

巻頭言：日中関係の安定と拡大発展への寄与にむけて

J+C ECONOMIC JOURNAL

グローバルな視点にたつ日中ビジネス情報誌

平成 31 年 2 月 25 日発行 / 毎月 1 回 25 日発行
3 月号 (No.302)

MARCH
2019
No.302

3

日中経協ジャーナル

<http://www.jc-web.or.jp>



SPECIAL REPORT

日中両国の物流・ ツーリズムにおける新潮流

FOCUS 1: 夢は「空のシルクロード」～一帯一路のその先に～

FOCUS 2: 米中経済摩擦と中国の経済政策

TOPICS: 第23回中国大学生《走近日企・感受日本》訪日団滞在記

中国ビジネス Q&A: 「外商投資法(草案)」から見た中国外資規制の改正動向



表紙写真：1987年4月16日、全日空成田＝大連＝北京線の初便行事にて。大連空港で花束を受取る岡崎嘉平太全日空相談役（中央、この日が90歳の誕生日）、近藤秋男全日空副社長（左、現名誉顧問）、魏富海大連市長（当時、後方中央左）。（写真提供：ANAホールディングス）

1 巻頭言

日中関係の安定と拡大発展への寄与にむけて

■鈴木善久 日中経済協会 副会長、伊藤忠商事株式会社 代表取締役社長 COO

2 FOCUS 1

夢は「空のシルクロード」～一帯一路のその先に～

■大橋洋治 ANA ホールディングス株式会社 相談役

6 FOCUS 2

米中経済摩擦と中国の経済政策

■田中 修 奈良県立大学 特任教授/日本貿易振興機構(ジェトロ)アジア経済研究所 新領域研究センター 上席主任調査研究員

SPECIAL REPORT

日中両国の物流・ツーリズム における新潮流

10 日中観光産業の現状と展望

■守屋 卓 日中平和観光株式会社 代表取締役社長

14 「一帯一路」政策に基づく広域物流における 中国政府の施策

■町田一兵 明治大学 商学部 准教授

18 順時而謀 順勢而為 (時に合わせて考え、勢いに乗って為す) —日本発SEA & RAIL輸送事業(E-EXPRESS)の 現状と展望

■高 晨 シノトランスジャパン株式会社 副社長

22 日本郵便の中国における越境EC物流の展開について

■久田雅嗣 日本郵便株式会社 国際事業部長

26 TOPICS

第23回中国大学生《走近日企・感受日本》訪日団滞在記

■横山勝明 日中経済協会 参与

30 中国ビジネス Q&A

「外商投資法(草案)」から見た中国外資規制の改正動向

■趙雪巍 金誠同達法律事務所 シニアパートナー・中国律師

32 情報クリップ

浙江省商務庁からの感謝状

吉林省国際貿易促進委員会・陳副会長一行来会 ほか

日中関係の安定と拡大 発展への寄与にむけて



一般財団法人 日中経済協会 副会長
伊藤忠商事株式会社
代表取締役社長 COO
鈴木 善久

日 中平和友好条約締結40周年の昨年は、「两国総
理が相互訪問を実現し、日中関係が大きな改
善を見た年となりました。私も、2018年9月の日
中経済協会合同訪中代表団ならびに10月の安倍総理
の訪中に合わせて北京で開催された日中第三国市場協
力フォーラムに出席し、正常な軌道に戻り、新たな時
代を迎えた日中関係の中で、この良き関係を安定させ、
かつ拡大発展させることの重要性を改めて感じました。

伊藤忠商事の中国ビジネスの歴史は古く、1906
年には上海に駐在員を派遣してまいりました。中華人民
共和国成立後には、「国交が回復すれば、中国は必ず
重要な市場になる」という判断のもと準備を進め、日
中国交正常化の半年前である72年3月、大手総合商
社としては初めて国務院の正式批准を取得し日中貿易
に復帰を果たしました。その後も中国において、ビジ
ネス基盤を着実に積み上げ、15年1月、タイのCP（チ
ヤラン・ポカパン）グループとともに、中国中信集団（C
ITIC）に対し6000億円の出資を決定しまし
た。

15年より三社協力の推進と中国ビジネスの更なる拡
大発展を目的とした「中国語人材1000人プロジ
ェクト」を推進し、18年4月にこの目標を達成いたし
ました。これにより、現在では社員の4人に1人が中
国語を話すことができ、有資格者を会員とする「伊藤
忠千人倶楽部」も発足させました。

18年11月、日中経済協会と中国日本商会が共同で

推進する、中国大学生の日本招聘事業「走近日企・
感受日本」で来日した学生の一行40人を、当社にお迎
えしました。この事業は、中国の大学生の日本訪問を
通じ、日中間の相互理解を深め、将来にわたる友好
関係と相互理解の増進に資する事を目的としたもので
す。当日は、中国語のできる若手社員約40人との懇親
会などを通じ、交流を深めました。中国語での交流は
相互理解の増進の一助になったものと確信しております。

近年特に、中国人経営者は非常に忙しいという印象
を受けており、面談時間も30分程度が通常となってい
ると聞きます。商談をまとめるためには、お互いが共
通の言語で話をし、かつ双方が短時間に互いを理解し、
結論を出す必要があります。それには、共通言語だけ
ではなく、両国の文化や伝統、商習慣などを理解し合
う事も大事であることは申し上げるまでもありません
が、この前提でやはり語学的重要性は今後も不変であ
ると考えております。

建国70周年を迎える中華人民共和国に対し当社は
約8000億円の投・融資をしており、今後とも従
来同様中国ビジネスに積極的に取り組んでいくととも
に、中国語人材を安定的に養成していきたいと考えて
います。こうした取り組みが日中两国関係の安定と拡
大発展の一助になり、日中協力の新時代の創造に微力
ながら寄与するものであることを願っております。

FOCUS 1

夢は「空のシルクロード」〜「帯一路」のその先に

■大橋洋治 ANAホールディングス株式会社 相談役

習近平国家主席が提唱する「帯一路構想」。陸路と海路で、中国を起点にユーラシア大陸を横断、その沿線での経済発展を目指そうという構想だ。「21世紀版シルクロード」と言われるこの構想は、「交通路の発展が、経済、文化の発展につながる」という理念においては、私も理解するところである。しかしながら、私には大きな不満がある。それは、唐の時代から1000年以上過ぎた21世紀の現代にもかかわらず、このシルクロードには、「空」の視点がない、ということだ。

中国で生まれ、岡崎嘉平太先生との出会い

私は、旧満州、現在の黒龍江省のジャムスで生まれた。冬はマイナス20度にもなるロシアとの国境の極寒の地だ。太平洋戦争の終戦までこの地で育ち、6歳の時に胡蘆島(ころうとう)からの引揚船に乗り、日本に帰国した。今では胡蘆島近くの大連から成田空港への航空便は3時間弱で到着するが、当時は博多港まで一昼夜をかけての船旅であった。私の中国での記憶は断片的だ。はっきりと覚えているのは、終戦直前に攻めてきたソ連軍による恐ろしい爆弾の音、おやつ代わりに食べたクーニャン(ほおずき)の甘さ、そして極寒の空に映える美しい月もほんやりとした記憶がある。

終戦後、私は岡山で育った。大学



筆者の結婚式での岡崎相談役(当時)の祝辞挨拶(1970年6月)

進学で上京し、就職先に全日本空輸株式会社(ANA)を選んだ。その大きな理由は、郷里の大先輩、岡崎嘉平太先生が社長を務めていたことだ。私は中国で生まれた縁もあり、「日中貿易論」を卒論のテーマに選んだ。その執筆過程で、父からの紹介を受け、当時、既に民間貿易・日中関係

の第一人者ともいえる岡崎嘉平太先生に話を聞きに行ったのだ。開放的なANAの雰囲気が入った私は、同時に岡崎先生が説いていた、中国に対する思い、隣国中国との関係の重要さなどに深く感銘を受け、当時まだ国内線のみ小さな会社であったANAで、日本と中国を結ぶ夢を描いたものだった。

そして私が入社して20年以上が経った1987年4月16日、岡崎先生がずっと情熱を燃やし続け、ANAとしての悲願でもあった中国への定期便が就航した。成田発大連経由北京行定期国際線だ。この就航日は岡崎先生の90歳の誕生日であった。満面の笑顔で初便に乗り込んだ岡崎先生を乗せて、かつて引揚船が渡った東シナ海を、ANAの青い翼かひとつ飛びで中国に飛び立つ姿に私も胸が熱くなっ



筆者社長時代(02年頃)、岡崎嘉平太2代目社長の肖像画の前で

た。その2年後に岡崎先生はおじけなりになった。私が岡崎先生と最後に会話した時に言われた言葉は、「これからはアジアの時代だ。ANAはアジアを重視しないといかん」というものだった。これがその後の私のライフワークとなった。

現在、ANAは中国本土11都市に便を就航している。会社として厳しい経営状態の時もあったが、岡崎先生の思い、ANAの先輩たちの意志を継いで、中国線からは一切撤退せずに日本と中国の交流の動脈づくりのお手伝いをしてきた。日本と中国の間には、古の遣隋使・遣唐使にはじまるルートがあった。中国から来た先端の

技術が日本に伝わり、日本の国風文化に発展を遂げ、人と人、文化と文化の融合、新しい価値の創造につながった。私は、日中間を結ぶこの中国線は、現代版の遣唐使ルートと言えものかと思ふ。

シルクロード…古の東西交流の大動脈

しかし、広く世界を見たときには、遣唐使を受け入れていたこの唐の外交は、東は日本であるが、西にはもつと広大なルートがあった。トルコまでもローマまでも言われる、ユーラシア大陸横断の大交易路、いわゆる「シルクロード」である。シルクロードと言えは、月をバックに砂漠をラクダに乗った行商隊が進むイメージが強い。私がおぼろげながら覚えているジャムスで見た月、育った岡山で見た月、その同じ月が砂漠を照らしていると思うと、地球はつながっているのを感じる。宇宙飛行士が、「宇宙から見た地球には国境はなかった」と言った話を聞いたことがある。時代が経つにつれて、その土地その土地で文化が生じ、人種が分かれ、言葉も異なってきた。このシルクロードこそが、当時の世界の東西交流そのものであったと言えよう。漢民族、蒙古族、騎馬

民族、アリア人、アラブ人、ラテン人：民族だけでもこれだけ多種多様な人々に関係した交流路は歴史上、類を見ない。岡崎先生が言われた「アジアの時代」というのは、決して中国一カ国とだけ交流路を結べばよい、という意味ではないだろう。ユーラシア大陸の東端に位置する日本から、まずは中国、そしてアジアを横断してその先の西洋文明までをつないでこそ、はじめて「ANAが、『アジアの時代』の使命を果たした」と言えるのだと、私は強く感じていた。

シルクロードは、単なる陸海の交通路以上の意味を持つ。この交通路を通じて、有名なのは、東洋の絹、香料、茶と、西洋の宝石、ガラス・銀製品、絨毯などの特産物の交換である。お互いに大変貴重なものとして珍重され、美術の世界、食文化をはじめ多大な影響を及ぼした。しかし、シルクロードが生み出したものは、モノの交流だけにどどまらない。シルクロードの行く先々で、人と人が交流する。異なる言葉がふれあい、相互に影響を受け、人が交わり遣伝子の交流も進む。お互いの文化の良いところを取り入れ、自分の文化に昇華し、新しい文化や価値を生む。これが二国間交流ではなく、複数の国をまたいで行われる。最

近の世界情勢を見ても、トランプ政権はマルチの世界に背を向け、二国間だけで個別の交流を進めようとしているように見受けられる。シルクロードがこれほど、歴史上大きな意味を有するのは、まさに「バイではなくマルチ」の交流により二国間の交流だけでは生まれなかった、複雑なそして人類の文化を大いに高めたような素晴らしい化学反応を起こしたことが、重要なポイントだという気がする。

21世紀版シルクロード「二帯一路」

そして21世紀版のシルクロードと言われているのが、13年に習近平国家主席が提唱した「二帯一路」構想である。これは皆さまご承知の通り、中国から中央アジアを経由して欧州につながる陸のシルクロード（二帯）と、中国沿岸部から東南アジア、インド洋、中東を経由してアフリカ、欧州に達する海のシルクロード（一路）の両ルートで、インフラ整備、貿易促進などを通じて、地域の発展に寄与しようという構想である。それぞれの沿線の国は70カ国、世界人口の60%にも上ると言われる。規模の面では、まさに21世紀版のシルクロードと言えるものである。日本の参加判断を巡って大

いに論争を巻き起こしたアジアインフラ投資銀行（AIIB）の設立もこの動きの一環であり、各国を結ぶ高速鉄道や港湾の整備など、インフラ面の整備などが進んでいる現状だ。

現実問題としては、中国による経済覇権主義的な側面を危惧する声が聞こえ始めているが、私は「多くの国をまたぐ交流路を通して、新たな付加価値を生む」という理念そのものには、大いに賛同する。岡崎先生が、まだANAが国内線しか飛ばしていなかった時代から夢見ていた「日本と中国、その先のアジアを結ぶ」ということに、共通する理念を強く感じるからだ。



筆者社長時代の杭州線就航セレモニー（04年3月）

空のシルクロード

しかし、この基本的な「二帯一路」の構想にも、私は大きな不満が一つある（中国による経済覇権主義云々は別として）。それは、この「二帯一路」には「陸」と「海」しかなく、「空のシルクロード」の視点が欠如しているということだ。古代のシルクロードの時代には、まだ飛行機がなかった。20世紀の初めに登場した飛行機は、世界の交流の在り方を大いに変えた。私終戦時の引き揚げの時に、一昼夜かかった中国沿岸から日本への船での航路は、飛行機では3時間の距離だ。飛行機は、短時間で大量の人やモノを運ぶことができる。現代の交通路の中で、とりわけ国と国をまたぐ国際線の世界では、航空機による輸送は極めて大きな位置付けを占めている。にもかかわらず、「二帯一路」においても、「空」が登場しないことは大いに不足があると考えている。

経営者の一番重要な仕事は、夢を



石垣島で虹を背景に筆者 (16年6月)

語り、夢に向けて皆を引っ張っていくことだと常々考えている。今の私の大いなる夢は、ANAで「空のシルクロード」を作りたいということだ。日本と中国を結ぶ航空路のみでは、「シルクロード」とは呼べないだろう。日本と欧州をつなぐ途上にある様々な特色のある文化、民族を有する多くの都市を結びたい。シルクロードの、融合による新しい価値を大きく向上させるためには、より多くの調味料をブレンドすればするほど奥行きのある深い味付けが生まれる。POINT TO POINTではなく、多様性が重要だからだ。モンゴル、中央アジア、ロシア、中東…まだまだANAが就航していない国がたくさんある。「空のシルクロード」にはまだ空白地域が多いということだ。

現在の航空便は経由便は少なくなくなり、1つの便で多地点を結ぶ融合は凶りにくい。ANAの航空機が東西の文明の途中ポイントを結び、古代のシルクロード同様、人と人、モノとモノ、文化と文化の交流を促進し、新しいものを生み出すことへの貢献をしたい。私も航空会社は、工場で何かを生産することも、何か大きなものを建設することはできない。しかし、こうした地域同士の交流の動脈を作

り、パイプを太くし交流を促すことはできる。私は、それこそが我々に与えられた使命であり、自身の「夢」であると考えている。

「二帯一路プラス全空」

そして、この「空のシルクロード」は誰かが独占するものであつてはいけない。空は誰のものか。日本の民法では、「土地の所有権は法令の制限内においてその土地の上下に及ぶ」とされている。ただし、航空法の条文による解釈では、建物の高さから300メートル以上の高度については、現実的に所有者の不利益が生じないため、自由に使用できるとされている。その意味からすれば、航空機が悠然と飛んでいる「空」も誰のものでもないものである。この「空のシルクロード」も同様だ。航空路線は確かに、就航する航空会社の範疇にある。しかし、「誰

のものでもないシルクロード」は、どこか特定の国、地域、会社が独占すべきものではない。空は一つだ。誰のものでもない。そこに関わる全員が一つの空を作るべきだ。「二帯一路プラス全空」。全員が空、みんなの空。この考え方が「空のシルクロード」には不可欠だ。「空のシルクロード」は日本のもので、中国のものでも、どこか単独の航空会社のものでもない。関係する全ての人たちで、空のシルクロードを作り、その中に、私も入れてもらえたらどんなに素晴らしいだろう。

空のシルクロードは宇宙に広がる

そして私の夢にはその先にも広がりがあがる。空は果てしなく広いが、ずっと垂直方向に延びると、成層圏を突き抜けて宇宙に至る。高度100キロ以上の宇宙空間は、国際的に各国の主権が及ばない、誰のものでもない空間とされている。空



大西宇宙飛行士から贈られた写真パネル (18年8月)

