

3章 東アジア（中国等）の主要な物流施設の現地調査・報告

1. 現地調査の結果

(1) ヒアリング対象企業

本報告書では、近年東アジアにおいて存在感を増している中国を取り上げ、物流施設の現状や課題を調査することによって、東アジア全体の物流の方向性を推測することとする。調査においては、公開情報・文献調査とともに現地ヒアリングを実施して、中国における物流の現状やニーズ、近年の変化を調べた。現地ヒアリングの対象企業は現地に進出している日系物流企業とした。また、調査地としては、近年急増する取扱量に対応するために積極的なインフラ整備を進めていることに加え、日本企業の物流企業の4割が進出しているという背景から、上海を選択した。また、最後に近年日本からの利用が増えている釜山港の状況についても触れる。

現地ヒアリングの実施時期及び調査対象は以下のとおりである。

調査時期：2009年2月23日～26日

調査対象：日系物流企業4社

下記にヒアリング対象企業の概要を示す。

図表 3-1 ヒアリング対象企業の概要

	分類	日本法人売上高	中国での拠点数	重点的にヒアリングを行った業務
A社	運輸業系	2,000億強 (2008年3月・連結)	80程度	現地業務全般
B社	運輸業系	1兆強 (2008年3月・連結)	100以上	現地業務全般 国際フォワーディング業務
C社	倉庫業系	1,000億強 (2008年3月・連結)	15程度	現地業務全般 倉庫保管・流通加工業務
D社	商社系	—	40程度	現地業務全般 国内トラック輸配送業務

* D社については物流事業のみの売上高の算出が出来なかったため、非掲載とした。

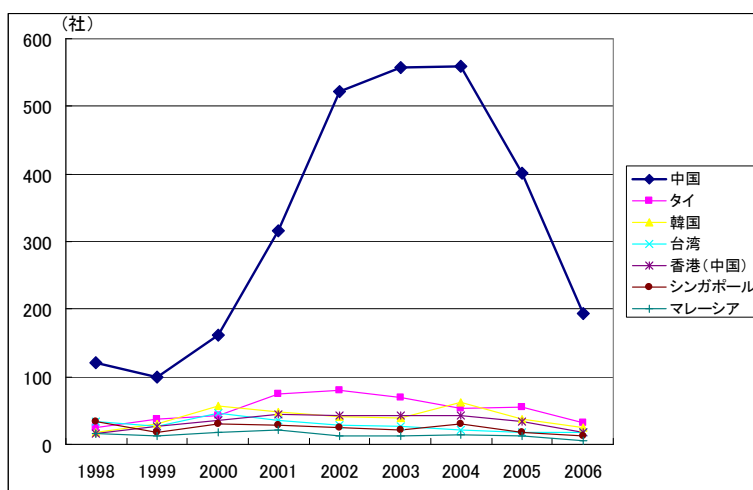
各社のHPより

各社に対しヒアリングを実施するとともに、外高橋保税區・保税物流園区および物流センターの視察も行った。

(2) 中国への企業進出の状況

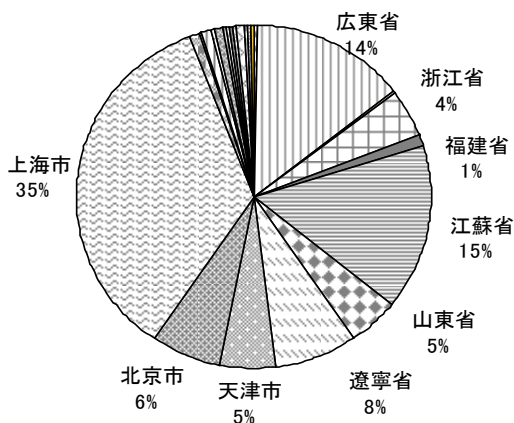
図表 3-2 は日本から東アジア主要国への進出した企業の企業数をまとめたものである。中国への進出企業数は、2004 年から急激に減少しているものの、1998 年からの 5 年間で、5 倍以上の伸びを見せている。

図表 3-2 東アジア主要国への進出企業数



「海外進出企業総覧 2007」 東洋経済新報社より

図表 3-3 日系企業の進出状況（省別）

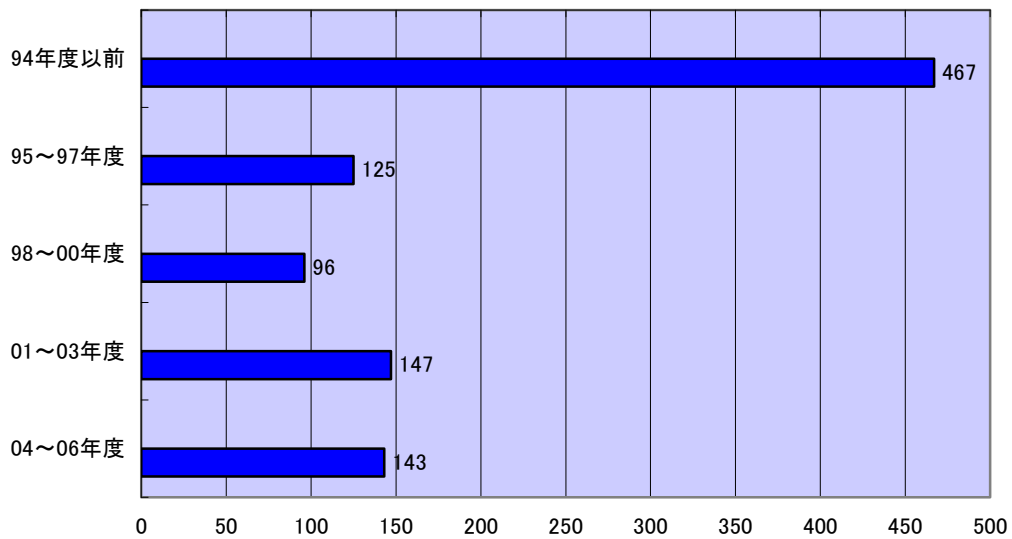


経済産業省「平成 20 年度海外事業活動基本調査」より

図表 3-3 は日系企業の省別の進出状況を整理したものである。上海市が最も多く、全体の 35% を占めている。次に多いのは南京市、蘇州市がある江蘇省である。この図から、上海市は日系企業の重要なビジネス拠点となっていることが分かる。

では運輸業はどうであろうか。経済産業省の「平成 20 年度海外事業活動基本調査」によると、現在、運輸業として中国に現地法人を設立している企業は 993 社である。設立、資本参加時期別に見ると、94 年度以前が最も多く、その後 98～2000 年度に一旦落ち込みを見せたものの、順調に増加していることが分かる。

