

■ 修士論文要旨

中日間貿易の発展と中国物流

—中国における物流業と物流インフラの視点から—

China—Japan Trade Progress and Logistics in China

神奈川大学大学院 経営学研究科
国際経営専攻 博士前期課程

戴 瑩

Ying Dai

■ キーワード

日中貿易、中国物流

1978年から2002年までの25年間に於いて、中国経済は、その発展過程に曲折はあったものの、1990年代前半は毎年10%を超える成長率をみせ、後半に入っても8%前後の成長を維持し、堅調な伸びを示してきた。2002年の国内総生産（GDP）は10兆4,790億元に達し、初めて10兆円を突破して、世界第6位の地位を占めるに至った。改革・開放政策の導入以後、特に、WTO加盟後、中国への世界からの直接投資が急増し、2002年では投資額は世界第1位になるほど、世界からの投資が集中している。「世界の工場」と称されると同時に「世界最大の消費市場」になった。このような高い成長を遂げたのは、旺盛な国内消費需要に加え、比較的高い教育水準と豊富な労働力を武器に、海外からの製造業を中心とする投資が促進したことによるものである。

中国が「世界の工場」と呼ばれるまでに成長したのは、外国からの直接投資が果たした役割が極めて大きいのである。中国は1970年代末に改革・開放政策に転じて以降、外国資本の導入、工業化お

よび輸出振興を進めてきたが、特に重要な役割を演じてきたのが日本企業の進出である。実際、中国経済における外資企業の重要性は近年急速に高まり、2001年には外資企業は工業生産の約3割、輸出の約5割を担うまでになった。

このように、中国経済が高成長を持続する状況下、中国と日本の貿易は、近年急速に緊密化している。中国税関の統計によると、2003年の中日間貿易額は前年度を超え、前年比30.6%増の1199億ドルに達し、中国の対外貿易額の15.8%を占めた。その内日本への輸出は532億5千万ドル（前年比22.1%増）、輸入は666億5千万ドル（同38.3%増）であった。対日貿易赤字は前年同期を88億2千万ドル上回る134億ドルに達した。中日間の貿易関係は、輸出・輸入が拡大するなかであって、中国製品が競争力を高めると同時に中日間での補完関係が強まった。日本は11年連続で中国の最大の貿易相手国となったのである。

中国経済発展と市場の急拡大に伴い、中国の物流業がますます重要性を増してきたのである。先

進国に比べて、中国の物流は非常に立ち遅れている。ここ数年、買い手市場が形成され、市場競争の圧力が増大するなかで、企業はますます物流分野を重視している。企業内部における物流管理のレベルを高め、物流コストを削減することは、多くの中国国営企業にとって最も重要な経営課題になっている。特に、中国のWTO加盟は、様々な業界領域における規制緩和と中国市場の一層の開放になっている。物流でいえば、中国国内輸送市場の漸進的開放、具体的には各モードの輸送企業における外資の出資比率を順次高めているのである。また、フォワーディング業（貨運代理業）への外資の進出についても、営業許可期間や出資金額などに関する厳しい規定の問題があるものの、やはり漸進的な開放が明確に準備されたのであった。

中国政府と民間による輸送・通信インフラへの投資額は1990年以降年々拡大している。交通運輸業と郵政通信業へのインフラ（基本建設）投資総額は、1990年にはわずか211億元であったが、1994年に1373億元となり、2001年には3642億元に拡大した。1995年以降、高速道路の整備が急速に進められている。1998年に上海から嘉定までの19 kmの高速道路があったが、2001年総延長は1万9453kmとなった。中央政府と地方政府は道路整備に対して非常に積極的であり、今後も高速道路はハイペースで建設されていくのである。

急成長している中国物流業界に参入した外資企業の多くは、中国での生産活動、販売活動と調達活動を行う際に、効率的な物流サービスを専門的な物流企業に求めている。外資企業のもつ物流サービスに対する需要は、中国物流業の発展を促進させる極めて重要な要因になっている。外資企業の中で、2001年末で中国市場に参入した日系物流サービス企業は約100社である。大手の日通が7現地法人、日新が5現地法人、そして山九が9現地法人を中国の沿海部の主要都市に展開している。

しかし、中国の物流発展とともに、環境問題や交通混雑が発生して、都市部へのトラックの乗り

入れはかなり制限を受けている。また、省や跨ぐ地域間の輸送に関する免許制度の不備、道路通行料の徴収などの行政問題が解決されていない。そして、物流業者に関しては、輸送保険の付与、輸送途上の紛失や破損などへの対応能力が不足しており、携帯電話や情報技術などを活用した貨物トレース能力など物流サービスの向上が求められている。

本論文では、第1章は中国の開発戦略の中心である第10次5ヵ年計画について考察し、WTO加盟が中国に及ぼしたインパクトを分析する。第2章は、中国の市場競争力と中日間貿易戦略について分析し、中国が世界の生産基地としてその存在感を急速に高めてきたことを考察する。第3章は、中国の輸出競争力が高まり、中日間の補完関係が強まっている背景について両国間の経済変化と今後を分析する。第4章は、中国物流の現状すなわち、陸上輸送、港湾物流、航空輸送のそれぞれの分野について考察する。第5章は、経済のグローバル化により、中国物流のインフラ整備は、迅速な発展を遂げている。この状況下で、中国で展開している日本物流企業の状況について紹介する。第6章は、中国のWTO加盟によって、グローバル経済に組み込まれることは、同時に、中国物流もグローバル・サプライチェーンに組み込まれることを意味する。そこで、中国物流の将来はどうなるかについて論ずる。

こうした観点から、本論文は中国と日本間の貿易発展状況、そして中国物流の現状、インフラ整備等について論述するものである。