

第2節 東アジアにおける我が国企業の新たな展開～東アジアを面としてとらえた事業活動の本格化

前節で示したように、東アジア経済はAFTAなどのEPA / FTAを通じて制度的にも一体化が進みつつある。域内経済自由化の進展により、東アジアの事業環境が徐々にシームレスになる中で、我が国企業を中心とした東アジア事業ネットワークは高度化するとともに、域内経済に深く根を張っている。本節では、こうした新たな変化について、生産面、販売面、研究開発面の三つの側面から取り上げるとともに、事業活動を支える物流機能に着目し、制度・政策面でEPA / FTAの取組を必要とするような経済実態が立ち現れていることを明らかにする。

1. 生産面における変化～多国間工程分業の進展と生産・供給機能の集約化

東アジアの貿易構造は、日本・NIEsで開発・生産した高付加価値な部品を用い、人件費の安い中国・ASEANで組み立て、日米欧へと販売していくという、いわゆる三角貿易構造が続いているが、その一方で、我が国企業が東アジアで展開している生産ネットワークは、生産工程の分業や集約といった行為を通じてより効率的なものへと変化しつつある。ここでは、東アジアに進出している我が国企業に対するアンケート結果をベースとし、貿易データによる検証を加えることで、事業ネットワークが拡大・深化している姿を示す。

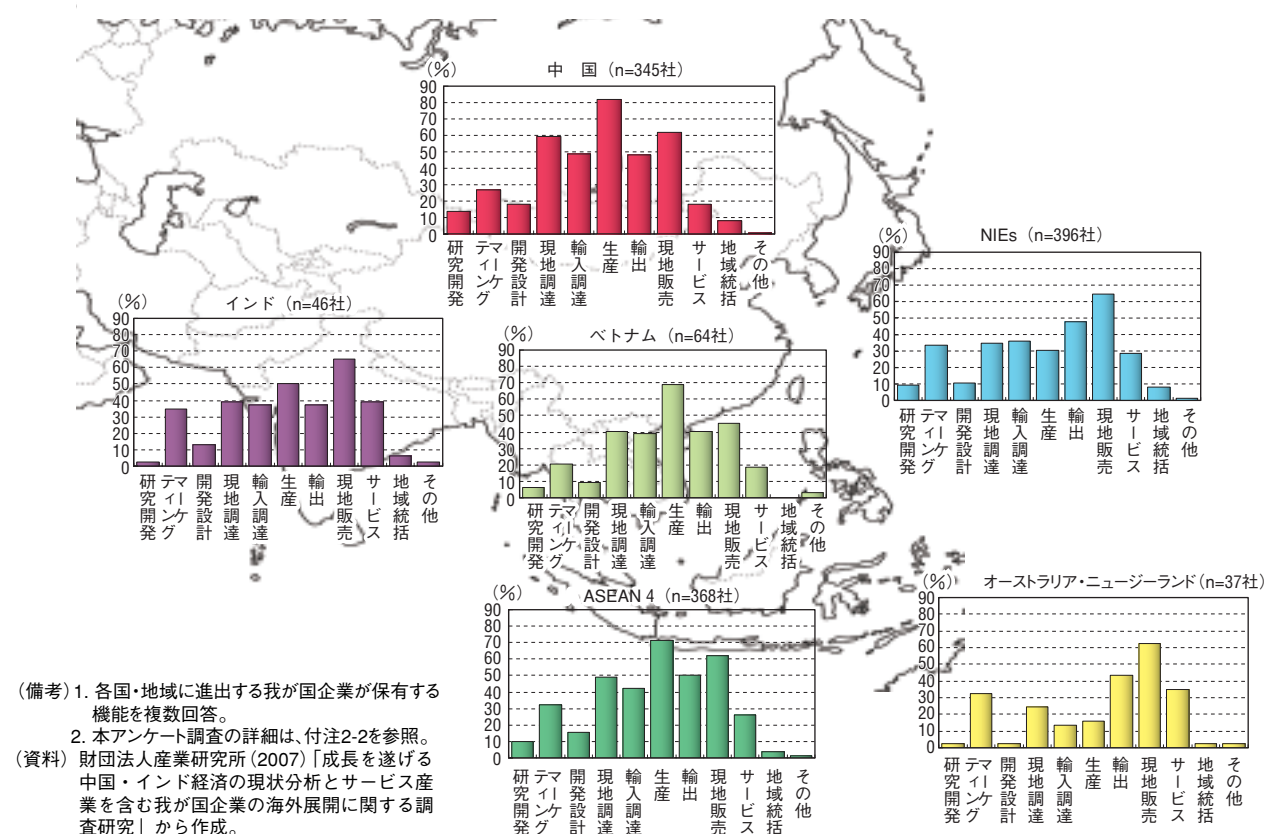
(1) 東アジア事業ネットワークの拡大と深化

(ネットワークの現状～生産機能中心の中国・ASEAN、販売機能中心のNIEs、インド、オーストラリア、ニュージーランド)

我が国製造業は、東アジアへの直接投資を通じて事業ネットワークを形成し、生産コストの低減や現地市場

への参入等を図ってきている。その進出状況を事業機能の観点から比較して見ると、中国・ASEANの事業拠点では生産機能を保有している割合の高さが際立っており、NIEsやインド、オーストラリア、ニュージーランドでは販売・サービス機能を保有する割合が高くなっている(第2-2-1図)。

第2-2-1図 我が国製造業が東アジアに保有する事業機能



(ネットワークの拡大・深化～多国間工程分業の進展と生産・供給機能の集約化)

東アジアでは、AFTA やタイ・インドFTAといった域内におけるEPA / FTAの拡大による貿易障壁の低下等により、国境にとらわれない経済のシームレス化・一体化が進むとともに、各国における規制制度改革の進展等もあり、企業活動の自由度は高まりつつあるが、こうした中で、我が国企業の東アジア事業ネットワークは更なる拡大・深化を遂げつつあると考えられる。

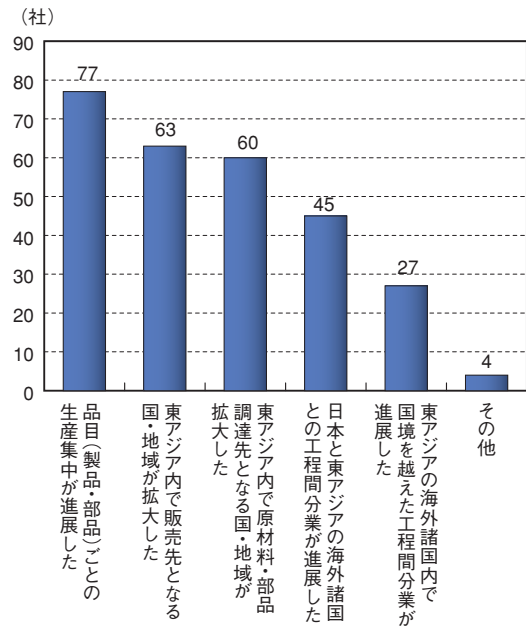
2007年2月に行われた東アジアに進出している我が国製造業に対するアンケート調査結果によると、直近3年間で各企業の事業ネットワーク上に生じた変化としては、製品・部品ごとの生産集中が進展したとの回答や、東アジア内における調達先国・販売先国が拡大したとの回答が上位を占めている(第2-2-2図)。また、日本と東アジア間のみならず、日本を含まない東アジア諸国間において国境を越えた工程間分業が進展したとの回答もこれに続いており、我が国企業が、単独企業内、複数企業間にかかわらず、複数の域内国・地域にまたがる分業体制を広げつつあることがうかがえる。同時に、規模の経済を追求した生産・供給機能の集約化等、市場としての東アジアの一体化を見据えた動きも起こりつつあることがうかがえる。

(2) 「三角貿易+中間財相互供給」からなる多国間工程分業の進展

(東アジア進出企業における調達動向)

複数の域内国・地域にまたがる分業体制(多国間工程分業)の拡大・深化の実態を具体的に把握するべく、

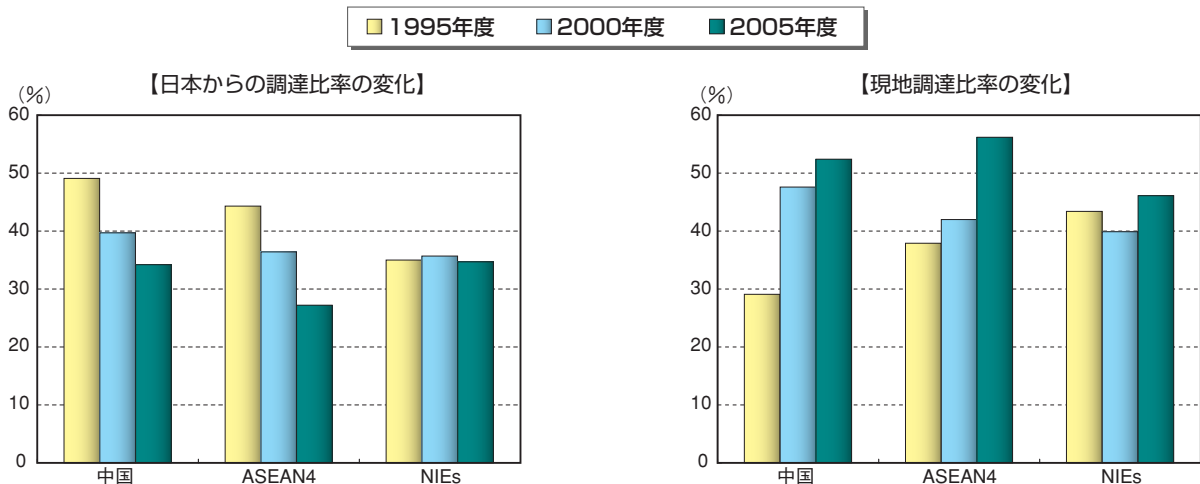
第2-2-2図 過去3年間にわける我が国製造業の東アジア生産・販売ネットワークの変化
(n=173社・複数回答)



(備考) 数値は有効回答366社中「変化なし」と回答した企業を除く173社の内訳。
(資料) 財団法人産業研究所(2007)「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析」とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

我が国製造業の東アジア拠点における部品や材料等の調達動向を見ると、日本からの調達率が減少する一方で現地調達の割合は高まっており、その傾向は特に中国・ASEANにおいて顕著に見られる(第2-2-3図)。2005年12月～2006年2月に行われたアンケート調査

第2-2-3図 我が国製造業の東アジア現地法人の調達動向



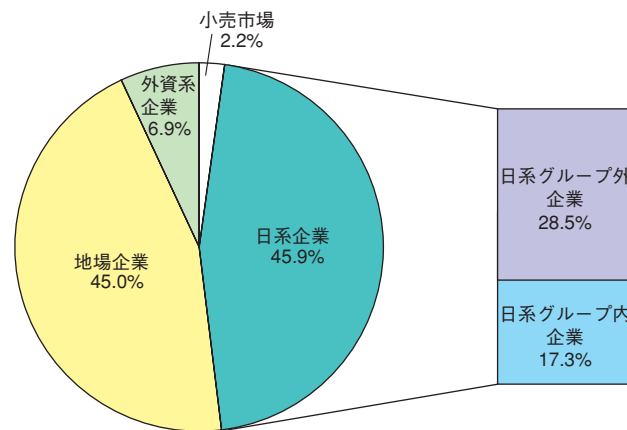
(資料) 経済産業省「海外事業活動基本調査」から作成。

結果によると、我が国製造業の現地調達先の約5割は日系企業で占められていることから（第2-2-4図）、現地調達率上昇の背景には、汎用品等を現地調達に切り替えることに加え、我が国企業の東アジア進出の進展もあると考えられる。

直近3年間における企業の調達額の変化に関する調査結果を見ても、現地調達額が「増加」したとの回答割合が最も高くなっているが、この調査で注目されることは、現地調達に次いで、拠点所在地以外の中国・ASEAN域内からの調達が「増加」したとの回答割合が高くなっている点である（第2-2-5図）。実際、中国拠

点を有する企業の約3割、ASEAN拠点を有する企業の約4割が、拠点所在地以外の中国・ASEAN域内からの調達を行っている。また、日本からの調達額が減少したと回答した企業の多くが、現地調達又は拠点所在地以外の中国・ASEAN域内からの調達額が増加したと回答していることも併せて考えると、東アジア域内において部品等の調達先が広がりつつあることがうかがえる（第2-2-6表）。さらに、企業の事例を見ても、東アジア域内の多数の国から部品の調達や拠点間の相互供給を行っており、域内で最適な場所で生産・調達する体制を構築していることが分かる（第2-2-7表）。

第2-2-4図 我が国製造業の東アジア現地法人の現地調達先の割合

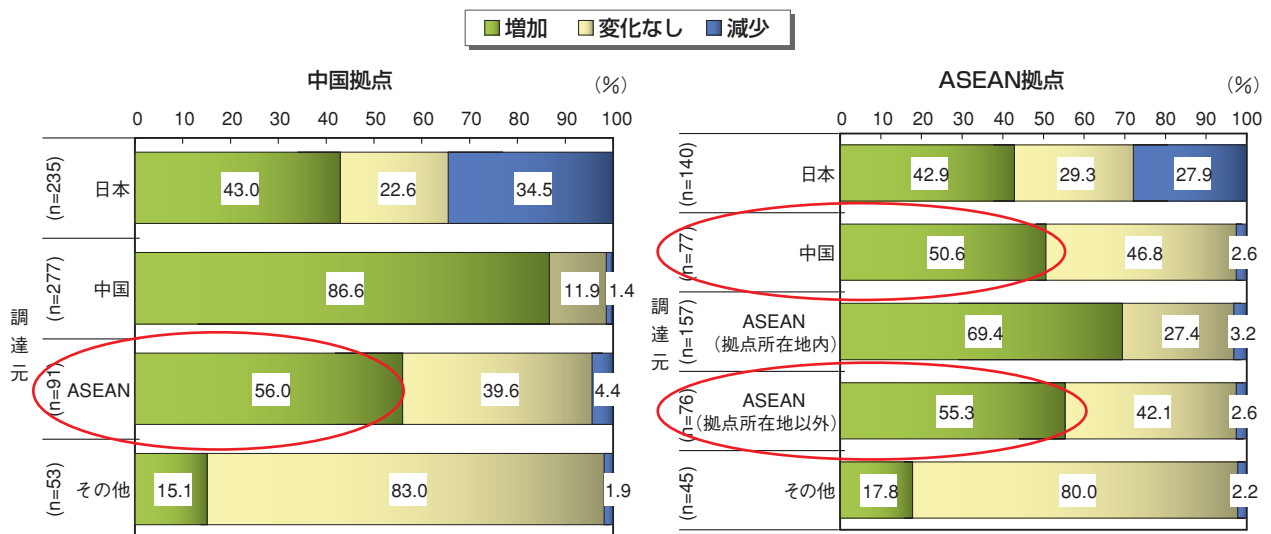


（備考） 1. 調査時期：2005年12月～2006年1月。回答企業数：213社。各社が回答した現地調達先の構成比を単純平均。

2. グループ内企業とは資本関係のある企業を指している。

（資料）財団法人産業研究所（2006）「東アジアの投資・資金調達環境と我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

第2-2-5図 我が国製造業の東アジア拠点における調達額の変化（3年前との比較）



（資料）財団法人産業研究所（2007）「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

第2-2-6表 我が国製造業の中国・ASEAN拠点における調達動向

【拠点所在地以外の中国・ASEAN4域内から調達している企業割合】

	回答数	割合 (%)
中国拠点で調達活動を実施している企業数	298	(100.0)
うち、中国から調達	277	(93.0)
うち、ASEAN 4 から調達	91	(30.5)
ASEAN 4 拠点で調達活動を実施している企業数	190	(100.0)
うち、ASEAN 4 (拠点所在地) から調達	157	(82.6)
うち、ASEAN 4 (拠点所在地以外) から調達	76	(40.0)
うち、中国から調達	77	(40.5)

【日本からの調達額が減少したと回答した企業における調達動向】

	回答数	割合 (%)
中国拠点で日本からの調達額が減少している企業数	81	(100.0)
うち、現地調達が増加	76	(93.8)
うち、ASEAN 4 からの調達が増加	21	(25.9)
ASEAN 4 拠点で日本からの調達額が減少している企業数	39	(100.0)
うち、現地調達が増加	24	(61.5)
うち、ASEAN4 (拠点所在地以外) からの調達が増加	13	(33.3)
うち、中国からの調達が増加	11	(28.2)

(資料) 財団法人産業研究所 (2007)「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

第2-2-7表 我が国企業の多国間工程分業の事例

業種	内容
電機メーカーA社	ベトナム拠点で製造したプリント基板をタイ・フィリピン拠点へ供給し、ハードディスクドライブを製造。
電機メーカーB社	ベトナム拠点でのテレビ製造に当たり、その他のASEAN諸国に進出している自社グループ企業からブラウン管などの部品を調達。
機械メーカーC社	自動車用ベアリングの製造に当たり、中国、タイの拠点間で部品の相互補完を実施。
自動車メーカーD社	ASEAN各国の拠点において、タイ:ディーゼルエンジン、マレーシア:エンジンコンピューター、インドネシア:ガソリンエンジン、フィリピン:トランスミッション、などの部品を製造し、拠点間での相互供給を実施。
自動車メーカーE社	ASEAN各国の拠点において、タイ:エンジン、マレーシア:パワーステアリング、インドネシア:ブレーキ、フィリピン:トランスミッション、などの部品を製造し、拠点間での相互供給を実施。
メッキ加工業F社	マレーシア拠点でプラスチック成型を行い、シンガポール拠点でメッキ加工を実施。

(資料) 各種報道発表資料、馬田・大木 (2005)「新興国のFTAと日本企業」(JETRO)、中小公庫レポート(2006)「生産拠点の国際的な機能配置」(中小企業金融公庫総合研究所)から作成。

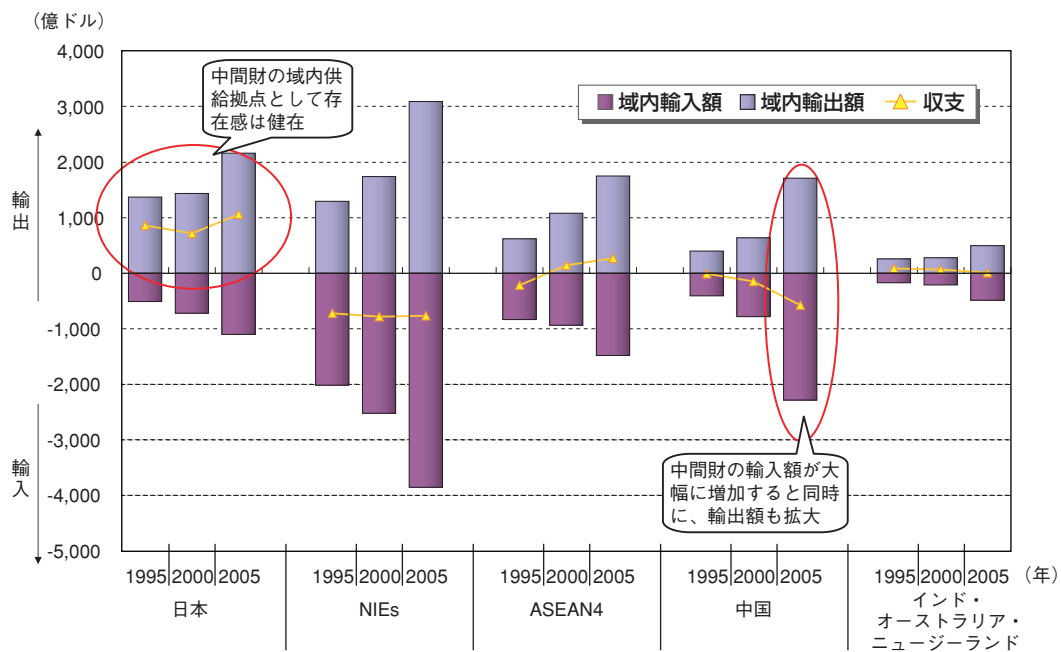
(東アジア域内における中間財相互供給の拡大)

東アジア域内における貿易構造の面からも、部品や加工品からなる中間財の国境を越えた取引が活発化していることがうかがえる。

前節でも指摘したように、東アジア域内における中間財の貿易比率は大きく増加しつつある。国・地域別に中間財貿易の動向を見ると、日本の域内輸出額は輸入額を大きく上回っており、域内における中間財供給拠点となっている。また、ASEANも近年輸出超過に転じていることから、その供給能力の高まりがうかがえる。さら

に、最終財の組立加工・輸出拠点となっている中国に関しては、域内からの中間財の輸入額が大きく伸びている一方で輸出額も増加しており、中間財の貿易収支は引き続き赤字であるものの、東アジア域内における中間財輸出総額に占める中国の割合は拡大傾向にある(第2-2-8図、第2-2-9図)。このように、中国・ASEANの中間財供給能力は急速に高まっており、その結果として、東アジア域内における中間財の相互供給も拡大しているものと考えられる(第2-2-10表)。

