

< 論 説 >

中国・大連における物流業の現状と課題

賈 暁 航・藤 井 隆 至

はじめに

中国では、経済発展の「動脈」となる物流業がめざましい勢いで成長しつつある。世界貿易機関（WTO）加盟による外資参入と競争激化が見込まれる中国にあって、物流業を重要産業と位置づける都市や省は多く、そうした地域では、現地での物流政策を積極的に推進している。とりわけ大連は、北東アジアの物流センターというべき位置にあり、物流業は急速な発展を遂げてきた。

大連は、「大大連」という発展計画にもとづいた都市づくりをおこない、物流業を主要産業とするために、道路、鉄道等による交通ネットワークの整備や港湾の建設等を急速に進めている。そうした都市づくりによって、大連は、中国東北地域における物流インフラの一大拠点として地位を確立してきた。本稿は、中国東北地域における物流インフラ整備の現状と今後の課題を、大連を中心にして分析する。

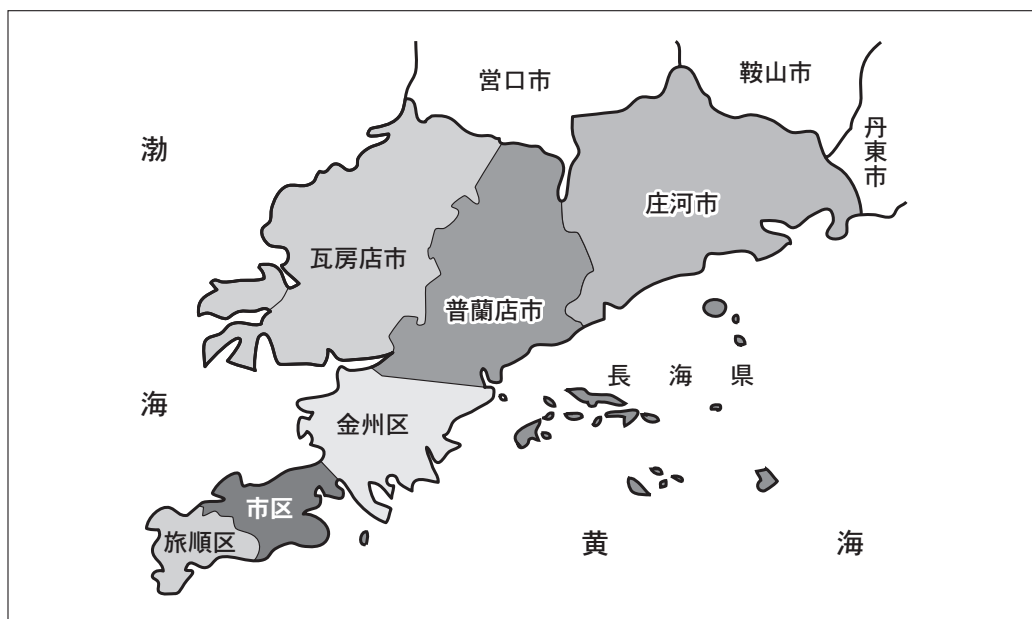
大連の物流業が有する潜在力は大きい。それだけに、先進国に比べると、大連の物流業はまだかなり長い道を歩まなければならない。本稿では、大連物流業の今後の発展方向に関する課題を提起する。

第1節 大連における物流業の発展

大連市は遼東半島の最南端に位置し、東は黄海、西は渤海、南は山東半島と海を隔てて向かいあい、北は広大な東北平野に隣りあっている。大連は東北、華北、華東地域が世界各地と繋がる海上の門口であり、最も重要な港湾都市、貿易都市、工業都市、観光都市となっている。すぐれた地理的立地条件に恵まれていることから、大連市はすでに中国東北部の交通の要所となっている。

それだけではなく、中国の北方では外国企業の進出がもっとも多く集中している都市でもある。日本、韓国、ロシアの港湾へも近く、関係も緊密である。日本、韓国、フランス、アメリカ等の外資系企業は、大連への進出を活発に進めている⁽¹⁾。

