

第5章

都市化の中の物流業

大西 康雄

はじめに

都市化が社会に与える影響については、コミュニティーや社会組織、あるいは住民を対象としてさまざまな視角から分析されてきたが、それが個別産業に与える影響について扱った論考は少ない。もともと都市化は、産業の主体が農業など伝統的産業から工業やサービス業に移っていく過程と表裏一体であるため、「産業化の結果」と理解されることが多いこともその一因であろう。しかし、都市化と産業との間では、その逆のプロセスも存在する。たとえば、環境問題などに対する都市住民の反発が工業を都市部から移転させる契機となったり、都市住民の需要が高度化してサービス産業のあり方を変化させるといったプロセスがそれである。これは、都市化が産業の発展に影響を与えたという意味で「産業化への反作用」ともいえるが、このなかでは、産業にかかわるさまざまな社会的アクターの機能が変化し、都市社会と産業の関係が変わるという重層的なプロセスが発生する。本章では、このプロセスを対象として、「都市化と産業発展の相互作用」という視角から都市化のひとつの側面を分析する。

分析を具体的に進めるためのケーススタディとして物流業を選択した。理由は、「生産と消費をつなぐ」機能を有する物流業が、その終端にあたる消費の現場で進行する都市化の影響を強く受けて変容する一方、この変容のな

かで、関係する社会的アクターが従来とは異なる社会的機能を果たすようになっていく、というプロセスが明瞭に観察されるためである。このプロセスにかかわる社会的アクターとしては、都市住民（消費者）、物流業の労働者、個別物流企業、物流業界団体、中央・地方政府などが想定されるが、本章では、上記プロセスのなかで物流業発展の方向性に直接的影響を与えている個別物流企業、物流業界団体、中央・地方政府、に焦点を当てる。具体的には、都市化への適応と社会的役割の変化を中心に、上記した順序で、いわばミクロレベルからマクロレベルへと分析を進める。

つぎに先行研究を概観する。最初に結論を述べると、本章の問題意識に近い先行研究はあまり存在しない。この背景には、物流（業）の発展が近年のことであり、「物流」という概念自体の普及も遅く、個別の問題にまで分析が及んでいないという事情がある。先行研究の多くは運輸モード（手段）別の分析を中心としている。いわば製造業のロジスティクス部門としての物流業研究といえる。日本の流通経済大学流通問題研究所（1995）（日中共同研究の一部）、中国の張・佐伯（1998）（日中共同研究、上記書の日本側論文も翻訳収録）などがこれにあたる。

物流業をサービス業としてとらえ、その現状と課題について分析したものとしては中村（2005）、大西（2008）がある。両者が用いているキーワードは「都市化」ではなく「物流サービスの広域化、高度化」であるが、その問題意識の多くは本章と共通している。同様の問題意識を受け継ぐ業績として李（2014）を挙げておきたい。なお、本章が対象とする消費段階の物流については、上記した業績でも一部取り上げられているが、流通部門の動向として分析している論考が多い（高・郭 2004; 松田 2005など）。こうしたなか田中ほか（2005）（日中共同研究）は、流通業と消費の発展・変容を関連付けて分析するというその問題意識において注目すべき業績である。

近年では、物流業が急発展するなかで啓蒙的論考が多くなっており、個別の問題を深く分析した論考は減少している。後者については、同業に関連する官庁や業界団体、大学の研究機関が刊行する年鑑類が公表の場となってい

る。中国物流与採購聯合会・中国物流学会（2001-）、中華人民共和國国家發展改革委員会經濟運行局・南開大学現代物流研究中心（2002-）などである。これらに収録された論考は、物流業界の最新動向を知るうえで得難い参照資料となっているが、年鑑という形式の要請もあって現状報告にとどまっている論文が多い。なお、本章も対象としている物流政策・行政については汪・馮（2002）が今後の研究の基礎を提供している。

総じて先行研究においては、本章のように物流業を構成する各アクターに焦点を当て、その機能や相互作用を分析した研究はあまり存在しないといえる。本章はこうした欠落の一部を埋めるものとする。

最後に本章の構成を述べる。まず第1節では、都市化の進展が物流業にもたらしている影響を、物流需要の変化とそれへの物流企業の対応という視点から概観する。ついで第2節では、物流業界団体の機能変化をみる。業界を取り巻く環境の変化、行政と企業を分離する行政改革への対応がポイントとなる。行革の経緯から業界団体は主管官庁と独特の関係を有し物流政策に関与しているが、その実態について検証する。第3節では、分析の視角を変えて、逆に物流業が有力な産業として発展したことが中央・地方政府の発展戦略に与えた影響について整理する。第4節では、物流分野における行政改革と、そのなかでの中央政府と地方政府の関係について整理する。そして最後に、本章で扱った社会的アクターすべてに影響を与えるであろう物流業政策の今後について、若干の展望を試みたい。

第1節 都市化と物流業の変容

近年、中国の政策当局者は「都市化の推進」を経済成長と産業構造高度化のテコとして位置づけるようになっている。まずは、都市化と物流業発展の関係をみよう。

1. 都市化の進展と物流業発展

「人口の都市集中」という指標で都市化の進展をみると、2011年時点の都市化率は全国平均で51.3%と50%を超え、本格的都市化時代が到来したことがわかる。また、1990～2000年まで（増加率約10%）に比べて2000～2011年に都市化が加速（同約15%）している。図5-1は、改革・開放開始（1978年）以来の「交通・運輸・通信業の付加価値生産額」と「貨物輸送量」を指数化しその推移をみたものである。2000年頃を境として前者の伸び率が後者の伸び率を上回っていることがわかる。

この事実から、都市化進展と物流業発展の間には正の相関関係があるのかのようだが、事はそう単純ではない。試みに省市レベルで都市化率と交通運輸業の発展をみると、「都市化率の高さ」と「全 GDP に占める交通・運輸・