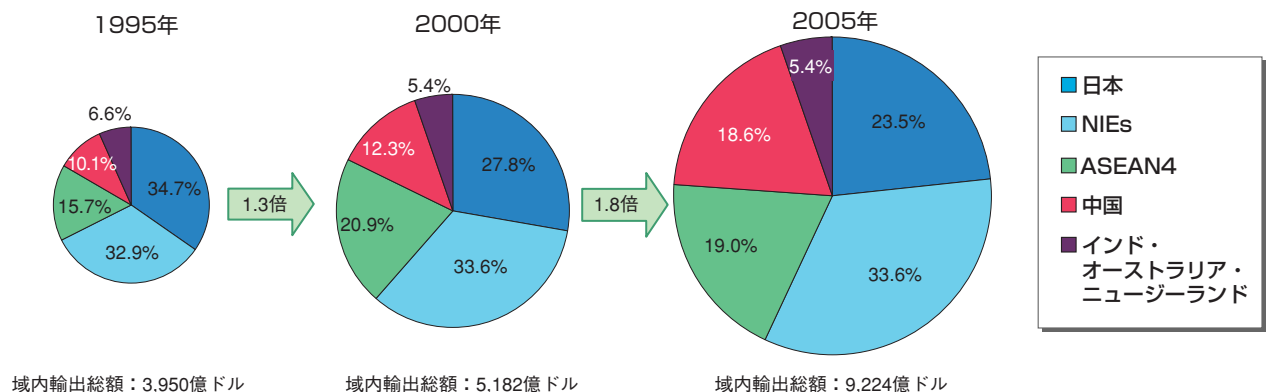
第2-2-8図 東アジア域内における中間財貿易の推移



(備考) 輸入は符号をマイナスとしている。

(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

第2-2-9図 東アジア域内における中間財輸出額の国・地域別構成比



(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

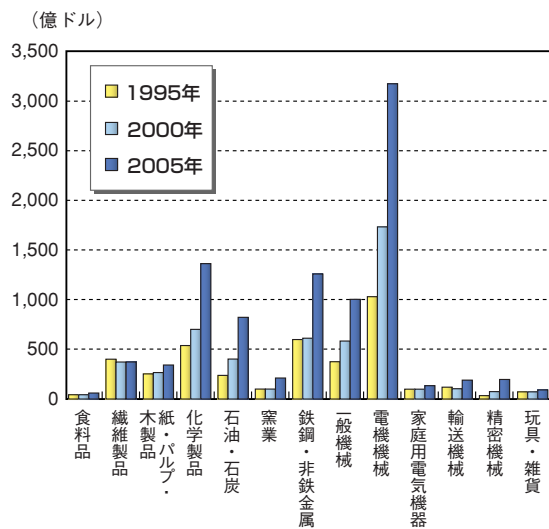
第2-2-10表 東アジア域内における中間財貿易の伸び率(2000～2005年:年率)

		輸出					
		日本	NIEs	ASEAN4	中国	インド・オーストラリア・ニュージーランド	東アジア計
輸入	日本	-	4.5	5.3	20.9	5.9	8.9
	NIEs	5.2	6.1	6.3	19.8	10.0	8.9
	ASEAN4	5.1	7.8	11.2	31.5	11.8	9.6
	中国	18.3	26.7	27.5	-	25.1	23.8
	インド・オーストラリア・ニュージーランド	5.6	20.8	12.9	33.3	17.7	18.1
	東アジア計	8.5	12.2	10.1	21.8	12.2	12.2

(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

(電気機械を中心として進む中間財相互供給)

ここでは、先に述べた域内での中間財相互供給が、主にどの産業で拡大しているのか、また、産業ごとにどの国・地域が中間財の域内供給を拡大させているのかについて確認する。まず、産業別に見ると、電気機械にかかわる中間財の貿易額が最も大きく、域内取引が活発化している(第2-2-11図)。この中間財貿易の中心産業となっている電気機械分野では、2000年から2005年にかけて、従来主要な貿易フローとなっていなかったASEANから中国への輸出が大きく増加するなどダイナミックな産業展開がうかがわれ、中間財貿易額

第2-2-11図 東アジア域内における
中間財貿易の推移（産業別）

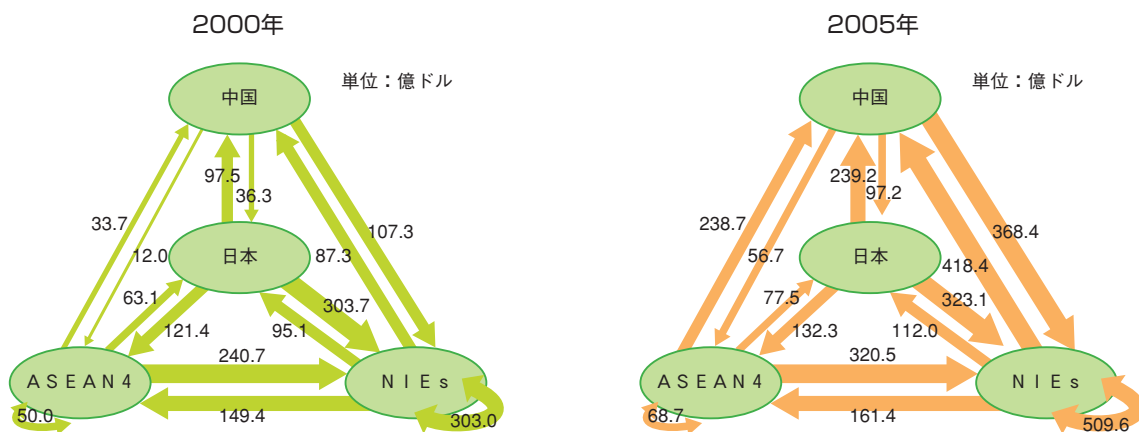
(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

で電気機械に次ぐ化学製品分野においては貿易フローのパターンを基本的に維持したまま量的拡大をしている状況と対照的になっている(第2-2-12図、第2-2-13図)。また、中間財の域内取引における輸出国別シェアの推移を見ると、電気機械、一般機械では、1990年代後半はASEANが、2000年以降は中国が、それぞれ域内供給拠点としての役割を増大させている。家庭用電気機器では、1990年代後半以降、徐々に中国がシェアを拡大しつつあり、2005年においては域内輸出総額の約半分を中国が占めるに至っている(第2-2-14図)。

(中間財相互供給進展の背景)

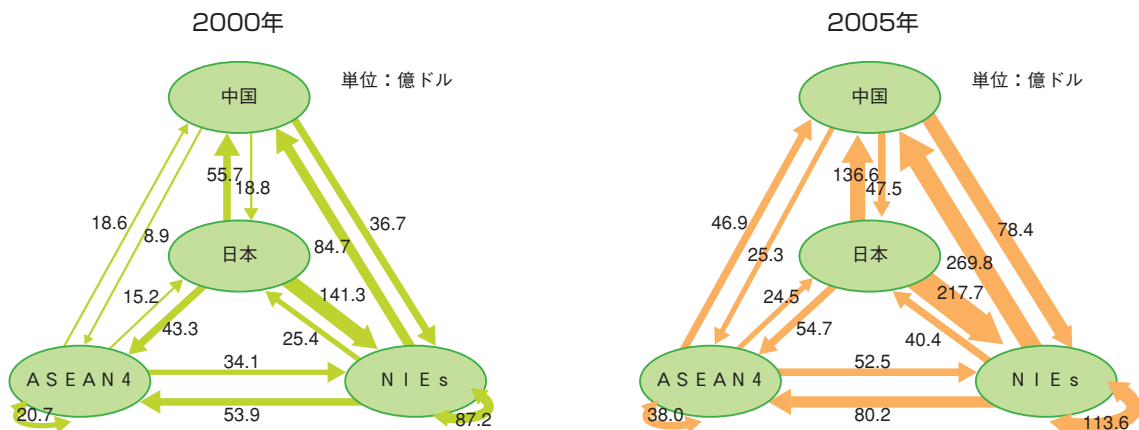
このように、東アジア域内において中間財貿易額が大きく拡大する中で、特に中国やASEANが域内への中間財輸出を増加させている背景としては、以下の二点

第2-2-12図 東アジア域内における中間財貿易額の変化（電気機械）



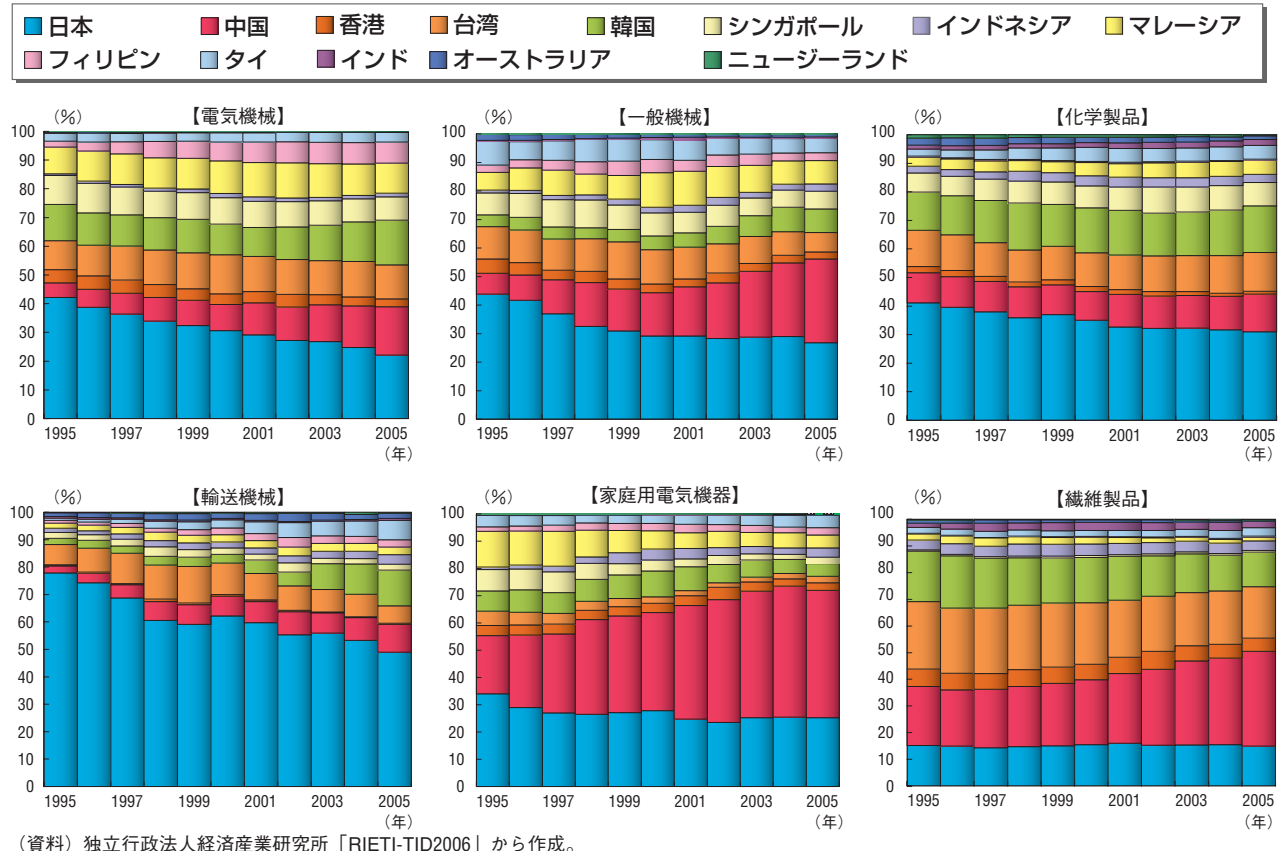
(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

第2-2-13図 東アジア域内における中間財貿易額の変化（化学製品）



(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

第2-2-14図 東アジア域内における中間財貿易（輸出国別割合）の推移



が考えられる。

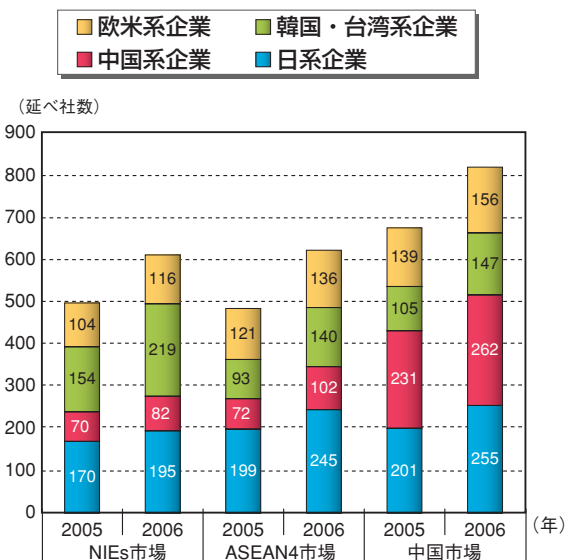
第一に、日本、NIEsや欧米からの直接投資を通じて中国・ASEANの部品供給能力の高まりである。例えば、数多くの部品を必要とする自動車メーカーの中国・ASEANへの進出は、これに関連する部品メーカーの発展を促し、外資系企業の直接進出を含めて、現地における産業集積が形成された。電気機械分野では、汎用部品を中心に地場企業の供給能力が拡大している。また、日系自動車メーカーは、コスト削減や現地生産能力の増強を目的として、中国・ASEAN地場企業の育成にも取り組んでおり、地場企業の供給能力は向上しつつある¹。東アジア市場において我が国企業がどの国の企業と競合しているのかについて調査した結果を見ると、総じて日系企業同士の競合割合が高くなっている一方で、中国市場における競合先としては、日系企業よ

りも地場の中国系企業とする回答が多くなっていることから、地場企業全般の競争力向上が推察される²（第2-2-15図）。電機メーカーにおいても、部品をいかに低コストで調達できるかが競争力の鍵の一つとなっており、直接投資又は地場企業の育成等を通じて、こうしたニーズにこたえる体制が中国・ASEANで整いつつあると考えられる。

第二に、AFTA等のEPA／FTAにより、東アジア域内における関税障壁が低くなりつつあることが挙げられる。求める品質の部品をより安く調達できる範囲が国境を越えて広がったため、中国・ASEANにおける供給能力向上とあいまって、国境を越えた部品調達が増加している。東アジアに進出している我が国企業の中でも、EPA／FTAによって調達先国又は販売先国を増加させている企業は多い（第2-2-16図）。

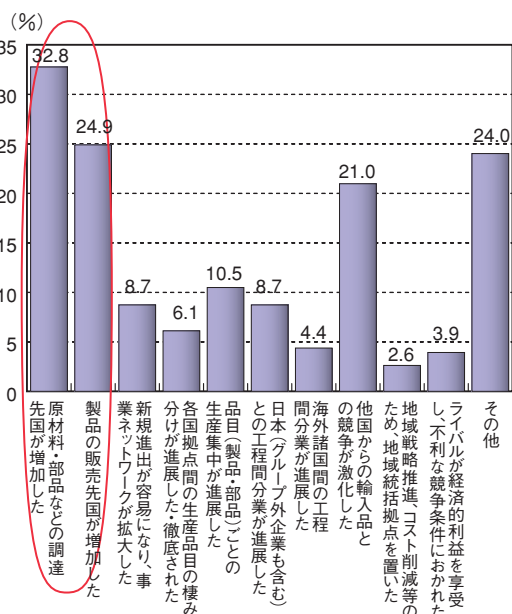
¹ 日系自動車メーカーとの取引が、厳しい工場検査・品質検査などを通じて、中国に進出した香港自動車部品メーカーの技術力向上につながり、かつ、その取引実績が評価され、その他の日系メーカー等との取引が拡大したとの報告もある（日中経済討論会開催委員会（2006）「日中経済討論会2006レポート」）。

² 同調査において「中国系企業と競合している」と回答した企業に対して行われたヒアリング結果によると、高付加価値品については日系企業に技術優位があるものの、汎用品分野においては中国企業製品との品質差がなくなりつつあるとの指摘や、品質差はあっても競合のために品質差を価格に反映させることが困難との指摘がなされている。

第2-2-15図 東アジア販売市場における競合先
(製造業・複数回答)

(備考) 調査回答企業数は、2005年度調査は590社、2006年度調査は594社。

(資料) 国際協力銀行「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告—2006年度海外直接投資アンケート調査結果(第18回)」から作成。

第2-2-16図 既に発効しているEPA/FTAが事業
活動に与えた影響(製造業・複数回答n=229)

(資料) 財団法人産業研究所(2007)「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

(三角貿易は引き続き拡大)

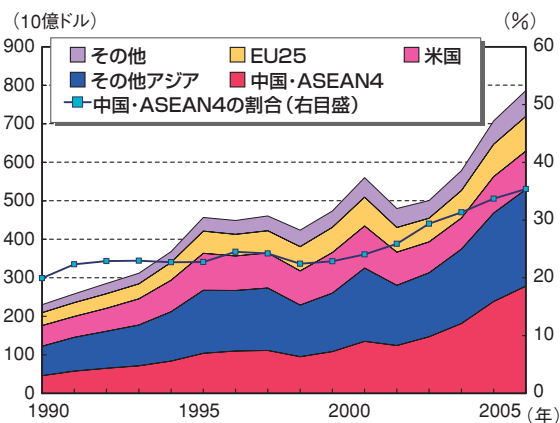
なお、多国間工程分業という観点からは、東アジアの関係する特徴的な貿易構造として、三角貿易の存在が挙げられる。三角貿易とは、主に、日本・NIEsにおいて生産された付加価値の高い部品・加工品等を、中国・ASEANにおいて組み立て、日本や米国・EU等に向けて輸出するという貿易モデルを指しており、労働集約的な工程を賃金が比較的安い地域で行うという東アジア事業ネットワークの特徴

を反映したものと考えられている³。

この三角貿易構造に関して近年の動向を見ると、日本・NIEsから中国・ASEAN4に対する中間財の輸出額、中国・ASEAN4から米国・EUに対する最終財の輸出額は、ともに増加傾向にある。同様に、日本・NIEsの中間財輸出総額に占める中国・ASEAN4向けの輸出割合、中国・ASEAN4の最終財輸出総額に占める米国・EU向けの輸出割合も、ともに上昇傾向にある(第2-2-17図)。

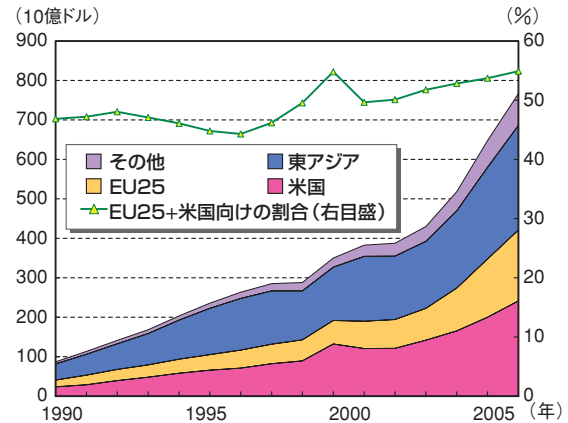
第2-2-17図 東アジアが関係する三角貿易の動向

日本・NIEsからの中間財輸出額の推移(輸出相手先国別)



(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

中国・ASEAN4の最終財輸出額の推移(輸出相手先国別)



3 三角貿易に関しては、経済産業省(2005)『通商白書2005』において詳しく分析している。

また、中間財の輸出単価⁴を、日本・中国・タイの間で比較すると、日本から輸出される中間財価格は、この10年間で一部単価の差は縮小しつつあるものの、中国・タイよりも相対的に高い状況が続いており、引き続き日本が比較的付加価値の高い中間財の製造を担っていることがうかがえる(第2-2-18図)。

日本・NIEsで生産した高付加価値部品を、中国・ASEANにおいて組み立て、日本や米国・EU等へ輸出するという三角貿易は引き続き拡大傾向にあると考えられる。

以上のように、東アジアにおける生産ネットワークは、三角貿易構造を中核としつつ、我が国企業の東アジア進出の進展や現地企業の生産・技術レベルの向上、EPA / FTA等による関税障壁等の低下に伴い、複数の域内国・地域にまたがる中間財の域内相互供給を拡大することにより、多国間工程分業を高度化していると言える(第2-2-19図)。

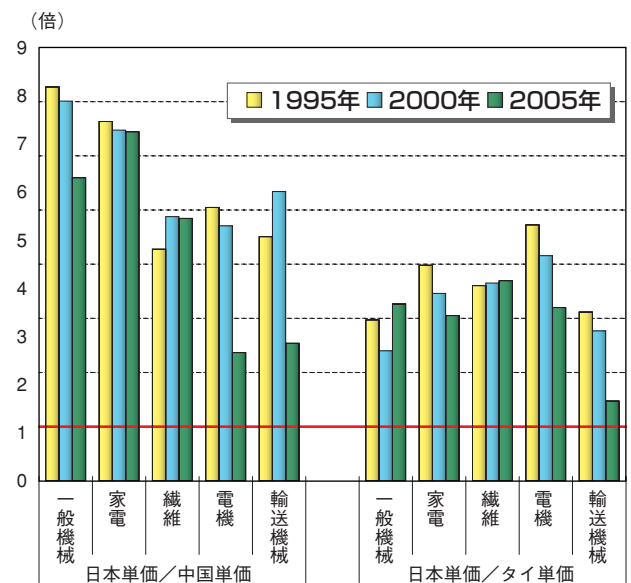
(3) 東アジア市場の一体化に伴う域内の生産・供給機能の集約化

(EPA / FTAを契機とした規模の経済を追求する動き)

最近の特徴的な動きとして挙げられるのが、東アジア、特にASEAN域内の規模の経済を追求した生産・供給機能の集約化の進展である(第2-2-20表、第2-2-21図)。生産機能の集約化そのものは、我が国企業が不良債権処理等のリストラに取り組んでいた時期においても、海外拠点の整理統合の一手段として取組が見られたが、近年の動きは、EPA / FTAの進展等により一体化が進む東アジア域内を一つの市場とみなし、その中で、主に域内供給のための最適生産体制を構築し、コスト削減や製品構成の充実などの規模の経済の実現を図っていかうとしている点に特徴がある。

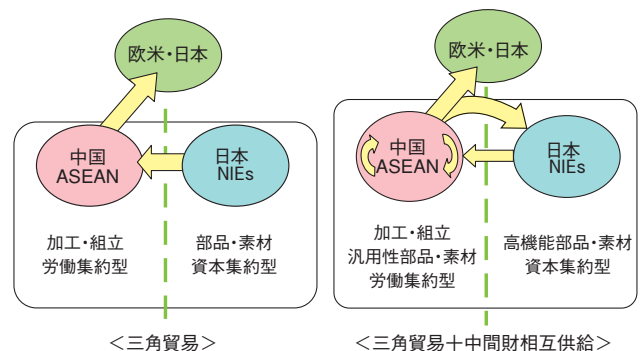
東アジア域内においては、AFTAを筆頭に、ASEAN・中国FTA(ACFTA)、ASEAN・韓国FTA(AKFTA)、タイ・インドFTA等の協定網が広がりつつある。それ以前においては、各国市場が高税率の輸入関税で守られていたため、各国市場への参入に

