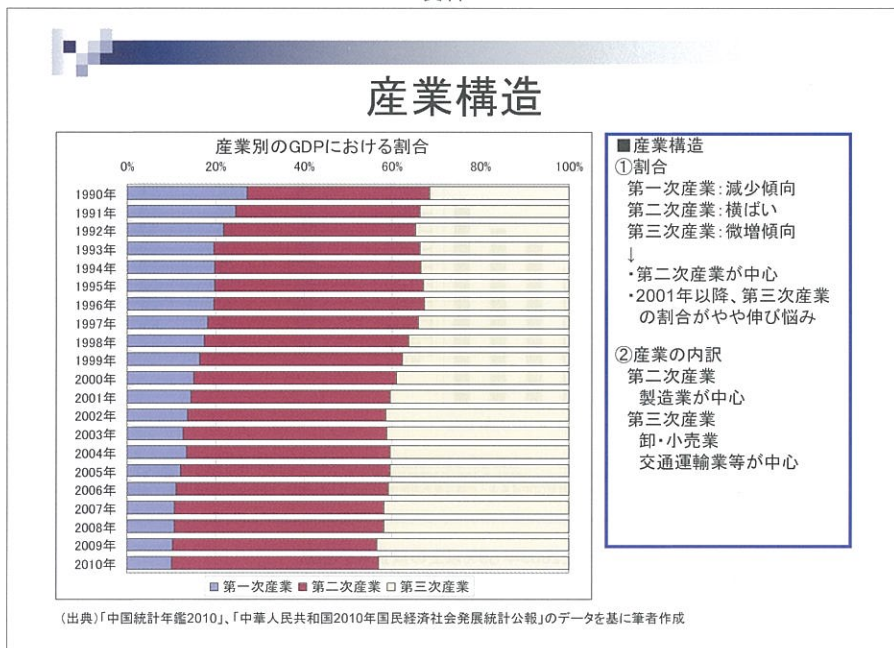
1人あたりのGDPが01年に1000ドルを突破したことが明らかになった時、中国国内でも大きな話題となり、「とうとう4桁を突破した」と喜んでいました。その後2000

ドルを突破した時も、喜ぶ人が多くいました。ただし、3000ドルを突破したあたりから、「1人あたりのGDPが3000ドルを突破したと言われても、確かに生活水準は上がっているものの、物価も高くなっているのでは、1000ドルのときの3倍とかになっているわけではない。どれ位生活水準が向上したのかよく分からない。」という声を聞くようになりました。

蘇州、深圳、広州、上海、大連、北京といった東部沿海部を中心とする日本の企業にも馴染みのある都市にしましては、1人あたりのGDPが1万ドルを超えています。物価水準を考慮すると、日本よりも生活水準が良いのではないかと印象さえ受けれます。

私は、2004年から3年間中国に留学していましたが、その時の経験を述べますと、当初中国人とどこへ行くにも自転車で行くことが多かったのです。ホテルでコーヒーを飲みに行く時に、自転車で来た人もいました。それがいつのまにか電動自転車になり、軽自動車になっていきました。今では、セダンクラスの自動車に乗ることも特別なことではなくなりました。本当に、信じられないスピードで変化していきました。朝の通勤時間、一斉に自転車で通勤・

資料3



この傾向は、この20年大に変わっておらず、90年では41%だったのが、10年になると47%と増加しています。第一次産業に関しては、90年の27%から10年の10%と下がっています。第三次産業に関しては、90年には32%だったのが、00年には39%

中国経済の主要な課題として3点挙げる事ができます。1つ目は、経済格差、2つ目は不動産・株式市場への懸念、3つ目は国内の民間消費率の低迷です。

第一に、経済格差の問題についてです。経済格差には様々なものがありますが、主要なものとして都市部と農村部、沿海部と内陸部における経済格差を挙げることが出来ます。

中国のGDPは、世界2位の規模になりましたので、産業構造もかなり高度化しているのではないかと思われるかもしれません。しかし、産業構造の高度化については、苦心しているのが実情です。

このグラフは1990年から2010年までの産業別のGDPにおける割合です。(資料3) これを見てみますと、第二次産業の割合が大きいことが分かります。

この傾向は、この20年大に変わっておらず、90年では41%だったのが、10年になると47%と増加しています。第一次産業に関しては、90年の27%から10年の10%と下がっています。第三次産業に関しては、90年には32%だったのが、00年には39%

09年の各産業内における内訳を見ますと、第二次産業に關しましては、製造業が多く、7割位を占めています。第三次産業に關しましては、卸・小売業が約20%、交通運輸業や倉庫業等が約13%となっています。

いずれにしても、産業構造の高度化が予定通り進んでいないことが問題となっています。

都市部と農村部の1人あたりの収入の格差は約3倍です。沿海部と内陸部に關しましては、1人あたりのGRPの表を見て頂くと分かりますが、上海市と貴州省という内陸部の省との差は約8倍となっております。ひとつの国とは思えないような状況になっています。政府としても、農村振興策や、西部、中部、東北部で、地域振興政策を打ち出し、経済活性化を進めています。

第二に、不動産市場と株式市場への懸念についてです。特に不動産に關しましては、バブルが弾けるのではないかと懸念され続けています。

不動産市場は、北京オリンピックの頃から09年の初め頃まで一時期価格が下がり、とうとうバブルが崩壊するかと思つたのですが、09年の3月頃からまた価格が上昇し始めました。中国政府は対策として、1軒目の不動産を購入する際には頭金として30%以上支払わなければならないようにしました。しかしながら、それでも不動産価格の上昇が止まらないため、頭金を50%にするのではないかという噂が、様々な所で囁かれるようになりました。結局、政府が、「今のところ頭金を50%にするつもりはない」と公表するまでの事態になりました。

