
第7章

広東省域内物流産業レベルの高度化について

町田 一兵、森 路未央

要約

中国の内需拡大へのシフト及び国民所得水準の向上より、国内の物流サービスの高度化が求められている。一方、公共財である物流サービスには、自由かつ公平な競争環境のもとで秩序よく成長していくべきであり、ことが今後中国の物流産業の発展方向である。

政府がしかるべき規制及び促進策を打ち出すことで、物流事業者により健全な競争環境を整え、かつ民間企業の活力を引き出すことが今後重要な課題となる。

そのため、政府側が安全、環境など、国民生活環境への影響を配慮しつつ、物流サービスレベルの向上を念頭に域内中小規模物流事業者を対象とする評価制度の樹立、人口集中の商圈での物流ネットワークの構築、民間物流センターの運営強化、大手物流事業者に複合サービスの提供への促進など、政府・協会による教育プログラムの提供などを通じて、物流事業者の成長に合わせた行政指導、補助を行うことは中期的に域内物流産業レベルの高度化を図り、内需型経済へのシフトに物流産業の効率を最大限に引き出すことに有効であることを提言する。

はじめに

広東省は中国の輸出エンジンといわれたほど、かつて華南モデルは中国经济にも大きく貢献したが、ここに来て人件費、土地代の高騰及び従来の輸出先である欧米諸国の経済不振により、輸出入が大幅鈍化した。新たな成長軌道に乗るための内需型経済発展のモデルを模索しているが、そこに欠かせないのは製造・流通業の礎となる物流産業のレベルの高度化である。本章では、日本の物流産業の経験をふまえ、広東省の現状と照らし合わせたうえで、広東省における物流産業を高度化するための具体的な政策提言を行うことが目的である。

第1節 交通インフラ整備による内需型物流産業の成長

2008年リーマンショック以降、急速な人件費高及び土地高により、従来広東省の経済発展を支えてきた輸出入貨物が減少傾向を示した。一方、物価上昇要素を考慮しても、省内

平均所得が徐々に高まっていることで省民の購買力の向上が明らかである。こうした購買力の向上とライフスタイルの変化に合せ、今日の物流産業に新たな変化を求め、いわゆる量的成長から質的への向上という産業レベルの高度化が求められる。

その際、自動車による道路貨物輸送が最も重要な役割を果たす。一例として、すでに近年インターネット上個別顧客向けの販売額が急速に増え、新たな小売チャネルとしての地位が高まりつつある。それにより、域内でも貨物自動車による小口貨物の輸送が急速に増加しているなど、新たな消費者ニーズに対応する物流が求められる。

今後広東省が目指す新たな経済発展基軸は従来の輸出入を中心とする国際貿易加工型から内需型へのシフトであり、その際、物流は重要な役割を果たす。すでに中央政府による内需拡大政策に基づき、広東省でも道路を中心とする交通インフラ整備が急速に進められ、結果として、物流産業レベルの高度化を実現するための素地がすでに出来つつあるといえよう。

他方、道路インフラ整備がなお途上であることも加え、大手物流事業者を中心に、まだ従来輸出入型を中心とするスタイル、いわゆる大量、かつ珠江デルタを限定した一部地域間におけるピストン輸送の経験から、新たに内需型物流産業構造、つまり少量・多頻度、しかも省内全域に行き渡る貨物輸送ニーズへの対応が十分できていない。

今後、広東省域内におけるさらなる経済の高度化を図るには、より細かなニーズに対応できる道路輸送関連の物流産業の高度化が欠かせない。その際、日本の経験を踏まえ、今後域内中小物流事業者を中心とする物流産業レベルの高度化を図る方策を検討する。

1. 広東省政府が打ち出した道路インフラ整備計画

2004年、すでに広東省政府が域内における新たな道路整備計画（2004～2030）を打ち出しており、それによれば、2011年末に5,049キロに達した省内高速道路を8,800キロ（2030年）まで整備し（うち珠江デルタ地域3,500キロ）、計画完成後、広東省内15万人以上の地方都市から大都市まで高速道路でつながり、県単位、重要港湾、空港、鉄道から30分以内に高速道路とアクセスでき、重要都市と地方重要都市の間に二本以上の高速道路で繋がる予定となっている。

当該計画によれば、短期的に2010年まで省内高速道路を5,000キロまで（すでに達成）整備し、近隣省との間の主要高速幹線道路を完成することで、広州、深センを中心とする高速道路ネットワークの骨組みを構築する（ほぼ達成）。

中期的に、2020年まで、高速道路の敷設を7,300キロまで伸ばし（うち珠江デルタに3,300キロ）、地方都市間（近隣省の地方都市も含む）高速道路ネットワークを整備し、沿海の重要港湾はすべて高速道路と繋ぐ。