第2-2-18図 日本・中国・タイにおける中間財の貿易単価比較



(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

第2-2-19図 東アジアの多国間工程分業の進展



(資料) 経済産業省作成。

際しては、当該国ごとに現地生産体制を構築することが求められたが、EPA / FTAによる関税障壁の除去・市場開放は、域内を一つの市場ととらえた生産・販売体制の構築、すなわち「選択と集中」に基づいた大量生産によるコストの削減や製品構成の充実などの規模のメリットの追求を容易にしている。こうした事業環境変化の中で、東アジアに進出している我が国企業は、独自の経営戦略に応じて事業ネットワークの再編・効率化に取り組んでいる。

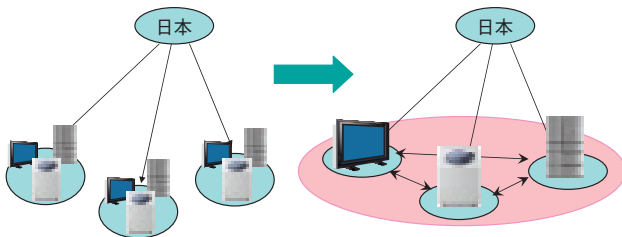
4 日本・中国・タイの対世界輸出について産業ごとに中間財輸出上位20品目(SITC5桁ベース)を選定し、各国の品目ごとの単価(輸出額/輸出数量)を当該品目の輸出額シェアで加重平均し、産業ごとの輸出単価を算出した。

第2-2-20表 我が国企業の生産機能集約化の事例

業種	生産機能の集約化の内容
自動車メーカーA社	タイ、インドネシアをASEAN域内における乗用車供給基地化。
自動車メーカーB社、C社	ピックアップトラックの生産拠点をタイに集約。
電機メーカーD社	フィリピンでのテレビ生産を取りやめ、生産集約したマレーシアからの輸出に切り替え。 2005年にマレーシアでの冷蔵庫・洗濯機生産を取りやめ、生産集約したタイからの輸出に切り替え。
電機メーカーE社	2004年にインドでのテレビ生産を取りやめ、生産集約したタイからの輸出に切り替え。
電機メーカーF社	2002年にマレーシアでの冷蔵庫生産を取りやめ、生産集約したタイからの輸出に切り替え。
電機メーカーG社	シンガポール、マレーシアのテレビ生産を取りやめ、生産集約したインドネシアからの輸出に切り替え。
電機メーカーH社	マレーシア、インドネシアでのカースtereo生産を取りやめ、生産集約したタイからの輸出に切り替え。 タイでのDVDプレーヤー生産を取りやめ、生産集約したマレーシアからの輸出に切り替え。
化学メーカーI社	2002年にマレーシアでの洗顔用品などの生産を取りやめ、ASEAN域内向け供給拠点と位置づけたインドネシア、タイからの輸出に切り替え。

(資料) 各種報道発表資料及び馬田・大木(2005)「新興国のFTAと日本企業」(JETRO)から作成。

第2-2-21図 生産品目の集中による域内供給機能集約化



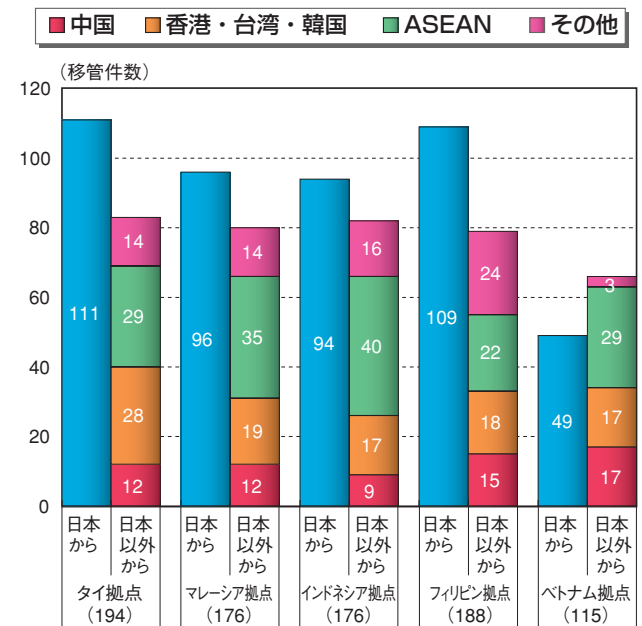
(資料) 経済産業省作成。

(日本以外の東アジア域内からの生産機能の移管)

1990年代から2000年代初頭には、我が国では、価格競争力を維持するべく国内の生産拠点を縮小しながら、東アジアに生産拠点を設けるといった傾向があったが、近年見られる域内の生産・供給機能の集約化は、好調な日本拠点の生産・立地動向とは直接関係のない形での再編であるという点が特徴として挙げられる。

ASEANに進出している我が国企業がASEANにおいて有する事業のうち、約半数は日本以外から移管したのとなっており、特に同じASEAN域内からの移管が目立つ。また、AFTAへの本格的な参画やWTO加盟等により新たな投資先として注目されているベトナムに関しては、日本以外の東アジアの国からの事業移管件数の方が多い(第2-2-22図)。このようにASEAN

第2-2-22図 東アジア域内における生産機能(ライン)・工場の移管状況(有効回答743社、複数回答)



(備考) ASEANは、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、シンガポール、ベトナム。()内の数字は移管件数の合計を示す。

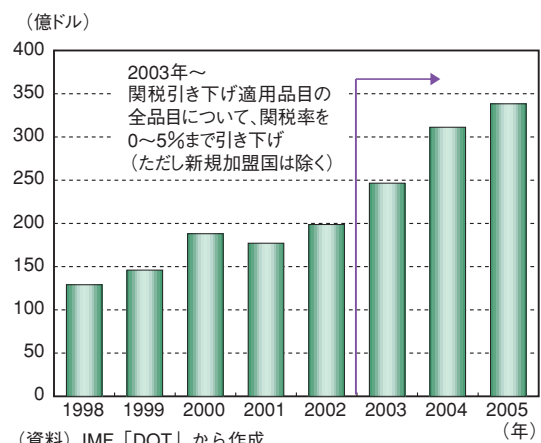
(資料) JETRO(2006)「在アジア日系製造業の経営実態—ASEAN・インド編—(2005年度調査)」から作成。

域内で再編が進んでいる背景にも、AFTA等による市場の一体化の進展があると考えられる。

(AFTA 発効に伴い ASEAN 域内貿易は拡大)

ASEAN内の貿易の変化を見ると、AFTAが域内市場の一体化をもたらしていることがうかがえる。AFTAによって、2003年以降、ASEAN原加盟国(インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、ブルネイ、マレーシア)の関税率は原則0~5%となっており、当該税率を活用した域内輸出額は増加しつつある(第2-2-23図、第2-2-24図)。

第2-2-23図 ASEAN4のASEAN4域内向け輸出額の推移

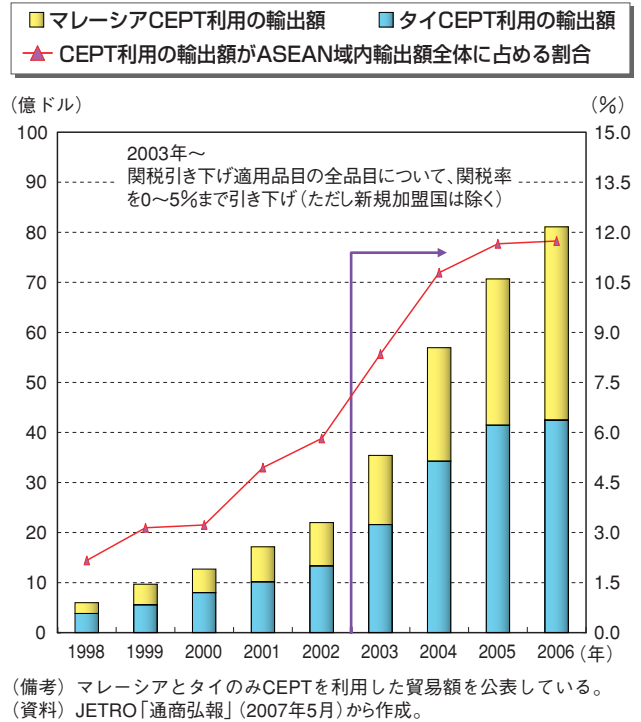


(資料) IMF「DOT」から作成。

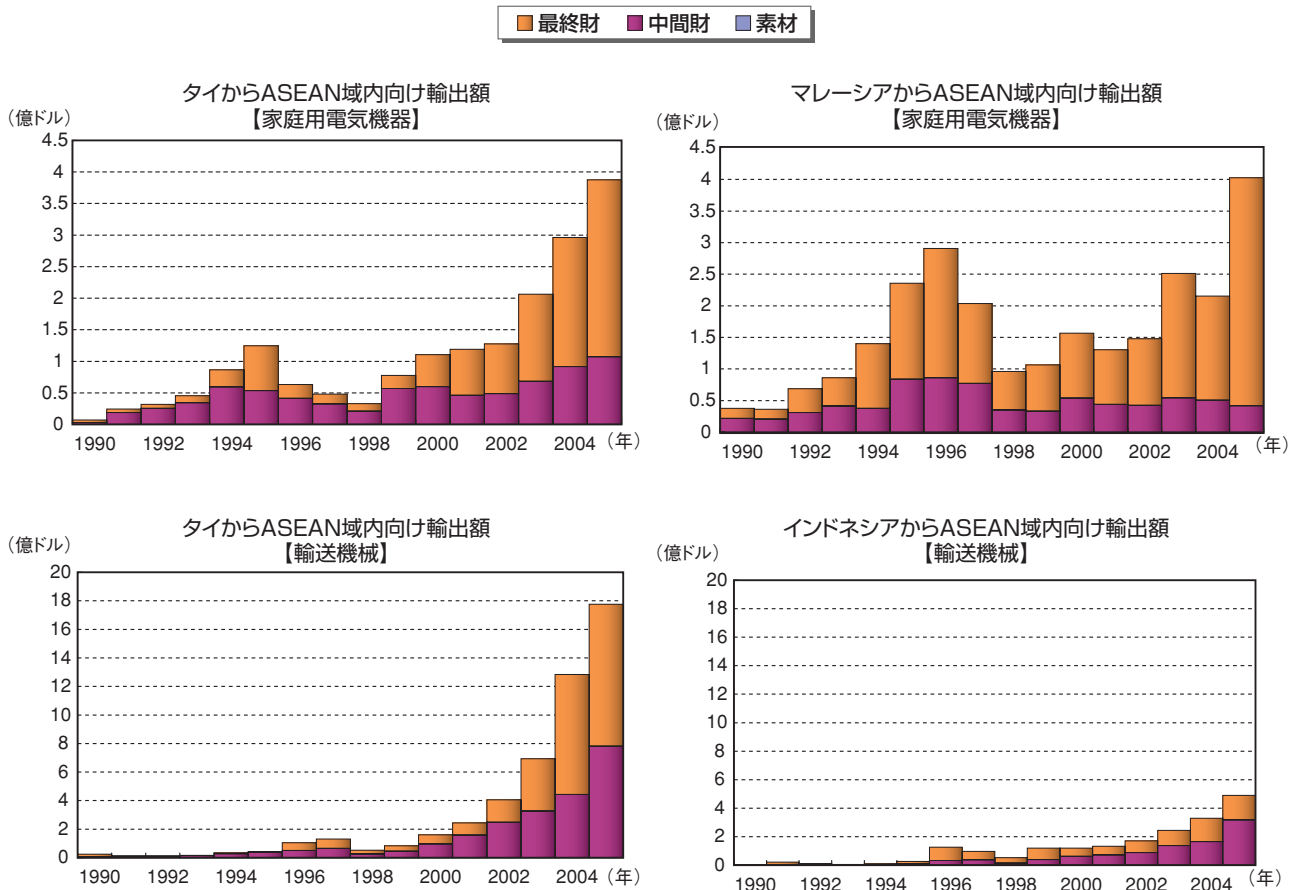
同様に家庭用電気機器、輸送機械の製品について域内貿易額の推移を見ると、2003年前後より各国からASEAN域内向けの輸出額が増加傾向にある(第2-2-25図)。

また、商品別に2000年から2005年のASEAN4の貿易関係の変化を見ると、例えば冷蔵庫・洗濯機ではタイ、エアコンではタイ、マレーシアが域内への供給拠点としての役割を担うようになってきていることがうかがえる。テレビに関しては、マレーシア、インドネシアからのASEAN域内輸出額の増加が目立つが、タイは、FTAで結ばれたインドへの輸出額を大きく増加させている。このように域内市場としての一体化が進む中で、生産機能を集約化して域内に広く供給する動きも見られるようになってきている(第2-2-26～30図)。

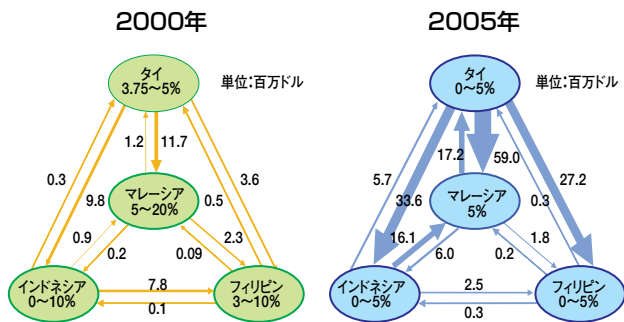
第2-2-24図 マレーシア・タイのCEPTを利用したASEAN域内輸出額の推移



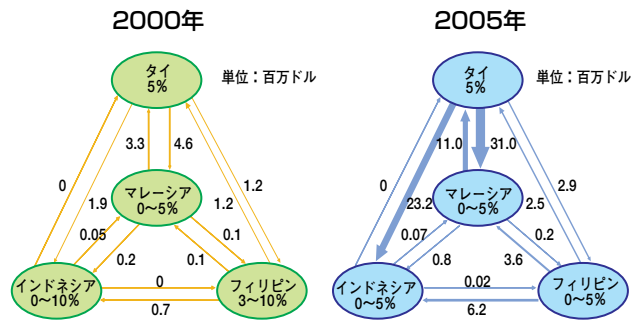
第2-2-25図 タイ・マレーシア・インドネシアからのASEAN域内向け輸出額の推移(産業別)



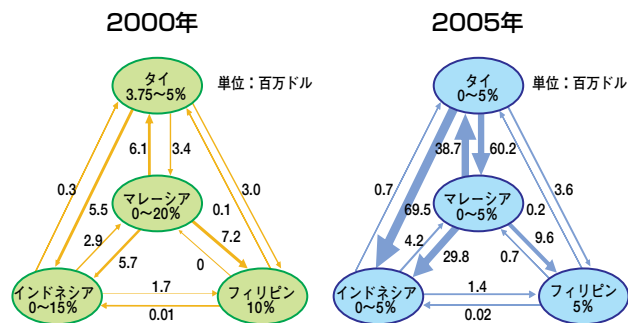
(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

第2-2-26図 ASEAN4内における
冷蔵庫 (HS8418) 貿易

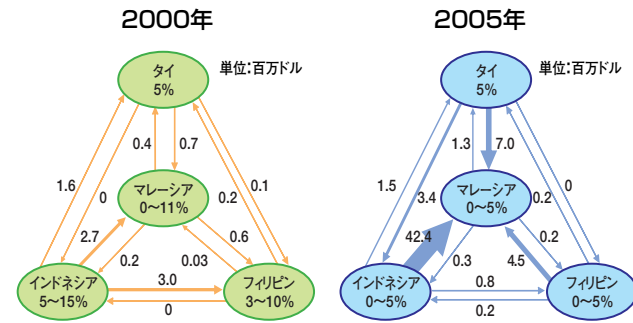
(備考) 国名の下の数値はそれぞれ2001年及び2005年時点の各国CEPT税率。
(資料) Global Trade Atlas、ASEAN事務局「Consolidated 2001 CEPT Package」、
「Consolidated2005 CEPT Package」から作成。

第2-2-27図 ASEAN4内における
洗濯機 (HS8450) 貿易

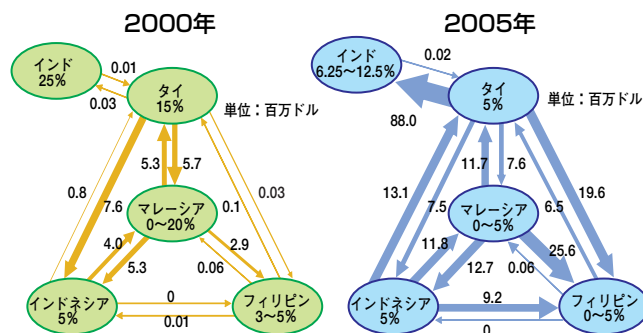
(備考) 国名の下の数値はそれぞれ2001年及び2005年時点の各国CEPT税率。
(資料) Global Trade Atlas、ASEAN事務局「Consolidated 2001 CEPT Package」、
「Consolidated2005 CEPT Package」から作成。

第2-2-28図 ASEAN4内における
エアコン (HS8415) 貿易

(備考) 国名の下の数値はそれぞれ2001年及び2005年時点の各国CEPT税率。
(資料) Global Trade Atlas、ASEAN事務局「Consolidated 2001 CEPT Package」、
「Consolidated2005 CEPT Package」から作成。

第2-2-29図 ASEAN4内における
蓄電池 (HS8507) 貿易

(備考) 国名の下の数値はそれぞれ2001年及び2005年時点の各国CEPT税率。
(資料) Global Trade Atlas、ASEAN事務局「Consolidated 2001 CEPT Package」、
「Consolidated2005 CEPT Package」から作成。

第2-2-30図 ASEAN4内及びタイ・インド間における
テレビ (HS8528) 貿易

(備考) 国名の下の数値はそれぞれ2001年及び2005年時点の各国CEPT税率。
インドはタイ・インドFTAのアーリーハーベスト実施前(2004年8月31日
時点)及びアーリーハーベスト実施後(2005年)の開税率を記載。
(資料) Global Trade Atlas、ASEAN事務局「Consolidated 2001 CEPT
Package」、「Consolidated 2005 CEPT Package」、JETRO Webサ
イトから作成。

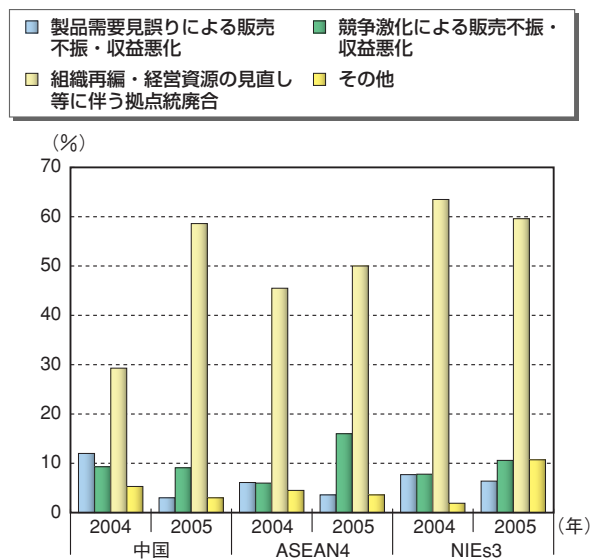
(東アジア域内市場のシームレス化と生産拠点立地の柔軟化)

今後、中国・ASEAN間の関税もACFTAにより徐々に引き下げられる予定であり、またベトナムもWTO加盟に伴い国内市場の開放が進み域内市場とのつながりも深めていくことが期待されることから、東アジア域内市場の一体化・シームレス化はより一層進むことが見込まれる。

こうした中、我が国企業が東アジア域内における生産機能等の集約化・再編を通じて、生産・販売体制の最適化・効率化を図る機会も増えてくるものと考えられる。実際に、現地法人の解散、撤退・移転等に取り組む理由として、組織再編、経営資源の見直し等に伴う拠点統廃合を挙げる企業割合は高く、こうした行為を柔軟かつ迅速に行えるような環境整備がEPA / FTAを通じて更に進むことが期待される(第2-2-31図)。

また、東アジア域内諸国の立場から見れば、域内市場のシームレス化は、自国市場の需要の大きさ如何にかかわらず、自国の立地優位性を高めれば生産・供給拠点を誘致できる可能性も高めることとなるため、直接投資を呼び込む機会の拡大という効用をもたらす。このことは、域内各国がそれぞれ事業環境改善に取り組むことにもつながり、一層の地域経済の発展に寄与していくものと考えられる。

第2-2-31図 東アジアにおける我が国企業の現地法人撤退・移転の理由



(備考) NIEs3 は、韓国、シンガポール、台湾。

(資料) 経済産業省「海外事業活動基本調査」から作成。

以上のように、我が国企業は、東アジア域内経済の一体化・シームレス化が進む中で、生産地としての一体化をいかした多国間工程分業や、市場としての一体化をいかした生産供給機能の集約化を通じ、事業ネットワークを拡大・深化させ、生産性向上を図っている。

コラム 4

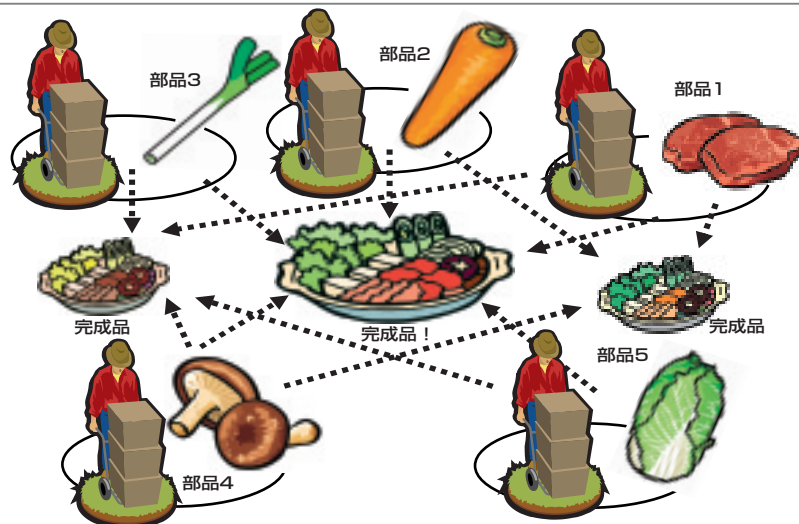
column

連峰型裾野産業による中間財相互供給が作り出す東アジアの寄せ鍋型経済圏

第2章第1節及び第2節では、東アジアは、EU、NAFTAと比較して域内貿易における中間財の割合が高いという特徴を示しつつ一体化を進展させており、また、この中間財相互供給の背景には、EPA / FTA ネットワークの拡大とともに、東アジア各国の裾野産業の発展が挙げられることを確認してきた。