地方政府にとって、不動産は大切

09年の各産業内における内訳を見ますと、第二次産業に關しましては、製造業が多く、7割位を占めています。第三次産業に關しましては、卸・小売業が約20%、交通運輸業や倉庫業等が約13%となっています。

いずれにしても、産業構造の高度化が予定通り進んでいないことが問題となっています。

都市部と農村部の1人あたりの収入の格差は約3倍です。沿海部と内陸部に關しましては、1人あたりのGRPの表を見て頂くと分かりますが、上海市と貴州省という内陸部の省との差は約8倍となっております。ひとつの国とは思えないような状況になっています。政府としても、農村振興策や、西部、中部、東北部で、地域振興政策を打ち出し、経済活性化を進めています。

第二に、不動産市場と株式市場への懸念についてです。特に不動産に關しましては、バブルが弾けるのではないかと懸念され続けています。

不動産市場は、北京オリンピックの頃から09年の初め頃まで一時期価格が下がり、とうとうバブルが崩壊するかと思つたのですが、09年の3月頃からまた価格が上昇し始めました。中国政府は対策として、1軒目の不動産を購入する際には頭金として30%以上支払わなければならないようにしました。しかしながら、それでも不動産価格の上昇が止まらないため、頭金を50%にするのではないかという噂が、様々な所で囁かれるようになりました。結局、政府が、「今のところ頭金を50%にするつもりはない」と公表するまでの事態になりました。

地方政府にとって、不動産は大切

な収入源であるので、この問題は、解決するのが大変難しい問題だと思えます。

株式市場についてですが、上海総合株価指数の動きを見てくださいと、07年後半から08年前半にかけて大きく下落し、その後乱降下を繰り返しており、今後の動向を予測しづらい状況です。

第三に、国内の民間消費の問題です。民間消費の額自体は増えていますが、GDPに対する民間消費の比率は、00年46%だったのが、09年には35%と下りました。同年において、日本は59%、アメリカは71%、イギリスは65%となっています。このように、先進国に比べて、民間消費の対GDP比率が低いという状況が続いています。

(2) ビジネス環境の変化

○中国政府の政策転換

外資企業が中国に進出するためには、様々な規定等を遵守する必要がありますが、最近それらの変更が以下に述べますように相次いでいます。

第一に、外資企業の参入規制を定めた、外商投資産業指導目録についてです。これは、1995年に初めて公布され、これまでに何度か改正

されてきました。今年も、改正案が公表されました。この目録において、中国への投資企業を選別しています。その方向性は近年一貫しており、技術、エネルギー、環境方面で優れた企業による投資の促進を意図しています。

第二に、増値税還付率の調整についてです。増値税は、消費税のようなものです。07年頃に増値税還付率を引き下げ、輸出額を減少させて貿易摩擦を緩和しつつ、産業を高度化しようとしてきました。しかし、08年から09年にかけて、世界同時不況の影響により、輸出額が相当減少したので、増値税還付率を引き上げて輸



出の促進をしました。

第三に、08年に施行された企業所得税法についてです。07年まで外資企業には地域別と産業別の優遇政策がありました。ある地域や産業に投資すれば普通33%の法人税が減税されるというものです。また、業種によつては、利益が出たら数年間税制上の優遇措置を受ける事が出来る

「二免三減」という優遇政策も与えられていました。その一方で内資企業への税率は基本的に33%となっていました。そのため国内からの不満の声もあり、外資と内資両方に対して、企業所得税法が施行されることになりました。結局税率は25%になったのですが、日本の多くの企業にとってはかなりの負担増となりました。ただ、例えばハイテク産業に関しては税率は15%であり、まだ優遇政策は残されています。

第四に、08年に施行された労働契約法についてです。これもかなり大きな問題です。新しい労働契約法の趣旨は、労働者の保護です。具体的な内容を挙げますと、2回労働契約を結び、その後更に労働契約を結ぶ場合、終身雇用しなくてはならなくなりませんでした。また、勤続年数によって定められた退職金を支払わなければならないとなりました。この他に、今まで有名無実化していた工会とい

われる労働組合を有効に機能させることや、雇用契約も口約束だと信用できないので書面化させること等が規定されました。労働契約法に関しては、負担が大変増えたという話を企業の方からよく聞きます。

○コストの高騰

コストの高騰が最近急速に進んでいます。特に分かりやすい例は、労働コストの増大で、都市部の平均賃金も01年から09年にかけて約3倍になっています。

中国ではホワイトカラーとブルーカラーが明確に分かれています。まず、ブルーカラーについては、05年頃北京市の最低賃金が580元だったのが、10年には960元と約1.7倍になりました。今年は約1160元となりました。今後も増加することは確実です。

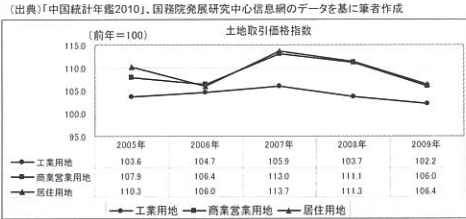
特に、昨年フォックスコン(富士康)で労働争議が発生して以来、賃上げに対する圧力が更に強くなりました。1ヶ月の基本給が10000円、すなわち日本円で約1万3000円、増加した人もいました。物価を考慮しますと信じ難い話ですが、それ位労働者からの圧力が高いということです。第12次5ヵ年計画には盛り込まれませんでした。中国政府は5

