

国土交通政策研究 第 112 号

中国の物流制度に関する調査研究

2014 年 3 月

| | |
|--------|-----------|
| 国土交通省 | 国土交通政策研究所 |
| 前主任研究官 | 久保 麻紀子 |
| 研究官 | 内田 忠宏 |
| 前研究官 | 渡邊 裕樹 |
| 前研究官 | 白井 大輔 |

要旨

中国では内需拡大を背景として物流需要が年々増加している。特に、中国国内の生活水準の向上によって、消費者物流の重要性が高まり、その質の高度化、ニーズの多様化が起こっている。高品質・高付加価値物流の技術やノウハウを持った日系物流事業者の進出・事業拡大の余地は少なからずあるものと考えられる。

もっとも日系物流事業者の中国への進出は以前から行われてきた。把握している中でも 1980 年代には中国へ進出した日系物流事業者がおり、今日に至るまで多くの日系物流事業者が中国へ進出している。しかし、既に中国へ進出している日系物流事業者からは中国で物流事業を展開するに当たって様々な問題点があることが指摘されているところである。

こうした状況を踏まえ、本調査研究は、日系物流事業者にとって今後も大きな市場の一つとなり得る中国物流市場において、日系物流事業者が円滑に事業を行う環境の整備に役立てることを目的として、中国における物流事業展開に当たっての様々な問題点を整理するとともに、問題点に対する解決策を検討したものである。具体的には、既に中国において事業を行っている日系物流事業者から中国で物流事業を実施するにあたり直面する問題点をヒアリング調査によって整理し、整理された問題点が中国国内のどのような制度等によって生じているのかを明らかにするとともに、既に進出している日系物流事業者がどのようにそうした問題点に対処しているかということも含め、問題点の解決に向けた方策及び求められる今後の改善の方向性を検討したものである。（なお、本報告書は 2013 年 2 月時点で得られた情報を基に作成しており、その後の中国国内の制度等の改正等の状況は織り込んでいないことに注意する必要がある。）

調査研究の結果、明らかになった点は概ね以下の通りである。

- ・航空フォワーダーの外資規制、外航海運フォワーダーの保証金制度については、必要に応じて、中国の制度の改善を求めていくことも必要となると思われる。
 - ・多くの問題点が、制度の運用面に起因するものであり、その改善が望まれることは言うまでもないが、改善されるまでの対応策として、中国系物流事業者等との提携（長期的に人脈を構築することを含む。）又は中国系物流事業者との差別化などの工夫を講じていくことも必要であると思われる。
 - ・改善の方向性が示されている問題点もあり、それらが円滑に進捗することが期待される。
-

目次

要旨

本編

| | |
|---|----|
| 第1章 調査研究の概要 | 1 |
| 1.1 調査研究の目的 | 1 |
| 1.2 調査研究の進め方 | 1 |
| 1.3 留意点 | 2 |
| 第2章 中国で物流事業を行うに当たっての問題点と関連する中国の 制度・政策等 | 4 |
| 2.1 地方政府毎に異なる法律の運用・解釈について | 4 |
| 2.2 法人設立・支店開設について | 4 |
| 2.3 税関特殊監督管理区域内における法人設立・支店開設について | 7 |
| 2.4 消費者物流、宅配事業について | 7 |
| 2.5 外航海運フォワーダーの保証金制度について | 8 |
| 2.6 航空フォワーダーについて | 8 |
| 2.7 鉄道フォワーダーについて | 9 |
| 2.8 安全規制（過積載、運行管理等）について | 9 |
| 2.9 税関特殊監督管理区域について | 10 |
| 2.10 通関手続について | 11 |
| 2.11 発票について | 11 |
| 2.12 営業税から増値税への変更について | 11 |
| 2.13 鉄道インフラ・サービスの改善について | 12 |
| 2.14 外国人の社会保険加入について | 14 |
| 第3章 問題点の解決に向けた方策及び求められる今後の改善の方向性の 検討 | 15 |
| 3.1 第2章で取り上げた問題点の整理 | 15 |
| 3.2 明確な外資規制 | 16 |
| 3.3 実態上中国系よりも日系物流事業者にとって不利益が生じている可能性 のある問題 | 16 |
| 3.4 中国系物流事業者にも共通して生じうる問題 | 17 |
| 3.5 その他 | 17 |
| 3.6 まとめ | 18 |

おわりに

謝辞

参考編

| | |
|---------------------------------|----|
| 第1章 中国物流に関する基礎データ | 21 |
| 1.1 物流産業全般 | 21 |
| 1.2 貨物輸送量、路線距離、平均運送距離の状況 | 26 |
| 1.3 道路貨物運送 | 36 |
| 1.4 鉄道貨物運送 | 37 |
| 1.5 水上貨物運送 | 41 |
| 1.6 航空貨物運送 | 48 |
| 1.7 物流事業者 | 50 |
| 第2章 各モードの事業許可、経営・管理に関する制度 | 52 |
| 2.1 道路貨物運送 | 52 |
| 2.2 宅配 | 61 |
| 2.3 鉄道貨物運送 | 63 |
| 2.4 水上貨物運送 | 63 |
| 2.5 航空貨物運送 | 66 |
| 2.6 国際貨物運送代理事業 | 67 |
| 2.7 国内貨物運送代理事業 | 69 |

本編

第1章 調査研究の概要

1.1 調査研究の目的

中国では内需拡大を背景として物流需要が年々増加している。特に、中国国内の生活水準の向上によって、消費者物流の重要性が高まり、その質の高度化、ニーズの多様化が起こっている。このため高品質・高付加価値物流の技術やノウハウを持った日系物流事業者の中国市場への進出・事業拡大の余地は少なからずあり、日系物流事業者にとって中国市場は今後も大きな市場の一つとなり得るものと考えられる。

一方で、既に中国へ進出している日系物流事業者からは、中国で物流事業を展開するに当たって様々な問題点があることが指摘されている。本調査研究は、こうした状況を踏まえ、中国における物流事業展開に当たっての問題点を整理するとともに、その問題が発生している原因について分析し、その解決策を検討することにより、中国物流市場において、日系物流事業者が円滑に事業を行う環境の整備に役立てることを目的としたものである。

1.2 調査研究の進め方

はじめに、既に中国において物流事業を行っている日系物流事業者より、実際に中国において事業を実施するにあたり直面した又は直面している問題点をヒアリングにより聴取した（一部事業者からは書面による回答を得た。）。ヒアリング対象者は、大手物流事業者を中心に、商社系物流事業者、物流事業者団体を含めた計9者であった。ヒアリング項目は以下の通りである。

| 中国における物流事業展開の問題点に関するヒアリング項目 |
|-----------------------------|
|-----------------------------|

| |
|---|
| 中国で物流事業を実施するにあたり、事業参入／日常の事業運営／支店開設等業務拡大時における以下の項目に関して、直面した（又は直面している）問題点 |
|---|

| |
|----------------------|
| ○中国事業に関する全体的な問題点について |
|----------------------|

| |
|------------|
| ○規制・政策について |
|------------|

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・法人設立や支店開設に関する規制、必要な手続等について・事業実施に関する外資規制、一般的な規制等について・安全規制（過積載、運行管理等）について・保税・通関に関する制度的問題点、手続等について・税制上の問題点について |
|--|

| |
|-------------------|
| ○インフラ、人材・労働関係について |
|-------------------|

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・鉄道等の物流インフラの整備状況、使い勝手等について・人材・労働に関する問題点（社会保険等）について |
|---|

次に、中国物流に関する年次報告である「中国物流発展報告」や中国における大学の物流学科のテキスト等の文献（表1）、中国政府のホームページ等のWEBサイトを活用し、ヒアリング等により抽出された問題点に関連する中国の制度・政策等の現状について調査した。

表 1 参考文献一覧

| 文献名 | 著者・編者・出版社 | 出版年 |
|-----------------------|--|--------|
| 中国物流発展報告 2011-2012 | 編著：中国物流与採購連合会 中国物流学会 出版社：中国物資出版社 | 2012.5 |
| 物流法規と実務 | 編著：文寧 著者：鄒勇、李艷 出版社：化学工業出版社 | 2012.2 |
| 物流法律法規 | 著者：劉小雲 出版社：華中科技大学出版社 | 2012.2 |
| 物流法律法規基礎 | 編者：方仲民、趙繼新 出版社：機械工業出版社 | 2012.1 |
| 物流法律法規概論と案例 | 編者：張冬雲 出版社：清華大学出版社 北京交通大学出版社 | 2011.1 |

続いて、中国の研究機関の研究者等よりヒアリングを行い、問題点に関連する制度等の現状や背景、今後の方向性等について更なる深掘りを行った。

最後に、上記のまとめとして、中国市場において物流事業を行う上での問題点と関連する中国の制度・政策等を整理し（第 2 章）、それらの問題点に対する改善の方向性について検討を行った（第 3 章）。

なお、文献等を参照する中で得られた中国物流に関する情報（基礎データ（参考編第 1 章）、各モードの事業許可、経営・管理に関する制度（同第 2 章））について参考編としてとりまとめた。

1.3 留意点

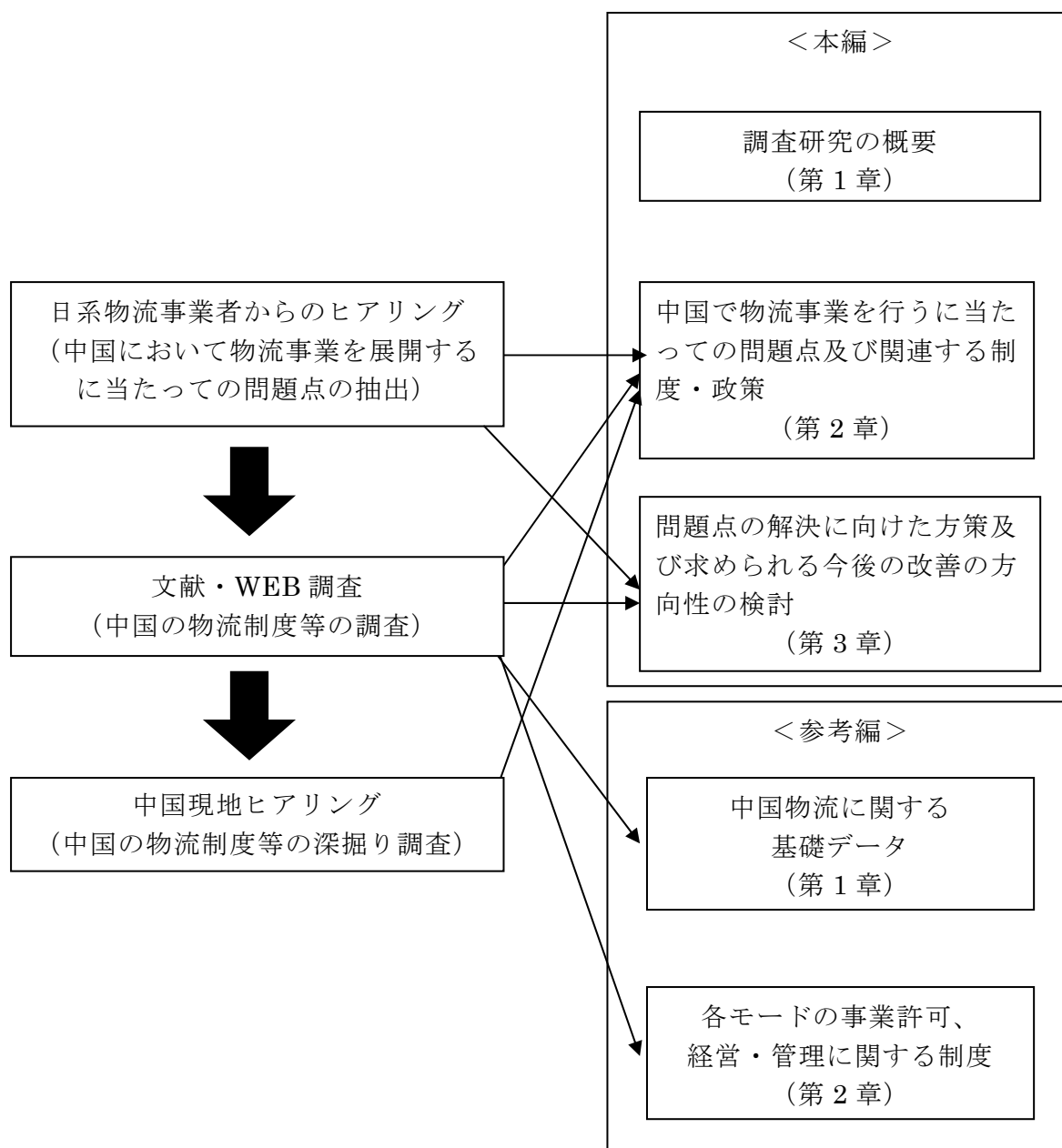
本報告書は 2013 年 2 月時点で得られた情報を基に作成しており、その後の中国国内の制度等の改正等の状況は織り込んでいない。

特に、鉄道分野に関しては、中国政府において鉄道を所管していた鉄道部が本調査研究の後に解体されたが、本報告書は、鉄道部解体前の情報に基づき作成されている。

【調査研究のフロー及び本報告書の構成】

(調査研究のフロー)

(本報告書の構成)



第2章 中国で物流事業を行うに当たっての問題点及び関連する制度・政策

本章では、中国において物流事業を展開する日系物流事業者の認識する中国事業を実施するにあたり直面した又は直面している問題点を解説するとともに、その問題点に関連する中国の制度・政策等についてまとめる。

2.1 地方政府ごとに異なる法律の運用・解釈について

中国ではある法律の運用・解釈が地方政府ごとに異なっているケースが多々見られ、中国に進出する際は、進出する地域毎にそれぞれの地域における制度運用を調査する必要があり、これが事業者にとって非常に手間となっている。

※（具体的な事例）

- ・法人設立や支店開設について地域によって運用が違う。
- ・北京では登記上記載の必要がないために登記を行わなかった業務について、上海では登記をしていないことを理由に従事できなかった。
- ・行政は工場内物流も含めて 3PL を奨励しているが、工場内物流に係る労働契約が請負なのか労働者派遣なのか関係当局ごとに意見が整理されておらず、地域によっても解釈が違う。

一般的に、中国の政策は全体的な方針・枠組み、ガイドラインは中央政府によって打ち出されるが、具体的な運用は地方政府に委任されるのが通例である。そのため、地方政府ごとに対応が違うことが多々あるが、これについては地方政府の権限の範囲内と考えられている模様である¹。

2.2 法人設立・支店開設について

中国では 2001 年の WTO 加盟以降、外資系物流事業者の進出に対する規制緩和が進められており、道路運送や倉庫、国際フォワーダー業については既に外資規制は廃止されている。現在の物流事業に対する外資規制の状況は表 2 の通りである。

外資系物流事業者の参入が認められている事業に関し、法人を設立する際は、表 3 に掲げる手続きを踏むこととされている。また、事業展開後に他のエリアに支店を開設する際は、支店所在地の登記機関にて登記を行った後に、本社所在地の工商部門に届出を行うこととなっている²（各事業法により登記前に審査認可機関の審査が必要な場合がある。また、表 5 のとおり追加的に条件が設けられている場合がある。）。

ヒアリングにおいては、日系企業による法人設立や支店開設にあたり、以下のような問題があるとの指摘があった。

- ・支店開設を行う場合、支店を開設しようとする地方政府がこれを認めず、新法人

¹ 中国現地ヒアリングにより聴取。

² JETRO 「外国企業の会社設立手続き・必要書類 - 中国」を参考に整理。
http://www.jetro.go.jp/world/asia/cn/invest_09/

として設立するよう要求される。中国では法人税の徴収が本社所在地で行われる³ため、支店での進出よりも別法人としての進出の方が地方政府の税収増につながるものがその理由ではないかと考えられる。事業者としては法人数が増えることにより事業管理コストが増大することになるため問題意識を感じている。

- ・上記と同様の背景から、本社を移動させる際、本社の所在する地方政府から難色を示されることがある。

このような地方政府による指導は、上記の一連の手続の際に行われるものと思われるが、その指導の根拠となる法令上の基準等は不明確である。

また、表 5 に示した支店設立の際にかかる費用が負担であるとの指摘もあった。

表 2 事業種類別の外資規制の内容⁴

| 事業 | 外資規制 |
|-------------------------|---|
| 道路運送 | なし |
| 倉庫 | なし |
| 宅配 | 信書（手紙）の国内宅配業務は不可 |
| 鉄道 | 独資不可、中国側資本 51%以上の中外合資、中外合作企業のみ可 |
| 水運 | 国内は不可 |
| 外航海運フォワーダー ⁵ | なし |
| 航空 | 独資不可、中国側資本 75%以上の中外合資、中外合作企業のみ可 |
| 航空フォワーダー ⁶ | 独資不可、中国側資本 50%以上の中外合資、中外合作企業のみ可 但し、CEPA の利用により 100%独資可（詳細後述） |
| 国際フォワーダー ⁷ | なし |

³ 地区を跨って経営する総合納税企業の所得税徴収管理弁法に規定。

⁴ 「道路貨物運送及びステーション管理規定」、「外商投資鉄道貨物運送業審査許可と管理暫定弁法」、「国内水上運送管理条例」、「水路貨物運送サービス業管理規定」、「国際海運条例」、「国際海運条例実施細則」、「外商投資国際海運事業管理規定」、「国際貨物運送代理業管理規定」、「国際貨物運送代理業管理規定実施細則」、「外国航空運送企業航空路線経営許可規定」などにより整理。

⁵ 船舶を保有せず、運送請負人の立場で国際船舶運送事業者を通じて、国際貨物運送を行うフォワーダー事業の 1 つ。

⁶ 中国運送協会が発行した「中国民間航空運送販売代理業務資格認可証」を取得し、航空運送事業者が委託した範囲内で、自社の名義で従事する航空貨物運送販売代理事業のこと。

⁷ 輸出入貨物の荷受人、荷送人の委託を受けて、ブッキング（船舶のチャーター、航空機のチャーター、キャビンの貸切）、託送、倉庫、パッキング、通関申請、集約運送等の業務を行うこと。代理人としての立場で代理費用を徴収する場合と、独立運営人として運送契約を履行し、運賃・サービス費用を徴収する場合がある。

表3 基本的な法人設立の手順⁸

| 順序 | 担当機関 | 役割 |
|----|------------------|--|
| 1 | 商務部門 | 外資企業の設立許可。 事前に、工商部門（工商行政管理局）で会社予定名称の仮登録を行ってから設立申請を行う。 |
| 2 | 交通運輸部、商務部、国家郵政局等 | 事業許可。 事業ごとに異なる。事業許可機関は表4のとおり。 |
| 3 | 工商部門 | 会社登記等。 |

表4 事業種類別の事業許可機関⁹

| 事業 | | 事業許可機関 |
|------------------|--|---|
| 道路 | 国内 | 一般貨物運送：県の道路運送管理機関 危険貨物運送：市の道路運送管理機関 |
| | 国際 | 省、自治区、直轄市の道路運送管理機関 |
| 倉庫 (運送ステーション) | | 県の道路運送管理機関 |
| 宅配 | 地域内 〔省、自治区、 直轄市の範囲内〕 | 省、自治区、直轄市の郵政管理機関 |
| | 地域外 〔省、自治区、直轄 市を越える又は 国際宅配事業〕 | 国家郵政局 |
| 鉄道 | | 鉄道部 |
| 水運 | 国内 | 【外資不可】 |
| | 国際 | 省、自治区、直轄市の交通主管部門 |
| 外航海運フォワーダー | | 交通運輸部から無船承運業務経営資格登記証を取得後、 商務部で手続き |
| 航空 | | 交通運輸部民用航空総局 |
| 航空フォワーダー | | 商務部から、「中国民間航空運送販売代理業務資格認可 証書」を取得後、さらに、中国航空運送協会から、「航 空輸送販売代理資格」を取得することが必要。 |
| 国際フォワーダー | | 商務部（「国際貨物運送代理企業許可証書」を取得） ※登記後に中国国際貨物運送代理協会に届出の必要 |

⁸ JRTO「外国企業の会社設立手続き・必要書類 - 中国」を参考に整理。

http://www.jetro.go.jp/world/asia/cn/invest_09/

⁹ 「道路貨物運送及びステーション管理規定」、「外商投資鉄道貨物運送業審査許可と管理暫定弁法」、「国内水上運送管理条例」、「水路貨物運送サービス業管理規定」、「国際海運条例」、「国際海運条例実施細則」、「外商投資国際海運事業管理規定」、「国際貨物運送代理業管理規定」、「国際貨物運送代理業管理規定実施細則」、「外国航空運送企業航空路線経営許可規定」などより整理。

表 5 事業種別による支店開設の際の追加条件

| 事業 | 追加条件 |
|------------|---|
| 外航海運フォワーダー | 支店を設立するごとに、保証金 20 万円を追加しなければならない ¹⁰ 。 |
| 航空運送販売代理 | 支店設立ごとに、資本金を 50 万円、3 人以上の有資格航空フォワーダー一人を追加しなければならない ¹¹ 。 |
| 国際フォワーダー | 法人を設立してから 1 年後、一定の経営規模（具体的には不明）を形成している場合にのみ支店の設立を申請できる。また、支店設立ごとに、資本金を 50 万円追加しなければならない ¹² 。 |

2.3 税関特殊監督管理区域内における法人設立・支店開設について

税関特殊監督管理区域で事業を行うためには区域内登記企業を設立する必要がある。区域内登記企業は区域外での支店開設はできないこととなっている¹³。このため、一般の法人の支店を税関特殊監督管理区域内に開設するという形式にて事業を行うことや、区域内で設立した法人の支店を区域外に開設することができず、法人開設の手間や管理コスト増について懸念する声がある。（しかしながら、海外との貨物の往来について障壁がないという税関特殊監督管理区域の特殊性を鑑みれば、こうした規制は仕方のないことであると理解を示す日系物流事業者も多い。）

2.4 消費者物流、宅配事業について

宅配事業は、e-コマースの進展の影響により成長している分野であり、日本でのノウハウを活かして事業への参入、拡大を検討する日系物流事業者も増えている。一方、渋滞対策の一環として¹⁴、北京市、上海市等の大都市においては、独自で制定する「道路運送条例」により都市内への貨物車両の進入規制が設けられている所も多い。それらの都市においては新たに都市内を通行する許可を取得できるか否かといった制度の運用が不透明な場合もあり、新規に都市内への車両進入の許可を取ることは難しい状況にある。

こうした規制を導入する流れは他都市にも広がっていくことが予想されるが、一方で既に貨物車両の進入規制を導入している北京市においては、都市内での宅配需要が高まり、これまでの進入規制の見直しを余儀なくされる状況となっている。北京市においては通行証を持たない貨物車両の都市内通行を規制しているが、2011 年 4 月より特例的に車体の大きさ等を基準として通行証を発行することとした。しかし、こうした動きは都市中心部における小型車両の台数を増やしてしまい、渋滞の防止につながらないのではないかという見方もあるとのことである¹⁵。また、北京では深刻な大気

¹⁰ 国際海運条例に規定。

¹¹ 中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法に規定。

¹² 国際貨物運送代理業管理規定実施細則に規定。

¹³ 保税區税関監管弁法、保税地域における外商投資企業の支店設置に関連する通知等に規定。

¹⁴ 中国現地ヒアリングにより聴取。

¹⁵ 中国現地ヒアリングにより聴取。

汚染が問題視されており、環境的側面からも今後の動向が注目される¹⁶。

2.5 外航海運フォワーダーの保証金制度について

外航海運フォワーダーを行う法人を設立又は支店を開設する場合に保証金が必要となる。保証金は外航海運フォワーダーが、運送請負人義務の不履行または義務の履行が不適切であったことにより発生した債務及び罰金の返済に用いるものである。その額は、法人設立の際は 80 万円¹⁷、支店を開設するごとに 20 万円であり¹⁸、多額の保証金を用意することが日系物流事業者の負担となっている。

なお、事業者の負担を軽減するため、2010 年 11 月より、従来方法のほか、非船舶運航事業者保証金責任保険に加入する方法を選択することが可能となった¹⁹。しかし、保証金責任保険制度は、

- ・ 保険機関から保険証券を取得するためには固定資産又は現金により担保が必要であり、固定資産を持たない事業者にとっては高額の現金を担保として用意することが、従来の保証金の負担と変わらない
- ・ 毎年支払う保険料が負担である