だけでなく、宇宙も誰のものでもない、ということだ。ANAは宇宙とは関わりがある。16年に4カ月間、国際宇宙ステーション(ISS)に滞在した宇宙飛行士の大西卓哉さん。彼は、宇宙飛行士になるまで



月明かりと飛行機 (撮影: LUKE H.OZAWA)

ANAのパイロットとしてボーイング767型機を操縦して、世界を飛んでいたのだ。大西さんが宇宙航空研究開発機構(JAXA)の宇宙飛行士訓練生に見事選ばれ、ANAを退職する送別会の席で、私は彼に1冊の詩集を贈った。サミュエル・ウルマンの「青春」という詩だ。「青春とは人生のある期間を言うのではなく心の様相を言うのだ」(訳:岡田義夫氏)。私が社長時代、座右の銘にしたこの詩集の中の言葉だ。10代、20代の若者だけが「青春」ではない。常に新鮮な気持ちを持ち、新しいことに挑戦し続ける、そんな人が年齢に関係なく「青春」であり私もそうになりたい、と深く共感していた。18年、大西宇宙飛行士に再会した私は素敵なプレゼントをもらった。私は知らなかったの

だ、大西さんは私が贈った詩集に大変感銘を受け、宇宙船ソユーズへの持ち込み荷物に、その詩集を入れてくれていたらしい。再会した時に、大西さんはISSの船内で、青い地球を背景にその詩集が無重力空間に浮かんでいる写真をパネルにして、私に贈ってくれたのだ。私は深く感動した。その他にもANAは、有人宇宙機開発を行う会社(PDエアロスぺース)に出資、社員の派遣を行ったり、JAXAと連携して宇宙空間や月面、火星などのロボットを地球から遠隔操作をするプログラムなどにも参加している。航空輸送事業で培った知見を、来るべき宇宙時代を見据え、空を突き抜けてより大きなフィールドに飛び出そうとしている。

今、宇宙を語っても遙か遠い未来のような印象を受けるかもしれない。しかし、ほんの150年前は、まだ飛行機も発明されておらず「空のシルクロード」は夢物語だった。そう思うと宇宙が身近になる時代は、すぐそこまで来ている。100年先には、「宇宙」は今の「空」と同じ感覚で語られる時代

になつているのかもしれない。そして宇宙から眺める、この国境のない地球こそ、私が目指す「空のシルクロード」だと改めて思った。将来実現したい「空のシルクロード」は、ぜひ宇宙空間も含めたものにしたい、と夢見ている。

江戸時代の日本版シルクロード「北前船」

実は、空だけでなく海を経由した交流にも、私は多少かかわりがある。江戸時代、日本海を中心に大坂の蔵屋敷と各地を結んだ海上航路に、「北前船航路」がある。主な寄港地で有名なのは、北はニシンで栄えた江差、昆布の松前から、酒田、寺泊、小浜、下関、尾道など、日本各地に及ぶ。北前船は、大坂蔵屋敷に米を運ぶかわら、これら各地の特産品を運搬した。瀬戸内の塩が、北前船を通して北海道に運ばれ塩鮭に加工されて、東日本の鮭文化につながった。また、北海道の昆布が薩摩を経由して遠く琉球に運ばれた結果、沖縄は現在でも北の海産物である昆布の有数の消費地となっている。食文化のみならず、造船技術の普及や言葉のほか、「佐渡おけさ」や「津軽アイヤ節」など民謡も北前船を通して、それぞれの地

域が相互に影響しながら根付いたと言われている。この北前船ゆかりの寄港地が歴史を生かし、交流拡大や観光促進を図る「北前船寄港地フォーラム」が07年にスタートした。私はその運営母体である「一般社団法人北前船交流拡大機構」の最高顧問を仰せつかっている。

北前船が生み出したものは、日本版海のシルクロードと言える。この北前船の精神を現代に生かし、交流の輪を中国にも拡大することを目的に、18年5月、第23回北前船寄港地フォーラムを初の海外開催となる中国大連で開催した。私なりに、空のシルクロード、海のシルクロードを通じて、日中交流の拡大に尽力しているつもりだ。

夢は続く

砂漠に行く古のラクダの行商隊を照らした月が、少年時代の私がジャムスで見上げた美しい月が、今度は「空のシルクロード」を行くANAの機体を青く照らす。時代や場所は変われども、人と人、文化と文化を結ぶ交流の取り組みは、私をワクワクさせている。これからも自分のライフワークとして、「空のシルクロード」実現の夢を追い求めていきたい。私の夢には、まだまだ続きがある。

FOCUS 2

米中経済摩擦と中国の経済政策

■田中修

奈良県立大学 特任教授 / 日本貿易振興機構(ジェトロ)アジア経済研究所 新領域研究センター 上席主任調査研究員

2018年の経済は減速したが、これは米中経済摩擦の影響というよりは、金融リスクの軽減のため、地方政府のインフラ投資を制限し、銀行の簿外業務シヤドバンキングの管理を強化した結果である。19年も、習近平指導部は大型景気対策を発動せず、債務リスクの軽減・開放に取り組む方針であるが、今後米中経済摩擦が激化し、雇用が悪化すれば、方針の転換もあり得る。経済の持続可能性を意識した冷静な内外への対応が望まれる。

はじめに

2018年から激化した米中貿易摩擦は、既に貿易の枠を超え、経済全般さらには安全保障の面にまで拡大し、なかなか終息の兆しはみえない。そのような中で、中国経済の減速傾向が明らかになり、世界経済の先行きに不安を投げかけている。

本稿では、足元の中国経済を分析するとともに、19年の経済政策の基本方向を解説する。

1. 2018年の主要経済指標

(1) GDP

18年のGDPは、実質6.6%の成長となった。17年の成長率は6.9%から6.8%に下方修正されたため、0.2ポイントの減速となる。

四半期別では、1～3月期6.8%、4～6月期6.7%、7～9月期6.5%、10～12月期6.4%と、より減速傾向がはつきりしている。

これを需要項目別の成長率への寄与率でみると、最終消費は76.2%、資本形成は32.4%、純輸出はマイナス8.6%であった。外需が大幅にマイナスとなっており、米中経済摩擦の影響が現れたかのようにみえる。しかし、純輸出の寄与率は、1～3月期マイナス9.1%、1～6月期マイナス9.9%、1～9月期マイナス9.8%であり、米中経済摩擦が激化する以前からマイナスとなっているのである。

2. 各指標の推移

ここで主要な経済指標の推移を見てみよう(表)。

(1) インフラ投資

都市固定資産投資の伸びは上半期鈍化を続けた。これはこれまで投資を支えてきた、インフラ投資の伸びが、地方政府の債務リスク軽減のため抑制されたからである。

しかし、7～9月期に成長率の減速傾向が明確になったため、10月からインフラ投資によるテコ入れが図られた。その結果、インフラ投資の伸びは1～10月、1～11月と3.7%の伸びを維持し、年間では3.8%に回復している。

(2) 不動産開発投資

不動産投資は、相変わらず高い伸びを維持しているが、この背景にある住宅市場の過熱は、しだいにおさまりつつある。

12月の全国70大都市の新築分譲住宅価格は、前月比で59都市が上昇

しており(11月は63)、横ばいは3都市(11月は2)、下落は8都市(11月は5)と、上昇都市の数が減少している。都市の規模別では一線都市が1.3%上昇(11月は0.3%)、二線都市が0.7%上昇(11月は1.0%)、三線都市が0.7%上昇(11月は0.9%)であり、地方都市の上昇幅が鈍化している。

また、18年の分譲建物販売面積は、前年同期比1.3%増(1～9月期は2.9%)、分譲建物販売額は、前年同期比12.2%増(1～9月期は13.3%)と、こちらも伸びが鈍化している。このような住宅市場の動向が、不動産開発投資にも反映され、伸びがやや鈍化し始めている。

(3) 民間投資

民間投資は、伸びが比較的安定している。上半期は、人民銀行が債務

表 主要経済指標の推移

(%)

	2017年	2018年1~3月	同年1~6月	同年1~9月	2018年
都市固定資産投資	7.2	7.5	6	5.4	5.9
うち					
インフラ	19.0	13.0	7.3	3.3	3.8
不動産開発	7.0	10.4	9.7	9.9	9.5
民間	6.0	8.9	8.4	8.7	8.7
	2017年	3月	6月	9月	12月
消費財小売総額	10.2	10.1	9.0	9.2	8.2
輸出	7.9	-3.0	10.7	13.9	-4.4
輸入	15.9	14.9	13.8	14.3	-7.6
調査失業率					
全国都市		5.1	4.8	4.9	4.9
31大都市		4.9	4.7	4.7	4.7
M2	8.1	8.2	8	8	8.1
社会資金調達規模残高	12	10.5	12.7	12.7	9.8

(出所) 国家統計局・海関総署・人民銀行公表資料に基づき筆者が作成

リスクの増大を防止するため、銀行の簿外業務、シャドーバンキングの拡大を厳しく抑制していた。しかし、この結果6月以降、民間企業、小型・零細企業の資金調達難と資金調達コスト高を招き、これらの企業が発行する債券のデフォルトが増加する事態

となった。

このため、人民銀行は預金準備率を引き下げて、小型および零細企業への資金供給を増やすよう金融機関への指導を強めた。また、習近平総書記は11月1日、「民間企業座談会」を主催し、民間企業の資金調達ルートを開拓し、将来性のある民間企業に対し、ファイナンス支援を進めるよう指示した。この結果、11月以降、民間企業、小型および零細企業への融資支援が強化されている。

(4) 消費財小売総額

消費の伸びは、鈍化傾向が続いている。その原因として、家計部門の住宅ローン債務の増大が指摘されている。住宅価格の高止まりが、家計の消費を圧迫しているのである。

また、都市部の所得の伸びの鈍化も、消費に影響している。18年の都市住民1人当たり平均可処分所得は実質5・6%増と、成長率を大きく割り込んでいる。これは、消費支出に影響しており、18年の都市住民1人当たり消費支出は、実質4・6%増となっている。

胡錦濤指導部の時代は、投資主導の成長から消費主導の成長への転換を図るため、積極的に最低賃金を引き上げてきた。しかし、習近平指導

部は、サプライサイド構造改革の二環として、企業のコスト軽減を掲げており、このコストには人件費も含まれる。このため、以前に比べ賃金引上げがスローダウンし、これが消費に効いている面がある。

さらに自動車消費の伸びが、12月マイナス8・5%とかなり大幅なマイナスであり、これが工業生産に反映し、12月の自動車生産はマイナス14・9%と、工業生産水準全体を押し下げている。

(5) 外需(純輸出)

先ほども触れたとおり、18年に入り外需の成長率への寄与はマイナスが続いていた。これは、輸入の伸びが輸出の伸びよりもはるかに上回っていたからである。11月になって、輸出入の伸びが輸出前年同月比3・9%、輸入2・9%と急激に鈍化した。これは10月の輸出の伸びが14・3%増、輸入20・3%増と大きかったことの影響であった。9~10月は米中経済摩擦の激化に伴い、駆け込みで輸出・輸入が行われたのである。この意味で11月までは、米中経済摩擦は、関税引上げによる直接的影響よりも、むしろ心理面での影響が大きかったといえよう。

しかし、12月のマイナスの伸びは、

関税引上げの効果が現れてきたようにみえる。対米貿易では、輸出の伸びは11月9・8%↓12月マイナス3・5%、輸入は11月マイナス25・0%↓12月マイナス35・8%と輸出もマイナスとなった。しかし、輸入のマイナス幅が輸出よりも大きいため、外需の成長率への寄与率はむしろ1~9月期より改善している。

(6) 雇用

全国都市調査失業率と31大都市調査失業率は、いずれも安定傾向を示している。都市登録失業率も12月末3・8%と低水準である。

18年の新規就業者増は1361万人であり、年間目標「1100万人以上」をはるかに上回っている。また、10~12月期の有効求人倍率は1・27(7~9月期1・25)であった。雇用指標は良好であるが、米中経済摩擦の劇化と成長率の鈍化の心理的影響からか、最近企業が新規採用に慎重になってきているという報道もあり、今後注意を要する。

3. 2019年の経済情勢認識

18年12月19~21日に、党中央・國務院により、19年の経済政策の方針を決める中央経済工作会议(以下「会

議」が開催された。

会議では、18年を回顧し、「外部環境の深刻な変化に有効に適応し、困難に立ち向かい、米中経済貿易摩擦に穏当に対応し、経済の持続的で健全な発展と社会の大局的安定を維持した」と総括している。外部環境の深刻な変化は、米中経済摩擦の激化にほかならない。

他方で、「経済運営に安定の中で変化があり、変化の中に憂いがあり、外部環境は複雑・峻厳であり、経済下振れ圧力に直面している」という厳しい認識を示している。しかし、世界は百年来の大きな局面の変化に直面していると、危機をチャンス・安全に変え、プレッシャーを経済の質の高い発展の推進動力に変えることができれば、なお重要な戦略的チャンス時期にあるという認識を崩していない。ただそのためには、経済構造調整と改革・開放の深化が必要であることを明記している。これは米中経済摩擦を契機に改革・開放を進めようとする、改革派勢力の巻き返しの結果であろう。

19年の経済政策は、「雇用・金融・対外貿易・外資・投資・期待を一層安定させ、経済の持続的で健全な発展と社会の大局的安定を維持するこ

とが大方針とされている。19年は建国70周年であり、このような政治的イベントの年は、「安定」が最重視されるのである。

4. マクロ経済政策

会議は、「マクロ政策は、カウンターシクリカルな調節を強化し、適時事前調整と微調整を行い、総需要を安定させなければならない」とする。「積極的財政政策」については、減税と費用引下げを中心としつつ、収益性のある地方インフラ投資を増やすことにより、投資の下文えを図っている。

「穏健な金融政策」については、18年の金融政策から「中立性」の表現が削除され、「流動性の合理的な充足を維持する」と、より表現が緩和方向に修正されている。ただそれは、全面的緩和ではなく、流動性は主として民営企業、小型・零細企業に向けて行われている。

構造政策については、18年は消費と民間投資の伸びが重視されていたが、今回は国有企業、財政・金融、土地、市場参入、社会管理等の分野の改革の深化が挙げられており、改革により傾斜している。

社会政策については、雇用を優先

する政策を実施し、社会の大局的安定を維持することが重視されている。

5. サプライサイド構造改革

会議で、4つの重点政策が示された。

(1) 生産能力過剰業種の清算処理加速、全社会の各種ビジネスコストの引き下げ、インフラ等の分野の脆弱部分補強

やみくもなインフラ投資拡大ではなく、脆弱部分の補強が重視されている。

(2) ミクロ主体の活力増強

ミクロ主体の主役は民営企業である。従来は国有企業の強大化・優位化が強調されがちであったが、今回は「より多くの質の優れた企業を育成させなければならない」とし、所有制の差を設けていない。このため、公平・開放・透明な市場ルールと法治化されたビジネス環境を確立する、としている。

(3) 産業チェーンの水準向上

米中経済摩擦が激化する中で、産業チェーンの断裂を防ぐことが重要となっている。

(4) 国民経済の循環を円滑化

国内市場と生産主体、経済成長と雇用拡大、金融と実体経済の「良性

の循環」を形成するという、新しい考え方が導入された。対外環境が厳しさを増す中で、内需主導による効率・質の高い成長が重視されているのである。

6. 強大な国内市場の形成

(1) 消費

個人所得税については、18年10月に課税最低限の引き上げと低税率の所得層の拡大が前倒し施行されたが、19年は特別控除の拡大により可処分所得を増やすとともに、製品の質の向上、多様化と安心・安全の確保により、消費の刺激を図っている。

(2) 投資

投資は18年よりも強化される可能性があるが、その対象は5G（第5世代移動通信システム）、AI（人工知能）、工業インターネット、IoT（モノのインターネット）等の第4次産業革命を強く意識したものとなっている。

7. 経済体制改革

会議は、ミクロ主体の活力増強を重点とするとしている。

(1) 国有企業改革

米国から批判の強い、政府と企業との癒着については、分離の方針を維持

することとされた。また、強大化の対象は「国有企業」ではなく「国有資本」であり、国有企業管理から国有資本管理へ転換するという19回党大会の方針は、19年も推進されることになった。

さらに、鉄道総公司改革について新たに言及された。これは、鉄道網の急速な拡張について、新たな債務リスクの増大が懸念されているためである。

(2) 民営企業の発展支援

「法治化した制度環境を作り上げ、民営企業家の人身の安全と財産の安全を保護しなければならない」とする。18年11月1日に習近平総書記が主催した、「民営企業座談会」の内容が盛り込まれた。

(3) 金融体制改革

金融機関に対し、民営企業、小型・零細企業と「三農」への融資業務強化の方向を明確にしている。また、18年は株式市場が動揺したことから、資本市場の強化を図っている。

(4) 財政・税制改革

「健全な地方税体系を整備し、政府の起債による資金調達メカニズムを規範化しなければならない」と、依然地方政府の債務管理が重要な課題であることを示している。

(5) 政府機能の転換

「資源に対する政府の直接配分を大幅に減らし、実施中と事後の監督管理を強化し、おおよそ市場が自主的に調節できるものは市場により調節させ、おおよそ企業ができる事は企業にやらせなければならない」としており、市場化改革の方向を改めて強調している。ここでいう「企業」には、当然民営企業も含まれる。

