

日本海事財団
平成11年度補助事業

長江流域経済圏と九州経済圏の国際交流を 支える国際航路網のあり方に関する調査

— 報告書 —

平成12年3月

財団法人 九州海運振興センター

は し が き

本報告書は、当センターが日本海事財団の平成10年度から2カ年にわたる補助事業として実施している「長江流域経済圏と九州経済圏の国際交流を支える国際航路網のあり方に関する調査研究」の平成11年度研究成果を最終報告書としてとりまとめたものであります。

十億を超える人口を有し、急速な経済成長を続ける中国は、生産拠点あるいは消費市場として、世界の注目を集めています。中でも長江デルタ地域は、大規模開発プロジェクトの相次ぐ上海を中心に、中国経済の成長の極としてめざましい経済発展を遂げています。さらに、長江の河川交通を活用して、中上流方面への経済発展の拡大が期待されており、長江流域が一体となった「長江経済圏」が形成されつつあるといえます。

一方、九州経済圏においては、地理的近接性を生かした旧来からの交流に加え、近年では対外直接投資、国際分業や国際交流が活発化し、中国との輸出入貨物や海外旅行客も増加しています。こうしたことから、九州経済圏と上海を中心とする長江経済圏においては、産業、貿易、観光などさまざまな面での国際交流の進展が期待されています。活発な国際交流を実現するためには、貨物・旅客両面にわたる国際航路網の充実が不可欠であります。

こうしたことから、本調査は、長江経済圏と九州経済圏の国際交流を促進するため、わが国と中国の国際交流や国際海上輸送の現状を把握した上で、長江経済圏と九州経済圏との国際交流を展望し、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方とその実現のために求められる取り組みを明らかにしようとするものです。前年度は、貨物輸送面に重点を置き、国際海上輸送や国際交流の現状分析、荷主・船社のアンケート・ヒアリング調査を行なうことにより、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の課題を抽出しました。本年度はこれを踏まえ、旅客輸送面の検討を加える一方、貨物輸送面についても長江経済圏の経済および国際物流の実態や将来展望についてさらに詳細な検討を行った上で、国際航路網のあり方とその実現のための取り組みについて検討し、その結論を提言として取りまとめました。

この報告書が関係者の方々にいささかなりともご参考になれば幸いに存じます。

おわりになりましたが、本調査研究をとりまとめるにあたって終始ご指導、ご協力を頂きました小川雄平西南学院大学大学院経営学研究科長はじめ委員各位、関係官公庁並びに調査にご協力頂きました関係の方々に、改めて御礼申し上げます。

平成12年3月

財団法人 九州海運振興センター
会 長 石 井 幸 孝

「長江流域経済圏と九州経済圏の国際交流を支える国際航路のあり方に関する調査研究」

委員名簿

(順不同 敬称略)

委員長	小川 雄平	西南学院大学大学院経営学研究科長		
委員	宮井 真一郎 (北村 不二夫)	第四港湾建設極地域整備調整官		
〃	大石 文明	(社)九州・山口経済連合会開発部長		
〃	千田 俊樹 (外池 治)	日本政策投資銀行九州支店次長		
〃	中野 洋一	日本郵船(株)九州支店長		
〃	宮路 康利	(株)商船三井九州支店長		
〃	佐瀬 勝彦	三井物産(株)九州支社運輸部長		
〃	北島 巧	山九(株)北九州支店物流企画専門部長		
〃	大野 行敏 (林田 信一)	日本通運(株)福岡海運支店営業担当次長		
〃	玉井 紘一	北九州運輸(株)取締役福岡営業本部副本部長		
〃	山口 周一	長崎県企画部交通政策課長		
〃	大石 茂保 (角田 勝民)	佐賀県土木部港湾課長		
〃	田中 拓郎	福岡県土木部港湾課長		
〃	春日井 康夫 (森川 雅行)	福岡市港湾局計画部長		
〃	井上 慎一	北九州市港湾局企画部長		
〃	宮本 卓次郎 (樋口 嘉章)	下関市港湾局長		
〃	佐藤 尚之	九州運輸局企画部長		
〃	三宅 徹 (岡崎 宏)	九州運輸局運航部長		
幹事	正手 敬三	九州運輸局企画部貨物流通企画課長		
〃	大瀬 明広 (澤永 鎮康)	九州運輸局運航部輸送課長		
事務局	林 節郎	(財)九州海運振興センター調査役		
集計・解析	原田 昌彦	(株)三和総合研究所研究開発第一部副主任研究員		
〃	山本 将利	〃 〃 副主任研究員		
〃	関 恵子	〃 〃 研究員		
〃	田辺 伸一	〃 〃 研究員		

() は前任者

目 次

第1章 調査の概要	
1. 調査の背景と目的	1
2. 調査フロー	2
3. 調査内容と方法	3
第2章 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際海上旅客輸送の課題	
1. 国際旅客輸送を取り巻く環境の変化	7
2. 外航船社の定期航路開設条件	16
3. 長江経済圏と九州経済圏間の国際海上旅客輸送の課題	19
第3章 長江経済圏と九州経済圏の国際交流の展望	
1. 国際分業構造の状況と動向	21
2. 中国経済発展の状況と動向	41
3. 長江経済圏の発展動向	63
4. 長江経済圏の発展方向性と九州経済圏との国際交流の展望	89
第4章 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方と実現方策	
1. 長江経済圏と九州経済圏の国際輸送の動向	93
2. 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方	106
3. 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の実現に向けた方策	120
第5章 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網形成にむけた提言	
1. 長江経済圏と九州経済圏の国際交流の展望	123
2. 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方と実現方策	126
3. 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の形成に向けた課題	130

第1章 調査の概要

1. 調査の背景と目的

十億を超える人口を有し、香港・マカオの返還も大過なく終えた中国は、依然としてその急速な経済成長が世界の注目を集めている。中でも長江デルタ地域は、大規模開発プロジェクトの相次ぐ上海を中心に、中国経済の成長の極としてめざましい経済発展を遂げている。さらに、長江は河口から 1,000 km以上の地点まで 5,000 トンクラスの船舶が航行可能であるため、その河川交通を活用して、さらに上流方面への経済発展の拡大が期待されており、長江中下流域が一体となった「長江経済圏」が形成されつつある。

一方、九州経済圏においては、中国をはじめとするアジア諸国との近接性を生かした交流が旧来より活発であるが、近年では、中国への対外直接投資や日中間の国際分業が活発化し、中国との輸出入貨物や海外旅行客も増加している。このため、九州経済圏と上海を中心とする長江経済圏においては、産業、貿易、観光などさまざまな面での国際交流の進展が期待されている。

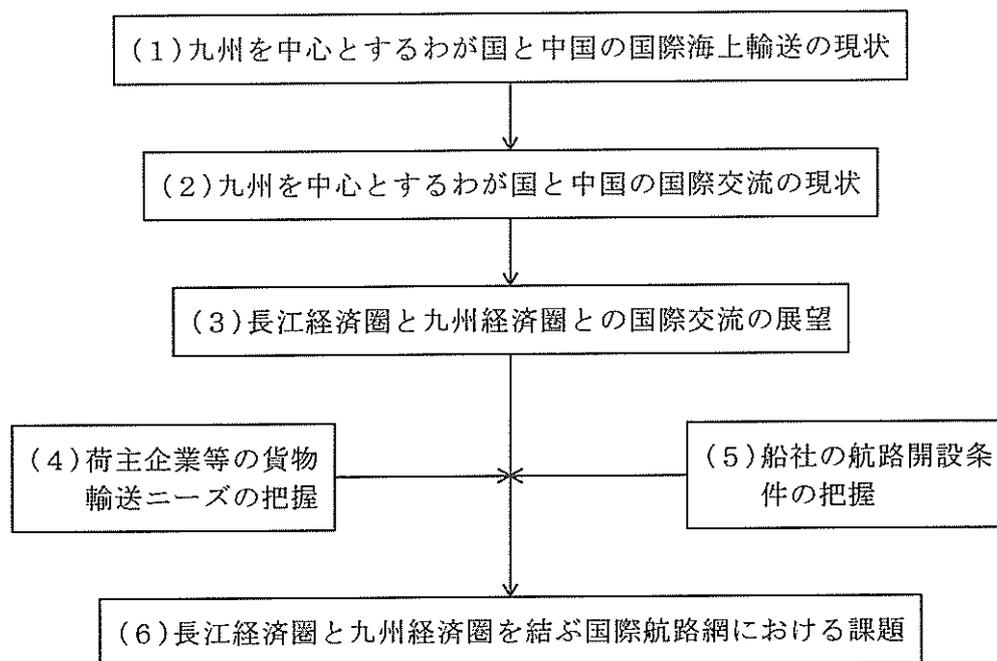
国際航路網は、国際交流を支える重要な基盤であることから、活発な国際交流を実現するため、貨物・旅客両面にわたる国際航路網の充実が不可欠である。

こうしたことから、本調査は、長江経済圏と九州経済圏の国際交流を促進するため、わが国と中国の国際交流や国際海上輸送の現状を把握した上で、長江経済圏と九州経済圏との国際交流を展望し、貨物・旅客両面の輸送ニーズを把握することなどにより、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方とその形成のために求められる取り組みを明らかにすることを目的とする。

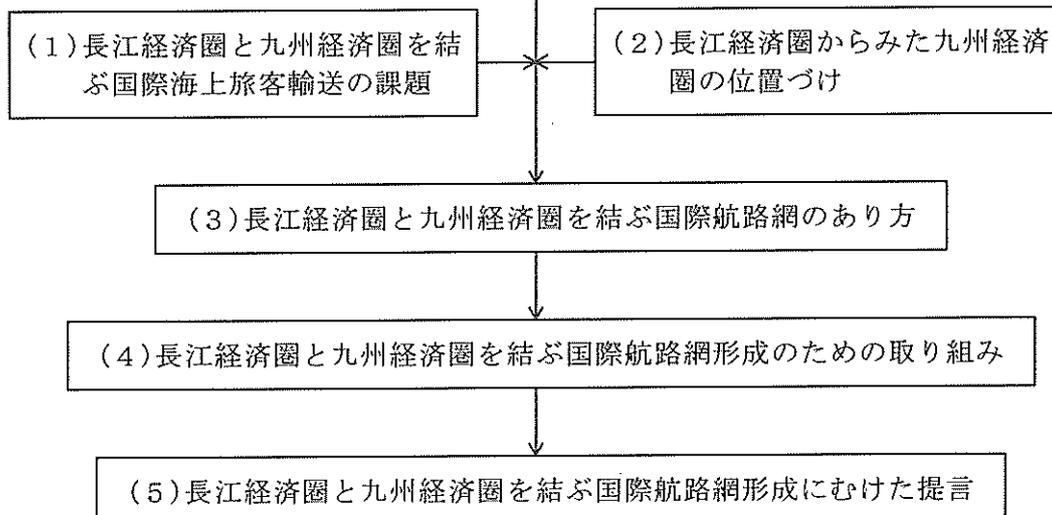
前年度は、貨物輸送面に重点を置き、国際海上輸送や国際交流の現状分析や荷主・船社の意向調査を行なうことにより、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の課題を抽出した。本年度は旅客輸送面の検討を行うとともに、初年度調査で抽出した課題を踏まえ、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方と、その形成に向けた取り組みについて検討を行い、実現に向けた課題を整理することとする。

2. 調査フロー

(平成10年度)



(平成11年度)



3. 調査内容と方法

(平成10年度)

(1)九州を中心とするわが国と中国の国際海上輸送の現状

九州を中心とするわが国と、長江経済圏を中心とする中国の国際海上輸送の現状について把握する。貨物面を中心としつつ、旅客面も検討対象とし、関連して航空輸送の現状も概観する。

①国際貨物輸送の現状

わが国と中国を結ぶ国際貨物輸送の現状として、貨物流動、航路体系、港湾整備等について把握する。

②国際旅客輸送の現状

わが国と中国を結ぶ国際旅客輸送の現状として、航路・航空路とその輸送実績等について把握する。

(2)九州を中心とするわが国と中国の国際交流の現状

①貿易の現状

日中間の品目別輸出入額の現状を把握するとともに、その推移から日中間の貿易構造、国際分業構造の変化について検討する。

②直接投資の現状

日中間の直接投資の現状について、わが国から中国への投資、中国からわが国への投資の両面について、それぞれ九州経済圏、長江経済圏を中心に把握する。

③人的交流の現状

姉妹都市、登録外国人数、留学生数などから、日中間の人的交流の現状について把握する。

(3)長江経済圏と九州経済圏との国際交流の展望

(2)を踏まえ、長江経済圏、九州経済圏それぞれの国際交流面における今後の発展可能性を検討し、両経済圏間の国際交流を展望する。

①長江経済圏の今後の発展ポテンシャル

中国の対外開放政策など国際交流の全国的な枠組み、長江経済圏における経済社会状況や港湾整備の動向を整理し、長江経済圏の今後の発展可能性について検討する。

②国際交流面からみた九州経済圏のポテンシャル

長江経済圏との国際交流を念頭に置いた九州経済圏のポテンシャルを把握するため、経済社会状況や港湾整備の動向などを整理する。

③長江経済圏と九州経済圏との国際交流の展望

①及び②の結果に加え、有識者へのヒアリング調査などに基づき、長江経済圏と九州経済圏の国際交流について、国際貨物輸送需要への影響に留意しつつ展望する。また、日中間の国際貨物輸送需要に関する既存調査を収集し、可能な限り量的な検討を加える。

(4) 荷主企業等の貨物輸送ニーズの把握

九州経済圏に立地する荷主企業を対象にアンケート調査を実施することにより、長江経済圏との輸出入貨物取扱いの現状や今後の見通し、国際航路網整備に対するニーズなどを把握する。

《調査対象》

*九州経済圏に立地する荷主企業（製造業、卸・小売業） 約1,700社

《調査項目》

*輸出入コンテナ貨物量、品目構成、相手地域構成

*長江経済圏との貨物輸送の現状

*長江経済圏との貨物輸送の問題点

*長江経済圏との貨物輸送の見通し

*長江経済圏と九州経済圏間の貨物輸送へのニーズ

*企業属性 等

(5) 船社の航路開設条件の把握

日中間に定期航路を運航する外航船社を対象にヒアリング調査を実施することにより、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路の現状と問題点、今後の航路整備への意向とその条件などを把握する。

《調査対象》

*外航船社（アジア域内航路運航船社、基幹航路運航船社） 約5社

(6) 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網における課題

以上の検討を踏まえ、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の現状における問題点を明らかにするとともに、今後の国際交流の展望を踏まえた国際航路網整備に向けた課題を整理する。

(平成11年度)

(1)長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際海上旅客輸送の課題

人・物両面にわたる長江経済圏、九州経済圏の国際交流を促進するとともに、航路の開設可能性を高める観点から、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ貨物輸送に付帯する形での国際海上旅客輸送の課題を抽出する。

①国際旅客輸送を取り巻く環境の変化

中国人の海外渡航自由化に関する状況、九州経済圏における国際的な観光資源の状況などを把握することにより、長江経済圏から九州経済圏への観光客を中心として、両地域間の国際旅客流動の活発化に向けた可能性を検討する。

《調査項目》

- *中国人の海外渡航に関する日中両国政府の施策の動向
- *九州経済圏における国際的な観光資源の動向（アジア各国からの入込状況等）
- *テクノスーパーライナー等の高速船の開発動向 等

②外航船社の定期航路開設条件

日中間の国際フェリー航路を運航する外航船社等に対してヒアリング調査を行うことにより、日中間の国際定期航路開設の条件を明らかにし、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際定期航路開設の可能性を検討する際の資料とする。

《調査項目》

- *旅客輸送の現状（日本人・中国人別輸送状況、主な旅行目的等）と問題点
- *長江経済圏との旅客輸送の見通し
- *長江経済圏と九州経済圏を結ぶ航路開設の可能性とその条件 等

③長江経済圏と九州経済圏間の国際旅客輸送の課題

①及び②を踏まえ、旅客輸送面からみた長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網整備に向けた課題を整理する。

(2)長江経済圏からみた九州経済圏の位置づけ

日中間の国際分業構造の現状や今後の見通し、金融センターとしての上海の現状と今後の見通し、先行して海外進出した東南アジア等の動向（検品の現地化等）を把握することにより、今後の長江経済圏の発展方向性を明確化していく。

また、現地における貿易関係機関等に対するヒアリング調査により、長江経済圏からみた九州経済圏の位置づけと輸出入拡大に向けた課題等を把握する。

これらを踏まえ、日本からの進出企業を中心として、九州経済圏との取引可能性が高い企業、地域、業種等を明らかにし、輸出入相手先のターゲットの絞り込みを行う。

《調査方法》

- * 現地調査機関（三和綜研上海有限公司等）における情報収集
- * 現地貿易関係機関へのヒアリング調査
- * 総合物流業者の現地法人等へのヒアリング調査 等

(3) 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方

平成 10 年度調査及び(1)、(2)の検討結果を踏まえ、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の望ましいあり方を検討する。

その際、長江経済圏におけるハード・ソフト両面のインフラ整備の動向や中国における海外渡航に関する施策の動向、テクノスーパーライナー等の高速船の開発動向等を考慮し、上海をはじめとした沿海部との航路網の強化と内陸に至る航路網の形成、旅客輸送との連携のあり方等について、段階的な航路網形成のシナリオを検討する。

《検討の視点》

- * 開設が求められる航路（中国側寄港地、日本側寄港地）と想定される船種・船型
- * ターゲットとなる業種・品目・背後圏等
- * 旅客輸送との連携のあり方
- * 九州経済圏の魅力を高めるための戦略
- * 航路開設に必要な条件 等

(4) 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網形成のための取り組み

(3)で検討した望ましい国際航路網の形成に向けて、ハード・ソフト両面における方策、その取り組み体制のあり方等について検討する。

《検討の視点》

- * 九州経済圏における港湾整備・運営のあり方
- * 九州経済圏における輸入促進基盤整備のあり方（FAZ計画との連携等）
- * 九州経済圏における物流事業者、貿易業者の支援のあり方
- * 長江経済圏における貿易関連機関・企業等との連携のあり方
- * 長江経済圏の物流システム整備に対する協力体制のあり方
- * 外航船社へのポートセールスのあり方
- * 官民の役割分担と取り組み体制のあり方 等

(5) 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網形成にむけた提言

2か年にわたる調査の総括として、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ望ましい国際航路網の実現に向けた取り組みのあり方を提言としてとりまとめるとともに、残された課題を整理する。

第2章 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際海上旅客輸送の課題

1. 国際旅客輸送を取り巻く環境の変化

長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際海上旅客輸送について検討するにあたって、九州における外国人観光客の特徴や外国人誘客活動についてを整理するとともに、旅客需要に大きな影響を及ぼすと考えられる中国人の海外渡航に関する両国政府の動向、九州の地理的特性を生かすための高速輸送に関する技術開発状況について整理する。

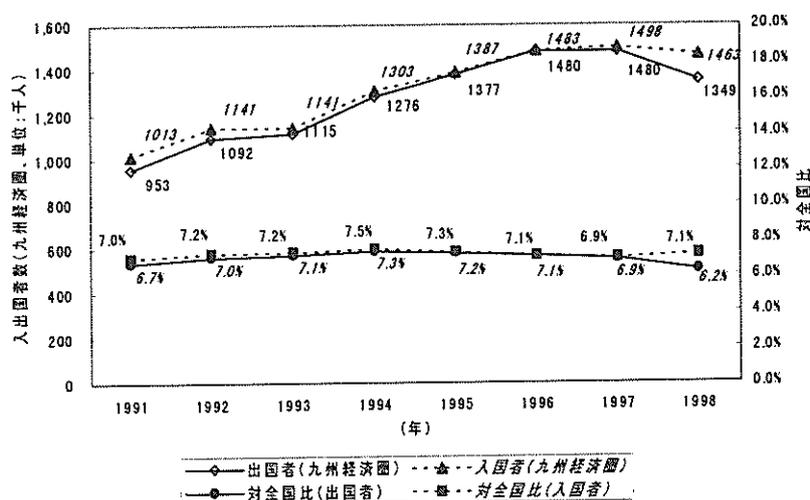
(1) 九州経済圏への外国人観光客の動向

① 入出国者数の動向

九州経済圏の主要空港・港湾からの出国者数の推移をみると、増加傾向がみられ、1991年(953千人)から98年(1,349千人)の間で約1.4倍に増加している。一方、全国に占める割合については、7%前後を推移している。

入国者数についても同様に増加傾向がみられ、1991年から98年の間で1,013千人から1,463千人に増加している。全国に占める割合については、7%前後と横這いである。

図2-1-1 入出国者数の推移



注) 九州経済圏における主要空港：福岡、長崎、熊本、大分、鹿児島、山口宇部
 主要港湾：博多、唐津、長崎、佐世保、鹿児島、下関
 資料) 法務大臣官房司法法制調査部「出入国管理統計年報」、
 西日本新聞社広告局「九州データブック'99」より三和総合研究所作成

② 出国者渡航先・入国者国籍

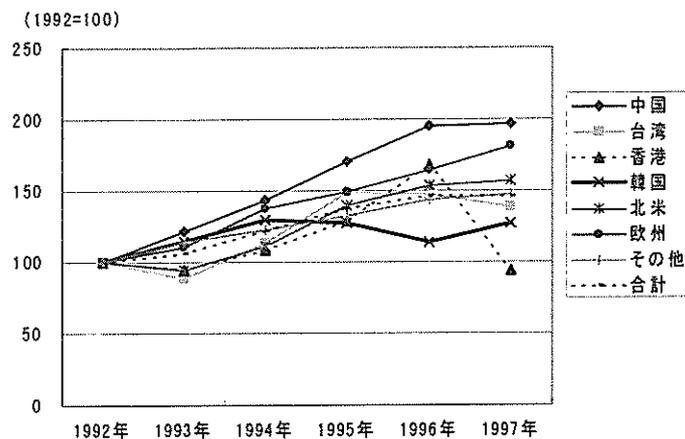
1997年における九州7県からの日本人出国者渡航先をみると、アジアが全体の55.1%を占めており、全国(43.0%)に比べて10ポイント以上高い割合を示している。中でも、韓国(20.9%)、中国(9.0%)への渡航者が多い。また、推移をみると、中国の伸びが著しく、1992年から1997年の5年間で約2倍程度に増加している。

表2-1-1 日本人出国者渡航先

渡航先	九州7県		全国	
	出国者数 (千人)	構成比	出国者数 (千人)	構成比
アジア	609	55.1%	7,232	43.0%
中国	99	9.0%	1,040	6.2%
台湾	66	6.0%	823	4.9%
香港	60	5.4%	913	5.4%
韓国	231	20.9%	1,602	9.5%
その他	153	13.8%	2,853	17.0%
北米	306	27.7%	5,808	34.6%
欧州	110	10.0%	2,190	13.0%
その他	79	7.1%	1,573	9.4%
合計	1,104	100.0%	16,803	100.0%

資料) 西日本新聞社広告局「九州データブック'99」より三和総合研究所作成

図2-1-2 九州7県からの日本人出国者渡航先の推移



資料) 西日本新聞社広告局「九州データブック'99」より三和総合研究所作成

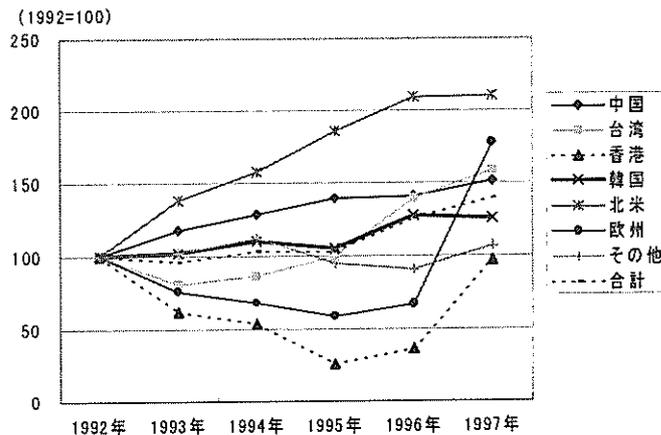
一方、1997年における九州へ入国している外国人の国籍についても、アジアが85.0%を占めており、全国の61.6%に比べて20ポイント以上高い値を示している。中でも、特に韓国(45.1%)、台湾(28.9%)との結びつきが強く、これに中国(5.0%)が続いている。また、推移をみると、中国は一貫して増加傾向がみられ、1992年からの5年間で1.5倍以上に増加している。また、台湾も、1993年から97年までの間で約2倍の伸びを示している。

表2-1-2 外国人入国者の国籍別構成

国籍	九州7県		全国	
	入国者数 (千人)	構成比	入国者数 (千人)	構成比
アジア	343	85.0%	2,875	61.6%
中国	20	5.0%	283	6.1%
台湾	117	28.9%	858	18.4%
香港	3	0.8%	31	0.7%
韓国	182	45.1%	1,237	26.5%
その他	21	5.2%	466	10.0%
北米	20	5.0%	755	16.2%
欧州	35	8.7%	734	15.7%
その他	5	1.2%	305	6.5%
合計	404	100.0%	4,670	100.0%

資料) 西日本新聞社広告局「九州データブック'99」より三和総合研究所作成

図2-1-3 九州7県の国籍別入国者数の推移



資料) 西日本新聞社広告局「九州データブック'99」より三和総合研究所作成

(2)九州経済圏へのアジアからの誘客に向けた取り組み状況

次に、九州経済圏における外国人観光客の受け入れ側となる各種観光施設の誘致活動について整理する（表 2-1-3）。九州経済圏に立地する各種観光施設では、特にアジアからの誘客に積極的であり、中でも杉乃井ホテルでは 1981 年に韓国政府が海外旅行の段階的自由化を発表した時点から韓国人観光客を中心とした誘致活動を積極的に展開し、1997 年には日韓首脳会談の開催地に選ばれるなどの成功を収めている。

また、ハウステンボスやスペースワールド等のテーマパークでは共同でアジアの女性誌記者の視察を企画したり、先方で開催される各種観光博覧会に出展するなどのプロモーション活動を行い、アジア各地からの誘客活動を続けている。

しかし、近年の動向についてみると、1997 年のアジア経済危機に伴い、以後各観光施設への外国人観光客が激減している。1997 年末に経済危機に陥った韓国についてみると、福岡市では、1998 年の韓国人宿泊客は対前年度比 56 %（32,000 人）と半減した。また、長崎県の韓国人観光客も対前年度比 72.6 %、大分県の韓国人観光客は対前年度比 23.5 % 減と各地域での韓国人利用客の低迷が著しい。先述した杉乃井ホテルでは「韓国人観光客は、1998 年初めは韓国人はほとんどいなかった。同年 7、8 月も前年実績の 20 % 程度で一時に比べてやや持ち直した程度（日本経済新聞 1998/08/29）」と、若干の回復の兆しが見えるものの、苦戦している様子がうかがえる。経済危機による減少要素の他に、いわゆるブームが過ぎたということも考えられる。今後のアジアを中心とした外国人観光客の増加については、アジア経済の回復状況等が注目される。

表2-1-3 九州経済圏における観光施設の外国人観光客誘客にむけた取り組み

観光施設名	取り組みの内容および実績・効果等
ハウステンボス (長崎県佐世保市)	<p>【外国人観光客の実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1992年度3,700人、1996年度約33万人。うち台湾70%、韓国5%。 <p>【誘客に向けた取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・台湾に続き、韓国からの観光客増に向け、韓国や香港の旅行会社との提携を強化した。10数社とパウチャー契約を結んでいる。 ・1995年には、スペースワールド、シーガイア、ツインドームシティ、アクアビート(杉乃井ホテル)、ハーモニーランド合同でアジアの女性誌記者(5名)の視察旅行を企画。後に記事化され、増客した。 ・1997年には、主要アトラクション内に、中国語・韓国語・英語の同時通訳装置を設置した。加えて、免税店を開店。
スペースワールド (福岡県北九州市)	<p>【外国人観光客の実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開業以来(1990年)、年間約5千人で推移していた外国人客は、1995年度に15,000人、1996年度に60,000人と急増。特に、台湾からの客は、同時期に約9,000人から50,000人へと5.6倍に増加している。 <p>【誘客に向けた取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1996年度には、海外営業課を設置し、台湾観光客を中心に誘致活動を開始。施設内のトイレなどの看板の切り替えや台湾人通訳の導入を図った。 ・同年3月には初の海外事務所として台湾・台北市に駐在事務所を開設。5月末～6月末の約1ヶ月間に500本のCMを放送した。2月に、従来の台北に加えて高雄の観光見本市にも出展。その他現地旅行会社や航空会社、マスコミへの説明会を実施。
シーガイア (宮崎県宮崎市)	<p>【外国人観光客の実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1996年の台湾からの入場者数は108,000人(前年度比3.4倍)。 <p>【誘客に向けた取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1996年4月に台北市(台湾)に事務所を開設。 ・第11回香港交際旅遊交易会(1997)に、スペースワールド、ハウステンボスとともに出展するなどのPR活動を実施している。
キャナルシティ博多 (福岡県福岡市)	<p>【誘客に向けた取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハングル版・中国版のパンフレットを作成。 ・海外からのツアー客向け低価格料金を設定。
杉乃井ホテル (大分県別府市)	<p>【外国人観光客の実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間約4万人程度の外国人が宿泊(1997年)。韓国人観光客が中心。 <p>【誘客に向けた取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1981年に韓国政府が海外旅行の段階的自由化を発表した直後から、韓国人宿泊客の誘致活動を開始。1989年頃から宿泊客が増加。 ・1997年、パンフレットや案内板などにハングル文字を併記したほか、バイキング形式の朝食と夕食にキムチなども取り入れた。また、韓人社員を2名、中国人社員を1名雇用している。 ・1997年には日韓首脳会談の開催地となった。
ウルトラマンランド (熊本県荒尾市)	<p>【外国人観光客の実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入場客の約1割(85,000人、1998年)は香港からの外国人観光客。 <p>【誘客に向けた取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1996年の開設後に、台湾版「ウルトラマン」のクルーの取材を契機にツアー客増加。その地、台湾において日本テーマパーク展に出展するなどのPR活動を展開している。

資料) 各種資料(新聞記事他)より三和総合研究所作成

(3) 中国人の海外渡航に関する日中両国政府の施策の動向

表 2-1-2、図 2-1-3 に示したとおり、今後九州経済圏への入国者数の増加が期待される中国における政府の海外渡航に関する施策についてみると、中国では、自費観光渡航は原則禁止であり、渡航先として指定された国（指定渡航先）に対してのみ団体による自費海外渡航が許可されている。また、従来わが国は指定渡航先に含まれておらず、訪日観光旅行は、個人的な関係に基づいて保証人を立てられる場合に限り認められており、ほとんどが業務渡航となっていた。

1999 年 1 月、中国政府は日本への海外渡航制限を一部緩和する形で中国一般国民の観光旅行を認める方針を発表した。以後、中国人観光客受け入れに対するビザ発給のための政府間協議が開始されたが、現時点では合意をみていない。

今後、中国からの団体観光客の受け入れが実現すれば、九州経済圏においても観光客の増加が期待される。その要因として、先にみたとおり中国から九州への入国者は業務関係に限定されているにもかかわらず増加傾向にあること、中国人の所得水準が向上しており中国からの海外への旅行者が増加傾向にあること、九州の観光施設において台湾・香港をはじめとした中国系アジア諸地域からの誘客実績があること等があげられる。

表2-1-4 中国の訪日観光旅行の渡航許可に関する動き

年月	両国の動き
1999 年 1 月以前	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国政府では、タイ、マレーシア、シンガポール、フィリピン、オーストラリア、ニュージーランド、韓国の計 7 カ国については自費観光渡航を認める「指定渡航先」として指定（ただし、オーストラリアとニュージーランドに関しては細部の規制が合意をみず、旅行は実現していない）。 ・ 訪日観光旅行は、原則業務渡航のみ。
1999 年 1 月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国政府は、1999 年 1 月、中国一般国民の海外渡航制限を一部緩和する形で日本への観光旅行を認める方針を発表。 ・ これまで、訪日観光旅行は、個人的な関係に基づいて保証人を立てられる場合に限り許可されていたが、以後、両国の旅行会社が身元保証すれば日本での短期滞在査証の代理申請を認めることとなった。ただし、顧客の依頼に基づき代理申請業務を営もうとする旅行会社は予め中国にある日本の大使・領事館などの日本側公館に登録すること、またその際、日本側旅行会社との提携関係にあることを証明する必要がある。
1999 年 4 月・5 月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国政府は、オーストラリア・ニュージーランドとの政府間協議により、中国一般国民の自費海外渡航に関する具体的実施方法に関して意見の一致をみたことにより、4 月 22 日にはオーストラリア政府と、また 5 月 4 日にはニュージーランド政府と正式な公文書を交換した。以後、決定された実施方法に従って、渡航が実現することとなる。
1999 年 7 月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日中政府間協議開始
1999 年 9 月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出入国管理当局等による日中政府関係部局間協議において具体的な細部の規制に関して合意をみていない（1999.09.09 産経新聞）。

【中国国民の日本団体観光 年齢制限めぐり中国反発 実施見通し立たず】産経新聞 1999年9月9日朝刊
中国国民の日本への団体観光旅行を認める基本方針が両国間で合意されたが、実施にあたっては日本側の求める年齢制限に中国側が反対し、実施が遅れる見通しが強くなってきた。

中国政府は1999年1月、中国一般国民への海外渡航制限を一部、緩和する形で日本への観光旅行を認める方針を発表した。(中略)日本は8番目の観光旅行許可の対象国となるはずだったが、その後、始まった日中両国の出入国管理当局など政府関係部局同士の協議で具体的な細部をめぐって主張が対立していることが明らかにされた。日中関係筋によると、日本への観光ビザ発給の条件として日本側は(1)中国からの団体観光客は40歳以上とする(2)観光客の日本での最長2週間までの滞在中の行動については出国を含めて中国側旅行社が責任を持つ(3)観光客の就業証明書を確実に提出する(4)観光客の出身地に関して制限をつける—などという点を求めている。年齢制限などはいずれも最近の中国人による密入国や不法滞在、不法就業の急増の実態からみて、その種の危険のない人物に限って日本への観光を認めるという基本からで、出身地の制限もこれまで密入国者が多い福建省などの出身者を除外する方針からだという。日本側のこうした要請に対して中国側は就業証明や出身地制限は同意したものの、40歳以上という年齢制限には反対し、観光客の年齢を制限するという考え自体を受け入れられないとしている。このため実際の中国人観光客の来日実現はまだ見通しが立っていないという。ただし中国側には一般に日本への観光旅行を希望する人は多く、潜在客は年間十数万は確実だとされている。

(4) テクノスーパーライナー等の高速船の開発・導入状況

わが国における主な高速フェリー等の導入状況をみると、表2-1-5のとおりとなる。

従来、旅客船においてはジェットフォイル等の速力45ノットに達する超高速船の導入が進んでいるが、導入されている航路をみると国内の離島航路に多い。国際航路においては、博多—釜山間の航路に導入されているが、日中間のような長距離の航路には導入されていない。

一方、旅客のみでなく車両も積載できるフェリーにおいても、青森—函館間において35ノットで航行するフェリー「ゆにこん」が就航しており、同区間を在来船の約半分の時間で結んでいる。ただし、同船の積載できる車両は乗用車のみとなっており、トラックによる貨物輸送には対応していない。

近年では、国内の長距離フェリーの高速化も進みつつあり、1,000km程度の航路にも30ノットの高速フェリーが導入されている。東京—苫小牧間(1,045km)では、国内最高速度のカーフェリー(30ノット)が1999年9月に就航し、同区間を21時間で結ぶことにより従来と比較して所要時間は3分の2程度に短縮されている。

さらに、1,000トンの貨物を積載し50ノットで1,000km航行可能なテクノスーパーライナー(TSL)の開発も進んでおり、実海域模型船「飛翔」は静岡県が防災船「希望」として購入・改造し、清水—下田間でフェリーとして営業運航も行っている。

また、2000年3月には長崎—上海間においてTSLの国際実験航海が行われた。実験は、公海上を約800km航行することで国際海上輸送の可能性を実証し、国際航路就航に必要な国際海事機関(IMO)の安全基準の取得を目指すものであり、静岡県が保有している防災船「希望」が用いられた。

表2-1-5 わが国における主な高速フェリー等の就航状況

国際航路への高速船導入：ビートル2世、ジェビ（博多～釜山）	
船舶概要	<ul style="list-style-type: none"> ・総トン数：263トン（ジェットフォイル） ・航海速力：45ノット ・積載能力：旅客定員215人
航路概況	<ul style="list-style-type: none"> ・わが国発着の国際航路に就航している唯一の高速船。 ・博多～釜山間（213km）：2時間55分、1日1～2往復。
短距離フェリーの高速化：ゆにこん（青森～函館）	
船舶概要	<ul style="list-style-type: none"> ・総トン数：1,498トン ・航海速力：35ノット ・積載能力：旅客定員423人、乗用車106台、大型バス5台
航路概況	<ul style="list-style-type: none"> ・1997年6月に就航。 ・青森～函館間（113km）：2時間（在来船は3時間40分）、1日2～3往復。 ・1997年度の平均消席率は約50%。
長距離フェリーの高速化①：すずらん、すいせん（小樽～敦賀）	
船舶概要	<ul style="list-style-type: none"> ・総トン数：17,345トン（すずらん）、17,329トン（すいせん） ・航海速力：29.4ノット ・積載能力：旅客定員507人、乗用車80台、トラック122台
航路概況	<ul style="list-style-type: none"> ・1996年6月に就航。 ・両船の導入に伴い、小樽～敦賀間（1,024km）の所要時間は従来の29時間から21時間と大幅に短縮され、この結果、道内の生産地から関西圏の消費地の店頭まで4日間から3日間に短縮された。 ・週4便から6便に増便され、2隻で日曜を除き、毎日1往復体制を敷き、ほぼデイリーが実現された。
長距離フェリーの高速化②：さんふらわあとまこまい、ほっかいどう丸（東京～苫小牧）	
船舶概要	<ul style="list-style-type: none"> ・総トン数：12,520トン ・航海速力：30ノット ・積載能力：旅客定員12人、乗用車46台、トラック200台
航路概況	<ul style="list-style-type: none"> ・1999年9月1日に就航。 ・両船の導入に伴い、東京～苫小牧間（1,045km）の所要時間は従来の30時間から20時間と大幅に短縮され、この結果、農産物の収穫を行った翌々日には東京の消費者に届けることが可能となった。 ・2隻を利用して、定時ダイヤでのデイリー輸送が実現された。 ・運賃は、従来の運賃（12mトラックで165,050円）を据え置きとしている。
テクノスーパーライナーの実用化：希望（清水～下田）	
船舶概要	<ul style="list-style-type: none"> ・総トン数：2,785トン（テクノスーパーライナー） ・航海速力：40ノット ・積載能力：旅客定員260人、乗用車30台もしくは乗用車10台+バス5台
航路概況	<ul style="list-style-type: none"> ・1996年にTSL実験船を静岡県が防災船として購入し、フェリー型に改造を加えた後、1997年7月に就航。 ・下田～清水間：約1時間50分、1日1～2往復。 ・1997年の7月～1998年3月までの平均消席率は29.5%、車輛搬送率については46.3%。

資料)「フェリー・客船情報'99」「フェリー・旅客船ガイド 2000 年上期号」等より三和総合研究所作成

海外ではすでに速力 40 ノットを上回る高速フェリーが多数実用運航されており、欧州では導入が相次いでいる（表 2-1-6）。これらの高速フェリーは旅客および乗用車・バスを輸送対象とするものが多いが、貨物車（トラック・トレーラー）を積載して 40 ノット前後で航行可能なものも実用化されている。これらの喫水はいずれも 3～4 m であり、比較的水深の浅い港湾へも入港が可能である。

日中間においても、九州は地域的に中国と近接しており、高速フェリーを導入することによって所要時間を大幅に短縮することが可能であると考えられる。例えば、長崎－上海間は約 880km であり、東京－苫小牧間より短く、T S L の航続距離（1,000km）よりも短いことから、就航の可能性があると考えられる。

表2-1-6 海外における主な高速フェリーの就航状況

ザ・キャット／カタロニア／キャットーリンクⅣ／キャットリンクⅤ	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・総トン数：450 トン、全長 91.3 m、喫水 3.7～3.9 m ・航海速力：43 ノット（91 m ウェイブピアサー型ウォータージェット推進） ・乗車定員 800～900 人、乗用車 225 台 ・ザ・キャット：オーストラリア本土～タスマニア島に 1996 年 6 月に就航 カタロニア：スペイン本土（パルマ）～イビサ島（パルマ）に就航 キャットーリンクⅣ／Ⅴ：デンマーク船社が運航
デビルキャット／ボナンザ・イクスプレス	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・全長 96 m、喫水 3.7 m（96 m ウェイブピアサー型ウォータージェット推進） ・航海速力：50（最大）～37.5（800DW 時）ノット ・デビルキャット：乗車定員 600 人、乗用車 240 台または 46ft トレーラー 24 台＋乗用車 85 台 ボナンザ・イクスプレス：同 755 人、乗用車 230 台またはトレーラー 24 台＋乗用車 95 台 ・デビルキャット：1998 年夏期にオーストラリア本土～タスマニア航路に就航 ボナンザ・イクスプレス：スペイン・カナリア諸島内に就航
アリエス／トーラス	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・総トン数：11,350 トン、全長 145.6 m、喫水 3.9 m ・航海速力：42 ノット（単胴型ウォータージェット推進） ・乗車定員：1,800 人、乗用車 460 台または乗用車 100 台＋トラック 30 台 ・世界最大の車輦および旅客の搭載能力を有する超高速カーフェリー ・イタリア本土（パルマ）～サルジニア（オビア）に 1998 年 6 月就航
パシフィックキャット	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・全長 122.5 m、喫水 3.9 m ・航海速力：37 ノット（双胴型ウォータージェット推進） ・乗車定員：1,000 人、乗用車 314 台 ・カナダ・ブリティッシュコロンビア（ホズシューベイ～デハークベイ）に 1999 年就航

