

グローバルな視点にたつ日中ビジネス情報誌
J+C ECONOMIC JOURNAL

令和3年9月25日発行/毎月1回25日発行
10月号(No.333)

OCTOBER
2021
No.333

10

日中経協ジャーナル

<http://www.jc-web.or.jp>

SPECIAL REPORT
中国経済を支える
ロジスティクス
パワー



FOCUS：2020年の人口センサスで見た中国経済の課題
—労働力の減少と地域間の移動を中心に—

TOPICS：共産党創立100年 統制強化で岐路に立つ中国経済

LOCAL VOICE：創新の地～蘇州高新区

中国ビジネスQ&A：香港国家安全維持保護法



表紙写真：目覚ましい発展を遂げている中国の海運。北京・天津・河北都市群に隣接する曹妃甸港区は、長崎から約1,260キロ、神戸から約1,730キロにあり、オーストラリア、ブラジル、ペルー、南アフリカ、インドなどにも通じている。中国で40万トン級鉄鉱石船の停泊可能な国内7パース以上の大型港7つのうち2つを抱え、2017年の港湾貨物取扱量の伸び率は世界一だったという。(撮影・日中経済協会)

1 巻頭言

より一層の国際調和による社会課題解決

■畑中 好彦 一般財団法人日中経済協会 副会長、アステラス製薬株式会社 代表取締役会長

2 FOCUS

2020年の人口センサスで見た中国経済の課題 —労働力の減少と地域間の移動を中心に—

■関 志雄 野村資本市場研究所 シニアフェロー

SPECIAL REPORT

中国経済を支える ロジスティクス パワー

6 中国における物流発展と物流政策

■大西 康雄 国立研究開発法人科学技術振興機構 特任フェロー、上海リーグ法律事務所 顧問

10 海運市場からみた中国経済の現状

■町田 一兵 明治大学 教授

14 グリーン化に突き進む中国の物流

■張 哲 日通総合研究所 Research & Consulting Unit 3 シニアコンサルタント

18 昨今の中国の物流DXの動き

■日比 浩二 山九株式会社 国際・港運事業部 国際物流推進部 参与

22 中国における物流園区について

■張 園園 福建農林大学 准教授

26 TOPICS

共産党創立100年 統制強化で岐路に立つ中国経済

■伊賀 亮人 NHK 中国総局 記者

28 LOCAL VOICE

創新の地～蘇州高新区

■蘇州高新区管理委員会

30 中国ビジネス Q&A

香港国家安全維持保護法

■村尾 龍雄 株式会社キャストグローバル 弁護士・税理士・香港ソリシター

32 情報クリップ

2021 対話山東—日本・山東産業協力交流会
第2回 賛助会員セミナー (Web) を開催 など

より一層の国際調和による 社会課題解決



一般財団法人日中経済協会
副会長
アステラス製薬株式会社
代表取締役会長

畑中 好彦

中 国は国慶節を迎え、今後は北京オリンピック・パラリンピックの開催や日中国交正常化50周年の節目を控えた2022年に向けて動いていくものと思えます。

近年の中国における医薬品業界のトピックとして、18年に国務院常務会議にて「海外で上市している新薬の承認を加速するための決定」がなされ、医薬品の審査・承認に関わる規制緩和が進んだことが挙げられます。この潮流は、21年3月に承認された第14次五カ年計画要綱でも見られ、「革新的な医薬品、ワクチン・医療機器の審査・承認の加速や中国境外で販売されている新薬や医療機器の迅速な上市」が方針として盛り込まれています。

加えて、中国は、17年にICH（医薬品規制調和国際会議）・医薬品規制当局と製薬業界の代表者が協働して、医薬品規制に関するガイドラインを科学的・技術的な観点から作成する国際会議）に加盟するなど、国際的な規制調和にも積極的に関与しており、また、経済・安全保障をめぐる米中の対立が取り沙汰される中にあっても、医薬品分野に関しては現状では大きな影響は見られていません。医薬品産業には中国国民の健康に対してさらなる貢献が期待されています。

このような背景のもと、中国の医薬品市場は年々拡大を続け、20年には134億ドル^{注1}が支出され、次に次ぐ世界第2位の市場となっています。当社では中国を日米欧と並ぶ最重要市場の一つとして位置づけ、開発・薬事・コマーシャル機能などを強化しています。既に多くの製品が上市、保険償還されており、中国の皆

様の健康に貢献しています。加えて、がん領域をはじめとした複数の製品について、中国での早期上市を目指した臨床試験を実施しています。

少し視点を変えますと、ヘルスケア産業においては、これまで中心であった病気の治癒を目的とした創薬・医療のみならず、病気の発症前診断や予防・健康維持を含めたPatient Journey全体へのヘルスケア・ソリューションの提供へと領域が広がっています。また、新型コロナウイルス感染症拡大により、ビッグデータやAIの活用などのデジタル革新や技術の多様化がさらに進み、産業構造が劇的に変化し始めており、中国においてもBATなどIT企業を代表とする数多くの企業がヘルスケア分野へ参入しています。このようにヘルスケア産業全体が重要産業として進化してきており、当社としても新たなヘルスケア・ソリューションの創出に積極的に参加・挑戦しております。

国連の世界人口推計によると、50年には65歳以上の高齢者の割合が中国で26・1%、日本で37・7%になるとされています^{注2}。このような超高齢社会のもたらす日中、そしてグローバル共通の課題の解決に向けて、より一層の国際調和・協力体制が進むことを期待しています。当社も世界の人々が革新的なヘルスケア・ソリューションにアクセスできるように貢献してまいりたいと考えています。

注1：IQVIA INSTITUTE「Global Medicine Spending and Usage Trends: Outlook to 2025」をもとに作成 記載

注2：国連経済社会局人口部「世界人口推計2019年改訂版（World Population Prospects, the 2019 Revision）」© 2019 国際連合。国際連合より許諾を得て転載（<https://population.un.org/>）21年8月16日最終閲覧

FOCUS

中国では、2021年5月11日に20年に実施された「第七回全国人口センサス」の結果が発表された^{注1、2}。これにより、中国における人口規模や、人口の年齢構成、男女別構成、地域分布、農村部と都市部の間または地域間の移動状況などの実態が明らかになった。

2020年の人口センサスで見た 中国経済の課題 ―労働力の減少と地域間の移動を中心に―

■ 関志雄 野村資本市場研究所 シニアフェロー

1. 総人口の減少が視野に

「第七回全国人口センサス」によると、20年の中国の総人口は14億1178万人と、10年の13億3972万人と比べて、7206万人増えた（5・4%増）^{注3}。20年までの10年間の年平均増加率は0・53%で、10年までの10年間の0・57%を若干下回った（表1）。

人口の男女別構成で見ると、20年の男性は7億2334万人、女性は6億8844万人と、それぞれ総人口の51・2%と48・8%を占めた。人口性比（女性100人に対する男性の数）は105・1と、10

年とほぼ同水準だった。20年の出生性比は111・3と、10年と比べて6・8下がったものの、依然として105（±2）という正常の水準を大きく上回った。このことは、将来的に多くの成人男性が結婚できないことを意味し、出生率を抑える要因となる。

中国では、一人っ子政策が段階的に緩和され、16年に二人っ子政策が全面的に実施されるようになった。これを受けて、新生児の数は16年には1800万人、17年には1700万人を超え、それまでと比べて、それぞれ200万人と100万人ほど増えたが、18

年以降再び減少に転じ、20年には1200万人にとどまった。新型コロナウイルス感染症の流行の影響もあって、20年に合計特殊出生率は

1・3と、長期的に人口を一定のレベルに維持するための人口置換水準を大きく下回り、総人口が低下傾向に転じるのははや時間の問題である^{注4}。中国の人口経済学の第一人者で、元中国社会科学院副院長でもある蔡昉氏は、この転換点が30年までに到来すると予測している^{注5}。

2. 少子高齢化の進行で失われた人口ボーナス

人口の年齢別構成を見ると、中国

では、産児制限の緩和を受けて少子化に一定の歯止めがかかったが、高齢化が一段と進んでおり、生産年齢人口は縮小してきている。

「第七回全国人口センサス」によると、20年の0～14歳の年少人口が2億5338万人（総人口の17・9%）、15～59歳の生産年齢人口が8億9438万人（同63・4%）、60歳以上の老年人口が2億6402万人（同18・7%）だった。老年人口のうち、65歳以上の人口は、1億9064万人（同13・5%）に達した。人口の平均年齢は38・8歳だった。10年と比べると、20年の年少人口が3092万人増え（シェアが1・

表1 中国における「第七回全国人口センサス」の調査結果
～前回との比較～

	2010年	2020年
総人口(万人)	133,972	141,178
過去10年間の総人口の年平均増加率(%)	0.57	0.53
男女別構成		
男(%)	51.3	51.2
女(%)	48.7	48.8
人口性比(女性100につき男性)	105.2	105.1
一世帯あたり人員(人)	3.10	2.62
年齢別構成		
0-14歳(%)	16.6	17.9
15-59歳(%)	70.1	63.4
60歳以上(%)	13.3	18.7
民族別構成		
漢民族(%)	91.5	91.1
少数民族(%)	8.5	8.9
学歴別構成		
大学以上(%)	8.9	15.5
高校・専門学校(%)	14.0	15.1
中学(%)	38.8	34.5
小学(%)	26.8	24.8
15歳以上の人口が受けた教育の平均年数(年)	9.08	9.91
非識字率(%)	4.1	2.7
都市・農村別構成		
都市(%)	49.7	63.9
農村(%)	50.3	36.1
流動人口(万人)	22,143	37,582
地域分布		
東部(%)	37.8	39.9
中部(%)	26.6	25.8
西部(%)	26.9	27.1
東北部(%)	8.2	7.0

(注1) 各項目の対象には、中国大陸31省・自治区・直轄市と現役軍人が含まれ、中国大陸在住の香港・マカオ両特別行政区・台湾地区の住民と外国人は含まない。

(注2) 現役軍人(10年には230万人、20年には200万人)と常住地域が確定できない人口(10年には465万人)が各地域のデータに含まれていないため、各地域のシェアの合計は100%にはならない。

(出所) 中国国家统计局「第七回全国人口センサス公報」より野村資本市場研究所作成

3ポイント上昇)、生産年齢人口が4524万人減り(同6・8ポイント低下)、老年人口が8637万人増えた(同5・4ポイント上昇)。年少人口の増加は、一人っ子政策の緩和を受けて出生率が一時的に上昇したことを反映したものであり、今後も続くかどうかは疑問が残る。出生率の大幅な上昇がなければ、生産年齢人口のシェアの低下と老年人口のシェアの上昇という傾向は定着するだろう。

農村部において、若年層を中心と

する労働力の大規模な流出を背景に、高齢化は都市部よりも進んでいる。20年に農村部における60歳以上の人口のシェアは23・8%、65歳以上の人口のシェアは17・7%と、それぞれ都市部より8・0ポイントと6・6ポイント高かった。農村部では、年金制度の整備が遅れていることを考えると、高齢化問題が都市部より一層深刻である。

その上、生産年齢人口と比べて老年人口の貯蓄率が低いため、このような人口動態の変化は、家計部門を中心に、国全体の貯蓄率の低下を招きかねない。それに伴う資金不足による投資(資本ストックの拡大)の鈍化は、労働力の減少とともに、潜在成長率を抑える要因となる。中国の潜在成長率は、10年までの10%程度から既に6%程度に落ち込んでいると見られ、今後、一層の低下が予想される。

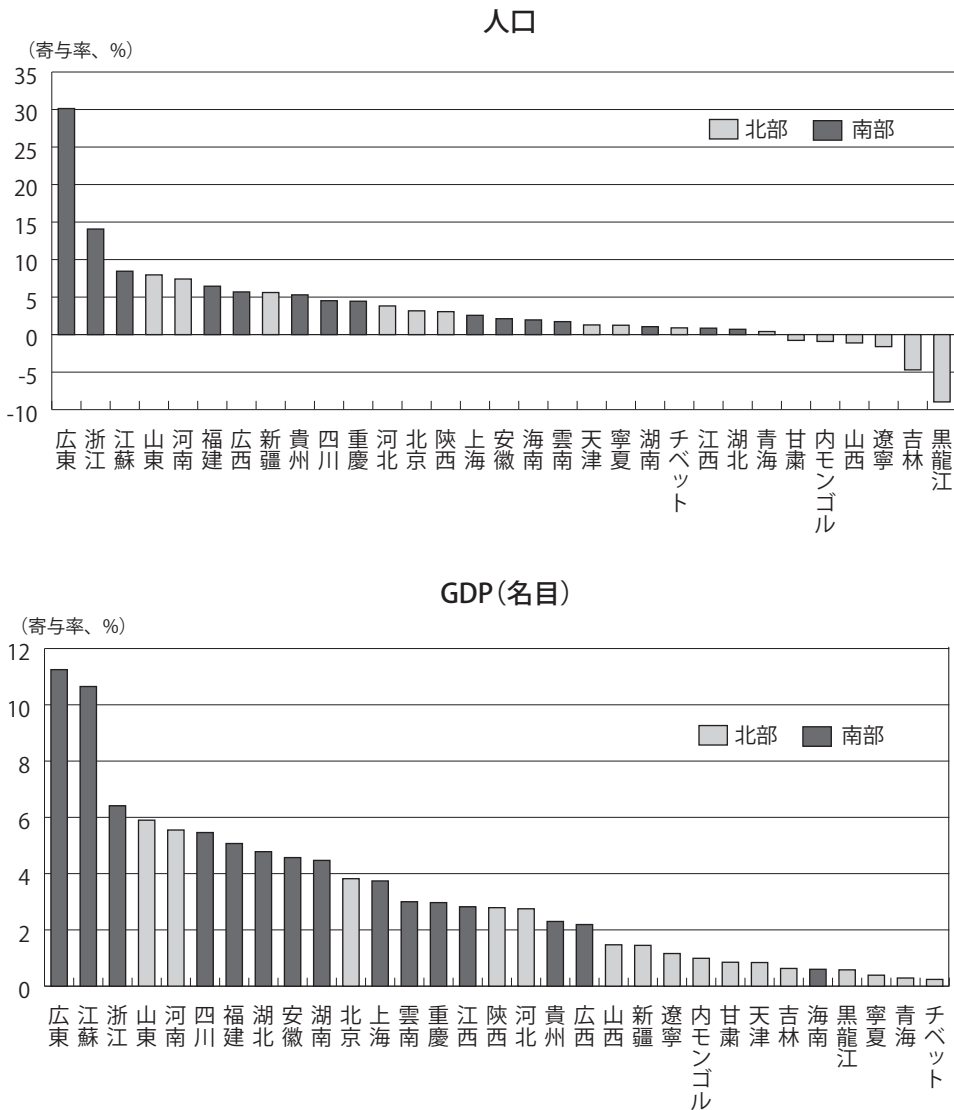
国民の平均教育水準の上昇に伴い、労働力の質の向上が見られる。大学以上の学歴を有する人口のシェアは、10年の8・9%から20年に15・5%に上昇した。また、この10年の間に15歳以上の人口の受けた平均的教育年数は9・08年から9・91年に上昇した一方で、非識字率は4・1%から2・7%に低下した。生産年齢人口が縮小し、「人口ボーナス」が「人口オーナス」に変わったことを受けて、「人材オーナス」は、供給側から経済成長を支える要素としての重要性が増している。

3. 経済活動に合わせて人口の重心も北から南へ

中国では、西部と東部の格差が縮小する一方、南北格差が広がる中で、人口移動の方向は、従来の「西から東へ」から、「北から南へ」と変わってきた。これに鑑み、中国における経済活動と人口の分布を見る上では、東部、中部、西部、東北部という従来の地域分類に加え、北部対南部という観点^{注1)}が求められる。

従来の地域分類では、人口の東部への集中が続いている。「第七回全国人口センサス」によると、20年の各地域の総人口に占めるシェアは、東部

図1 各省の人口とGDPの変化(2010～20年)に対する寄与率
～顕著になった南高北低の傾向～



(注) 人口(またはGDP)の変化への寄与率 = $\frac{\text{当該省の2020年の人口(またはGDP)} - \text{2010年の人口(またはGDP)}}{\text{全国の2020年の人口(またはGDP)} - \text{2010年の人口(またはGDP)}}$
 (出所) GDPは中国国家统计局、人口は「第七回全国人口センサス」より野村資本市場研究所作成

が39・9%、中部が25・8%、西部が27・1%、東北が7・0%だった^{注1)}。10年と比べると、東部と西部がそれぞれ2・1ポイントと0・2ポイント上昇した一方で、中部と東北部はそれぞれ0・8ポイントと1・2ポイント低下した。

北部と南部という分類で人口分布を見ると、中国経済の中心が北から南に移りつつあることに合わせて、人口が同じ方向で移動していることがわかる。実際、10年から20年にかけて、南部の人口のシェアは57・4%から59・1%に、GDPのシェアは

57・1%から64・6%に上昇したが、北部の人口のシェアは42・1%から40・8%に、GDPのシェアは42・9%から35・4%に低下した^{注2)}。また、各省の過去10年間のGDP(名目)の変化への寄与率は、人口の変化への寄与率と同様に、「南高北低」と

いう傾向が顕著である(図1)。人口変動の大きい広東省と東北部(遼寧省、吉林省、黒龍江省)を比較してみると、10年から20年にかけて、前者の人口は、2171万人増え、1億2601万人に達したのに対して、後者の人口は1101万人減り、9851万人と、1億人の大台を割った。また、20年に、広東省における生産年齢人口のシェアは68・8%と、東北部(遼寧省63・2%、吉林省65・2%、黒龍江省66・5%)を上回った一方で、老年人口のシェア(12・4%)は東北部(遼寧省25・7%、吉林省23・1%、黒龍江省23・2%)を大きく下回った。「中国の奇跡」と呼ばれるようになった改革開放以来の中国経済における急速な発展は、計画経済の時代に築いた基礎に基づいたものであると主張する一部の学者がいる。しかし、この40年にわたって、計画経済の時代に工業基地であった東北部が低迷し続ける一方で、後発組でありながら市場化と対外開放を率先して進めてきた広東省などの躍進が示しているように、「中国の奇跡」はむしろゼロから再出発した結果であると理解すべきであろう。

