

第Ⅱ部 中国の産業動向と日本

第3章 第三次産業

第2節 物流サービスと国内輸送

はじめに

建国60年、改革開放30年と言われるが、物流の観点から見ればWTO（世界貿易機関）加盟後の物流の対外開放から5年目にあたる。中国は思いがけない世界不況の波に襲われて、新しい道を模索しているかに見える。

2008年、中国は小規模ながら行政改革を行い、物流関連では交通部と民航総局などが統合されて交通運輸部となった。物流を所管する官庁が国家發展改革委員会、交通部、鉄道部、商務部、民航総局などに分かれている縦割り行政の弊害が、これまで再三指摘されてきたが、ここに来て漸く合理的、効率的な運営に向かっての一步が踏み出された。今回の統合に当たっても、若干の含みを残しているとされており、物流を統括する部門が順次統合されて効率的な行政管理が行われる方向に向かっていることが明らかとなった。

鉄道部も統合の対象となっていたが、鉄道輸送需要に対して、逼迫している鉄道輸送力の不足を早急に改善することが先決であるとして、総合的なインフラ整備を進めるために、今回の統合は見送られた。結果的に実運送については、鉄道は鉄道部が、道路、水運、航空については交通運輸部が所管することとなった。利用運送業については一部調整されながら従来通り商務部が所管している。

中国では調達物流に関しては一定のレベルに達しているが、消費物流は広域に汎用性のあるシステムの構築が課題となっている。まして、廃棄物流、静脈物流となると、レベルの高い議論はあっても現実的には前途多難と言えそうだ。

輸送から物流へ、TransportationからLogisticsへ、改革開放30年の経済発展に伴う物流の変化は目覚ましい。最近の中国では物流と現代物流を区別しているようだ。現代物流の構築に向けて中国はこれから正念場を迎えようとしている。

1. 物流発展の環境

(1) 中国物流の現況と2009年の予測

2月27日付け国家發展改革委員会のホームページに「2008年の交通運輸業の状況及び2009年の趨勢予測」が発表されている。物流に関わる要点は以下のとおり。

2008年、交通運輸部門は低温風雪災害や四川特大地震災害がもたらした甚大な影響を受けたが、運輸組織と管理指揮を強化し、運輸の潜在力を掘り起こし、オリンピック輸送を成功裏に終了し、さらに重点物資の輸送需要を完遂し、経済と社会の発展に貢献した。

1. 2008年の概況

(1) 鉄道：全国の鉄道輸送量は重量ベースで32.9億トン、対前年比4.5%増、トンキロベースでは2兆4,828億トンキロ、対前年比3.7%の増であった。

- (2) 道路輸送：重量ベースで 181.7 億トン、対前年比 10.9%増、トンキロベースでは 1 兆 2,999 億トンキロ、対前年比 14.5%の増であった。
- (3) 水運：重量ベースで 29.7 億トン、対前年比 5.7%増、トンキロベースで 6 兆 5,218 億トンキロ、対前年比 1.5%の増であった。
- (4) 港湾：一定規模以上の港湾における貨物吞吐量は 58.7 億トンで対前年比 11.5%の増、その内、対外貿易貨物は 19.2 億トンで対前年比 7.0%増、コンテナは 1 億 2,626 万 TEU で対前年比 12.2%の増であった。

2. 2009 年の予測

2009 年は、輸送能力と需給からみれば総体的には安定的に推移すると思われるが、一部の地域、或いは一時的には輸送が逼迫することもあり得る。ここ数年の交通インフラ建設により、我が国の総合的な輸送能力は大幅に向上した。高速道路は初歩的な路線網を形成し、港湾は当面の経済発展に伴う基本的な物流需要を満足させることができる。鉄道は新路線の建設と現有路線の潜在能力を引き出すことにより輸送力は向上した。物流需要から見ると、投資の拡大と内需の増加によりマクロ政策の実施を推し進めることによって、輸送需要は増加する可能性があるが、大幅な増加は見込めない。季節変動による輸送量の増加により、一部地域或いは一時期に輸送は逼迫するおそれがある。