大連市は、人口560万人、7つの区、3つの県級市、1つの県がある。すなわち、中山区、西



崗区，沙河口区，甘井子区（空港所在地），旅順口区，金州区，開発区，庄河市，普蘭店市，瓦房店市，長海県である⁽²⁾。

中国が改革開放政策を実施して以来，大連の経済成長は目ざましいものがある。2007年度における大連市の国民生産総額は246619億元，これは前年度比11.4%の増加であり，5年間連続して10%を超えた⁽³⁾。現在，大連市は，すでに東北地区においてもっとも開放的で，経済活力のもっとも強い都市となっている。また環渤海地域においても，経済がもっとも活発な都市の一つである。

1. 大連における流通企業

近年，中国の巨大な消費市場を目指して，数多くの外資系企業が大連に進出している。日系では，キャノン，東芝，三洋，松下電機，TOTO，三菱電機，YKK，日通，日本郵船，愛立思などがある。

流通企業も，大連に進出した。もっとも早いのは日系の企業で，1994年にはマイカル（大連）有限公司が，1997年にはダイエー大連が進出を開始した。これにより，大連市の商業近代化が幕を開けた。

大連へ進出した流通企業は，日系以外では，フランスのカルフールが大連の3カ所で出店している。これに対抗するかのようになり，アメリカのウォルマートも大連市に出店してきた。香港や台湾の流通企業も大連市で業務拡大を図っており，大連市は，まさに“流通外資の見本市”の様相を呈している。

このように大連市は、中国東北地域では、外資の参入がもっとも著しい都市である。外資の参入によって、当該地域での物流業の発展が促進された。

中国資本では、大型ショッピングセンターである百年商城、長興買物中心、新世界百貨店も大連に進出してきた。平和広場店、北京華連五一広場店、大連商城新瑪特スーパー昌臨店、旺客隆普蘭大売り場、開発区金瑪スーパーといった5つの大型スーパーも開業した。また多くのチェーン店があたらしく大連に進出しており、大連市におけるチェーン店の売上高は、小売総額の29.2%を占めるほどの規模となっている。

物流関係のインフラでは、大窯湾国際物流パーク、甘井子陸港物流基地、大連食糧専門物流センター及び大連水産品物流センターなどが、物流業界の重点インフラとして順調に建設が進んでいる。これらのインフラ整備は外国貿易に大きな発展をもたらし、貿易額が急増した。2007年度輸出入総額は363.03億元で、対前年比では23.8%の増加である。なかでも、日本、韓国、東南アジア、香港・マカオとの貿易額が多い。

2010年の大連港の吞吐量は、2.5億トンに達する見込みと予測されている。鉄道の貨物運送量は0.79億トン、公路の貨物運送量は2億トン、航空貨物は23万トンの見込みである⁽⁴⁾。

貿易量の増大にあわせ、大連においても、グローバルな物流ネットワークの構築がますます重要となってきた。

2. 大連における流通インフラ整備

大連における物流インフラ整備プロジェクトには下記のものがある。

(1) 大孤山半島国際物流園区

大孤山半島国際物流園区とは、大孤山半島に国際物流園区を建設し、大窯湾国際物流園区を中心に、大連新港物流園区、北良港物流園区、保税区物流園区と双D港物流園区を一体化する環島の物流園区を構築するプロジェクトである。大孤山半島国際物流園区の計画面積は12km²で、主にコンテナ、車両、油製品、食糧、鉱石、電子機械製品などを扱う。将来的にはこの区域を自由貿易区域にする予定で、2010年までに貨物取扱能力を9,000万トン、総収入を35億元に増やす計画である⁽⁵⁾。

(2) 北良港物流園区

北良港物流園区では、大窯湾食糧専門埠頭、北良埠頭を拠点とする食糧物流を展開し、国際レベルの現代化食糧物流中継センターを建設する。北良埠頭の総投資は25.7億元、年食糧流通の能力は1110万トンで、3箇の大型散糧装卸港を含めると（一番大きな港が10万トンになる）、130万トン容量の立体倉庫食糧港口となる（その中で国は60万トンの備蓄を確保し、流通立体倉庫70万トンである）。2083輻あるL I型散糧専門の鉄路車箱である⁽⁶⁾。

