

遼寧中部都市群における航空・海上の国際物流の現状と展望

東北大学工商管理学院教授・物流系統工程与管理研究所所长 戩 守峰

要 旨

世界のあらゆる物流産業は都市を中心に展開している。物流において遼寧中部都市群が占める地位はその経済的役割と交通面でのレベルで一致している。物流産業から見ると、遼寧中部都市群の物流体系は、適切な地理的位置、総合的輸送ネットワーク、貨物貯蔵・輸送設備、物流情報通信システム、物流管理システム、物流サービスなどから構成される。

1 遼寧中部都市群の良好な地理的条件

1-1 交通条件の優位性

瀋陽を中心に150kmを半径として円形を描くと、少なくとも鞍山、撫順、本溪、営口、遼陽、鉄嶺の7都市がその中に入る。これを遼寧中部都市群(瀋陽経済圏)と称する。ここには東北三省の主要な幹線が入り込んでおり、遼寧省全体、さらに東北三省を貫通する交通の大動脈地区となっている。

特に営口市は、地域内にある各都市と隣接しており、海への最短距離にある。営口港での原材料取扱いが極めて多い鞍山・本溪までの距離はわずか100~150km程度である。設備機械製造基地、化学工業基地、食糧基地としての瀋陽、遼陽、撫順、鉄嶺などの都市も営口港から250kmの半径内にある。営口港の直接的な経済的後背地としての遼寧中部都市群からの貨物供給量は、常に営口港取扱量の65%を占めている。

1-2 総合的な輸送網

遼寧中部都市群には近代の交通輸送ネットワークが密集しており、現在すでに港を起点として、鉄道が動脈、道路が骨格となり、民用航空、パイプライン、海上輸送の5種類の輸送方法を組み合わせて、四方に通じる総合的立体的な輸送網が形成されている。

圏内の道路の総距離は23,905kmで省全体の47.4%を占める。その中で、高速道路は766kmで省全体の46.8%を占めている。キ口密度は毎100km²につき36.8kmである。1万人あたりでは11.2kmを有する。

圏内には瀋陽桃仙国際空港、鞍山空港がある。瀋陽桃仙国際空港は新ターミナルが建設され中国東北部において最大の国際空港となった。現在では10数の国際路線が開通され、2003年の貨物輸送量は9万トンとなり、瀋陽及び東北地域の対外貿易需要に応えている。

営口港は中国国内主要10港湾の一つで、東北では第2番目に大きい。生産性を有するバースは27で、中でも鯉魚圈

港には18バース、万トン級以上が15バースある。現在までに世界の40余国・地域の100余港と輸送業務関係を構築し、2004年までに年間6,000万トン、60万TEUのコンテナ貨物を取り扱っている。

1-3 貨物の貯蔵・輸送施設

経済圏内においては、道路輸送ステーションが129カ所、そのうち貨物ステーションは45カ所あり、商品輸送の利便性を高めている。瀋陽は中国物流の重要な都市として、東北三省の商品貿易と交通の中核となっている。

商品流通業務と倉庫業務は発達しており、「瀋陽市現代物流産業発展計画綱要」の目標によると、将来的な瀋陽物流産業の発展方向として北部鉄西設備機械製造物流パーク、東部瀋海自動車物流パーク、西部張士総合物流パーク、蘇家屯総合物流パークなどが特徴のある近代的物流パークとなる。

瀋陽市の第2、第3環状線周辺が発展の重点地区であり、鉄西、張士、瀋海、弧家子、北駅、桃仙、渾南、小韓屯など8カ所の物流センターと30余りの3PL物流企業ができる。

蘇家屯物流基地はまだ計画中であり、鉄西新区改造は生産財の物流センター建設を予定している。瀋海物流パークも鋭意計画中で、張士物流パークは中国外運遼寧有限公司瀋陽物流中心、台湾頂通物流公司など国内外の優良企業を誘致した。宝山製鉄所鋼鋼材加工配送センター、遼寧国際貨物輸送センターなど一部の物流プロジェクトが建設中である。

中国遠洋運輸(集団)総公司、中海集団物流有限公司、中国物質儲運総公司、中国鉄路工程総公司など国内の大型物流企業も瀋陽に進出し、物流業務を開始している。多くの物流基地の建設及び物流施設の近代化レベルの持続的な向上が、瀋陽における物流サービス提供可能な地域のために良好な基礎的条件を作り出した。