図5-1 交通・運輸・通信部門の実質 GDP と貨物輸送の推移（1978年=100）

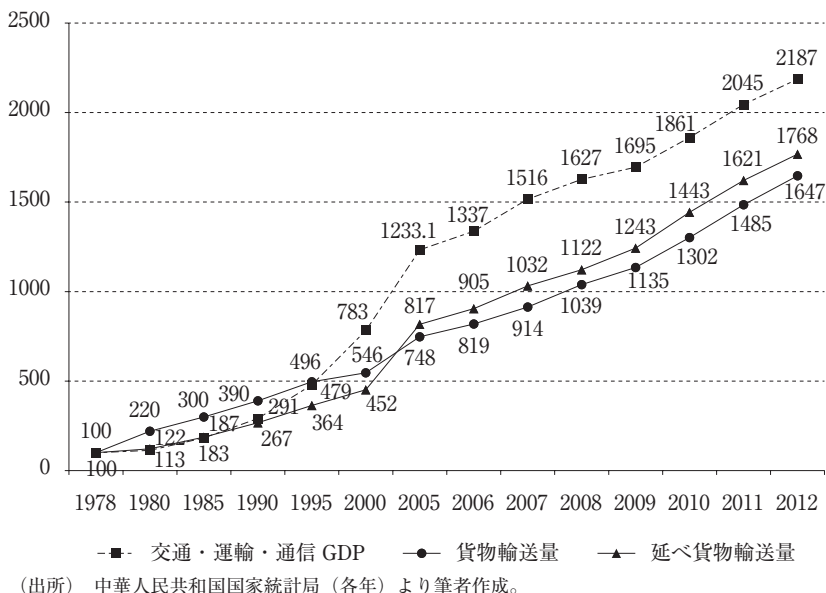


表5-1 各地方の都市化率と交通運輸業 GDP シェア（2011年）
（単位：％）

省市名	都市化率	交通運輸業 GDP シェア	省市名	都市化率	交通運輸業 GDP シェア
北京	86.20	5.30	湖北	51.83	4.40
天津	80.50	6.20	湖南	45.10	4.80
河北	45.60	8.40	広東	66.50	3.90
山西	49.68	6.60	広西	41.80	4.90
内モンゴル	56.62	6.90	海南	50.50	4.90
遼寧	64.05	4.90	重慶	55.02	4.60
吉林	53.40	4.00	四川	41.83	3.00
黒龍江	56.50	4.00	貴州	34.96	10.00
上海	89.30	4.80	雲南	36.80	2.50
江蘇	61.90	4.20	チベット	22.71	3.80
浙江	62.30	3.70	陝西	47.30	4.50
安徽	44.80	3.90	甘肅	37.15	5.20
福建	58.10	5.60	青海	46.22	4.10
江西	45.70	4.20	寧夏	49.82	8.30
山東	50.95	4.90	新疆ウイグル	43.54	4.00
河南	40.57	3.70			

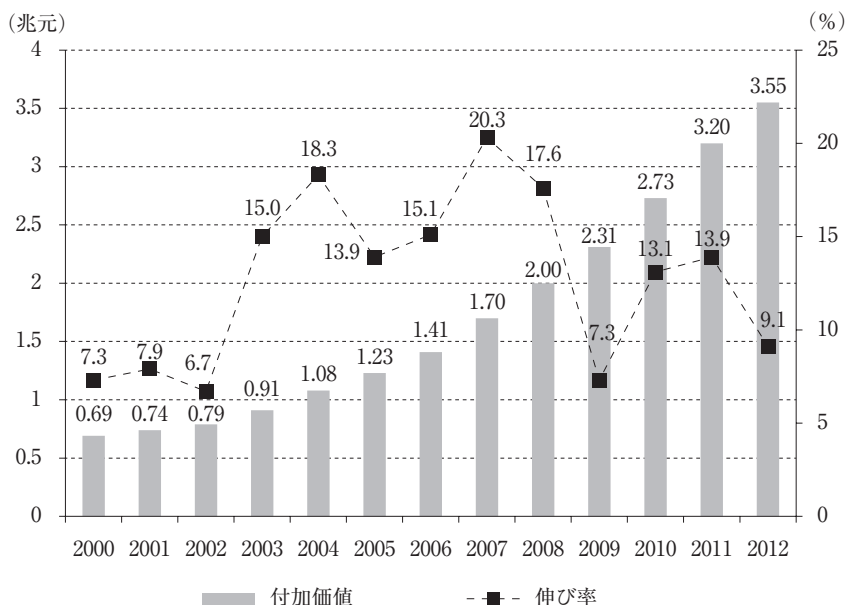
（出所） 中華人民共和国国家統計局（2012）より筆者作成。

通信業のシェア」の間には相関関係はなく（表5-1）、同シェアが高い省市は内陸部に集中している（網掛け部分）。これは、内陸省ほど貨物の輸送距離が長いことなどから、交通運輸部門の付加価値が大きくなりがちである現実を反映しているとみるべきだろう。都市化が物流業に与える影響については、都市化がもたらす物流需要の変化や業界の変容を分析することが重要であると考えられる。

2. 都市化と物流需要高度化

分析を進めるために、つぎに近年の物流需要の変化を確認する。図5-2は、物流貨物総額と物流業の付加価値生産額の推移をみたものである。世界経済危機（「リーマン・ショック」）の影響で物流需要も2009年に大きく落ち込ん

図5-2 物流業の付加価値生産額推移



(出所) 図5-1に同じ。

だが、2010年以降の成長減速（10～12年の成長率は13.1%，13.9%，9.1%）は経済全体のそれ（同10.4%，9.3%，7.8%）より小幅である。さらに図1に戻ると、2000年以降、物流業（ここでは、交通・運輸・通信部門）の付加価値生産額の増加幅が貨物輸送量のそれより大きいことがわかる。これは物流サービス価格の上昇を反映していると考えられるが、より注目すべきは、以下で分析するように、とくに都市部において消費者向け物流需要が急拡大したことである。都市化は物流需要に質的变化をもたらしている。

（1）都市部における消費者向け物流需要の急拡大

消費者向け物流サービスのなかでも、成長の速さが注目されているのが宅配業である。宅配業は2005年以降の郵政体制改革の過程で、小包配送への民間企業参入が認められたことを契機に急発展し、ここ5年ほどの同業の売上

高増加率は毎年20%以上であったが、とくに2011、12年には前年比31.9%増、39.2%増、取扱件数は57%増、54.8%増を記録した（表5-2）。宅配業急成長の背景にあるのは、第1にネットショッピングの急拡大である。2011年末時点でのネットショッピング利用者数（延べ人数）は1億9395万人と前年比20.8%増、インターネット利用者数全体に占める割合でみても37.8%（前年比2.7%ポイント増）に達した。ネットショッピング取引額が社会消費品小売総額に占める割合も、2008年1.1%であったものが12年には6.0%に上昇している。第2に、都市住民の間で、贈答品を贈り合う機会が増え、そこで宅配便が使われている。第3には、ビジネスやプライベートでの重要文書配達需要である。従来ならば郵送された各種文書が、配達の速さや確実さを求めて宅配便で送られるようになってきている。

宅配業コンサルティング会社「快通諮問網」によれば、2010年における同一都市内の宅配取扱件数の42%、異なる都市間の同件数の35%がネットショッピング関連の業務だという。また、インターネットショッピングの商品配送の7割以上に宅配便が使われており、宅配便の総取扱件数の半分以上を占める（文 2012, 33-34）。中国においても都市化の進展にともない上記3種類の物流需要はさらに拡大すると予想され、宅配業の急発展が続きそうだ。

表5-2 宅配業の発展状況

年	売上高		取扱件数	
	総額(億円)	伸び率(%)	総件数(億件)	伸び率(%)
2007	342.6	17.4	12.0	20.6
2008	408.4	19.2	15.1	25.9
2009	479.0	17.3	18.6	22.8
2010	574.6	20.0	23.4	25.9
2011	758.0	31.9	36.7	57.0
2012	1055.3	39.2	56.9	54.8

（出所） 図5-2に同じ。元データは国家郵政局。

(2) サービス需要の高度化と課題

宅配業の発展は、サービス内容の高度化を伴っている。配送における時間指定配送、冷蔵配送などに加え、配送時における料金決済や保険付与など、その内容は、より高い輸送品質を求める都市生活と強い関連を有している。こうしたサービスでは、ノウハウをもつ外資系宅配業者が先鞭をつけてきたが、地場業者も急速にこれにキャッチアップしている（田中 2013, 70-71）。

