

# 中国における保税物流園区の発展に関する研究

張 園園

改革開放から、中国経済の急成長に伴って、物流需要が増加した。一方、現在の中国の物流産業は、発展途上段階にある。そのなかで、物流事業者（第3方物流）の育成および近代的な物流施設の整備が、物流を発展させるための大きなテーマとなっている。特に、国際物流に関わる物流施設立地の受け皿として、保税物流園区がある。

本論文は、まず保税物流園区<sup>1)</sup>の基本的な概念について触れ、位置づけ、従来の保税区和どのように違うのか、現在、保税物流園区がどのように展開し、その状況はどのようになっているのか。そして、企業は保税物流園区をどのように利用しているのかという視点から物流機能を類型化した。次に、上海外高橋、大連、天津の3つの保税物流園区の事例を通じて、行政側の優遇策、さらに日系物流事業者が、保税物流園区をどのように利用し、どのような特別のメリットがあるのか、さらに入居企業特性と政府の関係、今後保税物流園区はどのように展開していく可能性があるのかについて検討する。

## 1. 保税物流園区とは

保税物流園区の根拠法は、2005年11月28日に公布された「保税物流園区に対する管理弁法（税関総署令〔2005〕第134号）」によるものである。定義は、「保税区の企画面積内、または保税区と隣接する特定の港湾区域内に設立し、専門的に現代国際物流業を発展させる税関特殊監督管理区域を指す」となっている。

### 1-1 保税物流園区の位置づけ

保税物流園区は、昔の生産機能中心の保税区、従来の物流園区と従来の港湾地区から発展してきたものである。保税物流園区は、保税区と従来の物流園区の機能をあわせ持つ、総合保税地域とされている。

### 1-2 保税物流園區の概況

2003年12月に中国国務院は、上海外高橋園區の設立を許可し、全国で初めての「保税区・港湾連動」のトライアル地点とすることを決定し、現在までに全国8ヶ所に園區が設置されている。

保税物流園區は、国際中継輸送、国際配送、国際中継貿易、国際調達の4つの機能を目指すといわれている。この4つの機能により、従来の「中国国内へ商品を輸入する為のルートの提供」から「中国国内との輸出入も含めた“国際貨物流動サービス”のルートの提供」へと展開した。

### 1-3 従来の保税区と保税物流園區の違い

保税物流園區は、保税区と違い、生産型企業の設立は認められていない。国内貨物を園区内に搬入した時点で輸出とみなされ、増値税の還付申請が可能になるなど、「境内関外<sup>2)</sup>」の考え方が徹底されているのが特徴である。

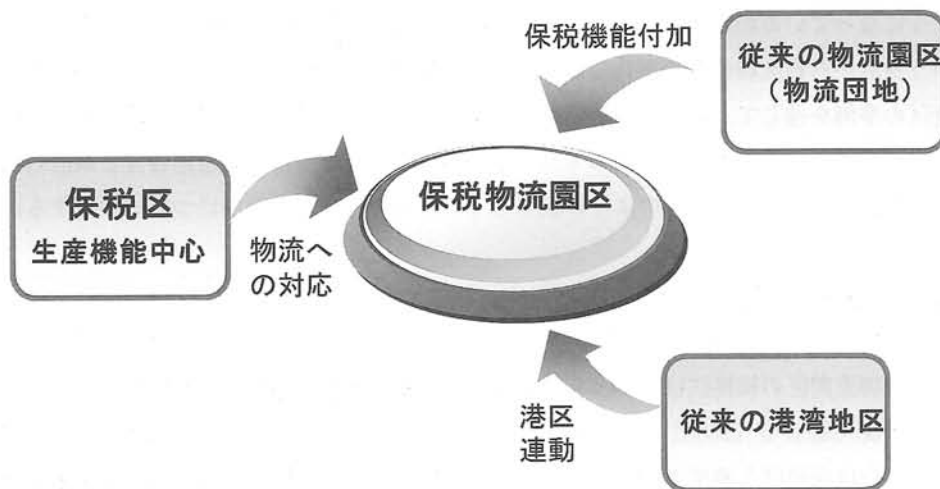


図1-1 保税物流園區の位置づけ

表1-1 保税区と保税物流園區の違い

	保税区	保税物流園區
生産型企業の設立	可	不可
通関申告	2回	1回
増値税還付申請の時点	船積み(輸出後)時点	貨物搬入時点
国内貨物の保管	可(条件付)	不可
外貨決済	人民元可, 外貨決済検討中	外貨決済可

保税物流園區の優遇策のポイントとして、買方は園區を利用すれば増値税を回避でき、売方は搬入と同時に増値税還付の手続が受けられるため、キャッシュフローが改善する。もともと保税區は2回申告（港と保税區を行うことが必要）しないと行けないが、園區の場合、1回だけでよい。つまり、これまで香港へ一旦輸出して、再輸入していたケース（香港遊<sup>3)</sup>）などで、時間短縮・運賃圧縮ができる。なお、倉庫費用は、上海外高橋の場合、保税區は1日0.8~1.2元/FT程度かかるのに対して、園區は1日2.5~3元/FT程度とされ、保税區の3倍以上かかるという問題がある。

