

第3章

国家発展改革委員会と産業政策—物流政策をケースとして

大西康雄

(日本貿易振興機構アジア経済研究所)

要約：

物流政策の制定・実施過程をケースとして国家発展改革委員会の役割や作用について分析した。物流業を選択した理由は、産業政策法規・実施体制がこれから整備される段階にあり、また、複雑な利害調整が行われるため発改委の具体的動きを検討する材料を得やすいと考えたことによる。2009年に物流業は「十大産業」の一つに認定され、第12次5ヵ年長期計画（2011～15年）でも、発展を図るべきサービス業に位置づけられるなど政策需要が高まっている。発改委は、物流に関連する諸官庁や業界団体で構成される「全国现代物流工作部際聯席會議」を主催し、重要政策文書の起草、取りまとめなどで主導的役割を果たしているほか、累次の行革で関係官庁が変遷するなか、政策の継続性を担保する立場もある。今後を展望すると、政策文書制定のほか各種「標準」の制定、資格の制定・認定などやるべきことが山積しており、発改委の重要性はますます高まりそうだ。

キーワード：

政治制度 産業政策 物流業 中国

はじめに

経済政策分野における国家発展改革委員会（以下、中国での略称に準じて「発改委」）の存在感は他の追随を許さないものがある。5ヵ年計画¹の制定を始め、財政政策、金融政策、個別の産業政策から外資政策までその関与する範囲は広く、膨大な数の政策の起草から取りまとめまでを担う場合も多い。しかし、発改委が実際にどのような権限に基づき、どのようなプロセスを通じてこうした役割を果たしているのかについては、これまで明らかにされてこなかった。本書全体がこうした問いに答えようとする試みであるが、本章では、物流政策の制定・実施過程をケースとして発改委の役割や作用について分析する。

¹正式呼称は「国民経済と社会発展第〇〇個五年規画」。

物流業を選択した理由の一つは、同業が産業として認知されてまだ日が浅く、産業政策法規も実施体制もこれから整備に向かう段階にあることだ。また、外資を含めて多くの新規参入企業が見込まれるために、複雑な利害調整が必要な分野でもある。こうした事情から、発改委の具体的な動きを検討する材料を得やすいと考えた。

本章では、第1節において、近年における産業政策全体と物流業政策の内容を回顧する。第2節では、政策の制定・実施過程を中心に物流各分野を主管する官庁と発改委の関係を見る。第3節では、物流行政の実際の運用過程を官庁の権限等に基づいて整理し、各官庁間の政策的協調関係を検討する。そして第4節では、物流行政の末端を担い、政府と企業をつなぐ機能を果たしている業界団体について、発改委との関係に重点をおいて論じる。以上の分析を通じて発改委の物流政策における機能について、多角的に明らかにすることを目指したい。

第1節 産業政策における物流業

国務院は、2009年の1~2月の間に断続的に今後重点的に発展を図るべき「十大産業」を対象とした「調整整備計画」を発表した。この過程で、自動車、鉄鋼、繊維、設備製造、造船、電子情報、軽工業、石油化学、非鉄金属、に次いで物流業が十番目の産業と認定され、主要産業としての地位を得たことは特筆される。

1. 主要産業として認知された物流業

中国の産業政策は、長きにわたって重厚長大の製造業を主たる対象としてきた。そこには計画経済時代からの伝統的観念の影響が認められる²。これが変わる兆しを見せたのが、胡錦濤政権がはじめて自らの理念で制定した第11次5カ年長期計画³（2006~10年、以下11・5長期計画）である。同計画では、経済目標を量（の拡大）重視から質（の向上）重視に転換し、産業構造についても製造業重視路線からの転換が示されたが、そうした転換の中で物流業の機能についても積極的な位置づけが行われた。11・5長期計画では、歴代5カ年計画の中で初めて「大いに力を入れて近代的物流業を発展させる」という「節」が独立して設けられ、物流業を「生産サービス業（原語：生産性服務業）」と「消費サービス業（原語：生活性服務業）」として発展させることが謳われた。第12次5カ年長期計画（2011~15年。以下、12・5長期計画）でもこの方向が維持され、発展させるべきサービス業の一つとして「近代的物流業」が列挙されたほか、計画全体のなかで20数か所に