マクロ的に見て物流インフラの整備は進んでいるが、物流需要に対する個々の対応力は脆弱な部分を残しているようだ。

図表 1 を見ると、1995 年に比べ 2007 年の数値は、国内総生産は約 4 倍、固定資産投資額は 7 倍弱に達しているが、社会物流総費用は 3.5 倍で、国内総輸送量は 3 倍弱となっている。この数値から見てもハード・インフラ整備に多くの費用がかけられているにも拘らず、輸送力が充分付いていない様子が見て取れる。

(2) 国家政策としての物流改善

2009 年 2 月 26 日の『人民日報』日本語版は「国务院の温家宝首相は 25 日、国务院常务会议を開催し、物流産業の調整振興プランを審議・可決するとともに、科学技術によるバックアップ作用について検討・計画した。経済の安定的で急速な発展を促進するのが狙いだ」と伝えた。さらに、物流産業については今後、9つの重点プロジェクトを進めることが決定され、会議では次のような見方が提起された。

物流業は運輸、貯蔵、貨物輸送代理、情報などの各産業と結びついたサービス産業で、関連分野が広く、従業員数も多く、生産や消費を促進する上で大きな役割を担っている。だが、中国物流産業は全体的にレベルが低く、国民経済の効率・利益の向上を大きく妨げている。現代型物流業の発展を急ぎ、現代型物流サービスシステムを早急にうち立て、

物流サービスを起点としてその他の産業の発展を促進していかなければならない。具体的には次の4点が必要だ。

- ① 物流市場のニーズを積極的に拡大し、物流企業と生産企業、商業貿易企業との連携を促進し、物流サービスの社会化・専門化を促進する。
- ② 企業の再編合併を加速させ、高いサービス水準と強い国際競争力を備えた大型の現代型物流企業群を育成する。
- ③ エネルギー、鉱物、自動車、農産品、医薬などの重点分野における物流産業の発展を促進し、国際物流や保税物流の発展を加速させる。
- ④ 物流産業のインフラ建設を強化し、物流の標準化・情報レベルを向上させる。

会議で決定された9つのプロジェクトの内容は以下のとおり。

- ・多様な方式による連携輸送・中継輸送設備
- ・物流パーク
- ・都市における配送システム
- ・大口商品と農村における物流
- ・製造業と物流業との連携発展
- ・物流の標準・技術の普及
- ・物流の公共情報プラットフォーム
- ・物流をめぐる科学技術の発展
- ・緊急対応時の物流⁹¹

これまで、物流に関してこれ程厳しく具体的に指摘がされたことはない。従来は建前として総論的に唱えられてきた物流改善が一気に具体的な問題、各論にまで踏み込んだ感がある。

現代物流サービスシステムを構築するための4つの具体策で、②企業の再編合併を加速させ、高いサービス水準と強い国際競争力を備えた大型の現代物流企業群を育成すること、③の重点産業分野における物流産業の発展促進と国際物流や保税物流の発展を加速させるという件が注目される。ただ、相変わらずインフラ建設が重視され、ソフトの整備に関する言及が少ないことが気になる。

中国全体で見ると、内陸などでは流通も限られており、いまだに馬車や荷車による前近代的な輸送を見ることがある。中国独特の流通システムとそれにまつわる輸送の次元を脱却して、新しい消費物流システムを作り上げるには、かなりの時間と労力、費用を要するに違いない。さらに、コールドチェーンや高度で広域の消費物流、消費したモノの廃棄物流、静脈物流、グリーン物流の構築には国家レベルでの総合的な政策と個々の物流企業の対応力向上が必要となろう。今回の物流産業の調整・振興プランが大きな意味を持つことは言うまでもない。