## 2. 中国における保税物流園區の發展状況

### 2-1 設立背景および目的

保税物流園區の設立の背景を、規制緩和の影響、保税區の機能低下の観点から述べる。中国はWTO加盟後、外資投資に対する規制が大きく緩和されてきた。また、開放に加え2010年までに実施する関税率の引き下げ<sup>4)</sup>は、中国国内産業へ与える影響も大きいですが、同時に保税區の運営への影響も大きいとされ、保税區の存在感が薄らいできた。それを解決するべく、「保税區と港灣連動（港区連動）」トライアルの実施をスタートさせた背景がある。

保税物流園區設立の目的は、国際的物流企業を誘致し、中国の近代的な物流業を促進し、国際的自由貿易港を育成することにある。関税の軽減と免除、税関の手続きの簡略化、インフラが十分に整備されていること及び素早いサービスなどにより、物流コストを節減できるなど利用者のメリットが大きい。そして、園區は、みなし輸出入取引による輸送費の削減とリードタイムの短縮が図れる。

### 2-2 園區の設立状況と分布

保税物流園區は、2003年に第一号の上海外高橋園區が認可されて以降、青島・寧波・大連・張家港・廈門・深セン（塩田）・天津の7ヶ所が認可され、現時点では、全国8ヶ所となっている。

8つの園區は、現在すでに全て正式運営をスタートしている。その中で上海外高橋園區は、2004年7月に最初に運営を試行して、2005年1月に最初に正式稼働した園區である。深セン塩田園區の正式稼働は2006年4月であり、最後である。

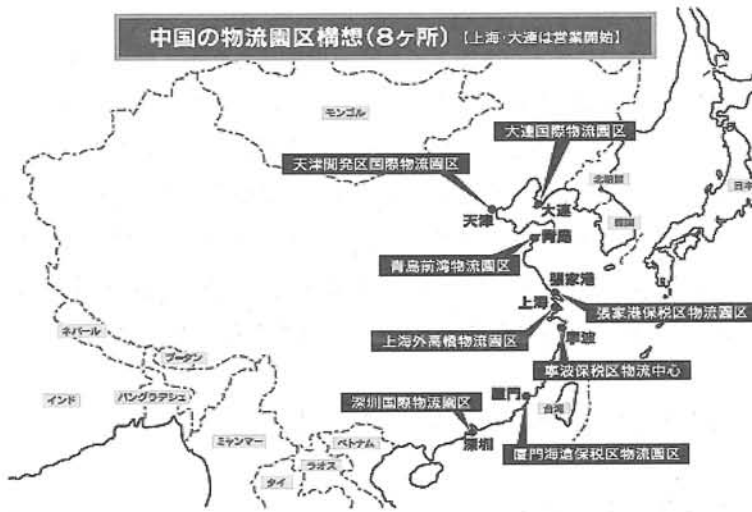


図 2-1 保税物流園区の分布

表 2-1 8つの保税物流園区

保税物流園区	総投資額 (億元)	建設面積 (km <sup>2</sup> )	主な物流の種類	主要な立地企業	稼動時期
上海外高橋	28	1.03	鋼材, 非鉄金属, 家電製品, IT製品, IC製品	世天威, 东方海外, 商船三井, DHL, 日通	2005.1
寧波	13	0.95	機械, 化学工業, 綿花	东方嘉盛会社, 意大利邮船会社, 巨龙物流, 德威物流, 东方海外, 嘉宏物流	2006.1
張家港	25	1.53	化学工業, 紡織, 機械設備, 日用工具	荷兰孚宝会社, 荷兰百科会社, 德国瓦克, 日本三井	2005.3
厦門	3	0.7	IT製品, 生物製品, 生物	伯灵顿, 怡和通	2005.12
深セン塩田	9.8	0.96		嘉里物流, 日通物流	2006.4
青島	2.5	1	電子, 綿糸, ステンレス板, ベンキ, 稀釈剤, タイヤ	美国UPS, 荷兰世天威, 瑞士名门, 瑞士地中海, 香港东方海外, 新加坡锦佳会社	2005.11
天津		1.5		海信, 中集造箱, 太平造箱, 浦项不锈钢, 马士基物流, 韩国物流协会, 嘉里物流集团	2005.4
大連	7	1.5	自動車の部品, 機械設備	伊藤忠, 东方海外, 美国阿拉斯加标准渔业	2004.11

出典：中国物流購買連合会（CFLP）の調査（2006年）資料により作成

### 3. 保税物流園区内の企業の物流機能の類型化

本来、園区では、国際中継輸送、国際配送、国際中継貿易、国際調達の4つの機能が想定されていた。しかしながら、企業における、実際の主な利用方法とは差異が生じている。企業における物流機能は、特徴的なものとして、以下の3つに類型化される<sup>5)</sup>。

#### 3-1 ベンダー・マネジメント・インベントリー

外国からの輸入に適用されたものとしてベンダー・マネジメント・インベントリーがある。図3-1はベンダー・マネジメント・インベントリーの集約拠点としての活用である。たとえば、日本の売主の場合は、商品を本社資産として中国国内から調達した部品を、園区に保税状態で保管しておき、中国国内の買主にジャストインタイムで供給できる方式である。さらに、園区では、小口で複数回通関する場合、税関の許可を得て、まとめて申告することが可能である。そのため、売主側の通関コスト（複数回の通関手続や在庫品への関税支払等）を削減することが可能となる。同様の構図で、サプライヤー本社資産として保管し、VMI (Vendor Managed Inventory)<sup>6)</sup>を行うことも可能である。

