

2018年7月18日

物流の進化：「広東・香港・澳門大湾区」の協力関係の新境地（仮訳）

広東省と香港、マカオの連携を深める「広東・香港・澳門大湾区」構想の下、広東省、香港、マカオは現在、協力関係の強化に向けて多大な努力を払っている。具体的には、3 地域間の輸送網の強化を目指し、大湾区内で最新の総合輸送システムの建設を行っている。これに加えて、通関手続きの円滑化に向けた効果的な措置を導入することで、異なる関税地域間のよりスムーズな貨物流動と、物流、輸送、サプライチェーン管理の効率化が期待される。3 地域の物流企業が緊密に連携し、それぞれの優位性を活用することで、大湾区をより活況で競争力の高い経済地域とすることも可能である。

香港の物流企業は、貿易やビジネスの大規模なグローバル・ネットワークを持つだけでなく、物流管理の豊富な経験も誇る。こうした企業が大湾区の川上・川下企業と協力し、高度な IT 管理システムを導入することで、地域の物流施設を効率的に活用しつつ、広東省の物流コストの高騰の問題を解消し、物流の効率化が可能となる。大湾区の構想が発展を続ける中、貨物の通関手続き、検査、検疫などの分野では、政府が円滑化措置を導入する可能性もあり、企業はこうした最新の動向に注目すべきである。冷蔵・冷凍の輸入食品や高品質の各種消費財に対し、中国本土の一般消費者の需要が高まる中、コールドチェーン（低温流通体系）の物流とクロスボーダー（国境を越えた）e コマースの機会を活用するため、これらの企業は、他の関連企業との協力関係を検討することも考えられる。



香港-珠海-マカオ橋が、大湾区の人と貨物の流れを円滑化 (1)



香港-珠海-マカオ橋が、大湾区の人と貨物の流れを円滑化 (2)

