

青島市の投資環境—物流を中心として

佐々 由宇*

はじめに

1. 青島市の投資環境
2. 中国の物流事情
3. アンケート調査の概要
4. 青島市内物流企業及び関係機関に対するヒアリング結果の概要

終わりに

はじめに

本調査は、もともと青島大学、中村学園大学の有志教員と私で中国の青島市の物流事情を調査すべく企画されたものである。その後、SARS騒ぎの影響で訪中の時期が延期され、日程調整がうまくいかず、アンケート調査終了後に筆者単独で訪中せざるを得なかった。筆者の訪中時期は2003年12月24～翌年1月4日までのあわただしい時期であったが、幸い山口銀行青島支店、青島大学関係者等各方面の望外の協力を得て、また、単純集計ではあったが8月に実施されたアンケート調査の集計結果もでていたのでそれを基に日系物流企業、中国系物流企業及び行政機関に対してヒアリング調査を実施することができた。以下、断片的ではあるが、その報告である。

1. 青島市の投資環境

まず、青島市の投資環境について、青島市対外経済貿易委員会編の「青島投資指南」、及び山口銀行青島支店による「青島市の概況と投資環境」によってその概要を示しておこう。

青島市は山東省に属し、山東半島の南端に立地している。山口銀行青島支店の調査によれば2003年9月1日現在で、青島市の人口は716万人、そのうち市街区で242万人となっている。

青島は華北経済区域と華東経済区域の結節点に立地し、また中国5大貿易港のひとつである青島港を有しており、重要な経済中心都市として発展してきている。また、山東省自体食糧、綿花、搾油作物、果物、生糸、家畜、家禽等農産物分野で全国有数の生産基地となっているほか花崗岩、金、天然硫黄、などの豊富な鉱産物に

*下関市立大学経済学部教授

恵まれており、730キロにも及ぶ海岸線を持つことから窺えるように海産物も豊富である。また、青島市内には青島ビールだけでなく、日本の三洋と提携した家電メーカーハイアールも立地しており、工業生産も急速に成長している。

また、青島市は深圳、大連、寧波、厦門とともに省レベルの権限が与えられた計画単列都市である。これによって、「一定額以下の投資は直接市で認可を決定でき、財政・各種プロジェクトについても省を通すことなく直接中央政府とやり取りしている。(山口銀行青島支店「青島市の概況と投資環境」)

そして、青島市は都市のインフラ整備、工業、農業、ハイ・ニューテック、サービス貿易等さまざまな分野において外商投資を誘致してきており、重点投資地区として、青島経済技術開発区、青島保税區、輸出加工区、高新技术工業区、青島環海経済開発区、の5箇所を市内に用意しているほかに即墨市経済開発区、膠南市経済開発区、膠州市経済開発区などをもっている。

こうした投資環境を持つ青島市には1998年末時点で30カ国以上の海外企業が進出しており、中外合資企業、中外合作企業、全額外資企業の合計は3890社に及んでいた(青島市対外経済貿易委員会編の「青島投資指南」1999)。山口銀行青島支店によると、2002年末までの青島市への外国直接投資プロジェクトは類型10,760件で、契約額は229億米ドルとなっており、そのうち実際に投資された金額は107億米ドルである。

その国別の内訳は以下のとおりである。

表1 2002年末までの主な投資国別投資件数・額(累計)

国	件数	契約額	投資金額
香港	2,278件	54.7億米ドル	22.1億米ドル
韓国	3,921	64.6	35.7
米国	800	26.2	9.3
台湾	1,282	11.5	8.0
日本	849	16.4	10.6

表2 2002年の主な投資国別投資件数・額(単年度)

国	件数	契約額	投資金額
韓国	1,010	22.0	9.3
香港	167	8.3	3.3
日本	155	3.8	2.2
台湾	135	4.1	1.8
米国	163	7.2	3.1

(山口銀行青島支店による「青島市の概況と投資環境」)

表から明らかなように、青島市への投資は件数・金額ともに韓国が突出しているが、日本も第4位の投資状況となっている。

日本企業について言えば、業種的には繊維・アパレル、食品加工、電子部品加工関連、商社、運輸などが多いが、大手では三菱重工、荏原製作所、ライオン、カルビーなども含まれている。