4. 出稼ぎ農民の移住で進む都市化

中国における人口の地域別分布の変化は、主に多くの農村部出身の労働者が、職を求めて都市部に向かったことを反映している。「第七回全国人口センサス」によると、20年の都市部の人口は9億199万人と、全体の63・9%（＝常住人口で見た都市化比率）を占めた一方で、農村部の人口は5億979万人と、36・1%を占めた。10年と比べると、都市部の人口は2億3642万人増えたのに対して、農村部の人口は1億6436万人減少し、常住人口で見た都市化比率は14・2ポイント上昇した。

しかし、20年の戸籍で見た都市化比率は、45・4%（公安部主催の記者会見、2021年5月10日^{注9)}と、依然として常住人口で見た都市化比率を大きく下回った。このことは、多くの出稼ぎ農民が都市部に移住しても農村戸籍のままになっていることを示している。20年の流動人口は10年の2億2143万人から3億7582万人に増え、その内、農村部から都市部に移った人は2億4900万人ほどに達した^{注10)}。

現行の戸籍制度に制約され、大量な出稼ぎ農民やその家族は都市部に移住してからも多くの差別を受けている。彼らは、都市戸籍を持っていないゆえに、教育、就業、医療、住宅などの面において、色々な差別を受けている。出稼ぎ農民の「市民化」が遅れた結果、中国における格差の象徴として、従来の農村部対都市部に加え、出稼ぎ農民対都市住民という二重構造が現れている。

5. 求められる少子高齢化対策と戸籍制度の緩和

このような人口動態の変化を背景に、少子高齢化と人口の流動化への対応は、中国政府にとって、重要な政策課題となっている。

まず、少子高齢化対策としては、産児制限の緩和、定年延長、年金改革が中心となる。特に、産児制限の緩和については、21年5月31日に開催された政治局会議において、夫婦一組につき子供3人までを認める方針が決まった。

一方、人口の流動化への対応については、依然として厳しく制限されている人口500万人以上の都市の戸籍取得をどう緩和していくのかが、今後の焦点となる。さらなる戸籍改

革は、労働力の農業部門から工業・サービス部門への移動を促すことを通じて国全体の生産性を向上させるためだけでなく、出稼ぎ農民への差別をなくし、中国が目指している「共同富裕」を実現するためにも必要である。



注1…2020年11月1日零時が基準となる。

注2…特に断りのない限り、本文で引用されるデータは中国国家統計局「第七回全国人口センサス公報」および同記者会見（いずれも2021年5月11日）による。

注3…総人口には、中国大陸31省・自治区・直轄市と現役軍人が含まれ、中国大陸在住の香港・マカオ両特別行政区・台湾地区の住民と外国人は含まない。

注4…日本の人口置換水準は2・07（2015年）と推計される（厚生労働省政策統括官「平成29年我が国の人口動態」、2017年3月）が、中国の場合、出生性が日本より遥かに高いため、人口置換水準はそれを大きく上回っていると思われる。

注5…蔡昉「両側から見ると人口高齢化は中国经济にどのような影響を与えるか」『比較』2021年第2期、2021年4月。

注6…省・直轄市・自治区に沿って分類すると、東部（10省・直轄市）は河北省、北京市、天津市、山東省、江蘇省、上海市、浙江省、福建省、広東省、海南省、東

北部（3省）は遼寧省、黒龍江省、吉林省、中部（6省）は山西省、安徽省、江西省、河南省、湖北省、湖南省、西部（12省・直轄市・自治区）は、内モンゴル自治区、陝西省、寧夏回族自治区、甘肅省、新疆ウイグル自治区、チベット自治区、青海省、重慶市、四川省、雲南省、貴州省、

広西チワン族自治区。また、南部（15省・直轄市・自治区）は江蘇省、安徽省、湖南省、湖北省、四川省、雲南省、貴州省、広東省、広西チワン族自治区、福建省、江西省、浙江省、海南省、重慶市、上海市、北部はそれ以外の省・直轄市・自治区を指す。

注7…表1の注2を参照。

注8…表1の注2を参照。

注9…<https://www.mps.gov.cn/n2253534/n2253535/c7877332/content.html>

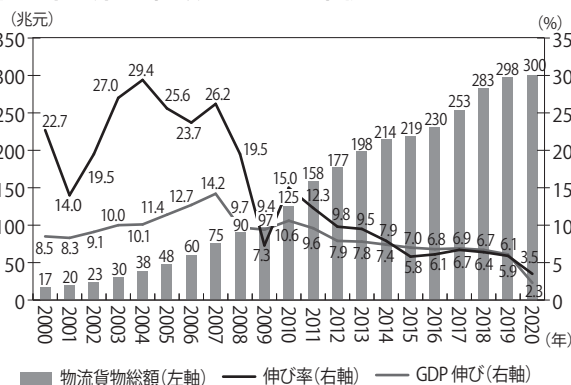
注10…流動人口は、半年以上、戸籍が登録された郷・鎮・街とは異なる場所に居住している人口を指す。ただし、各市の区内で、戸籍登録地と居住地が異なる場合は対象外となる。

中国における物流発展と物流政策

大西 康雄 国立研究開発法人科学技術振興機構 特任フェロー、上海リーグ法律事務所 顧問

中国における物流サービスの発展は、2000年代入り後のことである。発展の背景には、対外開放と市場経済化の進展があり、物流業はこのプロセスが拡大し深化するとともに、ますます多くの機能を担い、さらにはそのプロセスを促進する存在となった。本稿では、こうした基本認識を踏まえながら、物流業の現況について物流市場、物流企業、物流政策の三つの側面から整理・分析する。その上で、若干の展望を試みたい。

図1 社会物流総額とGDPの推移



(出所) 筆者作成

はじめに
 物流とは「生産と消費をつなぐ」機能を指すが、そもそもマルクス経済学ではモノの「流通」や「移動」は価値を産み出さないと観念が強かった。「再生産流通」(生産を重視し、流通を軽んじる)という言葉はこうした事情を端的に示すものである。また、計画経済体制下においては、物流機能は生産企業が自前で備えることが一般的であり、物流企業が成長する余地がなかった。しかし、対外開放と市場経済化によってこうした状況は一変し、物流は全面的に成長する機会を得ることになった。

表1 社会物流総額、社会物流総費用、物流業付加価値の推移

	2016年		2017年		2018年		2019年		2020年	
	総額 (兆元)	増減率 (%)	総額 (兆元)	増減率 (%)	総額 (兆元)	増減率 (%)	総額 (兆元)	増減率 (%)	総額 (兆元)	増減率 (%)
社会物流総額	229.7	6.1	252.8	6.7	283.1	12.0	298.0	5.9	300.1	0.7
農産品物流	3.6	3.1	3.7	3.9	3.9	4.2	4.2	3.1	4.6	9.5
工業品物流	214.0	6.0	234.5	6.6	256.8	9.5	269.6	5.7	269.9	0.1
輸入貨物物流	10.5	7.4	12.5	8.7	14.1	12.9	14.3	4.7	14.2	-0.7
再生資源物流	0.9	7.5	1.1	-1.9	1.3	21.6	1.4	13.3	1.6	14.3
部門・住民物品物流	0.7	42.8	1	29.9	7.0	619.0	8.4	16.1	9.8	16.7
社会物流総費用	11.1	2.9	12.1	9.2	13.3	10.1	14.6	7.3	14.9	2.1
運輸費用	6.00	3.3	6.6	10.9	6.9	5.0	7.7	7.2	7.8	1.3
保管費用	3.70	1.3	3.9	6.7	4.6	17.5	5.0	7.4	5.1	2.0
管理費用	1.40	5.6	1.6	8.3	1.8	13.5	1.9	7.0	1.9	0.0
物流業付加価値	3.33	6.6	3.68	9.0	4.06	8.1	*10.3	*9.0	*10.5	*2.2

(注) 一部数値に齟齬が認められるがそのまま採録。*18年までとカテゴリーが異なる「物流業総収入」

(出所) 中国物流与採購联合会 HP、『中国統計年鑑』各年版、CEICより筆者作成

1. 成長続く物流市場

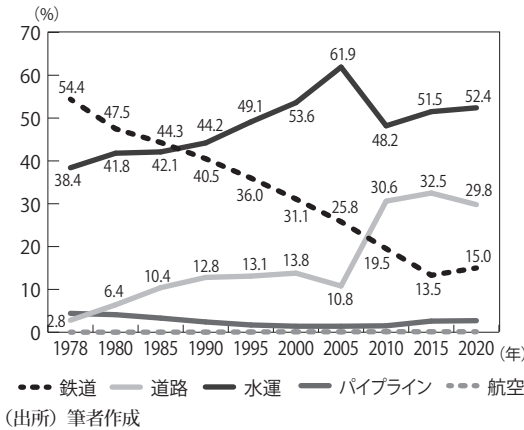
冒頭に述べたように、物流サービスの発展は2000年代入り後のことである。図1に物流プロセスに入る貨物の価値総額(社会物流総額)の推移を示したが、ここから読み取れるように、多くの商品が各経済主体間を流通するようになった。急激な伸びは2000年代を通じて続いたが、10年代になると経済全体(GDP成長率)と歩調を合わせて成長する段階に達したとみられる。

成長の中で物流内容も変化しつつある。直近5年間の物流の内容については、「社会物流総額」の内訳を見ると、「工業品物流」が大宗を占める構造は変わらないものの、「輸入貨物物流」と「部門・住民物品物流」の伸び率が大きい。前者は輸入に伴う国内物流の増加を、後者は国内の機関・個人間物流の増加を示しており(表1)、次に述べる輸送構造の変化の背景となっている。表1は物流コスト(社会物流総費用)の変化も示しているが、その分析は4.で行う。

2. 輸送構造の大変化

輸送構造でも大きな変化が見られた。輸送モード別の分担率(トン・キロベース)をみると、対外貿易の拡大

図2 輸送モード別分担率の推移



は、EC（電子商取引）の影響が強まっ
てきた。宅配便についても一つ注目すべき

は、EC（電子商取引）の影響が強まっ
てきた。宅配便についても一つ注目すべき

表2 中国における宅配業の発展状況

年	売上高		取扱件数	
	総額 (億元)	伸び率 (%)	件数 (億件)	伸び率 (%)
2007	342.6	17.4	12.0	20.6
2008	408.4	19.2	15.1	25.9
2009	479.0	17.3	18.6	22.8
2010	574.6	20.0	23.4	25.9
2011	758.0	31.9	36.7	57.0
2012	1,055.3	39.2	56.9	54.8
2013	1,442.0	36.6	91.9	61.6
2014	2,045.0	41.9	139.6	51.9
2015	2,770.0	35.4	206.7	48.0
2016	3,974.0	43.5	312.8	51.4
2017	4,957.0	24.7	400.6	28.0
2018	6,038.0	21.8	507.1	26.6
2019	7,498.0	24.2	635.2	25.3
2020	8,795.4	17.3	833.6	31.2

(出所) 国家郵政局データより筆者作成

表3 中国における物流企業のタイプ

タイプ	特徴	企業例
外資系	改革・開放初期にフォワーダー（貨物運送代理業）小包輸送に参入。合併で国内運輸業務も展開	山九、日通、日新（1980年代） 商社系（1990年代） 専門輸送（NYK：自動車、日通： 薬品、順豊：コールドチェーン） 宅配（ヤマト） 小包（FedEx、UPS、DHL、TNT）
運輸・倉庫・卸売企業系（旧国系）	国有企業系が多く、既存設備や顧客を基礎に本格的物流企業への脱皮図る	中国遠洋運輸集団 中国対外貿易運輸総公司 中国物資儲運総公司
ベンチャー系	新ビジネス・モデルで起業、他業種と連携しつつ発展	遠成、宝供、宅急送 宅配（京東、順豊、中通快通） 食事配送（美团、饿了么等） プラットフォーム系（京東、 順豊、菜鳥）
荷主企業系	企業の自己物流部門	海爾物流、TCL、Lenovo、フォックスコン

(出所) 筆者作成

は、EC（電子商取引）の影響が強まっ
てきた。宅配便についても一つ注目すべき

は、EC（電子商取引）の影響が強まっ
てきた。宅配便についても一つ注目すべき

は、EC（電子商取引）の影響が強まっ
てきた。宅配便についても一つ注目すべき

は、EC（電子商取引）の影響が強まっ
てきた。宅配便についても一つ注目すべき

は、EC（電子商取引）の影響が強まっ
てきた。宅配便についても一つ注目すべき

は、EC（電子商取引）の影響が強まっ
てきた。宅配便についても一つ注目すべき

は、EC（電子商取引）の影響が強まっ
てきた。宅配便についても一つ注目すべき

3. 物流企業の現況

急成長し多様化する物流市場に対応
して、様々なタイプの物流企業が設立
されている。物流分野の対外開放は他
分野に比べて早く、1980年代には
外資系企業の進出が始まっていたが、特
に中国のWTO加入後にその動きは加
速した。

表3に整理したように、日系を含む
外資系企業は対外開放された領域であ
る①フォワーダー業務を手始めに、②

表3に整理したように、日系を含む
外資系企業は対外開放された領域であ
る①フォワーダー業務を手始めに、②

自動車輸送・薬品輸送など専門的ノウ
ハウを要する業務、③宅配業務や小包
業務、といった新規分野に参入してい
た。荷主・物流需要に注目して述べれば、
①はメーカー等の原材料や部品の調達
物流需要、②は完成品物流需要、③は
B（企業）to B、B to C（消費者）
物流需要が主体である。

一方、中国系企業は、④計画経済下
の対外貿易部門、資本財輸送部門を担っ
てきたタイプ（多くは元国有企業）、⑤
企業の自己物流部門から発展したタイ
プに加えて、⑥宅配、食事配送等、新
しいビジネスモデルを開拓したタイプが
成長している。いずれのタイプにおいて
も、前述した外資系企業のビジネスモ
デルやノウハウを導入した例が
みられるが、⑥では、中国に特
徴的な例としてECに伴い急増
した宅配需要を引き受けて急
成長した企業が輩出しているこ
とが注目される。

表3では、ECと連動してい
る企業を「プラットフォーム
系」に分類した。例示した各
社は独自のビジネスモデルを有
している。第一の京東物流は、
EC大手京東の物流子会社で、
米国のアマゾン等と同じ完全統
合型配送網を運営している。こ

表4 輸送モード別の課題

モード	課題
鉄道	定時運行の確保、スピードアップ コンテナ化推進、国際コンテナ輸送対応 小口貨物（混載）サービス 鉄道輸送端末での輸送サービス
道路	広域輸送ネットワーク整備（路線便） 都市内小口輸送対応（宅配便）
水運	小規模企業（輸送力1万トン以下）多く、リ スク負担力弱体 最大幹線の長江が自然条件の制約多い 陸上輸送との連結インフラが不足
空運	貨物用機材、空港施設とも不足 ハブ空港と地方空港のネットワークが未整備

(出所) 筆者作成

れを支えるのは、自前のトラック、倉庫、スタッフであり、京東グループ外企業からの委託収入がかなりの比率を占める。第二の順豊は、京東と同じく自前の配送網を運営するが、EC企業を親会社を持たず、「時間指定」配送などの独自サービスで競争に臨んでいる。第三の菜鸟ネットは、アリババグループの物流を担当する。自前の物流設備は少ないが、物流企業約3千社と契約してその配送網を活用するモデルである。

どのモデルが勝ち抜くことになるのか、それを決めるのは、次項でみる課題にどう応じることができるかにかかってくるだろう。

4. 物流業の課題

次に、中国の物流業が直面する課題について考察する。現代の物流に欠か

ない要素は、P (Punctuality)「時間」に正確であること、V (Visibility)「荷物の現状が明瞭であること」、C (Cost)「価格が正当であること」、S (Safety)「荷物が破損しないこと」の4要素である。より高度な物流サービスでは、これら4要素を満たしたうえで、さらに求められる機能＝需要に効果的に対応していくことが求められる。

以上を踏まえて、まず、目につく課題は上述のCである。すなわち、中国の物流業は高コストである。表1で示した「社会物流総費用」は2020年においてGDPの14・7%であった^{注1}。欧米など先進国の同比率が8%程度であることと比較するとかなり高く、また、16年以降の5年間で1・3%低下したのみで改善速度は速いとは言えない。

次に、それぞれの輸送モードの課題について検討しておこう。表4に主要なものを整理した。上述したP、Vの課題を抱えていることがわかるが、さらに、輸送途上での荷物の破損事故が多く、Sが課題であることも広く知られている。

物流企業は、こうした課題を解決すべく努力しているが、個別の企業努力のみでは難しい面もあり、政府の物流政策が重要となる。

5. 物流政策の概要

現行の物流業に関する総合的政策文書は、「物流業発展中長期規画(2014～20年)」(中国国务院公布)^{注2}である。その3本柱は、①物流コスト低減、②物流企業の規模拡大、集約化、③物流インフラ・ネットワークの建設強化である。筆者のみるどころ、今後の物流政策はこれを受け継ぎ、順序は異なるが以下の3分野で実施されていくことになるだろう。

(1) インフラ整備

第一は、インフラ整備の推進である。21年から始まった第14次五カ年計画では「交通強国」を掲げて、大規模な整備が予定されている。

①辺境地域の幹線道路建設 ②高速鉄道のさらなる拡充 ③空白地域での普通鉄道建設 ④大都市間軌道鉄道・都市内軌道鉄道(それぞれ3000キロ)の建設 ⑤高速道路の新建設・改修2万5000キロ、⑥港湾建設 ⑦近代的空港の新設、既存空港改修、民間貨物専用空港(30カ所)新設、⑧総合交通・物流中樞ステーション(120カ所前後)建設、を内容とする野心的なものである^{注3}。