(3) 大連港老港区市域物流圏区

黒嘴子港、香炉礁港区域を中心に、大連駅の東／西駅、双興商品城、黒嘴子水産卸売市場、香炉礁港装饰材料市場、香炉礁中古品市場を一体化して、国内貿易コンテナと都市配送物流を主とする臨港物流圏区を建設するプロジェクトである。主要物流品目には、都市居住民の生活消費財を主に、雑貨、食糧、一部生産物資、完成油などがある。2010年の取扱能力を8,000万トン、商品取引額を150億元、物流業務収入を14億元とするのが目標である⁽⁷⁾。

(4) 羊頭窪総合物流圏区と金州鉄路編組駅物流圏区

旅順の羊頭窪港は、発展区の区域物流のなかでは、交通運輸の面で一定のメリットを有している。現在、羊頭窪港の旅客・貨物の取扱能力は年間600万トンに達している。

大連－煙台間列車フェリー乗り場の工事が完成すると、物流量はさらに増加する。羊頭窪のフェリー乗り場は工事がはじまったばかりであるため、物流集散地の機能を発揮するようになるには3年以上かかる。大連－煙台間の列車フェリーサービスのための物流圏区にする建築中である。

金州鉄道編成駅物流圏区は、列車編成センターの東南に位置する。大連市区、開発区、および周辺、さらに大窯湾国際物流圏区や甘井子陸港物流圏区との間で、扇型の空間構造関係となる。金州鉄道編成駅物流圏区の建設は、土地開発のコストが高く、多くの施設を新たに建設する必要があるため、長期の目標計画になっている⁽⁸⁾。

(5) 大型交通プロジェクト

大連と中国東北地方を結ぶ瀋大高速道路は、4車線をもつ高速道路として大連－瀋陽を結ぶ大動脈に生まれかわった。そのほか、現在交通渋滞を引き起こしている瀋大高速道路の南出口の後塩立体交差の建て替え、大連と旅順を結ぶ土羊高速道路の建設及び各高速道路を結ぶ道路網づくり等、物流に不可欠な交通インフラの整備が完成された。

また、大連市の2002年の10大案件として建設が始まった煙大列車フェリー乗り場の工事はこのプロジェクトの一環であり、大連から直線距離にして147km、渤海湾を山東省煙台と列車フェリーで結び、大連を環渤海地区の交通の要とし、地域的な広がりを強め、大連を山東半島と遼東半島を囲む環渤海経済圏の物流センターとするものである。

(6) 大連航空貨物物流市場

全日空、日本航空は、大連－東京間に定期航空貨物便を就航させた。これにより大連空港は、北京、上海、深圳、広州に次ぎ国内で5番目の定期貨物便を有する空港となった。

北京、上海、広州の空港貨物吞吐量は、全国空港貨物吞吐量の54.6%を占めている。大連空港での国際貨物の取扱量は増加傾向にあり、東北地方の航空物流センターとしてだけでなく、もっと広く、環渤海地区の航空貨物物流センターとして機能しつつある。欧米向の輸出航空貨

物を、従来の北京、上海経由ではなく、大連空港から日本経由で直接輸出できるようになった。

また、これまで上海経由で輸入していた精密機械等も、大連で直接輸入できるようになった。大連到着後に中国東北地域へ輸送する事例もあらわれている⁽⁹⁾。

前述のように、大連市政府は、物流を大連の支柱産業に育て、都市の総合機能を向上させるために、後背地への輸送・サービス能力と国際加工業の引き受け能力を強化し、大連市を東北経済区、渤海地区、東北アジア地区における重要な物流拠点として位置づけている。

3. 大連の物流優位性

前述したように、大連港は、中国東北地域ではもっとも重要な国際貿易港となっている。大連港は、形成されつつある東北アジア経済圏の中心で、中国東北地域から世界に出る海の玄関口である。

大連港は、内外貿易における重要な中継輸送港であることから、経済の発展にはたす役割は重要である。とくに中国・日本・韓国三国の物流について、重要な地位と役割をもってきた⁽¹⁰⁾。

