

第4章 物流を制すれば中国ビジネスを制する —— 中国物流環境の実態 ——

1. イントロダクション

中国の物流事情は、長い間経済発展および企業経営にとって大きな制約要因と認識されてきた。とりわけ 1980 年代以来、改革開放への政策転換により急速な経済発展を成し遂げる中で、輸送能力の不足など、物流がますます経済成長のボトルネックとしての側面を強めていったのである。1980 年代を通じて、主要な鉄道・幹線道路の輸送能力は平均的に需要の 7 割程度の水準で推移し、繁忙区間において需要の 3～4 割程度しか満たしていなかった¹。こうした状況は 1990 年代中頃まで改善されることはなく、55%の鉄道と 50%以上の道路の交通量が設計能力を大幅に上回るほど、むしろ深刻さを増していったのである²。邊（1994）はあらゆる地域ですべての輸送機関が 1990 年代前半において逼迫状態に陥ったと指摘している。

物流能力の不足が企業経営上大きなコスト増大要因となっていることは、既存の調査研究でしばしば指摘されている。劉龍政(2000)の推算によれば、中国における大半の製造業企業の総コストに占める物流コストはおよそ 40%であり、商品の生産・流通の全過程所要時間の 90%程度もが物流活動に費やされるという³。こうした物流活動の非効率性は、企業に過剰の在庫や低い資本回転率といった問題をもたらした。1999 年度末、製造業企業の棚卸総額は 4 兆元にのぼり、この金額は当年 GDP の 50%にも相当する。また、中国企業の資本回転率は年平均 1.2～2.3 回と、日本の 15～18 回と比べてきわめて低い水準にとどまっている。

中国の物流事情は、進出した日系企業にとっても当然ながら最も悩ましい要素の一つである。JIFFA(日本インターナショナル・フレイト・フォワードーズ)のアンケート調査では、中国の物流に対してほとんどの日系企業（92%）が不満足と回答している。具体的に、タイムリーな輸送が提供されないこと、インフラの未整備といった不満が最も多い。その他に、質の高い物流サービスを提供できる業者がいないことや、物流情報が入手しにくいといったソフトの面に対する評価も厳しいものとなっている（大出:1996）。

しかし一方では、近年における物流産業の未発達状態にもかかわらず、在庫を減らしながら全国商圈でタイムリーな配送を実現できる効率的な物流システムを構築している物流先進企業が少なからず出てきた。例えば、電器メーカーの海爾（ハイアール）は全国に 42ヶ所の配送センターを設け、2500軒の取引先に対し大都市圏では 8 時間以内、また農村部では 4 日以内でのスピーディな配送を実現している。同時に在庫は平均 40 日分(1997 年)から現在の 7 日分(2002 年)まで劇的に削減させてきた⁴。また、P & G、コカコーラ、ネスレ、デル・コンピュータなどの欧米系企業は迅速、安全かつ確実に、低コストで中国各地市場へ商品を届けることに成功したという(賈・劉・周:2002)。さらに、日系企業の中にも、操業当初から

¹ 中国交通運輸協会編『中国交通年鑑』2000 年版，中国交通年鑑社，pp.28-29。

² 前掲『中国交通年鑑』2000 年版，p.30。

³ 劉の論文で、物流という概念に、卸などの商流も含む、いわば流通と同じような意味合いを持たせていると思われる。従って、物流の所要コストや時間を厳密に考える場合、これらの数値を割り引いて見る必要があると考える。

⁴ 海爾社の物流システムについてインターネットサイト『中国物流網』（ダウンロード日：2003 年 4 月 5 日）<http://www.china-logisticsnet.com/classroom/Place.asp> に掲載されている以下の報告を参照されたい。「海爾現代物流創造的奇跡」、「海爾物流——面向 21 世紀的企業物流集成管理系統」、「海爾為什麼自己發展物流」、「海爾創造“一流三網同步模式”」。なお、『中国物流年鑑』2002 年版 p.33 にも関連記述がある。

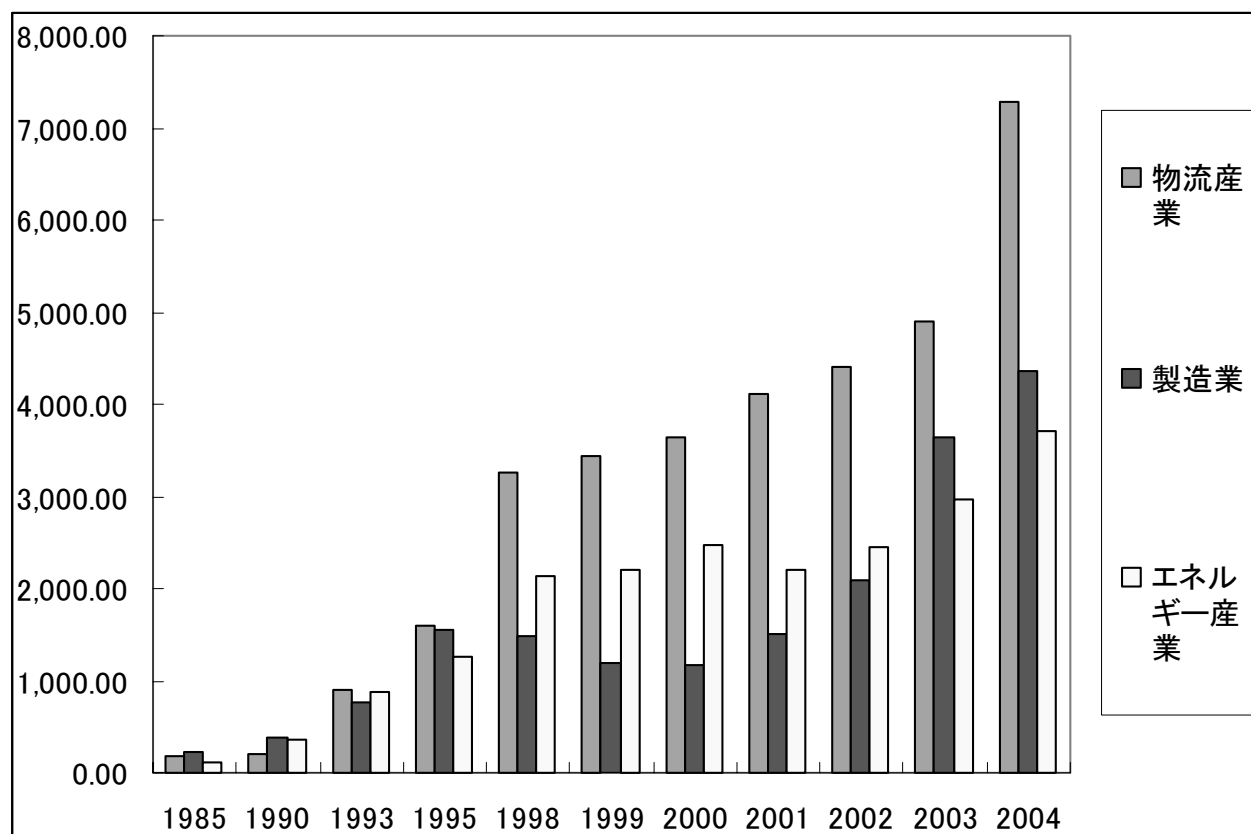
全社的な物流体制を整えることによって納品リードタイムを 48 時間以内に短縮できた事例があることは、筆者が実施した実態調査により明らかになっている（李:2003）。

2. 物流産業の発展状況と問題点

2.1 急速に整備されている物流関連インフラ

中国における物流の逼迫状態は 1950 年代から慢性的に続き、80 年代に入ってから経済発展のスピードとの間のギャップがさらに広がった⁵。貧弱な交通基盤が経済発展にとって最大の制約要因だと認識され、1990 年代から交通運輸関連のインフラの整備が急ピッチで進められるようになった。産業別固定資産投資額の推移を示す図表 4-1 からは、1993 年以降、物流産業（運輸・倉庫・郵便・通信などの合計）に投下された資金が製造業やエネルギー産業に投下されたものを大きく上回ることは確認できる。

図表 4-1. 産業別固定資産投資額の推移（億元）



（出所：『中国統計年鑑』各年版より筆者作成）

また、第 8 次 5 ヶ年計画（“八五”）の 1991 年から 95 年まで、交通運輸業（鉄道を除く陸運と水運）における固定資産投資総額は 4006 億元に達し、それまでの 40 年の間投資総額の 2.2 倍の規模であった。この規模は“九五”（1996—2000 年）期間に 9,686 億元へと膨らみ、また 01 年に 2,968 億元、02 年に 3491.5 億元へと増大する一途である⁶。こうした大規模な投資によって、物流インフラは急速に増大している（図表 4-1 と図表 4-2）。

⁵ 「新中国成立五十年交通発展成就」『中国交通年鑑』2000 年版 pp.27-40.による。

⁶ 中国交通部総合企画司の発表した「交通投資概況」、「2001 年公路水路交通行業発展統計公報」、「2002 年公路水路交通行業発展統計公報」による。

図表4-2. 中国運輸線路延長（単位：万キロ）と輸送機器保有量（万台・隻・両）の推移

年度	鉄道	道路	河川 航路	航空路線	パイプ ライン	民生用 トラック	民生用 船舶	鉄道貨物 車両
1991	5.78	104.11	10.97	55.91	1.62	398.62	38.55	37.00
1992	5.81	105.67	10.97	83.66	1.59	441.45	37.36	37.32
1993	5.86	108.35	11.02	96.08	1.64	501.00	37.24	39.01
1994	5.90	111.78	11.10	104.56	1.68	560.33	35.34	41.59
1995	6.26	115.70	11.10	112.90	1.72	585.43	36.50	43.28
1996	6.49	118.78	11.08	116.65	1.93	575.03	32.60	44.39
1997	6.60	122.64	10.98	142.50	2.04	601.23	26.58	43.77
1998	6.64	127.85	11.03	150.58	2.31	627.89	26.02	43.93
1999	6.74	135.17	11.65	152.22	2.49	676.95	24.20	43.62
2000	6.87	140.27	11.93	150.29	2.47	716.32	22.97	44.39
2001	7.01	169.80	12.15	155.36	2.76	765.24	21.08	45.62
2002	7.19	176.50	12.16	163.77	2.98	812.22	20.30	45.90
2003	7.30	180.98	12.40	174.95	3.26	853.51	20.43	51.03
2004	7.44	187.07	12.33	204.94	3.84	893	21.07	52.80

（出所：『中国交通年鑑』各年版より作成）

図表4-3. 1990年代後半以降物流インフラの新規増加

年度	鉄道線 路（キ ロ）	港湾バ ース （個）	港湾の 貨物取 扱能力 （万噸）	道路（新 規建設） （キロ）	道路（改 造）（キ ロ）	石油貯 蔵庫（万 cu. m）	穀物倉庫 （万噸）	冷蔵・ 冷凍倉 庫（万 噸）
1998	1,105	183	3,341	45,677	55,921	19	243,331	3
1999	1,242	95	3,542	41,978	57,255	46	1,001,811	25
2000	655	84	4,665	48,069	43,133	13	1,018,885	2,413
2001	1,246	97	6,935	35,855	53,218	77	820,206	2
2002	1,994	128	4,959	47,465	77,376	81	953,895	13
2003	929	58	8,375	25,021	50,387	53	244,076	66

（出所：『中国統計年鑑』各年版、『中国交通年鑑』各年版より筆者作成）

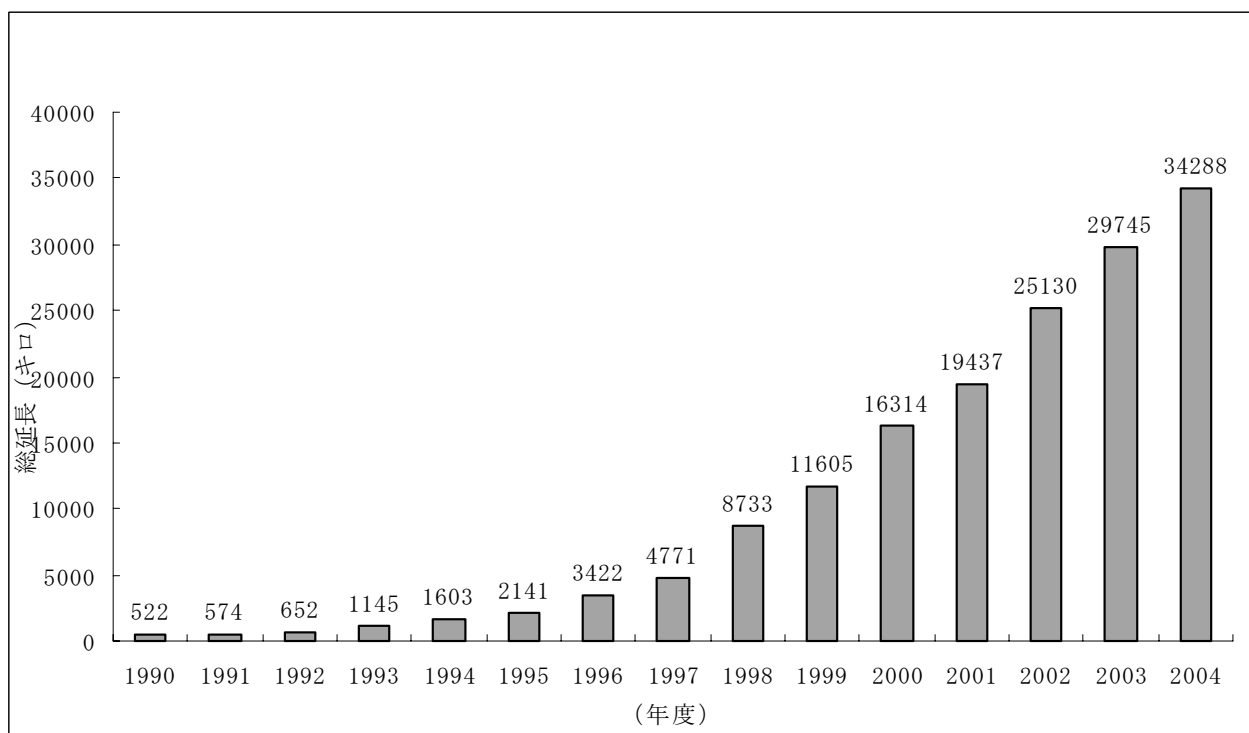
この間、交通分野における建設投資の重点が転換されたことは注目すべき事実である。すなわち、中国では従来鉄道を中心に陸運体系が構築され、道路輸送は鉄道輸送の補完的手段と位置付けられていた。1980年代までの鉄道輸送業への投資額は、道路輸送業の3倍以上の水準を保っていたのである。しかし、鉄道貨物輸送能力の約8割が石炭、鉄鋼、鉱石、セメント、穀物といった基礎物資の計画輸送に優先的に割り当てられ、一般の商業輸送には残り

の2割未満の能力しか充てられない状態であった。それに加えて、荷主企業に求められる輸送の機動性、利便性といった点で、鉄道輸送に満足いくサービスが期待できない。そこで、道路輸送能力の増強に対する要請が強まり、交通分野の投資が1990年以来、次第に道路建設にシフトしてきた。その証拠にここ数年、交通分野への投資のうち、9割が道路建設に向けられている。

特に道路幹線輸送において、重要な意味を有する高速道路は、ここ10年余りのうちに飛躍的に建設されてきた(図表4-4)。1990年に500km程度であった高速道路は、2004年末の時点になると3.4万kmと、アメリカに次ぐ世界第2位の規模に達したのである。これにより全国の主要な経済都市を連結する高速道路網の骨格はほぼ完成することとなり、幹線輸送の中核的な役割を担いつつある。また、2000年に発表した高速道路を中心とし、総延長3.6万キロの「五縦七横」国道幹線ネットワーク計画は2004年末の時点で全体の86%が竣工し供用されるようになった。これまでの整備進捗のままでは、2007年末までにすべて完成し、当初の予定より3年前倒しの早期実現となるものと予想される。

この「五縦七横」国道幹線ネットワークをベースに、2004年12月により壮大な高速道路網整備計画が中央政府により決定された。この高速道路網は主として、7本の北京からの放射線状線、縦9本の南北線、横18本の東西線から構成され、総延長8.5万キロにのぼる(図表4-5)。2020年までに完成する予定で、2004年の物価水準で試算すると投資総額は2兆元超に達するという。この高速道路網は実現すれば、人口20万人以上の都市(311都市)を全て網羅することができる。

図表4-4. 1990-2004年中国高速道路総延長の推移(万キロ)



(出所：『中国交通年鑑』各年版より筆者作成)

図表 4-5. 中国高速道路網（略：“7918 網”）整備計画



（出所：『国家高速公路规划』交通部规划局 2004 年 9 月）

そのほか、航空路線の整備も驚異的なスピードで展開されている。2004 年の航空路線の総延長は 1990 年の 3.67 倍の 204.94 万 km となった（図表 4-2）。広大な国土で運賃負担力の強い商品を長距離で運ぶ場合、航空輸送は最も適するため、今後もさらなる発展が予想されている。また、鉄道も 1991 年以来、年平均千キロ以上のペースで新規増加し続けてきている。2000 年に鉄道省は「八縦八横」鉄道幹線ネットワーク（2020 年までに完成予定）の整備計画を発表した（図表 4-5）。この鉄道幹線網は総延長 3.4 万キロにのぼり、そのうちの約 2 万キロを時速 200 キロ以上に高速化する予定である。

図表 4-6. 「八縦八横」鉄道幹線ネットワーク

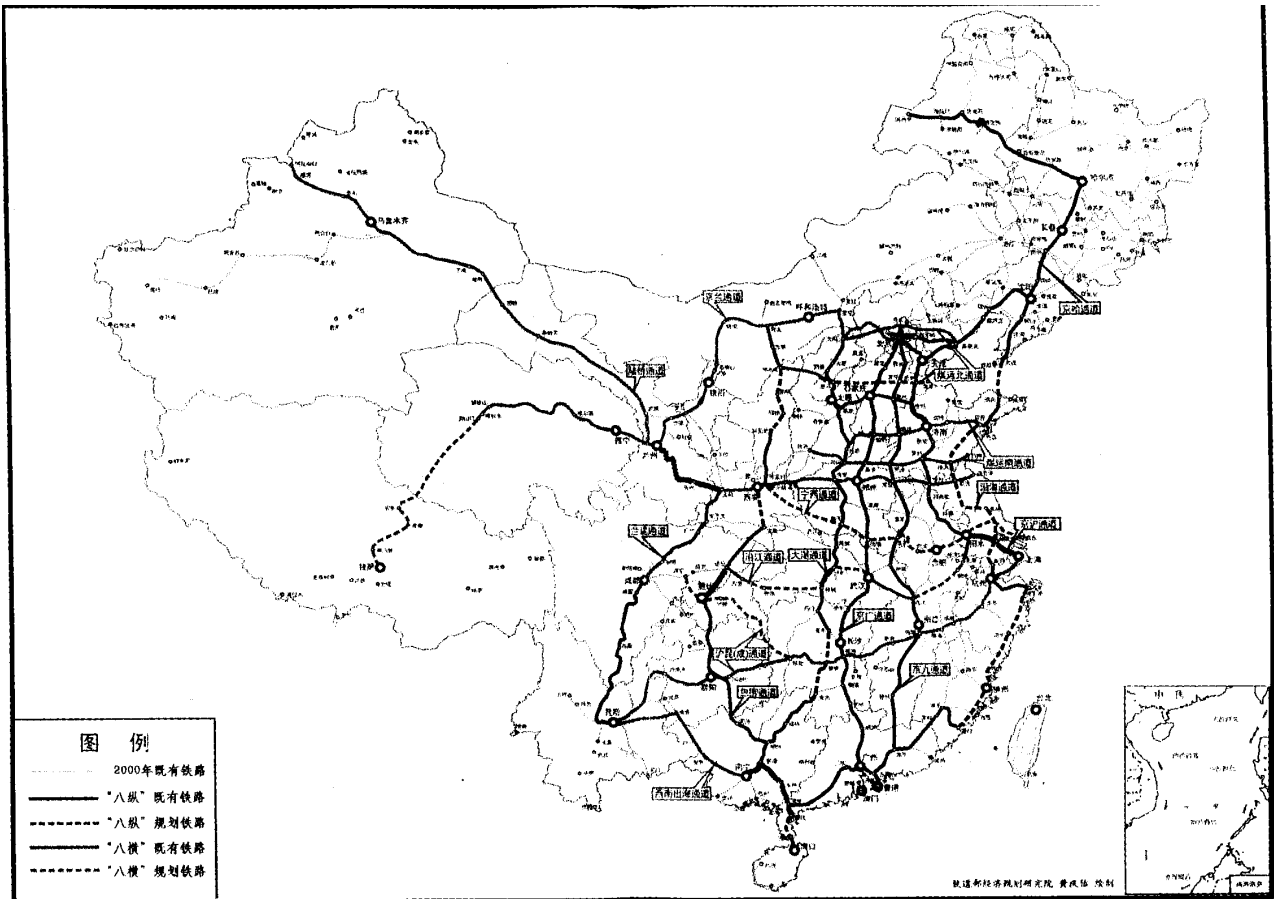


图 T-1 “八纵八横”铁路通道示意图

铁道部经济规划研究院 黄庆佑绘

こうした物流リンクとしての路線拡充とあいまって、物流ノードの整備も進められてきた。全国の営業倉庫の床面積は 1980 年代初頭の 3 億㎡から 1990 年代末の 5 億㎡に増大し、冷蔵倉庫や冷凍倉庫、危険品倉庫といった特殊倉庫の比率も高まってきた（沈紹基:2002）。しかし、こうした倉庫面積の拡大は貯蔵能力の増加をもたらしたものの、荷主企業の物流ニーズに要求される機能はなお十分に満たされてはいなかった。そこで、ここ数年に営業倉庫の機能と立地に大きな変化が起きたのである。つまり、従来の保管機能を中心とする“倉庫”から配送や流通加工を中心機能とする“流通センター”へと転換する動きが活発になってきたのである。この動きにともない、各都市は流通センターを集約させるべく、巨額の投資をかけて郊外の高速度インターや空港、港など交通の利便性の高い場所における物流団地の区画・造成に乗り出したのである。

沈建民(2002)の調査結果によれば、2000 年から 2002 年にかけてすでに着工した、あるいは着工準備を始めた物流団地は 400 ケ所にもものぼり、そのほとんどが地方政府主導で進められているという。そのほかに、交通省主導で建設された 45 ケ所の大型トラックターミナルと鉄道省主導による 15 ケ所のコンテナターミナルも急ピッチで建設が進められており、「物流ブーム」が起きたと言われるほど熱気に溢れている⁷。

⁷ 中国の「物流ブーム」は物流団地造成以外のところでも現れている。例えば、2004 年までに物流専攻を開設している大学は 140 校に達し（物流マネジメント 56 校、物流エンジニアリング 84 校）、また社会人向けの物流研修コースはまさに氾濫状態を呈する。2001 年からスタートした

こうした「物流ブーム」の中で注目すべき点が二つある。一つは政府の物流産業振興政策で、いま一つは物流における潜在的利益に期待をかける物流専門企業の展開である。2000年に発表された第10次5ヶ年計画（2001～05年）では、物流配送業が重点的に発展させるべきサービス業として位置づけられた。これを皮切りに、2001年3月には国家経済貿易委員会、鉄道省、交通省、情報産業省、対外貿易経済協力省、民用航空総局の6省庁が連名で「わが国現代物流発展に関する若干意見」という通達（付録I参照）を発するなど、物流産業を振興するための一連の政策や施策が次々と打ち出された。これを受けて、地方政府も相次いで物流産業を新たな基幹産業として位置づけ⁸、地域の物流発展に関する中長期計画を策定するとともに、その中の重点施策として物流団地の企画と造成を積極的に推進するようになったのである。江蘇省を例にとると、同省は2005年までに14の総合物流団地の完成を目標としており⁹、そのうち5ヶ所はすでに竣工し供用されはじめている。もっとも、このような物流団地の乱開発に対して、重複投資で資源の無駄遣いが見られると指摘し、全国統一の企画が急務であると主張する声も出はじめている（王之泰:2002）。また、一部の開発業者は物流団地造成を装って、マンションなどの不動産開発を進めたといった問題も指摘されている。これを受けて、2004年から中央政府は物流団地の検査・整理に乗り出し、数多くの団地の閉鎖を命じた。

物流専門企業の動向についての詳細は2.3に譲るが、簡略すると、新興の民間物流専門業者、外資系の物流企業に加えて、従来の運送業、倉庫業も積極的に物流市場に参入し始めている。これらの物流業者は荷主企業に対して質の高い物流サービスを提供するために、便利な複合機能、例えば保管機能だけでなく、配送、在庫管理、流通加工、受発注処理などの機能をもつ物流拠点を求めるようになった。こうしたニーズに応える形で、地方政府は物流団地を整備し、物流企業の入居を誘致するにいたっている。また、現在地方政府の推進している物流団地の中には、民間系や外資系の物流企業の作った物流拠点を中核にしているところも少なくないという。宝供物流の蘇州物流基地が立地している蘇州唯亭総合物流団地、冠華実業（台湾系）の武漢物流基地の立地している武漢万商雲集商貿園は、その典型的な例である。

要するに、政府の物流産業振興政策と物流専門企業の事業展開は、直接2000年以來の物流団地造成ブームにつながったものと思われる。しかしなぜこの時期に政府も民間も物流産業に注目したのだろうか。ここ十数年の間に、大規模な投資によって物流リンクとしての交通網、物流ノードとしての倉庫や港湾などに関連するインフラは急速に充実し、物流能力の不足状態がずいぶん緩和されてきた¹⁰。例えば、全国平均道路密度は1991年の10.7キロ/

「物流師国家資格」の認定試験は受験者が殺到するほどの人気ぶりを誇っている。

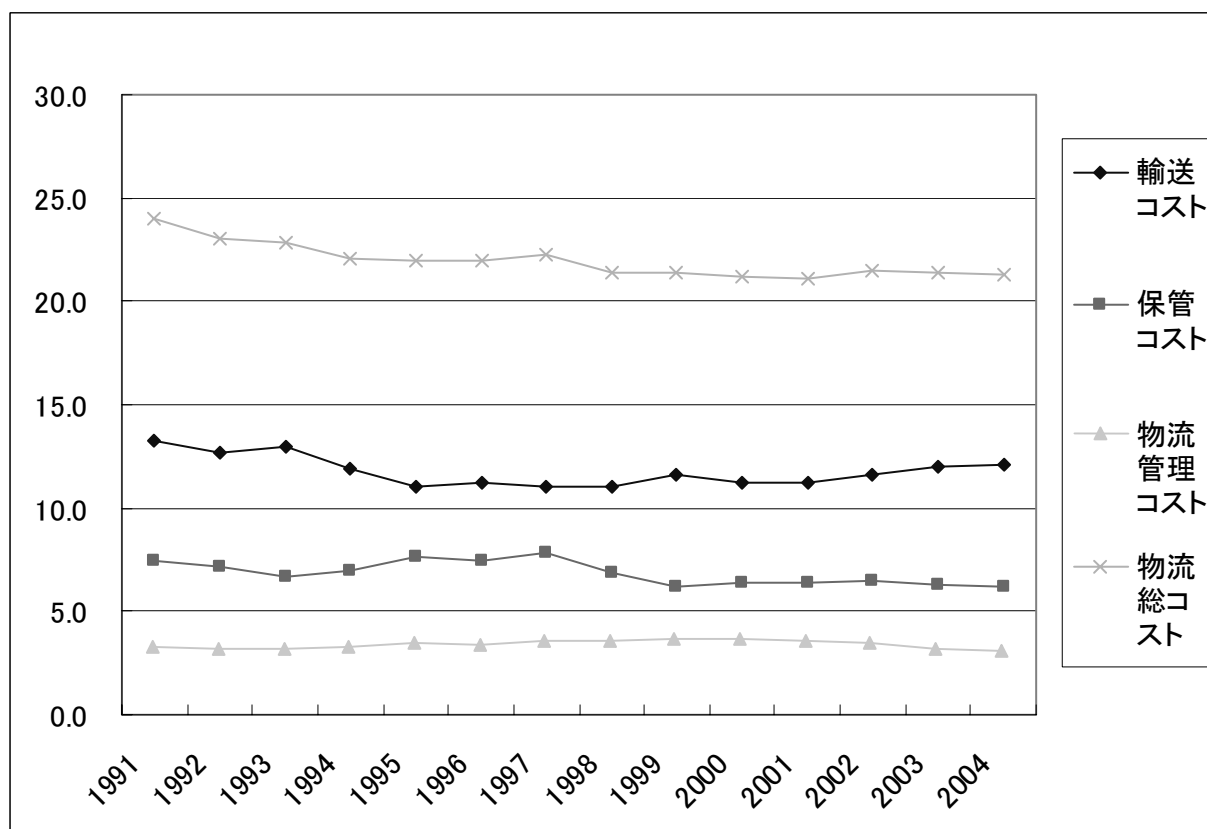
⁸ 物流産業を基幹産業と明確に位置づけた都市は、深圳市、上海市、北京市、天津市、広州市、廈門市、武漢市、邯鄲市、蕪湖市、蘇州市である。（『中国物流年鑑』2002年版 pp.30~31, pp.179~217を参照されたい。）

⁹ 江蘇省の14の総合物流団地は以下の通りである。南京・鎮江・揚州地域の①南京龍潭港総合物流団地、②南京王家湾総合物流団地、③南京空港物流団地、④鎮江港総合物流団地、⑤儀征石油化学物流団地。徐州・連雲港・塩城・宿州地域の⑥徐州淮海総合物流団地、⑦連雲港港湾総合物流団地。蘇州・無錫・常州・南通・泰州地域の⑧蘇州唯亭総合物流団地、⑨蘇州港総合物流団地、⑩無錫錫北総合物流団地、⑪江陰港総合物流団地、⑫常州新区総合物流団地、⑬南通港総合物流団地、⑭泰州港総合物流団地。

¹⁰ 中国の代表的な物流学者ら、たとえば陳家林、丁俊發、王之泰、吳清一などは中国ではすでに物流の量に対応できる物的条件（道路、港湾、倉庫）を有するに至ったとの見解を示している（陳,2000「中国物流發展戰略与物流体制改革」（インターネットサイト『物流連盟網』ダウンロード日：2003年5月7日 <http://www.chinawuliu.com.cn/papers/content/3-08-4.asp>）、丁2002「物流經濟学与新的經濟增長点」『2002年中国國際物流論壇論集』、王2002「把物流企画放在物流發展の優先位置」インターネットサイト『物流連盟網』、ダウンロード日：2003年5月7日

百万平方キロから 2004 年の 19.5 キロ/百万平方キロに増強された。国道幹線の平均混雑度も 1995 年の 0.76 から 2002 年の 0.52 に改善が見られた¹¹。にもかかわらず、社会全体の物流効率にしても、企業の物流コストにしても、大きな改善効果は見られないままである。米 Morgan Stanley 社は 2002 年に『中国物流報告』を公表し、その中で 2000 年の中国における物流総コストは 2,150 億ドルにのぼり、当年の GDP の 20%にあたるという推計結果を出した。この比率が正しいとすれば、日本やアメリカよりおよそ 10 ポイントも高いため、中国の社会全体の物流効率は極めて低い水準にあると言わざるをえない。Morgan Stanley 社の推算是、根拠や計算方法などが曖昧で信憑性に疑問が否めないにもかかわらず、中国では広範にわたる支持を集めた。このことは、物流効率が悪く物流コストが高いという認識において社会的な合意があることを反映していると言えよう。また、中国物流と購買联合会（CFLP）の統計発表によると、2004 年度の物流社会物流コストは依然として 21.3%と高水準にとどまっており、物流活動の効率改善はあまり進んでいないことがうかがえる（図表 4-7）。