8. 全方位対外開放

対外開放については、これまでの製品と生産要素の流動型開放から、ルール等の制度型開放に転換する方針を明らかにした。具体的な開放内容は、これまで様々な場で公表されてきたものが掲げられている。さらなる追加内容は、米中経済交渉の結果次第ということであろう。

また、米国に配慮し、知的財産権保護を盛り込んだ。米国の「『一带一路』は国家主導による借金つけ政策」という批判に対しては、企業を主体とし、各種リスクへの有効な管理・コントロールを強調し、相手国の債務事情にも配慮する姿勢を示している。米中経済摩擦については、18年は「米中経済貿易摩擦に穏当に対応した」としたが、19年は米中首脳合意を履

行するとともに米中経済貿易交渉を推進すると、抑えたトーンとなっていく。このように、今回の決定には米国にかなり配慮した記述がみられる。

おわりに

18年の経済は減速したが、これは米中経済摩擦の影響というよりは、金融リスクの軽減のため、①地方政府のインフラ投資を制限し、債務増大を防いだこと、②銀行の簿外業務・シャドーパーキングの管理を強化した結果、民営企業、小型・零細企業の資金調達難・資金調達コスト高を招いたことが、主たる原因である。19年も、市場の動向に配慮しながら、金融リスクを適度に解消する方針が示されており、投資の拡大は脆弱部分の補強や第4次産業革命といった先端分野に絞られている。金融緩和も、民営企業、小型・零細企業に傾斜しており、全面的な財政拡大・金融緩和の兆候は見られない。

また、米中経済摩擦の対応にしても、会議では比較的冷静なトーンが維持されており、むしろ改革・開放を加速し、危機をチャンス・安全に変え、プレッシャーを経済の質の高い発展の推進動力に変えることが強調

されている。米中経済摩擦の深刻化を背景に、改革派勢力が息を吹き返した感がある。

ただ、注意しなければならないのは、このように経済成長が鈍化し、米中経済摩擦が深刻化の中で、習近平指導部が大型景気対策を發動せず、むしろ債務リスクの軽減、過剰生産能力の削減、改革・開放推進に取り組んでいられるのは、雇用情勢が良好という大前提があるからである。もし2月末までの米中経済交渉が決裂し、米中経済摩擦が一層激化すれば、企業の生産・投資・雇用に影響が出ることは避けられない。また、海外からの直接投資も、中国から他の国に輸出基地を移転する動きが加速する可能性もある。

雇用情勢が急速に悪化すれば、現在の経済構造調整・構造改革路線は一気に頓挫し、08～10年の大型景気対策が再現されるかもしれない。しかし、それはいったん景気を回復させても、債務リスクを増大させ、経済構造を悪化させて、将来の健全な中成長の維持を不可能にする。短期的な利害にとらわれない、習近平指導部の冷静な内外への対応が望まれる。

SPECIAL REPORT

日中両国の物流・ツーリズムにおける新潮流

日中観光産業の現状と展望

守屋 卓 日中平和観光株式会社 代表取締役社長

日中国交回復 8 年前の 1964 年に中国専門旅行社 3 社が立ち上がり、日中旅行業界の幕開けを迎えた。それから 54 年が経過、今では日本人のアウトバウンドから中国人のインバウンドが大きく逆転、観光立国を目指す日本にとっては中国が最も重要な国となった。一方、旅行業界はネット業界の参入により大きな転換期を迎えた。唯一の中国専門旅行社として日中旅行業界の歴史をたどり、現状と今後の展望に触れてみる。

1. 日中旅行業界の歩み

戦後の日中民間経済交流は、1952年に日中民間貿易協定が調印、55年に日本開催の第一回中国商品博覧会、翌56年に中国開催の第一回日本商品博覧会、57年に広州交易会、62年にLT貿易、2年後の64年に日中旅行業界の始まりへと続く。
日中の架け橋となり本格的な幕開けを迎えた

64年は東京オリンピック開催、新幹線・東名高速が開通、日本が海外に向かつて発信する年に、日本の海外旅行が解禁された。同年、「日中双方の国民の交流と友好促進の架け橋」として、弊社、日中平和観光を含む中国専門旅行社3社が立ち上がった。一方、中国では54年に中国国際旅行社



北京へは香港を経由して3日かけての大旅行であった(70年代)

(CITS)が国営として海外旅行の取り扱いを開始、64年に中国旅行管理局が設立、8月に国家旅遊局に名前が変わり、日中協力の下で本格的な幕開けを迎えた。それは日中国交正常化の8年前のことであった。
苦勞を共にした70年代の中国旅行

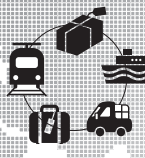
国交が無い60年代から70年代初めは、北京に行くのも香港でVISAを取得、2〜3日かかった。民間人を対象とした旅行が始まると、受け入れ枠の分捕り合戦や、国内移動は毎回苦勞の連続、宿泊も目的地に着くまで不明など、全日程の調整・交渉は現地事情を知らないとなかなか難しかった。「外資」訪中時は、通過する信号が全て「緑」に変わり、上海では空港から市内まで20分で到着、観劇では全員が拍手で起立、ガイド不足で元大学教授までが動員された。周遊型コースが始まると、常に「全線随行」と「監視役」の2人が同行、大学卒業後間もない慣れない「全線随行」と、弊社の「添乗員」が力を合わせる様子は、中国側から高く評価され、空港で別れる際には涙を流し、抱き合ったり帰国される風景が各地で見られた時代であった。
80年代に入りテレビ効果による大ブレイク

表1 テレビ効果でブレイクした旅行

大ヒット商品	ブレイク期間(年)	切掛け
シルクロードの旅	1985～2008	1980年にNHKシルクロードの放映
無錫の旅	1998～2007	無錫旅情が1986年レコード大賞受賞
河南省の旅	1990～2010	1987～88年のNHK「大黄河」シリーズ放映
桂林の旅	1993～2010	1992年飲料メーカーのコマーシャル放映
三峡下りの旅	1980～1990	第一次：三国志、漢詩にも歌われている三峡
	1993～1998	第二次：豪華チャーター船が大人気
	2000年前後	第三次：ダム建設による「さよなら三峡」
九寨溝の旅	2003～2013	おとぎの国の世界として注目
世界遺産の旅	1980～	万里の長城、秦の始皇帝陵他、現在53カ所

(出所)筆者作成

78年に中国が改革開放を迎えると、新たに中国専門旅行社5社が設立され、その他、多くの旅行社もこぞって中国市場に参入、日本王国の店頭には「中国旅行商品」があふれかえった。特にテレビ効果は絶大で、表1のように多くの旅行が大ブレイク、中でもNHK放映の「シルクロードの旅」は、文化・芸術・歴史の宝庫である陝西省・



甘粛省・新疆ウイグル自治区にまたがり、今でも世界各国から人気が高く、ロングセラーとなっている。弊社は80年代にはオーダーメイドの旅「マイプランチャイナ」、88年に日本初となる中国旅行ガイドブック「中国旅辞典」を発行、シリーズ商品の「こだわりの中国」、「中国旅行100選」、「となりの王さん」を発表、お客さまだけではなく多くの旅行社も参考として利用した。

ビジネス渡航も大躍進

ビジネス界でも90年以降、世界の工場として多くの企業が進出し、国をまたぐサプライチェーンを展開、01年の「中国WTO加盟」で貿易が拡大、世界一の消費地として小売業界が進出、それに伴い業務渡航分野も拡大され、観光と合わせ04年以降は日本人の中国渡航者数が300万人市場へと膨らみ、日本の海外出国者数はハワイ州を含む米国と1、2位を争うまでに成長した。日中の経済関係は「政治経熱」と例えられるように、何があつても互恵関係を維持する関係が出来上がっているが、日中旅行業界も重要産業として同様な関係構築が望まれる。

大きな転換期を迎えた旅行業界

市場が拡大するにつれ、関連する

業界も追随した。中でも航空業界の拡大に伴い、格安航空券業者の出現、格安ツアー、買物主体ツアー、粗悪商品など続々登場、乱売合戦はヒートアップした。これまでの業界を二変させたのがIT業界の参入で旅行業界は大きな転換期を迎え、個人旅行の拡大へとつながる。

日本の海外旅行の目的別構成は、観光旅行が70%以上を占める。外国人の訪日客の70%が個人旅行（FIT）で、ネット旅行が主流になった。さらに転換期に追い討ちを掛けたのが、00年に入り公示運賃制の認可とキャリアの直接販売、09年のゼロコミッション導入、15年の中国人インバウンドが逆転等、今までアウトバウンドを主に団体旅行とチケット販売を行ってきた旅行業界にとって試練の時を迎え、多くの旅行会社が撤退、中国専業旅行社も弊社1社となった。日本の旅行業界は構造変化と共にパラダイムシフトを迎えた。

2. 日本人の中国へのアウトバウンドから中国人の日本へのインバウンドに逆転

14年に閣議決定された観光立国プランは、20年までに4000万人の来日、8兆円の消費を数値目標に

設定。17年実績の国別割合は、中国25・6%、韓国24・9%、台湾15・9%、香港7・8%、の4カ国で74%を占める。その内、中国だけでも2869万人中736万人、消費額は4兆4000億円の内1兆7000億円(38・4%)であり、あまりにも大きな存在となった。ただ、日本の旅行手配はほとんどが中国、韓国などの外国企業のランドオペレーターが取り扱い、日本の旅行業界は恩恵にあずかっていないのが実態である。

中国人の訪日が増大した背景には

18年に「改革開放40周年」を迎え、経済の拡大とともに、中国旅行業界も国家奨励の下で、国内旅行は50億人市場へと大きく躍進、その延長で手軽に行けるタイ、日本、韓国旅行がブームとなった。さらに15年、インターネット政策が承認され、一挙にネット旅行と個人旅行に拍車がかかり、日本旅行の拡大へとつながる。

日本政府の緩和政策も後押しをした。99年からVISA緩和政策を開始、10年には中国本土の個人観光客への要件を緩和した。13年の「外国人旅行者向け消費税免税制度の改正」と「元高・円安」が発端となり「爆買い」現象が起った。大型クルーズ観光船、ゴールデンルートコース、中国ヒット

映画「狙った恋の落とし方」の北海道ロケ地などが大ブームとなり、それに伴い個人・家族旅行のリピーターが増加、中国市場に日本の旅行が浸透し、日本への印象も徐々に好転した。しかし、奇しくも尖閣諸島問題発生後、訪中旅行は瞬く間に大幅な下降の道をたどった。

アウトバウンドからインバウンドに逆転

表2の通り、00年は日本人の訪中数が220万人に対し、中国人訪日客は35万人(16%)であった。格安旅行が始まり04年には訪中数が300万人に到達、日中国交正常化35周年の07年には約400万人に達したが、12年9月の尖閣諸島問題発生で翌年は8

表2 訪中・訪日の実績比較 (単位:人)

年度	日本人訪中数	中国人訪日数	差
2000	2,200,000	351,788	1,848,212
2004	3,330,000	616,009	2,713,991
2007	3,977,479	942,439	3,035,040
2012	3,518,200	1,425,100	2,093,100
2013	2,877,500	1,314,437	1,563,063
2015	2,497,700	4,993,689	△2,495,989
2016	2,587,440	6,373,564	△3,786,124
2017	2,680,000	7,355,800	△4,675,800

(出所) 日本政府観光局データより抜粋

年前の200万人台へと下降、日本市場から中国観光商品が姿を消した。ピークから減少した100万人の大半は観光客と推測できる。逆に14年に中国では訪日旅行ブームが巻き起こり、15年に中国人訪日客が250万人の大差で逆転、17年は470万人に差が拡大した。

3. 今後の展望

18年、3年ぶりに日中韓観光大臣会合が蘇州市で開催され、同時に7年ぶりに日本首相の中国訪問が実現、旅行業界にとっても期待が膨らむ。これまでの旅行業界は、政治・社会問題の発生たびに市場撤退と参入を繰り返していたが、これからは、「日中友好団体」や「日中経済界」のよう何があっても双方協力にて対処する「メカニズムの確立」の必要性を感じる。また、中国には多くの観光資源があり、拡大する市場性もある。ネット系の旅行が加わり観光地の「照会サイト」情報は膨れ上がったが、旅行業界が真骨頂としてきた商品開発による「旅行商品」はほとんど姿を消した。また、最近、色々な会合で日中両国の訪問数の格差が議論される。また、転換期を迎えた業界では僅々の課題もある。そうした中、中国專業の立

場より、「中国旅行業界への進言」、「日本旅行業界の対応」、「新たな市場への共同展開」の3点に付き、弊社の考えと取り組みを紹介させていただく。日中旅行業界は数字以外に重要な使命・役割があると考えます。

第二に、個人旅行拡大に伴う中国への進言

外国人の訪日客は、7割以上が個人旅行に変わった。スマホ世代の20〜40代が多く、「おいしいものを食べる、買物、繁華街散策、自然に触れる」など、昔の目的旅行とは様変わりした。その点、中国は日本の25倍の国土、異なる言葉、風習、民族など、よほど中国を熟知した人でなければ、個人旅行は難しい。

日本の場合には個人旅行に程良く適している。旅行者からは「安心、安全、綺麗、便利、美味しい、情報が豊富」などを聞くが、4分の3が隣国のアジア人であり、国内旅行の延長で「ふらつと行ける日本」がそこにあるから拡大すると思える。もし、1人で歩ける中国が実現すれば、世界第1位のフランスを抜く位のポテンシャルは十分にあると考える。

今まで、色々な会合で「ふらつと行ける中国」の環境整備を言ってきた。スマホ片手に1人で自由に動ける世界や、安心の確保が発信できれば、日

本にとって2〜3時間で行ける中国はもつと身近になり、旅行市場の拡大につながると思われる。手始めに国際都市の上海市をモデル地区として、徐々に拡大していけば個人旅行の対象国となり得るので、ぜひお願いしたい。

第二に、消えた旅行商品と日本旅行業界の役割

この10年間は、世論調査に反し、一方的に中国人の訪日客が伸びた。根拠は、元高・円安を背景とする「爆買い」であったかも知れないが、直接日本に触れ、リピーターが増加、日本に対する印象も大きく好転した。それに反し、日本人の中国への印象は厳しいままである。確かに政治情勢やマスコミの情報がちなところがあるが、直接、目に触れ、肌に触れると、今までの見方が変わると考える。ぜひ、一度足を運んで自分の目で判断していただきたい。そのためには旅行業界が一番重要になる。

今までは、日中間で問題が発生すると日本市場から中国旅行商品が消える。「売る人も物もなければ」、「買う人も物もない」時が続く、中国の「旅行商品を作る人も少なくなってしまう」。今まで、日本市場へ対し「良質な商品開発」と「旅行商品の提供」を行ってきた旅行業界が撤退してしまう

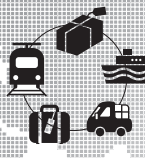


少数民族の笑顔がお出迎え (提供: 台江県文化和旅遊庁)

と紹介する商品もなくなり、中国旅行が自然と遠のく。また、中国は日本とは異なり、国土の広さと懐の大きさを考えれば、「団体旅行」と「商品開発」は不可欠であり、急激には個人旅行市場にはならない。また、日本の旅行業界にとっては、ネット業界ではできない「市場開拓・商品開発・市場提供」を行う余地と市場性は十分にある。弊社は中国專業として今年で55年目を迎えるが、また、秘められた魅力は無限大に感じる。確かに苦しい状況もあったが、今も中国との協力で、特化した「市場開拓」と「商品開発」を行っている。一例として「貴州省の日本観光センター業務」を紹介させていたが、貴州省一つとっても毎年ガイドブックの変更と観光コースは10を超す。

観光・IT産業の重要地域となった貴州省、産業観光としての未来像

貴州省は日本では全く無名で、中



国でも一番所得の低い地であったが、交通インフラの整備に伴い、自然景観、少数民族の生態系などの多くの観光資源が出現し観光の重要地域に指定、中国の避暑地として人気ナンバーワンになった。一方、14年に貴陽市と安順市に跨る地区にBIG-DATA集積地として「貴安新区」が中国8番目の国家級新区として立ち上がり、4年経過した今では、マイクロソフト、アリババ、テンセントなど世界最高峰のIT関連企業が集結、深圳市とならび中国IT産業の重要拠点となった。貴州省はこの数年で「観光重要拠点」、「IT産業の新区」として