もっとも、宅配サービスの急速な普及、高度化には課題もみえてきている。まず、宅配をめぐる苦情件数が急増している。国家郵政局によると、2011年の郵政事業全体の有効苦情件数⁽¹⁾は5万889件で前年比4.2倍と急増、そのうち大多数を占めるのが宅配に関するもので、前年比4.4倍の4万9466件と全体の97.2%を占めた。具体的内容では、①配達の遅延、が最も多く、次いで②集荷配達のサービス態度、③紛失、などである。苦情に関する国家郵政局の統計は月別となっているが、2011年12月の内訳は、①60.9%、②19.7%、③13.7%であった（文 2012, 35）。2011年は宅配需要が急増した年なので取り上げたが、それ以降も苦情の大まかな趨勢は変わっていない。苦情の内容が示す課題は、物流の業務体制そのものにかかわるものであり、物流業界全体の課題であるといえる。

3. 物流企業の対応と行政への要求

それでは、これらの課題について物流企業や物流業界団体はどう認識し、どう対応しようとしているのだろうか。それぞれのレベルでの対応と行政に対する要求内容をみておこう。

(1) 個別企業の対応と行政への要求

物流企業が直面している第1の課題は、労働力の確保である。物流業を含むサービス業が急発展するなか、都市部の有効求人倍率は2010年以降1.0を超えている。また、都市部就職者平均年収の上昇幅は2001年以降2ケタ水準

が続いている。このため、とくに労働集約型である宅配業では人員確保が難しく、離職率も高い。物流企業は賃金の引き上げによって対応するしかない状況だ。

第2の課題は、第1の課題と関連するが、人材養成である。宅配業を中心としてサービス内容の高度化に対応できる人材が必要であるが、こうした人材については、行政に働きかけて何らかの「資格」とそれに応じた処遇を設定することでその供給を促すという方法が考えられる。すでに行政側（国家郵政局）は「快递服务“十二五”规划」⁽²⁾（2013年）において宅配専門人員の供給増を打ち出しているが、今後は、物流全般にかかわる資格である「物流師」⁽³⁾に宅配業に対応した項目を盛り込み、「宅配専門人員」の質の向上をめざす措置が取られる可能性もある。

第3の課題は、効率の物流体制の確立である。たとえば宅配業では、集配送の拠点確保が必須だが、都市部では地価高騰が続き、困難度が増している。一部の物流企業は、コンビニエンスストア・チェーンと提携して集配送の窓口業務を委託するモデルを模索しているが、これには行政のバックアップが必要である。広州ではすでに同モデルが施行され、国家郵政局もこのモデルを活用する方針を固めており、今後の推移が注目される（文 2012, 36-37）。

以上でみた物流業をめぐる諸課題の特徴は、第1に、都市化とともに発生し深刻化していることである。第2に、課題の性質上、個別企業で対応することには限界があり、行政機関の支援、規制が求められることである。第3に、第2の点に付随して、行政への働きかけが必要であり、そこで物流業界団体の役割が期待されることである。

（2）業界としての対応と行政への要求

物流業界の課題に対して物流業界団体がどう対応しているのかについて概観しておこう（物流業界団体自体の詳細な分析は第2節、第3節で行う）。業界団体には、メンバー企業間の情報交換に加え、企業と行政をつなぐ役割が期待される。とくに物流業は成長途上の産業であり、サービス内容や業態は変

化の途上にあるだけに、業界団体にも他の産業以上の存在意義がある。

たとえば、前項でみた物流業の資格「物流師」は、国家人的資源・社会保障部の委託を受けて全国レベルの業界団体の中国物流・購買連合会（中国語：中国物流与採購聯合会）が認定試験を実施している。また、物流業にかかわる各種の標準，基準の制定についても同連合会が深くかかわってきた（中国物流与採購聯合会 2011，前言）。同会に代表される全国レベルの業界団体は物流政策全般にかなり広範に関与しているといえよう。

最近の例として、物流業に関する税制の変更実験と、その過程での業界団体の関与をみよう。同実験は、従来物流業の主要な税目であった営業税を付加価値税（中国語：増値税）に変更する試みである（中国語で「營改増」と略称）。行政側のそもそもの意図は、物流業への課税を軽減してその振興を図ることにあった。たとえば次の例で計算すると、付加価値税の方が税負担は軽減される。

「営業金額1億円の交通運輸企業」を想定すると、営業税率は3%で納税額300万円となる。これを増値税に変更すると交通運輸業の付加価値税率は11%なので税額1100万円となるが、増値税では、同企業が外部から購入した中間投入は控除される。そこで中間投入が5000万円あったと仮定すると、5000万円に一般の付加価値税率17%を掛けた850万円は上記の1100万円から控除されるので、実際納税額は1100万円－850万円＝250万円となる。これは営業税で納税した場合より50万円少ないことになる。

しかし、実際には上の例でみたような課税標準の算定が難しい。物流業が営業税を課されてきたのは、付加価値税の前提となる中間投入、「仕入れ価格」「販売価格」といった概念がなじまないためである。実験では、物流サービスが付加する価値について物流段階でかかる各種コストを合算し課税する方式を試行したが、コストのなかには証憑（エビデンス）がないもの（たとえば道路通行料金，燃料給油料金など）も多かったため、実際の税負担が営業税の場合より重くなるという問題が発生した。

そこで、業界団体（同実験は都市を選定して行われたため実験都市の物流協会

など)は、従来税率を超える課税は行わないよう行政側に求め、暫定措置としてではあるが、これを認めさせたという⁽⁴⁾。

第2節 物流業界団体の再編と機能変化

本節では、物流業界団体そのものを分析の対象とする。計画経済時代の中国には本来の意味での業界団体は存在しなかった。行政(国・地方政府)が生産計画を立案し、企業がそれを実施する体制では、業界団体のように両者を仲介する組織は必要なかったといえる。しかし、社会主義市場経済体制をめざす国有企業改革と行政改革のなかで行政と企業の分離(中国語:政企分離)が進展すると、業界団体も再編され、その機能を大きく変化させることとなった。

1. 行政側の業界団体への要求

行政と企業の分離によって設立された業界団体には大別して3つのタイプが存在する。第1は、まったく行政機能を有さない経済実体となったもの。第2は、各業種の協会として国务院(中央政府)直属機構となり政府部門の業界管理機能を代行するもの。第3は、改組・縮小された行政機構が残り、それとは別の団体として組織されたもの。物流業界の場合は、第3のタイプである。すなわち、行政機関として国家発展改革委員会、商務部、交通運輸部、鉄道部⁽⁵⁾が存在し、業界団体はそれらの管理と指導を受けるという体制である。

こうした体制では、行政部門の側は、業界団体に対して(1)企業のとりまとめや業界情報の収集、(2)行政の打ち出す政策の周知徹底、などを期待することになる。また業界の実態をみると、物流企業の大部分は中小企業で、2011年の統計によれば年間営業収入が300万元(2013年為替レートで約4800万円)