資料)「フェリー・客船情報99」より三和総合研究所作成

2. 外航船社の定期航路開設条件

(1) 旅客船航路の現状

日中間の旅客船航路については、旅客のみの航路はなく、表 2-2-1 に示すフェリー航路が運航されている。これらのフェリー航路は中国政府側の要望から日中合弁の会社を設立し運航している。

以下では、これらのフェリー航路を運航する船社のうち、日中国際フェリー、上海フェリー、オリエンツフェリーの3社に対して、現状と見通しについてヒアリング調査を行った結果を踏まえて記述していく。

なお、2000年3月よりシンガポールを本拠地とするスタークルーズ社が神戸～博多～釜山間（別府にも途中寄港）にクルーズ船の定期運航を開始し、6～8月には上海等の中国へも運航区間を延長する計画となっている。

表2-2-1 日中間におけるフェリー航路の状況

航 路	頻 度	旅客定員	運航会社
大阪・神戸～上海	週1往復	345名	日中国際フェリー
大阪～上海	週1往復	272名	上海フェリー
神戸～天津	週1往復	54名/106名	チャイナエクスプレスライン
下関～青島	週1往復	336名	オリエンツフェリー

注) 上記のほか、長崎～上海航路については運航休止中となっている。

資料) 時刻表、各社パンフレット等より作成

①日中フェリー輸送の経緯と現状

船社ヒアリングによると、1980年代はコンテナ船も就航しておらず、中国からの学生が利用するなど、貨客船にもそれなりの需要があった。ただし、コンテナ船に比べてフェリー（貨客船）は、コストがかかることや、航空機に流れるなど旅客の需要も減少しており、90年代前半には既に非常に厳しい状況に陥っていた。旅客輸送の実績については航路開設時には満席に近かったが、昨年実績で年間2,600人（オリエンツフェリー）、2,900人（上海フェリー）であり、航空機輸送に比べると極めて少数である。

フェリーの利用は、コンテナ船よりも定時性の高いサービス提供によるアパレル関係の荷主によって成り立っており、旅客輸送はあくまでも付随的な取扱いという位置づけである。関西地域からのフェリーにおいては例えばアパレルの原料・製品・半製品の輸出入が大半で、残りが食品の輸入である。また、下関港からのフェリーでは、これに電気機械・部品の輸出入が加わっている。

利用者は、運賃の安さをメリットと考える日本人の学生が主体であり、研修目的で来日する中国人が一部を占めている。チャイナエクスプレスラインでは夏期のピーク時には、定員増加とピーク運賃の設定を行っている。しかし、旅客のみでは、収入の1割にも満たない状況にある。年間の消席率は14.9%（オリエンツフェリー）、20.5%（上海フェリー）%と推測され、旅客のみでは採算上成立しないと考えられる。

②旅客輸送に関する現状の問題点

フェリー旅客に関するヒアリング調査結果からみると、近年利用者の減少が著しいことが問題としてあげられていた。理由としては、中国への航空便が福岡・関西空港から就航したために供給過剰となり航空運賃が非常に低価格化し、現在では船と飛行機の料金があまり変わらなくなってしまったことに加えて、中国までの所要時間が船では2日、飛行機では2時間と大差があることによる。その他の理由としては、日本の不景気による日本人客の減少、中国は広大で観光地が多く同じ場所に2度行くことは稀でありリピーターが少ないこと、高齢化により大連・青島等に居住経験のある日本人客が減少したことをあげることができる。

③旅客輸送の見通し

航空運賃の下落によって安いというメリットが薄れており、旅客の減少に歯止めがかかる要素が見いだせない状況にある。

一方で、中国からの観光客来訪に関してビザの解禁がなされれば、需要増加に結びつく可能性がある。しかし、今後の中国からの観光客の受け入れについては、日本政府の対応次第である。中国から日本へは7,000～8,000元（日本円で10万円程度）あれば旅行可能であると想定されるが、上海においては中の上以上の生活水準であれば一度は出かけられる金額であることから、輸送需要が期待できると考えられる。

(2)旅客船航路開設の条件の検討

旅客船航路の開設にあたっての条件としては、中国からの観光客来訪に関するビザが解禁されない状況では、貨客船航路を開設することが必要であり、具体的には以下のものをあげることができる。

①中国からの観光客来訪条件の整備

現状の日中フェリー航路では、収益に占める旅客輸送の比率はごくわずかであり、海上輸送による旅客輸送需要を大幅に拡大することが前提となる。そのためには、中国人の日本への観光旅行に対するビザの解禁をはじめとして、国内の中国人観光客の受け入れ体制の整備等、観光客来訪の条件整備が行われることが必要である。

②コンテナ船よりも高付加価値の貨物輸送需要の存在

フェリー（貨客船）航路の就航条件は、収入のほとんどを占める貨物需要の動向次第であるとみることができる。既存の航路において輸送されている貨物は、船型がROROタイプで荷役時間が比較的短いことから、コンテナ船より運賃が高くても、より定時性が要求される品目である。このため、こうした貨物の輸送需要が十分にあること、もしくはその輸送需要を創出していくことが航路開設の重要な条件となる。

③コンテナ船と航空の輸送特性を持つ超高速船に対応した貨物需要の存在

超高速船（テクノスーパーライナー等）の開発が進んでおり、九州から上海まで航海速度力上は半日で到達する船を投入することが技術的に可能となっている。このような高速船のメリットを生かした貨物の需要について検討することが必要である。

テクノスーパーライナーの想定積載量は、コンテナ 100 本程度であること、高速化することにより燃料費が高くなるため運航コストが高くなることから、単位輸送あたりの輸送コストはフェリーよりもさらに割高となる。したがって、現在のフェリーより運賃負担力のある貨物、航空便の利用から転換可能な貨物の輸送需要が十分に存在するか、その輸送需要を創出していくことが航路開設の条件となる。

④港湾設備に関する対応

フェリー（貨客船）の運航にあたっては、オンシャーシ荷役に十分なスペースの確保が必要であり、旅客の乗降とコンテナ等貨物の積み卸しへの対応が必要なことから、国際フェリー用の専用岸壁などの整備が必要と考えられる。その際には、冷凍コンセントなどの付帯設備の整備も必要となる。

なお、テクノスーパーライナー等の超高速船の運航に際しては、現在の上海港フェリー埠頭に達するまでには長江の支流をさかのぼるために高速走行が難しく、高速船のメリットである「通常の 2 倍の速度で所要時間を 2 分の 1 に短縮」が実現できないことが課題であり、長江に面したターミナルへの接岸が必要となる。

⑤利用しやすいダイヤ・運賃の設定

これらの条件から検討すると、中国から日本への観光客来訪に関してビザが解禁されれば中国から日本への観光客の増加が見込まれること、高速のフェリーの就航も技術的には可能であることより、定時性と荷役の迅速性を活かしたフェリータイプの貨客船の就航であれば可能性があると考えられる。

ただし、旅客が航空へ流れている現状からみると、旅客需要が増大して航空需要が飽和状態になること、割安感を持つように旅客運賃を現状より一層引き下げるのが条件となる。また、航路のスケジュール面からは、1 泊で下関－釜山を結んでいる関釜フェリーでは年間約 10 万人（96 年実績）の輸送があることから、1 泊で目的地に到着することが有効であると考えられる。

3. 長江経済圏と九州経済圏間の国際海上旅客輸送の課題

これまで、長江経済圏と九州経済圏との国際海上旅客輸送に関して、現状と開設条件について検討してきた。貨物輸送を主たる対象とし、将来の高速船投入も見据えた貨物需要の検討を行うこと、中国から日本への観光客来訪に関するビザ解禁とこれに対応する受け入れ体制の整備等として抽出した。

ここでは、抽出した条件から国際航路網整備についての課題についてとりまとめる。

なお、航路の開設条件から導きだされたように、国際海上旅客輸送については旅客単独ではなく、貨物を主たる輸送対象とした貨客船という観点から検討する必要がある。以下、貨物の需要喚起対策と旅客需要対策とに分けて述べる。

(1) 貨物需要喚起に対する課題

貨物需要については、九州経済圏および九州から輸送する圏内において貨客船を利用することが適当な品目や荷主の検討、長江経済圏内での相手先の検討、港湾等の施設面の検討、港湾管理者等の支援体制の検討をあげることができる。

① 適合品目および荷主の検討

現在フェリーで輸送されているアパレルの原料・製品・半製品、食品などについては、輸送量のロットから船舶での輸送が航空機よりも有利であり、特に九州は中国との1日圏内に入るというメリットがある。しかし、日本国内の大消費地である首都圏や近畿圏から遠いこと、アパレルの荷主が集中する岐阜・名古屋地区からも遠いため、長江経済圏から九州の港湾に積み卸しを行ってもトラックで陸送することとなり、九州で積み卸しを行うメリットが小さいことが課題となる。

したがって、上海を中心とした長江経済圏との航路を開設するためには、最終生産・消費地が九州であるような荷主や、電気機械・部品等日本と中国とで分業がなされている品目で、フェリーまたは高速船を利用するような急ぎの貨物の需要を掘り起こしていく必要がある。例えば、アパレル関係の他に、国内での最終加工などを考えた食品の輸入、これらの品目における航空貨物を利用しているものについて、コスト面から対抗できる品目がターゲットとなる。

② 相手地域の検討

下関からの日中航路は青島とわが国を結ぶ唯一のフェリー航路であることから、アパレル関連の貨物需要があり、これらの貨物は同様に近畿圏や岐阜・名古屋地区へ陸送されている。このように相手先の特化によって航路需要が見いだせる可能性がある。

例えば、長江をさかのぼる航路を考えた場合には、長江流域全体の貨物を集める形で航路を開設しても広域すぎる。神戸市は南京を想定して検討を進めているように、拠点地域

を設定して検討し、より少ない寄港地で満船にできる体制を作ることが必要である。

③港湾における施設整備等の検討

施設面では、旅客・貨物双方の取扱いに対応可能な国際フェリー用の専用岸壁、オンシヤシ荷役に十分なスペースの確保が必要となることが課題となる。

高速船の導入にあたっては、高速船の接岸・迅速な荷役作業に対応した設備等の整備が課題である。

④国・地方等の支援体制の検討

船社側からは港湾管理者である地方自治体は航路誘致には熱心であるが、その後のアフターフォローが不足しているという指摘がある。現在、各港湾において使いやすい港づくりのための体制整備が進められており、船社・荷主のニーズに的確に対応したハード・ソフト両面での支援体制を整備していくことが必要である。国においても、水先制度の見直しやC I Q体制の整備等へのニーズを踏まえ、適切な対応を行っていくことが求められる。

(2)旅客需要に対する課題

中国からの観光客来訪に関してビザの解禁がなされれば、需要増加に結びつく可能性があるが、現在のところ明確な時期が見通せない状況にある。しかし、今後、ビザが解禁された場合を想定した対応を検討しておく必要がある。有数の観光地を多く抱える九州においては、既に台湾・韓国からの観光客誘客の実績を持っていることから、この実績を活かし、観光目的先としての九州の魅力をさらに高め、国内外の観光地に対する競争力を高めるための方策を検討・実施することが必要である。

第3章 長江経済圏と九州経済圏の国際交流の展望

1. 国際分業構造の状況と動向

ここでは、長江経済圏と九州経済圏の国際経済流の方向性を検討する際の示唆を得るため、ASEANを中心とする東アジアと日本との間における国際分業構造の経緯を把握する。

(1) 日本企業の海外事業展開の状況

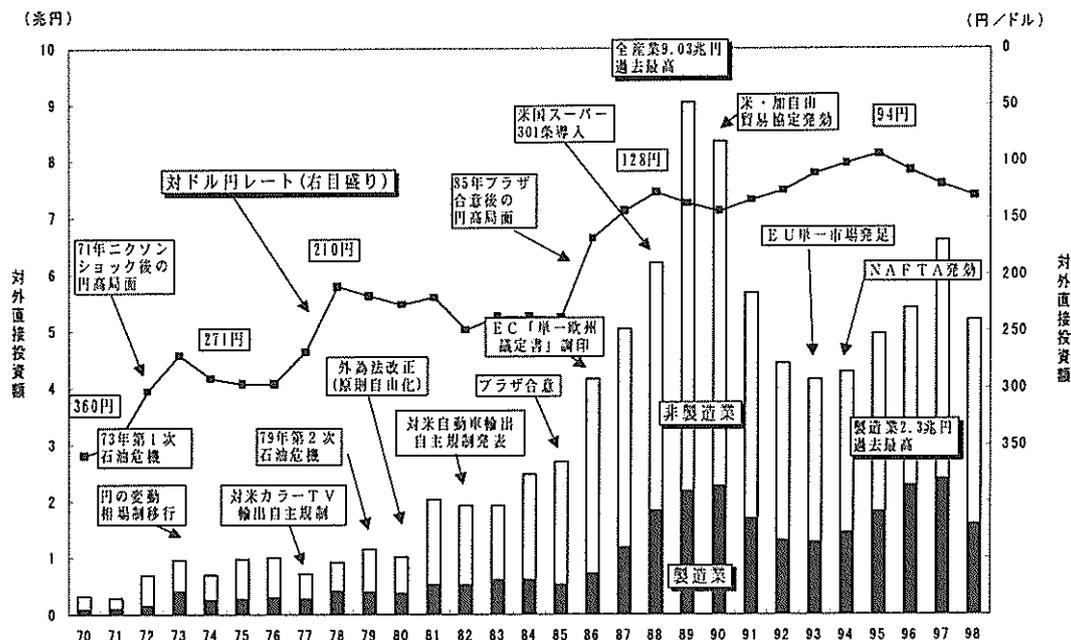
まず、日本企業の海外事業展開の状況を整理する。

① 日本企業の海外事業展開の背景

日本企業の海外事業展開は、1960年代後半からの段階的な対外直接投資の規制緩和と73年の変動相場制移行による急激な円高を背景として、70年代から始まったとされているが、特に85年のプラザ合意以降、本格化することとなる。この背景としては、80年代における欧米各国との貿易摩擦やECの市場統合等の動きとともに、プラザ合意以降の急速な円高による日本企業の国際競争力の低下やバブル経済による労働需給の逼迫がある。これにより、欧米各国との貿易摩擦や貿易障壁の回避を目的とした欧米への現地生産化とともに、低コスト生産と労働力の確保を目的とした東アジア各国への生産拠点の移転が進み、日本の製造業は海外生産と海外調達を踏まえた国際事業展開を押し進めていくようになった。

なお、98年に海外直接投資額は落ち込みをみせているが、これはわが国経済の低迷やアジア通貨危機の影響等によるものと考えられる。

図3-1-1 日本企業の対外直接投資の推移



注1) 原資料は、「IFS」(IMF)、「対外直接投資届出実績」(大蔵省)

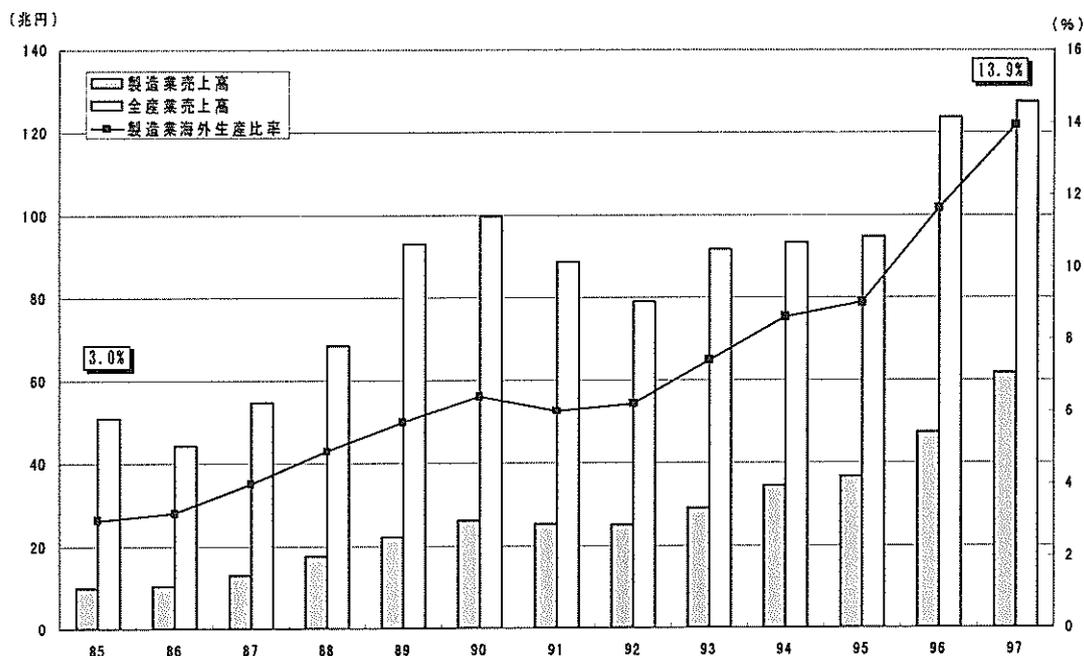
注2) 98年4月の外為法改正に伴い、対外直接投資の数値が従来の事前届出ベースのものから原則事後報告ベースのものに変更されており、留意する必要がある。

資料)「通商白書(平成10年版)」(通商産業省)等より三和総合研究所作成

②日本企業の現地法人の売上高等の推移

これを、世界各国に展開している日本企業の現地法人の売上高でみると、全産業売上高では、1985年度に51兆円であったものが、バブル期の90年度に99.8兆円となり、92年度の落ち込みを経た後、増加傾向に転じ、97年度には127.5兆円と85年度と比較して2.5倍となっている。また、製造業の売上高では91年度から92年度にかけて微減となったほかは、拡大基調にあり、97年度実績(61.8兆円)で85年度の6.2倍となったほか、海外生産比率も97年度実績(13.9%)で85年度の4.6倍となるなど、日本企業の海外事業展開の規模は拡大していることが分かる。

図3-1-2 現地法人売上高と海外生産比率の推移



注1) 原資料は、「海外事業活動調査」「我が国企業の海外事業活動動向調査」(通商産業省)
 注2) 海外生産比率=製造業現地法人売上高/製造業国内法人売上高

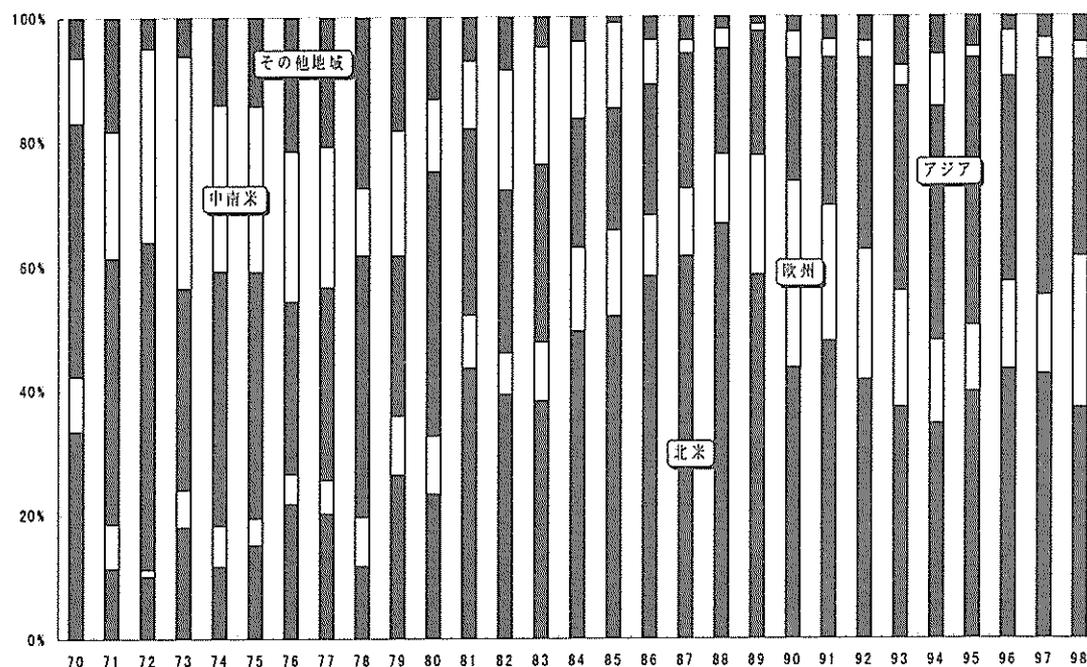
資料)「通商白書(平成10年版)」(通商産業省)等より三和総合研究所作成

③日本製造業の海外直接投資の相手先地域

日本製造業の海外直接投資の相手先地域では、1970年度から80年度の平均シェアでは、東アジアが約4割、北米が約2割のシェアを占めていたが、81年度から90年度の平均シェアでは、東アジアが2割、北米が5割のシェアとなった。70年代にあっては、東アジアでの低労働コストを背景に企業の進出が行われたが、80年代には、欧米各国との貿易摩擦を背景として、北米を中心に欧米各国での現地生産化が拡大することにより、アジアを上回る直接投資が欧米に向けられることになった。

その後、91年度から97年度までの平均シェアをみると、東アジアは3割、北米は4割と依然として北米のシェアが高いものの、94、95年度で東はアジアのシェアが北米を上回るものとなっている。バブル経済の最盛期の90年度に一旦は、海外直接投資額も2.3兆円とピークとなったものの、その後のバブル経済の崩壊による企業収益の悪化から、91年度から93年度にかけて減少傾向となった。この間、円高の進行により国際競争力が低下した結果、94、95年度には生産コストの安い東アジアへの生産拠点移転がさらに進行するとともに、成長著しい東アジアの市場が魅力を増したことによるものと考えられる。

図3-1-3 日本製造業の直接投資の地域別シェアの推移



注1) 原資料は、「対外直接投資届出実績」(大蔵省)

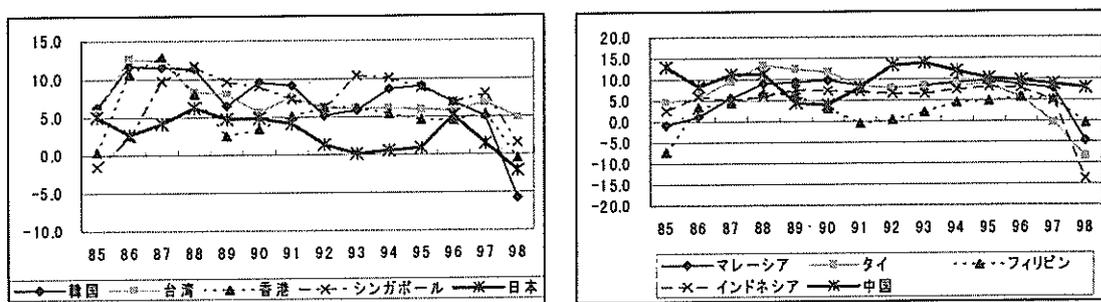
注2) 70 ~ 85 年度の数値は、ドル表示のものを東京インターバンク市場直物中心相場期中平均レートで円換算したもの。

資料) 「通商白書(平成10年版)」(通商産業省)等より三和総合研究所作成

(2) 東アジア経済発展の状況と動向

東アジア（N I E S、ASEAN 4、中国）の経済発展については、日本を中心とする先進国からの投資受入によりN I E Sが成長し、次いで日本等の先進国とN I E Sからの投資によりASEAN、中国が発展し、近年にはさらにこれらの動きがベトナムやラオスといった市場経済移行国に波及するという雁行形態的経済発展が観察されるところである。こうした 1980 年代以降の段階的な直接投資のシフトにより、投資と輸出の好循環が形成された結果、東アジアは 80 年代以降、高成長を継続し、世界の成長センターとして世界経済を牽引するまでに成長してきた。

図3-1-4 N I E S・ASEAN 4・中国・日本のGDP成長率の推移



資料)「アジア動向年報」(アジア経済研究所・各年版)より三和総合研究所作成

ここでは、成長著しい東アジアのなかでも、特にASEAN 4の経済発展の状況を中心に整理し、世界経済における東アジアの位置づけを概括する。

なお、97年7月のタイ・パーツの下落に端を発したアジア通貨・経済危機により、その経済成長は大きく鈍化することとなった。ここではアジア通貨・経済危機の詳細についてまでは触れず、以下の点を指摘するにとどめる。

- ・ 今回のアジア通貨・経済危機が起きた各国・地域にあっては、外資流入による対外債務の増大により利払い増を招き、所得収支赤字が拡大するとともに、工業化を進めるためには外国からの生産設備や部品の輸入が不可欠であり、貿易収支も赤字が続くなど、経済成長が継続するにつれて経常収支赤字が拡大しやすい状況にあった。
- ・ しかしながら、これは発展の初期段階にある国にみられる特徴であり、必ずしも経済の不安定性を示すものではない。実態はむしろ急速な投資拡大のあり方とそのファイナンスの方法の問題という側面が大きいと考えられる。
- ・ 東アジア経済は今後しばらく低迷するであろうが、比較的高い貯蓄率や既設インフラ、比較的豊富な人材等を考慮すれば、その潜在的成長力は依然として高く、現在進められている経済改革を一層推進することで、今後の成長が期待される。

資料)「通商産業白書(平成10年版)」(通商産業省)より抜粋

①東アジア発展の経緯

1) 保護政策から自由化施策への転換

東アジアにおける経済発展にあつては、1950年代にいち早く輸出志向工業化を進めた香港をはじめとして、60年代には韓国、台湾、シンガポールがこれに続き、国際分業に基づく工業化を押し進めた結果、N I E Sにおいては急速な経済発展を遂げる事となった。

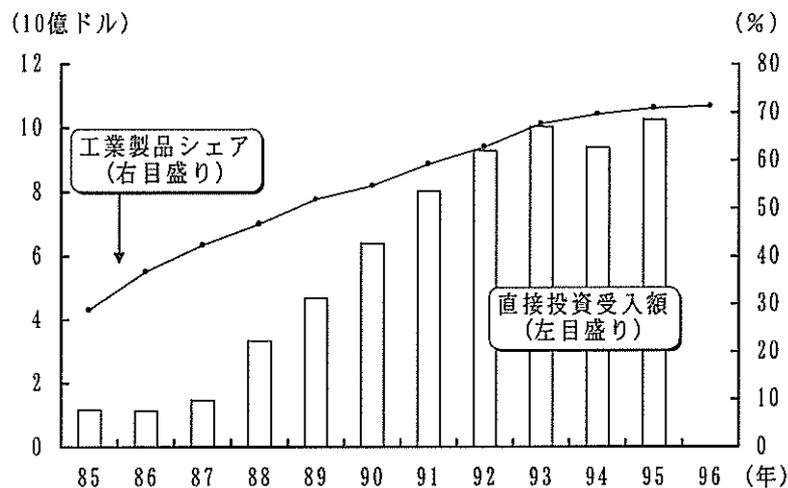
一方、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイのA S E A N 4等の発展途上国にあつては、当初、保護主義的な輸入代替工業化や社会主義的工業化を採用し、重化学工業部門を拡大させつつも、その非効率性等の理由からこれらの施策はうまく機能せず、輸出は依然として、第一次産品に依存する状態であった。また、70年代後半の第二次石油危機による先進諸国の経済低迷は、一次産品の需要減少と価格低下を招き、これら発展途上国にあつては、輸出減少、経常収支の赤字拡大、対外債務の増大から経済危機が深刻化することとなった。このため、各国の産業政策もそれまでの保護政策から自由化政策の転換を余儀なくされ、外資の導入による自国経済の建て直しが図られることとなった。

2) 外資の導入による輸出の拡大と経済発展

日本企業においてはプラザ合意以後の急激な円高の進展を背景に、欧米企業にあつてはN I E S市場の拡大を背景として、各国の投資は、まず、当時生産基盤の確立していたN I E Sに向かうこととなった。一方、N I E Sにあつても、その急激な経済成長下における労働コストの上昇と通貨切り上げに伴い、次第に輸出競争力が低下することとなった。このため、80年代後半以降、低コストでの生産や現地市場での販売を目的とした日本をはじめとする先進国及びN I E Sの投資は、外資受入に積極的になったA S E A N諸国にシフトすることとなった。

これを、A S E A N 4の直接投資受入額と輸出に占める工業製品の推移で見ると、88年度以降、直接投資受入額が大幅に増加している状況が分かる。93年度には10.1億ドルに達し、85年度の1.2億ドルに対して、8.4倍の伸びを示している。これに伴い、A S E A N 4の輸出に占める工業製品のシェアも増加の一途を辿り、85年度に28.7%であったシェアが96年度には71.2%にまで上昇している。

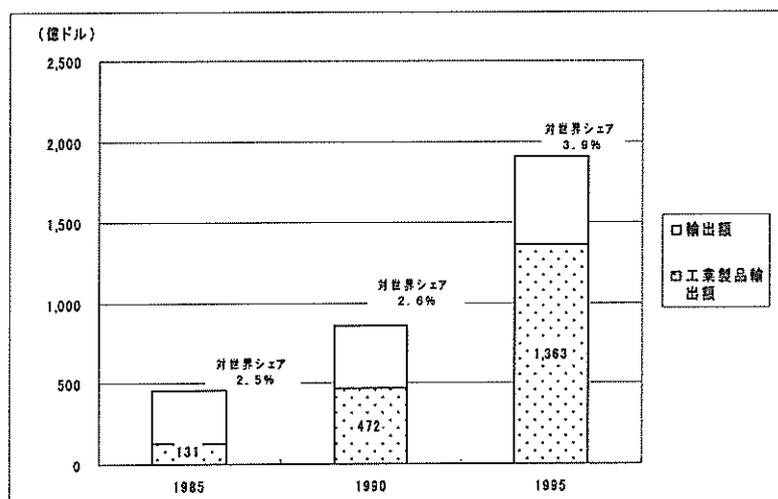
図3-1-5 ASEAN 4の直接投資受入額と輸出に占める工業製品の推移



注) 原資料は、「BOP」(IMF)、「Key Indicators」(アジア開発銀行)
資料)「通商白書(平成10年版)」(通商産業省)

この結果、ASEAN 4にあっては、輸出額及び工業製品輸出額が大きく拡大することとなった。95年度の輸出額は1,912億ドルで85年度と比較すると4倍の伸びを示しており、世界の輸出総額に占めるシェアも、85年度の2.5%から95年度には3.9%となっている。工業製品輸出額では、95年度に1,363億ドルとなり、85年度の10倍の伸びを示している。このように、ASEAN 4においては、外資の受入により、工業化が進展し、工業製品の輸出が急速に拡大するものとなっている。

図3-1-6 ASEAN 4の輸出額と輸出に占める工業製品シェアの推移



注) 原資料は「DOT」(IMF)
資料)「通商白書(平成10年版)」(通商産業省)

②域内分業体制の進展と域内相互貿易依存関係の深化

東アジアでは、外資の受入による輸出主導型の高度経済成長を達成したが、その成長過程において、域内分業体制の形成が進展しつつある。

ここでは、東アジアにおける域内分業体制の進展をとおして深まる東アジア域内での相互貿易依存関係の状況を整理し、世界経済における東アジアの位置づけを把握する。

1)域内分業体制の形成

「ジェトロ白書・1995年版」(日本貿易振興会)等をもとに、日本企業の事例を参考として、東アジアにおける域内分業体制の形成過程を整理する。

■生産拠点の海外移転

日本企業は、1985年のプラザ合意後の円高を受けて、生産コストを削減するためにその生産拠点を海外に求めるようになった。まずN I E Sに進出した後、N I E Sでの生産コストの上昇を背景に80年代後半以降、A S E A Nへの進出を加速させた。

■進出先でのネットワークの形成

A S E A Nに大挙して進出した日本企業は、進出先で生産に必要な部品・原材料の現地調達や製品販売の取引ネットワークを形成するとともに、日本の本社・工場と東アジアの拠点をネットワーク化し、ここに国際分業体制を展開するようになった。既に進出したN I E Sの拠点は、より付加価値の高い製品の生産拠点、部品調達センター、地域統括拠点として位置づけられ、香港の場合には、さらに対中国ビジネス拠点としての位置づけも加わった。

■日本の位置づけ

日本は、高性能製品の生産及び研究・開発以外に、機械設備や部品供給といった、東アジアでは対応できない部分の補完的な役割を担った。このほか、東アジアで生産される製品や部品を輸入するマーケットとしての役割も強めている。

■中国への進出

N I E S、A S E A Nでの国際分業体制が形成されていくなかで、93年以降の円高局面では、中国への進出も展開されるようになり、中国の生産拠点もこの東アジアでの域内分業体制に取り込む動きもみられるようになっている。

■事例(その1)

ハードディスクドライブ(HDD)の製造では、東アジアに先に進出していた米国HDDメーカーに対し、低廉な部品を供給する電子部品産業がシンガポールを中心に集積していたため、これら産業からの効率的な部品調達をねらって日本HDDメーカーが進出したという事例がある。

■事例(その2)

ある日本自動車メーカーでは、タイを電装品、マレーシアを電子部品、フィリピンを

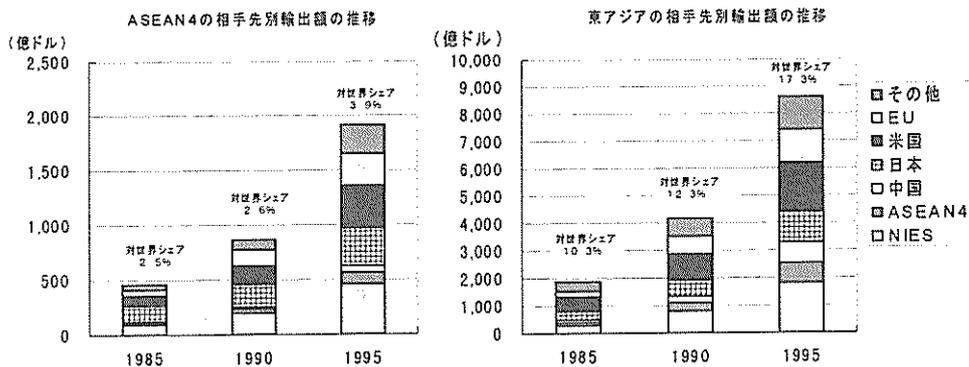
メーカー、インドネシアをエアコンプレッサ生産に特化させる部品の相互補完体制を進めている。また、ある家電メーカーでは、マレーシアをエアコンやテレビ、タイをアルカリ電池の生産拠点として東アジア域内再編を進めている。

2) 東アジア域内での相互貿易依存関係の深化

拡大する東アジアの貿易の相手先をみると、東アジア域内貿易のシェアが拡大している状況が分かる。

東アジアの輸出に占める域内輸出のシェアをみると、85年度に25.9%であったものが、95年度には38.2%にまで上昇しており、ASEAN4にあっても同様の傾向である。対日輸出額では、東アジアでは85年度に317億ドルであったものが95年度には1,131億ドルに、ASEAN4では142億ドルであったものが95年度には346億ドルと大きな伸びを示しているが、輸出全体に占める日本のシェアは減少する傾向にある。特にASEAN4にあっては、85年に31.1%であったシェアが95年には18.1%にまで低下している。このことから、日本への輸出以上に東アジア域内への輸出が増加し、域内貿易が進展している状況が分かる。

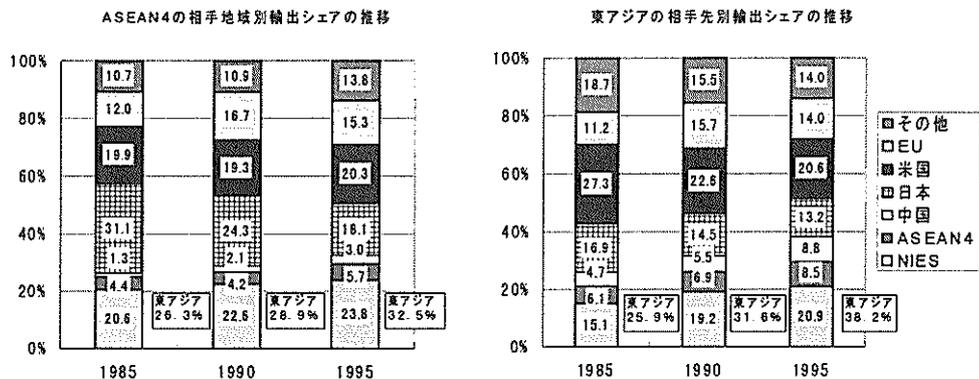
図3-1-7 ASEAN4及び東アジアの相手先別輸出額の推移



注) 原資料は「DTS」(IMF)

資料) 「ジェトロ白書・投資編 (1997年版) より三和総合研究所作成

図3-1-8 ASEAN4及び東アジアの相手先別輸出シェアの推移



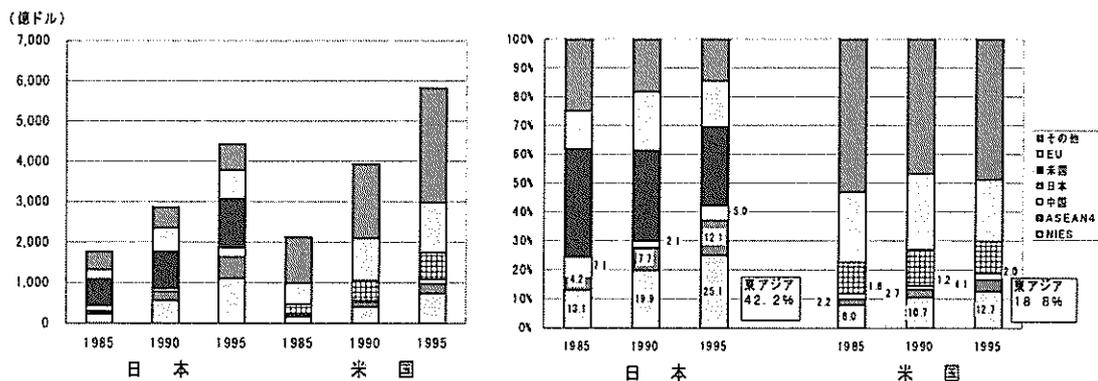
注) 原資料は「DTS」(IMF)

資料) 「ジェトロ白書・投資編 (1997年版) より三和総合研究所作成

また、日本、米国における輸出先としての東アジアのシェアは、日米ともに上昇している。日本では、24.4% (85年度) から42.2% (95年度)、米国では、12.0% (85年度) から18.8% (95年度) に上昇しており、輸出相手先としてのアジアの重要性が増している。

なお、東アジアからみたこれらの輸入増は、部品、半製品、生産設備等の資本財の調達増加によるところが大きいとされており、東アジアにあっては、経済成長が継続するにつれて経常収支赤字が拡大する傾向にあった。97年のアジア通貨・経済危機による東アジア経済の失速にあっては、急速な外資導入のあり方の是非も問われているところである。

図3-1-9 日本・米国の輸出相手先の推移



注) 原資料は「DTS」(IMF)

資料) 「ジェトロ白書・投資編 (1997年版) より三和総合研究所作成

(3) 日本企業の東アジアにおける国際分業構造の状況と動向

(2) でみたように、東アジアにおいては、外資の受入による輸出主導型の高度経済成長を達成するとともに、東アジア域内での相互貿易依存関係が深まる状況にある。

これについては、1985年のプラザ合意以後の急激な円高を背景に、日本企業の東アジアへの生産拠点の移転が急速に進んだ結果の一つでもある。ここでは、日本企業の東アジアにおける海外事業展開戦略の動向を整理し、今後のアジアにおける国際分業構造の見通しを概括する。

① 日本企業の海外事業進出目的の変化

通産省が97年1月に実施した「経済構造比較調査」でのアンケート調査結果をもとに、日本企業の海外事業進出目的の変化をみると以下のとおりの特徴がある。

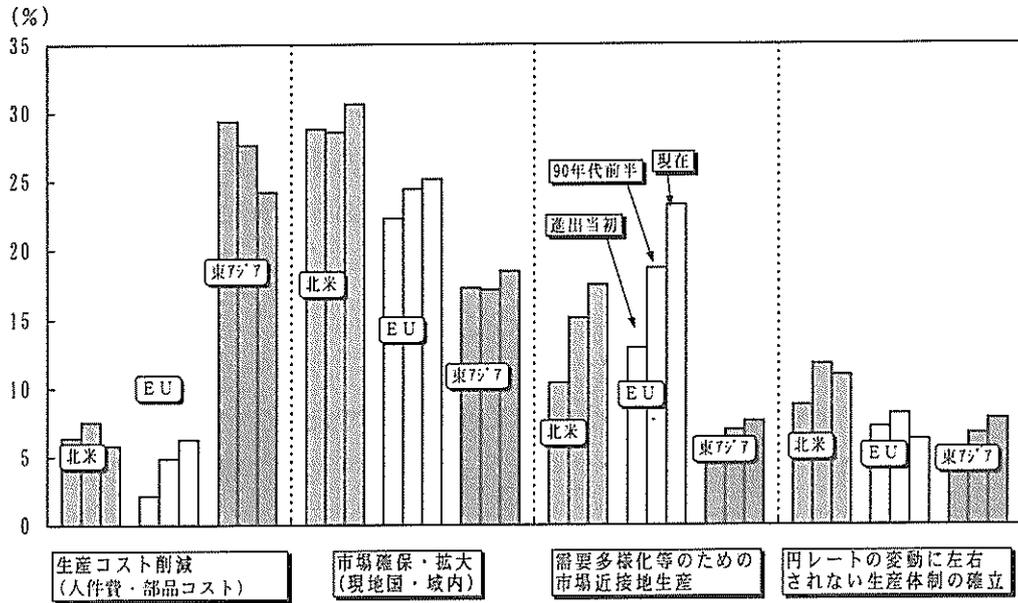
－東アジア－

東アジアにあっては、進出目的は、進出当初、90年代前半、97年時点のいずれにおいても、「生産コストの削減」を挙げた企業の割合が最も多くなっているが、進出が進むにつれ、その回答割合は減少に転ずる傾向にある。一方、「現地市場確保・拡大」を挙げた企業の割合は3時点とも全体の2割弱にとどまるものの、97時点ではその回答割合は上昇しており、「生産コストの削減」との差が縮まる傾向にある。このことから、東アジアにあっては、当初は生産コストの削減を目的とした生産拠点が、次第に現地市場をも重視した生産拠点へと移行する動きにあるものと思われる。