といった理由から日系物流事業者には活用されていない²⁰。

2.6 航空フォワーダーについて

航空フォワーダーを行うためには、商務部から事業免許を取得する必要がある²¹。さらに、航空運送事業者に直接取り次いで、航空フォワーダーを行うためには、中国航空運輸協会²²から「航空輸送販売代理資格」を取得する必要がある²³。販売資格は、取り扱う航路によって一類（国際航路（香港・マカオ・台湾を含む。））と二類（香港・マカオ・台湾を除く国内航路）に分かれているが、どちらも資格を取得出来るのは、中国事業者との合弁企業²⁴又は合作企業²⁵のみであり、中国側の出資者の出資比率が 50%を下回ってはならないこととなっている²⁶。

ただし、外資系企業であっても独資における参入が認められる場合がある。2003 年 6 月 29 日に調印された香港－中国本土間の協定である CEPA²⁷により、香港に設立

¹⁶ 「北京、車の通行量を半分に規制、大気汚染の緊急対策で」（朝日新聞デジタル 2013 年 10 月 22 日）
<http://www.asahi.com/articles/TKY201310220402.html>

¹⁷ 1 元＝約 16.7 円（平成 26 年 2 月 6 日現在：ロイター外国為替レート）

¹⁸ 国際海運条例に規定。

¹⁹ 非船舶運航事業者保証金責任保険試行についての通知に規定。

²⁰ 物流連国際業務委員会海外戦略ワーキングチームの活動報告（2013 年 3 月）より。

<http://www.butsuryu.or.jp/images/pdf/news/271.pdf>

²¹ 国際貨物運送代理業管理規定実施細則に規定。

²² 中国航空運送協会は交通運輸部国家民用航空局からの委任により事務を行っている。

²³ 中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法に規定。

²⁴ 合弁企業（中外合資経営企業）：外国の企業、その他の経済組織又は個人と中国の企業その他の経済組織が、中国国内に合資方式（共同出資）で設立した有限責任会社。（中外合資経営企業法）

²⁵ 合作企業（中外合作経営企業）：外国の企業、その他の経済組織又は個人と中国の企業、その他の経済組織が、共同締結合作経営契約で合作両者の権利と義務を規定し、中国国内に設立した企業。（中外合作経営企業法）

²⁶ 中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法、中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法、一類・二類航空輸送販売代理資格認可申請の注意事項に規定。

²⁷ CEPA：中国の WTO 加盟時の公約を上回る優遇政策を香港の事業者に与える香港－中国本土間の協

された外資系企業は外資独資であっても「航空輸送販売代理資格」を取得することが出来ることとなっている²⁸。

2.7 鉄道フォワーダーについて

2002年10月に鉄道部より発出された「中国WTO加入後の鉄道運送業が直面する機会、挑戦と対策」公布についての通知により、中国のWTO加盟後の市場開放についての方針が示され、鉄道貨物のフォワーダー事業に関する外資の参入規制は制度上なくなった。

しかし実態としては、鉄道貨物のフォワーディング事業は鉄道部系列の代理店が独占しており、当該代理店と関係が薄い事業者にはスペースの提供も行われにくい状況があったことから²⁹、鉄道は利用しづらいと感じている日系物流事業者も存在する。ただし、2.14にて詳述する鉄道サービス改善の流れの中で、2012年8月よりWEBサイトを通じた鉄道貨物運送スペース提供サービスが開始されている³⁰。

2.8 安全規制（過積載、運行管理等）について

中国において、過積載は従来より禁止されてきたが、中国系物流事業者の中では、万が一取り締まられても罰金を払えば良いというスタンスの者も多く、過積載や違法な車両改造が横行していると認識されている³¹。日系物流事業者からは、コンプライアンスを重視し、過積載を行わない自社と中国系物流事業者との間で公正な価格競争ができていないとの懸念が表明されている。

中国政府は、過積載を厳しく取り締まる姿勢を示しており、2011年3月に「道路安全保護条例」（国务院第593号）が公布され、同年7月に施行された。同法令は、道路設備の保全、道路通行の規範化による安全性強化、道路に関する公共サービスレベルの改善等を目的としたものであり、過積載に対しても悪質な運転者の事業への従事の停止や悪質な事業者に対する事業許可の取消しなどを含む厳しい罰則規定が設けられている。

しかし、同法令による過積載減少の実質的効果については、中国現地でも評価が分かれている。中国現地ヒアリングにおいては、ある有識者は取締が徹底されているとし、山西省における石炭輸送の過積載の減少を効果として挙げている一方で、別の有識者は、同法令の取締強化の効果はゼロに近いと主張していた。後者によれば、過積載の取締を強化すると多くの中国系物流事業者が倒産の危機に瀕するため、政府が取締を本気で強化することは考えられないとのことであり、実際に中国において同法令に対する関心は薄く、地方によっては解釈も示されていないとのことである。

定で、香港系事業者に対する中国市場参入の規制緩和等が内容となっている。2003年6月29日に調印され、2004年1月1日より施行されている。

²⁸ 中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法及び同法補充規則に規定。

²⁹ 日系物流事業者ヒアリング及び中国現地ヒアリングにより聴取。

³⁰ http://www.12306.cn/mormhweb/hyfw/ywblle/201208/t20120819_2521.html

³¹ 日系物流事業者ヒアリング及び中国現地ヒアリングにより聴取。

2.9 税関特殊監督管理区域について

中国には多種多様な税関特殊監督管理区域が存在する。税関特殊監督管理区域とは、税関が出入りする貨物の監督・管理を行う特別な区域で、保税物流や保税加工が可能となる区域である。その機能等により複数の種類が存在し、主なものとしては、保税区（12 箇所）、輸出加工区（60 箇所）、保税物流園區（5 箇所）、保税港区（14 箇所）、総合保税区（28 箇所）がある³²（それぞれの税関特殊監督管理区域の根拠法及び所管官庁は表 6 のとおり。）。

1990 年代当初に保税物流、保税加工の両機能を有する保税区が初めて設立されると、その後、2000 年代の始めに保税加工に特化した区域として輸出加工区が、また、保税物流について特化した区域として保税物流園區が登場した。これらの区域は保税区では必要であった輸出入割当の許可証を不要にするなどの機能拡充が行われている。さらに、2000 年代中頃には、輸出加工区及び保税物流園區の保税加工の機能と保税物流の機能を統合させた保税港区、総合保税区が初めて設立された（保税港区は、港湾エリアの出境手続きと保税エリアの入境手続きを連動して行える区港連動の区域であり、総合保税区は非区港連動区域である。）³³。

表 6 税関特殊監督管理区域の法制度

| 対象 | 法規定 | 所管 |
|-------------------|--|------|
| 保税制度全体 | 「税関法」、「対外貿易法」等 | 国務院 |
| 主な 5 つの税関特殊監督管理区域 | | |
| 保税区 | 「保税区税関監督管理弁法」 | 税関総署 |
| 輸出加工区 | 「税関・輸出加工区に対する監督管理暫定弁法」、 「税関・加工貿易貨物に対する監督管理暫定弁法」 | 税関総署 |
| | 「輸出加工区加工貿易管理暫定弁法」 | 商務部 |
| 保税物流園區 | 「税関・保税物流園區に対する管理弁法」 | 税関総署 |
| 保税港区 | 「税関・保税港区管理暫定弁法」 | 税関総署 |
| 総合保税区 | 「北京天竺綜合保税区管理弁法」など個別規定 | 地方政府 |

これらの複数種類の税関特殊監督管理区域は実態先行で設立され、その後各法律が後付けで制定されてきたものであり、それぞれの目的や機能についての整合性が取られている訳ではない。また、法律制定後も実施細則が出さないなど、法制度上の空白が存在したため、多くの地方性法規が次々に出され、同一の税関特殊監督管理区域について税関ごとに運用が違ふといったケースも生じている。結果として中国の保税制度は非常に理解が困難なものとなってしまっている³⁴。

こうした問題は中国でも意識されており、各税関特殊監督管理区域を最新の総合

³² 箇所数は、2012 年 11 月時点（三菱東京 UFJ 銀行（中国）有限公司の資料より）

<http://www.bk.mufg.jp/report/chi200403/312111401.pdf>

³³ 上記三菱東京 UFJ 銀行（中国）有限公司の資料及び朱永浩「中国における税関特殊監督管理区域の現状と特徴」（下記 URL）より整理。

<http://www.erina.or.jp/jp/Koryu/seminar/pdf/201111092-6.pdf#search='%E7%A8%8E%E9%96%A2%E7%9B%A3%E7%9D%A3%E5%8C%BA%E5%9F%9F+%E4%B8%AD%E5%9B%BD'>

³⁴ 陳瑞雪「わが国の保税港区の法律制度の構築と改善を論じる」（「商品と品質・理論研究」2012 年第 5 期）<http://www.qikan.com.cn/Article/spzy/spzy201205/spzy201205185.html>

的機能を有した総合保税区へ格上げ、統合することについて関心が向けられ始めている。「国務院・税関特殊監督管理区域の科学的発展促進に関する指導意見」(国発〔2012〕58号)が2012年11月に発出され、今後、各種保税区域を、徐々に「総合保税区」に統一していくことが決定されている。

2.10 通関手続について

中国における通関手続については、複雑で提出書類も多く、中国語で記載しないと拒否されることもあるといった問題が指摘されている。

中国税関総署は通関のペーパーレス化(オンライン化)を進めており、2012年には申告から審査までの通関時の全プロセスをペーパーレス化する通関手続の試験運用が開始³⁵されている。また、2015年には通関手続のペーパーレス化を全面実施する見通しであることが発表されている³⁶。一方、現在はペーパーレス化への移行段階であり、オンライン申請した書類について同時に紙媒体で提出することが求められ、それを従来通りの方法で確認しているため、オンライン化のメリットが享受できていないとの指摘もある。

2.11 発票について

中国においては、物流事業を含めた全ての事業を営むにあたって税務局が発行する「発票」を用いて収入及び支出を管理することが必要となる³⁷。「発票」制度は税務当局が脱税防止等の観点から、事業者の資金の流れ全てを管理する目的で行っているものであるが、同時に「請求書」、「領収書」の役割を果たすものであり、税務当局に管理されているため、

- ・月に発行できる発票総額に制限があり、発票金額と会計上の売上額を一致させることにも苦慮する。
- ・発票には通し番号が付けられ、紛失しても再発行はされない。また発票は事業ごとに細かく種類が分かれており、その使い分けに苦慮する。

という点で事業遂行上柔軟性に欠ける面がある。

2.12 営業税から増値税への変更について

中国では課税方式をこれまでの営業税から増値税に切り替える税制改革が行われている。上海を最初の試験都市とし、同市では2012年1月1日から導入されている。その後、北京市では2012年9月1日から、江蘇省、安徽省では2012年10月1日から、福建省、広東省では2012年11月1日から、天津市、浙江省、湖北省では2012年12月1日から導入が行われた。早ければ2015年にも全国で導入される予定である³⁸。

増値税への移行は、売上に対する課税方式から付加価値に対する課税方式への変更を意味しており、具体的な営業税と増値税の違いは以下の表7の通りである。

³⁵ 税関総署公告2012年第38号に規定。

³⁶ 中国税関総署HP <http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab7973/info382591.htm>

³⁷ 発票管理弁法、同法実施細則に規定。

³⁸ 中国会計視野「2012 营改增專題」：<http://www.esnai.com/focus/yinggaizeng/>

表 7 営業税と増値税の違い³⁹

| | 営業税 | 増値税 |
|-----------------|-----|------------------------------------|
| 交通運輸業 に対する税率 | 3% | 11% |
| サービス業 に対する税率 | 5% | 6% (現代的サービス業 ⁴⁰ と規定) |
| 課税対象 | 売上 | 売上とコストの差額(付加価値) |
| 内税・外税の別 | 内税 | 外税 |

営業税から増値税への移行に伴い、

- ・増値税の「コスト」に人件費が含まれない。
- ・実際にかかった「コスト」の金額を証明するには、支払先から増値税発票を取得する必要があるが、仕入れ先に当該発票が準備されていないなどの理由により、取得できない。
- ・内税から外税への変更となったが、荷主からは外税分が値上げのように理解され、荷主に負担してもらえないことがある。

といった事業者の負担増が生じている⁴¹。

なお、中国政府は、この税制改革により、中国系物流事業者を、実運送を行うだけでなく、倉庫業等の物流補助サービス業も行う総合物流事業者として発展させることを想定していた。それに伴い、中国系物流事業者の資産の保有も増えることを想定していた。しかし、実際にはそのような事業発展を行える中国系物流事業者は少なく、負担増を理由に、運送車両等の資産を売却し、事業から撤退する中国物流事業者が相次いでいる。そのため、2015年までに全国で導入できるかは不透明であるとの意見が見られた^{42,43}。

2.13 鉄道インフラ・サービスの改善について

日系製造事業者等の内陸進出に伴い、日系物流事業者も内陸への運送を手掛けることが増えていることから、日系物流事業者の間では長距離輸送に適した貨物鉄道輸送への期待が高まっている。しかしながら、

³⁹ JETRO の中国の税制に関する資料等から整理：http://www.jetro.go.jp/world/asia/cn/invest_04/
http://www.jetro.go.jp/jfile/country/cn/invest_04/pdfs/203b07305d306e4ed67a0e523608-12.pdf

⁴⁰ 現代的サービス業には「物流補助サービス」が含まれる。具体的には、航空サービス、港湾埠頭サービス、貨物運送代理サービス、通関代理サービス、倉庫サービスと積卸運搬サービス等である。

⁴¹ 「中国企業報」（金融界 2012年4月17日）等を参照に記述。
<http://finance.jrj.com.cn/2012/04/17141012778833.shtml>

⁴² 中国現地ヒアリングにより聴取。

⁴³ 「交通運輸業と一部現代的サービス業における営業税に代え、増値税への徴収変更施行にかかる税収政策の全国展開に関する通達」（財税 37号）により、2013年8月から海上運賃や航空貨物運賃等に対して増値税が課税されていたが、同通達は2014年1月1日より廃止となっている。（日本海事新聞 第19647号（2013年12月18日）第一面）

- ・ターミナルでの荷扱いが雑である。
- ・定時運行性が悪く、貨物のトレーシングも難しいといった状況であり、利用しづらい。
- ・鉄道貨物運送は、軍事物資や食糧が優先され、民間や外資の荷物は後回しになること、春節の時期などは車両が不足することなどから、鉄道貨物運送のスペースを定常的に確保することが困難である。

といった問題があることがヒアリングにより示されている。

一方で、中国政府も鉄道のインフラ整備やサービスの向上に問題意識を持ち、重点的に取り組む姿勢を打ち出している。

2011年から2015年までの5年間の鉄道貨物運送に関する基本計画である「鉄道第十二次五ヵ年計画」が、2011年11月、鉄道部により制定された。本計画においては、鉄道物流インフラ建設の促進、鉄道物流センター運営管理の改善、複合運送体系の構築の推進、鉄道物流設備の改善、鉄道物流に係る情報化の促進等が挙げられている。

また、鉄道サービスに関する具体的な改善の動きも始まっている。定時性等の問題点が指摘される鉄道貨物運送サービスであるが、「百列」の貨物運送列車と「千列」の大型貨物直通列車を用いて、鉄道運送サービスの向上を目指すという「百千戦略」が打ち出されている。「百列」の貨物運送列車は、高付加価値貨物の運送を目的とし、定時運行にて運送距離が比較的長く設定された都市間定期便列車である。「千列」の大型貨物直通列車は、石炭、石油、コークス、金属鉱石、食料等の大型貨物の運送を目的とし、出発駅と到着駅が固定され、貨物資源が安定していることなどが求められる⁴⁴。

この百千戦略に基づいて、外資系物流事業者であっても、列車をチャーターし、場所と到着時間を鉄道部と相談しながら決められるようになり、他の物流事業者と提携して鉄道貨物運送のスペースを分け合って運行させることも可能となったとのことである⁴⁵。

このほか、以下の表8のような新しいサービスが導入されている。

表8 新しい鉄道サービスの例⁴⁶

| | |
|--------|--|
| 五定列車 | 鉄道部でチャーターした専用列車を利用する輸送方式である。定発着点・定時・定ルート・定車番・定価格を特徴としている。 |
| 行包快運列車 | 旅客列車に貨物車両を連結することにより、旅客列車のような定刻で発着する運営による、快速・安全・便利・上質な運送を特徴としている。 |
| 行郵列車 | 時速160kmに達する中国最速の鉄道貨物運送列車であり、主に高付加価値製品の直送特急運送に利用される。 |
| コンテナ列車 | WEBでコンテナの運行状況のトレーシングが可能な運送サービスが提供されている。ドアトゥードア（ドアから駅、駅から駅、駅からドア）での各種サービスが提供可能となっている。 |

⁴⁴ <http://www.smyxjt.com/portal.php?mod=view&aid=590>

⁴⁵ 中国現地ヒアリングにより聴取。

⁴⁶ 中国国内の民間物流業者HPなどより整理。

2.14 外国人の社会保険加入について

社会保険については「社会保険法」及び「中国国内で就業する外国人の社会保険加入に関する暫定弁法」が 2011 年から施行され、中国国内で就業する外国人についても社会保険料の納付が義務付けられることとなった。しかし、各地で社会保険の実務は異なり、現状として統一的な運用は行われていない⁴⁷。また、日系物流事業者にとっては、中国で社会保険料を納付する場合、派遣している日本人について、日本でも社会保険に加入しているため、二重負担となっている。

外国に派遣される日本人についての社会保険の二重加入の問題は中国への派遣に限らず、他国への派遣についても生じうる問題である。しかしながら、こうした問題を解消するため、適用調整(相手国への派遣の期間が 5 年を超えない見込みの場合には、自国の法令のみを適用し、5 年を超える見込みの場合には、相手国の法令のみを適用する。)、保険期間の通算(年金受給資格取得に必要な期間について、両国間の年金制度への加入期間を通算することができる。)を主な内容とした二国間社会保障協定が締結される場合があり、平成 24 年 3 月までに日本と 14 ヶ国との間で社会保障協定が締結・発効しているが、中国との間では協定の締結に向けた交渉段階にあり、まだ締結されていない状況である⁴⁸。

⁴⁷ 中国の社会保険の概要とその最新動向 (JETRO 2012 年 5 月)

http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07000964/cn_social_insurance_text.pdf

⁴⁸ 厚生労働省の HP : <http://www.mhlw.go.jp/topics/bukyoku/nenkin/nenkin/shakaihoshou.html>

第3章 問題点の解決に向けた方策及び求められる今後の改善の方向性

の検討

3.1 第2章で取り上げた問題点の整理

第2章で取り上げた問題点の解決策を検討するに当たり、表9のように問題点を整理した。一般的に日系物流事業者に特に生じる問題よりも、広く中国系物流事業者にも影響する問題の方が解決することは困難であると考えられることから、「明確な外資規制」、「実態上中国系よりも日系物流事業者にとって不利益が生じている可能性のある問題」、「中国系物流事業者にも生じうる問題」、「その他」という形で整理を行ったものである。

表9の分類ごとに以下3.2～3.5で解決に向けた方策及び求められる今後の改善の方向性を検討していくこととする。

表9 第2章で取り上げた問題点の整理

| 明確な外資規制 | 実態上中国系よりも日系物流事業者にとって不利益が生じている可能性のある問題 | 中国系物流事業者にも共通して生じうる問題 | その他 |
|--------------|---|---|-----------------|
| 2.6 航空フォワーダー | 2.1 地方政府毎に異なる運用・解釈 2.2 法人設立・支店開設 2.4 消費者物流・宅配事業 2.5 外航海運フォワーダーの保証金制度 2.7 鉄道フォワーダー 2.8 安全規制 | 2.3 税関特殊監督管理区域内の法人設立・支店開設 2.9 税関特殊監督管理区域 2.10 通関手続 2.11 発票 2.12 営業税から増値税への変更 2.13 鉄道インフラ | 2.14 外国人の社会保険加入 |

3.2 明確な外資規制

2.2において記述したとおり、中国においては2001年のWTO加盟以降、外資系物流事業者の進出に対する規制緩和が進められ、日系物流事業者にとってボトルネックとなるような外資規制は概ね解消している。

しかし、「2.6 航空フォワーダー」において記述したとおり、航空運送事業者に直接取り次ぐ航空フォワーダー事業については依然として外資に対する参入規制が残っている。CEPAを利用し、香港に法人を設立することで独資による参入する手段もあるとはいえ、事業の自由度が阻害されている状況である。

日本においては、事業の登録又は許可を受けることで独資の外資企業であっても国際航空貨物のフォワーダー事業を行うことが可能であり⁴⁹、日中間において規制の程

⁴⁹ 貨物利用運送事業法（平成元年法律第82号）に規定。

度が異なっていることから、中国の規制緩和が望まれる問題である。

3.3 実態上中国系よりも日系物流事業者にとって不利益が生じている可能性のある問題

(1) 慣習や不透明・不適切な運用に起因するもの

「2.1 地方政府毎に異なる運用・解釈」、「2.2 法人設立・支店開設」、「2.4 消費者物流・宅配事業」、「2.7 鉄道フォワーダー」、「2.8 安全規制」において記述した問題は、制度の運用が不透明、不適切なことに起因する問題である。中国国内の制度の透明性向上は、日中間の物流の効率化やビジネス活性化に資するものであり、中国国内において、地方政府における中央政府の発出した法令等の趣旨を踏まえた適切な運用、コンプライアンスの遵守が中国のスタンダードになることが期待される。

ただし、これらの問題には中国の文化的な要素も関係していることから、改善には時間を要することも考えられる。そのため、日系物流事業者としては、当面の対策を講じられるものについては、こうした中国の事業環境を前提とした対策を講じることも必要であると考えられる。

まず1点目は中国系物流事業者との提携である。例えば、「2.4 消費者物流、宅配事業」でとりあげた都市内流入規制への対応としては、すでに都市内への進入許可を得ている良質な中国系物流事業者とのパートナーシップを構築することで対応している日系物流事業者もいる。また、「2.7 鉄道フォワーダー」については、昨今、鉄道貨物運送スペースの確保についてWEBでの確保が可能となるなどの改善が見られるが、WEBの活用が可能となる以前から、パートナーである中国系物流事業者が確保した鉄道スペースをチャーターすることで鉄道を利用している日系物流事業者もいたことがわかっている。今後も百千戦略に基づいた列車のチャーターにおいて、場合によっては中国系物流事業者と提携しながらスペースを埋めていくことも必要となると思われることから、中国系物流事業者と良好な関係を築き、提携を行っていくことは中国で物流事業を行うにあたり1つの有効な手段となってくると思われる。なお、ヒアリングによると、どの中国系物流事業者とパートナーとなるかは事業の成否を決める問題であり、個々の中国系物流事業者の特徴に関する情報収集も十分に行った上で、複数の事業者を提携先の検討俎上に乗せ、十分にパートナーを吟味して良好な事業提携関係を構築していくことが重要であるとのことであった。昨今は外資独資での事業参加が可能な分野も増えてきているが、こうした背景から戦略的に中国系資本との合弁形態を選択している日系物流事業者もいることがわかっている。

さらに、中国系物流事業者と提携し、良好な関係を築いていくためには、長期的に人脈の構築を目指すことも重要ではないかと考えられる。ヒアリングによると、長期的視野に立ち、大手中国系物流事業者等との人事交流などを通じて、人脈の構築を行っている事業者もあり、参考になると思われる。

2点目として、中国系物流事業者との差別化が挙げられる。例えば、「2.8 安全規制」の問題に関し、サービスの品質の点で、過積載を行っている中国系物流事業者よりも日系物流事業者が優れていることをアピールしていくことも重要であると考えられる。

(2)その他

「2.5 外航海運フォワーダーの保証金制度」については、中国系物流事業者にも適用される制度ではあるが、保証金の額が法人設立の際に 80 万元（1 元=16.7 円換算で約 1340 万円）と高額であり、日頃海運運賃の立替を行っている日系物流事業者にとっては保証金を納付することは大きな負担となっている。また、その負担軽減策として導入された保証金責任保険制度が日系物流事業者には活用しづらいものとなっている。

なお、日本においても荷主の保護の観点から、外航海運フォワーダーの事業開始に当たっては、最低限必要な財産的基礎を有することが求めており⁵⁰、基礎資産額（貸借対照表又は財産に関する調書に計上された資産（創業費その他の繰延資産及び営業権を除く）の総額から当該基礎資産表に計上された負債の総額に相当する金額を控除した額）が 300 万円以上である必要があるが⁵¹、中国の規制よりもハードルは低い。この日中間の制度の差の原因をより分析した上で、必要に応じて、中国の制度の改善を求めていくことも必要となると思われる。