遠鏡の「天眼」が完成し19年1月3日には国産無人探査機「嫦娥4号」の月の裏側への着陸が話題となったが、貴州では宇宙開発への想像を駆り立てられる。

生まれ変わり、17年度の経済成長率は、前年比10・2%増で中国第1位となり、世界から注目されている。また、16年、世界最大の直径500メートルの天体電波望



AI心臓部のBIG-DATA集積地貴安新区 (提供: 貴安新区)

現在、弊社は「中国の中東旅行」と「韓国の世邦旅行」の3社連盟で15年から「日中韓の東アジア観光市場の開發」と、欧米等への「新たな市場開拓」に取り組んでいる。先に述べたように日本の外国人訪日客は大半がアジア諸国である。その点、欧米諸国は17年

第三に、飽和点を迎える東アジア市場に新たな市場を開拓

日中韓共同事業 “Visit East Asia Campaign 2019”



度の実績で米国が4・8%、英国1・1%、フランス0・9%、ドイツ0・7%のように大変印象が薄い。日本が観光立国を目指すには、欧米政策が重要であり、現在、日中韓各国の政府機関の協力を受けて推進している。

20年までに三国間往來を「3000万人市場」とする「日中韓の三国の共同周遊ツアーを奨励」、新たな市場開拓を目的とした「ビジネス・イースト・アジア・キャンペーン」が、重要テーマの一つとして、15年の東京開催の「第7回日中韓観光大臣会合」で共同採択され、18年の中国開催の「第8回日中韓観光大臣会合」で継承された。

数値目標の3000万人は、既に16年に日中韓の三国で2920万人（日本人489万人、中国人1444万人、韓国985万人）まで達したが、各国が抱える「少子高齢化」、「経済環境」、「可処分所得

など、ピークを考慮すれば、東アジア三国以外への「新たな市場開拓」が必須となる。また、業界として「商品開發と商品造成」が手薄となった「質」の低下も含め対応も求められる。これは、03年までさかのぼった小泉元総理時代に採択されたテーマでもあったが、誰も着手することなく、永い間の懸案事項として現在に至っている。

この日中韓三国事業は「一帯一路」政策とも重なる。文化伝承から既に2千年以上が経過する三国、夫々の国に合わせた進化は観光素材ともなり、シルクロードを通じ西のローマにもつながる。また、旅行業界が大きく変化していく中で、IT業界とうまく融合し、近い内にAIを利用して新たな産業に生まれ変わる時代が到来することを予想する。その時のホットスポットは貴州かも知れない。

おわりに

弊社は物流の(株)日新のグループ企業です。日新の中国事業は65年、日中平和観光は55年を迎えます。中国事業のパイオニアとしてこれからも「物流と人流」を通じて日中間の發展に尽力してまいります。

●本文中の数値は日本政府観光局(JNTO)のデータを利用。



日中両国の物流・ツーリズムにおける新潮流 「一帯一路」政策に基づく 広域物流における 中国政府の施策

町田一兵 明治大学商学部 准教授

2008年末のリーマン・ショック後の景気回復策として開始した大規模な公共交通インフラへの投資が、やがて13年に習近平国家主席が提唱した「一帯一路」構想に合わせ、これまでの国内交通結節点の機能強化や、複数輸送モードによる広域交通幹線の整備、物流園區の設置が国境を越える広域物流展開の布石となった。

同時に、中国政府は国際物流を促進するため、これまでの通関の迅速化やAEO制度の相互認定、国際道路輸送協定の締結、国際道路運送条約への加盟など、周辺国を中心に国境を越える広域物流の促進に多くの関連施策を実施しており、それに加え、現在中国各都市発の中央アジア・欧州行きブロック・ト레인(チャイナ・ランド・ブリッジ、CLBと称す)に地方政府も多額の補助金を拠出するなど、様々な施策で中国発着の国際貨物輸送のさらなる活発化を促している。

となるハルビン、長春、包頭、フホホト、石家荘、唐山、太原、合肥、福州、南昌、長沙、昆明、貴陽、海口、西寧、銀川、ラサ(合計17都市)が指定され、上記38都市を中心に拠点都市としての都市交通および交通関連施設の整備や周辺地域との交通アクセス機能を高めるための整備強化が進み、複数の輸送モードによる国内交通幹線ネットワークの輪郭が現われた。

その後、15年にバージョンアップ版として、「全国流通ハブ都市布局計画2015-2020」(以下「中期整備計画」と称す)という新たな中期整備計画が公表され、次の目標を盛り込んだ5カ年計画を明示した。

- 中西部・貧弱地域の総合交通インフラの整備
- コンテナによる一貫輸送、トレーラによるシャーシ輸送、陸海一貫輸送の奨励

- 農産物の効率的輸送
- 保税区内における輸出入業務の役割向上

2. 「中期整備計画」の狙い

上記内容より、15年以降、これまで沿海/内陸地域を問わず、中国国内の主要拠点都市をつなぐ広域全国交通ネットワークができたところから、交通関連の施策は交通幹線や関連交通施設の継続的な整備を行いながら、拠点都市の交通機能の強化および効率化、広域交通インフラをベースとする物流サービスレベルの向上、事業者間の連携強化など、交通インフラの有効利用およびそれに関連するアウトプットを重要視する段階に入り、交通インフラ建設は依然として重要な課題としながらも、交通(物流)サービスの高度化にシフトし始めた。

1. 「物流業調整及び振興計画」に基づく国内交通結節点の整備強化

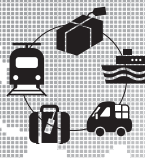
中国の中西部地域における交通インフラの整備が本格的に開始した08年以降、交通結節点となる拠点都市の機能強化を図る「物流業調整及び振興計画」(09年)の出台により、各輸送モードの整備と同時に、物流(交通)におけるハブ機能の強化も同時に進め

られた。

これまで地方政府が中心となり進めてきた拠点都市の交通インフラ整備や機能強化をベースに、全国交通ネットワークを構成するハブ拠点都市となる北京、天津、瀋陽、大連、青島、濟南、上海、南京、寧波、杭州、アモイ、広州、深圳、鄭州、武漢、重慶、成都、南寧、西安、蘭州、ウルムチ(合計21都市)、および広域ハブ拠点都市

- 都市物流拠点の効率化
- 都市部の輸送車両の効率向上
- 物流業務のアウトソーシング化
- 物流園區機能の向上
- コールドチェーンのレベルアップ
- 公共倉庫・都市間物流、共同配送
- 3PL(サード・パーティ・ロジスティクス)、住宅地区の配達拠点の整備
- 大規模卸・小売業者による物流セ

また、09年の計画に指定した拠点都市に加え、15年の「中期整備計画」は新たに65都市を追加し、合計103都市(国家レベル拠点都市37カ所、広域レベル拠点都市66カ所)となり、拠点都市を増やすと同時に、上記諸拠点都市の大半をカバーする東西5本、南北3本の基幹回廊の構築案を提示した。



これにより、中国人口の大半を占める拠点都市ならびに所在地域が複数の交通輸送モードで構成される広域交通幹線ネットワークにカバーされ、ヒトおよびモノの流れが加速し、各拠点都市を中心に全土をつなげる広域交通ネットワークが構築される。

合わせて、拠点都市に物流園地の設置を進めている。15年に公表した「中期整備計画」に指定された国家レベル拠点都市37カ所すべてに物流園地が設置され、広域レベル拠点都市66カ所でも、うち6割が物流園地を設置することになっている。物流園地の設置により、上記諸拠点都市の製造加工能力の向上および輸出入の強化を図ろうとしている。

3. 国境に近い拠点都市との交通アクセス強化

15年に公表した「中期整備計画」が国境付近の拠点都市が多く指定され、周辺国との国際物流の強化を念頭に、橋頭堡となる国境近辺に位置する拠点都市とのアクセス強化を図り、国内交通ネットワークのさらなる規模拡大を目指す一方、国境近辺の拠点都市を起点とする国境までの交通インフラ整備にも力を入れ、近隣諸国の交通インフラとの接続強化ならび

に国際輸送を積極的に働きかける動きがみられた。とりわけベトナム、ラオス、ミャンマー、ネパール、カザフスタン、モンゴル、ロシアなど、既に二国間物流が盛んに行われている近隣諸国に対し、道路・鉄道・橋梁を含む複数の国際交通インフラ整備計画が数多く進められている。

4. 国境周辺の拠点都市における物流園地の設置

国境周辺の拠点都市に物流園地を設置したこともこうした意図が加わる。物流園地が設置された国境周辺の拠点都市として、欽州（ベトナム）、イリ（カザフスタン）、延辺（北朝鮮）、牡丹江（ロシア）、ラサ（ブータン）、ネパール、インド）など、いずれも相手国との貿易関係の強化を狙ったものとみられる。他方、交通インフラの面における国際物流のアクセスの強化のみならず、関連する諸政策、例えば通関迅速化や AEO (Authorized Economic Operators) 制度の強化、国際道路輸送協定の締結および国際貨物輸送で経由国での詰め替え・輸出入税の徴収・関税検査を免除する通関条約（正式には TIR 条約^{注1}）の加盟など、制度面による国際物流の活発化も図れている。

5. 進む通関の迅速化

これまで、通関手続きにかかる時間が国際物流のリードタイムを長くした大きな要因だった。関税業務を管理する中国税関総署には地方税関局42カ所を設置している。これまで各地方税関局における関税徴収目標額が設けられていたため、異なる地方税関局での輸出入手続きを行うことが好まれない、輸出入関連貨物の国内での横持ちに制度上の障害が多かった。また、同じ品目に対し、地方税関局間で異なる認識や見解が発生し、通関業務の迅速化の障害となっていた。

において、通関業務のシングルウィンド化を全国レベルで実施可能とし、企業はそれぞれの地方税関局の窓口で申告、納税等の税関手続きをワンストップでできるようにした。税関総署はリスク管理センターおよび税収管理センターを設け、全国税関のリスクマネジメントおよび税金徴収管理業務を集中させた。

6. AEO制度の相互認定

同時に、16年から税関総局が AEO の認証を受けた企業の国際間相互承認を積極的に推し進めた。AEO とはコンプライアンスの体制が整備された輸出入者等を認定する制度であり、いわゆる輸出入業務を手掛ける優良企業の認定制度である。こうした企業における貿易相手国との相互承認は通関手続きの短縮および通関コストの節約に有益である。

17年11月の時点で、既に英国 EU 27 カ国、シンガポール、韓国、スイス、イスラエル、香港、ニュージーランド、オーストラリアなど35カ国・地域と相互認定協定を結び^{注5}、18年10月には日本とも締結した^{注6}。

その成功を受け、17年7月1日に税関総署は「全国税関の通関一体化改革公告」^{注4}を公表し、すべての貨物

中国が WTO 加盟以降、長年企業側が通関時間とコストの削減を求めてきたものの、急速な改善が見られず、

表1 2014年までの中国と周辺国との国際道路輸送協定の締結状況一覧

対象国	締結時期	合意内容	中国との国境
モンゴル	1991年	指定した輸送ルートによる相手国内の走行	隣接
ロシア	1992年	指定した輸送ルートによる相手国内の走行	隣接
カザフスタン	1992年	指定した輸送ルートによる相手国内の走行	隣接
ラオス	1993年	指定した輸送ルートによる相手国内の走行	隣接
パキスタン	1993年	指定した輸送ルートによる相手国内の走行	隣接
キルギス	1994年	指定した輸送ルートによる相手国内の走行	隣接
ネパール	1994年	指定した輸送ルートによる相手国内の走行	隣接
タジキスタン	1999年	指定した輸送ルートによる相手国内の走行	隣接
北朝鮮	2008年	指定した輸送ルートによる相手国内の走行	隣接
ベトナム	2011年	指定した輸送ルートによる相手国内の走行	隣接
ミャンマー	未		隣接
インド	未		隣接
ブータン	未		隣接
アフガニスタン	未		隣接
大メコン自動車輸送	2003年	予め決めたルートに1国につき年間最大500件のマルチ国際輸送(複数回輸送可)許可の発行	隣接 / 非隣接
中国・パキスタン・カザフスタン・キルギス四国間越境輸送	2004年	予め決めたルートに1国につき年間最大200回の越境道路輸送が可能	隣接
上海協力機構加盟国	2014年	6加盟国が各自国内の幹線道路1本を指定し、国際道路輸送に相互提供する	隣接 / 非隣接

(出所) 各情報サイトによる筆者まとめ

表2 中国と多国間経由可能な国際道路輸送協定の締結状況(2018年)

対象国	締結時期	合意内容	中国との国境
中・ロ・モンゴル3カ国	2018年	不明	隣接
ウズベキスタン	2018年	限定したルートによる相手国内の走行及び経由した第三国への走行	非隣接
ロシア	2018年	限定したルートによる相手国内の走行及び経由した第三国への走行	隣接

(出所) 各情報サイトによる筆者まとめ

表3 主なCLBの運行における補助金額および実際の運賃レート

便名	距離(km)	運行開始	運賃(FEUあたり米ドル)	補助金(FEUあたり米ドル)	補助金を入れた場合の平均運賃(FEUあたり米ドル)
重慶→EU	11,000	2011年	8,000~9,000	3,500~4,000	4,750
武漢→EU	10,700	2014年	12,000	4,000~5,000	7,500
成都→EU	9,965	2013年	8,500~10,290	3,000~3,500	6,150
鄭州→EU	10,245	2013年	10,500	3,000~7,000	5,500
蘇州→EU	11,200	2014年	7,500	1,500	6,000
義烏→EU	13,052	2014年	10,000	5,500	4,500

(注) FEUは40フィートコンテナ換算個数のこと。

(出所) Eurasian Development Bankの資料より

国際貿易の大きなネックだった。税関総署が行った大掛かりな行政改革は「二帯一路」国策の下でなければ、なかなか急速に進まなかったという観点から、「二帯一路」が中国の通関迅速化を大いに促したと言える。

他方、国境を越えるための国際交通輸送協定の政府間交渉も活発に進められた。

7. 国際道路輸送協定締結の活性化

12年の輸送モード別輸出入金額^{注7}を見ると、鉄道がわずかに1%弱に對し、貨物自動車による国際貨物輸送は2割弱を占めるなど、中国の国際貿易において、道路貨物輸送は極めて重要な国際輸送モードである。

1949年の建国以降、歴史の問題で中国は長年周辺国との良好な国境関係を築けなかったため、海外との二国間国際道路輸送協定の締結はかなり遅い段階から開始した。

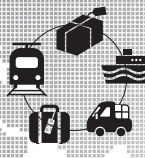
91年モンゴルとの二国間国際道路輸送協定の締結が最初となり、その後ソビエトの崩壊に伴い、「上海協力機構」^{注8}の結成を背景に、中国がロシア

と新たに独立した中央アジア諸国との間に国際道路貨物輸送協定を締結したことをきっかけに、他の周辺国(ネパール・北朝鮮など)との間にも徐々に二国間国際道路輸送協定を締結した。現在ミャンマー、インド、ブータン、アフガニスタンを除く、他の周辺国とひと通り協定を結んだ。ただし、主に限定した輸送ルートによる二国間旅客・貨物輸送といった内容である(表1)。

8. 国際道路運送条約への加盟による国際道路貨物輸送の自由度の拡大

上記の限定した内容の国際道路輸送協定が中国政府のTIR条約の加盟によって、新たな進展がみられた。

16年7月、中国政府が国際道路輸送の活発化を後押しするため、TIR条約に加盟した。TIR条約は、国際道路輸送連盟(IRU・International Road Transport Union)が加盟国の関連組織を通じて管理する国際道路貨物輸送ネットワークである。中国が加盟したことにより、中国で封印した状態のコンテナ貨物が遠く離れた海外まで、途中で複数の同条約加盟国を通過した際に、共通の情報システムによる照会だけで



貨物を開封検査することなく、同じ貨物自動車による目的地までの輸送が可能となる^{注6)}。

現段階において、中国発TIR輸送はテスト的に出入境検査場5カ所（ホルゴス、イルクシュタム、エレンホト、滿州里、綏芬河）のみで通関可能^{注10)}だが（18年4月時点）、今後は利用実績を見て、さらに増やすことも検討中である。

その加盟をきっかけに、18年に中央アジア諸国やロシア、モンゴルとの間に新たな協定が結ばれた。主な合意内容は依然として指定した輸送ルートのみでの走行ではあるものの、相手国経由で第三国への輸送行為が認められ、中国発複数の国における国際輸送が一部可能となった。それに合わせ、従来二国間限定の国際道路輸送協定を複数国まで認める（ロシア・ウズベキスタン）動きが現れ、中国発着の国際道路輸送の長距離化および多国間経由が現実となりつつある（表2）。

同時に、これまでの限定的内容だった二国間国際道路輸送協定についても、18年6月に中口間で交わした新しい国際道路輸送協定は今後中国と周辺国との新しい二国間協定のモデルとしての期待が高い。

18年6月8日、中口間に新しい国

際道路輸送協定が結ばれた^{注11)}。既に承認した双方の領土を経由した第三国への道路貨物輸送を認めた上、これまで限定した両国内の輸送場所は相手国の全域となり、同時に貨物輸送の限定ルートの撤廃も約束された。

