

項目	詳細
訪問（視察）場所	小島衣料服装有限公司
訪問日時	平成 24 年 7 月 12 日（木） 13:30～14:30
概要	<p>■概要説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2005 年 5 月に中国国内を経営陣が視察 ・ うち、安徽省、武漢、琿春の 3 か所を進出地として選択したが、安徽省と武漢への進出は失敗している。 ・ 琿春については、日本から一番近い中国として、いまだ進出のメリットはある。 ・ 従業員は、当社工場では 500 人、敦化、図們のサテライト工場では 650 人を雇用している。 ・ ラインは 14 ライン、1 交代制（縫製は 2～3 交代は無理）。小ロット、少量生産。年間 60 万ピース生産している。 ・ 人件費は昨年初めから 2,000 元/月 ・ 当社は、加工機械でできないことをやっているが、労働者が定着しないことから、機械を導入している。 ・ 中国を高級製品製造拠点としており、日本国内企業との競争である。 ・ この地においても、人材の移動が起こっており、人件費も高騰し、物流経費もかかっている。 ・ 北朝鮮の人材を活用しても法制度的には問題がないと考えるが、顧客（日本人）が北朝鮮の関与を許さない状況にあることから、労働力を使うことは困難 ・ この地域の人材に関しては、日本人と近い素直さがあること、日本語が話せる人材、歴史的な日本との近さなどがあって、雇用に当たっては好ましい。

<p>概要</p>	<p>■物流</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以前、舞鶴と北朝鮮の元山を結ぶ航路があり、羅津港まで延長する計画もあったが、北朝鮮のミサイル発射の影響で計画がなくなってしまった。 ・羅津港を視察したことがあるが、天然の良港で、干満の差が 20 cm 程度、水深は-10m で大きな船舶の入港も問題ない。 ・現在のザルビノ港と新潟港の日本海横断航路の貨物はほとんどが当社の製品である。貨物量は、週当たり 100 個/20ft コンテナ位はある。 ・航路の頻度は月 1 回程度であるが、一番の問題は定期航路になっていないことである。定期というのは、2 週間に 1 度でもいい。定期になれば、貨物はもっと増える。 ・当社の製品（日本製品）は、計画的に納期を決めている。これが守れないことが問題である。 ・貨物の仕向け地は、2/3 が名古屋、1/3 が京浜 ・合作区周辺の企業は、この航路の動静を見守っている。当社の貨物が順調に輸送され、航路が安定すれば、利用が向上するかもしれない。 ・当社としては、日本海横断航路がなければこの地に進出した意味はないと考えている。 ・日本海横断航路の物流に関しては、新潟 - 東京の物流経費が高いことのほか、新潟で貨物を集約して全国配送することや東京都内企業に直接納品することもそれぞれ案としてはある。 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・琿春市への日本企業の進出は 15 社。作業服については品質が悪くても問題がないが、製品価格が低すぎる。 ・この周辺は土壌もいいことから、有機野菜を栽培し、日本へ輸出することもできる。 ・長春の第一汽車向けの自動車部品等の輸送可能性があるのではないかと。 ・延吉に自動車部品を作る会社が進出することを聞いた。 ・輸送費については、コンテナ助成（トライアル補助）があつて大連航路と同等程度。赤字覚悟で大連の貨物をザルビノ新潟に乗せている。 ・ただ、ロシアの港は、ガントリークレーンがないことから、荷役の際に揺れて商品が駄目になってしまう。 ・吉林省としては、港湾整備を進める用意があるが、ロシア側ができない。
-----------	---