3.4 中国系物流事業者にも共通して生じうる問題

(1)規制の内容に理解を示せるもの、改善の方向性が打ち出されているもの

「2.3 税関特殊監督管理区域内の法人設立・支店開設」については保税のメリットを受けている以上仕方のない面であると複数の日系物流事業者が一定の理解を示していた。

「2.9 税関特殊監督管理区域」については、総合保税区へ統一していく方針が中国政府より打ち出されており、実践されることが期待される。「2.10 通関手続」についても中国政府よりペーパーレス化の方針が打ち出されており、こちらも実践が進むことが期待される。また、「2.13 鉄道インフラ」についても鉄道のインフラ整備やサービスの向上について重点的に取り組む姿勢が打ち出されていることから、円滑に進捗することが望まれる。

(2)その他

「2.11 発票」、「2.12 営業税から増値税への変更」については、物流分野に限らない中国の一般的な国内政策であり一概に改善の方向性を求めることは難しいが、運用の不統一などは生じないことが求められる。また、「2.15 営業税から増値税への変更」については、未だ全国で実施されておらず、中国国内での反対も強いことから、その動向を注意深く見守る必要があると思われ、そのための正確かつ適切なタイミングでの情報開示が求められる。

3.5 その他

「2.14 外国人の社会保険加入」については、現在日中両国政府間で二国間社会保障協定の締結に向けて協議中であり、動向が注目されるが、一方で、中国国内の制度運用が統一的でないといった状況は好ましくなく、この問題についても中央政府の発出

⁵⁰ 貨物利用運送事業法に規定。

⁵¹ 国土交通省の HP :

http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_fr3_000021.html

した法令等の趣旨の適切な運用が期待される。日系物流事業者の中には、遡及適用に備えて引当金を確保している者もあり、場合によってはそういった対応も必要になってくると思われる。

3.6 まとめ

外資系物流事業者の進出に対する規制緩和が進められたことにより、多くの制度上の内外格差は解消されているが、明確な内外格差として制度上残存している問題点として、航空フォワーダーの参入規制がある。また、中国系物流事業者にも適用されるものであるが、日系物流事業者の不利となっていると思われる問題として外航海運フォワーダーの保証金制度がある。この2つの問題点は日本の制度と比較しても、中国の方の規制が強い、又は、事業者に負担をかけている制度であり、必要に応じて、中国に対して制度の改善を求めていくことも必要となると思われる。

他の多くの問題は、制度の運用が不透明、不適切なことに起因する問題である。これらについては改善されることが望ましいことは言うまでもないが、改善されるまでの対応策として、中国系物流事業者等との提携(長期的に人脈を構築することを含む。)又は中国系物流事業者との差別化などの工夫によって対策を講じていくことも必要であると考えられる。

また、改善の見通しが示されている問題も多い。これらが円滑に進捗することが期待される。

おわりに

本調査研究により、依然として日系物流事業者にとって進出・事業拡大の余地がある中国物流市場において、既に中国進出を果たしている日系物流事業者が事業を行うに当たり困難に直面した又は直面している問題点を整理することができた。

整理された問題点の中からは、制度的改善を要求しうるものや、運用改善がなされるまでの間、日系物流事業者として工夫していくべきものが抽出された。本調査研究が、国の物流政策部門の政策立案の一助となるとともに、中国へ進出している、又は進出を試みている日系物流事業者にとって有益な情報提供となれば幸甚である。

謝辞

本調査研究の実施に関し、日系物流事業者及び中国の有識者にはヒアリング調査を通じて多大なご協力を頂いた。

本調査研究を進める上でのアドバイザーとして、陳麗梅氏（株式会社日通総合研究所 ロジスティクスコンサルティング部 主任コンサルタント）、には約 1 年に渡りお力添え頂き、有益なご助言を頂いた。

また、根本敏則氏（一橋大学大学院商学研究科教授）、にも多くの有益なご助言を頂いた。

ここに、本調査研究にご協力いただいた皆様方に厚く感謝の意を表したい。

参考文献一覧

- 1) 中国物流発展報告 2011-2012 (中国物流与採購連合会、中国物流学会 2012.5)
- 2) 物流法規と実務 (文寧、鄒勇、李艶 2012.2)
- 3) 物流法律法規 (劉小雲 2012.2)
- 4) 物流法律法規基礎 (方仲民、趙繼新 2012.1)
- 5) 物流法律法規概論と案例 (張冬雲 2011.1)
- 6) 外国企業の会社設立手続き・必要書類 - 中国 (JETRO)
- 7) BTMU (China) 実務・制度ニュースレター【国務院、税関特別監督管理区域の整理統合方針を明確化】(三菱東京 UFJ 銀行 (中国) 有限公司 2012.11.12)
- 8) 中国における税関特殊監督管理区域の現状と特徴 (朱永浩)
- 9) 商品と品質・理論研究【わが国の保税港区の法律制度の構築と改善を論じる】(陳瑞雪 2012)
- 10) 2012 営改増專題 (中国会計視野)
- 11) 中国企業報 (金融界 2012.4.17)
- 12) 中国の社会保険の概要とその最新動向 (JETRO 2012.5)

資料編

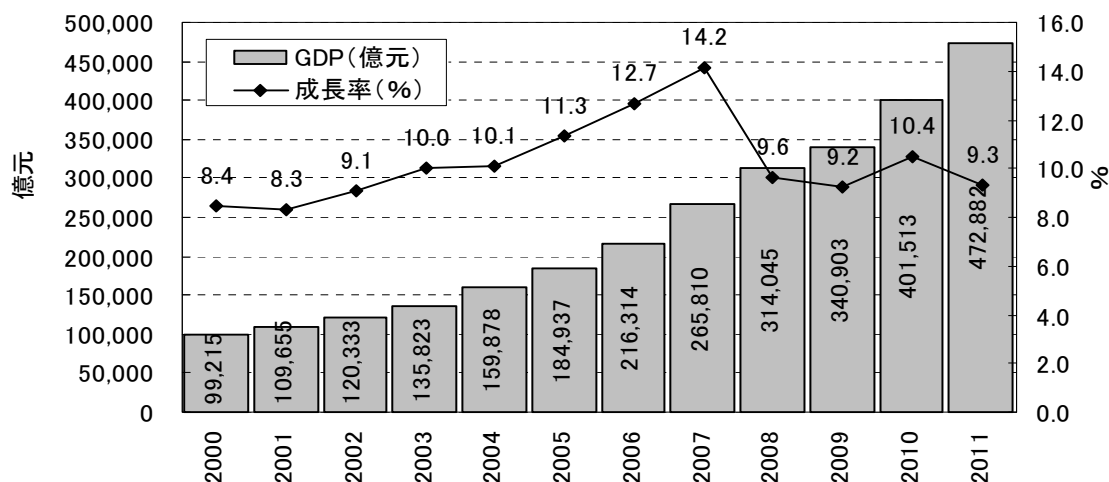
第1章 中国物流に関する基礎データ

1.1 物流産業全般

(1) マクロ経済規模

① GDP 及び成長率推移

2011年の中国のGDPは47兆2,882億元、GDP成長率は+9.3%となっている。成長率は2000年以降、8%を下回っておらず、2005年比で2.6倍に、2000年比で4.8倍に拡大している。

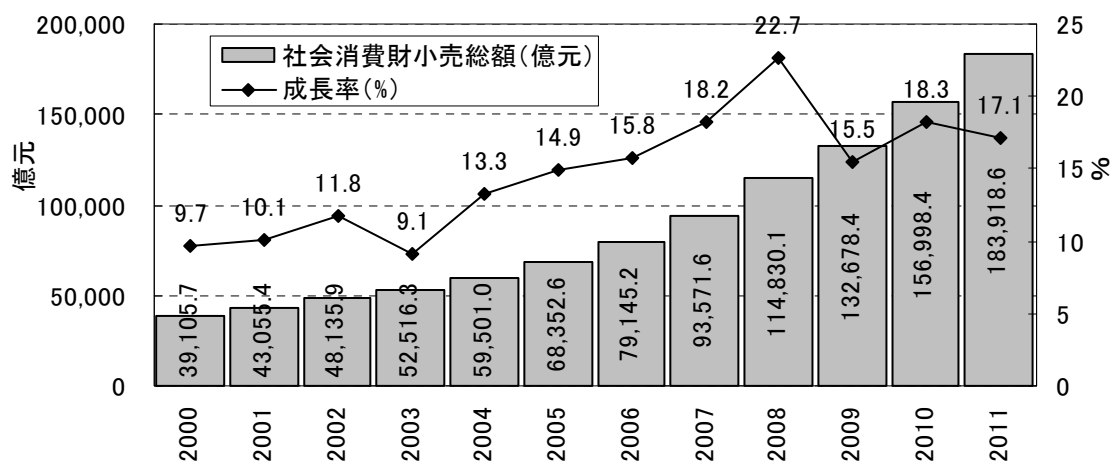


図表 1.1-1 中国のGDP及び成長率推移（2000年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

② 社会消費財小売総額推移

2011年の中国の社会消費財小売総額は18兆3,918.6億元、成長率は+17.1%となっている。2005年以降、成長率は+15%前後以上となっている。

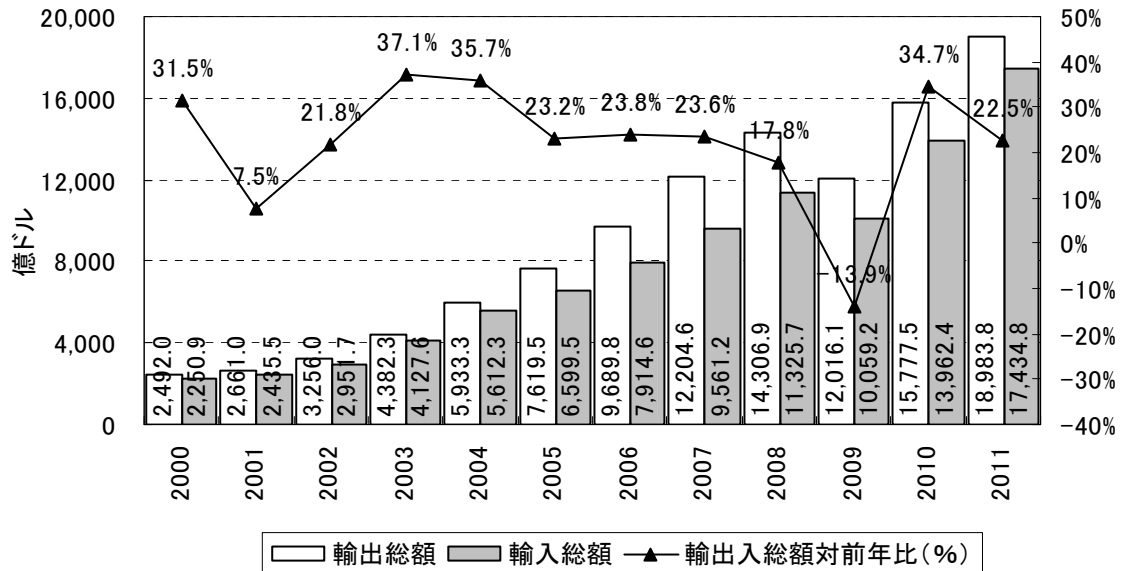


図表 1.1-2 社会消費財小売総額推移（2000年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

③ 輸出入総額推移

2011年の中国の輸出総額は1兆8,983.8億ドル、輸入総額は1兆7,434.8億ドルとなっており、対前年比でそれぞれ、20.3%、24.9%増加している。輸出入総額は3兆6,418.6億ドルで、対前年比22.5%増となっている。輸出入総額は2008年のリーマンショックを反映した2009年に対前年比で-13.9%と大きく落ち込んだものの、2000年以降のそれ以外の年は毎年ほぼ+20%を上回っている。



図表 1.1-3 輸出総額、輸入総額推移 (2000年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

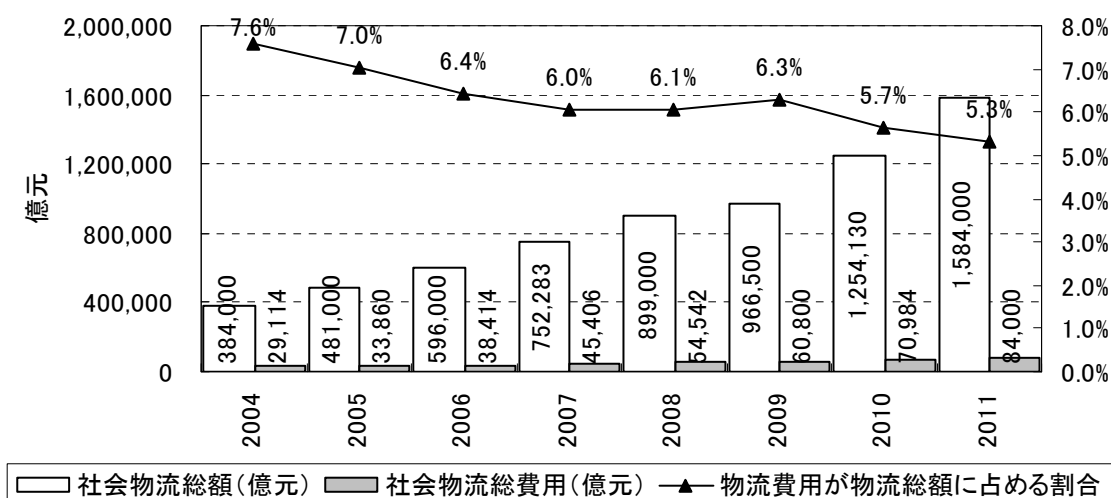
(2) 物流産業の規模

① 社会物流総額、社会物流総費用推移

次のグラフは、物流における貨物の価値の総額である社会物流総額（日本で言う企業活動コスト）と、物流にかけた費用の総額である社会物流総費用（物流コスト）を示している。社会物流総費用が、物流における市場規模である。

2011年、社会物流総額は前年より26.3%増加し、158兆4,000億円となっている。また、社会物流総費用は、前年より18.3%増加し、8兆4,000億円となっている。2004年以降、いずれもGDP成長率を超える速度で拡大を続けており、この7年間の年平均成長率は社会物流総額が+22.6%、社会物流費用が+16.4%となっている。

そして、物流費用が物流総額に占める割合は、年々低下傾向にあり、2004年の7.6%から2007年は6.0%に、そして2011年は5.3%にまで縮小している。



図表 1.1-4 社会物流総額、社会物流費用推移（2004年～2011年）

出典：「全国物流運行情況通報」から整理。

②社会物流総額の内訳

社会物流総額の内訳としては、その大部分が工業品であり、工業品物流総額が全体の90.2%を占めている。次に輸入貨物物流総額が全体の7.0%、農産品物流総額が1.6%となっている。再生資源物流総額と企業・住民物品物流総額は合計しても1%未満でしかないが成長率は大きい。

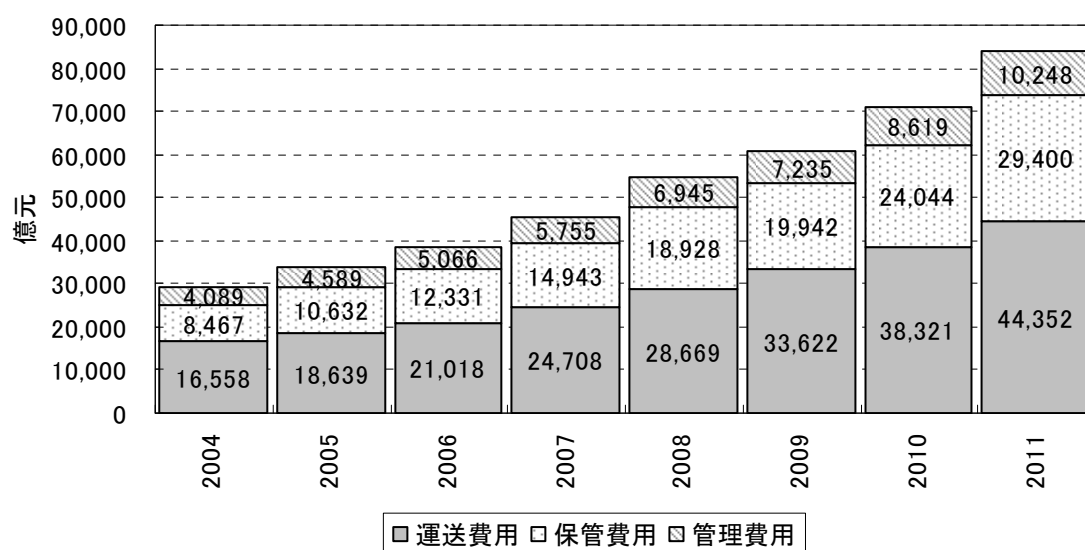
| 項目 | 前年同期比成長率 (%) | 物流総額に占める割合 (%) |
|-------------|--------------|----------------|
| 農産品物流総額 | 4.5 | 1.6 |
| 工業品物流総額 | 13.1 | 90.2 |
| 輸入貨物物流総額 | 4.3 | 7.0 |
| 再生資源物流総額 | 20.4 | 0.4 |
| 企業・住民物品物流総額 | 18.3 | 0.1 |

図表 1.1-5 2011年社会物流総額の内訳

出典：中国物流与采购联合会資料

③社会物流総費用の内訳

社会物流総費用の内訳は次のグラフのとおりである。2011年、運送費用が4兆4,352億元、保管費用が2兆9,400億元、管理費用が1兆278億元となっている。対前年比では、それぞれ、+15.7%、+22.3%、+18.9%となっており、いずれの費用も毎年大きく伸びている。

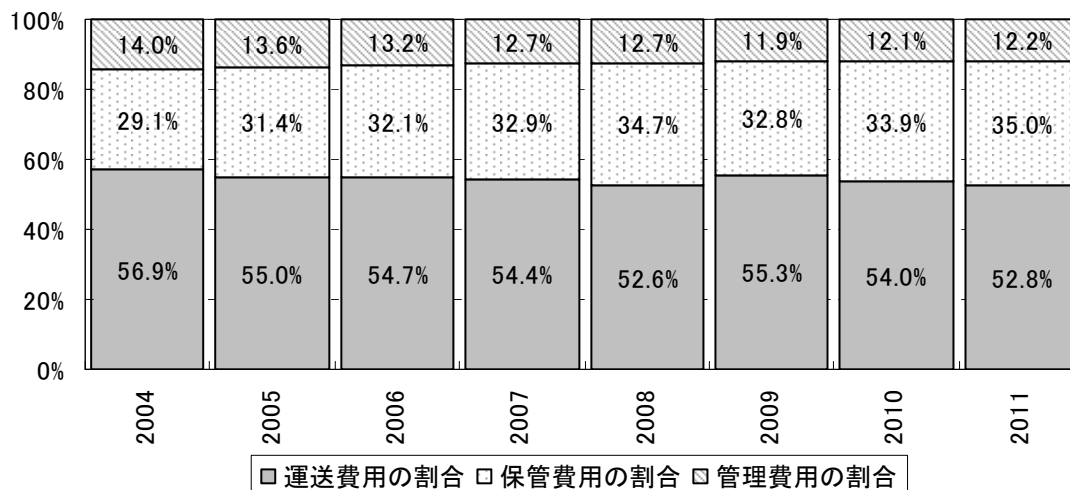


図表 1.1-6 社会物流総費用の内訳推移 (2004~2011年)

出典：「全国物流運行情況通報」から整理。

④社会物流総費用構成比推移

次のグラフは、運送費用、保管費用、管理費用が社会物流総費用に占める割合の推移を示している。これによると、運送費用が明らかに低下傾向となっており、2004年の56.9%から2011年は52.8%まで縮小している。また保管費用は明らかに増加傾向にあり、2004年の29.1%から2011年は35.0%にまで拡大している。管理費用はやや低下傾向で、2004年の14.0%から2011年は12.2%となっている。



図表 1.1-7 社会物流総費用の構成比推移 (2004~2011年)

出典)「全国物流運行情況通報」から整理。

⑤社会物流総費用の対GDP比率

2011年のGDPに対する社会物流総費用の割合は17.8%を占め、うち運送費用が9.3%、保管費用が6.1%、管理費用が2.1%を占めている。対GDP比率は、保管費用を除き、いずれも低下傾向にある。

| 年 | 社会物流総費用 (兆円) | 運送費用とGDP比率 (%) | 保管費用とGDP比率 (%) | 管理費用とGDP比率 (%) | 総費用とGDP比率 (%) |
|------|--------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| 2007 | 4.8 | 10 | 5.8 | 2.3 | 18.2 |
| 2008 | 5.7 | 10 | 5.9 | 2.1 | 18.1 |
| 2009 | 6.1 | 9.9 | 5.9 | 2.1 | 18.1 |
| 2010 | 7.1 | 9.6 | 6.0 | 2.1 | 17.8 |
| 2011 | 8.4 | 9.3 | 6.1 | 2.1 | 17.8 |

図表 1.1-8 社会物流総費用の対GDP比率 (2007-2011年)

出典：中国物流与采购联合会資料

1.2 貨物輸送量、路線距離、平均運送距離の状況

(1) 貨物輸送量の状況

① 輸送モード別貨物輸送量

2011年の各種輸送モードの貨物輸送量は、369.6億トンとなっている。

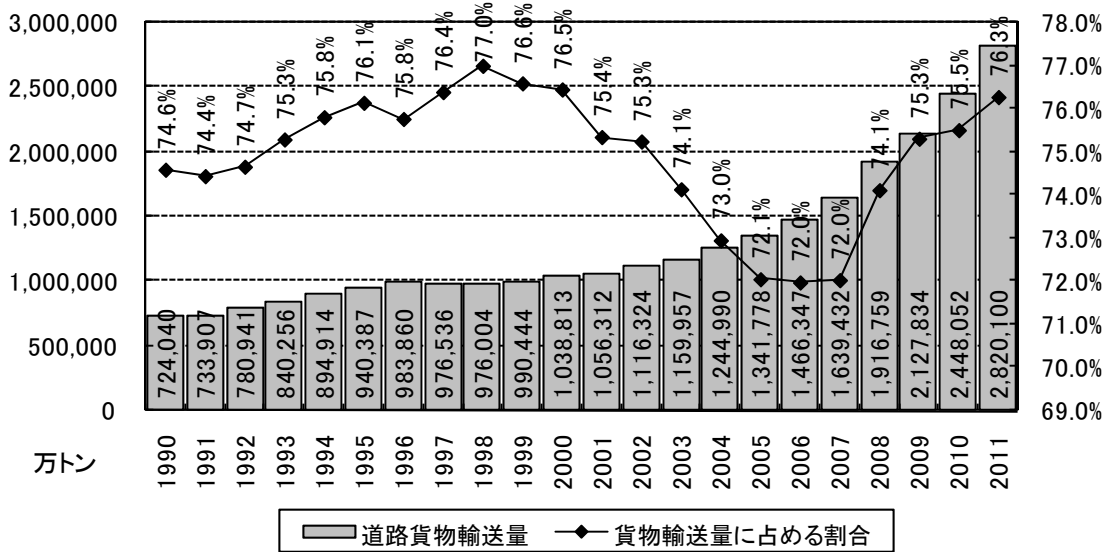
| 指標 | 単位 | 輸送量 | 割合 (%) | 対前年比成長率 (%) |
|--------|-----|-------|--------|-------------|
| 貨物総輸送量 | 億トン | 369.6 | | |
| 道路 | 億トン | 282.0 | 76.3 | 15.2 |
| 鉄道 | 億トン | 39.3 | 10.6 | 8 |
| 水上 | 億トン | 42.6 | 11.5 | 12.4 |
| 航空 | 万トン | 557 | 0.02 | -1.1 |

図表 1.2-1 2011年各種輸送モードの貨物輸送量

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」より作成

② 道路貨物輸送量推移

2011年の道路貨物輸送量は2,820,100万トンで、前年比15.2%増となっている。また全貨物輸送量に占める割合は、1990年からおよそ75%前後となっており、2011年は76.3%となっている。

