

NICE 2nd STAGE

～政経分離、中国事業から複数拠点体制へ～

ツバメロジス株式会社 栄光海運株式会社 上海燕好企業管理有限公司
山田 剛弘

構成と内容

- 1.会社案内
- 2.中国法人設立
- 3.関東への進出
- 4.関西への進出
- 5.今後の事業展開

1. 会社案内

ツバメロジスグループ

- ・創業 1962年(ツバメロジス)
- ・社員 170名(パート含む)
- ・業務内容 輸送業、倉庫業、自動車整備事業、検査組立事業、派遣業、機械搬出入業、通関、国際物流事業、貿易事業。
- ・主な取扱品目 電子部品、日用品、家電、工具、什器、機械など。
- ・営業所 国内営業所5ヵ所 海外1ヵ所(上海)
- ・倉庫 約25,000㎡ (2021/1現在)
2021年13,200㎡増床計画



3

4PLの物流アイデアをご紹介します

多様化するお客様のご要望にお応えするべく、ツバメロジスでは製造から販売までを一連の流れでつなぐための物流システムを構築しています。

倉庫、通関、検査だけではなく、製造したものを海外で販売したい、海外のものを輸入したい、など物流を通して様々なビジネスの橋渡しを行っています。

物流会社同士のマッチングや物流会社への提案をし、その物流会社同士の得意分野を組み合わせ、お客様に対する最適物流を実現させます。



4

2. 中国現法設立

☆政経分離で中国重視

・2018年3月 中国上海にて現地法人設立。新潟県内国際物流事業社としては初の海外現地法人。

2007年5月～今後の物流業務拡大の為、流通加工の一環として、検査、検品の需要を見込んで顧客への営業開始。以後中国国内での検査を開始。(この時は中国現地協力会社への委託)

2017年頃 中国内での業務が増えてきたところで、協力会社の中国国営企業から上海の将来構想を聞く。

併せて共産党員の友人から現地法人化の協力をしてもらう事になり、現地法人化を決断。

- ・中国のBIGな構想(中国の底力)を実感し、中国重視(将来の期待)を決めた。
- ・両国(日中)の政治関係なく、パートナーとして一緒に大手顧客との取引を実現させてきた。

現法設置の2018年 米中貿易摩擦、アメリカの関税引き上げにより、国際物流事業社は中国から東南アジアへの物流シフトを検討し始めた。
当社にもアメリカの産業機器メーカーより、中国製造のパーツを東南アジアに輸送し、東南アジアでアッセンブリ、アメリカへ輸出してほしいなど案件が出始めた。



しかし多数の中国工場はアメリカへの出荷減により、製品価格を下げ始めた。
その為、雑貨や家電などを仕入れている新潟県内に数多くあるメーカー、貿易商社は東南アジアの優遇税制を加味しても中国仕入れの方がコスト安となり、チャイナプラスONEでいたのはLTが長くても良い高付加価値製品だけになった。⇒東南アジアへシフトせず

輸出後の配送 70万m²の倉庫



Northeast China Logistics Center



North China Logistics Center



East China Logistics Center



东北 沈阳
华北 北京, 天津
华中 郑州, 武汉, 长沙
华西 成都, 重庆
华东 南京, 苏州, 上海
华南 厦门, 深圳, 佛山, 广州
上海总部 上海各区



Southwest China Logistics Center



Middle China Logistics Center



South China Logistics Center



全国网络

区域	城市	整车	零担
东北	沈阳	2~3天	5天
华北	北京	2天	3天
	天津	2天	3天
华中	郑州	2天	3天
	武汉	2天	3天
华西	长沙	2天	3天
	重庆	3天	5天
华东	成都	3天	5天
	南京	当天	隔天
华南	上海	当天	隔天
	苏州	当天	隔天
华南	厦门	2天	3天
	广州	2天	3天
	深圳	2天	4天
	佛山	2天	4天

3. 関東への進出



栄光海運株式会社

EIKO KAIUN Co., LTD.