－欧米－

各時点において、「現地市場確保・拡大」を挙げた企業の割合が最も多くなっている。欧米にあっては、輸入制限や貿易摩擦の回避を目的としての現地進出が相次いだが、進出当初と比べると、「需要多様化等のための市場近接地生産」を挙げた企業の割合が大きく伸びる傾向にある。このことから、欧米では今後、生産一貫体制の割合がさらに高まっていくものと思われる。

図3-1-10 日本企業の海外進出目的（製造業）



注1) 97年1月実施。同時期に実施された「海外進出企業動向調査」にて抽出された1,422社の子会社を中心に日本出資比率50%超の製造拠点1,422社を抽出。うち有効回答企業数は352社（回収率24.8%）

注2) 複数回答

資料) 「経済構造比較調査（1998年3月）」（通商産業省）

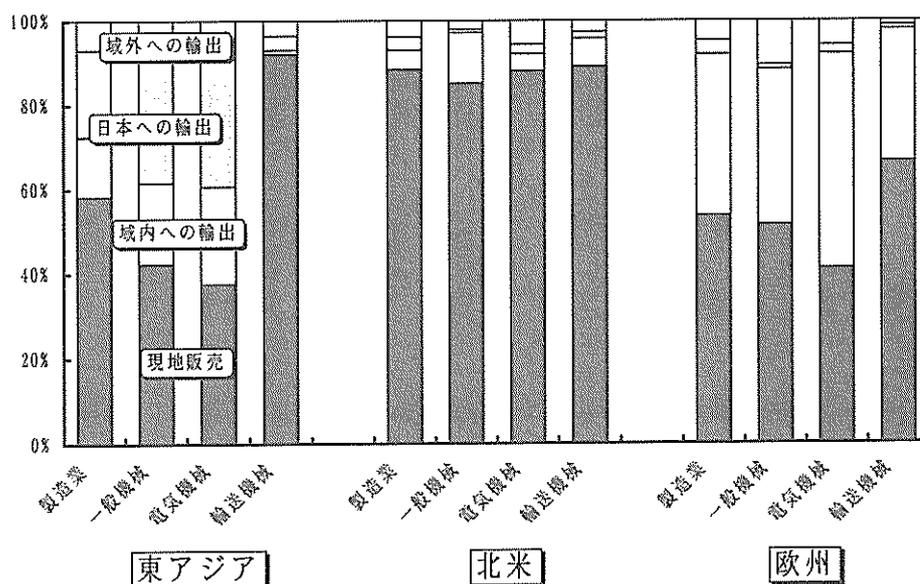
②日本企業の東アジアにおける事業展開

通商産業省による「我が国企業の海外事業活動動向調査」の結果に基づき、日本企業の東アジアにおける事業展開の状況を整理すると以下のとおりの特徴がある。

1) 現地法人の販売先別売上げ高のシェア

製造業全体でみると、東アジアでは、現地販売が約6割、域内販売が1割強、残り3割が日本をはじめとする域外への輸出となっている。これに対し、北米では現地販売、欧州では、現地販売と域内輸出がその中心となっている。このことから、日本企業にとって、特に、一般機械、電気機械製造業において、東アジアが低コスト生産を利用した日本及び域外第三国への輸出拠点としての性格をもっていることが分かる。

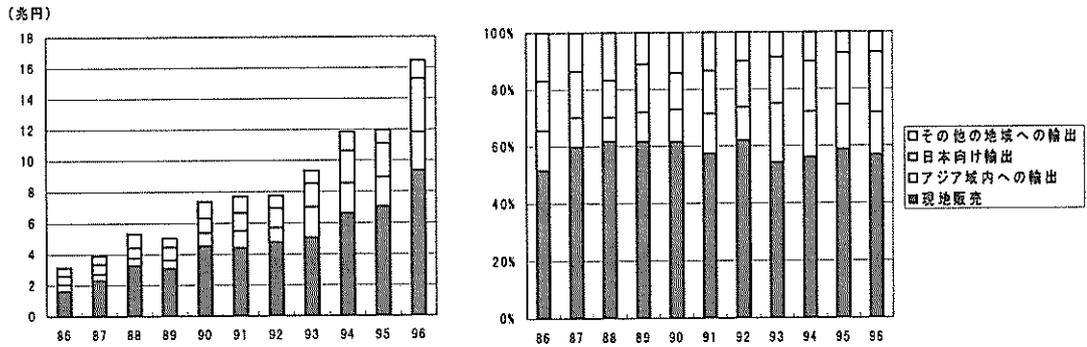
図3-1-11 現地法人の販売先別売上げ高のシェア（製造業：96年度）



資料)「我が国企業の海外事業活動動向調査」(通商産業局)

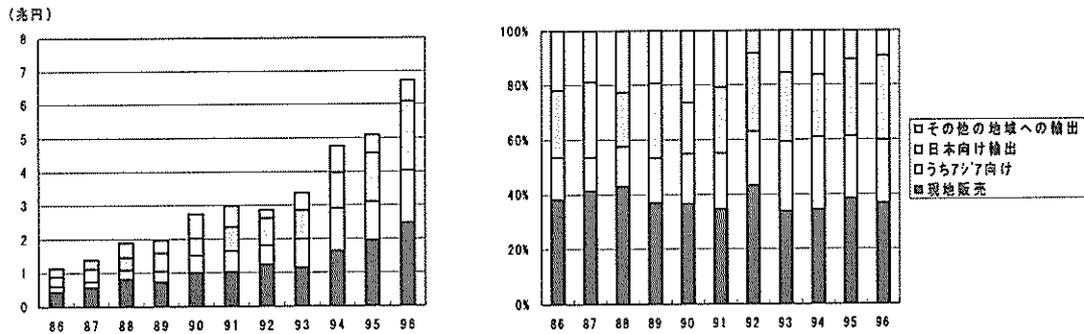
一方、販売先別売上げ高の推移でみると、東アジアでの現地販売及びアジア域内への輸出額が拡大しているのが分かる。特に電気機械産業では、域内輸出の割合が拡大している。これは、(3)①でみたとおり、当初は生産コストの削減を目的とした生産拠点が、次第に現地市場をも重視した生産拠点へと移行する動きを表しているものと思われる。

図3-1-12 現地法人の販売先別売上高の推移（製造業）



資料)「海外事業活動基本調査」「我が国企業の海外事業活動動向調査」(通商産業局)

図3-1-13 現地法人の販売先別売上高の推移（電気機械）

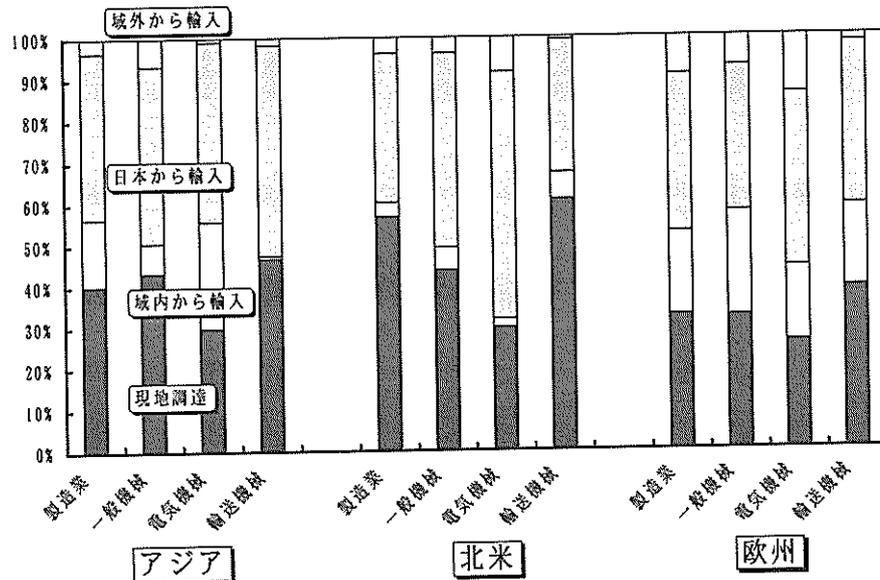


資料)「海外事業活動基本調査」「我が国企業の海外事業活動動向調査」(通商産業局)

2) 現地法人の調達先別仕入高のシェア

次に、現地法人の資材等の調達先をみると、東アジア、北米、欧州ともに日本からの調達比率が高くなっており、東アジア、欧州にあっては、域内からの調達比率も比較的高い。

図3-1-14 現地法人の調達先別仕入高のシェア（製造業：96年度）

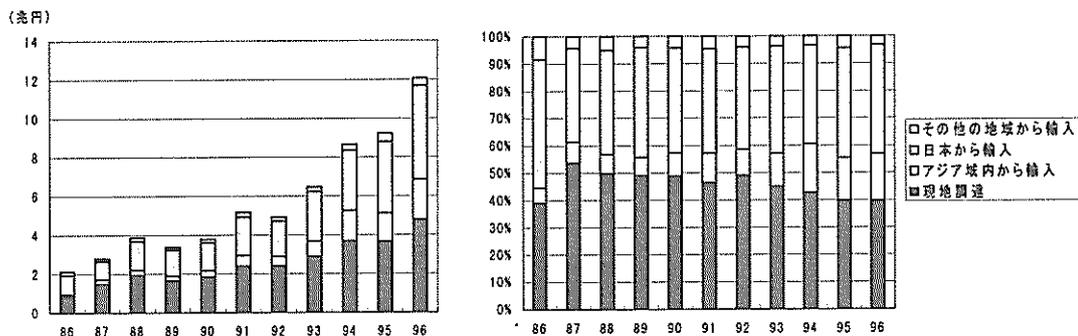


資料)「海外事業活動基本調査」「我が国企業の海外事業活動動向調査」(通商産業局)

東アジアにおける 86 年以降の推移をみると、現地調達は金額的には大きく増加するものの、そのシェアは 87 年以降減少傾向にある。反対に東アジア域内からの調達は金額、シェアともに拡大傾向にあり、特に、電気機械にあっては、域内調達のシェア拡大が著しい。この背景としては、日本企業の東アジアへの大量進出に伴い、日本を中心とする部品メーカーが域内に集積し、域内での分業体制が進展している状況があるものと思われる。

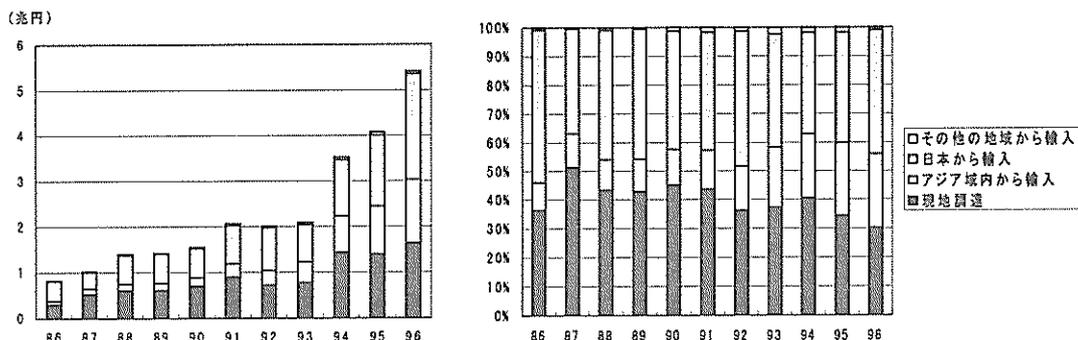
また、東アジアにおける生産の拡大に伴い、日本からの輸入額も拡大しているが、そのシェアは 4 割前後で推移しており、大きな変動はない。これは、現地生産品目の高付加価値化が進む中、現地では生産できない基幹部品、素材等を日本からの調達に引き続き依存している状況があるものと思われる。後述するように、例えば家電業界では、労働集約的な普及製品の量産は東アジア、技術集約的な高性能品の生産や次世代製品の開発は日本という分業形態に分かれているためである。なお、近年、特に家電業界にあっては、東アジアでは生産が難しいとされていたハイテク基幹部品についても、現地生産化を進める動きもでており、この進捗度合いによっては、今後、日本からの調達形態も変化するものと思われる。

図3-1-15 現地法人の調達先別仕入高及びシェアの推移（製造業）



資料)「海外事業活動基本調査」「我が国企業の海外事業活動動向調査」(通商産業局)

図3-1-16 現地法人の調達先別仕入高の推移（電気機械）



資料)「海外事業活動基本調査」「我が国企業の海外事業活動動向調査」(通商産業局)

③産業別にみた日本企業の東アジアにおける国際分業構造の状況と動向

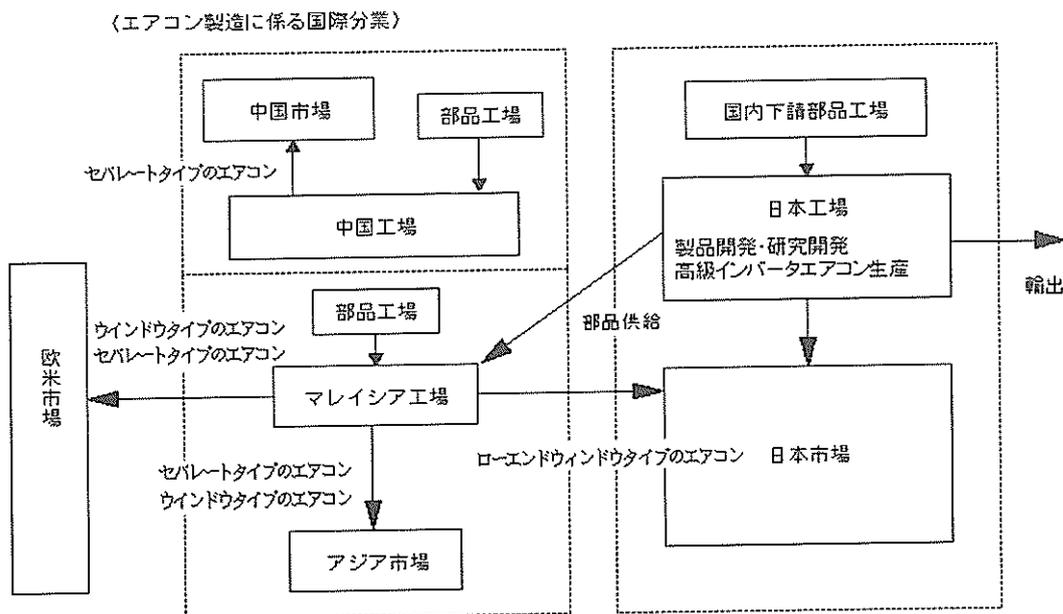
ここでは、中小企業白書（平成 10 年版）により、国際分業の度合いが進んでいる家電、自動車、繊維の各産業のアジアにおける国際分業の状況と動向を把握する。

1)家電産業における国際分業

わが国家電産業の東アジア進出は、1960 年代の東アジアにおける輸入代替工業化に対応した進出に始まり、貿易摩擦を契機とした欧米諸国向け輸出品の生産拠点としての進出、円高の進行を契機とした生産コスト削減のための進出という形で展開されてきた。そのため現在の家電産業における分業形態は、東アジアを欧米市場向け生産拠点と位置づけ、また労働集約的な普及製品の量産は東アジア、技術集約的な高性能製品の生産や次世代製品の開発は日本という形になっている。しかし最近の動きとして、欧米市場向けから東アジア市場向け生産拠点への転換を図っているケースや、さらにその発展型としてアジア市場向け製品の設計開発を行う部門を国内から移転するケースも見られる。（中小企業白書より抜粋）

なお、中国にあっては 90 年代以降に日本企業の進出が相次いだが、主に中国市場の開拓・確保を目的とした進出が多くなっている。

図3-1-17 アジアにおける日本の家電メーカーの分業図



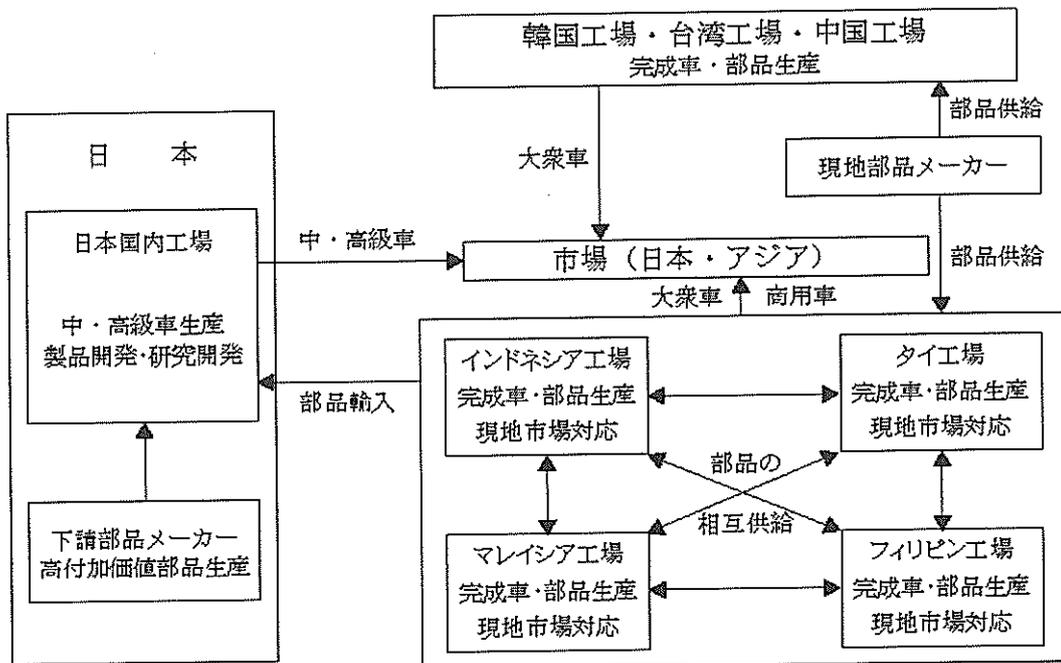
資料)「中小企業白書（平成 10 年版）」（中小企業庁）

2) 自動車産業における国際分業

東アジア各国は、1960年代に輸入代替工業化政策を採用したため、完成車輸入を原則禁止した。そのため自動車メーカーは東アジアに進出国市場向けの生産拠点を次々と設立し、1か国1拠点という体制を作り上げた。当初は日本から部品を輸入し、現地工場で組立てを行っていたが、その後アジア各国で部品国産化規制が導入されたために、日本国内から協力工場を現地に進出させ、現地調達比率の引上げを図っている。また1988年の自動車部品補完(BBC)協定の締結を背景に、東南アジアにおいては、各拠点ごとに生産する部品を特化し、それらを相互に供給し合うことで、生産規模の拡大とコスト削減等に取り組んでいるほか、一部日本向け部品輸出を行うケースも出てきている。基本的には中・高級車の生産は日本国内工場で行い、大衆車・商用車については東アジアの生産拠点で生産しているケースが多く見られる。(中小企業白書より抜粋)

なお、中国にあっては、自動車メーカーは総じて慎重な姿勢を取り、中国への進出が本格化したのは、90年代以降であり、その目的は中国市場の開拓・確保である。

図3-1-18 東アジアにおける日本の完成車メーカーの分業図



資料)「中小企業白書(平成10年版)」(中小企業庁)

3) 繊維産業における国際分業

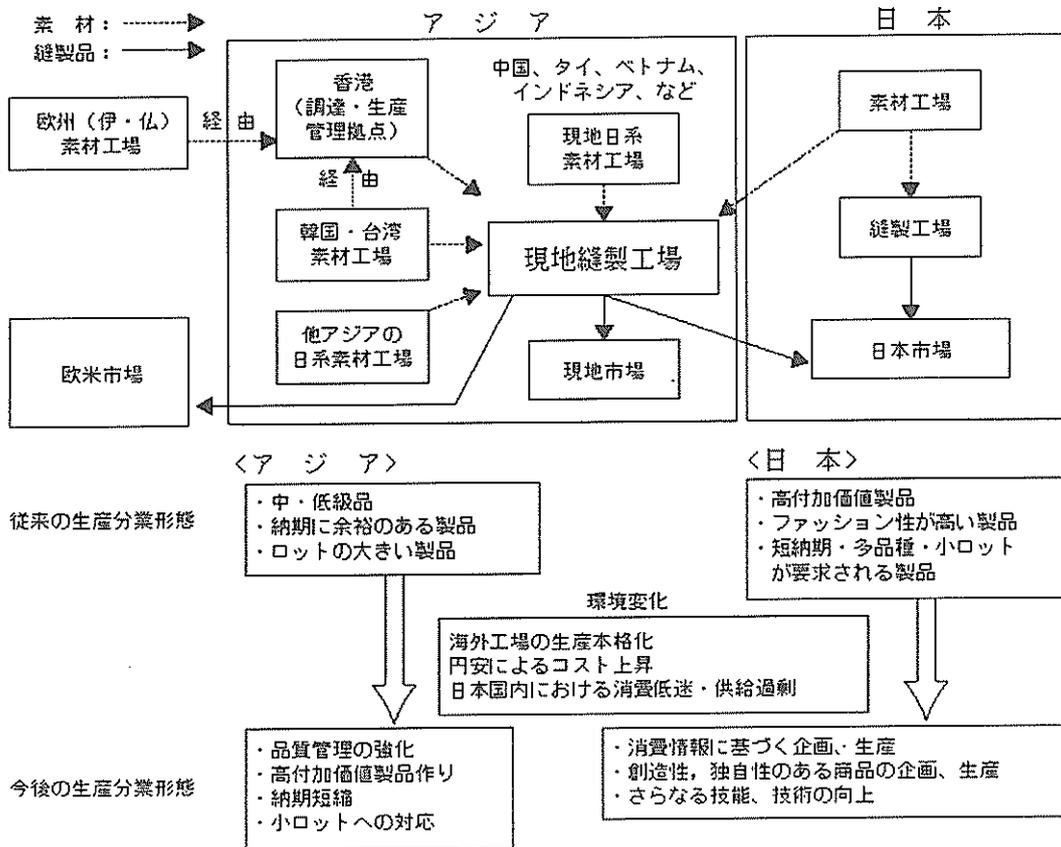
わが国の繊維産業においては縫製メーカーを中心に 1980 年以降東アジア進出が活発化した。当初東アジアに設立した縫製工場は、日本市場向けの生産拠点と位置づけている企業が多かったが、近年は東アジア現地市場への供給や第三国市場への輸出を始める企業も現れてきている。また海外拠点における原材料の調達も、従来は日本国内から調達する企業が多かったが、割安感のある韓国や台湾へと調達先をシフトしたり、香港経由で欧州素材を調達する動きも見られる。

繊維業界における生産分業形態の特徴としては、短納期や多品種、小ロット、高品質等を要求される製品は日本で生産し、納期に余裕があり、ロットの大きな中・低級品についてはアジアで生産している点が挙げられる。

しかし今後については、日本におけるサプライチェーンマネジメント等の進展に伴い、海外拠点においても製品の品質化や短納期への対応が必要となり、一方国内では一層の高付加価値化や消費情報に基づく企画・生産、創造性や独自性のある製品の企画・生産、また技能を有する人材の育成・確保等による更なる技術力の向上が要求されていくものと考えられている。(中小企業白書より抜粋)

なお、中国は日本企業が早くから進出した地域の一つであるが、近年、より労働コストの安価なベトナム等へ生産拠点を移転する動きもあることから、他国との競争を意識した対応が求められている。

図3-1-19 東アジアにおける日本の繊維産業の分業図



資料)「中小企業白書 (平成 10 年版)」(中小企業庁)

2. 中国経済発展の状況と動向

(1) 改革・開放路線への転換と経済発展

中国においては、1978年の「改革・開放」政策への転換以降、目覚ましい経済発展を遂げ、78年以降の20年間のGDPの平均伸び率が9.8%とほぼ2桁に迫る経済成長を遂げたところである（前年度調査結果参照）。

①「改革・開放」政策

■改革政策

78年以降の主要な改革政策をみると、まず、80年代では、農業改革（集団農業制から個人への生産請負制への転換）や経済改革（地方政府や企業の自主権の拡大、貿易権限の付与）が行われた。これは、農民、労働者、企業、地方政府といった各経済主体への権限委譲をとおして生産意欲の喚起を図り、停滞していた計画経済体制の活性化を図ろうとするものである。このなかでは、農村部において郷鎮企業（日本の町や村に相当する「郷」や「鎮」の経営による村営企業、または郷鎮に所在する私営企業）の設立が相次ぎ、郷鎮企業雇用者は85年の約7千万人から96年には1億3千万人へと増加している。

90年代当初にあつては、80年代後半天安門事件を挟んだ経済調整期にイデオロギー的な制約から改革政策が左右する側面もあったものの、92年の鄧小平の南巡講話を契機として、改革・開放路線政策が強化されることとなった。この流れを受けて、93年には、市場経済の本格的導入を図る「経済改革50ヶ条決定」が決議されることとなった。この決議に基づき、94年以降、外為管理、税・財政及び金融制度や国有企業体制の包括的な改革が進められている。

現在では、朱鎔基首相のもと、三大改革（行政機構のスリム化を目指す行政改革、停滞する国有企業の再編を図る国有企業改革、不良債権処理を含む金融機関の再編と金融制度の近代化を図る金融改革）が進められている。

■開放政策

外国からの技術・資本の積極的な導入を図るべく、対外開放政策が80年以降実施されることになった。対外開放政策では、沿海部の開放を中心とする80年代と内陸部でも開放を進める90年代の二つの段階に分けられる。

まず、80年代では80年の4つの経済特区の設置を皮切りに、83年の合弁法実施条例（委託加工等多様な貿易形態の許可等）の制定、84年の14の沿岸港湾都市の開放、88年の海南島の経済特区化などが行われている（経済開放地域の設置状況は、前年度調査報告書参照）。

90年代では、90年に上海浦東地区（詳細は前年度調査報告書参照）の開発が国家プロジェクトとして脚光を浴びたのを契機として、長江流域を中心とした対外開放の波が内陸部にも浸透するようになってきた。中国政府では、このプロジェクトをとおして、上海経済の再興とそれを通じた内陸地域経済開発への波及効果を図ろうとしている。

このような対外開放政策の展開のなか、対外開放政策の目標も大きく変化している。「中国年鑑1998」（中国研究所）の解説によると、80年代当初においては、対外開放の最大の目的は外国からの技術・経営ノウハウの導入であったが、84年には対外開放の主目的は国内外資源の有効活用と国内外市場の開拓へと変化している。さらに88年には、沿海地域を中心に「外向型経済」の構築を目標とする「沿海地区経済発展戦略」が打ち出され、92年以降、国内市場の開放やWTO加盟への努力などにみられるように、中国経済の国際化そのものが対外開放の目標となっている。

②外国資本の受入状況

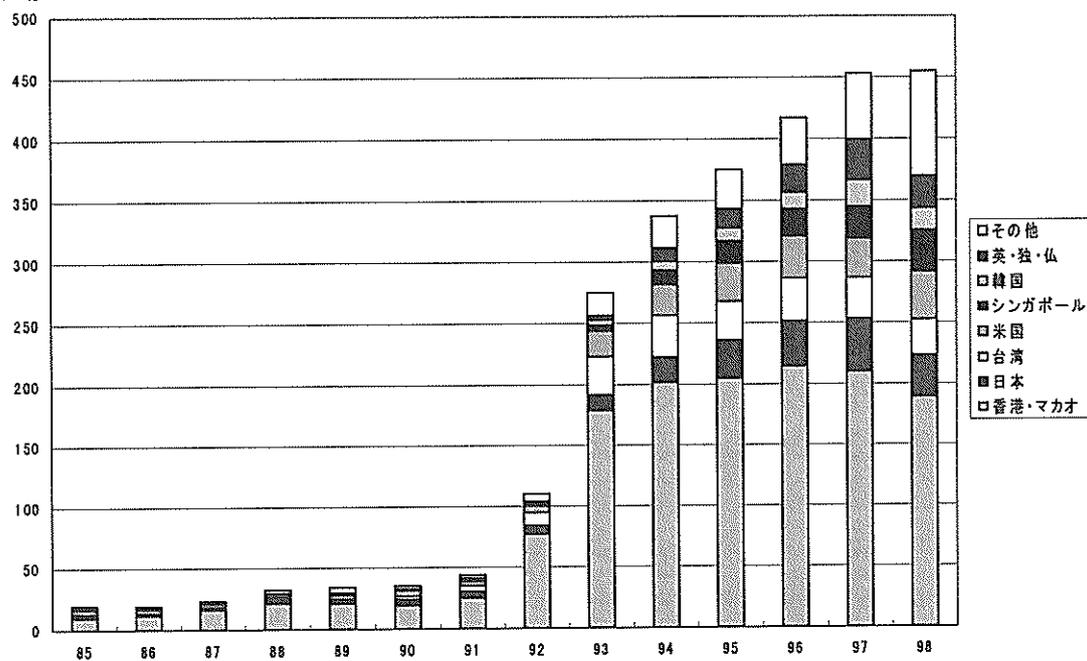
改革・開放政策を受けて、外国企業による対中直接投資は80年代に何度か盛り上がりを見せたが、89年6月の天安門事件の後、一旦は鈍化することとなった。しかし、92年の鄧小平による「南巡講話」を契機に、中国は改革・開放路線政策を強化し、高度成長政策をとるようになり、中国経済の将来性に対する評価が高まるにつれ、対中国投資は再び活発化することとなった。

85年以降の中国への実行ベースでの投資状況でみると、92年以降大幅に増大しているのが分かる。91年では43.7億ドルであったものが、92年には110.1億ドル、93年には275.1億ドルと倍々的に増加している。98年には454.6億ドルとなり、85年の19.6億ドルと比較すると実に23倍以上の実績となっている。

これを、国・地域別の投資額でみると、香港・マカオ（大半は香港）の占める割合がほぼ一貫して過半を占めており、日本、台湾、米国の割合も高くなっている。

図3-2-1 国・地域別の対中国投資（実行ベース）

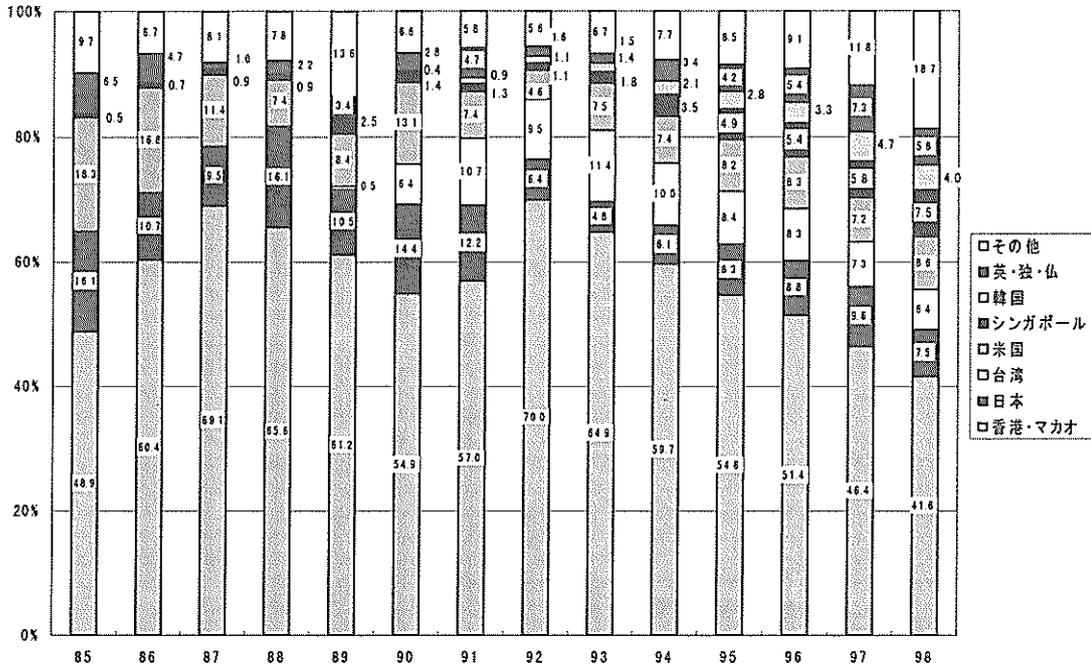
（単位：億ドル）



注) 台湾にあつては 89 年以降、韓国にあつては 90 年以降に対中投資が本格化したため、それ以前の台湾・韓国の対中投資額はその他に計上した。

資料) 中国統計年鑑より三和総合研究所作成

図3-2-2 国・地域別の対中国投資構成（実行ベース）



注) 台湾にあつては 89 年以降、韓国にあつては 90 年以降に対中投資が本格化したため、それ以前の台湾・韓国の対中投資額はその他に計上した。

資料) 中国統計年鑑より三和総合研究所作成

③輸出入の状況

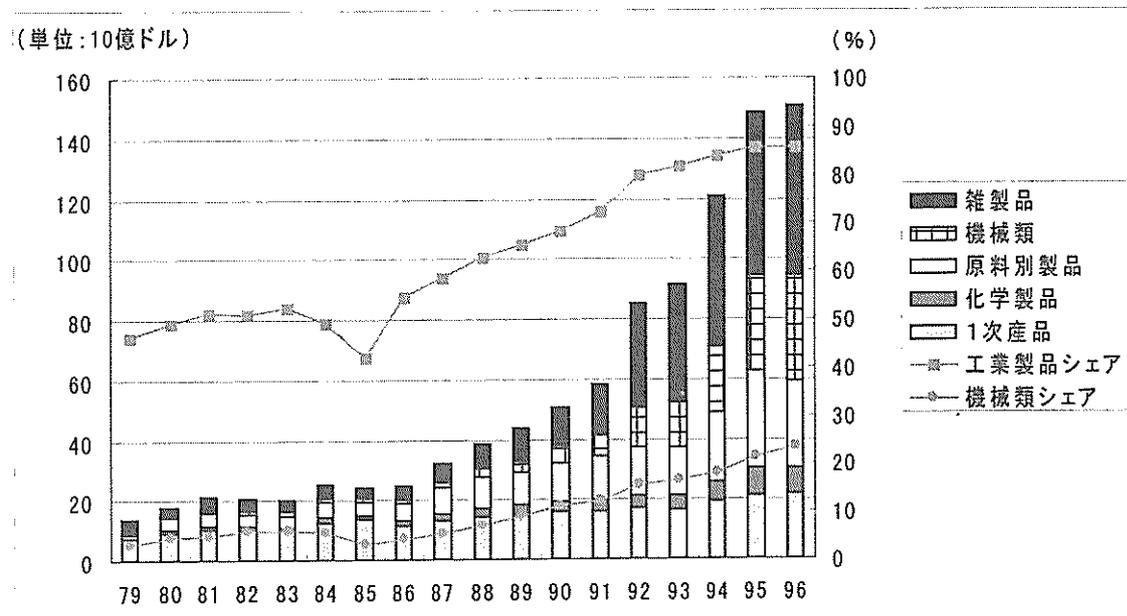
「改革・開放」政策による中国国内企業の輸出振興及び外資系企業の進出により、中国の対外貿易額は大きく拡大することとなった。

輸出では、79 年度に 137 億ドルであったものが 96 年度には 1,510 億ドルと 11 倍に拡大している。特に外資導入の急増した 92 年度以降の拡大が目立っている。これを品目別にみると、中国では石炭・石油、農産品といった一次産品が伝統的な輸出品目であり、85 年度まではほぼ過半を占めていたものの、86 年度以降の工業製品の割合の上昇に伴い、96 年度には 14.5 % までに落ち込んでいる。一方、工業製品の輸出額の割合をみると、79 年度に 46.4 % であったものが 96 年度には 85.5 % とほぼ倍増している。こうしたことから、雑製品（主に衣類）や機械類といった工業製品の輸出拡大により、中国の輸出形態が工業製品中心の構造に転換した状況が窺える。

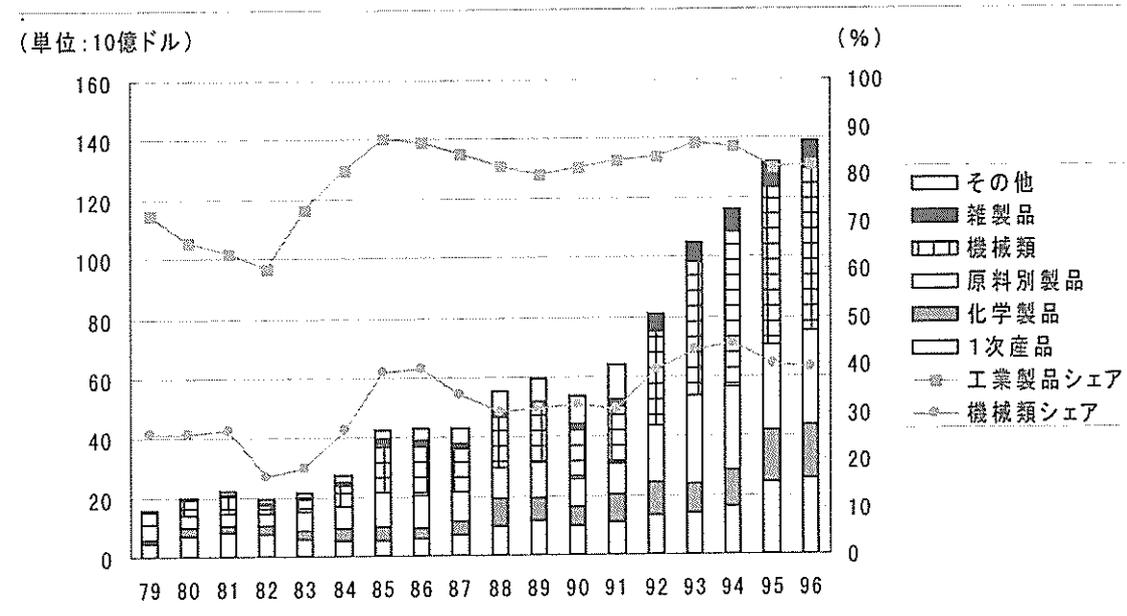
輸入額でも、輸出額と同様に大きく拡大している。品目別にみると、工業製品の占める割合は 85 年以降ほぼ横這いであるが、そのなかで機械類の割合は 79 年度の 25.9 % から 96 年度には 35.9 % までに拡大している。

図3-2-3 中国の品目別輸出入実績の推移

—輸出—



—輸入—



注) 原資料は、「Key Indicators」(アジア開発銀行)

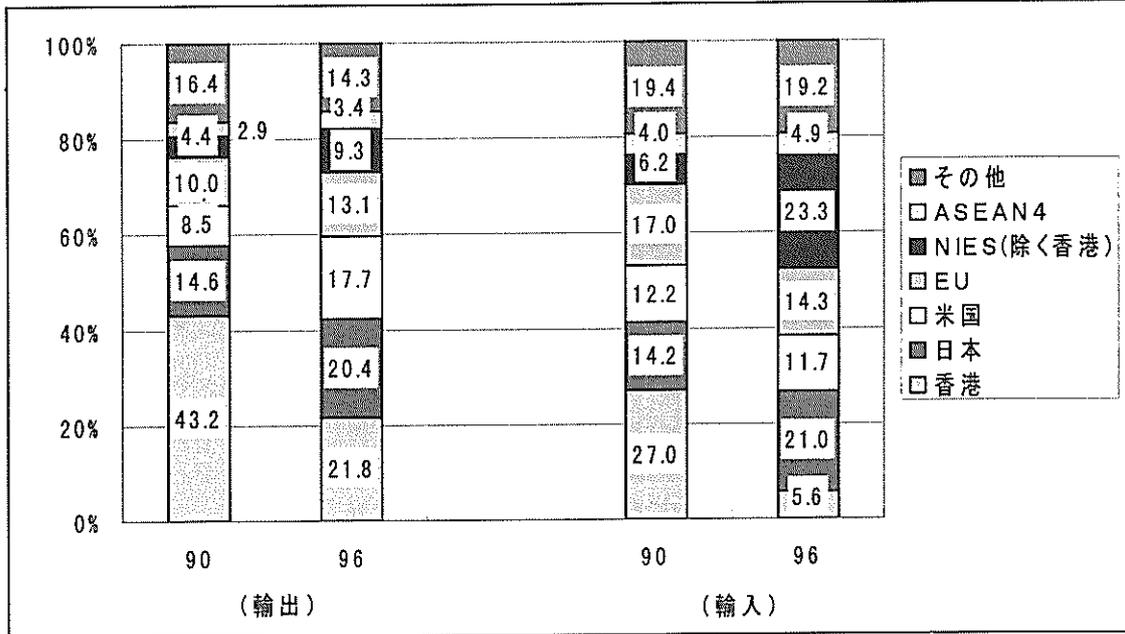
資料) 「通商白書(平成10年版)」(通商産業局)