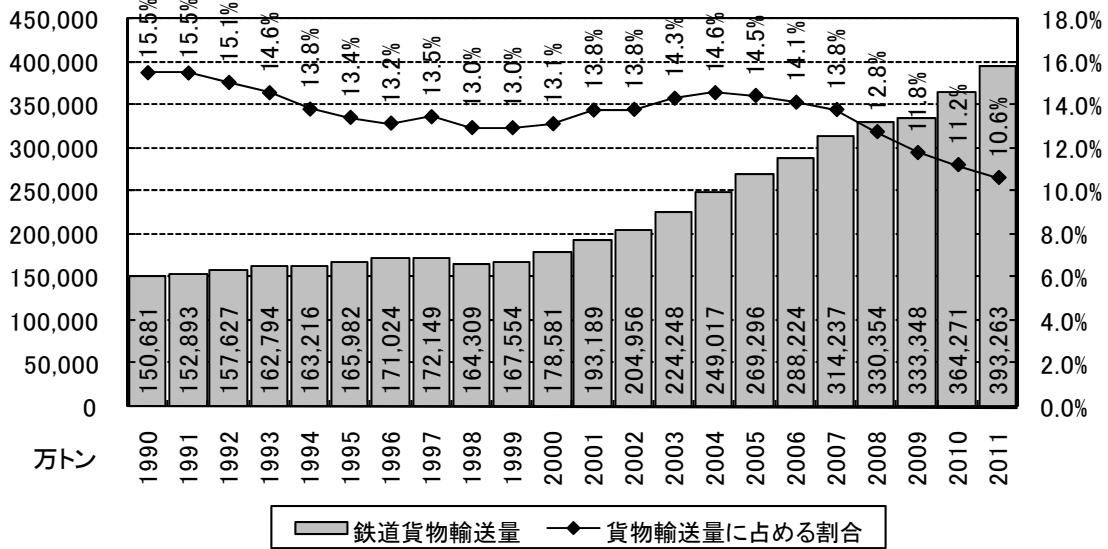


図表 1.2-2 道路貨物輸送量推移 (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

③鉄道貨物輸送量推移

2011年の鉄道の貨物輸送量は、前年より8.0%増加し393,263万トンとなっている。伸び率は他の輸送モードに比べるとやや緩やかになっており、全貨物輸送量に占める割合も低下傾向にある。貨物輸送量に占める割合は、1990年の15.5%から2011年は10.6%まで縮小している。

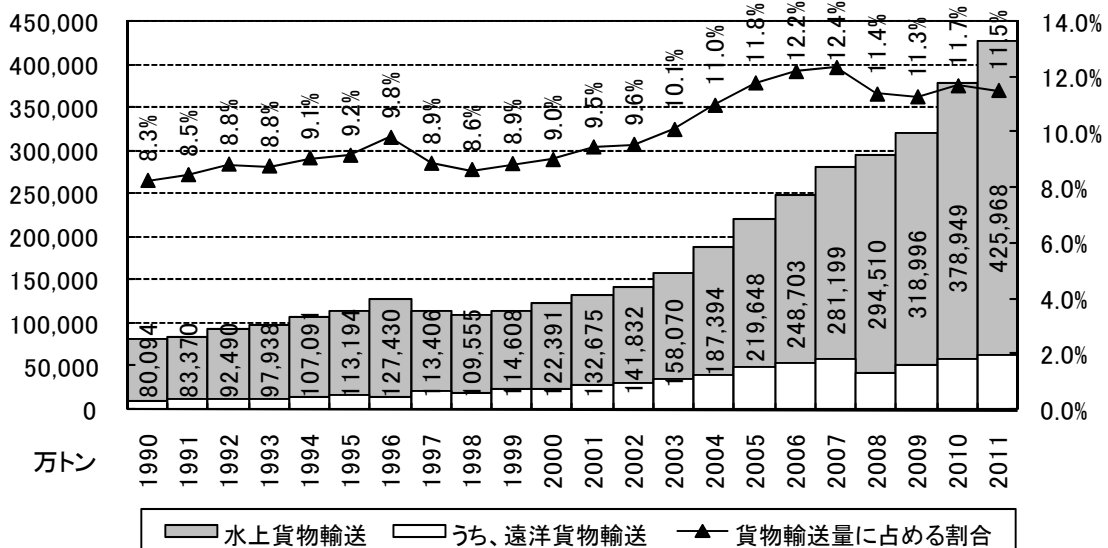


図表 1.2-3 鉄道貨物輸送量推移 (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

④水上貨物輸送量推移

2011年の水上貨物輸送量は、前年より12.4%増加し、425,968万トンとなっている。

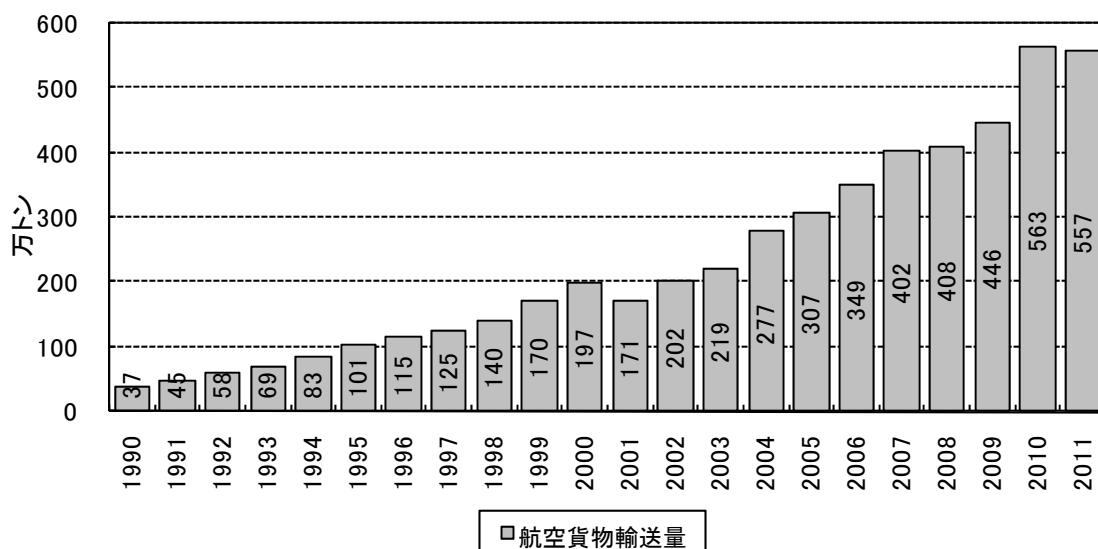


図表 1.2-4 水上貨物輸送量推移 (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

⑤航空貨物輸送量推移

2011年の航空貨物輸送量は557万トンで、前年比で-1.1%となっている。



図表 1.2-5 航空貨物輸送量推移 (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

⑥輸送モード別貨物輸送トンキロ

2011年の貨物総輸送トンキロは159,014.1億トンkm、うち道路が51,333.2億トンkmで32.3%、鉄道が29,465.8億トンkmで18.5%、水上が75,196.2億トンkmで47.3%、航空が171.7億トンkmで0.11%を占めている。

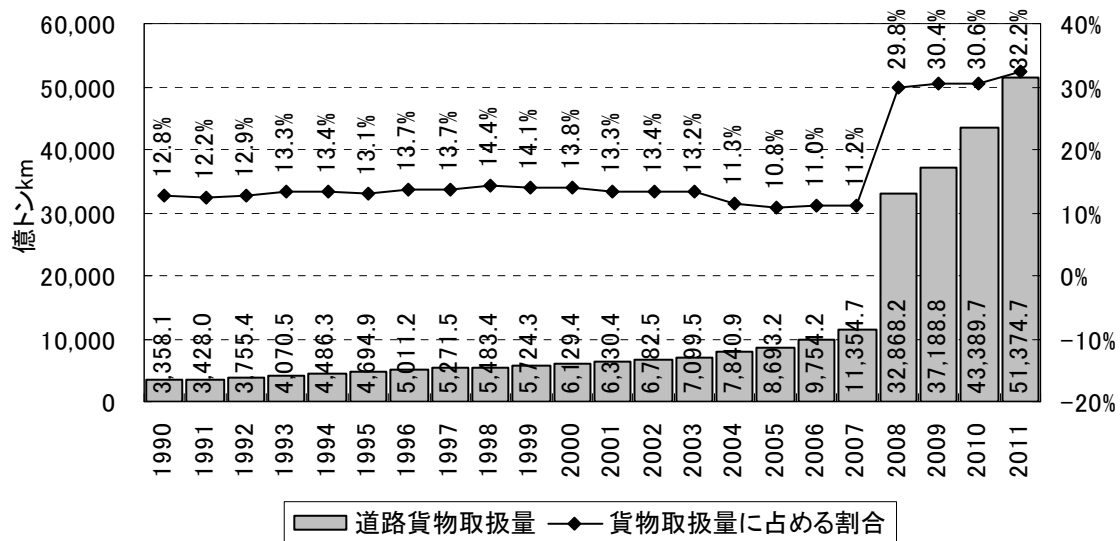
| 指標 | 輸送トンキロ (億トンkm) | 割合 (%) | 対前年比成長率 (%) |
|--------|-------------------|--------|----------------|
| 貨物総輸送量 | 159,548.8 | | |
| 道路 | 51,374.7 | 32.2 | 18.4 |
| 鉄道 | 29,465.8 | 18.5 | 6.6 |
| 水上 | 75,423.8 | 47.3 | 10.2 |
| 航空 | 173.9 | 0.11 | -2.8 |

図表 1.2-6 2011年輸送モード別貨物輸送トンキロ

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」より作成。

⑦道路貨物輸送トンキロ推移

道路における貨物輸送トンキロは、2011年 51,374.7 億トン km に上り、前年より 18.4%増加している。

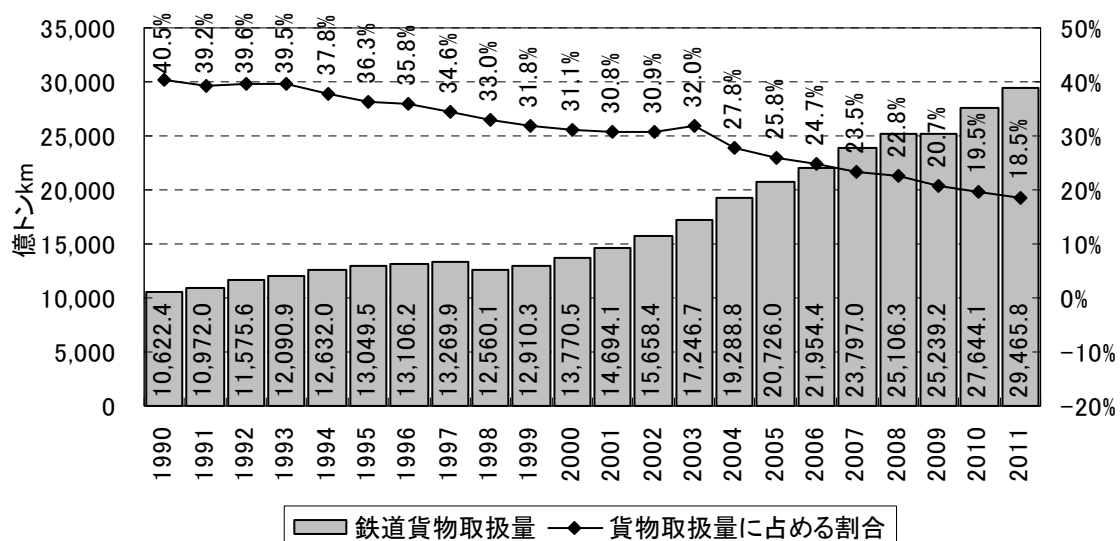


図表 1.2-7 道路貨物輸送トンキロ推移 (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

⑧鉄道貨物輸送トンキロ

鉄道の貨物輸送トンキロは2011年 29,465.8 億トン km に上り、前年より 6.6%増加している。貨物輸送トンキロ全体に占める割合は低下傾向にあり、1990年の 40.5% から 2011年は 18.5%にまで低下している。

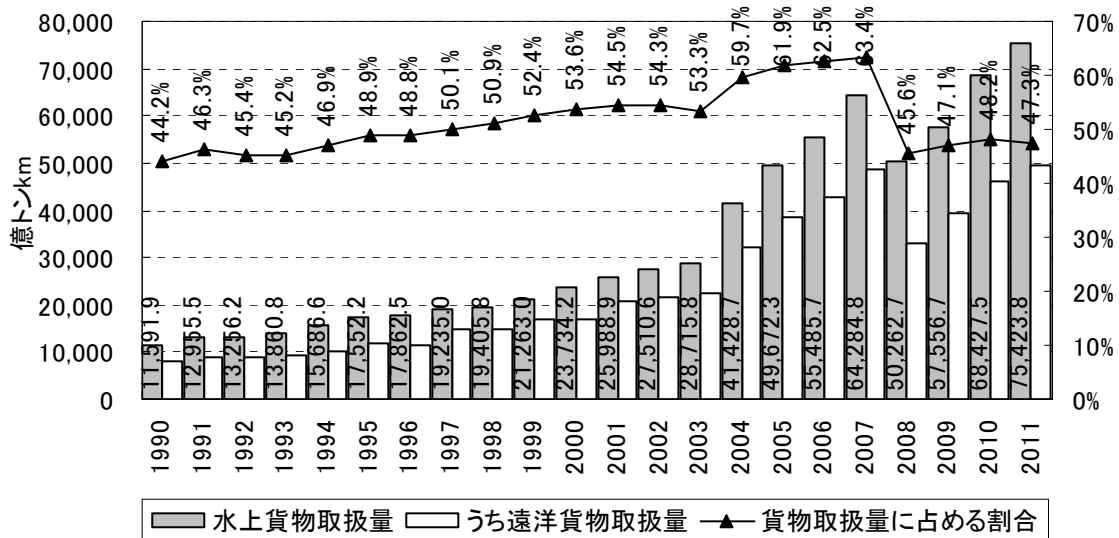


図表 1.2-8 鉄道貨物輸送トンキロ (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

⑨水上貨物輸送トンキロ

2011年の水上貨物輸送トンキロは対前年比10.2%増となる75,423.8億トンkmとなり、水上貨物輸送トンキロの貨物輸送トンキロ全体に占める割合は47.3%となっている。

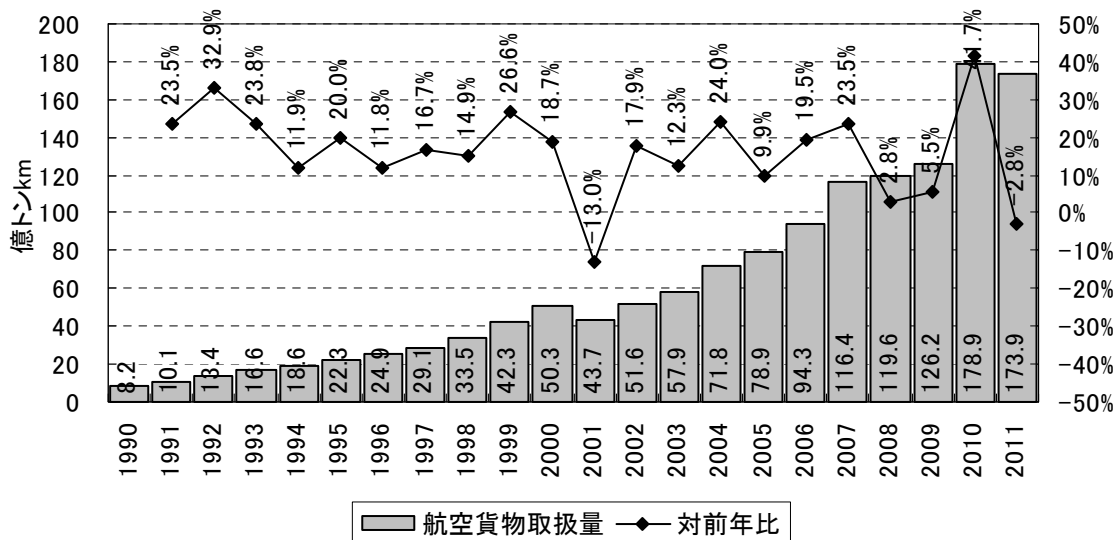


図表 1.2-9 水上貨物輸送トンキロ (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

⑩航空貨物輸送トンキロ

2011年の航空貨物輸送トンキロは173.9億トンkmで、前年より2.8%減少している。



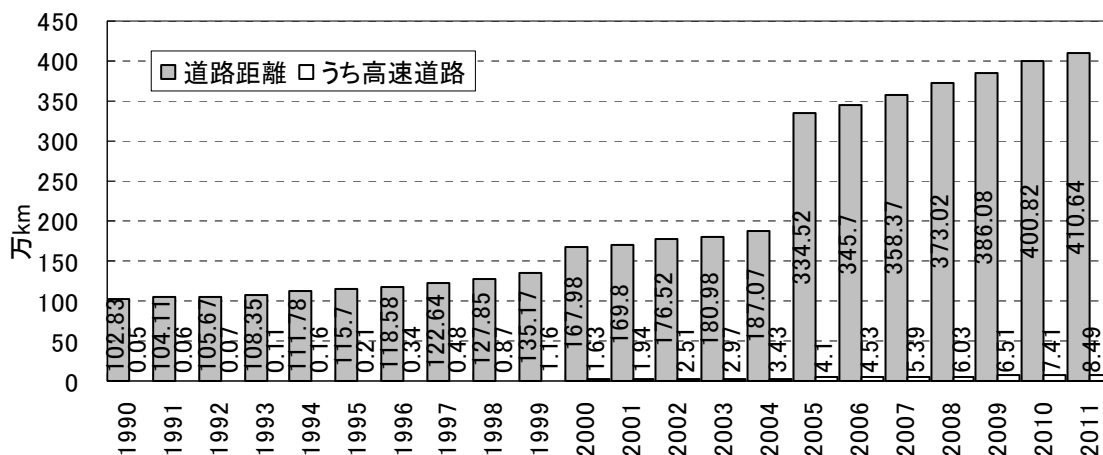
図表 1.2-10 航空貨物輸送トンキロ (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

(2) 路線距離の状況

① 道路貨物運送路線距離推移

2011年の道路貨物運送路線の距離は410.64万km、うち高速道路が8.49万kmとなっている。

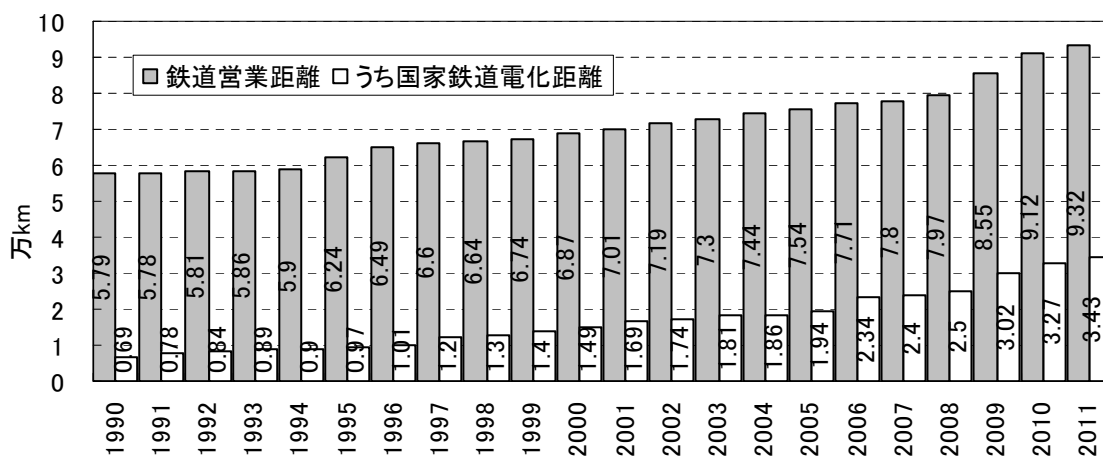


図表 1.2-11 道路貨物運送路線距離推移 (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」※2005年からの距離には村道を含む。

② 鉄道貨物運送路線距離推移

2011年の鉄道貨物運送路線の距離は、9.32万km、うち国家鉄道電化路線の距離は3.43万kmとなっている。

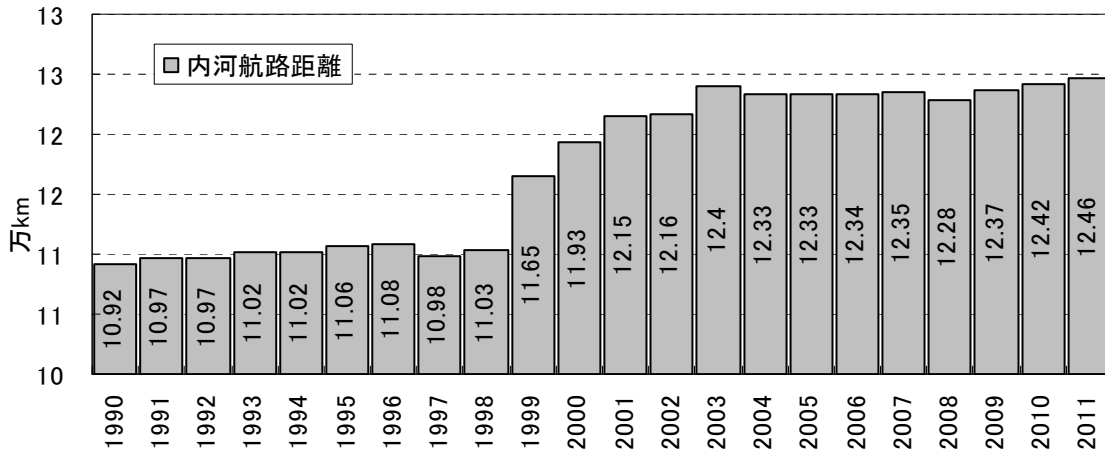


図表 1.2-12 鉄道貨物運送路線距離推移 (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

③水上貨物運送路線距離推移

2011年の水上貨物運送路線距離は12.46万kmとなっている。

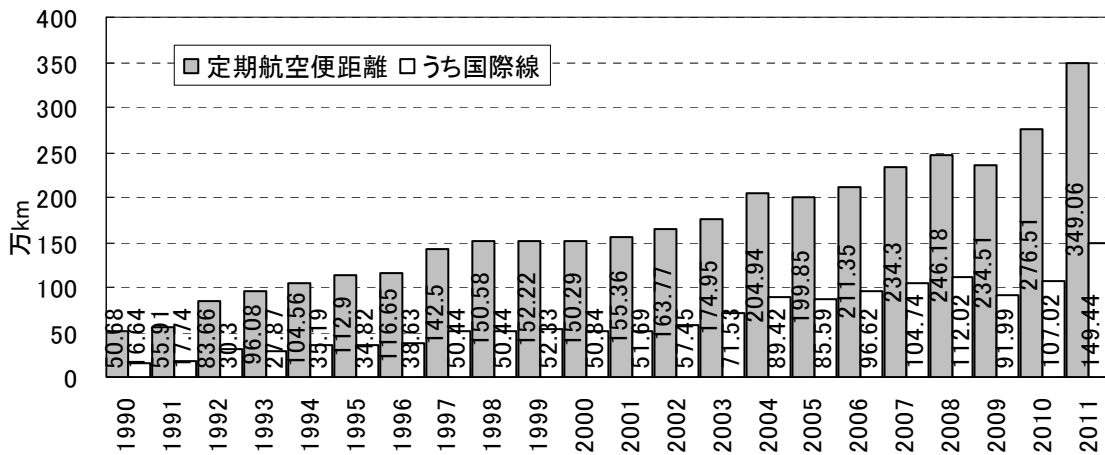


図表 1.2-13 水上貨物運送路線距離推移（1990年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」※1999年から算定対象が変更されている。

④航空貨物運送路線距離推移

2011年の航空貨物運送路線の距離は349.06万km、うち国際線が149.44万kmとなっている。



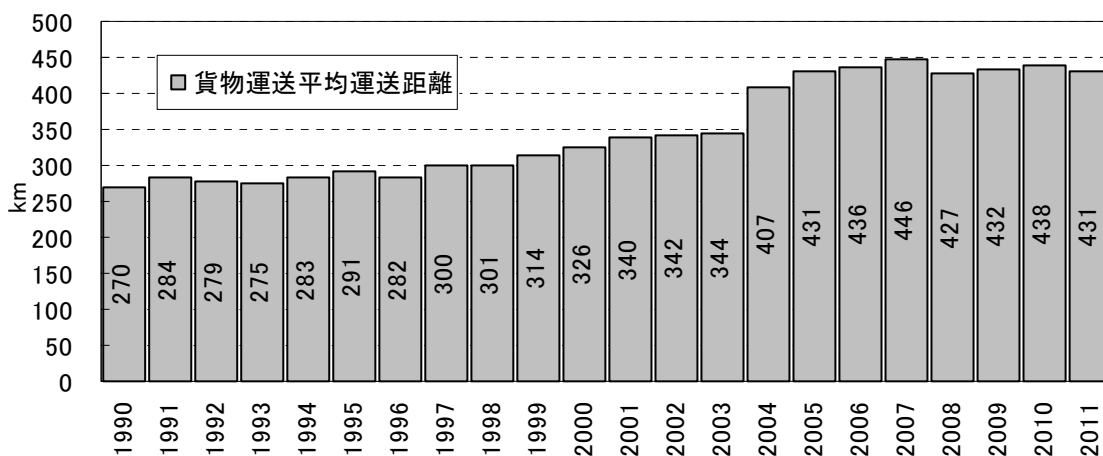
図表 1.2-14 航空貨物運送路線距離推移（1990年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