図表 3-4 現地法人企業数（設立・資本参加時期別）



経済産業省「平成 20 年度海外事業活動基本調査」より

進出先都市別に見ると、上海市が 165 と他都市と比較して飛び抜けて多く、全体の 4 割を占めている。

図表 3-5 日系物流企業の進出先上位 7 都市

	都市	進出企業数
1	上海市	165
2	大連市	25
	深圳市	25
4	広州市	24
5	天津市	2
	青島市	22
7	北京市	21

注：香港を含まない。

株式会社 日通総合研究所「最新 中国物流（大成出版社）」より

(3) 近年の取組み

近年、中国では急速に物流インフラの整備を進めている。第10次5ヵ年計画（01～05年）の国家プロジェクトとして、「洋山水港区プロジェクト」が打ち出され、上海港の約30キロ沖合いにある大洋山・小洋山を埋め立て、2010年までに年間処理能力1,500万TEU、2020年までには2500万TEUの一大コンテナ基地を建設する計画である。第1期は広さ87万m²、水深16.5mの5バースにガントリークレーン18基を備え、年間処理能力220万TEUの施設として2005年12月から稼動を開始している。

空港では中国の国民用空港総局が2008年に「全国民用空港配置計画」を交付し、地方を中心に97ヶ所の空港を新設し、2020年までに244の民用空港を建設すると発表した。まずは2010年までに45ヶ所程度を新設するとしている。この計画が実現すれば、北方・華東・中南・西南・西北エリアを押さえ、人口の82%以上を空港から100キロ圏内でカバーすることになる。

同時に近年は国策として保税区の認可を急速に進めている。保税区とは、輸出入や加工貿易等を目的として設置された経済貿易区域であり、中国国内で消費される際に必要な付加価値税を、海外に輸出する際に一部を輸出事業者へ還付する機能を有する。しかし、還付金の不正申請や不正が横行したため、還付手続きが厳しくなり、時間を要する様になってしまった。その問題を解決するために従来の保税区と輸出加工区の機能を合わせ持つ保税物流園区が登場し、外資系企業が積極的に進出している。下図に、代表的な保税区の種類とその内容を記載する。

図表 3-6 中国の代表的な保税区の種類

	保税区	輸出加工区	保税物流園區
設立時期	1990年	2002年	2004年
概要	輸出入貿易や加工貿易などを目的として設置された経済貿易区域であり、国外から輸入された原材料、部品等には関税、増値税が留保扱いとなる。製品が輸出される際には、関税や増値税が免除される。	加工区域内で加工・生産した製品、及び課税対象労働に対する増値税が免除となる等、メーカーを中心とした特典を有する。	保税区に隣接し港湾の一部であることが前提、貨物を搬入しただけで輸出とみなされ、貨物を搬出しただけで輸入とみなされる。
設立地域	大連、天津、青島、上海外高橋、張家港、寧波、福州、廈門、汕頭、広州、深セン福田、深セン沙頭角、深セン塩田、珠海、海口	吉林琿春、大連、北京天竺、天津、煙台、威海、江蘇昆山、蘇州工業園区、上海松江、杭州、廈門杏林、深セン、広州、武漢、成都、沈陽、青島、済南、連雲港、ウルムチ、南京、鎮江、蘇州ハイテク区、上海青浦、上海漕河涇、上海閔行、嘉興、北海	上海外高橋、張家港、青島、大連、天津、寧波、廈門、深セン塩田
貨物代金の外貨決済	海外調達品の外貨決済は可。中国国内調達品の外貨決済は各地区外管理局の見解次第。上海地区は不可。	外貨決済可。	外貨決済可。
企業設立の要件	生産型企業、貿易、物流業者、銀行、コンサルティング	生産型企業、生産をサポートする運輸・倉庫	物流業者・貿易会社（倉庫保有が原則）
区外（中国国内）への販売規制	輸入品、区内加工生産品とも無し。（生産量の100%でも可能）	基本は不可能（区内生産品は一部可能な場合もある。）非区内生産品は不可能。	区内企業での生産品ではないため、区外への製品販売量に制限無し。
中国生産品の区内経由輸出	可能。	不可能。	可能。
輸出増値税還付	海外へ最終輸出が確認されたもののみ退税単（還付申請用書類）発効。但し実質不可能。	区外加工メーカーから輸出加工区に輸出（入庫）した段階で退税単発行。	区外から物流園區に輸出（入庫）した段階で退税単発行。
メリットがある企業	中国国内市場へ製品を多く輸出（販売）したい生産企業や海外から完成品を輸入し国内へ在庫販売をしようとする企業に適している。	生産型企業で、かつ、その製品のほとんどを海外へ輸出しようとする製造メーカーに適している。	中国生産品を中国国内ユーザーへの供給する企業や中国生産品を海外輸出する企業に適している（在庫拠点・供給基地として活用）。

（備考）

- 1.保税管理条例はそれぞれの保税加工地区で異なり同一ではない。また、保税加工区を全てカバーする全国統一の法令や規定は存在しない。従って、同じ地域でも各地によって運営、活用状況は異なり、定まっているものではない。
- 2.設立時期とは、國務院が認可した時期を指す。

（資料）各種資料から経済産業省作成。

平成 19 年度通商白書より

2008 年 11 月から 12 月にかけては広州南沙、深圳、重慶、張家港の 4 つの保税港区²と 17 の保税物流中心³が認可された。また、2009 年 1 月には、4 番目の総合保税区⁴が設立予定である。

²国際中継・国際配送・国際調達・輸出加工などの機能を備え、保税物流園區の関連政策や税還付などの優遇措置を受けられるエリア。

³保税物流園區と同等の機能を持つが、保税物流園區が港周辺に設置されるのに対し、保税物流中心は内陸に位置する経済重点地域に設置される。

⁴保税港区と同様の国際中継、国際配送、国際調達、輸出加工などの機能と外貨政策を備え、輸出加工区、保税物流センター、保税区の機能を総合的に併せ持つエリア。

2009年1月現在で、中国には下記の保税區がある。

図表 3-7 保税區・総合保税區・総合物流園區の一覧

保税區		
	地域	名称
1	上海	外高橋保税區
2	天津	天津港保税區
3	広東	深圳福田保税區
4		深圳沙頭角保税區
5		深圳塩田保税區
6		広州保税區
7		汕頭保税區
8		珠頭保税區
9	遼寧	大連保税區
10	海南	海口保税區
11	江蘇	張家港保税區
12	福建	福州保税區
13		厦門象嶼保税區
14	浙江	寧波保税區
15	山東	青島保税區