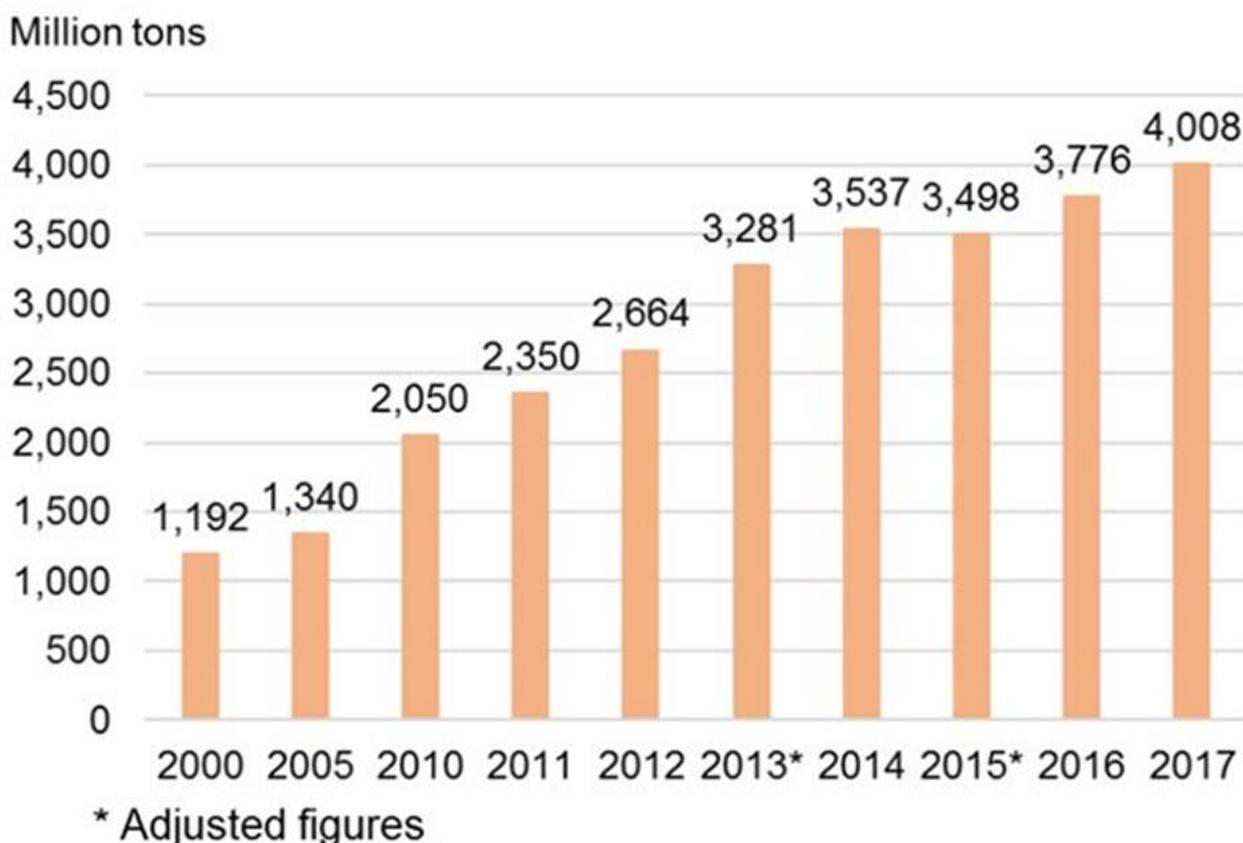
広東省の成長著しい貨物ビジネス

中国は、輸出入の貨物輸送セクターが繁栄した、世界最大の貿易経済であり[1]、広東省は、中国の海外貿易で最も重要な地域である。広東省の輸出入額は、2017年には前年比8%増の6兆8,000億人民元に達し、中国全

体の 24.5%を占めるに至った。同省の珠江デルタ珠江デルタ地域は、多様な消費財と工業製品を取り扱うことで、世界をリードする生産拠点へと発展している。珠江デルタの誇る成熟したサプライチェーン制度と包括的な生産者向けサービスは、世界中にある他の同種の製造拠点の大半を上回っている。

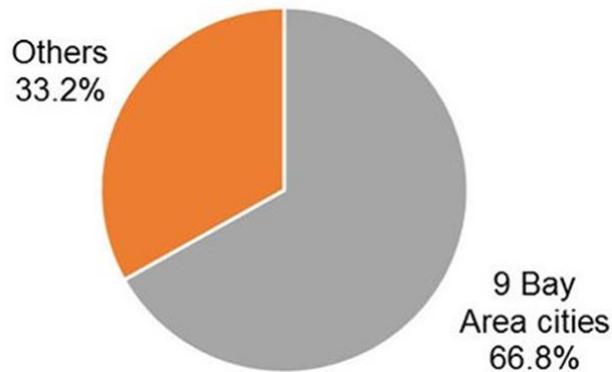
輸出入の成長にけん引されて、広東省の貨物輸送セクターは急速な拡大を迎えている。広東省の貨物取扱量は、2017 年には 40 億トンを上回った。このうち、同省の大湾区の 9 都市が占める割合は、約 3 分の 2 に達している。これ以外にも、珠江デルタ地域西側の鎮江、茂名、陽江による主要な貨物拠点は約 9%を、山岳地域にある韶関、河源、梅州は約 14%を占めた。しかし、潮州や汕頭といった東部の都市の貨物量は、比較的小規模に留まっている。

広東省の貨物取扱量



2016 年の貨物取扱量

Freight Volume 2016



Remarks: The nine Bay Area cities are Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Huizhou, Dongguan, Zhongshan, Jiangmen and Zhaoqing

注：大湾区の9都市は、広州、深圳、珠海、仏山、惠州、東莞、中山、江門、肇慶で構成される。

出典：広東省統計局、広東省統計年鑑

海上貨物の取扱量も著しく増加している。広東省の2017年の総コンテナ取扱量は、前年比で約9%増加し、6,200万TEUを上回った。これは、2000年の水準の6倍以上に相当する。中でも、香港近郊の深圳港（蛇口、赤湾、塩田の港湾地域を含む）のコンテナ取扱量は、5%増の2,521万TEU[2]に達しており、世界で最も取扱量の多いコンテナ港の1つとなっている。他の珠江デルタ地域と