図表 4-7.中国の社会物流コストと GDP の比率（%）



（出所：『中国物流年鑑』2005年版）

(<http://www.chinawuliu.com.cn/papers/content/2103-1-26.htm>), 呉 2003「中国物流發展及有關政策建議」(インターネットサイト『物流連盟網』, ダウンロード日: 2003年5月7日
<http://www.chinawuliu.com.cn/papers/content/2103-1-66.htm>), 國務院發展研究センター2001「中国産業發展現狀及前景」(『中国經濟時報』2001年5月9日付)。また、『中国交通年鑑』2000年版 p.31。および2001年4月に交通省が発表した『公路、水路交通結構調整意見』p.7.において同様な認識が示されている。

¹¹ しかしながら、2002年から道路の混雑度は再び悪化傾向が見られる。これは2002年から急速な乗用車普及に起因すると思われる。

社会的に物流効率が低い水準にとどまっていることについて、さまざまな原因が指摘できよう。たとえば、交通網の充実により地域間の幹線輸送の生産性が向上するが、域内配送が非効率であるがゆえに、幹線輸送の生産性改善による効果は打ち消されてしまう。この場合、幹線輸送と域内配送を連結するノードの近代化、合理化、システム化が重要となってくる。物流団地のブームはまさにこの要請に応えるものと言えよう。

しかし、物流団地の整備は社会的物流効率の向上にただちに結び付かない。何よりも物流専門業者の経営努力に負うところが大きいと思われる。社会的物流コストが高いのは、物流専門業者の技術や設備の立ち遅れにも起因するが、逆に言えば、経営革新を通じて効率を改善すれば、物流専門業者に大きな利益をもたらすチャンスも大きく潜んでいるのである。この潜在的利益に着目して、近年、数多くの物流企業が新たに誕生するとともに、従来の交通部門の運送企業、流通部門の下部機構であった運送・倉庫業もさまざまな取り組みを行っているのである。

2.2 近代化を目指す種々の物流専門企業

交通網や物流団地といったインフラが整備されても、それだけで物流ができるわけではない。インフラを利用する輸配送や荷役、在庫管理などの事業活動があって、初めて物流が成立する。こうした事業の担い手は物流専門企業である。もっとも荷主企業が自ら物流活動を行う、いわゆる自社物流の場合もあり、しかも自社物流は中国で大きな比重を占めているが、この点についての説明は次節に譲る。

現在、中国の物流専門業者はその所有形態により以下の三類型に大別できる。つまり、〈1〉計画経済時代に国有交通部門と流通部門の傘下にあった従来の運送業、倉庫業、〈2〉民間の物流専門業者、〈3〉外資系物流専門業者、の三つである。

2.2.1 国有物流企業

国有の交通部門と流通部門の傘下で設立されていた運送業、倉庫業は、歴史的な蓄積を理由として、今日においても最も物流アセットを掌握しており、大企業も多い。たとえば、交通省傘下の中国遠洋運輸集団、中海集団、中国長江航運集団、中港集団、旧対外経済貿易協力省傘下の中外運集団、旧物資省傘下の中国物資儲運総公司、旧商業省の華運物流実業公司¹²、鉄道省、上海交運集団などはその代表格である。そのほかに、地方政府傘下の運送業、倉庫業も多大な物流資源を所有している。中国物流と購入連合会によると、全国営業倉庫の90%は国有流通部門の傘下にあるという¹³。

かつて物資の計画輸送と計画保管の執行機関であったこれらの企業は、市場経済への移行過程で、段階的に近代的物流専門企業への転換を図ってきた。この転換はサービス内容の改革から始まったのである。1992年から旧商業省所属の北京、上海、広東、杭州の商業儲運公司、旧物資省所属の無錫、石家荘の物資儲運公司是、全国で初めて庭先渡し慣行を改め、顧客に対する配送サービスを試験的に導入した。しかし、従業員の意識改革を徹底しておらず、また配送サービスに関する運営ノウハウも欠如していたため、十分な効果を挙げる事ができなかった。当時、これらの企業に対して海外から立体自動倉庫や自動仕分け機などの先端物流器機も取り入れられたが、バーコードがまだ普及していなかったため、一度も使用されることなく、放置されたままだったという。したがって、このときの配送サービス導入の試みは大きな広がりには至らなかったのである。

倉庫業の挫折とは対照的に、輸送業の取り組みは一定の成果を挙げた。1997年に「五定列

¹² 1993年4月に旧中国商業儲運総公司（旧商業省所属）を改組して設立した。中国で物流と冠する企業の第一号とされる。

¹³ 『中国物流年鑑』2002年版 p.117

車」と名付けられた鉄道貨物運送サービスが始められた。「五定列車」の「五定」とは貨物列車の①発着駅、②ルート、③列車番号、④発着時刻、⑤運賃を固定することである。これによってダイヤによる貨物列車の定時運行が行われ、定時性という鉄道貨物運送の本来の優位性がはじめて発揮できるようになった。この「五定列車」サービスはスタートして以来、順調に発展し、1997年の52路線から2001年の79路線まで増え、鉄道貨物運送の看板商品となっている¹⁴。また、鉄道省傘下の中鉄聯合物流社は2004年4月から北京―上海間のDouble Stack Train（二階建てコンテナ貨物列車）の運営を請け負い、華北・環渤海経済圏の企業と華東・長江デルタの企業の間ドア・ツウ・ドアの複合一貫輸送サービスを提供している。このサービスは快速・安全・安定・低コスト・大量輸送といったメリットがあり、顧客企業から支持を集めることに成功している。この成功を受けて、同社は同様なサービスを北京―広州、上海―ハルビン、北京―ウルムチ、上海―広州間の線路に広げていく予定である。

一方、交通部門傘下のトラック企業は、1980年代以来叢生した個人トラックによって大口貨物の貸切り運送の大半を奪われたため、「快件貨運」という呼び名の新しいサービスを導入し、活路を見出そうとした。これは不特定多数の都市間小口輸送需要を対象として定期・積み合せといった輸送形態でサービスを提供するものであり、日本の特積み事業（特別積み合わせ事業）に相当すると思われる。1999年に交通省は傘下の18社トラック企業を「快件貨運」のテスト企業に認定し、営業許可を出した¹⁵。このサービスは、短距離から中・長距離へと路線が増加し、両端の集配、ダイヤ運行、迅速性と安全性の確保といったサービスの質が徐々に高まってきており、現在では都市間の貨物輸送の重要な手段として定着するに至ったのである。

国有の郵政総局、鉄道省、民航総局は自らの完備したネットワークを活用して、いち早く宅配業に進出した。それぞれの傘下で、EMS、中鉄快運、民航快遞が設立され、宅配業界で大半のシェアを獲得することに成功した。

都市部の小口貨物運送の担い手としては、上海などの大都市でサービスを開始した「貨物タクシー」が代表的である。これは1999年上海大衆交通集团股份有限公司によって初めて導入され、たちまちその便利さと手軽な料金で企業のみならず一般消費者からも強い支持を集めることができた¹⁶。

こうしたサービス面からの革新は、徐々に技術面や組織面の革新へと進展していった。たとえば、倉庫業ではフォークリフト、パレット、ラックなどの機器が普及し、コンピュータによる在庫管理も多くの企業で採用されている。また一部の倉庫では立体自動倉庫に改造さ

¹⁴ 大出一晴の調査によれば、「五定列車」は定時貨物輸送サービスとして高く評価された。しかしながら、上海などの沿海港湾から内陸への貨物は比較的運行されているが、内陸→内陸あるいは内陸→港湾といったルートは貨物量の集荷が難しく、スケジュール上は存在するものの運行していないダイヤも存在する模様である。ただし、運行さえすればスケジュール通り走行しているという評価が多いという（大出一晴(2002)「近年の中国国内輸送の進展」『MHジャーナル』229号、日本MH協会）。

¹⁵ 18社のテスト企業は以下の通りである。浙江杭州長運集団公司、遼寧北方快速貨運集団有限責任公司、北京零担運輸公司、江蘇常州市飛龍快件運輸有限公司、四川綿陽市公路運輸服務站、廣東威盛交通實業有限公司、天津市大畢莊貨運站、江西道路快運有限責任公司、安徽合肥汽車運輸總公司、河北省快速貨運有限公司、広西南寧汽車運輸總公司、福建省汽車運輸總公司、上海大衆交通集团股份有限公司、山東省快速貨運有限公司、吉林吉運集団快貨運輸公司、黒龍江省龍運貨運代理股份公司。

¹⁶ 「貨物タクシー」は、中国語で「貨運出租車」と言い、一般タクシーと同じように電話予約もできるし、街で手を挙げて拾うこともできる。料金水準は上海の例を言えば、5キロまで300円前後、5キロを越えた分1キロ当たり30円位で、一般タクシーよりやや高い程度である。家電や家具などの宅配や企業の臨時配送などに使われる例が多かったが、最近、大手メーカーや問屋との長期契約に基づく市内配送が増える傾向にあるという。上海ではすでに1万台以上の「貨物タクシー」トラックが運行している。

れたのである。南開大学現代物流研究センターと国家発展と改革委員会経済運行局の共同調査によると、立体倉庫と自動化倉庫の比率は年々高まってきており、食糧、医薬品、自動車部品、化学などの分野で専用倉庫の使用率も高まっているという¹⁷。トラック業では、車両の有蓋化が進み、冷蔵・冷凍や防振などの特殊機能を備える車両も増えてきた。また GPS 技術を使って貨物追跡システムを立ち上げる企業もすでに珍しくないという¹⁸。

そして近年、一部の国有物流会社は、自らの倉庫や実運手段といった既存資源を再編し、これをベースに顧客企業に対して総合的な物流サービスを提供しようとする動きを顕著に見せている。この場合、会社（グループ）の一部の優良資源を統合し、同時に外部の物流資源を必要に応じて活用することにより、一貫物流サービスの提供を目指す新企業を立ち上げる例が非常に多く、中海物流、中遠物流、中外運物流、中鉄物流、中儲物流、中集物流、上海友誼集団物流、交通物流、中郵物流、招商物流¹⁹などはその代表格である。中海物流は現在、全国にめぐらされているネットワークを活かし、IBM、ノキア、三洋電機、東芝、三星、ミノルタ、華為、聯想などの大手メーカーの保管、在庫管理、幹線輸送、域内配送、通関といった複数業務を一括して請け負うに至った。上海友誼集団物流は、ユニリーバと長期的提携関係を結び、ユニリーバの物流個性に合わせて輸送、保管、配送から流通加工、情報処理まで多機能の物流サービスを提供している。中遠物流は北京ジープ自動車有限公司にミルクラン型部品集荷配送サービスを提供している。招商物流は中国ビールメーカー最大手の青島啤酒社に戦略的ロジスティクス・パートナーと位置づけられ、同社に先進的なセンター運営、幹線輸送、末端配送などを含む複合的サービスのプロバイダーとしての役割を果たしている。こうした先鋭企業は、まだ発展途中とはいうものの、限りなく 3PL 型物流企業に近づいていると思われる。

しかし、こうして積極的に近代化を図る国有物流企業は、全体としてまだ数少ない。多数の国有物流企業は旧態依然で、単一で基礎的な物流活動しか行えず、設備も技術も立ち遅れている。これらの国有物流企業は、新興の民間企業と外資系の攻勢を前に、次々と業績低迷を余儀なくされている。今後、これら国有企業のもつ物流資源は、先鋭企業によって吸収され、再編・再生されるものと期待されている。もっとも、近年になって、大型国有物流企業同士による提携はますます活発化しつつあり、その動向が注目される。例えば、2004 年 10 月に、中国遠洋運輸集団、中国東方航空公司、中国貨物航空公司の 3 社は共同出資によって、上海東方遠航物流有限公司を設立した。この会社は資産総額 12 億元にのぼり、事業内容が混載取扱、荷役、保管、中継輸送、集荷、配送、通関などに多岐にわたり、しかもこれらの活動を一体的に行うことができる。また、郵政総局傘下の中郵物流と鉄道省傘下の中鉄行包は 2004 年に共同で、新時速運通公司を設立して、郵便貨物専用の列車を運行し始めた。

2.2.2 様々な民間物流企業

民間物流専門企業は、三類型の中でもっとも活力があり、もっとも成長が速い。特に参入障壁が低いトラック業では、企業数にしても、所有トラック台数にしても、国有企業は 1% 以下に落ちてきている。この現状を統計データから確認することができる。図表 4-8 は 1990 年から 2001 年までの営業トラックの推移を示したものである。注目すべきことに、トラック台数と総トン数は 1990 年から 98 年にかけて縮小の一途を辿っていたが、99 年は前年比でそれぞれ 32 倍と 16 倍と驚くほどの増加を記録している。実はこれには理由がある。1998 年までの統計は国有のトラック企業のみを対象とし、民間のトラック業者は含まれていなか

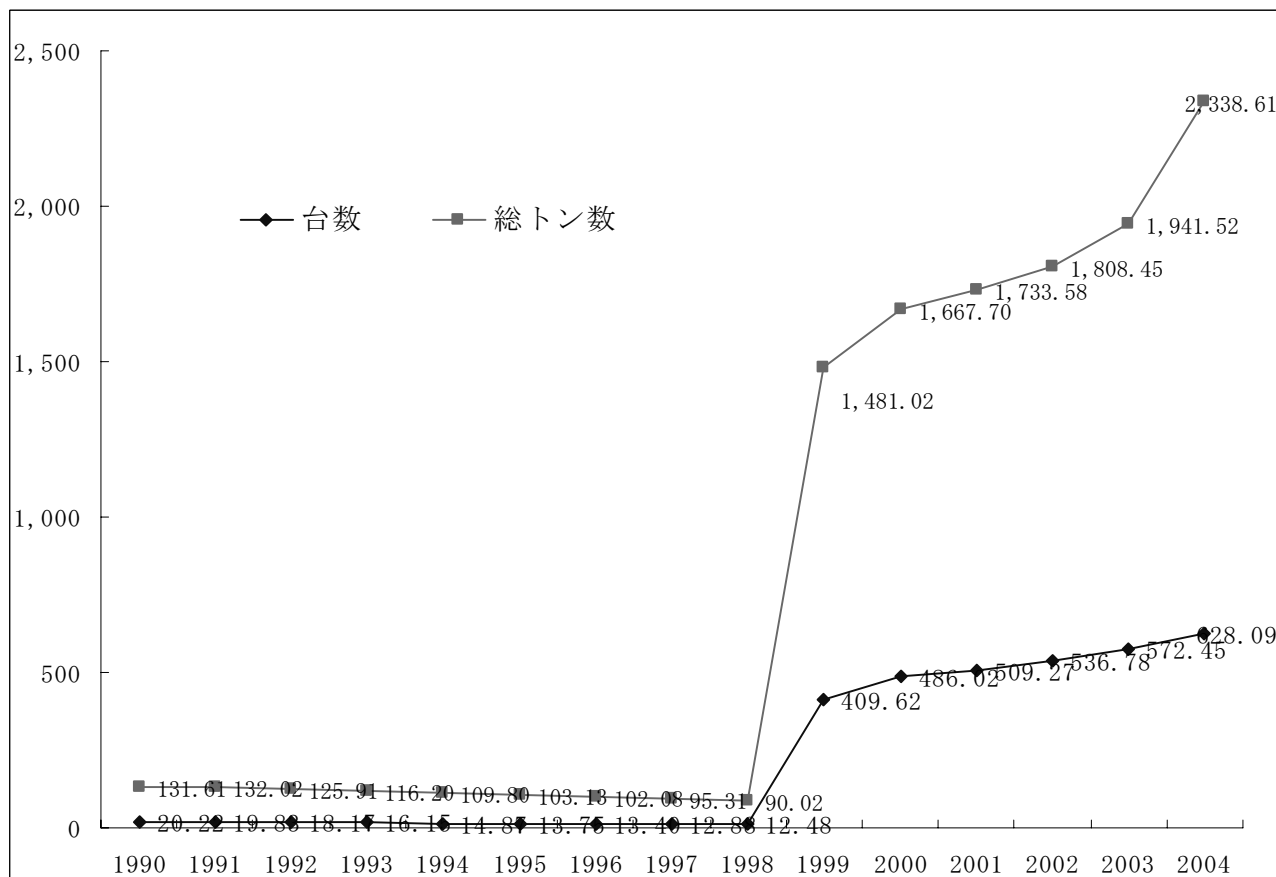
¹⁷ 『中国現代物流発展報告』2005 年、p.49

¹⁸ これらの記述は、『中国物流年鑑』2002 年版 pp.115-117、『中国交通年鑑』2001 年版 p.130 と 2002 年版 p.124 に依拠する。

¹⁹ これら企業の母体はそれぞれ、中国海洋運輸集団、中国遠洋運輸集団、中国対外貿易運輸集団、鉄道省、中国物資儲運総公司、中国集装箱運輸集団（中国コンテナ運輸）、上海商業儲運公司、交通省、国家郵政総局、招商局（香港）である。

ったが、1999年からの数値はすべてのトラック業者を含めたものに改めたからである。この統計データは、国有トラック企業が低迷し、民間業者が増加していったという事実を示しているのである。

図表 4-8. 営業トラック台数および積載総トン数の推移（万台、万トン）



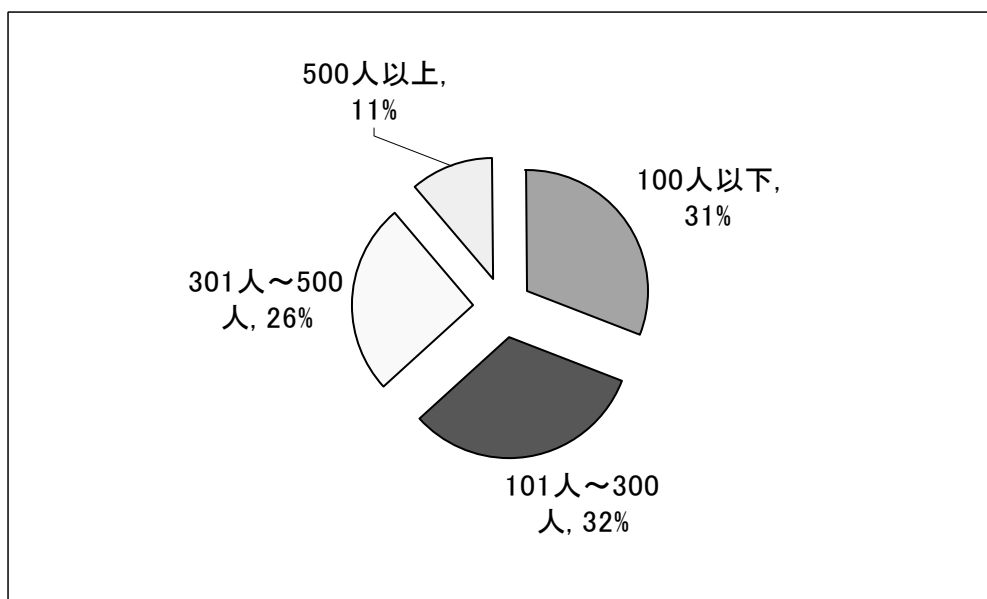
注：1999年以前は交通部門の国有運輸企業保有のトラックのみのデータであるが、1999年以降から全ての営業トラック。

（出所：『中国統計年鑑』各年版より筆者作成）

これらの民間トラック業者の大半は、所有台数が一台から数台までの個人経営という形態を採っており、その結果、トラック業界はきわめて分散化、零細化の状態となっている²⁰。2002年末の時点で、全国のトラック業者数は340万社にのぼり、1社当たりのトラック所有台数はわずか1.4台に過ぎなかった。2004年になると、1社当たりのトラック台数は3.7台になり、若干の規模拡大の傾向が見られるものの、営業トラック業界全体は依然として極めて分散している状態にある。中国営業倉庫協会（中国倉儲協会）の実施した第五次中国物流市場調査によると、9割近くの物流企業は500人以下の規模で、また南開大学現代物流研究センターの実施した第三次中国現代物流市場発展調査によると、6割強の物流企業の試算総額が1000万元以下にとどまっていることがわかる。（図表 4-9、図表 4-10）

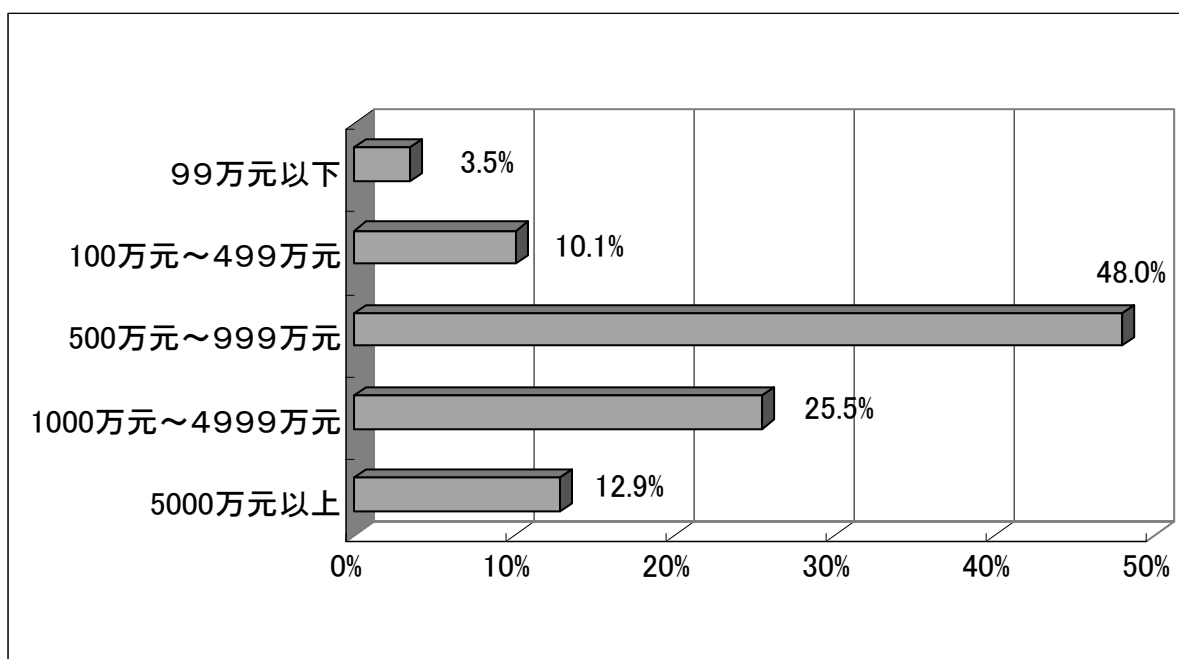
²⁰ 個人経営のトラック業者は、中国で「運輸个体戸」と呼ばれる。日本では所有トラックが5台に満たないと営業できないといった規制があるが、中国ではこのような規制はないため、比較的に入参しやすい業種とされる。

図表 4-9. 中国物流企業の規模



(出所：「第五次中国物流市場需給状況調査」2004より作成)

図表 4-10. 中国企業の資産規模



(出所：「第三次中国現代物流市場発展調査」2005より作成)

小規模トラック業者が大量に生まれてきたことにより、不足していた輸送能力は大きく増強され、さらに需要を上回るに至ったと指摘されている(翁心剛 1999:p.19)。そこで近年になって、零細規模トラック業者は生き残るために、料金を抑えて大手物流企業の備車となったり、特定の荷主事業者や利用運送業者に下請けとして付属したりする傾向を強めている。

また、都市部において、市内で軽トラック、三輪車や人力車などを使って、宅配を営む業者も数多く出てきている。これらの業者においては、カバーできる範囲がおよそ限定され、貨物管理もシステム化されていないため、サービスの安全性と確実性にまだ問題が多い。に

もかわらず、それらは徐々に市民にとって身近な存在となりつつある。そして近年では、インターネット通販の宅配手段として利用されることが多い。この場合、地元の宅配業者は通販会社に宅配送業務を一括委託される大手物流会社から市内配送を請け負う形となるのである。また、近年、幾つかの宅配業者は急速に成長を成し遂げている。例えば、申通、順風、宅急送、小紅馬快通、大田快通、天天なども挙げられる。

一方、零細過多の民間業者の中から、競争力の強い近代的な物流企業がすでに出現している点は注目に値する。広州の宝供物流企業集団有限公司（以下、宝供）と天津の大田集団有限責任公司（以下、大田）はその中でも代表的な企業である。そのほかに、南方物流有限公司、保運物流有限公司、上海炎黄在線物流有限公司、珠海九川物流有限公司なども注目を集めている。

広州駅の元職員が 1992 年に設立した小さな貨物運送取次会社に起源をもつ宝供は現在、全国で 6 つの支社と 43 の営業所を擁し、50 社余の多国籍企業中国法人と 20 社余の中国現地系大型メーカーに総合的な物流サービスを提供している。2000 年には CFLP より「中国物流モデル基地」との称号を授与され、この称号を授与された第一号物流企業である。

同社が大発展をもたらしたきっかけは、1994 年に米 P&G 社広州法人と取引を開始したことである²¹。P&G に運送サービスを提供する過程で、絶えず改善を要求されると同時に、さまざまな技術指導も受けてきたという。

たとえば、P&G の指導下で、現業部門ではまず現実の物流の流れに基づく標準工程(SOP)を策定し、これを基盤としてそれぞれの作業標準を定め、それを従業員に徹底させる。この方法は他の顧客企業の物流業務にも適用され、物流サービスの安定性強化に大きく寄与した。また品質管理についても、P&G の要求する厳しい基準を満たすために、品質管理のシステム化を図った。まず 19 項目のチェックポイントを抽出して、各項目の具体的な基準を明記する『品質管理ハンドブック』を作成し、全員に配布する。これによりそしてすべての業務の品質を最初から最後まで厳格にコントロール下に置くことを目指している。2002 年、当社は貨物破損率を 0.01%以下まで低下させることに成功した。P&G との関係について、創業者の劉武氏はこう述べた。

「P&G はわれわれを大きく前進させた顧客企業であり、さまざまな物流のノウハウを教えてくださいました。」

宝供は、P&G との付き合いを通じて獲得した能力をテコに、業容の拡大に邁進し、利用運送業者から 3 PL 型物流企業に進化することに成功した。つまり、運送・保管といった基礎サービスを提供するのみならず、顧客企業の物流システムの企画や改善提案までを含めたトータル物流業務を一括で遂行できるのである。電器メーカーの TCL はかつて支払物流費が売上高の 2.7%を占めたが、宝供に包括的に物流業務を委託し、宝供の改善提案を受け入れたため、その比率を 2.2%に引き下げることに成功したという。

宝供の発展過程について特筆すべき点は、情報システムの構築である。P&G から物流情報の提供が不十分とたびたび指摘された宝供は、1997 年から巨額を投じて段階的に情報システムの整備を行ってきた。現在、内部のイントラネットを完備し、さらに 9 割以上の顧客企業との間に、EDI（電子情報交換）を実現するようになっている。宝供内部の関係者だけでなく、顧客との情報共有化をすすめ、顧客は 24 時間いつでも貨物を追跡することが可能となっている²²。

一方 1992 年に誕生した大田は、国際空運フォワーダーから出発し、現在、国際・国内速達事業を中核とする近代的な物流企業に脱皮している。同社は全国で 69 の支社を設立し、

²¹ 宝供という社名は、P&G 社（中国語の表記：「宝潔」）の商品を供給するという意味から来たという。

²² 宝供社に関する記述は、「劉武和他的宝供」（『中国国際物流』2003 年第 3 期）より抜粋。

126 の都市に拠点をもち、北京・上海・深圳の拠点をハブとするネットワークを形成しており、建設中のものを含めて 10 万 m² の近代的な保管施設と 770 台の各種配送トラックを保有している。また北京で大型ホーム・コンピュータを設置し、全国拠点とのオンライン化を実現している。顧客企業に対して、24 時間の貨物追跡情報を提供できる体制が整っているという。

大田の速達事業の成長は、米 FedEx 社との提携関係に負うところが大きい。FedEx の中国市場におけるパートナーとして、大田は FedEx 社から人材を迎え入れるなど、積極的に FedEx の経営理念や運営ノウハウを吸収してきた²³。

大田の高効率な速達ネットワークは物流市場で高く評価されている。それをコア・ビジネスとしながら、同社はさらに提案型の総合物流サービスを積極的に顧客企業に提供するようになった。2001 年に米モトローラ中国法人の移動通信設備の全国配送業務を一括受注した際、大田は後方倉庫、配送センター、輸送機関、配送条件を含むトータル物流システムをモトローラ側に提案した。この提案の実施により、モトローラは当初の予算より 15~20% の物流費を節約することができた。現在、モトローラ以外にも、三星電子、パイオニア、華為電子、天士力製薬といった有力企業から全国輸配送業務を委託されている²⁴。

宝供と大田の成功事例からも分かるように、零細過多の民間物流業者の中から、強い競争力をもつ近代的な物流専門企業が現れてきているのである。これらの物流専門企業には、外資系企業から先端物流技術を吸収しつつ高効率の運営システムと広域ネットワークを構築し、顧客企業に総合的な物流サービスを提供するといった特徴が顕著に見受けられる。

2.2.3 日系物流企業の取り組み、その他外資系物流企業

1988 年まで、中国は物流産業への外資進出を厳しく制限していたが、その後段階的に開放され、1999 年末の時点で、外資系のトラック運送業者だけで 1000 社を超えたという（丁俊發:2002）²⁵。FedEx（米）、UPS（米）、APL（米）、DHL（独）、TNT（蘭）、ドイツポスト、嘉理物流（香港）、佐川急便（日）、山九（日）、日通（日）、日新（日）、Tibbett-Britten（英）、Maersk-Sealand（デンマーク、米）などの国際大手物流企業は、中国でさまざまな物流サービスを展開し、中国物流市場において次第にプレゼンスを高めてきた²⁶。

FedEx の宅配サービスは、2002 年末の時点で中国の 220 都市をカバーし、売上高は進出以来年平均 30% と極めて高い伸び率を維持してきた。日本の山九物流株式会社は、中国で 20 箇所の拠点を設け、松下電器グループをはじめ、多数の日系企業から物流業務の一括委託を受けており、さらに台湾系や韓国系企業を対象に、取引先の拡大を図っている。米 APL 社の現地法人である美集物流有限公司は全国で 12 の子会社を設立し、ほぼすべての物流分野に進出してきた。日通・三菱商事連合は中国に 107 の拠点があり、日系メーカーの物流ニーズに応えるべく、在庫管理や輸送といった基礎サービスのみならず、JIT（ジャスト・イン・タイム）方式の配送を導入するなど、高度な物流サービスを提供して差別化を進めている。シンガポール系の上海招新物流有限公司は、全国ですでに 100 本のトラック路線便を運行し、順調にネットワークを拡大している²⁷。

21 世紀中国総研の調べによると、2005 年初頭に在中国日系物流企業の数 は 480 社余に上る（付録 VII 参照）。日系物流企業の現状とこれまでの事業展開の経緯から、以下のような特徴

²³ 1999 年、大田は FedEx と「大田連邦速達有限責任公司」という合弁企業を設立した。それまでは大田は FedEx のパートナーとして、中国主要都市で速達業務を請け負っていた。

²⁴ 大田社に関する記述は、『中国物流年鑑』2002 年版 pp.456-459 より抜粋。

²⁵ 外資系トラック運送業者のうち、半数以上は香港系で、香港と大陸の陸運を担っている。日系と米系はそれぞれ 70 社余あるという。

²⁶ 外資系物流企業はほとんど合弁の形をとっていたが、WTO 加盟を受けて 2004 年 12 月より資本比率に関する規制が撤廃され、外資系の進出は加速している。