総合保税區		
	地域	名称
1	江蘇	蘇州総合保税區
2	天津	天津滨海新区総合保税區
3	北京	北京天竺総合保税區
4	海口	海口総合保税區

保税物流園區		
	地域	名称
1	上海	上海外高橋物流園區
2	山東	青島保税物流園區
3	浙江	寧波保税物流園區
4	遼寧	大連保税物流園區
5	江蘇	張家港保税物流園區
6	福建	厦門象嶼保税物流園區
7		福建江陰保税物流園區
8	広東	深圳塩田保税物流園區
9		広州保税物流園區
10	天津	天津保税物流園區

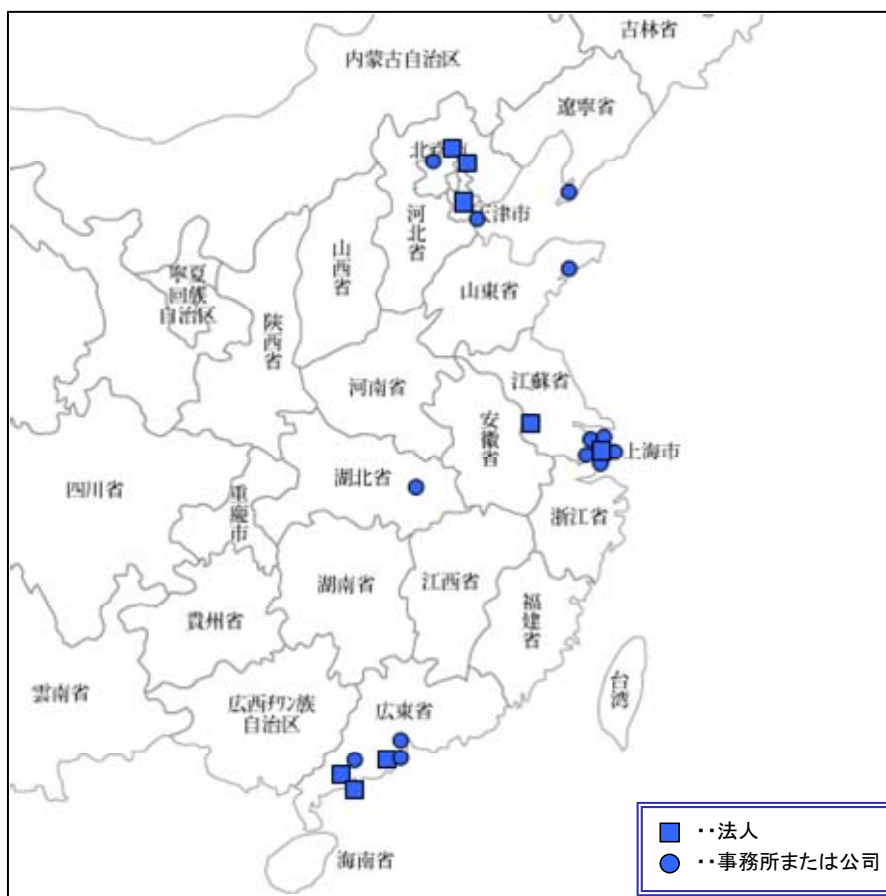
(4) 日系物流企業の進出状況

中国への日系物流企業の進出は70年代後半、中国本土への足がかりとして、香港から始まった。その後、90年代には規制緩和や東部沿岸地域のインフラが整備されるに伴って沿岸部を中心に拠点が拡大した。ここでは、中国物流御三家と呼ばれる日本通運、日新、山九を例に、日系物流企業の進出状況を整理する。

図表 3-8 は株式会社日新の中国物流拠点を示したものである。日新は中国にいち早く進出し、1981年には北京に事務所を開設した。その後、順調に拠点を開設し、現地法人9社、駐在員事務所3箇所、76拠点を構えている(2005年時点)。図表 3-8 は日新の中

国拠点を示したものである。日新は内陸にも拠点を持つが、現地法人や事務所は上海を中心とした東部沿岸部に集中している。都市としては華北の北京・天津、華東の上海、華南の広州・香港を中心としていることが分かる。

図表 3-8 日新の中国拠点



株式会社日新の公開資料をもとに作成。

図表 3-9 は山九の中国拠点を示したものである。山九も日新と同様に 1981 年に北京へ事務所を設立し、東部沿岸部を中心として拠点を展開している。2009 年 1 月時点では、現地法人 10 社を設立している。図を見ると長江沿いの内陸部にも 2 箇所の拠点があり、上海からの荷を水運で運んでいることが分かる。

図表 3-9 山九の中国拠点



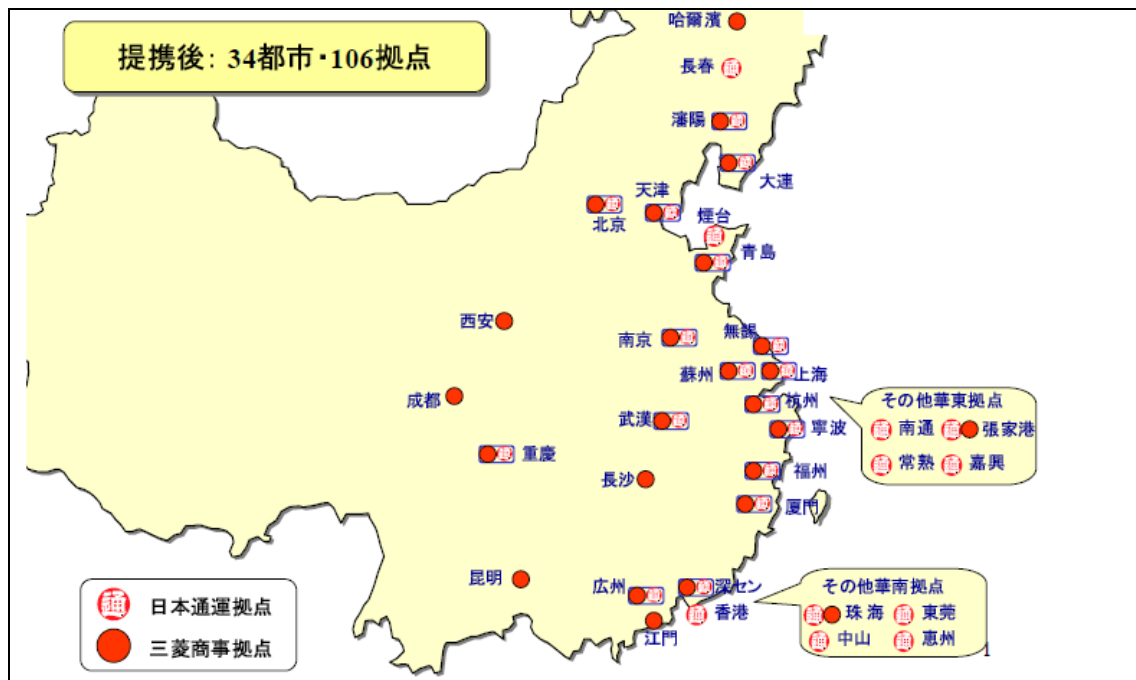
株式会社 山九のHP (<http://www.sankyu.co.jp/>) より