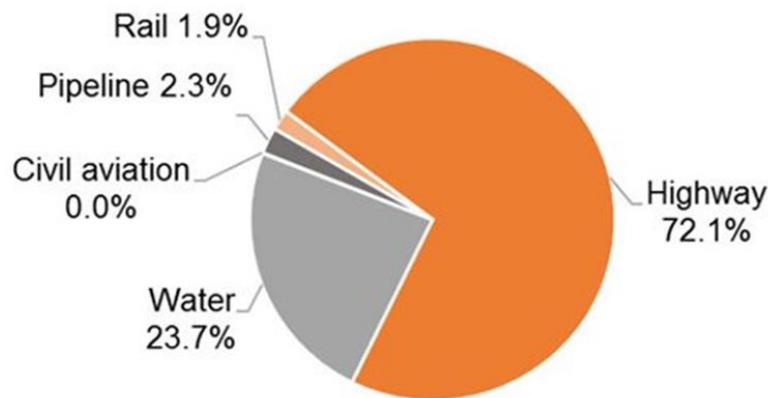
広東省の東部・西部の生産活動は着実に成長しており、これによって、同省の他の港湾の貨物輸送ビジネスも成長している。

香港のコンテナ事業の規模は、近年は深圳に遅れを取っているものの、香港は引き続き、広東省の海外貿易の重要な積み替え港としての役割を維持している。香港の2017年のコンテナ取扱量は、前年比5%増の2,077万TEUに到

達した（海上輸送と河川輸送を含む）[3]。こうした貨物の多くは、香港の輸送網を利用した海外市場への再輸出や積み替えの目的で、広東省から直接、または広東省を経由して香港に出荷された。消費財や工業原料も、広東省や中国本土の他の省・都市に対する再輸出や積み替えのため、海外サプライヤーから香港に出荷された。

2017年の広東省の貨物取扱量の内訳

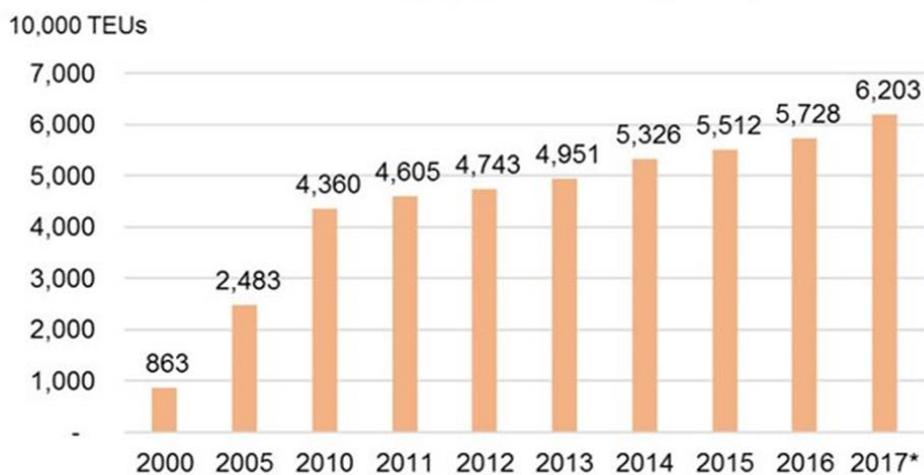
Distribution of Freight Traffic Volume of Guangdong Province 2017