⁹¹ 強制保険の中心となるのが自動車第三者賠償責任保険(日本の自賠責保険)。2006年7月に強制保険化実施。

図表1 中国の経済成長と物流の発展推移

	78年	95年	00年	05年	06年	07年
①国内総生産(億元) 指数(78年を基準とする)	4,546 100	60,794 1,337.3	99,215 2,182.5	183,217 4,039.3	211,924 4,661.8	249,530 5,489.0
②固定資産投資額(億元)	* (501)	20,019	32,918	88,774	109,998	137,234
③社会物流総費用(億元)	-	12,884	19,230	33,860	38,414	45,406
運輸費用(億元)	-	6,455	10,070	18,639	21,018	24,708
保管費用(億元)	-	4,459	5,975	10,632	12,331	14,943
管理費用(億元)	-	1,970	3,185	4,590	5,066	5,755
④GDP比社会物流総費用(%)	-	21.2	19.3	18.5	18.3	18.4
⑤国内総輸送量(億tkm) 指数(78年を基準とする)	9,829 100	35,909 365.3	44,321 450.9	80,258 816.5	88,840 903.9	101,419 1,031.8
(⑥-1) 固定資産投資額(億元)	-	463	672	1,268	1,967	2,493
鉄道運輸費用(億元)	-	943	1,227	2,030	2,265	2,521
路線総延長(km)	48,618	54,616	58,656	62,200	63,412	63,637
複線総延長(km)	7,630	16,909	21,408	24,497	25,244	25,794
電化路線総延長(km)	1,030	9,703	14,864	19,408	23,435	24,047
総輸送量(億tkm)	5,345	13,050	13,771	20,726	21,954	23,797
指数(78年を基準とする)	100	244.2	257.6	387.8	410.7	445.2
(⑥-2) 固定資産投資額(億元)	-	372	1,318	5,581	6,482	6,927
道路運輸費用(億元)	-	3,927	6,249	11,766	13,255	15,623
道路総延長(千km)	890	1,157	1,403	3,345	3,457	3,584
高速道路総延長(千km)	-	2.1	16.3	41.0	45.3	53.9
総輸送量(億tkm)	274	4,695	6,129	8,693	9,754	11,355
指数(78年を基準とする)	100	1,713.5	2,236.9	3,172.6	3,559.9	4,144.2
(⑥-3) 固定資産投資額(億元)	-	67	47	779	995	1,110
水運運輸費用(億元)	-	679	1,250	2,458	2,757	3,403
総輸送量(億tkm)	1,292	17,552	23,734	49,672	55,486	64,285
指数(78年を基準とする)	100	1,358.5	1,837.0	3,844.6	4,294.6	4,975.6
(⑥-4) 固定資産投資額(億元)	-	120	209	302	463	608
航空運輸費用(億元)	-	53	78	166	213	270
国内総路線数	233	694	1,032	1,024	1,068	1,216
空港数	82	139	139	135	142	148
総輸送量(億tkm)	0.97	22.3	50.3	78.9	94.3	116.4
指数(78年を基準とする)	100.0	2,299.0	5,185.6	8,134.0	9,721.6	12,000.0

(出所) 中国統計年鑑 2008 年版、各年版

中国物流年鑑 2008 年版、各年版

* ②固定資産投資総額の78年の数値は基本建設投資額(固定資産投資額は約3倍)

数値が年版によって相違がある場合は08年版又は最新年版による

(3) 物流ソフトの重視

2008年版『中国物流年鑑』によれば、社会物流総費用の推移は図表1の③のとおりである。国内総生産の伸びに伴って社会物流総費用も伸張を続けている。ただ、同じく④の国内総生産に対する比率を見ると、95年の21.2%から07年は18.2%と3ポイント減少している。日本や欧米の数値は8～9%で、約2倍の開きがあり、これが、中国の物流が効率的でないことの証左とされている。

これに関して北京物流学院の鄔躍・学院長は「中国の物流が日本や欧米に比べて効率が良くないことは事実だが、単純に比較できない要素もある。欧米先進国の輸送貨物は軽薄短小化しているが、中国では圧倒的に素材が多く、物流コストが高くなるのも止むを得ない。中国の産業界では、小売より大手メーカーが力を持っており、依然として物流業者にアウトソースするより自家物流が多く、その上消費物流が確立していないことも要因として挙げられる。」(LOGI-BIZ 05年4月号)と指摘している。