☆貨物の集積地に拠点を増やす。

上海現法での業務受託が増える。新潟県に比べ世界中の仕事の情報が集まる。⇒

日本国内でも複数拠点化を目指す。

日本で第3位の貨物量を誇る横浜近郊で2019年拠点を探し、2020年2月M&Aで栄光海運(株)をグループ会社に。

主要取引先のエンドユーザーがHuawei、米中貿易戦争の影響でHuawei向け輸出が激減。

新型コロナウイルスの影響で横浜港の自動車輸出が激減。⇒輸入貨物比率を増やし売上確保
前年比110%増

新型コロナウイルスによる影響が2020年初期より関東関西など主要都市で出始め自動車に関わる輸出をしていた同業者が軒並み仕事が半減。従業員、車を抱えている為、大手物流企業は業界内最安での貨物受託を始めた。それに乗じて、当社も大手物流会社の車を利用し、輸入新規顧客を増やし売上増に繋げた。

新型コロナウイルス発生と同時期から現在に至るまで、中国から製品、部品を調達していた日系企業の出張者が中国へ行けなくなり、製品の品質悪化、業務効率悪化など発生し始めた。それに伴い、当社の中国現法での検査代行、調達代行、貿易代行業務が倍増した。

4. 関西への進出



☆2020年12月大阪営業所 立ち上げ

新型コロナウイルス発生以降、中国製品の更なる品質悪化⇒

大手家電メーカーより、中国側、大阪側での検査、及び物流を要望される。

2020年10月より大阪での営業所(倉庫、検査)立ち上げ準備をし、2カ月で大阪南港近くに拠点用意、業務開始。

コロナ禍の中、アウトドア系用品の発送が増え、関西拠点での業務拡張の後押しになる。

⇒顧客のニーズを汲む

大阪拠点を出した事により、北陸3県や名古屋港混雑による東海地区顧客からの大阪輸入業務が増える。

⇒既存顧客の利便性を図る

2020年、新型コロナウイルスの影響により輸出入貨物量減を予測した船会社各社(全社ではなく一部)は、古いコンテナを大量処分した。しかし予測とは裏腹に、コンテナ需要が拡大した上に中国からアメリカ向け貨物(穀物等)が大量に輸出された事により、アメリカ西海岸にコンテナが滞留し、中国及び東南アジアで使うコンテナが不足した。

元々日本向け航路は値下げ合戦で、格安になっていたため、日本航路向けは毛嫌いされ後回し。海上運賃も中国広東省⇒日本 US\$ 50がUS\$ 5000に、日本⇒欧米向けUS\$ 2000がUS\$ 6000~10000に跳ね上がった。

今後の展開

☆中国現法

・日本からASEAN、欧米に投資して拠点を増やすのではなく、中国で確い中国から投資していくという構想を描いて、中国現法を設立した。その為、コロナ禍ではあるが、変更なく進めていく。
・中国依存によるリスクは間違いなく存在するが、どの隣外国でも同様かそれ以上のリスクがある。世界各国の情報が入り易く、且つ間違いなく仕事がある中国での事業比率は増やしつつ、次の進出先を探していく。
社長が世界の億万長者にも名を連ねている、中国大手企業からの2年契約事業も大詰めなので、春節までに決めて中国事業の起爆剤としたい。

☆日本国内

・横浜、大阪と拠点を増やしたが、元々顧客の8割が果外顧客という事もあり、北陸の拠点として金沢、東海の拠点として名古屋も拠点化を進める構想がある。既存顧客を囲い込む為にも必須であり、北陸、東海の顧客は大手企業の為、常に情報共有をしておく必要がある。

併せて拠点化した横浜、大阪についても新潟本社と同じ業務が出来ないので、本社事業を少しずつ伝えて本社と同様の業務が各拠点で出来るように強化する必要がある。

コロナ禍の中で組織を強化をしておくとも何もしないのでは、収束後に競合他社と大きな差が出てしまう。

☆TLグループとして

中国、東南アジアからの製品調達を本社の1事業部で本格的に行ってきたが、国際物流事業社の利点を生かし、EUや中東などからの調達品、輸出品も2020年は増やしてきた。

EUのパートナー企業からも拠点進出を手助けしてくれる動きもあり、またインドのパートナーとも同様に良い協力関係が築けている。中国は量産品を受け入れる傾向にあり、小ロットなどの対応が難しいが、他方中東やEUなどは小ロットでも対応してくれる。

日本企業と同様に欧米諸国の中小企業も日本進出に、二の足を踏んでいる企業が多いのでTLグループとして日本でのCS代行や、ECなどにも協力していく。地域貢献、社会貢献できるように努めていきたい。

ご清聴ありがとうございました。

貿易相談、各種ご要望などこちらにお問い合わせください。

ツバメロジス株式会社 営業2課:吉田

TEL:0256-63-4663 MAIL: f-yoshida@l-tsubame.com

参考

輸入の手法の
前に...