(2) 平均運送距離の状況

① 貨物運送平均運送距離推移

貨物運送の平均運送距離の推移は次のグラフのとおりである。1990年の270kmから緩やかに伸びており、近年は430km前後で横ばいが続いている。

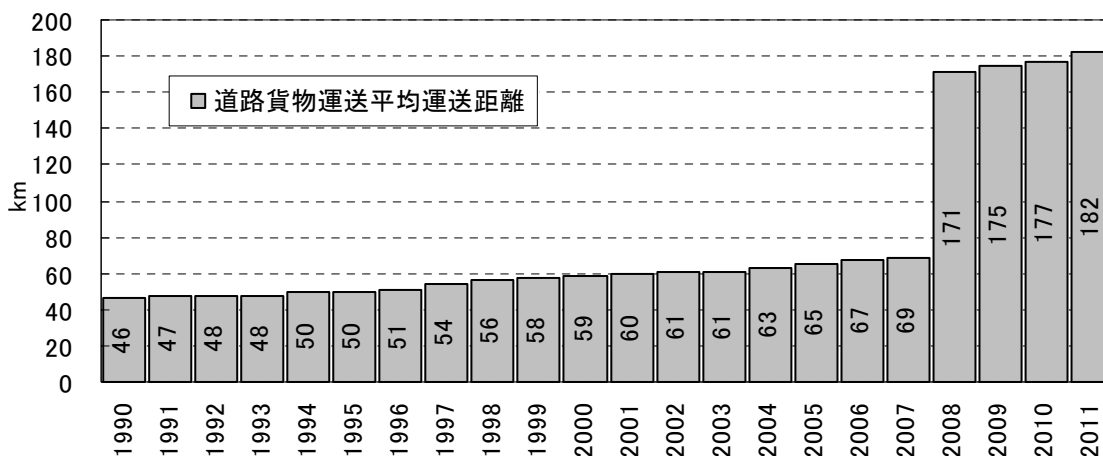


図表 1.2-15 貨物運送平均運送距離推移 (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

② 道路貨物運送平均運送距離推移

道路貨物運送の平均運送距離は年々伸びており、2011年は182kmとなっている。

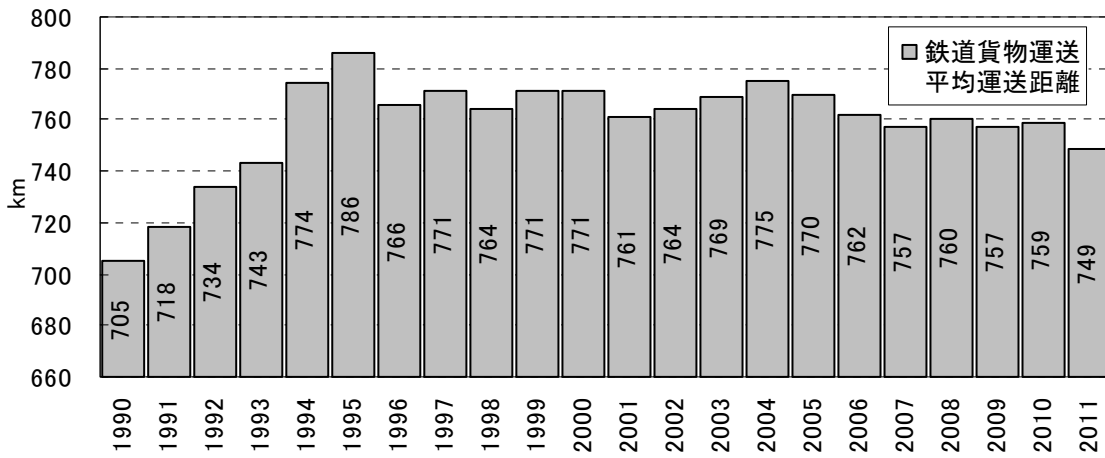


図表 1.2-16 道路貨物運送平均運送距離推移 (1990年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」※2008年に道路統計が変更されデータの連続性がない。

③ 鉄道貨物運送平均運送距離推移

鉄道貨物運送における平均運送距離は、2011年749kmとなっている。近年では2004年の775kmをピークにやや縮小傾向にある。

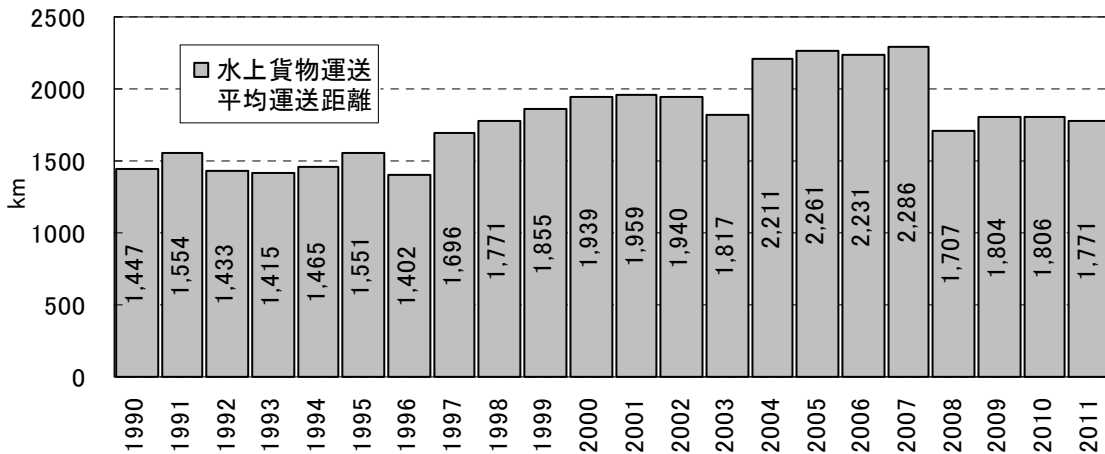


図表 1.2-17 鉄道貨物運送平均運送距離推移（1990年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

④ 水上貨物運送平均運送距離推移

2011年の水上貨物運送平均運送距離は1,771kmとなっている。2007年の2,286kmまで拡大を続けた後、2008年に縮小し、その後は横ばい傾向である。

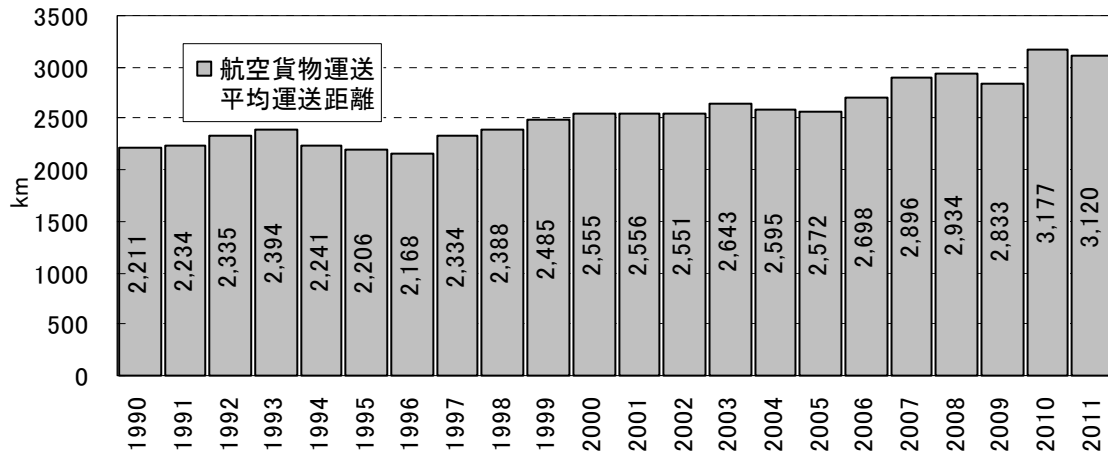


図表 1.2-18 水上貨物運送平均運送距離推移（1990年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

⑤航空貨物運送平均運送距離推移

航空貨物運送の平均運送距離は、1990年以降、緩やかな伸びを続けており、2011年は3,120kmとなっている。



図表 1.2-19 航空貨物運送平均運送距離推移（1990年～2011年）

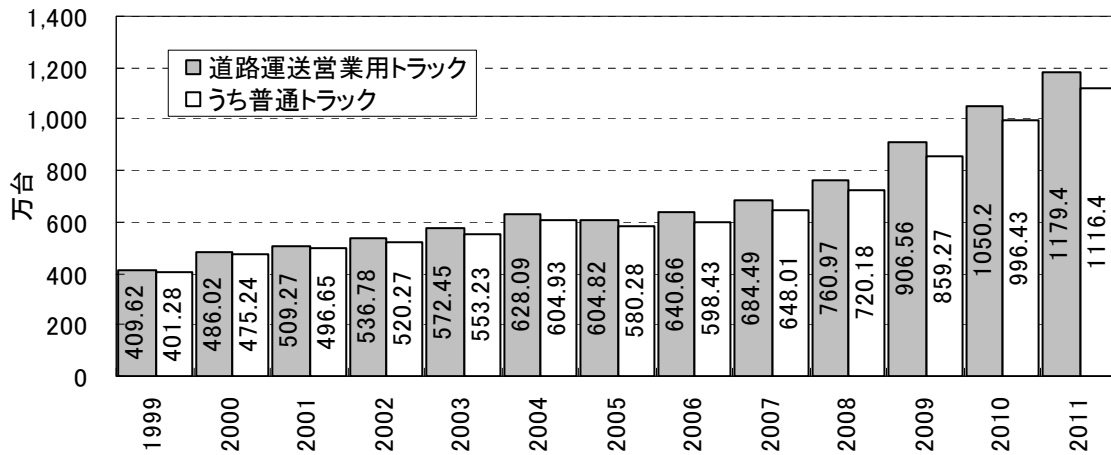
出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

1.3 道路貨物運送

(1) 道路運送営業用トラック

① 道路運送営業用トラック台数推移

2011年の道路運送営業用トラックの台数は、1,179.4万台で、うち普通トラックが94.7%を占める1,116.4万台となっている。

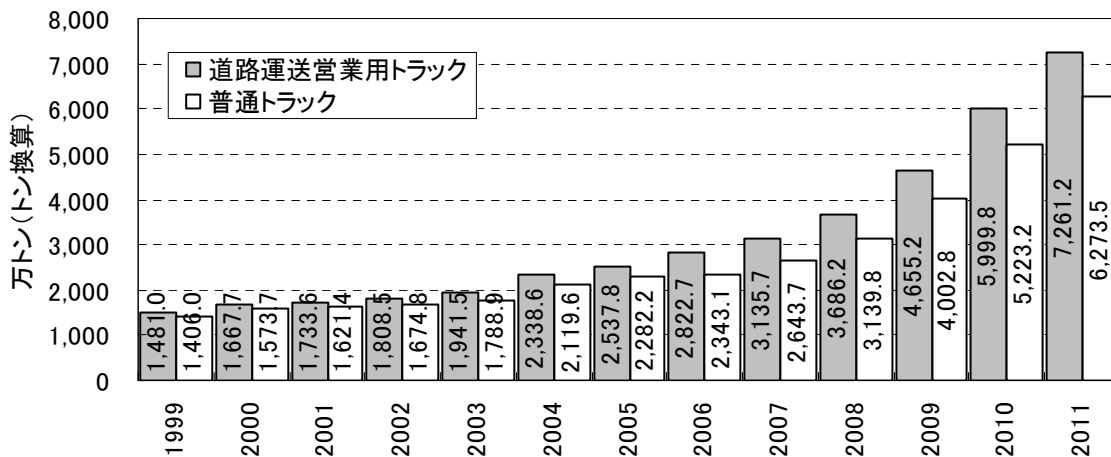


図表 1.3-1 道路運送営業用トラック台数推移 (1999年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

② 道路運送営業用トラックのトン数推移

次のグラフは、道路運送営業用トラックをトン換算したトン数の推移を示している。2011年は、7,261.2万トンで、うち普通トラックが6,273.5万トンとなっている。



図表 1.3-2 道路運送営業用トラックのトン数推移 (1999年～2011年)

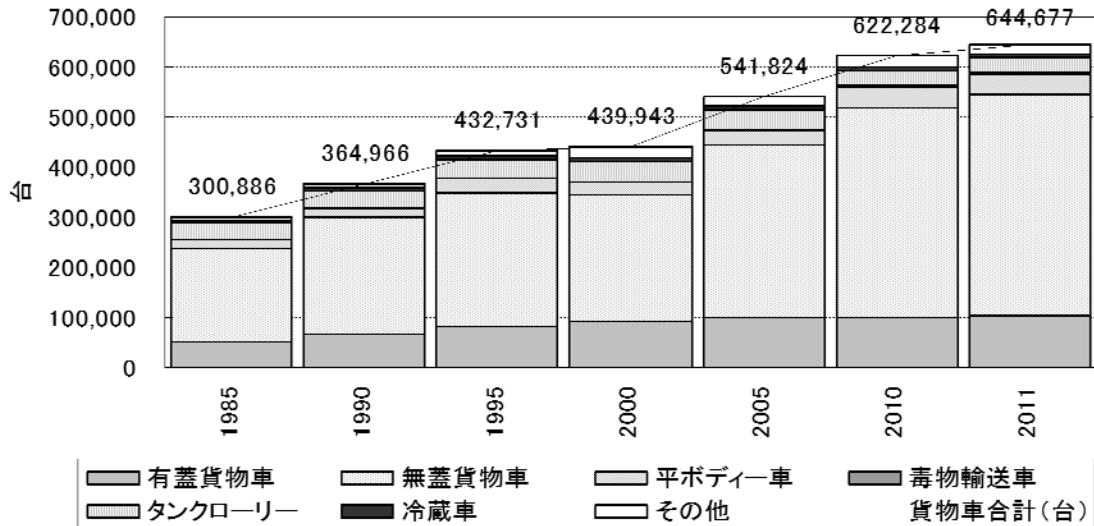
出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

1.4 鉄道貨物運送

(1) 鉄道貨物車両

① 鉄道貨物車両台数

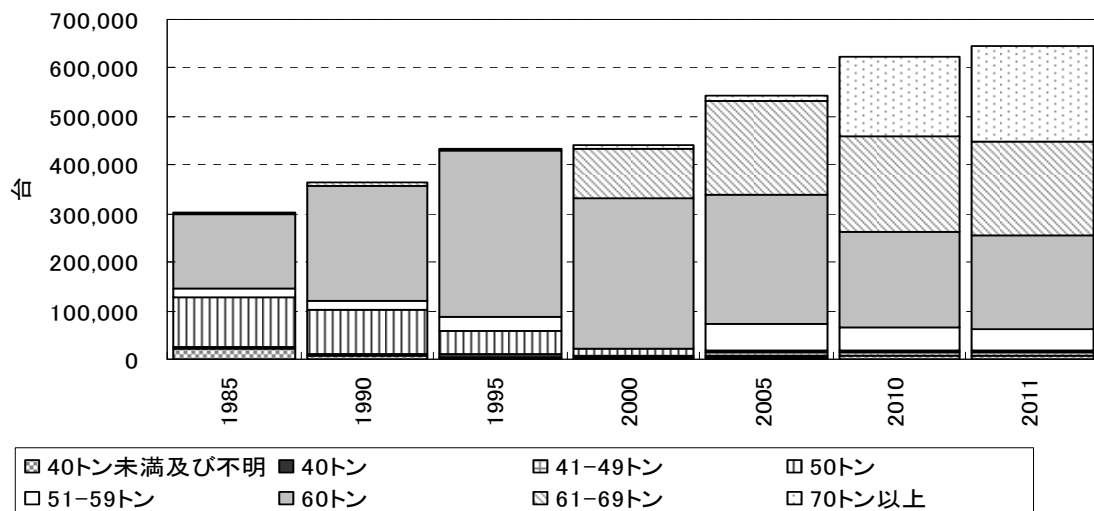
2011年の鉄道貨物車両は前年より3.6%増加し644,677台となっている。内訳は、有蓋貨物車が15.8%、無蓋貨物車が68.8%、平ボディー車が6.1%、毒物輸送車が0.3%、タンクローリーが4.9%、冷蔵車が1.0%、その他が3.1%を占めている。



図表 1.4-1 タイプ別鉄道貨物車両数推移 (1985年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

積載重量別では、40トン未満及び不明の車両が0.9%、40トン車両が0.5%、41-49トン車両が1.1%、50トン車両が0.6%、51-59トン車両が6.5%、60トン車両が29.8%、61-69トン車両が30.3%、70トン以上の車両が30.3%を占めている。



図表 1.4-2 積載重量別鉄道貨物車両数推移 (1985年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

(2)貨物分類別鉄道貨物輸送量

貨物分類別の鉄道貨物輸送量の状況は次の表のとおりである。貨物輸送量ベースを見ると、2011年の合計308,209万トンのうち、石炭が172,126万トンと52.5%を占めている。次に多いのが金属鉱石の39,148万トンで11.9%を占めている。

| 項目 | 2010年 | | | 2011年 | | |
|----------|---------|---------------|--------|---------|---------------|--------|
| | 貨物輸送量 | 貨物輸送トンキロ | 平均運送距離 | 貨物輸送量 | 貨物輸送トンキロ | 平均運送距離 |
| | (万トン) | [百万 トン km] | (km) | (万トン) | [百万 トン km] | (km) |
| 合計 | 308,209 | 2,562,619 | 831 | 328,136 | 2,729,649 | 832 |
| 石炭 | 156,020 | 1,001,551 | 642 | 172,126 | 1,124,668 | 653 |
| コークス | 9,494 | 93,953 | 990 | 9,895 | 102,006 | 1,031 |
| 石油 | 12,847 | 120,986 | 942 | 12,564 | 112,788 | 898 |
| 鉄鋼及び非鉄金属 | 22,428 | 245,146 | 1,093 | 22,779 | 248,284 | 1,090 |
| 金属鉱石 | 38,088 | 248,432 | 652 | 39,148 | 261,942 | 669 |
| 非金属鉱石 | 8,707 | 61,365 | 705 | 9,515 | 67,362 | 708 |
| 鉱物建築材料 | 12,553 | 45,493 | 362 | 12,440 | 46,395 | 373 |
| セメント | 3,526 | 18,373 | 521 | 3,639 | 16,719 | 460 |
| 木材 | 2,501 | 34,041 | 1,361 | 2,814 | 31,053 | 1,104 |
| 化学肥料・農薬 | 8,179 | 119,353 | 1,459 | 8,308 | 131,288 | 1,580 |
| 食糧（穀物） | 9,692 | 174,666 | 1,802 | 9,578 | 171,938 | 1,795 |
| 綿花 | 397 | 15,014 | 3,779 | 276 | 10,506 | 3,810 |
| 塩 | 1,379 | 10,094 | 732 | 1,699 | 11,900 | 700 |
| その他 | 22,397 | 374,151 | 1,671 | 23,356 | 392,801 | 1,682 |

※貨物輸送量と貨物輸送トンキロには旅客車両による貨物輸送量は含まない。

図表 1.4-3 貨物分類別鉄道貨物輸送量（2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

(3) 鉄道主要幹線の貨物輸送量

次の表は、鉄道主要幹線の貨物輸送量と貨物輸送トンキロを示している。貨物輸送量ベースで最も大きいのは北同蒲線で 16,271 万トン、次が京包線で 13,231 万トン、その次が包蘭線で 10,039 万トンとなっている。

| 路線名 | 貨物輸送量 (万トン) | 貨物輸送トンキロ (百万トン km) |
|------|----------------|-----------------------|
| 京哈線 | 1,408 | 58,594 |
| 京広線 | 7,413 | 140,406 |
| 京沪線 | 5,733 | 90,206 |
| 京九線 | 4,170 | 111,881 |
| 京包線 | 13,231 | 77,055 |
| 浜洲線 | 7,127 | 57,784 |
| 浜綏線 | 1,623 | 20,630 |
| 大秦線 | 2,730 | 247,898 |
| 石太線 | 5,985 | 23,641 |
| 石德線 | 575 | 19,414 |
| 北同蒲線 | 16,271 | 29,397 |
| 南同蒲線 | 5,553 | 25,162 |
| 包蘭線 | 10,039 | 45,039 |
| 新石線 | 6,313 | 63,321 |
| 太焦線 | 6,910 | 9,420 |
| 焦柳線 | 3,894 | 86,922 |
| 膠濟線 | 1,194 | 33,214 |
| 隴海線 | 9,207 | 156,789 |
| 滬昆線 | 8,185 | 140,935 |
| 宝成線 | 842 | 21,826 |
| 南昆線 | 2,033 | 31,761 |
| 成昆線 | 3,236 | 35,774 |
| 蘭新線 | 5,282 | 138,383 |
| 青蔵線 | 2,229 | 17,622 |

図表 1.4-4 鉄道主要幹線貨物輸送量 (2011 年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012 年版」

(4)主要駅貨物取扱量

次の表は主要駅の貨物取扱量の推移を示している。2011年の貨物取扱量が多い駅は1位大新(7,369万トン)、2位大同東(5,997万トン)、3位日照(4,372万トン)となっている。

単位：万トン

| 駅名 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 竣徳 | 572 | 742 | 733 | 705 | 633 | 605 | 945 | 496 | 475 |
| 鶴崗 | 843 | 952 | 1,019 | 836 | 785 | 731 | 736 | 661 | 691 |
| 双鴨山 | 1,011 | 1,103 | 1,181 | 1,197 | 1,280 | 1,213 | 1,343 | 1,010 | 962 |
| 七台河 | 1,304 | 1,477 | 1,474 | 1,350 | 1,427 | 1,586 | 1,791 | 1,621 | 1,653 |
| 恒山 | 614 | 579 | 660 | 577 | 549 | 534 | 530 | 474 | 477 |
| 大官屯 | 662 | 748 | 755 | 629 | 579 | 588 | 656 | 571 | 513 |
| 本溪 | 483 | 508 | 589 | 736 | 893 | 1,188 | 1,003 | 1,076 | 1,078 |
| 靈山 | 907 | 1,086 | 1,136 | 1,449 | 1,591 | 1,709 | 1,703 | 1,571 | 1,270 |
| 霍林河 | 766 | 1,079 | 1,453 | 1,780 | 2,429 | 3,133 | 6,834 | 4,652 | 2,590 |
| 阜新 | 529 | 575 | 578 | 674 | 647 | 741 | 997 | 819 | 782 |
| 新港 | 1,290 | 1,227 | 1,270 | 1,262 | 1,063 | 1,119 | 1,244 | 1,168 | 1,258 |
| 古冶 | 843 | 813 | 798 | 818 | 838 | 826 | 1,075 | 856 | 939 |
| 陽泉 | 1,494 | 1,518 | 1,667 | 1,684 | 1,606 | 1,717 | 2,801 | 1,760 | 1,859 |
| 白羊墅 | 1,052 | 1,192 | 978 | 1,141 | 1,413 | 1,490 | 2,461 | 1,664 | 1,663 |
| 雲崗西 | 1,158 | 1,147 | 1,173 | 1,053 | 1,102 | 1,083 | 1,087 | 536 | 1,042 |
| 新高山 | 1,225 | 1,423 | 1,589 | 1,636 | 1,815 | 1,801 | 1,686 | 1,307 | 1,692 |
| 大同東 | 1,401 | 1,722 | 2,127 | 2,899 | 3,341 | 3,891 | 9,896 | 5,545 | 5,997 |
| 口泉 | 2,595 | 2,499 | 2,638 | 2,295 | 2,366 | 2,092 | 3,094 | 1,605 | 1,568 |
| 北周荘 | 160 | 450 | 654 | 1,186 | 1,877 | 1,491 | 747 | 830 | 1,534 |
| 大新 | 4,785 | 5,523 | 5,648 | 6,788 | 7,325 | 7,473 | 14,864 | 7,326 | 7,369 |
| 古交 | 1,031 | 1,064 | 1,242 | 1,274 | 1,370 | 1,396 | 1,178 | 960 | 901 |
| 玉門溝 | 1,108 | 1,172 | 1,311 | 1,232 | 1,260 | 1,263 | 1,513 | 1,088 | 885 |
| 介休 | 653 | 709 | 837 | 885 | 1,009 | 919 | 841 | 745 | 773 |
| 白雲鄂博 | 918 | 1,027 | 1,111 | 1,164 | 1,171 | 1,123 | 1,110 | 1,290 | 1,327 |
| 万水泉 | 1,217 | 1,218 | 1,523 | 1,777 | 1,803 | 2,265 | 3,605 | 3,236 | 3,304 |
| 嘉峰 | 438 | 664 | 1,359 | 1,252 | 1,346 | 1,419 | 2,003 | 1,571 | 1,674 |
| 晋城北 | 1,279 | 1,285 | 1,235 | 1,263 | 1,247 | 1,241 | 1,467 | 1,181 | 1,195 |
| 長治北 | 1,155 | 1,201 | 1,249 | 1,337 | 1,292 | 1,371 | 2,034 | 1,442 | 1,383 |
| 平頂山東 | 2,453 | 2,453 | 2,595 | 2,649 | 2,820 | 2,973 | 4,275 | 3,041 | 2,326 |
| 武昌東 | 469 | 505 | 631 | 671 | 732 | 816 | 830 | 852 | 771 |
| 黄島 | 1,530 | 1,578 | 1,671 | 2,048 | 1,975 | 2,097 | 2,710 | 3,635 | 4,139 |
| 日照 | 454 | 640 | 1,350 | 1,829 | 2,328 | 2,589 | 3,794 | 3,757 | 4,372 |
| 中雲 | 663 | 696 | 972 | 1,104 | 1,213 | 1,006 | 2,058 | 2,278 | 2,648 |
| 潘集西 | 1,193 | 1,334 | 1,549 | 1,421 | 1,202 | 1,549 | 3,626 | 2,158 | 2,283 |
| 湛江 | 515 | 669 | 906 | 1,110 | 1,176 | 1,221 | 1,405 | 1,550 | 1,454 |