また、鄔躍院長は、昨年筆者との面談時にも、中国では相変わらず物流改善といえばハード・インフラの整備に関心が高いことを指摘していた。ただ、輸送モードの分担率から社会物流総費用に前提テーマがシフトしていることは、ハード・インフラが総てという観念からの解放を意味していると思われる。ソフトにも充分の関心が向けられつつあるものと期待したい。中国の物流企業の対応力が弱いからアウトソースが少ないのか、自家物流の意識が依然として強いから物流企業の発展が遅いのか、鶏と卵の議論はともかく、中国物流企業の現況を見ておきたい。

2. フォワーダーの展開

(1) 日系フォワーダーの展開

中国での拠点展開 日中間の貿易を見ると、中国は日本の貿易相手国として1～2位を占めるに至った。こうした貿易の実態に応じて物流企業、フォワーダーの果たすべき役割と舞台が広がってきた。

現在中国に進出している日本のフォワーダーは、駐在員事務所、合弁公司、現地法人併せて約390社に上っている。内訳を見ると、駐在員事務所が152、合弁企業が103、現地法人が131となっている。

2008年7月29日の『人民日報』日本語版は「中国の物流園區は全国で475カ所に達した。当初は位置付けが不正確、計画が不明瞭、重複建設といった諸問題が起こっていたが、最近の調査によると貨物輸送サービス、商業貿易サービスなど多種多様な物流ニーズを有機的に結合したプラットフォームを形成している」と伝えている。

中国に進出している日系フォワーダーのコメントを聞くと、搬入即輸出、搬出即輸入で、非居住者名義での在庫、所有権の移転、外貨決済が可能なことなど、従来の保税区が設立当初、謳い文句にしながら不透明であった部分が明快になり、上海外高橋の物流園區では既に数社の日系フォワーダーが活動を開始しているとの事であった。

日系フォワーダーは日系製造業や流通業の展開に伴ってその活動範囲を広げてきた。中国進出が始まった頃は、各地の優遇条件を掲げた経済開発区、保税区が吸引力をもっていたが、常に過渡期的性格が付きまとい、フォワーダーは難しい業務対応を強いられていた。製造業、流通業が中国という特殊な地域への進出に当たって果たしてきたその役割は、それ以前の欧米展開とは様相を異にしている。フォワーダーは荷主と一体となって、中国の物流に関する政策や規定の変化ばかりでなく、あらゆる荷主の物流需要に対処できるよう、

地味で着実な仕事に続けてきた。

内陸展開 フォワーダーは大別すると海運系と航空系があるが、全体的なフォワーダーの内訳を見ると、総合運送業者、倉庫業者、実運送業者、港湾輸送業者などと肩を並べて、メーカー系、商社系が加わっている。

最近是中国のフォワーダーの台頭も目覚ましいものがあるが、当面は日系フォワーダーとの棲み分けが成立している。こうした棲み分けが何時まで続くか分からないが、日系進出企業が抱える課題として、現地化が大きなテーマとなってきている。物流の面でも「世界の工場」、日系進出企業の水平分業に対応する物流需要から、「世界の市場」への物流需要に変わりつつある。日系フォワーダーは欧米展開では見られなかった次元の対応を要求されており、広大な中国の市場への国内物流需要の増加にも備える必要に迫られている。

今後内陸部の開発が進み、その経済水準が向上すれば、モノの流れも増加して、日系フォワーダーの内陸展開が増えるに違いない。東北地方、長江上流や中西部の内陸に一定規模以上の都市が増加すれば、新たな営業拠点を構築することになる。

その間には現地の地場物流企業や中国側荷主の出入り輸送業者との競争が予想される。沿海主要都市への展開は国際物流を絡めた展開であったが、内陸展開は国内物流の比重が高くなるため、地域の物流業者との競争は従来とは違ったものとなる。荷主との理解と協調関係を基に本格的な3PL（サード・パーティ・ロジスティックス）の取り組みや現地化、時にはM&A（合併買収）などの手段を講じて体制を整え、顧客満足度を高めながら着実な展開を進めていかねばなるまい。因みに中国とほぼ同じ国土のアメリカの場合、その50州都の総てに拠点展開している日系フォワーダーは1～2社にとどまっている。外地でのカーゴソースの確保とネットワークの維持には相当の経営基盤が求められるに違いない。キーワードは「現地化」にありそうだ。