中口間国際道路輸送協定の見直しをきっかけに、今後周辺国を中心に自由度の高い国際道路輸送協定が進むと見込む。

18年11月、TIR制度を活用した貨物自動車が中国新疆ホルゴスを出発し、カザフスタン、ロシア、ベラルーシを経由し、ポーランドまで13日をかけて7000キロに及ぶテスト運送を行った^{注12)}。既に中国の複数の都市で走っているCLB（チャイナ・ランド・ブリッジ、中国発着の国際定期貨物ブロック・トレイン）に対し、今後より小ロット貨物の国際輸送に伸びる可能性が高い。

9. 中国発のCLBに地方政府による補助金

その他、日本国内でも取り上げられたようにCLBの運行に対し、これまで中国の地方政府が多額な補助金を拠出し続け、地元発の国際鉄道貨物直行便を持つことに強い意欲を示している。

アジアと欧州間において、従来の海上および航空輸送以外に、新たな輸送モードの利用可能性として運行開始したCLBだが、利用促進するため、運行当初から所在地の地方政府が例外なくフォワードヤーや大手荷主に補助金を出している（表3）。

それにより、実際の料金は正規運賃のほぼ半分まで下がり、依然として海上運賃より高いものの、リードタイムの短さから（鉄道の場合は海上輸送に比べ約3分の1ないし4分の1に短縮）利用が増え、18年1～11月間で、既に中国全国各地で5611編成（通常二編成は約50両）が運行されている^{注13)}。

インフラの整備による国際交通アクセスの強化に加え、通関制度の改革やAEO制度の相互承認、二国間や多国間の道路輸送の協定の締結、国際貨物列車の運行への補助金の拠出など、広域物流における政策の展開は中国発着の国際貨物輸送のさらなる活性化を促進する。



注1：フランス語Transport International Routerを語源として、国際道路輸送の意味
注2：上海税関局を選んだ理由は、輸出入額が他の地方税関局より圧倒的に多いからである

注3： <http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab49564/info826981.htm>、18年10月7日取得

注4： <http://www.customs.gov.cn/customs/302249/30226/302267/711020/index.html>、18年10月7日取得

注5： https://www.sohu.com/a/207529090_99944558、18年10月7日取得

注6： http://cngm.cq.cn/html/2018-10/29/content_108286.htm?div=-1、18年12月10日取得

注7：中国税関年鑑12年の統計数値、それ以降公表されなかったが、筆者は数値的に大きな変化はないと推測している

注8：1996年4月に開催された中国・ロシア・カザフスタン・キルギス・タジキスタンの5カ国首脳会議を前身とする国際協力機構のロゴを指す

注9： <https://www.wiru.org/tir/>、18年10月8日取得

注10：税関総覧平成18年第30号
注11： http://www.sohu.com/a/235172147_355523、18年12月17日取得

注12： <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1618276022683950793&wfr=spider&fo=pc>、18年12月17日取得

注13： <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1619617025369937009&wfr=spider&fo=pc>、18年12月25日取得

日中両国の物流・ツーリズムにおける新潮流

順時而謀 順勢而為 (時に合わせて考え、勢いに乗って為す) —日本発SEA & RAIL輸送事業 (E-EXPRESS)の現状と展望

高 晨 シノトランスジャパン株式会社 副社長

シノトランスジャパン株式会社(以下、「我が社」)は、日本で最も早い時期に設立した中国資本企業の一つである。日本市場では長年の信用があり、良質なサービスを提供していることで、日中のコンテナ海運分野では一定の市場規模と影響力を有している。近年の中欧班列(中国・欧州間国際鉄道輸送)の発展により、中国外運股份有限公司(以下、「中外運」と中国鉄路総公司(以下、「中国鉄路」)の二大中国国有企業は緊密に連携し、2018年から我が社は、中国鉄路のマルチモーダルを専門とする專業会社との提携に調印し、中鉄コンテナ有限責任公司(以下、「中鉄コンテナ」)の日本での管理と運營業務を担当、日本発のSEA & RAIL輸送事業「E-EXPRESS^{注1}」を展開することとなった。

日本発のSEA & RAIL輸送事業は、「日中の海運」プラス「鉄道輸送」による物流を指す。空輸より安価で、海運より速いといった特徴を有しており、日本発の欧州、中東およびモンゴル国等へのコンテナ輸送に適している。運行開始から7カ月、一定の事業規模が形成され、各方面からの注目と好評を得ている「E-EXPRESS」ブランドの利点が明白となり、事業の見通しは良好である。

我々の協業は、日中関係の順調な回復と、鉄道輸送の効率的かつ急速な発展の時勢に乗って、より多くの日本の顧客が空輸、海運以外の第三の輸送方式の恩恵を受けることを可能にしている。また、日本の上記の諸国・地域への国際貿易とインフラ投資に対して、安定したサプライチェーンの提供を保証している。

16～17年の市場調査等の準備を経て、18年に中鉄コンテナと中外運の協力の下、我が社のSEA & RAIL輸送事業が実質的に始動した。綿密な準備の第一段階、受託試運用の第二段階、着実な推進の第三段階、および良好な状態に入る第四段階の「4段階」のプロセスが実現した。

1. 基本的背景

(1) 中欧班列の運行状況

「近年、中国と欧州および沿線諸国において経済・貿易が急速に発展し、物流需要は旺盛で、貿易チャネルと方式が継続的に強化・改善され、中欧班列にとって絶好の機会がもたらされた。^{注2}」

統計によると、2011年3月19日の中国・重慶市発ドイツ行きの日便から18年末までに運行された中欧班列は1万2937本、中国56都市から出発し、欧州15カ国49都市へ直通運転している。これによって東から西へ伸びる国際貿易チャネルが開かれ、大きな社会的利益を生み出す国際物流ネットワークが誕生した。

中国で生産している自動車部品、電子製品、紡績品などの商品が、このネットワークを通じて20日以内に49の欧州の任意の一都市に到着する。欧州の食品、アルコール類等の生活用品も、このルートに乗って中国のスーパーマーケットの棚に陳列されるようになった(表)。

(2) 中外運と中国鉄路の協業

中外運は、1950年設立の中国最大の総合物流商として、専用の陸上輸送事業のセグメントを有してい

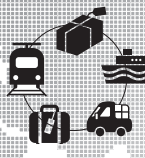


表 中欧班列の8年間の運行本数

年次	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
本数	17	42	80	308	815	1702	3673	6300

(出所) 中国鉄路 HP

我が社の前身は、86年4月に設立された中国対外貿易運輸総公司日本代表処であり、日本で最も早い時期に設立した中国資本企業の一つである。日中間の輸送ルートは同社によって構築され、市場シェアは年々拡大し、毎週上海、南京、天津

連雲港、青島、大連へ就航し、幾つかのルートではトップシェアを占めている。長年の開発を経て、我が社は日本の7大港湾(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、門司、博多)で長期的に協力しているビジネスパートナーを持ち、専門人員によるコンテナの管理と集荷を行っている。

外部環境的には、日本からモンゴルへの輸送市場のシェアを足掛かりに、コンテナの提供先を運送会社または荷主コンテナから中鉄コンテナに切り替えるのに適した顧客を選定し、日本におけるコンテナの回転率を効果的に改善し、「横浜〜ウランバートル」のラインとサービスを創出する一方、日本の荷主および大手物流会社との長期安定的な協力により、先払い貨物および中央アジア、欧州等由来の貨物を積極的に引き受け、そのうちの二つの大企業と協力を深めるとともに、SEA & RAIL 輸送事業のための定期的な総括と意見疎通のメカニズムを構築して、共同で市場開拓と運営を行っている。

3. 注目点とその意義
SEA & RAIL 輸送事業のポ
イントは、「多(多く)、快(速く)、好(良質)、省(効率的)」の4つである。第一番目は、「多く」である。一部の日本の同業他社数は、中国国内

より強固な提携を実現させ、各々の業界での優位性を十分に発揮し、サービスの質と効率を総合的に向上させ、市場での地位を高め、包括的なサービス提供のための良い基盤を築いた。

2. 事業展開
組織面では、我が社の長年の日本の港湾および輸送業界での影響力と実行力により、中鉄コンテナは日本の7大港湾での専門的な管理と運営業務を順調に展開することができ、それまでの物流部を基礎としてSEA & RAIL 課を立ち上げ、日常業務を全面的に担当し、「EXPRESS」を開発した。

内部環境的には、積極的に国際海運システムおよび関連する海運会社の港湾部門と協調して、運営コストの削減に努めている。本社の強力なサポートと関連会社との効果的な協力の下、中国鉄路側との共同努力により、中国国内から日本の港湾へのコンテナの安定供給を実現させた。



「日中欧 SEA & RAIL」日本発の第一便がドイツ・ハンブルグの操車場に到着 (18年、ドイツ)

の港湾、鉄道および船舶会社との1対1の協力を既に展開しているが、類似の業務は第一に相対的に分散しており、第二に、ほとんどが船会社のコンテナ(COC)、荷主所有のコンテナ(SOC)あるいは岸道コンテナ(OWC)である。中国鉄道と協力し、全面的に中国鉄道コンテナを利用するサービスは、初めてである。

こうしたモデルを通じて、日本の貿易における輸送手段において、海運と空輸という基礎の上に、「日中海運プラス鉄道輸送」の「SEA & RAIL」という第三の方式が新たに加わった。

第二番目は、「速く」である。SEA & RAILルートでの輸送時間は、明らかに海運のみより速い。第一回目の横浜〜ハンブルグ間のテスト輸送を例にとると、各方面の努力により、全行程が海運のみの50日から目標の28日に短縮されるとともに、さらなる向上が見込まれる。他方、我が社はタイムリーな調整を体現する組織として「SEA & RAIL課」を立ち上げ、業務プロセスに合わせて専門的に分業し、専門スタッフによる中鉄コンテナの管理維持業務を行うことで、顧客ニーズに素早く対応することができ、同業者内での先例を

開拓した。

第三番目は、「良質」である。中国鉄道の「中欧班列」の主なコンテナは、16年12月以降に造られた新しいコンテナであることから、状態は平均的な海運会社や荷主のコンテナより良好である。コンテナの状態に対する要求が

比較的高付加価値の貨物に対して最も適したコンテナが選択でき、この点で実際の運用上、明らかなメリットがある。

第四番目は、「効率的」である。中国鉄道と中外運の膨大な運営・販売ネットワークの高度な統合を通じて資源を共有すること

で、日本との輸出入を主要な支点として、運営コストの削減、コンテナ利用効率の向上を実現させる。

特に鉄道コンテナ使用後は、原則としてまず中国鉄

路の目的地図での代理資源を利用

することができるようにして、次に、空コンテナを返却

する必要がある場合でも、中国国内の任意のコンテナ集積場に返却

すればよく、以前のように船会社のコンテナを中国東

部の港湾都市に戻

す必要はないので、コンテナ返却コストは大きく削減される。

今日までに、双方の協力によって、二つの「初めて」を実現した。

緊密な協力による一体化と市場化運営によって、初めて中国鉄道の貨物サービス全般を体系的に日本へ導入し、日本の7大港湾での中鉄コンテナの全面的展開と、主要港湾でのSEA & RAIL輸送事業の体系的な運営を実現させた。

横浜からハンブルグまでのテスト輸送の成功により、初めて日本から中国経由欧州行きSEA & RAILの物流大動脈が築かれた。全行程の運行追跡、運転監視および統計分析の結果、詳細かつ完全な走行時間のノード、鉄道振動幅および係数と温度湿度変化などの重要データを蓄積し、後続事業の持続可能な発展のために良好な基礎を築いた。

以上のことから次のことから、日本市場においてこの種のモデルは多くの実際、および潜在的な需要があり、SEA & RAIL輸送事業のさらなる展開や商品サービス能力の継続的なレベルアップにより、ますます多くの日本の顧客に対して価値を創造していけるものと確信できる。



調印後、中鉄の各地方責任者との業務交流会



4. 更なる改善

(1) 多様性の強化

これまで、中国鉄路グループと我が社が牽引役となつてきている鉄道と外国輸送システムに関係する地方鉄道局と港灣会社は、いずれも多大な誠意と努力を払ってきた。この新しい事業による迅速な市場開拓のために、大局を重視して、それぞれがかなりのコストを負担してきた。同時にこの事業は本質的にはビジネス活動であり、安定的かつ持続可能な成長のために、ビジネスの本質に戻る必要がある。商品設計の面では、現在のモンゴル、中央アジアなどの地域を基礎として、継続的にコスト構造の最適化に力を入れ、引き続き運営の質と目的地でのサービス能力を向上させ、安定した運賃、時間的効率およびサービスの基礎の上に立つて中東欧諸国、ロシア等へ向けたビジネスを創出する。また中欧班列コンテナへのGPS設置を契機に、情報化に着手して、実際の運営管理の有効手段として、新たな焦点・セー

(2) ブランド構築の強化

中国鉄路のサービスは日本で徐々に定着してきたが、市場からさらなる評価を獲得するには、サービスの

質を総合的に向上させ、運賃と時間的効率の配分、運行追跡の対応、目的地でのサービスとコンテナ返却条件および価格等の面で改善を続ける必要がある。将来的には着実な運営に基づいて、ターゲットとする市場と顧客の痒いところに手が届く、高品質の標準化・パーソナライズされた商品サービスを創出する。同時にパブリシティに力を入れ、絶えず中外運と中国鉄路、および具体的商品である「EXPRESS」のブランドイメージアップを図る。

5. 将来設計

(1) 市場の見通し

マルチモーダル輸送は、物流コストの低減と効率化が最大の目的であり、世界の港灣でのSEA & RAIL輸送の占める割合は通常20%前後、米国では40%、インドでも25%に達するが、中国は5%未満と、発展の潜在力は大いにある。

(2) 十分な政策支持

16年と17年において、中国交通運輸部、国家発展改革委員会および中国鉄路は連名で「マルチモーダル輸送事業の一層の促進に関する通知」や「第13次五カ年計画・鉄道コンテナマルチモーダル輸送開発計画」等の政策

を発表した。政府側から着実に交通強国戦略を貫徹することが求められ、鉄道貨物輸送の市場化改革をさらに推進し、新たな鉄道貨物輸送管理と経営組織モデルを創出し、物流業界全体の協調性や輸送サービスの時間的効率および市場経営の自主性を高める、としている。同時に20年までのコンテナのSEA & RAIL輸送量は、年平均10%以上伸びると予測している。

(3) 長期的な協議の保障

協業の戦略性と必要性を十分に考慮した基礎の上に立ち、双方の合意を得て、18年のテスト輸送を踏まえ、我が社と中国鉄路は提携を5年間延長し、市場に対して充分な信頼を与えることとなった。具体的なルート開発において、既に成熟したモンゴルや中央アジアを目的地とするルートをベースに、継続的にロシアや中東欧諸国向けの商品を発売し、共同で質の高いルートやきめの細かい商品を創出するなど、コンテナの国際協力へのレベルアップを図っている。

日中物流協力は、両国間関係の前進きな発展を実現する重要な実践であり、同時に、中国経済の高度成長から質の高い発展への転換および供給サイド構造改革の絶え間ない進展

に伴い、マルチモーダル輸送は新たな発展段階を迎え、より多くの地域をカバーし、よりレベルがアップされる。これらの要素と相まって、SEA & RAIL輸送事業の現状と将来に直接的または間接的な影響を与えることは間違いなく、前途は洋々だが、責任も重大である。

我が社は、本社の支援指導のもと、引き続き中国鉄路側と協力し、鉄道による飛躍的な発展の波に乗る。今後3~5年の間に、中国鉄路と招商局集団は戦略的協力を強化することで、日本発のSEA & RAIL輸送のニーズと、良好な基礎があり、効果が一目で分かるような新たな事業を打ち立てる。所属の企業が各レベルでの協調的調整メカニズムを確立し、「本部対本部」の戦略的枠組みの重要施策を実行し、一体化と市場化の運用においてベンチマークの役割と模範的な役割を果たすことができるよう積極的に推進し、多方面とのWin・Winが実現するよう努めていきたい。



注1…シノトランスジャパン株式会社より日本で商標登録済み。使用期限は30年
注2…16年10月に発表された『中欧班列建設発展計画(2016-2020年)』より

日中両国の物流・ツーリズムにおける新潮流

日本郵便の中国における 越境EC物流の 展開について

久田雅嗣 日本郵便株式会社 国際事業部長

近年の越境 EC 市場の成長には目を見張るばかりである。「輸出」に対するハードルも随分と下がり、これから海外進出したい、という企業の方や個人事業主の方からご相談を受ける機会も増えている。その一方、発送手続きが煩雑で大変、というお声を聞くこともまだまだ多い。日本郵便では、そのような悩みを解消し、お客さまにとって海外発送がより身近なものとなるよう、各種サービスを提供している。