² 大西[2008]250-251頁参照。

³ 原語の「規画」は長期計画ないしビジョン、といったニュアンスの言葉である。本節では「長期計画」とした。

わたり物流（業）と関連する記述がなされている⁴。こうした流れを受けて冒頭に述べた産業別「調整整備計画」が策定されたといえる。

2. 物流業に期待されるサービス機能

物流業の「生産サービス業」「消費サービス業」としての具体内容を見ておこう。まず、生産サービス業とは、製造業のコストを低減する機能を持つサービス業という概念である。その意味では製造業を第一とする古い観念の影響も見られるが、物流業が生産コストを低減できるという認識が政策当局者に浸透したことの意味は大きい。具体的施策の内容は、(1)企業物流のアウトソーシング、(2)物流専門企業の育成、(3)物流標準の制定、(4)物流インフラの再編・統合、などである。⁵次に消費サービス業とは、消費者に直接サービスを提供するという概念で、物流機能では「配送」が商業サービス業の一環とされている。いざれも先進国の物流政策から見れば初步的なものといえるが、中国の物流業の現状からすれば、その着実な育成に意を用いるという政策の方向性は間違っていない。

3. 産業政策における物流業の位置

上述したように、物流業の発展はサービス業全体の発展の中に位置づけられている。これは当を得ているが、実際に産業政策を実施する上で主管官庁が複数にまたがってしまうという問題も存在する。たとえば生産サービス業に属する部分は工業・情報化部（2008年行革で新設）、交通運輸部（同行革で権限拡大）所管になるし、配送などの消費サービス業に属する部分は商業活動の一部として商務部所管となる。また、近年成長の著しいネット商取引については上記官庁に加え科学技術部にも権限がある。

物流政策に関してもう一点指摘しておくべきは、外資導入政策における位置づけである。「外資導入ガイドライン」は隨時改定されてきているが、現行版（2011年改定）が「奨励業種」としている業種に近代的物流業（原語：现代物流業）が含まれている。製造業重視の同ガイドラインにおいて、奨励業種に分類されたサービス業の筆頭は物流業であり、同分野の近代化が重視されていることがわかる。

第2節 物流政策における発改委と主管官庁

発改委と個別産業を主管する官庁との関係は、前者がマクロ経済運営の見地から後者の政策に修正を求めたり、複数の官庁間の利害を集約・調整役になるというパターンが一般的だが、個別にはより複雑な形態もある。物流政策はこうした一例である。

⁴中国物流与採購連合会編[2011]「序」参照。

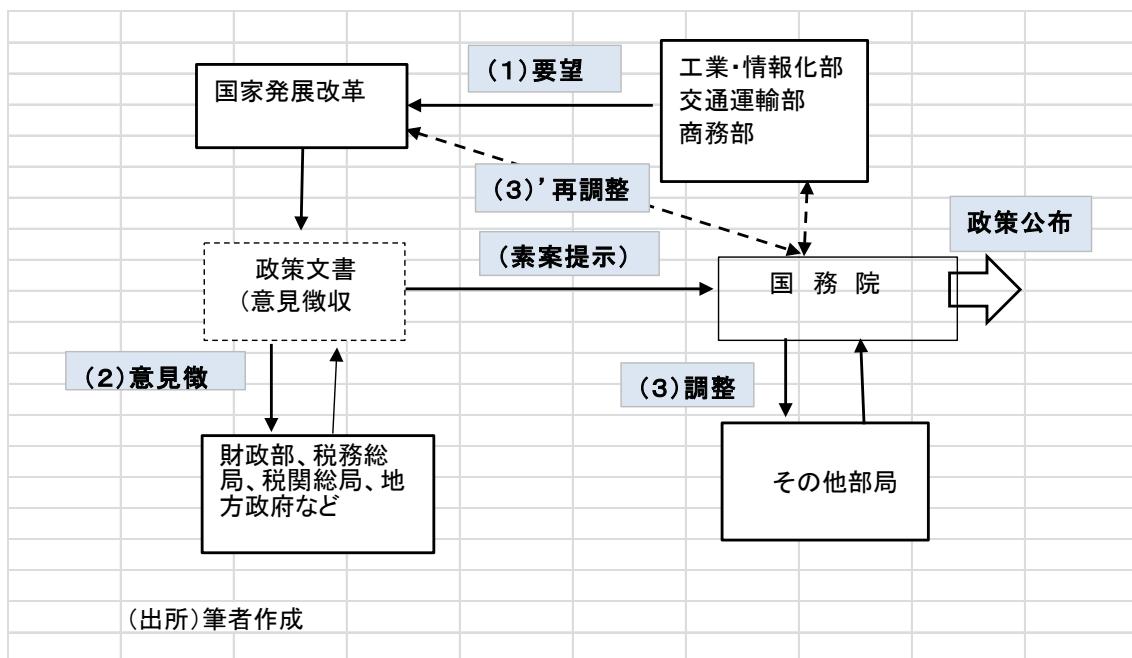
⁵ 大西[2008]264-265頁も参照。

1. 物流政策文書とその制定過程

個別産業に関する政策は、(1)まず当該産業の主管官庁が発改委に策定を要求し、同委が起草、(2)財政部、税関総局、中央銀行など税金や融資政策を管轄する官庁との調整を経て、国務院に素案を提出、(3)国務院がさらに他の関連官庁との調整を行った上で公布する、というプロセスを経る⁶。