広東省の港湾コンテナ取扱量

Container Throughput of Guangdong Ports

1万 TEU



* Figures of ports above a designated scale

* 上記で指定された基準に基づく、港湾の値

出典：広東省統計局、広東省統計年鑑

物流の効率化は急務

広東省の貨物輸送が拡大を続ける一方、物流効率は、これに見合うほどの改善は見られない。海港をはじめとする、水上輸送の形態による貨物輸送は現在、広東省の輸送量全体の4分の1を占めており、残る70%以上は、幹線道路による輸送である。幹線道路は、広東省内の各種消費財・工業製品の配送・流通の主要な輸送手段であると同時に、広東省と中国本土の他省を結ぶ重要な通路でもある。こうした道路は、広東省のさまざまな輸出入港を往来する貨物輸送にも使用される。

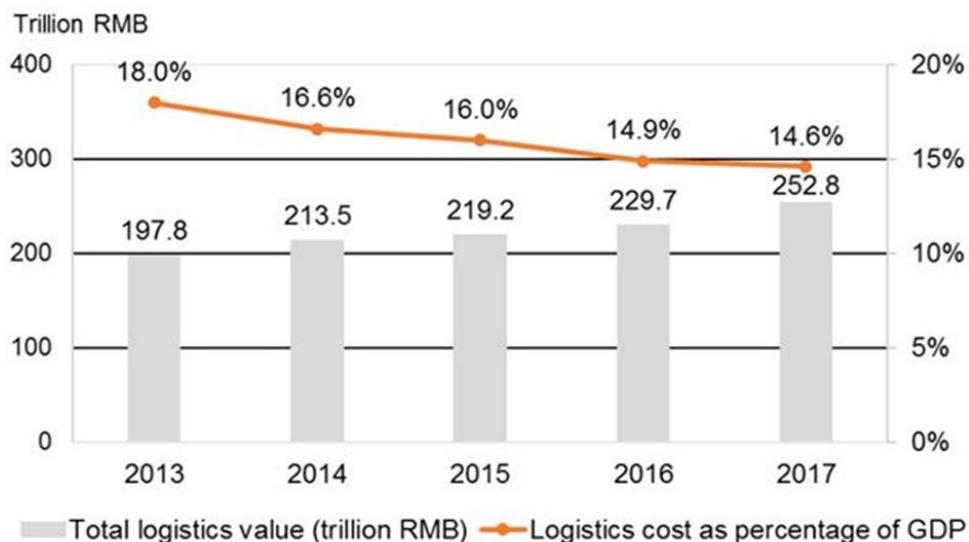
貿易は広東省の経済の主要な柱となっており、広東省とグローバルな貿易パートナーとの輸出入を目的とした、貨物輸送や物流の円滑化に向け、幹線道路、水路、空路の輸送の連携方法を見出すことは重要である。これによって、企業は国際市場とのネットワークを活用し、外国の業界のサプライチェーンとの緊密な連携が可能となる。

中国国家発展改革委員会と中国物流・購買連合が共同発表した統計情報によると、中国の物流市場規模は、近年着実に上昇しており、2013年の198兆人民元から2017年には253兆人民元に上昇している。この5年間の平均的な年間名目成長率は6.3%である。その一方で、物流コストの増加率は減少し、輸送コスト、保管コスト、管理コストの増加率も鈍化しており、物流コストの対GDP比は、2013年の18%から2017年には14.6%に減少した[4]。