(2) 制度的支援

第二は、制度的支援の継続である。

たとえば、税制改革(「營改増」＝營業稅の付加価値稅への改革)によって、物流企業を含むサービス企業に対して実質的減稅措置が取られている。17年10月の国务院常务会议で全面実施が決定されたもので、従来サービス企業は売上額に対し一律に營業稅(稅率3%)を課されていたが、改革により他の業種と同様に「仕入れ額」中間投入」を控除したうえで付加価値稅(交通運輸業11%)を納稅する方式となった。「中間投入」算出法は業種により異なるが、全般的に減稅効果が確認される方式となっており、18年にはさらに物流業の付加価値稅率10%に引き下げられた。

また、欧州までの直通貨物定期列車「中欧班列」に対しては、通過国での稅関手続き一括処理やコンテナ貨物ステーション整備、運賃補助(船便との運賃差額に見合う補助金支給)などが行われている^{注4}。

(3) 専門企業育成策

第三は、専門企業育成策の強化である。中国では、物流企業を運輸企業ととらえる傾向があったが、外資系フォワーダー企業の参入を受けて、次第に幅広かつ統合された物流サービスへの需要が高まり、それを提供する企業が現れてきている。中国政府もこうした

企業の重要性を認識しており、サイドパーティ・ロジスティクス企業や海運・道路輸送分野での「輸送手段を所有しないフォワーダー」企業を奨励してきている。

これらの政策を評価すると、(1)(2)分野は確かに効果を上げたし、今後も上げていくであろう。しかし、(3)分野では、政策の有無にかかわらず、民間企業が自力で成長してきたのが現実であろう。特にこのところのプラットフォーム系物流企業の発展は、流通と物流の統合、ネットワーク化された物流を体現しており、注目される。

6. 今後の展望と外資系物流企業

最後に、物流業の今後について企業の視点で考えてみたい。本稿でみてきたように、中国の物流市場は量的にも質的にも発展の余地が大きく、企業に大きな発展機会を提供している。

(1) 物流企業のチャンス

中国経済の発展とともに物流需要の拡大は続き、内容も高度化していく。20年に提起され、第14次五カ年計画で具体的施策が示された「双循環」発展戦略を手掛かりに考えてみる。同戦略の詳細な検討は本稿の範囲を超えているので、その方向性に注目して論を進める。

「双循環」戦略は、国内的には、①内需振興策、②国内の産業チェーン・サプライチェーンの強化を求めている。①からは消費需要の拡大と高度化が、

②からは企業間物流の拡大と高度化が想定できる。物流の立場から言えば増加する運搬量に対応し、より高度なサービスを提供することが求められる。コードチェーン物流、IT技術導入などへの対応も不可欠となる。

次に、対外的には中国企業の海外展開の加速＝海外での企業活動増加に伴うサプライチェーンの外延的拡大が想定できる。物流で言えば、国際海運（または航空輸送）と鉄道・道路輸送を統合して進めるグローバル・ロジスティクスが求められる。前述した「中欧班列」では航空便・船便から鉄道便へのモードシフトが起きており、物流企業にとっては次々と新たなビジネスチャンスが生まれているといえよう。

(2) 物流企業のリスク

一方、物流企業にとつてのリスクも発生している。第一は、競争環境の変化である。特に近年急速に進められている法整備には注意を払わなければならない。法整備は、一面でさらなる規制緩和という側面を持つ。たとえば、「外商投資ネガティブリスト」の削減、「外商投資法」施行などにより外資の活動範

囲は拡大された。

しかし、他方では法整備＝法的規制厳格化という側面もある。「独占禁止法」の改定や「外商投資法」、「輸出管理法」、「外商投資安全審査弁法」などの施行は、外資系企業がビジネスにおいて注意すべき点が増加することを意味する。

第二は、競合企業の増加である。日系を含む外資系企業は、中国企業が提供できないか不十分にしか提供できないサービスにおいて競争優位を有し、「棲み分け」してきた。しかし、近年では外資系企業に遜色ないサービスを提供する中国企業が増えている。

第三は、新しいビジネス分野における競争の激化である。既に見たように、EC関連の配送は急拡大している新市場だが、同分野ではECと二体化した物流サービスを提供するプラットフォーム系物流企業（京東の子会社、菜鸟網絡（アリババが株の過半を所有）はその代表例である。彼らは系列プラットフォームが受注した商品の配送を担当しているだけに効率的である。その技術的レベルも高く、アリババは「独身の日」セールス期間（11月1～11日）だけで配送件数20億件をさばっている。なお、アリババはM&Aを積極的に進めており、既に物流業界トップ6社のうち

5社の大株主となっていると報道されている。こうした寡占化の進展は市場秩序を歪める可能性があり、リスク要因となりうることに留意が必要である。

本稿でみてきたように、中国の物流業においては大きなチャンスとリスクが表裏をなして存在している。外資系企業も急速に発展するEC関連物流への対応や、デジタル化に代表される技術革新を取り入れる努力（投資、人材育成）を怠らずに商機をつかんでいくことが求められる。



注1..「2020年物流運行状況分析」(中国物流採購連合会、21年、同会ウェブページ)による。

注2..「物流業發展中長期規畫(14～20年)」
http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-10/04/content_9120.htm

注3..「中華人民共和國國民經濟社會發展第14次五カ年規畫・2035年ビジョン綱要(各種報道による)」。
注4..「中欧班列」は、一帯一路構想の中で脚光を浴びるようになったが、制度的支援に加え、新型コロナウイルス流行による船便、航空便の減便を代替して急速に便数を増やしている。20年の実績は、往復1万2400便(前年比50%増)、輸送量113.5万TEU(同56%増)。

海運市場からみた中国経済の現状

町田 一兵 明治大学 教授

コロナが大流行した2020年が過ぎ、依然として変異種が猛威を振るう中、ワクチン接種の世界規模での普及により経済活動が徐々に回復し、連動してモノの動きも活発化をしている。海上輸送も大きく回復し、好況を呈している。しかし、それに伴い中国発の海上コンテナ不足が深刻となり、それが世界の経済回復の足かせとなっている。他方、中国内航輸送の大型化やコンテナ化が進み、港湾を起点とする鉄道輸送と連携したインターモーダル輸送が強化され、合わせて港湾運営事業者の統合、周辺国との海上航路の強化、海南島での新たな国際ハブ港湾の構想など、国内水運の効率化や周辺国との海上輸送ルートの強化を通じて、国内市場の持続的成長の後押しおよび周辺国との経済的連携の強化を図り、海運産業は引き続き中国経済を支える最も強大な輸送モードとして進化し続けるだろう。

米中貿易戦争は米国の大統領交代があつても緩む気配をみせず、バイデン大統領のもとで米国のさらなる締め付け策の強化が顕著になっている。こうした動きが中国の国際貿易活動に影響し、17年以降、国際貿易額の伸びが減少に転じた。コロナが大流行した20年において、輸出入額が前年比2%増にとどまった（人民元ベース^{注1}）。一方、21年に入り旺盛な在宅需要やワクチン接種率の向上、米バイデン政権による1人最大1400ドル（約15万円）の給付といった経済刺激策などの後押しにより、世界規模で経済活動が徐々に回復する気配が見られ、それに連動してモノの動きが再び活発化をしている。

輸送モードで最も大きな割合^{注2}を占める海上輸送では、アジアから米国に向かう海上コンテナ輸送の勢いが増し、21年3月の輸送量は単月で過去最高を記録した。うち中国発が前年同月の3倍の106万6298個となっている^{注3}など、好況を呈している。しかし、当面は中国のみならず、世界の海運市場において、海上コンテナ不足が深刻となりつつある。

他方、近年においては中国内航輸送の大型化やコンテナ化が進み、港湾を起点とする鉄道輸送と連携したイ

ンターモーダル輸送（中国語「海鉄聯運」）が強化され、合わせて港湾運営事業者の統合、周辺国との海上航路の強化、海南島での新たな国際ハブ港湾の構想など、欧米との貿易が停滞することを想定しつつ、国内水運の効率化や周辺国との海上輸送ルートの強化を通じて、国内市場の持続的成長の後押しおよび周辺国との経済的連携の強化を図ろうとしている。

1. 深刻な海上コンテナの不足

国際海運市場の回復につれ、既に20年末から海上コンテナ不足の兆候が現れ、上海航運交易所が発表した海上コンテナ運賃は、20年11月中旬時点で上海発東南アジア（シンガポール）向けが20フィートコンテナ1個あたり802ドル前後、1カ月前（同170ドル）と比べて4・7倍になった^{注4}。こうした状況が21年に入つて一層深刻となった。3月中旬の上海発米西海岸向けは40フィートコンテナ1個3999ドル。前年同時期の2・5倍に上昇した^{注5}。

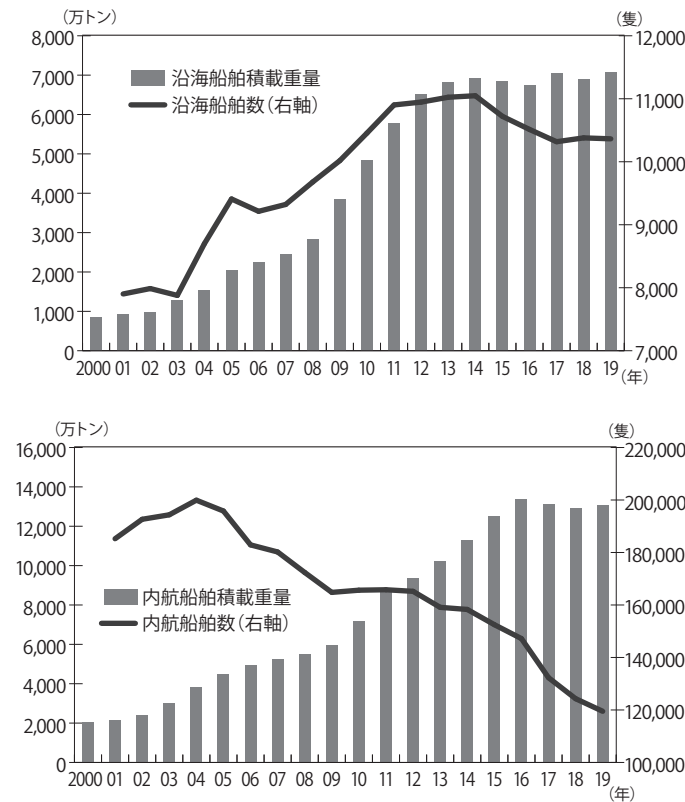
原因の一つはそもそも海上コンテナの製造技術はレベリックに低く、もっぱらコストで勝負する部分が大いことである。かつて世界各国で海上コンテナを製造してきたが、現在では世界

のコンテナ製造の約8割強が中国で行われている^{注6}。21年1～3月において、世界で製造されたコンテナのうち、中国3大製造事業者が82%（中国国際海運集装箱「CIMC」58万TEU、市場シェア42%、東方国際コンテナ「Dong Fang International Containers」35・8万TEU、市場シェア26%、新華昌グループ「CXIC Group」20万TEU、市場シェア14%）のシェアを占める。したがって、急激なコンテナ需要増とはいえ、これまでの長年の間赤字で苦しんできた製造事業者が大規模な設備投資には踏み切れず、結果、19年末1TEUのコンテナが1650～1750ドルであった価格は、現在では3500ドル前後で推移している^{注7}。

なお、コンテナ不足を引き起こす他の要因として、急激な輸送需要に対し、港湾が対応しきれず、世界各地の港湾による船舶の渋滞が深刻となり、ただでさえ不足しているコンテナがさらに長く滞留してしまったことが挙げられる。

その間、3月23日にエヴァーギブソン号がスエズ運河で起こした事故がこうした状況にさらに追い打ちをかけ、先行きとしてのコンテナ不足に対する不安からコンテナ運賃のさらなる高騰に

図1 中国沿海と内航船舶の積載重量および隻数の推移



(出所) 筆者作成

つながった。

一方、海上運賃の高騰とは別に、19年以降、中国国内における水上輸送の効率化および周辺国との海上輸送ルートの強化など、中長期的に国内・国際における海上輸送物流サービスの高高度化につながる新たな動きが多く見られる。

2. 内航輸送のコンテナ化に伴うリードタイムの短縮と大型化

中国の内航輸送は、国内で主に長江／珠江デルタを中心とする河川輸送、また沿岸地域の各港をつなぐ沿

海輸送、さらに国際貿易を主に担う海上輸送に分けられる。近年では沿海船舶の積載重量や隻数が横ばいで推移しているのに対し、内航船舶の大型化は顕著である(図1)。

一方、河川輸送と海上輸送で使われている船舶のキャパシティや仕様が大きく異なる上に、三峡ダムの上流による影響や豊水／渇水期の水位差による航行のリードタイムの維持が常に課題となっている。また、輸出入貨物の場合、河川輸送を行った後、必ず沿海の港湾で再度外航船積み替え業務が発生し、長いリードタイムや輸出品

質の低下が懸念されてきた。

こうした課題を緩和するため、交通運輸部が継続的に内航航路の整備拡張を進めた結果、20年末に長江経済ベルトだけでも高レベル水路が1万キロ弱まで整備され、内航輸送サービスの改善レベルが向上した^{注5)}。これにより、19年以降、内航輸送にコンテナ船の新規投入が増えたと同時に、リードタイムの短縮や大型化がみられた。

19年5月から実施された重慶～上海でのコンテナ直行便「滬渝直達快線」の運行でリードタイム40%を短縮し、新たな内航船サービスとして定着した^{注6)}。シノトランス(中国外運股份有限公司)も20年7月から「宜賓～上海」間のコンテナ定期航路を開始し^{注7)}、しかも国内と国際貨物の混載輸送で長距離内航輸送の効率化を図った。

その他、同年4月「營口～虎門」^{注8)}、6月「天津～欽州」^{注9)}、7月「宜賓～上海」^{注10)}、9月「蕪湖～上海」^{注11)}、「九江～瀘州」^{注12)}、12月に「岳陽～洋山港」^{注13)}、21年2月「武漢～上海」^{注14)}、同年6月「日照～青島～寧波」^{注15)}など、直行コンテナ定期航路が続々と運行を開始し、内航コンテナ輸送が徐々に普及し始めた。

なお、内航船の大型化について、四

川江運船舶有限公司の貨物船「駿鋒(Umleng) 666号」が20年4月に長江での内航輸送を開始し、全長105メートル、幅16・2メートル、積載量6000トン、これが標準タイプということで、長江上流までの水上貨物輸送でも徐々に大型化が浸透^{注16)}してきたといえよう。

3. 鉄道輸送との連結の強化

内航輸送におけるコンテナ化が進むにつれ、鉄道輸送と連携したインターモーダル輸送の強化が図られている。19～20年にかけて、国家発展改革委員会／交通運輸部が合同で公表した「国家物流ハブ建設リスト」では「港湾型物流ハブ」の整備強化に触れ、港湾内施設の整備拡張と同時に、鉄道とのインターモーダル輸送の強化を促し、港を発着点とする鉄道と船舶を用いたインターモーダル輸送ネットワークの形成に拍車がかかった。

既に長沙港のように^{注17)}、専用鉄道線路の整備を開始したところもあるが、最も進んでいる寧波港の場合^{注18)}、港発着の定期鉄道貨物便16本を有し、全国15省(自治区、直轄市を含む)とつながっている(20年年初の時点)^{注19)}。このような港も現れている。

こうした動きは中国国内の港湾に

とどまらず、海外の港湾の活用にも現れている。20年5月から運行開始した「琿春〜ロシア・ザルビノ〜青島」ルートのように、ザルビノ港を活用し、琿春のインランドデポからザルビノまで鉄道輸送し、そこで船舶に積み替えて青島港に運ぶという、海外の港を経由した国内貨物のインターモーダル輸送も行われた。²⁵⁾

これまで国際コンテナ取扱ランキング上位に入っている数多くの中国メカ港湾はいずれも鉄道引き込み線が整備されており、鉄道輸送とのインターモーダル輸送の強化により、各港のさらなる背後圏の拡大および港湾から遠い内陸までの輸送コストの低減につながっている。

4. 進む港湾運営の統合

海運サービスの向上には港湾会社との連携が大きなポイントとなる。1980年代以降の改革開放から今日まで、中国の輸出入の急増に合わせ、各地で港湾整備が強化され、既に環渤海湾、長江デルタ、東南沿海、珠江デルタ、西南沿海といった5つの港湾クラスターが形成された。しかし、クラスターが形成される中、経営統合がまだ進んでいないといった課題が残されている。

近年伸びている港湾をみると、絶えず海運会社のニーズに合わせて積極的な投資が行われてきた一方、沿海地域を中心に各省が複数の港を抱えながら、これまで港ごとに異なる経営主体が運営してきたため、小規模港湾の運営事業者にこうした投資の継続は困難であった。そこで2020年以降、省レベルで港湾運営の統合が多くみられ、中国の港湾運営事業者の集約化がみられた。

20年初め、江西省港湾集団が成立し、江西省内九江港、南昌港を含む9港の運営の統合を発表し、目的は港湾資源の再統合であると明言している。²⁶⁾

同年6月、大連港を運営する大連港股份有限公司が营口港を吸収合併し²⁷⁾、同省内最大の国際港と国内港の経営統合が実現した。また同年8月、福建港湾集団がアモイ港を吸収し²⁸⁾、子会社化した。

各船会社は輸送効率の向上を目指し、各港湾のサービスを見極めるようになり、小規模港湾ではこうした対応が難しいことから、省レベルでの港湾運営事業者の統合は、他省市の港湾に対する競争力強化にとって大きな意味を持つ。