本稿では、特に中国宛のサービスに焦点を当て、皆さまにご紹介させていただく。



ド郵便（EMS）を始めとする国際郵便は、個人の方でも簡単に郵便局から世界各地に発送することが可能な便利なサービスである反面、ビジネス目的で多くのお荷物を取り扱う事業者さまにとっては、様々なニーズにマッチしていない面があったのも事実である。

そこで、国際郵便を補完するサービスとして、14年10月よりUGXの提供を開始した。このサービスは、日本郵便が出資している国際物流業者、レントングループの世界的ネットワークと密な連携を図ることで、複数個口扱いや関税元払い、オーバーサイズ対応（重量が30キロを超える荷物の発送対応）、指定通関業者扱い、さらにインポート（日本への輸入）も可能にしている。お客さまの発送量に応じた相対料金をご提示できる

のも、従来の国際郵便とは異なる点であり、多くのお荷物を出されるお客さまほど、メリットを実感いただきやすい料金体系となっている。

国際郵便以外の選択肢も加わったことで、従来から弊社サービスをご利用いただいているお客さまにとって、はより利便性が高まり、これまで弊社サービスに「ビジネスには不向き」と敬遠されていたお客さまにとっては、弊社に今一度目を向けていただくきっかけになったと自負している。

中国越境EC市場の拡大を受けて

現在UGXは51の国と地域に宛てて発送が可能であるが、その中でも中国宛てに関するお問い合わせ、ご要望を多くいただいている。とりわけ多いのが、中国の個人のお客さま宛てに荷物を送りたい、という内容だ。中国市場では一時期話題となった「爆買い」が一服し、越境EC市場が成長を続けているが、そのトレンドを我々も肌で感じている。

このご要望に応えるため、弊社が「中国個人宛て」向けのUGXサービスとしてご提案している発送手段を、本稿では3つ、紹介させていただく。

一つ目が、17年10月16日より運用を開始した「中国の越境EC総合税による通関（以下「中国越境EC通関」）を用いた配送サービス」である。

越境EC総合税とは16年4月8日から適用された越境ECの荷物に係る中国の輸入税制で、国際郵便物に課される行郵税よりも低い税率が適用されるため、この税率を適用

「UGX」でお客さまのニーズに応える。

近年注目を浴びている越境EC市場において、特に日本発中国宛の越境EC市場は、2017年は前年比25・2%増[※]と成長著しく、今後もさらなる成長が見込まれてい

る。こうした中で、関税の元払いや、中国越境EC総合税対応等^{※2}に対するお客さまの需要も高まっている。これらの需要を満たす手段として弊社が力を入れているのが、国際宅配便サービス『ゆうグローバルエクスプレス（以下「UGX」）』である。従来から提供している国際スピー

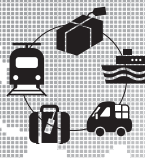
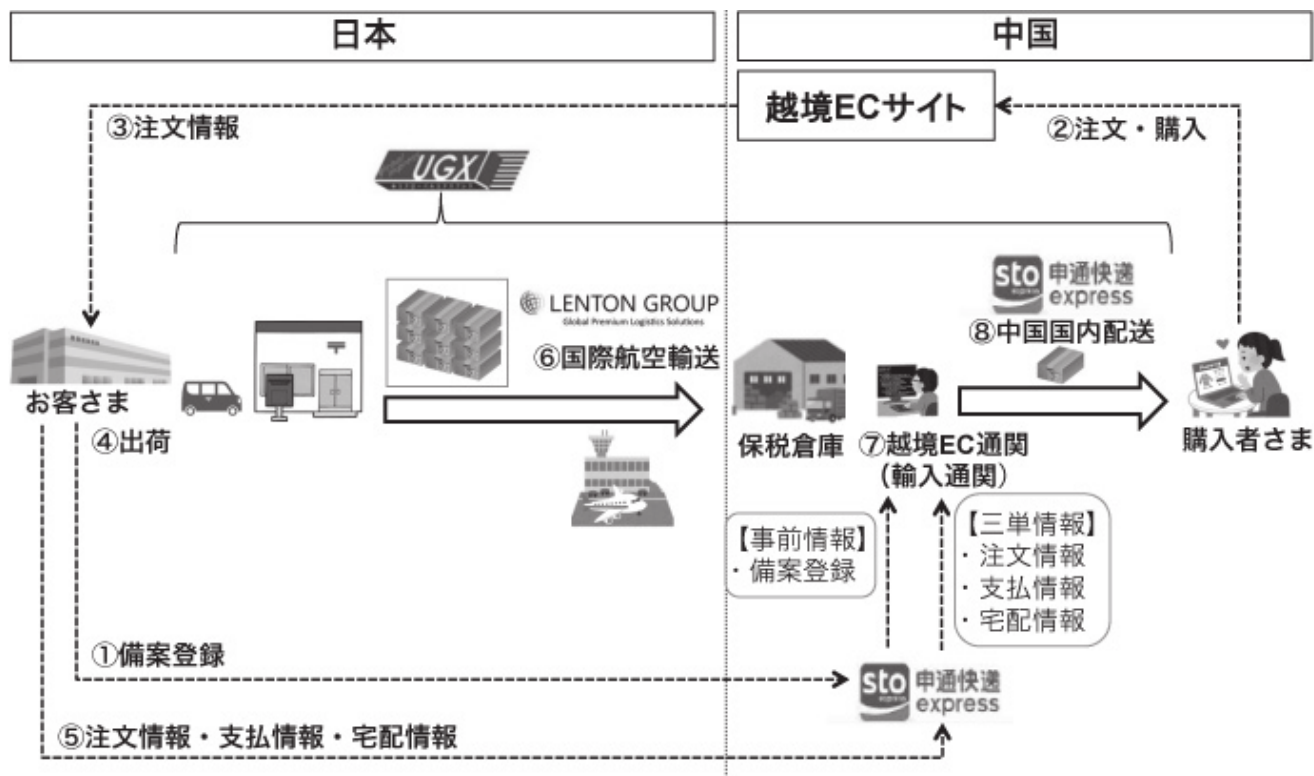


図1 中国越境 EC 通関サービス



(出所) 日本郵便

して荷物を送りたいお客さまが多くいらっしゃる。

弊社ではこのご希望に応えるため、中国大手宅配便事業者の申通快速との連携により、UGXによる中国越境 EC 通関および中国全土の購入者さまへのドアツードア配送を実現した。

お客さまは申通快速の日本法人である株式会社申通エクスプレスジャパンが提供しているアプリケーションを用いて必要情報の入力や出荷データの作成を行うことができるため手続きも簡単で、これまで「中国越境 EC 通関ができないから」という理由で国際郵便のご利用を避けられていた事業者さまにもご好評をいただいている(図1)。

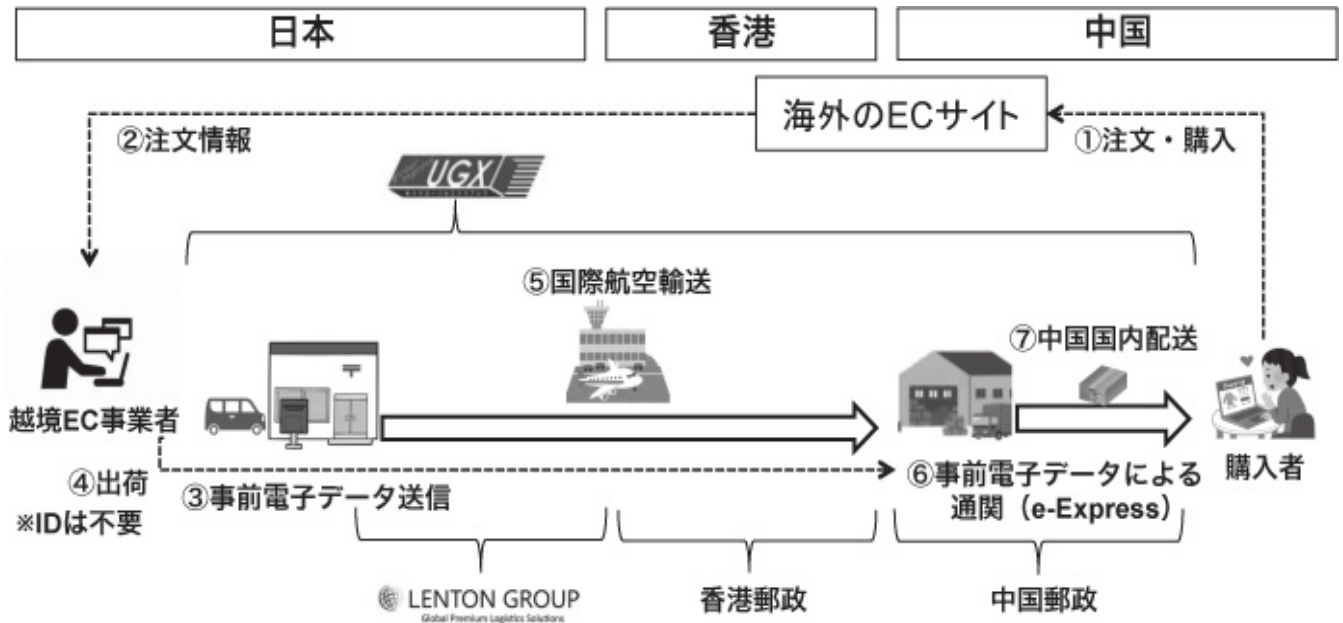
二つ目のサービスは、17年12月1日より「事前電子データによる通関(e-Express) サービス」である。

先に述べた中国越境 EC 通関は越境 EC 事業者さまにとってメリットもある反面、適用にあたっては中国税関に対して事前に商品登録が必要なことに加え、受取人の中華人民共和国居民身分証(以下、「中国個人 ID」)を含む輸入通関に必要な情報(以下、「三単情報」)の提出が条件となっており、越境 EC プ



日本郵便 UGX パブリシティイメージ
UGXの詳細は弊社 HP にて紹介しております。ぜひご覧ください。(https://www.post.japanpost.jp/int/UGX/index.html)

図2 UGX・事前電子データによる通関 (e-Express) サービス



(出所) 日本郵便



プラットフォームに出品していない越境EC事業者さまにはハードルが高い。このハードルのために「中国個人宛ての発送は難しい」と感じているお客さまに対して、弊社がご提案するのが本サービスである。

レントングループ、中国郵政および香港郵政が共同で開発した中国越境EC向け事前電子データによる通関を利用し、行郵税が適用される仕組みを取っているため、原則として中国個人IDの提出は不要となり、また関税元払いに対応できるものである。

簡便なご利用が可能のため、「中

国越境EC通関はハードルが高い」と感じている方や、初めて中国個人宛ての発送をされるお客さまに、ぜひ一度ご利用いただきたい(図2)。

また、本サービスについては、中国個人宛ての複数の荷物に中国国内配送用ラベル(中国語で作成)を貼付してひとつの大箱に入れ、バルクにして(ひとまとめにして)発送することも可能である。小さいお荷物をまとめて発送いただくことで、お客さまのコストや作業のお手間を削減することを目指したサービスとなっている(図3)。

三つ目は、18年12月14日から開始したばかりの、「UGX海上サービス」である。これは、「予め海外の倉庫に海上輸送した日本の商品を、お客さまから注文を受け次第、当該倉庫から配送するBoBtoCの配送に対応してほしい」というニーズに応じて開始したサービスであり、従来のUGXの輸送手段であった航



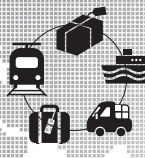
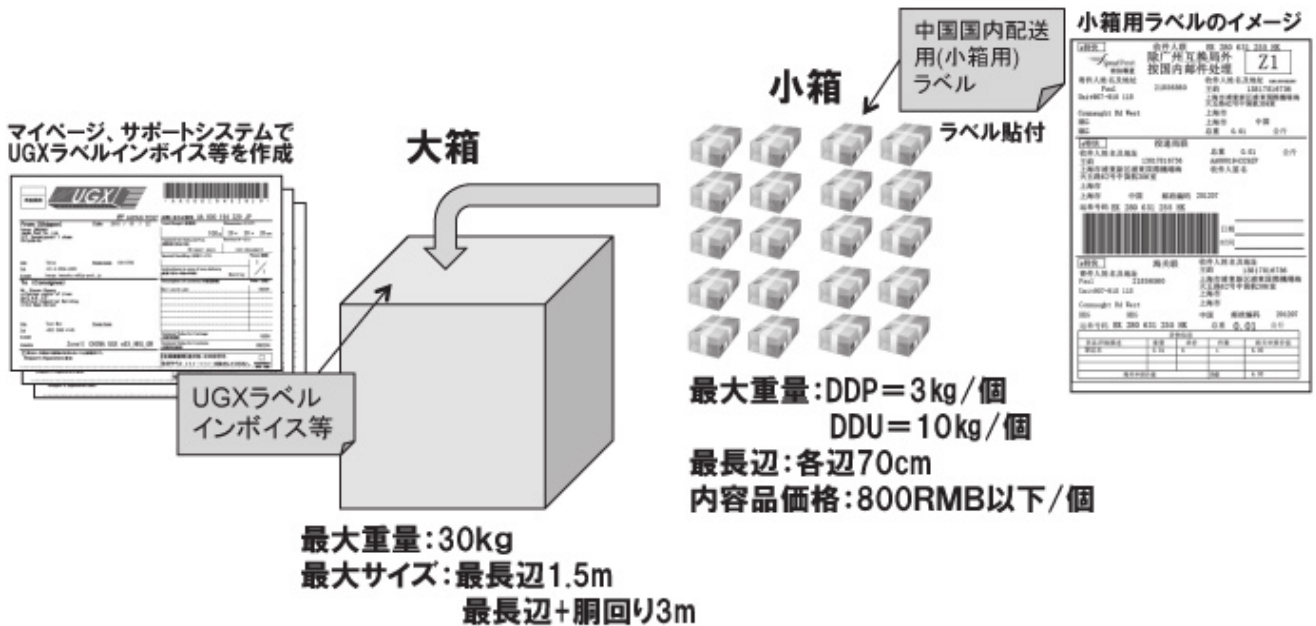


図3 e-Express パルクサービス



(注) DDP:関税元払い。DDU:関税着払い。
(出所) 日本郵便



空輸送ではなく、船舶輸送を適用することでより低廉な運賃での大量発送を可能とした。取扱国・地域は米国、中国、および香港で、お客さまのご要望に応じて LCL (一つのコンテナに複数のお客さまの荷物を混載して輸送する方法)・FCL (一つのコンテナで1荷送人のお客さまの荷物を輸送する方法) どちらにも対応している。現地に倉庫を構え、既に多くの発送を手掛けられているお客さまに、よりコストを抑えられる発送手段としておすすめしたいサービスである。

今後の展望

これまで主に中国越境 E C に焦点を当てて弊社サービスをご紹介してきたが、越境 E C 市場は世界全体で見ても成長を続けている。市場の成長に応じて、中国宛以外の部分でも、弊社では UGX のオプションサービスを拡充してきた。主な例としては、Amazon の出品者の方を利用対象とした「UGX Amazon FBA 相乗り配送サービス」^{ジップエックス} や ZipX サービス (越境 E C

通関方法

事業者向け海外返品配送サービス) が挙げられる。今後ますます、「海外から商品を購入する」ことに対する世界の消費者のハードルは下がっていくと考えられる。その中で、特に品質に定評のある日本の商品の需要はこれからも伸び、発送手段に関するお客さまの要望も多様化していくだろう。全国に2万4000の郵便局の拠点を置き、海外にも幅広いネットワークを持つ弊社だからこそ、お客さまの身近に寄り添って様々なニーズに応えることができると考えている。また、応えていく責任があると思う。日本郵便はこれからもお客さまの声に真摯に耳を傾け、お客さまのビジネス拡大、ひいては日本経済のさらなる成長に寄与していく所存である。

注1.. (出所)「平成29年度我が国におけるデータ駆動型社会に係る基盤整備(電子商取引に関する市場調査)」経済産業省

注2.. 越境 E C 総合税による通関とは、16年4月8日から適用された越境 E C の荷物に係る中国の輸入税制で、国際郵便物に課される行郵税よりも税率が低い



2007年春から始まった中国日本商會・中国日本友好協會主催の中国大学生《走近日企・感受日本》訪日事業は、今回で第23回（18年11月27日～12月4日の7泊8日、団長・中日友好協會 関湧理事）を迎え、来日した大学生数は累計710人を超える。内容は、北京地区の6大学から30人の大学生を選抜して日本に招聘し、①會員企業視察（工場見学を含む）、②関西・関東地区2大学との交流、③週末の1泊2日は會員企業の社員宅にホームステイというもの。日中経済協會は協力機関として、受入実務を担当。今回は北京大学、北京師範大学、北京外国語大学、中国農業大学、北京科技大学、北京林業大学の学生が参加した。

