

第4回中国ビジネスセミナー

中国物流の現状と将来

講師：日本通運株式会社海外企画部次長(中国担当) 佐谷 浩氏

1. 物流とは？

物流の基本は、「運ぶ」ことと「保管する」ことである。日本の衣食住物資の輸入依存度は非常に高いが、それだけのものを海外から輸入することは、当然、そこに物流がからんでくる。つまり、物流とは隔たりを埋めることであり、距離的な隔たりを埋めるのが「運ぶ」に、時間的な隔たりを埋めるのが「保管」につながってくる。特に、日本の26~27倍の国土面積を持つ広大な中国においては、距離と時間は非常に大きな問題となる。

最近、よくロジスティクスといわれる。これは軍事用語の「兵站」、つまり後方支援という意味である。原材料や部品の調達から生産へ、あるいは社内での移動、ものを動かし保管することが販売につながっていく。それをタイムリーにやっていくのがロジスティクスである。最近は、使用した後の商品の回収や廃棄物の問題まで効率的に行うことも含まれる。

軍隊と企業は、どちらも戦争である。軍隊は国家間で戦い、企業は企業間で競争する。決定的に違うのは使えるお金の額であり、戦争は湯水のごとくお金を使うが、企業はそうはいかない。いかに効率的に目的を達成するかが、ビジネスにおけるロジスティクスである。

また、SCM(サプライチェーンマネジメント)という言葉もよく聞かれるが、いかに商機を逃さず、タイムリーに売れる商品を、在庫を抱えず効率よく提供していくか。それをサポートするのが物流業者の一つの仕事である。

2. 中国の物流発展の概要

中国は物流が立ち後れているといわれる。今から20年ほど前には高速道路もなかったし、長距離輸送といえば鉄道と水運で、昔から南船北馬といわれるように、南は水運に頼り、北は陸路が中心であった。

中国の物流の立ち後れは、計画経済による社会体制の違いによるところが大きい。つまり、「大而全」「小而全」という言葉があるように、大きい

大きいなりに、小さいは小さいなりに、一つの組織内ですべて完結する仕組みだったからである。

計画経済とは、基本的に作る側の概念でできていて、販売や消費が後回しになっていたのではないかと思われる。すなわち、計画どおりに物が作られ、だれかが取りに来る。物流の部分まで、すべて自分たちでまかなっていくという体質で、物流業者にアウトソーシングするという土壌が育っていなかった。中国で物流という概念が現れたのは1979年で、中国物資流通協会が初めて「物流」という単語を使ったという。

中国では、1978年に鄧小平が改革開放政策を提唱し、ようやく外国に対して門戸を開く動きが出てきた。第一の開国といわれるものである。次に第二の開国といわれるのが1992年1月、これも鄧小平が発表した南巡講話で、そこから一層市場経済化が進展する。さらに2001年12月、中国はWTOに加盟した。世界のスタンダードの中で対等に戦っていく、世界の舞台に躍り出る第一歩を踏み出したのである。これを契機に外国からの投資や進出に拍車がかかったということで、第三の開国という人もいる。物流も非常に注目されるようになり、第三次産業の中核産業であるとニュースでも紹介されるようになった。

3. 中国の物流インフラ

(1) 鉄道輸送

鉄道は、現在建設を盛んにやっているところで、2001~2003年までの3年間に約3000キロ増加し、現在の総延長は7万3000キロで、今後5年間に1万7000キロの新線が建設され、総延長は10万キロに達するといわれている。

日本の鉄道の総延長は2万7000キロで、人口一人当たりになると27センチを所有していることになる。この計算でいくと、中国は人口13億であるから現在は一人当たり5.7センチしかない。まだまだ足りないということである。

鉄道貨物では、あまり細かいものは運んでいない。中国の場合、エネルギーを石炭に頼る部分が多く、石炭輸送の大部分は鉄道の独壇場である。

また、穀物などの農産物や鉄鋼などの素材、いわゆる重厚長大の長距離輸送のシェアが大きい。

現在は人間の移動も非常に多く、旅客、貨物ともに急増しており、鉄道の輸送力が追いついていないのが現実で、スピードアップ、新線建設、線増、電化が進行している。輸送量が逼迫しているところでは、客貨分離運転で線路を分ける傾向も顕著に出始めている。