(2) 中国フォワーダーの台頭

中国のフォワーダー 中国には当初、フォワーディングサービスを提供する会社とか機能はなかった。そこにコンテナによる複合一貫輸送が始まった。複数の輸送モードを使ってドア・ツー・ドアの輸送サービスを提供する必要に迫られ、相手国の複合輸送業者とも密接に連携した、フォワーダー機能が不可欠なものとなってきた。その当時こうした複合一貫輸送サービスを提供する役割を担ったのが中国対外貿易運輸総公司（シノトランス）と中国外輪代理公司（ペナビコ）であった。

2008年版『中国物流年鑑』によると、2007年の中国物流企業ビッグ50社（06年の営業収入順）のリストがある。うち上位10社は以下の通りである。（数字は営業収入）

- | | |
|-------------------|----------------|
| ①中国遠洋運輸集団総公司（コスコ） | (882億 5,136万円) |
| ②中国海運集団総公司 | (617億 8,711万円) |

③中国対外貿易運輸集団総公司（シノトランス）	(462億9,056万元)
④中国物資儲運総公司	(90億4,439万元)
⑤中鉄快運股份有限公司	(81億2,500万元)
⑥中鉄集裝箱運輸有限責任公司	(69億7,800万元)
⑦中国国際貨運航空有限公司	(64億3,952万元)
⑧広東南粵物流股份有限公司	(57億0,110万元)
⑨遠成集団有限公司	(46億1,755万元)
⑩東海豊国際航運集団有限公司	(43億2,675万元)

この中で①、②は海運会社で実運送業者であるが、それ以外は一応フォワーダーとみなしても差しつかえない。③のシノトランスは対外経済貿易部（現商務部）傘下の国有企業で中国最大の総物流企業、フォワーダーであり業界のリーディングカンパニー、④の物資儲運公司是元々物資部（現商務部）傘下の巨大倉庫運送公司であった。⑤の中鉄快運は鉄道部傘下でエクスプレスサービスの公司として発足し、今や全国ネットの巨大物流企業に成長した。そのほか⑨の遠成集団は、比較的新しく設立された企業ながら唯一トップテン入りした民営のフォワーダーである。同社以外の民営のフォワーダーとしては、1994年に広東で設立された宝供物流企業集団有限公司が32位にランクされている（06年の営業収入11億9,951万元）。

中国の輸出入貨物の約3分の2を取り扱っているのが、こうした現地系のフォワーダーである。中国の輸出入の伸張に歩調を合わせて目覚ましい勢いで業容を拡大してきた。ただ、こうしたフォワーダーの大部分は、広大な国内市場をカバーするネットワークの構築にも多くの課題を残している。ましてグローバル化した経済の中での国際物流の対応力や海外ネットワークを構築するには、さらに多くの時間と資金を要することが予想されている。これからは、国内物流、国際物流の種々な局面でより品質の高い物流サービスを提供していかねばならない。中国のフォワーダーが背負っている課題と役割はますます大きなものとなっている。

中国フォワーダーの課題 日本のフォワーダー各社は、海上貨物については日本インターナショナル・フレイト・フォワーダーズ協会（JIFFA）、航空貨物については日本エアフレイト フォワーダーズ協会（JAFA）に所属している。日中フォワーダー協議書の締結により、中国にも北京と上海などにそれぞれ貨運代理協会が設立された。最近では貨運代理協会に所属しているフォワーダーは約2,000社に上ると言われているが、ライセンスも取得せず同協会にも所属していない不法業者が数十倍に上るとも言われている。一時はこうした不法業者が中国の物流業界の健全な発展を阻害してきたが、当局や北京、上海の貨運代理協会の努力によって、徐々に改善の方向に向かっている。