本項では、大連における物流が他地域にくらべて優位を占めることになった原因を整理する。

(1) 交通インフラの優位性

通関の効率を高めるため、大窑湾疏港の高速道路など四つ高速道路を完成し、金窑鉄路線、大連湾鉄路線を建築したほか、濱海公路線の建設をすすめている。大窑湾鉄路線を中心として、長興島鉄路線と高速道路が完成している。

交通インフラの優位は、世界経済の発展に伴う貿易量の増大、航空貨物の経済性についての認識が深まってきたこと、航空機の大型化や貨物専用便の増加によって定期的大量輸送が可能になったことなどがあげられる。

(2) 港口都市の優位性

大連市の海岸線の長さは約1900キロ、港の資源は豊かで、特に深水港としての条件は非常に優越している。大連港は100年余りの歴史を持つ北方の大きな港で、国内においては東北経済区と環渤海地区の輸出入貿易の窓口である。対外的には、世界各国、各地域を結ぶ海上交通の中核でもある。

港口都市における物流業の発展は、上海や青島の例が示すように、後背地の経済レベルに多く規定される。大連も中国東北地域という後背地を有していることから、優位性は高い。

しかし、中国東北地域には重工業の集積が多い。高い付加価値、高い品質、多数品種の大衆商品等の面では不十分であった。経済の回復期にあっても、東北地域の経済が低迷がちであることは否めない。たとえば経済総成長率は、長江モデルや珠江モデルよりも低い。特に輸出入商品の総成長率は、長江モデルと珠江モデルの1/2でしかない。

とはいえ中国東北地域は東部、中部、西部をつなぐ地域であり、その資源、産業、市場などは他の地域に比べると大きな相互補完性、後発性の優位をもっている。

大連港は総合性と多機能をもつ外国貿易港である。その点では、中国の海運体系の中で重要な位置を占めている。2007年の大連港の貨物吞吐量は16537万トンで、前年度より13.9%増加している。コンテナは380万T E Uが完成し、18.3%に増加した。また大連は貨物代理店と倉庫業が急速に発展した。3 P L (3rd Party Logistics) 企業も規模が大きくなった。200社の企業が国際貨物代理権を持ち、100社の企業が3 P Lへ転換している。

大連港は中国東北地区との結びつきが強い。位置的にも便利で、経済性の面でも条件が有利な港となっている。現在、大連港の貨物取引量のうち、80%以上は東北地域からのものである。とくに黒龍江省の原油および吉林省の穀物の輸出のほとんどは大連港を経由している。大連港は、食糧、石油、石炭、木材などの輸出入では、中国最大の中継基地となっている。

表1 2003-2006年における沿海主要港口の貨物輸送量 (単位: 万トン)

地 域	2003年	2004年	2005年	2006年
大 連	12602	14516	17085	20100
營 口	4009	5978	7537	9477
錦 州	500	1700	3000	3500
東北地区累計	17111	22194	27622	33077
全 国	201126	246074	292777	343427
東北地区占全国比例(%)	8.51	9.02	9.44	9.63

出所：2003年-2006年中国統計年鑑により作成

大連港では、多機能、全方位、現代的な国際物流センターとして、港、遠洋、沿海コンテナ運送、環渤海経済区等での内外貿易支線運送、海上の運送体系が形成されている⁽¹¹⁾。

(3) 政策の優位性

2002年に開催された第16回中国共産党全国人民代表大会で「東北振興」戦略が打ち出された。さらに、2003年6月、温家宝総理が遼寧省を視察した際、中国東北在来工業基地の振興の必要性を「東北地域の振興と西部大開発戦略は東西の両輪」と端的に表現した。この表現は、東北振興政策が西部大開発戦略と並ぶ中国中央政府の重要政策と位置づけられたことを示している。今後は国家による東北地区への優遇政策が増加していくと考えられる。東北地域従来型工業地域振興政策（東北振興政策）である。

同時に中央政府は、大連市を上海につぐ東アジアの重要な国際航運の中心と認定しており、中国政府は東北振興の最初の方策として、投資総額610億元に上る100件の事業を認可した。そのうち、遼寧省での事業が52件と半分以上を占め、投資額も440億元以上と全体の73%に達して