輸出入の相手先を国・地域別にみると、輸出では香港、日本、米国のシェアが高くなっている。なお、93年に香港経由の再輸出の計上方法が変更になったことに伴い、香港の割合が減少するとともに、もともと香港経由の再輸出先の多くが米国であったこと

などにより、米国の割合が拡大している。

輸入では、日本やN I E S（香港を除く）の割合が拡大している。

図3-2-4 中国の相手先別輸出入状況



注) 原資料は、「DOT」(IMF)

資料)「通商白書(平成10年版)」(通商産業局)

④外国企業の中国進出の形態

ここでは、「ジェトロ白書」(日本貿易振興会、各年版)をもとに中国への直接投資の実行額が大きな香港、欧米、日本企業を中心にその進出形態を整理する。

■香港・台湾

中国の改革・開放政策にいち早く対応したのは、香港企業である。香港にあっては、1950年代に繊維や軽工業品を主体として、中間財や資本財を外国に依存し、専ら組立・加工を行う加工貿易としての輸出志向型工業化を進めるとともに、欧米とアジアを結ぶ中継基地として発展を遂げてきた。その後、香港内における賃金上昇や労働力不足を背景に、生産拠点を香港外に求める動きが強まったが、中国において「改革・開放」政策が展開されたことに伴い、香港企業の中国、特に近接する広東省への進出が相次ぐようになった。

香港企業の中国への進出形態としては、中小企業による「輸出生産拠点確保型投資」が中心であり、繊維や軽工業品の広東省の郷鎮企業への委託加工方式(中間財や資本財を香港企業が提供し、中国側がそれを組立・加工して輸出する貿易で、このうち、材料

及び加工された製品の所有権は香港企業にとどまり、中国側は加工賃を受け取るもの)が多くなっている。その後、繊維、軽工業品以外に電子・電気機器や精密機器といった機械産業へと進出する業種も増えるとともに、進出地域も広東省から福建省、上海市などへ広がるようになってきた。

また、台湾企業にあっても、80年代後半以降から対岸の福建省等中国の沿海地域への進出が相次ぐようになった。業種としては、台湾での生産が国際競争力を維持しにくくなった傘、履物、玩具といった軽工業分野を中心に生産拠点の移転が進んだが、その後食品、電子・電気機器、化学等の業種へも広がりをみせ、進出地域も広東省、上海市などへ広がっている。

80年代以降の中国の経済発展にあっては、広東省や福建省を中心とした華南地域において、香港・台湾企業からの繊維や軽工業品の委託加工方式による輸出志向型工業の形成が果たした役割が大きなものとなっている。

■欧米

欧米の多国籍企業の対中投資は、中国が改革・開放政策へ転換した直後の80年代の前半から始まったが、85年以降低迷し、89年の天安門事件を契機に大型投資は激減することとなった。その後、92年以降に、改革・開放政策の強化に伴い、中国経済の将来性に対する評価が高まるにつれ、欧米多国籍企業の対中投資は再び活発化するようになった。

欧米企業の対中投資の特徴としては、中国市場の開拓・確保を目的とした「現地市場確保型投資」が圧倒的に多いということである。進出業種としては、自動車、電子・電気機器、通信、電力、プラント、化学など幅広くなっており、進出地域も全国の主要な各沿海港湾都市にわたっている。進出形態としては、中国国有企業との包括的な技術協力協定を結ぶ合弁事業形式が多くなっている。

■日本

日本企業においても、対中投資は、中国が改革・開放政策へ転換した直後の80年代の前半から始まったが、対ASEAN投資に比べると低水準であり、中国への投資が本格化したのは、92年以降である。

日本からの対中投資の特徴としては、1)日本を含む海外への輸出を目的とした「輸出生産拠点確保型投資」、2)中国市場の開拓・確保を目的とした「市場確保型投資」の2つに大別される。このうち、進出当初は「輸出生産拠点確保型投資」が多く、その後の中国経済の発展を踏まえ、除々に「市場確保型投資」が拡大する傾向にある。

業種としては、当初は繊維や軽工業品、電子部品の組立等の労働集約型産業が中心であったが、その後、AV機器、ファクシミリ等の量産電気機器全般や食品、自動車、化

学、精密機械等幅広くなっている。また、組立加工メーカーの進出に伴い、素材・部品メーカーの進出も多くなっている。

進出地域では、90年代はじめまでは、大連を中心とする遼寧省、深圳を中心とする広東地域への進出が多くなっていたが、92年以降、上海市、江蘇省、浙江省の長江デルタ地域への進出が多くなっている。長江デルタ地域への進出は、中国市場の開拓を目的とした側面が強いことから、日本企業が市場確保型投資に転換していることの現れでもある。

(2) 産業別にみた日本企業の中国における国際分業構造の位置づけと動向

(1)④でみたとおり、外国企業の中国への進出形態をみると、1)香港を中心とするN I E S及び日本の繊維や軽工業品といった業種における中国での安価な労働賃金を求めている「輸出生産拠点確保型投資」、2)欧米企業や最近の日本企業における中国市場の開拓・確保を目的とした「市場確保型投資」の二つに大別される。

ここでは、電気・電子、自動車、繊維等の各産業について、日本企業を中心とした中国の国際分業上の位置づけや今後の動向等を概括する。

①電気・電子産業

■新興産業としての電気・電子産業

中国の電子・電気産業は、改革・開放後の1980年代から急速に発展してきた新興産業である。移植産業として急速に発展してきた経緯から、当該産業は外国からの技術導入に対する依存度が高くなっている。

技術導入の形態としては、改革・開放前はプラント導入に限定されていたが、改革・開放後は、中国の安価な労働力を求め、加工貿易や合弁事業といった形態で進出した香港や日本等の外国企業から技術の移転と吸収を図る形態に変化している。また、中央政府の要請から日本・欧米企業等にとっては、包括的な技術協力協定を結ぶ合弁事業方式の進出も多くなっている。

■家電産業

○日本企業を含む外資系企業の進出形態と中国の位置づけ

中国市場は、1)家電製品の普及率が全中国レベルではまだ飽和状態にないこと、2)世界最大の人口を抱えていること、3)中国経済が相対的に順調な発展を遂げていることなどから、90年代以降、中国での市場開拓・確保を目的とした日本、欧米、韓国等の外資系企業の進出が相次ぐようになった。韓国や日本企業等にとっては、従来、中国での安価な労働賃金を背景とした輸出拠点確保型の側面が強かったが、90年代以降の進出においては、中国市場の開拓・確保を意識した進出の割合も高くなっている。

外国企業の進出に伴い、95年以降、家電を含む電気機械製品の輸出額は繊維製品を

上回るものとなっているが、その輸出の大半は外資系企業が欧米・日本向けに行っているものが中心である。

○中国系企業の動向

従来、中国市場において家電製品の生産を担っていたのは、日本、欧米、韓国などの外資系企業であったが、近年、中国系企業は外資系企業を凌駕する程の競争力を付けている。この点において、日本をはじめとする外資系企業に生産の大部分を依存する東南アジアの家電産業とは大きく事情が異なる。しかしながら、中国系企業にあつては、まだ国内向けが主であり、中国系企業が独自に輸出を行うような事例は少ない。（一部の中国系大手家電メーカーが欧米に輸出を行っている。）

中国系企業の国内市場シェアは、冷蔵庫では90%以上、テレビでは80%以上を占めるなど従来型の普及家電製品分野では、ほとんど全ての分野で上位を占めており、市場シェアも年々上昇する傾向にある。一方、大型テレビ・高機能製品では、外資系企業のシェアが高くなっている。

なお、品質面での競争力維持の観点から、中国系企業もハイテク基幹部品は日本企業等から部品の供給を受けているが、その他の汎用品については、系列の部品製造企業からより安価な部品を調達している。

表3-2-1 中国における家電等の市場シェア（1997年）

品名	1位		2位		3位	
テレビ	長虹	25.4%	康佳	12.9%	松下電器産業	7.9%
冷蔵庫	海爾	25.1%	容声	20.8%	新飛	12.3%
エアコン	春蘭	38.3%	海爾	19.8%	科龍	14.2%
移動電話	モトローラ	38.9%	エリクソン	27.7%	ノキア	17.0%
パソコン	联想	25.7%	長城	15.3%	コンパック	11.9%
カメラ	海鷗	21.5%	キャノン	21.3%	三星	10.3%

注1) 原資料は「中国商業報」(1997年12月15日)

注2) 網掛けは、中国系企業

資料) 「中国情報ハンドブック・1998年版」(三菱総合研究)

中国系企業が外資系企業を凌駕する程の競争力をもった背景としては、冷蔵庫、テレビ、エアコン、洗濯機といった普及家電品では、外資系企業と遜色のない技術力を中国系企業が有するまでに成長したことが挙げられる。このほか、価格競争力、販売網及びアフターサービス網の充実ぶりも指摘されている。中には、販売後3年間の無料訪問補修保証サービスを提供する中国系企業も現れており、外資系企業は劣勢に立たされる状況となっている。

○今後の動向

中国の普及家電品市場にあっては、96年以降からは供給過剰の傾向が現れている。これは、外資系企業の家電生産が本格化したことや、中国系企業の増産体制に歯止めが利かなくなっていることが要因である。また、供給過剰とともに、価格・サービス競争が激化しており、販売・アフターサービス網の充実面で中国系企業に劣る外資系企業は競争力を急速に失いつつある。

このため、外資系企業にあっては、中国系企業と競合しない高機能家電分野にターゲットを絞った製品展開を行うか、販売・アフターサービス網の構築に向けて積極的な投資を行うかの二者択一を迫られている状況にある。

■現地ニーズに即した「最適地部品調達」・「最適地設計」・「複数製品生産」体制づくりに取り組んでいる事例（A社）

日系家電大手メーカーA社は、中国を含む世界各国の生産拠点において、現地ニーズに即した生産を行う為に、「最適地部品調達」・「最適地設計」・「複数製品生産」体制づくりに取り組んでいる。これは、各生産拠点どうしの連携をとおして、コストパフォーマンスを高め、現地において多品目の生産から販売までを効率的に行おうとする取組である。

・資材情報システムの運用（97年から運用）

世界各国の生産拠点において、各工場、事業部の調達状況が検索できるとともに、その時々々の為替変動に応じたドル価格が表示されることにより、より安い部品調達が可能になっている。

・設計統合システムの稼働（2000年から運用予定）

製品別の3次元CADを含むシステムで、デザインから金型までの一貫したプロセスや設計情報を電子データとして保持することにより、世界各地の拠点において必要な情報や設計データの共有化を目指している。

・複数製品生産への取組

ASEAN地域内にあるグループ会社では、全て単一の家電製品でなく、複数の製品を生産している。これは、関税率が国や製品によって高低があることを利用して、コスト力の強い商品を強化したり、棲み分けを行うことにより、関税率のメリットを出すための対応策である。

・中国での事業展開

A社では、上海市、江蘇省常熟市、南京市の各工場において、エアコン、電子炊飯器、電子レンジ、洗濯機、冷蔵庫、複写機、テレビ、AV製品等を生産しているほか、上海市に金型の生産・販売・現地設計を行う拠点を開設している。なお、白もの家電製品については、上海工場で複数製品生産を実施している。

資料）「日経ビジネス 1998・9・28号」（日経BP社）、「月刊アジア 1998・4月号」（かんき出版）より抜粋

■電子産業

○日本企業を含む外資系企業の進出状況

ICチップのパッケージ（半導体の後工程）を含む電子部品の組立加工は、労働集約的な側面が強いことから、「改革・開放」政策以降、香港、台湾、日本等の企業の輸出生産拠点確保としての進出が相次いだ。また、半導体後工程の組立拠点では、90年前半以降の対中投資ブームの盛り上がりのなかで、欧米、日本、韓国等の企業の進出が相次ぎ、現在、主要なものでも20拠点以上が立地している。80年代、90年代の外資系企業の進出形態は、中国への一般的な進出形態と同様である。

一方、超精密な加工技術が要求されるICチップの加工（半導体の前工程）では、資本集約的な側面が強いことから、これまで中国では拠点立地が難しいとされてきたが、米国と日本企業の2社が、先進国での生産拠点と変わらないレベルでの生産を99年からそれぞれ天津市（米国企業）、上海市（日本企業）で予定している。この2拠点を加えると中国での半導体前工程の生産拠点は7拠点となり、そのうち、5拠点は長江経済圏（上海市3拠点、江蘇省、浙江省1拠点ずつ）に立地している。

○今後の動向

広東省では、「中国のシリコンバレー」として、「世界のパソコン工場」に変貌を遂げつつある。これは、近年、主に台湾中小部品メーカーを中心に生産拠点の移転が相次いだ結果であり、パソコン関連メーカーだけでも600を超えている。台湾の下請企業の根こそぎ的な移転により、台湾の大手企業を進出を加速させている。また、日本、米国のパソコンメーカーも広東省への進出を進めており、特に米国企業は中国の市場確保を重視した戦略を進めている。

このように、中国に進出する外資系企業にとっては、中国での低賃金コストを活用した輸出生産拠点機能を確保しつつ、中国の市場開拓・確保も重視した戦略が必要となっており、中国への現地化がより一層求められるものとなっている。

参考文献)

「図説中国産業」（日本興業銀行産業調査部）、「中国年鑑」（中国研究所・各年版）、「日経ビジネス」（日経BP社）等より抜粋、整理

②自動車産業

■「三大三小二微」政策

中国における自動車産業にあつては、完成車メーカーの乱立によりその生産効率の低さが指摘されている。(1996年時点で乗用車・トラック・バスを合わせた生産台数約160万台弱に対し、完成車メーカーは122社にのぼる。)

完成車メーカーの乱立を問題視した中国政府は、「三大三小二微」政策を掲げ、中央政府が乗用車メーカーとして十分な体力を持つと判断した8社に乗用車生産を集約する方針を取っている。選ばれた8社には、事業のパートナーや工場の立地選定について、原則自主的な権限が付与されている。

8社の海外自動車メーカーとの協力関係は以下のとおりである。

表3-2-2 中国企業と海外完成車メーカー等の協力関係

中国企業	パートナー企業	協力関係	中国企業	パートナー企業	協力関係
三大メーカー			三小メーカー		
第一汽車	Audi(VW)	技術援助	天津汽車	ダイハツ	技術援助
	VW、SEAT	合弁		トヨタ	合弁
	スズキ	技術援助	北京汽車	タイムラークライスラ	合弁
上海汽車	大宇	技術援助	いすゞ		技術援助
	VW	合弁	広州汽車	本田	合弁
東風汽車	GM	合弁	二微メーカー		
	日産ディーゼル	技術援助	長安機器	スズキ	合弁
	シトロエン	合弁	航空工業	富士重工業	技術援助
	日産	合弁	—	—	—
	現代、三菱	合弁	—	—	—
本田	合弁	—	—	—	
カミンズ	技術援助	—	—	—	

資料)「図解中国産業」(日本興業銀行産業調査部)

■海外完成車メーカーの中国の位置づけ

中国に進出した海外自動車メーカーは、中国市場の開拓・確保を目的として進出しており、輸出生産拠点としては位置づけられていない。

■日本自動車メーカーの動向

・完成車メーカー

欧米の自動車メーカーが80年代半ば以降から進出したのに対し、日本自動車メーカーは総じて80年代には慎重な姿勢を取り、進出が本格化したのは90年代以降である。

・部品メーカー

日本の部品メーカーにあつては、完成車メーカーに先行する形で80年代後半より本格化している。

進出形態として、91年までは独立資本による経済特区への進出が大半である。これらの進出は、労働集約的な分野で中国の安価な労働力を活用した生産を行い、経済特区からの輸出を目的とするものであった。

92年以降は、現地生産メーカー向けまたは日本完成車メーカーの将来の現地生産を期待しての進出であり、現地部品メーカーとの合弁の形態での進出が中心となっている。特に、95年に中央政府が定めた自動車部品産業の重点施策で重点育成対象として60品目を指定し、対象品目について積極的な姿勢が示されて以降、合弁での進出が拡大している。

なお、労働集約的な分野で輸出を指向する部品メーカーの経営状況は比較的良好であるが、現地での納入を指向する部品メーカーは、中国での需要停滞等により全般的に経営が厳しいものとなっている。

■今後の動向

中国においては、まだ中間所得者層の形成は未熟なものとなっており、少数の高所得者層と多数の低所得者層に分離したままである。都市部の外資系企業に勤務する大卒オフィスワーカーの場合でも、乗用車の購入には年収の3～5倍を要している。また、社会インフラ整備も遅れていることから、中国の自動車市場は短期的には大幅な拡大は見込めない状況である。しかしながら、将来的な中国の潜在力には大きなものがあることから、海外完成車メーカーの中国事業は長期的な視野にたった戦略が必要となっている。

参考文献)

「図説中国産業」（日本興業銀行産業調査部）、「中国年鑑」（中国研究所・各年版）等より抜粋、整理

③繊維産業

■加工基地としての役割

改革・開放政策展開以降、初めに輸出志向型工業が成立したのが繊維産業である。繊維産業は歴史的に、安価な労働賃金を求めて、生産拠点が移動されてきた典型的な産業であり、中国においては改革・開放直後の香港企業の進出、90年代以降の日本・韓国企業の進出等により、90年代前半以降、世界でも有数の繊維輸出国となっている。

こうした繊維輸出の拡大の担い手としては、香港や日本といった外資系企業やこれら外資系企業と加工・補償貿易（香港は委託加工が多くなっている）を行う郷鎮企業が中心となっている。

繊維産業を製造工程別にみると、川上（原糸・原綿生産）、川中（紡績、織布、染色）、川下（縫製）に大別され、工程的には川上ほど資本集約型、川下段階ほど労働集約的な傾向が強くなる。中国においては、繊維産業成立の過程からも明らかなおり、低賃金による生産スペースの提供としての加工貿易基地としての役割が強くなっている。

日本企業における国際分業構造の位置づけとしては、短納期や多品種、小ロット、高品質等が要求される製品は日本で生産し、納期に余裕があり、ロットの大きな中・低級品が中国で生産されている。

■今後の動向

日本企業の中国での衣料品の生産に際しては、その生産品目を広げつつ、主として日本への輸出生産基地としての機能が一段と高まっている。また、中国での生産・消費水準の向上とともに、中国市場への販売を目的とした進出も行われるとともに、原糸、織物、染色といった川上・川中分野でも進出が行われるようになっている。

なお、衣料品の生産に際しては、より賃金の安い他のアジア諸国への生産拠点の移転やそれに伴う競争や供給過剰といった側面も生じてきており、今後、品質管理の強化や高付加価値製品づくり、納期短縮、小ロットへの対応が求められる。

参考文献)

「中国年鑑」（中国研究所・各年版）、「全予測アジア1995・1998」（三菱総合研究所）等より抜粋、整理

■SPA（製造小売り）として、あらゆる商品（衣料）を自ら企画し中国を中心とした東南アジアの契約工場で生産している事例（B社）

○会社概要 衣料の企画・販売・小売

山口県に本社を置くB社では、自ら企画、生産した衣料を全国の350以上の郊外型店舗で手頃な値段で提供している。最近では都内に店舗を構えたほか、フリースを安価で集中的に販売することなどにより、大幅な業績拡大を果たしている。

○B社の特徴

あらゆる商品を自ら企画し、中国を中心とした東南アジアの契約工場で生産を行う典型的なSPA*である。

従前の衣料販売業にあっては、作った商品をいかに売り切るかという発想で販売が行われていたが、B社では売れる商品をいかに速く作るかという発想の転換を図り、これを実現するための体制整備を図っている。

・海外契約工場の機能強化

1998年秋以降、中国各地に130以上あった契約工場の中から特に優秀な40ヶ所を選んで、綿密な生産計画に基づいて同一工場から継続的に商品を仕入れる体制づくりを行っている。また、複雑な生産工程を管理するために、上海と広州に駐在員事務所を開設している。

具体的には、例えばシャツの生産に際し、大半を年間を通じて平準的に生産し、残りは販売動向を見ながら色、サイズ等を決めている。シャツの生産工程は、織り、染色、縫製からなるが、店頭に並ぶまでの時間から逆算して、一部は生地の状態、一部は染色した状態で保管しておき、それぞれ適切な時期に完成品に仕上げている。

・単品管理の強化

色、サイズ別に商品の生産、販売動向を管理することによって、商品の品切れ・売れ残り等への迅速な対応を図っている。99年秋には、日本の東西に大型配送センターを新設し、主要な商品は、色、サイズ別に仕分けして各店舗に配送できる体制を構築している。

・各店舗の裁量の拡大

商品陳列と在庫管理を各店舗の裁量に任せ、各店舗の立地・顧客特性に応じた販売体制を構築している。

*SPAとは

米国の大手衣料品小売業者が提唱したもので、「Speciality Store Retailer of Private Label Apparel」の頭文字を組合わせた造語である。直訳すると「自社企画ブランド衣料の専門店」であり、その意味するところは、素材調達、企画、開発、製造、物流、販売、在庫管理、店舗企画など、すべての工程を一つの流れとして捉え、いかに効率化しながら顧客の要求に迅速に応える態勢を築き上げるか—という考え方である。後掲するC社もSPA形態の一つである。

資料)「日経ビジネス 2000・1・17号」(日経BP社)等より抜粋

■中国に物流センターを設置し生産コストのさらなる削減に取り組んでいる事例
(C社)

○会社概要 衣類・生活雑貨の企画・販売・小売

衣類・生活雑貨の企画・販売・小売を行うC社の事業構成は、衣類(37%)、家庭用品(51%)、食品(12%)となっている。C社では、これら衣類、生活雑貨につき海外生産を積極的に行っており、海外生産比率の状況は以下のとおりである。このうち、衣料は全衣類の7割を中国で生産している。

海外生産比率	1997年度	1998年度上半期(3~8月)
衣類	68%	→ 80%
生活雑貨	45%	→ 50%

○物流センター設置の概要

・物流センターの概要

設置時期 1998年4月

立地場所 広東省珠海(ジュカイ)市 延べ床面積 9,900㎡

機能 衣料品の保管、検品、配送先店舗別の箱詰め、周辺8ヶ所の生産委託工場の生産管理

・物流センター設置の背景

1993年の円高以降、C社では、生産コストの削減を図るため、海外生産比率を上昇させるとともに、物流体制の再構築や店舗運営の効率化による販売管理費の削減に取り組んできた。一方、原材料の輸入や製造を海外に頼るだけでは、為替の変動によって、調達コストに大きな影響を受けかねない。このため、全衣料品の7割を生産する中国において、生産から店舗への配送までを統括しうる拠点を設置することによって、さらなる生産コストを削減し、為替変動に対応しうる体制の構築づくりを図っている。

○物流センター設置の効果

・物流関連コストの削減

新潟県などにある国内の物流センターで行っていた検品作業を中国に移したことにより、全社における物流関連コストが半減した。

－具体例－

・ワイシャツ1枚当たりの検品コスト 2円(日本での10分の1以下)

・倉庫料 日本の1割

→物流センター関連の総コストは日本の4割程度

・在庫の効率化

中国の物流センターに生産管理機能をもたせることにより、日本での売れ行き状況に応じた衣料品の生産が可能になり、商品の売れ残り損失が削減された。

従前、季節商品を投入する場合、中国の工場で一括生産し、日本国内に一括出荷を行っていたが、物流センターの稼働後は、最初にある程度の量を生産・出荷し、日本での売れ行きをみて、2週間毎に中国に追加注文、日本への出荷が行える体制が構築された。これにより、日本国内の店舗や物流センターに余分な在庫を抱える必要がなくなり、以前は年間6億円に達していた商品の処分損が削減された。

なお、C社においては、どの商品についても、完全には海外生産に移さず、それぞれの総生産量の2割程度を日本国内において生産することによって、円安になった場合に、素早く国内生産に切り替えられる体制を構築している。

資料) 「日経ビジネス 2000・2・18号」(日経BP社)等より抜粋

■中国で生産した衣類を北九州港で陸揚げしている事例(D社)

大手婦人下着メーカーであるD社では、世界各国での現地生産・現地販売を基本とした国際戦略を展開している。D社の海外関連会社の立地状況は以下のとおりである。

都市名	事業内容	設立年	都市名	事業内容	設立年
北京市	生産・販売	1986	ソウル	生産・販売	1993
上海市	生産	1992	シンガポール	販売	1980
広東省花都市	生産	1995	バンコク	生産・販売	1970
香港	商社(材料調達)	1990	マニラ	販売	1989
香港	販売	1983	ジャカルタ	生産・販売	1991
台湾・桃園市	生産・販売	1970	ニューヨーク	生産・販売	1983
ベトナム・ドンナイ省	生産	1997	パリ	販売	1990

現地生産・現地販売を基本としつつも、一部日本向け製品は、良質の材料を日本から中国、タイ等の工場に輸出し、現地で縫製後、日本へ輸入するものとなっているが、その概要は以下のとおりである。

ー日本からの輸出ー

- ・日本市場で一部販売する輸入品の原料を中国やタイ等の工場に供給するものが大半である。
- ・積み出し港は海上輸送が神戸港、航空は関西空港を利用している。

ー日本への輸入ー

- ・日本国内の販売量の8～9%を輸入している。このうち、中国とタイからが8割強、ベトナムが1割弱、残りがインドネシアである
- ・デパート・専門店向けブランドについては、7～8割が航空輸送され、福岡空港揚げとなっている。残りは海上輸送され、北九州港で陸揚げされている。検品工場が九州に立地しているため、航空、海上輸送と九州地区での荷揚げとなっている。
- ・量販店向けブランドについては、9割程度が海上輸送され、阪神港で陸揚げされている。貨物量に応じてFCL、LCL貨物に分けている。残りは航空輸送で、関西空港で荷揚げされている。なお、検品は海外工場で行われている。
- ・輸入製品の国内物流は以下のとおり整理される。

デパート・専門店向けブランド

福岡空港 → 検品工場 → 物流センター → 配送センター → デパート
北九州港 (九州) (京都) 専門店

量販店向けブランド

関西空港 → 物流センター → 京都店 → 量販店
阪神港 (京都) 東京店

資料) 「月刊カーゴ・1998・8月号」(海事プレス社)より抜粋

④その他の産業

ここでは、中小企業事業団が実施した「漬物製造業に係る国際分業の可能性調査（平成9年）」及び「木製家具製造業に係る国際分業の可能性調査（平成10年）」の概要を紹介する。

－漬物製造業－

○調査概要

愛媛県漬物協同組合を対象として、漬物製造業に係る中国との国際分業のあり方について調査を行ったものである。現地調査都市は、北京市、遼寧省、上海市、浙江省である。

○現状

- ・漬物製造業にあつては、漬物の消費低迷、原材料の確保難、従業員・後継者不足等の課題を抱えており、これらに対処する一つの方策として、海外事業展開が考えられる。
- ・中国においては、1)原材料や労働力の安定確保が容易であり、製造コストが日本より安価であること、2)日本へ地理的に近く、輸送面でのコストも他の諸国よりも競争力があること、3)気候的に日本に近く、漬物原材料の代替供給源になりうること等の理由から海外事業展開を行う可能性を最も有している。

○中国（山東省）から日本（松山）までの所要日数と生産委託・輸送コスト

条件 白菜 40 トンを山東省で委託生産し、青島の生産委託工場に搬入（山東省から青島までは350km）。仕出港：青島港 仕入港：神戸港 or 門司港

日数 青島港から日本（神戸港 or 門司港）までは2日

生産委託・輸送コスト

76万円／40ト（19円／kg）

ただし、委託加工料及び日本での荷役・陸送費を除く。

採算 40～50円／kg（組合試算）

○国際分業の可能性

- ・浅漬製品は、賞味期限、原産国表示等との兼ね合いから、一次加工品として日本に輸入し、日本で完成品にする方法が可能性として高い。
- ・古漬製品についても、浅漬製品と同様に、日本で完成品にするのが現実的である。ただし、日本においては、浅漬製品への嗜好が高く、古漬製品消費は漬物消費の3割程度と需要が減る傾向にあるので、消費者にアピールできるヘルシー感覚・薬膳的感覚の新製品づくりが求められる。

○課題

- ・中国では80年代以降、原料野菜の輸出余力が増えており、その種類も豊富であるが大連、上海地域は、日本と1～2ヶ月の収穫時期の差があるため、季節差のメリットを得るためには、調達地域を南北に広げる必要がある。
- ・中国では、搾菜、辣菜等の生産にみられるように、伝統的漬物製造技術があるが、原料の生産・選別、衛生管理、品質、生産管理等での技術指導が必要である。

資料）「漬物製造業に係る国際分業の可能性調査（平成9年度）」（中小企業事業団）

－木製家具製造業－

○調査概要

山梨県家具工業協会を対象として、木製家具製造業に係る中国との国際分業のあり方について調査を行ったものである。現地調査都市は、広東省、上海市である。

○現状

- ・日本の木製家具製造業にあつては、家具需要の不振、廉価な外国製品の流入による競争の激化、国内における原木の不足に伴う原材料確保難及び調達コストの上昇といった課題を抱えており、これらに対処する一つの方策として、海外事業展開が考えられる。
- ・中国家具製造業は、日本をはじめ先進諸国からの委託生産とその過程での技術指導により、技術力、品質ともに向上している。
- ・広東省においては、香港、台湾、欧米企業の進出が多くなっており、中国で最大の家具生産基地となっている。
- ・日本企業にあつては、原材料確保の側面から遼寧省や山東省といった中国東北部への進出が多いが、広東省や上海市への進出は一部大手企業に限られている。
- ・原材料確保の面では、現地企業においても、中国国内での調達が困難になっており、原材料の輸入に依存する割合が高くなっている。

○国際分業の可能性

- ・広東省、上海市の木製家具製造業者にあつては、外資系企業の進出とこれに伴い外資系企業と合併事業等を行う中国系企業の技術水準が向上しており、外資系企業の中には、ISO9002の取得及び取得準備中の企業が存在している。
- ・日本企業は広東省、上海市にはあまり進出しておらず、現地企業には存在感が少ないが、ヒアリング結果では、日本企業との取引を望んでいる企業が多くなっている。
- ・これらを踏まえ、広東省、上海市には生産委託可能な現地企業が多く存在しており、また、中国国家林業局や中国家具協会より紹介・斡旋を受けられる体制も整っていることから、両地域への海外事業展開は有望と考えられる。

○課題

- ・中国においては、98年の大洪水の発生により、中央政府では森林資源の伐採禁止の措置が取られたことから、今後、中国国内での原材料の確保は困難になるものと考えられる。

資料) 「木製家具製造業に係わる国際分業の可能性調査(平成10年度)」(中小企業事業団)

⑤撤退事例

中国への生産拠点等の進出が相次ぐ一方で、撤退する事例もみられるところである。中国にあっては、各種法制度が未整備であり、外資導入優遇施策がめまぐるしく変更されるほか、家電業界にみられるようにローカルメーカーの実力向上に伴い、市場競争が激化する状況もみられる。また、日本国内外の経済情勢の変化に伴う企業戦略の見直し等の中で、中国の位置づけについても変化がみられるところである。

ここでは、「中小企業白書・平成10年版」（中小企業庁）を参考に、進出企業の撤退状況を整理する。

■中小企業の海外進出先からの撤退状況

中小企業庁が、平成9年に既に海外に進出している中小企業に対して行ったアンケート調査（無作為で抽出した海外進出済中小製造業者1,111社に対して実施し、有効回答業者数は455社（有効回答率41%））によれば、海外進出先からの撤退経験をもつ企業は16%であり、撤退を検討している企業も3%存在している。

海外拠点からの撤退理由としては、「人件費向上による採算悪化」と「進出先での需要不足」がともに23%と最も多くなっている。ついで、「国際戦略上必要なくなった」（18%）、「現地パートナーとの対立」（17%）と続いている。

また、撤退地域としては、NIES4が33%と最も多く、中国は13%となっている。

■撤退事例

—行政当局の政策転換により撤退した事例—

金属製品製造業を営むE社（福岡県、従業員数130名）は、平成4年に大手商社から「中国の大連でメッキセンターを運営できる企業を探している」という情報を得て、現地調査を開始。中国企業のメッキ技術が低く日系企業の要求する品質水準に対応できていないこと、また大連市当局はメッキセンター以外でのメッキ加工を許可しておらず、日系企業では社内メッキ処理ができないこと、さらに大連への日本企業の進出がブームになりつつあるという状況から、多数の受注獲得が可能であると判断し進出を決定した。平成7年に大連開発区内に土地を取得し、工場の建築許可を取得。現地法人を設立し、設備の導入や従業員研修に取り組んでいたところ、現地日系企業に対して社内メッキ加工が許可された。さらに平成8年春に開発区に進出する外資系企業への優遇措置の廃止が決定された。これにより日系企業の進出も減少が予想され、受注見込みが大幅に変わったために、進出を断念した。土地取得のための頭金や工場設計費、進出準備費用等は支出済みであり5,700万円ほどの損失を計上するに至ったが、幸いなことに工場建設には着手していなかったため、被害は最小限にとどまっている。

－現地の管理責任者による労務管理上のトラブルが原因で撤退した事例－

宝飾品の製造・卸売を行っているF社（東京都、従業員数13人）は市場での競争激化の対応策として、製造コスト引下げのため、人件費の低い中国へ進出した。現地法人の経営を進めるうちに労務管理での問題が生じた。同社は現場の労務管理や実務を中国人の管理責任者にすべて任せていたが、この管理責任者を決定するに当たり、十分な検討をすることなく経営管理の経験に乏しい者を選んでしまった。このため現場の部下との関係が悪化し、技術者を含む約10人が合弁会社を辞め、新たに別会社を作り、合弁会社の生産する製品と同様な製品を製造し始めた。この結果、この新会社が合弁会社の競争相手となり、悪影響を及ぼしかねない事態になった。そのほかにも様々な問題が生じたため、同社は中国からの撤退を決意した。

－現地から自主撤退を迫られやむなく撤退した事例－

一般印刷インキ及び印刷資材販売を営むG社（兵庫県、従業員数45人）は、10年ほど前から積極的に海外へ技術供与を行っていたが、平成5年に中国・上海から技術供与要請があり、同時に先方からの強い要請があり現地法人に資本参加することとなった。当初は生産が順調に伸びていたが、次第に製品の販売不振、生産コストと販売価格、品質等の問題が顕在化するようになり、赤字決算の計上となった。このため、現地パートナーは現地法人に対する意欲を失い、同社に経営全体を引き受けてくれるよう打診してきたが、同社はそれを断った。すると今度は、現地パートナーから同社に対して経営から降りてもらえないかという要望があり、自主的撤退を迫られた。撤退の際には投資金額の回収が出来たため、金額的な損失は全く生じなかったが、現地パートナーに対する不信感が残り、同社にとっては後味の悪いものになっている。

資料) 「中小企業白書・各年版」(中小企業庁)

3. 長江経済圏の発展動向

本調査では、長江経済圏の範囲を上海市、江蘇省、浙江省、安徽省、江西省、湖北省、湖南省、重慶市、四川省の9省市としている。ここでは、前年度調査結果を活用しながら、1. および2. の分析を踏まえて、長江経済圏の発展動向について再整理する。

図3-3-1 長江経済圏の範囲



資料)「中国年鑑 1998」(中国研究所編)(面積・人口データは1995年時点)

(1) 長江経済圏における対外開放政策の進展

① 経済開放地域の拡大

改革・開放路線への転換以降、まず 1980 年に設置された 4 つの経済特区（のちに 5 つ）は全て華南経済圏の都市・地域が対象となった。次いで 84 年に開放された 14 の沿海都市には、上海（上海市）、南通、連雲港（以上江蘇省）、寧波、温州（以上浙江省）と、長江経済圏下流部・沿海部の都市が含まれた。さらに、85 年に指定された最初の 3 つの沿海開放地帯の 1 つに長江デルタが選ばれた。この結果、江蘇省では蘇州、無錫、常州を中心とした全省面積の 6 割、浙江省では全省面積の 4 割以上が開放区となった。

上海では浦東開発が 90 年から本格的にスタートして外資の進出が進んでおり、蘇州では長江デルタ開発の一環としてシンガポール政府の協力による大規模ハイテクゾーンの開発が行われ日米を含む多国籍企業の進出が進んでいる。

92 年になると、改革開放全速キャンペーンによって沿海地区の成功を内陸まで及ぼすことが提唱され、長江流域の開放等が打ち出された。その中で、上海の浦東開発を先駆的なプロジェクトと位置づけ、蕉湖市（安徽省）、九江市（江西省）、武漢市（湖北省）、岳陽市（湖南省）、重慶市（当時四川省）に沿海開放都市並の政策を実行する方針が掲げられた。

② 上海・浦東新区の開発

上海市の経済開放は、広東省や福建省の経済特区から約 10 年遅れたが、90 年に黄浦江を挟んで旧市街地東側に位置する浦東新区の開発が開始され、長江経済圏発展の「龍頭」として改革・開放政策の前線となっている。

浦東新区では、99 年秋営業開始の浦東国際空港をはじめとするインフラ整備に併せ、約 100km²に及ぶ都市開発が進められており、9 つの重点開発区が設定されている。開発区のうち主要なものとしては、以下のものがあげられる。

■ 陸家嘴金融貿易区（金融・貿易・情報センター）

黄浦江に面した地域で、東洋一のテレビ塔がそびえ立ち、中国人民銀行や上海商圏取引所等のオフィス、外国銀行の支店が立地している。

■ 金橋輸出加工区（輸出産業の工業団地）

浦東新区の中部に位置し、外資系企業が立地している。シャープ、日立製作所、京セラ、リコー、オムロン、ノーリツ等の日本企業のほか、欧米の主要企業も立地している。

■ 外高橋保税區（自由貿易・倉庫・輸出加工基地）

中国で初めての多機能の自由貿易区で、保税倉庫エリア、自由管理センター、輸出加工エリアからなる。日本企業では、ピクチャー、シャープ、日立、京セラ、日新、浜松倉

庫等が立地している。

■張江高科技園区（ハイテク・バイオ）

筑波研究学園都市をモデルとして開発しており、日本企業では松下電器産業等が立地している。

このような開発の進展に伴い、浦東新区への外資導入は、上海市全体の半数に迫るほど拡大しており、GDPでも上海市全体の19.2%、輸出額では26.3%（いずれも1998年）を占めるに至っている。

浦東新区への直接投資国・地域のシェアをみると、香港が件数ベースで4割以上を占めているが、日本はアメリカをわずかに上回り、香港に次ぐ第2位の地位を占めている。

表3-3-1 浦東新区の上海市の外資導入に占めるシェア

年	件数	シェア	外資契約金額	シェア
～1989	17		0.47	
1990	28	10.4	0.34	5.8
1991	92	18.1	1.01	10.7
1992	567	26.1	13.53	30.6
1993	924	24.8	17.57	25.0
1994	1,035	26.4	25.93	24.8
1995	838	29.5	32.56	30.9
1996	802	38.1	33.09	29.9
1997	615	34.1	18.00	33.8
1998	554	37.2	28.93	49.5

単位) 件、億ドル、%

原資料) 「上海浦東新区統計年鑑「上海市国民経済和社会發展統計公報」ほか
資料) 三菱総合研究所「中国情報ハンドブック 1999年版」

表3-3-2 浦東新区への直接投資国・地域

国・地域	1996年	1997年	1998年5月累計	シェア
香港	284	183	2,192	42.6
日本	145	108	695	13.5
アメリカ	127	81	684	13.3
台湾	52	37	447	8.7
シンガポール	42	45	245	4.8
カナダ	14	10	114	2.2
その他	118	128	653	12.7
イギリス	20	23	120	2.3
合計	802	615	5,150	100.0

単位) 件、%

原資料) 「上海浦東新区統計年鑑「上海市国民経済和社会發展統計公報」ほか
資料) 三菱総合研究所「中国情報ハンドブック 1999年版」

③金融センターとしての上海の位置づけ

表 3-3-3 にみるように、中国においても、外資導入の要請が強まるのに併せ、国内貯蓄が十分でないことから必要となる外国からの資金調達を円滑に行うことなどのため、外国金融機関に対する業務規制も緩和されてきている。外銀による人民元業務などの規制緩和は、まず上海・浦東新区の（後に深圳も）外国金融機関を対象として実施されていることや、内陸部には外銀の支店が少ないことなどのため、上海・浦東新区に集中する日系・欧米系の外銀の支店が本支店勘定で国外から資金を調達し、内陸部も含めた中国国内への資金提供窓口となる場合が多い。

また、証券取引所や外国為替市場も、上海および深圳に先導的に設置されている。

このように、中国政府は国際金融センター機能を上海に集中・強化する施策を採っており、この結果、金融センターとしての上海が、内陸部も含めた長江経済圏の経済発展において重要な役割を担うこととなっている。