地図上では現地法人・事務所を中心にプロットしてあり、物流拠点が判明しづらいが、2社とも近年では日系メーカーの内陸進出に伴って内陸部への拠点展開を進めている。また2001年のWTO加盟をきっかけに、消費市場としての中国の魅力が高まり、消費財物流が求められるようになったことも内陸部への進出を促進する要因となっている。

日本通運と三菱商事は2005年に共同で持ち株会社を設立し、三菱商事が1996年に設立したトラック事業者である上海浦菱儲運会社に、日本通運が出資する形でトラックの混載サービスを開始した。2005年のプレスリリースによると、提携後34都市・

106 拠点をカバーすることとなる。湾岸部に拠点を持つ日本通運と内陸部に拠点を持つ三菱商事が組むことで、内陸部を含む広範囲のネットワークを形成している。2007 年 9 月には幹線ルートで往復混載サービスを開始し、さらなる効率化を図っている。

図表 3-10 日本通運・三菱商事の合同サービス拠点展開

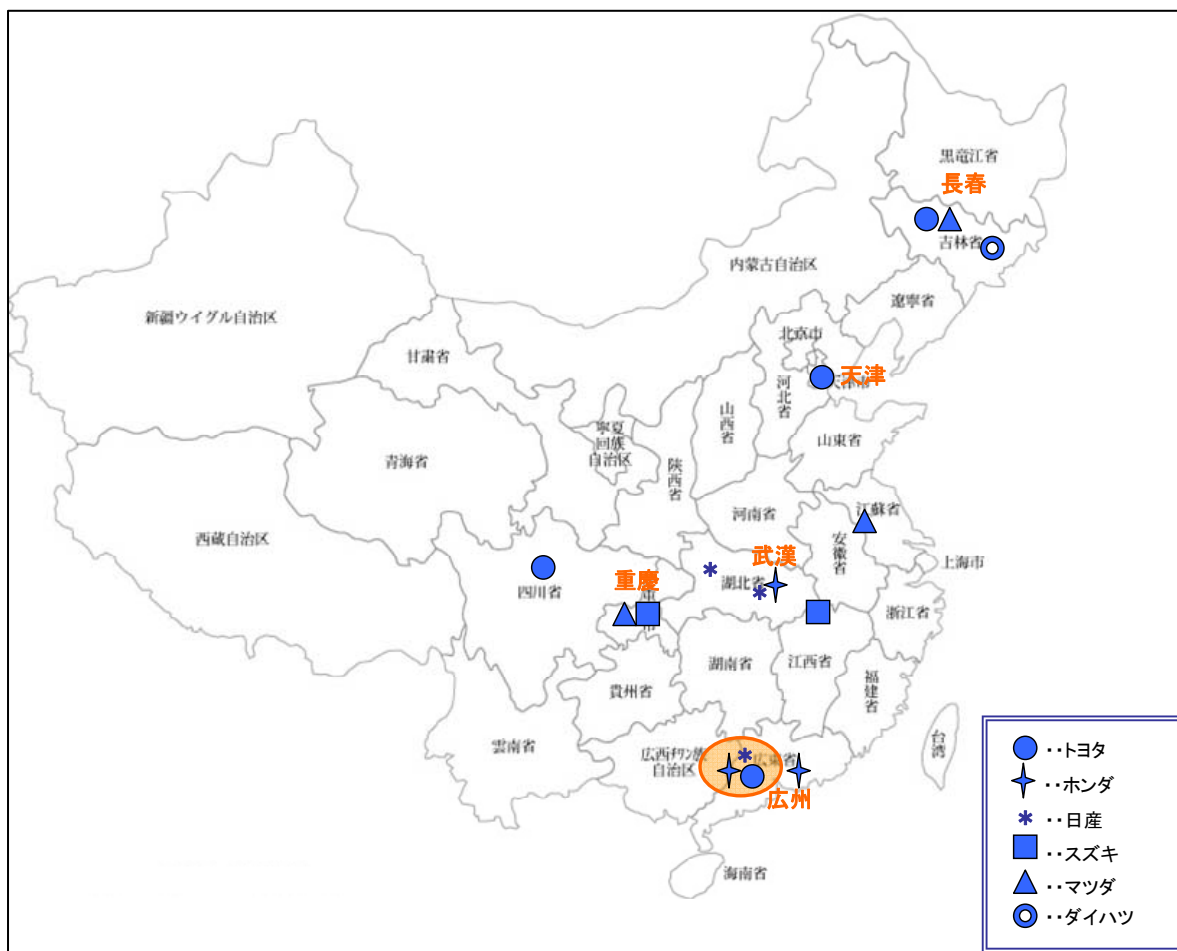


2005 年 3 月 9 日 日本通運株式会社・三菱商事株式会社のプレスリリースより

上海浦菱儲運公司是 60 台の自社車両を有し、庸車を含めて一日平均 500~600 車を運行する。参考として、日系製造メーカーの大手企業の代表として、図表 3-11 に日系自動車企業の主な進出先を示した。

中国南部に位置する広東省の都市、広州には 1999 年にホンダ、2003 年に日産、2006 年にトヨタが工場を設立し、日系企業の自動車生産の本拠地となっている。大手メーカーの進出に伴い部品メーカーの進出も進み、現地調達率も上がっている。その他、1998 年にトヨタが中国の最初の拠点とした天津、マツダが提携した中国の大手自動車メーカー、第一汽車の拠点である長春の他、武漢・重慶も生産拠点として重要なエリアとなっている。

図表 3-11 日系自動車企業の中国進出先



中国まるごと百科事典の中国白地図

http://www.allchinainfo.com/profile/city/china_whitemap.html

を利用して、各社HP等の公開情報から作成。

一概に述べることはできないが、図表 3-8～図表 3-10の物流企業の拠点展開と比較すると、自動車生産拠点と物流企業の拠点は類似しており、自動車生産拠点となる地域が工業、物流機能の集積が進んだ地域であることが推定できる。