(2) 道路輸送

道路は、十数年前と比べて貨物の量が10倍ぐらいいになっており、急速に増加している。道路建設も、高速道路を中心に急速にインフラ整備が進んでいる。1998年ごろには147キロしかなかった高速道路も、2004年末には3万4000キロ、米国に次いで世界第2位の延長を持つまでになった。年間に数千キロの伸びという驚異的なスピードである。日本では土地を収用するだけで5年も10年もかかり、北陸新幹線もなかなかできない状況だが、中国は土地収用の問題がないため、非常に速いスピードで道路整備が可能なのである。

現在の中国は、温家宝・胡錦濤体制になって三農政策（農民所得増加、農業生産性向上、農村公共サービスの向上）がとられ、農村の問題も非常に重要視するようになってきた。最近の特徴としては、農村の道路整備にも力を入れ始め、道路関係の所轄官庁である交通部のホームページにもそれが紹介されている。

高速道路の整備計画では、総延長を8万5000キロにすると発表されている。人口20万人以上の都市は、全部、高速道路でつなぐ計画である。首都北京から放射線状に7本、南北に9本、さらに東西に18本ということで、「七九一八網」と呼ばれている。

(3) 水運

貨物回転量を見ると、水運のシェアは中国全体の半分を超えている状況で、2000年あたりから急速に伸びている。中国の場合は統計の取り方が多少違うこともあるかもしれないが、水運も急増していることが分かる。

水運の使われ方には、もちろん資源輸送もあるが、東北で作っているテレビを華南まで船で運ぶといった製品輸送の局面もある。南のほうでは、長江の水運や広東省の珠江デルタあたりでも、内航海運が発達している。

長江の水運は、2009年に三峡ダムが完全に完成することで、この輸送ルートが格段に整備されるといわれている。武漢までは1万トン、重慶までは5000トンの入港が可能になるといわれる。こうした

ダムができることによって水位が安定するという大きなメリットもあるが、現状でも、水路の中には季節によって水深1メートルちょっとしかないときもあり、安定輸送、スケジュールどおりの運行が完全に保証されるわけではない。特にダムを通過していくときは、パナマ運河に見られるように、水を貯めながらエレベーターのように階段状でやっていくので通過に数時間かかることもあり、長江水運が安定して、相当の貨物が順調に動くには、まだ少し時間がかかるだろう。

(4) 海上輸送

海上輸送では、対外貿易に関わってくるコンテナ取扱量の世界の主要港湾ランキングを見ると、上海は3位である。

2004年の中国港湾全体の取扱実績は6160万TEUである。TEUとは、コンテナを数えるときの単位で、20フィートコンテナが1TEUである。2005年の取扱速報値では、中国全体で一気に1400万TEU増えている。上海も非常に好調である。後ほど紹介する洋山港という新しい港が去年の12月から供用を開始しており、これからも伸びていくと思われる。ちなみに日本の主要港は、東京港が17位で、横浜港は28位と、かなり水を開けられている状況である。

中国の主要港湾コンテナ取扱量では、上海がずっと1位をキープし、次いで深センがつけている。深センは、塩田港、赤湾港、蛇口港という三つの港の合計だが、上海と深センが、WTO加盟あたりから他に圧倒的な差をつけて、すごい勢いで伸びている。

中国の海上輸送を語るうえで紹介しておかなければならないのが、洋山港プロジェクトである。上海には黄浦江という市内を流れる川があり、港はそこにあるだけだった。80年代に長江の河口に面した外高橋あたりに港を造ったが、それだけでは足りなくなってきた。また黄浦江と外高橋の港の最大の欠点は、川にある港のため水深がなく、大きな船が入れないので輸送量に限界があることである。そこで、上海の南東の洋山という地区に大きな港を造るプロジェクトが始まった。

洋山港は、上海市の南約30キロ沖合の島の島で、全長32キロのうち25キロが海上に架かる橋を造って、上海市内と洋山港を結んでいる。2020年までにコンテナ埠頭を33バース造る計画である。ちなみに洋山港は現在、欧州航路に限定して使っているが、先月の1か月で20万TEUを扱っているという。