これを物流政策に当てはめて考えてみよう（図1）。

図1 物流政策の策定、調整海底概念図



権限関係からみて、上記(1)に関わるのは主管官庁としては工業・情報化部、交通運輸部、商務部など、発改委では産業協調局（現行）⁷である。この段階ではたとえば「〇〇発展規画（意見徵収稿）」が作成されて(2)に進み、関係部門や地方政府からの意見徵収が行われる。意見徵収の範囲は、当該政策文書の重要性や関連する範囲の大小により、それに要する時間も異なる。こうしたステップを踏んで(3)に進むが、物流業は比較的新しい産業であることから、従来公布された政策文書も「意見」と銘打った、ビジョン提示を目的とする

⁶ 大西[2008]199-200頁も参照。

⁷ 中国社会科学院専門家へのインタビューによる（2013年2月）。後述するように従来、同業に関する政策文書は経済運行局が起草していた。

レベルのものが中心である。以下で、これまでに公布された政策文書の概要を見ておこう⁸。

2. 物流政策文書の概要

(1) 『我が国の近代物流の発展加速に関する若干の意見』

本格的政策文書の第1号は『我が国の近代物流の発展加速に関する若干の意見』(2001年3月、以下『加速意見』)で、国家経済貿易委員会、鉄道部、交通部、情報産業部、対外貿易経済合作部、中国民用航空总局（いずれも当時の名称）⁹という物流に関する6部委が共同で公布したものである。

『加速意見』は、①近代的物流発展の指導思想と全体目標に関して、②積極的に近代的物流サービス市場を育成する、③近代的物流発展のマクロ環境の構築に努力する、④物流インフラの計画、建設を継続的に強化する、⑤広く情報技術を採用し、科学技術イノベーションと標準化を加速する、⑥対外開放のテンポを速め、外国の先進的経験に学ぶ、⑦人材育成を強化し、産業・大学・研究機構の結合を促進する、⑧研究・探求を深め、近代的物流発展の需要に適応する、の8節からなる。そのポイントは、①物流を「第三の利潤源」¹⁰と呼び、それが経済の中で果たす機能と重要性から説き起こすなど現場の啓蒙を目指していること、②調達、運輸、保管などの従来型サービスと流通加工・仕上げ、配送などの新しいサービスを区分して発展させることや「第三方物流」（サード・パーティ・ロジスティックス）¹¹の育成を呼びかけるなど、国際的な新動向を意識した発展方向を打ち出していること、③地域市場の保護主義や一部企業の独占行為を排除し、市場メカニズムの機能=競争を重視していること、④行政当局の支援策は、インフラ建設、情報技術や標準化技術の普及などハード面に加え、積極的外資導入により先進的ノウハウを吸収することや専門的人材育成、産業・大学・研究機構の協力促進といったソフト面を重視していること、等である。

『意見』という名称が示すように、内容的には各行政現場の執務参考としてまとめられたものであり、具体的な施策などは示されていない。実際、筆者が『加速意見』公表後に実施した各企業でのヒヤリング（2001～2002年）においては、『加速意見』が近代的物流の概念を示したにとどまり個別の政策判断を示していない点に不満の声も聞かれた。その

⁸ 大西[2005]211-216頁参照のこと。

⁹ 官庁の名称はいずれも当時のもの。その後の行政改革で国家経済貿易委員会は国家発展計画委員会を改編した国家発展改革委員会と新設の商務部に、対外貿易経済合作部は商務部に吸収された。

¹⁰企業がコスト削減を図る場合、物流コストの削減が、原材料・エネルギー消費低減、労働生産性の向上、に次ぐ3番目の手段であることを強調した用語。

¹¹荷主、運送業者以外の専門企業（サード・パーティ）が物流システム構築、調達、保管、受発注、在庫管理、流通加工、顧客管理、情報システムまであらゆる物流業務を統合して提供することを指す。

欠を埋めるかのように、第10次五カ年計画（2001～05年）では「製造業を対象とするサービス業の発展」の項目で、「新しい型の業態や技術を積極的に導入し、チェーン経営、物流配送、複合一貫輸送を普及させ、従来の流通業、輸送業と郵政業を改造する」ことが明記された（『中華人民共和国第10個国民経済社会発展五カ年計画綱要』第5章第2節）。