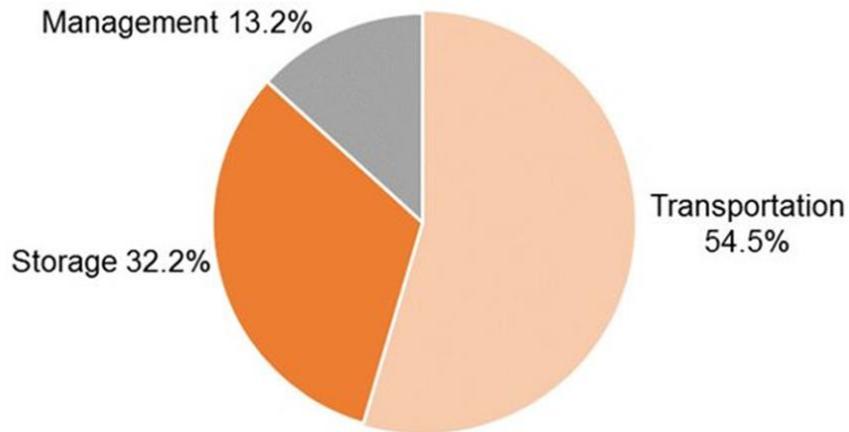
物流総額と物流コスト

Total Logistics Value and Logistics Cost

1兆人民元



2017年の総物流コスト Total Logistics Cost in 2017



出典：中国国家発展改革委員会、中国物流・購買連合（中国の物流レポート、2013～2017年）

しかし、効率性の観点では、中国の物流産業はいまだに米国や日本といった先進国に遅れを取っており、物流コストの対GDP比はわずか8～9%である。輸送網の発達や先進技術の導入により、中国の物流効率は上昇している一方、運用、管理、最新の物流技術、情報技術システムの導入の分野では、改善の余地が残されている。こうした状況を背景に、中国本土の関連企業は物流コストの高騰の問題に直面しており、この問題は、サプライチェーン管理の効率性にも直接的な影響を及ぼしている。この結果、企業や業界全体の競争力にも悪影響が及んでいる。



中国の物流産業の効率性は、いまだ先進国に遅れを取っている (1)



中国の物流産業の効率性は、いまだ先進国に遅れを取っている (2)

広東省の物流効率（同省の GDP に対する物流コストの比率として計算）は、中国の平均水準を若干上回っている。広東省政府の発行した「広東省物流発展計画（2016～2020 年）」によると、広東省の物流サービスの能力は近年著しく拡大しており、中でも同省の輸送インフラに関しては、幹線道路、港湾、航空貨物施設が徐々に形成されてお

り、同省の輸送・物流網は、成熟化しつつある。現在の広東省には、さまざまな分野で約 20 万社の物流企業が存在しており、うち 75%以上が民間企業である。こうした企業の大半は、物流管理と物流サービスを進化させるべく、最新の情報技術を積極的に導入している。

2015 年の広東省の物流市場規模は、18 兆 5,000 億人民元に到達した。物流セクターの付加価値総額は 5,176 億人民元に達しており、広東省の対 GDP 比は約 7.1%、同省のサービス産業の付加価値に占める割合は 14%である。同省の総物流コストは 1 兆 1,000 億人民元に到達しており、物流コストの対 GDP 比は 15%で、同年の中国平均の 16%を下回った。

他省と同様に広東省の物流効率は、先進国のそれに比べるといまだに低く、物流コストの削減については、多くの余地が残されている。十分に発達した総合輸送システムが広東省に整備されていない点は、「広東省物流発展計画」でも指摘されている。現在のところ、貨物輸送はもっぱら幹線道路に頼っており、陸海空を結ぶ効果的な複合輸送網は発展していない。この結果、貨物は倉庫に保管する必要があり、輸送期間が長くなり、物流コストを引き上げている。さらに、一部企業では、包装基準や製品仕様が物流施設のものとは統一されておらず、標準的なインターフェイスを使用し、情報技術を活用した物流システムの採用企業も限られている。こうした要因が、貨物輸送に関する物流の効率化の妨げとなっている。

こうした状況を改善すべく、広東省は現在、革新的な発展の推進に向けて、従来型の物流産業への説得にあたっている。企業の物流サービスには、「互聯網+（インターネットプラス）」などの最新技術に加えて、ビッグデータ分析、クラウドコンピューティング、IoT（モノのインターネット）などの高度な情報技術の導入が奨励される。2020 年までには、広東省の経済発展を効果的にサポート可能な、高効率・最新の物流サービス・システムの形成が期待される。具体的な目標は、物流付加価値の対 GDP 比を 7.1 から 8%まで引き上げること、そして、総物流コストの対 GDP 比を 2015 年の 15%から 2020 年には 14.5%まで引き下げることである。