2. 中国における業務の状況・課題

中国における業務の現状については、ヒアリングで文献調査を補足した。ヒアリング対象企業の業務は、国際間の複合一貫輸送業務を含むフォワーディング業務から輸出入に関する通関等の手続き業務、倉庫保管、流通加工、トラック混載等の業務である。下記に、大手企業各社のHPが実施業務として挙げている代表的な業務を整理した。日本－中国間の輸出入業務を請け負う物流事業者のほとんどが、荷主の要望に応じて輸送手段を手配する「国際フォワーディング業務」を行なっている。「国際複合一貫輸送業務」を行なっていると記述している場合もあるが、複数の輸送手段を組み合わせたフォワーディング業務を、これまでのフォワーディングとは区別してメリットを強調する目的で、国際複合一貫輸送業務と呼んでいるようである。「輸出入業務」、「流通加工・倉庫保管業務」はフォワーディング業務に関わる書類作成や保税エリア等での流通加工、倉庫保管を指す。一部の事業者が行なっている「トラック混載サービス」は中国国内でのトラック輸送を指す。

図表 3-12 日系物流企業の業務内容

国際フォワーディング業務	荷主の要望に沿って輸送手段の手配や書類作成を請け負う代理業務のこと。海上輸送において船舶を持たないことからNVOCC (Non Vessel Operation Common Carrier)と呼ばれることもある。
複合一貫輸送業務	発着地から最終地点までの輸送を複数の輸送手段を組み合わせ一貫して請け負うもの。2国間だけでなく、3国間の一貫輸送も需要が増加している。
輸出入業務	輸出入に関わる書類作成や通関の代行業務。輸出入業務のみを請け負うことはほとんどなく、国際フォワーディング業務と組み合わせで行なわれる。
流通加工・倉庫保管業務	輸出入貨物の取扱いに伴い、保税區・保税物流園区や内陸部の物流拠点において流通作業や保管を請け負うもの。
トラック混載サービス	中国で輸入処理を終えた荷物を行き先毎に混載して効率化を図り、最終地点まで運送するもの。

取扱貨物としては、原材料から家電、食品、雑貨類、引越荷物、電子部品、自動車関連機器・部品等まで幅広く扱っている。

近年伸びているのは家電および自動車関連機器という回答が目立った。中国内陸部では電子レンジや冷蔵庫が普及途上の段階であり、ヒアリング実施時は景気後退により全体的な物量が減少している時期であったが、その中でも白物家電が活発に動いているとのことだった。

各社とも、日本での荷主企業が中国に進出するのに伴って、中国への進出を果たしている。よって、荷主の製造拠点がある場所の近くに設置する形で拠点も構成されている。中国での事業展開について、多くの企業は利益を出せていると回答した。しかし、中国での事業展開にあまり旨味はないが、日本での荷主との関係構築を目的とし

て中国での物流事業対応を行っている」とコメントした企業もあった。

今のところ、どの企業も荷主はほぼ全て日本企業であると回答し、中国の現地企業に対する物流サービスを手がけている企業はいなかった。中国企業にはあまり外資系企業に物流をまかせるという文化がないこともあり、中国の現地企業からの受注は難しく、当面は日本企業を中心とした荷主に対する物流サービスの高度化を図る方向へ注力していると答えた企業が多かった。一方で、今後は現地法人へも進出を図りたいとする企業もあった。

(1) 上海の物流拠点

上海の主な物流拠点は、外高橋地区、西北地区、浦東空港地区、洋山港の4つである。外高橋保税區は1990年に設立された中国最大の保税區がある。また、保税物流園區も設立され、消費地と隣接した保税區があることで、外資系企業が積極的に進出している。



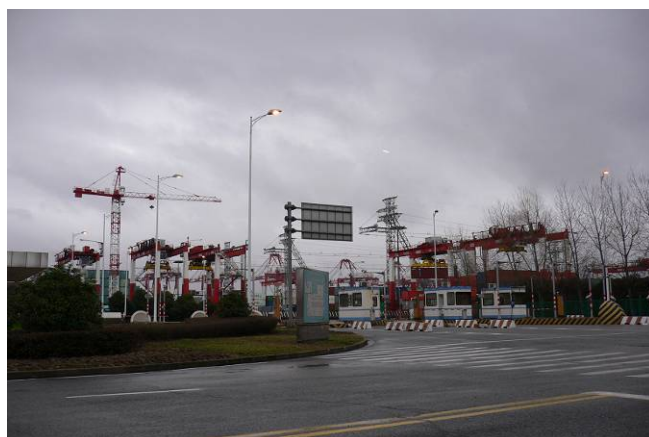
チャイナビ (<http://www.chainavi.jp/china/index.html>) の地図を使用

今回、外高橋保税區を訪問し、その様子を視察した。保税區の門をくぐると、各国の物流事業者の建物が並んでいる。日新や山九、日本通運といった日本企業の名前も目立った。また、ガントリークレーンが何機も設置され、設備は十分に整備されている。

<保税區入り口>



<クレーンの様子>



<日通の物流施設>



保税區では税関審査が終わるまでの1~2日しか保管されないので、荷量は全体的に少ない。訪問時は金融危機の影響で大幅に荷が減っていることも影響しているとのことだった。

<物流センター内の様子>



保税区内の倉庫で、ラベル貼り等の簡単な物流作業を行なうことができ、必要に応じて対応している。

中国では近年物量増加に対応するために、鉄道・道路・港湾の整備を急ピッチで進めている。上海では 2005 年 11 月に稼動を開始し、現在も拡大整備を進めている洋山港、08 年に第 3 滑走路を建設し、将来的には 5 本の滑走路を整備する予定である浦東空港が代表的である。

<大規模開発が進む洋山港>



エクスプロア上海HPより

<http://www.explore.ne.jp/feature/yangshan.html>

ヒアリングにおいては、以下のような意見が挙げられた。

- 洋山港はまだ利用頻度が低い。
- 浦東空港はハブ空港としての機能が十分でない。
- 鉄道よりもトラック輸送の利用が中心。
- 内陸部はインフラ整備が追いついておらず、地場のトラック事業者の品質レベルも低い。
- 通関制度は大幅に改善しているものの、課題は多い。

上海港は東南アジア等の近距離航路、洋山港は北米・ヨーロッパ航路等の長距離航路という使い分けがなされているが、洋山港については、物量がそれほどないため利用頻度は少ないという意見があった。また、悪天候で閉鎖される等、使い勝手の悪さも挙げられていた。

浦東空港については、現行の貨物ターミナルはすでに飽和状態であることや貨物ターミナルの取扱品質の悪さ、ハブ空港としての使い勝手の悪さ（税関手続きが煩雑。自由貿易エリアが隣接されていないため、転送機能に劣る）といった問題点が挙げられた。

鉄道輸送を活用した効率化については、近年荷主の間で環境問題への意識が高まってはいるものの、あまり普及していないということだった。その背景として、距離が短いとコスト削減効果がでないということと、鉄道の積み下ろし作業というオペレーションが増えることで、荷が傷つく恐れがあるという点が挙げられた。特に精密機械を扱う場合には、鉄道輸送は向かないようである。よって、現段階ではトラック輸送が現実的であるということだった。

