

日系物流企業の海外進出に係る 規制及びインフラ等の課題の状況

平成24年12月4日
物流連 国際業務委員会
委員長 丸山英聡

我が国はアジア諸国との貿易が増加し、
物流のグローバル化が進んでおります。
一般社団法人日本物流団体連合会は、
日本の物流事業における国際競争力の
確保のために、海外で活動する物流事業者
に対する支援を国に御願いたいと考えます。

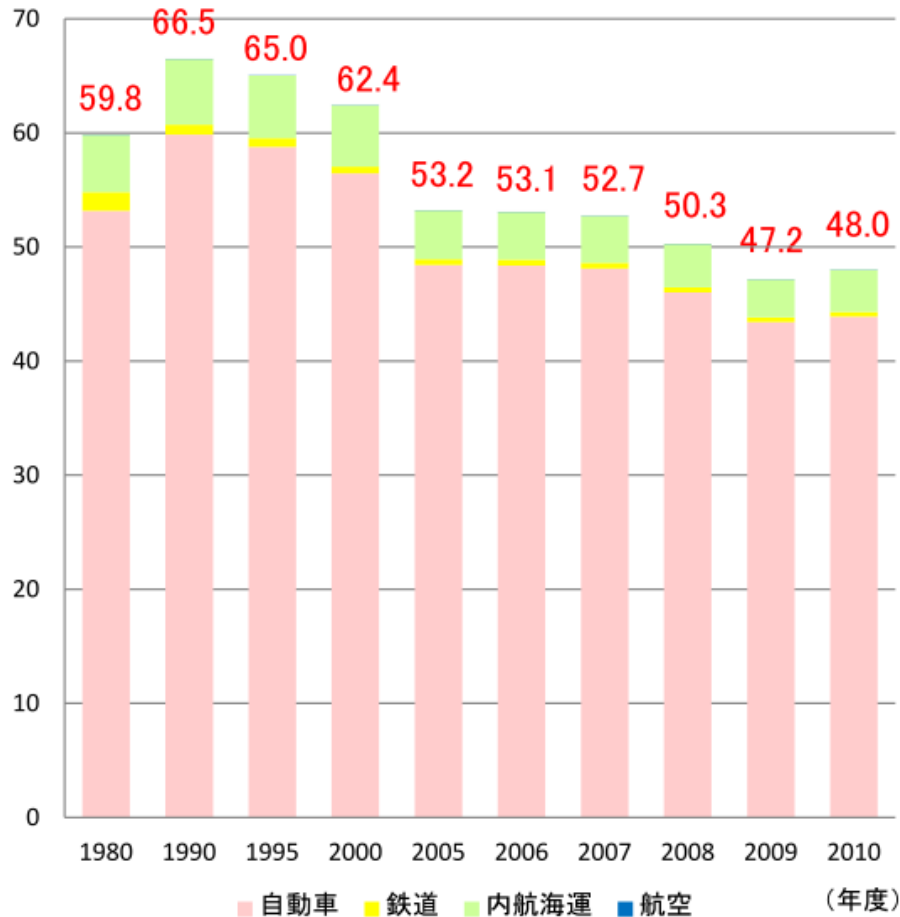
内容

1. 日本の物流と海外進出の現況(1～5)
2. ASEAN、インドにおける課題(6～14)
3. 中国における課題(15～19)
4. アジアにおけるシームレス物流の
実現に向けた取組(20～22)

■ 国内における貨物輸送量はおおむね減少傾向にある。一方、アジア諸国の経済成長に伴い、我が国の国際貨物輸送量はおおむね増加傾向にある。

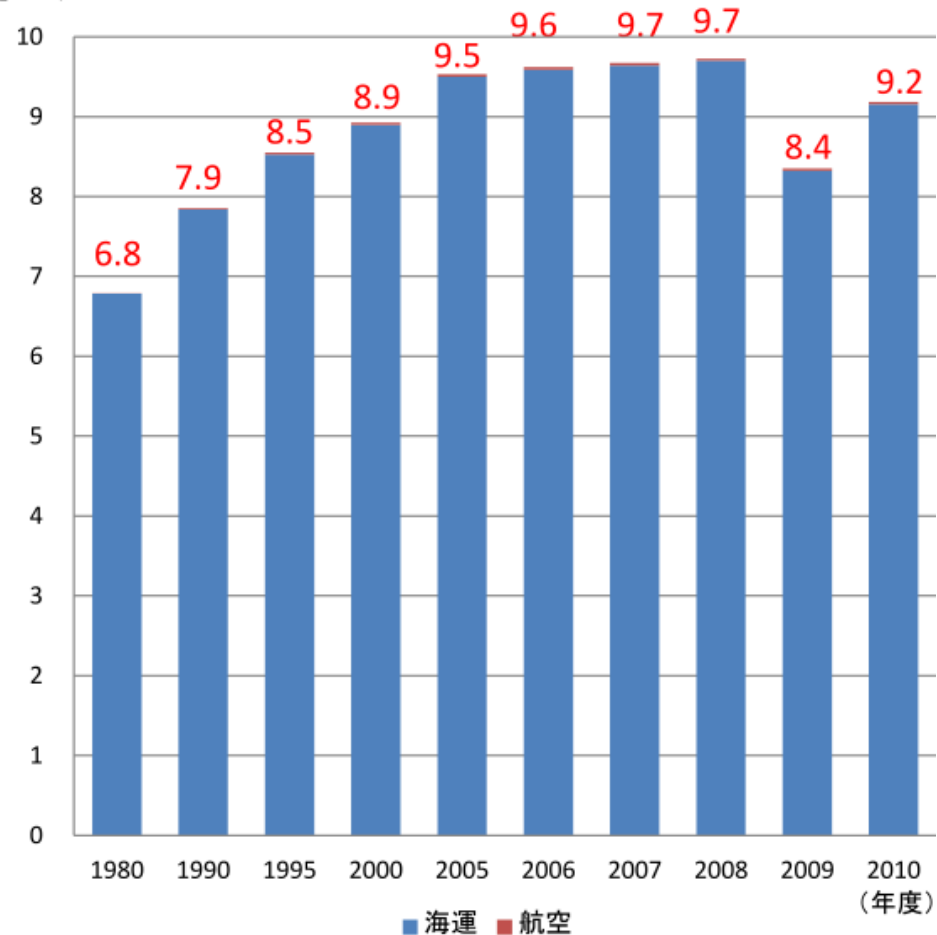
国内貨物輸送量

(億トン)



国際貨物輸送量

(億トン)



(出典) 国土交通省 総合政策局 情報政策課「自動車輸送統計」、「鉄道輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」より作成