広東省、香港、マカオは現在、地域を横断した輸送施設を進化させるべく、協業している。

物流サービスの強化に向けた、緊密なコラボレーション

物流サービスの効率化に向けて、広東省は現在、省内の輸送網の向上に取り組むだけでなく、国際的な物流の発展も促進している。広東省・香港・マカオ間の海港、空港、道路輸送、物流サービスの連携を強化し、大湾区の物流統合を推進することで、広東・香港・澳門大湾区を物流ハブへと発展させることが同省の計画である。

中国国家発展改革委員会と広東省、香港、マカオの各政府とは2017年7月、「広東省・香港・マカオ協力深化による大湾区建設推進枠組み協定」を締結した。協定の主な協力分野の1つが、3地域の施設間の連携を向上させるべ

く、高効率・効果的な最新の総合輸送システムを大湾区に建設することである。その際、香港は、国際的な海運の中心地としての優位性を活用することで、世界を代表する海港クラスターと空港クラスターの建設について、大湾区の他都市をリードする計画である。このほか、大湾区の幹線道路・鉄道網の位置付けを最適化することで、さまざまな輸送形態の統合と連携を発展させていく。各種輸送施設の建設に関する 3 地域の政府間のコラボレーションは、大湾区の貨物輸送・物流の促進で積極的な役割を果たし、物流業界の成長をけん引するものと期待される。

しかし、広東省、香港、マカオは、3 つの異なる関税地域に属しており（輸出入品について、それぞれ独自の通関手続き、製品規格、検査・検疫制度を採用）、これら 3 地域を往来する貨物は、異なる貿易規制や管理措置の対象となっている。そして、こうした要因は物流の効率性やコストにも影響を及ぼしている。3 地域の物流と輸送のシームレスな連携を実現するため、異なる関税地域の異なる障壁を合理化しつつ、不要な管理手続きを最小限に抑えることは、大湾区の将来的な協力関係に関する大きな目標の 1 つとなっている。

大湾区の物流の発展：業界の見解

広東省商務庁の後援を受けて、香港貿易発展局リサーチ部門は 2018 年 5 月、域内の各都市と香港との協力関係のさらなる強化に向けて、大湾区の多数の物流企業にインタビューを実施し、意見を収集した。寄せられた意見の一部を以下に紹介する。

・航空ハブとしての香港のポジションのさらなる有効活用

大湾区の各都市は、国際市場での競争力の向上を目指し、ハイテク電子製品、医療機器、各種精密部品・コンポーネントに代表される、より高品質・高精度な製品の開発など、高付加価値ビジネスへのシフトや変革・進化を積極的に推し進めている。こうした高付加価値の製品はもっぱら空輸され、急速に変化する海外市場にいち早く届けられる。ジャスト・イン・タイム生産をサポートするため、多くの高価値生産原料も、海外から中国本土に輸送される。大湾区内の輸

送・物流網の連携強化と、通関手続きの円滑化に向けた、広東省、香港、マカオの共同の取り組みにより、広東省の企業は、物流・輸送に要する時間を効果的に短縮しつつ、香港の国際空港を利用し、自社の輸出入ビジネスではクロスボーダーの輸送コストを削減できる。このほか、香港の大規模な航空網をより有効活用することで、自社の国際ビジネスを拡大できる。

・地域のビジネスの構造改善

広東省の多くの企業は、珠江デルタ地域のハイエンドな生産活動をサポートするため、アジアの成長著しいサプライチェーンとの連携に向けて、これまで以上に努力を重ねている。こうした取り組みの一環として、各社は生産・購買活動の一部を、より低コストの地域に移転している。そのため、珠江デルタとアジアの他の生産拠点とを結び、多種多様な工業材料を供給するための、高効率の輸送・物流サービスが早急に求められている。香港の大規模な国際物流・輸送網は、東南アジアなど、アジアの他の生産拠点と広東省との効果的な連携を実現する。広東省、香港、マカオは現在、大湾区の貨物輸送・物流の効率化に向けて協力をを行っている。輸出入品の通関手続き、検査、検疫などの円滑化対策をこれまで以上に強化することで、大湾区の企業にとっては、珠江デルタと海外のリソースを統合管理し、域内の生産・調達活動の構造を改善することが期待される。

