

2011年8月11日

【寄稿】中国・中西部の発展を担う FishBoneNetwork J&Kロジスティクス 代表取締役 原瑞穂



西安市の無水港(一部開業)



西安市の日本村(写真はイメージ)

最近、中国でFish Bone Network(Fish Bone、中国語表記=魚骨図網絡)という言葉が使われている。これは連雲港の巨大開発と中西部各都市の物流機能をリンクする計画の中で使われたものであり、中国の主要港湾を魚の頭に見立てて、背骨の部分である内陸部の各都市を連結することをイメージしている。

【1】FishBoneNetworkの概要

従来、ウルムチ・蘭州・西安・洛陽・鄭州・徐州などの内陸都市の多くは、個々の域内に閉じた経済であり、広域物流や輸出入はきわめて非効率であった。西安や洛陽から青島港までの輸出入貨物の80%は1000キロを超える距離をトラックで輸送されており、また小口物流への対応も遅れている。

中西部各都市の産業の集積と消費経済の活性化を促すために、域内の流通網の拡充と、港湾都市と効率的にリンクするネットワーク型の物流機能の整備が国策として行われており、1つの実現形態がFish Bone Networkである。

【2】FishBoneの開発の背景と主要インフラの整備

2009年6月に温家宝首相が「中西部の経済成長の加速と地域格差の解消」を指示し、今年の全人代の報告では、これをさらに進めた地方の消費経済の活性化を方針として発表した。

グラフに示すように中国では都市部と農村部の消費支出の格差が拡大している。

また、表1に示すように中西部都市の経済力はきわめて弱く、この地域への産業誘致と消費経済の活性化のために以下の物流機能の整備が喫緊の課題とされている。

- (1)内陸各都市と港湾都市の物流の効率化。
- (2)域内のJIT配送や3PL機能の拡充。

Fish Boneは連雲港の巨大開発に伴って、連雲港を基点とする中西部地域の各都市をユーラシアンブリッジ鉄道(ELB)で連結する物流ネットワークとして計画されている。

ELBは中西部の各都市を経由して欧州までつながっている。実効的な利用範囲は連雲港から阿拉山口(アラシャンコウ)までの中国国内に限定されるが、中西部各都市の重要な物流インフラとして利用が拡大している。従来、中国の鉄道は「五定列車」が少なく一般産業用の物流に適していなかった。最近は、政府の方針や環境の変化によりELBの利用の範囲は拡大している。

ELBの利便性の向上により、中西部各都市に無水港(インランドデポ)を設置して、青島、煙台、連雲港などの港湾都市を連結する物流と、無水港に隣接する倉庫を利用して域内の小口物流や3PLサービスなどを拡充する政策が行われている。

10年末に開業した西安の無水港は、中国鉄道省とドイツ・フランス・香港など7社の投資による2平方キロの大規模なものである。このほかに、洛陽や鄭州などでもELBが引き込まれたインランドデポが整備されており、Fish Boneの骨格が出来つつある。

【3】中西部都市の物流の高度化

Fish Boneの主要インフラは政府の投資により順次整備されている。並行して行われているのが各都市のJIT配送や物流加工の機能の整備である。

07年から行われた政府の緊急経済対策や中西部発展促進政策の奏功により、この地域の経済規模は急速に拡大している。物量の伸びは全国平均120%に比べて中西部は20ポイント程度上回っているといわれており、トラックターミナルは80年代の日本の路線事業者の現場のように中ロット貨物があふれている(右の写真は臨沂市のトラックターミナル)。

多くの運送事業者は増加する貨物への対応だけで収益が得られ、また金融物流(代引)の手数料収入が大きいことなどから、輸送品質の向上や小口化への対応には積極的ではない。また、長距離の片荷輸送を受託するドライバーの収入が低く過積載が日常的なため、輸送品質は低く「安定した輸送」としては機能していない。

中西部地域の消費経済の拡大に伴って物量が伸びている一方で、コンビニへのJIT配送や冷蔵・冷凍食品などの小口配送のニーズが増加している。

また、日本の中規模の工場を誘致する日本村が建設される予定の西安市や鄭州市などのように、小規模の海外企業の進出が急増している都市では3PLサービスやJIT配送へのニーズが大きくなっている。

このような環境のなか、一部の運送会社は量を求める物流から、3PL事業や域内小口物流への取り組みを始めている。特に、2000年初頭に創業した、輸送ネットワークを持たない物流企業が、冷凍冷蔵を含む3PL事業など運送以外の物流事業を行つて急成長している。

これらの先進的と言われている物流事業者の多くは、3PLを標榜(ひょうぼう)しているが実際の機能はかなり低く、海外企業の物流を直接引き受けるレベルではない。このため、日本や韓国の物流企業との提携や合弁による技術導入を望む企業が多い。

3PLや小口物流は、品質管理、効率管理、情報システムなど長年のノウハウの蓄積による仕組みであることを彼らは理解している。このため、物流の変革期のビジネスチャンスをつかむために技術導入を必要としている。

これら提携や合弁を望む企業の多くに共通するのは、資金力が豊富であり海外からの投資は重要ではないという点である。インフラや情報システムへの投資と実物流は中国企業が行い、海外の企業はノウハウ(管理技術)を提供するということになる。

出資比率のアンバランスを解消するために小規模な管理会社を設立する方法などが提案されている。

今後、日本の物流企業が中国の荷主の物流を対象とする場合、この管理会社方式はリスクの少ない方法として考えられるかもしれない。

【4】FishBoneの今後

Fish Boneの具体化により、港湾都市は内陸の物量を集めやすくなり、内陸部の都市はこのネットワークに連なる域内の集配や物流加工サービスの向上により産業の誘致に利点がある。連雲港の開発と併せて徐州、鄭州、洛陽、西安、蘭州、ウルムチなどをリンクする構想が具体化しており、ELB沿線上の各都市はこの具体化に向けて市長クラスの協議会を設けて各種の課題の解決に当たっている。

筆者は09年に連雲港市から物流モデル開発のコンサルティングを受託して、このFish Boneの可能性を実感していた。それ以後、このネットワーク構想は青島、煙台、天津、大連などの港湾都市により検討されるようになった。

変わったところでは、釜山港湾公社(BPA)が進めているナホトカFish Bone Networkがある。これは現在、大連港などを利用している中国の東北2省(黒龍江省、吉林省)の貨物を、綏芬河市(黒竜江省)の無水港に集めてナホトカを経由して釜山港に集めるものである。

Fish Boneにより港湾都市は内陸部の貨物が集めやすくなり、また、内陸部の都市はFish Boneが増えれば、それだけ物流ルートやモードの選択肢が広がる。

政府の中西部発展政策と相まってFish Bone Networkが本格的に機能する日も遠くないと思われる。