第一回 新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会資料

(出典) 国土交通省航空局「日本出入航空貨物路線別取扱実績」、財務省「貿易統計」より作成

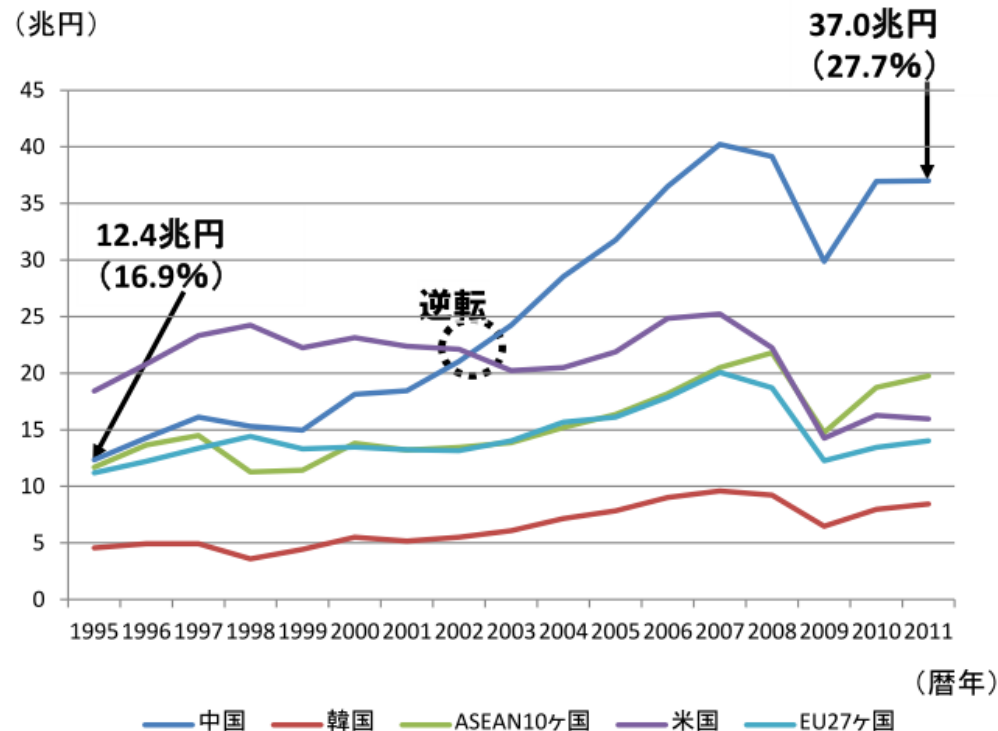
第一回 新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会資料

日本の貿易相手国の変化

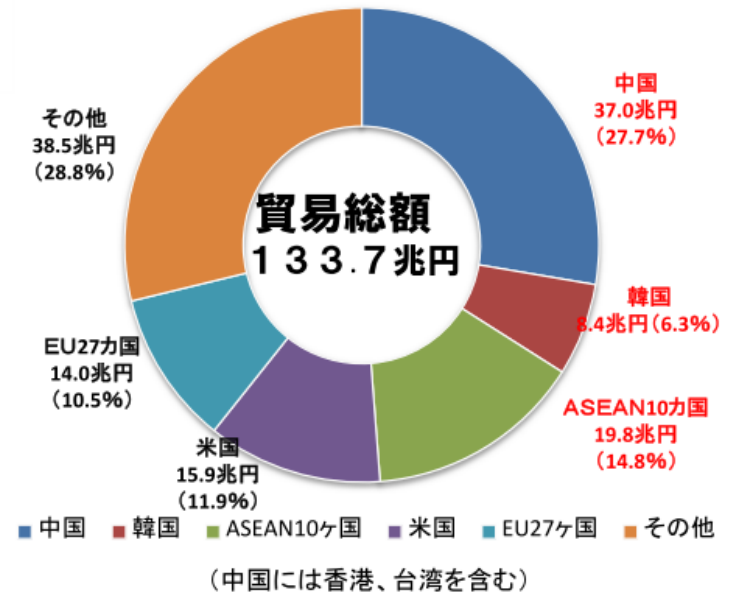
2

- 1995年から2011年で中国との貿易額は約3倍に増加しており、2003年以降は、米国を逆転し我が国の貿易相手国トップ。
- 現在、貿易額では、中国、韓国、ASEANで約5割を占めている状況。

1995年～2011年の相手国別貿易額の推移



2011年の貿易額内訳



中国、韓国、ASEANで65.2兆円(48.8%)

(出典)財務省「貿易統計」

第一回 新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会資料

■ アジア主要港におけるコンテナ取扱個数の伸びが非常に大きい。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位:万TEU)

1980年

	港 名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	82
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78

13	横浜	72
----	----	----

16	釜山	63
----	----	----

18	東京	63
----	----	----

39	大阪	25
----	----	----

46	名古屋	21
----	-----	----

2010年(速報値)

	港 名	取扱量
1 (2)	上海	2,907
2 (1)	シンガポール	2,843
3 (3)	香港	2,353
4 (4)	深圳	2,251
5 (5)	釜山	1,416
6 (8)	寧波	1,314
7 (6)	広州	1,255
8 (9)	青島	1,201
9 (7)	ドバイ	1,160
10 (10)	ロッテルダム	1,115

27(25)	東京	420
--------	----	-----

36(38)	横浜	328
--------	----	-----

【以下、上位50位外のため、2010年の順位不明】

—(46)	神戸	※225
-------	----	------

—(51)	名古屋	※211
-------	-----	------

—(56)	大阪	※184
-------	----	------

[注] 外内貿を含む数字

()内は2009年の順位

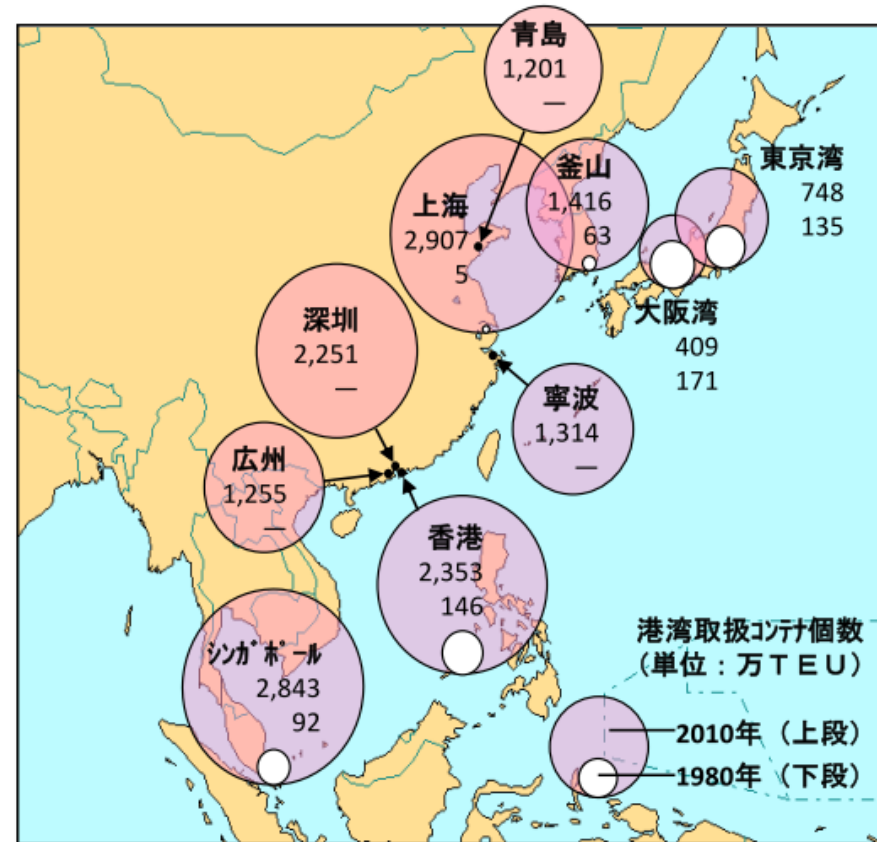
※の取扱量は2009年の数字

(出典)CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982, 2011

March 2011 CONTAINERISATION INTERNATIONALより国土交通省港湾局作成

第一回 新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会資料

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



TEU (twenty-foot equivalent unit):
国際標準規格(ISO規格)の
20 フィート・コンテナを1とし、
40 フィート・コンテナを2として
計算する単位。