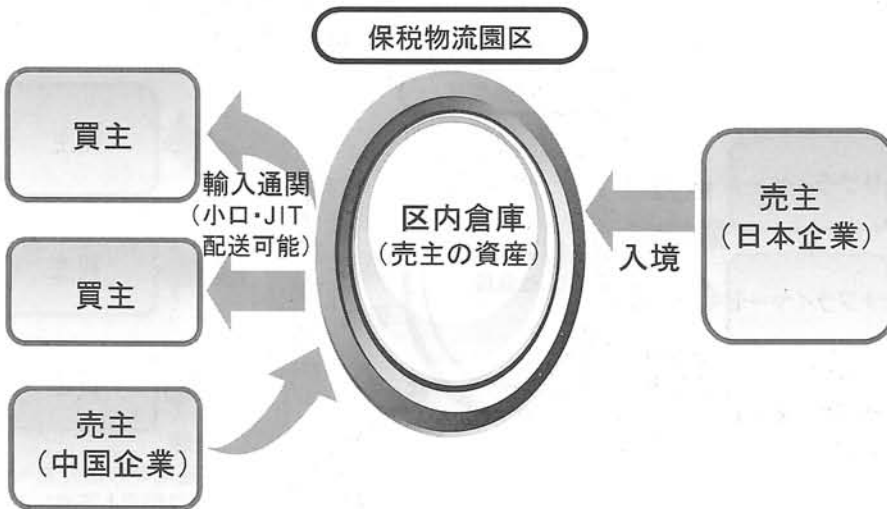


図3-1 ベンダー・マネジメント・インベントリー

### 3-2 バイヤーズ・コンソリデーション

外国への輸出に適用されるものとしてバイヤーズ・コンソリデーションがある。図3-3はバイヤーズ・コンソリデーション<sup>7)</sup>の例である。図3-2は従来のやり方で、単なる輸出であり、園区に入った時点で直ぐに還付されるというメリットが中心である。それに対して、図3-3は混載を前提にしている。すなわち図3-2の従来の方法に加えて、混載による積載率向上、他の場所での詰め合わせがいらぬため顧客への直接配送が可能となるメリットが出る。

