

# 中国大連市における現代物流業の現状と展望

中国物流学会常務理事、大連物流發展研究院長 宮之光

経済のグローバル化と現代科学技術の進歩に伴い、国民経済における物流業の役割はますます大きくなっており、既に都市部の現代化レベルと総合実力を測る重要なファクターになっている。大連市は沿海開放都市の優位性を十分に活かした結果、物流業の市場規模が急速に拡大し、そのサービスレベルも顕著に向上した。また、物流関連のインフラ整備も完備されている。物流業は既に大連市経済發展の基幹産業の一つに成長しており、産業構造の調整、經濟發展モデルの転換、經濟競争力の向上において、その重要性が高まっている。

## 1. 現代物流業の發展基盤における優位性

### 1.1 交通の優位性

大連市は遼東半島の最南端に位置しており、東は黄海、西は渤海に面し、南は山東半島と海を隔てて向かい合い、北は日本、韓国、北朝鮮、ロシア極東地方と隣り合っている。大連市は環太平洋經濟圏と北東アジア經濟圏が重なる場所にあり、中国の環渤海地域と遼東半島沿岸から海外へ通じる玄関口である。そして、中東、南アジア、北アメリカ、ヨーロッパへ行く有力な貨物積出港、ユーラシア・ランドブリッジの理想的中継港でもある。この地理的優位性は、大連市の現代物流業にとって重要な發展基盤となっている。

### 1.2 マクロ經濟環境

世界金融危機の影響で、世界經濟の中心がアジア太平洋地域へと急速にシフトしてきている。一方、中国政府が進めてきた対外開放の拡大政策は、東北地域の対外開放を加速化している。これらは大連市が国内物流と國際物流を發展させるための有利な条件となった。東北旧工業基地の振興戰略（以下、東北振興戰略）が実施されてから、經濟構造の調整と新規建設によって、東北地域は全面的振興を成し遂げている。その經濟規模と對外貿易額はともに右肩上がりで推移している。東北三省の域内總生産（GRP）は、2003年の1.36兆元から2010年の3.71兆元に上った。2010年における大連市のGRPは5,158億元、固定資産投資は5,084億元、地方財政歳入（一般会計予算）は501億元に達し、それぞれ2005年の2.4、4.6、3.3倍となっている。東北地域と大連市の著しい經濟成長は、大連市現代物流業の發展に良いマクロ經濟環境を提供している。

### 1.3 政策背景

2003年始動の「東北振興戰略」の中で、大連市を北東アジアにおける重要な國際海上輸送センターに建設するという目標が定められた。この目標を実現するために、遼寧省政府、大連市政府は「北東アジアにおける重要な國際海上輸送センターの建設加速に関する実施意見」、「大連市現代物流業發展計画」、「大連市の北東アジア國際海上輸送センター發展計画」、「大連市現代物流業の發展加速に関する意見」などの関連政策・計画を打ち出した。

2009年3月に中国政府（國務院）が公表した「物流業の調整・振興計画」の中で、大連市が全国的物流結節点都市（鄭州、武漢、重慶、成都、南寧、西安、蘭州、ウルムチ等21都市）の1つに指定された。また、2009年9月に国家プロジェクトとして認定された「遼寧省沿海經濟帶發展計画」の中に、「大連市を北東アジア國際物流センターに建設する」ことが含まれた。さらに、大連市は2010年に中国商務部によって全国現代物流モデル都市にも指定された。2011年7月、大連市政府は「大連市北東アジア國際物流センター發展計画」を採択し、「2020年までに大連市を北東アジア國際物流センターに建設する」ことを明記した。これらの政策・計画は、中国（東北地域）と北東アジア地域の物流發展における大連市の位置づけと役割を明確化している。

## 2. 現代物流業の發展現状

2010年における大連市の物流業生産額は505億元、GRPに占めるその比率は9.86%で、全国平均水準より2.86ポイント高い。また、社会物流總費用（物流コスト）は741.7億元、GRPに占める比率は16.82%で、全国平均水準を1.18ポイント下回った。

### 2.1 物流インフラの完備

大連市には、道路、鉄道、水運、航空、パイプラインという5つの輸送モードが一体化した総合的輸送ネットワークが既に構築されている。交通インフラは完備され、広い範囲をカバーしている。表1は第11次五カ年計画期間及び2010年における大連市のモード別輸送量をまとめている。