表5-3 物流関連団体（全国レベル）

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・購買連合会	2001	社団法人	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	N.A.	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	国家發展改革委	
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	N.A.	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	国際フォワーダー協会連合会会員
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	
中国対外貿易経済合作企業協会	1989	社団法人		商務部	『鉄道学報』『鉄道知識』
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	N.A.	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	
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	N.A.	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, 中国人民大学	

表5-3 つづき

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	N.A.				
台湾物流協会	1996				

（出所）中国物流与採購連合会（2002; 2003）などより筆者作成。

以下の企業が全体の40%を占める。個別企業の力量は小さく、こうした点からも業界団体が果たす役割は大きいといえる。表5-3は主要な物流業界団体（全国レベル）の一覧である。

なお、各都市にも物流協会が存在し、相互の連携を模索している。早くも2008年には北京、上海、広州など18都市⁽⁶⁾の物流協会が合同会議（中国語：聯席會議）を結成し、行政の壁を超えて、都市部の物流に共通する問題に関して情報を交換し、共同で取り組もうとしている。

2. 業界団体の機能、行政機関との関係

業界団体の側は、上記した行政側の要請をふまえて、かなり多様な機能を果たしている。全国レベルの団体である中国物流・購買連合会の場合は以下のとおりである（中国物流与採購聯合会 2002, 431）。

- (1) 政府の物流業政策、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・コンサルティングの提供
- (6) 物流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標準，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)政府部門から委託された業務の実施

また，同会は，全国レベルでの物流業政策の調整・協議機関である全国現代物流工作部間合同会議（中国語：全国現代物流工作部際聯席會議）に代表を送っている。同会議の構成メンバーは，関連諸官庁や業界団体である。このほか，個別ケースで業界団体が主体的に行政側への働きかけを行う例もみられるようになっている。前節でみた「営改増」実験過程における各地物流協会の動きはその一例である。

業界団体がこうした機能を果たしている背景には，本節冒頭で述べたように団体の多くが行政機関との密接な関係のなかから生まれてきたという経緯がある。とくに中国物流・購買連合会のような全国レベルの団体（中国語：頂上団体）と主管行政機関との間には中国語で「挂靠」（指導，支援を受ける，の意）と呼ばれる密接な関係がある。具体的には，業界団体が行政機関から財政的支援を受け一方，その「天下り」の人員を受け入れるといった関係である。同連合会の場合，会長，副会長などの指導者は元官僚であり⁽⁷⁾，その給与は主管行政機関の財政支出でまかなわれている。

業界団体の財政状況に関する資料は基本的に内部資料で部外者が入手することは困難だが，同連合会の収入としては，(1)会員企業からの会費収入，(2)上記した一部人件費の補助，(3)行政機関や企業から調査を受託した場合の収入，(4)「物流師」資格試験実施を請け負うことにもなう収入，などがあるとみられる。ただし，それだけで収支均衡を図るのは難しいようだ。上海市の業界団体へのアンケート調査結果によると，運営資金全額を政府からの財政支援でまかない得ているのは全体の4.5%にとどまっている（馬 2012, 222）。

その他の業界団体は自助努力を求められており、その財政状況は、一般的に想像されるより厳しい。

こうした状況下、中国物流・購買連合会の例でみられるような政府との関係についてどう評価すべきだろうか？ たとえば、財政的支援は、団体が行政業務を代行することに対する費用支出であると考えられる。また、行政機関との人的関係は、「政企分離」改革の際に、行政機関の人員を引き受けさせられたことが一因である。さらに人的関係は、団体と行政機関が相互に働き掛ける場合のルートとしての意味もある。実際に、行政機関側は団体を重視しているし、業界団体へのアンケート調査などによると、団体の側も行政機関との人的関係（「天降り」受け入れ）が業界利益の実現のために有効だとの認識を有している（黄 2011, 74）。現在の両者の関係は、それが制度化されるまでの過渡期の体制として意味があり、肯定的に評価されるべきではないかと筆者は考えている。

第3節 物流業の発展と都市政府

つぎに、視点を変えて、物流業と都市政府との関係を考察する。物流業は、2009年に國務院が指定した「十大産業」⁽⁸⁾にサービス業として唯一含められ、第12次5カ年長期計画（2011～15年）でも発展を図るべきサービス業に位置付けられたことから、多くの地方政府が重視するようになっていく。これは、環境汚染や騒音などの公害をもたらす製造業が都市政府に歓迎されなくなっていることと好対照をなしている。

1. 都市発展戦略への影響

こうした動きの背景としては、物流業の発展が都市政府の政策需要に合致していることが挙げられる。物流業の発展は、第1に、産業高度化（サービ

ス経済化)に直結し(論点①)、第2に、商業や製造業など其他産業の効率化をもたらす(論点②)。そして、第3に、域外から企業を吸引するなど多面的な効果が期待できる(論点③)。また、ある都市の経済的・社会的影響が及ぶ「都市圏」の範囲を規定する最大の要因は物流であり、発展戦略の地理的範囲を物流が決めること(論点④)も重要である。以下では、これらの論点について現実の都市発展戦略を例に、もう少し具体的にみてみよう。

(1) 上海市の例

上海市は、発展戦略の中心に「4つのセンター」(国際経済、国際金融、国際水運、国際貿易のセンター)構想を掲げてきた。物流はそのすべてに関係するが、なかでも国際水運物流の発展に最も力が入れている。市の第12次5カ年長期計画⁽⁹⁾(2011～15年)をみると⁽¹⁰⁾、第1に、単に物流インフラを建設するだけにとどまらず、物流サービスの内容を国際水準に高めることがめざされている点が特徴的である(論点②)。第2に、物流業の発展は、上海市の経済がサービス化していく方向性のなかに位置づけられており、計画最終年におけるサービス業のGDP比率は65%(2012年は60.4%)と想定されている(論点①)。ちなみに2011年の同数値は57.9%、うち物流業が11.7%であった。第3に、国内物流ネットワークのなかでは、上海市は長江デルタ地域の中核であるとともに、長江沿いを中心とする中部・内陸地域のヘッドクォーター機能を果たすことをめざすとしている(論点④)。5カ年長期計画には、冒頭で指摘したポイントの多くが含まれている。

(2) 湖北省の例

上海市が沿海部の物流を代表するとすれば、湖北省は内陸部の物流を代表する。産業構造をみると、サービス業のGDP比率は2012年に36.9%と上海に比べるとかなり低い段階だが、古来より「九州通衢」(各地に通じる交通の要衝)と称される地理的優位性を有することから、発展戦略においても物流を重視している。同省の第12次5カ年長期計画の産業別版である「湖北省

サービス業発展“十二五”長期計画^[11]でも、「近代的物流業」が「金融サービス業」に次いで「突破的に発展を図るべきサービス業」に位置づけられており（論点①）、さらに「湖北を中部ないし全国における重要な近代的物流基地に建設する」と謳われている（論点④）。

湖北省政府、武漢市が交通インフラだけでなく、物流パークに代表される総合的物流サービスを提供できるインフラの建設に努力してきたことで物流事情は改善した。その結果、ここのところ外資企業、内資企業の進出が増加しつつある^[12]（論点③）。ここでは、物流業に先導された発展戦略の有効性が示されたかたちとなっている。