周知のように山口県と山東省、山東省に位置する青島市と下関市は相互に友好協定を締結しており、下関市はもとより県内の多くの企業が中国に工場進出しているほか、支店・営業所を設置しており、あるいは輸出入両面での取引関係を結んでいる。現在におけるその詳細は不明であるが、1999年2月4日時点で山口県が把握していた山東省と交流がある山口県の企業は38社を数え、そのうち青島市に拠点を有しているのは12社であった。

筆者は1999年に青島市周辺地域に進出している日本企業を中心に進出後の直面した問題点についてヒアリング調査を共同で行う機会を得た(佐々由宇・徐修徳・弘利要・市川親愛・朴英姫「中国青島市周辺地域進出日本企業の実態と問題点」『下関市立大学産業文化研究所所報』第10号、所収、参照)。その際のヒアリングの中心は、増値税などの各種税制、現地の行政との対応、中国での商慣習などが大半であり、物流問題に関してはほとんど言及していない。しかし、現実に中国における物流は大きく立ち遅れており、現実の問題として中国に進出した企業がどのように対処しているのかは、大いに興味のあるところである。

2. 中国の物流事情

1999年度のヒアリング調査の際には、たとえば青島ジャスコからは、「正確性、納期は別にしても荷物は届く」というコメントを伺ったのみで、訪問した日系企業から中国の物流事情について特に大きな不満は聞かれなかった。しかし、道路網、鉄道網などのインフラ整備、設備の老朽化、管理水準などの面で大きく立ち遅れていることは、明らかである。例えば黄磷は、物流インフラについては

- ① 道路/国土面積、道路/人口数、で算出した道路ネットワーク密度で見て、中国の物流インフラは絶対的な水準が立ち遅れていること、
- ② 現代的な流通センター・ロジスティックセンターの建設が遅れていること、
- ③ 物流サービス企業の技術水準が低く、作業効率が悪いこと、
- ④ 物流インフラの不合理的構造が物流産業の効率を低下させていること
- ⑤ 物流施設と物流設備の標準化が進んでいないこと
- ⑥ 物流情報技術のレベルが低いこと、

を指摘している。(黄磷編著『WTO加盟後の中国市場』蒼蒼社2002年10月、pp158-60) また、制度上の問題として、縦割り行政の問題と行政と企業の未分離の問題を挙げている。同上、pp160-61)

黄の指摘を待つまでもなく広大な国土を有する中国の道路網の未整備は周知のことであり、内陸開発を目論む中央政府もその不可欠の前提として内陸と沿海部を結ぶ交通網の整備があることを十分に認識している。

ところで、中国に進出している日系企業の多くは沿海部の諸都市に拠点を構えている。これは安価で豊富な労働力に誘引されて生産拠点を中国に移したメーカーが、輸出義務を考慮した場合沿海部に集中せざるを得なかったことに起因するが、それにあわせて日系企業を主たる顧客とする日系物流企業も沿海部諸都市に拠点を設置している。

それ故、現在のところ、日系企業の物流に関する主たる関心は輸出面におかれることになるであろう。しかし、中国のWTO加盟によって中国市場を目指した外資企業の進出が今後一層増加する事は必定であり、その程度に応じて中国国内の物流機構の未整備、立ち遅れに日系企業の関心と不満が今後増えていくものと予想される。

3. アンケート調査の概要

SARS騒ぎの影響を受けて、筆者は参加し得なかったものの、2003年6-8月に中村学園大学と青島大学国際商学院によって青島市内の製造業、運輸業を対象にアンケート調査が実施された（調査結果は本稿執筆時点では未公表）。内容は、経営状況のほか、物流コスト、輸送機関を利用する上での問題点、物流の外部委託、取引形態などについて青島市内輸送・山東省内輸送・山東省外輸送に関してのものである。ここでは詳細な紹介は避けるが、筆者が2003年12月24日-2004年1月4日の期間に行ったヒアリング調査の基礎データとしたもの故に、ここでその主なものについて簡単に紹介しておきたい。

調査時期：2003年6-8月

調査方法：郵送及び訪問調査

調査対象：青島市内の製造業、運輸業200社

回収数：19（回収率9.5%）

回収数が少ないので一般化は必ずしも適当とは思われないし、クロス集計もあまり意味がないと思われるが、まず経営上の課題としては、同業他社との競争の激化81.3%、新規顧客の獲得31.3%、販売経費の負担が大きい25.0%、物流経費の負担が大きい25.9%、の順に多く、流通機構の改善をあげたものは12.5%にすぎなかった。