表3-3-3 中国の金融制度等の概要

中国の金融制度・組織	<ul style="list-style-type: none"> ・～1970年代末：中国人民銀行が金融業務において独占的な存在 ・79年：中国人民銀行（中央銀行）から4大国家專業銀行が独立 ・94年：国家專業銀行の政策金融と商業金融分離のため、政策性3銀行を設立し、国家專業銀行は国有商業銀行に転換 ・80年代後半以降：全国的商業銀行4行、地域銀行などを設立 ・ただし、97年末現在、金融機関に占める国有商業銀行の預金比率は69%、貸出比率は77%と依然として高い
外国金融機関	<ul style="list-style-type: none"> ・外資導入の進展に併せ、外国金融機関に開放される都市も増加。97年末現在、16か国の外資銀行が18都市142支店で営業 ・96年7月：外資系金融機関は、全国において外資系企業の經常取引に関する外資決済・売買業務を外為指定銀行として取り扱えるようになる ・96年12月：外資銀行9行（邦銀4行含む）に対して、上海・浦東地区で人民元業務を認可。98年末までに外資銀行10行（邦銀2行含む）が認可 ・同年：深圳を外銀による第2実験都市とすることが発表され、同年末までに外銀4行（邦銀含まず）に対し人民元業務を認可 ・なお、人民元業務を提供できる対象は、上海市の外資系企業および1年以上中国に居住する外国人に限られている
株式市場	<ul style="list-style-type: none"> ・1990年：証券取引所が上海に中国で初めて発足（翌年深圳証券取引所営業開始） ・上海証券取引所の上場企業数は、91年の8社から97年には383社に急増（深圳は362社） ・全国28か所（96年末現在）の証券取引センターが設定され、主に債券、投資基金の取引が行われている
外国為替市場	<ul style="list-style-type: none"> ・1994年：公定レートと市場レートの二本立てであった人民元レートを一本化、外貨取引センターを上海に設置 ・96年7月：外資系企業の外為指定銀行における人民元・外貨の売買が認められる（従来は外貨調整センターでの外貨売買のみ）

資料) 各種資料より三和総合研究所作成

④重慶の直轄市化

沿海地域との経済格差是正のために、内陸地域の経済発展が重要課題とされるなかで、中西部経済の発展を担うために、1997年に重慶市が第4の直轄市となった。長江流域の経済圏としての発展にも重要な役割を果たすことになるという期待もなされている。ただし、重慶直轄市は面積8.2万km²（北海道程度の面積）と広大で周辺に農村部も多く含んでおり、人口は3,042万人を数える。

重慶は軍需産業から発展してきており、自動車・オートバイ、化学工業、冶金工業、機械・電気工業、建材、食品の六大支柱産業を設定してきたが、国有企業の経営悪化に伴い競争力が低下しており、重点産業を自動車・オートバイ、化学工業、冶金工業の3大支柱産業と絞り込んだ施策の検討を行っている。

数量的にはまだ多くないものの、日系企業の直接投資も行われており、いすゞ、ホンダ、ヤマハなど自動車・オートバイメーカーおよび関連部品メーカー当が合併により進出している。これらの進出目的は中国国内市場の確保とみられるが、部品等をすべて現地調達できる可能性は低いため、一部は日本から調達しているものと考えられる。

工業の発展に際しては外資導入を進めることが急務となっており、鉄道、高速道路、長江を跨ぐ大橋の建設、空港の整備など、企業を受け入れるためのインフラ整備が進められている。また、三峡ダムが完成すれば水路が整備されて大型船舶の航行が可能となることから、長江を活用した物流ルートが確立する可能性がある。

⑤各省市の製造業の特性

「中国年鑑 98」（中国研究所編）に基づき、各省市における製造業の概要を整理すると以下ようになる。

上海市：鉄鋼、石油化学、自動車製造（合併中心）、発電プラント製造、通信、家電を6つのリーディング工業と位置づけており、技術水準の向上による市場シェア拡大を進めている。技術導入と設備更新に必要な資金については外資等の提携に依存しており、公害防止機器、造船、航空宇宙産業を振興する方針である。紡織業は構造不況となっており、閉鎖等により建て直しを図る予定である。

江蘇省：機械、電子、石油化学、自動車が4つのリーディング産業とされている。機械は工作機械、鉄道車両、産業機械、農業機械、測定器などに分かれ、メカトロニクス化が課題となっている。石油化学は山東省からのパイプライン敷設により急成長し、リン肥料工場もある。かつては支柱だった紡織業は構造不況により建て直しが課題である。

浙江省：紡織、機械、化学、食品、建材が主力の業種で、軽工業の比率が高いこと、中小企業・郷鎮企業が多いことが特徴である。

安徽省：冶金、機械製造、石油化学、家電、建材、紡織、食品などが主要な業種である。

江西省：軽工業が主体である。

湖北省：重工業が主体で、自動車、鉄鋼、食品、紡織、建材、機械、電力などが主要産業である。水力発電量は第1位である。

湖南省：重工業が主体で、建材、化学、食品、石油加工、鉄鋼、非鉄金属、電力、交通設備などが主要産業である。

四川省（重慶市含む）：銑鉄、鋼鉄、肥料、カラーテレビ等が主な製品である。

⑥長江経済圏の経済発展

長江経済圏の面積は 148.49 万km²であり中国全土の 15.5 %を占める。人口は 1998 年現在で約 4 億 7 千万人であり、中国全土の 38.0 %を占めている。GDP（総生産額）は 98 年現在で約 3.2 兆元であり、中国全土の 40.4 %を占めている。

1人あたりのGDPは 6,954 元であり、中国全土の平均である 6,404 元をやや上回っている。これまでに述べた対外開放政策は、上海を中心とした長江デルタ地域において著しい経済成長を促しており、省市別の1人あたりGDPをみると、長江デルタ地域では、上海市（28,200 元/人）、浙江省（11,202 元/人）、江蘇省（10,023 元/人）と、他の省市と比較して極めて高くなっている。1人当たり1万元を超える省市は北京市、天津市、広東省、福建省だけであることから、長江デルタの経済発展ぶりがうかがえる。

また、対前年の伸び率をみると 9.5 %と高い成長率を示しており、中国全土の平均である 7.8 %を大きく上回っている。各省市ともに同程度の伸びを示しているが、なかでも湖北省では 10.3 %と、上海市の 9.6 %を上回る高い伸びとなっており、長江中流域においても急速に経済成長を遂げていることが分かる。

表3-3-4 長江経済圏の面積・人口・GDP（1998年）

	面積 (万km ²)	人口 (万人)	GDP (億元)	対前年 伸び率(%)	一人あたりGDP	
					(元)	(ドル)
上海市	0.63	1,464	3,368.2	9.6	28,200	3,411
江蘇省	10.26	7,183	7,200.8	10.5	10,023	1,214
浙江省	10.18	4,456	4,980.0	9.6	11,202	1,353
安徽省	13.96	6,184	2,828.3	9.0	4,595	555
江西省	16.69	4,191	1,850.2	8.2	4,436	536
湖北省	18.59	5,907	3,704.2	10.3	6,289	760
湖南省	21.18	6,502	3,211.4	9.1	4,953	598
重慶市	8.24	3,060	1,434.5	7.9	4,702	568
四川省	48.76	8,493	3,580.3	8.2	4,231	511
長江経済圏	148.49	47,440	32,157.9	9.5	6,954	841
対全国シェア	15.5%	38.0%	40.4%	—	—	—
中国全土	960.18	124,810	79,552.8	7.8	6,404	774

資料)「中国統計概要」「中国統計年鑑」等より三和総合研究所作成

(2)九州経済圏を中心とする日本と長江経済圏の関係

①直接投資

1)日本から長江経済圏への投資

対中投資のうち、長江経済圏への投資について、1995年時点における日本企業から中国の製造業への出資件数をみると、中国全土で1,462件であるのに対し、うち長江経済圏は656件と44.9%を占めている。

これを省市別にみると、上海市298件、江蘇省210件で大半を占めており、浙江省の66件を加えると沿海部の長江デルタで長江経済圏の9割近くを占めている。このように、日本からの進出は現状では沿海部が中心となっている。

長江経済圏への投資について業種別にみると、電気機器144件(22.0%)、繊維142件(21.6%)の2つの業種で出資が多いことが特徴である。2.で述べたように、これらは輸出生産拠点確保型の投資と、市場確保型投資の双方が考えられる。その他、省市別に特徴のある業種としては、上海市・江蘇省での化学工業(計49件)、四川省(重慶市)での自動車工業(23件)がある。

表3-3-5 日本企業から長江経済圏の製造業への出資状況(1995年)

	上海市	江蘇省	浙江省	安徽省	江西省	湖北省	湖南省	四川省	合計	構成比
食料品	11	16	7	0	0	2	0	2	38	5.8%
繊維業	71	51	16	0	0	4	0	0	142	21.6%
木材・家具	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
パルプ・紙	5	1	0	0	0	0	0	0	6	0.9%
出版・印刷	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.2%
化学	29	20	6	0	0	0	1	3	59	9.0%
石油・石炭	8	5	1	0	0	0	0	0	14	2.1%
ゴム・皮革	4	2	1	0	0	0	0	0	7	1.1%
窯業・土石	6	8	1	1	0	0	0	0	16	2.4%
鉄鋼業	2	3	1	1	0	0	2	4	13	2.0%
非鉄金属	6	6	3	0	0	0	1	0	16	2.4%
金属製品	14	5	4	1	0	0	0	1	25	3.8%
機械	30	23	6	3	0	1	0	2	65	9.9%
電気機器	72	41	13	10	0	3	1	4	144	22.0%
輸送用機器	9	9	0	0	0	1	0	3	22	3.4%
自動車・部品	9	6	3	1	1	0	2	23	45	6.9%
精密機器	10	1	1	1	0	1	0	0	14	2.1%
その他製造業	11	13	3	2	0	0	0	0	29	4.4%
省市計	298	210	66	20	1	12	7	42	656	100.0%

資料)「中国進出企業総覧」(東洋経済新報社)

2)九州経済圏の企業における対中投資

九州経済圏（沖縄を含む）の企業の海外進出のうちに占める中国の割合は高く、1986年以降の累計で3分の1以上を占めている。特に、93～95年には対中投資が活発化し、進出企業全体の過半を占めていた。近年はそのシェアはやや低下しているものの、依然として最大の進出先となっている。

表3-3-6 九州企業の進出先別海外進出件数

進出先別件数	通算	構成比(%)	1986～92	1993	1994	1995	1996	1997
合計	735	100.0	390	72	77	92	73	31
アジア	548	74.6	249	63	67	83	63	23
韓国	32	4.4	25	2	2	2	0	1
台湾	36	4.9	27	1	3	1	3	1
香港	50	6.8	28	2	4	6	4	6
シンガポール	36	4.9	20	2	1	5	6	2
ASEAN	128	17.4	58	15	16	17	16	6
中国	255	34.7	85	41	41	48	33	7
その他アジア	11	1.5	6	0	0	4	1	0
北アメリカ	119	16.2	96	4	4	7	6	2
ヨーロッパ	48	6.5	31	3	4	1	3	6
その他	20	2.7	14	2	2	1	1	0

注) 進出先別企業件数は山口・沖縄を含む。

資料)「九州データブック99」(西日本新聞社)

3)九州経済圏の企業における対長江経済圏への投資

九州の企業のうち、長江経済圏へ進出している企業について、九州経済調査会資料に基づき、その概要を表3-3-7に示す。

地域別にみると、上海市が延べ68社と最も多く、ついで江蘇省19社、浙江省7社、安徽省4社、四川省3社、江西省と湖北省が各2社、重慶市1社となっており、上海を中心とした沿海部が中心となっている。

業種をみると、非常に多岐にわたっているものの、卸売・小売業や繊維製造業、食品製造業などが比較的多く、事業内容として対日輸出を行っていることが明らかな品目としては、衣料品、食料品などがあげられる。一方、大手メーカーが中心となる電子・電気機器や自動車等の投資は少なくなっている。

進出年次をみると、ほとんどが1990年代に入ってからであり、中国の対外開放政策への移行とともに、九州からの企業進出が活発化していることが分かる。

また、進出形態としては合弁企業が多くなっている。

表3-3-7 九州企業の長江経済圏への進出状況

州・市	地区	企業名	所在地	業種	進出年	進出形態	事業内容
上海市	—	(有)STAS	諫早市	卸売・小売業	1991	支店・事務所	土木建設資材、その他の製造・販売
		(株)デズメディア	諫早市	サービス業	1992	単独	日本向けソフトウェア開発
		(株)東和コーポレーション	久留米市	ゴム・皮革	1995	合併	手袋製造
		(株)カメラのナカノ	熊本市	卸売・小売業	1995	合併	写真現像焼付、カメラ等小売
		(株)ニコニコ堂	熊本市	卸売・小売業	1986	合併	ホテル
		(株)九州不動産鑑定所	熊本市	サービス業	1995	合併	
		(株)九州不動産鑑定所	熊本市	サービス業	1995	合併	
		長保実業(株)	熊本市	サービス業	1993	単独	寿司チェーン
		(株)緑の流通センター パーテック	熊本市	卸売・小売業	1993	支店・事務所	商品仕入れ
		(株)壽屋	熊本市	卸売・小売業	1995	支店・事務所	衣料品・食料品・雑貨の輸入、情報収集
		久栄物産(株)	吾平町	卸売・小売業	1995	支店・事務所	
		国見繊維(株)	国見町	繊維	1992	合併	紳士服製造、日本向け輸出
		国見繊維(株)	国見町	繊維	1993	合併	
		(株)佐賀鉄工所	佐賀市	金属製品	1996	合併	自動車用主芯コイル関係のボルトの製造
		(株)福岡銀行	佐世保市	金融・保険業	1995	支店・事務所	金融の情報収集、進出企業への情報提供・支援
		(株)山口オーネット	山口市	卸売・小売業	1995	合併	ニットの縫製
		宇部興産(株)	宇部市	化学	1998	支店・事務所	宇部グループ製品全般の販売
		(株)サマーレ	時津町	衣服	1992	合併	スラックス縫製工場
		アイホープ(株)	鹿児島市	卸売・小売業	1998	その他	イチョウ葉エキス入り健康食品の開発・製造
		(株)西原商会	鹿児島市	卸売・小売業	1993	単独	一次産品仕入業務
		南九レイヨウ(株)	鹿児島市	サービス業	1996	合併	クリーニング店 (計5店舗)
		(株)有村屋	鹿児島市	食料品	1995	合併	さつま揚げのファーストフード店
		(株)メック	小郡市	電気機器	1995	支店・事務所	
		メック(株)	小郡市	電気機器	1997	単独	電子機器製造
		(株)ナガイ	川内市	食料品	1994	単独	海産物輸入
		平成商事(株)	前原市	卸売・小売業	1996	単独	胡蝶蘭生産、販売およびリース
		大成物産(株)	大村市	食料品	1992	合併	漬物の半加工
		大成物産(株)	大村市	食料品	1993	合併	作業用手袋生産
		(株)大島造船所	大島町	輸送用機械	1993	その他	船舶用鉄製部品を調査するための情報収集
		(株)ダイナン	大分市	衣服	1994	単独	婦人・子供服製造
		(株)幸ネーム店	大分市	衣服	1993	合併	ブラウス等の機械刺繍
		(株)生活文化研究所	大分市	その他	1996	単独	
		(株)ス・ワ・ツル	大野城市	金属製品	1995	その他	
		PAL構造	長崎市	サービス業	1998	単独	建築コンサルティング、デザインなど
(株)ヤマカガパニー	長崎市	卸売・小売業	1993	合併	長崎—上海定期航路		
アスココーポレーション(株)	直方市	金属製品	1995	その他	金型製造、中国、日本向け		
(株)エルアン	唐津市	衣服	1993	合併	婦人服縫製		
(株)日田青果	日田市	卸売・小売業	1997	単独	原料材の生産工場		
(株)さかえ屋	飯塚市	卸売・小売業	1996	合併	菓子製造		
(株)イー・ドライブ	飯塚市	電気機器	1995	合併			
(株)アダル	福岡市	木材・木製品	1996	合併	家具製造		

		(株)キューサン	福岡市	鉄鋼・非金属	1996	単独	ビルのガラス、アルミ壁、サッシ生産
		(株)ホウエイ	福岡市	その他製造業	1989	支店・事務所	中国での取引統括
		(株)ホウエイ	福岡市	その他製造業	1993	合弁	刺繍工場
		(株)ホウエイ	福岡市	その他製造業	1994	その他	クリーニング業
		(株)ホウエイ	福岡市	その他製造業	1994	合弁	日本食レストラン、焼肉、クラブ
		(株)ヤマダ	福岡市	卸売・小売業	1989	合弁	農水産物の冷凍輸送・加工販売
		(株)ワンダー	福岡市	卸売・小売業	1988	合弁	日本食レストラン
		遠東貿易(有)	福岡市	卸売・小売業	1991	合弁	ボア人造繊維の製造
		遠東貿易(有)	福岡市	卸売・小売業	1992	単独	情報収集
		(株)九商	福岡市	卸売・小売業	1989	支店・事務所	
		(株)西日本銀行	福岡市	金融・保険業	1993	支店・事務所	金融の情報収集、進出企業への情報提供・支援
		(株)太行	福岡市	卸売・小売業	1994	単独	弁当・惣菜製造、販売
		(株)福岡シティ銀行	福岡市	金融・保険業	1995	支店・事務所	金融の情報収集、進出企業への情報提供・支援
		福岡運輸(株)	福岡市	運輸・通信業	1989	合弁	農水産物の冷凍輸送・加工販売
		西日本鉄道(株)	福岡市	運輸・通信業	1998	支店・事務所	航空貨物事業
		(株)福岡銀行	福岡市	金融・保険業	1995	支店・事務所	金融の情報収集、進出企業への情報提供・支援
		麻生セメント(株)	福岡市	窯業・土石	1996	その他	セメント製造
		壽産業(株)	福岡市	卸売・小売業	1994	単独	
		(株)ヘルヤ	北九州市	サービス業	1994	その他	クリーニング業
		マジン商会	北九州市	卸売・小売業	1996	単独	船舶用品販売
		(株)安川電機	北九州市	電気機器	1994	支店・事務所	日本からの社員の活動拠点
		(株)安川電機	北九州市	電気機器	1996	合弁	インバーターの製造販売
		寒川商事(株)	北九州市	卸売・小売業	1995	単独	OEM製品の管理・輸出管理・情報収集
		環境テクノス(株)	北九州市	その他	1995	合弁	脱硫装置、浄化装置、ゴミ焼却装置のエンジニアリング
		九築工業(株)	北九州市	土木・建設業	1991	合弁	耐火レンガ製造
		黒崎窯業(株)	北九州市	窯業・土石	1989	支店・事務所	耐火物情報収集
		山九(株)	北九州市	運輸・通信業	1996	合弁	運輸・倉庫
		(株)小倉飯店	北九州市	食料品	1993	単独	中華レストラン
		段谷産業(株)	北九州市	その他製造業	1996	支店・事務所	ショールーム、展示・即売
		東陶機器(株)	北九州市	窯業・土石	1994	支店・事務所	衛生機器の販売
		(株)不動産中央情報センター	北九州市	不動産業	1995	単独	不動産業務(誘致コンサルタント)
江蘇省	昆山	(株)ダイコウ	北九州市	卸売・小売業	1996	合弁	布団類や各種寝装品を製造
	常州	仆ウ・ソイング(株)	三股町	衣服	1991	合弁	紳士服等生産
		吉田刃物(株)	多久市	金属製品	1989	合弁	刃物生産
	蘇州	共立製鉄(株)	西有田町	電気機器	1994	単独	厚膜印刷用アルミナ基盤製造
		大山町農業協同組合	大山町	農林漁業	1989	合弁	はちみつ製造
		山村産業(株)	大分市	その他製造業	1995	単独	包装資材ラミキャップの製造
		(株)山村産業	大分市	その他製造業	1997	合弁	
	泰興	(株)福岡ニット	筑紫野市	衣服	1992	単独	手織み中心のニット製品の生産
	鎮江	(株)デザインケイゾウカ	福岡市	卸売・小売業	1997	合弁	日本中小企業向け工業団地の建設
	南京	宇部興産(株)	宇部市	化学	1995	合弁	マグネシウムの精錬
		(株)坂ノ上文旦堂	加賀木町	食料品	1993	合弁	菓子工場
		東陶機器(株)	北九州市	窯業・土石	1994	合弁	衛生機器生産、鋳物ホーロー浴槽の生産拠点

南通	(有)米倉鮮魚店	佐世保市	食料品	1992	合併	水揚げした魚を日本へ輸出	
	(株)左賀輪部魚市場	鹿島市	サービス業	1988	合併	水産品の加工・輸出	
	九州カネカロン(株)	筑後市	繊維	1993	合併	毛織物用原糸生産	
	(株)ホウエイ	福岡市	その他製造業	1992	合併	タオル製造	
	(株)筑後物産	筑後市	卸売・小売業	1995	合併	乾燥物の加工	
	無錫	黒崎窯業(株)	北九州市	窯業・土石	1995	合併	中国企業向け耐火物の製造、販売
	靖江	王子ゴム化成(株)	防府市	ゴム・皮革	1992	合併	工業用ゴム製品の製造・販売
揚州	(株)エム・オン	柳井市	その他製造業	1997	単独	つり竿生産	
浙江省	安吉県	三美	三重町	その他製造業	1995	単独	竹木製品の製造、製品は全量日本へ
	杭州	(株)ベェルベ	伊万里市	衣服	1993	合併	縫製品の製造および販売
		国東ミヤガワ(株)	国東町	その他製造業	1992	合併	仏壇仏具製造・販売
		長崎造船(株)	長崎市	輸送用機械	1993	合併	船舶部品の生産・販売及び船舶白の修理
		(株)太行	福岡市	卸売・小売業	1993	合併	中国野菜の買付け、対日輸出
	舟山	(株)筑後商部鉄工	夜須町	鉄鋼・非金属	1992	合併	海洋食品、海苔養殖
寧波	(株)太行	福岡市	卸売・小売業	1995	合併	食用菌類の生産加工、輸出、農産物集荷加工、輸出	
安徽省	—	(株)ホウエイ	福岡市	その他製造業	1992	合併	エプロン製造
		(株)ホウエイ	福岡市	その他製造業	1993	合併	
	合肥	(株)長府製作所	下関市	その他製造業	1995	合併	中国市場向けエアコン製造、販売
	馬鞍山	遠東貿易(有)	福岡市	卸売・小売業	1992	合併	石材の確保
江西省	南昌	南海貿易(株)	鹿児島市	卸売・小売業	1993	合併	農産物の一次加工品の新規開拓
		安達(株)	長崎市	卸売・小売業	1991	合併	希土販売、ソフト開発・技術者養成・派遣
湖北省	武漢	(株)海外技協	鹿児島市	卸売・小売業	1993	単独	物品取引
		安川情報システム(株)	北九州市	サービス業	1991	合併	ソフト技術者養成、ソフト開発
湖南省	長沙	ロンツ(株)	福岡市	サービス業	1998	単独	システム開発、エネルギー開発、入力業務
重慶市	—	九州ティ・エス(株)	菊池市	輸送用機械	1995	合併	
四川省	渠山	(株)西野物産	中津市	食料品	1996	合併	無農薬野菜を調査、乾燥野菜を製造
	成都	うすき製菓(株)	臼杵市	化学	1996	合併	原料品の買付け、乾燥作業
		宇野電子(株)	小長井町	電気機器	1994	その他	角板型固定抵抗器の製造

資料) 九州経済調査協会資料より三和総合研究所作成

②貿易

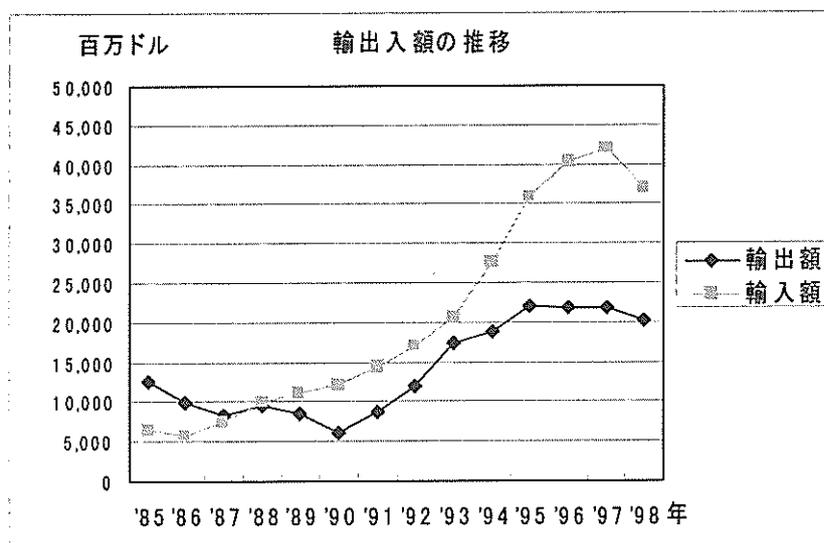
1) 日中貿易の概況

日中間全体の貿易額についてドルベースでみると、輸出入バランスは 1990 年代半ば以降、入超傾向が定着している。

日本の輸入については、80 年代後半以降、一貫して年々増加していたが、98 年には減少に転じた。これは、日本の内需低迷、原油価格の下落、日系進出企業の衣類・事務用機器などの逆輸入の減少などが要因とされている。品目としては、輸入全体の 29.7 % を占める繊維製品が対前年比 12.1 % 減少したのをはじめ、食料品、機械機器が減少となった。

一方、輸出についても前年以上に減少幅が大きくなっており、その要因として中国経済の減速、鉄鋼・合成繊維織物などの輸出単価の低下、現地生産の進展による日本からの完成品輸出の減少、98 年下期以降の密輸入の取締および外貨管理強化を目的とした通関審査の強化による影響などがあげられている。

図3-3-2 日本からみた対中輸出入額の推移

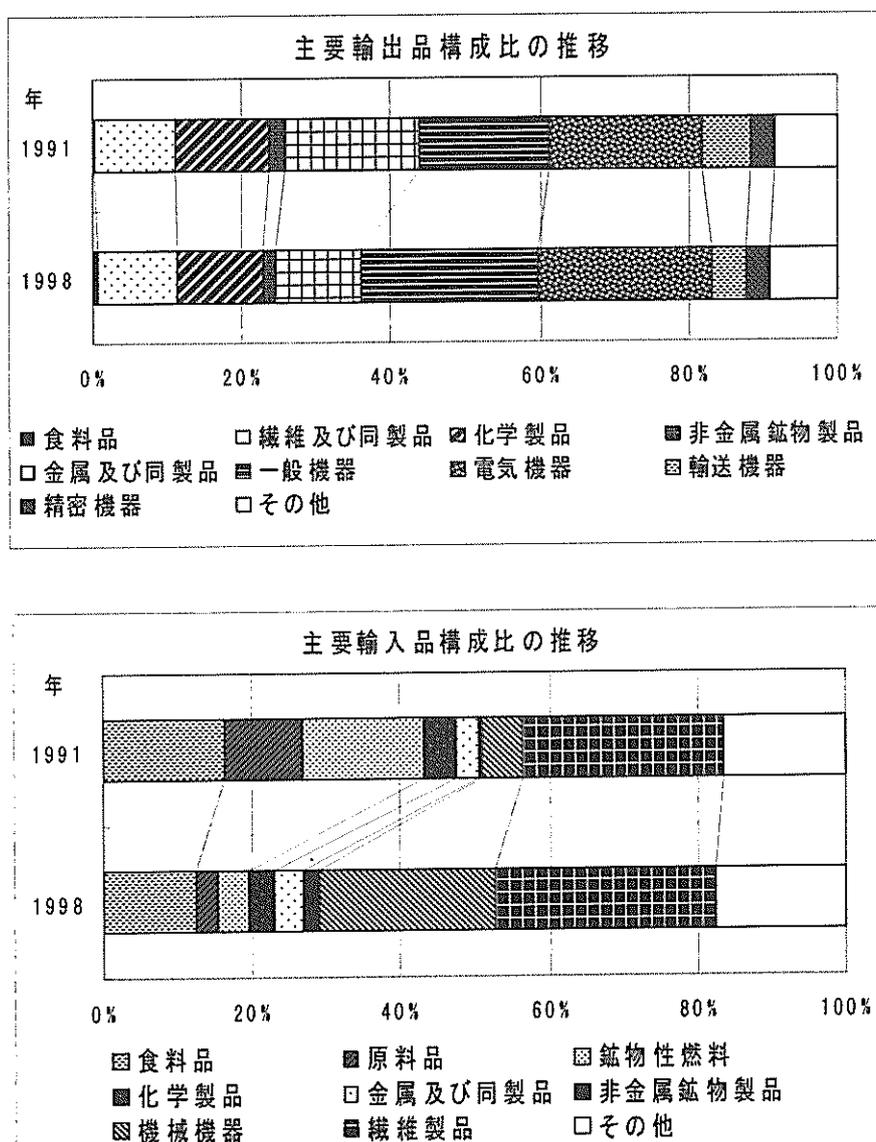


資料)「通関統計」(大蔵省)より三和総合研究所作成

品目別の構成比の変化をみると、輸出品では「一般機器」の比率が増加し、「金属及び同製品」が減少していることが特徴である。これは、中国の外資導入による工業化に伴い、生産設備等の輸出比率が高まったものと考えられる。

輸入品についてみると、「鉱物性燃料」「原料品」「食料品」が減少し、「機械機器」の割合が増加しており、原料輸入から製品輸入への転換が進んでいる。これは、家電製品等の現地生産が進み、製品の逆輸入が増加していることなどのためと考えられる。一方、従来からの中心品目である「繊維製品」については、依然として高いシェアを保っている。

図3-3-3 品目別構成比の推移



資料)「通関統計」(大蔵省)より三和総合研究所作成

2) 長江経済圏の各省市における日本との貿易

日中貿易を長江経済圏と九州経済圏の観点から分析するため、中国側について長江経済圏を取り上げ、日本との輸出入の現状を把握する。なお、ここでは、中国側のデータを使用していることから、長江経済圏側からみた日本への輸出、日本からの輸入として記述しており、1)とは輸出、輸入が逆となっている。

長江経済圏と日本との貿易の状況についてみると、長江経済圏側の輸出超過となっている。これは中国全体でも同様である。また、中国から日本への輸出に占める長江経済圏の比率は35%で、そのうちの9割を上海市(38%)、江蘇省(36%)、浙江省(18%)が占めている。また、日本からの輸入では長江経済圏の占める比率は29%となっており、輸出と同様に上海市(48%)、江蘇省(31%)、浙江省(11%)が9割を占めている。

表3-3-8 長江経済圏における対日貿易額の状況(1998年度)

—輸出—

	上海市	江蘇省	浙江省	安徽省	江西省	湖北省	湖南省	四川省 (重慶含む)	長江流域	中国全体
食料品	17,096	21,728	40,447	4,868	2,550	1,718	2,035	6,900	97,342	434,841
動物及び動物製品	9,822	5,637	14,907	857	123	262	124	1,661	33,393	130,579
繊維及び同製品	201,314	207,485	76,959	6,605	1,858	14,059	1,232	2,573	512,085	871,798
化学製品	22,745	16,943	8,398	843	2,449	1,227	3,721	4,433	60,759	166,688
非金属	5,550	9,525	5,544	263	513	605	222	522	22,744	228,435
金属	21,948	10,637	5,030	3,263	742	1,733	3,949	6,971	54,273	141,337
原料品その他(除く木材)	1,788	1,584	1,328	706	8	22	171	132	5,739	15,672
機械機器	87,638	72,240	21,741	692	455	811	447	1,071	185,095	771,473
機械、電気機器等	66,237	43,615	18,906	596	133	681	411	832	131,411	602,821
輸送用機器	9,573	9,017	1,735	12	6	43	1	6	20,393	36,821
光学、精密機器等	11,828	19,608	1,100	84	316	87	35	233	33,291	131,831
その他(含む木材)	39,968	32,111	24,820	2,324	1,507	924	1,049	1,525	104,228	338,918
皮革、毛皮等	8,413	5,515	3,023	191	167	39	18	8	17,374	63,082
木及び木製品、稲わら等	5,423	2,887	8,483	588	700	401	378	1,321	20,181	69,046
靴、帽子、傘等	8,934	13,973	3,044	1,119	48	332	480	53	27,983	93,839
雑製品	16,720	9,402	9,970	426	559	84	171	143	37,475	110,069
合計	398,047	372,253	184,267	19,564	10,082	21,099	12,826	24,127	1,042,265	2,969,162
対長江	38.2%	35.7%	17.7%	1.9%	1.0%	2.0%	1.2%	2.3%	100.0%	—
対中国	13.4%	12.5%	6.2%	0.7%	0.3%	0.7%	0.4%	0.8%	35.1%	100.0%

—輸入—

	上海市	江蘇省	浙江省	安徽省	江西省	湖北省	湖南省	四川省 (重慶含む)	長江流域	中国全体
食料品	842	493	158	14	90	2	12	15	1,626	19,502
繊維及び同製品	72,358	68,412	19,131	1,104	586	9,810	701	723	172,825	275,463
化学製品	48,445	35,415	16,135	1,664	705	1,200	373	4,058	107,995	409,076
化学工業製品及び同関連製品	27,713	24,065	10,475	598	247	473	176	1,621	65,368	176,862
プラスチック製品、ゴム及び同関連製品	20,732	11,350	5,660	1,066	458	727	197	2,437	42,627	232,214
非金属	8,919	5,586	829	34	20	319	135	90	15,932	56,993
金属	38,390	21,082	11,525	611	299	1,496	2,071	4,213	79,687	365,084
原料品その他(除く木材)	5,254	3,662	1,086	149	30	43	43	405	10,672	50,748
機械機器	212,150	114,883	42,445	6,615	3,148	7,081	701	31,281	418,304	1,613,974
機械、電気機器等	185,410	96,713	39,790	6,236	2,321	6,143	344	26,270	363,227	1,346,514
輸送用機器	4,773	2,296	1,151	201	452	143	319	3,389	12,724	76,639
光学、精密機器等	21,967	15,874	1,504	178	375	795	0	1,622	42,315	190,821
その他(含む木材)	5,777	2,160	1,347	454	48	229	1,017	57	11,089	29,881
合計	392,135	251,693	92,656	10,645	4,926	20,180	5,053	40,842	818,130	2,820,721
対長江	47.9%	30.8%	11.3%	1.3%	0.6%	2.5%	0.6%	5.0%	100.0%	—
対中国	13.9%	8.9%	3.3%	0.4%	0.2%	0.7%	0.2%	1.4%	29.0%	100.0%

資料) 各省市統計資料より三和総合研究所作成

長江経済圏における主要な輸出品目では、繊維及び同製品が49%と最も高い。以下、機械機器（18%）、その他（含む木材）（10%）、食料品（9%）と続いている。中国全体では、繊維及び同製品（29%）、機械機器（26%）、食料品（15%）、その他（含む木材）（11%）の順となっている。長江経済圏の輸出品目にあつては、中国全体と比較して、繊維の比率が高いのに対し、機械機器の比率が若干低いのが特徴となっている。

主要輸出品目につき地域別の状況をみると、長江経済圏の全体的な傾向以外に、浙江省の食料品の比率が22%と高くなっているのが目立っている。また、江西省、湖南省、四川省では、衣料及び同製品の比率は低い。江西省では食料品、化学製品、湖南省では金属、化学製品、四川省では金属、食料品の比率が高くなっている。

表3-3-9 長江経済圏における対日輸出の品目別比率の状況（1998年度）

(単位: %)

	上海市	江蘇省	浙江省	安徽省	江西省	湖北省	湖南省	四川省 (重慶含む)	長江流域	中国全体
食料品	4.3	5.8	22.0	24.9	25.3	8.1	15.9	28.6	9.3	14.6
動物及び動物製品	2.5	1.5	8.1	4.4	1.2	1.2	1.0	6.9	3.2	4.4
繊維及び同製品	50.6	55.7	41.8	33.8	18.4	66.6	9.6	10.7	49.1	29.4
化学製品	5.7	4.6	4.6	4.3	24.3	5.8	29.0	18.4	5.8	5.6
非金属	1.4	2.6	3.0	1.3	5.1	2.9	1.7	2.2	2.2	7.7
金属	5.5	2.9	2.7	16.7	7.4	8.2	30.8	28.9	5.2	4.8
原料品その他(除く木材)	0.4	0.4	0.7	3.6	0.1	0.1	1.3	0.5	0.6	0.5
機械機器	22.0	19.4	11.8	3.5	4.5	3.8	3.5	4.4	17.8	26.0
機械、電気機器等	16.6	11.7	10.3	3.0	1.3	3.2	3.2	3.4	12.6	20.3
輸送用機器	2.4	2.4	0.9	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	2.0	1.2
光学、精密機器等	3.0	5.3	0.6	0.4	3.1	0.4	0.3	1.0	3.2	4.4
その他(含む木材)	10.0	8.6	13.5	11.9	14.9	4.4	8.2	6.3	10.0	11.4
皮革、毛皮等	2.1	1.5	1.6	1.0	1.7	0.2	0.1	0.0	1.7	2.1
木及び木製品、福わら等	1.4	0.8	4.6	3.0	6.9	1.9	2.9	5.5	1.9	2.3
靴、帽子、傘等	2.2	3.8	1.7	5.7	0.5	1.6	3.7	0.2	2.7	3.2
雑製品	4.2	2.5	5.4	2.2	5.5	0.4	1.3	0.6	3.6	3.7
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料) 各省市統計資料より三和総合研究所作成

長江経済圏における主要な輸入品目では、機械機器が 51 % と最も高く、その大半は機械、電気機器等である。以下、繊維及び同製品 (21 %)、化学製品 (13 %)、金属 (10 %) の順となっている。中国全体では、機械機器 (57 %)、化学製品 (15 %)、金属 (13 %)、繊維及び同製品 (10 %) の順となっている。長江経済圏の輸入品目にあつては、中国全体と比較して、機械機器の比率が高いのは同様であるが、繊維及び同製品の比率が高いのが特徴となっている。

主要輸入品目につき地域別の特徴をみると、長江経済圏の全体的な傾向以外に、湖北省の繊維及び同製品の比率が 49 % と高くなっているのが目立っている。また、湖南省では金属の比率が高いのに対し、機械機器の比率が低くなっている。

表3-3-10 長江経済圏における対日輸出の品目別比率の状況 (1998年度)

	上海市	江蘇省	浙江省	安徽省	江西省	湖北省	湖南省	四川省 (重慶含む)	長江流域	中国全体
食料品	0.2	0.2	0.2	0.1	1.8	0.0	0.2	0.0	0.2	0.7
繊維及び同製品	18.5	27.2	20.6	10.4	11.9	48.6	13.9	1.8	21.1	9.8
化学製品	12.4	14.1	17.4	15.6	14.3	5.9	7.4	9.9	13.2	14.5
化学工業製品及び同関連製品	7.1	9.6	11.3	5.6	5.0	2.3	3.5	4.0	8.0	6.3
プラスチック製品、ゴム及び同関連製品	5.3	4.5	6.1	10.0	9.3	3.6	3.9	6.0	5.2	8.2
非金属	2.3	2.2	0.9	0.3	0.4	1.6	2.7	0.2	1.9	2.0
金属	9.8	8.4	12.4	5.7	6.1	7.4	41.0	10.3	9.7	12.9
原料品その他(除く木材)	1.3	1.5	1.2	1.4	0.6	0.2	0.9	1.0	1.3	1.8
機械機器	54.1	45.6	45.8	62.1	63.9	35.1	13.1	76.6	51.1	57.2
機械、電気機器等	47.3	38.4	42.9	58.6	47.1	30.4	6.8	64.3	44.4	47.7
輸送用機器	1.2	0.9	1.2	1.9	9.2	0.7	6.3	8.3	1.6	2.7
光学、精密機器等	5.6	6.3	1.6	1.7	7.6	3.9	0.0	4.0	5.2	6.8
その他(含む木材)	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料) 各省市統計資料より三和総合研究所作成

3) 九州経済圏における中国との貿易

日中貿易を長江経済圏と九州経済圏の観点から分析するため、日本側について九州経済圏を取り上げ、中国との輸出入の現状を把握する。

九州経済圏と中国との貿易の状況についてみると、全国よりも入超が著しい。

主要な輸出品目は、一般機械、有機化合物、鉄鋼の順であり、化学工業製品の占める割合が高いことが特徴である。輸入では、魚介類及び同調整品、衣類及び同付属品、電気機器と続いており、全国と比較して魚介類や原油の比率が高く、電気機器等の機械機器の比率が低いことが特徴である。

これは、九州から長江経済圏をはじめとする中国への進出企業に、電子・電気機械や自動車などの機械機器メーカーが少なく、卸売・小売業や食料品製造業の比率が高いことと関係していると考えられる。

表3-3-11 九州経済圏における対中貿易の状況（1998年）

輸出	価額	構成比	前年比
総額	245,147	100.0%	123.7
電気機器	27,762	11.3%	124.6
自動車	186	0.1%	96.9
一般機械	72,884	29.7%	216.9
船舶	321	0.1%	19.4
鉄鋼	34,094	13.9%	108.4
有機化合物	40,207	16.4%	142.5
ゴムタイヤ・チューブ	959	0.4%	154.9
精密機器類	10,161	4.1%	233.2
プラスチック	10,895	4.4%	100.8
再輸出品	3,632	1.5%	170.4

輸入	価額	構成比	前年比
総額	367,984	100.0%	91.2
原油及び粗油	22,179	6.0%	55.1
電気機器	40,508	11.0%	129.0
魚介類及び同調整品	46,581	12.7%	86.0
石炭	21,299	5.8%	97.3
衣類及び同付属品	46,362	12.6%	112.0
穀物及び同調整品	2,334	0.6%	96.4
石油製品	2,540	0.7%	88.8
一般機械	8,003	2.2%	109.4