（2）『我が国の近代的物流業の発展を促進することに関する意見』

2004年8月公表の『我が国の近代的物流業の発展を促進することに関する意見』（以下、『促進意見』）は、2003年行政改革において国家経済貿易委員会・経済運行局を吸収し、物流政策策定官庁となった発改委が主導して作成された。文書案は発改委経済運行局が起草し、ほぼ1年をかけて関係官庁（商務部、公安部、鉄道部、交通部、税關総署、税務総局、民航総局、工商総局：以上、いずれも当時の名称）間で調整を繰り返してまとめられたもので、上記9部委の連名で公布されている。同文書作成を主導した発改委でのヒヤリング¹²によると、作業に当たって意識された問題点は、①行政機関の干渉が多すぎること、②税制が物流業の業態に適合していないこと、③税關制度の非効率、④物流業管理制度の不備、⑤地方政府による制限、などである。

実際に『促進意見』の内容を検討すると、不十分ながらこれらの問題への対応策が盛り込まれている。①に関しては、物流企業が企業登録する場合の事前審査を廃止すること、②に関しては、経営や財務の統一運用などの点で一企業と見なせる場合は本社での一括納税を認めること（従来は、事実上の支社でも所属地で個別に納税する必要があった）、③に関しては、通関手続きを簡略化スピードアップすること、④に関しては、業界の対外開放を進め、一般企業がその物流部門を分離することを奨励することとし、さらに物流企業の一応の定義を示している。引用すると「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、かつ自社の業務に合致する情報管理システムを有している」、「工商行政管理部門に登録され、独立採算、損益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」である。⑤に関しては、各地方政府が徴収している通行費などの費用徴収をやめさせること、などが盛り込まれている。こうした具体的な施策は『加速意見』では見られなかったものであり、物流政策が実施段階に入りつつあることを示している。

同『促進意見』でもう一つ注目されるのは、政策の実施に当たり、発改委が主導する関係官庁の協調メカニズムを形成すべきだとしたことである。協調メカニズムについては、第3節で改めて取り上げる。

¹²国家発展改革委員会・経済運行局でのヒヤリング（2004年12月）。

(3) 『全国近代的物流業発展長期計画要綱』の準備と第 11 次 5 カ年長期計画

上記 2 文書が公布された後、今後の長期発展政策を盛り込んだ『全国近代的物流業発展長期計画要綱』(以下『長期要綱』)が準備された。各種報道によると、『促進意見』が公表される前に検討が始まり、やはり発改委が草案を準備し、2006 年から実施される第 11 次 5 カ年計画に盛り込むべく調整が続けられたが実現しなかった¹³。『長期要綱』は、通常は 5 カ年計画より長期(通常は 10 年間)の計画を意味し、その内容も今後 5~10 年間の物流関連インフラの建設計画を含むものである。しかし、現実には『長期要綱』の審議は難航し、政策文書としては、第 11 次 5 カ年長期計画要綱(2006~10 年、以下、11・5 計画)において物流業の位置付けが明確化されるにとどまった(第 1 節 1. 参照)。

(4) 『物流業の調整と振興長期計画』

『長期要綱』については 2008 年春に意見徵収稿がまとめられ、関係部門の意見徵収が開始されたが、いまだ公布されていない。この間隙を埋める形で公布された政策文書のひとつが 2009 年 3 月の『物流業の調整と振興長期計画』(以下、『調整振興計画』)である。「規画」=長期計画と題されているが実際の適用期間は 2009-11 年である。分量も多くないが、注目されるのは「重点プロジェクト」に指定された内容で、そこからは、発改委、工業・情報化部、交通運輸部、商務部など物流関係部門が当面重視している分野が読み取れる。列記すると、①複合一貫輸送の強化、②物流モデル園区建設、③都市内配送システム整備、④太宗商品(鉱産物など)と農産品の物流改善、⑤製造業からの物流機能分離などを通じた製造業・物流業の連動した発展、⑥統一された物流標準と技術標準の普及、⑦物流情報の公共プラットフォーム建設、⑧物流分野での自主技術開発、⑨突発的事態に対応できる緊急物流システムの整備、である。

(5) 第 12 次 5 カ年長期計画、『物流業の健康な発展を促進する政策措置に関する意見』

『調整振興計画』に続く重要な政策文書は 12・5 長期計画である。物流について言及された主な部分は第 4 篇第 15 章第 2 節、同第 16 章第 1 節、などで 11・5 計画と同様、発展を図るべきサービス業として物流業が位置付けられている。

また、2011 年 8 月には、國務院から『物流業の健康な発展を促進する政策措置に関する意見』が通達された。『調整振興計画』の方針のもと、①物流業発展の障害となっている制度・規制の緩和を図ること、②既存物流インフラの利用を統合・合理化すること、③物流技術の開発や物流業への投資・融資を強化すること、④農産品物流を優先的に発展させること、など個別の政策措置が掲げられている。