2. 物流業界団体と都市政府

先に中央主管官庁と全国レベルの業界団体の関係に触れたが、地方レベルではどうであろうか。北京と上海の業界団体を例に、その概要と筆者のヒアリング結果を以下で紹介する。

(1) 北京物流協会

2003年に設立。2013年の会長は北京糧食集团有限公司^[13]総経理、副会長には中鉄快運株式有限公司副総経理、北京市郵政公司副総経理など宅配部門をもつ国有企業トップが名を連ねる。民営企業トップの名もあるが、行政機関主導の団体である。市商務委員会が主管、市発展改革委、市財務委、市交通委、市鉄路局の指導も受けている。正規会員（会費納入）企業は300社余りで、協会本体の職員は6人。このほかに、会員企業などに各種情報を提供する「情報センター」があり、職員20人。下部団体として北京物流協会農産品分会、北京市通州区物流協会、北京市朝陽区物流協会を有する^[14]。

同協会の「章程」によれば、その主たる役割（中国語：職能）として挙げられているのは、①国家と北京市の物流発展政策の宣伝・貫徹、②国内外との交流、視察、企業誘致、③会議、フォーラム、訓練などの活動、④物流業

に関する諮問業務，⑤情報発信，出版，対外宣伝，⑥業界の標準や政策制定への参与，政府への建議，⑦業界内の各種評価活動，業界の自律性育成，⑧政府の委託事項，企業のための資金獲得，である（北京市商務委員会 2013, 435）。同協会でヒアリングしたところでは，なかでも重視されているのは④，⑤である。この機能を担う「情報センター」には上記したようにスタッフ20人が投入されている。

なお，行政との関係では，税制改革「營改増」実験をめぐる協会の動きが注目される。同実験の過程で，協会は業界の利益を守るべく行政機関に働きかけて成功している（第1節第3項(2)参照）。

(2) 上海市物流協会

1993年に上海市物流流通行業協会を基礎に改組・設立。同種団体としては最も早期に設立されたものといえる。正規会員企業は900社，非正規会員企業は2000社に上る。定期刊行物として『現代物流業發展動態』がある⁽¹⁵⁾。

同協会の「章程」によれば，その主たる役割は，①業界へのサービス，業界の自律性育成，業界を代表し，業界の協調を図ること，を基本として政府・企業間の橋渡し，紐帯として会員の合法的利益を保護すること，②物流市場の公開・公平・公正と秩序ある運営を維持すること，③海外の同業界との国際交流を強化すること，④科学的發展觀を貫徹し，国民經濟發展戰略を導きとして，上海の地域的優位・資源優位を十分に發揮し，上海に立脚しつつ長江デルタ地域と連合し，全国に影響を与え世界に向かい，上海の近代的物流産業の發展を推進してサービス經濟を主とする産業構造の形成を加速し，上海の「四つの先行」⁽¹⁶⁾を実現し，「四つのセンター」（前出）を建設する戰略的目標に貢献すること，である。

まず，①業界へのサービスが筆頭に挙げられ，「政府・企業間の橋渡し，紐帯として会員の合法的利益を保護すること」が強調されている点は，業界団体本来の姿である。一方，④で政治スローガンを前面に出している点には，同協会の行政的性格が表れている。会長は有力な国有商業グループである百

聯集団¹⁷⁾の元社長であり、上述した北京のケースと同様である。

ただし、注目されるのは、上海市物流学会が同協会の兄弟団体とされている点である。同学会の構成メンバーは、30～40の物流関連大学・研究機関などと学者・専門家を中心とする個人会員300人であり、『上海物流』（季刊）を発行している。物流業に関する調査・研究を通じて物流業界や関連行政機関に貢献することがおもな役割である。上海の物流業界は、上記した地方レベルの行政機関との関係に加え、研究機関との関係も重視しているといえる。

なお、「営改増」実験については、上海は先行して取り組んだことから問題点も早くに認識されており、協会として中央政府（交通運輸部、商務部）に対してその改善策を建議している。建議を受け、その後上海において、中国物流・購買連合会と国家発展改革委員会共催の「営改増」実験に関する全国レベルの検討会議が開催されたとのことであった¹⁸⁾。北京のケースと併せて、業界団体が独自の影響力を発揮した事例として注目される。

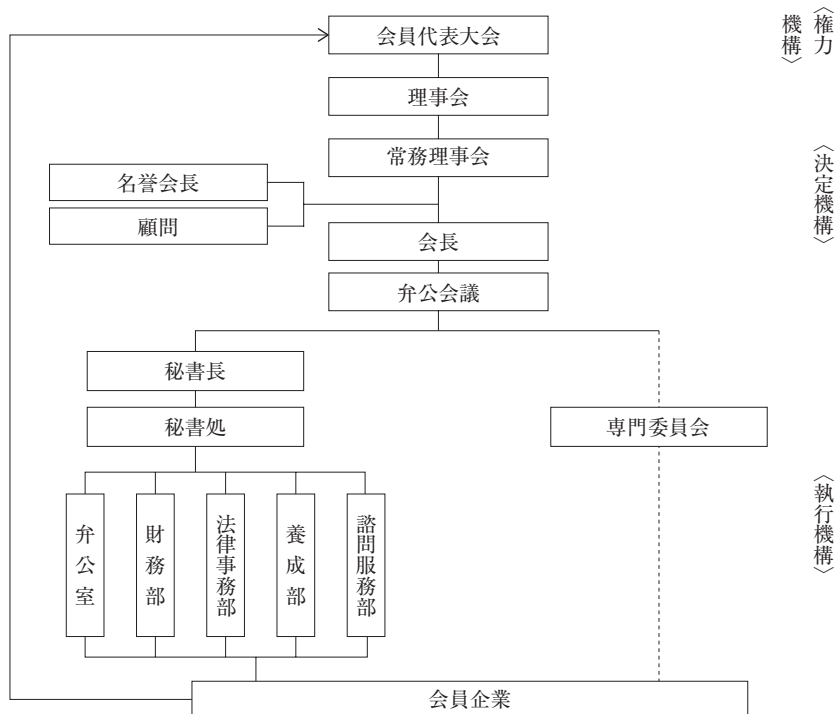
(3) 業界団体の内部ガバナンス構造と評価

つぎに、業界団体と地方政府との関係について、業界団体の組織構造からみてみよう。まず、図5-3に物流業を含む界団体一般の組織構造のプロトタイプを示す（馬 2012, 12）。会員企業代表大会を最高議決機関として、日常的決定は理事会・常務理事会が行い、実際の業務は秘書長・秘書処が統括する各部が行う体制である。これらの点を定めた「章程」を有し、「非営利の社会団体」という法的ステータスに沿ったガバナンス構造を有している。

会員企業からの評価について上海市の例をみると、①団体の有用性については、大多数が肯定的に評価し、②団体と会員企業との関係についても大多数が「密接、ないし比較的密接」としている（馬 2012, 14-15）。