ここでは、このような特徴を持つ東アジアの経済実態をより分かり易く表現することを試みる。まず、域内貿易については、EU、NAFTAとは異なり、東アジアは、最終財に比して中間財貿易が多い点が特徴である。これは、域内各国が強みを有する部材に特化しつつ国境を越えた分業を進展させていることを示しており、各国がそれぞれ得意とする部材を持ち寄ることによって一つの料理を完成させる寄せ鍋型の生産体制を持つ経済圏の性格が強いと言い表すことができる(コラム第4-1図)。

コラム第4-1図 中間財を相互に供給する工程間分業経済圏のイメージ



一方で、EU、NAFTAは、域内貿易において中間財に比して最終財の占める割合が高いことから、シェフ(料理人)、パティシエ(菓子職人)、ブランジェリー (パン職人)などのように各国が役割分担してそれぞれの皿を作り上げる厨房が分業したコース料理型の生産体制を持つ経済圏の性格が強いといえよう(コラム第4-2図)。

コラム第4-2図 それぞれの国で完成品をつくる製品分業経済圏のイメージ

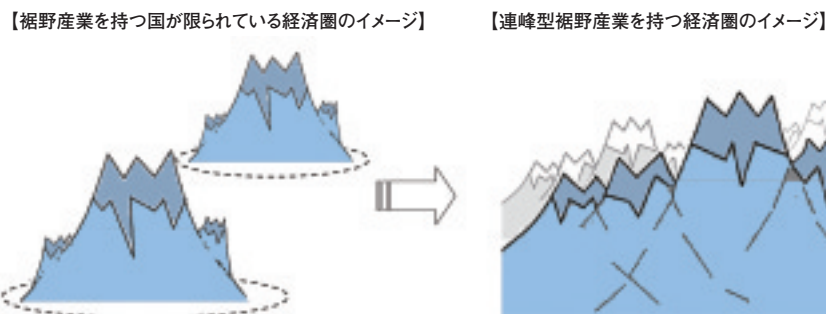


次に、こうした中間財の相互供給を実現した東アジア各国の裾野産業の発展について見ると、同地域の産業構造は中間財を供給する産業の裾野が各国間で重なり合い、柔軟に各国の産業を支え合う連峰型裾野産業をもつ産業構造になりつつあるといえることができる(コラム第4-3図)。

従来、東アジアでは、基幹部素材の多くを日本やNIEsに頼るなどして加工組立に特化することによって産業発展を実現してきた国・地域も少なくなく、裾野産業を持つ数少ない山の裾野に裾野をもたない山が付加されたような状況であった。

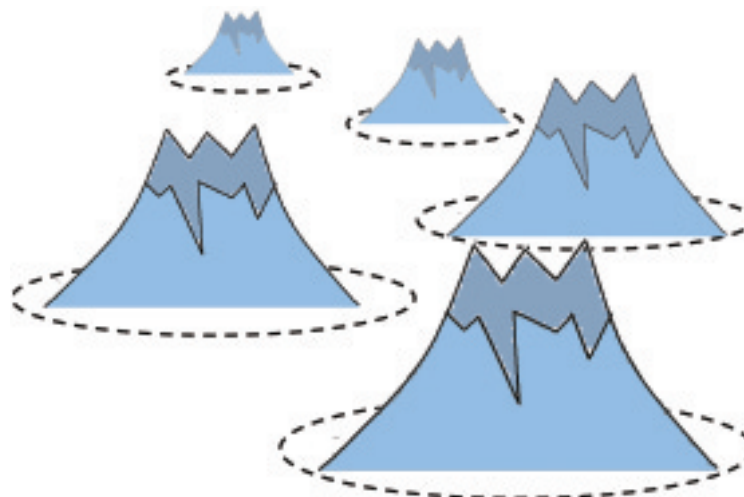
しかし、近年の東アジアでは、基幹部素材を担う日本やNIEsに加えて、汎用品を中心にASEANや中国も海外からの品質・価格の要求に耐える部素材の生産を拡大しており、それぞれの技術・コスト優位性を踏まえて裾野産業を形成し、中間財を生産しており、さらにその輸出が急速に進んでいる。

コラム第4-3図 連峰型裾野産業を持つ経済圏の成立イメージ



また、NAFTAやEUは、相対的に見て、裾野が基本的に国内で完結する産業が多いという産業構造に近いといえる(コラム第4-4図)、東アジアは域内で産業間の有機的連携を実現しているという点でNAFTAやEUと大きく異なる産業構造を有しているといえることができる。

コラム第4-4図 各国の裾野産業が国内で完結している経済圏のイメージ



東アジア域内各国・地域の産業にとっては、域内の裾野産業を活用して東アジアの経済発展のダイナミズムを自らの活力につなげる努力がより一層重要となってきた。さらに各国・地域間の自由な貿易・投資や知的財産権保護など制度面の整備がこうした東アジアの経済圏としての競争力を強化するためにますます急務となってきた。

2. 販売面における変化～域内市場開拓の本格化

EPA / FTAによる東アジア域内経済のシームレス化、一体化の進展は、東アジアの高成長に伴う所得水準の向上ともあいまって、我が国企業の東アジアにおける販売面での事業活動にも変化をもたらしており、我が国企業は、東アジアを生産拠点としてのみならず、市場としてもとらえ、販売戦略の強化に取り組んでいる。ここでは、東アジアにおける我が国企業の販売戦略の動向について言及するとともに、市場のシームレス化を踏まえ、販売統括機能を整備する動きが広まっている点について述べる。

(1) 東アジア市場への販売に向けた取組を強化する我が国企業

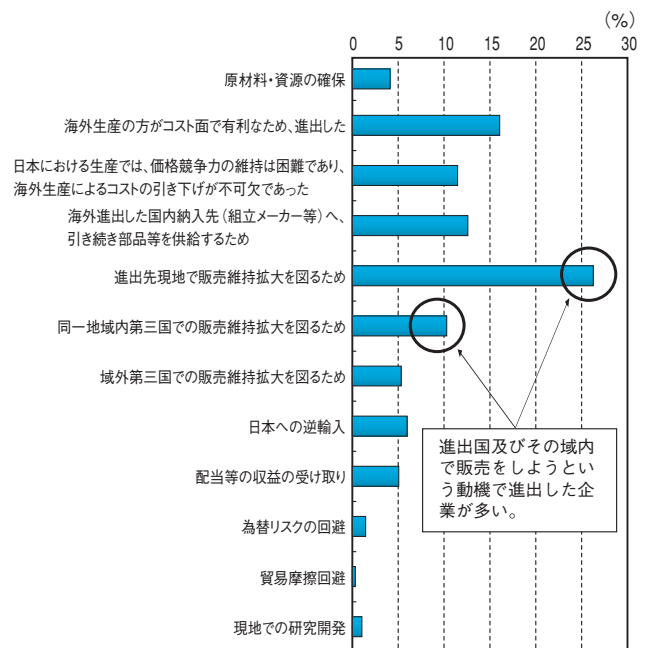
(東アジア地域への進出動機としては販路拡大が低コスト生産を上回る)

東アジアに既に進出している我が国企業が同地域に進出した動機について見ると、「進出先現地で販売維持拡大を図る」、「同一地域内第三国での販売維持拡大を図る」とする企業が多い。特に「進出先現地で販売維持拡大を図る」とする企業は最多となっているなど、我が国企業が東アジアを生産拠点としてだけでなく、市場としてとらえて進出を行っていることを示唆している(第2-2-32図)。

(東アジアにおける販売機能強化を今後の事業戦略に掲げる企業は多い)

また、今後海外での事業展開を検討している我が国企業が、拡大しようとする機能を国・地域別に見ると、東アジアのすべての国において、生産機能よりも販売機能を強化する企業が多い(第2-2-33図)。地域別に見ると、高い経済成長率や人口の多さから市場としても魅力が向上している中国において事業拡大しようとする企業が多く見られる。次いで、産業集積の進むタイ、人口が多く中国同様高い経済成長を実現しているインド、東アジアの中でも所得水準が比較的高く我が国と地理的に近い韓国などで事業を拡大しようとする企業が多くなっている。こうした点から、我が国企業が、東アジアでの事業拡大を今後も行っていこうとしており、特に販売機能の強化が我が国企業の経営方針として重要性を増していることが推測される。

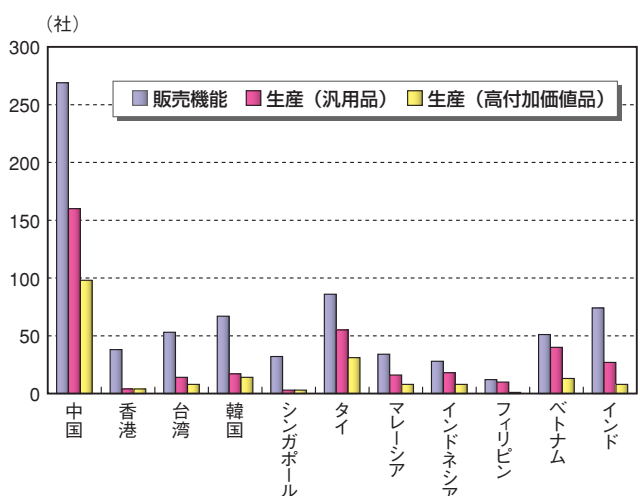
第2-2-32図 我が国企業の海外現地法人の進出動機



(備考) アジア地域に進出している我が国企業の海外現地法人が、海外進出した動機について該当するものを3つ選択。集計対象企業数はn=15,654。

(資料) 経済産業省「平成16年度海外事業活動基本調査」から作成。

第2-2-33図 今後(3年程度)に海外で拡大する機能と国・地域



(備考) 今後海外で事業を拡大すると回答した企業が、海外で拡大する機能と国・地域を複数回答。回答総数はn=477社。

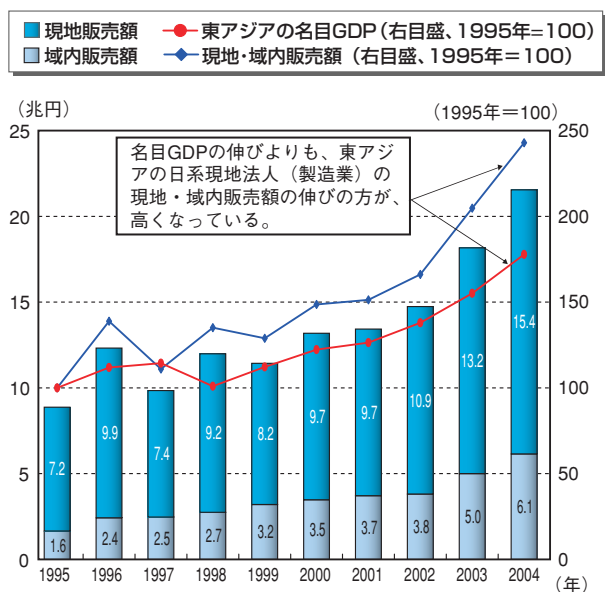
(資料) JETRO(2007)「平成18年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」から作成。

（拡大する東アジア市場向け販売額）

実際に、東アジアに進出する我が国企業の現地法人の現地販売額⁵と域内販売額⁶の合計額を見ると、1999年以降着実に増加している（第2-2-34図）。この販売額の伸びは東アジア各国の名目GDPの伸びよりも大きくなっていることから、東アジア市場の成長を背景とした販売増加だけではなく、我が国企業が販売戦略を強化した結果の表れであると推測できる。

また、1995年と2004年の現地販売額と域内販売額をそれぞれ比較すると、現地販売額は約2倍の伸びであるのに対し、域内販売額は4倍近い伸びを示すなど、我が国企業の販売戦略が、東アジアを国ごとに見るのではなく、一体としてとらえた戦略へと変化していることがうかがえる。

第2-2-34図 東アジアの日系現地法人（製造業）の
現地・域内販売額の推移とGDPの推移

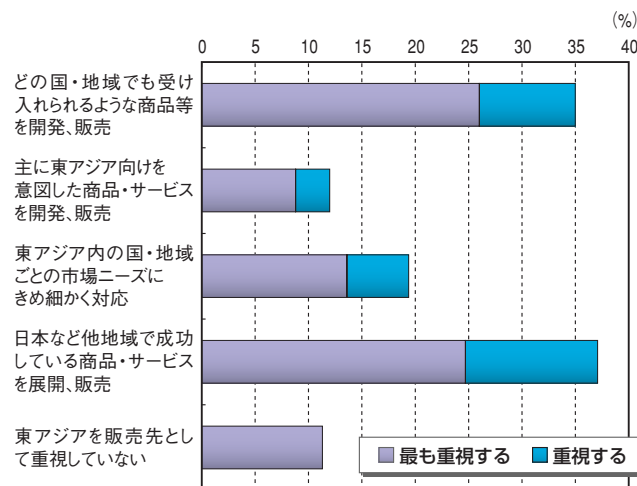


（備考）1.ここで東アジアは、名目GDP算出に当たっては、韓国、中国、ASEAN10（統計の制約上ミャンマーを除く）、インドを指し、現地販売額、域内販売額については、経済産業省「海外事業活動基本調査」におけるアジアを指す。
2.現地販売額とは、現地法人の立地する進出先国等での販売額を示す。
域内販売額とは、現地法人の立地する進出先国等が属する地域から進出先国等を除いた地域での販売額を示す。
（資料）経済産業省「海外事業活動基本調査」、世界銀行「WDI」から作成。

（東アジア市場において多様な販売戦略を展開する我が国企業）

我が国企業の東アジアにおける販売戦略についての調査結果では、東アジアを販売先として重視していないと回答した企業が約1割にとどまっており、残りの約9割の企業は、東アジアを重要な販売先として認識していることが分かる（第2-2-35図）。その販売戦略としては、「どの国・地域でも受け入れられるような商品・サービスの開発、販売」や「日本など他地域で成功している商品等を展開、販売」といった回答が多く見られ、東アジアにおける中間層の拡大に伴い、日本向け・欧米向け製品と同等の品質のものを投入しようとする動きと考えられる。また、より多くの市場で同一の製品を販売する方が、生産面においても大量生産が可能になるなど、規模のメリットを享受することもできる。このように、我が国企業は、東アジア市場を一体としてみなし、より広い範囲で販売できる製品を取り扱い、効率的な生産・販売体制を確立しようとしていることがうかがえる。

第2-2-35図 我が国企業の東アジアにおける販売戦略



（備考）日本以外の東アジア地域で現在事業活動を行っている、または行う予定と回答した企業（製造業）が東アジア地域における販売戦略として、最も重視するものを一つ選択し、重視するもの全てについて複数回答。数値は回答企業数の割合。回答総数はn=434社。
（資料）財団法人産業研究所（2007）「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

⁵ 現地販売額とは、現地法人の立地する進出先国・地域での販売額を示す。

⁶ 域内販売額とは、現地法人の立地する進出先国・地域を除いた東アジア地域での販売額を示す。

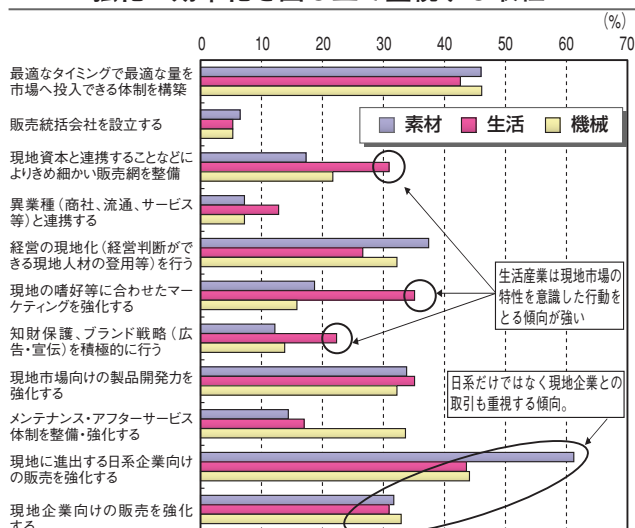
(販売機能の強化・効率化に向けた取組)

東アジア地域における販売機能の強化・効率化を図る上で重視する具体的な取組について見ると、各産業ともに約半数の企業が最適なタイミングで最適な量を市場へ投入できる体制を構築することを重視している(第2-2-36図)。このことから、機動的な部素材調達や製品の輸出入などが円滑に行える事業環境が求められると想定される。

東アジア地域における販売先としては、日系企業向けの販売を重視する企業が多い。これは、先に述べた我が国製造業の東アジア現地法人の調達先の約5割が日系企業で占められているという結果からも推察されるように、まずは現地において日系企業との取引を確保することで、事業基盤を固めることが重要との姿勢が表れていると考えられる。一方で、現地企業向けの販売や製品開発を強化する企業も3割を占めており、現地市場における販売シェア拡大に向けた取組も重視していることがうかがえる。そのためにも、経営判断ができる現地人材の登用等、経営の現地化が重要となっていると考えられる。

なお、生活関連の業種(食料品、衣服・その他の繊維製品等)においては、現地資本との提携や現地の嗜好等に合わせたマーケティングを行うなど、現地市場の特性を意識した取組を重視する傾向が見られるのが特徴

第2-2-36図 東アジアにおける販売機能の強化・効率化を図る上で重視する取組



(備考) 回答企業数 素材(化学、鉄鋼等) 139社、生活(食料品、衣服・その他の繊維製品等) 94社、機械(電気機械・輸送用機械等) 152社。
東アジア地域で現在事業活動を行っている、または今後行う予定としている企業のうち、東アジアを販売先として重視していないと回答した企業以外の各企業が販売機能の強化・効率化を図る上で重視する取組として複数回答。数値は各業種別の割合。

(資料) 財団法人産業研究所(2007)「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

的である。これは、市場に合わせて柔軟に戦略を変更し、販売機能を強化・効率化する取組と言える。

(2) 東アジアを一つの市場ととらえた取組～販売統括拠点の設置による機能強化

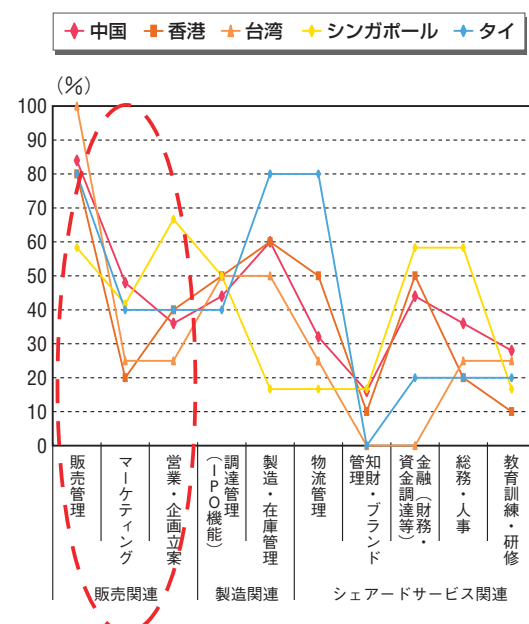
(地域統括拠点の機能は販売関連機能へと重点をシフト)

東アジア市場における我が国企業の販売面における最近の特徴としては、地域統括拠点を販売面中心に活用していこうとする動きが見られることが挙げられる。現在、我が国企業が設置している地域統括拠点の主な機能を見ると、販売管理、マーケティング、営業・企画立案といった販売にかかわる機能に重点が置かれていることが分かる(第2-2-37図)。

(販売統括機能強化の背景～EPA / FTAの進展と規制緩和による販売市場の拡大)

このような統括拠点の販売機能の強化の背景としては、生産面における生産・供給機能の集約化と同様、東アジアにおけるEPA / FTAの進展によって貿易障壁が取り払われたことにより、域内経済のシームレス化が進んだことが挙げられる。これに伴い、従来各国・事業単位ごとに立案していた経営戦略についても、今後は東アジア地域を一体とみなして、企業グループ全体として総合的に方策を立案し、迅速に決定を行う必要性が高まったためと考えられる。

第2-2-37図 国別の地域統括拠点の保有機能の特徴

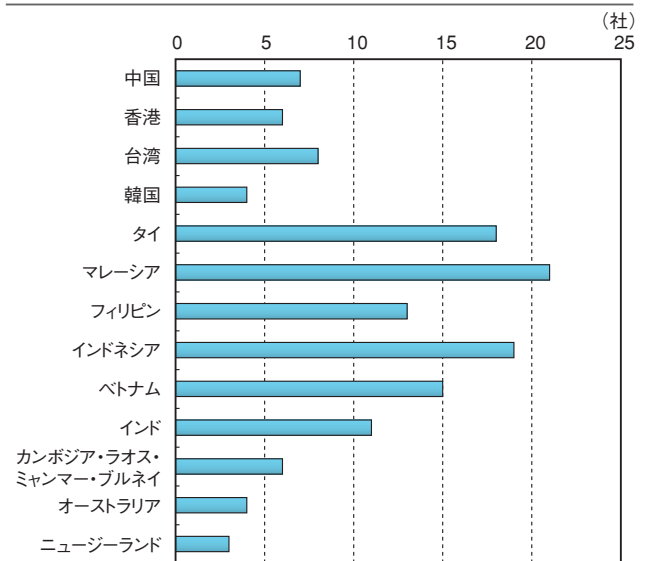


(資料) 財団法人産業研究所(2007)「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

具体的には、所得水準の向上などから、東アジア市場の消費者の嗜好が先進諸国に近くなり、国ごとの違いが薄れてくるにつれ、より広い範囲で迅速なマーケティングや広告宣伝活動を展開することが可能となり、また求められるようになっている。その範囲について、一例として、シンガポールにある我が国企業の地域統括機能を有する海外現地法人が統括する地域を見ると、ASEAN域内だけではなくインド、中国やオーストラリアを統括している企業があるなど、我が国企業が一体としてみなしている地域が広範囲に及んでいることが分かる（第2-2-38図）。