¹³ 「中国正在制定现代物流業發展規劃綱要」(人民網 <http://www.peopledaily.co.jp>、2004 年 7 月 7 日アクセス)。

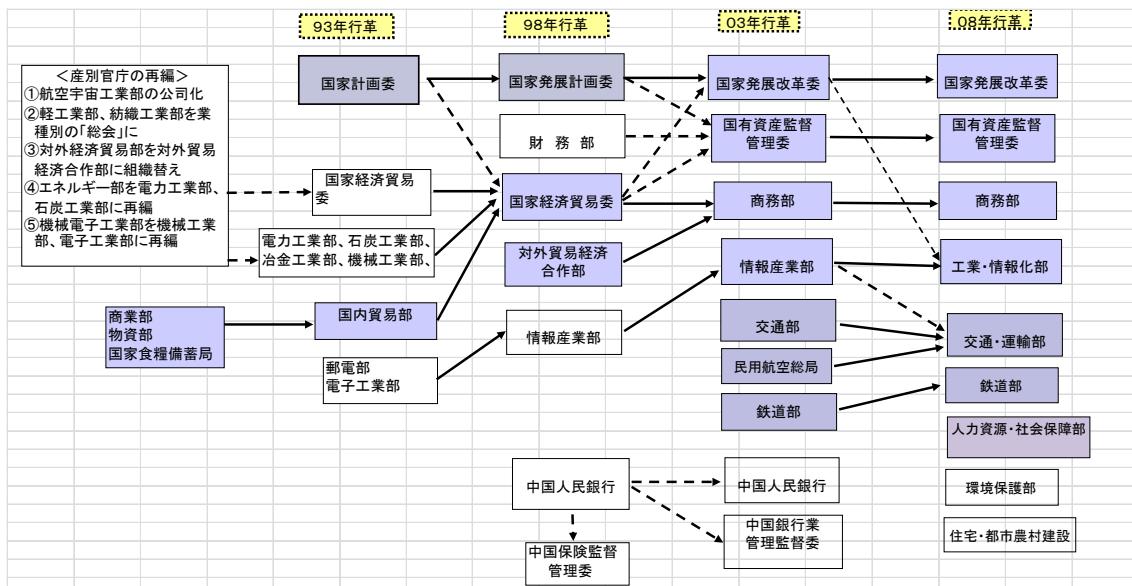
第3節 物流行政体制と協調の実態

本節では、物流行政の現状について、組織体制の実際と各組織間の協調体制に注目して検討する。

1. 主管官庁の組織と権限

これまでにも述べたとおり、物流分野における関係官庁の権限は複雑に絡まりあつてゐる。この背景には、物流という産業が関係する範囲が広いことに加え、5年に1度、全国人民代表大会開催の都度にかなり大幅な行政改革が実施されたという事情がある。図2は、これまでの物流関係官庁の組織的変遷を整理したものである。

図2 物流に関連する中央官庁の行政改革（1993, 1998, 2003, 2008年）



（注）着色が関係官庁。点線は一部移管、機能移管などを示す。実線は組織移管を示す。
 鉄道部、交通部、民用航空総局は03年まで変化なし。

（出所）国務院弁公庁秘書局・中央機構編制委員会弁公室総合司編[1995][1998]各種報道より筆者作成

行政改革の流れは、個別産業官庁の数を減らす方向で進んできている。具体的には、行政管理部門のみを残し（場合によっては行政管理部門を発改委や新設官庁に移管し）、現業部門は「総公司」化されたり、「総会」という名の業界団体に再編するという手法がとられている。物流については、鉄道部を除いて権限の移行が繰り返されてきた。

権限関係を明記した資料は存在しないが、各官庁のウェブサイトに加え、筆者が関係者、

専門家に取材したところでは、おおむね下記のような権限関係があると思われる¹⁴。

(1) 発改委

物流業全体の発展戦略などについては、産業協調局（旧政策局）・サービス業処が所管している。一方、輸送や関連インフラ投資などに関する計画策定は基礎産業局の所管となる。

(2) 商務部

物流業は「生産サービス業」「消費サービス業」に分類されており、前者のうち、フォワーダー業界については、サービス貿易局が所管している。国内の流通業の一部としての物流については前者と後者にまたがるが、企業の育成や標準化、体制改革の問題などを含めて流通発展局が所管している。

(3) 交通運輸部

道路輸送、水上輸送、民間航空輸送の発展計画、物流業の発展計画については総合規画局が所管している。

(4) 鉄道部

鉄道部門の発展計画、インフラ建設から業務管理のすべての権限を有する。物流発展戦略については発展計画局が所管している。

(5) 工業・情報化部

工業企業や情報産業と関連する物流部分については、産業政策局が政策立案を所管している。

(6) 科学技術部

近年、電子商取引の急拡大が新しい物流需要を生み出している。インターネットショッピングにともなう宅配業の急成長はその一例である。こうした分野の規制措置、育成措置などについては科学技術部が所管している。