いる。残る48件は吉林省と黒竜江省でそれぞれ約半分ずつであった。都市別では大連での事業が17件と最も多い。

中央政府は東北振興を国策としてかけ、「東北振興」を重要視する姿勢を明確にしている⁽¹²⁾。大連は、東北振興政策の恩恵をうけ、資源配置面での優位性を持っている。国際航運の中心となることが認定されたあと、政府は大連に種々の優遇政策を与えてきた。こうして大連は、中国東北地域における窓口の役割と牽引車の役割を強めつつある。大連の経済発展は、「東北振興」戦略によって加速されている⁽¹³⁾。

(4) 物流関連産業の優位性

大連港務局には、9つの港区がある。この港区には原油、製品油、石炭、木材、穀物類、コンテナ、雑貨、危険品など、生産バースが72ある。そのうち万トン級以上のバースは39あり、港の総合能力は5400万トンくらいである。そのほかに、現在、大連市には地方港がある。つまり、大連市政府に所属している港は9つである⁽¹⁴⁾。

大連市政府は、東北三省の生産・物流基地としての30万トン級の大型タンカーや石炭バラ積み船が停泊できる基礎を2004年夏までに完成させ、大型の石油化学工場を建設した。コンテナヤードは、2007年までに、現代の5倍にあたる年間700万TEUを扱える規模になった。大連の物流業及び関連産業は発展が早く、2007年度の貨物取扱量は2503.2億トンキロとなっている。自動車、石油製品、食糧、水産物、貯蔵、鉱産物などが比較的多い⁽¹⁵⁾。

大連の貯蔵、運送、貨物サービス、貿易会社などは1000社にのぼる。その中で多数の企業が3PLを活用している。大柴、大商、瓦軸、カルフル、ウォルマートといった工商関係の企業は、物流を合理化する必要から、専門的な配送システムを構築している。

大連で早く発展した物流企業には、錦程、日通、金門、宝集、中海、中遠、中鉄快運、郵政、環東、大九などがある。

4. 大連における物流業の目標達成

(1) 産業構造

第一次産業、第二次産業、第三次産業のうち、どの産業の割合が高いかという産業構造は、物流の需給関係に影響を与える。

2007年度における大連の工業生産増加額は、1344.8億元となった。比較基準価額の計算による前年度より23%の増であった。その中で規模の工業企業（規模の工業とは、年間の営業収入が500万元及び500万元以上の工業法人企業をさす。以下同じ）の工業増加額は1157億元である。比較基準価額で計算すると27.1%増となる。規模の工業の増加額のうち、重工業は884.1億元で、前年度より25.8%増となった、軽工業が272.9億元となり、前年度より31.5%の増、販売額は4295.5億元に達した。これは前年度より29.3%である。

規模の工業企業の商品は、販売率98.15%の高きを占めている。2007年度の石油化学工業は232.5億円で、前年度より6.2%増加となる。設備製造業は327.9億円で、前年度より31.1%増となった。船舶製造業は88.3億円で、前年度より43.8%増となった。産品工業が88.4億円となり、前年度より24.3%の増となった⁽¹⁶⁾。

以上の分析が示すように、第二次産業は、大連をはじめとする東北地域における経済発展の中核である。物流業は、第二次産業の発展に必要な資源と条件を提供した。

(2) 地域の生産総額

大連の経済は、2007年度から急速に成長している。大連地域における生産総額は3131億円となった。不変価額計算（比較基準価額）では、前年度より17.5%増となった。うち、第一次産業の成長額は247.6億円となり、10.4%増加となった。第二次産業の成長額は1536.5億円で、20.5%の増加であった。第三次産業の成長額は1346.9億円で、15.5%の増加である。三つの産業の構成比例は8：49：43、経済成長への貢献率はそれぞれ4.8%、56.2%、39.0%である⁽¹⁷⁾。