売上高に占める物流コストを3年前と比較してみた場合、「増加した」と答えたのが12件（70.6%）、で「減少した」と答えたものは4件（23.5%）に過ぎない。そして、5年後の予想を見ると、「増加する」ここ耐えたのが同じく12件（70.6%）で、逆に「減少する」と答えたのはわずか2件（12.5%）にすぎなかった。

そして、物流コスト割合の増加理由については、3年前との比較、5年後の予想のいずれにおいても、「出荷・販売量の増加」が最大で、それぞれ81.1%、90.0%に達している。次いで「輸送・配送頻度の増加」、「人件費コストの増加」、「物

流業務の外部委託」、「時間指定輸送配送の増加」などの順に続いている。

輸送機関ごとの評価については、飛行機運賃が高く、輸送時間は海運が長いといった、当然予想される評価が出されている中で、「到着時間が不正確」と答えたものが自動車で有効回答数中75.0%も、また「荷傷みがある」が鉄道で63.6%、自動車で41.7%にも達していた点が注目される。

物流業務の外部委託の状況については、すでに外部委託を行っているが全体の82.3%に上っており、委託業務の内容は「輸配送業務」100.0%、「保管業務」42.9%、「荷役業務」57.1%、などの結果が出ている。

荷主企業が輸配送を物流業者に委託する傾向は山東省外、山東省内というように長距離輸送になるほど高くなっているが、青島市内でも55.3%の企業が、また山東省内でも30.0%、山東省外でも26.3%の企業が自家用トラックを使用している。そして、青島市内での自家用トラックによる輸送の問題点としては、「1日あたりの輸配送回数の増加」54.5%、「輸配送単位の小口化」45.5%、「時間外指定配送の増加」36.4%の順にポイントが高かった。

これに対して、山東省内及び山東省外への自家用トラックによる輸配送では、「片荷輸送の発生」がトップに来てそれぞれ60.0%、46.2%に上っている。

次に輸出入実態であるが、2002年実績で「輸出入あり」が72.2%、「輸出のみ」が11.1%、「中国国内輸送のみ」が16.7%であった。輸出入において、青島港、青島空港（流亭几場）を利用している割合は平均して70%程度であり、天津港、煙台港も利用されていた。

現在青島では黄島に新港が建設され、空港も新空港が建設中であるが、今後青島港、青島空港の利用を促進するのに必要な条件を問うたところ、青島港については「輸入手続きの簡素化、コンピューター化」を84.6%が、「港湾までのアクセス道路の整備」を38.5%、コンテナ埠頭の整備」を30.8%の企業があげている。同様に。青島空港の利用促進のための条件についても、第1位は「輸入手続きの簡素化、コンピューター化」が100.0%で1位となっており、次いで「航空貨物取扱施設の充実」40.0%、「貨物専用便が着陸可能な空港の整備」、「海外定期航空路線の開設」、「空港までのアクセス道路の整備」がそれぞれ30.0%となっている。

ラフではあるが以上のような、アンケートの単純集計結果を携えて、先にも述べたように2003年12月24日から2004年1月4日までの期間中に青島市内の物流企業及び青島税関、青島商会などの関係諸機関に対してヒアリング調査を行った。その概要について項を改めて述べることにする。

4. 青島市内物流企業及び関係機関に対するヒアリング結果の概要

上記アンケート調査の集計結果をある日系物流企業の関係者に示したところ、物流コストの増加を指摘した企業が有効回答数中の70.6%に上ったことに驚き、

疑問を提示された。先にも述べたように、アンケートの回収率が9.5%と低かったということもあるが、どの程度実態を反映したものであるか疑問視されざるをえないほどの驚きであったようである。そこで、ヒアリング先では、と集計結果をにらみ合わせながら1から質問する形をとった。