※TEU: 20ftコンテナ1本
を「1」として数える。

世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング (単位: TEU)

順位	1980年		2016年 (速報値)	
	港湾名	取扱量	港湾名(国名)	TEU
1	ニューヨーク (米国)	1,947,000	上海 (中国)	37,130,000
2	ロッテルダム (オランダ)	1,900,707	シンガポール	30,900,000
3	香港	1,464,961	深圳 (中国)	23,979,000
4	神戸 (日本)	1,456,048	寧波-舟山 (中国)	21,560,000
5	高雄 (台湾)	979,015	釜山 (韓国)	19,850,000
6	シンガポール	917,000	香港 (中国)	19,580,000
7	サンファン (プエルトリコ)	851,919	広州 (中国)	18,885,000
8	ロングビーチ (米国)	824,900	青島 (中国)	18,000,000
9	ハンブルグ (ドイツ)	783,383	ドバイ (アラブ首長国連邦)	14,772,000
10	オークランド (米国)	782,175	天津 (中国)	14,500,000
11	シアトル (米国)	781,563	ポートケラン (マレーシア)	13,183,000
12	アントワープ (ベルギー)	724,247	ロッテルダム (オランダ)	12,985,000
13	横浜 (日本)	722,025	高雄 (台湾)	10,465,000
14	ブレーメン (西ドイツ)	702,764	アントワープ (ベルギー)	10,037,000
15	基隆 (台湾)	659,645	大連 (中国)	9,614,000
16	釜山 (韓国)	634,208	廈門 (中国)	9,414,000
17	ロサンゼルス (米国)	632,784	ハンブルグ (ドイツ)	8,910,000
18	東京 (日本)	631,505	ロサンゼルス (米国)	8,556,783
19	ジェッジ (サウジアラビア)	562,792	タンジュンペレバス (マレーシア)	8,029,000
20	バルチモア (米国)	523,460	レムチャパン (タイ)	7,227,000
21	メルボルン (オーストラリア)	512,864	ロングビーチ (米国)	6,775,171
22	ルアーブル (フランス)	507,289	ニューヨーク/ニュージャージー (米国)	6,260,000
23	ホノルル (米国)	441,292	ホーチミン (ベトナム)	5,986,747
24	フェリクストゥ (英国)	393,410	營口 (中国)	6,084,000
25	マニラ (フィリピン)	386,652	コロンボ (スリランカ)	5,550,000
26	ロンドン (英国)	383,487	ブレーメン (ドイツ)	5,490,000
27	シドニー (オーストラリア)	383,005	タンジュンプリオク (インドネシア)	5,400,000
28	サザンプトン (英国)	361,707	アルヘシラス (スペイン)	4,760,000
29	ハンプトンローズ (米国)	354,098	パレンシア (スペイン)	4,722,000
30	ダブリン (アイルランド)	341,450	連雲 (中国)	4,700,000
	大阪 (39)	253,584	京浜【東京】(30)	4,734,784
	名古屋 (46)	205,866	阪神【神戸】(59)	2,801,160
			京浜【横浜】(52)	2,780,628
			名古屋 (56)	2,668,481
			阪神【大阪】(60)	2,216,335

※京浜港及び阪神港については表記を変更
 出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982
 Lloyd's List Containers APRIL 2017より国土交通省港湾局作成
 2016年東京港、横浜港、名古屋港、神戸港、大阪港の取扱量については国土交通省港湾局調べ
 (注) 1. 出賃と入賃(輸移出入)を合計した値である
 2. 実入りコンテナと空コンテナを合計した値である
 3. トランシップ貨物を含む
 4. 1980年の()内は30位以下の順位である
 5. 2016年の()内は2015年の順位である
 (出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL March 2016)

参考

港湾取扱貨物量ランキング(2015年 上位200港)

(単位: 万トン)