(3) 投資総量についての分析

2007年度における大連地域の社会の固定資産に対する投資総額は930.8億円となった。前年度より31.4%の増である。その内訳であるが、都市と町での投資は1616.6億円で、33.4%の増加となった。農村への投資額は314.1億円、21.9%の増加である。都市と町における固定投資の中で、インフラのプロジェクト投資は1208.8億円となり、38.2%に増加した。不動産の開発投資は407.8億円で、20.9%の増加である。産業構造別にみると、第一次産業への投資額は69.1億円、23.7%の増加である。第二次産業への投資は796.2億円で38.1%の増加、第三次産業への投資は1065.5億円で、27.3%の増加である⁽¹⁸⁾。

(4) 輸出入総額

2007年度における大連地域の企業による（県の企業を含め）輸出入総額は387.4億ドルで、前年度より21.9%の増加であった。うち、輸入は172.9億ドルで18.9%の増、輸出は214.5億ドルで24.3%の増加である。

自営（民間）の輸出入総額は363億ドルで、23.8%の増加である。うち、輸入は166.1億ドルで、21.5%の増加であった。輸出は196.9億ドルで、25.8%の増加である。とくに機電産品輸出は33.1%も増加している。これは自営輸出総額の48%を占めており、比重は前年度より2.7%も高くなった。普通貿易輸出は20.5%増加し、自営の輸出総額30%を占めている⁽¹⁹⁾。

(5) 社会消費品小売額

2006年度における大連の社会消費品小売総額は983.3億円で、前年度より17.2%増加した。

地域別では、都市では小売額918.7億円で17.2%の増加、農村では64.6億円で16.5%の増加で

ある。業種別では、卸売業と小売業が816.7億元で、17.4%の増加である。ホテルと飲食業では156.6億元で、17%の増加となった。商品別では、飲食関係の小売額は478億元で22.4%増加した。服飾の小売額は177.1億元で12.2%の増加、日用品の小売額301.2億元で、10.9%の増加であった⁽²⁰⁾。

5. 大連における物流サービス供給指標

(1) 物流ネットワーク規模

大連における物流は、航空・海運ともに、北東アジアで中核的な位置を有している。2007年度は、大連の沿海港湾における貨物吞吐量2.2億トンに達した。前年度比べて11.2%の増加である。その中で外国貿易の吞吐量が0.8億トンで、前年度にくらべて17.2%の増加となった。コンテナ吞吐量は381.3万T E U、前年度に比べて18.7%の増加である⁽²¹⁾。

前述したように、大連では、大孤山半島国際物流園区、北良港物流園区、大連港老港区市域物流園区、大型交通プロジェクト、大連航空貨物物流市場などの物流ネットワークが基本的に整備されている。しかし、道路網の整備は依然として不十分のままとなっている。

東北地区の食糧流通環境を改善するため、北良港湾が中国唯一の食糧専用埠頭として整備されている。さらに、国際物流センターの建設も計画されている。

そのほか、中国最大の穀物物流センターである「大連北方国際糧食物流センター」が2003年2月に大連に設立された。同センターの設立にさいしては、吉林糧食集団と大連良運集団の呼びかけにより、東北3省と内蒙古自治区から鉄道、港湾、主な産地の穀物グループ企業、民営の穀物取扱企業、南部の主要消費地域の加工企業が参加した。100トン国家食糧貯蔵庫をもち、さらに大連商品取扱所と大連北方国際糧食物流センターや北良港湾は、貯蔵、物流、先物現物取扱一体のアジア大きな食糧の中継地に形成になった。大連での商品、資金、情報の流れを一手に管理し、東北部の穀倉地域と南部の主要消費地域や国際市場を結ぶ穀物流通の最短ルートを構築しつつある。

(2) 3 P L

2004年度中で大連における3 P L企業は20社増加して、112社となった。年間の営業額は20億元に達しており、対前年度比25%の増加となった。2007年度までの大連における物流関連企業は1,000社以上、規模を持つ物流企業は200社以上で、投資の主体としての多元化が体现されている。物流の分野は広く、企業形態には、共同出資、独資系、民営（民間）、国有などがある。また外資系の企業も多く参入している。

大連で上位10位に名を連ねる物流企業は、次の順位となっている。大連港グループ有限公司（総合型）、大連北良有限公司（総合型）、中海北方物流有限公司（総合型）、中鉄鉄龍コンテナ物流股份有限公司（運送型）、大連長波物流有限公司（運送型）、大連交通グループ運輸有限公