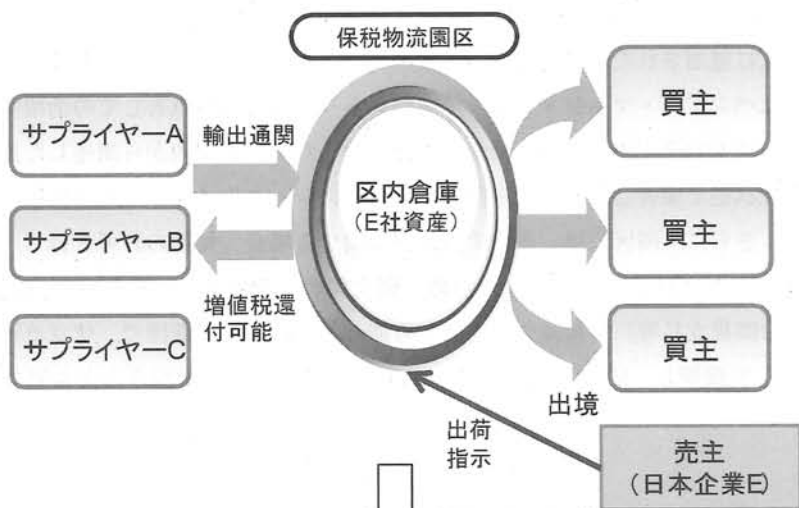


図3-2 従来のやり方

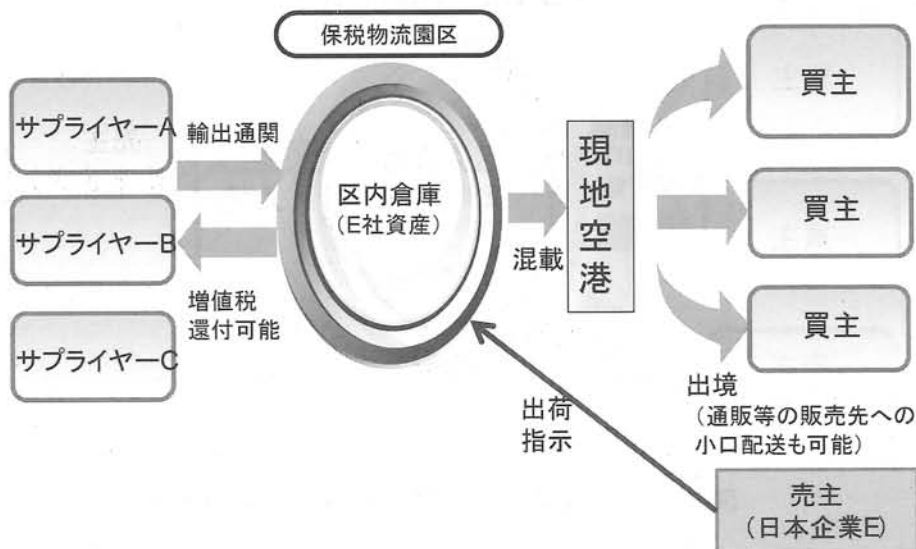


図3-3 バイヤーズ・コンソリデーション

### 3-3 みなし輸出入取引

実際の輸出の代替、費用と時間の短縮を図るものである。図3-4はみなし輸出入取引の例である。具体的に言うと、日本の企業が、まず買主となって中国国内の売主（中国企業A）から園区渡し条件で商材を調達し、自己資産として園区に保管・再包装をした後に、今度は売主となって中国国内の買主（中国企業B）に出荷する方式である。これにより、モノの動きを中国国内で処理しながら日本の荷主企業への外貨支払が可能となるため、実際に一度日本へ輸出した上で改めて中国に輸入する取引に比べ、輸送費の削減とリードタイムの短縮を図ることができる。

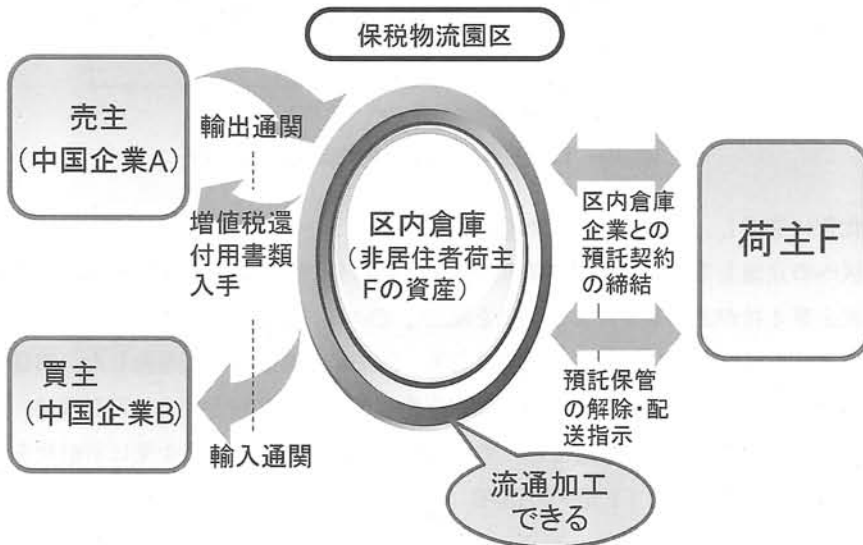


図3-4 みなし輸出取引

## 4. 3つの保税物流園區の事例分析

中国では、現在、8つの園区が整備されているが、本論文では、その内の3ヶ所（上海外高橋、大連、天津）についての事例分析を行う。

### 4-1 上海外高橋保税物流園區

上海外高橋保税物流園區は、2003年12月に、中国・中央政府が設立を決定し、2004年4月から正式に運営をスタートしている。倉庫面積は10万m<sup>2</sup>、コンテナヤードは14万m<sup>2</sup>に達している。東側が上海港外高橋港区に接し、西側が外環状線に至り、南側が外環状



出典：上海外高桥保税物流园区のホームページ

図 4-1 上海外高桥保税物流园区の位置

線緑化帯に接続し、北側が港区である。

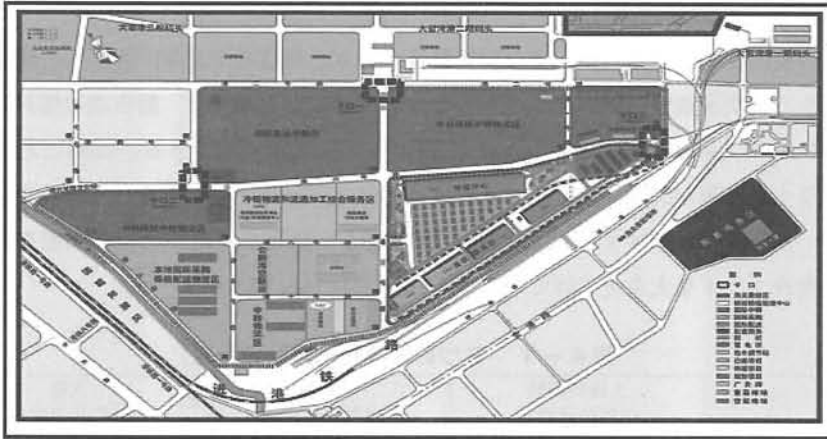
園区への立地企業は、第Ⅰ期、第Ⅱ期、第Ⅲ期に分かれており、第Ⅰ期は、船会社系の物流企業4社が2004年9月より稼働を開始している。第Ⅱ期は、物流専門業者系が10社程度立地あるいは既に営業許可を得ており、2005年1月から本格稼働した。第Ⅲ期は、多国籍企業の物流センター、貿易企業等が立地している。業種としては電器機械、医薬、軽工業が主である。2006年末までに、外高橋園区で批准された投資企業は計61社を上回り、投資総額が7.41億元（1元＝約15円）となった。