²⁷ これらの外資系物流企業に関する記述は、各社のホームページにおける記載に依拠している。

が見てとれる。

1 番目として、主な顧客企業は同じ日系の製造業・流通業であること。いわば、中国におけるジャパンニーズマーケットを中心に営業を展開している。その中で、荷主企業の中国進出に追随して、いわゆる同伴進出の形で中国に行った企業も少なくなかったのだ。

2 番目に、1 番目の特徴に関連するが、ここ 5、6 年間、顧客企業のニーズ変化に対応して、日系物流企業は、従来の海運や航空のフォローディング、保税倉庫、保税輸送といった対日貿易関連の水際的な業務から、中国国内の幹線輸送、保管、配送、センター運営、流通加工などへと、事業範囲を広げ、サービスの多様化を進めてきている。その背景には、日系荷主企業は現地調達（仕入）、現地販売を拡大してきていることが大きな要因として挙げられる。ただ、主な顧客企業は日系企業が占めていることに変わりはない。

3 番目に、現地系物流企業と比較して、一般に日系物流企業はリードタイムの安定性、スピーディな情報提供、温度別管理をはじめ、様々な業務品質の面で優れており、日系荷主企業のきめ細かなニーズに対応できる一方で、コスト・料金水準の面においては大きな劣位がある。また、拠点不足・アセット不足・ネットワーク未完成・免許不足という点も日系物流企業の市場開拓の妨げとなっていることが否めない。実際、多くの日系物流企業は、地元業者と連携しながら、受託業務を遂行しているのは実態である。

日系荷主企業と日系物流企業との関係という観点からみると、依然として、日系荷主企業は日系物流企業を利用する比率が高いが、中国国内市場の競争が激しくなるにつれて、コスト削減のため、現地系業者に切り替えるケースもだんだん増えつつある。また、現地系業者の技術水準・業務品質は確実に向上していることもこうした乗り換えを促す大きな要因と言えよう。しかしながら、この物流業務アウトソーシングの現地化が進展していると同時に、別の傾向も見受けられる。即ち、複数の現地法人を設立している日系企業はこれまで、物流業務が各生産拠点・営業拠点に分散していたが、それを統合して、特定の日系 3PL 業者に一括委託するということである。近年、多くの大手企業の物流子会社・系列会社が相次いで中国進出を行っている理由はまさにここにあると思われる。例えば、松下電器物流、東芝物流、三菱電機ロジスティクス、ホンダ・エクスプレス、バンテックなど挙げられる。

昨今、多くの日系物流企業は自らの弱みである高コスト、少ない拠点数、免許不足などを克服すべく、様々な取り組みを行っている。免許不足について、中国 WTO 加盟後の規制緩和の流れの中で大きな問題にならないが、拠点数が少ないままでは、サービスの広域性を確保できないので、顧客企業に見放される恐れがある。従って、日系物流企業は沿海部だけでなく、内陸部にも積極的に拠点を新設したり、M&A を繰り返したりして、拠点網の構築に積極的に取り組んでいる。この中で、とくに注目すべきなのは、総合商社の動きである。

例えば、三菱商事は 2005 年 6 月に日本通運と提携して、両社の中国における物流事業を全て統合。両社の拠点を合わせて 107 ヶ所となり、日系として最大規模となり、現地系大手と比べても遜色ない。

伊藤忠は鉄道省の傘下企業と合弁企業（中鉄伊通物流）を設立し、鉄道・トラックによる幹線輸送を手掛ける一方で、台湾系の手順物流企業・頂通にも資本参加し、同社の 70 ヶ所のセンターと末端配送の強みを活かそうとしている。このうえで、伊藤忠は傘下の物流企業 9 社のサービス体制と情報システムの統合に着手した。つまり、9 社のいずれでも中国全土の輸送一括見積もりを提供したり、注文を受けたりする「ワンストップサービス」をはじめた。また九つの会社の情報システムの共通化に乗り出した。現在、伊藤忠グループの物流事業の売上は 100 億円規模に達し、2007 年にこれを倍増する計画である。

住友商事は地元の物流企業と合弁（重慶住商雲信物流）を作り、沿海部と重慶を結ぶ自動車部品物流事業に乗り出した。つまり、沿海部の部品メーカー 40 社から天津・無錫・深圳にある 3 ヶ所のセンターに集荷。スズキやフォードの生産スケジューリングに合わせ J I T（ジ

ヤストインタイム)でトラック輸送し納入する。輸送日数は2～4日に短縮できた。電装品など高度な部品を生産できる部品メーカーは上海や広州などに集中している。これまでは輸送途中で破損したり納期が遅れがちであったが、住商に委託すればコストを平均2割前後低くでき納期も安定する。

住友商事は佐川急便と共同で「北京住商佐川急便物流」を設立。北京と上海2都市で小口宅配業務を日系企業中心に展開。料金は地元業者とほぼ同じである。上海・北京間の配送は30時間内で納品。また、住友商事は中国華南地域、ベトナム、ラオス、タイ間を陸路輸送するための物流センターやトラックを整備した。また同社が日本通運と共同で開設している上海一博多間の海上シャトル便、釜山シャトル便は有名。輸入貨物を博多港に集約し、内航貨物船やJR貨物の全国輸送網を利用し小口配送する。中国の荷主工場や釜山の物流センターでJRコンテナに貨物を梱包、そのまま博多経由で各地に輸送する。

三井物産は今年、香港の物流最大手、バルトランス・ホールディングスに資本参加(20%出資)、提携関係を強化。バルトランスは中国大陸で14ヵ所の大規模物流拠点をもつ。また、三井物産は03年に中郵物流と提携関係を結んだ。三井物産は、釜山港に大規模な物流センターを設け、中韓一韓日の海運網を駆使し従来より1割以上安い価格で国内各地に中国からの輸入品を配送する。具体的には、中国各地からの積み荷をいったん釜山に集め、保税で保管し、荷主企業の出荷指示に従って包装・検品し、仕向け地別に最適な地方港経由で配送する。中国製品は従来、東京、大阪などの主要港に陸揚げ後、国内物流センターで保管、長距離トラック輸送することが多かった。

外資系物流専門企業の進出は、中国の物流産業に先進の物流技術を持ち込み、現地系企業の成長を促すような強い刺激を与えている。この点は、上記の宝供と大田の事例からも見て取れる。例えば宅配というサービスは、FedEx、DHL、佐川急便が相次いで中国で展開し、そのノウハウを中国側のパートナーに伝授しているという²⁸。また、3PL(サードパーティロジスティクス)の理念も外資系物流企業によって導入され、徐々に広がりつつある。多くの外資系物流専門企業は、一方では顧客企業の物流業務を一括で引き受け、他方では中国現地の物流資源、例えばトラック業者や倉庫などをコーディネートすることによって物流業務を遂行する。Tibbett・Britten社と香港のHutchison・Whampoa社の合弁で設立された和黄天百物流有限公司は、北京などの地域でスーパーマーケット・チェーンから店舗配送業務を委託されているが、利用するアセットの大半は現地系の物流業者のものであるという。この場合、依拠するのは優れた管理運営技術にほかならない。

以上の三類型の物流専門企業のほかにも、大手荷主企業が自前で物流子会社を作るケースがわずかながら出てきた。たとえば、家電メーカーの科龍と小天鷲が中遠集団と合弁で設立した安泰達物流有限公司はその一例である。そのほかに、海爾、青島啤酒、上海宝山鉄鋼、上海GM、紅塔集団(タバコメーカー)、上海百聯(流通業最大手)、北京物美(スーパー大手)、国美(家電量販店)、蘇寧(家電量販店)も自らの物流子会社・系列会社の設立に取り組んでいる。そして、後に詳述するように、中国の現地メーカーにおいては、自社物流が依然として大きな比重を占めている。今後、物流業務のアウトソーシングの傾向が強まる中で、大手メーカーの物流アセットが物流専門企業に編成される可能性が大きいと思われる。しかし、現段階では、メーカー系の物流専門企業はまだ大きな存在となっていない。

以上の考察から、中国物流専門企業の次のような特徴が見て取れよう。すなわち、国有の運送企業と倉庫企業が計画輸送・保管から商業輸送・保管へと役割転換を図ってきたと同時に、民間物流専門業者が大量に出現した。これに加え、外資系物流企業も多く進出してきている。従って物流専門企業の数は大きく増加し、社会的な物流能力の強化につながっている。

²⁸ DHLの中国側パートナーは中外運集団で、佐川急便の中国側パートナーは上海大衆交通集団、保利集団等である。

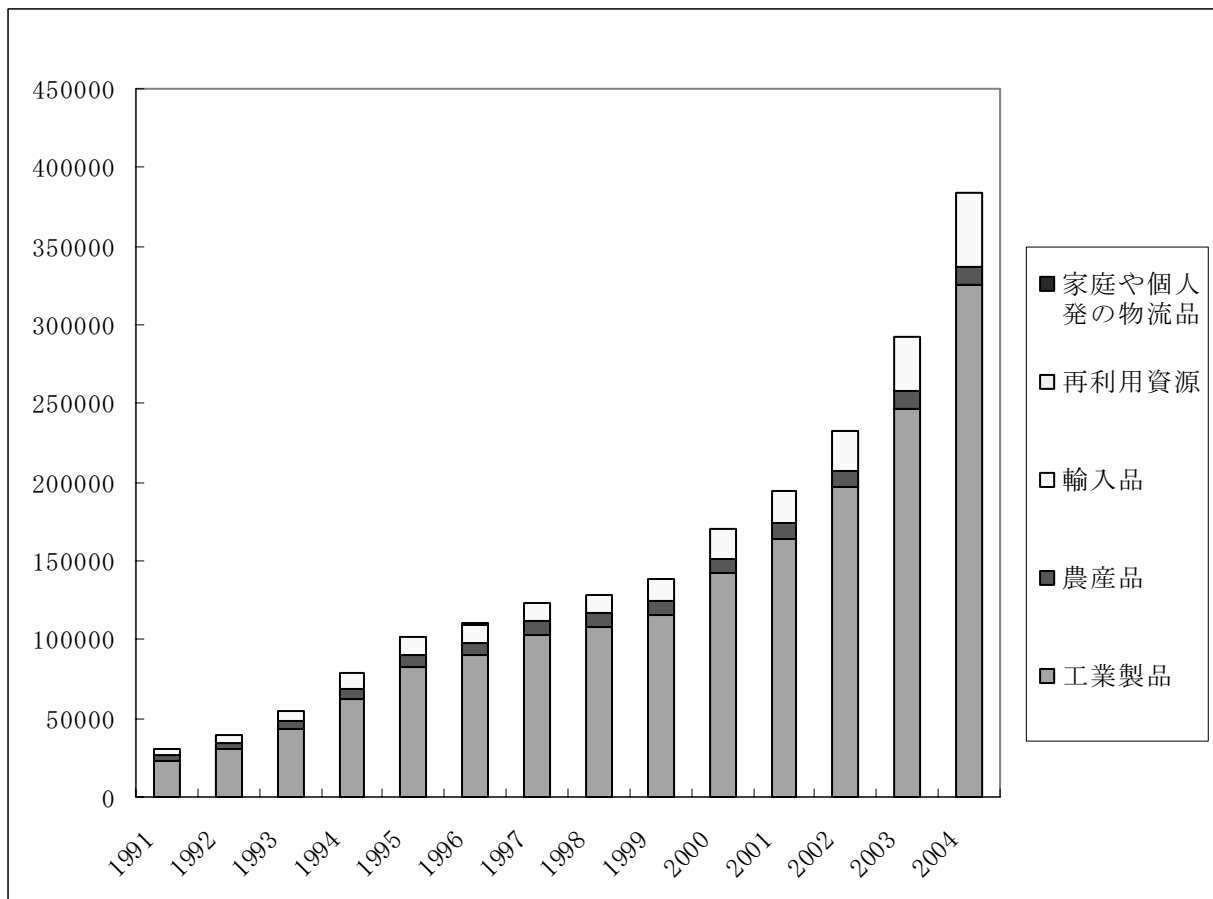
中国現地系の物流専門企業の大半は、依然として輸送や保管など個別の基礎サービスしか行えないものの、一部の先鋭企業は先端の物流技術を導入したり、業容を拡充するなどして、積極的に近代的物流企業への脱皮を目指している。その背景には、前述したような外資系物流企業に対する学習と模倣が挙げられる。もう一つ重要な要素は、物流市場における供給過剰である。つまり、物流の供給能力が需要を上回っている状況下で、いかに効率を向上させ、付加価値のある高度な物流サービスを顧客企業に提供できるかは、物流企業の生き残りの鍵となっているからである。次節では、物流市場の状況とその形成要因を分析してみる。

3. 物流市場の現状

3.1 物流市場の未発達

中国経済の高度成長につれ、物流に対する需要は確実に増大している。中国の社会物流総額²⁹の推移を示す図表 4-11 と、GDP 単位あたりの物流需要係数³⁰の推移を示す図表 4-12 からは、工業製品を中心に物流活動に対する需要が急速に拡大していることが確認できる。1991 年に 1.4 だった物流需要係数は 2004 年になると 2.8 に伸びた。とくに 2001 年以降の伸び率が顕著で、モノの動きは益々活発化していることを示している。このことは、国内貨物量の推移を示す図表 4-13 と図表 4-14 からも見取れる。

図表 4-11. 中国の社会物流総額の推移（億元）

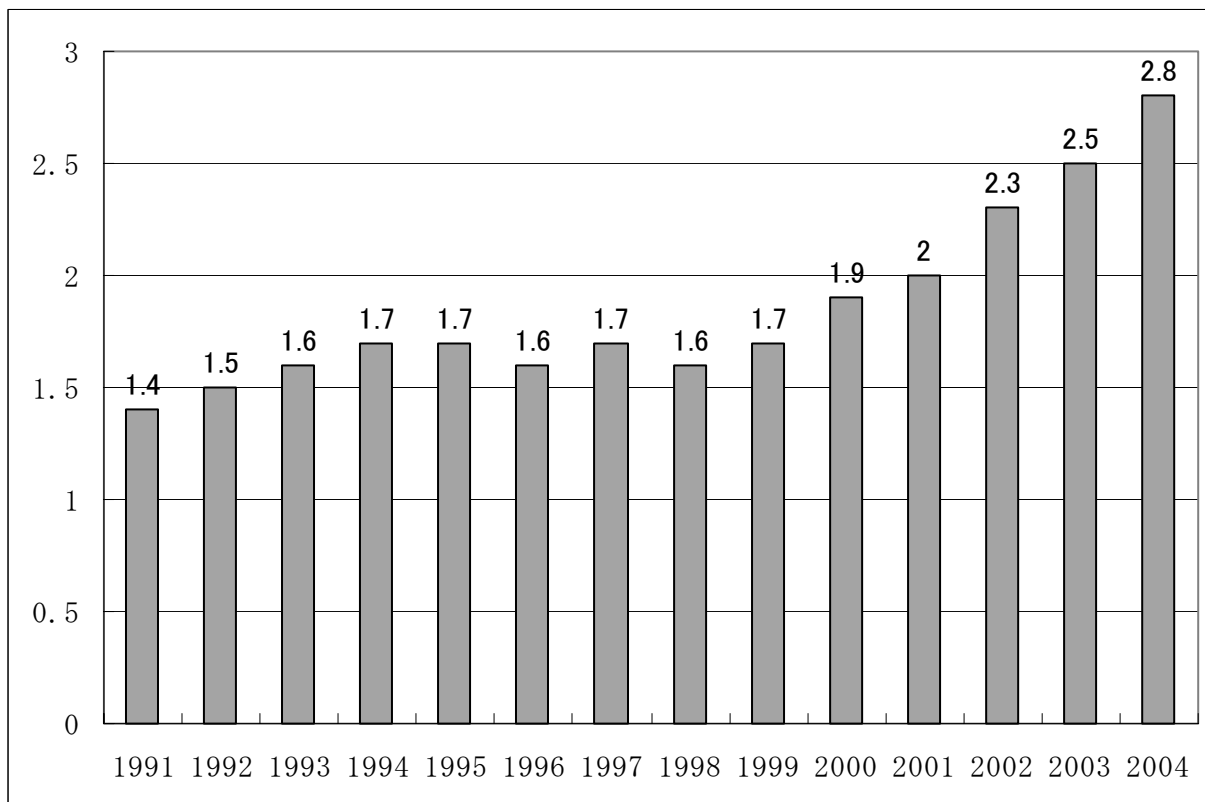


（出所：『中国物流年鑑』2005年版より筆者作成）

²⁹ 物流総額とは、物流活動を伴う全ての物品の価値合計を言う。社会的物流活動の規模をはかる重要な指標の一つとされる。

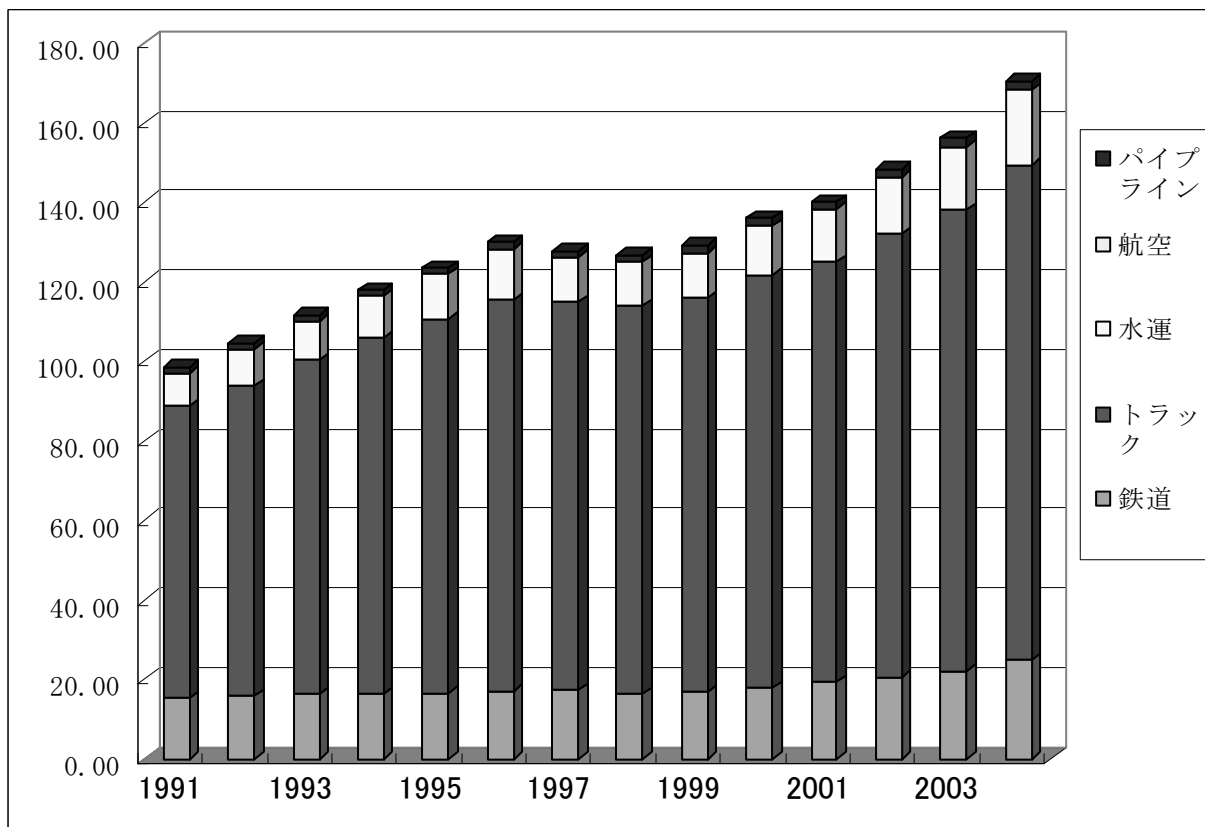
³⁰ 物流需要係数とは、物流総額とGDPとの比で、1単位のGDPを作り出すためにどれだけの物流活動が発生するかを示す指標である。

図表 4-12. GDP 単位あたりの物流需要係数の推移



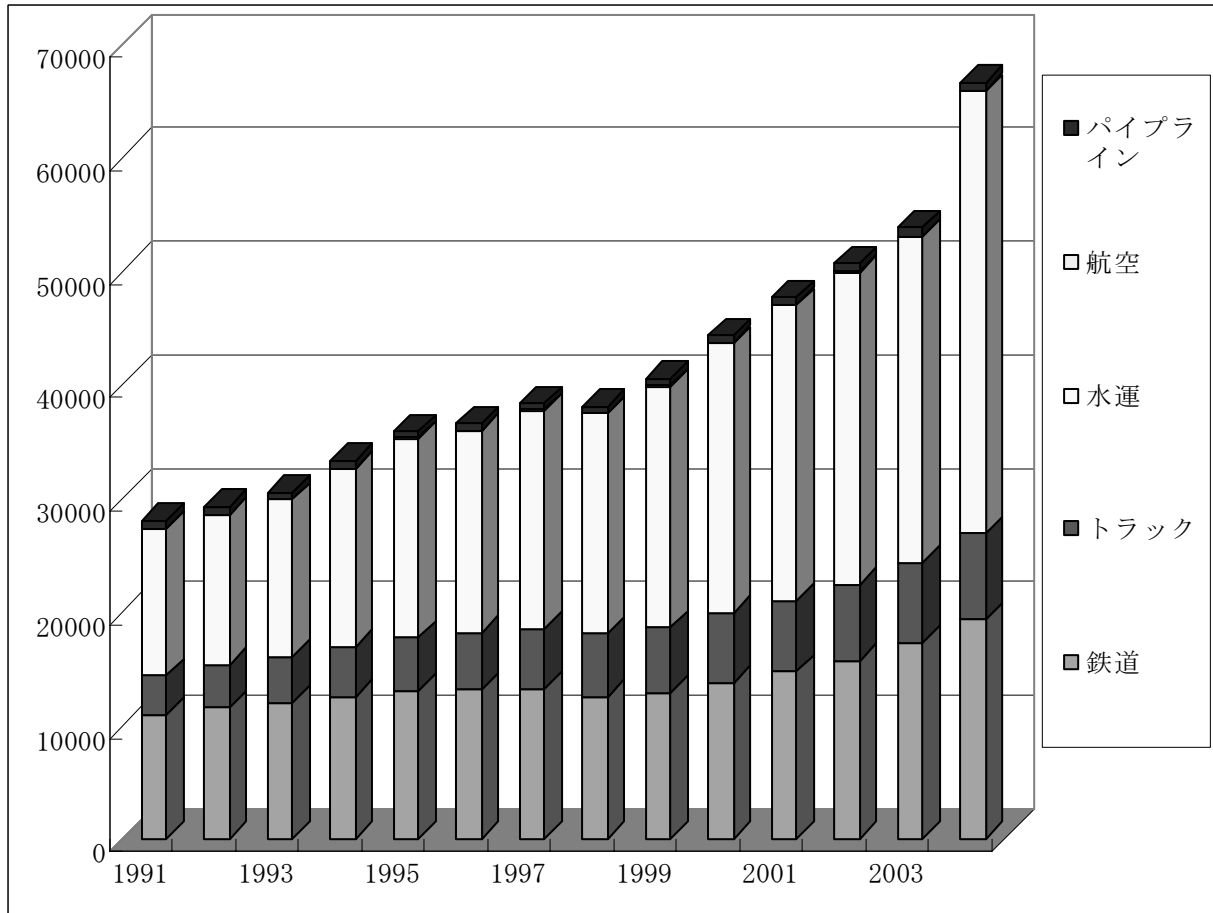
(出所：『中国物流年鑑』2005年版より筆者作成)

図表 4-13. 中国国内貨物輸送量推移 (トンベース) (億トン)



(出所：『中国統計年鑑』各年版より筆者作成)

図表 4-14.中国国内貨物輸送量推移（トンキロベース）（億トンキロ）



（出所：『中国統計年鑑』各年版より筆者作成）

こうしたデータから確認できるのは、社会全体の物流に対する需要は確実に、かつ巨大な規模まで増えてきていることである。しかし一方では、物流産業がそれに見合うほどの規模まで十分に成長していないのは明らかである。CFLPの統計によれば、2004年度の物流産業³¹の付加価値総額は8997億元とGDPの6.6%を占めるが、10年前の1995年度では7.8%を占めていたのである（図表4-15）。また同図表4-15から分かるように、1997年から2003年まで物流産業の伸び率はGDPのそれをかなり下回った形で推移していた。即ち、物流産業の発展は経済全体の発展のペースと格差が生じていた。その結果、図表4-16と図4-17で表しているように、GDPおよび第三次産業における物流産業の比重は低下し続けてきたのである。2.1で述べた中国の物流総コストがGDPの20%を超えているという比率を考え合わせると、物流産業の役割発揮がいかに不十分で、物流市場がいかに未発達であるかが想像できる。

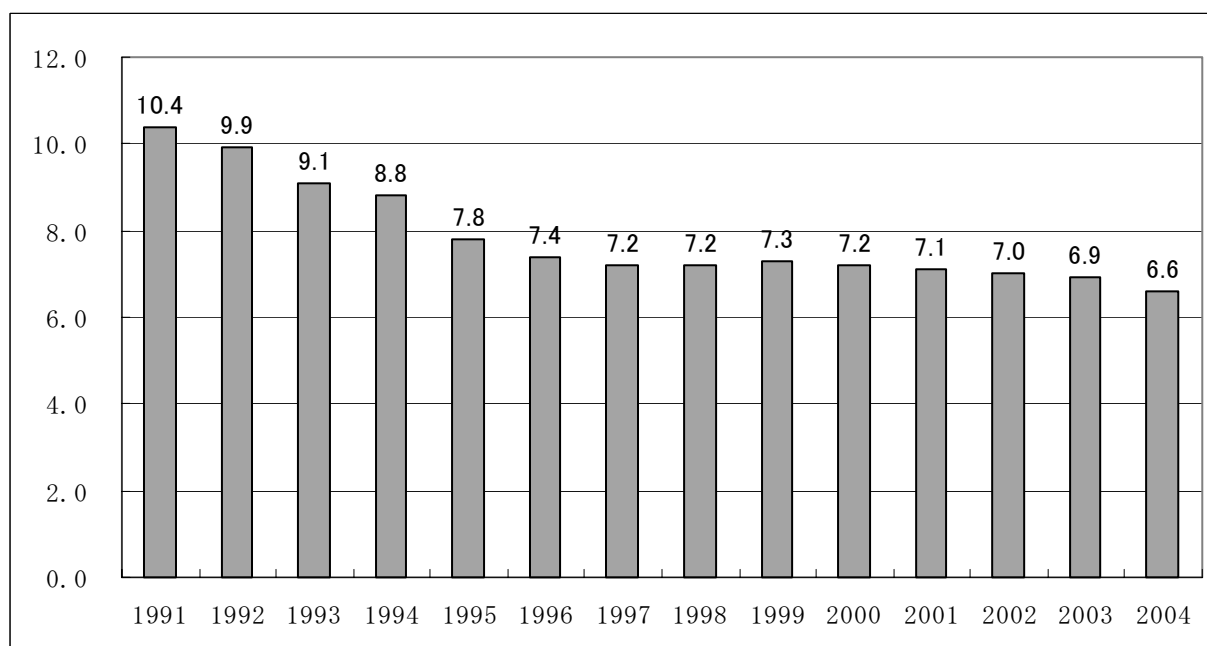
³¹ CFLPの統計では、郵政業も物流産業に含まれている。

図表 4-15. 中国物流産業の発展状況（1995年～2004年）

年度	当該産業の付加価値総額(億元)	伸び率 (%)	GDP に占める割合 (%)	GDP 伸び率 (%)
1995	4548	11.00	7.80	10.90
1996	5003	11.00	7.40	10.00
1997	5349	6.90	7.20	9.30
1998	5664	5.50	7.20	7.80
1999	6012	6.50	7.30	7.60
2000	6398	6.40	7.20	8.40
2001	6862	7.30	7.10	8.30
2002	7395	7.80	7.00	9.10
2003	8064	9.10	6.90	10.00
2004	8997	11.6	6.60	10.10

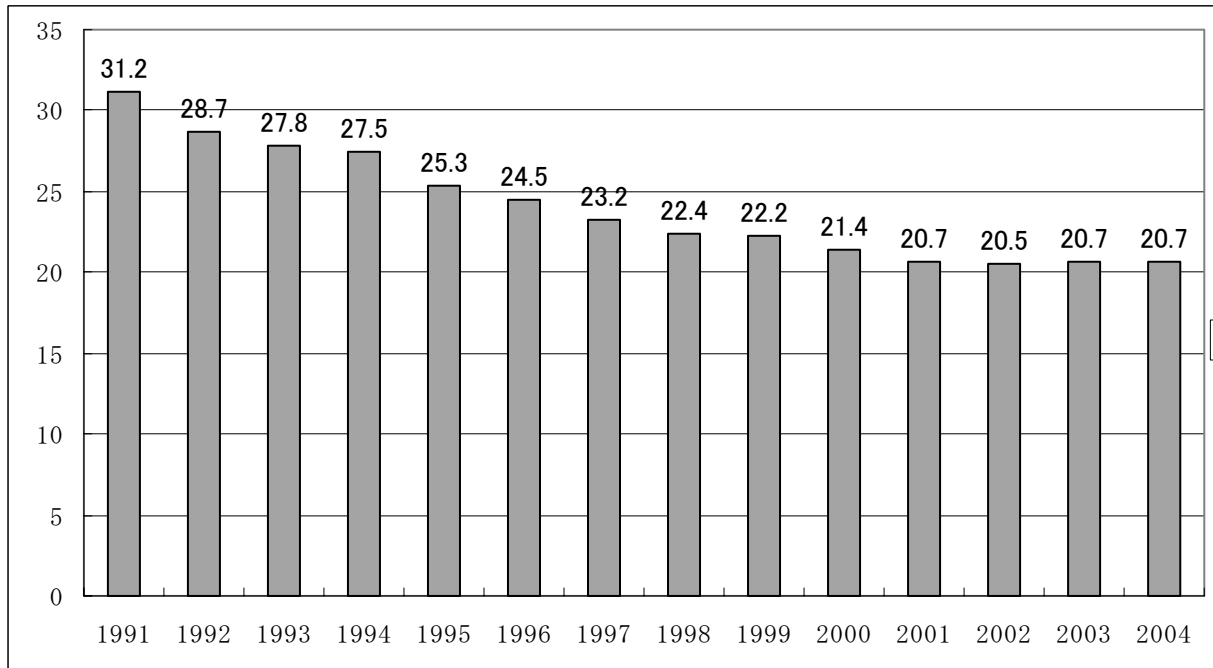
（出所：『中国統計年鑑』各年版、『中国物流年鑑』各年版より筆者作成）

図表 4-16. GDP に占める物流産業の割合（付加価値ベース） (%)



（出所：『中国物流年鑑』2005年版より筆者作成）

図表 4-17.第三次産業に占める物流産業の比率（付加価値ベース）（％）



（出所：『中国物流年鑑』2005年版より筆者作成）

物流市場の規模は、物流にかかわる社会的分業の進展にしたがって拡大していく。つまり、物流専門業者が一般企業や消費者の代わりに物流活動を遂行するという分業体制が定着すればするほど、物流市場は次第に広がっていくのである。そして、かかる分業が進展するにつれて、物流市場規模と社会的物流総コストとの格差が縮まっていく。また、分業の深化によって物流効率が向上し、社会的物流総コストが GDP に占める比率も次第に下がっていくという傾向が見られる。事実、アメリカや日本の歴史的経験は、こうした傾向を裏付けている³²。

したがって、中国で物流市場規模と社会物流総コストとの間に大きなギャップが存在しているという事実は、物流にかかわる社会的分業がまだ十分に形成されていないことを示している。逆にいえば、このギャップの大きさは今後の分業展開の可能性を意味しているであろう。近年、物流産業に対する参入の急増は、実はこうした物流市場における大きな潜在性への期待がその背後にあるからである。