まず青島税関では、馬光程副税関長及び郭佳氏から説明を受けることができた。その概要は、以下のとおりである。

青島港は1892年に建設され、コンテナの取扱量は全国第3位、その他の貨物取扱量でも全国5位にあり大連、天津、秦皇島と並ぶ中国5大港のひとつである。青島では現在黄島に新港湾建設が進められており、2005年までに20フィート標準コンテナ750万TEUの能力を有する港を建設中である。現在すでに20万トン級のオイルバース、20万トン級の鉱石専用バースが完成しており、いずれも中国1の規模を誇っている。新港では現在コンテナターミナルの2期工事まで完了しており、続いて3、4期工事に入る予定である。すべての工事が完了した時点では、新港は中国最大の港になる予定である。これによって青島では新港と旧港の利用形態の再検討が必要であるが、現時点ではまだその詳細は明らかにされていない。

青島税関は旧港（青島大港）に設置されており、主要業務は輸出入貨物の検査、保税、通関、税の減免、加工手冊の照合、旅客の検査、船舶管理などである。

コンテナ船のほとんどは黄島に移っており、大港には青島—下関、青島—仁川を結ぶフェリーが残っているが、大港の利用は貨物船によるバラ荷が多く、品目的には食糧、化学肥料が多い。コンテナが黄島に移転した分大港では通関・荷卸は迅速となっている。

青島港の貨物取扱実績は年々増加傾向にあるが、新港建設の理由は、大港の能力の限界を超えたからではなく、単に設備の老朽化によるものであった、とのことである。

なお、今後青島港の利用促進の条件について質問したところ次の5点について説明があった。

- ① 手続きの簡素化について。2005年までは車、中古機械については輸入許可制となっているが、それを許可証なしでも簡単に輸入できるようにする、とのことであった。
- ② コンピュータ化について。先のアンケート調査でも85%の企業がその必要をしてくしているが、青島税関では、中国港岸中心を設立して輸出入手続きのコンピュータ化を行っておりEDI通関が行われており、現在順調に進んでいる、とのことであった、したがって、アンケート調査にあった輸出入手続きのコンピュータ化については何の問題もない、とのことであった。
- ③ 通関手続きの迅速化について。すべての船会社、通関会社に対して言えることであるが、マニフェストのデータが正しいかが重要であり、それをチェックする必要があるが、基本的には入港の翌日には通関手続きが終了している、との

ことであった。

- ④ 港へのアクセスの問題について。大港から数百メートルのところには高速道路が走っており、アクセスはかなりよいと考えている、とのことであった。
- ⑤ 海外定期航路の開設について。現状では困難、と考えている、とのことであった。

なお、コンテナ基地の黄島移転に伴い、従来大港を利用していたコンテナが黄島に移動することになり、道路の渋滞が危惧されたが、それについては別の日系物流会社で説明を受けることができた。即ち、確かにコンテナ基地の黄島移転によって一時道路が渋滞したが、現在ではすでに解消している、とのことであった。

次に訪問したR社は、ある日本企業の100%子会社であり、魚を中心として冷凍冷蔵業務を行う倉庫会社であり、97年から運用を開始したものである。ここでは、主として保管費用の動向についてヒアリングすることができた。

それによると、港の移転によって黄島経済開発区に立地する同社の取扱荷物は増えたが、過去5年間において、保管費用は下がる一方であり、冷凍物で高いときには1日1tあたり1.6元であったのが現在では0.8元くらいにまで、また冷蔵物で2.8元から2.3元に落ち込んでいる、ということであった。

また、青島には公共保税倉庫があってそちらの方が保管費用が安く、当然荷主は公共保税倉庫を先に利用することになり、同社のような民間倉庫業者は辛い立場にあること、また城陽区にも最近私的保税倉庫ができており、その保税倉庫との競争の問題が大きい、とのことであった。そして、今後保管費用は更に低下すると予測された。

今回のヒアリング先では、物流企業を中心に回ったが、その中で先に中国企業に対するヒアリング結果を述べておきたい。

まず、C社について。同社は世界有数の船舶企業の関連会社であるが、同社では総経理から、青島市を中心とした物流事情について説明を受けた。それによると、中国には物流関連設備が全部あるという会社はまだまだ少なく、中国の物流はまだ始まっていない、とのことである。始まっていないというのはいささか極論ではあるが、確かに中国の物流レベルが低いことは事実であろう。

そういう状況の中で、1998年以降山東省政府は物流管理レベルを高めることを課題として現代物流の発展プロジェクトを実験的に進めているほか、済南に国際コンテナ物流センターが完工したことにより青島を取り巻く物流環境は大きく変動しようとしている。そうした中で、青島市には済南と結ばれる高速道路と黄島に通じる湾岸高速道路をすでに有している。今後の経済発展に伴って物流需要も増加する中で、同社総経理によれば、青島市の高速道路は大丈夫であり、内航船については政府の許可が得られないものの港湾、空港を含む全物流インフラについても2010年までは大丈夫、との見方を示された。