※東京湾は東京港・横浜港、
大阪湾は大阪港・神戸港。
ただし、大阪湾は2009年の数字。

我が国の物流企業(フォワーダー)の海外展開の状況

4

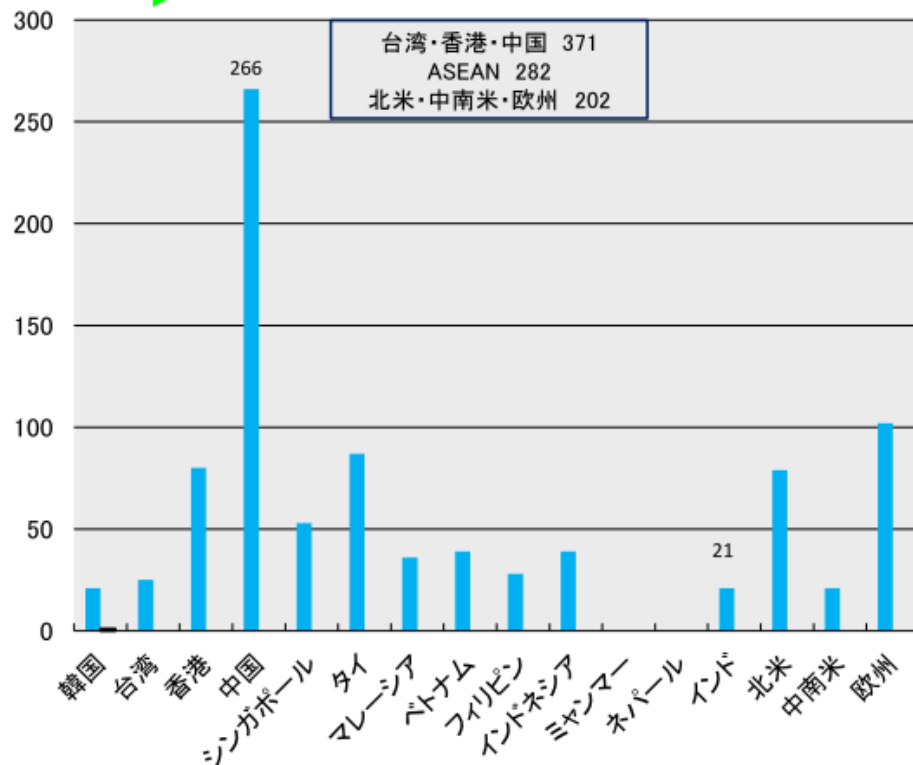
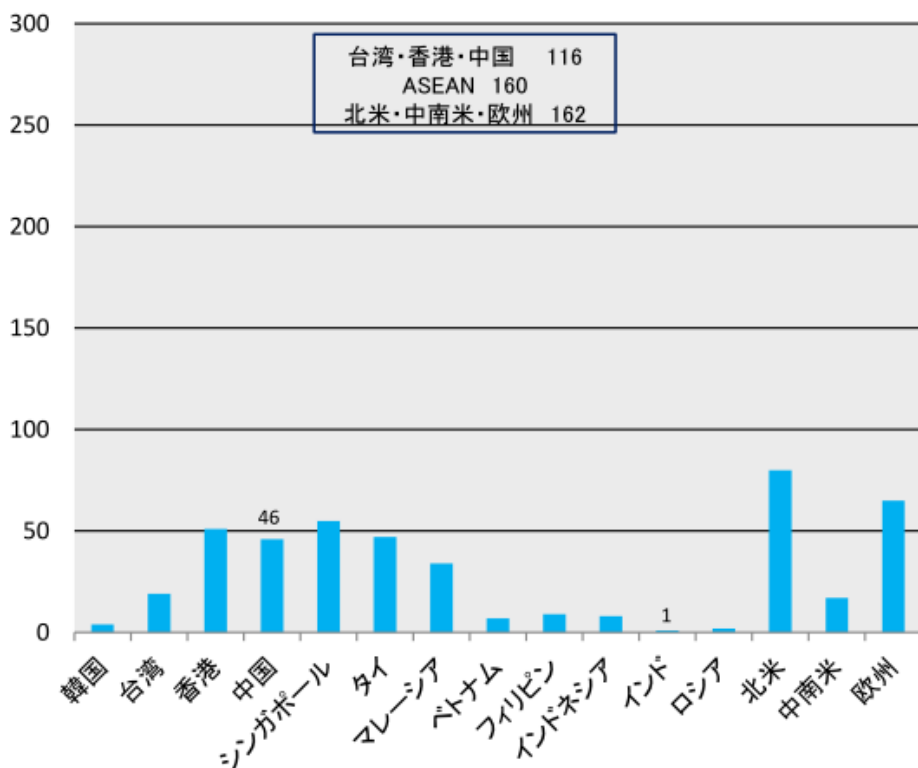
- 我が国の製造業等の海外展開に対応して、我が国の物流企業のアジア進出が進んでいる。
- 特に中国は最大であり、世界における日系現地法人の増加分の約半分を占めている。

我が国物流企業の現地法人数の地域別推移

1998年



2012年



(出典) JIFFA「我が国フォワーダーの海外進出状況と外国フォワーダーの日本進出状況(1998年3月)」

第一回 新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会資料

(出典) JIFFA「我が国フォワーダーの海外進出状況と外国フォワーダーの日本進出状況(2012年3月)」

第一回 新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会資料

- ## 我が国の主な物流企業の 海外展開状況・予定の例



(1) 外資規制の緩和

- ASEAN各国では物流分野において外資規制を実施。外資出資比率は国により異なり、また、利用運送、倉庫、実運送といった事業分野によっても異なる。
- このため、
 - 有用な現地パートナーが見つからなければ相手国に進出できない。
 - ASEAN地域に数多くの現地法人を設立することとなり、事業管理コストが大きくなる。といった問題がある。
- 各国の外資規制の緩和、支店設置の自由化といった制度改革が行われ、日系物流企業の進出の自由度が増すことが望ましいのではないか。