しかし、分業を促進し、物流市場をいっそう発展させるには、さまざまな阻害要因があるのは事実である。例えば、需要側の一般企業や消費者は慣行として自社物流に固執していること、供給側の物流産業において質が高く信頼できる物流サービスを提供できる物流企業がまだ少ないこと、需要と供給の情報が十分に行き渡ることが出来ていないこと、などが挙げられる。

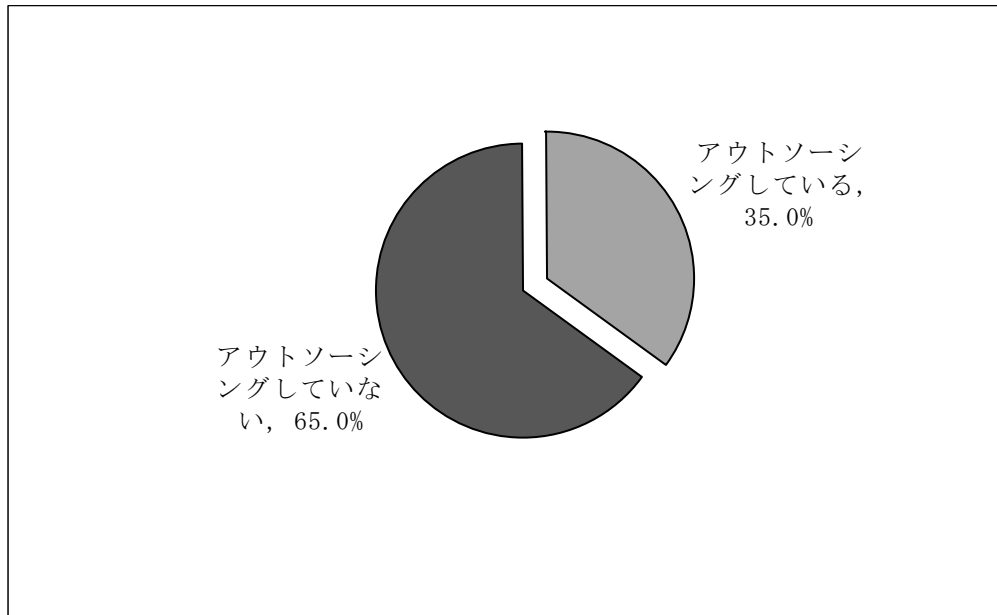
3.2 需要側における阻害要因

物流市場の需要側は、一般企業や消費者、そして政府官庁などであるが、図表 4-18 から推察できるように、中国の物流需要の大半は商工企業によってもたらされている。しかし、肝心の商工企業において、中国ではその物流活動の大半は外部に委託するのではなく、企業自身が遂行するという慣行が根強く存在している。中国商工企業の物流業務外部委託率に関する

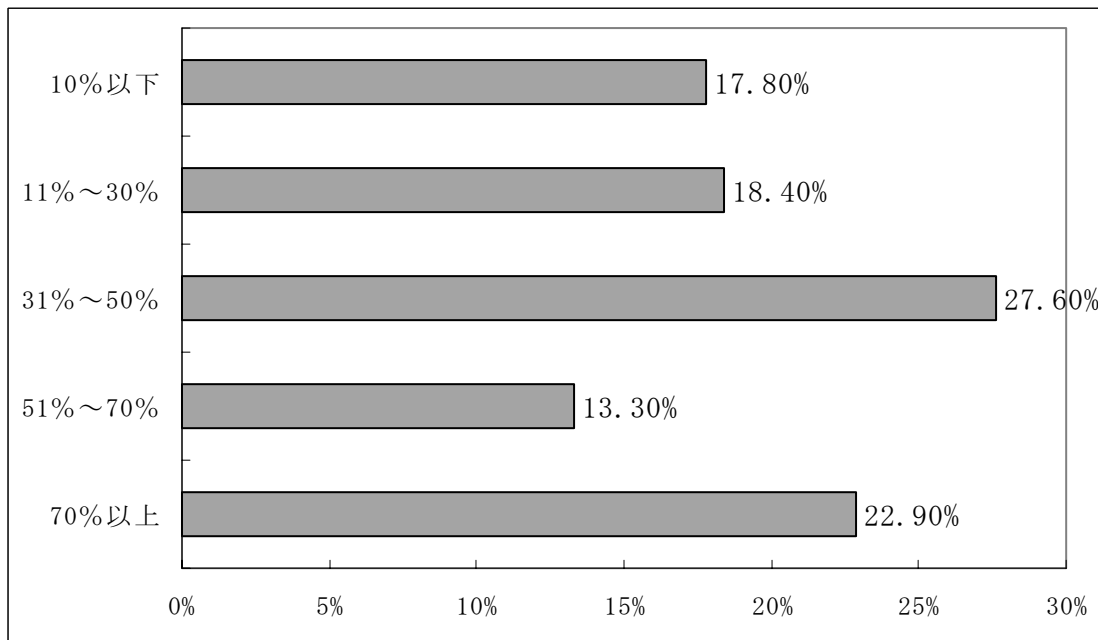
³² アメリカの例をとってみると、1980年の物流市場規模は460億米ドルでGDPの15.7%を占めたのに対して、1999年同市場規模は921億米ドルに拡大したにもかかわらず、GDPに占める比率は9.9%に下がったのである（米 *State of Logistics Report*）。

調査結果をまとめる図表 4-18 と図表 4-19 から分かるように、物流業務をアウトソーシングしている企業は全体の 35% にすぎず、そのうち、物流業務の半分以上を外部委託するのは 4 割を下回っている。中国の荷主企業において、いかに自社物流の比重が高いかがこの比率から容易にうかがえよう。

図表 4-18. 中国商工企業の物流アウトソーシング状況



図表 4-19. 物流アウトソーシングしている商工企業のアウトソーシング割合



(出所：『第三次中国現代物流市場発展調査』南開大学 2005 より筆者作成)

高い自社物流の比率に反映されるように、大半の商工企業が内部にトラックや倉庫といった物流アセットを保有し、不足の部分だけ外部から補完的に調達するのが現状である。中国倉庫業協会の調査によれば、5 割以上の製造業企業はトラック運送部門を保有し、6 割は自

社倉庫を持ち、自社物流に供されるトラックは民用トラック総台数の7割を占めるという³³。

自社物流の高いプレゼンスは、今日の物流市場における需要不振の最大の理由と思われる。劉玉坤の研究グループ（2002）は、多くの製造業企業が自社物流に依存するあまり、実質的に物流市場に組み込まれていないため、いかに製造業企業の物流業務を外部化するかが物流市場の発展にとって最大の課題であると指摘している。しかし、突き詰めて見てみると、企業が自社物流に拘ることはそもそも、社会的物流能力が欠乏していたことに起因するのである。特に計画経済時代に、限られた物流能力が優先的に重要物資の計画輸送と計画保管に割り当てられ、一般企業の商業輸送や商業保管に残された余力は極めて少なかった。そのため、大小を問わずほとんどの企業は自社内に物流手段を確保すべく、自己完結型の体制をとっている。その結果、大抵の企業は相当の物流アセットを内部に抱えるようになったのである。

自社内の物流アセットという制約要因以外に、自社物流の存在を維持している要因もいくつかある。例えば、高品質の物流サービスを提供できる物流専門業者が少ないことなどが挙げられる（この点については3.3で改めて検討する）。また、信頼度の問題もある。物流業務の外部委託の際、物流業者に対する荷主の信頼は大前提であるが、こうした信頼関係の形成はまだ未成熟と言っても過言ではない。このことは、一般消費者の行動にも反映されている。たくさん荷物を持ってどこかに旅行する場合、目的地に荷物を託送するという手段があるにもかかわらず、大多数の人は無理をしてでも自ら持参する方法を選択するのが現状である。なぜなら、荷物の紛失をはじめ、損傷や遅配といった問題が発生するのではないかと心配するからである。企業物流の場合にも、同じような心理的不安要素が働いているといえよう。

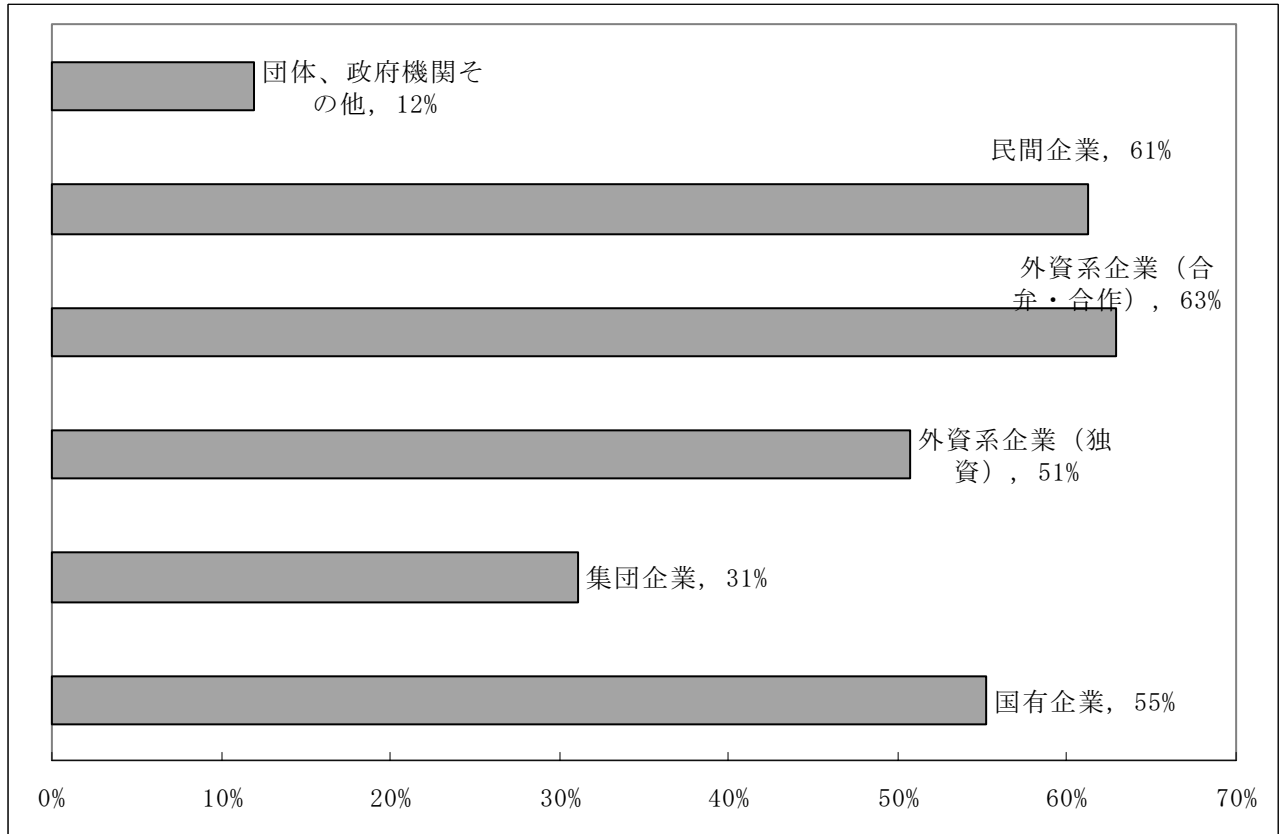
このように、一般企業において物流業務は内部化されているままで、分業が十分に進んでいない。その結果、物流市場における需要の顕在化は大きく阻害されるようになった。物流市場の供給過剰は、実はこうした需要不足によるところが大きい。特に現地系の荷主企業は、大部分の物流業務を内部化したままで物流市場に放出していない。そのため、物流専門企業はやむをえず、自前で物流アセットを抱えていない外資系企業と、急成長を遂げてきた過程で十分な物流アセットを内部に整備できていない現地系企業を主たる対象に、物流サービスを提供していることになっている³⁴。図表4-20から確認できるように、中国の物流企業の顧客企業は外資系企業（合弁・合作、独資を含む）が最も多く占めている。市場が狭いだけに、競争が熾烈となり、料金も下落する一途を辿っている。例えば、国内のドレージ輸送の運賃単価は1996年に、走行距離1キロメートルにつき12元（40フィートコンテナ対応）であったが、それが2002年になって7.5元まで落ちたという³⁵。また、図表4-21と図表4-22で示しているように、営業トラックと営業倉庫の稼働率は70%を下回るのも2、3割超えるほど決して健全な状態ではない。

³³ 『中国物流年鑑』2002年版 p.159, p.238。

³⁴ 『中国物流年鑑』2002年版 p.315、前掲の『中国第三方物流（3PL）市場調査報告』で、近代的物流専門企業の提供するサービスの買い手について、こうした調査結果をまとめている。

³⁵ 『LOGI-BIZ』第2巻5号（2002年8月）p.16。

図表 4-20.中国物流企業の顧客企業の類型（複数回答）



(出所：『第三次中国現代物流市場発展調査』南開大学 2005 より筆者作成)

図表 4-421.中国営業トラックの稼働率

稼働率	0%～50%	50%～70%	70%～90%	90%～100%	小計
2003 年度 (%)	4.2	20.5	31.6	43.7	100
2004 年度 (%)	2.8	29.7	25.2	42.0	100

図表 4-22.中国営業倉庫の稼働率

稼働率	0%～50%	50%～70%	70%～90%	90%～100%	小計
2003 年度 (%)	4.0	17.3	46.7	32.0	100
2004 年度 (%)	9.8	10.5	31.8	47.9	100

(出所：『第三次中国現代物流市場発展調査』南開大学 2005 より筆者作成)

もともと、最近になって物流意識が高まっている現地系企業が増えつつあり、物流市場の買い手として、積極的に近代的物流専門企業と提携する動きが徐々に出てきているが、まだその比重が低い。ただし、自社物流の効率の悪さや³⁶、物流の重要性に対する企業側の認識が向上していくにつれ、物流業務をアウトソーシングする傾向が強められていくものと思われる。CFLP の推測によれば、中国の物流市場は 2010 年まで年平均 30%の伸び率で急速に拡大していくという³⁷。ただし、自社物流から委託物流への転換にあたっては、荷主企業はコストダウンと物流品質向上の効果を委託先に求める。そのため、荷主企業の物流業務をま

³⁶ 中国倉庫業協会の調査によれば、自社用のトラックの空車率は平均 37%に達し、また自社用倉庫の稼働率は 50%を下回っているという (『中国物流年鑑』2002 年版 p.159)。

³⁷ 前掲の『中国第三方物流 (3PL) 市場調査報告』による。

とめて引き受け、さらに改善提案をする能力を有する高度な物流活動を遂行できる業者、いわゆる 3PL（サードパーティロジスティクス）型物流企業に期待が寄せられている。しかし、そのような 3PL 型物流企業はまだ僅少であり、未成熟のままである。

3.3 供給側における問題点

物流市場の供給側である物流専門企業は、第 2 節で考察したように、近年において量的増加とともに、急速に近代化を進めている。その中で、荷主企業に高度な一貫物流サービスを提供することを目指す物流専門企業も数多く出現してきた。彼らは、自ら先端の物流設備を取り入れると同時に、社会の既存の物流資源をコーディネートしながら、顧客企業の物流業務の合理化・最適化に貢献することが期待されている。まさに、今日の中国物流産業の先導役を演じているのは、こうした近代化を目指している物流専門企業であるといつてよかろう。従って、これらの物流企業を分析することによって、物流市場の供給側の実態を浮かび上がらせることができると考えられる。

これらの企業はほとんど自らを 3PL 型物流企業と自称しているのであるが、厳密に言えば彼らの中に、3PL と称すべきなのは極わずかな数にとどまっており、せいぜい「Contract Logistics」にすぎないと思われる。ただし、彼らの多くは、単にスポット的に輸送や保管サービスを荷主企業に提供するのではなく、長期契約に基づきより広く、より深く、より長く荷主企業の物流業務にコミットする傾向が見られ、いわゆる 3PL の方向を目指していることもまた事実である。李（2006）によれば、一部の民間物流企業は欧米系多国籍企業を中心にサービスを展開している過程で、貪欲に技術やノウハウを吸収しながら（Learning by Doing）、短期間で 3PL 業態転換を実現し、急成長を遂げ、顧客企業から高い評価を受けている。

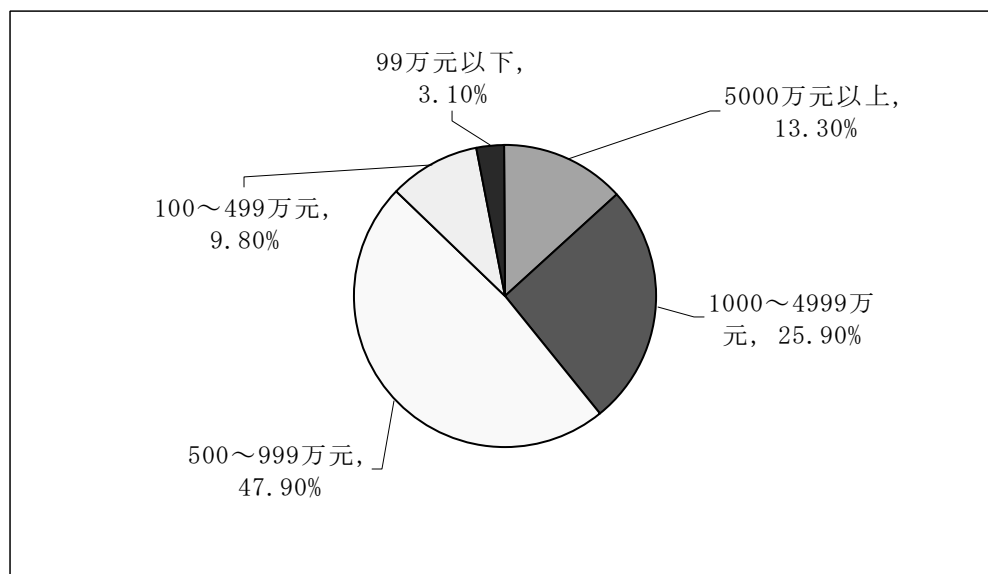
中国物流と購入連合会の統計によれば、3PL 型企業はすでに 1000 社もあり、上海や広東などの沿海部を中心に営業しているという³⁸。その大半は 1990 年代後半に誕生したのである。第 2 節で取り上げた中海物流、中遠物流、中外運物流、中鉄物流、中儲物流、中集物流、上海友誼集団物流、交通物流、中郵物流、招商物流、宝供、大田などは、その代表格である。しかし、これらの中国物流産業の牽引役たる 3PL 型企業においても様々な問題を抱えており、荷主企業に満足のいくサービスを提供できるには至っていないのである。その問題点を整理すると、次の通りである。

- (1) 個々の物流企業は平均的に規模が小さく、6 割以上の企業は年商 1 千万元以下にとどまっている（図表 4-23）。また、2%以上の市場占有率をもつ企業は 1 社も存在していないほど、産業全体が極めて分散化の状態にある³⁹。

³⁸ 『中国物流年鑑』2002 年版 p.31

³⁹ 新聞『21 世紀経済報道』2002 年 4 月 30 日付

図表 4-23.中国物流企業の営業収入

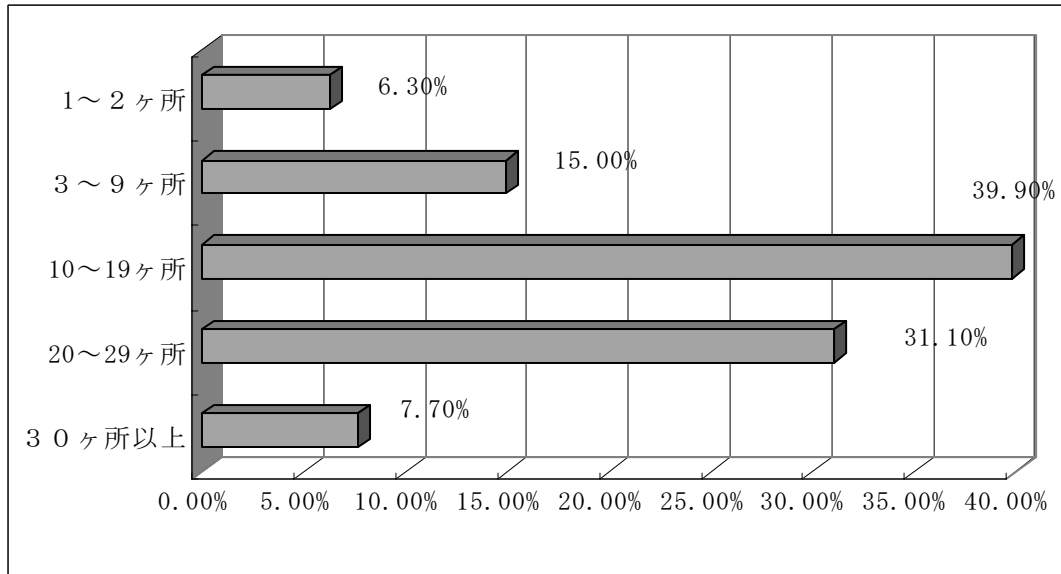


(出所：『第三次中国現代物流市場発展調査』南開大学 2005 より筆者作成)

- (2) 広大な国土面積も障害要因の一つとなり、現在、全国範囲をカバーできる物流企業は、国家郵政総局傘下の中郵物流を除けば皆無である⁴⁰。図 4-19 で示しているように、30ヶ所以上の拠点を擁する物流企業は全体の 7.7%にすぎず、6割以上の物流企業は 20ヶ所未満の拠点しか構築していない状態である。販売の広域性はますます強まる中、広域的な物流サービスに対する要求も高まりつつある。中国は人口 100万人以上の都市は 41あるので、少なくともこれらの都市に拠点を設ける必要があるとされているが、このような拠点網を構築できている物流企業はまだ少ない。従って、荷主企業は全国を商圈として調達と販売の活動を展開する際、地域毎に物流専門企業を利用しなければならないため、複数の物流企業を同時に利用しなければならないし (図表 4-25)、統一したネットワークの構築に支障をきたしてしまう。

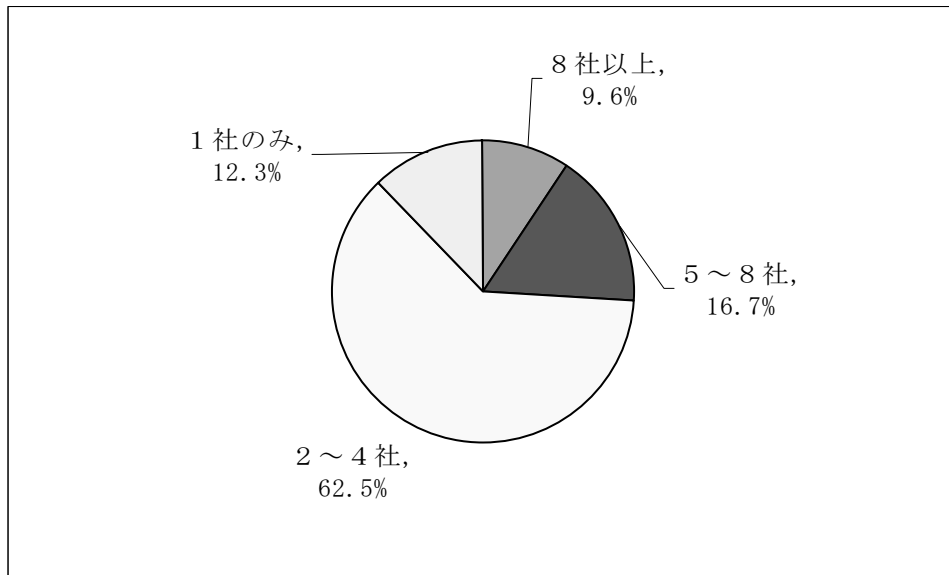
⁴⁰ 中国郵政総局傘下の中国郵政物流有限公司は、201ヶ所の配達センターと 6.7万ヶ所の営業拠点、総延長 340万キロに及ぶ郵便ルートを有する巨大なネットワークを武器に、荷主企業の配送業務を包括的に引き受けるなど、積極的に物流市場に参入している。すでにデル・コンピュータ、ヒューレット・パッカート、ハイアール、中国普天などの大手メーカーから全国範囲の配送業務を請け負っているという (『中国物流年鑑』2002年版 p.32 と pp.105-108)。

図表 4-24.中国物流企業の拠点数（営業拠点、物流拠点、代理店等）



（出所：『第三次中国現代物流市場発展調査』南開大学 2005 より筆者作成）

図表 4-25.中国商工企業の利用している物流企業の数

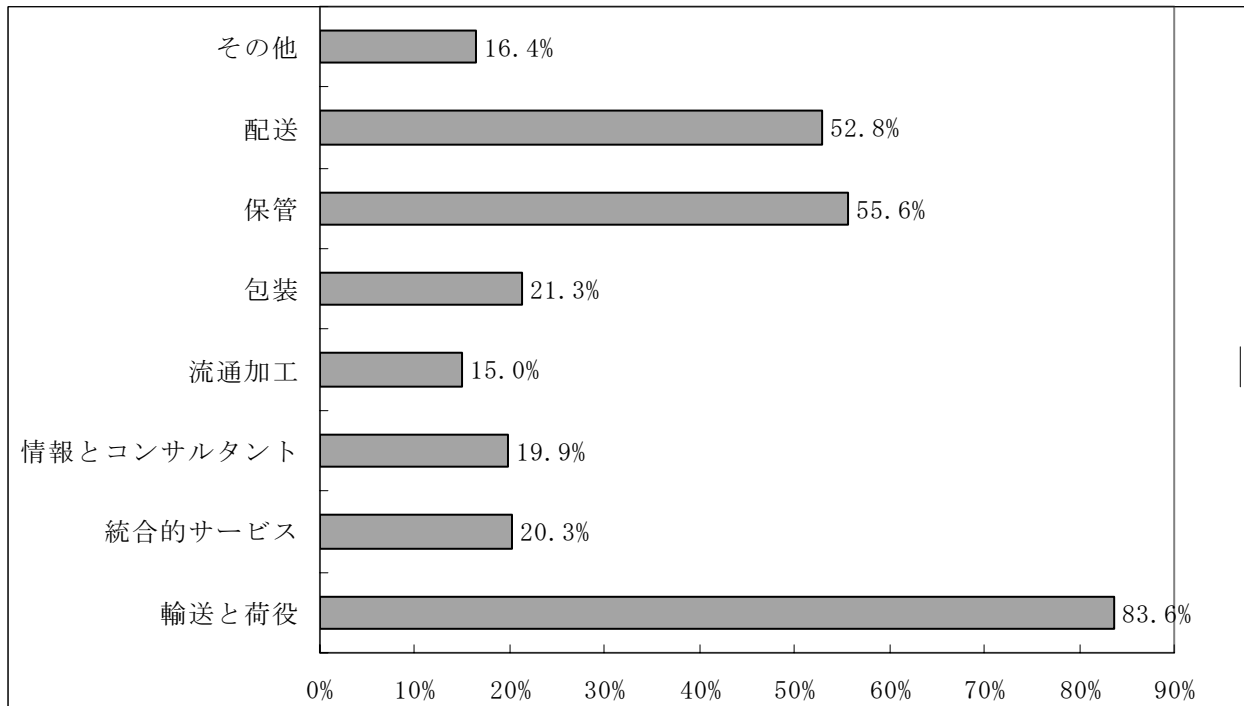


（出所：『第三次中国現代物流市場発展調査』南開大学 2005 より筆者作成）

（3）2.1 ですでに触れたように、大半の3PL型と標榜する企業は、依然として輸配送や保管といった単独の基礎サービスの提供にとどまっている。サプライチェーンに適応するような一貫した物流サービスを行えるのは全体の5%以下であり、改善できるソリューション型業者はさらに少ないという⁴¹。

⁴¹ 前掲の『中国第三方物流（3PL）市場調査報告』による。

図表 4-26.中国物流企業の主要な事業内容（複数回答）

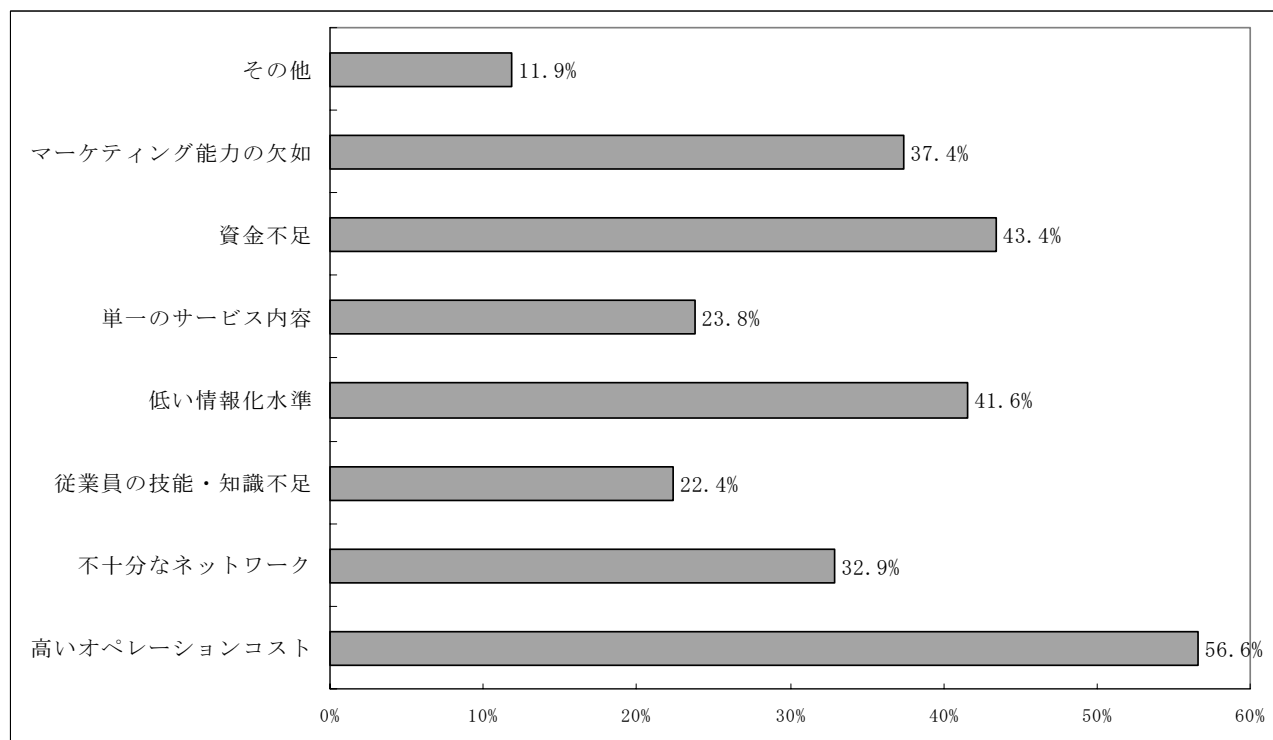


（出所：『第三次中国現代物流市場発展調査』南開大学 2005 より筆者作成）

（4）大半の 3 PL 企業、とりわけ旧国有の倉庫企業や運送企業から転身した 3 PL 企業は、その設備の老朽化が進み、機械化、自動化、IT 化の物流機器が少ない。荷役の人手依存の状態で情報システムの不在は、効率向上を大きく阻害しているという⁴²。