港湾物流施設からみると、2004年末までに営口港ではコ

ンテナ、石炭、精製油、液体化学品、鉱石、穀物など専用バス6カ所と近代的物流パークを建設した。また、港湾の建設は一層急ピッチで進み、瀋陽渾南新区で保税物流パークが建設され始めている。これが完成されると、地域の経済コストが減少し、物流スピードの向上に役立つ。

1-4 物流情報システム

物流インフラと密接な関係を持つ情報システムは主に道路交通関連インテリジェント情報システム、通関情報管理システム、港湾海運情報管理システムなどを包括している。現在、地域内の情報システムの建設はまだ初期的段階にあり、营口港が比較的進んでいる。

营口港では局域ネットワーク管理に基づく情報システムを作り上げ、生産物・業務管理情報システムを開発、応用した。また、瀋陽では早くから主要道路中枢計画とその建設を実施し、情報指揮センター1カ所、貨物輸送ステーション8カ所、旅客輸送ステーション7カ所、合計15カ所の主要道路中枢プロジェクトを完成、道路交通における情報システムを整備した。

2 遼寧中部都市群の物流一体化プロセスにおける課題

2-1 管理体制面での障害

現行体制からみると、縦系にある部門セクショナリズムの問題と横系にある地域セクショナリズムの問題がある。鉄道、道路、海運、航空、パイプライン輸送の行政管理は異なる部門に分かれており、統一的な計画配置が困難であるとともに、海運、鉄道、道路、航空輸送の基準、収税関係基準、通関手続が異なるといった難しい問題にも直面している。

また、行政主体の管理システムにおける評価基準が異なり、各地域に対する物流企業の市場参入許認可のための様々な証明や資料の審査などや行政による法律執行、市場管理、政策体系などの諸側面において各都市が勝手な運用展開を行っており、地域間では調整しにくく、同様に管理上でも縦割り・横割りのような弊害が発生している。

2-2 産業発展の過程にある具体的な困難

まず、物流市場の不透明さが市場の効率と市場を主体とする取組みに深刻な影響を及ぼしているため、物流市場における情報交換と問題処理のための物流情報ネットワークを構築する必要がある。

また、道路建設のスピードは速いものの、地域間の連携がうまくいかず、道路輸送ネットワークには一層の改善が必要である。一部の地域では深刻な渋滞がある反面、ある

地域では利用が不足しており、重複建設やレベルの低い開発といった現象が起きている。

そのほか、経路と結節点がうまく組み合わせず、各種の輸送方法の連携不足、地域の配置の不合理、交通輸送インフラと経済発展の需要の不一致といった問題がある。

例えば、物流の重要な中枢である营口港では、列車運行が未だに不足しているため、地域内での多様な方法による複合輸送やスピード化の需要を満たすことができていない。

業界基準が未だに欠落しており、物流一体化を実現するためには、業界基準を統一しなければ企業が連合することが難しい。しかし、国内では物流産業が興ってから発展までの過程がわずか数年程度の状況であり、多くの業界基準はまだ制定段階にあるため、物流企業間の協調と意思統一が非常に困難である。

また、船舶大型化と港湾開放化のニーズに適応し、港湾輸出入手続の電子化、ワンストップサービスの実現に向けて、手続の一層の簡略化、業務効率化を向上させなければならず、道路、港湾、空港など物流インフラの社会資本をさらに充足させなければならない。

さらに効率の低い商業慣例、貨物運送企業が商品代金を持ち逃げするようなモラルハザードの問題、一部区域にみられる自動車強盗や通行料詐欺なども今後解決すべき課題である。

3 遼寧中部都市群の物流一体化を加速化するための政策提言

実際、地域物流の土台構築に必要なことは、その構成に及び各要素の整備であり、インフラ、物流施設、物流業界基準など多方面にわたって統一的に計画配置して、協調的に発展させなければならない。そのためには、物流一体化を推進する中で政府の役割を積極的に発揮させていく必要がある。

地域物流一体化は、多くの政策、社会的施設などのマクロ的要素と適切な条件を持ったリーダーシップと支援を必要とする。これらの政策は、行政機関によって主導的、積極的に推進されていかなければならない。地域物流一体化の発展は地域協力レベルの向上と協力方法の革新によって決定されることが多いと考える。