しかし、内陸部に行くほど道路舗装等のインフラ整備が追いついておらず、品質確保が難しいという課題がある。また、地場の内部のきめ細かな物流ネットワークを実現するには、現地の物流事業者との提携が不可欠であるものの、商慣習や文化の違いによる課題も残るということだった。一つは品質の問題で、中国の物流事業者の品質のレベルは以前に比べて飛躍的に向上しているが、まだ日本と比較すると十分とは言えない。そこで品質レベルを向上させるための教育が必要となってくるが、言葉の壁や文化の違いによる意思疎通の問題が発生する。もう一つはインフラ・治安の問題で、内陸に行くほど治安が悪い地域がある上、道路等のインフラ整備が十分ではない。さらに、経済の透明性が高まってきた沿岸部と比較すると、内陸部にはまだ役人個人による裁量行政が残っているということであった。通関手続きについては以前より大幅な改善が見られるが、いくつかの問題点が挙げられる。まず通関の手続きは以前より早くなったものの、周辺手続きに時間を取られるという問題があった。特に食材の輸入に関して通関手続き後の検疫に1週間ほどかかり、鮮度が落ちてしまうため、フロー

ズンで輸送するというような対応をしているとのことであった。次に、複数の部署に担当が分かれたり、担当者によって審査基準が異なったり分かれたりすることについては全ての企業が問題点として挙げられていた。また、手続きや制度の改定の周知が徹底しておらず、急な対応を求められることで、作業量が増大する場合も多いとのことだった。また、近年物量が急激に増大したことで通関処理が増大し、対応人員も不足している状況である。

一方で、港湾のあり方について行政側が民間企業に意見を求めるような場も設けられているとのことだった。その場においても、行政側を意識した建前論ではなく、率直な意見交換が行われているとのことであった。

(2) 中国国内の荷の流れ

ここでは、日本通運株式会社と三菱商事株式会社の合弁会社で、定期混載トラックサービスを行っている上海浦菱儲運有限公司の物流ネットワークを参考に、中国国内での荷の動きを把握する。

図表 3-13 から図表 3-15 の図は、上海浦菱儲運有限公司の定期混載トラックサービスのルートを示したものである。これによると、上海からのルートが 9 ルートと最も多く、80 都市をカバーしていることが分かる。その他、華北の中心都市である北京および華南の生産拠点である広州が基点となるルート組みが行われている。

上海浦菱儲運有限公司では上海を中心に広州、北京を結ぶ往復幹線輸送と、内陸部に向けた 6 幹線ルート、広州から北京、厦門への 2 ルートなどの一次輸送を平日毎日運行し、その中継拠点から 80 都市に及ぶ最終顧客への二次輸送を行っている。

図表 3-15 北京起点のルート



2006年2月22日 日本通運株式会社・三菱商事株式会社 プレスリリース記事より

(3) 近年の物流の動向

近年の特徴的な動きとしては、ヒアリングにおいて下記のような項目が挙げられた。

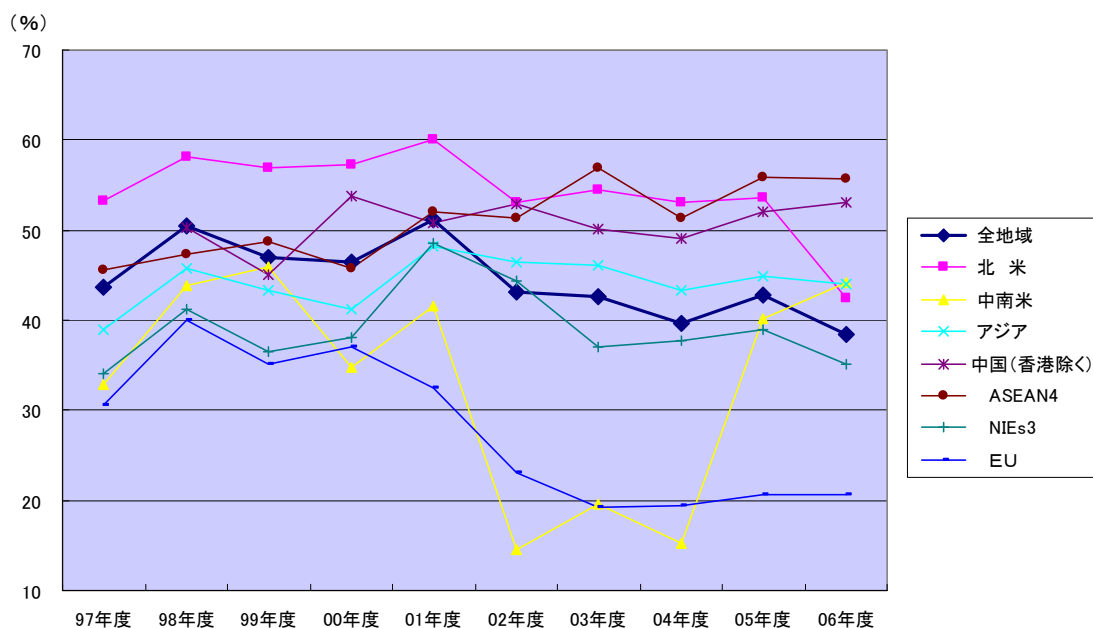
- 日系製造メーカーが現地調達率を高める傾向があり、対応が求められている。
- 中国の人的コスト上昇を背景に、ベトナムやタイへ生産が移行する動きがある。
- 世界の市場としての中国に注目が集まり、消費財の輸送が増えている。
- これまで物流拠点は東部沿岸地域中心だったが、内陸部へのネットワーク構築を進めている。
- よりきめ細かな物流サービスが求められているため、付加価値を高めるための取組みを行っている。

どの企業からも、荷主企業がコスト削減のため材料や部品の現地調達率を高める傾向にあり、それに対応する物流ネットワークを構築しているというコメントが上がった。ある企業では、部品調達のために専用のルートを組んで対応しているとのことだった。

図表 3-16 は中国、香港、中国、香港、台湾、および韓国に進出している日系企業のうち、日本側による直接、間接資本の合計が 10%以上である製造業企業を対

象とする、日本貿易振興機構の調査結果を示したものである。これによると、中国に進出している企業のうち今後、原材料・部品を現地で調達したいと答えた企業は70%近くに上り、他地域と比較して最も高い割合となっている。