資料4

コストの高騰



- 原材料等購買価格指数
2009年を除き、コストが増加傾向にある。
- 土地関連費用
商業営業用地の価格指数
>工業用地の価格指数



(出典)「中国統計年鑑2010」のデータを基に筆者作成

(出典)「中国統計年鑑2010」のデータを基に筆者作成

年間で所得を倍増させたいという考えを持っていくようです。
また、03、04年頃から、沿海部あたりでいくらか募集をかけても人が来てくれないという状況が続いています。寮の部屋を3、4人と少数での共用にし、冷暖房を完備し、賃金を引き上げてもなかなか応募がないという話をよく聞きます。今までは沿海部にしか良い仕事がありませんで

した。しかし、地域振興政策によって内陸部でも仕事が増え、人材が地元にとどまっているようです。このように、日系企業が進出をまず想定する沿海部では、ブルーカラーの人材確保が難しい状況が続いています。ホワイトカラーについては、主に大学卒業以上の者が想定されています。1998年の時点で大学の募集人数は108万人位だったのが、99年に160万人と突然1.5倍になり、09年には640万人となりました。このため、最近大学卒業者が急増している上に、08年からの労働契約法の施行等の影響もあり、大学卒業者の就職は大変厳しい状況が続いています。

この表は、原材料費等や土地の取引価格の指数を表すもので、前年を100とした時の値を示しています。

(資料4)
原材料・燃料・動力購買価格の指数を見ますと、09年のリーマンショック後、原油価格が下がったこともあり、09年は下がりましたが、基本的には、コスト上昇傾向が毎年続いています。同様に、土地の取引価格も上昇傾向が続いています。

とが考えられます。この事については、中国政府も認識しており、10年の7月から施行されることになりました。
社会保険法が対象としているのは、①医療、②年金、③失業、④労災、⑤出産育児に関するものです。中国で働いている日本人に対しても、この中国の社会保険法が適用される予定です。現在、まだこの社会保険法は施行されておりませんが、不明な部分もあり、戸惑っている日本企業もあるようです。
社会保険法が施行されれば、消費は更に増加し、民間消費比率は高まっていくのではないかと考えられます。

これはプラスの面です。
まず、中国のマーケットの動向を知るためには、指標として社会消費財小売総額が注目されますが、06年から10年の5年で約2倍になっています。中国市場が、最近伸びているというのは統計から見ても確かなことです。
それを象徴するように自動車販売台数に関しても05年には577万台だったのが10年には1806万台と、6年で3倍くらいになりました。しかし今年には自動車の販売台数の伸び率はかなり落ち込んでいるようで、2000万台位になると見込まれています。
先ほど述べたとおり、民間消費の対GDP比率は下がっていますが、貯蓄率(家計貯蓄率)は上がっています。この理由のひとつとして、中国の社会保障が整備されていないこ

○2012年問題
次に2012年問題です。来年度開催される第十八回共産党大会で、国家主席である胡錦濤中国共産党総書記をはじめとする多くの指導者層が引退し、第5世代への権力移譲が進むと考えられています。そして、次期国家主席には習近平、次期國務院総理には李克強がなると予想されています。
習近平氏というのはどんな人かといいますが、失脚経験のある副総理の息子で、福建省省長、浙江省党委

書記、上海市党委書記等を歴任しています。福建省は台湾関係では最も重要な拠点ですし、浙江省、上海市は、経済の重要拠点です。清華大学を卒業後、国防大臣の秘書をしたこともあり、解放軍関連の人脈を持っています。妻である彭麗媛は、人民解放軍の有名な歌手であり、將軍です。また、元国家主席・劉少奇の息子で、人民解放軍幹部の劉源との親交もあります。

ただし、どうい
う思想を持って
いるのかという
ことが、資料を
見てもあまり分
かりません。で
すから政策に
関しても、胡錦
濤の路線を維
持するのか、対
外的にも来年
以降は不透明
な状況です。こ
ういうリスクに
関しても日本
企業は検討す
る必要があります。

資料 5

第12次5カ年計画の概要

	11次5カ年計画目標 (2006年～2010年)	2010年 (実績)	12次5カ年計画目標 (2011年～2015年)
① 経済発展			
GDP	26.1兆元	39.8兆元	55.6兆元
GDP成長率	年平均7.5%	年平均11.2%	年平均7%
サービス産業の割合	43.5%	43%	47%
都市化率	47%	47.5%	51.5%
② 科学技術・教育			
義務教育(9年制)普及率	-	89.7%	93%
高校入学率	-	82.5%	87%
研究開発費の対GDP比	2%	1.75%	2.2%
1万人あたり発明特許所有数	-	1.7件	3.3件
③ 資源・環境			
GDP単位あたりエネルギー消費量の削減	約20%	19.1%	16%
GDP単位あたりCO2排出量の削減	-	-	17%
主要汚染物質排出量の削減	10%	12.45%～14.29%	8%～10%
④ 人民生活			
都市部可処分所得	13,390元	19,109元	26,810元以上
都市部可処分所得増加率	年平均5%	年平均9.7%	年平均7%以上
農村部純収入	4,150元	5,919元	8,310元以上
農村部純収入増加率	年平均5%	年平均8.9%	年平均7%以上
都市部基本養老(年金)保険加入者数	2.23億人	2.57億人	3.57億人
人口	13.6億人	13.41億人	13.9億人以上
平均寿命	-	73.5才	74.5才