#### (1) 港湾インフラ

2010年末現在、大連港が所有する船舶バースは196基あ

表1 第11次五カ年計画期間及び2010年における大連市のモード別輸送量

	第11次五カ年計画期		2010年	
		伸び率		伸び率
港貨物取扱量	12.5億トン	92.2%	3.14億トン	15.4%
コンテナ取扱量	2,138.6万TEU	135%	526.2万TEU	15%
空港貨物・郵便物取扱量	62.5万トン	56.1%	14万トン	11.7%
陸路モード輸送量	9.84億トン	30.9%	1.9億トン	15.2%

(出所) 大連市政府資料。

り、このうち、1万トン級以上のバースは76基ある。貨物取扱能力は年間2.46億トン、コンテナ取扱能力は年間370万TEU、貨物取扱量と取扱能力の比率は1:1.1となっている。

大連港は中国最大規模となる30万トン級原油バースを有している。そして、40万トン級鉄石バースは、鉄石専用バースとしてトランジットと保税の機能を備えており、サービスの範囲は環渤海全域に及ぶ。現在、世界の60カ国・地域の約300の港との間に83航路が開設されている。

## (2) 空港

1973年に開通した大連周水子国際空港（以下、大連空港）は、滑走路の長さが3,300m、幅が60m、舗装厚さが37cmである。空港ターミナルビルの総面積が6.5万m<sup>2</sup>、搭乗橋が10基、旅客機と輸送機のエプロン（駐機場）総面積が31万m<sup>2</sup>、駐機スポットが34カ所、貨物倉庫が1万m<sup>2</sup>、保税倉庫が6,000m<sup>2</sup>ある。

2010年現在、大連空港の1日当たり貨物取扱能力は117トン、倉庫利用量は58トンである。15カ国・地域、89都市と就航し、フライト数は国内150便、国外36便である。空港を利用する国内外の航空会社は27社、このうち、中国南方航空と中国海南航空は大連空港に基地を設けている。日本、韓国、ロシアと就航している都市は、それぞれ9、3、8都市で、その数は全国的に多い方である。特にロシアとの運航数は全国の首位を占め、日本との運航数は全国第2位である。

その他、国際航空輸送センターと国際物流センターの発展戦略に基づき、大連空港には16.5万m<sup>2</sup>の国際物流センターを計画・建設し、2012年に運営を開始する計画がある。さらに、新たな空港を整備する計画もあって新空港は2015年に完成する予定である。

## (3) 道路

大連の道路網が既に整備されており、たとえば瀋大（瀋

陽～大連）高速道路、丹大（丹東～大連）高速道路、大窯湾疏港道路、長興島疏港道路、土羊（土城子～羊頭窪）高速道路、庄蓋（庄河～蓋州）高速道路、皮炮（皮口～炮台）高速道路及び201、202国道が挙げられる。2010年現在、大連市の道路総延長は7,182kmに達し、うち高速道路が402km、1級道路が569km、2級道路が1,939kmとなっている。

## (4) 鉄道

大連市にある鉄道の総延長は1,385kmで、17路線、55駅が含まれる。大連から瀋陽、長春、ハルビンへの幹線及び延吉までの線路を中心に、東北地域の内陸部主要都市へと繋がる鉄道輸送ネットワークが完備されている。また、2006年には、煙大（煙台～大連）列車フェリーの運航が開始し、東北地域と山東省及び東南部沿海地域を結ぶ複合一貫輸送ルートが確立されたのである。2007年、大連金窯鉄道の電気化・複線化工事が完成したことで、大窯湾港の取扱能力が大幅に伸びた。2012年、ハルビン～大連旅客専用線が開通すれば、大連から東北地域内陸部への鉄道貨物輸送力と輸送効率を一層高めることができる。

## (5) 陸海複合一貫輸送

大連～ハルビンの鉄道コンテナ専用線が1997年に運営を開始してから、大連市は東北地域の「内陸港<sup>1</sup>」の建設に取り組んできた。具体的には、大連、瀋陽、ハルビンでのコンテナヤードを基軸に、瀋陽、満洲里、長春東、吉林西、チチハル、牡丹江、綏芬河など7つのターミナルを重点に、延吉、通遼、建三江、大慶など4つの専門ヤードを発展とする合理的な内陸港を建設し、内陸港の総合サービスレベルを引き上げてきた。