さらに長期的に、2030年に高速道路整備数を8,800キロまで伸ばし（うち珠江デルタ3,500キロ）、省内すべての県も30分以内に高速道路にアクセスできる体制を構築する。

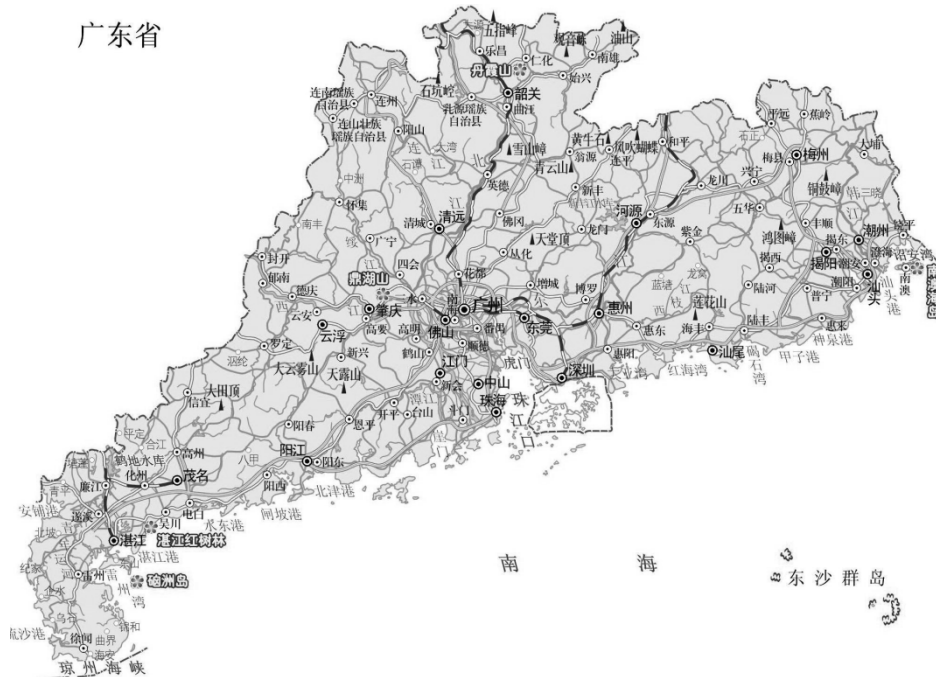
上記計画に基づき、すでに珠江デルタ地域を中心に高速道路ネットワークの整備が進めてきた。今後、上記地域を中心に、物流サービスの高度化を求めるニーズが徐々に高まり、省内別の地域に広げると認識している。

2. 内需型と従来の輸外型物流の違い

道路インフラの整備は物流サービスの高度化の礎になることは間違いないものの、物流産業の高度化のポイントは輸出入型から内需型へのシフトである。その際、従来の輸送方式と大きく異なる。

例えば、輸出入を中心に行う場合の物流は主に港湾・空港といった交通ハブから特定の工場あるいは工場集積エリアにまとまったロットによる大型車両の輸送業務が多くみられ、SCMが進む今日でも、小口貨物の積載率を考慮した混載方式を導入するなど、中型・大型車を中心とする輸送が主流である。それにあわせ、上記工場と港湾・空港の間の幹線道路の整備及び工場や工場集積エリア周辺の駐停車スペースを確保すれば良いなど、比較的特定の点と点に発生する大量物流への対応といえよう。

図1 広東省域内の道路分布



出所：「緑站地図庫」(<http://www.onegreen.net/maps/HTML/38335.html>) から転載。

一方、内需型は広東省の各都市や県など、人口集中地に物流のニーズが分散し、そこにおける物流は点と点の間で発生・完結するよりも、取引に合わせ、メーカー、卸事業者、小売事業者といった流通チャネルの流れに合わせ、物流センターを経由するようなセンタ

