

# 都市化のなかの物流業

大西 康雄

## ●光棍節の狂騒

「光棍節」は、中国で近年流行のイベント、「独身者の日」である。「光棍」とは「樹皮を剥いて作られた棍棒」を意味し、後世に木の子孫を残せないことから転じて「独身者」を意味する。棍棒の連想から数字の「一」が集まる一月一日とされるが、これに商業資本が便乗し、特売合戦が行われるようになって様相が一変した。

都市化にもなつて急速に普及したインターネット・ショッピングがこのすう勢を後押ししている。二〇〇九年の「光棍節」に電子商取引ナンバーワン企業の「阿里巴巴（アリババ）」が独身者をターゲットに大幅値引きセールを展開したのがきっかけで、他の通販サイトも参入、昨年は、アリババだけでなく一月一日当日の売り上げが三〇億一八五〇万元（約五八〇〇

億円）に達したとされる。物流の見

地から注目されるのは、その莫大な貨物量のほとんどが宅配されることである。これは独身者が顧客だからというより、後述するように消費者全体の購買行動が変化していることによる。このため「光棍節」には全国で一〇〇万人の宅配要員、一〇〇余機の航空機が配送に従事したと報じられた。

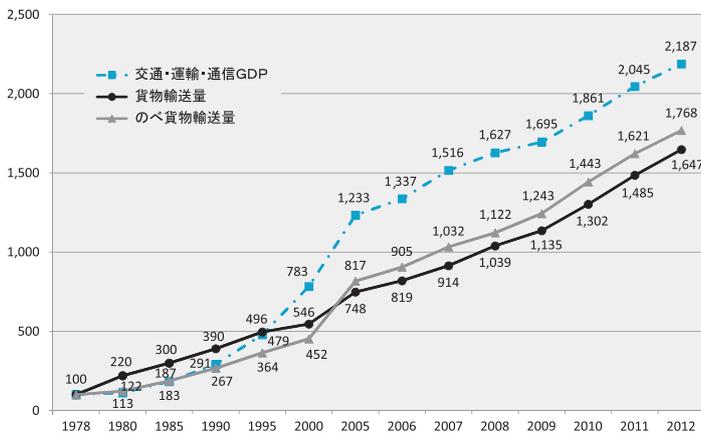
このケースにみられるように、都市化が物流業の発展にこれまでとは異なつた次元の作用を及ぼすようになってきている。また、多くの都市が今後の発展の柱をサービス業に求めるなかで、その有力業種である物流業が都市の発展戦略に組み込まれる事例も目立つようになってきている。本稿では、都市化過程における「都市社会と産業発展の相互作用」について物流業をケースに紹介してみたい。

## ●都市化と物流業の変容

まず近年の物流需要の変化を確認する。図1にみるように、物流業（ここでは、交通・運輸・通信部門）のGDPは都市化

が加速し始めた二〇〇〇年以降急成長しており、その増加幅は、貨物輸送実物量の増加幅より大きい。世界経済危機の影響で物流も二〇〇九年に増加幅が落ち込んだが、二〇一〇年以降の落ち込みは経済全体に比して小幅であった。これは、ひとつには、物流サービスが高付加価値化したこと、また、冒頭紹介したように、特に都市部において消費者向けの物流需要が急増したことが影響していると思われる。都市化

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



(出所) 中華人民共和国国家統計局『中国統計年鑑』各年版より筆者作成。

は物流業に質的变化をもたらしたのである。

### (1) 都市部の消費者向け物流需要急拡大

消費者向け物流サービスのなかでも宅配業の成長の早さは際立っている。宅配業は二〇〇五年以降の郵政体制改革で小包配送への民間企業参入が認められたことから急成長し、ここ五年ほどの同業の売上高増加率は毎年二〇%以上だったが、特に二〇一一、一二年には前年比三一・九%増、三九・



く、何らかの行政支援が必要である。ここに、企業⇨業界の要請を集約して行政につなぐ業界団体の存在意義が出てくるといえよう。

ところで、中国の場合、行政改革は「計画経済体制から市場経済体制に向けた改革プロセス」でもあり、業界団体と主管理行政部門の間には独特な関係が残されている。特に全国レベルの団体は行政部門との間に「挂靠」（指導・支援を受ける、の意）と称される関係がある。業界団体が行政機関から財政支援を受ける一方、その「天下り」人員を受け入れるというのはその典型例である。中国物流・購買連合会を例にとると、現会長は元・国内貿易部（国内の資本財取引を管轄していた部門）人事局副局长、副会長の一人は元・国家发展改革委経済運行局調査員であった。彼らは天下りだが、給与は行政機関からの財政支出でまかなわれている。

同会の収入は①会員企業からの会費、②前記した一部人件費補助、③行政機関や企業からの受託調査収入、④資格認定試験を請け負うことにもなう収入、などである（同会でのヒヤリング）。その収支状況は不明だが、会費収入だけで

運営できているとは思えない。②以外にも行政部門から何らかの補助を得ていると推測されるが、これは同会が多く行政業務を代行していることへの費用補填とも考えられる。また、行政機関との人的関係は、同会と行政機関が相互に働きかける場合のルートとなる。行政と業界の関係がさらに切り離され規範化されるまでの過渡期の体制として、現在の行政機関⇨業界団体関係には一定の「存在理由」があるといえよう。