図表 3-16 現地法人の現地調達率の推移



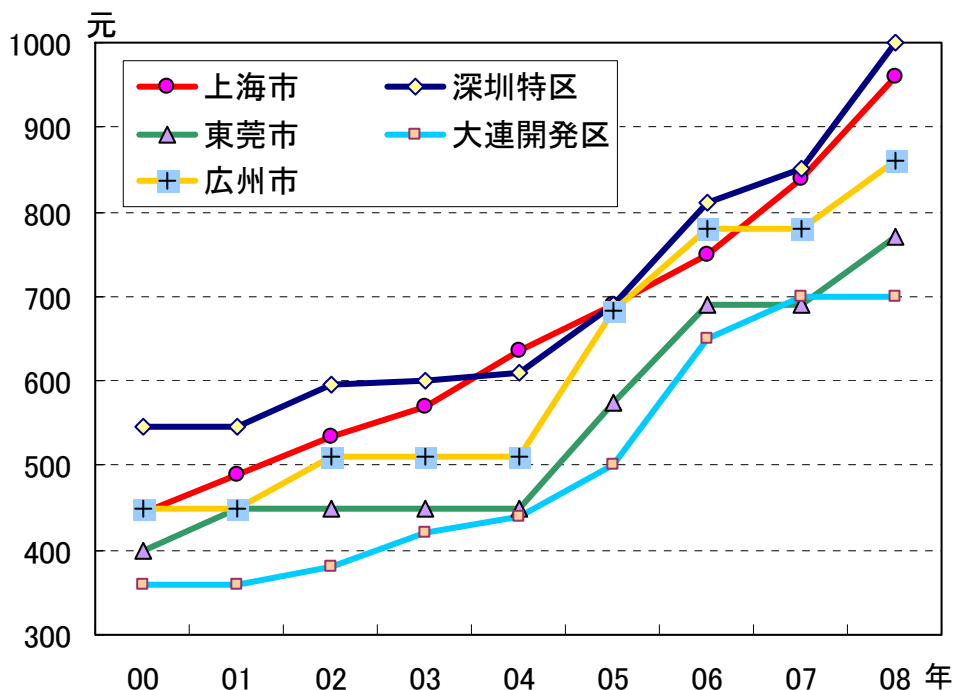
NIEs3・韓国・台湾・シンガポール

経済産業省「第37回海外事業活動基本調査結果」平成18年度実績より

また、人件費や人民元の上昇を受けて、以前ほど中国で生産することによるコスト削減効果を生むことができなくなり、さらに人件費の安いベトナムやタイへの生産移行が始まっているという意見があった。ベトナムやタイへの移行は人件費の問題に加えて、現地メーカーにノウハウ・技術を盗まれるという問題や、人の使いやすさといった文化の問題にも起因している。また、特に食品を扱う会社では中国産であることでダメージを受ける等、中国で生産を行うことのメリットが少なくなっているのではないかとのことだった。そのような背景を受けて、日系製造メーカーが製造機能を一部日本に戻しているという話もあった。また、日本国内の消費が縮小する中で、完成品を日本に輸入するのではなく、生産地、または近隣での販売を想定するケースが増えている。よって、生産地、または近隣に需要の見込める消費地があるかどうかは生産地選定の基準となっているようである。

図表 3-17 は都市別の最低賃金を示したものである。どの都市においても最低賃金は上昇しているが、特に上海の伸び率が高いことが分かる。

図表 3-17 各都市の最低賃金



各都市の発表資料より作成

労働契約法施行、企業所得税統一等の制度変更や人民元上昇といった背景を受けて、2006年以降はさらに人件費上昇が加速していると推測される。労働契約法は2008年1月に労働者保護を目的として施行された法律である。規定条件を満たす労働者に対する固定期間のない労働契約の締結の義務化や不当解雇に経済的補償を求める等、企業側の人件費上昇の要因となった。また、企業所得税の統一とは、2008年1月に施行された新企業所得税法では、内資・外資を問わず企業所得税率を25%に統一し、これまで外資系企業に対する所得税優遇措置を事実上廃止したものである。これらの背景に加え、輸出増値税還付率引き下げ措置、加工貿易禁止品目追加等も人件費上昇の圧力となっている。

カジュアル衣料ブランド「ユニクロ」を展開するファーストリテイリングは、これまで人件費の安い中国の縫製工場に委託生産を行い、商品の企画から製造、販売までを一貫して手がける「製造小売（SPA）」と呼ばれるビジネスモデルで売上を急激に拡大した。生産委託先は9割が中国であったが、2008年初に、その割合を6割に引き下げる方針を発表している。2008年時点で約10%をベトナムやカンボジアで生産して

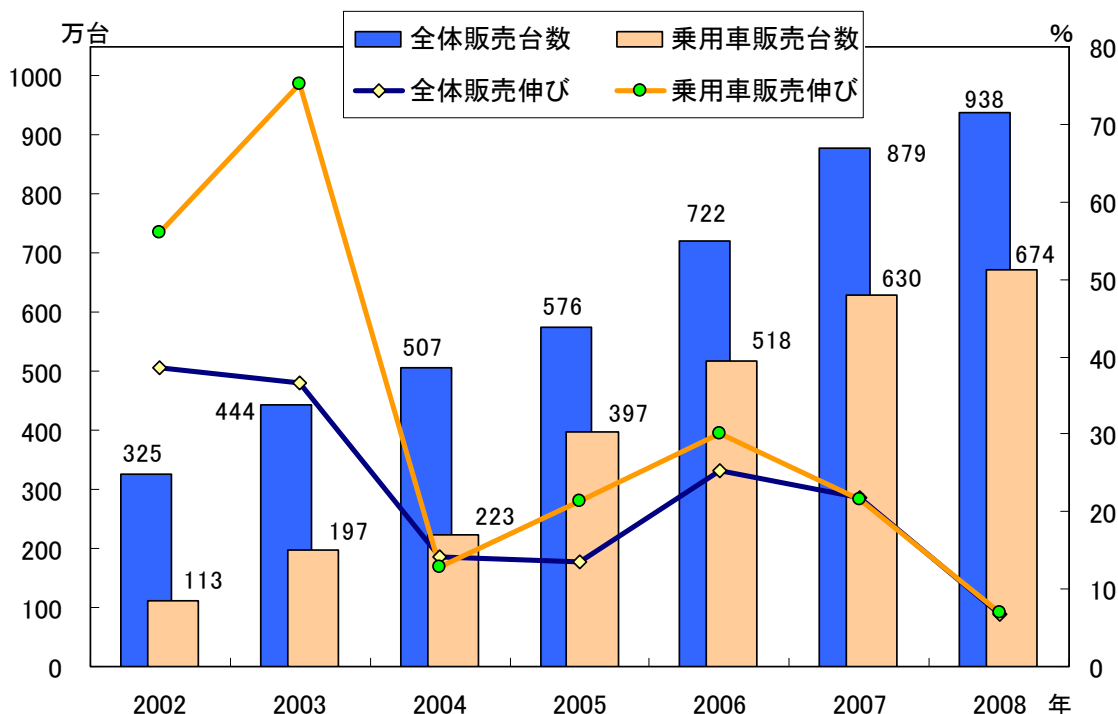
いたが、今後その比率を高めていく方向である。

また、2001年のWTO加盟以降、消費地としての中国市場に注目が集まり、日系企業を含む外資系企業の進出が活発になっている。日系のスーパーやコンビニ・家電メーカーを始めとして、カルフル等の外資系スーパー等も進出している。