3-1 制度化した協調メカニズムの設立

海外における経験が、地域物流一体化のための強力な行政組織による保障と協調メカニズムの必要性を証明している。そのため、遼寧中部都市群の地方政府では、物流に携

わる各管理部門と物流関係協会がリードして物流産業地域発展調整チームを組織し、地域物流発展産業政策に向けた協力、地域物流産業発展計画の策定、産業リンケージの構築、地域内における大型物流インフラ建設協力、地方保護主義の撲滅などといった共通する重要課題に対して、全面的に交流、検討を行い共同して発展する必要がある。

それによって始めて、産業面、交通インフラ面、規範面での連携が実現されていく。また、協調の内容については、従来のような対話、接触、交流などの非制度的協調から組織的協議、地方立法策定などの制度的協調へと次第に変化させる。

そのような協調メカニズムを通して、地域間、経路と結節点間、各種輸送方法間の合理的配置を実現して、低レベルの重複建設を解決し、地域エゴイズムに基づいた貿易障壁と商品流通障害を排除することによって、地域物流一体化の構造を共同して構築し、完備された機能と広範な管轄領域を有する地域物流ネットワークを設立する必要がある。

3-2 地域物流システムの合理的な計画

地域計画は地域の協調的発展を解決するための有効な手段であり、市場化への改革は地域協調メカニズムを構築するための根本的措置である。地域の物流計画は、鉄道と道路を含めた地域物流の基盤を重点とする総合的幹線ネットワークを中心に、とりわけ大きい地域内の結節点の位置と規模に関する計画を立案しなければならず、同時にそれらに対応する情報基盤の計画も策定しなければならない。

物流計画は、地域物流の規模配置や開発スケジュールを明確にすること、および財政融資、土地管理などの面での支援を提供することに重点をおくべきである。経済運営部門では、近代的物流と本部部門の運営に重点をおく必要がある。

交通幹線・中枢の建設計画を統一的に策定した上で、生産力や物流の現状に関する広範な調査を通じて、各種の輸送方法を連結する可能性を検討し、地域内における物流パークの空間的配置、用地規模と将来発展状況を考慮して立案することが求められる。

3-3 複合輸送を目標とした圏内の物流ネットワークの最適化

まず、地域内にある各地区の資源状況と比較優位性に基づいて、物流相手先の資源、交通輸送や倉庫設備などの情報資源を整理統合し、多元化した輸送モデルを押し広めて、多種の方式を連結した複合輸送の割合を向上させる。各種

輸送方法の競争と協力、荷主の自由意志による選択を通じて、貨物輸送量のバランスがとれた交通輸送システムを形成させることによって、輸送全体の効率化を高めていく。

また、既存の交通インフラ条件のもとで、港湾、道路、鉄道などの物流ネットワークの建設を継続的に最適化すべきである。特に、圏内でブレイクポイントのない交通施設の実現に努めなければならない。例えば、営口港の複合輸送能力を積極的に向上させるために、地域間の鉄道輸送能力を重点的に発展させ、物流一体化のレベルを向上させる。

7都市間の道路の横断的結合を強化して、地域間の商品輸送コストの減少を図る。遼陽、本溪などの地域の貨物輸送ステーション建設を推進して、貨物輸送の回転効率を向上し、回転時間を短縮する。物流管理部門、都市建設、道路交通管理部門は相互に協力し、都市物流拠点と市街地における物資集荷・配送拠点の設置を整備し、幹線道路の輸送と市街地配送の機能転換を実現しなければならない。

3-4 物流基準の統一による地域物流発展の基盤整備

地域物流の発展においては、物流需要への適応を基礎として、近代的物流体系に参画する各部門、各ポイントの間で設備規格、技術性能、情報基準の統一を行うことが強調されている。そのため、地域物流の全面的発展を推進するために、まず用語、測定方法、技術、情報伝達、物流業務、サービスなどの面で基本的な標準化を強力に進める必要がある。

先進水準に遅れている基準を淘汰し、グローバルな物流業者と相互に共有でき、国家基準の下でさらに細分化された標準を設定するとともに、応用可能な協調性と弾力的な組織化を進めることが肝要である。