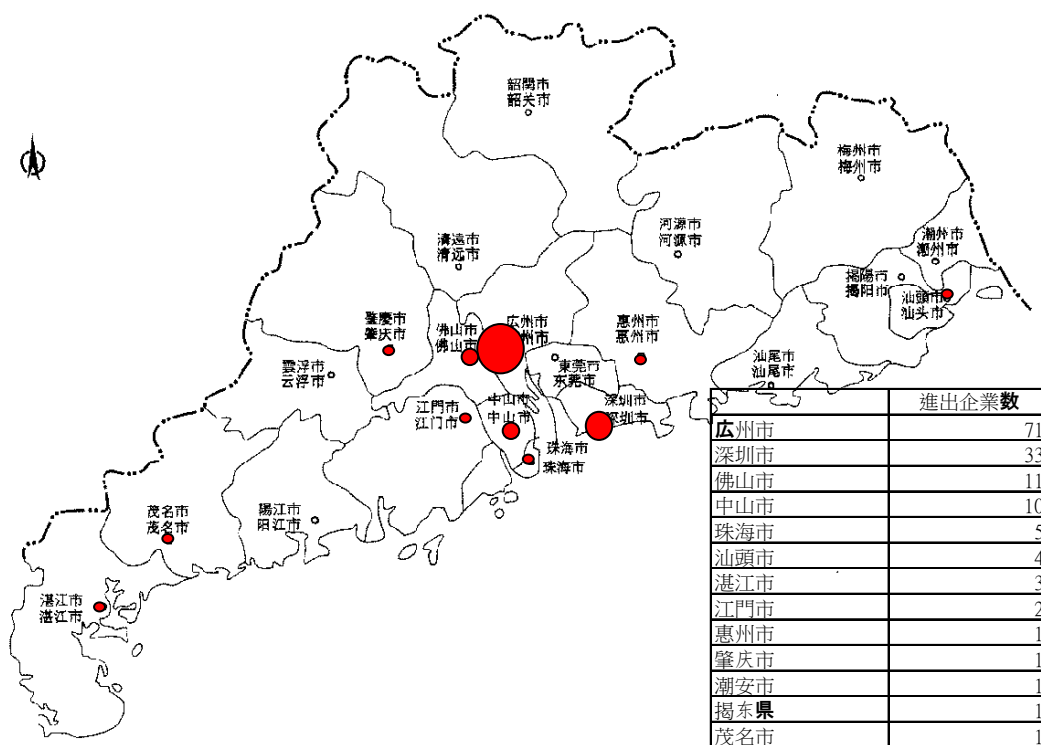
一方式が主流となるなど、モノの流れはより複雑である。

また、生活のレベル向上にあわせ、内需型物流はさらに小ロット多頻度にシフトする傾向であり、しかも今日ではコールドチェーンへの需要が高くなるにつれ、量的成長とともに物流サービスへの細かいニーズへの対応が求められる。その際、従来の大手物流事業者よりも、地域の中小規模物流事業者が内需型物流の対応に有利である。

第2節 広東省物流産業の課題の整理

広東省内の道路幹線は珠江デルタを中心とした展開である（図1）ことから、域内の物流事業者も珠江デルタに集中している（図2）傾向がみられる。

図2 広東省の5A～1Aレベル別の総合物流事業者の分布ⁱⁱ



出所：広東省公表 5A～1Aⁱⁱⁱ企業リストによる筆者作成。

図2に示した広東省における総合物流事業者の地域別分布をみると、同事業者は広東省全体で144社が認可されている。うち、広州市が71社、深圳市が33社に集中している。また、佛山市が11社、中山市が10社、珠海市が5社である。江門市、惠州市、肇慶市を含むと、広東省全体の93%が珠江デルタ地域内の事業者である。

したがって、広東省は広域でありながら、実際物流が発達している地域は珠江デルタエリアに限定し、そのうち、とりわけ広州市、深セン市、佛山市、中山市が最も物流が盛んな地域といえよう。

1. 既存の物流事業者育成・補助制度の整理

上記 5A～1A の企業評価制度の経緯を説明すると、国内トラック輸送市場の秩序化を図り、全国規模の大型トラック輸送事業者を育成するため、交通部（現交通運輸部）は 2002 年から、道路貨物輸送企業に対し、「道路貨物輸送企業経営資質管理方法」に基づく評価を施行した。

