

### <書評> 李瑞雪著『中国物流産業論 高度化の軌跡とメカニズム』

中田, 信哉 / Nakada, Shinya

---

(出版者 / Publisher)

法政大学イノベーション・マネジメント研究センター

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

イノベーション・マネジメント / イノベーション・マネジメント

(巻 / Volume)

12

(開始ページ / Start Page)

215

(終了ページ / End Page)

218

(発行年 / Year)

2015-03-31

<書評>

**李瑞雪著『中国物流産業論 高度化の軌跡とメカニズム』**  
**白桃書房、2014年1月**

中田信哉

2012年暮、私は国土交通省の調査で中国吉林省「延辺朝鮮族自治州」に出かけた。延吉、琿春などの都市に行き、中朝口国境に行った。この調査の目的は以下である。この地域は辺境の特区であり、韓国、日本の企業が400社以上進出している。この地区にK衣料という日本最大の縫製メーカーの工場がある。原材料をすべて日本で調達し、ここに運び、作られた製品もすべて日本市場に供給している。

これらは遼寧省の大連港を經由し、陸上輸送によって運ばれる。この地区から大連は1000キロもある。もし、30キロ程度、離れたこの地区の日本海側に港があり（中国国境は海に至っていない）、そこから日本の新潟港や伏木富山港に運ばれるなら海上ルートも陸上ルートも大きく短縮できる。ただ、現在は北朝鮮の羅津やロシアのベルグノの港があるが現状では使えない。これを将来に向けてどう考えようか、という調査だった。また、合わせてこの地区についての分析も行った。もし日本海側に適当な港湾ができて中国での1000キロの陸上輸送より日本での短い陸上輸送の方が高くつくという答えだった。陸上輸送コストの違いである。

それはさておき、琿春や延吉などの都市は辺境地域とは言え、地方中核都市であり、都市としての体裁を整えている。都市内には多くの新築のマンション、業務ビルが建てられているが夜になってもほとんどの窓に電気がついていない。聞いてみると「80%以上の部屋が売れている」という。投機目当てであろう。その郊外には高速道路や高速鉄道が新しく作られている。しかし、高速道路には大型トラックはおろか一般の自動車もほとんど走っていない（燃料の関係だと聞いた）。都市内部に幹線道路を除いて中型のトラックはまずなく、荷車なども散見された。これは北京、上海、重慶、大連などとは異なる光景であった。

つまり、現在のインフラの整備状況を見ても物流そのものの現状を物語っていることにはならない（将来は別として）。私は過去、何人もの中国の留学生たちの「中国の物流」に関する修士論文を見てきた。そこでは物流に関するインフラ状況だけが述べられていた。それは公表されたデータを使って書けるからであろう。そこでいつも言ってきたことは「港湾、道路、鉄道、空港などがどう整備されているか」というハードと、それを「誰がどのように利用しているか」というソフトが合体されてはじめて物流の論文になる。「両方から捉える必要がある」というわけである。

こうしたことは本書でも著者は十分、理解していて「インフラの整備は物流高度化の基盤である」として「物流関連のインフラが整備され、基礎的物流供給能力が社会的に形成されつつあるが、物流市場においては需要と供給の構造的なミスマッチが生じているのである」と述べており、同時にこのミスマッチは地域間格差とも関連していることを指摘している。これらを理解した上で第Ⅰ部において「インフラ整備と基礎能力増強からみる中国物流産業の高度化」および「中国物流産業の構造的問題－地域間の不均衡と市場需給のミスマッチ－」で現在のインフラ整備の状況とその上での問題点についてデータをもとに詳述している。

実は私は1989年に「経済発展・日中貿易の規制要因としての中国の物流体制」というものを書いたことがある（梶村秀樹・金泰相編『日中経済交流の現状と展望』白桃書房）。これと本書を比較してみると「同じ国のこととは思えない」と驚きを感じる。「30年前だろう」と言われるかもしれないがインフラというのはその計画・着工から完成・供用までに驚くほどの時間が必要である。中国の経済発展がいかに大きく進み、国家としての物流インフラ整備がいかに急がれたのかがわかる。そういうそれぞれの状況は本書を見てもらう以外にないが、陸海空川すべての運輸に関して数字上の「世界一」をいくつも見る事ができる。ただ、そこには「物流産業の分散化」という構造問題が横たわっているということが指摘され、物流産業の集中化がいかに低いかが指摘されている。つまり、ハードの発展とソフトの高度化がマッチしていないことが問題点として存在しているのである。ハードは国の政策としてある程度、実行できてもソフトは産業、企業が自ら高度化していかなければならない部分が多い。