#### 4-2 大連保税物流園区

大連保税物流園区は、2004年11月24日、国務院の共同査収チームの査収を受けて、正式に稼働した。国際的深水良港—大窯湾港沿岸の奥にあり、その範囲は「大窯湾港の2号線」より南、「4号洪水排除水路（排洪渠）」より東、「港12号線」より北西に位置している。2004年11月の開発面積は1.5km<sup>2</sup>であるが、今後、3.15km<sup>2</sup>の開発、また、長期的にはさらに3km<sup>2</sup>の開発を計画している。国際輸送、商業貿易、金融、観光、情報センターの整備が進められている。

いち早く、同区への進出を果たしたのが伊藤忠商事である。2006年11月までに、入居企業は20社を超えている。





出典：大連保税物流园区のホームページ

図 4-2 大連保税物流园区の位置

#### 4-3 天津保税物流园区

天津保税区是全国にある15保税区のうち、上海外高桥に次いで、1991年に全国2番目に認可されており、面積は華北最大規模の7km<sup>2</sup>に上る。

インフラ条件としては、天津港保税区的の基盤施設が整備されており、そのまま「七通一平」<sup>8)</sup>となっている。投資家に安価、上質の産業、事務所用地を提供している<sup>9)</sup>。天津园区は稼動から2006年8月までの1年余りで、貿易額は10億ドルを超える勢いで伸びている。進出企業は約30社で、日系では倉庫・物流企业2社が進出している。



出典：天津保税物流园区のホームページ

図 4-3 天津保税物流园区の位置

#### 4-4 3つの園區の比較

3つの園區事例からみると、主な取扱品目が大きく異なっており、各園區の機能は大きく異なる。交通基盤整備の面からみると、事例の3つの園區は、都市周辺部あるいは外縁部にあり、複数の輸送機関による、複合一貫輸送が実現できる。郊外にあり、利用可能な土地資源が大きい。そして港と区は連動し、一体として機能し、地理的優位によって、品物は港からすぐ園區に入り、“区と港が一体となった”の管理形態を実行し、企業の物流コストを大きく下げている。

表4-1 3つの保税物流園區の比較

		上海外高橋 保税物流園區	天津 保税物流園區	大連 保税物流園區
投資の資金(億元)		28	—	7
面積(km <sup>2</sup> )		1.03	1.5	1.5
入居企業形態		①倉庫型企業	①倉庫型企業	①倉庫型企業
		②貿易企業	②貿易企業	②貿易企業
		③保税區商社分公司		
主な取扱品目		電解銅、ノートパソコン、PCパーツ、機械設備、日用工具	携帯電話部品、パソコンモニター部品、繊維製品、鋼材	機械設備、自動車の部品
交通 インフラ 整備	鉄道	上海-南京鉄道 上海-杭州鉄道	北京-天津鉄道	大連-北京鉄道
	道路	上海-南京高速道路 上海-州高速道路	京津塘高速道路 北京-天津第2高速道路	大連-瀋陽-長春 道路
	港湾	外高橋港	天津港	大窯湾港
施設		九通一平 <sup>10)</sup>	七通一平	七通一平
企業進出状況		国内外企業60社以上 (2007年5月まで)	国内外企業145社以上 (2007年5月まで)	国内外企業20社以上 (2006年11月まで)
稼働時期		2004.4	2005.4	2005.4

出典：各種資料より作成

### 5. 日系企業の動向の分析

中国では、WTO加盟後、規制緩和の影響を受け、安い人件費とコストがメリットとなり、日系企業は急速に中国進出している。園區内に立地することは大きなメリットがあり、すでに物流事業者を中心に、多くの日系企業が進出している。進出している日系企業の動向をまとめると、以下のようになる。

#### 5-1 日本通運の動向

日本通運は、2004年9月に上海外高橋保税物流園區(WBLZ)での営業展開に向け、「日通国際物流(上海)有限公司」の「園區支店」を設立した。その後、面積5,711m<sup>2</sup>の新倉庫が完成し、通信環境などの整備も完了したため、2005年2月28日から正式営業を

開始した。利用形態として多いのは、増値税還付を目的とした「園区一日遊」で9割以上を占めるが、今後は倉庫の増床も計画しており、そのほかの需要にもさまざまなサービス・メニューにより対応していくとしている<sup>11)</sup>。

### 5-2 商船三井ロジスティクスの動向——船会社系

商船三井ロジスティクス (MLG) の中国法人、上海華加国際貨運代理有限公司は上海に本社を置き、これまで主にメーカー向けの物流を行ってきたが、中国でノウハウを生かして新規荷主の開拓を進めている。トータル・サービスの一環として、上海外高橋保税物流園区の活用に注力するとともに、2004年から2005年にかけて、トラック輸送サービスや検品サービスを開始した。トータル・ロジスティクス・サービスの付加価値を高め、フォワーディング事業も併せて伸ばしていく方針である。また、保有車両台数は16台。このうち、12台は監管車両（再輸入用保税貨物の輸送用車両）。WBLZには日系として初めて参画し、2004年、13,400km<sup>2</sup>の倉庫のオペレーションを開始した<sup>12)</sup>。