他方、大手企業による港湾買収の

動きもみられた。同年10月、中遠海運港口有限公司（COSCO Shipping Ports）が広西北部湾国際コンテナふ頭の発行済み株の26%を買い取り、第二株主になった。²⁹⁾ 海南島の開発をにらみ、今後高い成長が見込める北部湾での布石とみられる。

併せて、地域をまたぐ広域提携の動きも出ている。21年5月、中国の3大手港湾運営グループ（上海国際港務「集団」、廣州港集団、唐山港集団）が協力協定を結び³⁰⁾、「強大な国内市場の育成、新たな発展の構図の構築」方針に基づき、長江デルタと京津冀（北京市・天津市・河北省）、粵港澳大湾区（広東・香港・マカオ）、グベイエリア）の3大中核地域をベースに南北港湾の水運物流の連携を促進し、貨物トランジット効率の向上や物流コスト削減を図ろうとしている。

5. 周辺国との航路の拡張

港湾の経営統合および国内インターモーダル輸送の強化に伴い、海外との新規航路の開設が増えている。その際、東アジアと東南アジアとの国際貿易の強化を反映し、とりわけ中国とASEANおよび日韓との航路が増えている。

近年、中国とASEANとの水

平分業化が進み、相互の輸出入が急速に増えている。こうした背景に基づき、20年3月に新たに天津港〜ホーチミン市³¹⁾（天津港発着東南ア合計32航路、20年3月時点）、大連港〜ASEAN³²⁾（大連港発着東南ア合計14航路、20年3月時点）の新たな定期コンテナ航路を運行し、同年5月に東南アジア産フルーツの輸入を目的に青島港発着リーファーコンテナ航路も開通させ³³⁾、ホーチミン市、マニラ市、ビントウル市など東南アジアの主要港湾に寄港するなど、ASEANとの海上コンテナ定期輸送が強化されている。

中韓間では唐山港〜平澤港との間の国際コンテナ定期便³⁴⁾、日中間では日照港発着青島、大阪、堺泉北經由神戸航路³⁵⁾が運行され始めた。なお、日中航路において、これまで中国の沿海港湾との航路がほとんどだが、20年5月から関西／中部発（大阪神戸、名古屋）武漢港直行航路が開設され³⁶⁾、日本発中国内陸までの一貫輸送の実現によりリードタイム短縮に大きな効果もたらされた。また、こうした直行ルートを利用し、21年6月に名古屋発で日本産完成車を武漢に直接輸送し、さらに武漢經由鉄道によるモンゴル国首都のウランバ

トルまでの国際鉄道輸送を行った注34など、国境をまたぐインターモーダル輸送も行われ、かつてのロシア経由ルートより20日も短縮されたことは、中国経由の国際輸送に新たな可能性を感じさせている。

6. 優遇策の実施による海運ハブとしての海南島の役割

中国の海運市場を取り巻く様々な動きがある中、今後中国の海運市場の成長で注目すべき焦点の一つが海南島における自由貿易港の動きである。18年4月に習近平国家主席が海南島の改革開放の加速を指示した結果、20年6月に海南島が自由貿易港に指定され、航空および海運の領域において、これまで本土で実施したことがない優遇措置が多く導入され、香港に匹敵する航空・海運ハブを目指す野心的な計画が進められている。

海運に関し、海南島洋浦港で国際船舶登録制度を実施し注35、外資の出資制限を緩和すると同時に、「中国洋浦港」船籍の船舶を国際船舶とみなし、輸出における税金還付などの優遇策が受けられるようにした。

さらに、21年6月に「海南自由貿易港国際船舶条例」が公布され、9月1日に施行された。条例の中で最

も大胆な措置として、「海南自由貿易港に登録されている国際船舶（外資企業所有船舶を含む）は省内水域の輸送および工事業務に従事することが可能」と明記し（第四章第三十条）、地域限定としながらも外資船舶によるカボタージュ注36の開放を認めたことが最もインパクトが強い内容である。

コロナ禍でコンテナが不足し、世界の海運業が打撃をうけている中、中国海運市場は継続的に活発な動きをみせ、インターモーダル輸送の推進、周辺国との海上コンテナ輸送の直行便を増やすなど、国内・国際を問わず、着々と海上輸送サービスを拡大している。今後、海南島が新たな国際ハブ拠点として本格的に稼働すれば、中国の南端に超大型港湾ができ、ASEAN諸港との競争を激化させながら、自国発着の海運市場のさらなる発展が予想される。



注1…中国税関総署2021年統計月報、21年6月29日アクセス。
注2…中国では18年の時点、金額ベースで全体輸出入の6割強が海上輸送で行われている。中国税関統計年鑑2018年の統計数値をもとに計算。
注3…日本経済新聞、21年4月20日

- 注4…日本経済新聞、20年11月25日
- 注5…注4に同じ。
- 注6…<https://www.freightwaves.com/news/how-three-chinese-companies-cornered-global-container-production>、21年6月29日アクセス。
- 注7…注6に同じ。
- 注8…中国水運報、20年11月30日
- 注9…人民日報、20年1月16日
- 注10…<https://baijiahao.baidu.com/s?id=167307493469570167&wf=spide&fo=pc>、21年7月3日アクセス。
- 注11…現代物流報、20年4月29日
- 注12…中国水運報、20年6月1日
- 注13…中国水運報、20年7月27日
- 注14…中国水運報、20年9月4日
- 注15…中国水運報、20年9月11日
- 注16…中国水運報、20年12月11日
- 注17…人民日報海外版、21年3月2日
- 注18…現代物流報、21年6月28日
- 注19…<https://www.afpb.com/articles/3282408>、21年7月3日アクセス。
- 注20…現代物流報、20年1月6日
- 注21…人民日報海外版、20年1月3日
- 注22…吉林日報、20年5月12日
- 注23…中国水運報、20年1月22日
- 注24…中国水運報、20年6月24日
- 注25…中国水運報、20年8月19日
- 注26…中国水運報、20年10月16日
- 注27…<http://www.rmjtxw.com/index.php?a=show&catid=26&id=151573&m=wap&siteid=1&tyeid=1>、21年7月7日アクセス。
- 注28…人民日報海外版、20年3月20日
- 注29…中国水運報、20年3月23日
- 注30…中国水運報、20年5月6日
- 注31…現代物流報、21年4月3日
- 注32…中国水運報、20年3月27日
- 注33…中国水運報、20年5月1日
- 注34…現代物流報、21年7月7日
- 注35…人民日報、20年6月5日
- 注36…同一国内の2つの港の間の運輸（内航海運）を意味する。



中国洋山港（筆者撮影）

グリーン化に突き進む中国の物流

張 哲 日通総合研究所 Research & Consulting Unit 3 シニアコンサルタント

地球温暖化問題は、最も深刻な環境問題になりつつある。このまま温室効果ガスの排出が増加し続けると、異常気象の頻発、生態系の危機、水不足の一層の悪化等の悪影響が世界的に生じ、生き物の生息基盤を脅かすことが懸念される。そこで、人口・経済大国である中国の企業や組織がどのような技術を駆使して、環境に配慮した物流に取り組んでいるのかを、「グリーンロジスティクス」の視点から紹介する。

1. はじめに

(1) グリーンロジスティクスとは

「グリーンロジスティクス」とは、簡単に言えば、物流において環境への影響を考慮し、負担を最小限に抑える活動のことをいう。物流活動における最適化を求めるだけでなく、先進的な物流技術を活用して、原材料の調達から生産、流通、使用または消費回収、再資源化までサプライチェーン上の全てにおいて発生する環境負荷の最小化を目指す活動を企画・実施することをいう。地球温暖化問題や資源枯渇、廃棄物といった環境問題に対し、ロジスティクスに携わる企業についても、積極的な役割が求められている。

(2) なぜグリーンロジスティクスが中国(ひいては世界)にとって重要なのか

中国といえば、人口大国のイメージは誰もが持っているが、その具体的な実態はあまり知られていない。実は、近年の経済成長と都市化に伴い、中国の都市部人口の割合が急増している。国も行政区分も異なるが、中国の都市人口の規模を分かりやすく説明するために、あえて東京都を比較対象とする。東京都の約1400万人の人口規模に匹敵する千万級人口の都市

は、中国に16都市もあり、日本人にとってなじみのある「北上広深」(北京、上海、広州、深圳)の四大都市以外に、重慶、成都、天津、武漢、蘇州、鄭州、西安、杭州、ハルビン、石家荘、南陽、臨沂などの市の人口もすべて1000万を超えている。さらに、500万~1000万人人口の都市数は、数え切れないほどある。ちなみに、国連の demographic yearbook と中国国家統計局のデータを用いて計算してみると、人口ベースで世界トップ100都市のうち、約6割強の人口を中国だけで占めているとの試算ができる。一方で、WEF(The World Economic Forum)2020のレポートによると、2030年までに全世界のトップ100都市によって全世界の36%の温室効果ガス排出の増加が見込まれている。その100都市の大半の人口を占める中国都市のグリーンロジスティクス推進における温室効果ガスの削減が、中国のみならず世界にとってもいかに重要なかが分かる。

インターネットによる経済活動の普及により、商売やサービスに対する中国消費者の需要が飛躍的に伸びており、特に都市部の物流規模が年々大きくなっている。例えば、広州市の公表データ「広州市交通運輸分野の低

炭素発展経路研究」によると、交通分野における年間二酸化炭素排出量の中で、「貨物関連の交通」が全体に占める割合は、05年の48%から16年の60%に増加している。

ますます深刻化している温室効果ガス問題の対策の一環として、中国におけるグリーンロジスティクスの推進に拍車がかかっている。

(3) 「コロナ禍で増している環境に対する負荷

20年以降の新型コロナウイルス感染症の急速な流行拡大は、様々なビジネス領域で重大な危機をもたらしているが、そうしたビジネス環境が大きく変貌している中で、急成長している分野もある。自宅隔離を余儀なくされた消費者は、オンラインでのショッピングへの依存度が従来よりも高まり、比較的伸び率が鈍化していると言われている中国EC(電子商取引)業界に活気を与えた。

中国のリテール業界全体に占めるECの割合は、19年の20.7%から20年の24.9%に増え、それに伴ったB2Cの輸送も20年に前年比で約25%増加した。その中には、コロナによる一時的なものもあれば、消費者の習慣の変化による恒久的な増加もあるが、少なくともその増加分の10%

20%がパンデミック収束後もそのまま残るだろうと言われている。物流の視点に戻ると、このECの成長によって増えた物流が温室効果ガスを増やし、さらに環境に負担をかけることとなる。

最近、中国では気候変動対策として、30年までに二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量のピークアウトを実現させ、60年にカーボンニュートラルを実現するという「3060目標」を発表した。また、二酸化炭素の排出量をピークアウトさせる意味の「炭中和」(carbon neutrality)というキャッチフレーズを作り、各業界で熱く議論され始めている。「グリーンロジスティクス」は言うまでもなく、その議論されている一つの人気キーワードとなっている。

2. 中国のグリーンロジスティクス推進に考えられる切口

中国におけるグリーンロジスティクス推進の切口として、事業面と行政面それぞれの視点から以下が考えられる。

- ・事業面 ..
- ・ガソリン商用車の燃費改善
- ・EV商用車の導入
- ・物流ネットワーク最適化(配送ルート最適化)

ト最適化)

- ・商用車の積載率の向上
- ・既存の枠組みにとられない物流の新しい方式(ドローン配達、宅配ロッカー、荷物仮置きステーションなど)
- ・梱包材の改良

・企業によるビッグデータとICTの活用で図る物流効率の向上等

行政面 ..

- ・グリーンロジスティクスに対するインセンティブ(物流用EV車利用に対する補助金、物流企業への支援など)
- ・よりムダが少なくかつ合理的な社会物流インフラの改良と導入
- ・政府によるビッグデータとICTの活用に伴う物流効率向上への支援等

3. 各社事例

前述した中国のグリーンロジスティクス推進の切口の個別取組事例として、SFエクスプレス(順豊速運)、京東(D.com)、アリババグループの菜鸟網絡および蘇州市政府の事例を紹介する。

(1) SFエクスプレス(順豊速運)

SFエクスプレス社(以下、SFという)は、中国の民間物流大手で、1993年に広東省の順徳で創業以来、中国のEC市場の拡大と共に貨物取扱量を伸ばし、中国国内のほ

ぼ全土を配送地域としてカバーするようになった。いまや中国国内ではFedExや、国有企業の中国郵政傘下の中国郵政速遞物流に匹敵するほどの規模へと成長している。「運賃が他社と比べて比較的高い割には、輸送時間が短く物流品質が高い」などと高い評価を得ている。

同社は早い段階から宅配梱包材の改良に注力し、グリーンロジスティクスに取り組みうとしていた。13年に梱包材に重きをおく順豊科技持続可能梱包ソリューションセンター社(SPS)を設立して、梱包材に関連する多くの特許を獲得し、グループ内で梱包材の研究開発、運用、再利用を全てカバーしている。梱包材の改良を通じて、グループ全体で19年度と20年度にそれぞれ年間3・6万ト



リターナブルの配達箱(豊BOX)

表1 SFの梱包材軽量化への取り組み

取組分野	取組内容	想定効果
段ボール	標準化されたトラック寸法やパレット寸法に合わせて、積載効率最大化の前提で、段ボール使用量を最小限に抑えた段ボールサイズの算出と運用。	段ボール原紙を約2,500トン/年間を節約。(約2,800トン相当の温室効果ガスを削減)
宅配ビニール封筒	原材料の比率を変えることで、宅配ビニール封筒の厚さを約10%薄くする。	プラスチックを約2,000トン/年間を節約。(約6,500トン相当の温室効果ガスを削減)
宅配紙製封筒	一個の封筒あたりに使用する原料紙量を10%減らす。	封筒用原料紙を約3,500トン/年間を節約。(約8,800トン相当の温室効果ガスを削減)
箱内で品物を固定	宅配用各種箱の中で品物を底辺に固定することで、緩衝材の使用量を減らす。	気泡緩衝材を約500トン/年間を節約。(約1,500トン相当の温室効果ガスを削減)
荷物伝票	従来から使っていた三層紙の荷物伝票を二層紙にする。	伝票用原料紙を約1,400トン/年間を節約。(約2,000トン相当の温室効果ガスを削減)
気泡緩衝材	緩衝材を使わずを得ない場合、従来からよく使われてきたエアキャップタイプ(プチプチ)の代わりにエアピロータイプ(エアバッグタイプ)の緩衝材を使用する。	封筒原料紙を約2,000トン/年間を節約。(約6,200トン相当の温室効果ガスを削減)

ンと5万トンの温室効果ガスを削減できた。そして、25年までに梱包材の改良で温室効果ガスの排出量を40万トン削減する目標も掲げている。

17年に「豊景計画」という梱包材改良関連のプロジェクトを打ち出して、繰り返して使えるリターナブル配達箱(豊BOX)の導入や、段ボール箱、包装用ビニール袋、書類封筒、気泡フィルムなど様々な梱包材に対するの軽量化を進めてきた(表1)。

(出所) 筆者作成

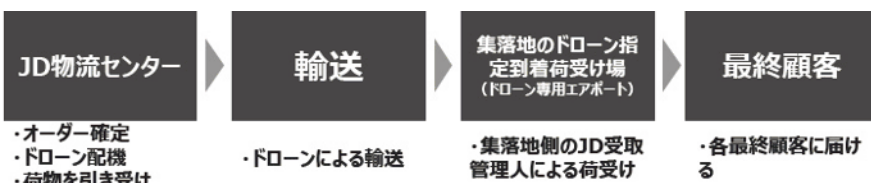
(2) 京東 (JD.com)

中国最大の直販ECサイトで、アリババの地位を長年にわたって脅かしている存在であり、中国EC最大手の1つのEC巨頭である(以下、京東という)。07年より自社の物流を構築し始め、17年に物流を強化するために京東物流を設立した。京東物流は物流関連のAI、ビッグデータ、無人技術、ドローン配達など多くの研究開発を通じて、自社の物流業務に活用している。ここでは京東のドローン配達サービスを紹介する。

ドローンは直線距離を飛ぶことができるため、地形の影響を受けにくい。くねくねと折れ曲がった山道での配送時間を大幅に削減できることから、主な利用シーンは、主に地方のアクセスしにくい地域となる。現在、実際に京東が使用中のドローンは7種類で、最大飛行距離が100キロ、積載重量5〜30キロ程度に過ぎない。しかし京東は既に実証実験段階まできている京東自社ブランドの大型ドローンの開発を手掛けており、この大型ドローンの有効積載量は約1トンと、ワゴン車1台分くらいの積載能力を持っていることに加え、最大飛行距離は1000キロを超える。

グリーンロジスティクスの観点から、

図1 ドローン配達のワークフロー



(出所) 筆者作成



物流センターでドローンに荷物を引き渡す

電力で飛ぶドローンによって配送の最短経路を取るため、不必要な温室効果ガスの排出抑制に効果がある。一般的なガソリン車が4%勾配の坂道を走る場合は、平地より2倍の燃料を消費すると言われており、配送先にとどりに着くために山道を通り抜ける、走行距離が直線距離の数十倍になることもある。温室効果ガスを削減するために、特定の地域への配送に

関しては、ドローンがより適した手段であることは言うまでもない。

さて、京東のドローンが具体的にどのような流れで配達するかの

を理解するため、ワークフローを図1に整理した。オーダー確定後に、ドローン配機センターがドローンを配機する。倉庫でドローンに荷物を積み込んだ後に、配送先へ直線距離で配送する。配送先の集落にある指定ドローン荷受け場(ドローン専用エアポート)に京東の受取責任者がおり、責任者が荷物を受け取って確認後、各最終配送先に送り届ける。