なお、山東省の道路網は国内でもトップであるとのことであった。

同社の取り扱う貨物は、鉄道会社と契約して週1回コンテナ専用貨物を動かしているほか、トラック、船舶を利用して運んでいるとのことであった。利用手段とし

て最大であるのはトラック、船、次いで鉄道の順であるが、トラック輸送費は過去5年間で20%程度落ち込んでいる、とのことであった。

なお、同氏は中国の物流について、インフラよりも問題は組織にあることを強調されていた。氏の意見の詳細を確認する十分な時間がなかったが、おそらくは輸配送、保管といった単純な物流サービスは提供できても物流情報の提供・在庫管理・物流コスト管理を含む広範なロジスティック管理を提供できる企業の少なさを念頭においてのことであったように思われる。また、同社では配送センターを今後年に4～5箇所のペースで設置して行き、将来的には配送センターネットワークの構築を図りたいとの計画を示された。

中国系物流企業にはもう1社訪問することができた。F社がそれである。同社は国営企業であり、現在民間に転向中であるとのことであった。業務内容は輸送代理店として積下ろし業務、通関業務、検査業務を行っているとのことである。

荷主は中国国内の企業が多く、外資系企業の貨物はほとんどないとのことであった。同様に日本の物流会社が中国の荷物を扱うのは難しいであろうとの見解を示されたが、その主たる理由として、言葉、習慣の違い、業務範囲における習慣の違い、商習慣の違いなどを挙げられた。

実際あとで紹介する日系物流企業でのヒアリング結果とも合致しているのが、中国系物流企業は中国企業の貨物を、日系物流企業は日本企業の貨物の物流を担当している、という住み分けがかなりくっきりとなされていることが確認された。

続いて、日系物流企業S社でのヒアリングについて。

同社は1997年に中国側との合弁で設立され、主たる事業内容としては、企業物流のほか、生産にかかわる工事（製造用設備の設置＝芯出しセッティング）部材輸入（国内海外の部材調達）、製品の国内・輸出物流を手がけており、輸送と安装（据付工事）を2本柱とした業務内容となっている。

もともと中国進出のきっかけは、日本企業の中国への生産拠点の移転に伴ってのものであった、という。即ち、工場移転に伴って生産機械の設置が不可欠であるが、同社は安装に関する優れたノウハウを持っており、中国に進出した日本企業の要請を受けてのことであった。また、当該企業の部材調達から製品の物流まで一手に引き受けて営業を行っている。一方で中国企業が荷主であるケースは15%程度にとどまっている、という状況である。この点は、先の中国物流企業でのヒアリング結果と符合し、興味深かった。

なお、同社でのヒアリングによると、物流コストは単価・総額ともに上がっているものの、元単位でのコストは下がっているとのことであった。先のアンケート調査では物流コストが上昇しているとの不満が多かったものの、ここでも実際には物流コストは下がっているとの説明を受けた。

また、コンテナ基地の黄島への移転の影響については、港の経費は変わっておらず、運行日程も従前のままであることから、さしたる問題はない、との見解であつ

た。

更に、片荷輸送の問題についてであるが、日中間の輸送において大きいことが指摘され、その理由として、従来日本からは部品・原料の輸送が行われ、中国からは製品の輸出が行われていたところ、近年中国国内での部品・原料調達の割合が増えている、という構造的なアンバランスについての見解が示された。また、中国に進出した日系製造企業の設備の老朽化が始まっており、日本に送り返して再検査を行う時期にきていることも指摘された。

なお、中国の物流事情について、中国には荷役・各種物流機械が不十分であることも認められたが、それは中国の物流が遅れているというよりもむしろ発想の違いというべきではないか、との認識も示された。それは、例えば、100kgの荷物を扱う場合、日本ではフォークリフトを使うのに対し、中国では人力による、といった違いも見取れる。人件費の格差に着目すればこういったケースで人力に頼ることはある意味で確かに合理的ではある。しかし、私見ではあるが、先のアンケート調査にもみられたように輸送過程での荷傷みのひどさに対する不満は実際問題として多い。このことの原因の大きな理由のひとつとして、人力利用のウエートが高いことのあることは否定されざるを得ず、物流の遅れの問題とは別に、今後一層物流における機械化への要望が高まるのは必至であろう。