問題は、アクセスが橋しかないことである。季節的な大風や嵐のときには使えないし、霧が出た

りすれば、コンテナの運行にも支障が出るだろう。また、バージというはしけを使ってコンテナを市内から港へ往復させることもありうるが、はしけも海を走るので外洋仕様が求められる。さらにもう一つの問題として、これから競合が出てくるのではないかということがある。浙江省の杭州湾南に寧波という港があり、ここの取扱量が増えている。また、杭州湾をまたぐ大橋の建設も進んで上海と直結する予定である。したがって、上海と寧波合わせてコンテナバースが69にもなり、そのときの競合関係を問題視する向きもある。

(5) 航空輸送

2003年と2004年の航空貨物取扱量の推移を見ると、20%ぐらいの伸びで増えていることが分かる。空港別の傾向では、上海の浦東空港と虹橋空港だけで、中国の航空貨物取扱量の42%を占め、次にくる北京や広州とは圧倒的な差が開いてしまっている。中国の航空貨物はまだまだであるが、国土が広いので、航空輸送は今後さらに伸びると思われる。問題は、貨物専用機がないことであるが、海南航空が貨物に力を入れ始めたり、航空貨物で商売している揚子江快運という会社に台湾の企業が出資したりと、新しい動きも出ている。

4 . 中国物流の特徴

中国物流では、外資系企業と国内企業で仕事の仕方が随分違うように思われるが、それは取扱商品の違いでもあるだろう。外資系企業の場合は、アパレルや電子機器、電気製品、OA製品が非常に多い。国内企業では、食料品から生活用品まで、生活に密着した商品で、中心に非常に多岐にわたっている。したがって、両者の市場も分かれているのが特徴である。例えば生活用品では、浙江省に雑貨品の大きな卸市場があり、そこへ全国から買い付けに来る。中小のトラック業者が集まってきて、ほとんどが現金決済、その場で交渉して運んでいく。一方、外資系企業がかかわる製品の物流にはそれは全くなく、国内の流通市場も大きく二つに分かれているのである。

中国メーカーに話を聞いたところでは中国では、物流のアウトソーシングを考える企業が非常に少なく、サプライチェーンマネジメントが大事だと分かっているが、何が売れているのかが分からないという実態もあるようだ。

これには中国の流通市場の複雑さということもあって、日系の電子機器や電子製品を売っているメーカー自身も、卸売市場までは分かるが、その先が分からないという企業もある。例えば、自動車の生産台数と販売台数がほとんど一緒というの

は、おかしな現象である。どこかで自動車は止まっているはずだが、それが分からないという現状があることも、特徴の一つといえるだろう。

5 . 中国の物流サービス業

ここでいう中国の物流事業者とは、航空会社や船会社は別として、いわゆる運送屋といわれるところであるが、CIFA（中国の国際貨運代理協会）に加盟して国際物流にかかわっている会社だけで、約580社あるといわれている。地方の支部を含めると5000社以上で、国際貨物を扱わない業者までいければ星の数ほどあるに違いない。

物流業者のサービスレベルは千差万別で、貨物の位置を追跡できるGPSを搭載したトラックをたくさん走らせているような先進的な業者もあれば、夫婦でトラック1台と電話一個だけでやっているような業者、ものを右から左に運ぶだけという業者もある。今、このあたりの両極化が進んでいることが特徴でもある。

それから、日本では外資系の物流業者は、法規制のため非常に少ないが、中国には外資系の物流会社のほとんどが入っており、日系の物流事業者も約150社進出しているといわれている。また、マースク・シーランド、UPS、DHL、TNTなど、世界でメジャーな大手物流企業もほとんどが進出している。中国では、船会社系、特にアメリカの船会社系には早い時期から陸上輸送を認めており、かなり中国で活躍している。今、実際に国際輸送にかかわる外資系の運送業者は1000社あるといわれており、日系は79社が参入している。

外資系の物流業者が、中国でどのような立場に置かれているかを、参考までに紹介すると、中国では当初、外資の運送業者が入ってくることを随分規制していた。制限業種といって、当初は中国の会社と合併でなければならないとか、最低資本金額が100万ドル等と、いろいろなハードルがあった。しかし、2001年にWTOに加盟した際に、4年以内、すなわち昨年12月までに運送業界に対する規制緩和をするという約束をして、今は物流業界に対しての規制はほとんどなくなった。しかし、実際には、例えば航空貨物の代理店をやるといって、ライセンスをもらわなければいけないとか、そういった面の規制は残っている。中国では許認可権限が複雑に絡んでおり、いろいろな業種が合わさってはじめてトータルのサービスが提供できる物流は、非常にやりにくいところがある。