また、大連市は陸海複合一貫輸送ルートの構築にも力を入れている。市政府は、鉄道部門、航空会社、いくつかの東北地域内陸都市と「戦略協力枠組み協議」を締結し、大連

<sup>1</sup> 訳注：内陸港（dry port）とは、内陸部にある国内・国際物流拠点を目指す。

図1 大連における物流園区の整備計画



(出所) 大連市政府資料。

港が取り組んでいる専用線のネットワーク化、新たな輸送ルート・モードの開拓を積極的にサポートしている。2010年現在、大連から瀋陽、長春、ハルビン、延吉、満洲里、通遼など6都市へのコンテナ輸送鉄道専門線、および大連から吉林西、五棵樹、鶴崗、綏芬河への定期列車が運行されている。これらの専用線の数は週50線路を超えており、東北地域の主要な物流結節点都市をカバーすることができる。

さらに、大連～満洲里～ロシアの国際列車も開通しており、ユーラシア・ランドブリッジへと繋がっている。このルートを利用すれば、東アジアからオランダのロッテルダムまでの海上輸送に比べて輸送時間は約半分短縮できる。日本、韓国と中国南部からのコンテナは、大連を経由してトランジットすれば、ユーラシア・ランドブリッジへと繋がる新たなルートとなる。

#### (6) 物流インフラ

大連市にある物流園区の敷地面積は、延べ9.1km<sup>2</sup>となっており、「大窯湾保税港物流園区」、「香炉礁物流園区」、「羊頭窪物流園区」などがある。とりわけ、大窯湾保税港の境内に立地する「大窯湾保税物流園区」の敷地面積は1.5km<sup>2</sup>に達し、対外開放と政策優遇のレベルが全国で最も高く、立地面の優位性が顕著である。2010年現在、大窯湾保税物流園区の倉庫施設の面積は67万m<sup>2</sup>に達し、GLプロパティーズ、伊藤忠、東芝物流など国内外の有名物流企業約100社

が進出している。また、日本電産、松下華録、キヤノンなど1,000社以上の企業が大窯湾保税物流園区でビジネスを展開している。

この他、敷地面積が延べ20km<sup>2</sup>になる大型物流園区の建設も計画されている。その中には、「空港国際物流園区」、「長興島物流園区」、「自動車物流シティ」などのプロジェクトが含まれている(図1参照)。これらの物流園区が完成すれば、大連市の物流サービス機能が大幅に向上できる。さらに、物流園区に対応して、鋼材物流センター、石油化学製品物流センター、建材物流センター、コールドチェーン物流センター、水産物流センターなどのインフラ整備も進んでおり、大連市の経済発展に対するその重要性が以前にも増して高まっている。

#### 2.2 速やかな物流企業の成長

大連市には約3,500社の物流企業がある。2010年における大連市物流企業の売上高は約650億元に達する。このように、大連市の物流企業の規模は拡大しており、サービスの質も上昇している。大連市物流業界の特徴をみると、企業形態が多様化しており、サービス領域が広く、経営方針が独特である。また、国内外同業者の間では、競い合いながら相互発展を促す傾向がみられる。とりわけ、国有物流企業は合併・買収、業務内容の多様化に取り組んでいる。たとえば、大連港集团有限公司、中鉄鉄龍コンテナ物流股



份有限公司、大連遠洋運送公司などの大手国有物流企業は、大連市の物流業界の主力企業となっている。これらの企業は物流インフラ、顧客層、経営面の優位性を活かし、従来のビジネスモデルを変え、物流機能を全面に引き上げることに成功している。

他方、民営物流企業の成長も速く、大連市物流企業総数の90%以上を占めている。たとえば、タイターコール (Tader Coal Scm) や長波物流、ヴィンランド物流 (Winland)、中床物流 (CMT)、インター物流 (Inteh) などの民営企業が多く現われてきた。これらの企業はサプライチェーン一体化の理念を取り入れ、自社の優位性を活かして、物流プロセスの最適化及びサプライチェーン・マネジメントを視野に入れた事業を展開し、市場での競争力と影響力をみせつけてきた。また、マースク、ロビンソン、TNT、日本郵船をはじめとする多くの外資系物流企業も大連市に進出しており、先進的なマネジメント、技術、ビジネスモデルを通じて大連市の物流業発展に貢献している。