⁴² 『中国物流年鑑』2002 年版 p.38。

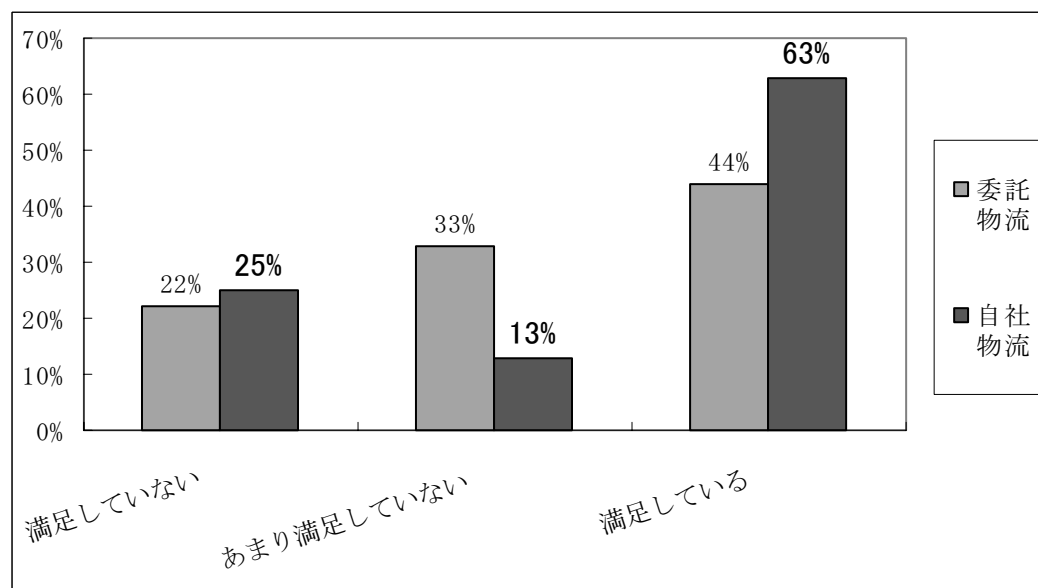
図表 4-27.物流企業の成長を阻害する企業内部要素（複数回答）



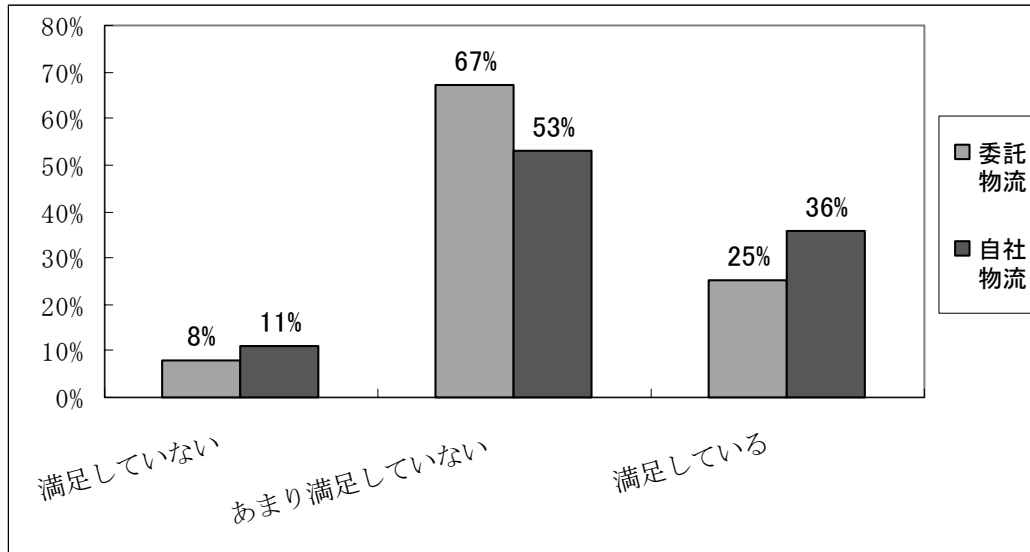
（出所：『第三次中国現代物流市場発展調査』南開大学 2005 より筆者作成）

（5）安全性、確実性、定時性といった物流品質の面において、多くの物流企業はまだ低い水準にあり、荷主企業の自社物流と比べて十分な優位性が示せないのが現状である。程の研究グループの調査によって、誤配率、遅配率、損傷率などの指標において、委託物流が自社物流より劣っていることが明らかになった（程,他:2002）。

図表 4-28.中国製造企業の物流満足度



図表 4-29.中国流通企業の物流満足度



(出所：『第五次中国物流市場需給状況調査』中国倉儲協会 2004 より筆者作成)

こうした問題点からわかるように、大半の物流専門企業は荷主企業にとって魅力のある物流サービスを提供することができていないのである。一方、外資系を中心に、一部の先進的な物流企業も出てきたが、ほとんど料金設定が高く、需要拡大につながっていないのが現状である。

図表 4-30. 中国商工企業が委託物流を不満に思う主な理由

- ✓ 高いオペレーションコスト
- ✓ 遅い情報提供
- ✓ 低い作業効率
- ✓ サービスの単一性（サービスの範囲性に欠ける）
- ✓ 高い破損率
- ✓ 作業エラー多発
- ✓ サービス精神の欠如
- ✓ 充実していないネットワーク（サービスの広域性に欠ける）
- ✓ 需要の変動に対応できない
- ✓ サプライチェーンにおける統合サービスを提供できない
- ✓ 物流マネジメントやコンサルタントを提供できない

(出所：『第五次中国物流市場需給状況調査』中国倉儲協会 2004)

つまり、インフラの充実ともなあって、物流産業への参入が急増し、輸送や保管などの基礎サービスについて膨大な供給能力が形成されてきたのである。一方で、一部の物流専門企業は近代化へ突き進んでいるにもかかわらず、産業全体は技術水準にしても、品質にしても、商品（物流サービス）開発能力にしても、まだ低い段階にある。こういった現状は、物流に関する社会的分業を促進する大きな原動力がまだ十分に形成されていないことを示している。したがって、物流市場は低い水準における供給過剰の状態にとどまる結果となったのである。

4. むすびに

以上は、荷主企業への物流サービス提供という視点から、中国の物流産業と物流市場の構造的特徴を考察してきた。すなわち、長年にわたり経済発展と企業経営の制約条件であった中国の物流産業は、1990年代以降のインフラ整備とともに、各種の物流専門企業が大量に出現することによって、輸送や保管などの基礎的な物流サービスの供給能力を急速に高めてきた。そして、こうした中で、先端技術を学習し近代化を進める現地系の物流専門企業が、一部でありながら出てきたのである。また、海外から物流技術や管理ノウハウを持ちこんで進出した外資系物流専門企業も数多く存在するようになってきたのである。

しかし、物流産業の供給能力の拡大および近代化への努力が行われているにもかかわらず、物流市場は依然として、小規模で未成熟な段階にとどまっている。これは、荷主企業の過剰な自社物流依存と、物流専門企業の低質なサービス内容に原因を求めることができよう。その結果、物流市場において、供給過剰と過当競争という様相が見られるようになってきている。上述した営業トラックと営業倉庫の稼働率に関するデータからも、いかに供給過剰となっているかがうかがえよう。

つまり、社会的に物流資源が蓄積され、物流機能を行使できる多大な物流能力が形成されてきたが、他方で荷主企業の求める高度な一貫物流サービスを提供できる物流専門企業はまだ少なく、安心して物流業務をアウトソーシングできる環境は整えられていないのである。こうした需要と供給の構造的ミスマッチは、中国物流市場の供給過剰の本質と言える。

このような物流市場における構造的特徴は、社会全体の物流効率の向上を大きく阻害しているものと思われる。しかし一方で、物流産業の現状には、荷主企業の物流システム構築にとって有利な条件が潜んでいる、という点も注目し値しよう。すなわち、荷主企業は自ら大量の物流アセットを整備し現業部隊を育成する必要がなく、外部の物流資源を取り入れ、自社の物流個性に合わせてインテグレーションすることによって、物流システムの構築期間を短縮することが可能となる。事実、多くの在中国外資系荷主企業は、まさにこうした方法で自社の物流システムを築き上げたのである。また、現地系の海爾（ハイアール）、聯想などの物流先進企業も同様な道を歩んでいる。もっともこの場合には、荷主企業側に物流専門業者に対して選抜、統合、教育、監督を行う管理能力の有無が問われるため、荷主企業内部に物流に関する知識やノウハウの蓄積が必要不可欠である。

李(2003)の調査結果によれば、在中国日系製造業企業は、親会社から物流技術やノウハウを移転するとともに、外部の物流現業能力を積極的に活用して、日本国内のそれと比べ圧縮する形で企業の物流システムを形成しつつある。その中で、日系物流専門企業と連携して外部の物流能力を活用し管理する傾向が顕著に現れている。欧米系や現地系の物流先進企業、例えば、ロレアル中国社は自社物流、委託物流、問屋物流のそれぞれの強みとメリットを活かした組み合わせで環境適応可能な物流システムを構築し、生産段階から卸売段階までの在庫統制・供給を中心とするサプライチェーン・ロジスティクス体制を確立した(李・張,2006)。また、中国最大家電メーカーの海爾社(ハイアール)は、全社的物流統制と物流情報システム運用を自前で行うとともに、幹線輸送と末端配送はそれぞれ、中鉄快運と中郵物流に一括委託することによって、極めて効果的かつ効率的な物流システムを構築してきた。また、P&Gが宝供物流を育成しながら高度な物流機能を実現できたことは、広く知られる事実である。これらの企業の成功は、例外なく中国の物流産業と物流市場の構造的な特徴を巧みに活用し、これらを内部所有の物流技術と組み合わせた結果得られたものである。このことは、本稿で示唆したい最も重要な点である。

引用・参考文献

〈日本語文献〉

大出一晴, 1996「中国の物流事情と日系進出企業の物流課題」『季刊輸送展望』96夏号

邊威, 1994「中国の国内貨物輸送の動向と課題」『流通経済大学大学院論集』第2号
翁心剛, 1999「中国経済における道路貨物輸送事業の展開と課題」『流通経済大学大学院経済学研究科論集』第7号
日通総合研究所編著, 2004『必携 中国物流の基礎知識——ロジスティクスの実践に向けて——』大成出版社
日本国際貿易促進会編, 2005『貨物利用運送事業にかかわる諸外国の事業規制・障害に関する実態調査』国土交通省委託調査報告書
21世紀中国総研編, 2005『中国進出企業一覽』2005-2006年版, 蒼蒼社
李瑞雪, 2003「在中国日系企業の物流システム構築に関する探索的研究——圧縮される形成プロセスに着目して」『国際ビジネス研究学会年報』第9号
李瑞雪, 2004「中国の物流産業と物流市場の構造的変化に関する一考察」『国際開発研究フォーラム』25号
李瑞雪, 2006「中国物流企業の3PL業態転換過程における技術学習のメカニズム」『アジア経済』第47巻第1号
李瑞雪・張頌東, 2006「中国市場におけるロジスティクスシステムの構築——ロレアル・チャイナ社の取り組み——」『富大経済論集』第51巻第2号
李瑞雪, 2006「アサヒビール社の中国市場におけるロジスティクス機能整備——「現地化」の取り組みに着目して——」『富大経済論集』第51巻第3号

〈中国語文献〉

王佐, 2003「論物流産業的研究——兼論物流企業的界定」インターネットサイト『物流連盟網』
<http://www.chinawuliu.com.cn/papers/content/2103-1-26.htm> ダウンロード日: 2003年5月7日
王之泰, 2002「把物流企画放在物流發展的優先位置」インターネットサイト『物流連盟網』
<http://www.chinawuliu.com.cn/papers/content/2103-1-46.htm> ダウンロード日: 2003年5月7日
國務院發展研究中心課題組, 2001「中国物流産業發展現狀及前景」『中国経済時報』2001年5月9日付
沈建民, 2002「走在区域物流發展的最前沿」『中国航務週刊』2002年4月25日
沈紹基, 2002「倉儲物流」『中国物流年鑑』2002年版, 中国物流与采購聯合会 (CFLP) 編
中国国家發展和改革委員会經濟運行局・南開大学現代物流研究中心編, 『中国現代物流發展報告』2002年版、2003年版、2005年版, 機械工業出版社
中国交通運輸協會, 『中国交通年鑑』各年版, 中国交通出版社
中国物流与采購聯合会 (CFLP), 2005, 『中国物流發展報告』(2004-2005), 中国物資出版社
中国物流与采購聯合会 (CFLP), 『中国物流年鑑』各年版, 中国物資出版社
丁俊發, 2002「中国物流供需与中国物流網絡」2002年4月4日広州で開催された『中国国際物流論壇』での講演
程秀生・李維安・戚安邦・王曉明, 2002「中国物流服務社会化健康發展的对策」インターネットサイト『中国物流網』
<http://www.56net.com/news/textdetail.asp?id=31459> ダウンロード日: 2003年5月12日
劉玉坤・張玉萍・黃天佑・趙斌, 2002「物流徘徊在企業大門的外面」『中国物資流通』2002年第2期
劉龍政, 2002「處於初級段階的現代物流産業如何發展」『商貿經濟』2002年第9期
賈生華・劉清華・周剛華, 2002「跨国公司在華投資的物流策略与中国物流業的發展」『中国物資流通』2002年4月15日付

付録Ⅰ 「わが国現代物流発展に関する若干の意見」（「關於發展我国現代物流的若干意見」の和訳）

（2001年3月国家經濟貿易委員会、鉄道省、交通省、情報産業省、對外貿易經濟協力省、民用航空総局公布）

經濟のグローバル化や情報技術の迅速な發展とともに、企業の原材料通達、製品販売の範囲がますます拡大され、生産、物流、販売およびその管理方式も大きく変化している。このような流れの中で、「第3利潤源」と呼ばれる現代物流は世界的に重視されている。

現代物流は、原材料の調達から、生産、製品の販売、さらに関連情報の流れを含んだ全プロセスのことである。現代物流は輸送、倉庫、荷役、流通加工、配送、情報などの活動を有機的に総合させ、完結したひとつのサプライチェーンのもと、顧客に多機能で、一元化した総合サービスとして提供する。

1. 現代物流発展の指導思想および総体的目標

經濟のグローバル化の加速とともに、現代物流は、中国の世紀における經濟成長の柱となるだろう。各地方政府部門および関連企業は、現代物流の經濟成長における重要な役割を十分に認識し、機会を見逃さず發展を加速させよう。

現代物流發展の指導思想：發展の加速、構造改革を中心とする。つまり、市場の需要に基づき、企業を主体とし、情報技術を有効に活用して、物流コストの低減、物流品質の向上をはかる。社会全体の現代物流に対する認識の向上を通じて、中国の企業及びその製品の国内外の競争力を高める。

現代物流發展の総体目標：先進の物流管理技術および設備を利用して、市場經濟規則に合致し国際通商規則と一体化した、円滑、迅速、時間遵守、低コスト、顧客が満足できる物流サービス体制の構築である。

2. 現代物流サービス市場を積極的に育成する。

製造企業、流通企業は、これまでの伝統的な觀念を改め、現代物流の意識改革を樹立しなければならない。供給管理が、製品総コストの低減、付加価値の増大、企業競争力の向上、利潤源の拡大にとって重要な手段であることを認識しなければならない。商工企業は積極的に物流関連業務を企業から分離させ、現代物流の管理理念で再統合させる。物流の全部または一部の專業物流企業にアウトソーシングし、物流市場を發展、成長させる。

輸送、配送、倉庫、フォワードリング、複合輸送などの物流企業は、顧客のニーズにあわせて、自社のコア業務を正しく認識し、高品質かつ効率的な物流サービスを提供すべきである。物流サービス市場における供給能力の向上やサービス品質の向上に努め、荷主企業および社会の物流に対する需要を引き出す。

積極的に3PLを發展させることを通じて、中国の企業による自社物流を社会化、專業化させることを促進する。3PLの登場は社会細分化および現代物流發展の方向である。3PL企業は充分にその専門化、規模化の優位性を發揮し、情報システムを構築して、物流サービスと生産、販売活動を緊密に連結させ、顧客の求める物流管理に対して、設計立案、実行、分析などの総合的なサービス能力を高める。

物流企業間の提携を強化し、商工企業および物流企業、物流企業および輸送企業、倉庫企業、フォワーディング企業、複合輸送企業、コンテナ輸送企業の提携を支持する。物流企業の経営主体化、投資主体の多元化、物流サービス形式の多様化を提唱する。

3. 現代物流發展のマクロ環境をつくる

政府部門、政策の側面から、物流の市場化を推進させ、市場参入に公平な外部条件を提供し、物流企業の経営および発展に緩やかな環境をつくりだす。

各地方政府は、物流発展ための政策・措置の研究・制定を急がなければならない。競争を導入し、手続きを簡素化する。中国の物流は初期段階にあるため、政府の役割は「発展を加速させる」という視点に立たなければならない。政府による過剰な政策が物流発展の足かせになってはいけない。

地域保護および業界独占的な経営を打破することを目指す。不当な行政干渉、および不規範な経営行為を制約し、公平、公正、公開の市場環境を作り出す。企業に平等な環境において優劣淘汰を行わせるようにする。

政府関係部門は、政府機能を転換し、サービス意識を強化して、物流企業の地域を跨いだ工商登記、納税、ライセンス発行、市内配送の交通管制、輸出入貨物の通関などの実際の問題を解決し、国際慣行に合致したサービスおよび管理体制を導入する。

4. 物流インフラの計画および整備を継続的に強化する。

近年、中国の物流インフラは改善されつつあるものの、現代物流の需要にはまだ追いつかない状況にある。引き続き物流インフラ整備を強化し、総合輸送ネットワークの形成、倉庫・配送施設の改善、情報ネットワークの構築を急ぎ、現代物流発展に必要とする基礎条件を作り出す。

物流基礎施設の計画を重視すべきである。特に中心都市、交通中枢、貨物集散ターミナル、港湾地区の大型物流基地の建設に対して、統一的に計画しなければならない。

物流インフラの整備においても、市場機能を十分に発揮させ、全面的な計画および十分な論証に基き、国内外の投資者による物流センター、団地の整備を奨励する。物流施設の建設は、目先のことだけではなく、長期的な視点で行うべきである。政府部門は公益性の高い物流施設の整備に対して、土地、資金、税金などの方面で優遇政策を与える。整備にあたっては、市場経済規則に沿って行い、重複、無駄な建設を防ぐこと。

5. 情報システムを広く導入し、科学技術の開拓および標準化を加速させる

情報ネットワーク技術は現代物流システムにおいて、重要な一部であり、物流サービス品質を高める手段でもある。物流企業は積極的にEDI、インターネットなどの技術を導入し、ネットワーク・プラットフォームとITを利用して企業内を融合させる。これは、自社の最適資源配分を図る一方、製造企業、サプライヤーなどの関連企業と連携させ、資源および情報の共有を実現する。これによって輸送全プロセスの追跡システム、貨物の管理を実現する。また、電子商取引と融合させたサービスを提供する。

先進技術の応用を広げよう。標準化、系列化、規範化の輸送、そして倉庫、荷役、包装機、バーコードなど技術の導入をはかる。国際先進技術およびサービスに鑑み、中国の物流技術標準の制定速度を加速する。

6. 対外開放を加速し、外国の先進ノウハウを習得する

現代物流業はオープン化、国際化された産業である。先進国の物流理論および経験を積極的に研究・導入し消化する。さらに中国の国情にあわせて、中国現代物流発展の道を見つけよう。

中国の物流は、WTO合意により輸送サービスおよび販売分野の規制緩和とともに開放される。地方政府は物流領域の開放を加速させ、国内外物流企業の提携・合作を提唱する。外国の資金、設備、技術およびノウハウを活用し、国際現代物流企業の先進的な管理理念および管理モデルを参考にし、国際規則に沿った物流サービス体制および企業の運営体制を作り

出す。積極的に外資物流企業の中国市場の参入、そして中国物流企業の国際化を支持し、国内外物流サービス市場の一体化の実現を図る。

7. 人材育成、産学研の連携

高い資質の人材は現代物流発展では不可欠な要素である。中国の物流人材不足、管理水準の低さなどの問題に対して、さまざまな方式で人材資源の開発と育成を急がなければならない。超短期の視野に立って、学校育成、在職育成などの方法で、総合力のある物流人材を育成する。

物流企業は、研究・コンサルティング企業、大学と資本、技術の融合をはかり、相互に促進する。社会が必要とする人材を育成すること。

8. 研究模索を続け、現代物流発展の需要に応じよう

現代物流は新興産業として、国内外で理論研究および実践模索がまだ続いている。現代物流への認識およびその発展傾向への把握について、これからさらに深く進めていくこと。

現代物流発展過程は、社会経済発展水準と密接に関連している。各地域は、自ら地域の経済発展および市場の供給現状に基いて、適切に推進すべきである。関係部門は、職能機能は転換して、管理方式を調整し、現代物流発展の客観的な規則に沿って、業界間の協調を強化する。体制と管理の改善により、新しい生産方式と先進科学技術を発展させる。国家経済貿易委員会は関連部門と共同で、専門プロジェクトチームをつくり、調査研究を深化する。外国の経験に鑑み、具体的な政策・措置を策定し、中国の現代物流の発展を推進する。

付録Ⅱ．中華人民共和國道路運輸條例（〔中華人民共和國道路運輸條例〕）の和訳
（2004年4月14日國務院制定、2004年4月30日公布、2004年7月1日施行）

第1章 總 則

第1条（目的）

道路運輸市場の秩序を保護し、道路運輸の安全を保障し、道路運輸業務に関連する当事者の合法的權益の保護と道路運輸事業の健全な發展のため、この條例を制定する。

第2条（條例の遵守、定義）

道路運輸を經營し、道路運輸の関連業務に従事するには、この條例を遵守しなければならない。前項の道路運輸の經營には、道路旅客運輸の經營（以下客運經營と略す）と道路貨物運輸の經營（以下貨運經營と略す）を含む。

道路運輸の関連業務には、ターミナル（ヤード）の經營、車両メンテナンス会社の經營、運転者の教習を含む。

第3条（信義誠実・公平競争の遵守）

貨物運輸經營及び、道路運輸の関連業務の經營に従事するには、法に基づいた經營を行い、誠実、信用及び公平な競争を旨としなければならない。

第4条（道路運輸管理の原則）

道路運輸を管理することは、公平で、公正で、公開され、市民に利するものでなければならない。

第5条（農村地域の道路運輸の發展奨励）

国家は農村部の道路運輸の發展を奨励して必要な措置を講じ、鄉村地域と行政村間における定期便の往來を増加させ、広く農民の生活と生産需要を満足させる。

第6条（規範化の奨励、独占の禁止など）

国家は道路運輸企業の大規模化、事業の集約化を奨励する。いかなる企業、個人も道路運輸市場を封鎖し、独占してはならない。

第7条（主管部門）

國務院交通主管部門が全国の道路運輸の管理を主管する。県クラス以上の地方人民政府交通主管部門は、同行政区域における道路運輸管理を組織し指導することに責任を負う。県クラス以上の道路運輸管理機構は、具体的な道路運輸管理業務の実施に責任を負う。

第2章 道路運輸經營

第1節 旅客運輸

第8条（旅客運輸經營の申請要件）

旅客運輸經營に従事する申請を行う際は、次の条件を備えていなければならない。

- (1) 經營する業務に相応し、かつ検査に合格した車両を有すること。
- (2) 本條例第九条が規定する条件に合致する運転人員を有すること。
- (3) 適正な安全生産管理制度を有すること。

定期旅客運輸の經營の申請を行うものは、明確な路線と、停留所案を有しなければならない。

第9条（運転手の要件）

旅客運輸經營の運転人員は、次の条件に合致しなければならない。

- (1) 相応の自動車運転免許証を取得していること。
- (2) 年齢が60歳未満であること。
- (3) 3年以内に、重大事故（1度の事故の死者が1～2人または、重傷者が3人以上10人以下、或いは物損が3万元以上6万元未満）以上の交通事故の責任記録が無いこと。

- (4) 設立した地域における市クラス道路運送管理機構が、旅客運送に関する法律法規、車両のメンテナンスと、旅客の救急救命に関する基本知識について行う試験に合格した者。

第 10 条（申請の提出先機構等）

旅客運送経営に従事する申請を行うものは、次の規定に基づき申請を行い、かつ本条例第 8 条が規定する条件に関する資料を提出しなければならない。

- (1) 県クラス行政区域内にて旅客運送の経営に従事するものは、県クラス道路運送管理機構に申請を提出する。
- (2) 省、自治区、直轄市の行政区域内で、二つ以上の県クラス行政区を跨ぐ旅客運送経営に従事するものは、共通する一段階上級の道路運送管理機構に申請を提出する。
- (3) 省、自治区、直轄市の行政区域を跨って、旅客運送経営に従事するものは、所在地の省、自治区、直轄市の道路運送管理機構に申請を行う。

前項の規定に基づき申請を受理した道路運送管理機構は、申請を受理した日から起算して 20 日以内に審査を完了し、許可または不許可の決定をしなければならない。許可の場合、申請人に道路運送経営許可証を交付し、並びに申請人が運送に使用する車両に対し、車両毎に営業運送証を発行する。不許可の場合、書面にて申請人に通知し、理由を説明しなければならない。

省、自治区、直轄市を跨る旅客運送経営に従事する申請に対して、関係する省、自治区、直轄市の道路運送管理機構は、本条例第 2 項の規定に基づき、道路運送許可証を交付する前に、運送路線が目的地とする省、自治区、直轄市の道路管理機構と協議をしなければならない。協議が成立しない場合、国务院交通主管部門に報告し、決定する。

旅客運送経営者は、道路運送経営許可証をもとに、法に依り工商行政管理機関に対して、登記に関連する手続きを行わなければならない。

第 11 条（定期便路線の増加）

道路運送経営許可証を取得した旅客運送経営者で、旅客路線を増加する必要がある場合、法に依り本条例第 10 条の規定に基づき手続を行わなければならない。

第 12 条（審査の検討要素、入札による決定）

県クラス以上の道路運送管理機構が、旅客運送経営の申請を審査する際、旅客運送市場の需給状況を考慮し、サービスの普及と市民への利便を考慮しなければならない。同一路線の申請人が 3 人以上の場合は、入札形式で許可決定を行うことができる。

第 13 条（市場の需給状況の公布）

県クラス以上の道路運送管理機構は、旅客運送市場の需給状況を定期的に公告しなければならない。

第 14 条（経営期間）

旅客運送定期路線の経営期限は、4 年から 8 年迄とする。経営期限が満期に達し、さらに旅客運送定期路線の経営許可を延長したい場合、新たに申請しなければならない。

第 15 条（終了）

旅客運送経営者が旅客運送経営を終了する場合、終了の 30 日前までに、許可を交付した機関に告知しなければならない。

第 16 条（快適な乗車環境の維持、違法行為の発生防止）

旅客運送経営者は、旅客に対し良好な乗車環境を提供しなければならない。車両を常に清潔に、衛生的に保持しなければならない。また運送の過程で、旅客の身心、財産の安全を侵害する違法行為を防止する必要な措置を講じなければならない。

第 17 条（旅客の義務）

旅客は有効な乗車券により乗車し、秩序を遵守し、公衆道徳を守り、国家の規定する危険

物及び、その他の携帯を禁止されている物品を携帯して乗車してはならない。

第 18 条（継続的なサービスの提供）

定期路線の旅客運送経営者は、道路運送経営許可証を取得後、公衆に対し、運送サービスの提供を継続して行わなければならない。独断でサービスの一時停止、終了、または他の路線への代替運輸をしてはならない。

第 19 条（チャーター旅客運輸、観光旅客運輸）

チャーターによる旅客運送は、予め決められた始発点、終着点、目的地と路線に基づいて運行しなければならない。旅行者の運送に従事するものは旅行地における旅行ルートに基づき運行しなければならない。

第 20 条（強制的な乗車の禁止等）

旅客運送経営者は、旅客に乗車を強要し、置き去りにしたり、恐喝をしたりしてはならない。また独断で運送車両を替えてはならない。

第 21 条（旅客を死傷させた場合等）

旅客運送経営者は、輸送中に旅客が死亡または負傷し、また荷物が段損または滅失した場合に、当事者の賠償額について約款があるものについては、その約款に基づく。約款がない場合は、国家港湾間の海上旅客運送と鉄道旅客運送の賠償責任限度額の規定に基づき処理する。

第 2 節 貨物運送

第 22 条（貨物運輸経営の申請要件）

貨物運送経営に従事する申請を行うものは、次の条件を備えていなければならない。

- (1) 経営業務に相応し、かつ検査に合格した車両を有すること。
- (2) 本条例第 23 条が規定する条件に合致する運転人員を有すること。
- (3) 健全な安全生産管理制度を有すること。

第 23 条（運転手の要件）

貨物運送経営に従事する乗務員は、次に掲げる条件に合致しなければならない。

- (1) 相応の自動車運転免許証を取得していること。
- (2) 年齢が 60 歳未満であること。
- (3) 設立した地域の、市クラス道路運送管理機構が、貨物運輸に関する法律法規、自動車修理と、荷役保管の基本知識について行なう試験に合格した者。

第 24 条（危険貨物運輸経営の申請要件）

危険貨物運送経営に従事する申請を行うものは、次の条件を備えていなければならない。

- (1) 5 台以上の検査に合格した、危険貨物運送の専用車両と設備を有すること。
- (2) 設立した地域の、市クラス人民政府の交通主管部門の試験に合格した、就業資格を取得している、運転人員、荷役管理人員、護送人員を有すること。
- (3) 危険貨物運送専用車両に必要な通信器具を備えていること。
- (4) 完全な安全生産管理制度を有すること。

第 25 条（申請の提出先機構等）

貨物運送経営に従事する申請を行うものは、次の規定に基づき申請を行い、本条例の第 22 条、第 24 条が規定する条件に関する資料をそれぞれ提出する。

- (1) 危険貨物運送経営以外の貨物運送経営に従事するものは、県クラスの道路運送管理機構に申請を行う。
- (2) 危険貨物運送の経営に従事するものは、所在地の市クラス道路管理機構に申請を行う。
前項の規定に基づき申請を受理した道路運送管理機構は、受理した日から起算して 20 日以内に審査を完了し、許可または不許可の決定をしなければならない。許可の場合、申請人

に道路運送経営許可証を交付し、並びに申請人が運送に使用する車両に対し、車両毎に営業運送証を発行する。不許可の場合、書面にて申請人に通知し、理由を説明しなければならない。

貨物運送経営者は、道路運送事業許可証を基に、法に依り工商管理機関に対して、登記に関連する手続きを行わなければならない。

第 26 条（違法貨物の運搬の禁止）

貨物運送経営者は、法律、行政法規が運送を禁止する貨物を、運送してはならない。法律、行政法規が、必須とする関連手続きを経てから運送できる、と規定する貨物について、貨物運送経営者は、関連手続きについて確認しなければならない。

第 27 条（環境衛生及び貨物輸送の安全の保証の奨励等）

国家は貨物運送経営者による、密閉式運輸の実行を奨励し、環境衛生と貨物運送の安全を保証する。貨物運送経営者は、貨物の落下、飛散等を防止する必要な措置を採らなければならない。

危険貨物の運送は、危険貨物の燃焼、爆発、幅射、漏洩等を防止しなければならない。

第 28 条（危険貨物の運送方法）

危険貨物を運送する場合、必要な護送人員を配置して、危険貨物を護送人員の監督管理下におき、危険貨物の運輸であることを危険貨物運輸の標識を明らかに掲示しなければならない。

危険貨物を託送するものは、貨物運送経営者に対し危険貨物の品名、性質、応急措置方法等の状況を説明し、国家の関連規定に厳格に基づいて包装し、明らかな標識を設置する。

第 3 節 旅客運送と貨物運送の共同規定

第 29 条（安全教育の強化等）

旅客運送経営者、貨物運送経営者は、従業員安全教育、職業道徳教育を強化し、道路運送の安全を確保しなければならない。

道路運送業務に従事するものは、道路運送の操作規定を遵守し、違法作業をしてはならない。運転人員の連続運転時間は 4 時間を超えてはならない。

第 30 条（定員人数・積載重量の確定表示）

旅客運送車両、貨物運送車両を生産（改装）する企業は、国家の規定に基づき、車両の乗車定員、或いは積載量を定めなければならない。乗車定員もしくは積載量を多く表示するか、または少なく表示してはならない。