図表 1.4-5 主要駅貨物取扱量推移 (2003年～2011年)

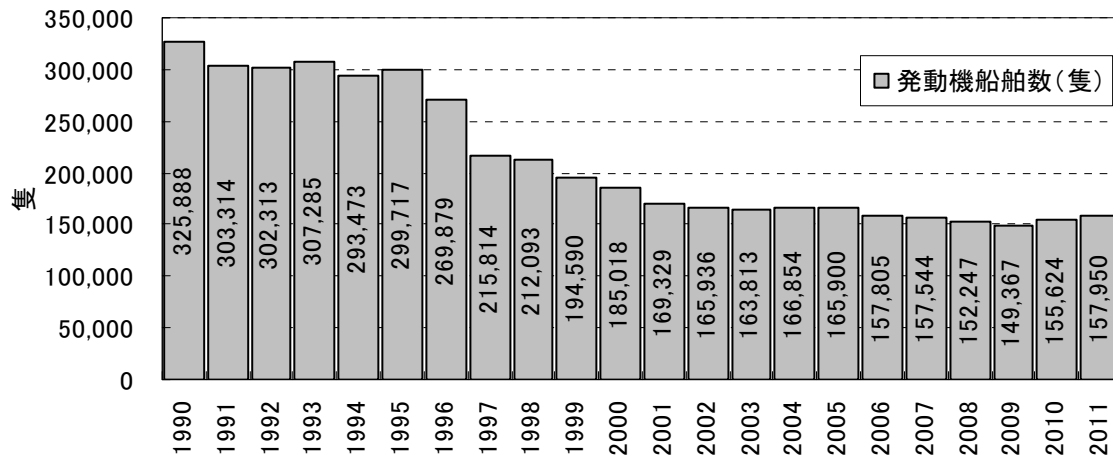
出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

1.5 水上貨物運送

(1) 民間運送用船舶保有量推移

① 民間運送用船舶（発動機船舶）保有数量推移

民間運送用の発動機船舶の保有数量推移は次のグラフのとおりである。1996年から2000年にかけて大きく減少し、近年は横ばいとなっている。2011年は157,950隻で、1990年の半数以下となっている。

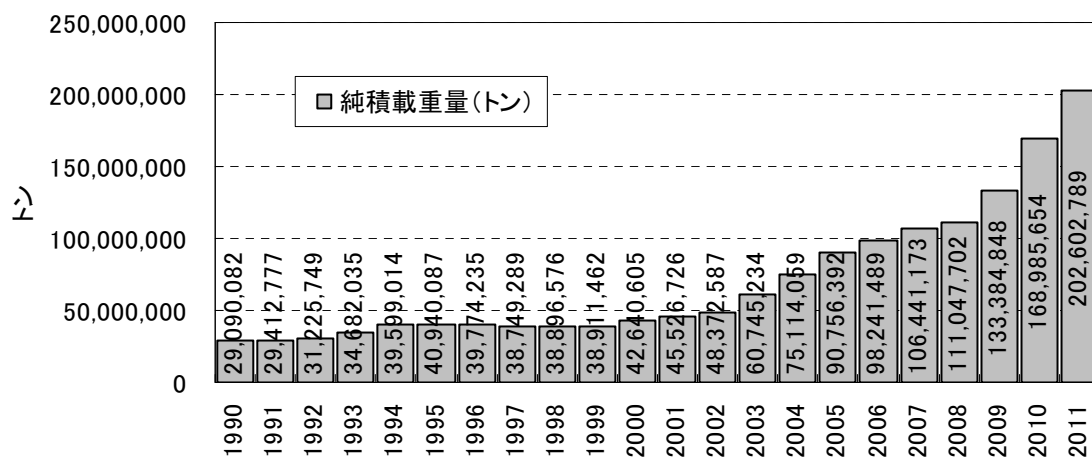


図表 1.5-1 民間運送用船舶（発動機船舶）保有数量推移（1990年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

② 民間運送用船舶（発動機船舶）純積載重量推移

発動機船舶数が1996年から2000年にかけて大幅に減少し、近年は横ばいを続ける中、純積載量は大幅に上昇している。2011年は202,602,789トンに上り、2000年比で4.8倍に、1990年比で7倍にまで拡大している。

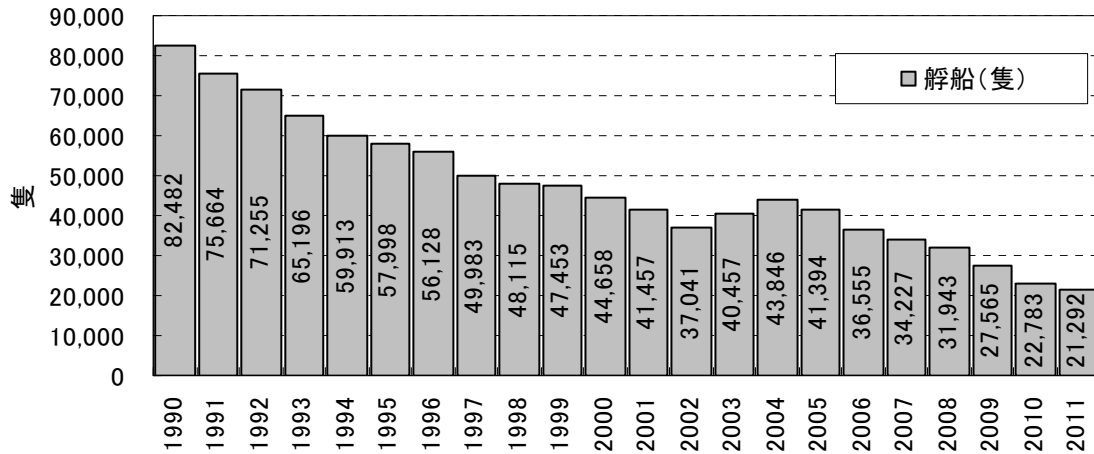


図表 1.5-2 民間運送用船舶（発動機船舶）純積載重量推移（1990年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

③民間運送用船舶（舢舨）保有数量推移

民間運送用船舶における舢舨の保有数は次のグラフのとおりである。1990年から見ても一貫して減少しており、2011年は21,292隻となっている。

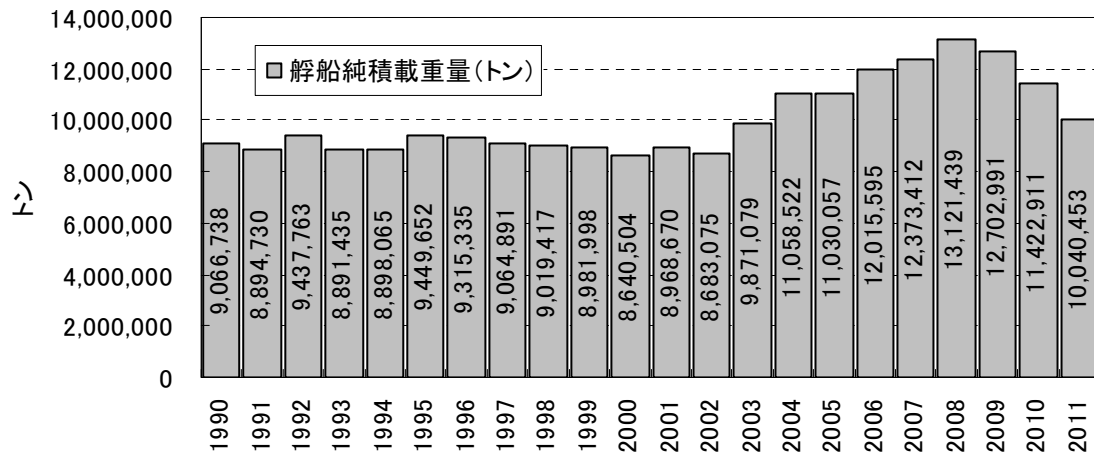


図表 1.5-3 民間運送用船舶（舢舨）保有数量推移（1990年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

④民間運送用船舶（舢舨）純積載重量推移

舢舨の純積載重量については、2003年まで横ばいが続いたが、その後増加し、2008年の13,121,439トン进行ピークに減少に転じている。2011年は10,040,453トンである。



図表 1.5-4 民間運送用船舶（舢舨）純積載重量推移（1990年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

(2) 港湾の状況

① 沿海主要港湾の貨物分類別出入量

次の表は、沿海の一定規模以上の港湾における貨物分類別の出入量を示している。出港・入港の合計では、石炭及び製品が 22.2%、金属鉱石が 16.5%、石油、天然ガス及び製品が 10.4%を占めている。

単位：万トン

| 貨物種類 | 2010 年 | | | 2011 年 | | |
|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 合計 | 出港 | 入港 | 合計 | 出港 | 入港 |
| 合計 | 548,358 | 237,778 | 310,580 | 616,292 | 270,162 | 346,131 |
| 石炭及び製品 | 116,258 | 63,856 | 52,402 | 136,949 | 75,729 | 61,221 |
| 石油、天然ガス及び製品 | 60,786 | 20,958 | 39,827 | 63,982 | 21,200 | 42,782 |
| 金属鉱石 | 93,143 | 18,621 | 74,522 | 101,537 | 19,508 | 82,029 |
| 鉄鋼 | 21,226 | 12,689 | 8,537 | 22,481 | 13,647 | 8,834 |
| 鉱物建築材料 | 33,729 | 11,555 | 22,175 | 38,114 | 13,724 | 24,390 |
| セメント | 3,048 | 849 | 2,199 | 4,521 | 1,242 | 3,279 |
| 木材 | 3,343 | 671 | 2,671 | 4,347 | 661 | 3,686 |
| 非金属鉱石 | 7,827 | 3,109 | 4,718 | 9,272 | 3,314 | 5,958 |
| 化学肥料・農薬 | 1,973 | 1,344 | 629 | 2,063 | 1,281 | 782 |
| 塩 | 631 | 67 | 564 | 708 | 73 | 635 |
| 食糧（穀物） | 12,504 | 4,036 | 8,468 | 12,176 | 4,258 | 7,918 |
| その他 | 193,890 | 100,025 | 93,867 | 220,140 | 115,524 | 104,616 |

※一定規模以上の港湾とは、年間通過能力 1,000 万トン以上の沿海港湾と 200 万トン以上内河港湾、及び対外貿易、コンテナ積卸を行っている港湾を指す。

図表 1.5-5 沿海の一定規模以上の港湾分貨類出入量

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012 年版」

②主要沿海港湾の埠頭距離・バース数

主要沿海港湾の埠頭距離・バース数は次の表のとおりである。この中で上海が最大となっており、埠頭距離が119,704m、バース数が1,164個となっている。次に大きいのが寧波-舟山で、埠頭距離が76,141m、バース数が687個となっている。

| 港湾名 | 合計 | | | 生産用 | | | 非生産用 | |
|-------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|--------|------|
| | 埠頭距離 | バース数 | | 埠頭距離 | バース数 | | 埠頭距離 | バース数 |
| | (m) | (個) | うち1万トン級 | (m) | (個) | うち1万トン級 | (m) | (個) |
| 合計 | 688,779 | 5,612 | 1,366 | 617,746 | 4,733 | 1,366 | 71,033 | 879 |
| 大連 | 37,855 | 223 | 79 | 33,978 | 198 | 79 | 3,877 | 25 |
| 營口 | 15,465 | 76 | 44 | 14,731 | 69 | 44 | 734 | 7 |
| 秦皇島 | 16,068 | 86 | 42 | 14,750 | 66 | 42 | 1,318 | 20 |
| 天津 | 32,714 | 154 | 98 | 31,366 | 143 | 98 | 1,348 | 11 |
| 煙台 | 17,270 | 92 | 53 | 16,140 | 82 | 53 | 1,130 | 10 |
| 青島 | 20,518 | 81 | 59 | 19,500 | 75 | 59 | 1,018 | 6 |
| 日照 | 12,295 | 49 | 41 | 11,989 | 48 | 41 | 306 | 1 |
| 上海 | 119,704 | 1,164 | 150 | 72,742 | 606 | 150 | 46,962 | 558 |
| 連雲港 | 10,455 | 55 | 38 | 10,158 | 53 | 38 | 297 | 2 |
| 寧波-舟山 | 76,141 | 687 | 129 | 73,755 | 625 | 129 | 2,386 | 62 |
| 汕頭 | 9,715 | 91 | 18 | 9,444 | 86 | 18 | 271 | 5 |
| 広州 | 47,834 | 533 | 65 | 44,398 | 487 | 65 | 3,436 | 46 |
| 湛江 | 17,458 | 184 | 31 | 15,757 | 153 | 31 | 1,701 | 31 |
| 海口 | 5,838 | 53 | 10 | 5,647 | 52 | 10 | 191 | 1 |
| 八所 | 1,924 | 11 | 8 | 1,754 | 10 | 8 | 170 | 1 |

図表 1.5-6 主要沿海港湾の埠頭距離・バース数 (2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

③主要沿海要港湾貨物出入量推移

沿海の主要港湾の貨物出入量は次の表のとおりである。2011年、1位が寧波-舟山で69,393万トン、2位が上海で62,432万トン、3位が天津で45,338万トンとなっている。

単位：万トン

| 港湾名 | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 合計 | 80,166 | 125,603 | 292,777 | 429,599 | 475,481 | 548,358 | 616,292 |
| 大連 | 6,417 | 9,084 | 17,085 | 24,588 | 27,203 | 31,399 | 33,691 |
| 營口 | 1,156 | 2,268 | 7,537 | 15,085 | 17,603 | 22,579 | 26,085 |
| 秦皇島 | 8,382 | 9,743 | 16,900 | 25,231 | 24,942 | 26,297 | 28,770 |
| 天津 | 5,787 | 9,566 | 24,069 | 35,593 | 38,111 | 41,325 | 45,338 |
| 煙台 | 1,361 | 1,774 | 4,506 | 11,189 | 12,351 | 15,033 | 18,029 |
| 青島 | 5,103 | 8,636 | 18,678 | 30,029 | 31,546 | 35,012 | 37,230 |
| 日照 | 1,452 | 2,674 | 8,421 | 15,102 | 18,131 | 22,597 | 25,260 |
| 上海 | 16,567 | 20,440 | 44,317 | 50,808 | 49,467 | 56,320 | 62,432 |
| 連雲港 | 1,716 | 2,708 | 6,016 | 10,060 | 10,843 | 12,739 | 15,627 |
| 寧波-舟山 | 6,853 | 11,547 | 26,881 | 52,048 | 57,684 | 63,300 | 69,393 |
| 汕頭 | 716 | 1,284 | 1,736 | 2,806 | 3,102 | 3,509 | 4,005 |
| 広州 | 7,299 | 11,128 | 25,036 | 34,700 | 36,395 | 41,095 | 43,149 |
| 湛江 | 1,885 | 2,038 | 4,647 | 6,682 | 11,838 | 13,638 | 15,539 |
| 海口 | 468 | 808 | 2,118 | 2,614 | 4,855 | 5,700 | 6,549 |
| 八所 | 275 | 378 | 486 | 554 | 652 | 893 | 997 |

図表 1.5-7 沿海主要一定規模以上の港湾貨物出入量推移（1985年～2011年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」

④主要内河港湾の埠頭距離・バース数

主要内河港湾の埠頭距離・バース数は次の表のとおりである。このうち最大のものは重慶で、埠頭距離が 94,710m、バース数が 1,244 個となっている。次が上海（内河）で、埠頭距離が 92,328m、バース数が 1,919 個となっている。

| 名称 | 合計 | | | 生産用 | | | 非生産用 | |
|--------|---------|--------|---------|---------|--------|---------|--------|------|
| | 埠頭距離 | バース数 | | 埠頭距離 | バース数 | | 埠頭距離 | バース数 |
| | (m) | (個) | うち1万トン級 | (m) | (個) | うち1万トン級 | (m) | (個) |
| 合計 | 904,494 | 14,912 | 340 | 854,821 | 14,170 | 340 | 49,673 | 742 |
| 重慶 | 94,710 | 1,244 | | 73,938 | 880 | | 20,772 | 364 |
| 宜昌 | 7,870 | 50 | | 6,222 | 39 | | 1,648 | 11 |
| 武漢 | 23,171 | 265 | | 20,169 | 231 | | 3,002 | 34 |
| 黄石 | 8,018 | 138 | | 7,588 | 132 | | 430 | 6 |
| 九江 | 13,510 | 146 | | 11,485 | 118 | | 2,025 | 28 |
| 安慶 | 11,081 | 162 | | 9,372 | 134 | | 1,709 | 28 |
| 池州 | 8,032 | 100 | | 8,032 | 100 | | | |
| 銅陵 | 5,496 | 102 | | 5,431 | 101 | | 65 | 1 |
| 蕪湖 | 10,278 | 114 | 3 | 10,278 | 114 | 3 | | |
| 馬鞍山 | 6,505 | 95 | | 6,455 | 94 | | 50 | 1 |
| 南京 | 31,895 | 301 | 52 | 30,303 | 278 | 52 | 1,592 | 23 |
| 鎮江 | 17,357 | 179 | 35 | 17,237 | 177 | 35 | 120 | 2 |
| 泰州 | 15,021 | 114 | 51 | 15,021 | 114 | 51 | | |
| 揚州 | 5,187 | 39 | 13 | 5,187 | 39 | 13 | | |
| 江陰 | 11,501 | 68 | 27 | 11,351 | 66 | 27 | 150 | 2 |
| 常州 | 3,281 | 22 | 5 | 3,281 | 22 | 5 | | |
| 南通 | 16,413 | 94 | 47 | 15,858 | 88 | 47 | 555 | 6 |
| 上海(内河) | 92,328 | 1,919 | | 91,661 | 1,906 | | 667 | 13 |

図表 1.5-8 主要内河港湾の埠頭距離・バース数（2011 年）

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012 年版」

⑤中国主要港湾コンテナ出入量

中国の主要港湾のコンテナ出入量は次の表のとおりである。2011年、1位が上海で3173.9万コンテナ、2位が香港で2422.4万コンテナ、3位が深センで2249.88万コンテナとなっている。

| 順位 | 港湾 | 2011年 | | 2010年 | | 2009年 | |
|----|-------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|
| | | 出入量 (万標準 コンテナ) | 前年比 (%) | 出入量 (万標準 コンテナ) | 前年比 (%) | 出入量 (万標準 コンテナ) | 前年比 (%) |
| 1 | 上海 | 3173.90 | 9.18 | 2906.93 | 16.27 | 2500.2 | -10.73 |
| 2 | 香港 | 2422.40 | 3.4 | 2343.2 | 11.94 | 2093 | -13.69 |
| 3 | 深セン | 2249.88 | -0.05 | 2250.96 | 23.34 | 1825 | 14.78 |
| 4 | 寧波-舟山 | 1463.93 | 11.36 | 1314.65 | 25.17 | 1050.3 | -3.94 |
| 5 | 広州 | 1430.79 | 14.05 | 1254.57 | 12.03 | 1119.9 | 1.8 |
| 6 | 青島 | 1302.04 | 8.39 | 1201.2 | 17.05 | 1026.2 | 2.37 |
| 7 | 天津 | 1149.41 | 13.96 | 1008.62 | 15.88 | 870.4 | 2.37 |
| 8 | 廈門 | 645.41 | 10.81 | 582.43 | 24.45 | 468 | -7.04 |
| 9 | 大連 | 639.57 | 21.53 | 526.25 | 14.98 | 457.7 | 1.14 |
| 10 | 連雲港 | 482.20 | 24.58 | 387.06 | 27.66 | 303.2 | 1.05 |
| 11 | 蘇州 | 470.00 | 28.98 | 364.41 | 34.07 | 271.8 | 5.75 |

図表 1.5-9 中国主要港湾コンテナ出入量 (2009-2011年)

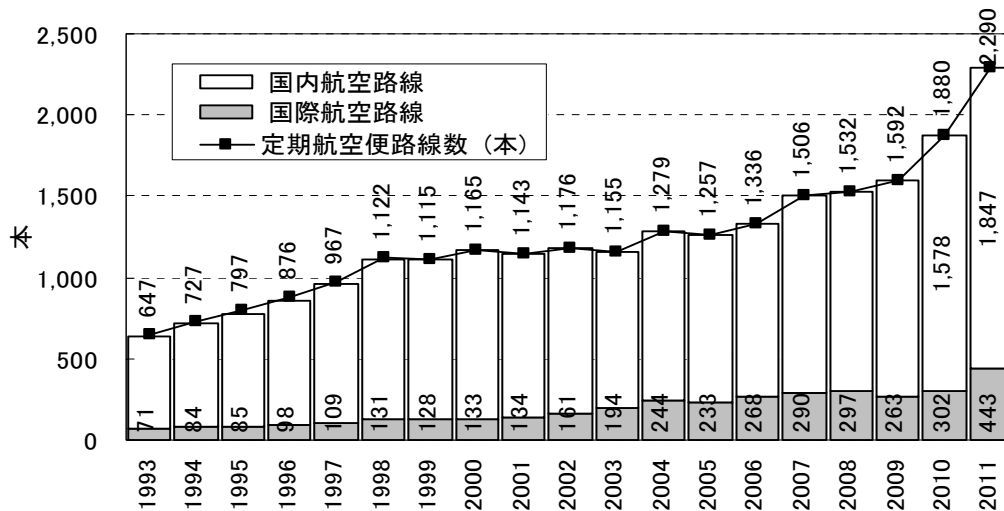
出典：「物流発展報告 2011-2012」

1.6 航空貨物運送

(1) 定期航空便

① 定期航空便路線数

定期航空便の路線数は2009年から2010年にかけて大幅に増え、前年の1,880本から2011年は2,290本にまで拡大した。国内路線が大幅に増加したため、国内路線数は2010年の1,578本から2011年は1,847本に増えている。