また、メーカーが保税區に進出することは非常に有効であるが、物流企業が進出しても、保税區の外に支店が作れないという問題もあった。ただ、この問題は、去年法律が変わって緩和されてきて

いるので、今後は保税區から出て行く企業もかなり出てくると思う。

日系の物流企業は、本社の所在地としては中国の26都市に進出している。中には、西安や武漢に本社を出している会社もあるが、ほとんどが沿海部である。つまり、運送業者のお客様である荷主は主にメーカーであるが、ほとんど加工貿易をするために沿海部に出ているということである。

6. 中国物流の問題点

物流業者の立場から、どのような問題が起きているかということ、あらゆる場所で荷扱いの問題が指摘され、荷物が乱暴に扱われるということがあつる。また、空港では輸送力が足りないということ。道路では渋滞、過積載、交通規制などがある。鉄道では貨物の追跡に問題があるなどが出てくる。

加えて、制度面の問題もある。制度はどんどん変わっていくが、現場がそれに追いつけない。それから、突然の規則変更、税関の見解の不統一、検査、検疫の問題もある。特に物流業者の立場からは、貨物保険の制度があまり発達していないことも挙げられる。

また、中国に進出している製造業の立場から、中国の物流にどのような問題があるかを見るとものを安く作って日本に輸入あるいは第三国に輸出する加工貿易から、中国内販にシフトしてきていることがある。ただし内販といっても、直接消費者に売る場合もあれば、日系の部品メーカーが日系のセットメーカーに売るのも内販で、それを含めての内販とご理解いただきたい。また、作られた製品の出荷先でも、中国が53%、日本が25%、第三国が22%になっている。

原材料や部品をどこで調達しているかという調査では、現地+海外が77%、海外が15%で、それを輸送するときの手段では、海運が40%という大きな比率になっている。一方、製品の輸送には、国内への出荷が多くなっているので道路が出てくる。いずれも鉄道と内向水運の使用シェアは少ないのが特徴である。

また、トラックと鉄道についての問題点を挙げると、特に輸送実態として、長距離トラックの追跡の問題がある。貨物やトラックがどこを走っているかがなかなか分からないとか、交通事故が多い。

それから、過積載の問題がある。2004年5月に道路交通安全法が施行され、規制が非常に厳しくなったが、厳しくされると物流コストにはね返ってくるという問題がある。また、ひどい走り方をしているので、輸送品質、トラックの傷みもひどいし、道路もよく傷む。中国では、乗用車は外資

系のものが入ってきているので品質はよくなっているが、トラックは商売に使うものなので、あまり高いものは使えない。これから高速道路がどんどん伸びてくると、トラックの品質もよくなっていかなければ、いろいろな問題が出てくることになるに違いない。

鉄道輸送の問題としては、「遅い!」「壊れる!」「なくなる!」「分からない!」ということが随分言われている。振動や、駅までの輸送、着駅からの配達の問題もある。貨物列車は、日本の国鉄も昔はそうであったが、目的地から目的地まで直接運行する列車は非常に少なく、貨車一両一両を途中の拠点でつなぎ換えて、最終的に目的地に持っていくので分かりづらいのである。

荷主が物流業者に求めるものとしては、リードタイム重視のオペレーション、ロジスティクスシステムの構築、情報のIT化、共同配達の確立などが挙げられる。

そんな中で、最近では、中国の鉄道を利用して貨物の商売をする民間の業者も出てきたり、スケジュールを守って運行する列車も出てきている。また、旅客列車に荷物車を連結することによって輸送スケジュールを読めるようにするなど、新しいサービスも出てきている。

7. 日本通運の中国物流

日通では、去年の末現在、海外で勤務する社員は1万3460人、そのうちの30%強が中国大陸で仕事をさせていただいている。現地法人や事務所など、18社が28都市で69の拠点を持っている。

今、お客様から非常にいわれていることに「just in time」(JIT: かんぱん方式)がある。文字通り日時の指定や配送数量の指定など、お客様が必要なおきに、必要なものをお届けするサービスである。

それから「vender managed inventory」(VMI: ベンダー管理在庫方式)がある。セットメーカーは製品を作るために部品が必要になるが、できるだけ在庫を持たないで、必要なときに必要な部品を使ってものを作っていくことが、キャッシュフロー上も有利である。そこで私どものような物流業者の倉庫にベンダーの在庫として預けておいて、必要なときに必要なものを物流業者がお届けする。そこではじめて所有権が移るというサービスである。