表 1 総合物流事業者の評価指標

評価指標	レベル					
	AAAA級	AAA級	AA級	A級	A級	
経営状況	1. 年間営業収入（人民元）*	15億以上	3億以上	6000万以上	1000万以上	300万以上
	2. 営業期間（年）*	3年以上		2年以上		1年以上
資産	3. 資産総額（人民元）*	10億以上	2億以上	4000万以上	800万以上	300万以上
	4. 資産負債率（%）*			70%以下		
設備・施設	5. 自社保有トラック車両台数(台)*	1500以上	400以上	150以上	80以上	30以上
	(或いは合計積載重量(トン))*	(7500以上)	(2000以上)	(750以上)	(400以上)	(250以上)
	6. 営業拠点(箇所)	50以上	30以上	15以上	10以上	5以上
管理基準及びサービスの評価基準	7. 管理制度	健全な経営、財務、統計、安全、技術などの部門およびそれに相応しい管理制度				
	8. 品質管理*	ISO9001-2000品質管理認定の取得				
	9. 業務範囲*	国際	国内	省際	省内	
	10. 顧客苦情率 (或いは顧客満足度)	≤0.05% (≥98%)	≤0.1% (≥95%)		≤0.5% (≥90%)	
従業員の評価基準	11. 有資格者及び高学歴者*	短大以上学歴あるいは物流師認証保有者80%以上	短大以上学歴あるいは物流師認証保有者60%以上		短大以上学歴あるいは物流師認証保有者30%以上	
	12. 一般従業員	専門学校以上あるいは専門資格保有者60%以上	専門学校以上あるいは専門資格保有者50%以上		専門学校以上あるいは専門資格保有者30%以上	
IT化の評価基準	13. 情報ネットワーク*	貨物輸送関連業務の情報にすべてネットワーク化			貨物輸送関連業務の情報に一部ネットワーク化	
	14. EDI*	90%以上	70%以上		50%以上	
	15. 貨物追跡*	90%以上	70%以上		50%以上	
	16. 顧客対応*	自動あるいは有人対応システム			有人対応システム	

出所：物流企業分類と評価指標についての中華人民共和国の国家標準

<http://www.ah56.org/league/league!home.action?id=3745&type=4>。

注：1) *は主要科目、その他は参考項目。

- 2) 営業収入とは貨物輸送による収入、フォワーディング業務による収入、クーリエ貨物取扱収入を指す。
- 3) 営業拠点とは営業範囲において、自社によって設立し、当該企業の基本業務を請負い、完成させる付属機構を指す。
- 4) 顧客苦情率とは年度内顧客の業務に対する苦情の回数と全体業務量に占める割合。
- 5) 顧客満足度とは年度内企業が顧客に対するサービスの満足度合いに対する調査統計を指す。

当初の評価は5ランクに分けられ、たとえば、最上である1級企業には、年間売上高5億人民元、自社保有トラック700台（10トン車に換算した場合）、自社貨物ターミナルや9

年以上操業実績を持ち、そして IS09002 の取得義務などの条件が付けられている。

表 2 倉庫事業者の評価指標

評価指標	レベル					
	AAAAA級	AAAA級	AAA級	AA級	A級	
経営状況	1. 年間営業収入(人民元)*	6億以上	1.2億以上	2500万以上	500万以上	200万以上
	2. 営業期間(年)*	3年以上	2年以上		1年以上	
資産	3. 資産総額(人民元)*	10億以上	2億以上	4000万以上	800万以上	200万以上
	4. 資産負債率(%)*	70%以下				
設備・施設	5. (自前/借庫)面積(m ²)	20万以上	8万以上	3万以上	1万以上	4000以上
	6. (自前/備車)トラック(台)	500以上	200以上	100以上	50以上	30以上
	7. 配送拠点(箇所)	400以上	300以上	200以上	100以上	50以上
管理基準及びサービスの評価基準	8. 管理制度	健全な経営、財務、統計、安全、技術などの部門およびそれに相応しい管理制度				
	9. 品質管理*	ISO9001-2000品質管理認定の取得				
	10. 顧客苦情率 (或いは顧客満足度)	≤0.05% (≥98%)	≤0.1% (≥95%)		≤0.5% (≥90%)	
従業員の評価基準	11. 有資格者及び高学歴者*	短大以上学歴あるいは物流師認証保有者80%以上	短大以上学歴あるいは物流師認証保有者60%以上	短大以上学歴あるいは物流師認証保有者30%以上		
	12. 一般従業員	専門学校以上あるいは専門資格保有者60%以上	専門学校以上あるいは専門資格保有者50%以上	専門学校以上あるいは専門資格保有者30%以上		
IT化の評価基準	13. 情報ネットワーク構築*	倉庫運営関連業務の情報にすべてネットワーク化		倉庫運営関連業務の情報に一部ネットワーク化		
	14. EDI*	100%	80%以上		60%以上	
	15. 貨物追跡*	90%以上	70%以上		50%以上	
	16. 顧客対応*	自動あるいは有人対応システム			有人対応システム	

出所：物流企業分類と評価指標についての中華人民共和国の国家標準

<http://www.ah56.org/league/league!home.action?id=3745&type=4>。

注：1) *は主要科目、その他は参考科目。

- 2) 営業収入とは貨物の貯蔵による収入、貨物の配送業務による収入を指す。
- 3) 顧客苦情率とは年度内顧客の業務に対する苦情の回数と全体業務量に占める割合。
- 4) 顧客満足度とは年度内企業が顧客に対するサービスの満足度合いに対する調査統計を指す。
- 5) 配送拠点は企業が現在定期的に配送業務を行い、かつ一定の業務規模を持つ荷主が所有する固定拠点を指す。
- 6) 備車とは契約などの方法によって自社の業務に従事、利用できる貨物輸送専用車両。