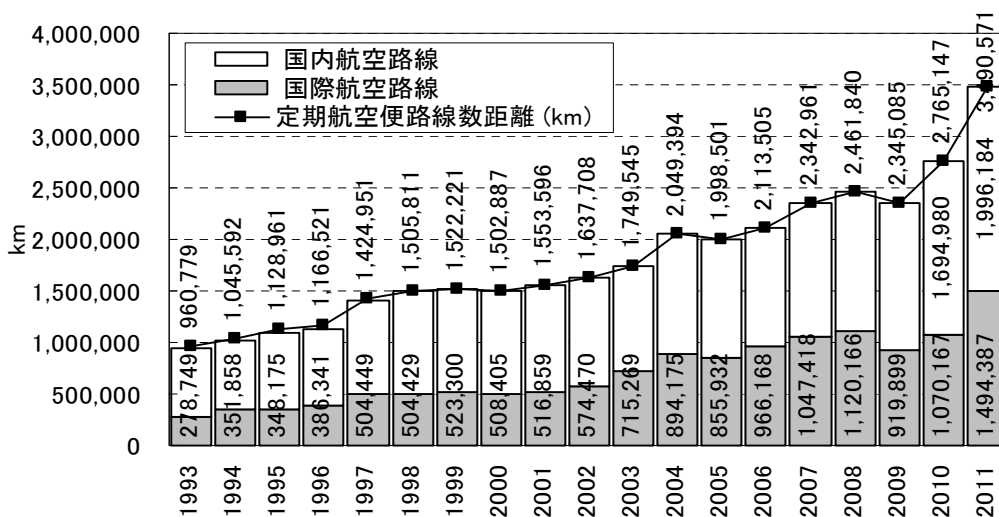


図表 1.6-1 定期航空便路線数推移 (1993年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」及び各年版

② 定期航空便路線距離

定期航空便の路線距離は2010年から2011年にかけて大幅に伸び、2011年は3,490,571kmとなっている。うち、国際線が42.8%、国内線が57.2%を占めている。

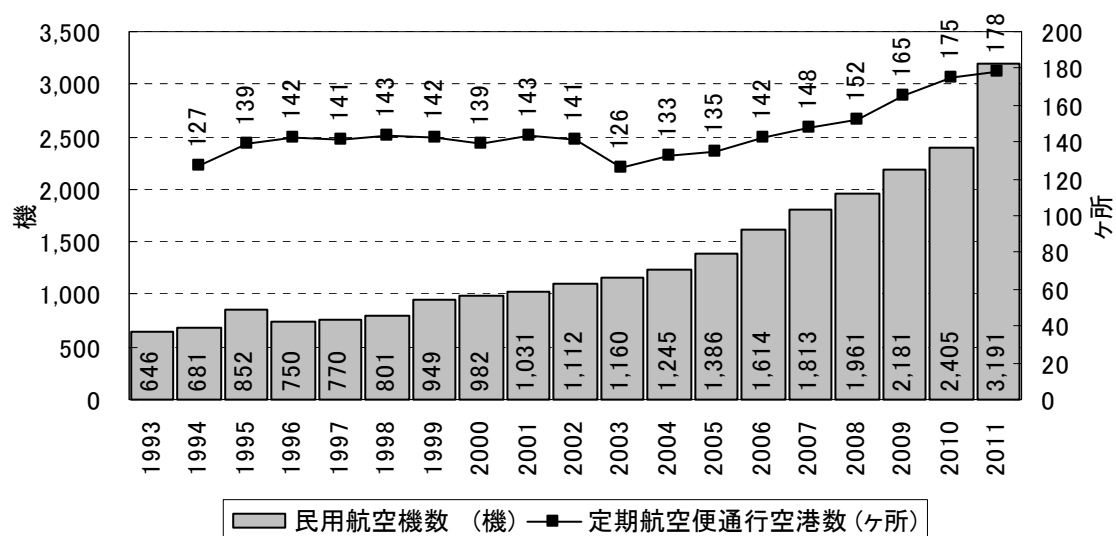


図表 1.6-2 定期航空便路線距離推移 (1993年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」及び各年版

(2) 空港数と航空機数

空港数と航空機数の推移は次のグラフのとおりである。2011年、民用空港数は178ヶ所、民用航空機数は3,191機となっている。



図表 1.6-3 空港数と航空機数推移 (1993年～2011年)

出典：国家統計局「中国統計年鑑 2012年版」及び各年版

1.7 物流事業者

(1) 物流事業者ランキング

次の表は 2011 年の中国物流事業者の売上ランキング上位 30 社である。大手物流事業者の大部分が国有企業であり、本業売上が 100 億元を超える事業者が 12 者、50 億元を超える事業者が 21 者となっている。

| 順位 | 物流企業 | 本業売上 (万元) |
|----|--------------------|------------|
| 1 | 中国遠洋運送 (集団) 総公司 | 14,361,517 |
| 2 | 中国外運長航集团有限公司 | 9,158,012 |
| 3 | 中国海運 (集団) 総公司 | 6,416,347 |
| 4 | 廈門象嶼集团有限公司 | 2,572,523 |
| 5 | 中鉄物資集团有限公司 | 2,266,728 |
| 6 | 中国物資儲運総公司 | 2,196,617 |
| 7 | 河北省物流産業集团有限公司 | 1,639,090 |
| 8 | 河南煤業化工集団国龍物流有限公司 | 1,620,129 |
| 9 | 中国石油天然気運送公司 | 1,461,160 |
| 10 | 順豊速運 (集団) 有限公司 | 1,136,000 |
| 11 | 中鉄集裝箱運送有限責任公司 | 1,062,759 |
| 12 | 安吉自動車物流公司 | 1,004,817 |
| 13 | 朔黄鉄道發展有限責任公司 | 955,798 |
| 14 | 中国国際貨運航空有限公司 | 857,856 |
| 15 | 五砵物流集团有限公司 | 800,000 |
| 16 | 中鉄快運股份有限公司 | 772,478 |
| 17 | 雲南物流産業集团有限公司 | 748,013 |
| 18 | 北京華油天然気有限責任公司 | 706,176 |
| 19 | 海豊国際控股有限公司 | 603,266 |
| 20 | 中国石油化工有限公司管道儲運分公司 | 600,737 |
| 21 | 中国鉄道物資総公司 | 504,157 |
| 22 | 嘉湮大通物流有限公司 | 495,171 |
| 23 | 重慶港務物流集团有限公司 | 475,257 |
| 24 | 国電物資集团有限公司 | 458,797 |
| 25 | 東方国際物流 (集団) 有限公司 | 381,493 |
| 26 | 聯邦快遞 (中国) 有限公司 | 361,130 |
| 27 | 天地国際運送代理 (中国) 有限公司 | 358,691 |
| 28 | 武漢商貿国有控股集团有限公司 | 354,060 |
| 29 | 広東省航運集团有限公司 | 337,646 |
| 30 | 中外運-敦豪国際航空快件有限公司 | 333,944 |

図表 1.7-1 2011 年中国物流事業者売上ランキング 30 社

出典：中国物流与採購聯合会「物流發展報告 2011-2012」

(2)業種別事業者数

物流事業者数（法人）は次表のとおりである。物流事業者合計 167,525 者のうち、163,135 者（全体の 97.4%）が内資企業で、このうち 9,415 者（5.6%）が国有企業である。外資企業は 2,206 者（1.3%）となっている。

| | 合計 | 内資企業 | 国有企業 | 香港、マカオ、 台湾投資企業 | 外資 企業 |
|-----------|---------|---------|-------|-------------------|----------|
| | | | | | |
| 物流企業合計 | 167,525 | 163,135 | 9,415 | 2,184 | 2,206 |
| うち、 | | | | | |
| 道路貨物運送 | 68,680 | 68,059 | 1,103 | 333 | 288 |
| 鉄道貨物運送 | 441 | 439 | 75 | | 2 |
| 水上貨物運送 | 5,519 | 5,427 | 227 | 45 | 47 |
| 航空旅客・貨物運送 | 371 | 340 | 60 | 9 | 22 |
| 運送代理服务 | 44,421 | 42,722 | 1,038 | 987 | 712 |
| 倉庫 | 20,073 | 18,755 | 3,875 | 530 | 788 |
| 国家郵政 | 1,549 | 1,548 | 919 | 1 | |
| その他宅配サービス | 6,441 | 6,375 | 204 | 28 | 38 |

図表 1.7-2 業種別事業者数（2010 年）

出典：国家統計局「中国基本単位年鑑 2011 年版」の登記形式別物流企業法人数（2010）より作成。

第2章 各モードの事業許可、経営・管理に関する制度

本章で扱う各モードの事業許可、経営・管理に関する制度は、本編の調査研究の目的を達成するために本編 1.2 表 1 に掲げた参考文献及び中国政府のホームページ等の WEB サイトを参照してまとめたものであり、網羅的に中国物流に関する制度を調査したものではなく、事業許可申請のためのマニュアルではないことに留意されたい。

2.1 道路貨物運送

(1) 道路貨物運送分野の外資規制

道路貨物運送分野については、国内道路貨物運送事業、国際道路貨物運送事業、道路貨物運送ステーション事業（道路貨物倉庫業等）のいずれも外資企業は独資形態での参入が可能である。

(2) 国内道路貨物運送事業の事業許可・経営管理に関する制度・政策

① 国内道路貨物運送事業の種類

道路貨物運送の種類は、「普通貨物運送」、「道路貨物専用運送」（コンテナ、冷蔵保温設備、タンク等を使用した専用車両による貨物運送）、「道路大型物件運送」、「道路危険貨物運送」の 4 つに大別される⁵²。

表 2.1-1 道路貨物運送の種類

| | 種類 | 経営範囲 |
|--------|----------|---|
| 道路貨物運送 | 普通貨物運送 | |
| | 道路貨物専用運送 | コンテナ、冷蔵保冷、タンク |
| | 道路大型物件運送 | 1 類：1 級大型貨物の運送 2 類：1、2 級大型貨物の運送 3 類：1～3 級大型貨物の運送 4 類：1～4 級大型貨物の運送 (表 2.1-2 参照) |
| | 道路危険貨物運送 | 第 1 類：爆発物 第 2 類：気体 第 3 類：燃えやすい液体 第 4 類：燃えやすい固体 第 5 類：酸化物と有機過酸化物 第 6 類：毒性物質と感染性物質 第 7 類：放射性物質 第 8 類：腐食性物質 第 9 類：その他危険物 |

⁵² 道路貨物及びステーション管理規定に規定。

表 2.1-2 大型貨物の等級一覧⁵³

| 等級 | 長さ | 幅 | 高さ | 重量 |
|-----|-------------|---------------|---------------|-----------------|
| 1 級 | 14m以上 20m未満 | 3.5m以上 4.5m未満 | 3m以上 3.8m未満 | 20t 以上 100t 未満 |
| 2 級 | 20m以上 30m未満 | 4.5m以上 5.5m未満 | 3.8m以上 4.4m未満 | 100t 以上 200t 未満 |
| 3 級 | 30m以上 40m未満 | 5.5m以上 6m未満 | 4.4m以上 5m未満 | 200t 以上 300t 未満 |
| 4 級 | 40m以上 | 6m以上 | 5m以上 | 300t 以上 |

②許可申請書類

国内道路貨物運送事業の許可申請書類は以下の表 2.1-3 の通り⁵⁴。

表 2.1-3 国内道路貨物運送事業の許可申請書類

| 種類 | 申請書類 |
|--------------------------------|---|
| 普通貨物運送 道路貨物専用運送 道路大型物件運送 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路貨物運送経営申請表 ・責任者の身分証明証、代理人の身分証明証と委託書 ・自動車走行許可証、車両検査合格証明の写し、使用する運送車両の承諾書（車両数、類型、技術性能、使用時間等を記載） ・招聘または招聘予定のドライバーの運転免許証、従業資格証及びその写し ・安全運営管理制度のテキスト ・法律、法規が規定するその他の資料 |
| 道路危険貨物運送 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路危険貨物運送経営申請表 ・運送する危険貨物の類型、項目及び運営プラン ・定款 ・投資者、責任者の身分証明証及びその写し、代理人の身分証明証及びその写しと委託書 ・使用車両承諾書（専用車両数、類型、技術等級、通信機器の配備、総合品質、積載重量、車軸数、車両の外形の長さ、幅、高さ等の状況、タンク式専用車両のタンク容積、タンク容積と車両積載重量の合致状況、劇毒、爆発物、可燃物、放射性危険貨物を運送する専用車両に配備される走行記録メーターまたは GPS システムの状況を記載） 使用する専用車両がすでに購入済みまたは現有のものである場合、走行証、車両技術等級証書、または車両技術検査合格証、タンク式専用車両のタンク検査合格証または検査報告とこれらの写しを提出しなければならない。 ・招聘するドライバー、積卸管理人員、護送人員の従業資格証及びその写し、ドライバーの運転免許証及びその写し ・駐車場、専用駐車場所、安全防護、環境保護、消防のための施設・設備を備えていることの証明資料 ・安全運営管理制度に関するテキスト |

⁵³ 道路大型貨物運送管理弁法に規定。

⁵⁴ 道路貨物運送及びステーション管理規定、道路危険物運送管理規定に規定。

③事業許可の流れ

危険物の運送を除く国内道路貨物運送については、県級の道路運送管理機関が申請を受理してから、20日以内に許可、不許可の決定がなされる。許可された場合「道路貨物運送経営行政許可決定書」が、不許可の場合は「交通行政許可を与えない決定書」が発行され、許可された場合は、さらに10日以内に申請者に「道路運送経営許可証」が発行される。許可後は承諾書どおりに車両を使用しなければならず、道路運送管理機関が確認し、条件に適合した車両に対し、「道路運送証」が発行される⁵⁵。

また、危険物を運送する事業については、市級の道路運送機関が申請内容を確認し、かつ、実地審査を行う。許可された場合、許可事項が記載された「道路危険貨物運送行政許可決定書」が発行され、不許可の場合は、「交通行政許可を与えない決定書」が発行される。許可された場合は、10日以内に道路危険貨物運送経営申請者に「道路運送経営許可証」が発行される。許可後は、道路運送管理機関により、使用車両承諾書の確認、専用車両が条件を満たしているかの確認、タンクが品質検査部門の検査に合格していることの確認が行われた後、専用車両に「道路運送証」（運送を許可する危険貨物の類型、項目が記載される。）が発行される⁵⁶。

道路貨物運送事業者は「道路運送経営許可証」に記載された範囲内の事業をおこなうことができる。許可証に記載の経営範囲を超える業務を行うためには、変更手続が必要となる。

④事業許可条件

国内道路貨物運送事業の人員に関する許可条件は表 2.1-4、車両、設備、安全管理に関する許可条件は表 2.1-5 の通り。

⁵⁵ 道路運送条例及び道路貨物運送及びステーション管理規定に規定。

⁵⁶ 道路危険貨物運送管理規定に規定。

表 2.1-4 国内道路貨物運送の人員に関する許可条件⁵⁷

| 種類 | ドライバー | その他の人員 |
|----------|---|---|
| 普通貨物運送 | ドライバーは以下の条件を満たすこと。 ・ 相応の自動車運転免許証を取得している。 ・ 年齢が満 60 歳を超えない。 ・ 設立地区の市級道路運送管理機関による貨物運送に関する法律法規、自動車修理、貨物積載保管の基本知識に関する試験に合格し、かつ従業資格証を有している。 | |
| 道路貨物専用運送 | 同上 | |
| 道路大型物件運送 | 条件は同上。ただし、1 類から 4 類の分類により、それぞれに必要な人員数が異なる。 | |
| 道路危険貨物運送 | ドライバーは以下の条件を満たすこと。 ・ 相応の自動車運転免許証を取得している。 ・ 年齢が満 60 歳を超えない。 ・ 所在地区の市級人民政府交通主管部門の試験に合格し、従業資格証を取得している。 | 所在地区の市級人民政府交通主管部門の試験に合格し、かつ、従業資格証を取得した積卸管理人員、護送人員がいること。 |

表 2.1-5 国内道路貨物運送の車両、設備、安全管理に関する許可条件⁵⁸

| 種類 | 車両 | 設備 | 安全管理制度 |
|----------|---|--|----------|
| 普通貨物運送 | 経営する業務に相応しい且つ検査に合格した車両を有していること（最低車両台数規制はなし。）。 | | 健全な制度が必要 |
| 道路貨物専用運送 | 経営する業務に相応しい且つ検査に合格した車両を有していること（最低車両台数規制はなし。）。 | 運送する貨物にふさわしい専用容器、設備、施設を備え、且つそれが専用車両に固定されていること。 | 同上 |
| 道路大型物件運送 | 経営する業務に相応しい且つ検査に合格した車両を有していること（最低車両台数規制はなし。）。 | | 同上 |
| 道路危険貨物運送 | 5 台以上の検査に合格した危険貨物運送専用車両、設備を有していること。 | 左記の条件を満たすとともに、危険貨物運送専用車両に必要な通信器具を配備していること。 | 同上 |

⁵⁷ 道路運送条例、道路運送及びステーション管理規定及び道路大型物件運輸業者類別区分条件に規定。

⁵⁸ 道路運送条例及び道路貨物運送及びステーション管理規定に規定。道路貨物運送及びステーション管理規定第 6 条及び道路危険貨物運送管理規定第 8 条に詳細な規定がある。

⑤経営・管理

国内道路貨物運送事業の経営・管理に関する規定は以下の表 2.1-6 の通り。

表 2.1-6 国内道路貨物運送事業の経営・管理⁵⁹⁶⁰

| ○道路貨物運送事業の経営及び事業の管理 |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・道路貨物運送事業者は「道路運送経営許可証」に記載された経営範囲内の貨物運送事業に従事しなければならない。道路運送経営許可証を譲渡、貸し出してはならない。 ・道路貨物運送事業者は従業員に対し、日常的に安全・職業道德教育、業務知識、操作規程の研修を行わなければならない。 ・道路貨物運送事業者は、国の関係規定に照らし、大型貨物運送車両、牽引車に走行記録メーターを取り付け、ドライバーの連続運転時間が 4 時間を超えることを防がなければならない。 ・道路貨物運送事業者はドライバーに「道路運送証」を携帯させなければならない。「道路運送証」の譲渡、貸与、書換え、偽造を行ってはならない。 ・道路貨物運送事業者は従業資格証を持つドライバーを使用しなければならない。 ・ドライバーはその従業資格類型に対応する車両を運転しなければならない。従業資格証を携帯していなければならない。 ・運送する貨物は貨物運送車両の積載量に適合し、積載物の長さ、幅、高さは、積載条件に違反してはならない。貨物運送車両の旅客運送を禁じる。 ・道路貨物運送事業者は法令で禁止されている貨物の運送を行ってはならない。道路貨物運送事業者は、荷主が法令上の手続を行って輸送証書を取得した制限貨物の運送を行う場合、運送に関連する手続がすべて有効になったことの検査確認が完了した後に、はじめて当該貨物の運送が可能となる。 ・道路貨物運送事業者は、不正な手段で貨物を集め、また、貨物の独占を行ってはならない。他の貨物運送事業者の正常な運送活動の展開を阻害してはならない。道路貨物運送事業者は、貨物の変質、腐敗、欠損または損失を防止しなければならない。 ・道路貨物運送事業者と荷主は、「契約法」に従って、道路貨物運送契約を結ばなければならない。 ・国は密封式運送の実施を奨励する。道路貨物運送事業者は貨物の脱落等を防止しなければならない。 ・道路貨物運送事業者は、交通事故、自然災害、公共衛生及びその他の突発的な事件に対応するための道路運送緊急対策方針（報告手順、緊急時の指揮系統、車両・設備に関する措置等を記載）を制定しなければならない。また、このような事件が発生した場合は、県級以上の人民政府または関係部門の指揮管理に従わなければならない。 ・道路貨物運送事業者は、厳格に、国の価格に関する法律、法規、規章の規定を遵 |

⁵⁹ 道路貨物運送及びステーション管理規定に規定。

⁶⁰ 大型物件運送については、道路貨物運送及びステーション管理規定第 33 条及び第 34 条に、危険貨物運送については、道路危険貨物運送管理規定第 21 条～第 45 条に追加的に遵守すべき事項の規定がある。

守しなければならない、悪意ある値下げ競争を行ってはならない。

○車両の管理

- ・道路貨物運送事業者は、車両技術管理制度を制定し、国が規定する技術規範に適合するよう貨物運送車両の定期的な補修を行い、貨物運送車両の状況を良好に保たなければならない。
- ・道路貨物運送事業者は車両定期審査の頻度とあわせて、定期的に貨物運送車両検査を行わなければならない。検査は国の関連基準に適合する自動車総合性能検査機関で行う。自動車総合性能検査機関は、国の基準に基づき検査を行い、全国統一様式の検査報告書を発行する。
- ・県級以上の道路運送管理機関が年に一回に貨物運送車両に対し車両技術文書、車両構造及びサイズ変動状況、違反記録等の審査を行う。
- ・道路貨物運送事業者と県級以上の道路運送管理機関は、それぞれ分けて、貨物運送車両の技術書類と管理書類を整理し、適切に保管しなければならない。
- ・道路貨物運送事業者は、国が規定する廃車基準に達した、または検査を経て国の基準に適合していないとされた貨物運送車両に対し、直ちに「道路運送証」を返却し、道路貨物運送事業の用に供してはならない。

(3) 国際道路貨物運送事業の事業許可・経営管理に関する制度・政策

① 事業許可の流れ

国際道路貨物運送事業を行う場合は、省、自治区、直轄市の道路運送管理機関に申請を行う。申請を受理した道路運送管理機関は、申請後 20 日以内に審査を終了し、許可する場合は交通運輸部に届け、不許可の場合は書面で申請者に不許可の理由を説明する⁶¹。

② 事業許可条件、経営・管理

国際道路貨物運送事業の許可条件、経営・管理に際して遵守すべき事項等については、以下の通り。

⁶¹ 道路運送条例に規定。

表 2.1-7 国際道路貨物運送事業の許可条件、経営・管理⁶²

| |
|--|
| ○国際道路貨物運送事業の許可条件 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・道路運送経営許可証を取得している企業法人であること。 ・国内で道路運送事業に従事して満 3 年になり、且つ重大な道路交通責任事故を起こしていないこと。 <p>※上記規定の条件に適合する書類を省、自治区、直轄市の道路運送管理機関に申請する。</p> |
| ○国際道路貨物運送事業の経営・管理 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・外国の国際道路貨物運送事業者の車両が中国国内で運送する場合、国籍識別表示を掲示し、かつ、規定の運送路線を走行し、運送路線を勝手に変更してはならない。 ・出発、終点地がいずれも中国国内にある道路貨物運送事業に従事してはならない。すなわち、中国の国内道路貨物運送事業の事業許可を取得していない外国の国際道路運送事業者は中国国内を通り過ぎる、もしくは出発、終点地の片方のみが中国国内である場合に限り運送可能である。 ・外国の国際道路運送事業者は、交通運輸部の許可を経て、中国国内に常駐代表機構⁶³を設立できる。常駐代表機構は経営活動に従事してはならない。 |

(4)道路貨物運送ステーション事業(道路貨物倉庫業等)の事業許可・経営管理に関する制度・政策

道路貨物運送ステーションとは、道路貨物倉庫(貨物の保管、積卸し)、貨物の検数、情報提供サービス等の機能を備えた場所、設備を有する総合貨物運送ステーション、LTL (less than trailer load cargo : 小口積載貨物) 貨物運送ステーション、コンテナ中継ヤード、物流センター等を指し、道路貨物倉庫事業も道路貨物運送ステーション事業に分類される。

①許可申請書類

道路貨物運送ステーション事業の許可申請書類は、以下の通り⁶⁴。

- ・「道路貨物運送ステーション経営申請表」
- ・責任者の身分証明証、代理人の身分証明証と委託書
- ・道路貨物運送ステーションを経営する土地、建物の合法性証明
- ・貨物運送ステーションの竣工検収証明
- ・業務に相応しい専門人員と管理人員の身分証明証、専門証書
- ・業務オペレーション規程と安全運営管理制度のテキスト

②事業許可の流れ

事業許可の申請先は県級道路運送管理機関となり、道路運送管理機関は申請を受理してから 15 日以内に許可・不許可の決定をする。許可された場合は「道路貨物運送

⁶² 道路運送条例に規定。詳細は国際道路運送管理規定に規定。

⁶³ 常駐代表機構とは、外国事業者が本条例の規定に基づき、中国国内で設立した当該事業者の業務に係る非営利活動を行う事務機構を指す。代表機構は法人格を有しない。(「外国企業常駐代表機構登記管理条例」)

⁶⁴ 道路貨物運送及びステーション管理規定に規定。

ステーション経営行政許可決定書」が、不許可の場合は「交通行政許可を与えない決定書」が発出され、許可の場合には、さらに 10 日以内に申請者に「道路運送経営許可証」が発行される。許可事項の変更、経営範囲の拡大には変更手続が必要である⁶⁵。

③事業許可条件

道路貨物運送ステーション事業の許可条件は、以下の通り⁶⁶。

- ・ 経営規模に相応しい貨物運送車庫、生産管理事務室、情報管理センター、倉庫、収納棚、場所、道路等の施設があり、かつ、関係部門による工事竣工検収に合格していること。
- ・ 経営規模に相応しい安全、消防、積卸、通信、計量等の設備があること。
- ・ 経営規模、経営類型に相応しい管理人員と専門技術人員がいること。
- ・ 健全な業務オペレーション規程と安全運営管理制度があること。