### 2.3 トップレベルの物流情報プラットフォームの建設

大連市の情報インフラと物流情報プラットフォームの建設は急速に進んでいる。たとえば、「大連口岸（通商ポイント）データセンター」、「コンテナ港の対外ビジネスサービスシステム (EPC)」、「大連港船舶自動認識システム (AIS)」、「輸出管理の電子システム」、「遼寧省電子口岸プラットフォーム」、「スピーディーチェックシステム (EQS)」、「鉄道、海運における車輛・コンテナ・貨物追跡サービスシステム」、「東北地域複合一貫輸送の協力サービス情報プラットフォーム」など、約20項目の物流情報化に関する重要なプロジェクトが相次いで投入・運営されている。その中に、大連口岸の情報プラットフォームの担い手として、市政府が指定した「大連口岸物流ネットワーク有限公司 (DPN)」がある。DPNは情報化、ネットワーク化及び先進的な電子ビジネス技術を用いて、口岸資源の統合と通関プロセスの最適化、「スピーディーな通関」を実現し、顧客に高品質・高効率・便利なサービスを提供している。

また、錦程国際物流グループのインタナショナルキャビン予約センターは、電子商取引のネットワーク技術を用い、キャビン予約、全航路運賃問い合わせと物流サービスなどの運営システムを提供している。インタナショナルキャビン予約センターは大連をはじめ、全国重要な港口岸20都市にキャビン予約センターを設置し、全国トップクラスのアクセス数を誇る。大連市物流企業の情報化水準は全体的に向上しており、約80%の物流企業は物流情報システムを利用している。またGPS、GIS、RFIDなどの情報技術も幅

広く活用されている。

### 2.4 物流人材の優位性

大連市における物流業界の従事者数は約12.5万人に上る。その中には、中等専門学校卒以上が全体の58.2%、45歳以下が全体の74.6%を占めている。大連市の物流人材システムは「学歴教育」、「職階評定」、「職業教育」の3点から成り立っている。

「学歴教育」についてみると、大連市には物流専門科目を設置した中・高等専門学校、短期大学が20校以上あり、物流専門の在校生は約8,000人、毎年の卒業生は約2,000人に達している。「職階評定」については、2005年から物流に関する初級・中級・高級の専門技術資格試験に関する試行錯誤を行い、一連のシステムを構築した。たとえば、初級・中級物流専門技術者の試験システム、教科書システム、高級物流専門技術者の評価システムなどがある。現在、初級・中級・高級物流資格を取得した関係者は400人を超えている。「職業教育」に関して、大連市政府は2006年から「物流業界における従業員の知識・技能レベルアップ計画」を実施し、延べ1万人のレベルアップを目指している。現に、職業教育を受けた従業員数は約2,000人に上る。

## 3. 現代物流産業の展望

第12次五カ年計画期間（2011～15年）において、大連市政府は、GRP、固定資産投資、地方財政歳入、都市・農村の住民収入のいずれも倍増させ、サービス主導の経済成長モデルへの転換を加速化させるという目標を掲げている。また、北東アジア国際海上輸送センターの建設を中心に、北東アジア国際物流センターの建設と地域金融センターの建設を同時に促進し、相互が支えあう「3つの中心」という経済発展モデルを提起したのである。さらに、「北東アジア複合一貫輸送センター、サプライチェーン・マネジメントセンター、国際物流ハブの建設を加速し、優れた東北地域物流ネットワーク及び世界トップレベルの物流ネットワークの結節点を構築する」という発展目標を設定した。以下では、第12次五カ年計画期間もしくは長期間における大連市物流産業の展望についてまとめる。

### 3.1 物流インフラの一層の整備、物流結節点配置の最適化

第12次五カ年計画期間中、大連市は港湾、空港、鉄道、道路などの交通インフラ関連プロジェクト102項目に、総額970億元の投資を行う予定である。また、新たに122基の船舶バース（うち1万トン級以上のバースが68基）を建設し、2015年までに、大連港の船舶バースを295基、貨物取

図2 大連における北東アジア国際物流中心港の配置計画



(出所) 大連市政府資料。

扱能力を5億トン、コンテナ取扱能力を1,260万TEUにする見込みである。

さらに、大連市は保税物流園区と新空港の建設に300億円を投資し、2015年までに大連空港の年間貨物・郵便物取扱能力を25万トン、道路モードの貨物輸送能力を3.5億トン、鉄道モードの貨物輸送量を3,600億トン、倉庫取扱能力を6,500万トンに引き上げる予定である。