### 5-3 OOCLロジスティクスの動向——船会社系

OOCLロジスティクスは、2004年上海外高橋保税物流園区に進出した。物流倉庫を利用し、中国国内貨物、国際貨物を目的地や出荷時期に応じて混載できる、というメリットを生かして、主に日本や米国の調達物流を行っている。取扱貨物は雑貨、履物や消費財が中心である。今後、衣料品の取り扱いも開始する予定である<sup>13)</sup>。

### 5-4 近鉄エクスプレスの動向——航空貨物系

近鉄エクスプレスが中国で目指すのは、サービスの高度化と精度向上である。得意とする保税物流サービスの底堅いニーズに対応し、園区にも積極的に展開する方針で、2006年9月天津保税物流園区に倉庫を整備し、サービスを開始した。上海外高橋保税物流園区、蘇州工業園区保税物流中心での事業は好調に推移しており、今後、ニーズに応じて他の物流園区に蓄積したノウハウを展開していくとしている<sup>14)</sup>。

### 5-5 アイ・ロジスティクスの動向——商社系

アイ・ロジスティクスは、上海外高橋保税物流園区に事業拠点をおき、日系メーカーの電子・機械部品を取り扱っている。大連保税物流園区においても、特定顧客に対する物流サービスを手がけている。伊藤忠の中国国内物流ネットワークなど機能を組み合わせることなどで、「伊藤忠集団中国物流ネットワーク」のコンセプトの下、中国関連物流の更なる強化を図る。上海においても同様に、商社機能の強みを生かして、営業を強

化している<sup>15)</sup>。

### 5-6 セイコーエプソンの動向——荷主企業

セイコーエプソンは、出荷はすべて輸出（物流園区向け国内需要を含む）で、インクカートリッジは上海物流園区、プリンターヘッドは天津物流園区を使い、迅速な増値税還付のメリットを享受している。国内向けの船積みは天津港からで、インクカートリッジは40フィートコンテナで月間40個ほどである。上海保税物流園区向け（中国国内向け製品）は、輸送のほか手続きを含め搬入まで3日かかる。その他の出荷先はインドネシア、フィリピン、香港（深センを含む）が3大仕向地で、機種によっては日本、ブラジル、英国テルフォード、シンガポールなど世界中に出荷している。

## 6. 保税物流園区が抱える課題と今後の展望

保税物流園区は、香港と同様の機能を持つ自由貿易区を港湾と一体として、開発するという政策のもと、既に全国で8ヶ所に設置され、整備が各地で加速し、新たなビジネス・チャンスが生まれつつある。大きいメリットがある一方で、問題も発生している。

### 6-1 保税物流園区に対する評価と問題点

#### 6-1-1 企業からみた保税物流園区

荷主企業にとって、保税物流園区は大規模港湾に隣接していることにより、国際調達も考えると、物流拠点として優れている。園区の一つのメリット—「港区連動」により、従来、港湾地区ではコンテナを開けられず、保税倉庫内に搬送して始めて開封したのが、その必要がなくなった。更に、従来では、「保税区税関→港湾税関」とそれぞれ手続きしなければならなかったのが、「一単二報」つまり、1回の税関手続きで、両税関手続きを完了させることが可能となる。増値税の即時還付がもう1つのメリットといえる。従来の香港の転廠<sup>16)</sup>手続きがここで可能になると考えられる。「園区に搬入される→税務・外貨・税関手続きがすべて終了」ので、即時還付が可能となる。さらに、自社工場に近い園区を利用できるという点で利便性が高い。従来は、メーカーでは、増値税の発生を回避するため、貨物をいったん釜山や香港などに輸出して再輸入するケースが少なくなかったが、園区を利用すれば、貨物を通過させるだけで「輸出・再輸入」をしたことになり、輸送コストと時間を節約できるメリットがある。

日系大手物流事業者へのヒアリングによると、「園区の稼働当初から、当局と一緒にいろいろな問題を解決してきた」とした上で、「現在は基本的なオペレーションは問題

ない」としている。しかし、大きなボトルネックとなっているのは、コストである。園区内倉庫の賃借料は保税区の約3～4倍といわれ、物流業者、荷主企業双方にとって負担となる。現在企業からはコストが高いという問題はでているものの、全体的には順調に進んでいると見られる。

#### 6-1-2 政府からみた保税物流園区

企業からの評価が比較的良好な一方で、中国の管理主体—政府からみると、次のような問題が発生している。

##### (1) 園区の入居率が低い

現在、保税物流園区の主な仕事は、「一日遊」となっている場合が多い。そのため、深センなどの南方の園区は香港に近接し、かつ政策上から比較しても優れているとは言えず、「香港遊」の地位に取って代わることができない。上海より北の沿海地区では、外資系企業の集積が低く、「一日遊」の必要がなく、園区内の入居率が低くなっている。そして、園区の入居率が低いため、物流企業以外も多く進出している実態もある。

##### (2) 「区」、「港」の連動が不十分である

保税物流園区の設立は、まだ新しく、その発展過程の中で、機能が不十分である。例えば、「区」、「港」（保税物流園区と港区）の連動が不十分である。「連なるけど動かない」、「動くけど連ならない」というのが現状である。保税区管理委員会、外貨管理局、税関との間で見解が異なることもあり「自由貿易区という概念に、税関、外貨管理局が追いついていないのが現状」と関係者は指摘している。