### ●「营改増」実験と業界団体

ここで、業界団体が独自の機能を発揮した例として、物流業に関する税制の変更実験とそれへの業界団体の関与ぶりをみておこう。同実験は、従来物流業の主要税目であった營業税を付加価値税（中国語では「増値税」）に変更する試みである（中国語では「营改増」と略称）。行政側のそもその意図は、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。例えば次の例で計算すると後者の方が税負担は軽減される。

「營業額一億元の交通運輸企業」を想定すると、營業税率三％で納税額三〇〇萬元となる。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一％なので税額一〇〇〇萬元だが、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。そこで中間投入が五〇〇〇萬元あったと仮定すると、五〇〇〇萬元に一般の付加価値税率一七％をかけた八五〇萬元は上記の一〇〇〇萬元から控除されるので、実際納税額は一一〇〇マイナス八五〇＝二五〇萬元となる。これは營業税で納税した場合より五〇萬元少ない。

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。物流業が營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かったためである。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控除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）も多く、実際の税負担が營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（同実験が行われた北京市や上海市の物流協会）は、従来税額を超える課税の

免除を行政側に求め、暫定措置ではあるが、これを認めさせた（上記協会でのヒヤリング）。業界団体が業界利益のために行政機関に働きかけ成功した例である。

### ●物流業と都市発展戦略

次に、物流業の発展が都市発展戦略に与えている影響をみよう。

#### (1) 物流業発展の効果

物流業は、二〇〇九年に国务院（中央政府）が指定した「一〇大産業」にサービス業として唯一含められ、第一二次五カ年長期計画（中国語では「規画」。二〇一一～一五年）でも発展を図るべきサービス業に位置付けられたため多くの地方政府が重視するようになっていく。都市政府が物流業の発展自体を都市発展の柱のひとつとするケースも増えてきている。

その背景を考えると、第一に、物流業の発展が産業高度化（サービス経済化）に直結すること（論点①）、第二に、商業や製造業などその他産業の効率化をもたらすこと（論点②）、第三に、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こと（論点③）など、都市政府の政策需要に合致していることが挙げられる。また、

個別都市の経済的・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という事実(論点④)も重要である。

## (2)上海市の発展戦略と物流

これらの論点について上海市を例に見てみよう。同市は、発展戦略の中心に「四つのセンター」(「国際経済、国際金融、国際水運、国際貿易」センター)構想を掲げてきた。物流はその全てに関係するが、なかでも国際水運物流の発展に最も力が入られている。市の第一二次五カ年長期計画(二〇一〇～一五年・参考URL①)をみると、第一に、単に物流インフラを建設するだけでなく、物流サービス内容を国際水準に高めることが目指されている点が特徴的である(論点②)。第二に、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、計画最終年次におけるサービス業GDPの比率は六五%(二〇一二年は六〇・四%)と想定されている(論点①)。ちなみに二〇一一年の同数値は五七・九%、うち物流業が一・七%であった。第三に、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目指す、としている(論点④)。

上海市は、物流業政策レベルでも積極的に対応している。中央政府は、二〇〇九年三月に「物流業の調整と振興長期計画」(二〇〇九～一一年)を公布した。そのポイントのひとつは、「主要任務」の項で①「九大物流地区」、②「一〇大物流ルート」、③「物流結節点都市」を提起し、地理的範囲や都市名を明記したことである。

上海市はこれを受け、同年七月に独自政策を作成し、かつ個別の施策項目について実施に責任を負う部署を明記している。たとえば、②③については、

(ア)「全国レベルの物流結節点都市」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)という四つのタイプの異なる物流園区を建設する(発展改革委、商務委、経済情報化委が責任を負う)とし、

(イ)「全国レベルの物流地区」(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)としている(上海市人民政府「本市貫徹〈物流調整和振興規畫〉の実施方案」参考URL②)。

上海市の事例紹介に紙数を割いたのは、各地方政府が、全国版の政策を踏まえつつ、かなりの自主性を持って自地域の発展に応用しようと努力していることを示すためである。中央政府の政策文書は「全国的な見取り図」にとどまっておらず、地方政府はその大枠に反しない限り、フリーハンドを持って政策を実施している。

## ●おわりに

中央・地方政府は新興サービス業である物流業の扱いに不慣れであり、そこに個別企業と政府を橋渡しする業界団体の存在意義があった。特に近年、都市化の加速にともなう物流業を取り巻く環境は急変しており、業界団体は、新たに発生する問題・課題への対応をも期待されるようになってくる。そして、業界団体自身も、規約を整備し、運営の経験を積みなご成熟してきており、都市社会を含む外部への情報発信、政府への

働きかけを強化している。

他方、物流業関連の政策文書の変遷をフォローしてみると、物流業政策は、直接的な行政指導のみではなく、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、という形態を目指しているように思われる。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ことになる。

中国の都市化は、向こう二〇年程度は続くと思われ、都市化は物流業のさらなる発展・高度化をもたらす。物流業政策や業界団体のあり方を注視していくことは、都市化を考えるうえでも欠かせないテーマであり続けるだろう。

(おおにし やすお/アジア経済研究所 新領域研究センター)

《参考URL》

① [http://fgw.sh.gov.cn/main?main\\_colld=498&top\\_id=398](http://fgw.sh.gov.cn/main?main_colld=498&top_id=398)

② <http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node2314/node2319/node10800/node11407/node22592/u26ai19225.html>