④経営・管理

道路貨物運送ステーション事業の経営・管理に関する規定は以下の表 2.1-8 の通り。

表 2.1-8 道路貨物運送ステーション事業の経営・管理⁶⁷

| ○道路貨物運送事業の経営・管理 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路貨物運送ステーション事業者は、道路運送経営許可証に記載された許可事項に照らして事業を行わなければならない。勝手に道路貨物運送ステーションの用途とサービス機能を変更してはならない。 ・ 道路貨物運送ステーション事業者は、法令に則り、安全管理・安全運営を強化・改善し、適切な安全運営責任制の実施を進めなければならない。道路貨物運送ステーション事業者は、道路貨物運送ステーションからの出発車両に対し安全検査を行い、積載超過車両または安全検査をしていない車両の出発を防止し、安全運営を確保しなければならない。 ・ 道路貨物運送ステーション事業者は、貨物の性質、保管条件に基づいて分類、管理し、危険貨物は単独で保管し、貨物の無傷・完全性を確保しなければならない。 ・ 貨物の包装は、国が規定する貨物運送包装基準に基づき、包装物と包装技術、品質が運送条件に適合していなければならない。 ・ 道路貨物運送ステーション事業者は、規定の業務オペレーション規程に従い、貨物の運搬・積卸を行わなければならない。運搬積卸作業は、整理して行い、混雑、漏れ、破損を防ぎ、有毒、汚染物と食品の混載を厳しく禁じる。 ・ 道路貨物運送ステーション事業者は、価格規定に従い、事業場所において公布されている料金項目と料金基準を守らなければならない。濫りな料金徴収を行ってはならない。 ・ 道路貨物運送ステーション事業者は、道路貨物運送ステーションを使用する道路貨物運送事業者を公平に扱わなければならない。正当な理由なく道路貨物運送事業 |

⁶⁵ 道路貨物運送及びステーション管理規定に規定。

⁶⁶ 道路貨物運送及びステーション管理規定に規定。なお、2013年2月時点で未施行だが、倉庫業に関しては「倉庫業管理弁法」が公布されている。

⁶⁷ 道路貨物運送及びステーション管理規定に規定。

者の道路貨物運送ステーションを利用した事業活動を拒否してはならない。また、無許可の車両を道路貨物運送ステーションに受け入れてはならない。

- ・道路貨物運送ステーション事業者は貨物の独占、貨物の横取り、貨物の差押えをしてはならない。
- ・道路貨物運送ステーションは清潔で衛生的な状態を保ち、サービス内容をわかりやすく表示しなければならない。
- ・道路貨物運送ステーション事業者が提供する貨物情報と運送力情報は正確なものでなければならない。
- ・道路貨物運送ステーション事業者は、積載超過での貨物分配をしてはならない。道路運送経営許可証がない、または許可証が不完全な者に、サービスを提供してはならない。国がその運送を禁止・制限している物品の積卸をしてはならない。
- ・道路貨物運送ステーション事業者は突発的な事件に対応するための緊急対策方針（報告手順、緊急時の指揮系統、車両・設備に関する措置等を記載）を制定しなければならない。
- ・道路貨物運送ステーション事業者は、各種帳簿と書類を保管し、報告の要求に応じなければならない。

2.2 宅配

(1) 宅配分野の外資規制

「郵政法」及び「宅配業務経営許可管理弁法」において、「外資企業は、手紙の国内宅配業務を経営してはならない」と規定されているが、その他の規定はなく、手紙の国内宅配以外の宅配事業には外資の参入が可能である。

(2) 宅配の事業許可に関する制度・政策

① 宅配の種類

宅配には省、自治区、直轄市内の業務、省、自治区、直轄市を超える業務、国際業務の3つに分けられ、それぞれ必要となる資本金とサービス能力が異なる⁶⁸。

② 事業許可の流れ

宅配事業経営許可の申請は、省、自治区、直轄市の範囲内で経営する場合、所在地の省、自治区、直轄市の郵政管理機関に申請を提出する。省、自治区、直轄市を越えて又は国際宅配事業を経営する場合は、国家郵政局に申請を提出する。

申請を受理した郵政管理部門は、申請を受理した日より45日以内に審査を行い、許可または不許可の決定を行う。許可する場合は、宅配業務経営許可証が発行され、許可しない場合は、書面で申請人に不許可の理由と共に通知される⁶⁹。

③ 事業許可条件

宅配の事業許可条件は、

- ・ 厳格なサービス品質管理制度（サービス項目、価格、地域、賠償方法、苦情受理方法等）及び業務操作規範（受取・配達の検視、業務検索等）があること。
- ・ 健全な安全保証制度があること。これには発送の安全、宅配サービス人員とユーザーの人身の安全、ユーザー情報の安全を保証する制度が含まれ、国家基準の各種安全措置に適合していなければならない。代金徴収の代行業務を行う場合、自営方式で代金徴収の代行サービスを行い、整ったリスク管理措置と決済システムを備え、委託人と受取人の間の権利と義務を明確にしなければならない。
- ・ 法律、行政法規が規定するその他の条件を満たしていること。

という条件に加え、以下の表 2.2-1 の通り、①で記述した3つの業務区分ごとに資本金とサービス能力に関する条件がある⁷⁰。

⁶⁸ 宅配業務経営許可管理弁法に規定。

⁶⁹ 郵政法に規定。

⁷⁰ 宅配業務経営許可管理弁法に規定。

表 2.2-1 資本金とサービス能力に関する条件

| 業務種類 | 資本金 | サービス能力 |
|-----------------|--------|---|
| 省、自治区、直轄市内の業務 | 50 万元 | <ul style="list-style-type: none"> ・経営する宅配業務のためのネットワークと配達能力を備えていること。 ・同一市内で宅配事業を経営する場合、速達宅配物の電話検索サービスを提供しなければならない。省内複数地区で宅配事業を経営する場合、上述の電話検索サービスを提供することに加え、さらに速達宅配物追跡検索を提供する情報ネットワークがなければならない。 ・「宅配業務員国家職業技能基準」に適合し、且つ資格認定に通過した宅配業務員がいること。同一市内で宅配事業を経営する場合、宅配業務員中、初級以上の資格を有する者が 30%を下回ってはならない。省内複数地区で宅配事業を経営する場合、宅配業務員中、初級以上の資格を有する者が 40%を下回ってはならない。 |
| 省、自治区、直轄市を超える業務 | 100 万元 | <ul style="list-style-type: none"> ・経営する宅配業務のためのネットワークと配達能力を備えていること。 ・適当な面積の速達宅配物を処理する場所があり、国家郵政局及び国家安全機関が法に基づき履行する職責の要求に適合し、且つ相応しい処理設備、管理制御設備、消防設備を配備していること。 ・統一のコンピュータ管理システムがあり、速達宅配物追跡検索を提供できる情報ネットワークがあること。且つ規定に適合するデータポートを配備し、要求どおり、国家郵政局に速達宅配物に関するデータを提供できること。 ・「宅配業務員国家職業技能基準」に適合し、且つ資格認定に通過した宅配業務員がいること。企業及びその各支部機関の宅配業務員中、初級以上の資格を有する者が 40%を下回ってはならない。 |
| 国際業務 | 200 万元 | <ul style="list-style-type: none"> ・国際宅配業務を経営するネットワークと配達能力を備えていること。 ・適当な面積の速達宅配物を処理する場所があり、国家郵政局及び国家安全機関が法に基づき履行する職責の要求に適合し、且つ相応しい処理設備、管理制御設備、消防設備を配備していること。 ・統一のコンピュータ管理システムがあり、速達宅配物（郵便物）追跡検索を提供できる情報ネットワークがあること。且つ規定に適合するデータポートを配備し、要求どおり、国家郵政局に速達宅配物に関するデータを提供できること。 ・「宅配業務員国家職業技能基準」に適合し、且つ資格 |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>認定に通過した宅配業務員がいること。企業及びその各支部機関の宅配業務員中、初級以上の資格を有する者が 50%を下回ってはならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・専門の資格を取得している通関、検査申告、検収申告人員がいること。 |
|--|--|--|

2.3 鉄道貨物運送

(1) 鉄道貨物運送分野の外資規制

鉄道貨物運送事業（実運送）については、2008年8月に公布された「外商投資鉄道貨物運送業審査許可と管理暫定弁法」に規定されている。同法は、「中外合資経営企業法」、「中外合作経営企業法」にもとづき制定された法律である。すなわち、独資企業による鉄道貨物実運送への参入は認められておらず、外資企業が参入する場合は、合弁企業、合作企業の形を取ることとなる。

一方、外資企業による鉄道貨物のフォワーディング事業への参入に対する制限はない。2002年10月に鉄道部より発出された「中国 WTO 加入後の鉄道運送業が直面する機会、挑戦と対策」公布についての通知により、中国の WTO 加盟後の市場開放についての方針が示され、加盟から10年以上が経過した現在では、鉄道貨物のフォワーダー事業に関する外資の参入規制はなくなった。

(2) 鉄道貨物運送事業の事業許可、経営・管理に関する制度・政策

鉄道貨物運送事業（実運送）に関する事業許可や経営・管理については「外商投資鉄道貨物運送業審査許可と管理暫定弁法」に規定がある（詳細省略）。

鉄道フォワーダー事業については、特に規制する法令がない。

2.4 水上貨物運送

(1) 水上貨物運送分野の外資規制

国内水運事業への外資参入については、平成23年1月より制度変更が行われた。具体的には、国内水運事業への外資参入について、「外資企業は、交通運輸部の許可なくして経営してはならず、「外商投資産業指導目録」に従わなければならない。」⁷¹という規定から「外商投資企業は、水上運送事業を経営してはならない。但し、交通運輸部が特別に許可したものは除外する。」⁷²という規定になっている。これまで国内水運事業を行ってきた日系物流事業者に追加的にヒアリングを行ったところ、同改正に伴って、「特別な許可」を取得してはいないということであった。国内水上運送管理条例は施行されてから日が浅く、2013年2月現在、実施細則も未だ公布されていないため、今後の動向に注目する必要がある。

水上運送サービス業（国内水運に関して、旅客、託送人、荷受人、又は運送請負人の委託を受け、委託人名義で、委託人のために、旅客または貨物の運送、港湾作業、その他関連業務の手續及び費用の徴収を行う事業）については、外資企業は独資企業、合弁企業、合作企業のいずれの形態でも参入可能である。

⁷¹ 水上運送管理条例実施細則に規定。

⁷² 国内水上運送管理条例に規定。

国際海運事業については、細かい業態ごとに規制の内容が異なる。投資者自身の船舶に対するサービス業、国際海運貨物倉庫業は、独資形態による参入が可能である。その他、国際船舶運送業、国際船舶代理業、国際船舶管理業、国際海運貨物積卸業、国際海運コンテナステーション・ヤード業務に従事するためには、合弁企業または合作企業でなくてはならず、中国側出資者の持分比率が高くない⁷³。なお、国際船舶代理業、国際船舶管理業、国際海運貨物積卸業、国際海運貨物倉庫業、国際海運コンテナステーション・ヤード業務を国際海運補助事業という。

外航海運フォワードナーについては、外資企業は独資形態による参入が可能である⁷⁴。

(2) 水上運送サービス業の事業許可に関する制度・政策

① 許可申請書類

水上運送サービス事業の許可申請書類（交通運輸部主管部門に提出）は、以下の通り⁷⁵。

- ・ 水上運送サービス事業申請書
- ・ F/S 報告書
- ・ 企業定款草案
- ・ 登記する地方工商行政管理機関が発行した「企業名称事前許可通知書」
- ・ 信用証明
- ・ 経営場所の所有権証明（または賃貸証明等）
- ・ 主要出資団体の企業設立同意文書（役員会決議、共同経営契約または経済的保証人証明）
- ・ 企業責任者と主要業務人員の氏名、職務、身分証明証
- ・ 交通運輸部が規定するその他の書類

② 事業許可条件

水上運送サービス事業の事業許可条件は、以下の通り⁷⁶。

- ・ 安定した水上運送の顧客、貨物資源、船舶業務があること。
- ・ 経営範囲に相応しい組織機構と専門人員を有していること。
- ・ 固定の経営場所と必要な営業施設を有していること。
- ・ 下記に規定する資本金の最低限度額条件に適合していること。

船舶代理業務の経営：20 万元。

旅客・貨物運送代理業務：30 万元。

船舶代理業務と旅客・貨物運送代理業務を同時に経営する場合：50 万元

(3) 国際海運事業の事業許可に関する制度・政策

国際海運事業の事業許可等に関する規定は、上述した細かい業態ごとに外商投資国際海運事業管理規定に定められている。その中から代表して国際船舶運送業について以下に記述する。

⁷³ 外商投資国際海運事業管理規定に規定。

⁷⁴ 外商投資国際海運業管理規定に規定。

⁷⁵ 水路貨物運送サービス業管理規定に規定。

⁷⁶ 水路貨物運送サービス業管理規定に規定。

①国際船舶運送業の事業許可の流れ⁷⁷

申請者は、まず、国際海運条例及び同法令実施細則の規定に基づいて、交通運輸部に申請を提出し、交通運輸部の許可を受ける。

その後、申請者は、国の外国資本投資関係の法律の規定に従い、交通運輸部の許可文書とともに、商務部に対して、外商投資国際海運事業管理規定第 15 条に規定される文書を提出し、「外商投資企業許可証書」を受け取る。

申請者は、交通運輸部の許可文書と商務部発行の外商投資企業許可証書等の関連文書を持ち、法に則って工商行政管理機関で工商登記を行い、営業許可証を受け取る。

外商投資国際船舶運送会社を法に則って設立後、申請者は、工商行政管理機関発行の営業許可証を持って交通運輸部に「国際船舶運送経営資格登記証」を申請し、証書を受領後、国際船舶運送事業に従事することができる。

②国際船舶運送業の事業許可条件

国際船舶運送業の事業許可条件は、以下の通り⁷⁸。

- ・ 経営に適した船舶を有し、その中に必ず中国籍船舶があること。
- ・ 船舶が、国の規定する海上交通安全技術基準に適合していること。
- ・ 船荷証券、乗船切符または多式複合運送証明書を有していること。
- ・ 交通運輸部規定の従業員資格を備えた高級業務管理人員がいること。
- ・ 董事長（会社代表者）と総経理（経営業務の主管者）は、投資者各方が協議し、中国側投資者が指定する。
- ・ 法律、行政法規に規定されるその他の条件に適合していること。

(4)外航海運フォワーダーの事業許可、経営・管理に関する制度・政策

①外航海運フォワーダーの事業許可の流れ及び許可申請書類⁷⁹

中国国内の外資企業が、外航海運フォワーダーを行う場合、国際海運条例及び同法令実施細則の規定に基づいて、交通運輸部に登記を申請し、「無船承運業務経営資格登記証」を取得する。

申請に当たっては、国際海運条例及び同法令実施細則に規定されている資料を提出する必要がある。船荷証券登記申請を行うと同時に、本条例の規定に基づいて保証金（本編 2.5 参照）を納付したことを証明する関連資料を提出しなければならない。

交通運輸部は、非船舶運航事業者の船荷証券登記申請及び保証金納付に関する資料を受領した日から 15 日以内に審査を終える。

さらに、申請者は商務部に以下の資料を提出し、審査許可手続きを行わなければならない。

- ・ 非船舶運航事業申請書
- ・ F/S 報告書
- ・ 共同経営契約書と会社定款（独資企業の場合は定款のみ）
- ・ 投資者登録登記証明文書及び資信証明証

⁷⁷ 外商投資国際海運事業管理規定に規定。

⁷⁸ 外商投資国際海運事業管理規定に規定。

⁷⁹ 国際海運条例に規定。

- ・ 設立予定の会社の董事長及び総経理の身分証明証
- ・ 法令が規定するその他の文書。

2.5 航空貨物運送

(1) 航空貨物運送分野の外資規制

航空貨物運送事業（実運送）への外資参入については、合資又は合作形態でなければならないが、中国側が持株を支配し、外資の投資比率は 25%を超えてはならない。また、経営期限は通常 30 年を超えてはならないこととなっている⁸⁰。

航空フォワーダーへの外資参入についても、合資又は合作形態でなければならないが、外資の投資比率は 50%を超えてはならないこととなっている（但し、CEPA の利用により 100%独資可（本編 2.6 参照）。）⁸¹。

(2) 航空貨物運送事業の事業許可に関する制度・政策

航空貨物運送事業（実運送）に関する事業許可等については「外国航空運送企業航路経営許可規定」に規定がある（詳細省略）。

航空フォワーダーについては、商務部から「中国民間航空運送販売代理業務資格認可証書」を取得後、中国航空運輸協会に対して、「航空輸送販売代理資格」の申請を行う。資格認可については以下の通りである。

① 航空フォワーダーの種類

販売代理資格は、一類航空運送販売代理資格と二類航空運送販売代理資格に分かれる⁸²。

一類航空運送販売代理資格とは、国際航路または香港、マカオ、台湾地区航路を経営する民間航空旅客運送及び貨物運送販売代理資格を指す。

二類航空運送販売代理資格とは、除香港、マカオ、台湾地区航路を除く国内航路を経営する民間航空旅客運送及び貨物運送販売代理資格を指す。

② 資格申請書類

航空フォワーダーの資格申請書類は、以下の通り⁸³。

- ・ 航空運送販売代理資格認可申請表
- ・ 企業定款、営業許可証の原本（副本）及びその写し
- ・ 出資検査報告書または最近の監査報告
- ・ 経済担保証明文書（担保側の企業法人営業許可証及び資信証明を含む）
- ・ 企業法定代表者または主要責任者の身分証の写し及び略歴
- ・ 電気通信設備、営業施設リスト、企業住所、営業場所証明文書（詳細な住所、事務営業用不動産権証明または賃貸契約書の写し、場所の内外の写真）、貨物倉庫場所証明文書
- ・ 販売代理人員 3 名以上の従業資格証書及びその写し
- ・ 企業投資者が締結した株主投資合意書及び各株主法人営業許可証（副本）または

⁸⁰ 外商投資民間航空業規定に規定。

⁸¹ 中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法、一類・二類航空輸送販売代理資格認可申請の注意事項に規定。

⁸² 中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法に規定。

⁸³ 中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法に規定。

自然人身分証明

- ・その他必要な文書と資料。

③資格認可の流れ

一類、二類航空運送販売代理資格の認可申請は、中国航空運送協会の地区代表に提出し、地区代表が一次審査を行う。資格認可申請は、地区代表において一次審査合格後、中国航空運送協会が再審査を行い、資格認可証書を発行するか否かを決定する⁸⁴。

2.6 国際フォワーダー⁸⁵（国際貨物運送代理事業）

(1)国際フォワーダーの定義⁸⁶

国際フォワーダーは、代理人と独立運営人（独立して運営する者の意）の2つの立場を持つ。

国際フォワーダーが代理人として従事する国際フォワーダー事業とは、国際フォワーダーが、輸出入貨物の荷受人、荷送人またはその代理人の委託を受け、委託人の名義または自らの名義で関連業務を行い、代理費用またはコミッションを徴収する行為を指す。

国際フォワーダーが独立運営人として従事する国際フォワーダー事業とは、国際フォワーダーが輸出入貨物の荷受人、荷送人またはその代理人の委託を受け、運送状を発行し、運送契約を履行し、且つ運賃及びサービス費用を徴収する行為を指す。

国際フォワーダーは、以下の業務に従事することができる。

- ・ブッキング（船舶のチャーター、航空機のチャーター、キャビンの貸切）、託送、倉庫、パッキング
- ・貨物の積込監視、荷卸監視、コンテナのバンニングとデバンニング、分配、中継及び関連する短距離運送サービス
- ・通関申請、審査申請、検査申請、保険の代理
- ・関連証書の作成、運送費の支払、雑費の決算及び支払
- ・国際展示品、私物及び通過貨物運送代理
- ・国際多式複合運送、集約運送
- ・国際速達（個人の書簡及び県級以上の党政軍機関公文書の配達業務は含まない。）
- ・コンサルティング及びその他国際貨物運送代理業務

(2)国際フォワーダー事業の外資規制

外資による国際フォワーダー事業については、2002年12月に出された「外商投資国際貨物運送代理企業管理弁法」で規定されている。当時は、形態は合弁又は合資でなくてはならず、また、最低資本金を100万ドルとする規制が存在したが、2005年に「補充規定」が発出され、外資企業は独資形態でも参入可能となり、上記100万ド

⁸⁴ 中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法に規定。

⁸⁵ 中国における国際貨物運送代理業の一般規程は国際貨物運送代理業管理規定及び同規定実施細則であるが、外航海運フォワーダーについては、2.4に記載のとおり、国際海運条例及び同条例実施細則に詳細な規定があり、また、航空フォワーダーについては、2.5に記載のとおり中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法に詳細な規定がある。

⁸⁶ 国際貨物運送代理業管理規定実施細則に規定。外資の経営範囲（中国系事業者と同じ）については、外商投資国際貨物運送代理企業管理弁法に規定。

ルの最低資本金規制も撤廃された(資本金については中国系物流事業者と同じ条件(後述)となった。)

(3)外資の国際フォワーダー事業の事業許可に関する制度・政策

①許可申請書類

外資が国際フォワーダー事業を行う企業(外商投資国際貨物運送代理企業)を設立するために必要な申請書類は、以下の通り⁸⁷。

- ・申請書
- ・事業の F/S
- ・外商投資国際貨物運送代理企業を設立する契約、定款。外商が独資で国際貨物運送代理企業を設立する場合は定款のみを提出する。
- ・役員会構成員名簿及び各役員任命書
- ・工商部門が発行した企業名事前許可通知書
- ・投資者所在国または地区の登記証明文書

②事業許可の流れ⁸⁸

省級商務主管部門は申請文書を受け取ってから 30 日以内に、許可または不許可の決定を下し、許可した企業に対しては、「国際貨物運送代理企業許可証書」を発行する。許可しなかった企業には、書面で理由を説明する。

ただし、国際宅配業務を行う外資の国際フォワーダーについては、省級商務主管部門が提出文書に対して一次審査後、申請文書を受け取った日から 15 日以内に商務部に提出する。商務部は申請文書を受け取ってから 60 日以内に、許可または不許可の決定を下し、許可した企業に対しては、「国際貨物運送代理企業許可証書」を発行する。許可しなかった企業には、書面で理由を説明する。

③事業許可条件

従事する業務によって以下の表 2.6-1 の通り、最低資本金の額の条件が定められている。

表 2.6-1 国際フォワーダーの最低資本金の額

| 従事する業務の種類 | 最低資本金の額 |
|---------------------|---------|
| 海上国際貨物運送代理 | 500 万元 |
| 航空国際貨物運送代理 | 300 万元 |
| 陸路国際貨物運送代理または国際宅配業務 | 200 万元 |

※2 項目以上の業務を運営する場合、最低資本金の額はそのうち最高となる項目の額となる。

また、事業を行うに当たっては以下の条件が必要となる⁸⁹。

- ・国際貨物運送代理業務に 3 年以上従事した業務人員が 5 名在籍し、その資格を業

⁸⁷ 外商投資国際貨物運送代理企業管理弁法に規定。

⁸⁸ 外商投資国際貨物運送代理企業管理弁法に規定。

⁸⁹ 国際貨物運送代理業管理規定実施細則に規定。

務人員のものと所在企業が証明していること。または、商務部が認定した研修機関発行の資格証書を取得していること。

- ・固定の営業場所を有していること。所有している家屋、場所については財産権証明を提出すること。賃貸家屋、場所は、必ず賃貸契約書を提出すること。
- ・一定数の電話、ファックス、コンピュータ、短距離運送機器、積卸設備、包装設備等を含む必要な営業施設があること。
- ・安定した輸出入仕入先市場があり、この仕入先市場とは本地区の輸出入貨物運送量が比較的多く、貨物運送代理業がさらなる発展を遂げるための条件と潜在力を備え、申請企業が十分に引き受けることができること。

2.7 国内フォワーダー（国内貨物運送代理事業）

国内フォワーダーについては、輸送手段別に見ると、道路と鉄道について事業許可に関する条件はない。ただし、道路については、登記後、設立地の道路運輸管理機構に届出義務がある。

水上運送については「水上運送サービス業管理規定」、航空については「中国民用航空運輸販売代理資格認可弁法」に関連する規定があり、これに従う必要がある。それぞれ、前述の 2.4 (2) 及び 2.5 (2) を参照されたい。