旅客運送経営者、貨物運送経営者は、国家が規定する標準に合致する車両を使用し、道路運送経営に従事しなければならない。

第 31 条（車両のメンテナンスの強化、廃棄処分車両の使用禁止等）

旅客運送経営者、貨物運送経営者は、車両のメンテナンス及び、検査を強化し、国家が規定する技術標準に合致した車両を確保しなければならない。廃車車両を独断で改装したもの及び、その他国家の規定に合致しない車両を使用し、道路運送経営に従事してはならない。

第 32 条（緊急対応案の制定）

旅客運送経営者、貨物運送経営者は、交通事故、自然災害及びその他突発事故に関する、道路運送の応急案を予め定めておかねばならない。応急案は報告順序、応急の指揮、応急車両、設備、備蓄及び、処置対策等の内容を含まなければならない。

第 33 条（非常事態における政府の指揮）

交通事故、自然災害及びその他突発事故が発生した場合、旅客運送経営者、貨物運送経営者は、県クラス以上の人民政府或いは関係部門の調整と指揮に服さなければならない。

第 34 条（車両営業運輸証）

道路運送車両は、常に車両営業運送証を常に携行しなければならない。譲渡、貸出をしてはならない。

第 35 条（定員人数及び規定積載重量の遵守）

道路運送車両で旅客を運送するものは、乗車定員を超えてはならず、規定に違反する積載をしてはならない。貨物を運送するものが、旅客を運送してはならない。運送する貨物は、定められた積載量に合致しなければならない。過積載を厳禁する。積載貨物の長さ、幅、高さは、積載の要求に違反してはならない。

前項の規定に違反した場合、公安機関交通管理部門が「中華人民共和国道路交通安全法」の関連規定に基づき処罰を行う。

第 36 条（運送業者賠償責任保険）

旅客運送経営者、危険貨物運送経営者は、旅客、危険貨物それぞれの保険に加入しなければならない。

第 3 章 道路運送関連業務

第 37 条（道路運輸ターミナル経営の申請要件）

道路運送ターミナル（ヤード）経営に従事する申請をする際、次の条件を備えていなければならない。

- （1）検査に合格した運送ターミナル（ヤード）を有すること。
- （2）相応の専門人員と管理人員を有すること。
- （3）相応の設備、施設を有すること。
- （4）完全な業務操作規定と安全管理規定制度を有すること。

第 38 条（自動車修理経営の申請要件）

車両メンテナンス経営に従事する申請をする際、次の条件を備えていなければならない。

- （1）相応の車両メンテナンス用地を持つこと。
- （2）必要な設備、施設、技術人員を持つこと。
- （3）完全な車両メンテナンス管理制度を有すること。
- （4）必要な環境保護措置を有すること。

第 39 条（自動車教習業務の申請要件）

車両運転者の教習に従事する申請をする際、次の条件を備えていなければならない。

- （1）完全な教習システムと管理制度を有すること。
- （2）教習と業務に相応する教官、管理人員を有すること。
- （3）必要な教習車両及び、教習施設、設備、場所を有すること。

第 40 条（申請の手順）

道路運送ターミナルの経営、車両メンテナンス経営及び、車両運転者の教習に従事する申請を行うものは、所在地の県クラス道路運送管理機構に申請し、本条例第 37 条、第 38 条、第 39 条が規定する条件に、関連する資料をそれぞれ提出する。県クラス道路運送管理機構は、申請を受理した日から起算して 15 日以内に審査を完了し、許可または不許可の決定をし、書面で申請人に通知する。

道路運送ターミナルの経営者、車両メンテナンス経営者及び、車両運転者教習機構は、許可証明を有し、法に基づき、工商行政管理機関に関連する登記手続きを行わなければならない。

第 41 条（道路運輸ターミナル経営における遵守事項及び禁止事項）

道路運送ターミナル経営者は、出庫する車両に安全検査を行い、経営許可証のない車両が構内に入り、経営活動に従事することを禁止し、過積載車両、安全検査を経ていない車両が

出庫することを防止する。

道路運送ターミナル経営者は、施設を使用する旅客運送経営者及び、貨物運送経営者に対し公平でなくてはならず、正当な理由がなく道路運送車両が構内に入り経営活動に従事することを拒絶してはならない。

道路運送ターミナル経営者は、旅客、荷主に対して安全で、迅速で、優れたサービスを提供しなければならない。施設（場）の衛生と清潔を保持しなければならない。無断で施設（場）の用途、サービス機能を変更してはならない。

第 42 条（道路旅客運輸ターミナル経営者）

道路旅客運送ターミナル（ヤード）経営者は、旅客運送経営者のために、合理的な運行回数を設定し、運行路線、停留所の起点、終点、中継点、運行回数、始発時刻、料金を公布しなければならない。車両の入出庫をオペレーションして、旅客の流れをスムーズにし、乗降の秩序を維持しなければならない。

道路旅客運送ターミナル（ヤード）経営者は、切符売場、待合所、荷物取扱所などのサービス施設等を設置し、車両の乗車定員数にもとづく切符を発行し、並びに旅客が危険品を携行して進入し、乗車することを防ぐ措置を講じなければならない。

第 43 条（道路貨物運輸ターミナル経営者）

道路貨物運送ターミナル（ヤード）経営者は、国務院交通主管部門が規定する業務操作規定に基づき、貨物の積み卸し、寄託、保管をしなければならない。

第 44 条（自動車修理経営者）

車両メンテナンス経営者は、国家の関連する技術規範に基づきメンテナンスを行い、メンテナンスの品質を保証する。贗物や劣悪な部品で車両のメンテナンスを行ってはならない。

車両メンテナンス経営者は、標準作業時間、標準料金を公布し、合理的な費用を徴収しなければならない。

第 45 条（品質検査の実施）

車両メンテナンス経営者は車両に対して二級検査、組み立て修理、或いは、分解修理を実施するものは、メンテナンスの品質レベルの検査を行わなければならない。検査に合格した場合、メンテナンスの品質検査員は、車両メンテナンス合格証を発行する。

車両メンテナンスについては、品質保証期間制度を実施し、品質保証期間内にメンテナンスの品質が原因で車両が正常に使用できなくなった場合、車両メンテナンスの経営者は、無償で修理に応じなければならない。

車両の品質保証期間制度の具体的な方法は、国務院交通主管部門の制定に基づく。

第 46 条（廃棄処分車の修理及び自動車の無断改造の禁止）

車両メンテナンス経営者は、廃車車両の修理を受けてはならず、独断で車両を改造してはならない。

第 47 条（自動車教習機構）

車両の運転者教習機構は、国務院交通主管部門が規定する教学大綱に基づき、教習を行い、教習の品質を確保する。教習終了時には参加者に訓練修了証書を交付しなければならない。

第 4 章 国際道路運送

第 48 条（道路運輸協定の公布）

国務院交通主管部門は、中国政府と関係国政府が調印した、二国間または多国間協定により確定された国際道路運送路線を適時に社会に公布しなければならない。

第 49 条（国際道路運輸協定の申請要件）

国際道路運送経営に従事する申請を行う際には、次の条件を備えていなければならない。

（1）第 10 条、第 25 条の規定に基づき、道路運送経営許可証を取得した企業法人である

こと。

- (2) 国内で道路運送経営に従事して満3年が過ぎ、かつ重大事故レベル以上の道路交通責任事故を起こしていないこと。

第50条（申請の手順）

国際道路運送に従事する申請を行うものは、省、自治区、直轄市の道路運送管理機構に申請し、本条例第49条が規定する条件に合致した関連資料を提出する。省、自治区、直轄市の道路運送管理機構は、申請を受理した日から起算して、20日以内に審査を完了し、認可または認可しないことの決定を下す。認可されるものは、国務院交通主管部門に届け出る。認可しない場合は、当事者に理由を説明しなければならない。

国際道路運送経営者は、認可文書を所持し、法に基づき関係部門に対し関連手続を行う。

第51条（国政標識の表示）

中国国際道路運送経営者は、運送車両の明らかな場所に中国国籍の識別標識を明示する。

外国の国際道路運送経営者の車両が中国国内で運送する場合、その国の国籍の識別標識を明示し、規定された運送路線に基づき運行する。独断で運行路線を変更し、中国国内を発着点とする道路運送経営を行ってはならない。

第52条（港湾における国際道路運輸の監督管理の強化）

通関地に設立した国際道路運送管理機構は、出入国する国際道路運送に対する監督管理を強化しなければならない。

第53条（常駐代表機構の設置）

外国国際道路運送経営者は、国務院交通主管部門の認可を経て、法に基づき中国国内に常駐代表機構を設立することが出来る。常駐代表機構は経営活動に従事することは出来ない。

第5章 執行監督

第54条（道路運輸管理機構に対する指導監督の強化）

県クラス以上の人民政府交通主管部門は、道路運送管理機構が道路運送管理業務を実施することへの指導監督を強化しなければならない。

第55条（法律執行組織者）

道路運送管理機構は執行組織の整備を強化し、従事者の法制と業務の素質を高めなければならない。

道路運送管理機構の従事者は、法制度及び、道路運送管理業務の研修と試験を受け、試験に不合格の場合は職務に就いてはならない。

第56条（下級機構に対する上級機構の監督、内部監督制度の確立等）

上部の道路運送管理機構は、下部の道路運送管理機構の取締り活動を監督する。

道路運送管理機構は、完全な内部監督制度を確立し、取締り状況を監督検査しなければならない。

第57条（社会による監督）

道路運送管理機構及び、その職員が職務を執行する際、社会と市民により監視されていることを自覚しなければならない。

第58条（道路運輸告発制度の確立）

道路運送管理機構は、道路運送通報制度を整え、通報のための電話番号、通信アドレス、電子メールアドレスを公開しなければならない。

いかなる団体、個人も、道路運送管理機構の従事者の職権乱用、私情による不正行為を通報する権利を持つ。

交通主管部門、道路運送管理機構及び、その他関連部門が通報を受けたのち、法に基づき迅速に調査しなければならない。

第 59 条（道路運輸管理機構による車両に対する監督検査等）

道路運送管理機構の従事者は、職責の権限とマニュアルに基づき、厳格に監督検査を行い、むやみに、カードの発行、費用の徴収、罰金を課してはならない。

道路運送管理機構の従事者は、道路運送及び、関連業務経営の場所、貨客の集散地を重点的に監督検査する。

道路運送管理機構の従事者が、交差点で監督検査をする時には、正常に走行している運送車両の走行を阻んではならない。

第 60 条（2 名以上による立会い、法律執行証明書の提示）

道路運送管理機構の従事者が、監督検査を実施する時には 2 名以上で行い、執行証書を提示しなければならない。

第 61 条（関連単位及び個人に対する調査）

道路運送管理機構の従事者が、監督検査を実施する時には、関係団体、個人から状況の説明を受け、関係書類の閲覧、複製をすることができる。ただし、調査する団体、個人の商業上の秘密は守らねばならない。

監督検査される単位、個人は、法に基づき監督検査を受け、関連資料、状況をありのまま提示しなければならない。

第 62 条（過積載車両の取締り）

道路運送管理機構の従事者は、道路運送監督検査を実施する過程において、過積載車両を発見した場合、直ちに制止させ、旅客の振替或いは、強制的に荷卸しするなど相応の措置を採らねばならない。

第 63 条（車両運転営業証の仮差押）

道路運送管理機構の従事者が、道路運送監督検査を実施する過程において、車両営業運送証を有しないか、または、その場で有効な証明を提供することができない車両は、一時的に差し押さえて、適切に保管して、使用してはならず、保管費用や他の名目で保管に相当する費用を受け取ってはならない。

第 6 章 法律責任

第 64 条（無断で道路運輸経営に従事した場合）

本条例の規定に違反し、道路運送経営許可を取得せずに、独断で道路運送経営に従事するものは、県クラス以上の道路運送管理機構により、事業停止を命じられる。

違法所得のあるものは、その所得を没収され、違法所得の 3 倍以上 11 倍以下の罰金に処する。違法所得がない、または違法所得が 2 万元未満のものは、3 万元以上 10 万元以下の罰金に処する。

犯罪をなしたものは法に基づき刑事責任を追及する。

第 65 条（運転手の資格要件に合致しないものが道路運輸経営車両を運転した場合）

第 9 条、第 23 条に規定する条件に合致しない人員が、道路運送経営の車両を運転した場合、県クラス以上の道路運送管理機構から改善を命ぜられ、200 元以上 2,000 元以下の罰金に処する。

犯罪をなしたものは法に基づき刑事責任を追及する。

第 66 条（無許可で道路運輸ターミナル経営等に従事した場合）

本条例の規定に違反し、許可を得ずに独断で運送ターミナル（ヤード）経営、車両メンテナンス経営、自動車運転教習所の経営に従事した場合、県クラス以上の道路運送管理機構により経営停止を命じられる。

違法所得のあるものは没収し、違法所得の 3 倍以上 11 倍以下の罰金に処する。違法所得がないか、或いは違法所得が 1 万元未満のものは、3 万元以上 10 万元以下の罰金に処する。

犯罪をなしたものは法に基づき刑事責任を追究する。

第 67 条（道路運輸許可証を不法に譲渡又はリースした場合）

本条例の規定に違反して、旅客運送経営者、貨物運送経営者、道路運送関連業務経営者が、違法に道路運輸許可証を譲渡、貸出した場合は県クラス以上の道路運送管理機構により違法行為の停止を命じられ、関係書類を押収され 2,000 元以上 1 万元以下の罰金に処する。違法所得のあるものは没収する。

第 68 条（運送業者賠償責任保険を付保していない場合）

本条例の規定に違反して旅客運送経営者、貨物運送経営者、危険貨物運送経営者が、規定に定められている運送責任保険に加入していない場合、県クラス以上の道路運送管理機構が期限付きで保険の加入を命じる。

保険加入を拒否したものは、許可の公布機関が、道路運送経営許可証を没収する。

第 69 条（車両運輸営業許可証を携帯していない場合）

本条例の規定に違反して、旅客運送経営者、貨物運送経営者が規定に基づき車両営業運送証を携帯しない場合、県クラス以上の道路運送管理機構が改善を命じ、警告もしくは 20 元以上 200 元以下の罰金に処する。

第 70 条（旅客運輸経営者及び貨物運輸経営者の処罰事由）

本条例の規定に違反して、旅客運送経営者、貨物運送経営者が、以下に挙げる状況のいずれか一つの状態にあたる場合、県クラス以上の道路運送管理機構が改善を命じ、1,000 元以上 3,000 元以下の罰金に処する。状況が深刻な場合、許可を公布した機関が道路運送経営許可証を没収する。

- (1) 認可された停留所に停車せず、或いは規定の路線に依らず、公表した定期運行をしなかったもの。
- (2) 強引な集客、集荷をしたもの。
- (3) 旅客運輸の途中に独断で運輸車両を変更し、或いは他人が行う運輸に引き渡すもの。
- (4) 許可をした機関に報告せず、独断で旅客運送経営を終了したもの。
- (5) 貨物の脱落や飛散等の防止に必要な措置を採っていないもの。

第 71 条（メンテナンス及び検査を行わなかった場合）

本条例の規定に違反して、旅客運送経営者、貨物運送経営者が、規定された運輸車両のメンテナンス及び検査を行わない場合、県クラス以上の道路運送管理機構は改善を命じ、1,000 元以上 5,000 元以下の罰金を処する。

本条例の規定に違反して、旅客運送経営者が独断で、既に営業運送証を取得している車両を改造した場合、県クラス以上の道路運送管理機構は改善を命じ、5,000 元以上 2 万元以下の罰金に処する。

第 72 条（無許可証経営車両の経営活動を許可した場合等）

本条例の規定に違反して、道路運送ステーション（ヤード）経営者が、免許を受けずに経営する車両が入庫して経営活動に従事すること、過積載車両や安全検査を経ていない車両の出庫を許可すること、及び正当な理由がなく、道路運送車両が入庫して、経営活動に従事することを拒否した場合、県クラス以上の道路運送管理機構は改善を命じ、1 万元以上 3 万元以下の罰金に処する。

本条例の規定に違反して、道路運送ステーション（ヤード）経営者が独断で、道路運送ステーション（ヤード）の用途及び、サービス機能を変更する或いは運送路線、始発駅、経由駅、終着駅、運行スケジュール、始発時刻、料金を公表しない場合は、県クラス以上の道路運送管理機構が改善を命じる。改善を拒否した場合、3,000 元の罰金に処する。違法所得のあるものは没収する。

第 73 条（偽造部品・粗悪部品を用いて自動車を修理した場合等）

本条例の規定に違反して、車両メンテナンス経営者が劣悪な部品を用いて車両を修理する、すでに廃車となった車両を修理する、或いは独断で車両に改造を施した場合、県クラス以上の道路運送管理機構が改善を命じる。

違法所得のあるものは没収し、違法所得の3倍以上11倍以下の罰金に処する。違法所得がないか、または違法所得が1万元以下のものは、2万元以上5万元以下の罰金に処し、劣悪部品及び廃車車両は没収する。情況が深刻な場合、許可をした機関が道路運送経営許可証を取り上げる。犯罪をなしたものは、法により刑事責任を追及する。

第74条（虚偽の自動車修理合格証を発行した場合）

本条例の規定に違反して、車両メンテナンス経営者が偽造した車両修理合格証を発行した場合、県クラス以上の道路運送管理機構は、改善を命じる。

違法所得のあるものは没収し、違法所得の3倍以上11倍以下の罰金に処する。違法所得がないか、または違法所得が3,000元以下のものは、5,000元以上2万元以下の罰金に処し、情況が深刻な場合、許可機関が、経営許可証を抹消する。犯罪をなしたものは、法により刑事責任を追及する。

第75条（自動車教習機構が許可に従った教習を行わない場合）

本条例の規定に違反して、自動車運転教習所が規定に基づく、厳格な教習を行わないか、または教習修了証を発行する際に、不正を行った場合、県クラス以上の道路管理機構は改善を命じる。改善を拒否した場合、許可を公布した機関が道路運送経営許可証を取り上げる。

第76条（外国の国際道路運輸経営者の違反）

本条例の規定に違反し、外国国際道路運送経営者が、規定の路線に依らず運送し、独断で中国国境内の道路を運送する、或いは国籍を明示せず運送するものは、省、自治区、直轄市道路運送管理機構が停止を命じる。

違法所得のあるものは没収し、違法所得の3倍以上11倍以下の罰金に処する。または違法所得が1万元以下のものは、3万元以上6万元以下の罰金に処する。

第77条（道路運輸管理機構の職員の処分事由）

本条例の規定に違反し、道路運送管理機構の従事者が以下の状態にある場合、法により行政処分を課す。犯罪をなしたものは、法に依り刑事責任を追及する。

- (1) 本条例が規定する、手順、期限の条件に依らずに行政許可をした場合。
- (2) 道路運送経営及び道路運送経営関連業務に関与したか、もしくは関与に等しい場合。
- (3) 違法行為を発見したにも関わらず、即時に調査追求を行わない。
- (4) 規定に違反して、正常に走行している道路運送車両を阻止または検査をする。
- (5) 違法に運送車両、車両營運証を拘束する。
- (6) 他人の財産を求め、受け取る、或いはその他の利益を取得する。
- (7) その他の違法行為。

第7章 附 則

第78条（香港特別行政区及びマカオ特別行政区との道路運輸）

中国本土と香港特別行政区、マカオ特別行政区間の道路運送については、本条例の関係規則を参照し執行する。

第79条（外国投資家による投資）

外商企業は、関係法律、行政法規、国家の関連規定を根拠とし、中華人民共和国国内において、中外合資、中外合作、独資の形式を採用して、道路運送経営及び道路運送関連業務に投資することができる。

第80条（非経営性の危険品貨物を輸送する場合）

非経営性の、危険貨物の運送に従事する場合、本条例の関係規定を遵守しなければならない

い。

第 81 条（手数料の徴収）

道路運送管理機構は、本条例に基づき、経営許可証及び、車両営運送証を発行し、手数料を徴収することができる。手数料の具体的な料金設定は、省、自治区、直轄市人民政府の財政部門、価格主管部門会同クラスの交通主管部門が裁定する。

第 82 条（タクシー及び都市バスの旅客運輸の管理規則）

タクシー事業、都市のバス事業の管理については、国务院が別途規定する。

第 83 条（施行日）

本条例は、2004 年 7 月 1 日から施行する。

付録Ⅲ 道路貨物輸送企業経営資質管理規則（試行）（〔道路貨物運輸企業経営資質管理弁法（試行）〕の和訳

（交通部制定、2001年4月5日公布、施行）

第1章 総 則

第1条（制定の目的）

社会主義市場経済発展の必要性に適応し、道路貨物輸送企業（以下、道路貨運企業と略称）の集約化経営と規範化経営を導き、道路貨物輸送業の合理的な分業を促進するため、本規則を制定する。

第2条（適用企業）

中華人民共和国域内において営業性の道路貨物輸送に従事する企業には、本規則を適用する。

第3条（経営資質の内容）

本規則が称する道路貨物輸送企業経営資質とは、道路貨運企業の資産規模、施設・設備、人員の資質、管理水準などの総合評価を指す。

第4条（主管部門）

県クラス以上の人民政府交通主管部門は、道路貨物輸送企業経営資質の主管部門であり、所属する道路運輸行政管理機関（以下、運輸行政機関と略称）が、本規則の実施に具体的な責任を負う。

第2章 経営資質等級の条件

第5条（等級区分）

道路貨運企業の経営資質等級は5級に分ける。個人経営の貨運経営者は経営資質等級を評定しない。

個人経営の貨運経営者とは、個人工商営業免許、「道路運輸経営許可証」を所持し、貨運経営資産が個人或いは家庭の所有に属し、雇用者が7人及びそれ以下の個人或いは家庭を指す。

第6条（1級企業の経営資質条件）

- (1) 国の大型企業資産規模の要求を満たし、企業の純資産が5億元以上で、うち貨物輸送の純資産が3億元以上であること。資産負債率が60%を超えていないこと。
- (2) 企業が保有している車両積載総重量が7,000トンを上回っていること。うち積載重量8トン以上の大型貨物車両の積載総重量が3,500トン上回っている、或いは専用貨物車両が車両総数の40%を上回っていること（専用貨物車両とは、コンテナ輸送車両、各種固定タンク型車両、車両バン型貨物車両などを指す。以下同じ）。車両新度係数0.60であること。少なくとも1級フレイトステーション1ヶ所、2級フレイトステーション2ヶ所を保有、或いはフレイトステーション建設規模が1級フレイトステーション1ヶ所・2級フレイトステーション2ヶ所の年度換算貨物取扱量に相当する倉庫施設に投資・出資していること。少なくとも1類自動車メンテナンス企業を1社保有（或いは長期メンテナンス契約を締結）していること。経営業務と相応する荷役機械・関連施設を有していること。
- (3) 企業が道路貨物輸送経営資格を持つ独立法人或いは大中型企業の内部独立採算部門であり、道路貨物輸送に従事して9年以上であること。
- (4) 企業のマネージャーが当該業種の経営（管理）業務に従事して5年以上或いは经济管理業務に従事して10年以上の経歴があること。企業管理人員のうち、初級技術職業資格以上の人員が60%以上を占めていること。安全走行30万^千以上の運転士人数が運転士総数の40%を上回っていること。

- (5) 健全な経営・財務・統計・安全・技術などの機構と相応する管理制度を備えていること。ISO9002 品質認証を取得していること。

第7条 (2級企業の経営資質条件)

- (1) 企業の純資産が1億元以上で、うち貨物輸送の純資産6,000万元以上であること。資産負債率が60%を超えていないこと。
- (2) 企業が保有している車両積載総重量が1,400トンを上回っており、うち積載量8トン以上の大型貨物車両の積載量が700トンを上回っている、或いは専用貨物車両が車両総数の35%を上回っていること。車両新度係数0.55であること。2級フレイトステーションを2ヶ所以上保有、或いはフレイトステーション建設規模が2級フレイトステーション2ヶ所の年度換算貨物取扱量に相当する倉庫施設に投資・出資していること。少なくとも2類自動車メンテナンス企業を1社保有(或いは長期メンテナンス契約を締結)していること。経營業務と相応する荷役機械を有していること。
- (3) 企業が道路貨物輸送経営資格を持つ独立法人或いは大中型企業の内部独立採算部門であり、道路貨物輸送事業に従事して6年以上であること。
- (4) 企業のマネージャーが当該業種の経営(管理)業務に従事して5年以上或いは経済管理業務に従事して10年以上の経歴があること。企業管理人員のうち、初級技術職業資格以上の人員が55%以上を占めていること。安全走行30万^キの運転士人数が少なくとも運転士総数の40%を上回っていること。
- (5) 健全な経営・財務・統計・技術などの機構と相応する管理制度を備えていること。ISO9002 品質認証を取得していること。
- (6) 企業が省内経営ネットワークを保有していること。省内外に支店・営業所を設置し、うち省外の支店・営業所が2ヶ所を上回っていること。
- (7) 年度営業総収入が1億元で、うち貨物輸送営業収入が6,000万元以上であること。

第8条 (3級企業の経営資質条件)

- (1) 企業の純資産が2,000万元以上で、うち貨物輸送の純資産が1,200万元以上であること。資産負債率が60%を超えていないこと。
- (2) 企業が保有している車両積載総重量が650トンを上回っており、うち積載量8トン以上の大型貨物車両の積載量が260トンを上回っている、或いは専用貨物車両が車両総数の30%を上回っていること。車両新度係数0.50であること。3級フレイトステーション2ヶ所を保有、或いはフレイトステーション建設規模が3級フレイトステーション2ヶ所の年度換算貨物取扱量に相当する倉庫施設に投資・出資していること。少なくとも2類自動車メンテナンス企業を保有(或いは長期メンテナンス契約を締結)をしていること。経營業務と相応する関連施設を有していること。
- (3) 企業が道路貨物輸送経営資格を持つ独立法人或いは大中型企業の内部独立採算部門であり、道路貨物輸送に従事して3年以上であること。
- (4) 企業のマネージャーが5年以上の经济管理経験を有していること。管理人員のうち、初級技術職業資格以上の人員が50%以上を占めていること。安全走行30万^キの運転士人数が、少なくとも運転士総数の35%を上回っていること。
- (5) 健全な経営・財務・統計・安全・技術などの機構と相応する管理制度を備えていること。省内に貨物輸送支店・営業所があること。企業経営資質の等級評定後の3年間に、ISO9002 品質認証を取得していること。
- (6) 年度営業総収入が2,000万元以上で、うち貨物輸送営業収入が1,200万元以上であること。

第9条 (4級企業の経営資質条件)

- (1) 企業の純資産が400万元以上で、うち貨物輸送の純資産が240万元以上であること。

資産負債率が 60%を超えていないこと。

- (2)企業が保有している車両総重量が 300 トンを上回っていること。うち積載重量 8 トン以上の大型貨物車両の積載総重量が 90 トンを上回っている、或いは専用貨物車両が車両総数の 20%を上回っていること。車両新度係数 0.45 であること。4 級フレイトステーションを保有、或いはフレイトステーション建設規模が 4 級フレイトステーションの年間換算貨物取扱量に相当する倉庫施設に投資・出資していること。長期契約関係の 2 類自動車メンテナンス企業があること。経營業務と相応する関連施設を有していること。
- (3)企業が道路貨物輸送経営資格を持つ独立法人或いは大中型企業の内部独立採算部門であること。
- (4)企業のマネージャーが 5 年以上の経済管理経験があること。管理人員のうち、初級技術職業資格以上の人員が 40%以上を占めていること。安全走行 30 万キロの運転士人数が少なくとも運転士総数の 35%を上回っていること。
- (5)健全な経営・財務・統計・安全・技術などの機構と相応する管理制度を備えていること。
- (6)年度総収入が 400 万元以上で、うち貨物輸送営業収入が 240 万元以上であること。

第 10 条（5 級企業の経営資質条件）

4 級企業の条件に達しない道路貨運企業で、かつ道路貨物輸送経営資格を持つ独立法人或いは大中型企業の内部独立採算部門で、健全な経営・財務・統計・安全・技術などの機構と相応する管理制度を備えていること。

第 3 章 経営資質の等級申請と評定手順

第 11 条（道路貨運企業の経営資質等級評定の申請手順）

- (1)道路貨運企業が経営資質の等級評定を申請するには、当該企業登録地の運輸行政機関において「道路貨物運輸企業経営資質等級申請表」を取得し、必要事項を記入することとする（様式は付属文書を参照）。
- (2)道路貨運企業が経営資質の等級を申請するには下記資料を提供することとする。
 - ①道路輸送経営許可証（写し）。
 - ②企業法人営業免許（写し）。
 - ③貨物自動車明細表。
 - ④企業の純資産・貨物輸送純資産証明。
 - ⑤フレイトステーションと倉庫施設の証明。
 - ⑥ISO9002 認証証書（1 級企業、2 級企業）。
 - ⑦企業の前年度に実際に完成した貨物輸送量と貨物回転量。安全走行、サービスの質の審査統計資料。
 - ⑧企業のマネージャーと企業経営・財務・安全・技術各部門の責任者の履歴と任職文書。
 - ⑨企業の管理人員の専門技術職業資格状況に関する名簿。
 - ⑩運転士の運転履歴と就業資格状況。
 - ⑪企業の前年度の財務指標。
 - ⑫提出を必要とするその他の証明。

第 12 条（評定手順）

- (1)各クラス交通主管部門は、専門家から組織される道路貨運企業経営資質等級評定グループを設立する。職責は、企業経営資質条件を照らし合わせ、経営資質を申請した道

路貨運企業の申告資料の真実性、正確性を確認し、評定権限に基づいて企業の経営資質等級を評定する。

(2) 評定権限

- ① 1 級企業、2 級企業の経営資質の申告資料は、省クラス運輸行政機関が初期審査に責任を負い、省クラス交通主管部門が交通部に企業の経営資質等級の審議と評定を報告する。
- ② 3 級企業の経営資質の申告資料は、省クラス運輸行政機関が審議の組織に責任を負い、かつ等級の提案を行い、地クラス交通主管部門が企業の経営資質等級を評定する。
- ③ 4 級企業の経営資質の申告資料は、地クラス運輸行政機関が審議の組織に責任を負い、かつ等級の提案を行い、地クラス交通主管部門が企業の経営資質等級を評定する。
- ④ 5 級企業の経営資質の申告資料は、県クラス運輸行政機関が審査に責任を負い、県クラス交通主管部門が企業の経営資質等級を評定する。

(3) 各クラス交通主管部門は、評定権限に基づき、道路貨運企業の経営資質等級の評定を決定した後、同クラスの媒体で公表し、30 日間異議が出されない場合は、評定執行機関が公告する。

第 13 条 (証明文書への資質等級明記)

道路貨運企業が経営資質等級を評定された後、運輸行政機関は「道路運輸経営許可証」などの証明文書に企業経営資質等級を明記する。

第 14 条 (分社化或いは合併後の経営資質等級)

すでに経営資質等級を評定された道路貨運企業で、分社化或いは合併して設立された道路貨運企業は、本章の関連要求に基づき、改めて経営資質等級の評定を受けることとする。

第 15 条 (合併などの経営資質等級)

経営資質を備えている道路貨運企業が、新規に設立される貨運企業に投資・出資する場合は、経営資質等級は投資・出資している貨運企業の経営資質総合評定に基づくことができる。同一の経営資質等級を備えている道路貨運企業の出資額の和が総投資額の 51%以上に達している場合は、新規に設立される合併貨運企業は、出資する道路貨運企業の経営資質とすることができる。