それに対し、1 級、2 級道路貨物輸送企業は、全国範囲で業務を行うことが可能だが、3 級企業以下の企業は、業務展開の制限があるとともに、省・区域内以外での拠点設置にも審査が必要とされ、さらに 4 級およびそれ以下の企業の場合は、全国範囲での拠点設置が認めないなど、大手輸送事業者の全国展開を優遇する措置を打ち出している。

そして、2005 年 5 月、「道路貨物輸送企業経営資質管理方法」をベースに、「物流企業分類および評価指標」が国家標準化管理委員会および国家品質監督検査検疫総局から公表・実施された。

当該制度の範囲は従来の「道路貨物輸送企業」概念を細分化し、「輸送型」、「貯蔵型」、「総合サービス型」の三種類と定め、それぞれの経営規模やアセット状況でシングル A から 5A までの基準を公表している。

表3 トラック輸送事業者の評価指標

評価指標		レベル				
		AAAAA級	AAAA級	AAA級	AA級	A級
経営状況	1. 年間営業収入(人民元)*	15億以上	2億以上	4000万以上	800万以上	300万以上
	2. 営業期間(年)*	3年以上	2年以上		1年以上	
資産	3. 資産総額(人民元)*	10億以上	2億以上	4000万以上	800万以上	300万以上
	4. 資産負債率(%)*	70%以下				
設備・施設	5. 自社保有トラック車両台数(台)*	1500以上	400以上	150以上	80以上	30以上
	(或いは合計積載重量(トン)*)	(7500以上)	(2000以上)	(750以上)	(400以上)	(250以上)
	6. 営業拠点(箇所)	50以上	30以上	15以上	10以上	5以上
管理基準及びサービスの評価基準	7. 管理制度	健全な経営、財務、統計、安全、技術などの部門およびそれに相応しい管理制度				
	8. 品質管理*	ISO9001-2000品質管理認定の取得				
	9. 業務範囲*	国際	国内	省際	省内	
	10. 顧客苦情率(或いは顧客満足度)	≤0.05% (≥98%)	≤0.1% (≥95%)		≤0.5% (≥90%)	
従業員の評価基準	11. 有資格者及び高学歴者*	短大以上学歴あるいは物流師認証保有者80%以上	短大以上学歴あるいは物流師認証保有者60%以上	短大以上学歴あるいは物流師認証保有者30%以上		
	12. 一般従業員	専門学校以上あるいは専門資格保有者60%以上	専門学校以上あるいは専門資格保有者50%以上	専門学校以上あるいは専門資格保有者30%以上		
IT化の評価基準	13. 情報ネットワーク構築*	貨物輸送関連業務の情報にすべてネットワーク化			貨物輸送関連業務の情報に一部ネットワーク化	
	14. EDI*	100%	80%以上		60%以上	
	15. 貨物追跡*	90%以上	70%以上		50%以上	
	16. 顧客対応*	自動あるいは有人対応システム			有人対応システム	

出所：物流企業分類と評価指標についての中華人民共和国の国家標準

<http://www.ah56.org/league/league!home.action?id=3745&type=4>。

注：1) *は主要科目、その他は参考項目。

- 2) 営業収入とは企業の物流業務による収入を指し、輸送、倉庫、積卸、運搬、包装、流通加工、配達などの業務による収入を含む。
- 3) 営業拠点とは営業範囲において、自社によって設立し、当該企業の基本業務を請負い、完成させる付属機構を指す。
- 4) 顧客苦情率とは年度内顧客の業務に対する苦情の回数と全体業務量に占める割合。
- 5) 顧客満足度とは年度内企業が顧客に対するサービスの満足度合いに対する調査統計を指す。

また、以上の認定制度の運営は現在、政府からの委託で中国の物流協会にあたる「中国物流及び購買連合会」が担当している。当該認定制度の樹立により、政府は大規模物流事業者の育成が図られている。

ただし、上記制度は主に大手事業者の育成を念頭に設置されたものであり、交通運輸部が中小規模物流事業者の育成などについてまだ具体策を打ち出していない。広東省においても同様の傾向がみられた。広州冷凍冷蔵協会の資料によれば、2008年以降における中央・地方(広東省)政府のコールドチェーン関連企業の物流事業者育成策に関し、すべて大規模事業者を対象としたものであった。