同社の劉強東CEOによると、京東は四川省に185カ所、陝西省に100カ所のドローン専用エアポートを建設する予定で、これらのドローン専用エアポートの建設とともに、京東はタクシーの配車センターのような機能を果たす世界初のドローン配機センターを建設し、中国国内のドローン利用の定着化を支える体制を構築するといふ。

(3) 蘇州市政府

蘇州市は、上海市の北西約100キロにある江蘇省の地級市で、人口は19年末に1075万人となった江蘇省の最大都市である。近年ではさまざまな経済成長を遂げ、長三角地域(長江デルタ)の中心都市の1つになり、多くの日系企業の製造拠点であると同時

に、中国のハイテク産業基地にもなっている。蘇州市のGDPは、19年に1兆9235億8000万元に達し、江蘇省の省都・南京を超えて江蘇省の首位に立ち続け、中国国内でのトップ10都市にランクインした。19年末の蘇州市の自動車台数は428万台に達しており、市民の生活水準は上がる一方で、都市交通渋滞と大気汚染の問題に早急に対処する必要があった。

① 蘇州市の物流概況

蘇州市の物流産業は、長江デルタの中心的な地方都市である蘇州の都市開発と地域経済協力の生命線であるといえる。近年のECの急速な成長に伴い、長江デルタ地域の経済発展における物流の役割は明らかであり、12年以来、物流産業は蘇州市の経済成長のバックボーンとなっている。その背景から蘇州市では、物流ハブとなりつつある蘇州市都市部の物流量が年々増加して、都市部への出入り、駐車、積み降ろしがより困難になった。

② グリーンロジスティクスへの取り組み
都市部における交通渋滞と大気汚染などの問題が深刻化している中、特に貨物車が直面する困難を解決するために、蘇州市政府は、18年に中国交通運輸部が立ち上げたグリーンロジ

ステイクス実証実験のプロジェクトに参画し、都市部のグリーンロジスティクスへの取り組みに関するノウハウを得た。19年2月、蘇州市政府は、同市をグリーンロジスティクスのモデル都市として発展させるための事業計画を発表し、物流ネットワークの再構築、標準化されたEV車利用の促進、EV車関連インフラの整備、情報共有、管理組織再編、グリーンロジスティクス企業の評価基準、管理措置など、都市部ロジスティクスを最適化するための合計24対策を導入することとした。グリーンロジスティクス分野においては、EV車の利用を促進するために蘇州市政府は、19年10月より蘇州市でのEV商用車の利用に対する補助金制度（「绿色通道配送车辆运营奖补办法」）を導入し、EV商用車の走行距離に基づいて事業主がその補助金を受けることができるようになった。主な補助金対象車種は、小型トラック、冷蔵トラック、商用バンなどで、1台当たりの年間最大補助金は4万8000元（約80万円）である。

一方、蘇州市政府は、EV商用車に補助金を与えているほか、道路上の物流作業優先権も与えており、交通量が少ないオフピークの時間帯に、幅4メートル以上の非自動車道（日本

でいうと車両進入禁止標識のある道路）での物流を目的とした荷物の積み下ろし作業を可とした。また、都市部に50力以上のEV商用車の一時駐車場を設置し、EV商用車に利便性を提供している。

ソフト面においては、インテリジェンス・ロジスティクス・プラットフォームを開発した。このプラットフォームは、商用車の輸送経路を最適化するアルゴリズムも組み込まれており、EV商用車と協力物流企業からビッグデータを収集することにより、都市ロジスティクスの全体像を把握することに役立つ。車両位置データと実際の位置にエラーが生じる場合があるので、蘇州市街地内に電子ガードレールを設置し、商用車の走行距離と経路の計算精度をさらに向上させている。そこで入手したEV商用車のビッグデータを解析して評価することで、積み降ろし作業場所の分布マップや、EV商用車の充電の時間・空間両面のヒートマップを作成でき、走行駐車、積み下ろし、充電の空間配置と時間管理を効果的に実施できるようになった。従来の各商用車間と各物流企業間のサイロ型のコミュニケーションを打破して、より効率的に蘇州市内のグリーンロジスティクスの課題の発

掘とそれらを解決するための意思決定の改善に寄与している。

③取り組みの結果

20年11月の時点で、蘇州市からの補助金制度構築の結果、2446台のEV商用車を備えたグリーンロジスティクスモデル企業として22社が認定され、物流分野のトータルEV車台数は5・3倍にまで成長し、その期間に新規投入された全商用車台数の58・2%を占めた。その結果、商用車あたりのエネルギー消費量は19・2%削減された。

物流ネットワーク再構築の観点からは、蘇州市政府から企業への支援により、「共同物流」が推進された。物流を出来る限り集中化した上で、夜間に市内に輸送するモデルを推進したことで、現在、蘇州の中心市街地にあるスーパーマーケット、小売チェーン店の85・4%がこの「共同物流」のモデルを採用しており、昼間の渋滞を避けて、温室効果ガスの削減に貢献している。

4. 終わりに

近年、世界各地で熱波が猛威を振るい、山火事が相次いでおり、異常高温の発生、強い熱帯低気圧の発生や豪雨の発生頻度の増加、海面上昇等

様々な影響が出ている。直近の7月と8月に、中国の河南省と湖北省で連続的に豪雨災害が起き、ドイツも未曾有の規模の豪雨被害を被った。それに続いて、地中海沿岸のトルコとギリシアでは熱波に見舞われて山火事が起きている。世界各地で頻繁に発生する災害の規模も年々巨大化の一途をたどっている。

本記事で紹介してきた中国のグリーンロジスティクスにおける各取り組みの中には、中国特有の事例もあれば他国にも存在するような事例もあったが、事例に挙げた各組織はいずれもグリーンロジスティクスに対する積極的な姿勢を見せている。今後はグリーンロジスティクスを推進するにあたって、「採算が取れない」、「効果が薄い」、「安定化できない」などのいろいろな課題が必ずといってよいほど出てくるが、行動力を持ってトライアンドエラーを重ねていくことが重要である。気候変動問題は、物流だけでも、中国だけでなくでも解決できる問題ではなく、多くの産業分野を巻き込んで各国間の相互協力が必要になるであろう。

近い将来、全ての物流領域において全世界的な「グリーンロジスティクス化」が推進されることを期待したい。



昨今の中国の物流DXの動き

日比 浩二 山九株式会社 国際・港運事業部 国際物流推進部 参与

世界を席巻しているデジタルトランスフォーメーション（以下、DX）が中国の物流現場においても、同様に活用されている。本稿では、中国独自の歴史や要因・背景、いま物流DXが向かっている方向に関する観察・分析を行い、その結果を踏まえ、今後の中国物流業界における課題と展望をまとめたい。

1. 物流DXが先行する背景・要因

生産現場で生まれたインダストリー4.0は、IOT・AI・ビッグデータ・5G等のデジタル技術を駆使し、データを集積・分析することで、新たな生産形態（無駄の排除、省人・省力化）あるいは新たな需要を創出し、生活が豊かになることにつなげるDXを生み出した。このDXは、生産現場のみならず、あらゆる分野で進行し、今や世界の潮流となつていくが、世界が驚く程に中国のDXの動きはかたが先行している。その要因・背景としては次の点が挙げられる。

① 中央政府のデジタル化長期戦略国策対応。

① 1980年代後半より情報処理化の研究を開始したが、93年第2代最高指導者である鄧小平の「情報化は産業発展の要 国策対応すべし」との号令の下に、「金字プロジェクト(PJ)」として国策対応を開始。まず、「三金PJ」の金橋（情報化の基盤インフラ）、金関（国際貿易・通関）、金卡（金融システム・ICカード）から取り組み、次に分野を拡大した「十二字PJ」として、三金PJに加え、金宏（マクロ経済）、

金税（徴税）、金審（統計）、金財（財政）、金盾（国家公安・個人情報監視）、金保（社会保険）、金農（農業）、金水（水利）、金質（品質・検疫）に取り組み。その他では、金融（データシステム、監督）、通信ネットワーク、工業産品・業界&流通情報、交通教育、EC、旅行、医療衛生、国土資源、作業環境安全等、国策対応となり、現在のデジタル化社会形成につながっている。

② 10年代に入り、スマホおよびEC・デジタル決済が急速に普及、将来のデジタル社会を想定した「中国製造2025（2015年）」、「インターネットプラス政策（15年）」、「次世代AI発展計画（17年）」にて、インターネットと産業の融合による産業の高度化、AI技術による産業構造転換の方向性を目標に定め、「戦略的新興産業創出政策（10年）」にてスタートアップ企業への支援方針（具体的な技術開発・事業化は民間主導とする立場）、「交通分野の新型インフラ建設の推進に関する指導意見（20年）」にて次世代のスマート交通インフラ建設の方針を打ち出している。

③ 驚異的なスマホ普及率

（20年実績9億9000万人70・4%）とその普及速度、庶民生活レベルでのスマホ決済の高利用率（7億8000万人）。

（4）企業TOPのイノベーション取り組みへの判断力・意思決定力。

（5）政府は、偽人民元札発行の横行、不正な取引（決済）・密輸・不正な資金・貨幣の流出入等々、中国社会が抱える問題は従来の対処方法では対処できず、デジタル化での解決に期待。

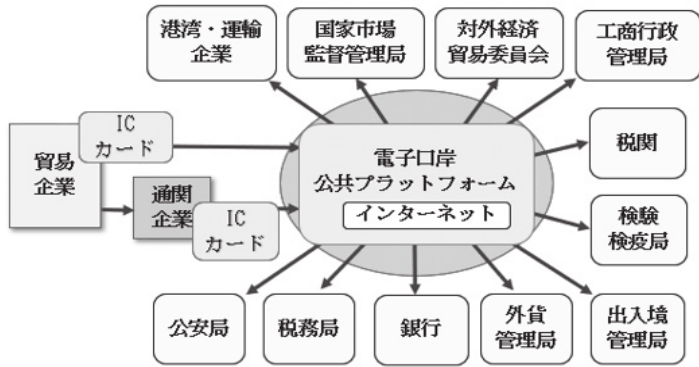
（6）国民・企業の行動情報を監視したいという政府の思惑。

2. 物流DXの方向性

物流DXへの対応要素は下記3点であり、デジタル化が先行する中国、それを追いかける日本・第三国でも、基盤となるデジタル技術、およびデジタル化の基本的な工程要素は同じであると思われ、アナログ対応部分をどれだけデジタル化に置き換えようとする物流イノベーションの取り組みへの考え方・姿勢が、デジタル化対応・実現度合いの大きな違いとなっていると思われる。

① 対象貨物（商品）の動線データをいかに取り込むのか？対象品に高周波数帯のラジオ波を発する専用タグ（RFID）を貼り付け、専用リー

図1 電子口岸システム



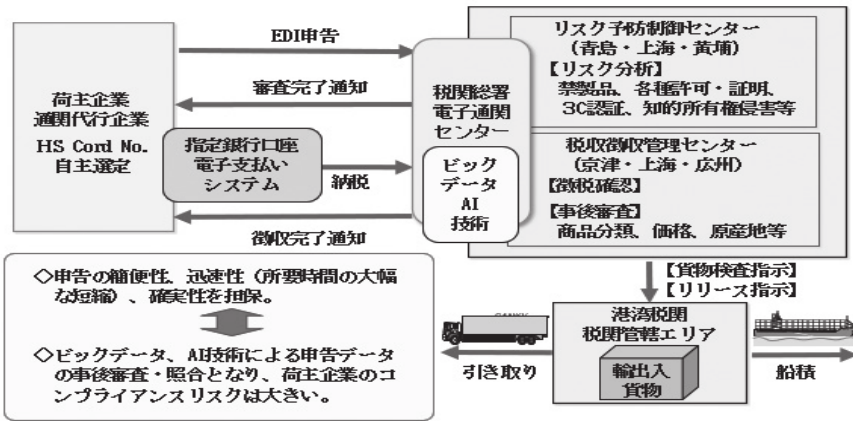
(出所) 筆者作成

データで読み取りするRFID方式が、数メートル先からの読み取り、およびタグデータの変換が可能であり、在庫管理・資産管理等でのその優位性機能を進化させながら、中国を含め全世界の生産・流通・物流分野で広く使用されている。ただし、専用タグ・読み取り機器導入コストが課題であり、小LOT・小頻度・低価格帯製品には不適と思われる。汎用機器(QRコード+スマホ)起用の新たな

なデータ読み取り方式(Smart Bar-Code)も登場している。
 ②5Gによるデータ回収力(膨大なデータ量・高速送信)とビッグデータ・AIによるデータ分析力。荷主企業・モノ・場所のデータを蓄積・分析・可視化させ、最適・効率的な作業方法(ルート)をリアルタイムで作成、アナログ対応を無人化・省人化させている。
 ③個々の物流プロセスとその前後プロセスとのデータ連動、データ改ざんを防ぐブロックチェーン(BC)によるセキュリティ確保、競合他社も含めた他のプラットフォーム(PF)との接続が必要。
 3. 中国物流DXの動き
 (1) 官主導の物流ネットワーク・プラットフォーム(PF)構築
【貿易・通関体系】
 「金関PJ」にて、90年代後半より通関申告のIT化が進められ、ペーパーレス、EDI申告、電子口岸システム(12の行政官庁・金融企業と申告情報を共有)が、00年代に確立された(図1)。
 18年、全国統一のEDI申告PFを確立、荷主企業によるHS-Code No.の自主選定、AI技術を

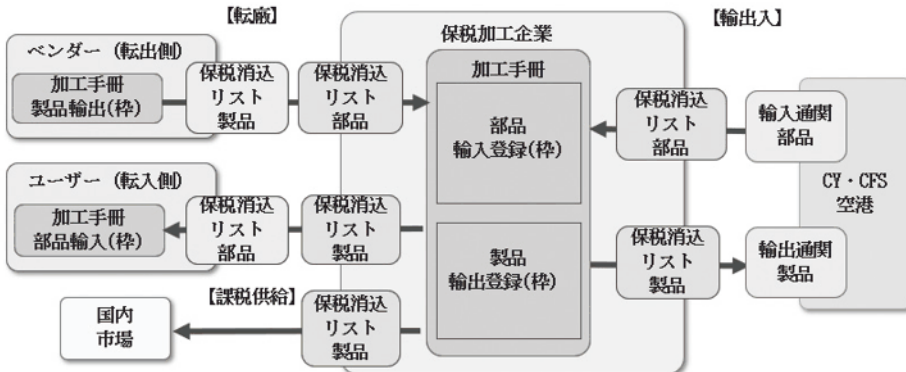
駆使して申告データを集中的に分析し、先リリース、事後照会とした申告体系に大転換させ、簡便性・確実性(対面審査を排除)、迅速性(圧倒的な所要時間の短縮)を実現させた(図2)。
 国際貿易額の30%を占める保税加工貿易は、加工に必要な部品・輸出

図2 単一窓口システム申告フロー



(出所) 筆者作成

図3 保税貨物搬出入消込みリスト運用フロー



(出所) 筆者作成

製品の事前税関登録(輸出入枠取得)、手冊枠貨物の移動に伴う消込管理が必要となるが、移動・消込申告のアナログ対応から「消込リスト」起用(データ入力で自動消込み、税関CPと自動連動)の申告体系に転換したことで、手冊管理の労力が大幅に軽減、併せて、確実性が担保

された(図3)。通関のデジタル化は負のイメージしか持たれていなかった通関体制を二変させる。

【交通物流公共情報プラットフォーム(PFI)】

中国の物流コストのGDP比は15%と異常に高く(日本9%、欧米7~9%)、各輸送モード同士のつなぎ・連動の悪さ、一貫サービス体系の不備が要因の一つと見なされてきた。交通運輸部は、12年、各公共物流拠点施設(トラックセンター、鉄道・水運ターミナル)の使用率・効率UPを狙い、データ統合PF(LOGINK)を設立した。LOGINK自体が民間物流企業のような実物流サービスの提供が無いこともあり、殊に、EC対応の消費者物流(B2C)での普及率は低い。民間企業からのデータ提供も、期待利益が薄いこともあり低迷で、政府行政部門、公共物流拠点からの提供が主体となっている。デジタル化の独自対応が難しい中小企業へのデータ提供の支援対応も主体となっている。

(2) 民間による物流ネットワークプラットフォーム(PF)構築

【倉庫】 EC大手アリババの傘下企業の菜鸟網絡、京東の物流企業の京東物流

は、アマゾンの「ECは物流が生命線である」との考えと同様に、核的な倉庫・物流ネットワーク拡充のため大型無人化倉庫を各地に建設、運営し、中国のデジタル化の象徴の一つとされている。ネット販売商品のピッキング、通販商品のピッキング・梱包ロボット、庫内搬送用ロボット、トラック積卸しロボットを投入、無人化・省力化を実現。巨大な宅配市場(20年830億個)で大きなシェアを占め、個人消費者向けの小口商売を扱っていたこと、経営TOPが従来型アナログ対応では増大するEC物量には到底対応しきれないことを早い段階で見極めたこと、併せて、消費者の利便性第一義の視点に立ち、徹底したデジタル化を追求したことが、巨額な投資決断の背景にあると言えよう。京東物流の自営無人倉庫様式の「亜州一号」倉庫は、既に全国4級以上の都市40数箇所で開催され、今後の農村ECの需要増大を見越し、農村中核都市にも増設する予定としている。

【陸送】

商品物流の8割以上はトラック輸送が占めるが、ほとんどの事業主が個人・零細企業であり、以前より劣質な輸送効率、割高なコスト等の改善が課題とされていた。長距離輸送の復