3-5 物流情報化の加速と地域物流の発展レベル向上

地域という視点から物流発展における情報化の地位と役割を考える場合、情報システム、コントロールシステム、電子データ交換システム(EDI)、衛星ナビゲートと全地球測位システム(GPS)、移動通信、CD-ROM電子マップなどを総合的に利用して、地域発展レベルに基づいてできるだけ早く物流技術政策を制定することを提案する。それによって、各地で独自に建設してきた物流情報システムが協調させられる。近代物流発展の主体として、基準化したネットワーク技術を利用し、各地域に散布している物流企業を繋ぎ合わせる。かつて、物流企業はあるがネットワークが形成されず、ネットワークはあるが物流企業がないという状況を変え、一体化する物流サービスのプラットフォームを構築する。

3-6 大型近代化物流企業の地域をまたぐ発展の奨励

近代的物流企業制度の設立から始め、地域的な物流システムの主体を構築する。地域物流システムの発展には数社の競争力を有する近代物流企業の実在を必要とする。そのために、旧来の伝統的物流企業の改造を行い、近代的企業制度の設立をきっかけに、企業を導びき合併、再編、共同経営、市場からの撤退など多種の方法により「強強聯合（訳注：強い者同士による結合・連携）を実行することが求められる。経済圏内の大型物流企業による各都市の支社開設を奨励し、統一かつ開放的な物流市場の創出を加速させる必要がある。

3-7 瀋陽と營口が重要な中枢として役割を發揮

地域の中心都市、また東北三省の重要な交通中枢、国際物流都市として、瀋陽市は周辺への波及効果を發揮し、遼寧中部都市群の物流一体化プロセスにおける中心地と成長点の役割を果たす必要がある。

また、營口港は口岸の優位性を十分に利用し、港湾機能を改善、取扱能力を向上させ、輸送ネットワークによる内陸地域への利便性を高め、遼寧中部都市群の迅速な発展に向けた口岸需要を満足させることが求められる。

瀋西部の「出海ルート」建設プロジェクトがスタートしたことによって、遼中県は旧工業基地振興と沿海開放という二重の優位性を持つ地域となった。瀋陽近海物流港などのプロジェクトによって、遼中県は国内外物流の集散地になり、瀋西工業回廊、さらに東北三省の国際物流ルートにも位置づけられた。營口港の関係者は、營口港が築き上げた瀋陽内陸港が東北地域企業の物流中継拠点になるだろうとみている。

營口港が遼中近海経済区に定着したことで、「5点1線」沿線の諸港湾はますます重視されるようになった。「大連信風集団」は担保、コンサルティング会社とともに近海経済区で3億円を投資し、「大連信風集団物流センター」を設立する。同グループの崔立君理事長は、「大連の海運企業は營口港とともに近海経済区を共同開発していくだろう」と述べている。

瀋陽近海経済区物流港は、敷地面積600ムー（約400km²）で、物流センター、情報プラットフォーム、保税パーク、港湾区などを含め、2期にわたる整備が計画されている。

計画では、2009年に第1期プロジェクトが竣工し、総合的物流サービス、貨物保管などの機能が備えられ、「中海集団」、「中遠集団」など国内外の大型船舶会社の進出が実現する。また、瀋陽で直接、船腹予約や海運貨物引替証の

発行ができ、実質的に瀋陽を積載輸送窓口とすることができる。

物流港の建設開始に伴って、近海経済区内にある大半の企業の輸送方法が陸運から海運へと転換される。これにより企業の物流コストを大幅に節約できると同時に、瀋陽の物流センターの前進を実現し、營口港をさらに瀋陽に近づけることができる。

2007年には、瀋西工業回廊を軸に、瀋陽から營口までのフリーウェイの自動車専用道路を建設する予定である。全長153.5kmで一部区間は一級道路の基準に達し、双方向6車線道路で、完成後は瀋陽 - 營口線、瀋陽 - 大連高速道路とともに、瀋陽から營口までの主要道路の一つになる。

遼寧省は近代的物流業の発展のため、「近代的物流業発展計画綱要」を制定した。瀋陽、大連、錦州を中心に、全方位・多方面の近代的物流サービスネットワークを構築し、東北に立脚しながら全国に放射し、北東アジアに面した世界各地にサービスを提供する近代的物流センターになることを目標とする。

地域経済発展の経験から言えば、地域物流の発展は一つの中心都市を核とし、その他の都市と交錯的かつ相互補完的な発展構造を構築することが一般的である。

現在、遼寧省は、瀋陽を核とする遼寧中部都市物流圏及び大連、錦州を核とする沿海物流帯を初期的に形成しており、物流の中心都市を核とし、総合的かつ専門的な物流パークを結節点とする近代的物流サービスシステムの枠組みを基本的に形成している。この枠組みを構築する中で、瀋陽は極めて重要な役を演じているのである。