資料) 長崎税関、門司税関資料より三和総合研究所作成

③日系企業の動向

1) 日系企業の進出形態

① 1)に述べたように、日系企業の進出目的として、輸出生産拠点確保型の投資と、市場確保型投資の双方がある。近年の長江経済圏への具体的な進出例においても、以下のように、主として海外向け輸出拠点とする場合、主として現地市場向け製品の生産拠点とする場合、主として現地に進出した企業へ部品を納入するための生産拠点とする場合等がある。こうした形態の違いは、日本との国際輸送の観点からみると、中国からの輸入量に大きくかかわってくる。

■日本ビクター、上海でDVDプレーヤー生産開始

日本ビクターは、99年3月から上海でDVD（デジタル・ビデオ・ディスク）プレーヤーの生産を開始し、欧米市場へ本格参入する。月産約1万台規模で立ち上げ、徐々に増産体制を整備して99年中に約20万台を生産する計画。中国では、ミニコンやラジカセなどオーディオ製品を製造している上海廣電との合併会社、JVC上海エレクトロニクス（上海市）で担当する。（日本工業新聞、98年12月9日）

■シャープ、中国で平面ブラウン管テレビ生産開始

シャープは99年6月をメドに、中国で平面ブラウン管テレビの現地生産と販売を開始する。AV製品の製造拠点である「南京夏普電子」（南京市）で当初、月に1,000台を生産する。日本のブラウン管メーカーから平面ブラウン管を調達し、現地で組み立てる。（日経産業新聞、98年12月16日）

■ケーヒン、中国で4輪向け部品生産

本田技研工業の大手部品メーカー、ケーヒンは海外事業を拡充する。99年にも中国での4輪車向け燃料制御部品の生産に乗り出す。主力取引先の本田が99年から中国での乗用車生産に着手・対応する。ケーヒンは97年に江蘇省南京市の南京六合経済技術開発総会社と合併で2輪車向け部品工場を設立している。同工場の建屋を活用して乗用車向けインジェクションなどの燃料制御部品を量産、本田向けに販売する。（日経産業新聞、98年12月7日）

2) 部品等の調達に関する状況

1)に述べたさまざまな進出形態が、国際輸送面では中国から日本への輸入量に主にかかわってくるのに対し、日本から中国への輸出量は、部品等をどの程度現地で調達するかによって変わってくる。

96年の調査ではあるが、JETRO 上海センターが実施した上海市、江蘇省、浙江省進出の日系企業向けアンケート調査結果によると（表 3-3-12）、80%以上の高い割合で現地調達している企業が24.9%あるものの、現地調達率30%未満の企業も45.4%に上っている。中でも、機械メーカーの場合、現地調達率30%未満の企業が6割近くを占めている。一方、現地調達率の高い企業は、食料、繊維等が業種が多いとされている。

現地調達が進められない理由のうち、中国側の事情としては、企業・製品情報の不足、企業・製品がない、品質が悪い、ロットが大きくなければ受注しない、中国製品は高い、といった点があげられている。一方、日本側の事情としては、納入先の認定が取れない、

企業を育てる余力がない、設計部門が動かない、標準化されていないことが多い、等があげられている。このように、部品等の現地調達率向上にはさまざまな課題があり、現地調達率は徐々に高まっていくとしても、特に機械メーカーにおいては、当面一定の日本からの部品等の調達が継続していくものと考えられる。

表3-3-12 長江デルタ地帯進出の日系企業における原材料・部品現地調達率

原材料・部品の中国国内からの調達割合	全体	構成比 (%)	機械機器	構成比 (%)
100 ~ 80 %	57	24.9	9	15.0
79 ~ 50 %	36	15.7	9	15.0
49 ~ 30 %	21	9.2	5	8.3
29 ~ 10 %	41	17.9	17	28.3
10 %未満	63	27.5	18	30.0
無回答	11	4.8	2	3.4
合計	229	100.0	58	100.0

注) 機械機器：一般機械、精密機械、電気機械、輸送機械

回答は点数ベース、金額ベースの指定なし

資料) 「ジェトロ中国経済 1999-2」『中国部品を巡るいくつかの事情』

(3)長江経済圏における日系企業の動向

ここでは、中国・長江経済圏での現地及び国内関連事業者（行政・公的機関、物流業者、海運会社、製造業者等）へのインタビュー調査の結果をもとに、中国・長江経済圏の産業の動向とともに長江経済圏からみた日本・九州経済圏の位置づけについて把握する。

①中国・長江経済圏の産業の動向

1)日系企業の動向

■日系企業の中国への当初の進出形態は、商品生産に必要な設備、部品を中国に持ち込み、安価な労働力を活用して、加工作業のみを中国で行い、日本を含む海外への輸出を行うことを目的とした加工貿易が中心であった。しかしながら、90年代以降の中国の経済発展を踏まえ、中国市場を意識した形態に変化する動きがみられる。

- ・当初の進出目的はほとんどが加工貿易を目的としていたが、90年代以降の中国での経済発展を踏まえ、中国市場を意識した形態に変化する動きがみられる。
- ・日系大手家電メーカーの中国国内にある41工場の出荷は国内市場向けが中心であり、国内3ヶ所に物流拠点を設置し、各工場を分担して管轄している。部品は日本やマレーシア等から調達している。輸出は香港に現地法人を設立して対応しており、上海、大連、北京にも駐在所を置いて最寄り港から船積みされている。

■日系企業の立地特性では、沿海地域及び長江デルタ地域は輸出志向型、内陸地域は中国国内志向型と大きく分けられる。なお、南京等の内陸地域の最近の動きとして、中国国内向けの生産拠点として位置づけられた工場にあっても、日本、欧米への製品輸出を行う動きが一部みられる。

- ・沿海地域では、その立地面の特性とともに、経済開放地域の設置が早くから進んだこともあり、輸出主導型の外資の進出が相次いだ。
- ・無錫には日系企業の進出が多くなっているが、形態として輸出拠点型が多くなっている。南京に立地する日系企業の生産拠点は、中国国内市場拠点として位置づけられている。
- ・日系企業の立地状況では、上海を除くと江蘇省が圧倒的に多くなっている。江蘇省では、南通、蘇州に100社以上、このほか南京、無錫等に30～50社の立地がみられる。浙江省では、杭州、寧波ぐらいに40～50社程度の立地となっている。武漢では30社程度、重慶、成都が40～50社程度である。重慶は最近直轄都市に指定されたこともあり、企業立地がそれなりに伸びているがそれ以外は最近大きな変動はない。
- ・南京にある日系企業の特徴では、中国国内向けの生産拠点多くなっているが、最近の傾向として、輸出を志向する動きがみられるようになっている。

■中国国内産業の育成及び密輸取締を目的として、今後、従来型の加工貿易に対する規制が厳しくなるとともに、現地部品調達率の拡大を求められることが想定されている。このため、日系企業にあっても、現地部品調達率の拡大とともに、高品質の部品を供給しうる部品メーカーの確保が課題となっている。

- ・従前の加工貿易の形態では、外資系企業と中国国有企業や郷鎮企業といった純ローカルメーカーとのつながりが希薄であり、部品のサポーターインダストリーの育成につながらないと中国行政当局は判断している。このことから、加工貿易に対する制限を行うことにより、中国国内における純ローカルメーカーによる部品調達率を上昇させようとする傾向が高まりつつある。
- ・日系企業の親会社の中国進出に合わせて、系列子会社・下請け企業等の部品メーカーの進出も行われている。
- ・中国系企業からの部品調達にあっては、技術力等の格差からまだまだ厳しい状況といえる。このため、日本での系列を超えた部品供給が行われつつあるほか、台湾・香港系企業からの部品調達も目立っている。
- ・中国系企業からの部品調達がどの程度進むかは不確定要素が強いが、日系企業にあっては、系列の枠を超えた取引がさらに進むものと思われる。
- ・日系大手企業にあっては、自社で商談会を開催しているところもあるが、日系中小企業単独では、なかなか難しいので、ジェトロ上海では、日系企業が必要とする部品を展示し、その部品を供給できる中国系企業との商談会を実施している。

■食品加工では、日系の食品メーカーは日本製であることにこだわるので、半製品の形で日本に輸出し、最終加工を日本で行う事例が多くなっている。

- ・食品関係では、日系中小及び商社関係の進出は多くなっている。例えば九州の企業でも、日本国内にあっては、竹の子の掘り出しは重労働なので、中国に進出している事例があるほか、浙江省ではウナギの養殖・パック詰め等も行われており、その進出形態は様々である。また、日系の食品メーカーは日本製であることにこだわるので、半加工品扱いで日本に持ち込み、最終加工を日本でいう事例は多い。ブランドの問題もあるので、全面的に中国で食品生産を行うかどうかは不明である。ただし、中国系企業では、日本のニーズに合わせたものをいくらでもつくるのが可能なので、ほとんど最終加工までを手掛けている事例もある。

2) 中国国内産業及び市場の動向

■家電市場では、国内企業が外資系企業に対して十分な競争力を有するまでに成長しているほか、沿海地域では、白もの家電は既に買い替え需要に移行するなど、外資系企業を取り巻く中国市場の環境は厳しさを増している。外資系企業が中国市場で競争力を保つには、今後、高付加価値品の提供とともに、中国市場を重視した戦略が求められている。

- ・白もの家電業界では、中国系企業が外資系企業の製品と比較して遜色のない製品を販売するなど実力をつけつつある。中には、北米に生産拠点を設け、北米市場の開拓を行おうとする純ローカルメーカーも出現している。
- ・中国系企業のキャッチアップの速度は早まっており、CVDやさらにDVDといったハイテク家電品の生産を手掛けるようになっている。
- ・家電、繊維業界では、供給過剰となっており、今後、高品質品の提供が求められる。沿海地域では、家電については既に買い替え需要に入っている。

3) 今後発展が見込まれる地域

■ 発展が見込まれる地域では、高速道路の整備が進んでいる江蘇省、浙江省までが想定されている。安徽省以西にあっては、交通・物流インフラが未整備なこともあり、外資系企業の進出は想定し難くなっている。

- ・ 中国行政当局の意向として内陸開発が最優先となっていることから、今後、加工貿易企業を内陸地域を中心とした一定地域に集約しようとする動きがみられる。しかしながら、内陸地域にあっては、その立地面での制約及び交通・物流インフラの未整備も手伝い、現実的には内陸部での外資系企業の誘致は厳しいものが予想されている。
- ・ 江蘇省、浙江省の長江デルタ地域では、高速道路の整備が進んでいることもあり、日系を含む外資系企業の立地が進んでいる。江蘇省にあっては、蘇州、南通、南京、無錫への立地が多くなっている。また、揚子江（長江）北部地域については、南京市よりも地理的に上海に近くかつ人件費が安いので、現在進められている架橋工事が完成すれば、外資系企業の立地が進むと予想されている。

4) 中国で事業展開を行う上での課題

■ 中国においては、法制度の変更が頻繁にあり、周知期間を経ることなく、また、遡及的に実施されるので、外資系企業は対応に苦慮している。

- ・ 1998年8月の外貨管理制度の強化による混乱のほか、1999年には、中国国内産業の保護を目的とした鉄鋼の輸入制限が行われている。この結果、家電、自動車メーカーが影響を受け、一部のコイルメーカーは工場閉鎖に追いやられている。
- ・ 密輸取締とともに中国国内産業の保護を目的とした、加工貿易に対する新たな制度改正が行われ、混乱が生じている。従前、外国から材料を輸入して、中国で加工を行い、輸出を行う場合、輸入した材料をそのまま輸出する場合は、中国当局へ届出をするだけで免税扱いになっていたが、99年10月から輸出増値税制度が導入され、加工貿易事業者には新たな負担が生じている。
- ・ 根拠のない様々な税以外の諸費用（中国では乱消費と呼ばれている）を行政当局等から要求され、むげに断れない状況となっている。

■ 今後、中国のWTO加盟により、外資系企業の進出が加速されることが予想される一方で、中国国内にあっては、国有企業対策及び地域経済格差の解消が緊喫の課題となっている。今後、多少の制限が加えられながらも国際ルールが導入されうるが、中国行政当局の加工貿易を制限しようとする政策等を踏まえると、外資系企業にあっては、中国市場を重視した現地化・一貫生産体制への取組が求められている。

- ・ WTO加盟により、今後中国においても多少の制限が加えられながらも国際ルールが導入され、外資系企業にとっては、活動の幅が広がるとともに、その進出が加速することが予想される。一方で、中国国内にあっては、国有企業対策及び地域経済格差の解消が緊喫の課題となっている。加工貿易にあっては、今後の動向として、制限が強まることが予想されるため、外資系企業にあっては、中国市場を重視した現地化・一貫生産体制への取組が求められている。

②中国・長江経済圏からみた日本・九州経済圏の位置づけ

■京浜・阪神地域については、中国側にも十分な認識があるが、それ以外の九州経済圏含む日本の地方についての認識は薄いものとなっている。このため、中国から九州間の貨物を増やすためには、交流促進のためのイベント開催等が求められている。また、南京等長江流域地域では、中国と九州の交流促進に際し、神戸港における「上海・長江交易促進プロジェクト」との連携が期待されている。

- ・門司港等九州取扱貨物はあまり期待できない状況であり、実際、南京から九州へ輸送するケースはほとんどない。
- ・上海～博多・門司への航路は以前運航していたが、現在は運航していない。貨物が少なかったことが要因とされている。
- ・九州～中国間の貨物量拡大のためには、交流促進のイベント開催が期待されている。
- ・中国に41工場を持つ大手家電メーカーでは、今後中国からの輸出が増えるの見込んでおり、九州でも何らかの動きがありうるとみている。
- ・長崎・中国航路の取扱状況では、繊維、造船関係、手袋、旗（のぼり）といった品目が目立つ程度である。九州では、各港湾とも競争している状況であり、長崎港と門司港を比較すると、横持ちを除くと、門司港が安いものとなっている。
- ・ある家電大手メーカーでは、海外からの逆輸入自体は、扇風機以外にもオーディオやTVでは実施しており、オーディオはシンガポール、マレーシア、廈門から、TVはマレーシアやメキシコ（ティファナ、船積みはロサンゼルス）から輸入しており、九州向けは博多港で陸揚げして筑紫野の物流拠点へ搬入している。
- ・長崎県では、平成11年1月から福建省において貿易商談会を行っている。また、福建省から研修生を迎え入れ、中国産品について日本で販売可能な商品の調査を行うなど、日中間の新たな輸出入品目の創出を図っているところである。この成果として、中国からランタンが輸入されるようになっている。
- ・神戸・長江プロジェクト関連では、南京に神戸市の事務所が開設される予定となっていることから、今後、このプロジェクトでの連携が期待されている。

■長江流域経済圏と九州経済圏との交流に際し、上海・長崎間におけるT S L等の高速フェリーの就航が新たな交流の展開につながると期待されている。

- ・長江流域経済圏に地理的に近いという九州の立地特性を活かした交流のあり方が求められている。このとき、中国に九州を意識してもらうためには、上海・長崎間にT S L等の高速フェリーが就航することが効果的である。また、九州新幹線長崎ルートの整備の暁には、T S Lを海の新幹線として捉え、上海がその終着駅であるとの視点から、長江経済圏と九州経済圏の交流のあり方を模索することも重要である。
- ・現在、上海・浦東地区においては、外資系のコンピュータ関連企業の集積が図られつつあり、九州における半導体企業との連携が期待される場所である。このとき、ハイテク関連部品の一部には、飛行機による離着陸時の震動が悪影響を及ぼす部品も存在することから、より震動の少ないT S Lによる輸送需要は存在しうると考えられる。また、T S Lについては、採算性が問われているところであるが、付加価値の高い商品を輸送することによって、採算性の問題も解決しうると考えられる。

神戸港における「上海・長江交易促進プロジェクト」の概要

○プロジェクトの概要

1995年1月に発生した阪神・淡路大震災により、甚大な被害を受けた神戸・阪神地区の復興のため、同年10月に国の阪神・淡路復興委員会により復興特定事業の一つとして「上海・長江交易促進プロジェクト」が提言された。

－提言内容－

上海経済圏・長江流域経済圏と阪神経済圏を結び、日中経済交流を促進するため、上海国際金融センターの形成と阪神経済圏の発展を連結するとともに、神戸港に河川専用船による直接交易を図るための港区を設置し、その背後に中国人街を整備する。

この提言を踏まえ、96年3月に官民からなる運営委員会（99年7月に「日中 神戸 阪神－長江中下流域交流促進協議会」として再設立）が組織され、神戸港における整備計画が進められるとともに、上海・長江経済圏と神戸・阪神経済圏との交易・交流事業を展開すべく、中国側との具体的な協議が進められることとなった。

中国側の動きとしては、96年12月に中国政府により、本プロジェクトの支持が表明されるとともに、中国側の推進組織として、国家発展計画委員会（中国の経済政策機構）を窓口、江蘇省計画経済委員会を事務局とする「中日 長江中下流域－阪神・神戸地域合作委員会」が99年7月に設立されている。

○具体的事業

■神戸港関連事業

－長江流域との直航船の就航－

長江を直接遡ることが可能な江海専用船（フォーチュンリバー号）がイースタン・カーライナー社（本社東京）により97年2月に就航した。

・フォーチュンリバー号の概要

全長93.9m、全幅18.0m、深さ10.2m、積荷重量トン数5,600トン 20フィートコンテナ200個積載可能、中央部にクレーン二機搭載。バラスタタンクを活用することで長江の水位に合わせ、喫水を2.5～6.65mに調整可能。

・運航スケジュール及び寄港地

約一ヶ月に一度運航する不定期航路で、長江中下流域（南京、上海等）と神戸、横浜港等を結んでいる。

・輸送貨物・実績

日本発貨物：建設機械類、小プラント等 中国発貨物：鋼材類、小プラント等一航
海当たり、平均して約4,000トンを送している。

－「交易港区」の設置及び「新たな中国人街」の整備－

・「交易港区」の設置

直航船の就航を受け、神戸市では97年4月にポートアイランド及び同第2期地区
に、上海・長江交易船の基地としての「交易港区」を設置した。同港区内にある神
戸埠頭公社が所有する水深12mのコンテナバースを神戸市が買い取り（民間遊休
バースの有効活用の補助制度活用）、再整備を行ったもので、上海・長江流域から
の貨物船に優先利用させるものとなっている。

・神戸港国際流通センターの稼働

99年3月には中国をはじめとする輸出入貨物に対応する物流基地としての神戸港
国際流通センターが同地区に稼働している。

・「新たな中国人街」の整備

同地区の背後には、「新たな中国人街」の整備構想があり、神戸市が99年1月に取
りまとめた基本計画では、①中国ビジネス関連企業、②情報コンサルタントなどサ
ポート機能、③物流、④語学学校など人材育成、⑤友好団体など文化・生活関連の
それぞれの機能を集積させる内容となっている。

■交易・交流関連事業

－交易関係事業－

・商談会の概要

98年10月に神戸市で開催された「大長江節（フェア）・中国マンス」の一環とし
て、二日間にわたり、運営委員会及び神戸市を主催者とする、中国からの輸入や中
国への投資等についての総合的な商談会が行われた。中国側からは長江流域の1省
5市（江蘇省、南京市、武漢市、天津市、合肥市、成都市）の経済機関や企業（織
維・織物、食料品、家具・工芸、機械関係）等から136名の参加を得、137件、約19
億円の商談が成立した。また、翌99年10月にも同様の商談会が開催され、中国側
からはさらに、安徽省と江西省の2省を加えた3省5市から84社の参加を得、436
件、約35億円の商談が成立しており、交流が活発化してきている。

・ビジネスマッチングの実施（99年度事業）

（総合商社と地元企業とのビジネスマッチング）

「交流促進協議会」の会員である総合商社が持っている中国関連のビジネスシーズの中から特定プロジェクトを開発し、それに地元企業が呼応することにより、具体的なビジネスマッチングを実現していく。

（日中双方による経済貿易ミッションの受入と派遣によるビジネスマッチング）

長江流域省市からの経済貿易ミッションの来神時に、商談会を行うとともに、神戸市の現地事務所による事前の個別需給マッチングを行った上で、地元企業が訪中し、現地で商談会等を実施する。

－交流関係事業－

・「神戸・長江経済貿易連絡事務所」の開設

98年12月に武漢市に長江流域を対象とした現地事務所を神戸市が開設した。現地事務所では、現地情報の収集、長江流域に進出を予定する日本企業への情報提供及び神戸港のポートセールス活動をとおして、長江流域と神戸港の貨物量を拡大させることを目標としている。なお、神戸市では、既に姉妹都市である天津市に経済貿易連絡事務所を設置している。

・武漢市の神戸事務所開設計画

武漢市は、対日貿易や武漢市への投資受入の拠点となる駐在員事務所を99年中にポートアイランド第二期地区内のキメックセンタービルに開設する準備を進めている。なお、99年3月には、天津市が神戸経済貿易連絡事務所を開設しており、今後、神戸市では、他の流域市の事務所誘致を進め、同ビルを「新たな中国人街」構想の中核拠点として位置づけている。

・各種交流事業

日中双方での、展示会、文化・学術紹介行事等の実施、日中の少年・少女の相互訪問、中国人留学生の交流の集い及び就職フェア等が実施されている。

4. 長江経済圏の発展方向性と九州経済圏との国際交流の展望

これまでの検討から、長江経済圏の発展方向性を整理するとともに、九州経済圏との国際交流について展望する。

(1) 長江経済圏の地域別発展段階と国際経済における位置づけ

長江経済圏の発展方向は、以下の3地域程度に分けて検討することが適当である。

① 長江デルタ地域（上海市、江蘇省、浙江省）

外資系企業が多数進出し、中国でも広東省と並んで最も経済水準が高い。各種産業が活発であり、上海が金融センターとして資金調達等に関する点でも有利である。九州経済圏に立地する企業の長江経済圏への直接投資もこの地域、特に上海市に集中していることもあり、今後、優先的に経済交流を強化していくことが適当と考えられる。

② 武漢を中心とした長江中流域

対外開放政策の内陸部への拡大により、急速な経済成長を遂げつつある地域であるが、現状では九州経済圏に立地する企業の進出はほとんどみられない。ただし、神戸市が武漢市に駐在事務所を設置するなど、日本との経済交流も活発化しつつあることから、長江デルタ地域に次いで経済交流の活発化を促進していくことが望まれる。

③ 重慶市を中心とした長江上流域

重慶市の直轄市化を契機として今後の経済発展が期待され、三峡ダムの建設後は現在より大型の船舶が遡航することも可能となると考えられることから、長期的観点から、経済交流の活発化を検討していくことが適当と考えられる。

(2) 業種別の国際交流の方向性

日本企業の海外事業展開の一環として、長江経済圏も有力な進出先となりつつある。ただし、東南アジア等の場合と異なり、中国への進出は現地国内市場をターゲットとしたものが比較的多く、近年その傾向は強まっている。

また、これらの傾向は業種によっても違いがあり、今後の方向性を展望するにあたっては、各業種の産業特性を十分に考慮する必要がある。

① 家電産業、自動車産業

日系企業や欧米系企業の進出は現地市場確保型が中心となっているが、そこで生産される普及製品は日本をはじめとする海外へも輸出される。こうした製品の日本での輸入に際しては、国内物流体制における物流拠点の集約化が進展し、九州では福岡・鳥栖周

辺に集中的に立地していることから、従来の京浜・阪神地区経由ではなく、九州の港湾で輸入して直接これらの物流拠点に輸送され、各地に配送される形態にシフトしつつある。

こうしたことから、長江経済圏と九州経済圏の国際交流を活発化させるためには、長江経済圏に現に立地する、あるいは立地しようとしている家電メーカー等が、九州経済圏向けの輸出製品の陸揚げ港として九州の港湾に利用しやすい環境を整え、これらのメーカー等に働きかけていくことが必要と考えられる。

また、これらの産業においては部品等の現地調達率が比較的低く、日本等からの部品供給に頼る部分が多い。これは、部品関係の中国系企業にあっては、依然として技術水準が低く、日系企業を含む外資系企業が求める部品を供給しえないためである。このため、中国側の動向としては、WTO加盟後による諸制約を受けつつも、国内部品産業を育成すべく、現地部品調達率を向上させる施策を引き続き強めていくことが予想される。ただし、WTO加盟による国際ルールの導入は、今後の中国のさらなる発展可能性を睨んだ外資系企業の進出を加速させうるものと考えられる。

一方、中国系完成品メーカーの動向としては、特に白もの家電業界にみられるように、中国系企業が外資系企業を凌駕するまでに実力を付けている。また、ハイテク技術分野でのキャッチアップの速度も早まる傾向にあることから、今後さらに、中国国内市場の競争の激化が進むものと思われる。

このような中国の動向を踏まえると、外資系企業が競争力を維持していくためには、中国市場をより重視した生産の現地化及び一貫生産体制への取組強化とともに、中国系企業と競合しない高機能・ハイテク分野にターゲットを絞った製品展開が有効と考えられる。このとき、ハイテク基幹部品の供給は日本が担い、その他汎用品の供給は中国が担うという国際分業体制は成立しうると考えられる。このため、九州経済圏に立地する家電、自動車等の部品メーカーにおいて、長江経済圏に立地する完成品工場への輸出を促進していくことが、両圏域の国際交流を活発化させることとなる。

②繊維産業

繊維産業においては、家電や自動車等の加工組立型産業と比較して、中間品等の現地調達率が高く、一部日本から素材を供給する場合もあるが、日中貿易においては製品の輸入が主体となる。

繊維製品の輸入に際しては、日本国内で検品をする形態が多かったが、近年では中国国内（広東省）に物流センターを設置し、検品や配送先店舗別の箱詰めまでの中国で行う事例もみられる。また、SPA（製造小売り）にみられるように、商品の企画から製造、販売までの工程を一つの流れとして捉え、その効率化を図るとともに顧客の要求に迅速に対応しようとする動きがにわかに高まるなか、家電製品等と同様、繊維製品の輸

入においても消費地直送化の動きが進展していくものと考えられる。

このため、長江経済圏に縫製工場を自社もしくは委託生産等の形態で立地させているアパレル業者や小売業者などに対して、上海周辺等の長江経済圏側における物流拠点の機能や九州経済圏と結ぶ国際輸送網を充実させ、家電製品等と同様に、九州経済圏向けの輸出製品の陸揚げ港として九州の港湾の利用を促進していくことが必要と考えられる。

③食品、家具等

日本国内に立地する食品や家具等の地域産業においては、製造コストの低減や原材料確保の観点から、中国への海外事業展開の拡大が有効であると考えられている。こうしたことから、九州経済圏に立地する食品、家具等のメーカーに対して、長江経済圏への進出や現地企業への生産委託等を促進していくことが、両圏域間の経済交流を活性化させていくこととなる。

特に、食品の場合は賞味期限や原産国表示の関係から、最終加工は日本国内で行う形態が今後も残ると考えられることから、九州経済圏のメーカーが中国から一次加工品を輸入し、国内工場で最終製品化して国内各地へ出荷する形態も考えられる。

(3)旅客輸送面からみた国際交流の方向性

現状の日中フェリーは、航空路線の充実や運賃の低下により旅客輸送が航空にシフトした結果、輸送人員は極めて少数であり、定時性の高さや荷役の迅速性を活用した貨物輸送が収入の大半を占める状況にある。

一方、中国から日本への観光客来訪に関して、今後ビザが解禁されれば観光客数が飛躍的に増加することが見込まれ、その際には、地理的に近接し、これまでにアジア各国から誘客の実績のある九州に多くの観光客が来訪することが期待される。さらに、T S Lをはじめとする高速フェリーが導入されることにより、従来型のフェリーと比較して所要時間の大幅な短縮を図られ、かつ航空より安い運賃を設定できれば、さらに多くの観光客が来訪するようになることが期待される。

日中間に高速フェリーが導入されれば、貨物輸送面でも航空とコンテナ船の中間的な輸送モードが出現することとなり、航空貨物からの転換に加え、新たな輸送需要の掘り起こしも期待され、貨客両面での輸送需要の拡大が期待される。

(4)国際交流の活発化に向けて九州経済圏に求められる対応

家電、繊維等の長江経済圏に積極的に進出している産業については、進出企業に対して、九州経済圏向けの製品輸入の陸揚げ港を九州の港湾とするよう働きかけていくこと、九州経済圏に立地する部品・素材等関連産業において、現地工場向けの輸出を促進して

いくことが求められる。

また、食品、家具等の地域産業については、九州経済圏に立地する企業に対して、長江経済圏への進出を促進していくことが求められる。

旅客輸送に関しては、中国人の日本への観光客来訪に対する政府の対応を見極めつつ、九州経済圏に立地するテーマパーク等の観光施設や宿泊施設、旅行業者等において、中国側への積極的なプロモーションと、九州経済圏における観光客の受け入れ態勢の強化を進めていくことが求められる。

第4章 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方と実現方策

1. 長江経済圏と九州経済圏の国際輸送の動向

ここでは、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方を検討するに先立ち、昨年度調査結果に加え、最新の統計や中国・長江経済圏において実施したインタビュー調査（行政・公的機関、物流業者、海運会社等）の結果に基づき、両圏域における国際輸送の近況を整理する。

(1) 国際輸送の状況

① 長江経済圏における港湾・水路の整備状況

1) コンテナターミナルの現状

長江流域の港湾について、コンテナターミナルの現状についてみると、ターミナル数は上海が最も多く、岸壁延長、クレーン数、蔵置能力についても上海が最も大きい。

なお、長江口の水深は－7.5 m程度と浅く、潮待ちしても喫水 9.5 m程度の船舶までしか入港できないため、上海港では大型コンテナ船は積み荷調整をして入港している。

表4-1-1 長江流域のコンテナターミナルの現状

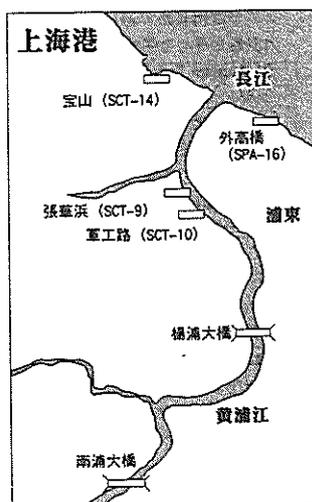
港湾名	ターミナル数	岸壁延長(m)	バース数	水深(m)	クレーン数	蔵置能力(TEU)
上海	4	3,031	14	9.4～12.5	19	60,800*
張華浜	1	783	3	12.5	6	—
軍工路	1	858	4	10.5	6	—
宝山	1	640	3	9.4	4	—
外高橋	1	750	4	12.5	3	—
南京	1	410	2	11.0	4	9,500
張家港	1	不明	1	不明	1	4,896

注) 寧波は本調査対象地域である浙江省に属するが、ここでは長江流域のみとした。

*: 上海港の蔵置能力には外高橋地区は含まない。

資料) 「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1998」、「国際輸送ハンドブック 2000 年版」(株オーシャンコマース) より三和総合研究所作成

図4-1-1 上海港のコンテナターミナルの位置



資料) 「国際輸送ハンドブック 2000 年版」(株オーシャンコマース)

上海港・外高橋地区コンテナターミナルの遠景



上海港・外高橋地区コンテナターミナルのコンテナヤード



南京港コンテナターミナル



2) 海上コンテナ取扱量

次に、長江流域の主要港における海上コンテナ取扱量についてみると（表 4-1-2）、上海が突出して多く 1998 年には 306.6 万 TEU を取り扱っている。これは中国でも最も多く（香港を除く、以降も同様）、97 年以降わが国のいずれの港湾をも上回っており、世界でも前年の 19 位から 10 位に躍進している。94～97 年は毎年約 30% ずつ増加し、98 年はやや鈍化したものの 20% 以上の伸び率を維持した結果、98 年の取扱量は 95 年の 2 倍以上となっている。さらに 99 年のコンテナ取扱量は当初 365 万 TEU と予測されていたが、11 月段階では 420 万 TEU となることが見込まれている。

これに次いで長江下流域の南京、南通、張家港がそれぞれ 10 万 TEU 強を取り扱っているが、上海ほど増加率は高くなく、取扱量の格差は拡大している。

長江中流域の武漢では、2 万 TEU 弱の取扱量となっている。

こうしたことから、長江経済圏を中心とする中国の輸出入コンテナ貨物の多くが、港湾施設や航路網、高速道路をはじめとする陸上交通網等の充実した上海港を經由して輸出入される傾向が強まり、上海港のハブ機能が高まっていることが分かる。なお、上海港におけるコンテナ取扱量のうち、トランシップ貨物は 65 万 TEU 程度とみられている。

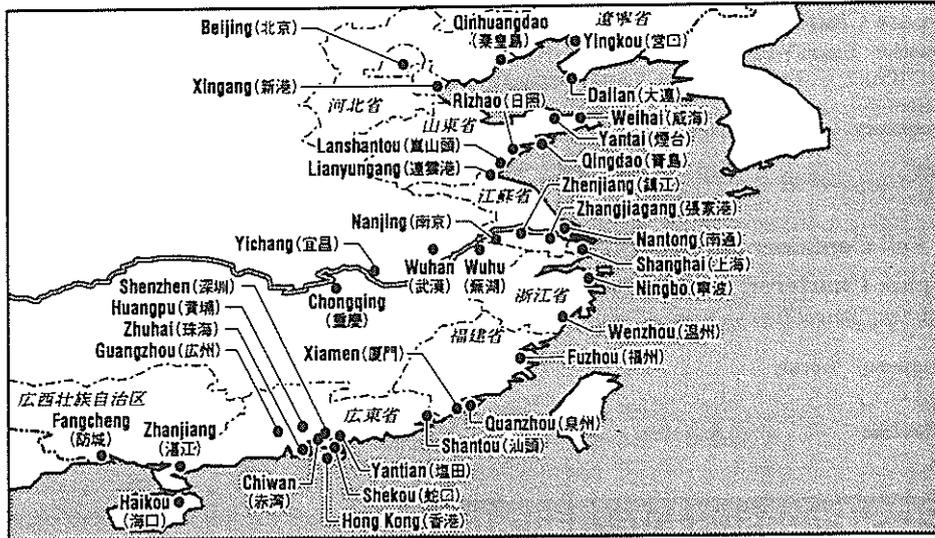
表4-1-2 長江流域内主要港での海上コンテナ取扱量

港名	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年(予測)	
長江 経済 圏 主要 港	上海	119.5	152.7	197.1	252.7	306.6 (21.3%)	365
	南京	12.6	14.5	13.0	12.4	12.3 (-0.2%)	—
	南通	6.6	8.7	9.3	12.1	12.0 (-1.0%)	—
	張家港	9.4	10.8	11.8	11.9	10.5 (-11.8%)	—
	武漢	1.6	1.4	1.7	1.9	1.9 (0.5%)	—
	鎮江	1.3	1.9	n.a.	n.a.	n.a.	—
	九江	0.2	0.5	n.a.	n.a.	n.a.	—
	蕪湖	0.3	0.4	n.a.	n.a.	n.a.	—
	重慶	0.2	0.5	n.a.	n.a.	n.a.	—
他 の 中 国 主 要 港 湾	大連	30.5	37.4	42.1	45.3	52.7 (15.9%)	60
	天津新港	63.1	70.2	82.2	93.6	101.8 (8.9%)	115
	青島	43.0	60.3	81.0	103.3	121.3 (17.5%)	140
	寧波	12.5	16.0	20.2	25.4	35.3 (37.3%)	50
	廈門	22.5	31.0	40.0	74.5	65.4 (30.4%)	—
	広州	22.1	51.5	55.8	68.7	84.1 (69.4%)	—
	深圳	7.0	28.4	58.9	114.7	195.2 (70.0%)	250
	中国合計	436.8	609.0	771.4	1,076.5	1,312.4 (21.3%)	1,600
日 本 の 主 要 港 湾	東京	180.5	217.7	231.1	232.2	245.0 (5.5%)	—
	横浜	231.7	272.7	234.8	234.7	220.0 (-6.3%)	—
	名古屋	122.4	147.7	147.0	149.8	130.6 (-12.8%)	—
	大阪	79.5	135.1	117.7	120.4	n.a.	—
	神戸	291.6	134.5	222.9	194.4	208.7 (7.4%)	—
	北九州	37.1	44.9	43.1	41.0	37.5 (-8.5%)	40.6
博多	23.8	29.6	30.9	34.3	36.3 (5.8%)	43.3 (速報値)	

単位) TEU

資料) 「1998年中国航送発展報告」(中国交通部水運司)等より三和総合研究所作成

図4-1-2 中国のコンテナ港湾の位置



資料)「国際輸送ハンドブック 2000年版」(株オーシャンコマース)

また、上海港の港湾当局においても、長江流域の貨物の上海港における取扱いを拡大させるための取り組みを行っており、従来は 30 %引きであったトランシップ時の荷役料金割引制度を拡大し、50 %引きとすることにより、トランシップ時の卸し・積みめの 2 回の荷役がいずれか 1 回分の料金で行えるようにしている。

3) コンテナターミナルの整備計画

上海は中国最大の港湾都市であるが、21 世紀初頭には国際的な経済、金融、貿易の中心として、長江デルタ、長江流域、中国全土の経済発展を後押ししていくことが期待されており、その促進のため、1995 年に中国政府は上海を国際海上輸送の中心として位置づけることを決定した。上海港は年率 25 %のコンテナ貨物取扱量の伸びを示しており、経済的に密接な関係を持つ江蘇省、浙江省を背後地域として持つことなどから、国際海上輸送の中心として発展する条件を有しているとされている。

上海港の港湾整備として、長江に面する浦東・外高橋地区においてコンテナターミナルの整備が行われており、99 年 10 月までに 4 バースが供用されている。さらに 2000 年には 2 バース供用される予定である。

また、長江口は浚渫しても土砂の堆積が著しく大型船舶の航行には制約があることから、長江口では干潟の間に導流堤を建設することによって、速い流れを作り堆積する土砂を自然の力で押し出すとともに、周囲の土砂が崩壊しないようにする計画がある。当面、2000 年中に 1 m 増深されて - 8.5 m となり、喫水 10.5 m 程度まで入港可能となる。

このような取り組みにも関わらず、将来的には船舶の大型化に十分対応できないと考えられることから、上海港湾当局では、上海市外の浙江省に大水深バースを建設する構想を持っている。

4) 長江における水路整備の状況

長江水路の現況について図 4-1-3 に示す。

南京近くの蕪湖までは水深 7.0 m を有し、15,000 ～ 20,000DWT までの船型の運航が可能となっている（ただし増水期は 4,000DWT 級まで）。その上流については、武漢までは 5,000DWT 級、重慶までは 1,000DWT 級の運航が可能である。

また、長江流域の洪水被害の防止や発電を目的として、長江が武漢と重慶の間に位置する三峡にダムを建設する計画が 1992 年に決定している。三峡ダムは堤の長さ約 2 km、水位差約 110 m、貯水面積 1,083km²、貯水は上流 600km に達する世界最大のダムである。

三峡ダムが完成した場合における輸送面のメリットとしては、上流域では、渇水時と高水位時の差が激しかった長江上流域の水位差が減少し、港湾荷役における障害が解消されること、水深や航路の幅が広がって流路が難所であった部分が解消されることなどをあげることができる。一方で、下流域では渇水期にダムからの放流が起きることで、水深が確保されることが期待される。ダムの上流と下流では最大 175 m の水位差ができることになるが、通過船舶を航行させるためには、3,000 トン級の船舶が通過できる閘門と昇船機が設置される予定である。このように、ダムが完成すれば、長江流域の内陸水運に関して航行の安定性が高まることが期待される。

ダムの建設は 94 年からスタートし、完成予定は 2009 年であるが、完成までは人工水路を通過することになる。人工水路の幅が狭いことや水流が強いことにより、船舶の航行時間の増加や小型船航行への障害が生じる懸念がなされている。

図4-1-3 長江水路の現況

都市	宜賓	重慶	三峡ダム ▽	葛州壩ダム ▽	宜昌	岳陽	武漢	黄石	九江	安慶	蕪湖	南京	上海	劉河口	長江口
距離 (水深)	1,010km		630km		1,070km				河口域						
	380km	660km (2.9m)		420km (2.9m)	210km (3.2m)		430km (4.0m)	200km (4.5m)	440km (7.0m)	110km (7.0m)	※水深は渇水期の水深である				
現在の運航船	水路				水路				水路						
	三峡ダムから重慶の上流は、急流で岸壁が迫り、川幅が狭く、一方通航の箇所もあり、難所がある。 河床底質は宜昌から三峡間は岩質で浅瀬が困難である。				河床底質は概ね砂・泥であるが、長沙市あたりでは河床勾配が上流の急勾配から緩勾配に急変するため、砂が大量に堆積し、河床が絶えず変動する。				可航水路は蛇行しており、上海から南京間には場所によって20mの水深となっている。 南京港まではレーダー管制がなされ、外国船の夜間航行も許される。						
	運航可能吃水(貨物重量トン)				吃水は、2.9m以下(約1,500DWTの貨物船並びに5,000トンのバージ船団)				武漢～上海(下り/上り: 3日/4日) 吃水は、4.0m以下(約5,000DWT)						
障害物				葛州壩ダム(閘門2ヶ所、280m×34m×5m、游船恒常的に発生)				急流と曲折部多し(6隻7,000トンのバージで95時間(宜昌～漢口間))				黄石長江大橋(水面上に制限)/九江長江大橋(南京と同様)/武漢長江大橋			
								(15,000～20,000DWT、但し増水期は±4,000DWT)				南京長江大橋(水面上30m、通行方向は24m以上)			