- ① 経済発展
 - ・安定性
 - ・産業の高度化
 - ・生活の質の向上
- ② 科学技術・教育
 - ・人材の高度化
 - ・産業の高度化
- ③ 資源・環境
 - ・省エネの推進
 - ・環境の改善
- ④ 人民生活
 - ・生活の質の向上
 - ・社会保障の充実
 - ・消費の拡大

(3) 主要な政策と計画

○ 第12次5カ年計画の概要

今年の3月に公表された、今後5年間の第12次5カ年計画についてですが、義務教育、高校入学率、GDP単位あたりCO₂排出量の削減等は、前回の06年から10年にかけての第11次5カ年計画では取り上げられ

ていませんでした。(資料5)つまり、政府が力を入れていこうと思っ
ている分野であることが分かります。
すなわち、人材の高度化や環境保護
に今後更に着目していくということ
です。

また、第11次5カ年計画において
サービス業の割合が5カ年計画の最
終年の10年末の時点で43・5%とな
る予定だったので、未達成でし
た。研究開発費の対GDP比も2%
が目標でしたが、達成できずに1・
75%でした。これらについては、今
回もかなり高い目標が設定されてい
ます。GDP単位あたりエネルギー
消費量の削減に関してもわずかに達
成できませんでした。今回の削減目
標は、16%と少し下がっています。
いずれにしても、経済発展、
科学技術の向上、人材の高度化、資
源や環境の重視といったことを通じ
て、人民の生活を向上させようと
しています。

○ 消費刺激策

消費刺激策については、09年くら
いから本格的に開始されました。
代表的なものとして、家電販売促
進、自動車・オートバイ販売促進、
省エネ商品販売促進などがあります。
これらは主に農村への販売促進です。

例えば、09年において、カラーテレ
ビと携帯電話は100家庭あたり、
農村でも都市部でも100台以上保
有しており、十分普及しています。
しかしながら、農村100家庭あた
り、洗濯機は53台、冷蔵庫は37台、
エアコンはたった12台しか普及して
いません。そのため、消費刺激策を
通じて、洗濯機、冷蔵庫、エアコン
などを農村の方に更に購入してもら
います。これによって、物流量は、
拡大すると思われます。

○ 十大産業調整振興計画

世界同時不況の影響で、09年の第
一・四半期のGDP成長率は6%近く
まで下りました。このような中にお
いて、十大産業を振興させようと
いう計画が明らかにされました。

ここに書かれている順番にひとつ
ずつ発表され、9番目まで発表され
た時、最後は不動産だろう予想され
ていたのですが、物流と発表された時
には、驚きの声が上がりました。この
計画の目的は、実質GDP成長率の
8%以上の確保です。当時としては
8%というのは決して低い数字では
ありませんでした。

いずれにしても、2011年
末まで、国が全力でこの10の産業を

支援することになりました。

○地域振興政策

現在、主に西部、中部、東北部と3つの地域において地域振興政策が行なわれています。

第一に、西部大開発についてです。

西部における地域振興政策は、99年頃より開始され、インフラ整備が推進されています。例えば、西部のガスや電気などを上海などの沿海側へ運んでいく西気東輸や西電東送といったプロジェクトが行われています。この他に、06年7月に開通したチベット鉄道の建設も行われました。

第二に、中部振興政策についてです。中部

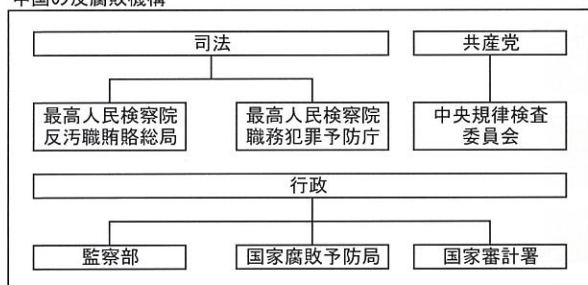
は西部と東部沿海部を結ぶ地域であると同時に、北部と南部を結ぶ地域でもあります。そのため、交通の上と下、横と横を結ぶ結節点として重要な地域と言え、この地域を交通の要衝とするべくインフラ整備が進められています。

第三に、東北振興政

資料6

腐敗撲滅に向けた取組み

中国の反腐敗機構



(出典)「中国経貿聚焦」(2011年5月)P36の図を参考に筆者作成

- 最近の事件
 - ・劉志軍(鉄道部部长)の更迭(2011年2月)
 - ・許宗衡(深圳市市長)の更迭→死刑判決(2011年5月)
 - 経済格差の深刻化の影響を受け、腐敗撲滅への取組みが進んでいる。

○腐敗撲滅に向けた取組み

策についてです。東北は、重厚長大産業が衰退し、経済全般が不振気味でした。そのため、03年頃からいろいろな政策支援が行なわれています。このように、問題を抱える地域に政府が様々な支援をし、経済を活性化させる取組みが行われています。

では、政府高官の汚職に対しても取

り締めを行い、経済格差に対する不満を解消しようとしています。(資料6) 現在、腐敗防止のための機関としては、検察院と中央規律検査委員会、監察部、国家腐敗予防局、国家審計署が存在します。

最近の例を挙げますと、深圳市の市長であった許宗衡が更迭され、今年の5月に死刑判決が言い渡されました。また、今年の2月には、鉄道大臣であった劉志軍が汚職で更迭されました。日本では考えられない事態が発生しているわけですが、それだけ厳しい取締りが行われているということが出来ます。私が、中国にいた当時、天津市の元公安局局長が汚職を原因に自殺をするといったこともありました。ただし、中国において汚職は簡単になくならない大きな問題だと思っています。