第 16 条 (新設企業の 4 級経営資質の申請)

経営資質を備えていない道路貨運企業が、新規に設立される道路貨運企業に投資・出資或いは 100%出資し、開業の申請時に、経営資質の条件が 4 級の道路貨運企業の条件・要求に達している、或いは超えている場合は、直接 4 級道路貨運企業の経営資質を申請することができる。

第 4 章 道路貨運企業の業務分業

第 17 条 (1 級企業の経営可能業務範囲)

1 級企業は一般貨物輸送に従事することができる。業界関連管理法規と基準規範に合致している条件において、物流、特殊貨物輸送、コンテナ輸送、クーリエ貨物輸送、小口貨物輸送、その他の貨運サービスに従事することができる。全国範囲において支店・営業所を設置し、かつ経営活動に従事することができる。

第 18 条 (2 級企業の経営可能業務範囲)

2 級企業は一般貨物輸送に従事することができる。業界関連管理法規と基準規範に合致している条件において、物流、コンテナ輸送、クーリエ貨物輸送、小口貨物輸送、その他の貨運サービスに従事することができる。認可を得れば、特殊貨物輸送に従事できる。全国範囲

において支店・営業所を設置し、かつ経営活動に従事することができる。

第 19 条（3 級企業の経営可能業務範囲）

3 級企業は一般貨物輸送に従事することができる。業界関連管理法規と基準規範に合致している条件において、コンテナ輸送、小口貨物輸送に従事することができる。認可を得れば、物流関連サービス、種類限定の特殊貨物輸送、クーリエ貨物輸送、その他の貨運サービスに従事することができる。登録地の省管轄区域の範囲内において支店・営業所を設立し、認可を得れば、省外に支店・営業所を設立し、かつ経営活動に従事することができる。

第 20 条（4 級企業の経営可能業務範囲）

4 級企業は一般貨物輸送に従事することができる。業界関連管理規定の条件を満たしている条件において、コンテナ輸送に従事することができる。認可を得れば、小口貨物輸送、種類限定の特殊貨物輸送、業務に関連する貨運サービスに従事することができる。審査を経て同意を得れば、登録地の省管轄区域において支店・営業所を設立し、かつ経営活動に従事することができる。

第 21 条（5 級企業の経営可能業務範囲）

5 級企業は一般貨物輸送、業務に関連する貨運サービスに従事することができる。認可を得れば、種類限定の道路危険品輸送に従事することができる。

第 22 条（個人経営貨運経営者の経営可能業務範囲）

個人経営貨運経営者は一般貨物輸送にのみ従事できる。

第 5 章 品質・信用の審査

第 23 条（企業審査との共同実施）

道路貨運企業の経営資質等級評定後には、規定に基づいて品質・信用年度審査を行わなければならない。品質・信用年度審査は、企業年度審査と併せて行う。

第 24 条（合格・不合格の基準）

道路貨運企業の品質・信用審査は、合格と不合格の 2 等級に分ける。

（1）下記条件を満たしている場合は合格とする。

- ①特大運行責任事故がないこと。
- ②運行事故頻度が 2 回／100 万車[※]。（1 台の車につき 100 万キロ）より低く、事故責任死亡率が 0.4 人／100 万車[※]より低く、事故負傷率が 1.6 人／100 万車[※]より低く、直接経済損失が 2 万元／100 万車[※]より低いこと。
- ③重大な法律違反・規律違反行為がないこと（1 回の行政処罰金額が 2 万元以上のもの）。
- ④重大な輸送サービス品質事件がないこと（地区クラス（省と県の間にある行政クラス）以上のマスメディアで暴露或いは当事者のクレーム、通報され、並びに調査の結果、事実通りであり、かつ情状が十分に悪辣なサービス品質問題）。
- ⑤査定された等級の経営資質条件を満たしていること。

（2）道路貨運企業の品質・信用が、本条（1）項の要求の一つを満たしていない場合は、当該企業の品質・信用審査は不合格と見なす。

第 25 条（審査・信用審査の手順）

品質・信用審査は下記手順によって行う。

- （1）道路貨運企業は第 24 条の規定に基づき、事実通りに審査の組織に責任を負う運輸行政機関に企業の前年度生産経営状況、財務年度報告、安全生産・品質状況及び経営・財務・安全・技術・人員の変更状況などの資料を提出することとする。
- （2）審査の組織に責任を負う運輸行政機関は、関連資料を審査・照合した後、事実通りに品質・信用審査記録（様式は別途規定する）に必要事項を記入し、かつ道路貨運企業

の品質・信用に対し、合格或いは不合格の審査結果を出すこととする。不合格に対しては書面を送付し、是正意見を通知することとする。

- (3) 1級、2級の道路貨運企業の品質・信用審査は、省クラス運輸行政機関が組織に責任を負って行い、審査結果を出し、省クラス交通主管部門の検査を経た後、審査結果を交通部に届出る。
- (4) 3級、4級、5級の道路貨運企業の品質・信用審査は、企業の経営資質評定の権限に基づき、それぞれ省クラス、地クラス、県クラスの運輸行政機関が審査の組織に責任を負い、かつ審査結果を同クラスの交通主管部門に届出る。
- (5) 交通主管部門は検査を行い、審査結果が不実であることを発見した際は、同クラスの運輸行政機関に改めて審査するよう指示することができる。

第6章 品質・信用管理と資質等級の変更

第26条（品質・信用管理と資質等級の変更の定義）

品質・信用管理と資質等級の変更とは、道路貨運企業に対する年度品質・信用審査を行った後、結果が不合格であった際、経営資質等級を相応に調整することを指す。

第27条（変更の手順）

品質・信用管理と資質等級の変更は、下記手順によって行う。

- (1) 道路貨運企業の年度品質・信用審査に合格した場合は、元々評定された経営資質等級と経営分業に基づいて経営を継続する。
- (2) 道路貨運企業の年度品質・信用審査に不合格であった場合は、1年間の是正期間を与える。是正期間内は、貨運業務における輸送力の新規増強の審査を暫時停止する。是正期間満了後、運輸行政機関の検査を経て、所期の是正要求に達した場合は、元の経営資質等級を維持することができる。
- (3) 道路貨運企業の年度品質・信用審査に不合格で、是正後も品質・信用要求に達しなかった場合は、当該企業の経営資質等級を降格し、かつ元の経営範囲に対して相応の調整を行うこととする。

第28条（経営資質等級の降格）

道路貨運企業の経営資質等級条件に変化が発生し、元の経営資質等級の条件に達しなくなった場合は、当該企業の経営資質等級を降格し、かつ経営範囲に対して相応の調整を行うこととする。

第29条（経営資質等級の昇級）

道路貨運企業の経営資質条件が、すでに1つ上の経営資質等級の標準に達しており、かつ2年連続して品質・信用年度審査に合格した場合は、1つ上の経営資質等級（うち5級企業は前年度の品質・信用審査に合格した場合）への昇級を申請することができる。

第30条（経営資質等級の変更時期）

道路貨運企業の経営資質等級の変更は、年度品質・信用審査の終了後に行い、かつ公告制度を実施することとする。

第7章 監督検査

第31条（虚偽・不正などの申請）

道路貨運企業が経営資質等級の申請と品質・信用審査において、虚偽・不正を働き、或いはその他の不正な手段を用い、経営資質条件或いは関連資料を偽って提出した場合は、3～6ヶ月以内に是正を命じ、かつ貨運業務と輸送力の新規増強の審査を暫時停止することとする。情状が重い場合は、更に資質等級評定を暫時停止、或いは1つ上の経営資質等級への昇級を1年間遅らせる。

第 32 条（経営範囲逸脱行為と業界規定違反）

道路貨運企業の経営資質等級の評定後、経営範囲を超える、或いは関係する業界管理法規に違反した場合は、「道路輸送行政処罰規定」（交通部 1998 年第 3 号部長令）の関係条項に基づいて処罰する。

第 7 章 付 則

第 33 条（解釈権）

本規則は中華人民共和国交通部が解釈に責任を負う。

第 34 条（施行日）

本規則は公布の日から施行する。

付録Ⅳ．外国投資物流企業のテストケース設立業務展開に関する問題についての通知「關於開展試點設立外商投資物流企業工作有關問題的通知」の和訳

(対外貿易経済合作部制定、2002年6月20日公布、2002年7月20日施行)

江蘇省、浙江省、広東省、北京市、天津市、重慶市、上海市、深圳市の対外経済貿易委員会（庁、局）宛

国際貿易及び現代物流の対外開放と健全な発展を促進するため、ここに、国内の一部地域において外国投資物流企業のテストケース業務を展開することとする。テストケース段階における外国投資物流企業の条件と秩序を明確にするため、ここに外国投資物流企業のテストケース設立の関連問題を下記のように通知する。

1（外商投資物流企業の条件）

外国投資物流企業は、域外投資者が中外合弁、中外合作の形式によって設立し、実際の需要に基づき、貨物の輸送・保管・荷役・加工・梱包・配送・情報処理及び輸出入などの各段階における業務を選択して有機的に結合させ、比較的完備されたサプライヤー・チェーンを構築し、顧客のために多機能一体化型のサービスを提供する外国投資企業であることとする（以下、「外国投資物流企業」と略称）。

2（投資形態）

域外投資者が中外合弁、中外合作形式により、国際流通物流、サード・パーティー・ロジスティックス業務を經營することを許可する。

3（投資者の条件）

外国投資物流企業の設立を申請する投資者は、下記の条件を備えていなければならない。

- ① 国際流通物流業務に従事する外国投資物流企業を設立しようとする投資者は、少なくとも一方が国際貿易或いは国際貨物輸送或いは国際貨物輸送代理の良好な実績と運営経験を備えていることとし、上記条件を満たす投資者は、中国側投資者或いは外国側投資者の筆頭株主とする。
- ② サード・パーティー・ロジスティックス業務に従事する外国投資物流企業を設立しようとする投資者は、少なくとも一方が交通運輸或いは物流の良好な実績と運営経験を備えていることとし、上記条件を満たす投資者は、中国側投資者或いは外国側投資者の筆頭株主とする。

4（設立条件）

設立する外国投資物流企業は、下記の要求を満たしていなければならない。

- ① 登録資本は500万ドルを下回ってはならない。
- ② 国際流通物流業務に従事する外国投資物流企業において、域外投資者の持ち株比率は50%を超えてはならない。
- ③ 固定された営業場所があること。
- ④ 経営業務に必要な営業施設があること。

5（業務範囲）

認可を得れば、外国投資物流企業は下記の一部或いは全ての業務を經營することができる。

- ① 国際流通物流業務：貨物の輸入・輸出業務の自営或いは代理を含む輸出入業務及び関連

業務、委託を受けた輸出加工企業のための輸出入業務の代行。海運・空運・陸運輸出入貨物の国際貨物輸送代理業務。

- ② サード・パーティー・ロジスティックス：道路一般貨物の輸送・保管・荷役・流通加工・梱包・配送及び関連情報処理サービス、関連するコンサルティング業務。国内貨運代理業務。コンピュータネットワークを利用した物流業務の管理とオペレーション。外国投資物流企業が道路一般貨物の輸送業務への従事及びコンピュータネットワークを利用した物流業務の管理とオペレーションを行なう場合は、関係部門が現行の法律・法規に基づいて認可しなければならない。

6（申請資料）

外国投資物流企業を設立するには、企業を設立する予定所在地の省・自治区・直轄市・計画単列都市（訳注：日本の政令都市に相当）の対外貿易経済主管部門に申請し、かつ下記の資料を提出することとする。

- ① 申請書。
- ② フィージビリティ・スタディ報告。
- ③ 本規定第4条に規定された共同経営各方投資者の資格証明或いは関係する説明文書。
- ④ 中外双方投資者の法律証明文書及び資本信用証明。
- ⑤ 契約、約款。
- ⑥ 董事会或いは共同管理機関のメンバー及び主要管理人員の名簿及び略歴。
- ⑦ 工商行政管理部門が発行した企業名称仮認可通知書。
- ⑧ 企業営業所在地の証明。
- ⑨ 対外貿易経済主管部門が要求するその他の資料。

7（設立手続き）

外国投資物流企業を設立するには、下記の手順によって行なう。

省・自治区・直轄市・計画単列都市の対外貿易経済主管部門は、申請資料を受領した日から10作業日以内に、本通知に基づいて初期審査意見を出し、かつ初期審査意見を国务院対外貿易経済主管部門に報告する。

国务院対外貿易経済主管部門は申請資料を受領した日から30作業日以内に、認可の可否の書面決定を行ない、規定を満たしている場合は、外国投資企業認可証書を交付し、規定を満たしていない場合は、申請を却下し、書面によって申請人に通知し、かつ理由を説明する。

国際流通物流業務に従事する外国投資物流企業は、外国投資企業認可証書が交付された日から10日以内に、国务院対外貿易経済主管部門において「中華人民共和国国際貨物輸送代理企業認可証書」の手続きを行なう。

8（既存の外商投資企業の経営範囲変更）

外国投資企業が経営範囲を拡大し、物流業に従事する場合は、本通知の規定の手順によって処理する。

9（経営期間）

外国投資物流企業の経営期限は、原則として20年を超えない。

元の認可機関の認可を得れば、外国投資物流企業は経営期限を延長することができる。

10（支店の設立）

外国投資物流企業は、現行の関係規定に基づき、国内のその他の地区において分公司設立

の申請を行なうことができる。分公司の経営範囲は、外国投資物流企業の経営範囲を超えないこととする。

11（罰則）

外国投資物流企業は、国家の外国投資方面の関係法律・法規を厳格に順守し、また経営範囲に基づき、交通運輸、国際貨物輸送代理及び電信方面の関係する業界管理の法律・法規を厳格に順守することとし、違法行為・規律違反行為については、相応する法律・法規に基づいて相応の処罰を科す。

12（対象地域）

テストケース地区は対外貿易経済合作部が規定する。現在、暫時北京、天津、上海、重慶の4直轄都市、浙江、江蘇、広東の3省、深圳経済特区をモデル地区とする。

13（香港、マカオ及び台湾投資者）

香港、マカオ、台湾地区の投資者が大陸において投資し、物流企業をテストケースとして設立するには、本通知の精神に照らして処理する。

14（施行日）

本通知は通達日30日後から施行する。

付録Ⅴ．中国現代物流業の発展を促進することに関する意見〔關於促進我国現代物流業發展的意見〕（和訳）

（2004年8月5日国家發展改革委員会、商務部、公安部、鉄道部、交通部、税関総署、税務総局、民航総局、工商総局公布）

国家發展改革委員会、商務部、公安部、鉄道部、交通部、税関総署、税務総局、民航総局、工商総局が共同で制定し、既に国务院の批准を経た「わが国現代物流業の発展の促進に関する意見」（添付）を関係方面に公布する。現状に即して、誠実に執行されたい。

現代物流業の発展の促進は、業種、地域、部門を跨ぐ総合的な事業であり、範囲が広く、政策的な意味合いも強いことから、各地方政府、各関連部門が一致協力することが求められる。現代物流業を大いに発展させることは、関連産業の発展を推進し、経済運営の質と効率を高め、総合的な国力と企業競争力を強化することにおいて重要な意義をもつ。各地区、各部門は、この点をより重視し、探求に励み、現状に即した相応の政策措置を制定し、わが国現代物流業の調和のとれた健全な発展の促進を加速させなければならない。

現代物流業の発展を加速させることは、わが国経済のグローバル化、及びWTO加盟に対応するための切迫した要求であり、わが国の経済運営の質と効率の向上、資源の有効な配分、投資環境の改善、及び総合的な国力と企業競争力を強化することにおいて重要な意義がある。わが国の現代物流業の発展を更に推進するためには、全国に亘るスムーズな物流ルート、迅速な定時サービス、合理的な経済性、顧客を満足させ得る社会化、専門化された現代物流サービスシステムを早急に確立しなければならない。

以下にいくつかの意見を述べる。

一 現代物流業の発展に有利となる良好な環境の創出

1. 現行の行政管理方式の調整

1) 企業登記手続の事前審査の規定を規範化する

工商行政管理部門が物流企業のために登記手続を行う際、国家の法律、行政法規、国务院規定を除くその他の事前審査事項を一律に廃止する。

2) 貨運代理業に対する行政認可の改革

国内鉄道貨運代理業、水上貨運代理業、複合一貫輸送代理業の経営に関する行政認可を廃止し、貨運代理業の経営体質、経営活動に対する監督検査を強化する。国際貨運代理企業の経営資格審査を廃止し、経営開始後の監督管理を強化する。航空運送販売代理業の審査制度を改革し、民航総局と関連部門より、新たな民航貨運代理に関する管理方法を制定する。危険品等の特殊な貨物の運輸代理に対しては、国の関連規定に厳格に照らして取扱う。

2. 物流企業税収管理の完備

1) 物流企業に対する営業税の算出基数を合理的に確定する

物流企業が請け負った運輸、保管などの業務を他に下請けさせ且つ代金を元請として統一的に受領する場合は、当該企業が取得した収入から、各支出項目を控除した残額を営業税算出の基数とする。

具体的な算出方法は、国家税務局が制定する。

2) 条件に合致する物流企業が所得税を統一して納付することを許可する

物流企業が省・自治区・直轄市内に設立した地域を跨ぐ支部機構であり、本部の指導のもとで統一経営、統一会計を行い、決算用の口座は開設せず、また、財務報告と帳簿を作成せず、且つ本部とコンピュータネットワークで結ばれ統一規範による管理を実行

している企業の企業所得税は、本部が統一して納付する。

3. 市場秩序規範を整理し費用徴収管理を強化する

1) 競争メカニズムを早急に導入し、統一的に開放された、公平に競争する、規範化された、秩序ある現代物流の市場システムを確立する。

国家の法律、法規の規定に合致していない、部門や地方により制定された、地方を保護し、事業を独占し、市場を分割する関連規定を廃止し、物流企業の経営と発展のために柔軟な外部環境を創造する。

2) 費用徴収に関する管理を強化し、貨物運送車両から徴収している、行政による事業性費用、資金収集、政府基金、罰金項目を全面的に整理し、国の規定に合致しない各種の費用徴収項目を廃止する。

道路料金所を全面的に整頓する。国の規定に違反して設置された料金所は、ただちに費用徴収を停止し、期限までに施設を撤去する。物流企業に対する、むやみな検査の実施、費用の徴収、分担金の負担、罰金を課すことや評定をしてはならない。違法に料金所を設置し、徴収項目を無断で制定し、貨物運送車両及び物流企業等に対しむやみに費用徴収を行ったものは、法により厳しく処分する。

二 的確で有効な措置を講じ現代物流業の発展を促進する

1. 工商企業が、原材料の購入、輸送、保管等の物流サービス業務を徐々に分離し、物流専門家による請負を利用することを奨励する。交通運輸、保管配送、貨運代理、複合一貫輸送を行う企業が、合併や、共同運行等の方式で資産の統廃合を行い、一定規模を有する物流企業へと発展することを奨励する。地元政府、関連部門は、合併や再編成される国有企業を積極的に支援しなければならない。

2. 積極的な融資ルートの開拓

物流企業が国内外の資本市場の融資、資金援助を利用して、物流企業の社会的、専門的發展を促すことを支持する。資産状況が良好で経営管理に優れ、成長の可能性のある物流企業に対して、積極的に上場を支援する。各金融機構は、収益が良く市場を有する物流企業に対して、重点的に支持を与えなければならない。

3. 物流市場の対外開放を積極的に推進する

WTO 加盟時の合意に基づき、物流領域における対外開放を拡大する。国外の大型物流企業が、わが国の関連法律、法規に基づき国内に物流企業を設立することを奨励する。国外の資金、設備、技術を利用して、国内の物流施設の建設と経営に参加することを奨励する。

4. 工商企業の物流管理の改善を支持する

条件を有する大中規模の国有工商企業が、その物流資産を本業から分離し、経営資源を整理し、業務プロセスを改善し、新たな物流管理方式を創出し、特に商業チェーン店での商品の統一配送率を高めることを奨励する。

主要分野と補助的分野を切り離し、補助的分野での制度改革を行う企業に対し、条件を満たせば、国务院 8 部門が共同で公布した「国有大中型企業主補分離、補助的分野の制度改革、余剰人員分配実施法」に定める援助政策を利用することができる。

5. 物流施設の整合と社会的地域物流センターの建設を加速する

必要な調整措置を採用し、各地域の工業、商業、運輸、貨運代理、一貫輸送、物資、保管等の物流資源の整理統合を推進し、地域物流センターの建設を合理的に企画し、公共サービスの社会化と、専門化を展開する。条件に合致するこの種のプロジェクトに対して、各政府は重点的に支持する。

6. 税関手続の簡素化

通関地における、通関作業の業務フローを改善し、快速通関のための改革を完成させる。物流企業と通関監督管理部門との情報ネットワーク化を推進し、輸出入貨物に対する、事前検査申請、事前通関申告、到着即時搬出などの新たな通関方式により、情報化の応用と管理レベルを向上する。出入国管理、税関、検査検疫、税務、外貨管理等の部門は、有効な監督管理を前提とした作業手順の簡素化を行い、情報の共有化を実現し、通関速度を速める。

税関の監督管理、商品検査検疫、地上サービスを一体化した、貨物輸出入快速処理メカニズムの構築を推奨する。

7. 都市部の配送車両、交通管理の改善

公安交通管理部門は、道路交通の科学的組織化を強化し、地域の交通状況と物流業務の発展状況に基づき、配送車両の市街区における通行及び駐車に関する具体的な措置を研究、制定し、市街区の通行と駐車に便宜を提供する。

三 基本作業を強化し現代物流の発展を支持、保障する

1. 物流技術標準化システムの確立と完備

物流のインフラ、技術装備、管理フロー、情報ネットワークに関わる技術標準の制定と推進を加速し、協調された統一的な現代物流技術の標準化のための体系を迅速に形成する。

標準化、システム化、規範化された、運輸、保管、荷役、梱包のための機器と設備、バーコード、情報交換等の技術を広く採用する。

2. 先進的で用途に適した物流専用車両と設備の推進

コンテナ輸送を大いに発展させ、バンボディー車両、専用車両、物流専用設備の採用を推進し、保管、荷役等の標準化された専用設備を積極的に開発、推進する。

3. 物流事業の情報化レベルを高める

公共の情報ネットワーク・ステーションの建設を奨励し、工商企業と物流企業が相互ネットワークなどの先進技術を採用して資源、データの共用と情報往来を実現することを支持する。インテリジェンス運輸システムの応用をすすめ、全国と地域の物流情報ネットワーク・ステーションを迅速に構築し、サプライチェーンを改善する。

4. 従業員の資質向上

物流企業の従業員に対する就業前研修、現任訓練等を強化し、様々な方法とチャンネルを通じて市場が求める物流管理に携わる人材を養成する。

様々な方式により人材資源の開発と育成を行い、高等教育を発展させ、高等教育機関での物流専門の学士、修士、博士課程等、様々なレベルでの専門教育を推奨する。物流に関する資格認可制度を積極的に検討し、国外の成熟した資格認証システムを参考とし或いは導入する。

四 現代物流事業に対する総合的な組織と調整

現代物流は新しい複合的な産業であり、運輸、倉庫保管、フォワーディング、複合輸送、製造、貿易、情報などの様々な業界に関係し、政策面で関連する部門も多数に亘る。総合的な組織と調整を強化するために、国家発展改革委員会の指導のもと、商務部などの関連部門と協会団体が参加する、全国的な物流事業協調メカニズムを確立する。メンバーは、国家発展改革委員会、商務部、鉄道部、交通部、情報産業部、民航総局、公安部、財政部、工商総局、税務総局、税関総署、質検総局、国家標準委員会などの部門及び関連協会から組織される。おもな職務は、現代物流業を発展させるための政策の提出、全国の現代物流発展計画との調整、発展段階に生じる重大問題の解決への取組み及び現代物流の発展を組織し、推進することなどである。

本文で言うところの物流企業とは、必要な輸送手段と保管設備を保有、若しくは借り受けており、少なくとも輸送（或いは輸送代理）と保管の2業種以上を経営範囲としている、輸送、代理、保管、荷役、加工、整理、配送などの一体化サービスを提供することができる、自社の業務に合致する情報管理システムを有する、工商行政管理部門に登録された、独立採算、損益の自己責任能力を持ち、独自で民事責任を負うことのできる経済組織を指す。

付録Ⅵ. 中国物流企業ランキング

1. 2004年11月22日に北京開催「中国物流企業トップ100社の発表および物流企業競争力向上のためのフォーラム」においてCFLP発表

中国物流企业トップ100社

順位	企業名	登録地	順位	企業名	登録地
1	中国远洋物流有限公司	北京	51	大衆交通(集团)股份有限公司	上海
2	中郵物流有限責任公司	北京	52	上海新天原化工物流有限公司	上海
3	錦程國際物流集團股份有限公司	大連	53	廣西冠駒物流股份有限公司	南寧
4	黑龍江省華宇物流集團有限公司	佳木斯	54	河南焦作市汽車運輸總公司	焦作
5	廣東郵政物流配送服務有限公司	廣州	55	廈門建發物流有限公司	廈門
6	中海集團物流有限公司	上海	56	山東省交通運輸集團公司	濟南
7	安吉天地汽車物流有限公司	上海	57	長沙安泰物流有限公司	長沙
8	大通國際運輸有限公司	北京	58	青島遠洋大亞物流有限公司	青島
9	天津大田集團有限公司	北京	59	青島鐵路遠東物流有限公司	青島
10	中國物資儲運總公司	北京	60	重慶市汽車運輸(集团)有限公司	重慶
11	上海錦海捷亞國際貨物運輸有限公司	上海	61	天津安達物流有限公司	天津
12	中外運裕利集團有限公司	廈門	62	天津市宜運物流有限公司	天津
13	中鉄集裝箱運輸有限責任公司	北京	63	深圳市白沙物流有限公司	深圳
14	民航快遞有限責任公司	北京	64	徐州儲運有限公司	徐州
15	天津振華物流集團有限公司	天津	65	廣州市益誠運輸服務有限公司	廣州
16	中鉄特貨運輸有限公司	北京	66	廈門普聯物流有限公司	廈門
17	上海佳吉快遞有限公司	上海	67	北京和衆奧順連物流有限公司	北京
18	青島海爾物流有限公司	青島	68	廈門連信物流發展股份有限公司	廈門
19	青島交運集團	青島	69	湖北汽車運輸總公司	武漢
20	深圳市騰邦國際物流有限公司	深圳	70	廣州越秀物流有限公司	廣州
21	中鉄快遞有限公司	北京	71	大連長波物流有限公司	庄河
22	南方物流有限公司	廣州	72	福建省安捷物流有限公司	福州
23	中鉄現代物流科技股份有限公司	北京	73	珠海市古泰物流有限公司	珠海
24	宝供物流企業集團有限公司	廣州	74	甘肅西部物流有限責任公司	蘭州
25	深圳千亦禾供應技術股份有限公司	深圳	75	廈門弘信創業股份有限公司	廈門
26	廣州海元物流有限公司	廣州	76	深圳市怡亞通供應鏈股份有限公司	深圳
27	海巴士悅信物流發展有限公司	上海	77	湖南京陽物流有限公司	長沙
28	中國集裝箱控股集團公司	北京	78	上海新兄弟儲運有限公司	上海
29	南方航空股份有限公司	廣州	79	錦州市恒大物流集團有限公司	錦州
30	招商局物流集團有限公司	深圳	80	廈門華商縱橫物流投資有限公司	廈門
31	北京太平洋物流有限公司	北京	81	北京奇力物流有限公司	北京
32	中鉄聯合物流有限公司	北京	82	上海北芳儲運實業有限公司	上海
33	上海惠爾物流有限公司	上海	83	滄州運輸集團有限公司	滄州
34	安得物流有限公司	佛山	84	河南新鄉汽車運輸總公司	新鄉
35	中海物流深圳有限公司	深圳	85	山東中郵物流有限責任公司	濟南
36	上海佳加物流有限公司	上海	86	安徽國際集裝箱聯運公司	合肥
37	河南路港綜合運輸有限公司	鄭州	87	魯能帆茂物流有限公司	濟南
38	山東佳怡物流有限公司	濟南	88	濰坊聯運有限責任公司	濰坊
39	北京宅急送快遞有限公司	北京	89	安徽江汽物流有限公司	合肥
40	中國物流公司	北京	90	自貢東方物流有限公司	自貢
41	重慶太平物流有限公司	重慶	91	常州交運集團有限公司	常州
42	南通汽車運輸有限公司	南通	92	佛山市汽車運輸集團物流分公司	佛山
43	深圳市共速達物流股份有限公司	深圳	93	上海百才物流有限公司	上海
44	北京東方信捷物流有限責任公司	北京	94	瀋陽一運實業有限責任公司	瀋陽
45	北京福田物流有限公司	北京	95	福建盛輝物流有限公司	福州
46	邯鄲交通運輸集團有限公司	邯鄲	96	珠海九川物流有限公司	珠海
47	義烏市聯托運開發總公司	義烏	97	廣東懷遠物流實業有限公司	廣州
48	北京市藍盾運輸服務有限公司	北京	98	杭州第一汽車運輸有限公司	杭州
49	中信物流有限公司	北京	99	朝陽環通集團物流中心	朝陽
50	甘肅新大陸物流有限公司	蘭州	100	天津港散貨物流有限公司	天津

2. 中国交通運輸協会 2004 年発表した中国物流企業ランキング（上位 100 社）

順位	企業名	本社所在地	総合指数
1	中国遠洋物流有限公司	北京	2618.72
2	中郵物流有限公司	北京	1914.32
3	錦程国際物流集団股份有限公司	大連	1910.01
4	黒龍江省華宇物流集団有限公司	佳木斯	1245.36
5	広東郵政物流配送服務有限公司	広州	1182.49
6	中海集団物流有限公司	上海	1181.6
7	安吉天地汽車物流有限公司	上海	1181.12
8	大通国際運輸有限公司	北京	888.64
9	大田集団有限公司	北京	705.93
10	上海錦海捷亜国際貨運有限公司	上海	674.3
11	中外運裕利集団有限公司	厦門	670.67
12	中鉄集裝箱（コンテナ）運輸有限責任公司	北京	630.48
13	民航快遞有限責任公司	北京	618.29
14	中遠国際貨運有限公司	北京	609.41
15	天津振華物流集団有限公司	天津	596.43
16	中鉄特貨運輸有限公司	北京	573.5
17	上海佳吉快運有限公司	上海	551.71
18	青島海爾物流有限公司	青島	538.88
19	深圳市騰帮国際物流有限公司	深圳	519.47
20	中鉄快運有限公司	北京	519.35
21	南方物流有限公司	広州	513.6
22	青島交運集団	青島	480.18
23	中国物資儲運総公司	北京	469.42
24	中鉄現代物流科技股份有限公司	北京	461.44
25	宝供物流企業集団有限公司	広州	460.16
26	深圳千亦禾供应链技術股份有限公司	深圳	364.44
27	広州海元物流有限公司	広州	363.56
28	上海巴士悦信物流发展有限公司	上海	326.03
29	中国集裝箱（コンテナ）控股集团公司	北京	313.68
30	南方航空股份有限公司	広州	312.24
31	北新物流有限公司	深圳	272.71
32	招商局物流集団有限公司	深圳	267.24
33	北京太平洋物流有限公司	北京	260.1
34	中鉄聯合物流有限公司	北京	238.67
35	上海惠爾物流有限公司	上海	236.01
36	安得物流有限公司	佛山	220.45
37	中海物流（深圳）有限公司	深圳	218.26
38	上海佳加物流有限公司	上海	217.56
39	河南路港総合運輸有限公司	郑州	214.51