##### (3) 整備が不十分である

現代物流では、従来の大量生産、大量流通によってコスト削減を図ってきた時代と違って、多頻度小口単位の輸送形態へと転換することで、在庫コスト削減とキャッシュフローの改善を図ろうとしている。しかし、今の物流管理法の中で、現在の物流貿易方式に対応する法規がまだできてない。

##### (4) 明確な輸送料金体系の構築がまだできてない

見積もりをとってもあいまいな項目が多く、作業終了後でない料金確定しない場合が多い。さらに、各園区によって、運用面に大きな差異があり、統一されていない。各地で細則が異なり、不透明な部分も多い。情報が明確化されておらず、情報があいまいで、スムーズな通関ルートができていないことが指摘されている。

##### (5) 税関の管理方式がきちんとしておらず、効率がまだ低い

区と港の間を結ぶ管理機能はまだ完全に整備されていない。保税関連の施設だけでも、保税区、輸出監管倉庫・園区・保税倉庫などがあり、その使用目的によってルールも異

なっており、簡素化したルールを作成し、税関の管理効率を高くするのが望まれている。

- (6) 増値税還付・負担者の問題、運用面で「還付期日」、「手続き」などの対応策が確定していない

保税物流園区概念が各地の税務機関に行き渡っていなかったために、増値税還付が滞ることが多かった。その理由としては、増値税の主たる還付財源（全体の75%）は中央負担であり、提出して即時や2、3日以内に還付という訳にはいかない。そして、2004年1月1日より25%を負担することになった地方政府の場合、各政府により財政状態が違う。上海市政府のような財源に比較的恵まれた地方政府は早期還付を約束しているものの、財政状態の苦しい地方に登録している企業の場合、即時還付の享受は困難となっている。

- (7) みなし輸出入取引の問題

現状として、入居企業は、みなし輸出入取引のメリットが大きいとしている。ここで注意すべきは、①「香港遊」の代替とする再輸入拠点としての機能は、税関の規定上は明文化されていないということ、②今後、園区と類似の機能を有する保税区、輸出加工区、保税物流センター等の地域で通関や増値税還付システムの整備が進めば、園区の増値税還付の優位性は徐々に低下すること、またこの取引方法は、本来の輸出入取引ではなく、かつ中国内だけで取引する場合とのアンバランスを生むことになっている。今後、政府によって制度が見直され、このメリットが受けられなくなる可能性もあり、不安定要因ともいえる。

## 6-2 保税物流園区の今後の展望

保税物流園区は、運営以来、倉庫などの物流設備が建設され、物流企業の入居による、物流の処理能力が高まっている。しかし本来考えられていた国際中継貿易、国際中継輸送、国際調達と国際配送の4大機能が十分に機能しているとはいえない。園区の入居企業は主に輸送系の企業であり、みなし輸出入取引以外の業務は付加価値が低いものが中心である。さらに、園区の周辺部においても、物流の付加価値サービスの能力を提供することができないために、園区自体の国際仕入れ、国際配送業務の要求が生まれにくいという実態もある。

要するに、園区は保税区同様、中国の保税物流のなかで過渡的なものになる危険性がある。保税機能や増値税還付という点では、保税区、輸出加工区、物流センターなど類似の機能を有する地域が他にもあることから、園区の優位性を見出しが難しく、利用が進まないようである。

さらに、新たな政策として、保税港区が出現したことも、園区の今後の展開を曖昧な

ものとしている。保税港区は港と区の一体化、流通加工をできることが、企業にとっては最も大きなメリットである。保税港区は、いわゆる園区と輸出加工区を機能統合したものであり、2005年に上海の洋山ハブ保税港区、2006年に天津東疆保税港区、大連大窯湾保税港区がそれぞれ稼動した。そのため今後、園区がどのように機能分担、すみ分けるが課題となり、将来的には淘汰も予想される。このように、保税区、園区、保税港区の政策が変わることは、企業側からみると不透明のリスクが大きいという問題がある。保税港区の将来がどうなるかは、不明な部分が多く、この動向が、保税物流園区、そして中国全体の保税地域の方向性を決定していくことが予想される。