横山勝明 日中経済協會 参与

第23回中国大学生 《走近日企・感受日本》訪日団滞在記

TOPICS
11月27日

日本航空 整備工場視察

13時半前、関団長以下全員が羽田空港ロビーに現われる。まず整然と国内線搭乗手続を済ませ、14時に整備工場着。毎回お世話になる加藤氏のお出迎え。教室でターボエンジンの解説。その後展示ホールでCA制服試着など。加藤班、江端班の2班に分かれ見学開始。多摩川とA滑走路を臨むM1格納庫（高さ41m×奥行き100m×間口170m）の広大な空間に眺たる身を置き、三嘆あのみ。翼の先端部の灯の点滅により、

ボーイングとエアバスを弁別する便法を教わる。ご両人の一秒を惜しむような熱心な解説に脱帽。機体を背景に記念撮影後辞去して、夕刻伊丹空港に向かった。空港ではJTB後藤田氏の出迎えあり。千里で夕食、20時半に瀟洒なビジネスホテル・アリストンホテル京都十条に投宿。ロビーで今回同行する澎湃新聞記者の廖女史と、各社・各大学の取材につき綿密な意見交換をした。

TOPICS
11月28日

1. Panasonic Design KYOTO 視察

四条堀川で下車し、四条通を徒歩

10分、9時15分前に到着。長谷川主幹の進行で開始。ここはアプライアンズ社（コンシューマー向け製品）のデザインセンターであり、従来工場に併設されていたセンターを廃止して、改めて「顧客の幸福」という重要理念を再認識し、18年4月から始動している。2班に分かれ各階を見学、五感に訴える新製品（design outcome）の数々、伝統（heritage）であり、人口当たりの学生数（wisdom）であり、手仕事（innovation）であり、このデザインセンターが京都にある理由が体得できた。その後9階に戻り、お弁当の内容のデザインというテーマ



欢送会 伊澤理事長を挟んで、右が関団長、左が大使夫人汪婉参事官



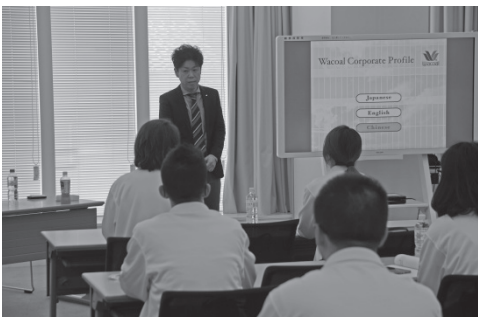
日本航空整備工場 江端さんの案内で格納庫の中に向かう



Panasonic Design KYOTO 長谷川主幹から五感に訴える家電の説明を受ける



大阪大学 日中学生のグループワーク 小溝名誉教授から講評を受ける



ワコール 廣岡部長の会社の創業・歴史・理念の解説



東福寺 運よく紅葉の見ごろに拝観する

で、大学別にグループワーク。①孤独老人向けの「慰める弁当」、②忙殺されるサラリーマン向けの「ゆつくり弁当」などの提案は、日本社会が直面する問題を正しく汲み取っていた。互選の結果、「秋の弁当」(北京林業大学)が1位。京都の秋を題材に季節感ある内容が評価された。プレゼンと講評時に、昼食(お弁当!)をいただいた。白井所長(上海駐在9年間)から、挨拶あり。記念撮影をして辞去する。

2. 大阪大学との交流

13時半に到着。内山さん(学生交流企画係員)、コーディネーター吉田氏のお出迎え。14時少し前に、橘課長(国際学生交流課)の司会で開始。小溝名誉教授(東アジアセンター長)は冒頭から参加された。大阪大学とは今回で第4回目となる交流会である。毎回ほぼ半日の時間を費やしていただいております、衷心より感謝申し上げます。有川国際教育交流センター長のご挨拶の中で、西尾学長のメッセージが紹介された。坂野上特任准教授の免疫学フロンティア研究センターの紹介、大倉博士の学術講演に続き、3班に分かれ同研究センターを見学。中国の研究者もおられ、学生との交流がより密となった。ここは、ノーベル賞級の研究者を過去から多数輩出し、論文引用率では世界一という、大阪大学が世界に誇る研究所である。16時にコンベンションセンターに移動して6班(A〜F)に分かれ、6テーマ(留学、日中の友好関係構築に必要なこと、卒業後の進路や働くこと

について、中国の急成長する経済、中国・日本の企業について、IoTとスマート社会)から協議の上選択、日中の学生が討論した。「日中の友好関係構築に必要なこと」をテーマにした班は、何より「百聞不如一見」にて、訪日団、訪中団、姉妹都市交流が重要と結んだ。小溝東アジアセンター長より「日本人の訪中が少ないのが問題」と補足があった。他テーマ発表の際、大阪大学外国語学部(大阪外国語大学が前身校)中国語専攻の学生が話す中国語の流麗、音域、間合いに、関団長以下が、「自分たちの中国語より上手い」と驚倒するほどであった。その後「匠」で、懇親会。19時半ごろ辞去。

9時前やや早めに到着。廣岡部長、王楠さんほか皆さまのお出迎えあり、9時より廣岡部長のご挨拶。70年に韓国、タイ、台湾に進出。中国には、86年に進出、グループ全体の売上高の26・5%が海外になっていると発表あり。また、人体を科学的に認識・把握することが社業の基礎となっており、人間科学研究所の紹介あり。事業紹介DVD(中国語)の後、十分な質疑応答の時間あり。ワコールの社名の由来などを伺った。次に社内見学(ミュージアムからサロン)。中瀬総合企画室員から創業者・塚本幸一氏が、戦地(インパール作戦)からの帰

TOPICS

11月29日

ワコール視察

還船の中で「幸いにも与えられた残りの人生は、女性を二層美しくする為の仕事をしよう」と誓ったお話を伺い、一同肅然。サロンでは、MLBのイチロー選手や田中選手の立像と靴類があり、製品展開の多角化が看取された。記念撮影をして11時に辞去。その後、東福寺観光（紅葉観賞）。昼食後、新幹線で京都から小田原に移動。17時半に箱根湯本温泉天成園に到着。

TOPICS 11月30日

1. JA全農 営農・技術センター視察
箱根天成園を8時45分に出発。途中、振り向くと、白皚皚たる富士山の一端がくっきりと見えた。早めに平塚市にあるJAに到着、会議室に通される。今日のために、東京から駆けつけて下さった総合企画部統括課富永課長（同、池山氏）、当センターの佐藤主席技術主管からお話を伺った。富永課長からのJA全農の組織・事業についての資料と説明は、日本の中で農業を支えている組織・事業の実態がよく判った。学生達が漠然と抱いている日本のイメージ（先端技術やアニメーション）とは異なる側面に光を照射した説明となっており、全員の関心を大いに惹いた模様。佐藤主管は

ゆっくりかみ締めるような口調で、同センターの機能を余すことなく静かに語られた。果たして質疑応答の時間では、中国農業大学の学生達を中心に、技術的な、また流通面での活発な質問が続いた。その後2班に分かれ見学。残留農薬検査など日本一の水準を誇る実験室も紹介された。

2. 伊藤忠商事視察

厚木で昼食、13時半に出発。予想された交通渋滞はなく順調に移動し早めに東京に到着し、皇居・東京駅付近を散策。16時半に伊藤忠商事到着。開発・調査部の寺澤マネージャー、堀田マネージャー、上林さん、董氏等皆さまが歩道上でお出迎え。10階で第一部の会社概要の説明。寺澤さんが、事業紹介DVDを挟み同社の歴史と現況を、練熟の中国語で語り来たり、語り去るといふ名調子。学生達は、自然と同社の会社理念「二人為商、使命無限・三方有利」を会得できたと思う。その後22階で交流会となった。選抜された30人余の中国語が堪能な社員が参加され、壮観であった。小関専務執行役員がユーモアも交え、明快な中国語でご挨拶。会場では所狭しと学生と社員の交流が盛んになり、程なく19時になった。結びは、香月東アジア総代表補佐・経営企画担



JA全農 営農・技術センター 佐藤主管の解説



伊藤忠商事 懇親会には、中国語人材 30人余が出席



三菱UFJ銀行 原室長を囲んで記念撮影

当が、中国語の挨拶に続き、勇壮な三本締めでお開きとなった。夜、ホテルニューオータニに投宿。

TOPICS 12月1日・2日

ホームステイ体験

TOPICS 12月4日

1. 三菱UFJ銀行視察

9時半に、本店横JPタワー着野口中国室副室長のお出迎え、16階の会議室に通される。北京ご赴任間近の原中国室長からご挨拶と会社概要説明。ご自身の若い時の海外経験語りつつ、書籍やメディアでは判らぬ日本人の振る舞いや表情を観て学んで帰る事が大切、そして帰国後は、親戚・友人に日本経験を語り伝えて

欲しいと述べられた。その後、王穎法人・リテール企画部調査役が、中国語で入行前後のキャリア・経験を紹介された。飾らず、率直な内容に学生達も皆驚き感動。その後の質疑応答の際は、日本企業に就職活動時に重視される能力（反応力、論理力、困難解決力）や新人研修の内容などに質問が集中した。最後に会議室で記念撮影して辞去。第3回から本事業に関与されている武信アジア総合管理部調査役が、練達の通訳を務められた。

2. 中国大使館表敬

昼食は日比谷松本楼2階で名物のビーフカレーを食べた後、小坂文乃代表取締役・社長から、曾祖父梅屋庄吉（妻とく）と孫文・宋慶齡夫妻と



日比谷松本楼 小坂社長から、孫文と梅屋庄吉の交友史を伺う



中国大使館 玄関前で、律桂軍公使参事官を囲んで記念撮影



東京大学 平野教授の歓迎のご挨拶。左は長谷川教授

の交友史を伺った。14時に大使館着律桂軍公使参事官、付博二等書記官が出席・引見された。関团长から訪日内容の略述があり、各大学代表からの報告の後、律公使参事官からは、徐福伝説に始まり、清末の政府派遣留学生来日、そして1978年の鄧小平副首相(当時)来日という長い日中関係史上のエポックに触れながら18年が中国にとって改革開放、日中平和友好条約締結40周年にあたり、両国の関係回復がめでたく軌道に乗ったと語られた。大使館玄関前で記念撮影をして辞去した。なお4日の歓送会には、大使夫人・汪婉参事官がご来駕、付博二等書記官が同行された。

3. 東京大学との交流

16時半前に東京大学正門着。構内

に入るや否や、恰も敷き詰められたような銀杏の落葉に嘆声が続く。まずは、安田講堂前で平野教授(法政政治学研究所)・長谷川教授(理学系研究所)、東京大学の学生・院生を交えて記念撮影。正門横の法3号館8階会議室に移動、両教授の挨拶・自己紹介の後、5班に分かれ5テーマ(AI、トランプ大統領、ポピュリズム、少子高齢化、ビッグデータと社会信用)から1テーマを学生間で選択、1時間討論を行った。今回使用言語は英語。準備期間は必ずしも十分といえなかったが、開始と同時ににびりつとした緊張感が会議室に横溢し、日中の学生双方の集中力の高さと交流への熱い思いを窺わせた。各チームから発表あり。少子高齢化(aging population)は、中国でも

社会問題化しており、過半のチームがテーマに選択。外国人労働力の導入は、中国では当面あり得ないという結論であった。討論終了後、長谷川教授の引率で、安田講堂裏手にある小柴先生、梶田先生ノーベル物理学賞展示館に赴く。ノーベル賞のメダルと賞状を眼前にして、学生達からどよめきの声が上がった。その後、生協第二食堂で懇親会を開催した。今回の交流では、関西地区大学交流でお世話になっているコーディネーター吉田氏のご助言とご協力をいただいた。

TOPICS 12月4日

ホテルニューオータニでエコロジー視察後、歓送会後羽田から帰国した。

TOPICS 結語

今回の大学生の出身は、人数順に4人(河北)、3人(山東、河南、四川)、2人(内モンゴル、遼寧、黒龍江、湖北、湖南)、1人(北京、山西、吉林、上海、江蘇、浙江、安徽)で、全国に及ぶ。男女比は、9対21で女学生中心、日本語専攻は、3大学であった。18年は、日中平和友好条約締結40周年という節目の年に当たり、5月に李克強総理が来日、10月には安部総理が訪中し、両国関係改善が軌道に乗ったところである。今後とも、日本側事務局としては、「新鮮」かつ「良質」な日本体験の提供に、一層の工夫を凝らしたい。最後に、企業視察、大学交流、ホームステイの受け入れにつき、各企業の担当者および受け入れ家族、両大学の教授・事務局・学生・コーディネーターの皆さまには、大変お世話になった。この紙面を借りて、謝意を表したい。また訪日団が、日々安心・安全に日程をこなすことができたのは、初回より本事業を担当してきたJTBとホテルニューオータニの配慮と手配の賜物である。ここに特記させていただきたい。

制の改正動向

表 2 外商投資企業にとって必要となる手続の簡素化の推移

時期	事前審査認可が必要な分野	事前届出が必要な分野	事後情報報告が必要な分野
1979～2013年	全て		
2013～2016年	ネガティブリスト内 (自由貿易区)	ネガティブリスト外 (自由貿易区)	
2016年～外商投資法施行	ネガティブリスト内 (全国)	ネガティブリスト外 (全国)	
外商投資法施行後	ネガティブリスト内 (全国)		ネガティブリスト外 (全国)

審査認可をする制度が実施されてきており、そのため、結果として、企業側・行政側双方にとって様々なコストが増大していました。13年に、上海自由貿易試験区において、外資参入許可ネガティブリストが施行されて以降、ネガティブリストに掲げられていない分野に投資する場合には、事前届出制度が適用されるようになりました。16年には、三資企業法の改正等に伴い、事前届出制度が全国で実行されることになりました。

そして草案においては、外商投資に対する参入許可前における内国民待遇が明確に提起されました。さらに、新華社の報道によれば、関連する政府部門は、外商投資法が採択・施行されれば、外商投資企業設立の審査認可又は届出手続を撤廃すると表明しているとのことですので、将来的には、事前届出制度の撤廃も期待されます。

その一方で、草案においては、「外商投資情報報告制度」の確立が法律において初めて提起されました。その詳細までは、草案に含まれていませんが、とはいえ、外国投資法の内容から見て、その報告の内容は、従来の工商登記の内容に相似しており、また、設立又は変更後30日内の報告が求められることが推測されます。さらに、草案においては、外商投資企業が関連する工商システムを通じて報告することが定められています。よって、当該制度により、外商投資企業の負担が軽減されることになると考えられます。すなわち、外商投資企業にとって必要となる手続は、表2に示すとおり、徐々に簡素化される方向にあります。

3. 投資の促進及び保護

全国人民代表大会において発布された説明によれば、草案は、「投資の促進及び保護を重視する」ものであるとのこと。そのため、草案においては、「政府による調達においては、外商投資企業が中国国内で生産する製品も平等に取り扱う」、「中国国内における

外国投資家の出資、利益、資本収益、知的財産権使用料、法により取得する補償又は賠償等については、人民元又は外貨により自由に海外送金を行うことができる」、「行政機関及びその職員は、行政手段を利用して技術移転を強制してはならない」等の原則的な条項が盛り込まれました。

さらに、草案においては、外商投資企業が法により、株式、社債等の証券の公開発行ができることが提起されました。中国においては、01年に、外商投資企業による中国国内における株式発行及び上場に関する制度が確立されましたが、中国において上場した外商投資企業数は、まだ限られています。草案の規定を受け、今後、関連する審査認可手続が相応して改革され、外商投資企業による中国における上場を促進することができるか否かは、注目に値します。

4. 組織形態の多様化及び既存の三資企業に与えられる5年間の過渡期

現行の三資企業法に基づき、外商投資企業の組織形態及び内部管理形態は、一定の制限を受けています。例えば、中外合資経営企業の形態が有限責任公司に限られており、外商投資企業の持分譲渡に出資者全員の同意が必要である等の制限があります。外商投資法が採択・施行されれば、現行の三資企業法が廃止され、外商投資企業の自主的権利が拡大されることが予想されます。

三資企業法が廃止されれば、現存の三資企業設立の準拠法が消滅することになります。そうなれば、草案では、外商投資企業にはいずれも、中国の「会社法」、「組合企業法」等が適用されることとなります。既存の三資企業について、草案においては、過渡期に関する条項が設けられており、5年の過渡期における企業形態の変更が認められています。

中国ビジネス Q&A 「外商投資法(草案)」から見た中国外資規

Q 中国の全国人民代表大会常務委員会において「中華人民共和国外商投資法（草案）」に関する審議が行われ、2018年12月26日から社会一般大衆の意見の公募が開始したそうですね。この外商投資法は、中国の外資分野の新たな基本法となり得ると思われませんが、今回の制定には、どのような背景があるのでしょうか？また、その注意すべきポイント、生じ得る影響について説明して下さい。