(2) インフラの改善

- ASEAN主要港の機能強化(大型船舶が入港できる深水港の開発、取扱容量の拡大)
 - ASEAN都市部の道路整備、鉄道輸送の強化による慢性的な道路渋滞の改善
 - メコン経済回廊のミャンマー間道路整備により、現在マ・シ海峡を通る海運輸送で対応しているインド・ミャンマーとベトナム・タイとの間の輸送のスピードアップ
 - インドの道路の整備(バンガロール～チェンナイ・エンノール)
- 等が進められることが望ましいのではないか。

(3) 通関手続の高度化

- ASEANでは、通関に必要な時間が長い、個々の税関により解釈が違ふといった問題があるため、電子手続の導入、必要書類の簡素化、事前教示制の導入、職員の人材育成の需要が高い。
- 我が国財務省が進める「アジアカーゴハイウェイプロジェクト」による通関システムの高度化に期待。

(4) その他

- インドにおけるCentral Sales Tax(CST:州を超える取引に対する消費税)を解消することによる州際貨物を取り扱う営業倉庫の普及
- 物流の品質管理に関する意識の低さ、人材確保

2(1) 日系物流企業のASEAN進出の課題：外資規制

7

- ASEAN各国では物流分野においては外資規制を実施。
- ASEAN国内で実運送、利用運送、倉庫といった事業分野によって外資出資比率が異なる。
→ 日系物流企業は合併により進出。
- 以下の課題あり。
 - ◆ 有用な現地パートナーが見つからなければ進出が難しい。
 - ◆ ASEAN各国内で数多くの現地法人を設立することとなり管理コストが増大。

ASEANの外資規制の状況(2012年9月現在)

※ %=出資比率

※ 日本において規制の無い業種

	利用運送		倉庫	海運		航空		道路運送	
	国際	国内		外航	内航	国際	国内	国際	国内
タイ	100%	100%	49%	100%	49%	100%	49%	100%	49%
インドネシア	49%	49%	100%	49%	49%	49%	49%	49%	49%
ベトナム	51% (2014年1月100% に緩和予定)	51% (2014年1月100% に緩和予定)	51% (2014年1月100% に緩和予定)	100%	51%	49%	49%	51%	51%
カンボジア	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

【参考1 日本における状況】(役員数、議決権数の割合)

利用運送事業	貨物利用運送事業法上の規制(外国人は役員数、議決権数の1/3まで)に拘わらず、相互主義の条件(事業活動の条件の均等化)を満たせば、外国企業による航空・船舶の国際運送の利用運送事業活動が認められる。なお、内航海運、鉄道、貨物自動車の利用運送事業については規制は無い。
内航海運業	船舶法上の規制(日本船舶は役員2/3以上の日本国民の所有に属する必要がある)があり、また、外為法上、事前届出の対象事業。
航空運送事業	航空法上の規制(外国人は役員数、議決権数の1/3まで)があり、また、外為法上、事前届出の対象事業。
貨物自動車運送事業、 外航海運業、倉庫業	規制は無い。

【参考2 ベトナムの状況】

統一企業法(ベトナムの会社法)上、51%(過半数以上)の出資額があっても、株主総会(若しくは社員総会)では社長の選任解任等を決める普通決議などを可決できないなど、単独で意志決定はできない。

【参考3 ミャンマーの状況】

外国投資法が改正される見込み。現在、上下両院、連邦議会を通過し、大統領の署名待ち。一方、同法案は、外国投資の割合が上限50%となっていること、外国投資が制限されている産業分野が不明確なこと等多数の問題点があることから、政府は法案修正を議会に求める予定。

2(2) 日系物流企業のASEAN・インド進出の課題：各国のインフラ① 8



ベトナム

- ハノイの玄関口であるハイフォン港及びホーチミンの玄関口であるホーチミン港は、河川港で水深が浅いため、大型船が入港できない。
(ハイフォン南東のラックフェン地区(地図上①)、カイメップ・チーバイ地区(地図上②)、ホーチミン南東80Km)で港湾開発が進行中)
- 国道一号線(地図上③ハノイ～ホーチミン)に交通量が集中し、都市部で渋滞が慢性化。バイパス道路の整備、鉄道輸送(現在は単線、非電化)の向上が必要。
- 電力不足により、コールドチェーンサービスに必要な冷蔵・冷凍倉庫が普及しにくい。

カンボジア

- 都市機能に近接しているプノンペン港(地図上④)は、河川港で水深が浅いため、大型船が入港できない。
現在は、ベトナムとの海運フィーダー輸送で対応しているが、今後の需要によっては、深水港であるシアヌークビル港(地図上⑤)を使用する可能性があるため、プノンペン・シアヌークビル間の陸上アクセスの向上に期待。

2(2) 日系物流企業のASEAN・インド進出の課題：各国のインフラ② 9



タイ

- 現在、タイ～マレーシア間の輸送はトラック輸送が主体。今後は、自動車部品輸送等の需要拡大が見込まれるところ、トラック輸送のみでは限界に達するおそれがあるため、鉄道輸送にも期待が高まっている。しかし、機関車、貨車の不足、単線区間が多い。また、タイ鉄道(地図上①)が国有で赤字経営であり設備投資が行われないため、改善が見込めない。