このように、東アジア経済の成長性のみならず、EPA / FTAによる市場開放の動きが、我が国企業による東アジア市場開拓を本格化させている。また、こうした東アジアを一体としてとらえた効率的な販売拠点設置が、東アジアにおける事業ネットワークの拡大・深化にもつながっていると言える。

第2-2-38図 我が国企業の統括機能を有する
在シンガポール現地法人が統括する主な地域



（備考）我が国企業の統括機能を有する在シンガポール現地法人が統括する地域を複数回答。

回答総数はn=28社。

（資料）財団法人産業研究所（2007）「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

コラム 5

column

企業経営の自由度を拡大する各国の規制緩和

(1) 東アジア各国で進む規制緩和

企業が新たな国に進出して事業を展開しようとする際に、進出先国の制度・規制によって自社の強みを発揮できない場合があるなど、各国の制度・規制は企業経営の制約となる可能性がある。その意味で、効率的な事業ネットワーク構築など企業経営の自由度拡大に対しては、各国の制度・規制改革は大きな影響を与える。

ここでは、2000年以降の東アジアにおける規制緩和状況を概観する(コラム第5-1表)。

コラム第5-1表 2000年以降の主な東アジア各国の規制緩和(投資受入関連)

中国	2004年	「外商投資商業領域管理弁法」(6月)により、コミッション代理業務(仕入販売業務)やフランチャイズ経営が可能になった。 卸・小売業に対する最低資本金が引き下げられた。 「対外貿易法」(7月)の改正により、対外貿易権が従来の認可制から届出制に変更された。
	2006年	「公司法」の改正により、投資性公司でなくとも100%子会社の設立が認められた。
タイ	2000年	投資奨励政策が改正され、製造業であれば外資100%での進出が可能になった。
	2002年	ゾーン制 ¹ を見直し、自動車組立業については、関連の部品企業投資と合わせ投資額が100億バーツ以上であることを条件に、ゾーンにかかわらず立地を可能にし、機械輸入関税の免税恩典を享受できるようにした。 また、自動車部品事業に関しても、ゾーンが拡大し、当該ゾーンにおいても法人税免税恩典が付与される。
インドネシア	2000年	大統領令第96号及び第118号による投資規制対象業種の改正により、事業所向けサービスや医療サービスなどの分野で外資参入を認めた。
マレーシア	2003年	製造業については、外資100%の出資が可能になった。 非製造業においては、従来設けられていた「外資30%、非ブミトラ資本40%、ブミトラ資本30%」とする出資比率規制について、ブミトラ資本30%を除き、最大70%まで外資の出資を認めた ² 。
	2007年	居住会社の外貨借入の制限額が企業グループ全体で5,000万リンギ(約17億円)相当から1億リンギ相当(約34億円)の借入までであれば、マレーシア中央銀行の事前認可が不要となった。
ベトナム	2006年	WTO加盟(2007年1月)に向けた様々な法整備(内外格差をなくすための方策)が実施された。 「商業法」(1月)により通信や流通などの分野の外資への開放が容認された。 「入札法」(4月)により、入札の公開制と透明性を高め、請負業者間の健全な競争を促す目的で、入札に関連する各種手続が規定された。 「企業法」(7月)により、従来、外資系企業は特定の場合を除き有限会社の形態でしか会社の設立が認められていなかったが、国内企業と外資系企業の双方に対して、有限会社、株式会社、合名会社、個人事業の4事業形態を認められた。 「投資法」(7月)により、投資額が3,000億ドン(約22億円)以上の大型案件と特定投資案件の審査は、申請書類の提出から原則として30日以内、特殊なケースでも45日以内に完了しなくてはならないと規定された。また、投資認可の際に認められた優遇措置は、その後不利な方向へと法律や政策が変更されても、引き続き享受できることを保証した。
インド	2000年	自動認可業種の対象業種に関して、自動認可を許容する業種や外資比率上限を列挙し、これに該当しない場合は政府認可が必要な「ポジティブ・リスト方式」から、自動認可を許容しない業種を列挙、これに該当する場合のみ政府認可が必要な「ネガティブ・リスト方式」に変更された。
	2001年	自動認可対象案件について外資100%が可能になった。
	2006年	政府通達(プレスノートNo.3)で、これまで外資参入が一切禁止されていた小売業の一部開放を正式決定し、即日発効された。 小売業への外資参入に際しては、 ①財務省外国投資促進委員会による事前承認の取得、 ②外資出資比率上限51%、が要件となっている。 また、ガイドラインとして、 ①販売する製品は「単一ブランド」の製品に限ること、 ②販売製品のブランド名は同製品に対して国際的に使用しているブランド名と同一であること、 ③ブランド名は製品の製造過程で付与されることが規定されている。 政府通達(プレスノートNo.4)においては、これまで「ネガティブ・リスト」に含まれていた、キャッシュ&キャリー形態 ³ での卸売業のほか、輸出を目的とした貿易業、など複数の業種に対する外資規制が緩和された。

¹ 地方振興と環境対策を目的に、業種ごとに立地可能なゾーン(地域、主に県別)を規定し、そのゾーンごとに法人税免税など、恩典に格差を設置することで、地方への投資や移転促進を目的とした制度。

² 主にマレー人からなる先住民族であるブミトラの所有する資本。
マレーシアにおいては独立以前から、華人が経済に強い影響力を持ち、マレー人と華人との間の経済格差が顕著であったため、ブミトラの資本所有等の経済的地位を向上させるための政策。

³ 通常では「現金決済・商品持ち帰り」の卸売業態を意味するが、インドではその業態が拡大解釈されており、掛売り・デリバリー販売なども可能となっている。

(資料) JETRO(2005)「平成17年度 東アジア経済連携に関する調査報告書」、「ジェトロ 貿易投資白書(各年版)」、三菱東京UFJ銀行(2006)「投資ガイドブック」、日本アセアンセンターWebサイト及び各種資料から作成。

次に、こうした規制緩和が各企業の行動にどのような影響を与えているかを見ていく。

(2) 中国における規制緩和とその影響

中国では、2001年12月11日のWTO加盟時の公約に基づいて、流通分野において様々な規制緩和が実現した(コラム第5-2表)。具体的には、2004年6月1日に施行された「外商投資商業領域管理弁法」、同年7月1日に改正された「対外貿易法」、2006年1月1日に改正された「公司法」などが挙げられる。これにより、我が国企業を始めとする外資系企業にとって、中国における販売戦略の自由度が拡大した。以下では、こうした規制緩和が企業行動にどのように影響を与えたのかを詳述する。

コラム第5-2表 中国における規制緩和

国内流通権と対外貿易権に対する規制の大幅な緩和の実現

「外商投資商業分野管理弁法」施行(2004年6月1日)及び「対外貿易法」改正(2004年7月1日)による規制緩和

主な制度改正	施行前	施行後	主な企業経営への影響
コミッション代理業務(仕入販売業務)(※1)	投資性公司(資本金3,000万ドル以上)に限り自社傘下企業の製造製品の販売が認められていた。	卸・小売業に対し資本関係がない企業からの仕入販売業務が可能になった。	自社グループ製造製品を中国国内で一括販売するに当たり、投資性公司を設立する必要がなくなった。
フランチャイズ経営(※1)	チェーンストア出店には直営店での展開を行う必要があった。	地場企業との契約を行いチェーンストア展開が可能になった。	販売網の拡充を図ることが容易になった。
卸・小売業に対する最低資本金の引き下げ(※1)	卸売:8,000万元(約12.4億円) 小売:5,000万元(約7.7億円)(※3)	卸売:50万元(約8百万円) 小売:30万元(約5百万円)(※3)(※4)	投資性公司を設立しなかった自社製品の一括販売にかかるコストが大幅に引き下げられた。
対外貿易権(※2)	保税区内外資系企業には保税区内販売及び輸出のみが許されており、国内販売は許されていなかった。 (登録制であり、申請すれば法律上可能だが、政策上認可されず。)	届出制になったことにより、全ての企業が容易に輸出入権を取得可能になった。	グローバル調達・販売ネットワークの活用が容易になった。

(※1)「外商投資商業分野管理弁法」施行(2004年6月1日)による。

(※2)「対外貿易法」改正(2004年7月1日)による規制緩和。

(※3)1元=15.5円で換算。

(※4)「公司法」改正(2006年1月1日)により現在は3万元となっている。

会社設立に関する規制緩和

「公司法」の改正(2006年1月1日施行)

主な制度改正	施行前	施行後	主な企業経営への影響
1人有限責任会社の設立	会社設立に当たっては2人(法人)以上の共同出資が必要であった。	1人(法人)での会社設立が可能になった。	投資性公司でなくても、100%子会社の設立が可能になった。



効率的販売体制・自社内流通ネットワーク構築の可能性が拡大

「外商投資商業領域管理弁法」が施行されるまでの中国では、投資性公司以外の外資系企業に対しては自社製造品の販売しか認められておらず、他社製品を仕入販売することができなかった。そのため、事業分野ごとに別会社を設立して中国に進出した企業グループの場合、自社グループ製品を一括販売するためには3,000万ドル以上の多額の資本金を投じ、投資性公司を設立する必要があった。しかしながら、本法の施行により仕入販売業務が卸・小売業に対して認められ、また同時に卸・小売業に対する最低資本金も大幅に引き下げられたため、外資系企業は、自社グループ製造品の一括販売を行うことが以前と比べて容易になった。

また、本法ではフランチャイズ経営も解禁された。コンビニエンスストアなどが中国に進出し、多店舗展開を行うおうとした場合、直営店方式では設備投資や流通網の整備のほとんどを自社で開拓するなど費用と時間を費やすこととなるが、本法により現地企業とフランチャイズ契約を結び、中国側のインフラと人的資源を活用することで、低い投資額で同一商標での中国での店舗展開が可能となった。

加えて、「対外貿易法」では、従来許認可制であった輸出入業務を行う資格である対外貿易権が届出制へと変更された。本法改正以前は、許認可制であったため、法律上では申請すれば外資系企業も対外貿易権を取得可能ではあったが⁷、実際は許可されたケースが少なかったと言われている。この改正で届出制になったことにより、対外貿易権の取得が容易となり、中国で生産した自社製品に限定されずに、他国で生産した製品や輸入した製品も含めて自由な販売体制を構築できるようになった。

また、2006年には「公司法」が改正され、1人有限責任会社の設立が認められたことによって、以前は投資性公司だけに許可されていた100%子会社の設立が、すべての外資系企業に対し認められた。

中国においては、これまで規制の影響などにより事業部ごとに展開するケースが多かった。しかし、以上のような規制緩和が行われ、中国国内市場における販売面で外資系企業に課せられていた様々な制約が取り払われた。広大な中国市場向けの販売を強化すべく、各地に点在していた事業拠点をまとめるため、中国に販売統括拠点を設ける動きが相次いでいるなど、規制緩和が我が国企業に与えた影響は大きいと言える。

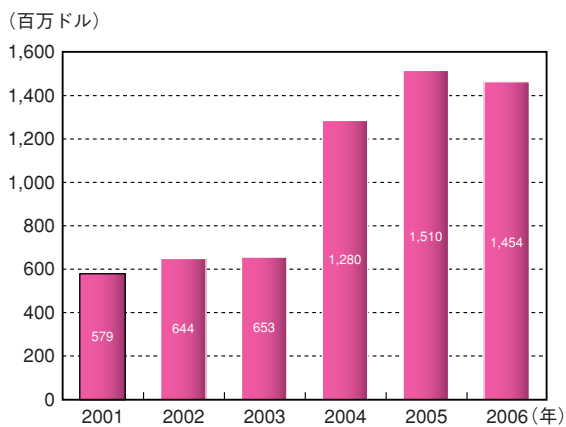
こうした制度改革は、改革の一步として評価されるが、企業の資金調達などの金融面、労働法制等の課題については引き続き規制緩和が望まれており、また「外商投資商業領域管理弁法」は、施行時に実施細則がなく詳細が不明だったため一部混乱が見られたと言われるなど、法制度の変更が行われたとしても、その運用の不透明さが指摘されている。中国の規制・制度に関しては、運用面も含め、継続的な見直しが期待される。

(3) タイ、インドでも進む規制緩和とその影響

タイにおいては、自動車産業の集積促進を目的として2002年に自動車産業に対する規制が緩和された。こうした中で、2003年以降日系自動車産業の直接投資も含め、タイへの直接投資額も増加しており、自動車産業を含む一般機械・輸送機械では2004年に前年の倍近くの伸びを見せるなど、規制緩和が企業行動に一定の影響を与えていることが推測される(コラム第5-3図)。

また、インドにおいても小売業への外資規制が緩和され、単一ブランドの製品の販売であれば、外資51%までの投資が認可されるようになるなど、各国で規制緩和が進展し、企業が効率的な生産体制や販売戦略を構築する際の自由度を広げる事業環境の整備が進展している。

コラム第5-3表 タイの一般機械・輸送機械の
対内直接投資(ネットベース・フロー)の推移



(備考) 2005年、2006年は推計値。

(資料) Bank of Thailand Web サイトから作成。

⁷ 改正前においても、生産型外資企業には、設備・原材料の輸入及び製品輸出を行う貿易権は認められていた。

3. 開発面における変化～生産・販売機能と結びついた開発機能の東アジア進出

我が国企業は、東アジアにおいて生産・販売活動を活発に展開しているに伴い、そうした活動を補強する開発機能の東アジア展開も進めつつある。ここでは、市場としての拡大・生産拠点としての重要性の高まりを見せている東アジアにおいて、我が国企業が製品設計・開発機能を展開している状況について述べる。

(1) 東アジアにおける製品設計・開発機能の展開

(中国・ASEAN などにおける研究開発は現地市場向け製品の設計開発が中心)

近年、市場・生産拠点としての重要性が増しつつある東アジアへの製品設計・開発機能の積極的な展開が見られる。我が国企業を対象にしたアンケート調査によれば、現在及び今後設置予定の研究開発機能の立地場所について、我が国を立地先とする企業が最も多いが、中国、ASEANなどへの立地を考えている企業が大幅に増加している(第2-2-39図)。応用技術の開発など重要な機能を国内に残しつつも、中国を始めとしたマーケットにおいて、現地市場向けの製品を中心として、製品設計・開発機能を展開していく傾向が今後強まると考えられる。

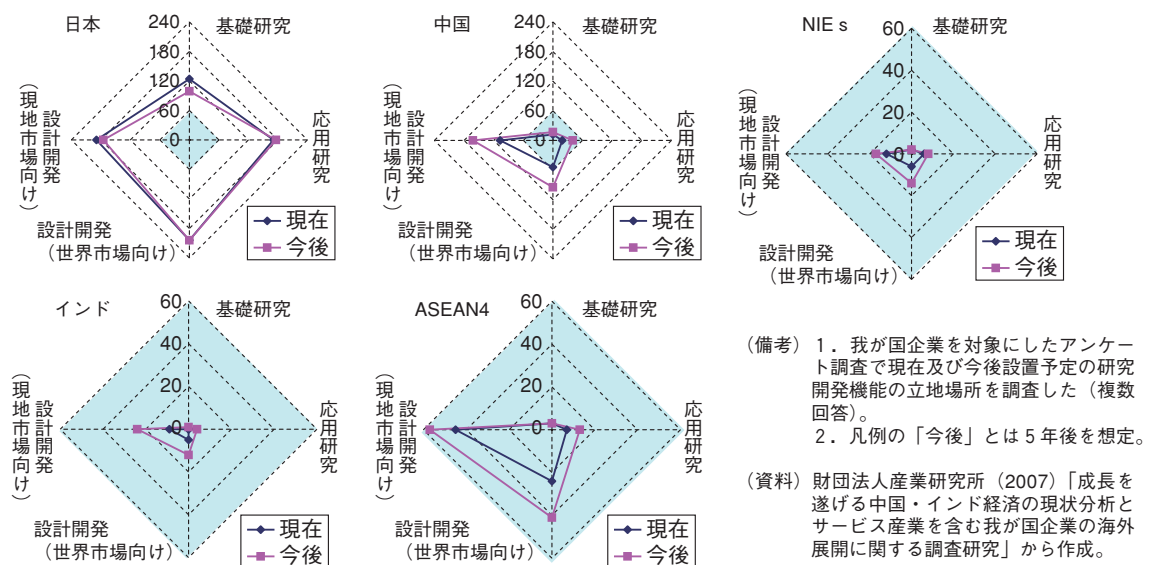
(東アジアにおける生産・販売機能を補強する研究開発機能)

また、研究開発機能の東アジアへの展開の理由は、「生産拠点との連携」と「市場・顧客ニーズにより的確に対応するため」という回答の割合が「現在」、「今後」

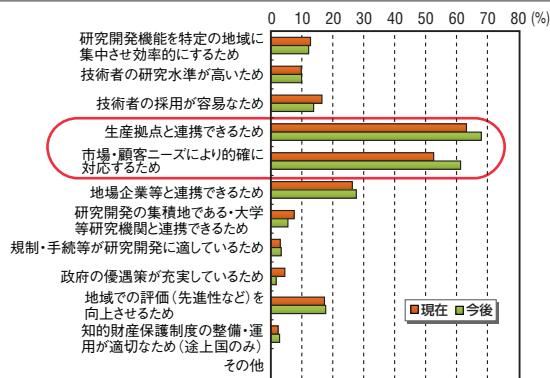
の二時点とも非常に高い(第2-2-40図、第2-2-41図)。このことから、生産拠点の東アジア展開を機に、又は生産拠点進出後、研究開発拠点を同地域に展開するという構図がうかがわれる。これは、プロダクト・サイクルの短い市場環境のもとで、適切な時期に新製品を投入するため、生産拠点と開発拠点を近接することでのリードタイム短縮と、生産現場の課題を開発、設計で解決することを狙った企業行動の表れと考えられる。また、市場としての成長可能性が大いに期待される同地域において、そのマーケットニーズの把握を容易にすることや地場企業等との連携を密にするべく、研究開発を行っている我が国企業も多いことが分かる。こうした東アジアにおける開発機能の展開は、我が国企業による生産・販売活動が東アジア経済に深く浸透しつつあることの証左とも言える。

なお、中国、ASEANにおいては、生産拠点や市場と近接していることが評価されているのに対し、インドについては、それに加えて技術者の採用が容易であることや技術者の研究水準が高いということが評価されている点が特徴的である(第2-2-42図)。

第2-2-39図 我が国企業の研究開発機能の立地状況

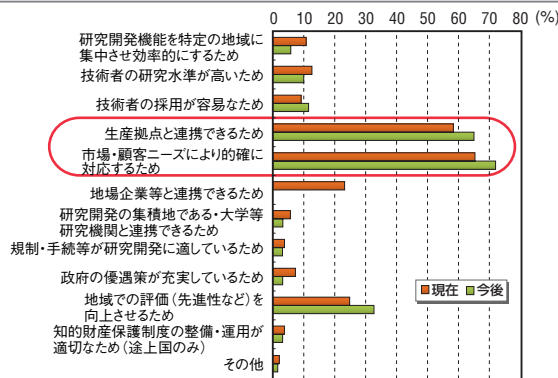


第2-2-40図 中国の研究開発拠点の設置理由（現在・今後）



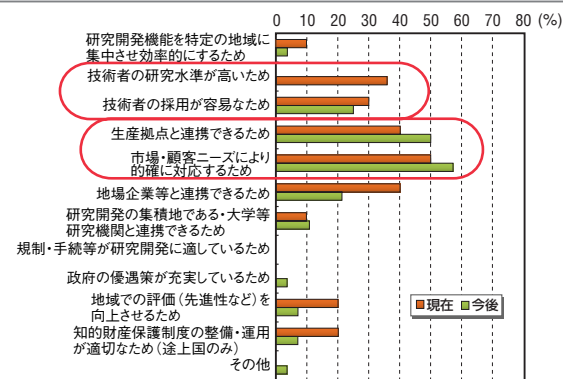
（備考） 1. 全回答に占める設置理由別のシェア（複数回答）。
2. 回答総数は、現在：n=133、今後：n=181。
3. 図表中の「現在」はアンケート回答時に保有している研究開発機能の設置理由を意味し、「今後」はアンケート回答時から5年後の時点で研究開発機能を保有しようとする理由を指す。
（資料）財団法人産業研究所（2007）「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

第2-2-41図 ASEAN4の研究開発拠点の設置理由（現在・今後）



（備考） 1. 全回答に占める設置理由別のシェア（複数回答）。
2. 回答総数は、現在：n=57、今後：n=71。
3. 図表中の「現在」はアンケート回答時に保有している研究開発機能の設置理由を意味し、「今後」はアンケート回答時から5年後の時点で研究開発機能を保有しようとする理由を指す。
（資料）財団法人産業研究所（2007）「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

第2-2-42図 インドの研究開発拠点の設置理由（現在・今後）

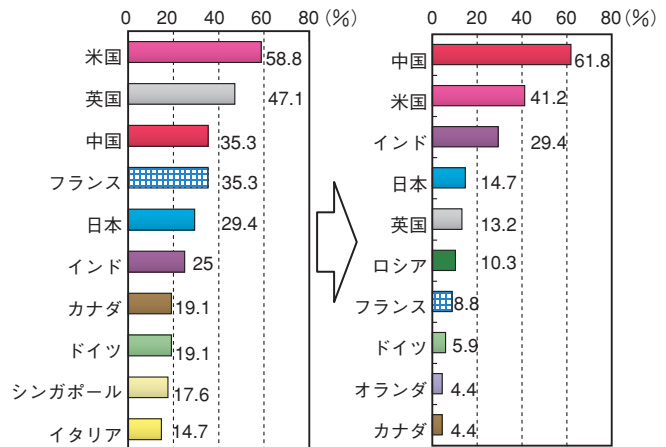


（備考） 1. 全回答に占める設置理由別のシェア（複数回答）。
2. 回答総数は、現在：n=10、今後：n=28。
3. 図表中の「現在」はアンケート回答時に保有している研究開発機能の設置理由を意味し、「今後」はアンケート回答時から5年後の時点で研究開発機能を保有しようとする理由を指す。
（資料）財団法人産業研究所（2007）「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

また、東アジア地域において我が国企業による研究開発拠点が最も多く設置されている中国は、我が国のみならず、世界の企業から見ても、研究開発拠点としての魅力を急速に高めてつつある（第2-2-43図）。実際、中国商務部統計によると、中国に設立された外資系企業による研究開発機関は700か所以上に達しているが、そのうち半数以上が2004年以降に設立されたものと言われている⁸。加えて、中国では理工系大卒者の数も急速に増加しつつあり、研究開発要員の確保という観点からも魅力が高まっていると考えられる（第2-2-44図）。