現在は家電やアパレル、グロサリーが代表的な商材である。食品については生鮮食品の輸入には通関処理の面でまだ問題を残すが、今後は拡大することが予想される。消費財の輸配送の必要性が高まるに従い、各社は内陸部へ物流ネットワークを構築して対応している。拠点が少ないところでは現地の物流事業者との提携によって対応している。倉庫系事業者であるC社においても自社のトラックを持ち、輸送事業へ取り組むとのことであった。

図表 3-18 は中国における自動車販売台数の推移を示したものである。2008年末の金融危機の影響を受けてやや鈍化したものの、中国の自動車市場は近年順調に拡大しており、2009年1月には初めて米国の月間販売台数を上回った。日系自動車メーカー各社が中国での販売強化を進める方針を発表している。

図表 3-18 中国における自動車販売台数の推移



富士通総研

そのような背景の中で、現地の物流事業者との競合にならないかという質問に対しては、どの企業も今のところは日系物流企業の品質の高さや日本でのサービスで得た信頼が付加価値となり、競合する状態ではないと回答している。また、一部の企業ではより付加価値を高めるために、VMI 対応を行ったり、現地法人や他の日系物流事業者との提携によってさらなるリードタイム短縮を図る取組みを進めている。

ある企業では、アパレルの輸配送業務の見直しを行って効率化を図っている。これまでは中国で生産された製品の検品を日本で行っていたが、日本での検品では不良品の返品ができないという問題があったことから、中国での検品を請負い、この問題を解決した。加えて、シーズンの初回展開分については中国で展開店別の仕分けを行うことで、リードタイムの短縮に成功した。

(4) 日系物流企業の中国における物流戦略

日系物流企業の今後の中国での戦略としては、下記のような項目が挙げられた。

- 現在の拠点を統合して、効率化を図る。
- 国際運送の売上比率を高めていきたい。
- 現地法人への進出を狙っていきたい。

今後の戦略として、拠点の統合や機能の集約化を挙げた企業が多かった。早くから中国進出を果たした物流事業者は、これまで荷主の要望に合わせて拠点を設立してきたが、カバー範囲が広域になったこと、また業務内容が概ね定着してきた段階になったことで、各拠点の機能を明確にし、効率化を図る動きへと移行している段階にあることが推測される。

また、一部の企業ではアジア・オセアニア地域を国際輸送業務の重点領域として捉え、強化していく戦略で、具体的な数値目標を掲げて取り組んでいる企業もあった。

さらに、日系荷主へのサービス展開にほぼ目処が立った段階にある企業は、今後現地法人および日本以外の外資系企業への物流に対しても積極的な展開を図る動きにある。

(5) 釜山港の状況

2006 年の釜山港のコンテナ取扱量は 1200 万 T E U を超え、世界で 5 番目の港となった。

釜山港は国を上げてポートセールスに取り組んでおり、ゲートウェイ港として、近年日本からの国際輸送での利用が増加している。

釜山港は、北港、南港に大きく分かれている。北港には 8 つの埠頭が存在する。釜山駅との接続が良いことが大きな利点である。但し、釜山駅は旅客駅でもあるため、

駅前にはオフィス街や居住区が広がっており、大規模な物流施設を開発するほどの後背地が存在しない。

図表 3-19 釜山港の埠頭に駐車されている日本の冷凍車の様子



また、釜山新港が現在、開発中であり、2011年に完成予定。開発総額は9兆ウォンをかけ、完成すれば30バースできる予定である。海を囲んで北地区、南地区、西地区に分けられおり、流通加工区域のメインは北地区となる。各地区とも経済自由区域に指定する予定である。これは、中国に対抗するために1年前倒しでオープンさせた。そのため、荷はそれほど多くないが、1年後は拡大すると期待している。ガントリークレーンは22列を完備しており、鉄道施設も整備する予定である。北朝鮮を通じて、鉄のシルクロードを形成することを計画している。

3. 日本と中国の取組み比較

日本の物流施設整備における課題が、中国ではどのように対応されているかを図表3-20に整理した。

図表 3-20 日本と中国の取組み比較

日本の物流施設整備における課題	中国での取組み
臨海部のポテンシャルの高まりによる用地・施設不足	急激に拡大する輸出入貨物の物量に対応するため、臨海部を中心に保税區認可を進めている。道路や空港・港整備等のハード整備は政府の計画に従って推進することができるため、用地確保・施設不足等の課題は顕著ではない。
内陸の物流施設大型化	内陸部への海外の生産・小売企業の進出が増加するに伴い、内陸部への物流拠点立地も活性化しているが、道路整備はまだ追いついていないエリアもあり、今後対応を進める予定である。
冷凍・冷蔵倉庫の重要性の高まり設備更新の必要性	中国においても海外から内陸消費地への食品輸送の需要や食の安全への意識が高まっており、冷凍・冷蔵倉庫の立地が増えている。中国において冷凍・冷蔵倉庫が立地され始めたのは比較的最近であるため、特に日本のような老朽化等の課題はないようである。 現状では輸入食品の検疫に時間を要するため(2週間かかる場合もある)、現在日本からの生鮮食品は半冷凍で輸送する等の対処をしている。検疫の手続きを改善するとともに、冷凍・冷蔵品の輸送技術についても対応が求められる。

中国は日本と比較して土地が広く、用地買収や物流ネットワーク構築が比較的容易である。また、消費地として発展途上であるため、日本でのような施設老朽化の課題もあまりないようである。

それよりも、税関・検閲手続きに時間を取られたり、税関担当者によって判断基準が異なったりすることへの不満が挙げられていた。さらには、急激に保税區の数が増える中で税関・検閲の対応人員が追いつかない状況であることも問題視されていた。加えて、内陸部の物流網拡充においては現地の物流事業者との連携が不可欠であるため、現地事業者の質の向上が必要とされている。日本の税関の仕組みや物流事業者の質は、改善点はあるものの中国と比較して高い水準にある。

日本では土地や施設等のハード面での課題が注目されているのに対し、中国は手続き整備や人員確保・育成等のソフト面での課題が注目されているといえる。