ミャンマー

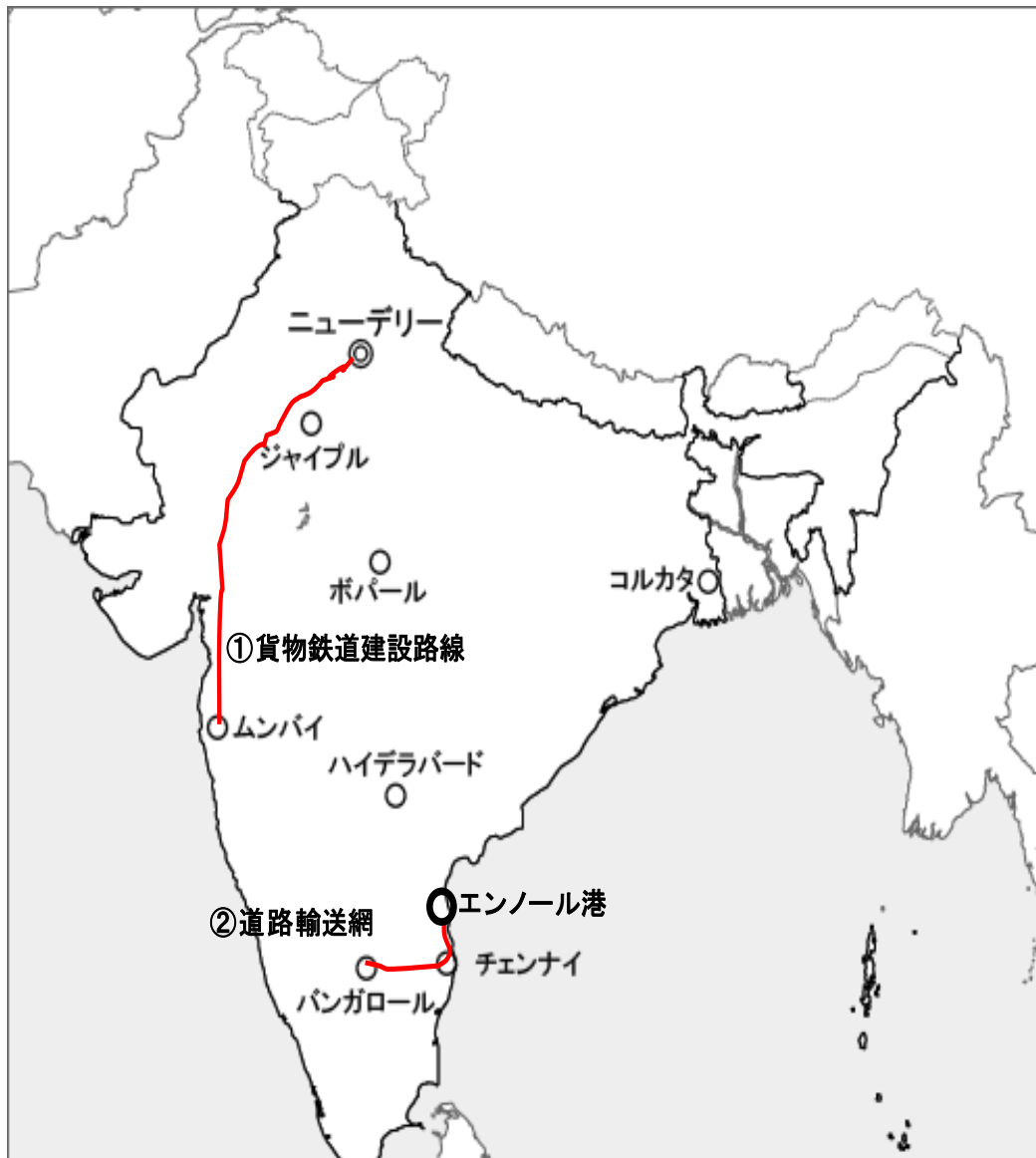
- 海上貿易の中心港であるヤンゴン港(地図上②)は河川港で水深が浅いため、大型船が入港できない。(チャオピュー港(地図上③)、ティラワ港(地図上④)、ダウエー港(地図上⑤)等で深水港の建設が計画中)

インドネシア

- タンジュンプリオク港(地図上⑥)、ジャカルタ中心部から北東10km)は、処理能力の限界に達しており、通関の遅さも相俟って、貨物の受け取りが予定より遅れる事案が発生。(同港の機能強化事業及び東側のチラマヤ港(地図上⑦)開発調査が進行中)
- ジャカルタ市内や周辺工業地域とタンジュンプリオク港との間(地図上⑧、「タンジュンプリオク港アクセス道路」)及びジャカルタ市街地と工業団地との間(地図上⑨、「チカンベック高速道路」)は渋滞が慢性化しており、リードタイムが長い。



2(2) 日系物流企業のASEAN・インド進出の課題：各国のインフラ③₁₀



- 現在、デリー・ムンバイ間の貨物鉄道建設(地図上①)が進行中であるが、鉄道・港湾の連結性に必要なインランドデポが不足。
また、既存のインランドデポにおいても貨物が滞留し、また、インランドデポとのアクセス道路における渋滞が発生するといった問題が散見される。
- 南部のバンガロールと東南部の主要港であるチェンナイ港・エンノール港との間(地図上②)といった道路整備が必要である。
- チェンナイ及びバンガロールには多くの自動車メーカーが進出。チェンナイの北に位置するエンノール港ではROROターミナル拡張整備(現在調査中)に期待。

- アジア開発銀行の主導の下、我が国の協力も得ながら、メコン地域における国際幹線道路の建設が進行中。

メコン経済回廊建設の状況



1. 東西経済回廊：ダナン(ベトナム)～モーラミヤイン(ミャンマー)
 - タイ～ラオス～ベトナム間は既に開通
 - ミャンマー間の道路は未完成
2. 南部経済回廊：ホーチミン(ベトナム)～プノンペン(カンボジア)～バンコク(タイ)～ダウエイ(ミャンマー)
 - タイ(バンコク)～カンボジア(プノンペン)間は開通。
 - カンボジアにおけるメコン川縦断部分のネアックルン橋を建設中(2015年完成予定)
 - ミャンマー間の道路は建設中。
3. 南北経済回廊：昆明(中国)～バンコク(タイ)及び昆明(中国)～ハイフォン(ベトナム)
 - ラオス・タイ間のメコン川横断部分は、第四メコン国際橋を建設中(2012年末完成予定)

課 題

1. 東西経済回廊

- ラオスにおける道路状況の改善
- ベトナム～タイ～ミャンマー～インド間の物流は、現在、マ・シ海峡を通る海運輸送で対応している。今後は、メコン経済回廊の道路輸送を経てミャンマーのダウエイ港を通る陸上・海上併用輸送を用いた、リードタイムがより短い輸送ルートに対する需要が高まるものと推察。このため、タイ～ミャンマーまでの道路整備が期待されるものの、資金不足から整備が進まない。
- 東西経済回廊上の南北道路の整備

2. 南部経済回廊

- カンボジアのメコン川の橋梁が未整備であるためフェリーで横断。また、東の玄関口のホーチミンは河川港であり大型船が入港不可能。ネアックルン橋整備(2015年完成予定)によるカンボジア～ベトナム間の開通及びホーチミンの深水港であるカイメップチャーバイ港の開発に期待。
- 東西回廊と同様、タイ～ミャンマー間の道路整備、ダウエイ港における深水港開発が期待されるものの、資金不足から整備が進まない。
- 南部経済回廊上の南北道路の整備

2(2)メコン経済回廊構築 ②トラック相互通行実施状況

12

- 道路建設と同時に、メコン地域各国が多国間の越境交通協定及び二国間協定を締結。一方の国で登録された車両はそのまま相手国で走行可能とするとともに、通関、検疫、車両検査について、国境の1箇所で全ての手続を済ませることを可能とすること(以下「相互通行」という。)を目指している。

<現在「相互通行」が可能なルート>

東西経済回廊

- デンサワン(ラオス)～ラオバオ(ベトナム)
- ムクダハン(タイ)～サバナケット(ラオス)

南部経済回廊

- アランヤプラテート(タイ)～ポイペト(カンボジア)

南北経済回廊

- ヘコウ(中国)～ラオカイ(ベトナム)

課 題

- 上記各国境における「相互通行」可能なトラックの認可台数の制限。

日系物流企業の進出状況

企業	開始時期	概要
日本ロジテム	2008年	サバナケットで倉庫運営(東西経済回廊)
日本通運	2009年	バンコク～サバナケット～ハノイ(東西経済回廊)
郵船ロジスティクス	2011年2月	バンコク～ハノイ(東西経済回廊)
双日ロジスティクス	2011年3月	ホーチミン～プノンペン～バンコク(南部経済回廊)
日本通運	2011年4月	ホーチミン～プノンペン～バンコク(南部経済回廊)
三菱倉庫	2011年7月	ホーチミンで倉庫運営(南部経済回廊)
日新	2012年3月	バンコク～サバナケット～ハノイ(東西経済回廊)