A 中国の現行の外資分野の法律には、主に、「外資企業法」、「中外合資経営企業法」、「中外合作経営企業法」（以下「三資企業法」と総称）があり、いずれも当初は1970年代から80年代にかけて制定されたものです。近年、三資企業法に基づく外資規制の欠点を是正し、外商投資をさらに促すために、新しい法律を制定する必要が生じていました。中国の商務部によって「外国投資法（草案意見公募稿）」（以下「外国投資法」）が提出されていましたが、それから4年近く経って、米中貿易協議等の影響を受けて提出された今回の「外商投資法（草案）」（以下「外商投資法」又は「草案」）は、外国投資法の内容に大幅な調整を加えたもので、既に常務委員会における2回の審議を経て立法プロセスが加速化しており、19年3月には、全国人民代表大会会議により正式に採択される可能性があります。正式に採択・施行されれば、従来の三資企業法に取って代わることになり、中国市場に進出する外資企業にとっても、大きな影響が及ぶこととなります。以下、その注意すべきポイント、生じ得る影響について解説します。

1. 規制の対象及び関連する定義

草案の内容から見て、その起草にあたっては、独資企業・合弁企業・合作企業の区分を撤廃し、外商投資行為に対する規制を統一することが重要な立法方針となったことがうかがえます。そのうち、投資主体、投資対象及び投資行為の定義は、表1のとおりとなっており、外国投資法と比べ、草案においては、以下のような調整が行われました。

- ①「国又は地区の政府」及び「国際組織」等の文言が削除されました。「外国投資法」から「外商投資法」へと、法令名称自体が変更されたことから見ても、国、政府及び国際組織による投資は、外商投資法の規制範囲に含まれない可能性が高いと思われます。
- ②「外国投資家により支配される国内企業については、外国投資家とみなす」等の表現の一部が削除されまし

た。ただし、その他の法律、行政法規及び国務院の規定を根拠とする旨の規定は、なお留保されており、外国投資家の認定基準は、なお不明瞭です。実務上、その認定が投資主体の実際支配者にまで及ぶか否かについては、今後の明確化が待たれるところです。

③自然資源探査開発権、不動産権利等の取得、契約・信託等による国内企業の支配等の内容が削除されました。かかる内容が草案により規制される投資活動に該当するか否かについては、今後の動向に注目する必要があります。

2. ネガティブリストに掲げられていないプロジェクトの事前審査認可及び届出の撤廃、情報報告制度の確立

中国ではこれまで、外商投資企業に対し案件ごとに

表1 外商投資法(草案)における投資主体、投資対象及び投資行為の定義

外国投資家 (投資主体)	外国の自然人、企業その他の組織	
外商投資企業 (投資対象)	全部又は一部が外国投資家により投資され、中国法に基づき中国国内において登記登録され、設立された企業	
外商投資活動 (投資行為)	外国投資家が直接又は間接に中国国内において行う投資活動であり、以下の事由が含まれる	
	1	外国投資家が単独で、又はその他の投資者と共同で中国国内において投資してプロジェクトを新設し、外商投資企業を設立し、又は投資を追加するとき
	2	外国投資家が M&A により中国国内企業の株式、持分、財産持分その他の類似する権益を取得するとき
	3	外国投資家が法律、行政法規又は国務院の定めるその他の方式により中国国内において投資するとき

情報クリップ

2019年1月

■ 1/9 新年賀詞交換会を開催



挨拶をされる程永華大使

日中両国間の友好関係と経済交流の一層の発展を期して、当協会と日本国際貿易促進協会との共催による恒例の新年賀詞交換会が1月9日にホテルニューオータニ(東京)にて開催された。河野洋平・日本国際貿易促進協会会長のご挨拶に続き、程永華・中国駐日本国特命全権大使のご挨拶、宗岡正二・当会会長による挨拶と乾杯の発声が行われ、両団体の会員企業、政官各界等から約550人が参加する盛会となった。

■ 1/24 中国浙江省商務庁からの感謝状

19年1月24日付で、盛秋平・浙江省商務庁長から協会宛てに感謝状をいただいた。浙江省は18年を振り返り、サービス貿易や越境EC、貨物輸送など様々なビジネスにおいて大いなる進展があったとして、これらの成果は当会の積極的な協力と切り離せないものと評価くださった。1年を振り返り、こうした形で感謝状を頂戴したのはこれまでにないことであり、当会の活動にとって励みとなった。

■ 1/28 中国大使館・日中友好団体新年会

毎年、日本の正月と中国の春節との間において中国大使館が主催する恒例の標記新年会が1月28日にザプリンス パークタワー東京にて開催された。新年会は中国の伝統的な民族楽器の演奏でオープニングを迎

え、程永華・中国駐日本国特命全権大使のご挨拶に続いて、丹羽宇一郎・日本中国友好協会会長、河野洋平・日本国際貿易促進協会会長、黒井千次・日本中国文化交流協会会長、林芳正・日中友好議員連盟会長、宗岡正二・当会会長、野田毅・日中協会会長のご挨拶がそれぞれ行われた。続いて日本政府代表として河野太郎外務大臣のご挨拶が行われた後、江田五月・日中友好会館顧問の乾杯のご発声が行われた。日中友好7団体のほか、華僑華人団体からも大勢の参加があり、会場を埋め尽くす盛会となった。

■ 1/29 吉林省国際貿易促進委員会・陳副会長一行来会

1月29日、陳鴻罈・中国国際貿易促進委員会吉林省委員会副会長一行4人が来会した。席上では、19年8月23～27日に吉林省長春市で開催予定の「第12回北東アジア博覧会」への参加要請および同博覧会の概要説明が行われた。また、今後の北東アジア地域における開発協力について意見交換を行った。

■ 1/31 中国機電産品進出口商会・劉副会長一行来会

1月31日、日中省エネルギー・環境総合フォーラムのLT分科会や第三国市場協力フォーラムのすべての分科会で、中国側分科会事務局を担当された劉春・中国機電産品進出口商会副会長一行4人が来会した。分科会実務担当同士で旧交を温め、また今後の日中企業間交流の可能性や今後の分科会の展望などについて意見交換を行った。

J+C ECONOMIC JOURNAL

2019年4月号は・・・

■ SPECIAL REPORT

米中貿易摩擦の行方

日中経協ジャーナル

2019年3月号(通巻第302号)平成31年2月25日発行

発行人 高見澤学

発行所 一般財団法人日中経済協会

JAPAN-CHINA ECONOMIC ASSOCIATION

東京 〒102-0071 東京都千代田区富士見1-1-8 千代田富士見ビル2階

TEL. 03-5226-7351 FAX. 03-5226-7221

大阪 〒540-0029 大阪市中央区本町橋2-8 大阪商工会議所ビル2階

TEL. 06-4792-1776 FAX. 06-4792-1778

URL: <http://www.jc-web.or.jp>

禁無断転載 © JAPAN-CHINA ECONOMIC ASSOCIATION 2019

デザイン・印刷 ホクエツ印刷株式会社 TEL. 03-5245-8821

*当財団会員の誌購読料は会費に含まれております。

定価 本体800円+税(送料共) ISBN: 978-4-88880-269-7 C2033

編集後記

今回、初めて日中経協ジャーナルの編集を担当しました。至らぬ点もたくさんありましたが、なんとか編集作業を無事終えることができました。昨年末から準備をはじめ、年度末に向かう業務の忙しい中で、ご寄稿を快諾して下さった執筆者の皆さま、ご協力をいただいた皆さまに改めて感謝申し上げます。(伊藤)

*購読のお申し込み先

政府刊行物東京サービスステーション

東京官書普及株式会社 通信販売課

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町1-2

TEL. 03-3292-3701 FAX. 03-3292-1670

下記ホームページからもお申込みになれます。

URL: <http://www.tokyo-kansho.co.jp>

DATA ROOM

中国・日中の主要経済指標

本表は、中国国家统计局発表を中心に、2018年第4四半期までの主要経済指標(速報値)をとりまとめたものです。
データが更新された場合は、当会ウェブサイト (<http://www.jc-web.or.jp/>) に反映します。

項目	単位	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年 1～3月	2018年 1～6月	2018年 1～9月	2018年
国内総生産(GDP)名目額	億元	643,974	689,052	743,585	820,754	198,783	418,961	650,899	900,309
〃 実質成長率(前年比)	%	7.3	6.9	6.7	6.8	6.8	6.8	6.7	6.6
四半期 GDP 実質成長率(前年比) (注1)	%					6.8	6.7	6.5	
1人当たり GDP	元	46,629	49,351	53,980	59,660				
〃 実質成長率(前年比)	%	6.7	6.3	6.1	6.3				
食糧生産量	億トン	6.3965	6.6060	6.6044	6.6161				6.5789
工業生産額(付加価値ベース)	億元	233,856	236,506	247,860	279,997				
〃 前年比	%	7.0	6.0	6.0	6.4				
うち一定規模以上の工業企業(前年比) (注2)	%	8.3	6.1	6.0	6.6	6.8	6.7	6.4	6.2
固定資産投資額 (注3)	億元	512,761	551,590	596,501	631,684	100,763	297,316	483,442	635,636
〃 前年比(名目)	%	15.3	10.0	8.1	7.2	7.5	6.0	5.4	5.9
不動産開発投資額	億元	95,036	95,979	102,581	109,799	21,291	55,531	88,665	120,264
〃 前年比(名目)	%	10.5	1.0	6.9	7.0	10.4	9.7	9.9	9.5
社会消費財小売総額 (注4)	億元	271,896	300,931	332,316	366,262	90,275	180,018	274,299	380,987
〃 前年比(名目)	%	12.0	10.7	10.4	10.2	9.8	9.4	9.3	9.0
消費者物価指数(CPI)	%	2.0	1.4	2.0	1.6	2.1	2.0	2.1	2.1
工業品出荷価格指数(PPI)	%	-1.9	-5.2	-1.4	6.3	3.7	3.9	4.0	3.5
都市部1人当たり可処分所得	元	28,844	31,195	33,616	36,396	10,781	19,770	29,599	39,251
〃 実質伸び率	%	6.8	6.6	5.6	6.5	5.7	5.8	5.7	5.6
農村部1人当たり可処分所得 (注5)	元	9,892	11,422	12,363	13,432	4,226	7,142	10,645	14,617
〃 実質伸び率	%	9.2	7.5	6.2	7.3	6.8	6.8	6.8	6.6
都市部新規雇用者数	万人	1,322	1,312	1,314	1,351	330	752	1,107	1,361
都市部登録失業率	%	4.09	4.05	4.02	3.90	3.89	3.83	3.82	3.80
中国の貿易総額(中国海関統計)	億ドル	43,030.4	39,569.0	36,855.7	41,045.0	10,421.5	22,047.4	34,319.0	46,230.4
〃 前年比	%	3.4	-8.0	-6.8	11.4	16.3	15.9	15.7	12.6
中国の輸出額	億ドル	23,427.5	22,749.5	20,981.5	22,635.2	5,452.7	11,716.6	18,266.4	24,874.0
〃 前年比	%	6.1	-2.9	-7.7	7.9	14.1	12.7	12.2	9.9
中国の輸入額	億ドル	19,602.9	16,819.5	15,874.2	18,409.8	4,968.8	10,330.8	16,052.6	21,356.4
〃 前年比	%	0.4	-14.2	-5.5	15.9	18.9	19.9	20.0	15.8
中国の輸出入収支	億ドル	3,824.6	5,930.0	5,107.3	4,225.4	483.9	1,385.8	2,213.9	3,517.6
中国の対日貿易総額(中国海関統計)	億ドル	3,124.4	2,786.6	2,747.9	3,029.8	757.3	1,574.8	2,437.0	3,276.6
〃 前年比	%	0.0	-10.8	-1.3	10.1	10.1	10.7	10.7	8.1
中国の対日輸出額	億ドル	1,494.4	1,356.7	1,292.6	1,373.2	344.4	703.7	1,078.6	1,470.8
〃 前年比	%	-0.5	-9.2	-4.7	6.1	7.1	8.0	8.5	7.2
中国の対日輸入額	億ドル	1,630.0	1,429.9	1,455.3	1,656.5	412.9	871.1	1,358.4	1,805.8
〃 前年比	%	0.4	-12.2	1.8	13.7	12.7	12.9	12.5	8.9
中国の対日輸出入収支	億ドル	-135.5	-73.2	-162.6	-283.3	-68.5	-167.3	-279.7	-335.0
世界の対中直接投資契約件数(中国商務部統計) (注6)	件	23,778	26,575	27,900	35,652	14,340	29,591	45,922	60,533
〃 前年比	%	4.4	11.8	5.0	27.8	124.7	96.6	95.1	69.8
世界の対中直接投資実行額 (〃)	億ドル	1,195.6	1,262.7	1,260.0	1,310.4	345.1	683.2	979.6	1,349.7
〃 前年比	%	1.7	5.6	-0.2	4.0	2.1	4.1	6.4	3.0
日本の対中直接投資契約件数(中国商務部統計)	件	653	643	576	590				828
〃 前年比	%	-30.8	-1.5	-10.4	2.4				40.3
日本の対中直接投資実行額 (〃)	億ドル	43.3	31.9	31.1	32.7	10.7	18.2	31.5	38.1
〃 前年比	%	-38.7	-26.1	-3.1	5.1	13.8	5.2	34.0	16.5
経常収支	億ドル	2,360	3,042	1,964	1,649	-341	-288	-55	491
マネーサプライ(M2) (注7)	億元	1,228,375	1,392,278	1,550,067	1,676,769	1,739,859	1,770,178	1,801,666	1,826,744
〃 前年比	%	12.2	13.3	11.3	8.2	8.2	8.0	8.3	8.1
外貨準備	億ドル	38,430.2	33,303.6	30,105.2	31,399.5	31,428.2	31,121.3	30,870.3	30,727.1
対外債務残高 (注8)	億ドル	17,799.3	13,829.8	14,158.0	17,106.2	18,434.9	18,705.1	19,132.0	
対ドルレート	元/US\$	6.1428	6.2284	6.6423	6.7518	6.2881	6.6166	6.8792	
日本の対中貿易総額 (財務省貿易統計・ジェトロ換算)	億ドル	3,091.8	2,699.4	2,703.2	2,969.1	756.4	1,535.5	2,321.9	3,174.1
〃 前年比	%	-0.9	-12.7	0.1	9.8	9.9	9.9	8.6	6.9
日本の対中輸出額	億ドル	1,271.1	1,092.7	1,138.7	1,326.5	337.4	703.8	1,062.4	1,439.5
〃 前年比	%	-2.1	-14.0	4.2	16.5	14.0	14.3	11.8	8.5
日本の対中輸入額	億ドル	1,820.7	1,606.7	1,564.4	1,642.6	419.1	831.7	1,259.5	1,734.6
〃 前年比	%	-0.1	-11.8	-2.6	5.0	6.8	6.4	6.1	5.6
日本の対中輸出入収支	億ドル	-549.7	-514.1	-425.7	-316.0	-81.7	-127.9	-197.1	-295.1
日本の対中直接投資総額 (財務省国際収支状況・ジェトロ換算)	億ドル	108.9	100.1	94.5	96.8	19.0	52.0	77.5	
〃 前年比	%	19.6	-8.1	-5.6	2.4	-13.0	12.9	11.5	

(注1) 四半期 GDP 実質成長率は、1～6月では第2四半期、1～9月では第3四半期についての前年同期比を示す。

(注2) 2011年からは年間売上2,000万元以上の工業企業を指す。

(注3) 2011年からは不動産投資・農村個人投資を除き、固定資産投資の対象を50万元以上から500万元以上に引き上げた。

(注4) 個人の住宅購入を含まない。

(注5) 2014年までは農民1人当たり純収入(四半期は農民1人当たり現金収入)。15年からは「農村部1人当たり可処分所得」。

(注6) 対中直接投資は金融分野(銀行・証券・保険)を含まない。

(注7) マネーサプライ、外貨準備、対外債務残高は期末数。対ドルレートは年間平均数、四半期は期末数。

(注8) 2015年からは人民元建ての対外債務残高を含む(2014年もそれに伴い調整された)。

(出所) 中国国家统计局、中国海関総署、商務部、人力資源・社会保障部、中国人民銀行、国家外務管理局、ジェトロ発表等から日中経済協会が作成。



あらゆる可能性。

ようこそ。 美しいスマートシティ「天津」へ。

Beautiful Smart City, Tianjin

中国経済の新たな中核として 期待が高まる天津濱海新区とTEDA

「京津冀(北京市・天津市・河北省)協同発展戦略」により今、
TEDAはさらなる発展と充実が期待されています。

TEDA:天津経済技術開発区
(Tianjin Economic-Technological Development Area の英字略称です)



天津経済技術開発区 日本事務所

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-4-7 アトム麹町タワー 4階
Tel. 03-3221-8298 E-mail:hanyr@tedajp.com / doyamasi@tedajp.com

一般財団法人 日中経済協会
JAPAN-CHINA ECONOMIC ASSOCIATION