(7) 国家人材資源・社会保障部

物流人材の国家資格である「物流師」資格を制定し、資格試験、認定を行っている。

2. 政策実施過程での調整

目まぐるしい変遷の中で物流政策全般を継続的に管轄してきた官庁はやはり発改委ということになる。政策実施過程では、関係官庁間で調整が必要な局面も多いが、こうした調整も発改委が主導してきた。近年では、調整を任務とする機構が設立されている。発改委の政策担当者によると、発改委主任（部長）を議長とし、関係官庁副部長、業界団体代表で形成される政策協調会議である「全国现代物流工作部際聯席會議」が年に1～2回開催されるようになっているという¹⁵。もちろん、今後の政策展開を考えると、常設の物流専

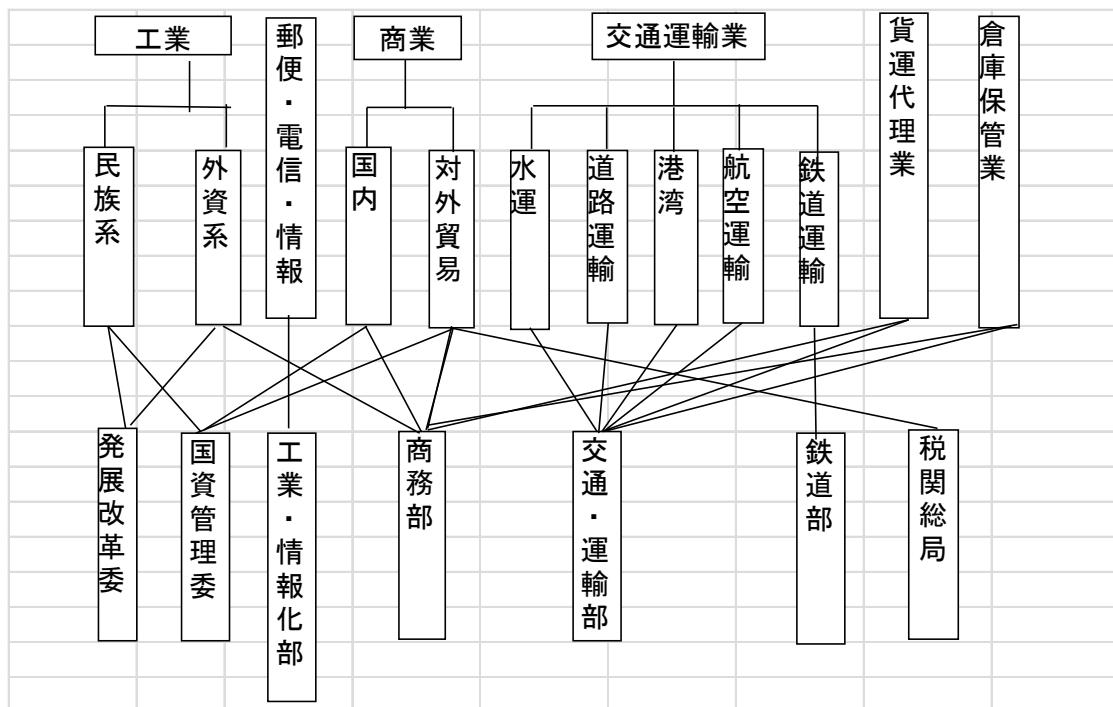
¹⁴ 社会科学院学者、発改委シンクタンクの学者へのヒヤリング（2013年2月）。

¹⁵ 国家発展改革委・総合運輸研究所でのヒヤリング（2006年7月12日）。また、中国物流与採購連合会編[2011]「序」においてもこの事実が指摘されている。

門行政機関（物流部のようなもの）が別途必要だとの考え方も存在するが、業界自体がまだこれから発展していく段階にあり、産業政策の主目標が「物流企業育成」や「業界の健康な発展」といったレベルにあることに鑑みると、現体制で十分なようにも思われる。図3は、物流行政の管理系統を図示したものである。

物流政策においてもう一つ注目しておくべき点は、本節で紹介してきたような政策文書による統制のほかに様々な「標準」を制定することで間接的に業界をコントロールする動きが目立っていることだ。物流関係の国家標準制定については、2003年9月に全国物流標準化委員会が設立され（秘書處＝事務局は中国物流与採購連合会に設置）、『全国物流標準2005-2010年発展長期計画』に沿いながら、発改委等関連8官庁が連名で公布してきた。