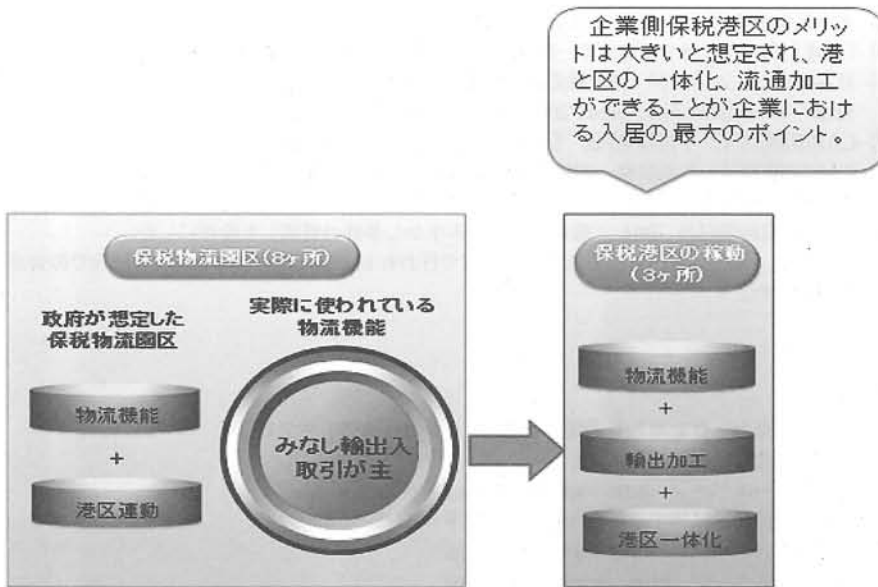


図 6 - 1 保税港区の展開

本論文は、流通経済大学物流情報学研究科在学時の修士論文をもとにまとめたものである。作成にあたっては、指導教授である矢野裕児先生に、様々なご指導、ご教示をいただいたことに深く感謝する次第である。

注

- 1) 本論文では、保税物流園区という言葉に統一して使うこととする。論文の中では、「保税物流園区」を「園区」と省略する場合もある。
- 2) 境内関外とは、国内でありながらも税関の取扱い上は国外のものである。
- 3) 輸入原材料が国内の複数工場での加工を経て最終的に輸出される場合、当該工場間の取引を輸出・輸入を行ったものと見做し、輸入原材料の関税、増値税を免除する転廠と呼ばれる取引があるが、華東地区では転廠取引について関税は保税とするものの増値税は国内取引と見做して課税

するため、増値税の課税回避の為に実際に香港に一旦貨物を輸出し、中国に再輸入する「香港遊」を行うことが多い。

- 4) 1998年の全品目平均関税率17.5%を、2010年までに現在のASEAN並みの9.8%へ引き下げる予定である。
- 5) 貿易投資相談ニュース Vol.132 「中国の保税物流園区について」を参考にした。
- 6) 通常、製造会社が行う輸出用部品・部材等の在庫管理を、ベンダー各社側が自らの管理・責任で行う物流の仕組み。現在多くの物流業者がこの仕組みを代行することで、各製造会社および工場の物流最適化に取り組んでいる。
- 7) 大手小売会社（バイヤー）が、輸出地における複数の部品・部材提供各社（ベンダー）から買付ける複数の商品を、同一コンテナに仕立て、船積みする一連の業務を物流業者が一貫して請け負うサービス。
- 8) 「七通」とは道路、雨水、汚水、水道水、天然ガス、電力および通信などが整備されていること、「一平」とは地形が平らであることを指す。
- 9) 天津保税物流園区のパフレットを参考にした。
- 10) 「九通」とは「七通」に加えて、蒸気及び有線テレビなどが整備されていること。
- 11) 日本通運ホームページ 掲載確認日：2005年3月2日  
[http://www.nittsu.co.jp/press/2005/20050302\\_1.htm](http://www.nittsu.co.jp/press/2005/20050302_1.htm) を参考にした。
- 12) CARGO特別号 中国特集P28 「倉庫展開推進、航空貨物も強化」を参考にした。
- 13) CARGO特別号 中国特集 P28 「倉庫展開推進、航空貨物も強化」を参考にした。
- 14) CARGO臨時増刊号 P59 「強固なネットワーク軸にサービス高度化」を参考にした。
- 15) CARGO臨時増刊号 P64 「総合商社の強み生かし多様の展開」を参考にした。
- 16) 転廠とは、中国国内にある委託加工企業間で行われる半完成品の保税取引（中国内での資産の保税移動）のこと。

#### 参考文献

- 斉藤実・矢野裕児・林克彦共著「現代企業のロジスティクス」中央経済社  
崔介何著「物流学」北京大学出版社  
中国商務省ホームページ <http://www.mofcom.gov.cn/>  
法律「保税物流園区に関する管理弁法（税関総署令[2005]第134号）」  
国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/>  
日本通運ホームページ <http://www.nittsu.co.jp/>  
中国物流年鑑 2006年版  
中国物流採購連合会 <http://www.chinawuliu.com.cn/>  
上海外高橋保税物流園区 <http://www.wblz.com.cn/>  
天津市内の交通インフラ整備状況<http://www.ijinet.or.jp/IHCC/northtx-keitsutan-map01-02.html>  
中国の物流資料室 [http://www.yusen.co.jp/china/law/tokku/tokku\\_13.html](http://www.yusen.co.jp/china/law/tokku/tokku_13.html)  
「保税物流園区に関する管理弁法について」（税関総署令[2005]第134号）（解説と和訳）  
[http://www.jetro.go.jp/biz/world/asia/cn/law/trade\\_022.html](http://www.jetro.go.jp/biz/world/asia/cn/law/trade_022.html)  
「上海外高橋物流園区の機能」 [http://www.jetro.go.jp/biz/world/asia/cn/law/trade\\_zone.html](http://www.jetro.go.jp/biz/world/asia/cn/law/trade_zone.html)  
「保税物流園区の利用進む—増値税還付に有利—（中国）」  
<http://www3.jetro.go.jp/jetro-file/search-text.do?url=1300153>