司（運送型）、大連中運物流有限公司（総合型）、中床国際物流有限公司（運送型）、大九国際流通有限公司（総合型）、大連北海貯運有限責任公司（貯蔵型）。

東北振興計画によって、2010年の末までに物流企業の総数は400社以上に達すると予想されている⁽²⁰⁾。

(3) 運送量資源

大連が立地に恵まれていることは既述した。大連の運送量は、近年、急速に増加し、2006年には4029億トン公里となった。これは前年度より57.3%の増加である。うち、貨物運送量は3965.2億トン公里で、前年比58.4%の増加である。

国際貨物では、日本と韓国への運送量が50%以上を占めている⁽²²⁾。

表2 大連における貨物運送量及港湾の貨物吞吐量

指 標	単 位	絶対数	対前年度比 (%)
貨物運送量	億トン公里	3965.2	58.4
うち陸運	億トン公里	75.1	11.5
船舶	億トン公里	3700	63.7
航空	億トン公里	0.7	15.5
港湾貨物吞吐量	億トン	2.2	11.2
港湾コンテナ吞吐量	TEU	381.3	18.7

出所：大連市統計局、2006年大連市国民経済と社会発展統計公報

運送量が著増していることから、外国からも多くの企業が大連の物流業界に参入している。市場競争はさらに激化し、地元の物流業はたえず新たな挑戦に直面している。同時に物流業界の発展が、中国における各業界、各分野のプレイヤーに対して、さらに大きなビジネス・チャンスをもたらすことにもなっている。

第2節 大連における物流業の主要課題

これまで分析してきたように、近年、大連の物流業は大きな発展を遂げつつある。しかし依然として、物流業の発展が依然として先進国より遅れている。物流業界は、急増する需要を十分に満たすことはできていない。

このことは、管理面、インフラ面、人材面、政策面などでまだ改善すべき箇所が多々あることを意味している。すでに数多くの物流会社が存在しているが、その技術やノウハウ、設備のレベルは依然として低い水準にある。物流業界は、種々の問題点に直面している。

視点をかえて大局的な観点でみると、以下のような問題点が考えられる。

(1) 政府と企業の体制の制約

政府に関しては、融資制度・財産権の譲渡・人材使用制度・市場参入・社会保障などの面で制度の整備をすすめる余地がある。

企業に関しては、特に国営企業における経営資源の再分配にあたって、企業対企業及び企業内部の改革に大きな課題がある（倉庫と輸送車両の所有権の分配、人員の削減による失業の問題など）。

(2) 企業の物流に対する認識と知識の欠如

物流の研究は1980年代から始まり、学術研究と行政部門は比較的理解と認識が進んでいるが、個々の企業では、物流がもつ意義について、その認識はまだ遠い存在となっている。

たとえば、物流に要するコストは高い。関連の統計によると、中国国内の物流関連の年間総支出額は19,000億元であり、物流にかかるコストだけでGDPの約20%を占めている。これは先進国の平均水準（アメリカ9.9%、ヨーロッパ・日本10%）に比べ、はるかに高い数字である。在庫管理や安全対策などは十分でなく、一貫パレチゼーションは普及しておらず人手による荷扱いが主流である。包装の欠陥などによる破損、また誤配の発生で年間大きな損失が出ている。

(3) 物流人材の不足

大学や専門教育機関、あるいは企業内部で物流分野の人材育成を実施しているところはまだまだ少ない。優秀な人材が不足しているために、物流効率の低下、作業員の知識不足、物流センターの低稼働率などを招き、それが原因となって、企業の物流コストが高くなっている⁽²³⁾。

表3 大連市における本科物流専門について大学滞在学生現状（単位：人）

名 称	2005年	2004年	2003年	2002年
大連海事大学	96	96	96	96
大連交通大学	96	46	0	0
大連大学	58	53	38	0
大連理工大学	31	27	0	0
東北財經大学	62	29	33	0

出所：筆者による調査

表3が示すように、大連地域の大学での物流専門の人材育成ははじまったばかりである。現状では、物流専門の人材は不足している。とくに国際物流の分野で不足が目だっている。