順位	所在地	港湾名	総貨物量	内訳			
				輸出	輸入	内貨	内航フェリー
1	愛知県	名古屋	19,798	5,524	7,576	6,291	408
2	千葉県	千葉	15,625	1,102	8,482	6,040	-
3	神奈川県	京浜【横浜】	11,474	3,159	4,290	4,025	-
4	北海道	苫小牧	10,556	152	1,707	3,076	5,621
5	福岡県	北九州	9,933	728	2,602	2,636	3,967
6	兵庫県	阪神【神戸】	9,700	2,330	2,789	1,799	2,783
7	神奈川県	京浜【川崎】	8,668	1,075	4,604	2,988	-
8	東京都	京浜【東京】	8,533	1,293	3,377	3,034	829
9	岡山県	水島	8,392	1,028	4,242	3,122	-
10	大阪府	阪神【大阪】	7,997	969	2,496	1,609	2,923
11	大阪府	堺泉北	7,078	452	2,345	3,249	1,033
12	大分県	大分	6,852	781	3,582	2,172	318
13	千葉県	木更津	6,748	456	4,524	1,769	-
14	三重県	四日市	6,296	477	3,748	2,072	-
15	茨城県	鹿嶋	6,172	657	3,677	1,838	-
16	鹿児島県	喜入	5,315	-	2,712	2,604	-
17	山口県	徳山下	4,799	305	1,524	2,831	139
18	宮城県	仙台塩釜	4,476	187	1,076	2,297	916
19	広島県	福山	4,341	860	2,645	830	6
20	兵庫県	東播磨	4,037	308	1,986	1,743	-
21	和歌山県	和歌山下	3,659	423	1,699	1,212	325
22	鹿児島県	鹿児島	3,470	2	155	473	2,841
23	兵庫県	姫路	3,440	95	2,049	1,187	108
24	山口県	宇部	3,439	308	1,325	1,807	-
25	福岡県	苅田	3,425	582	175	2,668	-
26	福岡県	博多	3,357	681	1,016	1,436	224
27	北海道	函館	3,340	105	65	835	2,335
28	新潟県	新潟	3,220	115	1,589	448	1,068
29	茨城県	茨城	2,825	130	643	813	1,239
30	青森県	八戸	2,814	43	711	848	1,213

参考

港湾取扱貨物量の推移

(単位:万トン、%)

種別	1950	60	70	80	90	2000
合計	11,854	43,994	185,255	290,862	325,198	317,730
外貨	1,783	10,703	55,291	82,836	96,897	113,740
うち輸出入コンテナ			636	4,903	11,528	19,231
コンテナ化率			1.2	5.9	11.9	16.9
輸出	417	1,482	5,990	15,255	17,114	20,324
うち輸出コンテナ			390	2,909	6,257	8,297
コンテナ化率			6.5	19.1	36.6	40.8
輸入	1,366	9,221	49,301	67,581	79,783	93,416
うち輸入コンテナ			247	1,994	5,271	10,934
コンテナ化率			0.5	3.0	6.6	11.7
内貨	10,072	33,290	88,160	123,824	127,895	120,127
内航フェリー	-	-	41,804	84,202	100,406	83,863

種別	2010	2011	2012	2013	2014	2015
合計	280,775	278,395	285,175	290,013	287,847	281,036
外貨	123,535	122,632	126,902	129,081	127,616	125,343
うち輸出入コンテナ	25,174	25,507	25,179	25,467	25,667	24,961
コンテナ化率	20.4	20.8	19.8	19.7	20.1	19.9
輸出	28,585	27,100	28,092	28,969	28,729	29,360
うち輸出コンテナ	10,897	10,404	10,107	10,050	10,053	9,966
コンテナ化率	38.1	38.4	36.0	34.7	35.0	33.9
輸入	94,950	95,532	98,810	100,112	98,887	95,983
うち輸入コンテナ	14,276	15,103	15,071	15,417	15,614	14,996
コンテナ化率	15.0	15.8	15.3	15.4	15.8	15.6
内貨	97,459	96,697	99,934	102,207	101,994	99,601
内航フェリー	59,781	59,066	58,339	58,726	58,237	56,091

出典：「港湾統計（年報）」より国土交通省港湾局作成

(注) 1. 2010年以降は鉄道連絡船による貨物を含む。(2009年までは除く)

2. 輸出及び輸入貨物は、外航フェリーによる貨物を含む。

3. 内貨は、内航フェリーによる貨物を除く。

4. コンテナは、コンテナとオンシャーシの合計である。

5. コンテナのうち、1990年までは国土交通省港湾局計画課調べである。

6. コンテナ化率とは、外貨取扱貨物量に占めるコンテナ取扱貨物量である。

参考

品目別貨物取扱構成比の推移

(単位:万トン、%)