図3 物流行政管理体制概念図



（出所）国家経済貿易委員会経済運行局・南開大学現代物流研究中心主編[2003]などから
筆者作成

現在、『国家物流述語標準』、『物流企業分類・評価指標』、『太宗商品電子取引規範』、『コード倉庫応用システム規範』などが制定されている。こうした業界統制手法は、必要なサービス・技術水準の確保についてのみ行政官庁が管理し、その他は市場競争にゆだねると

いう点でアメリカ型に近似してきているとの見方もできるだろう¹⁶。

第4節 発改委と業界団体

前節で述べたように近年の行政改革にともない、従来は中央の産業別経済官庁が行っていた政策の企画・立案機能は発改委に吸収され、業界管理機能は業界団体に委譲されることになった。こうした新しい状況下で、各官庁と業界団体はどのような関係を構築しているのだろうか。

1. 物流関係業界団体の概観

業界団体でも最大の中国物流与採購連合会をみてみよう。同会は、1998年行革で国家国内貿易局が撤廃され、同局の業界管理機能を受け継いだ様々な物流業界団体の連合組織として2001年に設立された。設立当初は国家経済貿易委の行政指導を受けていたが、同委再編後は新設の商務部の指導下にある。現在の会員企業数は7500を数える。主な活動内容は、下記のようなものである。¹⁷

- (1)政府の物流産業政策、生産財流通に関する方針や法規の周知、徹底
- (2)業界企業の要望や要求の政府へのフィード・バック
- (3)政府の委託を受けた業界調査、業界統計の実施
- (4)政府に対する業界発展計画、産業政策、立法などの建議
- (5)物流市場の調査、分析、情報・コンサルタントの提供
- (6)同業企業の改革と産業発展の推進
- (7)各種学術討論会、報告会などの組織
- (8)商品流通や物流に関する国家标准、業界標準、技能検定、品質標準などの制定や改正への参与
- (9)物流業の専門的人材の養成
- (10)国外経済団体などとの交流
- (11)会の刊行物、年鑑、資料その他出版物の発行
- (12)政府部门から委託された業務の実施

物流に関する行政職能のほとんどが網羅されている。行政機構が看板を掛け替えただけといっても良いほどである。実際、同連合会は、第3節2.で述べた全国现代物流工作部際聯席会議にも参加している。次に、全国レベルの主要な団体に限られているが、物流関連の業界団体を表に掲げておく（表1）。中には学術活動を中心の団体もあるが、ほとんどは

¹⁶ 物流を専門とする学者（北京物資学院）は、筆者との意見交換においてこうした見解を披露した（2012年11月）。

¹⁷ 中国物流与採購連合会編[2002]431頁。

行政色の強い団体であり、しかも、旧来の業種別の区分が残っていることがわかる¹⁸。

表1 物流関連団体

名称	設立年	性格	会員企業数	主務官庁	備考(発行雑誌など)
中国物流与採購連合会	2001		7500余。全国規模の専門業種協会26、事業単位7を所管。	商務部	中国物流研究会、中国物資流通学会、中国物資流通協会を合併して設立。『中国物流与採購』(中国物流学会と共管)。
中国物流学会		学術団体			
中国交通運輸協会	1982	社会経済団体	地方協会52 企業・事業単位825	国家発展改革委	
中国商業連合会	1994	社団法人	500余	国有資産監督管理委	『中国商人』『商会通訊』。中国チェーン経営協会を所管。
中国倉庫貯蔵協会	1997	社団法人	約200	商務部	
中国物資貯蔵運輸協会		社団法人	180		
中国電子学会	1962	社団法人		工業・情報化部、中国科学技術協会	
中国電子商務協会	2000	社団法人		工業・情報化部	
中国国際フォワーダー協会	2000	社団法人	539	商務部	国際フォワーダー協会連合会会員
中国对外貿易經濟合作企業協会	1989	社団法人		商務部	
中国包装技術協会	1980	社団法人		商務部	
中国物流技術開発協会		社団法人		商務部	
中国鉄道学会	1978	社団法人		鉄道部、中国科学技術協会	『鉄道学報』『鉄道知識』
中国道路学会	1978	社団法人	団体760 個人4.9万人		『中国公路学報』『中国公路』
中国民用航空協会		社団法人	197	民用航空総局	
中国船主協会	1993	社団法人	200余	交通運輸部	
中国港湾協会	1981	社団法人	単位224 個人1.2万人	交通運輸部	国際港湾協会連絡会員
中国船舶代理業協会	2001	社団法人		交通運輸部	
中国情報経済学会	1989	学術団体		教育部、中国人民政府	
中国機械工程学会物流工程分会	1980	学術団体	400余		
中国交通企業管理協会	1985	社団法人	1100	交通運輸部	『交通企業管理』
中国道路運輸協会	1991	社団法人	団体1000 企業30万社	交通運輸部	『中国道路運輸』
香港物流協会	1998?				
台湾物流協会	1996				