3-8 「区 - 港リンク」を推進

「区 - 港リンク」は、港湾区域の優位性と保税区の機能優位性を合わせ、保税政策が港湾区域でも享受できるようにし、港湾と保税区との間の区域リンク、機能リンク、情報リンクを実現することを指し、国際的に通用できる自由貿易区の発展モデルである。

港湾建設の加速、専用埠頭の建設、近代化された港湾サービスの提供、港湾機能の完備のほか、營口港で保税物流園区（区 - 港運動）モデルの実施を促進し、瀋陽保税物流園区の建設を加速することは、対外経済の物流コストダウンに有利であり、この地域への国際資本、技術、情報などの進出と波及をスピードアップさせることができる。

3-9 重要課題に対する調査研究を強化

地域物流一体化の問題点に対しては、迅速に協調して対策を講じることが求められる。例えば、域内各都市の物流

企業の営業許可書については相互認可制度を施行し、大型物流企業が一つの場所で登記できるようにする。税金の統一的な申告・納付を許可し、企業側の不必要なビジネスコストを減らすなどである。

域内では道路通行料の徴収所が多すぎて、絶えず「乱收費」の問題が起きており、地域をまたいで債務不履行など物流発展に影響を及ぼす問題については、先進国の経験を参考にしながら、地域の実情と結びつけて解決していくことが必要である。

アメリカの高速道路は料金所がほとんどないが、電子システムを導入しているため、自動車の運転に影響しない。道路補修の財源は3つあり、1つはガソリン税である。これはアメリカの道路補修資金の主要な原資である。2つ目は民間資本投資により建設された橋梁、道路、トンネルが料金徴収の形で直接的に投資を回収することである。3つ目はトラック運送会社が、輸送量に応じて高速道路費用を徴収することであり、これら問題の解決も切迫している。

また現在、物流産業発展の局面においては不明な部分が多く、域内各市の物流資源を全面的に調査すべきである。各地区、各部門、各業種の倉庫施設・輸送能力の種類、構成、分布、稼働率、さらに近代的物流への対応力などを重点的に調査することによって、マクロ政策を制定する際の信頼できるデータを提供することが肝要である。

遼寧中部都市群の物流一体化を実現するため、ハードウェア建設のみならず、ソフトウェアの構築と新機軸の打ち出しが重要かつ困難な課題である。多くの貨物を迅速に輸送するため、有形無形の努力が必要である。

4 遼寧中部都市群の物流ビジョン

第10次五カ年計画期間内において、遼寧中部都市群の物流発展建設は、瀋陽市を中心に、營口、撫順、本溪、鞍山、鉄嶺、遼陽を支点とし、高速道路を骨格、鉄道を動脈、物流パークを牽引車とし、貨物輸送拠点・商業貿易市場を従えて、瀋陽国際空港、營口港を窓口に、7つの都市をつなげ、世界各地に到達できる物流ネットを建設することが図られた¹。

4-1 道路建設

2006年、遼寧省中部都市群の道路延長は43,705キロメートルで遼寧省の45%を占め、2級以上の道路が8,253キロメートルで18.8%を占めた。これは全省平均より1ポイン

ト高い。中部都市群の等級に入る旅客ターミナルは107カ所、等級に入る貨物ターミナルは41カ所で、全省のうちそれぞれ56%と46%を占めている。

第11次五カ年計画の間には、全省高速道建設の計画距離は2,090kmで、3段階に分けて実施される。省内ルートは6本で、1,311kmが建設される。

鉄嶺 - 承德、瀋陽 - 通遼、丹東 - 通化、朝陽 - 赤峰、撫順 - 梅河口、撫順 - 通化の路線プロジェクトが区域内を通り、5ルートの建設延長距離は697kmである。

改築プロジェクトとしては、瀋陽環状線、丹東 - 海城、瀋陽 - 康平、桓人 - 永陵、空港道路などがある。港湾貨物の輸送ルートは3本、延長82kmで大連湾、大崙湾、長興島などを含む。

2010年までに、全省の高速道路延長を4,000kmとし、ほぼ全ての各県の通過を実現させることで、開放型道路ネットワークが形成され、効果と利益が十分に発揮できる。中部都市群と他地域・港湾など連携を強化し、良好な発展のための交通施設を整備することが期待される。