荷確保は各都市の第3セクター運営の「貨運中心」の看板揭示方式による車両需要と荷物需要のマッチングサービスが期待されたが、看板揭示方法はアナログ対応(ドライバーが揭示情報にて荷主と連絡、直接交渉)であり効率は悪かった。満幫集団は、荷主と運転手を効率的にマッチングさせるアプリを開発、復荷を探す時間を大幅に短縮(2日から半日以下)、月間実車走行距離を9000キロから1万2000キロ、運転手収入を2割アップさせている。中儲智運、上海鴨嘴獸も同様サービスで追随している。また、新車にはフロントガラスに追跡用チップの埋め込みが法制化されたこともあり、トレーサビリティ大手の米国Project44は中国事業展開を狙っている。

EC配送のラストマイルでは、デジタル技術による無人配送車、宅配ボックス、ドローン配送等、特定の小エリアでの試験運用が開始されている。アナログ配送の無駄は排除されている。なお、コロナ禍は、巣籠需要による配送量の増加と非接触の無人配送の試験対応には追い風となった。

また、EC事業の個人消費物流対応の大手宅配企業(菜鸟、京東物流、順豊等)は、新たな事業領域として

生産に連動した生産物流(自動車部品SC物流等)への本格参入を目論んでいる。

【港灣】

コンテナターミナルの自動化は、岸壁荷役、ヤード内水平搬送、スタッキングの3つの作業工程をデジタル・ハイテク技術の遠隔操作により無人化対応とするものであり、無人ガントリークレーンや無人搬送車(AGV)投入で作業効率UP(荷役効率は250TEU/時から350TEUに)はもとより、人件費削減、労働環境改善等、港灣を労働集約型産業からスマート産業へと転換促進させることになる。現在、全世界400ターミナルの内、66ターミナルが自動化されている。

中国港灣の自動化は、各港灣企業、チャイナモバイル、荷役機器メーカー(上海振華重工、三一重工等)、華為とIT新興企業、および中国版GPS、北斗衛星測位システムを起用した中国勢による共同開発が進められている。稼働ターミナルは、厦門(遠海)、青島(2期・前湾)、上海洋山(4期)、天津(五洲国際、太平洋C段)、広州南沙(4期)、寧波舟山(梅山港区7号)、深圳媽灣、唐山(京唐港区24~25号)、香港

HIT (9号、ガントリー遠隔操作)。
塩田(ガントリー遠隔操作)。建設・
計画中ターミナルは、欽州(大欖坪
南区7-10号)、深圳海星、塩田(東
区)、厦門翔安、大連大窪湾(4期)、
营口。

【国際物流・国際貿易】

国際輸送・貿易は、個々の物流・
貿易プロセス(集配送、倉庫、通
関、港湾、海上・航空輸送、貿易決
済・ファイナンス等)で多数のプレイ
ヤーが存在、手続きが煩雑化してい
る。全てのプロセスを、ブロックチェー
ン(BC)を基盤としたデジタル化・
電子化により、簡便・確実・迅速・
低廉のオンラインPF型の「ONE
ストップ」一貫対応サービスの構築・
提供が潮流となっている。船会社と
NVOCC(デジタルFWD)系の
2つの流れがある。

①大手船会社主導型プラットフォーム
(d.f.)は、「Trade Lens」や「GSBN
(Global Shipping Business Network)」
の二つが主要プレイヤーであり、競合
関係にもある。

「Trade Lens」は、IBMとMaersk
が共同開発したPF。大手海運
(CMA・CGM、MSC、Hapag-
Lloyd、ONE)、港湾ターミナル、荷
主等、200近くの企業・団体が加盟

対象範囲は世界の海上コンテナ貨物の
半数以上に及ぶ。中国では、港湾ター
ミナル(厦門港国際港務、廣州港股份)
チャイナ・ユニコム・デジタル・テック
三重工等、8社が加盟している。

「GSBN」は、大手海運(COSCO-
Shipping、OOCL、Ever-Green・
YangMing・CMA-CGM)、港
ターミナル(P&A・上海国際港務)
SIPG、青島遠海集箱碼頭
XOCT、廣州港、福建省港口、浙江
省海港投資運管、江蘇省港口、安徽省
港航、山東省港口、天津港、海南港航、
CargoSmart(OOCL傘下の海運
ポータル企業、ソフトウェア提供)が加
盟している。アント・アリババ、中国銀行
(香港)もトレードファイナンス機能の
拡充を狙い、加盟予定である。テスラー
は、SIPG・Smart Cargoとの連携で、
海運・港湾情報の共有化によるコンテナ
リリース時間短縮化PJを進めている。

②NVOCC(デジタルFWD)系は、
上述大手船会社系PTと同様、オン
ラインによる24時間・365日稼働
のワンストップサービスを個々に構築、
展開している。急成長のスタートアップ
企業の台頭が目覚ましい。

上海運去哪は、海外主要港湾(国
内は全港湾)、大手船会社、物流
サプライヤー100社と連動させ

たワンストップサービスPFを構
築、米・日本企業からの投資も受
け、年間70万TEUを取り扱う。
国際物流の大手老舗の中外運、物流
SaaSでFWDの内部マネージ
メント効率UPシステムの沃行信息
(WallTech)、海管家(YunShip)
等、同様のサービスを展開中である。
また、米大手3PLFWDの
INFOR、可視化ソリューション
企業のProject44等、海外ITソ
リューション・デジタルFWDも、
自社のシステム・PFを駆使し、中
国での物流DX事業を仕掛けてきて
いる。

(3) 懸念される動き

①個人データ・消費者の公共利益保
護とイノベーション創出・アプリ市場
の健全な発展を図るとして、「サイバー
セキュリティ法(17年)」、「データセ
キュリティ法(21年6月)」、「個人情報保
護法(21年8月)」を制定した。デー
タ扱いの域外適用、データの不当な域
外持ち出し禁止、データ分類規定等、
恣意的な運用の恐れもあり、不安材
料となる。

②昨今、中央政府のネット・IT新
興企業に対しての独禁法違反および
データ保護強化を理由とした締め付
けが相次いでいる。インターネット金

融規制違反でアントに対しIPO延
期、独禁法違反でアリババ、テンセン
ト、京東、百度、滴滴等に罰金課徴
フィナンテック企業に電子決済と金融商
品の不当連携中止、滴滴・滿幫にア
プリ配信中止・改善指示等々。ネッ
トワークPFのグローバル化が加速
している中で、水を差すような動きと
も見られ、今後の影響が懸念される。
中央政府が巨大化するPF企業の社
会的影響力増大を懸念したが故の動
きとの推察もあり。

4. まとめ

物流DXは、技術・システムの相
互乗り入れ、あるいは、PT同士の
自由な接続・開発が活発となり、デ
ジタルを基盤としたデジタル経済・社
会に突入していくと思われるが、同時
に、PF化の競争の動きに内在する
市場独占・不正競争問題も表面化し
てきており、デジタル経済・社会のベ
スとなるデータそのものの取り扱いに
ついて再認識されてきている。中国は
データ取り扱いの規制強化に動き出し
ているが、次世代の新たな需要創出に
も期待されるデジタル・PT経済の
成長といかにバランスをとっていくか
が注目される。



中国における物流園区について

張園園 福建農林大学 准教授

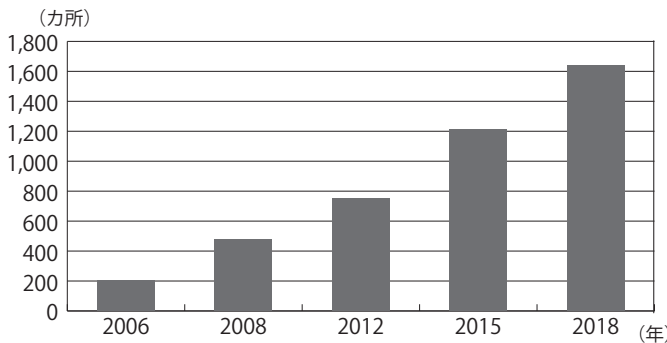
改革開放以来、中国経済が急成長するに従って、物流に対する需要は著しく増加している。一方、中国の物流業はまだ発展途上であることが、物流の発展において大きな課題となっている。特に、物流園区を整備し、物流センターを合理的に立地させることは、物流業界のコスト削減に重要な意義がある。

本稿では、中国物流採購連合会、中国物流学会が発表した「全国物流園区(基地)調査報告(2018)」を基に、中国における物流園区の現状および利用状況とともに、物流園区の問題点および今後の展開などについて論じたい。

1. はじめに

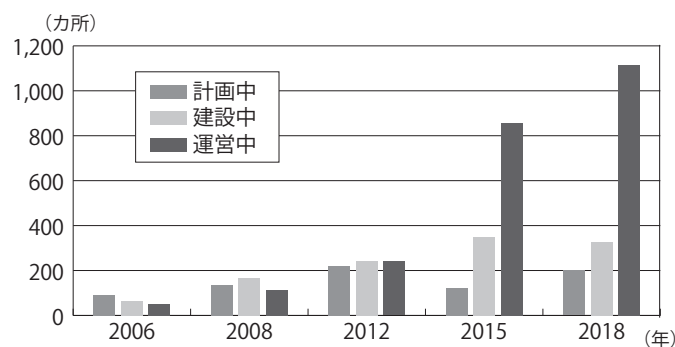
市場における競争が激しくなる中、各企業は生産、販売におけるコスト、費用支出の低減に尽力している。原材料の注文から顧客へ最終製品を提供するまでのサプライチェーンでのコスト削減が要求されることは、各物流企業が発展する大きなチャンスをもたらすことともなっている。従来物流企業は、物流センターを建設する際、個別に場所を確保し、立地している。しかしながら、物流センターが市街地内に分散立地することに伴い、効率が悪く、資源の有効利用という面からも問題となる。各級の政府も、従来の物流センター立地が、都市全体から見た場合に非計画的に立地することとなり、都市の機能を十分に発揮できないということを問題だと意識しはじめている。このような状況の中、物流業がさらに発展する上において、物流園区は必然の産物ともいえ、新たな物流センターの立地方式といえる。中国物流採購連合会、中国物流学会は2006年、08年、12年、15年、18年の5回にわたって全国の物流園区(基地)調査を行っている。本稿では、「全国物流園区(基地)調査報告(2018)」を基に、

図1 全国物流園区の数推移



(出所) 中国物流採購連合会、中国物流学会

図2 建設状態から見た物流園区の数



(出所) 図1に同じ

2. 物流園区の現状

2.1 物流園区数の推移

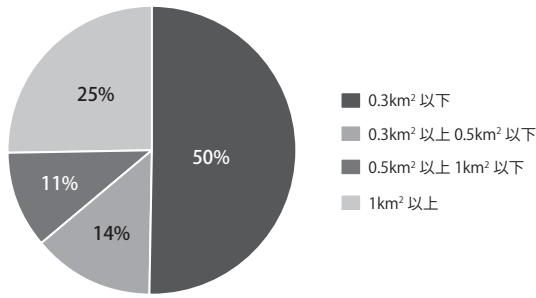
中国全土の運営中、建設中、企画中の物流園区の数(カ所)は図1に示すように、18年は1638カ所となっており、06年から08年にかけては約2・3倍、08年から12年、12年から15年にかけてそれぞれ約1・6倍と急速に拡大している。

中国における物流園区の現状および利用状況について論述するとともに、物流園区の問題点および今後の展開などについて論じたい。

直近の15年から18年までの3年間にしても、物流園区の数(カ所)は年平均10・7%の伸びとなっており、物流園区の拡大傾向は継続している。18年の調査によると、全国1638カ所の物流園区のうち、図2に示すように運営中は1113カ所で67・9%、建設中は325カ所で19・8%、計画中の物流園区は200カ所で12・2%となっている。

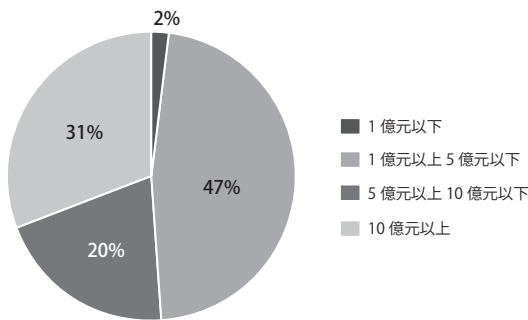
各物流園区を支える交通インフラをみると、18年では80・2%の物流園区が道路利用を中心としたものであるが、鉄道、河川交通、海運、航

図3 物流園区の敷地規模 (運営中、18年)



(出所) 図1に同じ

図4 物流園区の投資規模 (建設中および運営中、18年)



(出所) 中国物流採購連合会、中国物流学会、前瞻産業研究院

空利用を中心とした物流園区も多く、それぞれ10・9%、4・2%、2・6%、2・1%となっている。建設中あるいは運営中の物流園区のうち、26・4%が鉄道貨物駅または鉄道専用線を含むなど、道路だけでなく複数の交通インフラの結節点に立地している場合も多い。物流園区の開発方式をみると、政府は開発建設において重要な役割を果たしており、57・7%の物流園区は政府が計画して企業が開発する方式であり、40・2%の園区は企業の自主開発であり、その他の開発方式は多くない。

2.2 物流園区の規模、投資額等の状況

図3に示すように18年運営中の物流園区のうち、実際の敷地面積は0・3平方キロ以下が50・4%、0・3～0・5平方キロが14%、0・5～1平方キロが11%となっており、1平方キロ以下の合計は74・9%と多くを占めている。10平方キロ以上の大型園区の数はいくつか。一部の園区においては、実際の敷地面積と計画面積には大きな差があり、計画中の超大型物流園区は実際には運営していない状況が多くなっている。物流運営面積比率とは、物流運営

面積が実際の敷地面積に占める比率を指し、埠頭、鉄道荷役ライン、道路、倉庫、置き場、天井、流通加工場、トラック駐車場、荷役運搬場所、情報サービス用地などを含み、生活関連用地とビジネス関連用地は含まれない。18年調査によると、物流園区の62・7%は物流運営面積比率が50%以上となっている。

建設中および運営中の物流園区の1カ所当たり平均投資額は14億5000万元である。図4に示すように投資総額1億～5億元の物流園区が46・9%、5億～10億元が20・5%で、10億元以上が30・6%を占めている。投資額を立地の経済地域別にみると、東部、中部、西部地区の園区の投資規模分布は中国全体の投資分布と大差ないが、東北地区の投資規模は5億元以下が72%、10億元以下が93・7%に達しており、投資規模が小さくなっている。

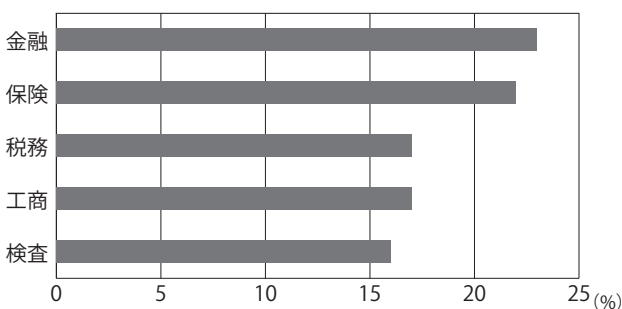
2.3 物流園区の運営管理主体のサービス提供状況

近年、物流園区では様々な機能が立地すると同時に、様々なサービスを提供している。18年の調査結果によると、園区内に立地している企業は保管、運送、配送などの伝統的な物流業務が中心であり、取扱貨物を

26省以上の広域に配送が可能な物流園区は約30%となっている。さらに、流通加工、金融物流サービスといった機能を備えている園区は約30%となっている。

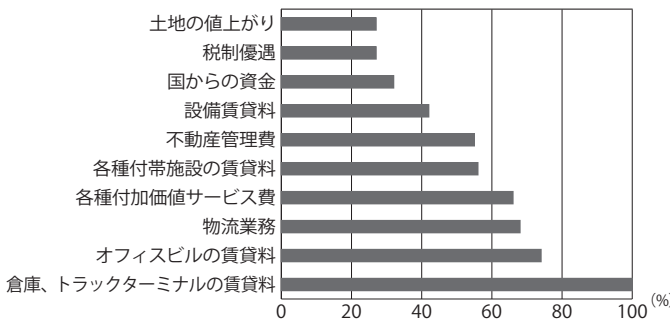
物流園区の関連サービス機能については、半分以上の園区が駐車、事務サービス、飲食、不動産、宿泊、修理などの機能を備えている。さらに図5に示すように、物流園区の運営管理主体が提供するサービスとしては、金融、保険の比率がやや高く、それぞれ23%、22%である。税務、工商^{注1)}、税関の比率についても、それぞれ17%、16%である。また、23・5%

図5 物流園区の運営管理主体が提供するサービス(18年)



(出所) 図1に同じ

図6 物流園區の主な収入源（運営中、18年）



(出所) 図1に同じ

の園區は国際物流サービスを提供できる。

2. 4 物流園區の運営状況

18年に運営している物流園區において、進出企業の約半数の収入は物流業務を中心としており、さらに28・5%の進出企業では、物流業務が総収入の90%以上を占めている。多くの物流園區では、園區が保有するプラットフォームの利点を活かし、園區内の物流資源の統合を促進するなど、物流業務内容への介入も展開し始めている。物流園區運営管理主体にお

ける収入は物流関連の不動産収入だけでなく、関連施設の不動産収入、情報サービス提供による収入、物流業務関連収入など多様なものとなっている。具体的には、図6のように全ての物流園區において、倉庫、トラックターミナルの賃貸料収入を得ているが、オフィスピルの賃貸料収入は74%、各種付帯施設の賃貸料は56%の園區において収入源となっている。また、園区内立地企業の運送費用、倉庫保管費用などの物流業務収入から直接運営管理主体に支払われる物流業務収入も、68%の園區において収入源となっている。情報サービス提供などの各種付加価値サービス提供により、収入がある園區は66%である。また、国からの資金が収入源となっている園區は32%、税制優遇を受けている園區が27%である。土地の値上がり収入源となっている園區は27%である。