これが現在の中国の物流の（基本インフラにおける）状況だということを前提にして、本書は第Ⅱ部、第Ⅲ部において物流産業・モード別状況、物流企業の動きを述べている。これが本書の目的である。

第Ⅱ部は各論Ⅰの「モード別編」で「トラック輸送サービス取引プラットフォームの貨運市場の高度化－取引コスト理論に基づく考察－」、「長江水運システムの高度化と上中流港湾整備戦略」、「鉄道コンテナ輸送システムにおける中核ノードの整備戦略」をそれぞれ、取り上げている。

第Ⅲ部は各論Ⅱで「物流企業編」として「3PL企業の勃興とその技術学習のメカニズム」、「グローバル・サプライチェーン連結者に進化する港湾物流企業」、「生鮮農産品流通・物流システムの高度化－農産品物流センターの役割に焦点を当てて－」、「宅配企業の急成長－順豊速運（SF）のケース・スタディー」となっている。

いずれもきわめて興味深い内容であるがその中で日本の読者が特に興味を持つのは「貨運市場の高度化」と「宅配企業の急成長」のところではなかろうか。それには理由がある。そもそも、物流を量でみた場合、どこの国でもトン（重量）で見ればその約90%が域内輸送なのである。域間輸送は10%前後である。もちろん、域間・域内をどこで線引きするかで違って来るだろうし、重量に距離を掛けたトンキロでは域間輸送の割合が増えるが、人々の生活や社会的問題として、あるいは物流コストとして考えた時には、域内輸送こそ、真の物流問題として取り上げるべきなのである。

日本の場合でも域間輸送はインフラ整備、モード・ミックス（輸送機関の組み合わせ）

など、わかりやすいが域内輸送は都市交通や届け先の小規模性、それを担当する物流業の零細性などから、きわめて複雑かつ非効率なものとなっている。

ことに中国では輸出入がGDPの6割を占めているために生産地と港湾地区を結びつける域間輸送に眼が奪われがちである。そのために、域内輸送については看過される傾向にある。特に日本においては中国の物流を進出した日本企業の眼から見ていく傾向がある。中国国内市場をビジネスの対象としない限り、国内の域内輸送は想定外となる。もっとも、それは日本市場の物流における一般的理解も同様ではある。

「宅配」について述べてみよう。中国の宅配は異常な勢いで膨張している。本書では宅配産業は「年間取扱個数は1990年の394万個から2011年の39.5億個に激増し、2000年以降年平均30%弱の高い伸び率で拡大し続けてきている」とある。この数字はすでに日本の「宅郵便」の扱い個数を抜いている。この牽引力は「民間宅配事業者と欧米系の国際宅配大手（インテグレーター）である」としているが、ここで注意すべきは宅配と宅郵便の違いである。日本の宅郵便は厳密さを欠いて言うなら1976年のヤマト運輸による「宅急便」が最初であり、年100万個程度から始まり、現在では年間、約35億個で大手約10便、特に上位3社の完全な寡占となっているが、それは「宅郵便約款の採用」「宅郵便料金体系の設定」「宅郵便のサービス・（ブランド）ネームの確立」が義務付けられ、その枠内のものを「宅郵便」と呼び、発表される統計もこれにしたがっている。それ以外の宅配はどれだけあるかはわからない。

中国の場合、この宅配の定義は明確ではない。また、いわゆるC-C（個人から個人へ）がどれだけあるかはわからない。本書ではこの宅配の60%がネット通販によるものだとしている。どうも、日本の宅郵便と中国の宅配は同列においては語れないと思うが、中国の場合、中国郵政の信書宅配も入っているような書き方がされ、その法改正で厳しく規制がされると民間宅配業者はその8割の荷物を失う、と言っている。