2007年から遼寧中部都市では輸送力の調整を実施し、輸送効率を高め、コンテナ、リーファー、ばら積、タンクローリーなどの専門車両の発展を推進しており、高速道路、幹線道路に適應する大型トラックや自動車車両を重点的に発展させている。

また同時に、輸送インフラを建設し、施設資源の共有を実現させている。瀋陽 - 彰武高速道路は2007年に工事が完了し開通する見込みである。遼寧中部の環状路である本溪 - 遼中 - 新民、鉄嶺 - 朝陽高速道路は2008年には完成し開通する見込みである。

それ以外は、遼寧省は瀋陽 - 吉林、撫順 - 梅河口、瀋陽 - 康平、撫順 - 通化などの高速道路プロジェクトの準備作業を推進し、高速道路の早期着工に努力しており、また遼寧省では桃仙国際物流園区、瀋西物流園区、瀋北物流園区の建設を進めている。

このように経済圏では機能整備が徐々に進められ、先進的な近代的物流センターの形成や域内における貨物輸送インフラの共有が実現されつつある。

同時に、瀋陽を中心に撫順、本溪、鉄嶺、遼陽の4市を結ぶ延長215キロメートルの軌道電車の工事が2008年オリンピックまでに開始されることも有望視されている。そのうち、瀋陽 - 撫順の距離は最短で30kmとなる。瀋陽 - 遼陽は59km、瀋陽 - 本溪は62km、瀋陽 - 鉄嶺は64kmである。

¹ なお、港湾建設については、筑波昌之編『中国東北振興政策の動向と今後のポテンシャル』ERINA booklet (Vol.6)、2007年3月 52～54ページ参照。

完成後は瀋陽地下鉄の黎明文化宮駅から出発し、撫順の盛城街まで僅か30分の距離となる。この時間短縮は、瀋陽 - 撫順間の高速道路による走行時間を短縮させるだけではなく、瀋陽市内における2区間をつなぐ時間よりも短くなり、また、瀋陽から遼陽、本溪、鉄嶺までの時間も僅か1時間で結ぶこととなる。このようになれば、瀋陽を中心とした周辺都市4市の「1時間交通圏」が形成される。

4-2 瀋陽空港の建設

4-2-1 東北地域における経済発展の拠点空港建設

改革開放以来、とりわけ東北振興という基本的な国策が実施されてから、東北地区の経済は迅速かつ健全な発展の勢いを保持している。2005年の地区全体生GDPは17,129.9億元で、全国GDP8.7%を占め、前年比13.2%増であり、全国GDPの増加速度より4.3%も高い。

このうち、遼寧省のGDPは8,005億元で、12.3%増であり、地区全体の46.7%を占めた。瀋陽市は、2005年にGDP2,084.1億元を実現、前年比16%増で、全省GDPの26.0%を占め、全国ベスト100都市の第9位となり、全国で最も活力のある10大都市の1つともなった。東北地区経済の強い成長力はリーダーとしての瀋陽が、中枢となる空港を建設し、東北地区経済の迅速な発展を後押ししていくことを必要としている。

4-2-2 瀋陽拠点空港建設の実行可能性

▶ 瀋陽建設に有利な4つのチャンス

中国共産党第16期代表大会が東北などの旧工業基地振興政策を打ち出してから2年余りで、国は旧工業基地に関する4項目の政策と5項目の支援策を公布し、重要な改造プロジェクトには直接投資を行った。東北振興政策は、瀋陽の中枢空港建設に有利な物質的基礎と大きな市場条件も提供とするチャンスの創出となった。

中国の民間航空業は2004年以来急速に成長した。第11次五カ年規画期間中、毎年の航空会社における増強輸送力は140余機で、さらに増加する傾向を呈している。民間航空の急速な発展もまた瀋陽空港の建設を促進するもう1つのチャンスである。

中国民用航空総局が「支線航空運送発展の促進に関する意見」を公布し、支線航空の発展について一連の支援策を制定した。とりわけ、11-5規画草案の中で、民用航空総局が制約を緩和して、開放の拡大を明確にしたことは、瀋陽空港がさらに多くの国際路線を開拓し、ネットワーク化された中枢の航路網を発展させることに極めて有利な条件を提供したため、これも瀋陽空港の建設に1つのチャンス