- ASEAN主要港の機能強化(入港船の大型化への対応、アクセス道路の整備、コンテナターミナルの建設等)、メコン地域における国際道路輸送ルートの整備が進められている。

タンジュンプリオク港緊急リハビリ事業

(日本ODA 事業期間2004年～進行中)

ジャカルタの国際港であるタンジュンプリオク港において、航路拡幅、増深等の改良を行うことにより、船舶交通の効率化を図り、今後の需要増大に対応させ、国際的なハブ港としての機能の拡充を図るもの。

タンジュンプリオク港 アクセス道路建設事業

(日本ODA 事業期間2006年～進行中)

ジャカルタ外環道路北東部とジャカルタ湾岸道路を結ぶタンジュンプリオク港アクセス道路(12.1km、高速道路、6車線)の建設及びジャカルタ首都圏高速道路における交通管制システムの導入を行うもの。

第一東西回廊

(アジア開発銀行等)

東側ベトナム・ダナン港と西側ミャンマー・モーラミヤイン港を繋ぐルート。バンコク・ハノイ間の陸路が大幅に短縮されるが、片荷、国境での積み替えや通関手続等が課題。

第二東西回廊

(アジア開発銀行等)

ベトナム・ホーチミン(サイゴン港)からカンボジア・プノンペンを経由してタイ・バンコクを結ぶルート。通関手続、橋等の未整備や輸送量等が課題。

ハイフォン港リハビリ事業

(日本ODA 事業期間2000年～終了)

ハイフォン港は、国内第2の貨物取扱量を誇り、ハノイを含む北部紅海地域の海の玄関口。しかし河川港であるため、航路への沈砂の堆積によって大型船舶の入港が制限されており、また施設の老朽化が目立つなど、整備が後れている。本事業は、入港船舶の大型化に対応するとともに、コンテナ化に対応する港湾施設の建設を支援するもの。

ラックフェン国際港 建設事業

(日本ODA 事業期間2011～16年予定)

ハイフォン市東部のラックフェン地区に国際大水深港を建設するとともに、周辺基礎インフラを整備することにより、ベトナムにおいて増大している貨物需要や海運市場における船舶の大型化への対応を図り、もって同国全国、とりわけ北部の経済発展促進・国際競争力強化に寄与するもの。

カIMEップ・チーバイ 国際港開発事業

(日本ODA 事業期間2005～12年予定)

同国南部(バリア・ブントア省)のカIMEップ・チーバイ地区においてコンテナ及び一般貨物ターミナル等を建設することにより、増大する貨物需要への対応を図り、もって南部を中心に同国の経済発展に寄与するもの。



Copyright © 旅行のとも、ZenTech

- ASEANでは通関システムの近代化がまだ遅れており、通関に必要な時間が長い、個々の税関による解釈が違ふといった問題があるため、電子手続の導入、必要書類の簡素化、事前教示制の導入、職員の人材育成の需要が高い。
- 財務省関税局は、ASEANの通関システムの高度化を図るため、「ASEANカーゴハイウェイ構想」を推進中。

(参考) ASEANカーゴハイウェイ構想

財務省関税局は、アジア開発銀行(ADB)、世界関税機構(WCO)、国際協力機構(JICA)と連携し、AEO制度や我が国のオンライン通関システム(「輸出入・港湾関連情報処理システム」: NACCS)をASEAN各国に導入し、さらにそれらを日本とASEAN各国との間で相互に接続する「アジアカーゴハイウェイ構想」を推進中。

AEO制度をアジア各国に導入し、 AEO制度を日本とASEAN各国との間で 相互承認

- 法令遵守体制が整備された我が国事業者が、相手国においても税関手続簡素化の便益を受けるようにする。

各国にシングルウィンドウを構築し、IT化されたシステムを日本とASEAN各国で連携

- 各国の複数の貿易関係システムをIT化して相互に接続(シングルウィンドウ化)し、一回の入力・送信で、関係行政機関に対する関連手続が済むようにする。
- その上で、国家間でシステムを連携し、通関等の情報の電子交換を行い、相互利用を可能とする。

<スケジュール>

- AEO制度を、ASEAN諸国において2018年までに構築。
- AEO制度の相互承認のネットワーク拡大を目指す。

- 国別シングルウィンドウを2012年までに、ASEANシングルウィンドウを2015年までに構築。
- 今後10年で、日ASEANのシングルウィンドウを国際的に連携



NACCSのアジア地域への展開

NACCS:

国際貿易における通関及び輸入の際の関税の納付などを効率的に処理することを目的に構築された、税関、金融機関、通関事業者、運輸業者等を相互に繋ぐ電子的情報通信システム

(1) 中国から輸入する場合の商慣習

- 中国から日本への輸出に際して輸出入者間においてCIF契約を締結する場合において、本来中国側が負担すべき海上運賃、輸出通関料金が日本側に付帯料金として転嫁される。
 - こうした料金は本来日本側が負担するべきものではないが、以下の理由から支払わざるを得ない。
 - CIF料金では、中国の荷主がフォワーダーを決めてしまうために、日本側の意向で変更できない。
 - 付帯運賃を支払わないと、日本側は貨物を受け取ることができない。
- 中国では、荷主が自国の船社、フォワーダー、保険会社を使ったCIF契約が奨励されている。中国当局はこうした料金設定は禁止される旨を公告しているが、実効性に乏しい。

(2) 保税運送「監管車」制度の緩和

- 1台のトラックで複数の目的地向けの混載貨物輸送が許されておらず、低い積載率で保税運送をしなければならない。
- 保税運送が使いずらいため、混載貨物については港で通関してから目的地毎に仕分けて各地に輸送している。
- 我が国と同じように、保税運送において複数の目的地向けの混載輸送を認められるような措置が望ましい

(3) 通関手続の高度化

- オンライン手続は申告のみに限られており、ネット回線が遅くシステムダウンも頻繁にある。審査手続の際は申告書及びインボイスを紙媒体で提出することが必要。
- 全通関プロセスをオンライン化し、日本の「簡易審査扱」を導入してほしい。

(4) 鉄道輸送

- 日系企業は内陸部への進出を進めているが港から内陸部への長距離輸送は鉄道利用のメリットが大きい。
- 中国の貨物輸送は、基礎物資の輸送が優先され、ダイヤ非公開、貨物追跡不可能、定時性が確保されていない等、甚だ使いにくい。

制 度

- 海運フォワーダーの料金設定については、中国国際海運条例により、以下の行為を禁止。
 - ① 正常かつ合理的な水準より低い運賃によってサービスを提供し、公正な競争を妨げること
 - ② 会計帳簿のほかに密かに荷主にリベートを渡して集荷すること
 - ③ 優位な立場を濫用して取引相手が不利になるような差別的運賃その他の制限的条件を押し付けること
 - ④ 取引相手あるいは国際海上輸送秩序に損害を与えるその他の行為
- 上記に基づく運賃は禁止される旨公告。料金は事前に届出が必要であり、守らないときは罰則の対象。