これからは国内の広域で高度な消費物流システムの構築を中国人独自の手で進めること

になってくる。フォワーダーはソフトの充実にも最大の関心を払って、主要都市や交通機関の結節点に物流センターの機能を設け、ネットワークの整備に多くの力を注いでいかねばなるまい。

3. 物流発展の要は人材育成

(1) 今後の物流発展を支える人材育成

2008年北京物資学院では物流学部が、学生数2,000名を超える北京物流学院に昇格した。07年版『中国物流年鑑』によれば、中国の大学で物流関連の学部・講座は97に上るといふ。アメリカでは精々30程度と言われている。中国では物流に関連する教育がいかに高まっているかが分かる。

北京の西単の図書大樓1階右奥に物流コーナーが出来て7～8年になる。2000年初めには書棚1～2段であったが、最近では6本の書棚が物流関連の書籍で占められて一大コーナーになっている。

中央政府の物流関連部門や関連団体を訪れると、その意識とレベルの高さに驚かされることも多い。反面、内陸地方の中小都市や開発に取り残された地域では、改革開放時代以前と余り変わらぬ輸送の姿を垣間見ることもある。

国家发展改革委員会と南開大学現代物流研究センターが毎年出している『中国現代物流発展報告』07年版の第4章は、中国物流教育の発展について以下のように記している。

中国科学院予測研究センターは『中国物流発展の回顧と2007年の展望』の中で、物流教育と育成の基礎作りが広がっており、極度の人材不足は緩和されつつあるが、旧来の物流企業にとって、従業員の素質を高めることは大変困難なことであると指摘している。物流教育の教師の不足、各種の養成機関が目先の利益を求めて活動している現象は依然として多く、物流人材の不足、人材需要の恒常的増大を招いている。

この報告書では、物流教育を学歴教育と非学歴教育に分けている。学歴教育に関する記述の主要部分は、以下のとおりである。

06年4月、「2006～2010年高等学校物流類專業教学指導委員会」（以下、「教指委」と略称）が上海で設立のための第一回全体委員会を開催した。教指委は、上海海事大学、北京工商大学、南開大学、中国物流与採購聯合会などに所属する20余名の専門家によって構成されており、事務局は中国物流与採購聯合会に置かれている。教指委は教育部の指導の下、大学正規コース（4年間）と高等職業学校・高等専門学校（2～3年間）を設置した。大学正規コースには、実地訓練や実験の場を作って、物流学習レベルの規準を制定した。

また、教育部からの委託を受けて、正課の物流講座の設置に際して審査をし、教師の

養成を図り、カリキュラムを作成し、情報交換などの専門機構を構築した。

現在、全国の正課で物流専門教育を受けている学生は3万人余りで、物流専門の高職・高専約500カ所、在校生15万人、中等職業学校は1,000カ所を超え、在校生は約30万人となっている。この中には修士、博士課程大学院生の養成機関100カ所が含まれる。

06年、通信制の高等教育でも全国規模で物流管理（正課）、物流管理（独立本科）の2つの専門コースが増設され、一部の省市にしかなかった通信教育の物流管理専門コースにも改善の波が及んだ。

以上で紹介したように、正規の学歴教育の面で、高等教育機関における物流教育が行われている様子が伺える。アメリカの大企業では、物流担当のエグゼクティブが居ることがごく普通のこととされている。将来は中国の大手企業でも、こうした教育を受けた人材が経営幹部の地位を占めていくに違いない。

一方物流現場に直結する非学歴教育に関しての記述は以下のとおりである。

○「06年には、物流職業資格教育訓練は物流人材供給の重要なルートと見做され、関連する訓練試験項目も増加した。

06年現在の主な物流職業資格訓練項目：

- ・物流師職業資格認証訓練
- ・調達師認証訓練
- ・米国登録物流師認証訓練
- ・物流職業マネージャー認証訓練
- ・国際物流職業資格認証訓練
- ・(アシスタント マネージャー)物流職業資格証書訓練
- ・全国(高級)物流管理員訓練
- ・通関員養成資格認証
- ・フォワードナー職業資格認証