一方、課題としては、①産業構造の変化に即応できていないこと、②行政や大企業への依頼度が強く、自ら発展しようとする動機が不十分であること、③マンパワー、財政力ともに弱体であること、④団体間の格差が大きいこと、などがある。①については、製造業・商業分野の団体が多いのに比して金融、

図5-3 業界団体の組織機構図（典型例）



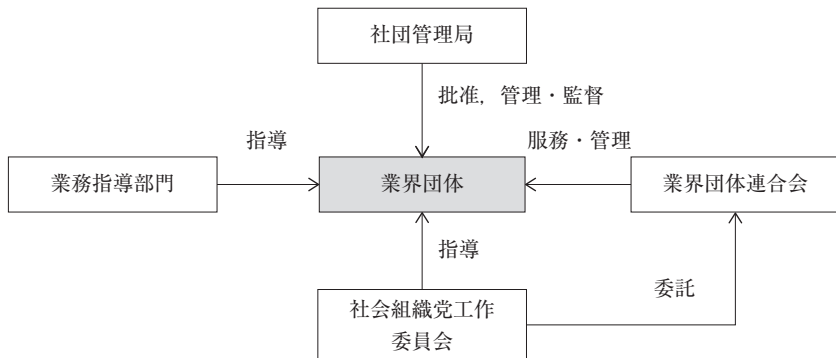
教育、衛生・社会保障、ハイテク産業分野の団体が少なく、都市化に伴う社会・経済の発展に追いついていない。②③については、主として関連行政機関や大企業が人、資金を出していることから、団体のサービス提供がそれらの出し手向けに偏っていたり、絶対的に不足している。④の実態をみると、たとえば上海では、「維持型」（団体を維持するのがやっと）が6.9%、「温飽型」（日常的活動が何とか展開できる）が37.1%、「小康型」（これに加え、業界の発展に資する活動ができる）が35.2%、「富裕型」（比較的強いサービス機能と業界への影響力をもつ）が20.8%、となっている（馬 2012, 17-21）。

(4) 業界団体と行政部門

図5-4は、地方レベルにおける業界団体と関連する行政部門、他団体との関係を図示したものである。業界団体の法的ステータスは社団法人であるので社団管理局の監督を受けるが、日常的には、元の主管部門（図中では「業務指導部門」）の「指導」の下に業務を展開している。「指導」内容はわが国の「行政指導」に類似したものと理解できるが、現実には部門と業界団体の間で認識に隔たりがあるようだ。元の主管部門の半数程度が従来の方式で団体を「主管」したいと考えているのに対し、業界団体側はほぼ7割が、より緩やかな「指導」方式に切り替えてほしいと考えている（馬 2012, 44）。

「政企分離」の趣旨をふまえれば、業界団体側の認識が正当であり、行政側の認識は後れているといえよう。業界団体が本来の意味での社団として活動していくためには、構成メンバーの意思を正しく反映し、内部ガバナンスを強化すると同時に社会（都市社会を含む）からの監督を受け入れるようにしなければならない。その上で行政部門からの監督も受ける、という多元化された監督・管理体制を構築することが求められている（馬 2012, 45）。

図5-4 業界団体の関連機関との関係



（出所） 馬（2012）の図を一部改変。

第4節 物流分野の行革と中央・地方関係

ここまで、都市化にともなう物流業発展の実態と、そのなかで物流関連行政機関や物流業界に生じた変化を概観した。変化の現場に近い物流企業、業界団体の順序で分析してきたが、最後に行政機構・体制の変化、中央・地方行政機関の関係について整理し、今後の物流業政策の展開と物流業発展についての示唆を得たいと考える。

1. 中央レベルの行政体制・機能の変化

中国では、ほぼ10年ごとに中央行政機関の大幅な改革が実施されてきた。図5-5は、物流関連官庁を中心にその変遷を整理したものである。行政（官庁）と産業（企業）を分離する「政企分離」は1993年改革から開始された。その多くは、産業別官庁が業種別に公司化（たとえば、航空宇宙工業部の公司化）、「総会」化（同、軽工業部の総会化）される方式であった。直近の2013年行革では、鉄道部が中国鉄道局（交通運輸部に編入）と中国鉄道総公司に分割された。この方式では、場合によって行政部門が残存するが、その後の累次の行革ではこれら行政部門についても再編・統合が図られている。通常は、行革にともない行政部門は業界の直接的管理機能を手放し、産業発展戦略・政策の策定や各種基準の制定などに特化し、組織人員は縮小される。また、行革に並行して、業界団体の再編が図られるが、その内容によって団体に3タイプができることは第2節第1項で述べたとおりである。

物流業においては、図5-5で示したような行革と並行して、新たな政策の策定が進められた。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）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、中国民用航空総局（いずれも当時の名称）という物流に関与する6部委が共同で公布したものである。続いて

2004年8月には「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」が公表された。これらは、より本格的な政策文書にあたる「全国近代的物流業発展長期計画要綱」の準備と位置付けられていたが、本章執筆時点(2014年3月)で最終版は公表されておらず、第11次5カ年長期計画(2006～10年)、「物流業の調整と振興長期計画」(2009年)、第12次5カ年長期計画(2011～15年)において、物流業の発展方針が示されるかたちで進んできている。ただし、それぞれの内容は「ガイドライン」的で、詳細な目標とその実施方法を定めたものではない(大西 2013)。

近年の動向で特徴的なのは、各種の「標準」を制定する一方で、業界の日常的な管理については業界団体に委託する部分が拡大しているようにみえることだ。物流に関しては「全国物流標準専項長期計画」に沿って37項目(分野)にわたる「標準」が制定されていくことになっており、2012年末時点で、正式に公布実施されているのが3項目、国家標準委員会に報告し批准を得ているのが1項目、専門家の審査を通過しているのが8項目、などとなっており、本稿執筆時点では、すべてが審査段階に入っているはずである(中国物流与採購聯合会 2013, 461)。

既述のように、これまでのところ物流業政策の実施手順は、「物流を所轄する行政機関が協議・調整を繰り返しながら産業政策文書をまとめて業界に示し、地方政府や企業にその実施を求める」という方式が主だったが、行政機関の機能は、直接的な指導から「標準」や業界(団体)を介したより間接的な誘導に変化していくのかもしれない¹⁹⁾。この判断の当否については、まだこれから観察を継続していかなければならないが、示唆に富む指摘であるといえよう。

2. 中央のガイドラインと地方性法規

前項で、中央行政機関が策定・施行する政策文書は「ガイドライン」的な性格が強いと述べた。地方行政機関は中央政策文書に基づいて地方性の政策

文書を作成しているが、両者の関係はどのようなものなのだろうか。当面の物流業政策の基本方針を規定している「物流業の調整と振興長期計画」を例に、中央政策文書とそれに対応する地方政策文書を対比させて分析する。そのことで、各都市が中央の物流業政策を受け入れつつ独自の発展を図っている姿が明らかになるだろう。

(1) 中央の「調整振興計画」

中国では、わが国の「総合物流施策大綱」²⁰⁾にも擬せられる「全国近代的物流業発展長期計画要綱」(以下、「長期計画要綱」)が準備されてきた。ただし、2008年春に意見徴収稿がまとまり、関係部門の意見徴収が開始されたとの報道の後、いまだ公布されていない。この間隙を埋めるかたちで公布された政策文書が、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。