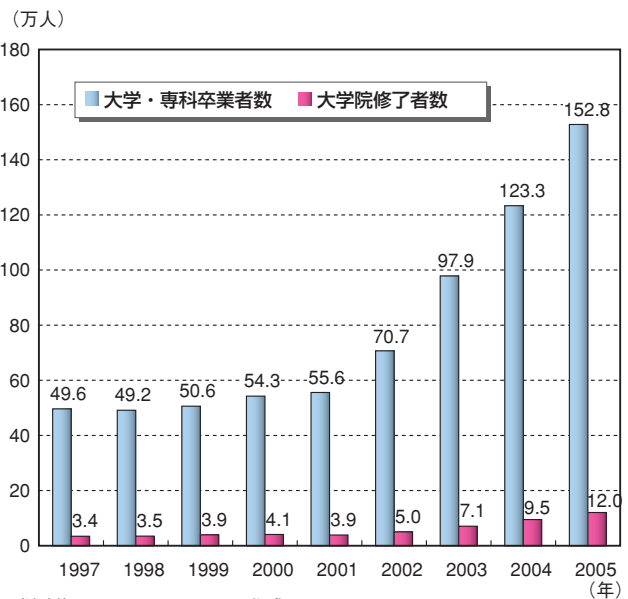
第2-2-43図 世界の企業の研究開発活動の国別立地状況

【現在の立地地域（2004年）】 【中期的に魅力的な地域（2005～2009年）】



（備考） UNCTADがR&D支出額の大きさを基に抽出した316社を対象としたアンケート調査（2004年11月～2005年3月）。回答総数は68社。
（出所） UNCTAD [World Investment Report 2005]。

第2-2-44図 中国における理工系人材の推移

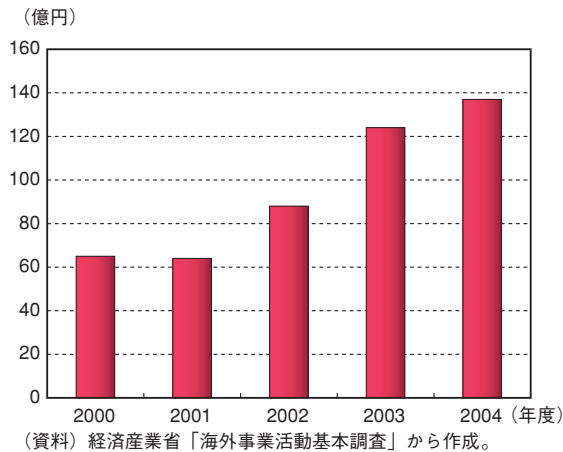


（資料）CEIC Databaseから作成。

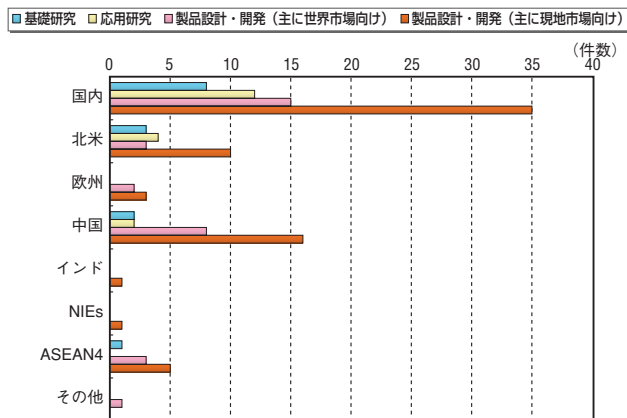
⁸ 金堅敏（2006）「中国における外資企業のR&D活動と日系企業」（『研究レポート』2006年6月No.270 富士通総研経済研究所）。

そのような中、我が国企業は、中国における研究開発費を2000年度から2004年度の間に倍増させており、製品開発・設計面を中心に成果を上げつつある。こうした点からも、我が国企業が研究開発上の重要な拠点として中国を位置づけ始めていることが分かる(第2-2-45図、第2-2-46図)。

第2-2-45図 我が国企業の中国における研究開発費の推移



第2-2-46図 現在特に成果が上がっている各国・地域における研究開発機能



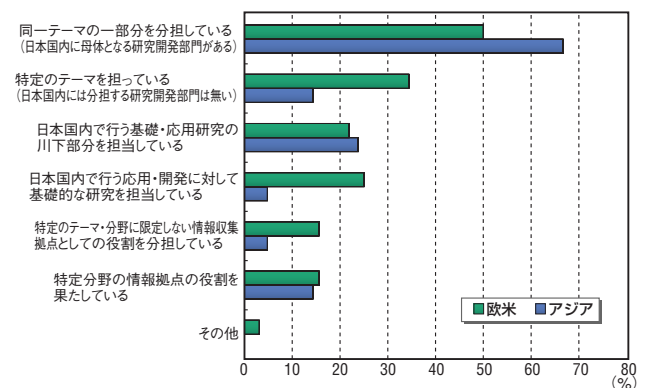
(2) グローバルな研究開発ネットワークの中における東アジアの位置づけ

(国際分業が進む研究開発ネットワーク)

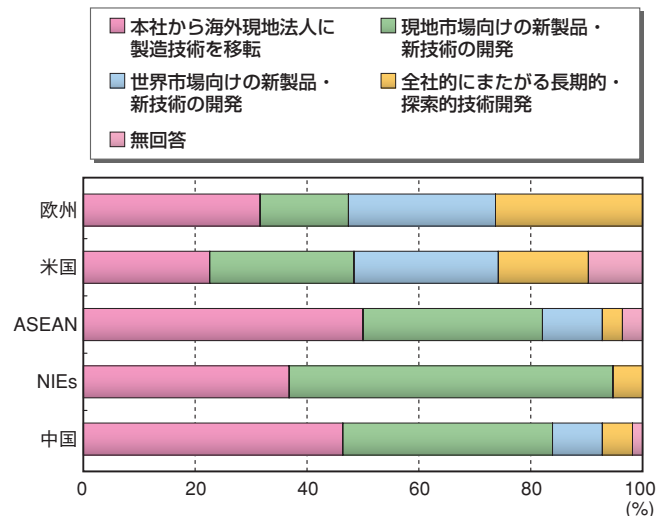
東アジア又は欧米に研究開発拠点を展開している我が国企業に対し、国外と国内との研究開発上の役割分担についてアンケート調査した結果によれば、欧米では、

日本と同一分野のみならず、日本では担当していない分野又は欧米が先行している分野における研究開発を行っているのに対して、東アジアでは、日本国内における母体となる研究開発部門が基本設計したものを、東アジアで現地仕様向けに設計・開発を行うなど、国内の研究開発と補完的な研究開発を行っていることが分かる(第2-2-47図)。また、地域別の研究開発活動の取組内容について見ると、欧米に比べ、東アジアにおいては現地市場向けの製品・技術開発を行っている割合が高いという特徴も見られる(第2-2-48図)。

第2-2-47図 保有する海外研究開発拠点と日本国内との役割分担



第2-2-48図 我が国企業の研究開発活動の取組 (地域別)



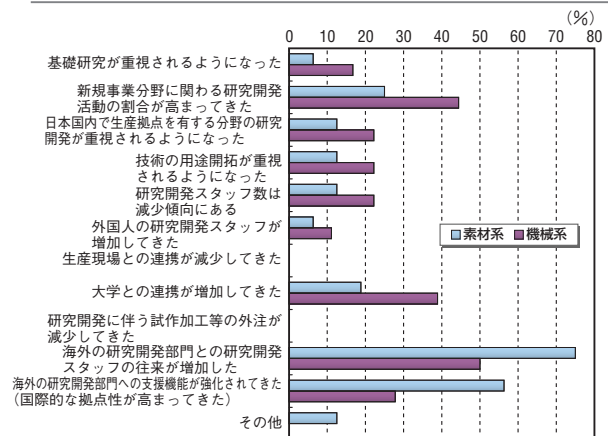
(日本における研究開発機能はより高付加価値分野にシフト)

また、生産拠点との連携や市場への対応を目的とする東アジアへの研究開発拠点の展開が、新技術の獲得を主な目的とする欧米への研究開発の展開とともに、国内の研究開発活動にどのような変化をもたらしたかを見ると、国内の研究開発活動には新規事業分野にかかわる研究開発活動へのシフトの傾向が見られる。すなわち、海外でも開発可能な分野は海外に移転し、国内においては新たな分野の開発を行うという、研究開発上の国際機能分業が構築されつつあることが分かる(第2-2-49図)。これにより、我が国企業は、国内における高付加価値分野への選択集中を図っているものと考えられる。

(グローバルな研究開発ネットワークと東アジア事業ネットワーク)

今後、我が国企業が生産性を高めていく上では、市場の拡大が見込まれる東アジアにおいて、現地の生産・販売機能と研究開発機能との連携を更に深めるとも

第2-2-49図 研究開発機能の海外展開の国内研究開発活動への影響



(備考) 「素材系」は、化学、石油・石炭、鉄鋼、非鉄金属、「機械系」は一般機械、電気機械、輸送用機械、精密機械を指す。

(資料) 野村総合研究所(2005)「研究開発機能における国際分業の進展と産業技術政策に関する調査」から作成。

に、国内拠点等との効果的な役割分担・機能分業を進めていくことが望まれる。このためには、知的財産権の保護を始め、最適な研究開発ネットワーク・事業ネットワークを構築できるような環境整備を推進していくことが求められる。

4. 事業ネットワークを支える物流機能の高度化～インフラ整備とサービスの発展

多国間工程分業や生産機能の集約化による最適生産体制の構築や、域内市場開拓に向けた販売統括拠点の設置など、我が国企業による効率的な事業ネットワーク構築に言及してきたが、その背景としては、EPA / FTAによる東アジア経済のシームレス化のみならず、ネットワークを支える物流インフラの発展も重要な要素として挙げられる。東アジア諸国では、いまだ不十分な面はあるものの、急速に物流インフラが整備されつつあり、そのインフラを利用した多様なサービスの展開が、工程間分業や販路拡大の可能性を広げ、EPA / FTAの効果とあいまって企業の事業活動の活発化、ひいては東アジア経済の活性化に寄与している。ここでは、こうした物流機能の現状と課題について言及する。

(1) 東アジアに広がる物流ネットワーク

(中国・ASEAN に広がる物流インフラ網)

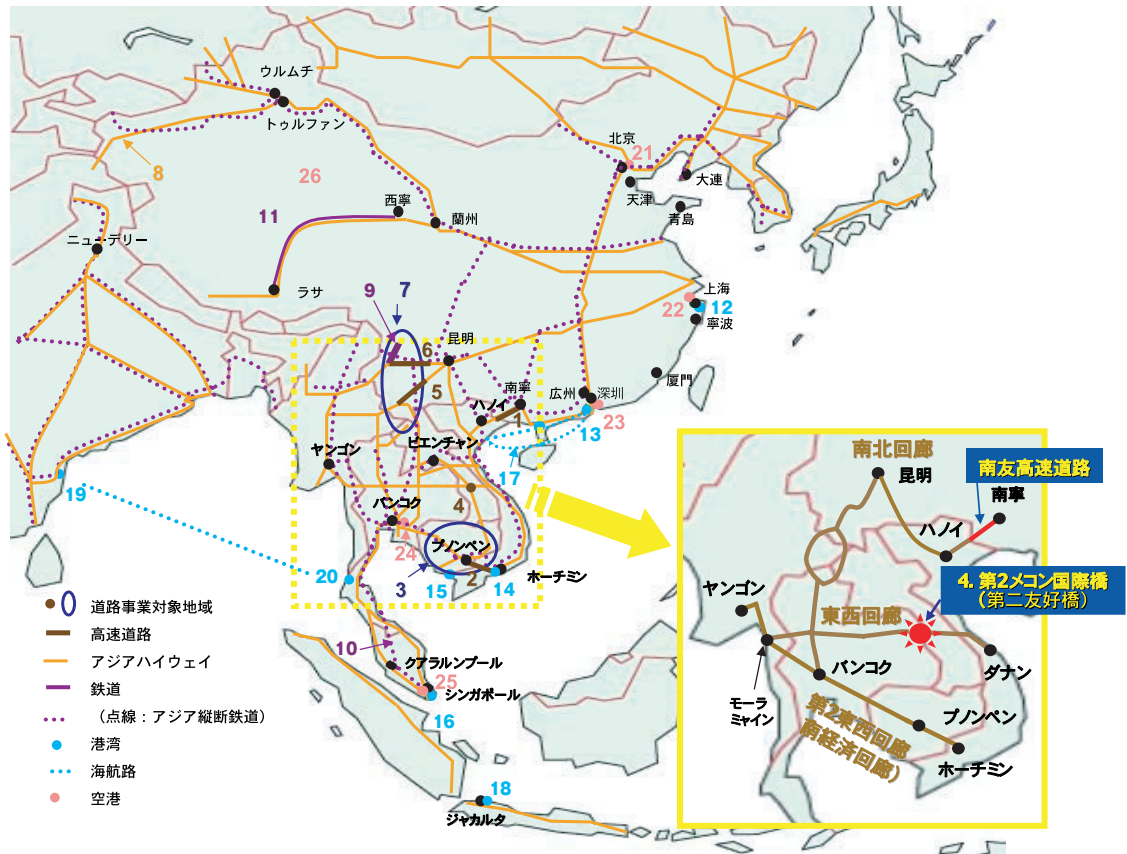
東アジアのシームレス化が進み、多国間工程分業の進展など事業ネットワークに深化が見られる中で、東アジア各国に展開された各拠点間の物流ニーズが高まっている。また、東アジア各国が自国経済の活性化に取り組む上でも、利用者のニーズに対応できる物流インフラを整備することで、立地拠点としての魅力を高めることが重要となってきた。このため、中国-ASEAN間や、ASEAN域内各国、ASEAN各国-インド、中国-

インドをつなぐ高速道路、鉄道、航路等、国境をまたぐ面的な物流インフラ網の整備が進んでいる(第2-2-50図)。

まず、中国-ASEAN間については、中国の物流網をベトナム経済と結びつける高速道路の開通(南寧-友誼関(ベトナム国境)間、2005年12月)、中国-ベトナム間をつなぐコンテナ航路の就航(広東-ハイフォン(ベトナム)間、2007年3月)が挙げられる。南寧-友誼関の「南友高速道路」の開通により、接続するベトナム国道1号線を通じて南寧からハノイまでの所要時間が、従来の約7時間から約5時間に短縮された⁹。広東-ハイフォ

⁹ 新華社通信2005年12月28日記事。

第2-2-50図 東アジアにおける物流インフラ整備状況



	インフラ	所在国	概要
道路	1 南友高速道路建設	中国	南寧～友誼関、179.2km。2005年開通。
	2 プノンペン～ホーチミン 高速道路整備	カンボジア、ベトナム	第2東西回廊の一部。ADBにより、1998年11月カンボジア・ベトナムに合計140万ドルの融資が承認。うち、ネアックルン～ホーチミン間は開通済。プノンペン～ネアックルン間は2010年に開通予定。
	3 カンボジア道路改善	カンボジア	ADBにより、2002年11月に50万ドルの融資が承認。2007年3月現在継続中。
	4 第2メコン国際橋 (第二友好橋) 建設	ラオス、タイ	東西回廊を結ぶ物流の要所。日本が円借款を供与。2006年開通。
	5 元江～磨黒間高速道路建設	中国	147km。ADBにより、1999年7月に250万ドルの融資が承認。2003年12月開通。
	6 大理～楚雄間高速道路建設	中国	200km。ADBにより、1994年9月に150万ドルの融資が承認。開通済。
	7 雲南省西部道路開発	中国	ADBにより、2003年10月に250万ドルの融資が承認。2007年3月現在継続中。
	8 アジアハイウェイ構想	日本、シンガポール、マレーシア、タイ、カンボジア、ベトナム、中国、他	国連アジア太平洋経済社会理事会 (UNESCAP) が推進。アジア～欧州間の道路網形成計画。関係32か国。日本も2003年11月に参加。総距離は141,000km。(地図上ではその一部を記載)。
鉄道	9 麗江～大理間鉄道建設	中国	全長167km。2009年12月事業終了予定。
	10 アジア縦断鉄道建設	シンガポール、マレーシア、タイ、カンボジア、ベトナム、中国、他	UNESCAPが推進。アジア～欧州間をつなぐ全長80,900kmを計画(地図上ではその一部を記載)。
	11 青蔵鉄道建設	中国	青海省・西寧市とチベット自治区・ラサ(拉薩)市を結ぶ。2006年7月運転開始。将来的に支線を増設、うち1本はインド国境の亜東(ドモ)まで延長する見込み。
港湾	12 上海洋山深水港整備	中国	第3期は30バース、年間コンテナ取扱量1,500万TEU以上に拡張、2012年完成予定。2020年の全工事完成後、合計53バース、取扱量2,500万TEUまで拡張する計画。
	13 広州南沙港整備	中国	2004年9月、4バース供用開始。第2期工事を開始しており10バースとする計画。2007年9月完成予定。
	14 カイメップ/チーバイ国際港開発	ベトナム	カイメップ港でコンテナターミナル、チーバイ港で一般貨物ターミナル建設など。日本が円借款供与。2011年完成予定。
	15 シアヌークビル港緊急リハビリ事業	カンボジア	コンテナ埠頭の延長など。コンテナ埠頭の延長については2007年11月完了予定。日本が円借款供与。
	16 パシール・パンジャンコンテナターミナル拡張	シンガポール	新たに15バース増設を計画。
	17 広東(湛江港)～ハイフォン港コンテナ路線	中国、ベトナム	毎週一便が運行。コンテナ船には360個の標準コンテナが積載可能。2007年3月から就航開始。
	18 タンジュンプリオク港緊急リハビリ事業	インドネシア	航路、泊地の水底の土砂などの除去など。2011年事業終了予定。日本が円借款供与。
	19 チェンナイ港整備	インド	第2コンテナターミナル整備など。
空港	20 ランポン港拡張	タイ	12,000重量トン以上の貨物船にも対応できるよう拡張。
	21 北京首都国際空港整備	中国	3,800m×1本を増設、2007年完成予定。
	22 上海浦東国際空港整備	中国	3本の滑走路を増設、2007年完成予定。
	23 広州白雲空港整備	中国	3,800m×2本、3,600m×1本を増設。2010年完成予定。
	24 スワンナプーム国際空港建設	タイ	日本が円借款を供与、2006年9月開港。現状2本の滑走路を、全体計画では4本にする予定。
	25 チャンギ空港整備	シンガポール	第3ターミナル建設中、2008年完成予定。これにより旅客取扱能力2,000万人を追加。また、第3滑走路の建設計画あり。
	26 中国西部地域の空港建設	中国	2010年までに37新空港の建設に着手する予定。

(資料) 各種資料から経済産業省作成。

ン間の新航路は、香港の優れた中継輸送能力をいかし、一大産業集積地となっている中国華南地域と新たな生産拠点として注目されているベトナムを短時間で結ぶものである。

ASEAN域内については、2006年12月に開通したラオス・タイ間を結ぶ第2メコン国際橋（第二友好橋）¹⁰が挙げられる。これは、フェリー輸送に頼っていたメコン川の対岸同士をつなぐもので、東西回廊と呼ばれるインドシナ半島を横断する物流の大動脈（ハイウェイ）の中心に位置する。東西回廊は、ベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーといった沿道の各国を結ぶものであることから、例えばタイから部品を調達し、ベトナムにて組み立てるといった分業ネットワーク構築に大きく寄与するものとして期待されている¹¹。

また、タイではラノン港の拡張が進められており、インドとの貿易時に当該港を利用すれば、従来バンコクからマラッカ海峡経由では約1か月弱かかっていたところ、4～7日間程度に短縮できると言われており、大幅な輸送時間及びコストの削減が見込まれる。タイとインドは、2003年に締結したFTA枠組み協定に基づき、アーリーハーベスト¹²方式の関税削減を2004年9月から実施しており、今後、更なる貿易量の増加が見込まれ、ラノン港を活用したインドとの交易路がますます重要になると考えられる。

鉄道に関しては、2006年7月に開通した中国青海省とチベット自治区を結ぶ青藏鉄道は、将来的に支線が増設され、そのうち1本はインド国境の町である亜東（ドモ）まで延長される見込みである¹³。この支線の建設は、中国・インド間貿易を活性化することが見込まれる。その他、中国とシンガポール、タイを結ぶアジア縦断鉄道も計画されている。

これらの東アジア各国をつなぐ面的な物流インフラ網は、更に効率的な事業ネットワーク展開を可能にするものとして大きく期待されている。

（中国国内における物流ネットワークの拡大）

また、広大な中国国内においても、それまで分断されがちであった物流ネットワークが広がりつつある。これまで、インフラ整備の遅れが中国の物流ネットワークの大き

な障害となっていたが、2000年頃から急速に各種物流インフラの整備が進み、引き続き改善は必要であるものの旺盛な企業活動を支えている。

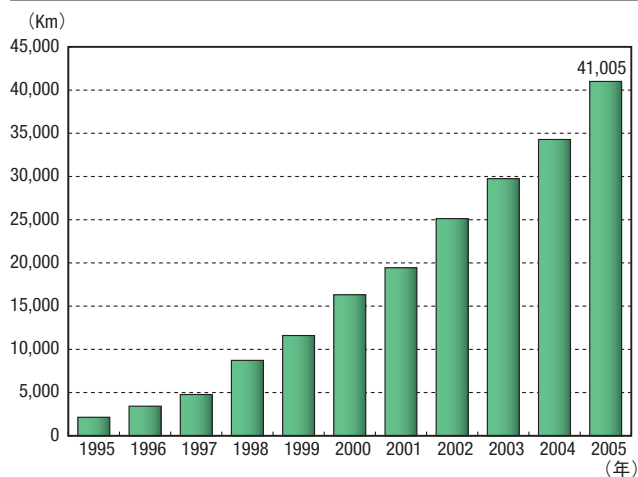
その中でも整備が最も進んでいるのが、高速道路と鉄道である。まず高速道路は第10次5か年計画に沿って、南北、東西に延びる高速道路を主とした道路網である「五縦七横」を中心に、2007年の完成を予定して急速に整備されている（第2-2-51図、第2-2-52図）。これにより、中国国内輸送の大半を占める、トラックによる道路輸送について広範囲で対応可能になってきている。また、鉄道については、「八縦八横」などの整備が進められているほか、西北、西南の国境鉄道建設などが計画されている。これに加え、鉄道的高速化や、貨物輸送のコンテナ化の進展、「五定列車」（発着駅、ルート、列車