第12次五カ年計画期間中、大連市は物流結節点配置の最適化を計画している(図2)。具体的には、「二十里堡綜合物流園区」、「長興島物流園区」、「花園口物流園区」、「庄河物流園区」、「城際物流園区」、「太平湾区園区」及び「農産品物流センター」、「機械電子製品物流センター」、「自動車完成車・部品物流センター」、「ベアリング物流センター」、「新素材物流センター」などの物流園区と専門物流センターの建設・運営が予定される。これらの施設が完成すれば、物流業集積の加速、貨物集荷力の強化、広範な物流ネットワークの形成が可能となる。

### 3.2 物流業者の規模化・集約化、物流サービスのレベルアップ

第12次五カ年計画期間中、大連市は物流分野の対外開放を一層拡大し、現代物流業の育成・支援に関する政策を具現化し、中核物流企業に対する育成策を強化し、進出した国内外の物流企業による市場開拓を促進し、市場開発能力

と物流資源に対する統合力を高めていく。また、大連市政府は外資誘致に一層力を注ぎ、世界規模の物流大手企業を誘致し、大連市に国際レベルの荷捌きセンターを設置するよう奨励する。世界本部、アジア本部または中国東北地域本部を大連市に設置する国内外の物流大手企業に対して、優遇策を与えていく。さらに、物流関連の中小企業を誘致し、公平な競争環境を創出し、中小企業の成長を制度的に保障する。2015年までに売上高100億元以上の物流企業3社、50億元以上の物流企業10社、10億元以上の物流企業20社を誘致・育成する計画が順調に進めば、物流サービスのレベルアップが期待できる。

### 3.3 物流需要の拡大、物流業と製造業との連動

世界輸送ネットワーク、国際物流の荷捌き、中国経済と国際経済の結節点として、大連市は地元の工業、農業、商業、国際貿易の物流需要を担うだけでなく、東北地域の貨物輸出入の64%も担っている。大連市の物流業は、東北地域の産業発展、日中韓三カ国の輸送協力をけん引している。製造業内の物流総額は、市全体物流総額の2/3を占めており、とりわけ工業製品の物流は今後も長期にわたって大連市の現代物流業発展の主体になると思われる。

大連市は、「製造業と物流業との連動」、「産業構造のグレードアップの促進」、「経済成長方式の転換の加速化」、「現代物流の理念の樹立」、「従来のフルセット型構造(大も小

表2 大連市における北東アジア国際物流センターの発展目標

目標	年	2009年	2015年	2020年
物流業生産額（億元）		400.2	1,080	2,367
物流業生産額の伸び率（％）		18.5（対前年比）	18（年平均）	17（年平均）
サービス業総生産額に占める物流業生産額の割合（％）		23.6	23.47	24.63
域内総生産（GRP）に占める物流生産額の割合（％）		9.5	10.8	11.8
域内総生産（GRP）に占める社会物流総費用の割合（％）		18	15	14
港湾の貨物取扱量（億トン×万TEU）		2.72×455	5×1,260	7×2,030
空港の貨物取扱量（万トン×万機）		12.5×8.5	25×15	40×20
道路モードの貨物輸送量（億トン）		1.65	3.5	5.0
鉄道モードの貨物輸送量（億トン）		2,350	3,600	5,000
営業倉庫の貨物取扱量（万トン）		3,917	6,500	11,000

（出所）大連市政府資料。

も全て持つ構造)の改善」を図っている。また、物流業務の中から、原料の仕入れ・輸送・貯蔵と製品の加工・整理・配送などを効率的に仕分けする。さらに、模範的事例を通して現代物流理念の導入、仕入、輸送、貯蔵、積み下ろし、加工、配送、情報などの要素を有機的に結び付けながら物流の需要を創出し、アウトソーシング物流業務の割合を拡大させていく。大連市が北東アジア国際物流センターとして発展することになれば、物流の需要も拡大し、現代物流業の新たな発展に対する機運も訪れてくる。