注目されるのは、「主要任務」のなかで、①「九大物流地区」、②「十大物流ルート」、③「物流結節点(中国語:節点)都市」というカテゴリーが示され、地理的範囲や都市名が明記されていることだろう(表5-4)。ここには、物流の観点からみた都市経済圏の姿とその発展方向が示されているといえる。

また、続いて指定された「重点プロジェクト」の内容からは、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物流モデル園區建設、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。都市の物流問題が3番目に提起されている。こうした「主要任務」、「重点プロジェクト」にのっとったインフラ建設、政策配置が進めば、物流業も大きな影響を受けることはいうまでもない。

表5-4 物流業の調整と振興長期計画の主要任務一覧

①九大物流地区	華北（北京、天津を中心とする、以下同）、東北（瀋陽、大連）、山東半島（青島）、長江デルタ（上海、南京、寧波）、東南沿海（アモイ）、珠江デルタ（広州、深圳）、中部（武漢、鄭州）、西北（西安、蘭州、ウルムチ）、西南（重慶、成都、南寧）
②十大物流ルート	東北・山海関内、東部地区の南北、中部地区の南北、東部沿海・西北地区、東部沿海・西南地区、西北・西南、西南地区の出海、長江・大運河、石炭物流、輸出入物流
③物流結節点都市	全国性（北京、天津、瀋陽、大連、青島、済南、上海、南京、寧波、杭州、アモイ、広州、深圳、鄭州、武漢、重慶、成都、南寧、西安、蘭州、ウルムチ） 地区性（ハルビン、長春、パオトウ、フフホト、石家荘、唐山、太原、合肥、福州、南昌、長沙、昆明、貴陽、海口、西寧、銀川、ラサ）

（出所）「物流業調整和振興規画」。

そして「調整振興計画」の末尾では、①各地方政府がこれにのっとり、各地独自の状況などを盛り込んだ実施方案を作成すること、②実施過程で発生、直面した新たな状況や問題について发展改革委、交通運輸部、商務部などの関係官庁に報告すること、が明文で求められている⁽²⁾。地方政府からみれば、中央政府によるモニタリングが続くことになる。

（2）地方の「調整振興計画」実施方案

ここでは、上海市の例を取り上げる。その特徴は、①2009年3月の「調整振興計画」公布を受け、同年7月という早い時点で作成されていること（北京市は2010年1月）、②作成が早いにもかかわらず、全国版の政策をふまえながら地方の独自政策を打ち出していること、③個別の施策項目について、その実施に責任を負う部署を明記していること、などの点にあり、市政府の政策策定能力の高さを示したものとなっている。

たとえば②③については、（ア）「全国性の物流結節点都市」として深水港（筆者注：洋山港）、外高橋（水運機能）、浦東空港（空運機能）、西北（総合機能）という4つのタイプの異なる物流園區を建設する（发展改革委、商務委、

経済情報化委が責任を負う)としているほか、(イ)「全国の物流地区」(筆者注:「九大物流地区」と「物流ルート」建設の要求に応じて長江デルタ地区と長江流域の物流機能を一体化させる(商務委, 合作交流弁公室が責任を負う)という目標も掲げている。また、(ウ)生産部門に向けた高度な物流サービスである VMI 管理²²⁾や JIT 配送²³⁾, RFID 技術²⁴⁾の普及を図る(経済情報化委が責任を負う)一方、(エ)消費者向けの物流サービスである市内配送物流(宅配便)の効率的システムを構築する(国土資源局, 商務委が責任を負う), などバランスのとれた政策実施が計画されている(上海市人民政府「本市貫徹〈物流調整和振興規画〉的实施方案」)²⁵⁾。

(3) 中央政府と地方政府

「調整振興計画」を例に、中央政府と地方政府の政策文書の実態をみた。その結果からは、各地方政府が、全国版の政策をふまえつつ、かなりの自主性をもって自地域の発展に応用しようと努力していることがわかる。中央政府の政策文書が示しているのは「全国的な見取り図」にとどまっており、地方政府はその大枠に反しないかぎり、フリーハンドをもって政策項目を制定している。

そして、実はこうした傾向は物流業政策分野に限ったことではない。中央政府が制定する5カ年計画の地域経済振興策をみると、第10次5カ年計画(2001~05年)では西部大開発²⁶⁾に明確なプライオリティがおかれていたが、第11次5カ年長期計画(2006~10年)の途中からは複数の地域経済振興策が併記されるようになり、期間が延長された西部大開発以外に対しては政策的優遇も小幅なものしか用意されなくなっていった。現在、中小のものも含めて20以上の地域経済振興策が認可されているが、中央政府は認可を行うのみで、その実施は当該地域政府に任されている。

物流業政策の実施においても同様に、中央・地方政府による直接的指導方式から間接的誘導方式への移行が進むことと予想される。物流業界と業界団体の側もこうした変化に対応した活動方式、組織体制を構築していくことが

求められよう。

おわりに

中国において物流業は新興産業に属する。加えて、計画経済時代には流通や物流は付加価値を生み出さない部門と認識されていたこともあって、物流業を対象とする産業政策が策定されることもなかった。实体经济のなかでは、物流は個別産業に付随する部門として形成され、機能してきたといえる。しかし、本章でみてきたように、都市化の進展とともに消費者向け物流が急成長したこと、さらには、中央・地方政府の物流振興政策によって物流業の変化が加速し始めている。

たとえば、物流業は宅配業という新規成長分野を得て、そこを中心に従来なかったサービスを提供する段階に入ったといえる。また、経済成長がサービス経済化段階に到達するなか、中央・地方政府は「サービス業としての物流業」に注目するようになった。2009年には中央政府が、今後の基幹産業「十大産業」のひとつに物流業を指定した。サービス業からは唯一の指定である。地方政府（とくに都市政府）は、経済全体への波及効果が大きい産業として、物流業を地域経済発展の柱のひとつとすることも多くなってきた。

一方、中央・地方を問わず政府は物流業の扱いに習熟しているとはいえず、そこに個別企業と政府を橋渡しする物流業界団体の存在意義が生まれている。業界団体は「政企分離」によって行政から独立した当初は、行政の末端組織・機能を代行するだけの存在だったが、物流業自体の発展につれて新たに発生する問題・課題への対応を期待されるようになった。とくに近年、都市化の加速にともなって物流業を取り巻く環境は急変しており、個別企業レベルでも業界レベルでも対応すべき課題は山積している。業界団体は、これらの課題に対応する過程で一定の役割を果たす一方で、自身も規約を整備し、運営経験を積んできており、対外的情報発信や政府への働きかけを強化して

いる。

また、物流業関連の政策文書の変遷をフォローしてみると、物流業に対する政策は、直接的な行政指導のみに頼るのではなく、各種標準を制定することを通じて市場（競争）環境を定め企業や業界を間接的に誘導する、という形態をめざしているようにも思われる。まだ結論を出すには早いですが、もしこの判断が妥当だとすれば、物流業界団体の機能は他の業界に先行して進化するということになりそうだ。