40	上海佳宇物流有限公司	上海	208.13
41	山東佳怡物流有限公司	濟南	205.56
42	北京宅急送快運有限公司	北京	190.4
43	中國物流公司	北京	184.99
44	重慶太平物流有限公司	重慶	184.92
45	南通汽車運輸有限公司	南通	183.6
46	深圳市共速達物流股份有限公司	深圳	180.42
47	北京東方信捷物流有限責任公司	北京	179.3
48	北京福田物流有限公司	北京	179.15
49	邯鄲交通運輸集團有限公司	邯鄲	177.2
50	義烏市聯託運開發總公司	義烏	173.1
51	北京市藍盾運輸服務有限公司	北京	169.24
52	中信物流有限公司	北京	168.64
53	甘肅新大陸物流有限公司	蘭州	163.11
54	天津德利得物流有限公司	天津	159.65
55	廣州港集團	廣州	156.66
56	大眾交通（集團）股份有限公司	上海	154.46
57	上海新天原化工物流有限公司	上海	149.61
58	廣西冠駒物流股份有限公司	南寧	136.2
59	河南焦作市汽車運輸總公司	焦作	130.82
60	北京市京順達物資有限公司	北京	123.6
61	長沙美泰物流有限公司	長沙	123.31
62	青島遠洋大亞物流有限公司	青島	122.03
63	青島遠東運輸代理有限公司	青島	118.17
64	重慶市汽車運輸（集團）有限公司	重慶	116.95
65	天津安達物流有限公司	天津	112.94
66	天津市寶運物流有限公司	天津	110.58
67	廈門物流發展股份有限公司	廈門	105.51
68	徐州儲運有限公司	徐州	104.48
69	廣州市益誠運輸服務有限公司	廣州	104.04
70	北京和眾奧順達物流有限公司	北京	103.09
71	廈門速信物流發展股份有限公司	廈門	101.21
72	湖北汽車運輸總公司	武漢	100.72
73	廣州越秀物流有限公司	廣州	99.28
74	大連長波物流有限公司	莊河	97.87
75	福建省宏捷物流有限公司	福州	97.62
76	甘肅西部物流有限責任公司	蘭州	93.6
77	廈門弘信創業股份有限公司	廈門	93.14
78	深圳市怡亞通供應鏈股份有限公司	深圳	91.1
79	湖南京陽物流有限公司	長沙	89.59
80	上海新兄弟物流有限公司	上海	88.56
81	錦州市恒大物流集團有限公司	錦州	88
82	上海北芳儲運實業有限公司	上海	81
83	滄州運輸集團有限公司	滄州	79.5

84	河南新鄉汽車運輸總公司	新鄉	78.3
85	山東中郵物流有限責任公司	濟南	75.84
86	安徽國際集裝箱（コンテナ）聯運公司	合肥	74.66
87	魯能帆茂物流有限公司	濟南	74
88	濰坊聯運有限責任公司	濰坊	72.2
89	安徽江汽物流有限公司	合肥	69
90	漯河雙匯物流投資有限公司	漯河	68.9
91	自貢東方物流有限公司	自貢	65.45
92	常州交運集團有限公司	常州	64.2
93	仙門市汽車運輸集團物流分公司	仙山	62
94	上海百歲物流有限公司	上海	60.28
95	瀋陽一運實業有限公司	瀋陽	59
96	福建盛輝物流有限公司	福州	58.58
97	廣東懷遠物流實業有限公司	廣州	57
98	杭州第一汽車運輸有限公司	杭州	56.94
99	朝陽環通集團物流中心	朝陽	55.66
100	天津港散貨物流有限公司	天津	55.6

3. 中国交通運輸協會 2004 年發表した中国私營物流企業上位 30 社

順位	企業名	本社所在地	総合指数
1	錦程國際物流集團股份有限公司	大連	1910.01
2	黑龍江省華宇物流集團有限公司	佳木斯	1245.36
3	大田集團有限公司	北京	705.93
4	上海佳吉快運有限公司	上海	551.71
5	深圳市騰幫國際物流有限公司	深圳	519.47
6	南方物流有限公司	廣州	513.6
7	寶供物流企業集團有限公司	廣州	460.16
8	深圳千亦禾供應鏈技術股份有限公司	深圳	364.44
9	廣州海元物流有限公司	廣州	363.56
10	上海惠爾物流有限公司	上海	236.01
11	上海佳宇物流有限公司	上海	208.13
12	山東佳怡物流有限公司	濟南	205.56
13	重慶太平物流有限公司	重慶	184.92
14	南通汽車運輸有限公司	南通	183.6
15	北京市藍盾運輸服務有限公司	北京	169.24
16	天津德利得物流有限公司	天津	159.65
17	天津安達物流有限公司	天津	112.94
18	天津市寶運物流有限公司	天津	110.58
19	廣州市益誠運輸服務有限公司	廣州	104.04
20	大連長波物流有限公司	庄河	97.87
21	福建省宏捷物流有限公司	福州	97.62
22	廈門弘信創業股份有限公司	廈門	93.14
23	深圳市怡垂通供應鏈股份有限公司	深圳	91.1
24	湖南京陽物流有限公司	長沙	89.59

25	上海新兄弟物流有限公司	上海	88.56
26	錦州市恒大物流集团有限公司	錦州	88
27	上海北芳儲運實業有限公司	上海	81
28	濰坊聯運有限責任公司	濰坊	72.2
29	自貢東方物流有限公司	自貢	65.45
30	仏山市汽車運輸集團物流分公司	仏山	62

4. 中国交通運輸協会 2004 年発表した 01 年～03 年の 3 年間最も成長している中国物流企業（上位 10 社）

順位	企業名	本社所在地	年平均伸び率
1	広東郵政物流配送服務有限公司	広州	240.21%
2	広西冠駒物流股份有限公司	南寧	175.00%
3	深圳市怡重通供应链股份有限公司	深圳	138.78%
4	厦門物流發展股份有限公司	厦門	117.20%
5	上海新兄弟物流有限公司	上海	105.00%
6	北京宅急送快運有限公司	北京	93.09%
7	天津港散貨物流有限公司	天津	87.19%
8	大連長波物流有限公司	莊河	83.98%
9	中信物流有限公司	北京	83.72%
10	安得物流有限公司	仏山	80.33%

付録Ⅶ. 在中国日系物流企業一覽表

1. (親会社は上場企業である)

通し 番	社 名	業種・業態
1	東芝 TEC (香港) 物流・調達服務有限公司	倉庫・運輸業
2	DIC 通運有限公司	倉庫・運輸業
3	JIANGMEN XINHUI CHEMICAL HARBOR STORAGE CO., LTD.	倉庫・運輸業
4	JUPITER GLOBAL LIMITED	倉庫・運輸業
5	KEIHIN MULTI-TRANS (HK) LTD.	倉庫・運輸業
6	NNR AIRCARGO SERVICE (H. K.) LTD.	倉庫・運輸業
7	RICHO INTERNATIONAL LOGISTICS (HONG KONG) LTD.	倉庫・運輸業
8	SHEDOU LAM SOON SILO CO., LTD.	倉庫・運輸業
9	THE 0123 VANLINES (HONG KONG) LTD.	倉庫・運輸業
10	TOKYU WORLD TRANSPORT (HONG KONG) LIMITED	倉庫・運輸業
11	YANTIAN INTERNATIONAL CONTAINER TERMINALS	倉庫・運輸業
12	阿爾卑斯物流 (上海) 有限公司	倉庫・運輸業
13	阿爾卑斯物流香港有限公司	倉庫・運輸業
14	愛通国際物流 (香港) 有限公司	倉庫・運輸業
15	愛通国際物流 (上海) 有限公司	倉庫・運輸業
16	安田倉儲 (上海) 有限公司	倉庫・運輸業
17	伊勢湾海運 (香港) 有限公司	倉庫・運輸業
18	伊勢湾北方環保科技 (天津) 有限公司	倉庫・運輸業
19	營口港鉄国際運輸有限公司	倉庫・運輸業
20	煙台港和国際物流冷蔵有限公司	倉庫・運輸業
21	広州愛捷国際貨運代理有限公司	倉庫・運輸業
22	広州山九物流有限公司	倉庫・運輸業
23	広州西鉄国際貨運代理有限公司	倉庫・運輸業
24	広州扇興物流有限公司	倉庫・運輸業
25	広州忠達物流有限公司	倉庫・運輸業
26	恩益禧貨運香港有限公司	倉庫・運輸業
27	華南住商国際貨運有限公司	倉庫・運輸業
28	雅達貨運 (中山) 有限公司	倉庫・運輸業
29	雅達通運有限公司	倉庫・運輸業
30	雅瑪多 (上海) 物流有限公司	倉庫・運輸業
31	雅瑪多国際物流有限公司	倉庫・運輸業
32	樂蘭 (上海) 貿易有限公司	倉庫・運輸業
33	漢東物流 (香港) 有限公司	倉庫・運輸業
34	丸紅貿易 (深圳) 有限公司	倉庫・運輸業
35	丸全昭和 (香港) 有限公司	倉庫・運輸業
36	近鉄国際貨運 (香港) 有限公司	倉庫・運輸業
37	近鉄国際貨運 (深圳) 有限公司	倉庫・運輸業
38	原尚澁澤物流 (広州) 有限公司	倉庫・運輸業

39	廣州頂通物流有限公司	倉庫・運輸業
40	江門市千慶化工港儲有限公司	倉庫・運輸業
41	香港住友倉儲有限公司	倉庫・運輸業
42	香港新和海運有限公司	倉庫・運輸業
43	香港日本通運有限公司	倉庫・運輸業
44	廣州日新國際物流有限公司	倉庫・運輸業
45	廣州迪艾希物流服務有限公司	倉庫・運輸業
46	廣東阿爾卑斯物流有限公司	倉庫・運輸業
47	江蘇金菱國際貨運代理有限公司	倉庫・運輸業
48	江蘇日新外運國際運輸有限公司	倉庫・運輸業
49	香港富士写真物流有限公司	倉庫・運輸業
50	深圳深九國際物流有限公司	倉庫・運輸業
51	深圳長航豐海汽車物流有限公司	倉庫・運輸業
52	深圳鉄和儲運有限公司	倉庫・運輸業
53	深圳日電物流有限公司	倉庫・運輸業
54	深圳和記內陸集裝箱倉儲有限公司	倉庫・運輸業
55	蘇州金菱國際貨運代理公司	倉庫・運輸業
56	高瀨物流（上海）有限公司	倉庫・運輸業
57	鴻池運輸（香港）有限公司	倉庫・運輸業
58	鴻池物流（上海）有限公司	倉庫・運輸業
59	三運（香港）有限公司	倉庫・運輸業
60	三運倉儲（深圳）有限公司	倉庫・運輸業
61	三運倉儲（青島）有限公司	倉庫・運輸業
62	三運物流（上海）有限公司	倉庫・運輸業
63	三協精機（上海）有限公司	倉庫・運輸業
64	三菱重工業（上海）有限公司	倉庫・運輸業
65	三菱倉庫（香港）有限公司	倉庫・運輸業
66	三洋電機國際物流（深圳）有限公司	倉庫・運輸業
67	山九空運（香港）有限公司	倉庫・運輸業
68	山九東源國際（香港）有限公司	倉庫・運輸業
69	山九陸通（珠海保稅區）儲運有限公司	倉庫・運輸業
70	山東愛通海豐國際儲運有限公司	倉庫・運輸業
71	四川（中日）出租汽車有限公司	倉庫・運輸業
72	珠海保稅區良品計畫倉儲有限公司	倉庫・運輸業
73	住商垂東國際物流有限公司	倉庫・運輸業
74	住友倉儲（深圳）有限公司	倉庫・運輸業
75	重慶頂通物流有限公司	倉庫・運輸業
76	徐州丸全外運有限公司	倉庫・運輸業
77	商船三井（亞洲）有限公司	倉庫・運輸業
78	商船三井（中國）有限公司	倉庫・運輸業
79	商船三井物流（香港）有限公司	倉庫・運輸業
80	松下電器國際物流（香港）有限公司	倉庫・運輸業
81	松下電器物流（上海）有限公司	倉庫・運輸業
82	上海 M&N 倉儲有限公司	倉庫・運輸業

83	上海安吉日郵汽車運輸有限公司	倉庫・運輸業
84	上海浦菱儲運有限公司	倉庫・運輸業
85	上海遠州物流有限公司	倉庫・運輸業
86	上海華加國際貨運代理有限公司	倉庫・運輸業
87	上海華展倉庫貿易有限公司	倉庫・運輸業
88	上海華友國際貨運代理有限公司	倉庫・運輸業
89	上海華和國際儲運有限公司	倉庫・運輸業
90	上海外紅國際物流有限公司	倉庫・運輸業
91	上海近鉄物流有限公司	倉庫・運輸業
92	上海群象富服裝整備有限公司	倉庫・運輸業
93	上海惠幸服裝整理有限公司	倉庫・運輸業
94	上海經貿山九物流有限公司	倉庫・運輸業
95	上海經貿山九儲運有限公司	倉庫・運輸業
96	上海高信國際物流有限公司	倉庫・運輸業
97	上海山九設備安裝工程有限公司	倉庫・運輸業
98	上海住倉國際貨運有限公司	倉庫・運輸業
99	上海住友倉儲有限公司	倉庫・運輸業
100	上海上組物流有限公司	倉庫・運輸業
101	上海新天天大衆低温物流有限公司	倉庫・運輸業
102	上海新富士克製線有限公司	倉庫・運輸業
103	上海青旅東洋物流有限公司	倉庫・運輸業
104	上海大衆佐川急便物流有限公司	倉庫・運輸業
105	上海頂通物流有限公司	倉庫・運輸業
106	上海通運國際物流有限公司	倉庫・運輸業
107	上海東芝外服貨運代理有限公司	倉庫・運輸業
108	上海南華國際物流有限公司	倉庫・運輸業
109	上海日電物流有限公司	倉庫・運輸業
110	上海菱運國際貨運有限公司	倉庫・運輸業
111	上海菱華倉儲服務有限公司	倉庫・運輸業
112	上海浜神服飾整理有限公司	倉庫・運輸業
113	上海郵申國際貨運有限公司	倉庫・運輸業
114	上海龍達國際集裝箱儲運有限公司	倉庫・運輸業
115	上海龍飛國際物流有限公司	倉庫・運輸業
116	上海良菱配銷有限公司	倉庫・運輸業
117	上海翔明服飾整理有限公司	倉庫・運輸業
118	上組（香港）有限公司	倉庫・運輸業
119	上組（東莞）貨運有限公司	倉庫・運輸業
120	常熟日新中外運運輸有限公司	倉庫・運輸業
121	新浪威物流（香港）有限公司	倉庫・運輸業
122	西鉄國際物流（香港）有限公司	倉庫・運輸業
123	青島遠州國際物流有限公司	倉庫・運輸業
124	青島遠洋鴻池物流有限公司	倉庫・運輸業
125	青島港盛國際物流冷藏有限公司	倉庫・運輸業
126	青島山九亞太物流有限公司	倉庫・運輸業

127	青島住倉國際物流有限公司	倉庫・運輸業
128	川崎（香港）有限公司	倉庫・運輸業
129	川崎汽船（中國）有限公司	倉庫・運輸業
130	川崎空運（香港）有限公司	倉庫・運輸業
131	川西倉儲運輸（香港）有限公司	倉庫・運輸業
132	蘇州日通國際物流有限公司	倉庫・運輸業
133	蘇州富士膠片商三物流有限公司	倉庫・運輸業
134	大永紙通商貿易（上海）有限公司	倉庫・運輸業
135	大九國際流通有限公司	倉庫・運輸業
136	大航國際貨運有限公司	倉庫・運輸業
137	大東港運（江陰）儲運有限公司	倉庫・運輸業
138	大連伊鐵國際運輸有限公司	倉庫・運輸業
139	大連遠州貨運有限公司	倉庫・運輸業
140	大連佳菱物流有限公司	倉庫・運輸業
141	大連汽車碼頭有限公司	倉庫・運輸業
142	大連近鐵國際物流公司	倉庫・運輸業
143	大連順達綜合物流有限公司	倉庫・運輸業
144	大連泰達阿爾卑斯物流有限公司	倉庫・運輸業
145	大連日通外運物流有限公司	倉庫・運輸業
146	大連保稅區貝思特國際貿易物流有限公司	倉庫・運輸業
147	大和運輸（香港）有限公司	倉庫・運輸業
148	鉄宇國際運輸（天津）有限公司	倉庫・運輸業
149	天宇客貨運輸服務有限公司	倉庫・運輸業
150	天津伊勢丹製衣有限公司	倉庫・運輸業
151	中海川崎汽車船運輸有限公司	倉庫・運輸業
152	中外運-商船三井航運有限公司	倉庫・運輸業
153	中輕騰發實業有限公司	倉庫・運輸業
154	中鉄伊通物流有限責任公司	倉庫・運輸業
155	津日集裝箱服務有限公司	倉庫・運輸業
156	天津千紅硫黃儲運有限公司	倉庫・運輸業
157	天津泰達阿爾卑斯物流有限公司	倉庫・運輸業
158	天津鉄宇建築安裝工程有限公司	倉庫・運輸業
159	天津天山國際貨運有限公司	倉庫・運輸業
160	天津天保岡谷國際物流有限公司	倉庫・運輸業
161	天津日新國際物流有限公司	倉庫・運輸業
162	天津豐田國際貨運有限公司	倉庫・運輸業
163	天津北方五洋國際運輸有限公司	倉庫・運輸業
164	天津木村進和物流有限公司	倉庫・運輸業
165	東芝貨物管理（杭州）有限公司	倉庫・運輸業
166	東芝物流（大連）有限公司	倉庫・運輸業
167	東芝物流香港有限公司	倉庫・運輸業
168	北京伊藤忠華藤綜合加工有限公司	倉庫・運輸業
169	友万物國際貨運（上海）有限公司	倉庫・運輸業
170	丸全昭和運輸 上海事務所	倉庫・運輸業

171	丸全昭和運輸 北京事務所	倉庫・運輸業
172	丸全昭和運輸 連雲港事務所	倉庫・運輸業
173	東方集運（香港）有限公司	倉庫・運輸業
174	南海華創石油化工儲運有限公司	倉庫・運輸業
175	南京山九長發物流有限公司	倉庫・運輸業
176	南京日梱儲運實業有限公司	倉庫・運輸業
177	南通新輪國際儲運有限公司	倉庫・運輸業
178	南通西濃運輸有限公司	倉庫・運輸業
179	南通千紅石化港儲有限公司	倉庫・運輸業
180	日梱物流（中国）有限公司	倉庫・運輸業
181	日新運輸倉庫（香港）有限公司	倉庫・運輸業
182	日通國際物流（珠海）有限公司	倉庫・運輸業
183	日通國際物流（上海）有限公司	倉庫・運輸業
184	日通國際物流（深圳）有限公司	倉庫・運輸業
185	日通國際物流（廈門）有限公司	倉庫・運輸業
186	日通珠海儲運有限公司	倉庫・運輸業
187	日通商事（武漢）倉儲有限公司	倉庫・運輸業
188	日通倉儲（嘉興）有限公司	倉庫・運輸業
189	日通儲運（深圳）有限公司	倉庫・運輸業
190	日電國際貨運有限公司	倉庫・運輸業
191	日本德蘭城市物流有限公司	倉庫・運輸業
192	日本郵船（香港）有限公司	倉庫・運輸業
193	日本郵船（中国）有限公司	倉庫・運輸業
194	日郵集運服務（中国）有限公司	倉庫・運輸業
195	日立物流（香港）有限公司	倉庫・運輸業
196	日立物流（上海）有限公司	倉庫・運輸業
197	寧波金海菱液化儲運有限公司	倉庫・運輸業
198	富士物流（香港）有限公司	倉庫・運輸業
199	富士物流（上海）有限公司	倉庫・運輸業
200	富士物流（深圳）有限公司	倉庫・運輸業
201	富士物流（大連保稅區）有限公司	倉庫・運輸業
202	富士膠片物流管理（香港）有限公司	倉庫・運輸業
203	富田一日梱儲運（廣州）有限公司	倉庫・運輸業
204	武漢万友通物流有限公司	倉庫・運輸業
205	福州三運倉儲有限公司	倉庫・運輸業
206	福住物流（深圳）有限公司	倉庫・運輸業
207	北京燕和石油化工產品運輸有限公司	倉庫・運輸業
208	北京華商國際物流有限公司	倉庫・運輸業
209	北京外紅國際物流有限公司	倉庫・運輸業
210	北京近鉄運通運輸有限公司	倉庫・運輸業
211	北京三新冷藏儲運有限公司	倉庫・運輸業
212	北京山九北海物流有限公司	倉庫・運輸業
213	北京住商佐川急便物流有限公司	倉庫・運輸業
214	北京西運國際貨運代理有限公司	倉庫・運輸業

215	北京太平洋物流有限公司	倉庫・運輸業
216	北京頂通物流有限公司	倉庫・運輸業
217	北京郵航國際貨運代理有限公司	倉庫・運輸業
218	万代國際貨運有限公司	倉庫・運輸業
219	無錫住商高新物流有限公司	倉庫・運輸業
220	名港海運（香港）有限公司	倉庫・運輸業
221	名港物流（上海）有限公司	倉庫・運輸業
222	郵航物流（上海）有限公司	倉庫・運輸業
223	郵船航空航運（香港）有限公司	倉庫・運輸業
224	郵船航空國際貨運（中国）有限公司	倉庫・運輸業
225	洛基泰姆（上海）物流有限公司	倉庫・運輸業
226	理光通運（深圳）倉庫有限公司	倉庫・運輸業
227	陸友物流（北京）有限公司	倉庫・運輸業
228	力至優香港有限公司	倉庫・運輸業
229	廈門金鉄國際貨運有限公司	倉庫・運輸業
230	廈門太古飛機工程有限公司	倉庫・運輸業
231	廈門郵航宏高物流有限公司	倉庫・運輸業
232	澁澤（香港）有限公司	倉庫・運輸業
233	澁澤物流（上海）有限公司	倉庫・運輸業
234	瀋陽頂通物流有限公司	倉庫・運輸業
235	葫蘆島錦暉石油化工儲運有限公司	倉庫・運輸業
236	JAPAN AIR LINES INTERNATIONAL CO., LTD.	倉庫・運輸業

2. （親会社が非上場企業である）

通し 番	社 名	業態業種
1	川崎空運（香港）有限公司	倉庫・運送業
2	上海龍達國際集裝箱儲運有限公司	倉庫・運送業
4	青島運東儲運有限公司	運送業
5	広州忠達物流有限公司	倉庫・運送業
10	鴻池運輸（香港）有限公司	倉庫・運送業
11	鴻池物流（上海）有限公司	倉庫・運送業
12	青島遠洋鴻池物流有限公司	倉庫・運送業
13	大永紙通商貿易（上海）有限公司	倉庫・運送業
14	南京山九長発物流有限公司	倉庫・運送業
15	青島遠州國際物流有限公司	倉庫・運送業
16	上海南華國際物流有限公司	倉庫・運送業
17	上海龍飛國際物流有限公司	倉庫・運送業
18	商船三井物流（香港）有限公司	倉庫・運送業
21	住商亜東國際物流有限公司	倉庫・運送業
22	上海華友國際貨運代理有限公司	倉庫・運送業
23	福住物流（深圳）有限公司	倉庫・運送業
24	北京住商佐川急便物流有限公司	運送業
25	上海大衆佐川急便物流有限公司	運送業

26	武漢万友通物流有限公司	倉庫・運送業
27	青島住倉國際物流有限公司	倉庫・運送業
28	煙台港和國際物流冷藏有限公司	倉庫・運送業
29	青島港盛國際物流冷藏有限公司	倉庫・運送業
30	東芝物流（大連）有限公司	倉庫・運送業
31	上海東芝外服貨運代理有限公司	倉庫・運送業
32	東芝物流香港有限公司	倉庫・運送業
33	上海青旅東洋物流有限公司	倉庫・運送業
34	漢東物流（香港）有限公司	倉庫・運送業
37	JUPITER GLOBAL LIMITED	倉庫・運送業
48	廈門太古飛機工程有限公司	倉庫・運送業
50	恩益禧貨運香港有限公司	運送業
51	上海日電物流有限公司	運送業
52	深圳日電物流有限公司	倉庫・運送業
53	北京燕和石油化工產品運輸有限公司	倉庫・運送業
54	RICHO INTERNATIONAL LOGISTICS (HONG KONG) LTD.	運送業
55	張家港保稅區丸協運輸貿易有限公司	倉庫・運送業
56	上海丸協運輸有限公司	運送業
57	深圳長航豐海汽車物流有限公司	倉庫・運送業
59	上海美津星貿易有限公司	倉庫・運送業
60	津日集裝箱服務有限公司	倉庫・運送業
61	大連遠州貨運有限公司	運送業
62	北京外紅國際物流有限公司	倉庫・運送業
63	雅瑪多（上海）物流有限公司	倉庫・運送業
64	日電國際貨運（上海）有限公司	運送業
66	古河物流（上海）有限公司	倉庫・運送業
67	上海和星貨運代理有限公司	運送業
68	青島入船貨運代理有限公司	運送業
69	上海共榮泓明倉儲服務有限公司	倉庫・運送業
72	MCTI HONG KONG LTD.	倉庫・運送業
73	江蘇金菱國際貨運代理有限公司	倉庫・運送業
74	上海菱華倉儲服務有限公司	倉庫・運送業
77	上海廣瀨國際貿易有限公司	倉庫・運送業
79	上海至捷美至捷國際貨物貨運代理有限公司	倉庫・運送業
80	至捷（香港）有限公司	倉庫・運送業
81	上海永山出租汽車有限公司	運送業
82	捷橋國際貨運代理有限公司	倉庫・運送業
84	上海住商亞東國際貨運代理有限公司	倉庫・運送業
85	速美運輸（香港）有限公司	倉庫・運送業
89	丹東國際集裝箱儲運有限公司	倉庫・運送業
90	中外運－歐西愛斯國際快遞有限公司	運送業
91	信廣包裝（上海）有限公司	倉庫・運送業
92	HOT-LINE INTERNATIONAL TRANSPORT (H. K.) LTD.	運送業
98	西安愛麗絲出租汽車有限公司	運送業

104	東車輪船（中国）船務有限公司	運送業
105	大連保稅区港灣東車汽車物流有限公司	倉庫・運送業
106	中外運東車海運有限公司	運送業
107	ECL (HONG KONG) LTD.	運送業
108	瑪璐瑪（上海）國際貿易有限公司	倉庫・運送業
109	香港後藤物流有限公司	倉庫・運送業
112	寧波海運天野物流有限公司	倉庫・運送業
113	上海東方天野國際貨運代理有限公司	倉庫・運送業
115	富士托浪司物流諮詢（上海）有限公司	運送業
116	FUJITRANS (HK) LTD.	運送業
124	阿斯特蘭青島國際物流有限公司	倉庫・運送業
125	上海華展倉儲貿易有限公司	倉庫・運送業
126	日本巴開吉上海事務所	倉庫・運送業
127	南海航空貨運（香港）有限公司	運送業
133	間口運輸（香港）有限公司	倉庫・運送業
134	間口（吉林省）長阪運輸有限公司	倉庫・運送業
137	川崎空運（天津）有限公司	倉庫・運送業
138	川崎空運國際貨運代理（中国）有限公司	倉庫・運送業
139	川崎空運物流（上海）有限公司	倉庫・運送業
140	川崎空運（中国）有限公司	倉庫・運送業
141	東京鋳兼（珠海保稅区）倉儲貿易有限公司	倉庫・運送業
142	北京双臣一城快運有限公司	運送業
143	天津伊勢丹製衣有限公司	倉庫・運送業
145	KTC (HONG KONG) LIMITED	倉庫・運送業
146	捷尼克船務（大連）有限公司	倉庫・運送業
147	大連友誼貨拒集散有限公司	倉庫・運送業
149	上海高砂貿易有限公司	倉庫・運送業
150	上海惠幸服装整理有限公司	倉庫・運送業
151	黑龍江利航汽車運輸有限公司	倉庫・運送業
152	上海春駒貨櫃儲運有限公司	倉庫・運送業
153	大連金門物流有限公司	倉庫・運送業
154	中日國際輪渡有限公司	倉庫・運送業
156	阪急國際貨運（香港）有限公司	倉庫・運送業
157	中外運阪急國際貨運有限公司	倉庫・運送業
158	阪急國際物流（上海）有限公司	倉庫・運送業
159	阪急國際貨運（廣州）有限公司	倉庫・運送業
163	永得利大森貨運有限公司	倉庫・運送業
164	永得利大森物流（上海）有限公司	倉庫・運送業
165	上海大昇服飾包裝服務有限公司	倉庫・運送業
167	佐川急便（香港）有限公司	倉庫・運送業
168	上海佐川急便金洋倉儲聯運有限公司	倉庫・運送業
169	深圳佐川急便倉儲有限公司	倉庫・運送業
170	北京佐川急便國際貨運有限公司	倉庫・運送業
171	陝西佐川急便天誠國際貨運（物流）有限公司	倉庫・運送業

172	保利佐川物流有限公司	倉庫・運送業
173	上海保利佐川物流有限公司	倉庫・運送業
174	天津保利佐川國際貿易有限公司	倉庫・運送業
176	上海外高橋保稅物流園區商船三井物流有限公司	倉庫・運送業
177	上海內外環運運輸代理有限公司	倉庫・運送業
179	N. NITTO INFORMATION SYSTEMS LTD.	倉庫・運送業
181	內外日東（香港）有限公司	倉庫・運送業
182	內外日東物流（上海）有限公司	倉庫・運送業
186	上海遠新國際運輸有限公司	倉庫・運送業
187	青島海新達國際運輸服務有限公司	倉庫・運送業
188	蘇州邦達新物流有限公司	倉庫・運送業
191	青島菱光物流有限公司	倉庫・運送業
192	大連多摩物流有限公司	倉庫・運送業
193	瀋陽多摩運輸有限公司	倉庫・運送業
197	意志國際貿易（上海）有限公司	倉庫・運送業
198	天津國際海運有限公司	倉庫・運送業
200	阪神國際貨運（香港）有限公司	倉庫・運送業
201	上海國際輪渡有限公司	倉庫・運送業
202	上海丸倉工貿有限公司	倉庫・運送業
203	青島濃飛流通服飾有限公司	倉庫・運送業
207	濃飛（香港）有限公司	倉庫・運送業
209	ABLE FORCE FREIGHT LTD.	倉庫・運送業
210	VANTEC WORLD TRANSPORT (CHINA) LTD.	倉庫・運送業
211	VANTEC WORLD TRANSPORT (SHANGHAI) COMPANY LIMITED	倉庫・運送業
212	VANTEC WORLD TRANSPORT (H. K.) LIMITED	倉庫・運送業
218	神原汽船中國船務有限公司	倉庫・運送業
220	北京天海倉儲有限公司	倉庫・運送業
221	T. S. K. LINE (HK) CO., LTD.	倉庫・運送業
222	寧波鈴隆貨櫃有限公司	倉庫・運送業
223	寧波港鈴與物流有限公司	倉庫・運送業
227	富士膠片物流管理（香港）有限公司	倉庫・運送業
230	北京日華材創國際技術服務有限公司	倉庫・運送業
231	上海樂誼服飾檢整有限公司	倉庫・運送業
234	大連諸星國際物流有限公司	倉庫・運送業
235	上海諸星物流有限公司	倉庫・運送業
237	上海日陸外聯發物流有限公司	倉庫・運送業
239	常州普利司通流體技術有限公司	倉庫・運送業
245	三統香港有限公司	倉庫・運送業
246	上海三統國際貨運代理有限公司	倉庫・運送業
249	江深達（上海）服飾有限公司	倉庫・運送業
250	三榮精工（香港）有限公司	倉庫・運送業

（出所：21世紀中國總研編『中國進出企業一覽』2005・2006年版より筆者整理作成）