そのほか、私どもが中国で提供しているサービスの中の特徴的なものにミルクラン、遠隔在庫管理システム、高速RORO船がある。

ミルクランとは、セットメーカーがものを作るときに、私ども日本通運がお客さまから生産計画

をいただいております、それに従って必要な部品を必要なメーカーに取りに行く。また次の工場に回って、また次の部品メーカーにと、ぐるぐる巡回して、最後に必要な部品を全部そろえて、お客様のメーカーのラインまでお届けするサービスである。昔のヨーロッパにおける牛乳製造者と酪農家との間の輸送にならって、ミルクランと呼んでいる。

次が、遠隔在庫管理システム、REWARDS (Remote warehousing distribution system) である。日通のコンピュータネットワークを通して、全世界の日通の倉庫でどのようなものをお預かりしているかということが、一元的に管理・照会できるシステムである。入庫は全部バーコードで管理されており、どの荷物がどの倉庫のどの棚に入っているかまで分かり、スピードアップにつながっている。

高速RORO船というのは耳慣れない言葉だが、ロールオン、ロールオフを略したものである。船の中を車が通り抜けられる構造で、博多 - 上海間を運行している。博多と日本全国をJRや内航船、トラック、飛行機でつないで、全国各地から上海までの一環サービスをやっているのが高速RORO船、上海スーパーエクスプレス(SSE)である。博多と上海は、従来のコンテナ船では4～5日かかったが、RORO船だと約26時間で結ばれる。前後を含めると、航空便とコンテナ船のサービスのちょうど中間ぐらいのところのリードタイムで、荷物が運べるということである。

SSEの特徴は、JRのコンテナでそのまま上海まで持って行くことができることである。つまり、貨物の積み降ろしのスピードが速く、しかも振動が少なく、温度管理がしやすい。さらに、小ロットの貨物で梱包費も削減できるし、配達時間が非常に読みやすいというメリットがある。

もう一つ特筆すべきは、中国では今、国内物流が大変重視される時代になり、国内の配送網を整備する必要が出てきているということである。そこで、三菱商事との提携が決まり、どんどん準備を進めている。三菱商事と合わせると、34都市109拠点になり、上海に作ったトラック会社が、来月から中国内80都市への定期混載トラックサービスを開始する。

8 . 中国物流の今後と課題

最後に、中国物流の今後の課題についてお話ししたい。中国の物流は未発達であったが、中国政府がこの2年ぐらいの間に、「現代物流の発展促進に関する意見」など、物流に関するいろいろな報告や意見を出しており、今後は急速に変わってい

くと思われる。

中国の物流業者から見た中国物流業界の問題点ということでは、インフラの立ち遅れ、需給のアンバランス、社会的物流や組織管理手法の未整備などがある。またGDPに占める物流費が、アメリカやヨーロッパや日本に比べて非常に高い。それだけ物流が非効率だということである。

ちなみに、どのぐらいの物流費の高さかという、日本企業が現地での販売費や一般管理費の中に占める物流費用は平均で7.9%、EU地域では5.4%、北米では5.8%であるのに対し、中国では13.3%ということ、非常に物流に手間とコストがかかっていることが分かる。

また、これは中国にお願いすると同時に、我々もお手伝いしていかなければいけないことであるが、今のうちに環境対策をやっていかなければならない。今、中国はある意味でいけいけどんどんであり、環境に対する配慮にはあまり目が向いていない。自動車を使つての物流のシェアが非常に伸びてきているので、今後は排気ガス等の問題が非常に大きくなってくると思われる。

そしてもう一つ、リサイクルの問題がある。これは自動車そのもののリサイクルということではなく、製品のリサイクルも物流という仕事の中でお手伝いしていくということである。日本ではリサイクルがビジネスになっており、廃棄物も最後に指定地へ持っていったことを報告する義務がある。中国にそのシステムを作るため日中間で協力して、そのあたりのノウハウを伝えていきたいと、個人的には考えている。

まとめとしては、中国では、どの物流業者を使うかが重要である。日系だからいい、中国系だから悪い、欧米系のほうがいいということではなく、各企業が一体何を求めているのか、どういうレベルの輸送、あるいはロジスティクスを求めているかというところで、物流業者を選んでいくことが必要である。