上記政策の傾向は中小規模物流事業者の育成ノウハウ及び重要性への認識が不足していることが原因とみられる。

第3節 日本で実施された民間物流事業者の育成及び安全強化規制整備の事例

現状では中国政府が物流産業の振興策において、大手企業を中心に育成策を数多く打ち出しているものの、地域を営業範囲とする事業者の場合、さらに狭い商圈（例えば広州市のみなど）における中小規模の物流事業者の場合の育成策はまだ備えていない。一方、物流サービスレベルの向上に地元の中小規模物流事業者の寄与が高く、日本でもすでに証明されている。したがって、中小規模の物流事業者、とりわけトラック事業者の育成が今後の地域物流レベルの向上に直接繋がるものと認識する。

また、基本的にトラック市場は自由競争に近い状況であり、いわゆる市場の需給バランスの調整でかつて日本政府が取った事業者の参入規制強化といった手法は自由競争に損害をあたえかねない。一方、自由放任することによって、中小規模事業者のレベル向上や産業の高度化にも繋がらない。そのため、中小規模事業者のうち、法令順守や高い安全性に工夫される一部の優良企業を積極的に育成するような政策が今後必要であると提案する。

以下、今後広東省にとっても導入・参考する価値がある一部日本で実施している制度を説明する。

図3 Gマーク標識



出所：公益社団法人全日本トラック協会のウェブサイト (<http://www.jta.or.jp/gmark/gmark.html>) から転載。

図4 Gマークステッカーを貼っているトラック



出所：筆者撮影

1. G マーク制度

はじめに、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である社団法人全日本トラック協会は、トラック運送事業者の交通安全対策などへの事業所単位での取り組みを評価し、一定の基準をクリアした事業所を認定する貨物自動車運送事業安全性評価事業を実施している。対象は必ずしも中小規模事業者を限定したわけではないが、事業規模に関係なく、会社単位ではなく、実際運営している各事業所を評価することがポイントである。

それぞれの事業者が運行の安全性を高めるための取り組みを中心に評価し、審査に合格した事業者に「安全性優良事業所」と認定し、G マークというステッカーを車両に貼ることを認めるなど、優良事業者であることが荷主を含む利用者にアピールする点は大きな特徴である。

なお、この貨物自動車運送事業安全性評価事業はiv、利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正當に評価し、認定し、公表する制度である。今後広東省における物流サービスの提供に安全性に対する要求がますます高まるなか、このような事業所ごとの評価制度の導入も有効と考える。

ちなみに2013年3月18日現在、日本では1万8,107事業所（全事業所数の21.6%）が安全性優良事業所として認定されているv。

2. 中小トラック事業者構造改善支援事業

次に、中小トラック事業者構造改善支援事業vi（国費20年度2次補正150億円）は省エネ運行の実施又は燃費向上を伴う車両代替等により一定の省エネ効果を目指す計画を有する中小トラック事業者の取組みについて、車両代替費、燃料費等経費の一部を補助する方策である（補助率：1/2、上限100万円以内）。

その際、中小トラック事業者の定義に対し、保有車両数5台以上30台以下、燃料費がトラック事業の総経費の概ね20%以上などの制限を規定に盛り込んだ。

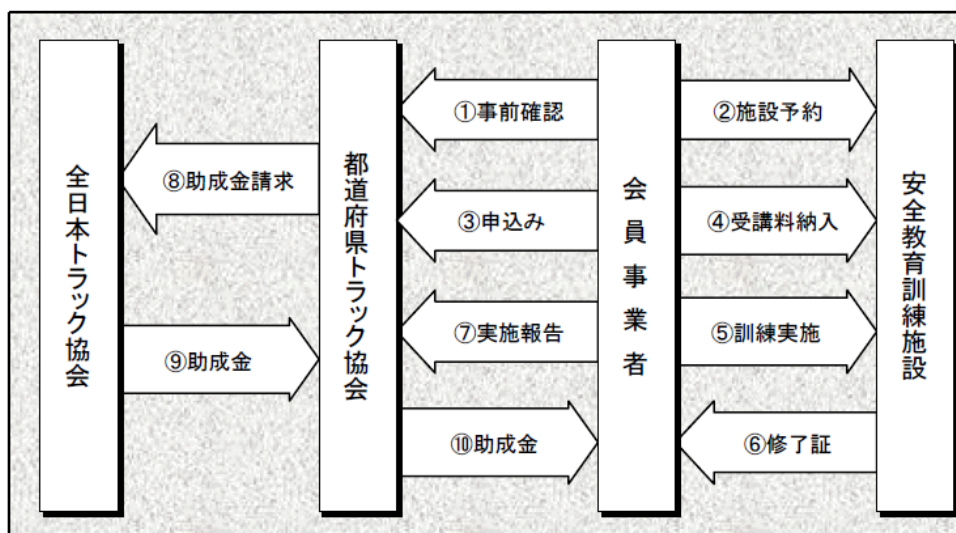
中国も現在は排気ガスによる大気汚染が心配されるなか、政府におけるガソリン・ディーゼルの精製で有害物質の排出を減少させると同時に、省エネ効果がある車両の導入を進めようとしている。ただし、激しい運賃競争にさらされている中国の中小事業者は車両を買い換えするほどの余裕がない。こうした老朽車両の運行は環境汚染のみならず、安全性にも大きな問題を来たすので、政府の補助による事業者のトラック買い替えを今後進めるべきである。