を提供した。

現在、南方航空北方公司、深圳航空瀋陽分公司および設立計画中の東北航空有限公司といった航空3社が瀋陽をハブ空港としている。11-5規画期間内には、航空3社及び中国国際航空、東方航空から輸送力の一部助力を得ることができる。

▶ 4つの優位性が瀋陽の中枢空港建設に保障を提供

瀋陽は中国東北地区南部の中心地に位置する。中国東北経済圏と環渤海経済圏の重要な結節点にあり、北東アジア地域の内陸部でもある。ここはまた、ユーラシアランドブリッジの一端であり、中国東北地区が対外貿易と国際交流を行うための重要な中枢である。東北地区における網の目のような航空ネットワーク発展のため、瀋陽は極めて恵まれた位置にある。

瀋陽は遼寧省の中部にあり、瀋陽から100kmの半径内に、鞍山、撫順、本溪、遼陽、營口、鉄嶺を含む7都市によって構成される瀋陽経済区(圏)が構成される。

地理的位置が極めてよく、内陸範囲が非常に広大であるため、瀋陽空港は典型的な大都市共用型の空港になっている。

2005年4月、遼寧省が中部7都市連合会議を開き、『遼寧中部都市群「瀋陽経済区」協力協議』を共同して締結し、瀋陽経済圏の建設が全面的にスタートした。瀋陽経済圏の飛躍は、遼寧ひいては東北地区経済の発展に強い推進力と放射力を与え、中枢としての瀋陽の建設に直接的な経済的ファクターを提供するだろう。

瀋陽は、すでに密集した道路網において「三環五射」という構造を形成しており、総延長距離数は5,330キロとなっている。予測によると、2010年までに、「三環九射一國境通過」という新たな構造が出来上がり、総延長距離数は8,282キロに達する見込みである。そのうち、高速道路は609キロに達する。鉄道は八方に通じ、陸上運送がさらに快速かつ便利になるため、本地域内の物流発展に対して、顕著な優位性を有する。

瀋陽空港は、規範化した会社法人の管理構造を持ち、良質な空港の資産と重要な業務条件を有するため、近代的な企業制度の確立に有利である。ハードの条件が優れており、航空と陸上輸送における連携が保障できる。そのため、航空会社とその取引先に信頼性と安全性の高い保障と全方位的の上質なサービスを提供できるようになる。

予測としては、国民の平均収入が2,000ドルに達し、航空旅客数が増加し始めて、旅行距離が1,000キロ以上となった場合、飛行機が理想的な交通方式となる。また、空港の旅客取扱量が年間640万人を超える場合は、大型国際中枢

空港となることができる。

2005年には瀋陽市全体のGDPが2,240億元、一人あたりGDPが2,000ドルを超えており、都市住民一人あたり可処分収入が10,045元、農民一人あたりの平均純収入が5,050元となっている。

2010年に、瀋陽全体の経済力は10 5 計画末期より倍増し、一人あたりのGDPは5,000ドルを超え、都市住民一人あたり可処分収入は18,000元、農民一人あたり平均純収入は9,000元になる。また、航空旅客は大幅に増加する見通しであり、近年の桃仙空港における旅客取扱量の急速な増加がその実例となるだろう。

桃仙国際空港に近接する渾南新区は、国家ハイテク技術開発区があり、多くのハイテク技術産業と航空運送に適応したハイテク製品が集積しているとともに、瀋陽における近代的な文化・スポーツ、コンベンションセンター、ハイテク製品の研究開発・製造輸出基地でもある。2010年GDPは1,000億元を超える見込みであり、強大な産業で空港物流パークを発達させるだろう。

瀋陽桃仙空港は、また中国の6大基幹空港の1つでもある。地域内には、人口100万都市が12カ所ある。この意味からも瀋陽桃仙空港は、遼寧中部都市群の共用的空港である。

表1 瀋陽桃仙空港の流量予測

	地区人口(万人)	旅客取扱量(万人)	貨物取扱量(万個)
2010年	2,000	978	20
2015年	2,200	1,723	60
2020年	2,400	2,775	70

(出所) 瀋陽空港集団「航空城工程初步可行性研究报告 - 2006」の予測データより作成。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

筆者略歴

戢守峰

中国・東北大学工商管理学院教授

東北大学物流系统工程与管理研究所所长

中国“物流師”資格専門家委員会委員、瀋陽市政府諮詢委員会委員

所属学会: 中国物流学会(常務理事)、中国商業学会(理事)