資料) 「総合物流体系整備協力調査報告書(平成9年3月)」((社)海外運輸協力協会)

②九州経済圏における港湾の整備状況

1) コンテナターミナルの現状

九州経済圏において、コンテナ荷役に対応したガントリークレーン等を有する港湾は、表 4-1-3 に示す 10 港に上っている。このうち、北九州港、博多港が規模的に大きい、大分港も比較的大規模なコンテナターミナルを有する。

表4-1-3 九州経済圏におけるコンテナターミナルの現況

港湾名	地区名	岸壁水深 (m)	岸壁 延長 (m)	ガントリーク レーン設置数 (基)	ターミナル 面積 (ha)	コンテナ蔵 置能力 (TEU)
下関	25号岸壁	-10.0	185	1	4.5	1,000
北九州	田野浦 3,4号岸壁	-10.0	300	1	6.1	1,760
	太刀浦 7,8,30 ~ 32号岸壁	-10.0 ~ -12.0	1,175	7	28.7	10,816
	日明東 6,7号岸壁	-11.0 ~ -12.0	420	2	7.0	3,486
博多	箱崎ふ頭 1号	-12.0	240	2	5.8	2,715
	香椎パークポート	-13.0	600	4	20.8	8,820
伊万里	七ツ島埠頭	-9.0	154	1*	1.7	604
長崎	小ヶ倉柳地区	-12.0	270	1*	1.1	860
熊本	本港 7.5 m岸壁	-7.5	130	1*	1.95	360
八代	外港地区	-10.0	185	1	2.1	444
大分	大在地区	-10.0 ~ -14.0	450	2	22.0	4,755
細島	白浜地区 10号岸壁	-10.0	185	1*	2.0	700
志布志	外港地区第 2 突堤 D岸壁	-7.5	260	1	4.4	2,300

注) *: 伊万里港、長崎港、熊本港はタイヤマウント式クレーン、細島港はジブクレーン
資料) 「数字でみる港湾99」、「CARGO (1997.9号)」(海事プレス) 等より三和総合研究所作成

2) 海上コンテナ取扱量

1997年(平成9年)における九州経済圏におけるコンテナ取扱量は輸出が約526万トン、輸入は約710万トンで、約184万トンの入超となっている。全国シェアは、輸出6.6%、輸入8.1%となっている。

1997年(平成9年)の港湾別取扱量をみると、ほとんどが、博多港、北九州港において取り扱われている。その他の港湾については、1994年(平成6年)時点では下関港を除きほとんど取扱いがみられなかったものの、1997年(平成9年)においては各県の港湾においてコンテナ輸出入貨物が取り扱われるようになっている。

表4-1-4 九州経済圏の港湾におけるコンテナ取扱量

		輸出		輸入	
		平成6年	平成9年	平成6年	平成9年
山口	下関	224,079	332,072	548,341	521,228
	合計	224,079	332,072	548,341	521,228
福岡	北九州	2,073,076	1,737,721	2,290,987	2,412,189
	博多	1,731,323	3,035,668	2,397,923	4,065,435
	苅田	420	0	1,308	0
	合計	3,804,819	4,773,389	4,690,218	6,477,624
佐賀	伊万里	0	3,907	0	28,200
	合計	0	3,907	0	28,200
長崎	長崎	0	14	0	1,362
	合計	0	14	0	1,362
熊本	熊本	0	0	0	0
	八代	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0
大分	大分	0	76,486	0	8,633
	合計	0	76,486	0	8,633
宮崎	細島	6,449	62,842	10,015	51,069
	合計	6,449	62,842	10,015	51,069
鹿児島	志布志	0	10,808	0	16,652
	合計	0	10,808	0	16,652
九州経済圏計		4,035,347	5,259,518	5,248,574	7,104,768
全国		72,184,600	79,894,346	75,128,072	88,113,295

注) コンテナ・シャーシトン数総数表における「コンテナ」+「オンシャーシ」より算出した。

上記のほか、熊本港、八代港でも現在は輸出入コンテナ貨物が取り扱われている。

資料)「港湾統計(平成6年、平成9年)」(運輸省運輸政策局)より作成

3) コンテナターミナルの整備計画

運輸省港湾局の国際コンテナターミナルの配置構想によれば、下関港・北九州港・博多港が中枢国際港湾、志布志港が中核国際港湾に位置づけられている。

各港湾の港湾計画においては、北九州港(響灘地区)、博多港(アイランドシティ)で大水深バースを有する大規模なコンテナターミナルの整備が計画されている。また、その他の港湾でもコンテナ化に対応した多目的国際ターミナルの整備が計画されている。

③長江経済圏と九州経済圏を結ぶ海上輸送網の現状

九州経済圏に発着する中国（香港を除く）とのコンテナ航路についてみると（国際フェリーを含む）、大連、青島、新港（天津）など中国北部への航路が充実しており、上海や寧波など長江経済圏と結ぶ航路、福州や廈門など福建省方面の航路がこれに次いでいる。なお、長江流域では上海のみに航路が開設されており、九州経済圏から南京、南通、張家港等へ直航する航路は開設されていない。

九州側の寄港地をみると、北九州（門司、小倉）、博多、伊万里、長崎、大分、八代、細島、志布志に寄港している。このうち、北九州（門司）が最も多く、16 航路が寄港している、次いで博多の11 航路、北九州（小倉）、長崎、大分、志布志、下関（国際フェリー）がそれぞれ1 航路となっている。また、これらの航路は九州以外に大阪、神戸など関西圏にも寄港する航路が多い。

運航頻度については、北九州（門司）、博多などでは、概ね週1 便程度が確保されているが、長崎、志布志では、隔週運航となっている。

このように、九州経済圏内では北九州（門司）と中国を結ぶ航路が最も充実しており、博多がこれに次いでいる。

表4-1-5 九州経済圏に寄港する日本～中国（香港除く）間の航路

寄港地(中国)	寄港地(九州)	寄港地(その他日本)	運航頻度	運航会社	注
大連	北九州(門司)、博多		1/週	Dalian Container Shipping (Kitakyushu Unyu)	
大連、新港、營口	北九州(門司)	大阪、神戸	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
大連、新港	北九州(門司)	名古屋、東京、横浜、大阪、神戸	1/週	China Shipping	
大連、新港	北九州(門司)、博多		1/週	SITC Lines Co.(SITC Japan)	
大連、煙台	北九州(門司)	横浜、大阪、神戸、名古屋、東京	1/週	Sea United Shipping (Azuma Kaiun)	
青島、連雲港	北九州(門司)、博多		1/週	SITC Lines Co.(SITC Japan)	
青島、連雲港	北九州(門司)	大阪、神戸、東京、横浜、名古屋	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
青島、連雲港	北九州(門司)、博多	東京、横浜、名古屋	1/週	China Shipping	
上海	北九州(門司)	大阪、神戸	1/週	SITC Lines Co.(SITC Japan)	
上海	北九州(門司)	名古屋、横浜、東京、大阪、神戸	1/週	Shanghai Jin Jiang Shipping (Sumitomo/Mitsui Soko)	
上海	北九州(門司)、博多		1/週	China Shipping	
寧波	北九州(門司)	大阪、神戸	1/10日	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
寧波	北九州(門司)	大阪、神戸	1/10日	Ningbo Ocean Shipping(Nitto)	
福州、廈門	北九州(門司)	大阪、神戸	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
福州、廈門、泉州	北九州(門司)	神戸、大阪	1/週	China Shipping	
大連、新港、青島、上海、福州、廈門、汕頭、貴州	北九州(門司)	横浜、名古屋、大阪、神戸、四日市	4~5/月	MOS	セミコンテナ船
大連、上海、新港、汕頭、寧波、福州、廈門、貴州	北九州(小倉)	鹿島、横浜、名古屋、大阪、和歌山、新居浜	4~5/月	Daichi Chuo	セミコンテナ船
青島	博多	横浜、名古屋	毎週	APL/Hyundai/MOL	北米航路
青島、連雲港	博多		毎週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
上海、汕頭、廈門、福州	博多	那覇	隔週	Sino-Asia (Chevo)	セミコンテナ船
上海、汕頭、廈門、福州	博多、長崎		隔週	Sino-Asia (Chevo)	
上海	博多	東京、名古屋、神戸	1/週	Hapag/NYK(TSK)/OOCL/P&Q Ned	北米航路
青島	博多		1/週	Uno Reefer Container Line	
上海	大分、志布志	水島、福山、広島	隔週	Minsheng Kambara Marine Shipping (Kambara Kisen)	
青島	下関		1/週	Orient Ferry	国際フェリー

注) 備考欄の「セミコンテナ船」「国際フェリー」以外はフルコンテナ船航路。国際フェリーは(2)国際フェリー航路との重複あり。「北米航路」とある航路は極東～北米航路において日中間サービスを提供している航路。それ以外はすべて日中航路。中国は香港のみ寄港する航路は含まない。

資料) 「2000年版国際輸送ハンドブック」(株)オーシャンコマース)及び各港資料より三和総合研究所作成

④長江経済圏と九州経済圏における海上コンテナ貨物輸送の動向

1) 日中間の海上コンテナ貨物輸送量

1998年における日中間の海上コンテナ輸送量は約101万TEUであり、その内訳は日本からみた輸出が約29万TEU、輸入が72万TEUと大幅な入超である。また、中国船社の積み取り比率が9割前後と極めて高い。

表4-1-6 長江流域内主要港での海上コンテナ取扱量

	1997年	1998年	中国船社のシェア	トランシップ率
中国→日本	694,310	717,009	91.3%	—
うち日中貿易量	648,624	665,860	92.9%	—
うちトランシップ	45,686	51,149	70.1%	7.1%
日本→中国	257,482	291,499	86.0%	—
うち日中貿易量	209,584	247,437	85.3%	—
うちトランシップ	47,898	44,062	89.5%	15.1%

単位) TEU

資料) 「1998年中国航送発展報告」(中国交通部水運司)等より三和総合研究所作成

2) 長江経済圏の港湾における対日海上コンテナ貨物取扱量

中国側の港湾別に取扱量をみると、上海における取り扱いが輸出入とも最も多く、これに天津、青島、大連が続くが、上海の取扱量が群を抜いている。

いずれの港湾においても、日本向けのコンテナ取扱量が、中国向けのコンテナ取扱量を大幅に上回っており、その差は2～4倍となっている。

長江流域の港湾においては、南通、張家港、南京まで日本からのダイレクト航路も就航しているが、ほとんどが上海からのフィーダー航路により輸送されている。長江流域のコンテナ化可能貨物は輸出が主体であるが、当地でコンテナ化して上海に輸送する形態より、バラ貨物のまま一般貨物船、鉄道、トラックで上海に輸送され、そこでコンテナ化される形態が圧倒的に多いとされる。その要因として、極端な輸出超過であるため、空コンテナが大幅に不足することがあげられている。(「総合物流体系整備協力調査報告書(平成9年3月)」、(社)海外運輸協力協会による)

表4-1-7 中国側港湾別にみた日中間海上コンテナ取扱量(1995年1～12月)

港名	日本→中国	中国→日本	合計
上海	85,159	191,452	276,611
天津	29,677	79,723	109,400
青島	18,510	81,356	99,866
大連	23,634	68,309	91,943
その他	54,191	169,912	244,103
合計	211,171	590,752	801,923

単位) TEU

資料) 「総合物流体系整備協力調査報告書(平成9年3月)」((社)海外運輸協力協会)

3) 九州経済圏における対中海上コンテナ貨物取扱量

「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」に基づき、九州経済圏と中国との間の外貿コンテナ貨物流動の動向を把握する。

1989年、93年、98年の3時点と比較すると、九州経済圏と中国との間の外貿コンテナ貨物量は一貫して増加しており、アジアや世界全体と比較しても高い伸びを示している。また、対中国向けコンテナ貨物について、全国と九州経済圏を比較すると、九州経済圏では全国よりも高い伸び率を示している。しかし、輸出入のバランスは輸入が輸出の2倍以上の超過傾向にあり、この傾向も一貫している。

表4-1-8 外貿コンテナ貨物の生産地別輸出入量（1か月値）

【輸出】

（単位：トン、%）

生産地 地域	1998年				1993年				1989年			
	九州経済圏計		全国計		九州経済圏計		全国計		九州経済圏計		全国計	
	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア
アジア	300,942	52.7	2,473,956	47.4	255,826	59.5	2,466,120	52.5	129,656	35.7	1,617,556	37.9
中国	54,298	9.5	478,685	9.2	28,435	6.6	266,335	5.7	8,614	2.4	120,887	2.8
合計	571,051	100.0	5,220,714	100.0	429,995	100.0	4,700,559	100.0	363,550	100.0	4,269,352	100.0

【輸入】

（単位：トン、%）

消費地 地域	1998年				1993年				1989年			
	九州経済圏計		全国計		九州経済圏計		全国計		九州経済圏計		全国計	
	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア
アジア	292,287	65.3	3,264,488	60.7	220,697	57.3	2,595,506	55.1	112,608	54.9	1,693,848	47.1
中国	124,628	27.8	1,649,500	30.7	74,504	19.3	1,029,876	21.9	19,276	9.4	384,477	10.7
合計	447,587	100.0	5,373,979	100.0	385,060	100.0	4,709,772	100.0	205,124	100.0	3,594,916	100.0

注) 九州経済圏；九州7県と山口県

資料) 「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(運輸省港湾局)より三和総合研究所作成

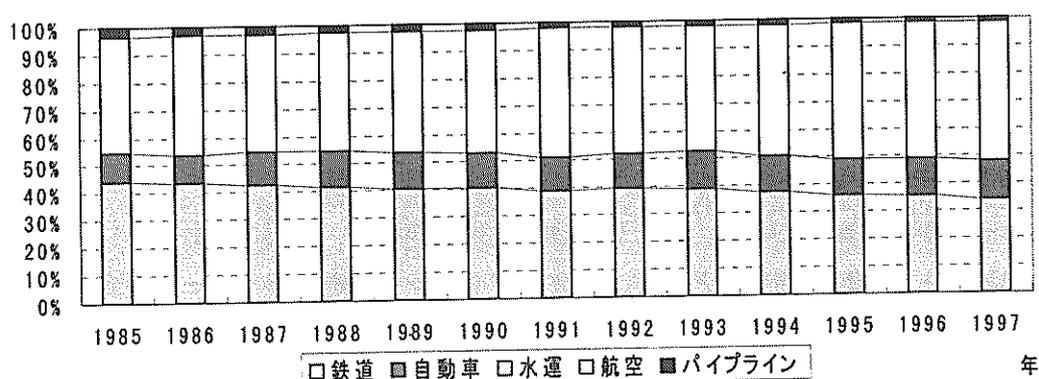
⑤長江経済圏における国内輸送の状況

1) 中国の貨物輸送における輸送機関分担の状況

中国の貨物輸送における輸送機関分担状況をみると、自動車（トラック）のシェアが2割にも満たないことが特徴であり、水運と鉄道が大半を占めている。ただし、鉄道のシェアは低下傾向にある。

また、各輸送機関の平均輸送距離をみると、自動車（トラック）が54 kmと短く、上述のように全輸送量に占めるシェアも低いことから、道路網の未整備等の要因により、トラックの利用が近距離輸送に限定されていることがうかがえる。

図4-1-4 中国の貨物輸送における輸送機関分担の推移（トンキロベース）



資料)「中国統計年鑑 1998年版」より三和総合研究所作成

表4-1-9 中国の貨物輸送における輸送機関別輸送実績と平均輸送距離（1997年）

	鉄道	自動車	水運	航空	パイプライン	合計
輸送トン	169,734	976,536	113,406	124.7	16,002	1,275,803
輸送トンキロ	13,097	5,272	19,235	29.1	579	38,212
平均輸送距離	772	54	1,696	2,334	362	300

単位) 輸送トン：1万トン、輸送トンキロ：1億トンキロ、平均輸送距離：km

資料)「中国統計年鑑 1998年版」より三和総合研究所作成

2) 長江経済圏における国内輸送の状況

以下では、長江経済圏において実施したインタビュー調査（行政・公的機関、物流業者、海運会社等）の結果に基づき、長江経済圏における国内輸送の状況を整理する。

■上海周辺で役割の拡大するトラック輸送

上海市、江蘇省、浙江省では高速道路の整備が進んでいることから、上海から約400 km圏内までは定時性の高い上海からのトラック輸送が中心となっている。逆に400 km以上の地域では、道路の整備状況が悪いことから、鉄道・水運による輸送が主体となっているが、鉄道においても荷傷みや定時性といった問題点がある。

- ・交通インフラの整備状況では、江蘇省、浙江省までは高速道路の整備は行われている。それから先は、手つかずの状態となっている。また、省を越えてトラックで移動するには、その全ての省の免許がな

いと移動することが認められていないので、この面での制約も大きなものとなっている。水運や鉄道は納期が読めない部分もあり、物流で伸びているのは、トラックだけである。

- ・鉄道は連結時のショックがあったり、仮置き時間が長いなどの問題があることから、輸送手段はトラックが中心となっている。
- ・400 km以内の距離であれば、トラック輸送が有利と考えられ、上海周辺では高速道路ができていますのでトラック輸送の利用が増えるものと想定される。逆に 400 km以上は今後も船舶もしくは鉄道が有利と考えられる。
- ・重慶等の奥地に行くのは、難しい状況である。重慶に至る道路は山道となっており、あまりインフラ整備は進んでいない。

■長江下流域における水運を活用した国際コンテナ貨物の国内輸送

南京、南通、張家港には日本、韓国、香港への外航航路が寄港しているが、北米・欧州・地中海・中近東等の航路は長江下流域では上海にしか寄港しないため、これらの航路を利用する輸出入コンテナ貨物のほとんどが上海港で本船に積み卸しされる。

長江下流域では河川水運が活発であり、上海～南京間では月間 64 航海が運航されている。特に、1999 年より上海～南京間にコモンフィーダー（相乗りのフィーダー船）が運航を開始したため、北米・欧州等の基幹航路の貨物は、コモンフィーダーを利用するケースが多くなっている。ただし、急ぎの貨物の場合、水運よりもトラック輸送の方が迅速性・定時性が高いことから、上海までトラック輸送を行うケースが多い。

なお、従来南京港に寄港する日中航路は 2 航路あったが、うち 1 航路については、船社の航路ネットワーク再編に伴い寄港を中止したため、現在は 1 航路が寄港している。

- ・南京から神戸・名古屋・横濱間を結ぶ定期航路が週 1 便就航している。途中、輸出生産拠点の多い無錫（張家港）にも寄港するので、南京で満載である必要はない。
- ・欧米向けでは、母船が上海から出港することもあり、南京から水路、陸路、鉄道を使って上海から各地域へ輸送するケースが一般的である。南京から上海への輸送機関としては、はしけを利用するケースが最も多く、時間的に間に合わない場合に陸路を利用している。
- ・揚子江を利用すると上海からは 3 日間かかっている。日本～上海は 2 日で輸送されるが、日本～南京は 5 日かかる。緊急性を帯びている貨物については、上海で揚げて陸路をトラック輸送している。ただし、メーカーは運航スケジュールに基づいて生産計画を立てており、上海で荷揚げを行う貨物はあまり多くはない。これには、税関上の問題も多少ある（南京で取り扱う貨物については、南京で取り扱った方が何かと都合がよい旨指摘されている）。
- ・無錫は張家港が近いものの、海上輸送運賃では、上海陸揚げの方が安くなっている。張家港及び上海から無錫へのトラック運賃の差はあまりない。
- ・長江の河川交通は陸上輸送と比較して優位性があると認識されており、WTO 加盟の効果で貨物量の増加が期待される。上海航路には 5,000TEU クラスの大型船を就航させる予定であるので、内陸部は上海でトランシップして小型船で輸送することになる。

■長江中・上流域における長江水運利用の可能性

輸出入コンテナ貨物の国内輸送において、長江を活用した水運の利用可能性が高い地域は武漢までと考えられている。武漢以西では、鉄道による香港経由の輸送ルートが確立しており、また、重慶港は地形的制約もあるため、水運の活用は部分的なものになると考えられる。

- ・武漢までであれば、十分可能性がある。岸壁は浮動式であるがしっかりした構造となっている。大型バージで武漢、重慶までいっている船もある。武漢にある日系工場では、部品を揚子江（長江）を使

って輸送している。ただし、武漢以西については、香港経由の輸送ルートが確立している部分もあり、陸路経由の方が輸送量は多いものと思われる。すでに鉄道と組み合わせて香港に出すルートが確立されており、採算面でも黒字路線となっている。

- ・重慶は、岸壁が峡谷の谷部分にあるような立地であり、面積も広く取れないことから取扱数量に限界があり、可能性は少ないと考えられている。

■日系物流業者による混載輸送サービスや検品作業の展開

現地に進出している日系物流業者では、日中間の主要港間で小口混載輸送サービスを提供しており、長江経済圏では上海、日本側では京浜・阪神地区でサービスが提供されているが、上海以外の長江経済圏や九州の港湾においては、取扱貨物量が多くないことからサービス提供の対象となっていない。

一方、中国から日本へ輸出される製品の検品作業も、現地で行われるようになってきており、中国国内の検品業者に加え、日系業者の進出もみられるようになってきている。

- ・検品作業については、日系の検品事業者の進出もみられる。また、日系大手倉庫業者では、浦東に独立法人をもっており、特定メーカーの特定貨物について検品作業を含め物流業務を手掛けている。

■物流業務において重要な部分を占める通関対策

効率的な輸送を行っていくうえで、通関対策は大きな課題の一つとなっており、物流業者は対応に苦慮している。各税関同士の横の連携が少ないことから、保税輸送が行いにくい状況にある。また、通関の情報化への取組が行われているものの、導入間もないこともあり、混乱がみられる。

- ・配送が遅れる理由の一つに税関の問題がある。中国では横の連絡があまりなく、保税の通関手続きには消極的である。この事情としては、各税関どおしの縄張り争いもあり、実績を残すためにもあまり他所での通関を認めないという状況がある。コンテナはまだいいものの、バラ貨物は全然駄目である。貨物の流れを税関の都合で止められる部分もあり、一方で荷主は計画的に配送を行っているため、物流業者にかかる負担には大きなものがある。
- ・何よりも通関対策が大変であり、これが終われば8割方、作業が終了したといえる状況となっている。輸出時には、特段の問題もないが、輸入時は特に厳しい。
- ・情報化への取り組みの認識はほとんどない。日本から原料品等の輸出にあつては、ジャストインタイムデリバリーの実施が必要不可欠であるが、中国人にはその概念がなかなか理解できない。これらの状況に対処すべく、上海においては人手に頼らない通関システムを導入しようとする動きが見られるものの、結局は当面先においても、人手中心の運営が続くと思われる。
- ・上海では、最近情報化を行っているが、導入して間もないこともあり、今まで以上に時間がかかるなど、混乱がみられる。

■保険制度の未整備

輸送上のトラブルに対し、保険制度が機能を果たしていない状況となっている。この背景には、中国における責任の所在を明確化しない問題が指摘されている。

- ・保険制度関連では、中国側にその知識、意識がほとんどないので、何かトラブルがあっても、輸送業者も含め責任を取らない会社が多い。このため、日系企業では、自社保険を掛ける企業が多い。また、これに限らず、中国系企業は一般に約束事を守らず、約束を果たす会社は、実感では3割程度である。
- ・決済についても難しい面があるが、最大の問題は保険であり、責任範囲が不明確・曖昧であるため、全く保険の機能を果たしていない。この面では国際社会とほど遠い環境となっている。

2. 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方

ここでは、これまでの検討を踏まえ、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方を提案する。

(1) 長江経済圏と九州経済圏の国際交流の展望からみた国際航路網の役割

まず、九州経済圏における地域づくりの方向性や、長江経済圏と九州経済圏の国際交流の展望に基づき、国際航路網に求められる役割を整理する。

①九州経済圏における地域づくりの方向性と国際航路網の役割

平成10年3月に閣議決定された新しい全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」では、従来の国土構造形成の流れを転換する必要性から、水平的ネットワーク型の都市間構造への転換、多様性のある地域づくりなどの基本的考え方を提示しており、その実現に向けて「多自然居住地域の創造」「大都市のリノベーション」「地域連携軸の展開」「広域国際交流圏の形成」の4つを戦略的施策としている。

同計画では、九州地域における地域整備の基本方向として、地理的・歴史的特性を生かし、「アジアと一体化して発展する九州」を目指すとしており、アジアを強く意識した広域国際交流圏を形成し、アジアとの経済、文化等の幅広い交流と連携を推進することとしている。

— 新しい全国総合開発計画 「21世紀の国土のグランドデザイン」(要約) —

1) 計画・構想の概略

【国土計画の基本的考え方】

経済社会の活力を維持しながら、自然を保全・回復、文化を創造し、多様な暮らしの選択可能性を提供する。

- ・都市間構造を階層型から水平的ネットワーク型へ転換
- ・自然環境の保全回復、新しい文化の創造など多様性のある地域づくりを志向
- ・地域の国際交流機能の構築

【戦略的施策】

- *多自然居住地域の創造—豊かな自然環境に恵まれた国土のフロンティア
- *大都市のリノベーション—大都市空間の修復、更新
- *地域連携軸の展開—軸上の連なりから地域連携のまとまり
- *広域国際交流圏の形成—世界的な交流機能による自立的な国際活動

2) 九州地域の位置づけ

【地域整備の基本方向】

九州地域は、アジアとの地理的・文化的な近接性が高く、歴史的にも我が国とアジアとの交流において重要な役割を果たしてきており、21世紀に向けて成長が期待されるアジアへのゲートウェイとしての優位性を持っている。同時に、工業を始め農業、水産業、観光等様々な局面において、周辺諸国との激しい地域間競争に直面している地域でもある。また、相当規模の都市が適度な間隔で立地する一方、自然環境に恵まれた離島、半島部、山間部等を有し、都市の利便性と豊かな自然を併せ持つ地域である。さらに、地域づくりの先導的な取組が行われてきた地域でもあ

り、近年は地域連携による新たな試みが進められている。

このような地域を取り巻く状況や特性を踏まえ、本地域は、我が国のアジアへのゲートウェイにとどまらず「アジアと一体化して発展する九州」を目指す。

このため、隣接地域をも視野に入れ、アジアを強く意識した広域国際交流圏を形成し、アジアとの経済、文化等の幅広い交流と連携を推進する。また、域内の一体的発展に配慮しながら、我が国の食料・木材供給基地として重要な役割を果たす多自然居住地域の創造と個性的で魅力的な都市圏の整備を進めるとともに、多様な交流と連携を行う地域連携軸を展開し、都市の利便性と豊かな自然とを同時に享受できる地域を全域に拡大することを目指す。これらを通じて、長期的に、本地域を幅広く覆う太平洋新国土軸が形成されていき、また、本地域が西の起点となる日本海国土軸及び西日本国土軸の形成にともない、西日本における国土軸の結節点になっていく。

【施策の展開方向】

＜中核拠点都市圏・中核都市圏における高次都市機能集積と分担・連携＞（略）

＜広域国際交流圏の形成を促進する基盤等の整備＞

地理的・歴史的特性を生かした広域国際交流圏の形成を促進する観点から、国際的な文化拠点やコンベンションホール等の交流施設の整備を進めるとともに、域内の特色ある国際交流の取組を推進する。さらに、着実に増大かつ多様化している国際旅客・物流需要動向等に対応するため、本地域のゲートとなる国際空港機能の強化方策について十分調査検討を行うとともに、北部九州諸港における耐震性の高い国際海上コンテナターミナル群、及び志布志港等の整備を推進するなど国際交流・物流の拠点となる基盤の強化を図る。加えて、これらの利便性を高めるためアクセスのための交通基盤の整備等を進める。

＜経済・文化等に関する諸活動の高度化・多様化＞

また、アジアを始めとする諸外国との幅広い交流を基礎として、経済、文化等に係る諸活動の高度化、多様化を図る。新規産業の創出や既存産業の国際競争力の向上を図るとともに、アジアにおける研究開発や技術研修等の拠点としての機能を強化するため、電子・機械産業等の既存の産業集積を活用した産学官の連携、高等教育機関、試験研究機関等の知的資本の充実及びそれらのネットワーク化等により研究開発機能の強化を図る。あわせて、アジアとの国際分業の一層の深化を視野に入れ、外資系企業の立地促進の視点を含め産業立地環境の整備を進める。さらに、先進的な環境技術の移転等の技術協力プロジェクトを支援するとともに、留学生、研修生等の受入体制の構築、国際会議、国際競技大会の開催等による幅広い交流を進める。特に、近年、近隣アジア諸国からの観光客が増加しているのを受けて、世界遺産の屋久島を始めとした美しい自然環境、豊富な温泉、有形、無形の文化財等を十分に生かして、国際的な観光地としての環境整備と周遊型の広域観光ルートの整備を進め、観光を通じてアジアを始めとする諸外国の人々との交流を深める。

＜中央山岳部等における多自然居住地域の創造＞（略）

＜農林水産業の高度化＞（略）

＜地域連携軸の展開＞

（前略）このような地域の連携を支援する観点から、九州横断、東九州、西九州、南九州西回り自動車道の高規格幹線道路、有明海沿岸道路、中九州横断道等の地域高規格道路の整備や在来線の高速化を進めるとともに、新北九州空港等の空港、港湾の整備を図る。（後略）

こうしたことから、長江経済圏を含むアジアとの国際交流を促進していくことは、九州経済圏の地域づくりの方向の基本となるものといえることができ、その基盤となる国際航路網の形成は、九州経済圏の今後の地域づくりにとって重要な課題と位置づけることができる。

②長江経済圏の地域別発展段階に対応した国際航路網の役割

第3章で整理したように、長江経済圏と九州経済圏の国際交流を展望するにあたって、長江経済圏を 1)長江デルタ地域（上海市、江蘇省、浙江省）、2)武漢を中心とした長江中流域、3)重慶を中心とした長江上流域、に分けて検討することが適切と考えられる。このうち、1)長江デルタ地域が現在および将来にわたって長江経済圏の発展を牽引し、国際輸送需要も集中するとみられることから、同地域と九州経済圏を結ぶ国際航路網を充実させていくことが最重要課題と言える。特に長江デルタ地域においては、中国の他の地域と比較して、経済発展が臨海部の都市にとどまらず、長江デルタ地域一帯に面的に拡大しており、今後の経済発展のポテンシャルが極めて高い地域である。

外航船社やフォワーダー等の物流事業者にとっても、わが国発着の国際輸送需要が低迷する中で、長江経済圏をはじめとする中国は数少ない成長市場の1つとみられており、積極的な市場開拓を行う必要性の高い地域である。

③業種別の国際交流の展望に対応した国際航路網の役割

1)繊維産業

上海市周辺を中心とする長江経済圏は、中国の中でも縫製工場の立地が多く、繊維製品の生産が活発であることから、九州経済圏と結ぶ国際航路網においても、その輸送需要を取り込むことが有効と考えられる。

繊維製品の生産においては、電気・電子機械等と比較して素材の現地調達率が高いが、一部では日本から供給している場合もある。また、検品についても、従来は日本国内で行う形態が多かったものの、近年では中国国内で検品・配送先別仕分け作業等を行う形態も現れてきている。

こうしたことから、繊維産業に関連する長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の輸送需要として、以下のようなものが考えられる。

*中国で検品等を行う製品の九州経済圏向けの輸入

*九州経済圏で検品等を行う製品の輸入（九州経済圏以外向け製品を含む）

*九州経済圏から長江経済圏の縫製工場等へ供給される素材等の輸出

これらのうち、現在運航されている国際フェリー航路（日中フェリー、関釜フェリー）においては、繊維製品の輸入が主要輸送品目となっていること、「九州経済圏で検品等を行う製品の輸入」において航空輸送を中心としている事例の存在すること、等から、

繊維製品は比較的運賃負担力が高く、輸送の定時性や迅速性が重視される品目であることが分かる。

2) 電気・電子産業

電気・電子産業は、部品等の現地調達率が相対的に低く、日本から中国・長江経済圏への最大の輸出品目にもなっている。中国側では、現地調達率向上に向けた諸政策が今後も実施されるものと考えられるが、WTO 加盟によるこうした諸政策への制約、中国企業の競争力向上による中国国内市場の競争激化に対応した外資系企業の輸出シフト等に伴い、今後も一定の部品等の輸入が生じるものと考えられる。一方、検品等の現地化は進展していることから、電気・電子産業に関連する長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の主な輸送需要として、以下のようなものが考えられる。

* 中国で検品等を行う製品の九州経済圏向けの輸入

* 九州経済圏から長江経済圏の生産ラインへ供給される部品等の輸出

このうち、「九州経済圏から長江経済圏の生産ラインへ供給される部品等の輸出」については、定時性・迅速性への要求が比較的高い貨物といえ、特に半導体等の電子機械産業においては軽量高付加価値品であることから、航空輸送に適合した品目であると考えられる。一方、「中国で検品等を行う製品の九州経済圏向けの輸入」のうち、例えば家電製品については輸送コスト削減ニーズが強いと考えられるが、情報・通信機器では運賃負担力が大きく、輸送の定時性・迅速性が優先される場合もあると考えられる。

また、九州経済圏では 1980 年代に空港近接型のテクノポリス整備によって電子機械産業の立地が進展し、その後アジア諸地域の経済発展に伴ってその生産拠点としての優位性の低下が懸念されてきたが、近年になって再び九州経済圏への大規模な設備投資が行われ、企業の国際的な立地展開の中核を構成する事例も現れている。一方、長江経済圏においても、上海・浦東地区をはじめとして日系・欧米系の有力企業が大規模な生産拠点の整備を行っていることから、将来的には、九州経済圏と長江経済圏が高度な国際分業を構築することも想定される。この場合、両圏域間では定時性・迅速性が優先される部品・半製品等の輸送が活発化する可能性が高い。

3) 自動車産業

長江経済圏に進出している外資系自動車産業は、基本的に中国国内市場への出荷を志向していることから、その生産量も限定的である。また、国内産業育成の観点から、部品等の現地調達率向上のための諸施策が実施されている。しかし、中国の WTO 加盟に伴い、海外からの現地調達が現在より容易になる可能性のあること、中国の自動車産業の競争力向上に伴い海外への輸出が本格化し、生産量が大幅に拡大する可能性のあること等から、日本から中国・長江経済圏への部品等の輸出が増大する可能性もある。

一方、自動車の輸出は主に専用船が利用され、定期コンテナ航路の輸送需要とは成り

にくいことから、自動車産業に関連する長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の主な輸送需要として、以下のようなものが考えられる。

＊九州経済圏から長江経済圏の生産ラインへ供給される部品等の輸出

CKD (Complete Knockdown 完全現地組立て) をはじめとする自動車部品は、わが国から北米・東南アジア等への主要輸出品目であり、現在の国際定期航路におけるウィークリーサービスは、主にこれらの自動車部品の輸送におけるリードタイム短縮と定時性確保のために実施されるようになった経緯からも分かるように、定時性・迅速性への要求が高い貨物ということができる。

4) 食品・家具等製造業

食品・家具等については、主に日本国内市場向け出荷を主体とした地域産業が、製造コストの削減や原材料確保の観点から中国へ進出もしくは生産委託を行い、その製品を中国から輸入する形態が中心になると考えられることから、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の主な輸送需要としては、以下のようなものが考えられる。

＊中国で最終加工を行う製品の九州経済圏向けの輸入

＊九州経済圏で最終加工を行う製品の輸入 (九州経済圏以外向け製品を含む)

これらの品目については、基本的にコスト削減ニーズが強いと考えられる。

5) 観光産業 (旅客輸送)

今後中国から日本への観光客来訪に対するビザが解禁されれば、日本への観光客数が飛躍的に増加することが見込まれる。九州経済圏においては、これまでにアジアから誘客実績を活用し、国内外の観光地に対する競争力を高めることができれば、九州経済圏に多くの中国人観光客が来訪することが期待される。

ただし、現状の日中フェリーは、航空路線の充実や運賃の低下により旅客輸送が航空にシフトした結果、輸送人員は極めて少数となっていることから、観光客の輸送需要を海上輸送に取り込むためには、航空とは異なる魅力づけを行うことが必要となる。そのためには、九州経済圏の地理的優位性を活かし、T S Lをはじめとする超高速船を導入することにより、従来型のフェリーと比較して所要時間の大幅な短縮を図られ、かつ航空より安い運賃を設定できることが必要になると考えられる。

④長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網に期待される役割

以上のことから、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網に期待される役割として、次のような点をあげることができる。

- ・長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網は、「アジアと一体化して発展する九州」を目指す九州経済圏の今後の地域づくりの基盤としての形成が期待される
- ・長江経済圏の発展を牽引し、国際輸送需要も集中するとみられる「長江デルタ地域」と九州経済圏を結ぶ国際航路網を充実させていくことが最重要課題である

- ・長江経済圏の生産拠点で使用する素材・部品の輸出（繊維産業、電気・電子産業、自動車産業等）、定時性・迅速性が要求される製品の輸入（一部の繊維製品、情報機器等）、ビザ解禁時に大幅な増加が期待される中国から日本への観光客の旅客輸送需要に対しては、定時性・迅速性に優れた国際航路網の形成が期待される
- ・家電製品、食品・家具、一部の繊維製品等の製品輸入においては、輸送コストの削減に対応した国際航路網の形成が期待される

（2）長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方

長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の現状評価、超高速船の開発動向、九州経済圏の地理的特性に留意し、（1）で整理した国際航路網の役割に対応した国際航路網のあり方を検討する。

①長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の現状評価

九州経済圏における長江経済圏と結ぶ国際航路網について、阪神・京浜地区等のそれと比較すると、その現状評価として次のように整理することができる。

- ・九州経済圏においては、北九州港、博多港を中心として、阪神・京浜地区にも匹敵する日中国際航路網を有する
- ・ただし、長江経済圏の寄港地は上海に集中しており、南京、南通、張家港等の長江下流域の港湾に寄港する航路は九州経済圏に開設されていない
- ・国際フェリー航路についても、下関～青島航路が開設されているものの、長江経済圏と結ぶ航路は開設されていない
- ・物流業者が NVOCC（Non-Vessel-Operating-Common-Carrier 非船舶運航業者）として提供する小口混載サービスも、阪神・京浜地区等と比較して十分でない
- ・九州のみならずわが国全体の傾向として日中航路は輸入に偏重しており、輸出貨物が少ないため、輸送コストの削減や航路網の拡充を図る上での課題となっている
- ・北九州港、博多港以外の港湾でも、国際航路の開設が進展しており、長崎港、大分港、志布志港において上海航路が開設されている
- ・今後、中枢国際港湾に位置づけられている北九州港、博多港において大規模なコンテナターミナルの整備が計画されている

②超高速船の開発動向と九州経済圏の地理的特性

第2章で述べたように、貨物積載量 1,000 トン、速力 50 ノット（時速 93 km）、航続距離約 1,000km を開発目標としたテクノスーパーライナー（T S L）の開発も進んでおり、その実海域模型船「飛翔」は、静岡県が防災船「希望」として購入・改造し、清水～下田間でフェリーとして営業運航を行っている。

2000年3月には長崎～上海間においてT S Lの国際実験航海が行われた。実験は、公海上を約800 km航行することで国際海上輸送の可能性を実証し、国際航路就航に必要な国際海事機関（IMO）の安全基準の取得を目指すものであり、「希望」を用いられた。

T S Lが実用化されれば、最短で約800 km（長崎～上海）の距離にある九州経済圏と長江経済圏をほぼ半日で結ぶことが可能となり、貨物・旅客両面における輸送条件に根本的な変化をもたらすことが想定される。具体的には、夕方発、翌到着のダイヤで国際フェリーが運航され、超高速旅客船航路も開設されている韓国と九州経済圏との間に匹敵する輸送条件が実現することが想定され、国際分業構造や観光流動パターンにも大きな変革をもたらすものと考えられる。

③長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方

以上を踏まえ、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網展開のあり方として、以下のようなものが考えられる。

1) 上海と九州経済圏を結ぶ航路の増便・増設

長江経済圏の発展を牽引し、輸送需要の集中する上海と、九州経済圏を結ぶ航路の増便・増設により、荷主の利便性を高め、国際交流の活発化を促進する。なお、その際には、以下の2つの形態が想定される。

- ・日本側は九州経済圏のみに寄港する単独航路の開設
- ・京浜・阪神地区等を起終点とする航路の九州経済圏への途中寄港

また、九州経済圏における寄港地についても、単独の場合、複数の場合が想定される。

このうち、定時性・迅速性に対するニーズの強い貨物に対応する航路としては、輸送需要の大きい北九州港もしくは博多港のみに寄港して長江経済圏と直接結び、リードタイムの短縮を最優先した航路が想定される。一方、輸送コスト削減ニーズの強い貨物に対応した航路としては、九州経済圏やその周辺地域の複数の港湾に寄港し、リードタイムは長くなるものの、最寄りの港湾を利用でき、国内輸送コストの削減が図られる航路が想定される。その際、国内輸送コストが削減されても、各寄港地で一定量の貨物を確保できなければ海上輸送コストや港湾コストがそれ以上に上昇する可能性があるため、各港湾間の連携により、例えば航路毎に港湾の役割分担を行うなどして、寄港地の集約化を図り、貨物量を確保することが求められる。

なお、長江経済圏に寄港する極東～北米航路の九州経済圏への途中寄港によるサービス提供も考えられる。

2) 上海を拠点とした長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際複合一貫輸送システムの構築

長江経済圏において国際輸送上の拠点化、ハブ化が進展しつつある上海において、九州経済圏との航路と長江水運航路網、トラック、鉄道等、中国国内の輸送機関とを円滑

に接続し、一貫した輸送サービスを提供することにより、上海以外の長江経済圏各地との国際交流の活発化を促進する。その際、FCL 貨物に加え、小口混載サービスの提供により LCL 貨物の輸送需要にも対応していくことが期待される。