3. 物流園區の問題点

3. 1 運営環境における課題

物流園區が今後さらに発展していくためには、いくつかの問題に対処しなければならない。園區の建設許可が下りても、用地の確保、道路等の交通インフラの確保、融資等による

資金の確保、人材の確保が難しいといった問題である。同時に、労働力コストの上昇、周辺の交通規制の問題もある。さらに物流園區が各地に整備され、園區ごとの差別化が難しくなっており、物流園區間の競争が激しくなっている。一方で、「營改増^{注2)}」後、運送サービスの税金負担が増え、物流業者も資金面から進出が困難になるなど、立地希望の需要が落ち着いてきており、今後の物流園區の発展における制約要因となっている。

3. 2 物流用地の不足

土地資源の不足が物流園區の発展を制約すると、約45%の物流園區が指摘しており、物流園區が抱えている問題の第1位となっている。地域別にみると、都市化が進み経済が発達している東部地区の物流用地需給のバランスが崩れており、北京、上海、深圳などの都市物流用地確保は特に困難となっている。既存用地の減少と新規用地の供給が不足しているため、物流企業は都市周辺からさらに遠隔地での立地を余儀なくされている。都市配送の担当エリアが拡大し、物流コストが増加するだけでなく、商品の鮮度やサービスの質にも影響を与えている。

3. 3 資金の不足

物流園區は、インフラ建設プロジェクトとして投資規模が大きく、回収時期が長くかかるという特徴がある。資金繰りが困難であることを、36・4%の物流園區が指摘しており、物流園區が抱えている問題の第3位となっている。特に西部地区の物流園區建設に際しては多くの資金が必要となる。例えば、北京市において、都市が拡大するなか、物流用地が極度に不足し、入手が困難となり、倉庫の賃貸料が急激に上昇している。

3. 4 物流人材の不足

近年、新技術の導入が進み、物流マネジメントが高度化するなか、物流企業の運営、組織体制も大きく変革しつつある。物流人材の需要構造も大きく変化しており、高度の物流専門を有する人材、複合型人材が不足していることが問題となっている。運営管理に関連する人材が不足していることを43・7%の物流園區が指摘しており、物流園區が抱えている問題の第2位となっている。今後の物流園區の発展を阻害する主な要因となるとしており、特に、物流情報、物流管理、サプライチェーンの全体管理、国際物流に関する人材が不足している。

「改革開放を全面的に深化させる」。共産党創立100年の祝賀式典で習近平国家主席はこう宣言した。ところがその直後、突如始まった配車サービス最大手の「滴滴」に対する締め付けは開放とはまるで真逆に向かっていくように見える。自ら「チャイナリスク」を浮き彫りにし投資家の中国離れを進めている形だが、一連の統制強化は共産党と政府の経済運営の方向性の転換を象徴しているのではないだろうか。

共産党創立100年 統制強化で岐路に立つ中国経済

●伊賀 亮人 NHK 中国総局 記者

TOPICS 祝賀ムードの直後 始まった「滴滴叩き」

祝賀ムードが終日演出された7月1日の翌日、衝撃が駆け巡った。インターネットを管理する共産党と政府の部局が共同で滴滴に対して国家安全上の理由で審査を行うと発表したのだ。その2日後の日曜の夜には滴滴が違法に個人情報収集していたとしてアプリのダウンロードを停止するなど、矢継ぎ早に処分が発表された。背景には直前の6月30日に滴滴がニューヨーク市場で上場したことがあると指摘されている。中国当局は上場を認めていなかったのにそれを振り切つて上場したというのだ。それもレモニーなどは行わずひっそりと。歴史的な式典の前に「隠れてだまし討ちするような行為で怒りを買った」（金融筋）との見方が広がっているのだ。

それでは、当局は滴滴の上場を何を懸念したのか。それは注文が1日あたり600億〜800億回、ピーク時には1秒間に400万回に上るといふ配車サービスの利用や走行の履歴のビッグデータが米国側に流出することだと見られている。それを裏付けるように、7月6日には中国企業が海外で上場する際のデータの管理に対する監督を強化する方針が示された。実は滴滴のデータで何がわかるかがえるリポートがネット上に残されている。2015年に滴滴と新華社通信が共同で行った、政府機関での乗り降りの履歴を分析した記事だ。この中では公安部、財政部、国防、人民銀行などの機関ごとに、2日間の配車サービスの利用履歴がまとめられている。例えば、外交部は、ほぼ終日利用があったことから「王毅外相がジュネーブでイラン核協議に参加した期間」などと職員がその対応に追われて四六時中出入りがあったためだと分析している。公安省もこの期間、24時間ひっ

きりなしに利用があったのは大きな関心と呼んでいた事件の捜査に追われていたためだという。つまり、滴滴が保有している政府職員のデータを分析することで政府の動きが把握できる可能性が公然とさらされているのだ。

TOPICS 背景には米中対立の焦点 「データ」

今や「21世紀の石油」とも呼ばれるデータからは様々なことを知ることができる。例えば、世界中で膨大なユーザー数を抱えるGAFAMは注文やネット検索の履歴、位置情報、画像などのデータを保有している。以前、ドキュメンタリー番組の取材でGoogleのデータを分析すると何がわかるかという実験を行った。一般の協力者にGoogleのサービスの利用履歴のデータをダウンロードして提供してもらった。その結果、分析チームは提供者とは一度も会ったことがないにもかかわらず、年齢や住所、所

得水準、そして恋愛事情までをデータからほぼ特定したのだ。IT企業はセキュリティ対策を講じてはいるが、何らかの方法でこうしたデータを入手し分析すれば利用者のプライバシーを丸裸にできる可能性がある。これは米国が中国に対して警戒していることでもある。20年、トランプ大統領（当時）が署名した動画共有アプリのTikTokとの取引を禁止した大統領令は、理由として「TikTokが位置情報や検索履歴といったユーザーのデータを収集しており、それを使って中国が米政府職員などの行動を追跡し恐喝する恐れがあると指摘しているのだ。滴滴に対する統制はデータを巡る攻防が米中対立のまさに「ど真ん中」にあるということを改めて浮き彫りにしたといえる。

TOPICS 格差 「脱貧困」も固定化される

ただし今、やり玉に挙がっているのは

滴滴だけではない。20年のアリババグループから始まり、7月以降は教育、ゲームなど様々な業界が規制や批判的にされている。そのため「次はこの業界が対象になるのか」と投資家を身構えさせて国内外で上場する中国企業の株価の大幅な値下がりにつながっている。ウォール街では「中国企業にはもう投資できない」という言葉も飛び交っているという。

では、共産党・中国政府はなぜ自らの首を絞めるような企業叩きを続けるのか。データ以外に背景として挙げられるのが「格差」だ。習主席は脱貧困を達成し「小康社会」を実現したと宣言した。しかし、富裕層と低所得層の格差は依然として大きい。去年の1人あたりの可処分所得は、所得が最も高い上位20%の層の平均と最も低い下位20%の層の平均を比べると実に10・2倍の差がある。比較可能な範囲で統計を遡ると、習氏が国家主席に就任した13年は上位20%と下位20%の差は10・7倍で、この間、ほぼ変わっていない。金額で比較しても13年時点の上位と



海南島の高級ブランド店に並ぶ人

下位の差が4万3054人民元だったのに対して20年は7万2425人民元。むしろ格差が広がっているように見える。実際、中国で取材をしていると富裕層の桁違いの豊かさを実感することが多い。リゾート地、海南島の免税店ではカルティエやシャネルといった高級ブランドの店舗に列ができていて、不動産市場の取材で訪れた吉林省では2億円もする高級物件が次々と売れていた。

TOPICS
「共同富裕」に追従する
IT企業

埋まらない格差の中で多くの低所得層に支えられているのがほかでもないIT企業だ。例えば、宅配代行の「外売」のサービスはアプリで注文するとコーヒ1杯でも30分で配達されるほか、ネット通販では食品から衣料品、家電とあらゆるものが中国各地から2〜3日以内に届くことが今や当たり前になっているが、その担い手は低収入で働く配達員だ。北京で外売の配達員を取材したところ収入は1件の配達あたり9人民元。人によって収入にばらつきはあるが話を聞いた男性は、その前日、1日10時間以上走り回って収入は170人民元ほどだったと明かしてくれた。休めばその分稼ぎも減るため土日もほぼ働いているという。また、ほかに広く普及するサービスにシェアサイクルがある。ア



大量のシェアサイクルを移動させる作業員(北京)

プリで登録すると1回1・5人民元から利用でき、使用後はそのまま乗り捨てることができるので非常に便利だ。駅などの周辺には

夜間に100台を超える自転車が放置されているのだが翌朝にはなくなっている。作業員がせうせうと手作業でリヤカーに自転車を積んで移動させているのだ。IT企業は安価な労働力を使い莫大な収益を上げているのだが、その恩恵は広く行き届いているとは言えない。その不満が広がり、やがて矛先が指導部へと向かうのを防ぐことが統制強化の目的の1つだと考えられる。それは社会主義国家として、欧米のようにIT企業が巨大化し大富豪が生まれることを許さないという意思の現れでもあるのではないだろうか。党創立100年の式典を終えた今、「第2の100年」(建国100年)に向けて「共同富裕」という目標が強調され、企業や経営者の間でそれに追従して巨額の資金の拠出や募金を表明する動きが相次いでいる。

TOPICS
統制強化でリスクの懸念も

このように一連のIT企業への統制強化は、中国の経済運営が社会主義的側面を強めていることを象徴しているとも言える。一方で、それは中国にとってもリスクとなりうる。米国との対立の長期化が予想されるほか、近い将来人口減少が始まる中で技術革新の重要性が一段と増してくるが、過度な圧力は革新を生み出す企業の「アニマルスピリット」を萎縮させる可能性があるためだ。同時に日本企業にとってもリスクにもなりうる。ビジネス環境の不透明性が増すことに加えて、民間ではなく国家主導で技術革新を進めようとする中で日本企業が優位性を持つ技術を強引に手に入れようとする動きが懸念される。実際、このところ中国企業が日本企業を買収する意向を示していることや中国国内での生産を促し技術移転させようという政策が取られていると耳にする。コロナ禍でもいち早く景気回復を実現し、地方都市を中心にまだまだ高い潜在能力を持つ中国市場は日本企業にとっても大きな魅力であり、日本に目が向いていることはチャンスでもある。しかし、経済運営の中で強まる党や政府の統制の動向によりいつそこの注視が必要になってくる。



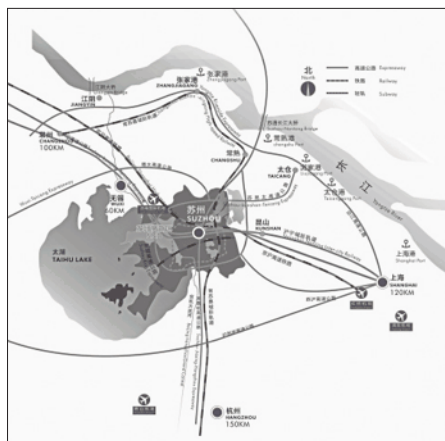
LOCAL VOICE

創新の地〜蘇州高新区

●蘇州高新区管理委員会

1. 発展の歴史

蘇州は長江南岸の臨海地区、美しい太湖のほとりに位置する。東は上海、南は浙江、西は太湖、北は長江にそれぞれ接する。行政区分は4つの市（常熟市、張家港市、昆山市、太倉市）と6つの直轄区（高新区、工業園区、呉中区、相城区、姑蘇区、呉江区）に分かれ、常住人口は1275万人である。蘇州高新区（虎丘区）は、風光明媚な蘇州市の西側に位置し、面積は223・36平方キロ、2020年末の戸籍人口は45万1900人である。



蘇州市

2. 産業発展の現状

当区は、國務院の新区建設加速の指示に従い、蘇州市委員会と市政府によって、1990年11月より開発が始まった。長年の開発を経て、区は良好な投資環境を形成しつつ、同時に環境保護にも注力してきた。当区は蘇州経済の重要な成長軸・イノベーションのモデル区であり、蘇州の現代都市化における重要な組成エリアとなり、最も盛える金融貿易区の一つともなった。20年の地区総生産は全国第6位、2兆170億5000万元（約30兆円、1元＝15円換算）に達した。

当区は全国初のニューハイテク地区として、最も早期に開発が始まった。開発レベルは最も高く、環境の特色が最も際立つ開発区の一つで、「高新（ハイテク）」の特色が際立つ産業集積地を主力で築いてきた。約30年の開発期間を経て、現在はハイエンド産業に力を集約している。医療機器やバイオ医薬、グリーン低炭素、集積回路、航空宇宙、デジタル経済

3. 産業面の取組み

現代サービス業の6大新興産業を主産業として重点におき、ブロックチェーン、人工知能、量子科学技術、未来ネットワーク、先端新材料、材料増産製造など未来産業の発展も推進する。次世代情報技術産業の規模は、今後3年間で2000億元、ハイエンド装備製造産業は1500億元の突破を目指す。日系企業は主にハイエンド製造で（全体に占める割合は37%）、電子デバイス（17%）、自動車部品（16%）、商業貿易サービス（12%）、医療器械およびバイオ薬品産業（5%）が、比較的完成された産業チェーンを形成している。

【プラットフォームとキャリア（担い手）結合の取組み】当区は、重点産業の発展に向け、産学研の連携を積極的に推進させる。多様な協力モードを利用し、多くの資源を集め、各種のハイレベルな先端科学の研究成果の産業化を着地点として、プラットフォーム建設を加速させる。【人材資源に関する取組み】地区周辺の

大学での人材募集を通じて適した人材を育成・招致し、評価するシステムを完成させた。同時に、居住空間・教育・医療などのニーズにも対応し、人材誘致システムを構築している。

【金融サービスシステムの取組み】蘇州の金融タウンや内外資銀行などの各金融機関は、定住企業にサービスを提供している。金融タウンでは既に登録金融投資機関が800を数え、集積資本の規模も1000億元を超えている。

【検査測定サービスの取組み】スマートフォン、タブレットPC、スマートテレビなどのスクリーン生産企業に対し、国家フラットパネルディスプレイ産業計量テストセンターを設置した。各種のソフトウェアと半導体業界の設計に対しては、国家ソフトウェアと集積回路の公共サービスプラットフォーム江蘇分センターを設置し、技術サポートを提供している。現在は区内に形成された医療器械産業クラスターに対応し、江蘇省医療器械検査所蘇州分所および国家レベルの工業製品の品質制御と技術評価実験室が設立されている。

【政務サービスの取組み】地区の指導者は重点企業制度と連携し、当区の企業サービスセンターでは行政審査のスピードを速め、半日での登記完了が常態化している。また駐日事務所は、人材やノ

ウハウの紹介、起業のインキュベーション、専門サービス、政策保障などの多機能な備えた総合サービスプラットフォームを提供している。

【公共サービスの取組み】蘇州は国内で初めて軌道交通を建設・運行した都市である。20年末までに、既に1〜4号線とその支線を運営し、総距離は165.9キロ、135駅となっている。「軌道交通線網計画(2035)」では、22線路・総距離1086キロ、市内の線路網密度は0.9km/km、内環内線路網の密度は1.5km/kmを構想している。公共文化施設に関しては、文化的魅力を持つ「刺繡タウン」が、国内外のバイヤーを引きつけている。

4. 日系企業

当区には632社の日系企業が進出している。当区外資企業の3分の1を占め、蘇州市内の日系企業の半分が区内にある。20年、日系企業の累計投資総額は200億ドルで、全区の日系企業は規模以上工業生産額477億元を達成し、全区の規模以上工業企業の15.8%を占めた。

日本関連で特筆されるのは、21年3月9日に開催した「春の対日協力交流会―日系企業600社突破キャンペーン」で、当区は5つのイノベティブな

サービスを新たに打ち出した。「蘇作館」を設立し、協力内容を充実する。高新区人民病院に「中日友好外来」を設立し、日本企業向けの医療サービス新基地を建設する。中小企業サービスセンターを設立し、日本企業の重厚プロジェクトをセンターグリーンチャネルに組み入れ、開通させ、獅山商務革新区から日本東京までのデータ専用回線を開設するというものだ。また、蘇州高新区と国家発展改革委員会国際協力センター、日中経済協会、清華蘇州環境イノベーション研究院の4者は「中日グリーン産業イノベーション協力モデル地区」を共同で建設する。

5. 日系企業に向けた取組み

蘇州高新区は、常に日本企業・日本人へのサービス改善に取り組んでいる。



「商貿通」開会式

日系企業を誘致し、日本人学校、日系中小企業支援センター、日本工業村などの特色ある施設を建設し、当区に住む4000人近い日本人のために快適な生産生活環境を提供している。

また、当区は積極的に多面的な交流協力も推進する。日本の政府機関、経済団体や金融機関と友好的な関係を保つ。

6. 今後の発展目標

①イノベーション発展レベルの向上。総合的で最適なイノベーションエコシステムの構築を加速し、グローバルな視野を持つリーダー人材の集中を加速し、国際競争力を持つ企業の育成に力を入れ、産業チェーン・バリューチェーンを深く融合し、全国一流の産業イノベーション能力と、研究開発への資源投入は全市のトップレベルを保持する。イノベーションを、地域発展の第1の動力とする。

②総合経済力の向上。地域総生産は年平均6.5%以上成長し、「2+6+X」現代産業システムの核心競争力を大幅に向上させ、重点産業規模を拡大しつつ、航空宇宙、現代サービス業(金融、保険、知的財産権、研究開発設計、検査・測定など)といった新興産業を急速に発展させる。ブロックチェーン、人工知能、量子科学技術、未来ネットワーク、先端新材料、材料追加製造などの新興産

業では、生産額が規模以上工業総生産額の割合の65%を超えるものとする。

③都市イメージの向上。都市機能の質をより完全なものとし、農村振興を持続的に推進し、都市整備をより精緻化・インテリジェント化し、安全・強靱性のレベルが向上した、独自の魅力を備える現代新都市を目指す。