### 3.4 物流サービスレベルの向上、コア・コンピタンスの強化

現代物流の理念、管理方式と技術に基づいて輸送、貯蔵、荷捌き、配送、包装、代理、流通加工などの物流業務を一層統合・発展させ、各種業務のレベルアップと有効な連携を図り、物流の作業ロスを最大限に減らすことが、大連市の物流業にとって重要な課題である。また、物流コストの削減、運営効率の向上、物流業務の規模化・専門化・標準化のレベルアップも必要となろう。

具体的には、①陸海複合一貫輸送に向けて5つの輸送モードの統合を強化し、その効率的な連結を図り、輸送サービスの能力とレベルを高めること、②倉庫施設を改造し統合させてその配置の最適化を図ること、③大連口岸の物流センターと金融センター機能の連動を図り、物流、金融の発展を加速させること、④大連口岸の中継機能と保税加工機能を活かし、流通加工業を大いに発展させ、荷主と海運企業に物流付加価値サービスを提供すること、⑤荷捌きサービスと配送業務を重視し、物流サービスの付加価値を高めること、⑥物流仲介サービスを行い、総合物流サービス代理業者の育成に取り組み、効率的・効果的な物流体系

を実現すること、⑦4PLサービス（フォースパーティーロジスティックス）の発展を重視し、物流の研究機構を育成すること、⑧コア・コンピタンスを持って、東北振興戦略と遼寧沿海経済帯開発開放戦略における大連市物流産業の役割を果たすことが挙げられる。

### 3.5 物流運営自体と物流情報プラットフォーム建設の連動

第12次五カ年計画期間中、大連市は積極的に物流情報サービスプラットフォームを建設し、次の情報の提供に取り組む。即ち、海上輸送物流情報、コンテナ複合一貫輸送情報、大口商品電子商取引と物流集積の情報、農産品取引情報などである。これらの物流情報サービスプラットフォームが物流業発展のけん引力となって、物流情報と実体経済がうまく連動する局面を形成させる。その上で、FRID技術、電子発注システム（EOS）、電子データ交換（EDI）、倉庫管理システム（WMS）、全地球測位システム（GPS）などの現代情報技術で伝統的な物流の改善を加速させていく。

今後、大連市は東北振興戦略と遼寧沿海経済地帯開発開放戦略を好機と捉え、物流インフラ整備の推進、物流サービスのレベルアップ、物流業支援策の強化、物流市場育成の加速、物流需要の創出、物流業と製造業との連動、コア・コンピタンスの強化を図る。その際、大連市ないし東北地域産業構造の転換、都市機能のレベルアップを主旨とし、輸送システムの完備、ハイレベルの対外開放、優れた都市の総合サービス機能及び波及効果といった優位性を発揮した上で、現代物流の成長環境を整え、現代物流業の発展を促進することが重要である。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

# *The Current Status of and Future Prospects for the Modern Logistics Industry in Dalian, China*

GONG, Zhiguang

Managing Director, China Society of Logistics, and  
Director, Dalian Institute of Logistics Development

## **Summary**

Dalian is an important port city for China and the Northeast Asian region. In recent years Dalian's economic growth has been astounding, with the gross regional product (GRP) of Dalian reaching 515.8 billion yuan in 2010, and the city has been playing the role of a powerful engine for the development of the logistics industry. Along with the expansion of demand for agriculture, industry, and commerce and external trade, the need for the logistics industry has been rising by the day. Aiming toward subsequent further economic development in Dalian, the constructing of modern logistics industry service systems has become imperative.

Dalian is blessed by its geographical location, and also has all modes of transportation: sea, air, rail, and overland. Besides transportation infrastructure, the putting in place of a logistics park and logistics center is progressing, and they are providing conditions favorable to the acceleration of the development of the logistics industry.

The number of Dalian logistics business operators has currently reached approximately 3,500 companies, and approximately 125,000 people are engaged in the logistics sector. Logistics services are maintaining the top level in China, and the construction of logistics information platforms is also progressing smoothly.

Within the period of the Twelfth Five Year Plan (2011-2015), there are plans for Dalian to continue striving for such things as the ongoing expansion of investment in logistics infrastructure and improvement of the environment for nurturing the logistics industry. For logistics business operators in particular, they urge the strengthening and improving of macro control, optimally locating logistics resources. Regarding the future direction, the importance is rising of promoting the construction of logistics information platforms, and the synergistic effects via coordination between shippers and logistics business operators.

[Translated by ERINA]