第2-2-51図 中国「五縦七横」道路整備計画の状況



（資料）各種資料から経済産業省作成。

第2-2-52図 中国における高速道路の整備状況



（資料）CEIC Database から作成。

¹⁰ 日本の円借款により完成。2か国にまたがる事業への円借款として本件は初めての案件。

¹¹ これまで、バンコク・ハノイ間の物流は主に海上輸送（所要時間約2週間）によって行われてきたが、第2メコン国際橋（第二友好橋）の開通により、陸上輸送（所要時間約3日間）に対する期待が高まっている。

¹² EPA/FTAの物品協定による関税引下げに先立ち、枠組み協定などにより特定品目の関税を先行して引き下げること。

¹³ JETRO「通商弘報」（2006年7月3日）。

番号、発着時刻、運賃を固定した貨物向け定時輸送)といったサービスも提供されるようになるなど、徐々にではあるが整備が進みつつある。

空港では、北京首都空港、上海浦東国際空港、広州白雲国際空港の3大ハブ空港のほか、内陸との交通を円滑化する西部空港構想が進められており、2010年までに、中国西部地区で37の新空港建設に着手する方針が明らかにされている。加えて、長江を始めとした水運の整備も進展しており、特に上海から重慶までを結ぶ長江航路は、輸送貨物量も世界最大級、重要な物流ルートとなっている。長江開発は、第11次5か年計画にも盛り込まれており、更に整備が進む見込みである。中国経済の高成長と、このような物流インフラの整備があいまって、貨物輸送量も急速に増大している(第2-2-53図)。

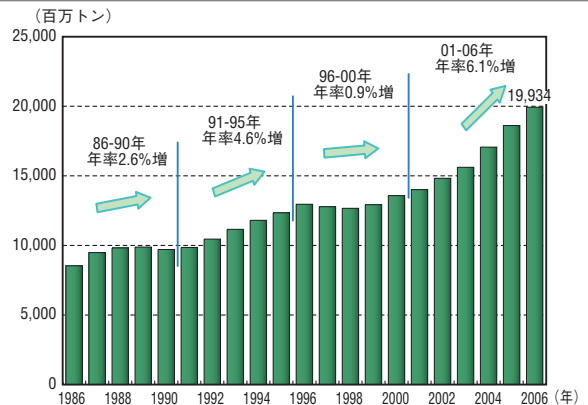
我が国企業も、こうした中国の物流インフラの改善について一定の評価をしているが(第2-2-54図)、未整備の地域や、既整備の場所においても鉄道などによる輸送中の振動、道路の交通渋滞など質的課題は多く、また、物流にかかる時間が安定していないなどの問題もあり、今後一層の改善が期待される。

(港湾・空港を中心とした国際物流拠点の高度化)

また、東アジアを中心とした貿易量(国際物流)の拡大に伴い、港湾、空港を中心としたインフラ整備が着々と進展している。国際物流において国内外からの貨物の離発着のゲートとなる港湾、空港の未整備は、物流、貿易のボトルネックとなるため、各国とも改善を進めている。

まず、港湾について、世界のコンテナ取扱数の港湾別順位、国別順位を見ると、上位は東アジア地域の港湾が占めている。主要コンテナ取扱数の世界上位30港湾中、東アジアのコンテナ取扱数シェアは約68.4%と、貨物の取扱が盛んに行われており(第2-2-55表)、大量の物量に対応可能なインフラ整備が進みつつあることが分かる。特に中国の港湾の貨物取扱量の伸び率は大きく、中でも需要の多い上海においては、国際ハブ港湾を目指す上海洋山深水港の整備が進められている。2020年の全体完成後、コンテナバースは53バース、コンテナ年間取扱量は2,500万TEU¹⁴を目指す計画¹⁵で、完成すれば現在の約10倍以上の規模となり、それぞれにおいて我が国の最大港湾である神戸港(コンテ

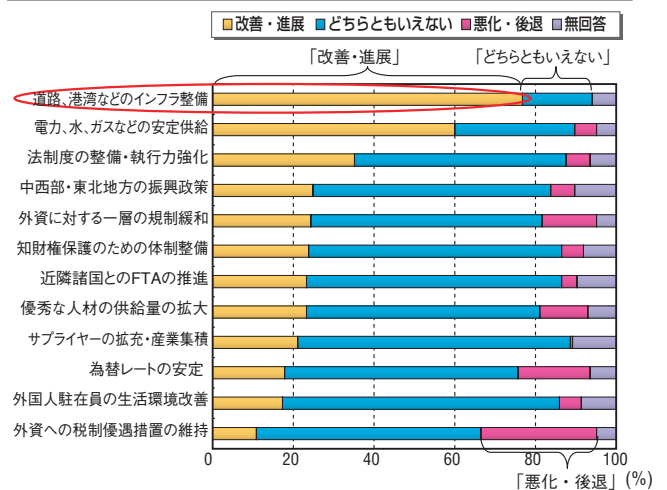
第2-2-53図 中国における貨物輸送量の推移



(備考) 陸路、海路、空路の合計の貨物輸送量。

(資料) CEIC Databaseから作成。

第2-2-54図 我が国企業による中国投資環境の評価



(備考) n=185 社。

(出所) みずほ総合研究所(2006)「『一極集中』を是正しながら、現地事業の高度化を狙う日本企業の中国戦略～第7回「アジアビジネスに関するアンケート調査(2006年～)」から作成。

第2-2-55表 世界の主要コンテナ取扱数
ランキング(港湾別、国別)

順位	港湾名	国名	2005年	2004年	伸び率(%)	順位	国名	2005年	2004年	伸び率(%)
1	シンガポール	シンガポール	2,319	2,133	8.7	1	中国	8,855	7,473	18.5
2	香港	中国	2,243	2,198	2.0	2	米国	3,852	3,490	10.4
3	上海	中国	1,808	1,456	24.2	3	シンガポール	2,319	2,133	8.7
4	深セン	中国	1,620	1,366	18.6	4	日本	1,678	1,644	2.1
5	プサン	韓国	1,184	1,149	3	5	韓国	1,511	1,436	5.2
6	高雄	韓国	947	971	-2	6	ドイツ	1,351	1,248	8.3
7	ロッテルダム	オランダ	930	828	12.3	7	台湾	1,279	1,303	-1.8
8	ハンブルグ	ドイツ	809	700	15.6	8	マレーシア	1,202	1,151	4.4
9	ドバイ	UAE	762	643	18.5	9	イタリア	986	947	4.1
10	ロサンゼルス	米国	748	732	2.2	10	UAE	985	866	13.7
11	ロングビーチ	米国	671	578	16.1	11	オランダ	952	848	12.3
12	アントワープ	ベルギー	648	605	7.1	12	スペイン	917	827	10.9
13	青島	中国	631	514	22.8	13	英国	860	833	3.2
14	ポート・ケラン	マレーシア	554	524	5.7	14	ベルギー	789	728	8.4
15	寧波	中国	521	401	29.9	15	ブラジル	560	506	10.7
16	天津	中国	480	381	26.0	16	インドネシア	550	537	2.4
17	ニューヨーク・ニュージャージー	米国	479	448	6.9	17	タイ	512	488	4.9
18	広州	中国	469	330	42.1	18	インド	494	433	14.1
19	タンジュンペラバス	マレーシア	418	402	4.0	19	オーストラリア	483	506	-4.5
20	レムチャパン	タイ	377	353	6.8	20	カナダ	416	393	5.9
21	ブレーメン/ブレーメンハーブン	ドイツ	374	347	7.8					
22	東京	日本	359	336	6.8					
23	廈門	中国	334	287	16.4	23	フィリピン	363	368	-1.4
24	タンジャンプリオク	インドネシア	328	317	3.5					
25	アルジェシラス	スペイン	318	294	8.2					
26	ジョイヤー・タウロ	イタリア	316	326	-3.1					
27	横浜	日本	287	292	-1.7					
28	ジェッダ	サウジアラビア	284	243	16.9					
29	フレックストウ	英国	270	270	0.0					
30	ジャワハリルネール	インド	267	237	12.7	28	ベトナム	269	227	18.5

(備考) 1. 塗りつぶしは、東アジア・台湾・香港及びその港。

2. 順位は2005年取扱数の順位。

(資料) Informa UK Ltd.(2007)「Containerisation International Yearbook 2007」から作成。

¹⁴ TEUとは、コンテナ船の積載能力を示す単位(1TEU=20フィートコンテナ1個)。

¹⁵ 日中経済協会Webサイト。

ナバース数)¹⁶、東京港(コンテナ取扱数)と比べてもそれぞれ約2.5倍、約7.4倍の規模となる。また、広州港では南沙港の整備計画が進められており、第一期は2004年9月に供用開始、さらに第二期整備も進んでいる。同様に、近年新たな投資先として注目されるベトナム、インドのコンテナ取扱数も大きく伸びている。また、経済規模の大きさが物流量に与える影響を除外するため、国別コンテナ取扱数の上位20か国について名目GDP当たりのコンテナ取扱数を見ても、東アジア諸国が上位を占めている(第2-2-56表)。これらの国々においては、経済規模に対してモノの取扱量が多く、活発な物流が行われており、同時にこうした輸送量の拡大に応じたインフラ面も整備が進みつつあると言える。

第2-2-56表 世界の主要コンテナ取扱数上位20か国名目GDP当たりコンテナ取扱数

(TEU)					
順位	国名	2005年	順位	国名	2004年
1	シンガポール	198,708	1	シンガポール	198,594
2	マレーシア	91,871	2	マレーシア	97,163
3	UAE	75,620	3	UAE	83,443
4	中国	39,466	4	台湾	40,428
5	台湾	36,896	5	中国	38,687
6	タイ	29,054	6	タイ	30,245
7	ベルギー	21,168	7	韓国	21,080
8	インドネシア	19,167	8	インドネシア	20,895
9	韓国	19,089	9	ベルギー	20,270
10	オランダ	15,113	10	オランダ	13,924
11	スペイン	8,130	11	スペイン	7,918
12	オーストラリア	6,780	12	オーストラリア	7,914
13	ブラジル	6,349	13	ブラジル	7,626
14	インド	6,327	14	インド	6,488
15	イタリア	5,562	15	イタリア	5,478
16	ドイツ	4,839	16	ドイツ	4,548
17	英国	3,855	17	カナダ	3,954
18	日本	3,682	18	英国	3,865
19	カナダ	3,673	19	日本	3,568
20	米国	3,093	20	米国	2,980

(備考) 1. 塗りつぶしは、東アジア・台湾・香港。
2. 世界の主要なコンテナ取扱数2005年の上位20か国の取扱量(TEU)を暦年の名目GDP(ドル)で割ったもの。
3. UAEの2005年の名目GDPはIMFによる推計値。
(資料) Informa UK LTD. (2007)「Containerisation International Yearbook 2007」、IMF「World Economic Outlook Database April 2007」から作成。

次に、空港について見ると、東アジアでは、複数の滑走路を有する大規模空港の整備が進みつつある。例えば、中国においては、先に述べたとおり北京首都国際空港、上海浦東国際空港、広州白雲国際空港と、華北、華中、華南の3大ハブ空港の整備が進められており、タイにおいても、スワンナプーム国際空港が2006年9月に開港している。この他、韓国の仁川、マレーシアのクアラルンプール空港においても滑走路の新規増設が予定されており、旺盛な輸送需要に対応すべく、東アジア各国において空港整備が進展している(第2-2-57表、第2-2-58表)。

第2-2-57表 世界の空港貨物取扱ランキング

2006年			
順位	空港名	国名	貨物取扱量(トン)
1	メンフィス国際空港	米国	3,692,205
2	香港国際空港	中国	3,608,789
3	アンカレッジ国際空港	米国	2,803,792
4	仁川国際空港	韓国	2,336,571
5	成田国際空港	日本	2,280,026
6	上海浦東国際空港	中国	2,159,321
7	フランクフルト・マイン国際空港	ドイツ	2,127,797
8	ルイビル国際空港	米国	1,982,985
9	チャンギ国際空港	シンガポール	1,931,881
10	ロスアンゼルス国際空港	米国	1,907,173
11	シャルル・ド・ゴール国際空港	フランス	1,854,950
12	マイアミ国際空港	米国	1,830,592
13	台湾桃園国際空港	台湾	1,698,808
14	JFK国際空港	米国	1,660,158
15	シカゴ・オヘア国際空港	米国	1,618,331
16	スキポール空港	オランダ	1,559,787
17	ドバイ国際空港	UAE	1,503,696
18	ヒースロー空港	英国	1,343,932
19	スワンナプーム国際空港	タイ	1,181,814
20	インディアナポリス国際空港	米国	1,044,293
21	北京首都国際空港	中国	1,028,908
22	ニューアーク国際空港	米国	969,936
23	関西国際空港	日本	842,085
24	羽田空港	日本	832,854
25	広州白雲国際空港	中国	824,906
26	ルクセンブルグ空港	ベルギー	751,645
27	ダラス・フォートワース国際空港	米国	748,056
28	アトランタ国際空港	米国	746,500
29	ブリュッセル国際空港	ベルギー	691,250
30	ケルン・ボン空港	ドイツ	691,110

(備考) 1. 塗りつぶしは、東アジア・台湾・香港の空港。

2. データは速報値(2007年3月16日時点)。

(出所) ACI (Airport Council International) Webサイト。

第2-2-58表 東アジア・台湾・香港の主要空港の規模比較

空港名(所在地)	現在の滑走路	今後の計画
成田国際空港(日本)	4,000m×1本 2,180m×1本	既存の2,180mの滑走路を2,500mへ拡大予定。
関西国際空港(日本)	3,500m×1本	4,000m×1本を増設、2007年8月限定供用開始予定。
中部国際空港(日本)	3,500m×1本	
チャンギ国際空港(シンガポール)	4,000m×2本	4,000m級の第3滑走路の増設計画あり。
クアラルンプール国際空港(マレーシア)	4,124m×1本 4,056m×1本	全体計画では滑走路5本にする予定。
スワンナプーム国際空港(タイ)	3,700m×1本 4,000m×1本	全体計画では滑走路4本にする予定。
香港国際空港(香港)	3,800m×2本	
台湾桃園国際空港(台湾)	3,660m×1本 3,350m×1本	隣接の軍用滑走路が3,850mに延長され、2015年以降に民間用第3滑走路として供用予定。
仁川国際空港(韓国)	3,750m×2本	4,000m×2本を増設し、2008年までに3本目を整備予定。全体計画では滑走路4本にする予定。
北京首都国際空港(中国)	3,800m×1本 3,200m×1本	3,800m×1本を増設、2007年完成予定。
上海浦東国際空港(中国)	4,000m×1本 3,800m×1本	3本の滑走路を増設、2007年完成予定。
広州白雲国際空港(中国)	3,800m×1本 3,600m×1本	3,800m×2本、3,600m×1本を増設、2010年完成予定。

(資料) 各種資料から経済産業省作成。

¹⁶ Informa UK Ltd. (2007)「Containerisation International Year Book 2007」より、神戸港のコンテナバース数は21。

コラム 6

column

保税地域を活用して物流機能の強化に取り組む中国

中国は、物流に関連して、保税地域等の制度を活用しながら外資を誘致し、経済成長につなげようとしてきた。保税地域として、保税区、輸出加工区に次いで、保税物流園區が2004年に設けられたが、この保税物流園區は物流機能に特化している点が注目されている。主な利点としては、①中国国内から保税物流園區内に貨物を搬入した時点で輸出とみなされるため、売方は即時に増値税¹⁷還付申請が可能となる、②通関手続等が簡素化される、③港湾区内での積替えができるため国際輸送や中継貿易の利便性が高まるといった点が挙げられる(コラム第6-1表、コラム第6-2図)。これらの特徴をいかりながら、内外の物流業者は、保税物流園區を拠点として、国際調達、国際配送、国際中継など多様な国際物流モデルを構築することができ、中国政府も保税物流園區を国際物流業の発展拠点として位置づけ、その運用方針を明確にした¹⁸。これを契機に保税物流園區の利用は拡大している(コラム第6-3図)。

コラム第6-1表 中国の保税地域比較

	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。	保税區に隣接し、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、蘇州工業園區、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)を発効。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)した段階で退税単を発行。	区外から物流園區に輸出(入庫)した段階で退税単を発行。
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可能)。

(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、第1号が運用された時点を目指す。

(資料) 各種資料から経済産業省作成。

¹⁷ 増値税とは国内での財貨売買に課税される付加価値税で、増値税還付とは、輸出売上には課税されず、その輸出製品を生産するために仕入れた原材料や部品にかかる仕入れ増値税を国内売上税額から控除するか、控除仕切れない場合には一定の還付率によって還付する制度。

¹⁸ 「保税物流園區に対する管理弁法」(2005年11月28日税関総署令[2005]第134号)。

コラム第6-2図 中国保税物流園區



(資料) 各種資料から経済産業省作成。

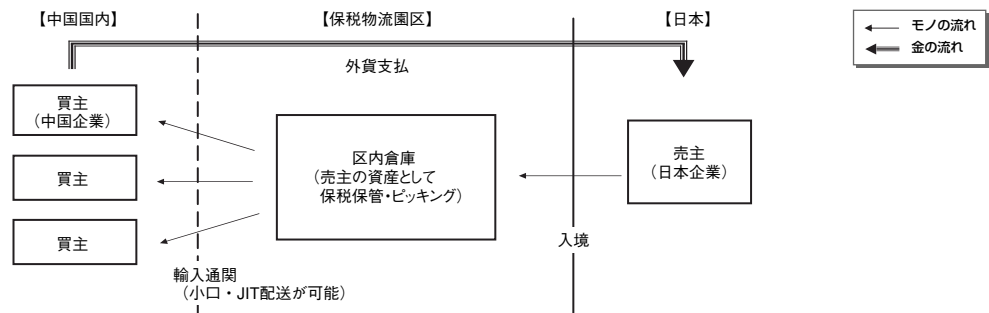
(保税物流園區の活用例¹⁹)

①保税ストック

～売主の通関コストの最適化、買主の在庫管理に対応～

日本の売主が、商材を自己資産として保税物流園區に保管しておき、中国国内の買主から注文があった都度、輸入通関して出荷する方式である。保税物流園區では、小ロットで複数回通関する場合、税関の許可を得てまとめて申告することが可能である。そのため、売主側の通関コスト(複数回の通関手続や在庫品への関税支払等)を削減することが可能となり、買主の注文に応じて、より柔軟な小口、ジャストインタイムでの配送が可能になる(コラム第6-4図)。

コラム第6-4図 中国保税物流園區の活用例①



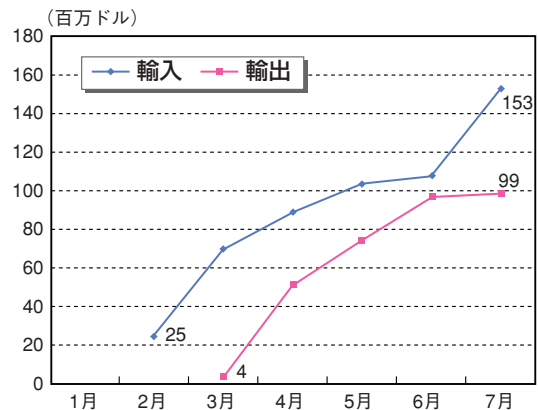
(資料) 信金中央金庫「貿易相談ニュース Vol. 132」から作成。

②バイヤーズコンソリデーション

～買主の管理コストの低減、柔軟な出荷～

日本の買主が、中国国内の売主から保税物流園區渡し条件で商材を調達し、自己資産として保税物流園區に保管・再包装等をした後に、必要に応じ日本国内の目的地に出荷する方式である。物流センター機能を中国に移すことで、日本や香港、台湾の物流倉庫よりも安い倉庫費用で保管ができる。また、中国国内の売主にとっても、増値税還付用書類が早期に入手できるメリットがある(コラム第6-5図)。

コラム第6-3図 中国保税物流園區の貿易額の推移(2006年)

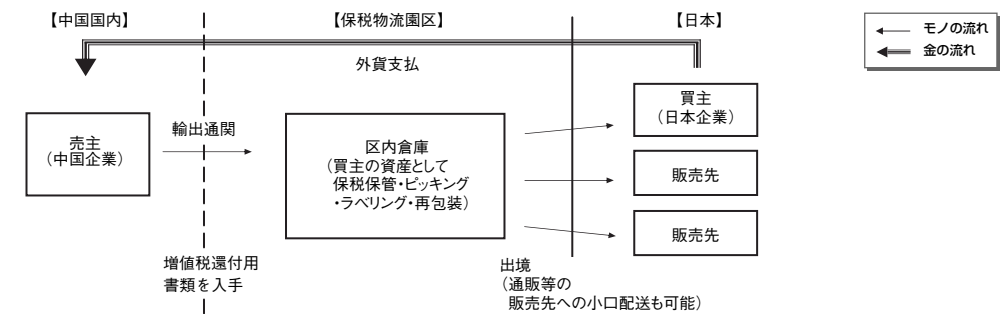


(備考) 数値は中国海関統計のデータ。

(資料) JETRO Web サイトから作成。

¹⁹ 信金中央金庫「貿易相談ニュース Vol.132」。

コラム第6-5図 中国保税物流園區の活用例②



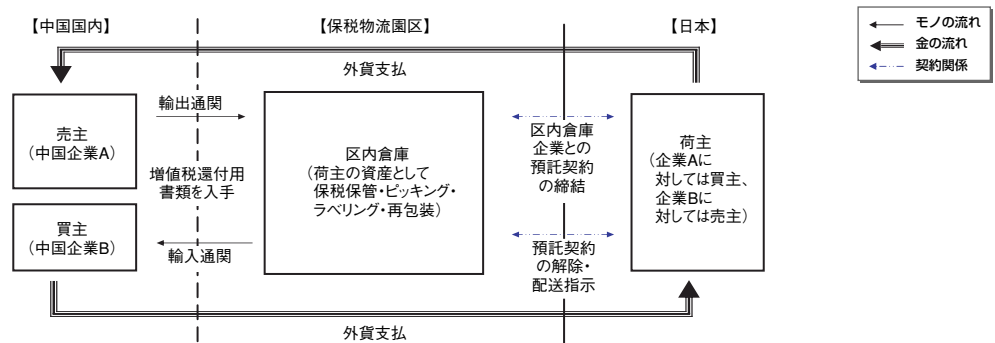
(資料) 信金中央金庫「貿易相談ニュース Vol. 132」から作成。

③みなし輸出入取引

～実際の輸出の代替、費用と時間の短縮～

日本の企業が、まず買主となって中国国内の売主(中国企業A)から保税物流園區渡し条件で商材を調達し、自己資産として保税物流園區に保管・再包装をした後に、今度は売主となって中国国内の買主(中国企業B)に出荷する方式である。保税物流園區では、物流園區外企業であるBが物流園區内から貨物を購入する場合、物流園區内倉庫企業と日本の企業との貨物預託契約書を証拠書類とすることで海外への外貨決済が認められる。これにより、モノの動きを中国国内で処理しながら日本の荷主企業への外貨支払が可能となるため、実際に一度日本へ輸出した上で改めて中国に輸入する取引に比べ、輸送費の削減とリードタイムの短縮を図ることができる(コラム第6-6図)。