課 題

- 中国から日本への輸出に際して輸出入者の間でCIF契約（輸出者が船社、フォワーダー、港の決定権を有する代わりに、海運運賃、輸出通関料金、保険料を負担する契約。）を締結する場合において、
- 中国のフォワーダーが本来中国側が負担すべき海運運賃、輸出通関料金を中国の荷主に徴収せず、日本側に附加料金として日本側に転嫁。
- こうした料金は本来日本側が負担するものではないが、以下の理由から支払わざるを得ない状況。
 - CIF契約では中国の荷主が中国のフォワーダーを決めてしまうと日本側の意向では変更できない。
 - 附加料金を支払わないと日本側は荷物を受け取ることができない。
- 中国では、荷主が自国の船社、フォワーダー、保険会社を使うことが奨励され、CIF契約を好む荷主が比較的多い傾向。
- 中国当局は、こうした料金設定は禁止される旨を公告しているが、依然として横行。
- なお、こうした商慣習が一般的に行われているかについて確認が必要。

制 度

- 中国では、保税輸送に際して、税関にあらかじめ登録された保税輸送用の特別なトラック(「監管車」)を使用することを義務づけ。
- 「監管車」の制度趣旨は、荷物の抜き取り、不正な積み・卸しの防止。
このため、「監管車」は保税輸送出発地の税関による封印と保税輸送到着地における開封が義務づけられている。また、保税輸送の目的地は一カ所に限定され、混載貨物の保税輸送は認められていない。

課 題

- 1つの「監管車」で複数の目的地向け、又は、混載貨物を運搬することができず、積載率の低い状況での保税輸送を強いられるためコストがかかる。
- このため、混載貨物に関しては、港で通関手続を済ませ、目的地ごとに仕分けて各地に輸送している。
- 保税輸送の効率化のため、我が国のように、複数の目的地向けの混載輸送が認められるようにする措置が講じられることが望ましいのではないか。

参考：日本の保税輸送制度

保税輸送に使用する車両、船舶に制限はなく、他の保税貨物との混載輸送が可能。
また、法令遵守の良好な事業者(AEO運送事業者等)は、個々の保税運送の承認が不要になるといった簡易な手続きがある。

現在の取組

- 中国においても、輸出入事務を効率化するため、通関手続をオンライン化する試みを実施中。

課 題

- 現在の取組は、オンライン手続は申告手続に限られており、審査手続の際には申告書及びインボイス等の関係書類を紙媒体で提出することが必要。このため、完全なペーパーレス化ではない。
- さらに、オンラインで申告するにもネット回線が遅く、システムがダウンすることがあるため、上記ペーパーレス化のメリットが減殺。
- 中国は、申告から審査までの全通関プロセスをインターネットで行うためのパイロットプロジェクトを開始することを発表している。(出典: 中国海関総署、同年7月27日)
- 上記パイロットプロジェクトを実現し、関連書類の提出を免除し、輸出入事務を効率化することが望ましい。

参考: 日本の税関手続

- 輸出入の全体の申告のうち、98%はNaccsによる電子申請であり、以下のようなメリットがある。
 - ① 「区分1」(簡易審査扱い)となれば、無税又は免税の場合、関税の納期限延長制度や口座振込方式の適用を受けていれば、直ちに輸出入許可がでる。2012年6月から、それまで事後的に紙で提出必要であったインボイス、B/L等の書類の税関提出が原則不要となった。
 - ② 「区分2」(書類審査扱い)「区分3」(貨物検査扱い)であっても、書類のオンライン提出(PDF等)が2013年10月から認められる予定。

課 題

1. 鉄道輸送

- 日系企業は沿岸部から内陸部への進出を進めている。港から内陸部への長距離輸送は、トラックよりも鉄道の方が安価であり、また、荷痛みリスクも少ないため、鉄道輸送への期待が高まっている。
- しかし、中国の貨物鉄道は、軍事物資、エネルギー、食料等の基礎物資を優先的に輸送しており、ダイヤは非公開で、貨物追跡は不可能。また、支線への乗り換え時間が一定していなかったり、貨車が満載になるのを待ってから出発するため、定時制も確保されていない。
- 定時・高速な輸送ニーズに対応するため、中国では、
 - 「五定列車」(発着駅、発着時間、運賃等が一定)
 - 「行包快運列車」(旅客列車に貨物車両を連結)
 - 「行郵列車」(運行速度が速い)
 - 「コンテナ列車」(webでコンテナの運行状況をトレーシング可能)といった、従来の鉄道輸送より信頼性の高い輸送サービスを開発し、導入。
- 現行ではこれらのサービスの運行区間、本数が不足しており、これが増加することが望ましい。

2. 物流施設の標準化

- バラバラな寸法のパレットが使用されており、品質についても強度が確保されていない。

シャーシとは

- 動力を持たない被牽引車両。
- RORO船（シャーシなどの車両を収納する車両甲板を持つ貨物船）に積み込み、相手国港湾まで運送可能



ウイングシャーシ



RORO船に積込まれるシャーシ

目的

- 同一のシャーシによる国境を越えた拠点間の往復を円滑化し、効率的でスピーディーな物流を実現するため、一方の国で登録されたシャーシが海上輸送を経て港湾から陸上を走行することを相互に可能とし、かつ、これを円滑化かつ推進する。

現状



<相互通行のメリット>

- リードタイムの削減
- 荷痛みリスクの軽減
- コストの削減

シャーシの相互通行



同一のシャーシが、海上輸送を経て相手国と日本国内との間を一気に走行（牽引車は韓国国内通行用と日本国内通行用の2種類）

日韓シャーシの相互通行に係るパイロットプロジェクト

- 平成24年7月16日の日中韓物流大臣会合において、日韓の間で「パイロットプロジェクトを本年後半より実施するために相互に協力する」ことについて、両国で合意。

【パイロットプロジェクトの概要】

- 釜山～下関航路を経由し、日産自動車九州（株）の製造拠点に向けて、韓国製自動車部品を両国のシャーシを用いて韓国から日本に輸送。
- 両国の関係法令がそれぞれ適用される前提で、事業者の申請に基づき両国が協力して実施。
- 日本のシャーシの韓国国内通行については本年10月10日から開始。
- 韓国のシャーシの日本国内通行については事業者側で準備中。