品目	1960		1970		1980		1990		2000		2015	
	貨物量	構成比	貨物量	構成比	貨物量	構成比	貨物量	構成比	貨物量	構成比	貨物量	構成比
輸出												
合計	1,482	100.00	5,989	100.00	15,258	100.00	17,107	100.00	20,304	100.00	29,337	100.00
農水産品	96	6.49	116	1.94	151	0.99	123	0.72	160	0.79	155	0.53
林産品	67	4.52	29	0.49	24	0.16	19	0.11	34	0.17	81	0.28
鉱産品	22	1.51	98	1.64	346	2.27	355	2.08	627	3.09	1,693	5.77
金属機械工業品	388	26.18	3,514	58.67	10,889	71.36	11,622	67.94	12,698	62.54	16,844	57.41
化学工業品	493	33.30	1,211	20.21	2,268	14.87	2,950	17.24	4,033	19.86	6,567	22.39
軽工業品	139	9.40	452	7.54	620	4.06	576	3.36	667	3.29	645	2.20
雑工業品	157	10.62	467	7.80	678	4.44	1,112	6.50	1,223	6.03	1,105	3.77
特殊品	118	7.99	102	1.69	283	1.85	351	2.05	839	4.13	2,198	7.49
分類不能のもの	0	0.00	0	0.01	0	0.00	0	0.00	23	0.11	48	0.16
輸入												
合計	9,221	100.00	49,300	100.00	67,586	100.00	79,783	100.00	93,403	100.00	95,957	100.00
農水産品	796	8.63	2,806	5.69	3,908	5.78	4,778	5.99	5,337	5.71	4,482	4.67
林産品	578	6.26	4,947	10.03	6,499	9.62	6,516	8.17	5,694	6.10	3,250	3.39
鉱産品	5,924	64.24	35,575	72.16	48,675	72.02	47,698	59.79	53,302	57.07	50,889	53.03
金属機械工業品	172	1.86	542	1.10	708	1.05	2,432	3.05	3,245	3.47	5,293	5.52
化学工業品	707	7.66	3,907	7.92	5,602	8.29	14,629	18.34	19,077	20.42	24,033	25.05
軽工業品	423	4.59	613	1.24	970	1.43	1,367	1.71	1,874	2.01	2,098	2.19
雑工業品	5	0.06	84	0.17	453	0.67	1,317	1.65	3,135	3.36	4,138	4.31
特殊品	617	6.69	826	1.68	764	1.13	1,046	1.31	1,708	1.83	1,723	1.80
分類不能のもの	0	0.00	0	0.00	8	0.01	0	0.00	31	0.03	50	0.05
内貨												
合計	33,290	100.00	88,314	100.00	123,838	100.00	127,936	100.00	120,127	100.00	99,601	100.00
農水産品	1,950	5.86	2,512	2.84	2,820	2.28	2,143	1.67	1,738	1.45	1,545	1.55
林産品	1,633	4.91	1,713	1.94	1,362	1.10	941	0.74	602	0.50	613	0.62
鉱産品	13,332	40.05	26,871	30.43	41,828	33.78	41,744	32.63	39,722	33.07	28,895	29.01
金属機械工業品	5,323	15.99	15,402	17.44	19,902	16.07	24,391	19.06	22,956	19.11	24,473	24.57
化学工業品	8,505	25.55	36,651	41.50	50,432	40.72	50,826	39.73	46,216	38.47	34,877	35.02
軽工業品	844	2.53	2,876	3.26	2,914	2.35	2,965	2.32	3,071	2.56	2,552	2.56
雑工業品	245	0.74	339	0.38	413	0.33	618	0.48	570	0.47	570	0.57
特殊品	1,459	4.38	1,888	2.14	4,104	3.31	4,270	3.34	5,158	4.29	5,998	6.02
分類不能のもの	0	0.00	62	0.07	63	0.05	39	0.43	94	0.08	78	0.08

出典：「港湾統計（年報）」より国土交通省港湾局作成

(注) フェリーおよび鉄道連絡船による貨物を除く。



参考

輸出入統計からいうと・・・

☆世界の貨物船の主力はコンテナではなく、バルク船である。2018年統計で世界のバルク貨物量5212(100万t)、コンテナは1874(100万t)日本のバルク貨物量は424(100万t)に対し、コンテナは111(100万t)と約1/4となる。世界の貨物量における日本国のシェアは5.8%しかない。

つまり・・・

船社はバルク輸送をしていた方が利益率が高く儲かる。

鉄鉱石 輸入の輸送費8000円/t kg 8円 ⇒ 商品価格の約30%が運賃。

石炭 輸入の輸送費15000円/t kg 15円 ⇒ 商品価格の約16%が運賃。

(参考)

輸出自動車 0.5% 電気製品、雑貨 0.3%など。



◆船社は利益率の低いコンテナを一回の航海で大量に輸送しないといけないので、コンテナ船の大型化が始まった。※最近の出来事

2004年までの世界最大のコンテナ船 8160TEU

2006年 15550TEUのコンテナ船が完成 世界1の船社 Maersk社(デンマーク本社 売上512億ドル)

2013年 18270TEU Maersk社

2017年 21413TEU OOCL社(香港) 以降 2018年 MOL等でも2万TEU船を造船

15