3. ドライバー等安全教育訓練促進助成制度

最後に、ドライバー等安全教育訓練促進助成制度があげられる。同助成制度は、全日本トラック協会が中心となって実施している。大型トラックの事故が頻発するなか、ドライバーの安全意識の高揚や安全技能の向上が課題であると意識し、業界を挙げた従業者教育の充実強化への取組みの一環として実施された制度である。その考えとして、中小事業者を中心として安全教育訓練に要する時間やコストが負担となり、実践的な教育訓練実施の機会が不足していることを危惧し、全日本トラック協会が指定する総合的な安全教育訓練施設に、ドライバー等を派遣し訓練を実施しようとするトラック事業者に対して助成を行う制度である。

上記諸制度は一部に過ぎないものの、実際に日本国内における中小規模物流事業者の育成・高度化に寄与した効果が見られている。今後広東省域内物流産業のレベル高度化を図る際でも、中小規模事業者に対する実施策の参考になると認識する。

図5 全日本トラック協会が助成制度を実施する仕組み



出所: 公益社団法人全日本トラック協会のウェブサイト

(http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/josei/anzen_kyoiku12/yoko.pdf) から転載。

第4節 物流産業レベルの高度化に向けた政府の促進策

1. 広東域内中小規模物流事業者を対象とする評価制度の樹立

2013年9月に広東省で実施した物流業者へのヒアリング調査を通じて明らかになったことは、広東域内の中小物流事業者の利用頻度が高く、車両数台しか持たない物流事業者が大半を占めていることである。その場合、上記の評価基準では大手物流事業者の全国的業務展開に有益であるものの、中小規模物流事業者の質的向上にはあまり恩恵を及ぼさない

と認識する。

また、トラック輸送事業者の参入障壁が低いため、常に多数の新規参入が行われる。物流産業は競争が激しいため、新たな優良事業者が育つ環境に適しているものの、使う側の荷主が安心して中小規模物流事業者を利用するには、政府を中心とする第三者（荷主・事業者以外を指す）たる公的機構による評価（ランク付け）が有効である。

なお、評価基準はきちんと業務を果たすことという視点でももちろん重要だが、法令順守、安全に対する意識の高さや環境対応の取り組みなども含め、総合的に評価することがより効果的と認識する。

2. 人口が集中する狭い商圈での物流ネットワークの構築

纏まったロット数の大口貨物の輸送や全国一円での展開は大型物流事業者の得意分野であるのに対し、地域生活レベルの向上に合わせた物流サービスの高度化に中小規模物流事業者に期待する役割が大きい。とりわけ付加価値サービスの特化が一つのポイントとなる。

大都市のような人口密集地における小ロット貨物の確実な輸送と保管業務は大手物流事業者のネックである。大手宅配事業者のように、フランチャイズ制度で補おうとするが、加盟店の管理や指導が行き届かないことで生鮮品の輸配送まで展開できないでいる。

一方、日常生活用品の輸配送は頻度及び温度管理、取り扱い方法などに対する要求が徐々に高まり、こうしたニーズに答えられる中小規模物流事業者にとって大きなビジネスチャンスとなる。

生鮮品を含む日用雑貨の末端輸送店舗を人口密集地域に構える場合、そこに多くの卸事業者の商品の末端までの発送先となる。「風行牛乳」のような細かな拠点を構えることが理想的である。無論、実現するために政府の補助も必要であり、中小規模物流事業者が地域における小規模な物流ネットワーク（小さくてもネットワークの構築が前提、例えば団地内において、配達のアラストワンマイルが現在の課題、狭いエリアでもそこに遍く信頼できるサービスの提供）を作り、地元の信頼を強みに大手物流事業者ないし卸事業者に限定したエリアでの物流サービスを提供することによって棲み分け、人口集中地域を中心に地域物流サービスの高度化を図る。

3. 民間物流センターの運営強化

2013年9月に現地調査を実施した深圳市深国际華通源物流センターのような物流センターはすでに広東省でも数多くみられた。上記民間物流センターは公共物流サービスの提供をベースに、中小物流事業者と荷主を束ね、中国の3PL事業^{vii}の展開のプラットフォームになりつつある。