2 中国物流の概要と展望

(1) 物流政策

○主要な物流政策

中国では、元々自社内の物流部門で輸送を行う自家物流が中心で、「物流」という概念がありませんでした。しかしながら、78年から改革開放が開始され、対外的に開放的な

政策に転換された頃、当時の国家物資総局が視察団を組成し、日本の物流事情を視察して、中国に「物流」という概念を初めて導入しました。84年には、物流を学術的に研究するため「中国物流研究会」が設立されました。

二十一世紀に入り01年には、①物流の高度化、②コストの削減、③3PLの導入、④物流インフラ整備の推進、⑤専門人材の育成などを内容とする、「加速意見」が公表されました。その2年後の03年には、物流レベルの標準化を図るため委員会が設立されました。そして、04年に01年の「加速意見」を踏まえた上で、「促進意見」が公表されました。この「促進意見」においては、物流に対する行政の干渉の削減、税制や管理体制の見直しなどが盛り込まれました。

最近ですと、06年に第11次5ヵ年計画の中で、物流を更に発展させていく方向性が明らかにされ、09年度には先ほど述べましたように、「十大産業調整振興計画」のひとつとして物流が選ばれました。

○WTO加盟後の物流市場の対外開放政策

WTO加盟後、対外的に、物流関

連の市場開放が予定通り進み、道路輸送業、倉庫・保管業、フォワーディング業、鉄道輸送業と順次開放されました。

日本企業は倉庫業や自動車による輸送などへの参入が多く、鉄道輸送への参入は難しい状況のようです。

(2) 中国物流の特徴

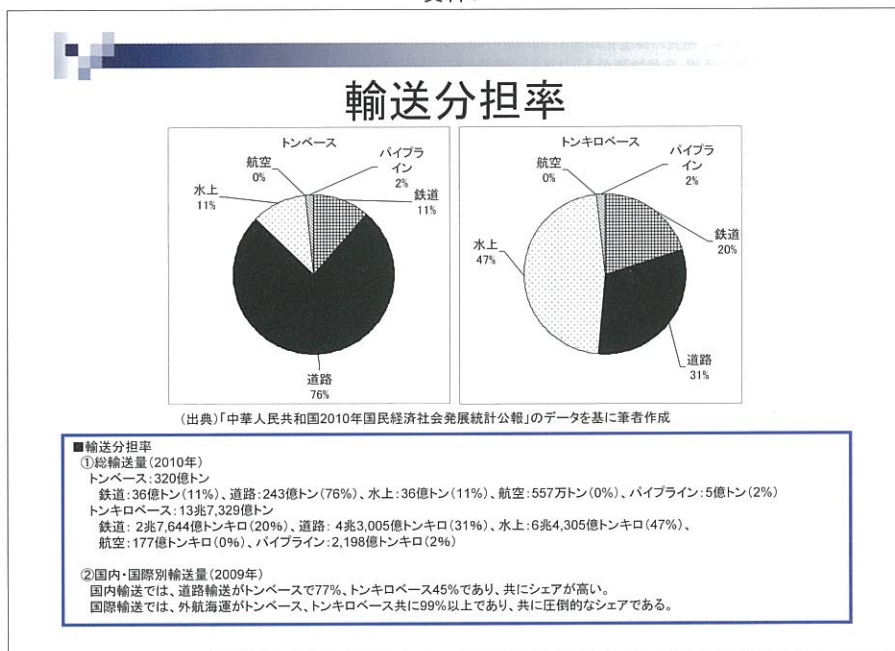
○輸送分担率

全ての輸送量に基づき、輸送分担率を計算しますと、トンベースでは道路輸送が76%、トンキロベースでは水上輸送が47%と、それぞれ重要な役割を果たしています。(資料7)

ただし、輸送量の統計の内訳を見ますと、水上輸送には、遠洋すなわち外航海運も含まれています。また航空輸送に関しても、国際航空輸送が含まれています。そこで、それらを考慮して、国内輸送と国際輸送に分離して計算すると、国内輸送では、道路輸送がトンベースでもトンキロベースでも、シェアが最も高くなっています。なお、国際輸送では、遠洋すなわち外航海運と国際航空輸送の割合を計算すると、外航海運が99%以上となります。