④文化ソフトパワーの向上。社会主義の中核的価値観が人心に深く入り込み、公共文化のサービスレベルを大幅に向上することで、蘇州刺繡、京杭大運河などの「江南文化」ブランドの知名度を上げ、いくつかのシンボリックな文化施設を建設する。

⑤生態環境の向上。カーボンピークアウト、カーボンニュートラルへ着実に歩み出し、低消費、低排出、エネルギー循環のグリーン低炭素発展方式を形成し、大気、水、土壌などの環境品質を持続的に向上させる。

⑥生活水準の向上。住民の収入の増加と経済の成長が互いに適応し、良質でハランスのとれた公共サービス体系を基本的に形成し、教育発展レベルは全省をリードし、医療健康スポーツと養老サービス体系や持続可能な社会保障体系をさらに整備し、人民の生活をさらに豊かに充実させ、より快適なものとする。

【翻訳：日中経済協会調査部伊藤泰代子】

株式会社キャストグローバル
 弁護士・税理士・香港ソリシター 村尾 龍雄

る」とのことです。これにより民主派が2014年の雨傘革命で求めた「真の普通選挙」の実現可能性は絶無になったといえます。

3.NSLの規定する犯罪に関する初めての判決が出た

HKSAR v Tong Ying Kit (唐英傑) HCCC 280/2020; [2021] HKCFI 2200 において、高等法院 (the High Court) である原訟法庭は2021年7月27日に有罪判決を下しました。この判決はNSL第46条第1項により、陪審団を排除し、3人の裁判官により正式事実審理 (trial) が実施されたことが注目を浴びました。

NSLは、司法の独立を弱体化させると同時に、香港でかつて高度に保障されていた表現の自由に対する圧倒的な萎縮的效果を生じさせる側面があり、これに加えて直近1年での上記3つの重要な出来事を併せ考えますと、民主派及び同派が基礎を置く欧米的価値観によれば、香港の未来は暗澹たるものに映ります。しかし、親中派及び同派が基礎を置く中国的価値観によれば、特に2014年の雨傘革命以降、過激化の一途を辿った民主派の反対活動がNSL及び選挙制度改革により沈静化され、落ち着いてビジネスを営める環境が回復したと評価され、香港の未来に大いにプラスとなると評価されることとなります。このように、同じ問題でも民主派か親中派かのいずれの立場に依拠するかにより、結論は180度異なることとなります。もっとも、好むと好まざるに関わらず、香港では民主派が弱体化され、親中派の勢力がますます盛んになることが確定しましたので、香港で中心となる親中派のメディアは、その価値観に依拠した喧伝を行うでしょう。

この現象について、日本のメディアは香港における表層的現象にのみ着目し、中国本土で重要な政策の歴史的転換が行われていることが香港にも波及し、それがNSL及び選挙制度改革を生み出したという巨視的視点を論じるどころがありません。そこで、簡潔にこの視点について説明します。

中国では建国(1949年10月1日)以降5人の指導者が登場しました。時系列順では、毛沢東主席、鄧小平、江沢民、胡錦濤及び習近平総書記です。このうち毛沢東主席と習近平総書記に挟まれた3人は、鄧小平理論に依拠する「先富論(先に豊かになれる者はなれ)」に基づき、経済発展を何よりも重視します。胡錦濤は科学的発展観に基づき和諧社会(調和のとれた社会)建設を提唱してその是正を図ろうとしましたが、社会学的分析では「先富論」の弊害として、旧西側諸国でも例を見ないほどの格差社会が形成される結果となりました。しかし、社会主義を憲法で標榜する中国において、当該結果を放置することは許されません。そこで、習

近平総書記は、中国が日本の名目GDPの3倍、米国の75%に迫る世界第2位の経済国家となり、中国公民1人当たり名目GDPが1万米ドルを超え、貧困脱却の手段としてある種の妥協策であった「先富論」が歴史的使命を終えた現在、歴史的な大転換を図り、いよいよ社会主義の真骨頂である「共同富裕」に舵を切るべきことを宣伝し始めました。

これは社会主義との関係で明らかに正しい政策ですが、「先富論」の果実を享受したアリババ、テンセント等の巨大な民営企業やその創業者を含む支配層はそれを任意に手放そうとしません。そこで、多数の抵抗勢力が生まれることが予想される中、「共同富裕」という正しい政策を断固貫徹するためには、一方で決定権分散による政治の不安定が生じることを抑止するために、1人の指導者に決定権を集約し、しかも「共同富裕」実現に確実な目途がつくまでの長期間(換言すれば、党総書記及び国家主席の従前の任期である10年間よりも遙かに長く)、それを継続する選択があり得るとすれば、それもまた合理であると同時に、他方で法制度を最大限活用して、抵抗勢力の抑制を図ることが必要になります〔2014年10月の四中全会で標榜された「依法治国(法に依る国家統治)」は、まさにこのことを政策的に実現する必要があると表明するものです〕。

後者のあらわれとして、例えばアリババ、テンセント等に対して、金融法制及び「反独占法」を中核とする競争法制を最大限活用し、許認可不要と考える余地もあつたフィンテック分野に許認可を要求し、競争者の排除・制限的な会社方針の是正を迫り、一部事業の分割を迫るなどの現象を指摘することができますが、香港におけるNSL及び選挙制度改革もまた「先富論」から「共同富裕」へと歴史的な大転換を図るべき微妙な時期において、香港発の不要の混乱が中国本土に波及することを未然に防止すべき高度の必要性に起因する「依法治国」の産物である、と理解すれば、現代中国で生起する様々な各論的事象を巨視的観点に立脚し、統一的に理解することができます。

そうであれば、香港に関する事象について、諸外国がもっぱら欧米的価値観に立脚して、批判的見解を述べるのが不当な内政干渉であると反論する中国外交部の報道担当の言説も中国的文脈では極めて合理性の高いことがわかるのです。

香港の問題は、日本の20倍を超える国土、日本の12倍の人口を擁する中国という巨大な国家において中国人民の支持に基づく政治的安定を常に確保するために、習近平総書記が日々、日本人には想像もつかない高度の政治的選択を迫られているということを知る1つの手がかりである、という見方もあつてよいかもしれません。



香港国家安全維持保護法

Q 2020年6月30日に「香港国家安全維持保護法」(以下、National Security Law の省略として「NSL」と表記)が施行された後、1年が経過しました。この1年に起きた重要な出来事を紹介しつつ、NSLが香港の未来にとってプラスになるのかマイナスになるのかについて、説明してください。

A NSLが施行後の1年で、①NSLが規定する4つの犯罪類型に関して、それ以外の犯罪と比較して厳格な保釈基準が終審法院 (the Court of Final Appeal) により示され、②香港の選挙制度改革が実施され、行政長官や立法議員の過半数が民主派から選任される可能性は絶無となり、③2021年7月にNSLが規定する4つの犯罪類型に関する初の判決が原訟法庭 (the Court of First Instance) で下されるといった重要な出来事がありました。その結果、一方で親中派の勢力がますます盛んとなり、他方で民主派の勢力が大いに弱体化されることとなりました。これは民主派及び同派が基礎を置く欧米的価値観によれば、香港の未来にとってマイナスと評価され、親中派及び同派が基礎を置く中国的価値観によればプラスと評価され、いずれの立場に依拠するかで結論が180度異なります。しかし、より巨視的観点に立脚すれば、香港で生起する現象は、中国本土での「先富論」から「共同富裕」への歴史的転換点における高度の政治的選択の産物であり、日本を含む諸外国がその是非を論じることは中国的価値観からすれば、不当な内政干渉であると映るでしょう。

NSL 施行後の重要トピックスは以下のとおりです。

1. NSL が規定する犯罪に関する厳格な保釈基準に関する司法判断

終身法院は、日刊紙アップル・デイリー (香港では既に廃刊) 創業者として著名な民主派の重鎮ジミー・ライ氏がNSLの規定する犯罪を実行したとして起訴された事件に関して、当該犯罪に特有の保釈基準を2021年2月9日にHKSAR v LAI CHEE YING (黎智英)FACC 1/2021; [2021] HKCFA 3において示しました。具体的には、一般的犯罪では保釈に関して刑事訴訟条例 (the Criminal Procedure Ordinance, Cap. 221. 以下「CPO」という。) 第9G条第1項により被告人は保釈有利推定 (the presumption in favour of bail) を享受することができ、否認事件で容易に保釈が認められず、人質司法と揶揄される日本と異なり、積極的な保釈認容の傾向が顕著でしたが、NSLの規定する犯罪に関しては、NSL第42条第2項が「犯罪被疑者及び被告人に対しては、当該人が国家の安全に害を及ぼす行為を継続して実施することがないと信ずるに足る十分な根拠が裁判官にある場合を除き、保釈を許可してはならない」と規定することに鑑みて、次のような二段階テストを導入しました。

(1) 第一段階のテスト: 裁判官は最初に、「国家の安全に害を及ぼす行為を継続して実施することがないと信ずるに足る十分な根拠がある」か否かを自問自答し、「十分な根拠」がないと判断すれば保釈は認めず (ここでは保釈有利推定は働きません)、それがあると確信をする場合に限り、第二段階のテストに進みます。

(2) 第二段階のテスト: 裁判官はCPO第9G条第1項を含

みますが、これに限らない諸要素を勘案し、通常の保釈有利原則を前提に、保釈を許可するか拒否するか、保証条件を付すかを決定します。

この結果、NSLが規定する犯罪の嫌疑で勾留される場合、諸事情を勘案して、影響力が小さく、ゆえに再度問題行為を起こす蓋然性が低い「小物」は保釈されますが、「大物」の保釈が許可される可能性はないに等しい結果となると予測されます (これまでの保釈事例を見る限り、当該予測は正しいと思われる)。

2. 香港の選挙制度改革

2021年3月30日に全人代の授権を受けた全人代常務委員会は、行政長官及び立法会議員の選挙に関する香港基本法附属書I及び同IIを改正し、同月31日に施行しました。これを受けて香港政府が提案した行政長官及び立法会議員の選挙制度改革に関する「2021年選挙制度改革(総合改正)条例」が採択され、同年5月31日に施行されました。その詳細な解説は紙幅の関係で割愛しますが、簡潔に述べれば、行政長官や立法議員の過半数が民主派から選任される可能性を根絶するものです。全人代常務委員会法制工作委員会の張勇副主任の説明によれば、「香港の選挙制度改革を最も直接的で重要な目的は、香港の選挙制度改革の抜け穴や欠陥を効果的に解消することであり、行政長官が中央当局から信頼される確固たる愛国者でなければならないこと、選挙管理委員会と立法会において愛国的で香港を愛する勢力が着実かつ圧倒的に優勢であることを保証することである。いかなる状況においても、反中・反抗勢力が香港の権力機関にアクセスできないようにすることで、「香港を統治する愛国者」に強固で安定した安全で信頼できる制度的な保障を提供す

2021年8月

情報クリップ

■ 8/13 2021 対話山東—日本・山東産業協力交流会

山東省人民政府、中国国際貿易促進委員会などが主催する「2021 対話山東—日本・山東産業協力交流会」が開催され、当協会が後援した。「RCEP 枠組みのもとでの日中経済貿易協力のビジョン」をテーマに、山東省と日本の自治体や経済界の関係者らがオンラインで対話。当協会からは伊澤正理事長がビデオレターを寄せ、山東省との協力強化に向けた期待感を表明。山東省は日本企業が1,700社以上進出しており、交流会で李幹傑省長は「日本と山東は一衣帯水の仲。RCEPで実務的な交流を強化し、連携分野を拡大し新たなレベルに引き上げたい」と述べた。また大使館や自治体、エコノミストによる講演やオンライン分科会が行われた。



会場風景 (提供: 山東省貿促会)

■ 8/19 大阪・関西万博「出展参加説明会(オンライン)」参加

当協会関西本部事務局は、2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)についての理解を深め、今後の協力・支援に資するため、オンライン説明会に参加した。

■ 8/25 第2回 賛助会員セミナー(Web)を開催

2021年度第2回となる賛助会員セミナーを開催した。デジタル経済が幅広く社会に受け入れられている中国の実情を踏まえ、「中国デジタル化の進化プロセスと課題」をテーマに、NTT経営研究所の岡野寿彦氏に講演いただいた。中国でのデジタル化の発展の特徴や政府と企業の関係、デジタル化による新ビジネスモデルなどが紹介された。80人を超える会員企業関係者がオンラインで参加した。

J+C ECONOMIC JOURNAL

2021年11月号は・・・

■ SPECIAL REPORT

好好学习 ~中国・教育
発展の現在地~

日中経協ジャーナル

2021年10月号(通巻第333号)令和3年9月25日発行

発行人 高見澤学

発行所 一般財団法人日中経済協会

JAPAN-CHINA ECONOMIC ASSOCIATION

東京 〒106-0032 東京都港区六本木1-8-7 MFPR 六本木麻布台ビル6階

TEL. 03-5545-3111 FAX. 03-5545-3117

大阪 〒540-0029 大阪市中央区本町橋2-8 大阪商工会議所ビル2階

TEL. 06-4792-1776 FAX. 06-4792-1778

URL: <http://www.jc-web.or.jp>

禁無断転載 © JAPAN-CHINA ECONOMIC ASSOCIATION 2021

デザイン・印刷 ホクエツ印刷株式会社 TEL. 03-5245-8821

*当財団会員の誌購読料は会費に含まれております。

定価 880円(本体800円+税10%) ISBN978-4-88880-303-8 C2033

編集後記

いつの時代においても、経済の動きを支えているのはロジスティクスである。これまで交通インフラの整備が中国の経済発展に貢献したことは間違いない。コロナの嵐が吹き荒れる中であっても、経済が動く限りそこには物流の役割がある。朝、通勤時に中国語のコンテナを積んだトラックが走り去るのを、毎回あのコンテナはどこから来てどこに行くのだろうと思いつつ眺めている。(伊藤)

*購読のお申し込み先

東京官書普及株式会社

政府刊行物東京サービス・ステーション

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町1-2

TEL. 03-3292-3701 FAX. 03-3292-1670

下記ホームページからもお申し込みになります。

URL: <https://www.tokyo-kansho.co.jp>

Amazon Japanでもご購入できます。

バックナンバーのご案内
 世界は中国抜きに語れない
 中国のいま、これからの経済をキーワードに
 読み解くツール

日中経協ジャーナル 月刊誌 (毎月25日発売) A4判定型 定価880円 (本体800円+税10%)
 発行: 一般財団法人 日中経済協会



2021年9月号
SPECIAL REPORT
 中国経済の新たな原動力



2021年8月号
SPECIAL REPORT
 自装中国
 ~アパレル大国
 中国のあゆみ~



2021年7月号
SPECIAL REPORT
 中国カーボンニュートラル
 達成へのロードマップ



2021年6月号
SPECIAL REPORT
 中国変貌する金融のいま



2021年5月号
SPECIAL REPORT
 2021年全人代分析
 第14次五カ年計画が
 スタート



2021年4月号
SPECIAL REPORT
 中国に住まう、商う
 中国不動産の現実



2021年3月号
SPECIAL REPORT
 新たな価値創造
 一中国文化産業



2021年2月号
SPECIAL REPORT ①②
 第14回日中省エネルギー・環境
 総合フォーラム
 中国デュアル・サーキュラー
 ション発展のゆくえ



2021年1月号
SPECIAL REPORT
 2021年中国経済を問う



2020年12月号
SPECIAL REPORT
 14億人の胃袋を支える
 中国食糧事情



2020年11月号
SPECIAL REPORT
 越境ECで広がる中国との
 新たなビジネスチャンス



2020年10月号
SPECIAL REPORT
 中国の改革開放と新たな
 ビジネスモデル

●バックナンバー・定期購読のお申込先: 東京官書普及株式会社社政府刊行物東京サービス・ステーション
 Tel.03-3292-3701 Fax.03-3292-1670 年間購読料 10,560円 (本体9,600円+税10%、送料共)
 ホームページからお申し込みができます。URL:<https://www.tokyo-kansho.co.jp>
 ●Amazon Japan でもご購入できます。
 ●バックナンバーの詳細目次は: <https://www.jc-web.or.jp/> でご覧になれます。

日中経済協会の出版案内

変わる中国 データと図表で理解！

中国経済

データハンドブック

China Economic Data Handbook

2021年度

1992年の発刊以来、対中ビジネスを担う戦略スタッフ、教育研究関係者、メディアに活用されている必携書。
中国を知る最新の情報バンクとして、2021年版も「14・5計画」・人事・主要法令をはじめとした180の情報を更新。

A4判180ページ・本文2色刷・一般財団法人日中経済協会 2021年8月31日発行
定価4,950円(本体4,500円+税10%) / 会員価格3,300円(本体3,000円+税10%)
ISBN978-4-88880-306-9



日中経協ならではの
信頼のデータ集
9月より
発売開始！

●ご購入は下記にお申し込みください。

東京官書普及株式会社

政府刊行物東京サービス・ステーション

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町 1-2 Tel.03-3292-3701 Fax.03-3292-1670

下記ホームページからお申し込みになれます。

URL <https://www.tokyo-kansho.co.jp>

●Amazon Japan、最寄りの書店でもご購入できます。

●海外からの注文、購入をご希望の方は下記にお申し込みください。

株式会社 OCS

海外生活サポートサービス

Tel.03-5534-7965

下記ホームページからお申し込みになれます。

URL <https://www.ocs.co.jp>

※賛助会員は会員価格でお求めになれますので日中経済協会総務部までご連絡ください。Tel.03-5545-3111 Fax.03-5545-3117

一般財団法人 日中経済協会
JAPAN-CHINA ECONOMIC ASSOCIATION

定価 880円(本体800円+税10%)

ISBN978-4-88880-303-8
C-2033 ¥800E



9784888803038



1922033008008