3) 南京、南通、張家港など長江下流域の主要都市まで直航する航路の開設

上海以外の長江流域都市の中で、経済の集積・成長が進み、また比較的下流域に位置することから外航船が遡航可能な南京、南通、張家港等の都市と、九州経済圏を直接結ぶ航路を開設する。

なお、京浜・阪神地区等との関係、九州経済圏における寄港地については、1)の場合と同様である。

4) 国際フェリー航路の開設

現在の国際フェリーの主要輸送品目となっている繊維製品等の輸送需要、中国から日本への観光客に対するビザ解禁の動向を見極めつつ、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際フェリー航路を開設する。

その際には、既存の阪神地区と中国を結ぶ国際フェリーの貨物輸送需要が成熟していること、旅客輸送需要がごくわずかしか存在しないこと、長崎・上海フェリーが運航休止に至った経緯があること等を考慮し、5)に述べる超高速船導入に向けた実績づくりと位置づけ、既存の阪神地区と中国を結ぶ国際フェリーの臨時寄港を促進することから取り組むこととする。

5) 超高速船の導入・航路開設

4)の取り組みにおける実績を踏まえ、T S L等の超高速船を用いた航路を長江経済圏・九州経済圏間に開設する。航路開設により、観光を中心とした旅客需要を誘発するとともに、迅速性・定時性を活かした航空と海運の中間的な輸送機関として繊維製品、電子部品など貨物需要の取り込み・誘発を図る。

なお、長江経済圏側の寄港地としては上海が想定されるが、河川航行による所要時間の延長を抑制するため、長江に面した地区（浦東・外高橋地区等）への寄港が想定される。特に上海新空港に近接させることで、航空輸送との連携も図ることが可能となる。一方、九州経済圏側の寄港地としては、地理的に上海に近く、2000年3月に上海との間で行われた国際実験航海の起終点となった長崎港や、九州経済圏の中心都市・福岡を背後に控え、人口・諸機能の集積度の高い博多港、中国をはじめとするアジアとの海上輸送網の充実している北九州港等が想定される。

いずれにしても、超高速船の特性を活かし、船舶の稼働率を高めることが可能となるダイヤ設定が行える航路とすることが必要である。

超高速船の船型としては、貨物・旅客双方を輸送対象とするフェリータイプ、貨物の

みを輸送対象とする RORO 船タイプもしくはコンテナ船タイプが想定される。旅客を輸送対象に含む場合には、貨物のみの場合と比較して運賃負担力が高まるものの、船舶の建造コストや運航コストも大きくなる点で事業リスクは大きくなるが、輸送需要確保の面でのリスクは逆に小さくなる。

表4-2-1 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方

1) 上海と九州経済圏を結ぶ航路の増便・増設
・ (阪神等～) 北九州／博多～上海 (リードタイム重視型)
・ (阪神等～) 九州経済圏および周辺地域の複数の港湾～上海 (コスト重視型)
・ 北米～阪神等～北九州／博多～上海
2) 上海を拠点とした長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際複合一貫輸送システムの構築
・ 九州経済圏の港湾～上海～ (長江水運) ～長江流域
・ 九州経済圏の港湾～上海～ (鉄道) ～長江中・上流域
・ 九州経済圏の港湾～上海～ (トラック) ～上海市・江蘇省・浙江省
3) 南京、南通、張家港など長江下流域の主要都市まで直航する航路の開設
・ (阪神等～) 北九州／博多～上海～南京・南通・張家港等
4) 国際フェリー航路の開設
・ 阪神～志布志等～上海 (既存航路の途中寄港)
・ 長崎／博多／北九州等～上海等 (航路新設)
5) 超高速船の導入・航路開設
・ 長崎／博多／北九州等～上海

＜参考＞超高速船航路のダイヤ検討例

以下では、長崎～上海航路において、投入する船舶をいくつか想定し、概略的な所要時間、運航スケジュール、リードタイム等の検討を行う。

想定した船舶の速度によって、次の4ケースを設定した。

ケース1：従来の長崎上海フェリー並みの航海速度 22.3 ノット

ケース2：日本最速の長距離フェリー^{※1}と同等の航海速度 30.0 ノット

ケース3：海外で実用化されている超高速フェリー^{※2}並みの航海速度 35.0 ノット

ケース4：テクノスーパーライナー（T S L）の実用化目標航海速度 50.0 ノット

※1：東京～苫小牧航路の「さんふらわあとまこまい」「ほっかいどう丸」

※2：オーストラリア本土～タスマニア島間に投入されたウェイブピアサー型高速フェリー「デビルキャット」はトラック 24 台、乗用車 85 台積載時の航海速度が 37.5 ノット

1) 船の速力を変化させた場合の所要時間の変化

まず、従来の長崎上海フェリーの航路距離に対して、上記4ケースの所要時間の変化について検討する。実際の所要時間は、巡航速度での走行時間、入出港に要する時間、気象・海象条件等を考慮した余裕時間等が含まれ、上記の航海速度の設定のみでは正確な算出が困難である。そこで、ここでは、便宜的に以下の方法により算出する。

- ・従来の長崎上海フェリーの所要時間をみると、往路（長崎→上海）は 29 時間、復路（上海→長崎）は 28 時間である。ここで復路の平均速度をみると 14.3 ノットと算出され、これは、投入船舶の航海速度（22.3 ノット）の 76 %となる。
- ・そこで、各ケースにおいてダイヤ上の復路の平均速度を航海速度の 76 %として所要時間を算出する。また、往路の所要時間は、復路＋1 時間とする。

上記の方法に従って各ケースの所要時間を算出すると表 4-2-2 のようになる。

表4-2-2 船の速力を変化させた場合の所要時間の変化

ケース	航海速度 (ノット)	パターンA		
		平均速度 (ノット)	往路 (時間)	復路 (時間)
ケース1（長崎上海フェリー）	22.3	17.0	29.0	28.0
ケース2（長距離フェリー）	29.4	22.3	22.3	21.3
ケース3（超高速フェリー）	35.0	26.6	18.9	17.9
ケース4（T S L）	50.0	38.0	13.5	12.5

2) 船の速力の変更に伴う運航スケジュールの検討

ケース1では、所要時間が 28～29 時間であり、午前中出発→翌日午後到着というダイヤであった。また、当時の運航スケジュールは週1便であったが、最短で4日で1往復のダイヤ編成が可能である。なお、物理的には3日で1往復の設定とすることも可能であるが、その場合はいずれかの港湾の出入港時刻が早朝もしくは深夜となる。

表4-2-3 ケース1の想定運航スケジュール

	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
長崎	11:00			16:00	11:00			16:00	11:00			16:00	11:00	
上海		15:00	11:00		15:00	11:00			15:00	11:00		15:00	11:00	15:00

注) 時間は現地時間であり、中国は日本+1時間である。以下同じ。

ケース2の場合、所要時間は21.5～22.5時間となり、停泊時間を含めても3日間で1往復のダイヤ編成が可能となる。このため、1隻で週2便の運航が可能である。ただし、この場合、両港の出入港時刻が異なる。

表4-2-4 ケース2の想定運航スケジュール

	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
長崎		8:30			8:30				8:30			8:30		
上海		17:00			17:00				17:00			17:00		
上海	10:00		14:30	10:00		14:30		10:00		14:30	10:00		14:30	

ケース3の場合、所要時間は1日弱となることから、2日間で1往復が可能となり、1隻で週3便が運航可能となる。

表4-2-5 ケース3の想定運航スケジュール

	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
長崎	15:00		10:00		10:00		10:00	15:00		10:00		10:00		10:00
上海		9:00	15:00	9:00	15:00	9:00	16:00		9:00	15:00	9:00	15:00	9:00	16:00

ケース4の場合、ケース3と同様に2日間で1往復である。

ただし、TSLは荒れた海でも50ノットで走行可能であるため、その場合の長崎～上海間の所要時間は、単純計算で約8時間となる。このため、入出港に要する時間、港湾での荷役時間、気象・海象条件等を踏まえた余裕時間等を片道につき合計4時間以内に抑えることができれば、計算上は1日1往復することが可能となる。ただし、このためには長崎・上海両港において高速荷役システムを導入する等の対応が前提となる。

表4-2-6 ケース4の想定運航スケジュール

	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
長崎			10:30 21:00		10:30 21:00		10:30	22:00		10:30 21:00		10:30 21:00		10:30
上海		9:30 21:00		9:30 21:00		9:30 21:00			9:30 21:00		9:30 21:00		9:30 21:00	

3) リードタイムの検討

ここでは、上海から東京への輸入にかかる所要日数を各ケース毎に検討する。

ケース1の場合、長崎港到着が2日目夕方となるため、翌日通関して東京まで輸送すると、東京での販売は5日目となる。

続いてケース2の場合、長崎港到着が2日目午前中となるため、即日通関が実現すれば同日夕方に発送することが可能となり、東京での販売は約1日短縮されて4日目とすることが可能となる。ケース3およびケース4の場合、ケース2と比較して上海の出発時刻を遅らせることは可能となるが、所要日数はケース2と同様である。

一方、現行の上海～東京間のコンテナ船航路をみると、上海出発後、東京着は4日目となっており、翌日に通関しても6日目販売となる。

こうしたことから、長崎～上海間に30ノット程度の高速フェリーを投入することにより、上海～東京間のコンテナ船と比較して2日以上リードタイムを短縮し、従来の海上輸送と航空輸送の中間的な輸送サービスを提供することが可能となる。さらに、50ノットの超高速船を投入すれば、上海での出港時間を約半日遅らせることが可能となる。

表4-2-7 各ケースのリードタイム（上海～東京の例）

	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目
ケース1	上海発 11:00	長崎着 →16:00	通関・長崎発 →夕方	東京着 →夜	5日目販売	
ケース2	上海発 10:00	長崎着→発 (即日通関) →8:30 夕方	東京着 →夜	4日目販売		
ケース3	上海発 15:00	長崎着→発 (即日通関) →10:00 夕方	東京着 →夜	4日目販売		
ケース4	上海発 21:00	長崎着→発 (即日通関) →10:30 夕方	東京着 →夜	4日目販売		
コンテナ船	上海発 ●			東京港着 →●	通関 →●	6日目販売

(3) 国際航路展開のシナリオ

(2)の検討結果を踏まえ、その各項目の実現に必要な諸条件（長江経済圏におけるハード・ソフト両面のインフラ整備状況、中国から日本への海外渡航にビザ解禁状況、テクノスーパーライナー等の開発・導入状況等）を考慮し、段階的な国際航路網形成のシナリオを検討する。

【ステップ1：上海を拠点とした複合一貫輸送体系の構築】

《実現内容》

1) 上海を拠点とした長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際複合一貫輸送システムの構築

既存の国際航路網を活用し、九州経済圏・長江経済圏双方において物流システムの利便性や効率性を高め、国際複合一貫輸送システムを構築する。

《前提条件》

■九州経済圏における使いやすい港づくりの実現

- ・利用者（荷主）からみて、利便性や低廉性に優れた港湾のハード・ソフト両面の整備

■長江経済圏における国内物流システムの整備

- ・鉄道、河川水運の定時性・迅速性の向上
- ・上海港の港湾混雑の解消と定時性の確保
- ・通関等の諸手続の円滑化

■国内輸送・国際輸送の連携

- ・国際複合一貫輸送サービスの提供
- ・小口混載輸送サービスの提供

【ステップ2：長江経済圏と九州経済圏を結ぶコンテナ航路網の拡充】

《実現内容》

2) 上海と九州経済圏を結ぶ航路の増便・増設

3) 南京、南通、張家港など長江下流域の主要都市まで直航する航路の開設

九州経済圏・長江経済圏間における輸送需要を拡大させ、国際定期コンテナ航路網の新設・増設・増便を実現させる。

《前提条件》

■長江経済圏・九州経済圏間の貨物輸送需要の増大

- ・長江経済圏・九州経済圏間の国際交流の進展（貿易取引の拡大）
- ・中国側の大幅な輸出超過による片荷問題の改善

■九州経済圏における使いやすい港づくりの実現

- ・利用者（船社）からみて、利便性や低廉性に優れた港湾のハード・ソフト両面の整備

- ・ 港湾間の役割分担の明確化と相互連携

【ステップ3：旅客輸送および高付加価値貨物の輸送実績づくり】

《実現内容》

4) 国際フェリー航路の開設

九州経済圏・長江経済圏間における旅客輸送および高付加価値貨物の輸送需要を創出し、国際フェリー航路の途中寄港もしくは新規開設を実現させる。

《前提条件》

- 長江経済圏・九州経済圏間の貨物輸送需要の増大
 - ・ 長江経済圏・九州経済圏間の国際交流の進展（国際分業の高度化）
- 長江経済圏・九州経済圏間の旅客輸送需要の増大
 - ・ 長江経済圏・九州経済圏間の国際交流の進展（観光需要の創出）

【ステップ4：超高速船の導入による新たな輸送体系の構築】

《実現内容》

5) 超高速船の導入・航路開設

九州経済圏・長江経済圏間における旅客輸送および高付加価値貨物の輸送需要をさらに拡大させ、貨物・旅客輸送に対応する超高速船航路を開設する。

《前提条件》

- 長江経済圏・九州経済圏間の貨物輸送需要の増大
 - ・ 長江経済圏・九州経済圏間の国際交流の進展（国際分業の高度化）
- 長江経済圏・九州経済圏間の旅客輸送需要の増大
 - ・ 長江経済圏・九州経済圏間の国際交流の進展（観光需要の創出）
 - ・ 中国から日本への観光訪問に対するビザ解禁
- 超高速船の開発・実用化
 - ・ T S L航海実験を契機とした超高速船に対応した輸送システムの構築

3. 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の実現に向けた方策

2. で検討した長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の実現に向けて、実施が求められる方策の項目・内容について検討する。

(1) 物流システムの高度化に関する方策

①九州経済圏と長江経済圏の間における物流サービスの充実

九州経済圏に立地する物流業者が長江経済圏に進出もしくは現地企業と連携することにより、両圏域を結ぶ複合一貫輸送サービスや小口混載輸送サービスを充実させる。利便性の向上に伴い、国際交流の活発化、貨物輸送需要の増大を促進する。

②九州経済圏の港湾における利用しやすい港づくり

九州経済圏の港湾を外航船社や荷主企業からみて利用しやすいものとするため、港湾施設・アクセス道路等の施設整備、港湾荷役・C I Q機能等の利便性向上・利用コストの低廉化等、ハード・ソフト両面における改善を図る。

③九州経済圏における各港湾の連携

複数の港湾に寄港する航路を設定することで航路開設に必要な貨物量を確保するため、複数の港湾が連携して集荷活動、船社誘致等を行う。特に輸出貨物については、輸入に偏重した日中航路の輸出入インバランスを是正する観点から、利用港湾の集約化を図ることが有効である。その方向性としては、北九州港・博多港の拠点港に貨物を集約すること、他の地方港においては各港湾が航路毎に役割を分担し、相互に貨物を融通して航路毎に貨物を集約すること、等が考えられる。

④九州経済圏の物流拠点における輸入品受け入れ体制の強化

九州経済圏では福岡・鳥栖周辺に集積する家電メーカー等の広域物流拠点において、九州経済圏で消費される輸入製品を直接受け入れることができるよう、国際コンテナの搬入や輸入品の検品等への対応を行い、その取扱いを促進する。

⑤鉄道事業者、トラック事業者等との連携の強化

九州経済圏が超高速船の導入を睨んだわが国と中国を結ぶ国際複合一貫輸送の拠点となるためには、九州経済圏と首都圏、関西圏等を結ぶ輸送手段との連携が不可欠であることから、日韓輸送における連携状況等を参考にしつつ、貨物鉄道事業者やトラック事業者との連携を強化し、日中複合一貫輸送サービスを提供していくことが求められる。また、長江経済圏側においても、鉄道事業者等との連携の可能性を検討する必要がある。

⑥長江経済圏における物流システム整備に対する積極的な支援・協力

長江経済圏における物流基盤の整備や物流サービスの向上などの取り組みに対して、

九州経済圏における官民の関係者がノウハウの提供、経済的支援等の積極的な支援・協力を行うことにより、長江経済圏における物流システムの高度化を促進するとともに、九州経済圏との結びつきを強化する。その際には、各物流事業者が長江経済圏での物流事業の展開を通じてノウハウを提供していくといったことに加え、九州経済圏全体として官民が参画するプロジェクトとして行っていくことも考えられる。

⑦超高速船の開発・実用化の促進

テクノスーパーライナー等の超高速船の開発・実用化を促進するため、長崎～上海間における国際航海実験等の取り組みに対して積極的な協力をを行うとともに、こうした機会も活用しつつ、超高速船に対応した離接岸、港湾荷役等の輸送システムにかかる実績づくりを進める。

⑧外航船社（特に中国船社）へのポートセールス

国際航路網の充実に向けて、その提供を行う外航船社に対するポートセールス活動を積極的に実施する。その際には、日中航路の大半を担っている中国船社を主たる対象とするとともに、利用が想定される貨物の情報提供など、具体的なメリットを提示して実務的な活動を行うことが必要である。

(2)貨物輸送需要の増大に関する方策

①九州経済圏に立地する企業の長江経済圏との交流促進

九州経済圏と長江経済圏の国際交流を活発化させるための一方策として、九州経済圏に立地する企業が海外進出を検討する際、長江経済圏の投資環境に関する情報の提供、直接投資や業務提携にあたっての相談業務の提供等を行い、長江経済圏への進出を促進する。特に、日中航路においては中国側の大幅な輸出超過による片荷状況となっていることから、日本側からの部品等の輸出を伴う企業に対して、長江経済圏に生産拠点を持つ企業との交流を促進していくことが求められる。

②長江経済圏に立地する企業への九州経済圏への進出促進

①とは逆に、長江経済圏に立地する企業に対して、九州経済圏への進出を促進するため、地方公共団体の設置する現地事務所や九州経済圏に進出している企業等を活用し、九州への進出可能性が高いとみられる中国側企業へのターゲットを絞った誘致活動や、インターネット等を活用して長江経済圏の企業全般に対して九州経済圏の情報提供を行い、九州経済圏への進出を促進していく。

③長江経済圏に立地し、九州経済圏向け製品を生産する企業へのポートセールス

九州経済圏と長江経済圏の国際交流を活発化させるための一方策として、地方公共団体が上海市等に設置している駐在事務所を活用すること等により、長江経済圏に立地し、

九州経済圏に製品を輸出している日系およびその他の企業を抽出し、九州経済圏の港湾利用を促進するためのポートセールス活動を展開する。

④長江経済圏と九州経済圏における国際交流の仕掛けづくり

長江経済圏に立地する日系およびその他の企業と、九州経済圏に立地する企業との間における輸出入取引を促進するため、見本市・商談会等のイベントを開催したり、地方公共団体や企業において長江経済圏からの研修生受け入れを行ったりすることにより、両者の交流の契機を提供する。

⑤神戸・長江プロジェクトとの連携

神戸市等が中心となって取り組んでいる神戸・長江プロジェクトでは、外洋と長江の航海に対応できる江海兼用船の導入、武漢市への現地事務所開設等、両地域の国際交流を促進するためのさまざまな施策を実施している。九州経済圏においてもこれと連携して国際交流を促進することが効果的であることから、神戸市等の関係者との情報交換を行う機会を設定し、具体的な連携の可能性を検討していくことが期待される。

(3)旅客輸送需要の増大に関する方策

①中国から日本への観光訪問に対するビザ解禁に向けた働きかけ

長江経済圏から日本への観光需要を顕在化させるため、日中間で協議されている中国から日本への訪問に対するビザ発給問題の解禁に向けて、政府等の関係者に対して要望・要請を行い、その早期実現を促進する。

②長江経済圏の旅行業者等への広報活動と中国人観光客受け入れ体制の強化

中国から日本への観光訪問が解禁となった場合、日本側の観光目的地としての九州の魅力を高めるため、当面は団体旅行が主体となることから当地の旅行業者等に対して積極的なプロモーション活動を行うとともに、韓国・台湾・香港等からの観光客受け入れの実績を活用し、中国からの観光客受け入れに対応した案内表示や飲食・宿泊施設の体制整備等を行い、東京、京都等、他の有力観光地に対する競争力を高める。

第5章 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網形成にむけた提言

2か年にわたる本調査の総括として、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の形成に向けた各方面における取り組みのあり方を提言としてとりまとめるとともに、その実現に向けた課題を整理する。

1. 長江経済圏と九州経済圏の国際交流の展望

(1) 中国の経済発展における長江経済圏の位置づけ

中国においては、1978年の「改革・開放」政策への転換以降、目覚ましい経済発展を遂げたが、このうち、80年代には農民、労働者、企業、地方政府といった各経済主体への権限委譲による生産意欲の喚起とともに、経済特区の設置をはじめとして、対外開放政策による外国からの技術・資本の積極的な導入が図られた。この時期の対外開放で脚光を浴びたのは香港・台湾に近接する広東省・福建省といった、いわゆる華南経済圏であったが、90年代に入り、上海浦東地区の開発を契機として、対外開放政策が長江流域を中心とした内陸部にも拡大されることとなり、長江経済圏は中国経済発展において重要な位置を占めるに至った。

上海では、浦東新区において、99年秋に供用された浦東国際空港をはじめとするインフラ整備とともに、合計約100km²に及ぶ9つの重点開発区が開発され、外資の積極的導入が図られている。また、外銀による人民元業務の許可、証券取引所および外国為替市場の設置を上海および深圳に限定し、国際金融センター機能を集中・強化している。上海の成長に牽引され、長江デルタ地域（上海市、江蘇省、浙江省）では外資導入等による経済発展が著しく、上海を中心とした一大経済圏が形成されつつある。

また、対外開放政策の内陸部への拡大により、武漢を中心とした長江中流域でも急速な経済成長を遂げつつあるが、九州経済圏に立地する企業の進出はほとんどみられない。

こうした経済発展の段階に基づき、長江経済圏の発展方向は、以下の3地域程度に分け、段階的な国際交流の促進を図っていくことが適当である。

- ①長江デルタ地域（上海市、江蘇省、浙江省）
- ②武漢を中心とした長江中流域
- ③重慶市を中心とした長江上流域

(2) 業種別の国際交流の方向性

日本企業の対中投資が本格化したのは、92年以降であるが、その形態は、1)日本を含む海外への輸出を目的とした「輸出生産拠点確保型投資」、2)中国市場の開拓・確保を目的とした「市場確保型投資」に大別される。当初は「輸出生産拠点確保型投資」が多かったが、その後の中国経済の発展を踏まえ、除々に「市場確保型投資」が拡大する傾向にある。

業種別にみると、長江経済圏への投資は従来より繊維産業が主体であったが、近年で

は電気・電子機器全般や食品、自動車等幅広くなっており、組立加工メーカーの進出に伴い、素材・部品メーカーの進出も多くなっている。

日中間の国際分業における輸出入の形態として、主に次の3つが想定されることから、以下では、主要業種における生産形態と輸出入への影響について、この分類を用いて整理する。なお、2)については、九州で中継もしくは最終加工を行い、最終消費地として全国を想定するものである。

- 1) 中国で最終加工まで行った製品の九州経済圏向けの輸入
- 2) 九州経済圏で最終加工を行う製品の輸入（九州経済圏以外向け製品を含む）
- 3) 九州経済圏から長江経済圏の生産拠点へ供給される部品・半製品等の輸出

①電気・電子産業

電気・電子産業は、部品等の現地調達率が相対的に低いことから、中国側としては、国内部品産業を育成すべく、現地部品調達率を向上させる施策を引き続き強めていくことが予想されるが、WTO加盟による国際ルールの導入は、今後の中国のさらなる発展可能性を睨んだ外資系企業の進出を加速させようものと考えられる。

一方、日系企業や欧米系企業の進出は「市場確保型」が中心となっているが、中国系企業の競争力向上に伴う国内市場の競争激化等に伴い、日本をはじめとする海外への輸出も拡大する傾向にある。家電製品等においては、検品等の現地化が進展し、最終製品として輸出されるようになってきていることから、こうした製品の日本への輸入に際しては、地方ブロック毎に集約化が進展した広域物流拠点に直接搬入される形態が中心となる。

こうしたことから、電気・電子産業に関連する長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の主な輸送需要として、以下のようなものが考えられる。

- 1) 中国で最終加工まで行った製品の九州経済圏向けの輸入
- 3) 九州経済圏から長江経済圏の生産拠点へ供給される部品・半製品等の輸出

今後、わが国では中国からの電気・電子関連製品の輸入が増加する可能性が高く、このうち、九州経済圏向けの製品の陸揚げ港として九州の港湾の利用を促進するためには、利用しやすい港湾の実現に向けたハード・ソフトの環境を整え、長江経済圏に現に立地する、あるいは立地しようとしている家電メーカー等に対して利用を働きかけていくことが有効と考えられる。また、中国系企業の競争力が向上する中で、ハイテク基幹部品の供給は日本が担い、その他汎用品の供給は中国が担うという国際分業体制は成立しうると考えられることから、九州経済圏に立地する家電等の部品メーカーにおいて、長江経済圏に立地する完成品工場への輸出を促進していくことが、両圏域の国際交流を活性化させる方向性として考えられる。

②繊維産業

繊維産業においては、家電や自動車等の加工組立型産業と比較して、中間品等の現地

調達率が高く、一部日本から素材を供給する場合もあるが、日中貿易においては製品の輸入が主体となる。また、繊維製品の輸入に際しては、日本国内で検品をする形態が多かったが、近年では中国国内に物流センターを設置し、検品や配送先店舗別の箱詰めまでを中国で行う事例もみられる。また、SPA（Speciality Store Retailer of Private Label Apparel：製造小売り）にみられるように、商品の企画から製造、販売までの工程を一つの流れとして捉え、その効率化を図るとともに顧客の要求に迅速に対応しようとする動きに対応し、繊維製品の輸入においても消費地直送化の動きが進展していくものと考えられる。

こうしたことから、繊維産業に関連する長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の主な輸送需要として、以下のようなものが考えられる。

- 1) 中国で最終加工まで行った製品の九州経済圏向けの輸入
- 2) 九州経済圏で最終加工を行う製品の輸入（九州経済圏以外向け製品を含む）
- 3) 九州経済圏から長江経済圏の生産拠点へ供給される部品・半製品等の輸出

繊維産業についても、今後、中国から九州経済圏向けの繊維製品の輸入が増加する可能性が高いことから、その陸揚げ港として九州の港湾の利用を促進するためには、家電製品等と同様に、上海周辺等の長江経済圏側における物流拠点の機能や九州経済圏と結ぶ国際輸送網を充実させ、長江経済圏に縫製工場を自社もしくは委託生産等の形態で立地させているアパレル業者や小売業者などに対して、九州経済圏向けの輸出製品の陸揚げ港として九州の港湾の利用を促進していくことが有効と考えられる。また、繊維製品の場合、今後も最終加工をわが国国内で行う形態も一部残る可能性があることから、九州経済圏に生産拠点を有するアパレル業者に対しては、九州以外も含む全国向けの最終加工拠点として九州が位置づけられるよう、九州と国内各地を結ぶトラック、海運、鉄道等の国内物流体系の充実および国際輸送網との連携の強化を図ることが求められる。

③食品、家具等

食品や家具等の地域産業においては、製造コストの低減や原材料確保の観点から、中国へ進出もしくは生産委託を行い、その製品を中国から輸入する形態が中心になると考えられる。特に、食品の場合は賞味期限や原産国表示の関係から、最終加工は日本国内で行う形態が今後も残ると考えられることから、九州経済圏のメーカーが中国から一次加工品を輸入し、国内工場で最終製品化して国内各地へ出荷する形態も考えられる。

こうしたことから、これらの産業に関連する長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の主な輸送需要として、以下のようなものが考えられる。

- 1) 中国で最終加工まで行った製品の九州経済圏向けの輸入
- 2) 九州経済圏で最終加工を行う製品の輸入（九州経済圏以外向け製品を含む）

食品産業、家具産業等については、今後も最終加工をわが国国内で行う形態も中心と

なる可能性が高いことから、九州経済圏に生産拠点を有する食品業者、家具業者等に対しては、繊維産業と同様、九州以外も含む全国向けの最終加工拠点として九州が位置づけられるように国内外の物流体系を拡充していくことが期待される。また、中国から九州経済圏向けの最終製品の輸入に対しては、その陸揚げ港として九州の港湾の利用を促進していく必要がある。

(3) 旅客輸送面からみた国際交流の方向性

今後中国から日本への観光客来訪に対するビザが解禁されれば、日本への観光客数が飛躍的に増加することが見込まれる。九州経済圏においては、これまでのアジアからの誘客実績を活用し、国内外の観光地に対する競争力を高めることができれば、九州経済圏に多くの中国人観光客が来訪することが期待される。

ただし、観光客の輸送需要を海上輸送に取り込むためには、九州経済圏の地理的優位性を活かし、T S Lをはじめとする超高速船を導入することにより、従来型のフェリーと比較して所要時間の大幅な短縮を図られ、かつ航空より安い運賃を設定できることが必要になる。

また、2000年3月より神戸～博多～釜山間に定期クルーズ船が就航し、夏期には上海へも航路が延長される予定であり、九州周辺海域でこうした船旅自体を目的とした輸送ニーズの顕在化が期待されることから、前述の高速化とは異なる方向性として、バルト海等で運航されているクルーズフェリー（船内施設・サービスの高質化等によってクルーズ船としての要素を持ち合わせたフェリー航路）としての輸送需要拡大も期待される。

2. 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方と実現方策

(1) 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方

1. に整理した長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際交流の方向性に対応した国際航路網展開のあり方として、以下のようなものが考えられる。

1) 上海と九州経済圏を結ぶ航路の増便・増設

長江経済圏の発展を牽引し、輸送需要の集中する上海と、九州経済圏を結ぶ航路の増便・増設により、荷主の利便性を高め、国際交流の活発化を促進する。

このうち、定時性・迅速性に対するニーズの強い貨物に対応する航路としては、輸送需要の大きい北九州港もしくは博多港のみに寄港して長江経済圏と直接結び、リードタイムの短縮を最優先した航路が想定される。一方、輸送コスト削減ニーズの強い貨物に対応した航路としては、九州経済圏やその周辺地域の複数の港湾に寄港し、リードタイムは長くなるものの、最寄りの港湾を利用でき、国内輸送コストの削減が図られる航路

が想定される。ただし、国内輸送コストが削減されても、各寄港地で一定量の貨物を確保できなければ海上輸送コストや港湾コストがそれ以上に上昇する可能性があるため、各港湾間の連携により、例えば航路毎に港湾の役割分担を行うなどして、寄港地の集約化を図り、貨物量を確保することが求められる。

2) 上海を拠点とした長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際複合一貫輸送システムの構築

長江経済圏において国際輸送上の拠点化、ハブ化が進展しつつある上海において、九州経済圏との航路と長江水運航路網、トラック、鉄道等、中国国内の輸送機関とを円滑に接続し、一貫した輸送サービスを提供することにより、上海以外の長江経済圏各地との国際交流の活発化を促進する。その際、FCL 貨物に加え、小口混載サービスの提供により LCL 貨物の輸送需要にも対応していくことが期待される。

3) 南京、南通、張家港など長江下流域の主要都市まで直航する航路の開設

上海以外の長江流域都市の中で、経済の集積・成長が進み、また比較的下流域に位置することから外航船が遡航可能な南京、南通、張家港等の都市と、九州経済圏を直接結ぶ航路を開設する。

4) 国際フェリー航路の開設

現在の国際フェリーの主要輸送品目となっている繊維製品等の輸送需要、中国から日本への観光客に対するビザ解禁の動向を見極めつつ、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際フェリー航路を開設する。

その際には、5)に述べる超高速船導入に向けた実績づくりと位置づけ、既存の阪神地区と中国を結ぶ国際フェリーの臨時寄港を促進することから取り組むこととする。

5) 超高速船の導入・航路開設

4)の取り組みにおける実績を踏まえ、T S L等の超高速船を用いた航路を長江経済圏・九州経済圏間に開設する。航路開設により、観光を中心とした旅客需要を誘発するとともに、迅速性・定時性を活かした航空と海運の中間的な輸送機関として繊維製品、電子部品など貨物需要の取り込み・誘発を図る。

長江経済圏側の寄港地としては上海の長江に面した地区（浦東・外高橋地区等）が想定される。一方、九州経済圏側の寄港地としては、地理的に上海に近く、2000年3月に上海との間で行われた国際実験航海の起終点となった長崎港や、九州経済圏の中心都市・福岡を背後に控え、人口・諸機能の集積度の高い博多港、中国をはじめとするアジアとの海上輸送網の充実している北九州港等が想定される。

いずれにしても、超高速船の特性を活かし、船舶の稼働率を高める（1日1往復、2日1往復等）ことが可能となるダイヤ設定が行える航路とすることが必要である。

超高速船の船型としては、貨物・旅客双方を輸送対象とするフェリータイプ、貨物の

みを輸送対象とする RORO 船タイプもしくはコンテナ船タイプが想定される。旅客を輸送対象に含む場合には、貨物のみの場合と比較して運賃負担力が高まるものの、船舶の建造コストや運航コストも大きくなる点で事業リスクは大きくなるが、輸送需要確保の面でのリスクは逆に小さくなる。

表4-2-1 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方

1) 上海と九州経済圏を結ぶ航路の増便・増設
・(阪神等～) 北九州／博多～上海 (リードタイム重視型)
・(阪神等～) 九州経済圏および周辺地域の複数の港湾～上海 (コスト重視型)
・北米～阪神等～北九州／博多～上海
2) 上海を拠点とした長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際複合一貫輸送システムの構築
・九州経済圏の港湾～上海～(長江水運)～長江流域
・九州経済圏の港湾～上海～(鉄道)～長江中・上流域
・九州経済圏の港湾～上海～(トラック)～上海市・江蘇省・浙江省
3) 南京、南通、張家港など長江下流域の主要都市まで直航する航路の開設
・(阪神等～) 北九州／博多～上海～南京・南通・張家港等
4) 国際フェリー航路の開設
・阪神～志布志等～上海 (既存航路の途中寄港)
・長崎／博多／北九州等～上海等 (航路新設)
5) 超高速船の導入・航路開設
・長崎／博多／北九州等～上海

(2) 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の実現に向けた方策

(1)で検討した長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の実現に向けて、実施が求められる方策は以下のとおりである。

①物流システムの高度化に関する方策

1) 九州経済圏と長江経済圏の間における物流サービスの充実

- ・複合一貫輸送サービスや小口混載輸送サービス等

2) 九州経済圏の港湾における利用しやすい港づくり

- ・港湾施設・アクセス道路等の施設整備 (ハード)
- ・港湾荷役・C I Q機能等の利便性向上・利用コストの低廉化等 (ソフト)

3) 九州経済圏における各港湾の連携

- ・複数の港湾に寄港する航路の設定と、複数の港湾が連携した集荷活動、船社誘致等
- ・片荷解消のため、輸出貨物の利用港湾の集約化

(北九州港、博多港の拠点港への集約化、地方港の航路毎の役割分担による集約化等)

- 4) 九州経済圏の物流拠点における輸入品受け入れ態勢の強化
 - ・ 広域物流拠点における国際コンテナの搬入や輸入品の検品等の輸入製品受け入れ体制
- 5) 鉄道事業者、トラック事業者等との連携の強化
 - ・ 九州経済圏と首都圏、関西圏等を結ぶ貨物鉄道事業者やトラック事業者との連携
 - ・ 長江経済圏側における鉄道事業者等との連携の可能性の検討
- 6) 長江経済圏における物流システム整備に対する積極的な支援・協力
 - ・ 長江経済圏における物流基盤整備や物流サービス向上に対する官民の支援・協力
- 7) 超高速船の開発・実用化の促進
 - ・ 長崎～上海間における国際航海実験等の取り組みに対する積極的な協力
 - ・ 超高速船に対応した離接岸、港湾荷役等の輸送システムにかかる実績づくり
- 8) 外航船社（特に中国船社）へのポートセールス
 - ・ 中国船社を主たる対象とし、具体的なメリットの提示による実務的な活動

②貨物輸送需要の増大に関する方策

- 1) 九州経済圏に立地する企業の長江経済圏との交流促進
 - ・ 海外進出検討時の長江経済圏の情報提供や相談業務
 - ・ 片荷解消のため、特に輸出企業に対する長江経済圏との交流促進
- 2) 長江経済圏に立地する企業に対する九州経済圏への進出促進
 - ・ ターゲットを絞った誘致活動、九州経済圏の情報提供による進出促進
- 3) 長江経済圏に立地し、九州経済圏向け製品を生産する企業へのポートセールス
 - ・ 地方公共団体の駐在事務所等の活用
 - ・ 長江経済圏に立地し、九州経済圏に製品を輸出している企業の抽出・利用促進
- 4) 長江経済圏と九州経済圏における国際交流の仕掛けづくり
 - ・ 見本市・商談会等のイベント開催
 - ・ 地方公共団体や企業による長江経済圏からの研修生受け入れ
- 5) 神戸・長江プロジェクトとの連携
 - ・ 神戸市等の関係者との情報交換による具体的な連携の可能性の検討

③旅客輸送需要の増大に関する方策

- 1) 中国から日本への観光訪問に対するビザ解禁に向けた働きかけ
 - ・ 政府等の関係者に対して要望・要請による早期実現の促進
- 2) 長江経済圏の旅行業者等への広報活動と中国人観光客受け入れ体制の強化
 - ・ 当地旅行業者等に対する積極的なプロモーション活動
 - ・ 案内表示や飲食・宿泊施設の体制整備等による観光地としての競争力強化

3. 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の形成に向けた課題

(1) 九州経済圏側における取り組み体制の構築

神戸・長江プロジェクトにおいては、阪神・淡路大震災の復興プロジェクトとして国が先導し、神戸市をはじめとする官民からなる協議会が具体的な取り組みを推進している。

九州経済圏においても、長江経済圏との国際交流を促進し、国際航路網を形成していくためには、地方公共団体や民間企業からなる推進組織を設置し、取り組み体制を構築していくことが必要となる。その際、国の関係機関には、官民の取り組みを先導もしくは支援していく役割が求められる。

また、当初は参画可能な地方公共団体や民間企業等が取り組みの担い手となり、段階的にその参画者を拡大することにより、最終的には九州経済圏一円の官民が一丸となった取り組みに拡大していくことが期待される。こうした取り組みの過程においては、神戸・長江プロジェクトの関係者との情報交換を密に行うことで、先例を参考にするとともに、双方の取り組みの相乗効果を引き出していくことも有効と考えられる。

(2) 長期的視点に立った取り組み

長江経済圏との国際交流および国際輸送における九州経済圏の優位性は、超高速船の実用化により両圏域が短時間で結ばれることによって飛躍的に向上することが期待される。一方、超高速船の有力な形態であるテクノスーパーライナー（T S L）は、2000年3月に長崎～上海間で国際実験航海が実施されたが、燃費向上をはじめとする運航コストの低減、航空と従来の海運の中間的な輸送特性に適した運賃負担力のある輸送品目の確保・創出、T S Lの高速性が発揮される国際複合一貫輸送システムの構築等、実現に向けた課題も多い。

また、長江経済圏のうち、長江デルタ地域はすでにめざましい発展を遂げている一方、中・上流域では今後の経済発展が期待されており、その発展段階に大きな相違がある。

こうしたことから、長江経済圏との国際交流促進および国際航路網形成に向けた取り組みは、長期的視点に立って継続していくことが必要であり、特に長江経済圏における物流システム整備に対する積極的な支援・協力により、日中間および中国国内地域間の輸送サービス水準の格差の早期縮小・解消を図っていくことが求められる。

(3) 中国・長江経済圏側の開発動向・政策転換への対応

長江経済圏は浦東地区の重点的な開発等により急速に変貌を遂げつつあり、国際輸送網との関連でも、大規模なコンテナターミナルの整備が進められるとともに、将来的には長江口の水深不足に対応して上海市外の浙江省へ大水深バースを建設する構想も持っている。また、中国では、政府の政策転換が突然発表されたり、それが遡及して適用さ

れるなど、政策面での不確実性が高い。

こうしたことから、長期的観点に立ちながらも、長江経済圏の開発動向や中国政府の政策転換の動向を見極めつつ、適切な対応を行っていくことが必要である。

(4) 片荷解消に向けた輸出貨物対策

九州のみならず日中航路全般の傾向として、輸入が輸出を大幅に上回る輸出入インバランスとなっており、航路網の拡充や輸送コストの削減を図る上では、輸出貨物を確保することが課題となる。このため、第一義的には、九州に立地する企業の長江経済圏への輸出促進など、輸送需要を直接拡大するための取り組みを強化していく必要がある。ただし、中国からの製品輸入も今後一層の増加が予想されるため、輸出促進策に加え、各港湾間の連携により、輸出貨物の利用港湾の集約化を図るなど、輸送面での効率化の取り組みも求められる。

長江流域経済圏と九州経済圏の国際交流を
支える国際航路網のあり方に関する調査

－ 報 告 書 －

平成12年3月発行

編集発行人	石井幸孝
発行所	財団法人九州海運振興センター 〒801-8691 北九州市門司区港町9-3 九産ビル 電話 093-332-3160 FAX 093-332-3180
印刷	株式会社福田印刷 電話 093-371-3231 FAX 093-371-5735