このように、中国の国内輸送だけ見ると、道路輸送が最も重要になっ

資料7

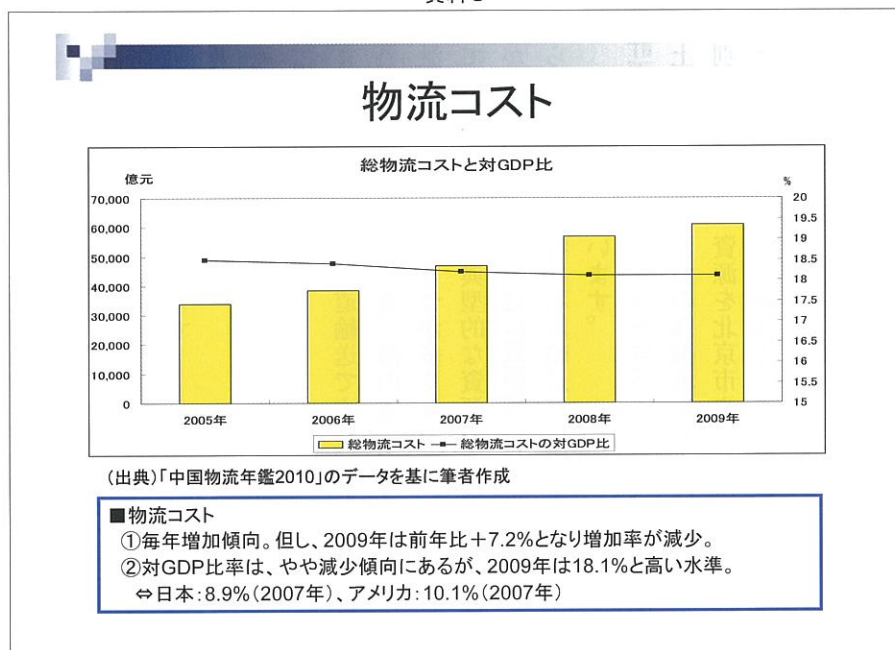


ています。

○輸送距離

09年の、輸送モード別の輸送距離を見ますと、航空は2833キロ、水上は1804キロ、鉄道は757キロ、道路は175キロで、明らかに棲み分けがされています。輸送の平均距離を見ますと、01年では34

資料8



○物流コスト

これは、物流コストの総額と対GDPの比率を表したものです。(資料8)

09年の物流コストは、約6兆円で、GDPに対する比率は約18%です。日本は、07年度は9%、アメリカは07年は10%という状況を鑑みますと、中国の物流コストは大変高いと言え

資料9

中国の物流企業

2010年の中国物流企業トップ10

順位	企業名	主要営業業務収入 (単位: 万元)
1	中国遠洋運輸(集団)総公司	10,462,350
2	中国外運長航集団有限公司	7,162,454
3	中国海運(集団)総公司	4,460,087
4	開遠集団国際物流有限責任公司	2,747,231
5	中国物資儲運総公司	1,774,379
6	厦門象嶼集団有限公司	1,698,324
7	中鉄物資集団有限公司	1,408,423
8	冀中能源峰峰集団邯鄲鼎峰物流有限公司	1,116,028
9	中国石油天然気運輸公司	1,000,798
10	河南煤業化工集団国龍物流有限公司	881,295

出典: 中国物流信息中心のデータを基に筆者作成

- 規模: 中国遠洋(COSCO)等、巨大物流企業が存在する。
- 高度化: 近年、物流の高度化が進んでいる。
- 民間企業の活躍: 宝供物流のような民間企業も台頭し始めている。

ます。高度化が進んでいるとはいえず、まだまだ非効率な部分が多いということが分かります。逆に言えば、効率性を改善すれば、利益が出る余地がたたくさんあるということです。

○中国の物流企業

中国物流情報センターが公表した中国の物流企業のランキングのうち、トップ10を書き出してみました。

(資料9)

第1位は、中国遠洋運輸(COS

CO)で、交通運輸部と関係の深い企業です。ランキングを見ていきますと、国と関係の深い企業が上位を占めていることが分かります。

ランキング35位に宝供物流という企業があります。この物流企業は、1994年に創業され、モルガン・スタンレーが中国で最も価値のある3PL企業だと評価し、物流のテキスト等にもよく掲載されている企業です。物流サービスのレベルの高さには定評があります。

このように、日本の荷主も満足できる物流サービスを提供できるような中国の物流企業も出現しています。

(3) 輸送モード別の現状

○モード別貨物輸送量(2005年、2009年)

各モードの輸送量を、05年と09年について比較してみますと、いずれの年でも、トンベ

量が最も多く、トンキロベースでは水上輸送の輸送量が最も多くなっています。ただし、伸び率を見ま

すと、トンベースでも、トンキロベースでも道路輸送の伸びが最も大きくなっています。特に、近年道路輸送の長距離化の影響もあり、トンキロベースの伸びが著しくなっています。

○インフラ整備の現状と計画

各モードのインフラの状況、固定資産投資の状況、インフラ整備計画についてまとめました。

まず、インフラ状況ですが、道路では09年の時点で386万キロ、鉄道は9万キロ、水上は内陸水路が12万キロです。空港数は軍事用を除き、民間用だけで165あります。

次に、固定資産投資の状況ですが、09年は、4兆元の景気刺激策の影響で全体的に投資額が増えています。特に鉄道重視という傾向が最近顕著で、鉄道の伸びが09年から突然大きくなっています。

そして、インフラ整備計画ですが、道路輸送・鉄道輸送・水上輸送・航空輸送とモードごとに個別に関連する計画と、国家发展改革委員会が公表した、各モードの整合的かつ統合的な計画である、総合交通網中長期発展計画があります。

○地区別道路輸送量

道路輸送のトンベースとトンキロベースの輸送量を見ますと09年では、青島市がある山東省が共に一番多くなっています。道路輸送では、食品や電子部品などが主に輸送されます。山東省には日本の食品メーカーが多く進出していますし、道路が発達している地域の一つです。これらの条件が組み合わさった結果、山東省はトンベースでもトンキロベースでも、輸送量が最も多くなっていると考えられます。