コラム第6-6図 中国保税物流園區の活用例③



(資料) 信金中央金庫「貿易相談ニュース Vol. 132」から作成。

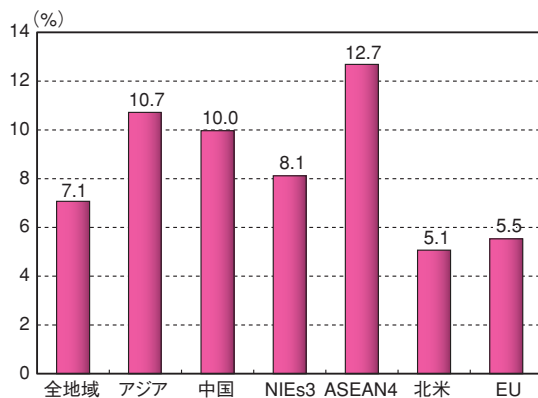
なお、保税物流園區はその他の保税地域と同じく、あくまで中国内部での規制・制度の中において優位性を発揮するという性質のものである点には留意が必要である。また、保税物流園區が一律に活用されているわけではなく、立地によって活用状況には違いがあることや、保税物流園區の運用はいまだ定まっていない部分があり、各区によって規定も異なる場合があることには注意しなくてはならない。ただし、こうした点に留意した上で、先に挙げた活用例のように、戦略的活用による利用価値は高いと考えられる。

(2) 物流機能の強化に向けた取組の進展

(効率化の余地が大きい東アジア物流～高コスト構造)

物流インフラの整備は進みつつあるものの、東アジアの物流は国際的に見れば高コストとなっている。海外現地法人の販売費・一般管理費に占める物流費用の割合を比較すると、アジアにおける物流コストは、北米、EUの約2倍の水準となっている。特に、中国、ASEAN4の販売費・一般管理費に占める物流費用の割合は高い(第2-2-59図)。また、各国の通関手続に要する時間を比較すると、欧州に比べて東アジアは長いことがわかる(第2-2-60表)。

第2-2-59図 海外現地法人の管理費に占める物流費用の割合(2004年度実績)



(備考) 1. (物流費用の割合) = (荷造運搬費) / (販売管理費・一般管理費) × 100。

2. NIEs3は、韓国、台湾、シンガポール。

(資料) 経済産業省「第35回海外事業活動基本調査」から作成。

第2-2-60表 各国の通関手続に要する時間比較

国名	海運貨物	航空貨物
ドイツ	1-2日	1-2日
フランス	2日	2日
イタリア	2日	2日
オーストリア	1日	1日
ベルギー	0.5日	0.5日
米国	12-15日	5日
カナダ	1日	1日
日本	5日	2日
中国	3-4日	2-3日
香港	2-3日	1-2日
台湾	5日	3日
シンガポール	2-3日	2-3日
タイ	14日	7日
マレーシア	3日	1-2日
インドネシア	2-4日	2-4日
フィリピン	3日	4日
ベトナム	7日	5日

(備考) 1. 海運貨物はFCL(コンテナ単位貨物)のデータを使用。

2. 本データは2002年時点のものである。

3. なお、日本については、2006年の第8回輸入手続所要時間調査集計結果にて輸入手続時間が海運貨物:2.7日、航空貨物:0.6日まで改善されている。

(資料) International Exhibition Logistic Associates Webサイトから作成。

この背景には、高まる物流ニーズにインフラが十分対応しきれていないことに加え、物流関連法規制の問題や、煩雑な通関手続、現地の物流業者の技術やノウハウの不足等が指摘されている。例えば、ASEAN各国における主要な輸送手段であるトラックなどでの陸路物流について、越境時の国境での貨物積替えが大きなボトルネックとなっている。シンガポール-マレーシア間、タイ-ラオス間、ラオス-ベトナム間においては二国間の車両の相互乗入れが認められているため、貨物の積替えは発生しないが、その他の国の間では積替えが必要であり、時間がかかることに加えて盗難の可能性もあるといった課題が指摘されている。また、積替えの際、荷役施設が不十分であることが、リードタイム削減の障害となっている。

なお、我が国も海運貨物について、船舶入港から貨物引取りが可能となるまでのリードタイムの更なる短縮が求められている。

(物流分野を新たな優先統合分野に位置づけたASEAN)

こうした現状を踏まえ、経済統合を進めるASEANにおいては、通関手続を迅速化するため、2003年ASEAN首脳会合でアセアンシングルウィンドウ²⁰の実現を決定、2005年首脳会合で合意し、手続の標準化等の取組が進められている。国境を通過するたびに関係機関ごとに行われてきた輸出・輸入手続が、アセアンシングルウィンドウによって簡素化されれば、AFTAを始めとするEPA / FTAの効用も高まり、更なる域内貿易の増加が見込まれる。

さらに、2006年、ASEANは、「物流サービス分野」を優先統合分野²¹に追加することに合意し、物流分野の規制緩和、標準化・電子化の促進等を通じた貿易手続円滑化、物流事業への資格制度導入等を通じた能力強化等の具体的な取組を「ロードマップ」として取りまとめ、物流機能の強化を推進していく予定となっている。

また、東アジア地域に事業ネットワークが拡大し

²⁰ シングルウィンドウ(SW)とは、輸出入手続のワンストップサービスのこと。アセアンシングルウィンドウの計画とは、ASEAN各国内において、税関手続を電子化し、一回入力・送信で関係機関に対する申請・届出を可能にするナショナルシングルウィンドウ(NSW)を実現させるとともに、ASEAN域内での必要書類記載内容の標準化、加盟国間の技術的格差解消、各国税関運営マネジメント強化を通して、ASEAN域内共通のアセアンシングルウィンドウ(ASW)を実現する計画をいう。

²¹ 2003年10月のASEAN首脳会議において、統合優先分野として自動車、エレクトロニクス、IT、航空、木材ベース産業、農業ベース産業、漁業、観光、ゴムベース産業、繊維・アパレル、ヘルスケア商品の11分野が合意された。さらに、2004年11月のASEAN首脳会議において、ASEAN統合優先分野に関する枠組み合意が採択された。本合意では、既に合意済みの11分野を統合優先分野として確認するとともに、将来、さらに重要な分野が確認される場合には加盟国の合意に基づいて新たに追加することとした。

ていく中で、拠点間を結ぶ物流機能の効率化は、我が国経済にとっても重要である。こうした観点から、我が国は、2006年8月、経済産業大臣及び国土交通大臣に加えて、経団連を始めとする12の経済団体からなる「国際物流競争力パートナーシップ会議」を設立し、12月にはASEAN域内の物流効率化に向けて、日本側関係省庁、民間企業・団体、ASEAN各国関係省庁などを実施主体とした行動計画（「国際物流競争力強化のための行動計画」）を取りまとめている。本計画では、2015年のASEAN経済統合を視野に、中長期的にASEAN域内における物流コスト及びリードタイムの半減を目指すことが目標として掲げられており、この目標達成に向けて具体的な施策に取り組んでいくこととしている（第2-2-61表）。

（日中韓物流に関する協力関係の強化）

また、日中韓における物流円滑化・効率化に向けた取組も進んでいる。民間ベースでは、物流技術に関する相互交流などの取組が進められてきたが、近年では、2006年9月に開催された第1回日中韓物流大臣会合において、「北東アジアにおけるシームレスな物流システム」の構築に向け協力する旨の共同声明が採択されるとともに、その付属書では各国の物流制度や手続面に関する課題解決、物流設備の標準化等の行動計画²²が盛り込まれるなど、政府レベルでの協力も進みつつある。2007年1月の日中韓首脳会議においては、三国間協力の優先分野に新たに物流が加えられ、安全、効率的、費用対効果に優れ、シームレスな三国間の物流システムの構築を推進していくことが合意されている。こうした取組は、日中韓における事業活動を一層活発なものにするものと期待される。

第2-2-61表 国際物流競争力パートナーシップ会議「国際物流競争力のための行動計画」の概要

	広域物流網の整備	物流及び通関手続 関連の人材育成	物流資材の利活用	通関手続の円滑化
ASEAN 物流の課題	・ 基礎的インフラや物流管理施設等の整備がいまだ不十分、等	・ 現地作業者の流通品質に対する意識の低さ ・ 物流管理専門家の不足、等	・ 電子タグの利活用に向けた動きの不足 ・ 物流資機材（パレット、フォークリフト等）の利用が不十分、等	・ 税関の能力不足 ・ 不透明な通関制度 ・ 税関及び関係機関間の情報共有の不足や運用統一化等の遅れ、等
具体的施策	・ 我が国企業のニーズが高いルートにおいてソフト・ハードのインフラ整備を実現 → 2007年度： メコン地域での陸路走行実験を実施	・ 日本の物流資格プログラム等の輸出 → 2007年度： プログラム展開のモデル地域選定のための基礎データを収集	・ 電子タグの導入等、日本のノウハウを輸出 → 2007年度： 電子タグや物流資材を活用した実証実験を実施	・ 通関手続電子化（各国シングルウィンドウの構築や域内相互接続を支援） → 2007年度： システムのあり方等の調査を実施
期待される効果	・ インフラ上のボトルネック解消 ・ 総合的な物流管理 ・ 国をまたぐ輸送の円滑化	・ 作業品質の悪化改善	・ 作業効率化によるコスト削減 ・ 貨物のステータス（所在、状態など）管理等の物流サービス高度化	・ 通関での各種手続一括処理などによる業務の大幅な簡素化・効率化

（資料）国際物流競争力パートナーシップ会議「国際物流競争力強化のための行動計画」（2006年12月22日）から作成。

コラム 7

column

アジアのゲートウェイを目指す我が国の課題

我が国のインフラや通関制度については、他国において改善が見られる中、改革のスピードや企業ニーズへの対応という点において優位性を失っているとの指摘があり²³、また、高度な物流拠点として形成されている空港、港湾が周辺にある中、我が国の空港、港湾の相対的地位の低下が懸念されている。空港について見ると、日本の成田空港から米国のシカゴ空港への配送は、韓国の仁川国際空港からシカゴ空港へ翌日配送が可能であるのに比べ、さらに12時間の遅れとなる。また、港湾については、船舶の大型化に伴い、欧

²² “Joint Statement of the China-Japan-Korea Ministerial Conference on Maritime Transport and Logistics” (2006)。

²³ 社団法人日本経済団体連合会「貿易諸制度の抜本的な改革を求め、グローバル・サプライチェーンを踏まえた具体改革の方向-」（2006年11月21日）。

州航路、北米航路の寄港地数は2001年と2006年を比較するとそれぞれ-8%、-17%と減少傾向である中、上海、釜山が寄港便数を伸ばす一方で、日本における寄港便数は減少傾向である²⁴。

こうした状況を受け、先に述べた国際物流競争力パートナーシップ会議の行動計画においても、我が国輸出入制度の改革とシステム、インフラの整備に関する計画を掲げている。国際競争力のある貿易諸制度の実現、国際分業化に対応したハード・ソフト両面の環境整備に向けた取組のほか、空港、港湾についてのアクセスの改善など、国際競争力の強化に向けたインフラ機能の整備が求められる²⁵。

(3) 東アジアにおける物流サービスの発展

(高まる物流サービス需要)

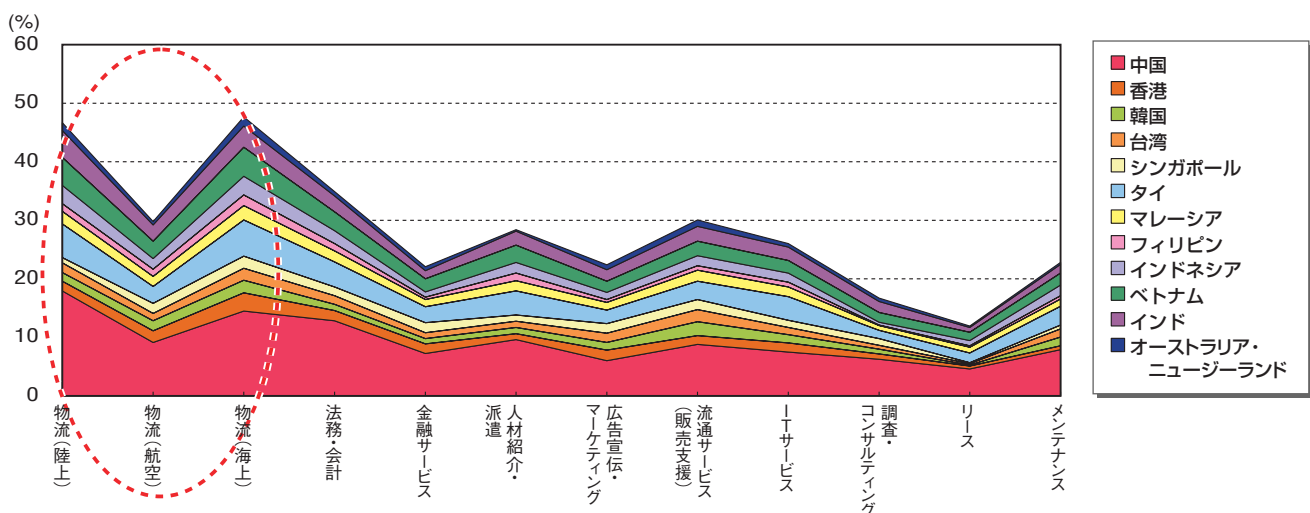
多国間工程分業の進展や生産・供給拠点の集約化等により、東アジアにおける我が国企業の事業ネットワークが拡大・深化する中で、ネットワークの生命線とも言える物流面におけるサービス需要が高まっている(第2-2-62図)。例えば、中国における我が国企業の事業展開は、加工貿易中心から中国国内販売にシフトしており、これまでの輸出入関連の物流にとどまらず、内陸の生産企業への部品配送や、ミルクラン²⁶や、JIT配送²⁷といった日本国内で行われているようなロジスティクスサポートの中国展開など、物流業者が提供する高付加価値なサービスに対する期待が高まっている。

(我が国物流サービス業の東アジア展開)

こうしたニーズを受けて、我が国の物流サービス業者も高品質かつ効率的な東アジア大に広がる物流サービス網を構築しつつある。例えば、国内では別々にサービスを提供している我が国物流サービス業者が互いの得意分野で強みを発揮すべく連携するという動きや、高まる現地の物流需要に応じた現地国内物流網を充実するために、現地企業と連携したサービス・ネットワークを展開する動きなども見られる。また、先に述べた第2メコン国際橋(第二友好橋)等のインフラ整備を有効に活用した物流モデルを提案するといった動きも見られる²⁸。

我が国もネットワーク上に含めた動きとしては、上海-博多を短時間で結ぶ海上輸送サービスも新たに提供されるようになっている。トレーラーなどでの直接積載

第2-2-62図 製造業の海外展開において需要が高まるが見込まれるサービス分野



(備考) n=1,215。nは、各国・地域においてサービス部門のいずれかに需要があると回答した企業の総数。

(資料) 財団法人産業研究所(2007)「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

²⁴ アジア・ゲートウェイ戦略会議(2006)「第3回資料1.人流・物流インフラ機能の強化と関連制度の改革、2.人流・物流インフラ機能の強化と関連制度の改革(参考資料)」(2006年12月19日)。

²⁵ 我が国の取組については、第4章第4節で取り上げる。

²⁶ 納品量が少数・複数の荷主を巡回して部材を集荷するという巡回集荷のこと。混載による物流コスト軽減などの効果がある。

²⁷ 在庫の減少を達成するため必要に必要ものを配送してもらうよう管理を徹底したジャストインタイム配送のこと。

²⁸ JETROでは、我が国企業が効率的な事業ネットワーク構築を検討する際に必要となる物流面での基礎的情報の提供を目的として、ASEAN各国の物流インフラ情報や法制度等の情報をまとめた「ASEAN物流マップ」を作成している。

と荷卸しが可能なRORO²⁹方式による迅速な荷役作業と高速輸送により大幅な輸送時間の短縮を実現している。また、博多港の国内輸送ポイントへのアクセスの良さや、輸入通関において休日・夜間臨時開庁が対応可能な点をいかして、博多港から国内各所への迅速な配送を実現している(第2-2-63表)。

なお、欧州の物流企業も、東アジア地域での物流網の拡大に注力している。例えば、米国物流企業A社は中国で広州白雲空港にアジア太平洋地域の貨物中継センターを設置予定である。また、ドイツ系物流企業B社は中国でのライセンスを取得し、中国国内航空貨物輸送サービスを開始したほか、ベトナムで集配拠点、サービスセンターの設置など合わせて600万ドルの投資を計画するなど、今後ますますの事業拡大が見込まれている。

(物流サービスの発展に向けた環境整備)

こうした物流サービス業者による創意工夫の発揮は、整備されたインフラや関連制度の利用効果を高めるとともに、製造業を始めとした他産業の経済活動の活発化や生産性向上にも寄与するものである。経済の一体化・シームレス化が進む東アジアにおいては、国境を越えた取引がますます活発化することが想定される。また、激化するグローバル競争の中、経済発展に伴い徐々に人件費等が上昇しつつある東アジア経済が、コスト面での競争優位を発揮していく上でも、多様な顧客ニーズに対応して必要な時に必要な量だけ製造・供給するといった事業活動をサポートする高度な物流サービスが効率的に行われることが重要であり、これは、我が国企業のみならず、東アジア経済全体の発展にもつながるものである。このため、物流業者が多様なサービスを展開できるよう、自由でシームレスな事業環境を築いていくことは重要な課題と言える。

第2-2-63表 東アジアにおける日系物流業者の物流ネットワーク

A社	○第2メコン国際橋(第二友好橋)の完成を受け、上海ーシンガポール間の大型トラック輸送網を2007年中に完成予定。これにより、船で2週間以上かかる同区間の輸送を10日程度に短縮できる見通し。 ○フィリピンで現地法人を通じ、フィリピン国内配送倉庫専門の新会社を設立。2006年10月より営業開始。 ○2007年3月、日本側貨物鉄道会社、韓国側鉄道会社との提携の日韓共同事業として、日本全国から韓国ソウル市近郊の儀旺ターミナル間を結ぶRAIL-SEA-RAILサービスを開始(博多港ー釜山港を結ぶ海上輸送はシャトル運航船を使用)。 ○2007年2月、中国自動車メーカー物流子会社と業務提携し、引き取り型部品調達物流サービス(ミル克蘭方式)を開始。 ○インド物流企業を買収・子会社化。2007年4月より10都市17拠点に展開することになり、従業員数は約300名と、インドの日系物流業者としては最大規模。
B社	○隣接する工業団地に進出する日系企業の海上輸送のニーズに対応するため、ベトナム・ハイフォン市内に「ハイフォン事務所」を開設。2006年10月に営業を開始。また、2007年2月、ハノイにロジスティクス専門の新会社を設立し、北部地域で高まる高度物流サービスへのニーズに対応。 ○2007年、インド法人がコインバトールに新たな営業拠点を開設。これまでチェンナイ営業所で管轄していた地元顧客企業への対応を引き継ぎ、地域密着でサービス品質を向上させ、主要産業であるアパレル産業の輸出ビジネスの取り込みを強化。
C社	○2005年7月、日本の商社と提携してタイで法人向け物流事業を開始。2006年7月にベトナム北部で保税倉庫を設置・運用開始。2006年8月、マレーシアに現地法人を開設。その他フィリピン、シンガポール、インドネシアにも拠点をもち、AFTAにより需要拡大が見込まれる貨物需要に対応。 ○2006年12月、中国郵政局傘下の会社と業務提携し、日中相互に拠点を共有。中国郵政局の6万6千か所の拠点網及び5万台の集配車両等が活用可能に。
D社	○2006年8月、シンガポールにおいて旧国営郵便企業と提携。 ○2007年1月、マレーシア政府系郵便企業と業務提携。そのネットワークをいかし、法人向け国際小口貨物サービスの提供地域をマレーシア全域に拡大。
E社	○2003年11月、日本の商社、物流業者の4社合併による新会社で、博多ー上海間のRoRo船による高速海上輸送サービスを開始。これにより、上海を起点に中国全土から、日本国内では博多港の貨物ターミナルを起点とした全貨物取扱駅間での一貫輸送を展開。

(備考) RoRo船(RoRo=Roll on/Roll off:乗り込んで、おりの意味)とは、貨物を積んだトラックやトレーラーが船舶のランプウェイ(傾斜路)を自走して乗船できる船で、貨物を積んだ状態で車体ごと輸送することができる。クレーンを使わずに直接貨物の積み降ろしができるため、貨物の大量輸送と荷役作業の効率化が図られ、物流コストの削減が可能となる。

(資料) 各社プレスリリース等から経済産業省作成。

29 Roll on / Roll off の略。