(出所) 中国物流与採購連合会編[2002][2003]などより筆者作成

¹⁸ 同上 431-439 頁。

2. 主管官庁、発改委との関係

実際に筆者がヒヤリングを実施した経験では、全国レベルの業界団体は、いずれも中央官庁との間に「掛靠」という言葉で表現される強い依存関係を有していた。たとえば、中国物流与採購連合会は商務部、中国商業連合会は国有资产監督管理委、中国運輸協会は発改委と人的、財政的に密接な関係を有している。各団体の指導層は官僚からの天下りが多く、各団体は官庁から施設を貸与されたり、費用を支給されたりしている。逆に各団体は、各官庁の依頼を受けて各種の調査や政策提言を行っている。

こうした関係について、中国物流与採購連合会を例にみると、官庁からの委託研究や自主研究を行って各種の政策建議を行い、また、国家標準に基づく物流企业審査などを担当してきた。設立以来 10 余年の間に、前者については国の施策に応じる実験企業を推薦するなどの活動を通じて 1000 以上のプロジェクト資金の審査にかかわっており、後者については「A級物流企业」1000 社以上を審査したほか、「物流モデル基地」「物流実験基地」などの自主的な推薦活動を行ってきた。同連合会が編纂発行する『中国物流年鑑』は、物流企业の動向を知るための基礎的資料となっている。また、毎年実施している「製造業と非製造業の購買担当者指数PMI」調査は、すでに多くの研究機関がマクロ経済分析を行う際に依拠する代表的な指標として認められている¹⁹。

また、物流企业発展を支える人材育成についても、資格を制定し、試験・資格認定制度の整備を進める役割は業界団体が担ってきた。現行の「物流師」資格（国家認定資格）は、人材資源・社会保障部が中国物流与採購連合会に委託して起草させ制定したもので、2003 年から実施されている。

行政改革 10 年を経て、主管官庁と各業界団体の関係は、相互補完の色彩を強めているように見える。実際問題として、中国の産業別官庁は累次にわたる機構改革で定員を削減されており、直接的に業界管理を行うことは不可能である。管轄下の業界に政策を浸透させ、逆に業界からの要望を吸収するためには業界団体の仲介機能が欠かせなくなっている。事情は、産業別官庁から政策の企画・立案機能を吸収してきた発改委にとっても同様である。行政改革の結果として、発改委と業界団体が直接的に関係を持つ場面が増えたといえよう。

おわりに

物流分野では、対外開放と市場経済化を車の両輪として企業も産業全体も発展を遂げてきた。しかし、本節でもみてきたように、産業政策の主眼は依然として物流企业育成と産業全体の発展に置かれている。発改委の役割は、関係官庁と協調しつつ、こうした目標を

¹⁹中国物流与採購連合会編[2011]「序」。

果たすために望ましい政策環境を整備することである。

2013年は12・5長期計画（2011～15年）の折り返し点にあたり、同計画期間中における各官庁、各地方政府の物流発展計画も出揃っている。それらにおいて頻繁に引用されているのは『物流業の調整と振興長期計画』（2009年3月）である。当面は同計画が物流発展の全般的な方向をリードしていると考えてよさそうだ。

なお、本節執筆時点で開催中の第12期全国人民代表大会第1回会議では、中央政府機構の行政改革案が提出、審議されることになっている。鉄道部の大幅改組（行政と企業の分離など）や発改委の一部改組（改革プランニング機能の強化など）の可能性があり、その結論如何が本節の議論にも一定の影響を与えるはずだが、今は取り上げることが出来ない。他日を期したい。

[参考文献]

〈日本語文献〉

- 今井健一・丁可編[2008]『中国 産業高度化の潮流』アジ研選書、アジア経済研究所、2008年。
大西康雄[2005]「物流政策をめぐるアクターと相互関係」（佐々木編[2005]195-223頁）。
——— [2008]「物流業の発展—広域化と高度化への挑戦」（今井・丁編[2008]249-286頁）。
佐々木智弘[2005]『現代中国の政治変容—構造的变化とアクターの多様化—』研究双書、アジア経済研究所、2005年

〈中国語文献〉

- 国家経済貿易委員会経済運行局・南開大学现代物流研究中心主編[2002]『中国现代物流発展報告2002』北京、機械工業出版社、2002年
国务院弁公序秘書局・中央機構編成委員会弁公室総合司編[1995]『中央政府組織機構』北京、改革出版社、1995年
——— [1998]『中央政府組織機構』北京、改革出版社、1998年
中国物流与採購連合会編[2002]『中国物流年鑑2002』北京、中国物資出版社、2002年
——— [2003]『中国物流年鑑2003』北京、中国物資出版社、2003年
——— [2011]『中国物流年鑑2011』北京、中国物資出版社、2011年