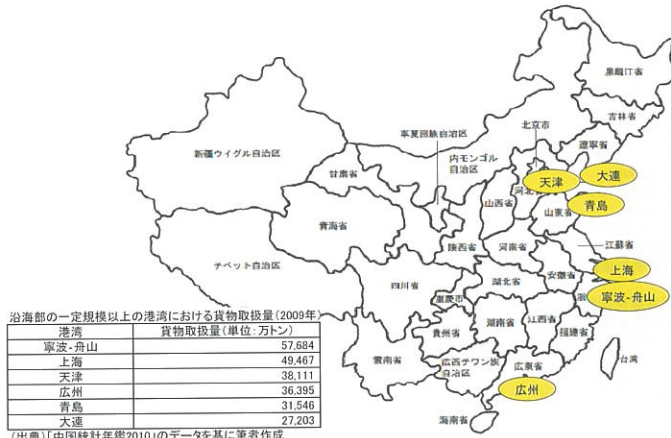
○地区別鉄道輸送量

鉄道輸送ですが、トンベースでは山西省、陝西省、内モンゴル自治区の3つが多くなっています。これらは典型的な資源の採掘地です。鉄道の輸送は資源輸送が優先されており、特に石炭輸送だけで半分位を占めています。

トンキロベースでは、土地が広く、資源の採掘地である内モンゴルや、資源を北京市や上海市といった沿海部へ輸送時に通過する河北省、河南省が多くなっています。

資料10

港湾別水上貨物取扱量



○港湾別水上貨物取扱量

水上貨物に関しては、寧波-舟山や上海における取扱量が大きくなっています。(資料10) 大連、天津、青島といった環渤海地域も取扱量が多くなっています。なお、深圳はTEUベースでは上位になっていますが、トンベースではそれほど上位に入っていません。この他、広州も重要な拠点となっています。

○空港別航空貨物取扱量

空港別の航空貨物取扱量を見ますと、北京、上海、広州、この3ヶ所がかなりのシェアを占めています。貨物取扱量が、最も多いのは上海の浦東空港で、2番目は北京の首都空港、3番目は広州の白雲空港となっています。北京の首都空港と上海の浦東空港と虹橋空港、そして広州の白雲空港だけで国内航空取扱量の56・7%を占めており、集中化が進んでいます。

地区別の割合をみると、華東地区、すなわち上海の周辺が45・5%となり、この一帯で国内の約半分くらいのシェアを占めます。

このように、空港別の航空貨物取扱量に関しては、華東地区で半分位に、また北京・上海・広州で60%弱となり、集中化が進んでいる状況です。

○モード別の課題

道路輸送に関しては、東部と西部で、道路の質や密度が全く異なる

という道路の地域格差が挙げられます。道路建設の財源は、地方によるものが大部分ですので、地域によって格差が発生してしまいます。

また、道路輸送は参入障壁が低いため、競争が激化しており、運賃のダンピング、過積載、過労運転、老朽車両の使用、マナーの低下等の問題が顕在化しています。私は、中国での郊外視察時に、荷崩れしそうなほど大量の荷物を積んだ車を多く見ました。道路自体の質が日本のように良くない上に、大量の荷物を積んで輸送しているの、地域によっては道路が耐用年数使用できないということもあるようです。

鉄道輸送では、資源等の計画貨物の輸送が優先されるので、コンテナ等の輸送は後回しにされています。また、鉄道輸送の輸送力が不足しているため、DSTといわれる、コンテナ二段積み列車による輸送を行っているなど対策を講じています。しかしながら、それでも輸送力が不足しているというのが実情です。

水上輸送では、各港湾間の競争が激化しています。例えば、環渤海地区ですと、天津、大連、青島といった巨大港湾が競争しています。また、鉄道輸送と水上輸送との連携も、ス

ムーズに行われていないケースもあるようです。ある港湾を視察した際、港湾の関係者に、鉄道輸送への積み替えについて質問しても、分からないという事もありました。縦割り行政の弊害で、他の輸送モードとの連携についての知識が不足しているのかもしれない。

航空輸送では、集中化が進んでいるということと、地方の空港では設備が不十分であるということがあげられます。

(4) 今後のインフラ整備計画

○総合交通網中長期発展計画

総合交通網中長期発展計画は、各モードの総合的なインフラ整備計画の目標を述べたものです。(資料11) 2020年の時点で、道路は300万km以上、鉄道は12万km以上、都市軌道交通は2500km、内陸水路は13万kmまで整備し、338万km以上の総合交通網を築くという目標が明らかにされています。

都市軌道交通とは、地下鉄やLR Tのことですが、09年末の時点で、中国で都市軌道交通が存在するのは香港を除くと10都市で、営業キロは960kmです。それを2020年ま

総合交通網中長期発展計画

- 期間:2006年~2020年
- 目標
- ①総合交通網の規模と構成
- 総合交通網338万km以上を形成する
 - ・道路 300万km以上(村道を含まず、高速道路は約10万km)
 - ・鉄道 12万km以上(旅客専用線と都市間軌道交通は1.5万km以上)、複線化率50%、電化率60%
 - ・都市軌道交通 2,500km
 - ・内陸水路 13万km
 - ・沿海部主要港湾数 25
 - ・民間空港数 244
 - ・パイプライン 12万km
 - 港湾能力の向上
 - ・沿海港湾の貨物取扱能力:65億トン以上
- ②総合運輸主要幹線配置計画
- 10本の総合運輸主要幹線 =「5縦5横」
 - 4本の国際区域運輸幹線
- ③総合交通ターミナル配置計画
- 全国で42の総合交通ターミナル
- ↓
- 人やモノのスムーズな流れを実現

でに2倍以上にする計画が述べられているわけですが、上海市の都市軌道交通の営業キロが世界一になったという最近の報道等を鑑みますと、この目標は達成できるのではないかと考えております。なお、都市軌道交通は、人口、GRP、財政収入、ピーク時の輸送量に関して、一定の条件を満たした都市だけが、建設の