とはいえ、経済発展のなかでいわゆる「宅配」は急激な増加を示している。本書では代表的企業として順豊速運を取り上げているが日本の宅急便のヤマト運輸（ヤマトホールディングス）と比較してみると面白いと思う。宅急便の本や資料は山ほどある。

そして、貨運市場（貨物運輸交易市場）である。著者はどう考えているかわからないが私は本書の中でもっとも興味を持ち、ハイライトとなるものは「貨運市場」のところであると感じた。中国の国内市場が発展してくると物流のうちのトラックの役割が大きくなる。これはどこの国でも同じである。中国のトラックにおける物流業の規模は小さい（日本もそうである）。ただ、日本について言うと、この中でコモン・キャリアー（不特定多数の荷主を対象とする）の場合は日本では寡占化が進んだ。コントラクト・キャリアーの零細企業は多いが、一部の元請けトラック業によって組織化がされている。

かつて1950、60年代には日本で「水屋」なるものが存在していた。そして、今はすでにほぼなくなっている。本書では水屋というものに触れながら「日本の求車求貨システムに類似する」と言っているがトラック業における産業化の初期において現れる形態だと位置付けられるだろう。この不特定多数の輸送需要者のトラック業と輸送供給者のトラック業の間の取引を仲介する機能者（機関）である貨運市場は現在の中国の物流の大きな特徴を示すものであろう。

本書でもこの部分にもっとも力を入れているものだと感じられる。それはこの貨運市場

については「取引コストによるその高度化プロセス」をモデル化した上で分析をしていることである。それによって、これからを推測しようとする。

これ以外の各論についてもそれぞれの分野の読者によって興味の焦点は異なるであろうが私はこの貨運市場に最も興味がある。以前、日本物流学会の全国大会で著者の発表を聞いて興味を持ったし、日本で発表される著書論文ではほとんど、見るできないものであることも理由である。おそらく、日本では日本企業の視点で中国の物流を見るのが普通であるから中国の国内市場における動きについては研究が希薄だったのかもしれない。

さて、そろそろ、まとめねばならない。本書は日本の大学に席を置く中国人研究者の日本語による日本での出版である。こういうものは少なく、貴重なる資料となる。特にインフラと物流産業との関係で「その間にあるアンバランス」を執筆のコンセプトとしていることで本書は優れた研究書となった。

あとはいくつかのポイントを挙げてみよう。まず、本書を「中国の物流を知りたい」という目的で読もうとする人には「賞味期限は短い」と言っておく。それだけ、中国の物流の変化が大きいわけであり、特にソフトの部分は2,3年後には大きく変わっているに違いない。

しかし、研究の資料として見ていくと中国が市場経済の導入以降の時系列的研究の大きなマイルストーンとなるだろうし、そういう研究を継続的に行う必要がある。

各論について言うなら章ごとのトーンがやや異なるという気がするが、それはこれまで書き続けてきた論文をまとめたことによる書き方の違い故だろう。また、物流のもうひとつの主演（こちらが本当の「運輸ではない物流」の視点だと思う）である、いわゆる荷主（製造業、流通業）からの現状分析が薄い点があるが、これは次の研究を待ちたい。日本の物流の発展は大規模メーカー、商社、大型小売業が主導してきた。中国ではどうだろう。余計なことをひとつ。私は「アメリカの物流」というアメリカの総合的物流を分析した本などを見たことがない。巨大な国の物流を全体的にまとめることが果たしてできるものだろうか。そういう意味で「中国の物流」も部分的なものかもしれない。

最後に付け加えておくと、以前から疑問がもたれていた中国の公的統計の精度や信憑性の問題がある。私は著者とこのデータの確認作業を行った。小さな（明らかにわかる）データのインプット・ミスを除くと公的なデータは間違いなく、載せられている。その「正しい公的統計」についての疑問は積み上げ方のデータ収集の信憑性と精度であるが、これは中国だけでなく日本にも存在するものであって、それは今後のデータ間の刷りあわせと定性的事象の調査による確認作業が行われることで調整されることになる。それらの作業も著者たちに期待される研究の役割であるだろう。

中田信哉（なかだ・しんや）  
神奈川大学名誉教授