

## 【調査研究の背景と目的】

・ニーズの多様化・高度化が生じている中国物流市場に対して、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が進出・事業拡大を行う余地は少なからずあるものと考えられる。そのため、本調査研究は、中国における物流事業展開に当たっての制度的問題点を整理するとともに、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貢献することを目的とする。

## 【調査研究の手法】

・既に中国に進出している日系物流事業者から中国における物流事業展開に関する問題点をヒアリングし、それらの問題点の制度的要因をWEB・文献、中国現地有識者ヒアリングを通じて調査した上で、問題点の整理と解決の方向性の検討を行った。（※2013年2月時点）

## I. 日系物流事業者ヒアリングによる問題点の抽出と整理

既に中国に進出している日系物流事業者に対するヒアリングにより14点の問題点を抽出し、それらの問題点の制度的要因を調査した上で、これらの問題点を以下の通り整理した。  
※⑧については複数の日系物流事業者が一定の理解を示しているため本概要の以下における記述からは省略

i. 明確な外資規制	ii. 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	iii. 中国系物流事業者にも共通して生じうる問題	iv. その他
①航空フォワーダー	②外航海運フォワーダーの保証金制度 ③地方政府毎に異なる運用・解釈 ④法人設立・支店開設 ⑤消費者物流・宅配事業 ⑥鉄道フォワーダー ⑦安全規制	⑧税関特殊監督管理区域内の法人設立・支店開設 ⑨税関特殊監督管理区域 ⑩通関手続 ⑪鉄道インフラ ⑫発票 ⑬営業税から増値税への変更	⑭外国人の社会保険加入

## II. 問題点の解決の方向性の検討

### i. 明確な外資規制(制度的改善の余地あり)

①航空フォワーダー → 日本にはない外資規制が中国において未だ実施されている状況であり、制度的改善の余地がある。

・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、中国側の出資者の出資比率が過半数である合弁企業又は合作企業でなければ参入できない(外資独資参入不可)。

日本においては、外資独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る。

### ii. 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(制度的改善の余地あり)

②外航海運フォワーダーの保証金制度 → 実態上、特に日系物流事業者の不利益となっている可能性があり、日本の制度と比較すると制度的改善の余地がある。

・外航海運フォワーダーを行う法人を設立する際に80万元、支店を開設するごとに20万元の保証金が必要であり、多額の保証金が負担となっている。中国系物流事業者にも適用される制度であるため、事業者の負担軽減を目的として、保証金責任保険制度が設けられたが、制度を利用するためには担保が必要であること等を理由に日系物流事業者には活用されていない。

日本においては、基礎資産額が300万円以上である必要がある。

## ii. 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-2 (制度運用上の問題)

- ③ **地方政府毎に異なる運用・解釈** (地域ごとに変わる制度運用への対応に苦慮。)
- ④ **法人設立・支店開設** (中国では法人税の徴収が本社所在地で行われるため、地方政府によっては本社の移転や支店の設立に難色を示すことがある。)
- ⑤ **消費者物流・宅配事業** (渋滞緩和のため、一部の都市で行われている都市内への貨物車両流入規制に関し、新たな通行許可を取得できるか否か不透明である。)
- ⑥ **鉄道フォワーダー** (制度上の規制はないが、実態上鉄道フォワーダーは鉄道部系列の代理店が独占している(但し、鉄道部は本調査研究の後に解体。))
- ⑦ **安全規制** (過積載等については厳格に禁止されているが、実態上取締りが徹底されているか不明であり、公平な競争条件が確保されていない可能性がある。)

- ・これらは、制度の運用が不透明・不適切であることに起因する問題であり、適切な制度運用、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。
- ・改善されるまでの間は、「戦略的な資本関係の構築」、「長期的な視野に立った人材交流」等も行いながら、中国系物流事業者と良好な提携関係を築いていくことも一つの解決策である。
- ・また、中国系物流事業者との差別化を図り、日系物流事業者の方が優れている点をアピールしていくという方策も考えられる。

## iii. 中国系物流事業者にも共通して生じうる問題-1 (改善の兆候あり)

- ⑨ **税関特殊監督管理区域** (保税物流や保税加工を行うことができる税関特殊監督管理区域の種類が多く、対応に苦慮する。)
- ⑩ **通関手続** (通関手続が煩雑で、紙媒体での提出書類も多く、中国語での記入を求められることもある。)
- ⑪ **鉄道インフラ** (定時運行性の悪さや貨物のトレーシングの困難さ等の理由で鉄道を利用しづらい。)

- ・中国政府により、改善の方向性が示されており、それらが円滑に進捗することが期待される。

- ⑨ 税関特殊監督管理区域 → 総合的機能を有した「総合保税区」へ統合
- ⑩ 通関手続 → 手続きのペーパーレス化(オンライン化)
- ⑪ 鉄道インフラ → 定時性や速達性を改善した新サービスの導入

## iii. 中国系物流事業者にも共通して生じうる問題-2 (物流事業以外にも広く影響する問題)

- ⑫ **発票** (税務当局が管理する発票で収支を管理することが複雑で労力を要し、柔軟性にも欠ける。)
- ⑬ **営業税から増値税への変更** (課税対象を「売上げ」から「売上げとコストの差額」へ変更する税制改革の結果、コストに人件費が含まれないことやコストの証明方法の未整備等を理由に物流事業者の負担増が生じている。)

- ・中国国内の経済活動全てを対象とした制度であり、解決の方向性を見出すのは容易ではないが、例えば税制改革の進捗状況が不透明であるといった点については正確かつ適切なタイミングでの情報開示が求められる。

## iv. その他

- ⑭ **外国人の社会保険加入** → 日系物流事業者が中国に派遣している日本人の社会保険料について、日中両国において納付しているため二重負担が生じる。こうした問題は、適用調整、保険期間の通算を 主な内容とした二国間協定の締結によって対応することがある。日中間協定は締結に向けた交渉段階にある。

## III. 調査研究のまとめ

- ・多くの制度上の内外格差は解消している。但し、明確な内外格差として「航空フォワーダーの参入規制」があり、また、明確な内外格差ではないが、実態上、特に日系物流事業者の不利益となっており、制度的改善の余地があ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。これらは、日本の制度との比較においても、制度的改善の余地があると思われる。
- ・実態上、特に日系物流事業者の不利益となっている他の問題点は、制度の運用が不適切・不透明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、中国系物流事業者等との提携、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考えられる。
- ・また、中国系物流事業者にも共通して生じうる問題点については、改善の見通しが示されている問題も多く、改善策が円滑に進捗することが期待される。