SSEの輸送サービス

✓SSEの強み

①SSEは海上輸送の料金で

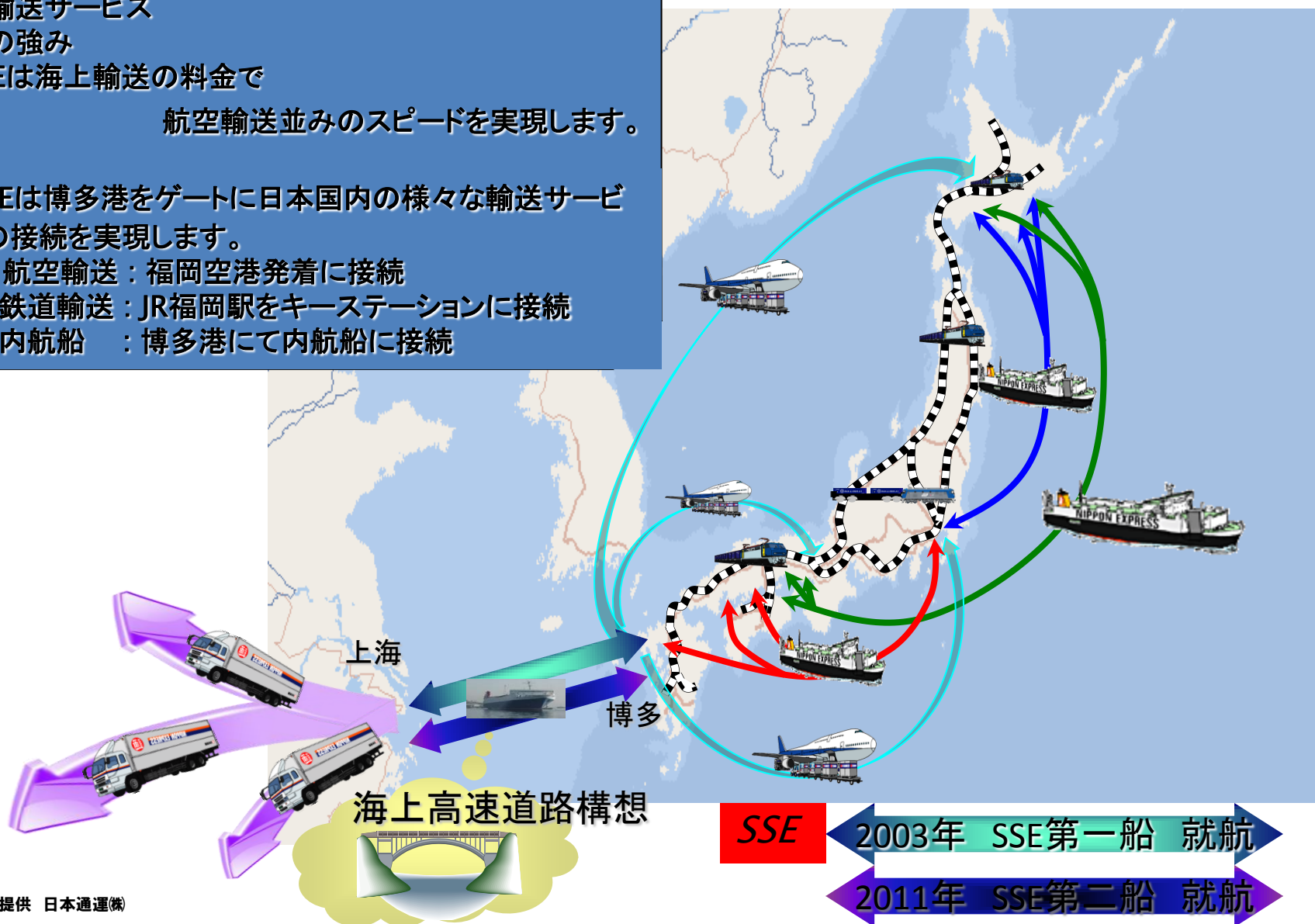
航空輸送並みのスピードを実現します。

②SSEは博多港をゲートに日本国内の様々な輸送サービスへの接続を実現します。

✎ 航空輸送：福岡空港発着に接続

鉄道輸送：JR福岡駅をキーステーションに接続

内航船：博多港にて内航船に接続



- ASEANの島嶼部間における物流を円滑化するため、「ASEAN連結性マスタープラン」(2010年ASEAN首脳会議において採択)において、RoRo船航路の整備の必要性が盛りこまれた。これを受けて、国際協力機構(JICA)は、ASEAN地域におけるRoRo船航路整備に係る現状・課題の整理及び有望な航路選定に向けた調査を実施中。

【背景】

- ASEAN域内の広域経済開発は大陸部の幹線道路整備による経済回廊整備を中心に進行。
- しかし、大陸部と島嶼部、島嶼部間の接続性確保の必要性の認識も高まっている。
- RoRo船は、航空輸送よりコストが安く、コンテナ船より迅速な輸送が可能。
- RoRo船航路整備は、日本企業の投資先であるASEANの物流網の強化に資する。



【JICAによる調査】

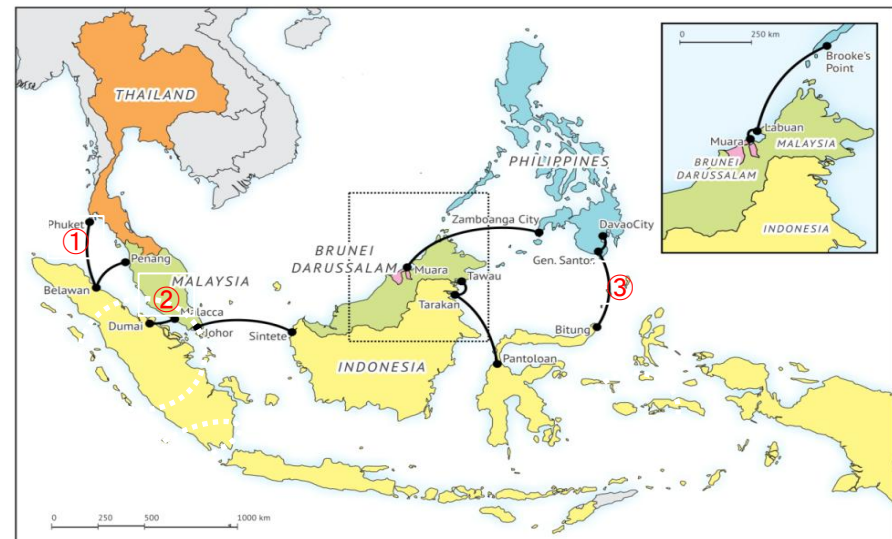
- ASEAN連結性確保の一環として、2012年1月から1年程度かけて実施中。

【調査項目】

- ◆ RoRo船運航に必要な制度等に係る現状と課題の整理。
- ◆ 有望な航路の選定。
- ◆ 各国の制度等への提言。

JICA調査(2012年7月:中間報告)において2015年までにサービス開始を目指すべきとされた3ルート

選定航路	① ベラワン－ ペナン－プーケット	② デウマイ－ マラッカ	③ ジェネラルサントス－ ビテュン
船の種類・大きさ	 中・大規模 ROPAX (旅客貨物兼用)	 小規模 ROPAX (旅客貨物兼用)	 中規模 RO-RO (貨物専用)



【選定基準】①RoRo船に転換可能な十分な交通量の存在、②航路、港湾、アクセス道路の存在、③CIQ等の法制度による魅力的な環境整備