○企業はさらにOJT（オン・ザ・ジョブ・トレーニング）を重視

06年、多くの企業が現実的に様々なOJTを利用するようになった。従業員の能力向上の面でも、質の高い人材を獲得する面でも、企業にとってOJTが重要な方策の一つとなった。

現在、企業が実施している物流業務に関するOJTの主な形式は以下のとおりである。

①企業の自己組織による職業教育訓練

- ・物流師資格教育訓練の組織を作り、物流管理などの専門教育訓練に参加させた。
- ・国家物流師教育訓練に参加させて、職場の職位教育訓練と現代物流管理知識の学習を促進し、全員の資質の向上を図った。

②学校と企業の提携による実務教育訓練の強化

- ・南京工業大学と企業が共同で、学習実践の基地と産学研プラットフォームを作り、交流セミナー、専門講座、従業員教育訓練、委託養成、講座聴講などの形式で従業員の業務教育訓練を行っている。

③企業とコンサルティング仲介機関との提携による実業教育訓練

最近コンサルティング仲介機関も物流企業の従業員の教育訓練に積極的に取り組むようになってきた。主な教育訓練内容は、企業が実務的に求めているもので決められ、調達、運輸、倉儲、配送、SCMなどの業務管理知識と運営技能などが含まれている。

「街の運送屋」から脱皮してネットワークを広げている現地物流業者のサービスレベルを聞くと、まだ一部の現場でラフハンドリングが後を絶たないという声も聞こえてくる。長距離トラックの運転手はアルバイトのために勝手にルートを変更したり、契約外の輸送をしたりすることも珍しくないともいう。

例えば日本の引越し作業で、ピアノの専門輸送業者は狭い団地の階段でも2人でピアノの積み降ろしやセッティング作業をやってのける。CFSでのコンテナの積み付け作業も、重い物は下に、大小の貨物を巧く組み合わせることで積載効率を高めること、コンテナの重心を平均化することは当然の事として作業が進められる。もっとも最近の日本でも団塊の世代の交代によって、こうした職人芸的な技能が後退しつつあることも囁かれている。とりわけ美術品輸送などでは高い技術をもった作業員の後継者の育成に悩んでいることも事実である。いずれの職業にせよ、高い技能にしても、一般的な作業手順にしても、プロとしての仕事をこなしていくには、現場における相当の訓練が必要なことが再認識されている。

中国の物流は21世紀の最先端を誇る空港やコンテナバース、世界水準の物流研究者や学歴教育を揃えている一方、前世紀の輸送や意識の低い輸送感覚が残っているのも現実の姿である。ここで切実に求められるのは、物流に関わる現場での実務職業訓練の充実であろう。物流企業や荷主企業と地方の職業教育が協力して、地域に根ざした非学歴教育としての物流職業訓練機関を設けて人材育成に当たることが急務となっているに違いない。非学歴教育も最近は広がりを見せているが、緒に付いたばかりの感は否めない。教育訓練は即効性のあるものではない。いかに有能な経営幹部と最新のハイテク機械を備えた工場でも、実際に働く工員の意識と作業のレベルが低ければよい製品が出来る筈がない。実践的な従業員のレベル向上に向けた第一線現場従業員の職業訓練がさらに充実して、中国物流の発展に寄与することを願って止まない。

むすび

改革開放から中国の経済発展が始まったが、世界的に見ても20世紀後半の80年代から市民生活に大きな影響を与えたものがある。3つの「コン」、即ちコンテナ、コンピュータ、そしてコンビニエンスストアが企業活動や家庭生活に深く関わるようになって、生活が一変した。中国でもこの影響は計り知れないものがある。今や急激な世界経済の悪化が影を落としているが、2010年の上海万博は長期間に亘って全中国をはじめ世界各国からの膨大な物流が予想される。改革開放以来、中国で開催された展覧会輸送を一時に取り扱うほどの大事業と言っても過言ではない。イベントの成否だけでなく、中国物流とフォワード

の将来がかかっている。09年は中国物流の改善と発展のための最大のチャンスであり、産・官・学が一体となった活動によって、中国物流変革の歴史の一頁を飾る年となることを期待したい。