07年に5縦7横という国道主要幹線道路計画が完成し、現在国家高速道路網計画が推進されています。国家高速道路網計画の予定期間は、20年から30年です。高速道路を8・5万kmにするという計画ですが、これは前倒しが確実な状況です。これにより、GDPの85%以上を網羅する高速道路網が建設されることにな

○国家高速道路網計画

申請をすることができません。地下鉄とLR Tを比べると地下鉄の条件が厳しくなっています。いずれにしても、2020年には、中国のある程度大きな都市には地下鉄やLR Tが存在していることになるでしょう。また、この計画によれば、10本の主要幹線、4本の国際的な幹線、全国で42ヶ所の総合的な交通ターミナルが配置される予定となっています。

○中長期鉄道網計画

現在、鉄道インフラに対して重点的に投資が行われています。08年に調整された中長期鉄道網計画によりますと、09年の鉄道網は8・6万kmですが、2020年までに12万kmまで延長される予定です。また、電化率は09年時点で42%ですが60%に、複線化率は09年時点で39%ですが50%に引き上げられる予定です。ただし、先ほど述べましたように、鉄道大臣が最近汚職で更迭されたため、鉄道への投資額が減額される可能性も出てきました。そのため、この計画は、前倒しで完成すると言われていました。完成時期については予想しづらい状況です。

○鉄道物流センター建設計画

現在、18ヶ所の鉄

資料12

鉄道物流センター建設計画



道物流センターを作る計画が推進されています。(資料12) 対外的に最も重要な拠点である上海とアセアンへのルートの拠点である昆明では、既に完成しています。青島、鄭州、西安、成都、重慶、武漢、大連は09年から10年にかけて推進されました。今後、残りの都市に関して整備計画が推進される予定となっています。

資料13



○全国沿海港湾配置計画

全国沿海港湾配置計画では、沿海港湾を、環渤海、長江デルタ、東南沿海、珠江デルタ、西南沿海の5つの地区に分類し、各地区で中樞港を指定しています。(資料13)そして、石炭輸送システムの整備、鉄鉱石専用埠頭の整備、コンテナ輸送システムの充実などを推進していく予定となっています。

○全国内河航路・港湾配置計画

中国は、日本と異なり、国内の河川における輸送が重要な役割を果たしています。輸送量の最も多いのが長江で、京杭運河、珠江、黒龍江などでも輸送が行われています。そして、この国内の河川において、二横一縦二網十八線のネットワークを形成し、レベルの高い航路を整備しようという計画が現在、推進されています。

○全国民用空港配置計画

空港に関しては、北方、華東、中南、西南、西北と5つの空港群に分けて、人口の82%が、自動車で1時間半もしくは100km以内で空港にアクセスできるようにする計画が推進されています。

○第12次5カ年計画

今年の3月に公表された第12次5カ年計画において、各モ

ドの重要な目標が明らかにされています。(資料14)

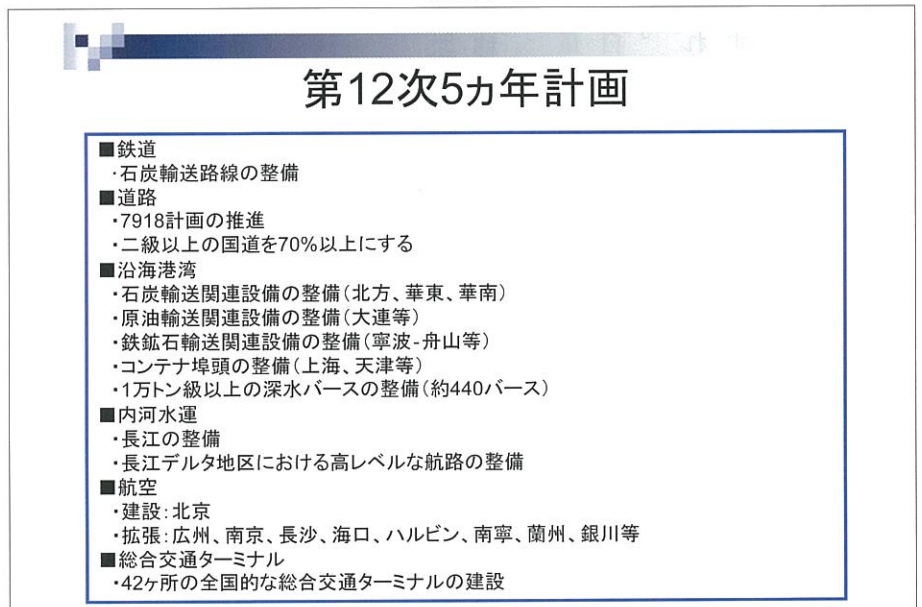
例えば、道路ですと、国家高速道路網計画(7918計画)を推進すると共に、二級以上の国道を70%以上にするという目標が明らかにされています。

おわりに

今までいろいろ述べましてきましたが、中国は貿易大国、製造大国となり、国内市場等もたった5年で2倍になるなど大変な勢いで拡大しています。これと同時に、インフラ整備も急速に推進されつつあるので、今後、物流量が大幅に増加すると予想されます。

また、物流業調整振興計画では、いろいろな優遇政策を打ち出しています。その結果、宝供物流のように優れた物流企業も多く出現することになり、物流の高度化が進んでいくと予想されます。

資料14



さらに、環境保護と持続的な安定的な経済成長を促進させるために、モーダルシフトが推進され、現段階では影の薄い鉄道貨物輸送が、この先発展していくのではないかと考えられます。

以上が私の報告でございます。長時間ありがとうございました。