現在、運営会社によって、貨物輸送関連の情報の提供（伝化グループ）、有力長距離輸送事業者の誘致（華通源）など、それぞれの強みを生かした工夫をされているが、散在する中小規模物流事業者と荷主の間、同じプラットフォーム上での荷物の集配活動を通じて、

第三者の視点による物流産業の管理を行うことは有効である。

それぞれの民間物流センターの運営規定に基づき、構内での作業や入出荷業務における法令順守を厳格に行われている現状を踏まえ、こうした実績を持つ民間物流センターの成功モデルを広域、あるいは全国展開させることで同様な管理手法を広め、物流サービスの均一化、規範化に大きく寄与することが期待できる。

すでに華通源のように、5～8年以内、瀋陽、天津、武漢、無錫など、全国で同様な物流センターを設置し、それらの拠点を中心に幹線輸送サービス業務を手かける意向を示しているなど、今後の拡大方針が明確である。

その際、省内広域ないし全国への展開として、行政側の負担を減らす^{viii}などの促進策を打ち出すと同時に、環境問題や安全性の向上を念頭に、政府側が物流センターと共同で業務の運営や管理措置等を含め、事業者に安全かつ環境負荷少ない状態での物流業務を展開する環境形成を図るべく、物流センターというプラットフォームを通じて、物流産業への有効管理を図ることが望まれる。

4. 大手物流事業者による複合サービス提供の促進

無論、大手物流事業者の育成も重要である。当面、中国広域で物流業務を展開する路線便大手の新邦物流のような事業者は、路線・拠点の拡大を重視している。しかし、海外の大手物流事業者を見た場合、自社輸送の部分は少なく、大半がフォワーディング業務で収益を得ていることを考えると、今後の中国の大手物流事業者の成長方向は複合した物流サービスの提供による高付加価値化の促進が重要となる。

省内における大手物流事業者に対する多様な輸送方式の利用を促進するための政策提案として、例えば省内あるいは省外における長距離トラック輸送から鉄道輸送への切り替え（モーダルシフト）の促進、通関及び保税業務への参入促進、自社保有する物流センターの温度帯管理や仕分け機能の強化など、新たに内需型物流産業構造で求められる少量・多頻度、しかも省内全域に行き渡る貨物輸送ニーズへの対応力の向上を図り、3PL事業者への高度化を目指す具体策が考えられる。

5. 安全対策強化のための政府・協会による教育プログラムの提供

道路整備の発達にあわせ、道路輸送を始めとする物流事業者の参入者数が増える一方、競争が激しくなるにつれ、日本でもみられたように、単純な輸送業務を中心に、事業者規模がより零細化する傾向に向かっていく。

しかし、中小規模物流事業者の社内教育プログラムや人材育成方法が乏しいことが、今日事故やサービスレベルが向上しない要因となっている。それに対応するため、日本の経験に基づいて政策提案するならば、広東省でも関連協会及び地方政府を中心にこうした運営レベルにおける安全教育、現場作業マニュアル、マネジメントプログラム、人材育成のカリキュラムなどを用意し、それらをより低コストで中小規模物流事業者提供すべきで

ある。その場合、すでに日本において長年協会を通じて、官民一体で行われてきた実績が良い経験となる。

おわりに

自由な競争環境を作りながら、秩序よく成長していくことが今後の物流産業の発展方向である。一方、物流市場が拡大しながらも、コールドチェーンの広がりによる温度帯管理、小口貨物の輸配送の増加、環境への配慮、物流の流れの複雑化といった従来よりもきめ細かく、より複雑なマネジメント機能を求める物流サービスへのニーズが高まっている。

そのため、行政側が安全、環境への重視、物流サービスレベルの向上を念頭に、域内中小規模物流事業者を対象とする評価制度の樹立、人口集中の商圈での物流ネットワークの構築、民間物流センターの運営強化、大手物流事業者に複合サービスの提供への促進、政府・協会による教育プログラムの提供などを通じて、物流事業者の成長に合わせた行政指導、補助を行うことは中期的に域内物流産業レベルの高度化を図り、内需型物流へのシフトの対応に有効であると認識する。

i 中国国家统计局編『中国統計年鑑』2012年版。

ii 評価指標は表1～3を参照。

iii 次節の物流事業者評価指標を参照。

iv 公益社団法人全日本トラック協会のウェブサイト (<http://www.jta.or.jp/gmark/gmark.html>) を参照。

v 同上。

vi <http://www.mlit.go.jp/common/000042880.pdf>。

vii 荷主企業の物流業務の全体もしくは一部を担う物流形態。

viii 行政に代わって、自社物流センターに入った中小物流事業者の運行安全点検確認などを行う。