中国の都市化は、向こう20年程度は続くことが予想される。そして、本章でみてきたように、都市化は物流業のさらなる発展とともにその変容をもたらす。逆に、物流業の発展が都市に与える影響力も確実に拡大していくことが予想される。こうした「都市化と産業発展の相互作用」を注視していくことは、都市化の今後を考えるうえで欠かせないテーマであり続けるだろう。

〔注〕

- (1) 苦情のうち、郵政局側に責任があると認められるものを指す。
- (2) http://www.ce.cn/cysc/itys/zhwl/201302/19/t20130219_21427266.shtml
- (3) 国家人的資源（中国語：人力資源）・社会保障部が認定する職業資格。2006年から全国統一の認定試験を実施している。
- (4) 北京市物流協会でのヒアリング（2013年11月5日）、上海市物流協会でのヒアリング（同11月11日）による。
- (5) 2013年3月に改組され、行政部門は中国鉄道局として国家発展改革委と交通運輸部に編入。企業部門は中国鉄道総公司として再編された。ただし、本稿執筆時点では、まだその具体的内容が明らかとなっていない。
- (6) 18都市は、連雲港、青島、北京、上海、広州、深圳、寧波、長春、南京、福州、アモイ、瀋陽、済南、錦州、大連など（<http://www.chinawuliu.com.cn/zixun/200808/15/94740.shtml>）。
- (7) 何黎明（現会長）は元・国内貿易部人事局副局長、崔忠付（副会長）は元・国家発展改革委経済運行局研究員、周林燕（同）は元・国内貿易部弁公庁副主任（副局長級）などである。
- (8) 十大産業は、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、物流、の10産業。
- (9) 「5カ年計画」は第11次から全国版、地方版とも「5年規画」（中国語）と

呼ばれるようになった。「規画」には、「長期計画」ないし「ガイドライン」のニュアンスがあるので、本章では「長期計画」と表記する。

- (10) http://fgw.sh.gov.cn/main?main_colid=498&top_id=398
- (11) http://gkml.hubei.gov.cn/auto5473/201112/t20111209_160488.html
- (12) 画期となった2011年をみると、湖北省への外国直接投資は46.5億ドル（対前年比14.9%増）で、特に日本からの投資は前年比約3倍の4.9億ドルにのぼった。
- (13) 北京市政府が出資する大型国有企業。1999年に設立され、直轄企業20、出資企業8を擁する。
- (14) 同協会でのヒヤリング（2013年11月5日）による。
- (15) 同協会副秘書長へのインタビュー（2013年11月11日）による。
- (16) 2006年全国人民代表大会で胡錦濤総書記が上海代表団の会議に参加した際、上海市が全国に先駆けて実現すべきだと発言した4つの事項を指す。具体的には、①経済発展方式の転換、②自主創新能力の向上、③改革開放の推進、④社会主義調和社会の建設。
- (17) 百聯集団は、上海市第一百貨集団、華聯集団、友誼集団、物資集団が2003年に統合されて発足した巨大商業貿易グループ。統合時点での資本金10億元。
- (18) 注15に同じ。ただし、具体内容について筆者は確認できていない。
- (19) 北京物資学院でのヒアリング（2013年11月6日）による。
- (20) 国土交通省、経済産業省など物流業を所管する官庁が一体となって物流政策を推進するために定期的に制定されている政策ガイドライン。現行のものは2013～17年を対象としている。
- (21) http://www.gov.cn/zwgk/2009-03/13/content_1259194.htm
- (22) Vendor Managed Inventory, ベンダー管理在庫方式。メーカーや卸売業者が小売業者に代わって店頭の在庫を管理するサービス。
- (23) Just In Time, 必要なときに、必要なものを、必要なだけ調達し、無駄な在庫をもたない方式。
- (24) Radio Frequency Identification, 移動体が一定地点を通過した時点で、移動体と固体設備との間で、電波等によるデータ伝送が行われ、移動体の認識や移動体に対するデータの書き換えなどが自動的に行われるシステム。
- (25) <http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node2314/node2319/node10800/node11407/node22592/u26ail9225.html>
- (26) 沿海地域＝東部に比べて開発が著しく遅れている内陸部＝西部を資金の優先的配分や政策優遇によって底上げしようとする発展戦略。2000年頃から公的に提起され、第10次以降の各5カ年計画に盛り込まれている。

〔参考文献〕

<日本語文献>

- 大西康雄 2008. 「物流業の発展——広域化と高度化への挑戦——」 今井健一・丁可編『中国産業高度化の潮流』アジア経済研究所.
- 2013. 「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——」 佐々木智弘編『中国・国家発展改革委員会の権力構造』アジア経済研究所.
- 黄媚 2011. 「市場経済化と中国の業界団体——国家コーポラティズム体制下の模索——」 筑波大学博士（政治学）学位請求論文.
- 田中信彦 2013. 「日本の宅配を中国勢が猛追中」『週刊東洋経済』9月28日号.
- 田中道雄・鄭杭生・栗田真樹・李強編著 2005. 『現代中国の流通と社会』ミネルヴァ書房.
- 中村光男 2005. 「求められる広域化と高パフォーマンス——物流業——」 日本経済研究センター編『中国ビジネスこれから10年』日本経済新聞社.
- 文涛 2012. 「2011年の物流産業動向」『中国経済』5月.
- 松田宏編 2005. 『現代中国の流通』同文館出版.
- 李瑞雪 2014. 『中国物流産業論——高度化の奇跡とメカニズム——』.
- 流通経済大学流通問題研究所 1995. 『中国現代物流研究』流通経済大学出版会.

<中国語文献>

- 北京市商務委員会編 2013. 『北京物流発展藍皮書』北京 北京財富出版社.
- 高鉄生・郭冬楽主編 2004. 『中国流通産業発展報告2000-2003』北京 中国社会科学出版社
- 馬伊里主編 2012. 『上海行業協會改革的発展実録』上海 華東理工大学出版社.
- 汪鳴・馮浩 2002. 『我国物流業発展政策研究』北京 中国計画出版社
- 許放編著 2012. 『中国行政改革概論』北京：冶金工業出版社.
- 張声書・佐伯弘治主編 1998. 『中国現代物流研究』北京 中国物資出版社
- 中国物流与採購聯合会・中国物流学会編 2001～. 『中国物流発展報告』北京 中国物資出版社
- 中国物流与採購聯合会 2002. 『中国物流年鑑2002』北京 中国物資出版社.
- 2011. 『中国物流年鑑2011』北京 中国物資出版社.
- 2013. 『中国物流年鑑2013』北京 中国財富出版社.
- 各年. 『中国物流年鑑（各年版）』北京 中国物資出版社.
- 中華人民共和國国家発展改革委員会經濟運行局・南開大学現代物流研究中心編 2002-. 『中国現代物流発展報告』北京 機械工業出版社.

中華人民共和國國家統計局編 各年.『中國統計年鑑（各年版）』北京 中國統計出版社.

中華人民共和國國務院辦公廳秘書局，中央機構編制委員會辦公室總合司 1995.『中央政府組織機構』北京 中國發展出版社.

—— 1998.『中央政府組織機構』北京 改革出版社.