(4) 物流技術の標準化

製造業に比べ、物流分野での標準化の進展はかなり遅れている。標準化の遅れは、物流技術の面と物流作業の面でとくに顕著である。輸送車両・物流機器・包装などの基準が統一されていないため、積載率・空間利用率が低い。

標準化の管理・作成・配布は、これまでは計画経済の関連部門・関連地域が実行してきた。そのため、市場経済化がすすんだ今日では、各部門・各地域で協調すべき問題がたくさん存在している。

同時に、荷主・物流業者・問屋などのあいだで、物流の標準化に対する関心がまだ高まっていない。標準化の進展は行政部門の指導にもとづいて実行されていると認識されていることから、標準化にむけた関連団体の取り組みが十分に果たされていない⁽²⁴⁾。

(5) 3 P L の育成

大連では、先進国と比べ、倉庫、運搬用車両、クレーン設備ともに、品質や設計水準の低いものが使用されており、その業務効率は低いといわれている。また、物流に関するあらゆるサービスを一括して取扱うことのできる企業や、物流に関わる施設・設備・サービスを完備している企業は少ない。

物流は各企業内部の部門の業務の一部に取込まれ、第三者に委託されることも少ない。このことは物流に関する資源の分散と浪費とを招く。

外国企業の進出によって物流業界は激しい競争環境のもとにある。大連では、荷主から物流業務を包括的に請け負う専門的な3 P L 企業を育成することが重要な課題となっている。

参考文献：

1. 大連港集団『大連—東北アジア国際航運センター』2006年、参照。
2. 大連市『新商報』第2版、2004年3月参照。
3. 大連市統計局『大連国民経済と社会発展統計公報』2006年版、12-15頁参照。
4. 閻相宇「大連市—北の香港をめざす」流通科学大学、博士論文、2005年、1-2頁より引用
5. 大連市政府『大連における物流発展の計画』2004年、参照。
6. 大連市政府『大連における物流発展の計画』2004年、参照。
7. 上村幸三「北東アジアの物流センター：大連」、2005年、<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/rep.reposes>より引用
8. 大連市政府『大連における物流発展の計画』2005年、5-9頁参照。
9. 大連市政府『大連における物流発展の計画』2005年、5頁参照。
10. 大連港集団『大連—東北アジア国際航運センター』2006年、5頁参照。
11. 『中国統計年鑑』2003年-2006年、により整理。
12. 2003年6月に温家宝総理は中国東北地方を視察した。それまで、地方振興と考えられていた東北振興の重要性について様々な発言を行い、東北振興が一躍注目されるようになった。
13. 李才大連市計画委員会副主任「今後の大連経済の発展方向」『環日本海第1回北東アジア国際フォーラム』2000年、<http://www.joho-kyoto.or.jp> 103-106頁参照。
14. 遼寧省政府『東北振興三年評価報告』2007年、26-27頁参照。
15. 大連市統計局『大連市国民経済と社会発展統計公報』2006年版、参照。
16. 遼寧省政府『東北振興三か年評価報告』2007年版、10-22頁参照。
17. 李才大連市計画委員会副主任「今後の大連経済の発展方向」、30-35頁。
18. 大連港集団『大連—北東アジア国際航運センター』2006年、50-65頁参照。
19. 張孟陶「大連“区港連動”の現状と未来発展」[J].『中国港口』2005年12月、37-38頁。
20. 大連市統計局『大連市国民経済と社会発展統計公報』[M].2007年版、30-32頁参照。
21. 遼寧省政府『東北振興三か年評価報告』2007年版、30-33頁参照。
22. 大連市統計局『大連市国民経済と社会発展統計公報』2007年版、20-26頁参照。
23. 謝建国「第三の利益源」『中国における物流の現状』楽天リサーチ自主調査レポート、3頁より引用、<http://research.rakuten.co.jp>
24. 謝建国「第三の利益源」4頁より引用

関係文献

- 賈曉航「中国近代物流産業発展に関する提言」『経済学家』2004年4月、54頁参照。
- 賈曉航「中、日、韓三国の物流協作サイドに関する東北振興策の研究」『哈尔滨工業大学学報』2006年、45頁。