・香港の金融サービスの活用による、サプライチェーン管理の進化

インタビューを受けた一部物流企業の指摘によると、大湾区の企業は、香港を活用することで、中国本土と国際的なビジネスの物流効率の向上が期待される。このほか、製品設計や製造からマーケティング、アフターサービスまで、サプライチェーンのオペレーションを強化するため、香港の第三者の物流サービス・サプライヤーとの協力関係の強化も検討している。さらに、資本コストを削減し、全体的な経営効率を高めるため、貿易金融など、香港の金融サービスを活用することで、サプライチェーンの資本の流れをより良くすることも期待される。

・コールドチェーン（低温流通体系）物流サービスの進化

広東省の一般消費者による冷蔵・冷凍・生鮮食品の需要が上昇する中、物流サービス・セクターは、コールドチェーンの物流ビジネスを積極的に拡大している。広東省の一部企業は、冷蔵・冷食品の輸入ビジネスを強化するため、香港やマカオの関連施設も活用している。しかし、冷凍保管のようなハードウェア面での施設建設以外にも、こうした企業は、全体的な経営効率や品質向上を目的に、コールドチェーンの高度な物流ソリューションを求めている。多くの企業は、香港パートナーの管理経験を参考にし、新世代の情報技術管理システムを導入することで、コールドチェーン輸送の監視・検査作業を強化し、都市部の配送で貨物の保管、積み替え、積み下ろしのプロセスを向上したいと考えている。このほか、市場の需要に応えるべく、コールドチェーン・サービスの全体的な品質向上も目指している。

・クロスボーダーe コマースの開発

多種多様な輸入消費者製品に対する一般消費者の需要の高まりを受け、広東省では、クロスボーダーe コマース事業も急速に拡大している。香港は現在、強固な e コマース施設を擁するだけでなく、海外のブランド製品やファッション製品を求める中国本土のオンライン購買客にとっても、理想的なプラットフォームとなっている。香港経由で輸入される商品や、香港で扱われるブランドは、中国本土で高い評判を集めている。物流の効率化と通関手続きの円滑化に向け、大湾区構想の下で行われる共同の取り組みを考えると、クロスボーダーe コマース事業者は今後、中国本土のクロスボーダーなオンライン購買客にサービス提供すべく、配送、調達、国際的な積み替え、通関手続きに関する香港のサービスをこれまで以上に活用すると予想される。

結論

広東省、香港、マカオが大湾区の輸送網を結ぶ協力関係の強化を継続し、通関手続きの円滑化措置を実施し、3 地域の輸送インフラを開発する中、大湾区の物流効率は、今後さらなる向上が予想される。これによって、域内のビジネスには、輸送時間の短縮や物流コストの削減が期待される。香港の物流業者は、都市の健全な国際物流網を活用しており、大湾区内の他の企業と連携することで、コラボレーションに起因するビジネスチャンスを活用して、より効率的な物流サービスの提供が可能となる。関連産業の輸出入ビジネスの強化に加えて、こうした企業は、サプライチェーン管理の強

化に向けて、アジアの新たな生産拠点との連携で企業を支援することもできる。冷蔵・冷凍の輸入食品や高品質の消費財に対し、中国本土の一般消費者の需要が高まる中、物流業者にとっては、さらなる機会が予想される。そのため、関連企業には、こうした動向に細心の注意を払うことを推奨する。

[1] WTO の統計情報によると、2017 年の中国の輸出入貿易総額は、世界第 1 位にランクされており、2 位以降は米国、ドイツ、日本と続く。

[2] 出典：深圳市交通運輸委員会

[3] 出典：香港政府統計処

[4] 出典：中国国家発展改革委員会、中国物流・購買連合