しかし、それはあくまで、中国物流業一般について言えることであって、先進的な企業ではすでに大規模且つ近代的なロジスティック戦略を採用している企業も出始めている。今回訪問したハイアールが、それである。

同社は日本のサンヨーと包括提携を結んだ青島に本社を置く中国を代表する家電メーカーである。同社は黄島に大規模な物流センターを建設しすでに稼動中であるが、その物流センターは立体倉庫方式が採用されており、コンピュータ管理と完全オートメ化が行われており、倉庫内は無人である。工場で生産された製品がいったんこの物流センターに運ばれ、そこから10,000台以上のトラックを持つ子会社ハイアール物流によって世界中に出荷されている。そして、この物流センターの建設によってハイアールは時間と空間を大幅に節約することができた、という。中国全土にわたる社会的物流インフラの整備はこれからのことであるにしても、先進的な大規模企業では社内物流においてこうした先進的なロジスティック戦略を積極的に採用し始めており、この傾向は今後次第に普及していくものと考えられる。

終わりに

以上、青島市内企業を対象としたアンケート調査結果をもとに、後日駆け足でヒアリング調査を行った結果の概要であるが、最後に、若干のまとめをしておきたい。

現在中国はWTO加盟も果たし、急速な経済発展を続けており、それにともなって中国国内の物流需要も急速に高まることは必至である。先進国日本から見ると中国の物流事情はまだまだ改善の余地があることは事実であり、現に次第に改善されつつある。

こと青島に関する限り、空港の改築、新港の建設も行われ、高速道路の整備もあって、陸・海・空あわせて青島の物流インフラは中国でもトップクラスのものになりつつある。また、青島市の属する山東省は国際物流コンテナ基地を済南に建設したりするなど、物流改善に極めて積極的であり、中国全土の貨物の集散拠点に変貌しつつある。そうした環境の中で青島市の航空・港湾施設の重要性はますます高まることが予想される。こうした環境変化を受けて現在青島市は急ピッチで空港、港湾設備の改善、増強を推進しているところである。

青島市に進出している日系企業も当然そうした輸入インフラ整備の恩恵に浴するわけであるが、ヒアリング調査結果で明らかのように近年保管費用、輸送費などの物流機関の提供するサービスの価格は低下する一方である。本論では触れなかったものの、確かに近年青島市の賃金は上昇しており、かつては月給600元といわれていたのに対し現在では1000元にまで上昇したと伝えられている。人件費だけを見る限り、自社トラック輸送を行う企業の物流コストは上昇していることは疑いない。けれども運輸、保管などの専門物流機関の提供する物流サービスコストは逆に低下しており、アウトソーシングへの転換とその拡大によって費用の上昇分は十分にカバーできるものと思われる。

管轄地域を越えた輸送における通行税の徴収、積み残し、荷傷み、物流情報その他今後改善されるべき問題はいくつかあるにせよ、それらは青島市のみにも特有の問題ではなく、中国国内全体に共通する問題であって、全国的に見れば青島市内の物流環境はきわめて優れた状況にある。黄島に最近建設された家電メーカーハイアールの大規模な全自動指揮倉庫を見学する機会も得たが、そうした近代的な自社倉庫を有する企業は今後も、中国国内の競争の進展と企業の成長の程度に応じてますます増えてくるものと思われる。

また、これまでのところ中国に進出した日系企業の多くは中国国内市場をターゲットとしているというよりもむしろ、中国で生産し日本に輸出することを意図したものが多かった。そのため、中国の物流事情に対する日系企業の関心は、国内物流インフラ一般に関してよりもむしろ空港、港湾などの輸出入関連インフラに向けられがちであった。WTO加盟を果たした以上市場開放が今後次第に進展し、それに伴って国内物流インフラへの関心と不満は今後一層高まるものと予想されるが、現在までのところ、青島市の輸出入関連インフラに関しては、中国国内でもトップクラスにあり、良好な状況にあるとの印象を受けた。

今回調査は断片的かつ駆け足のものであったがこうしてみると、青島市の投資環境は、物流の側面に関する限りますます卓越した状況になりつつあるものと確信する。

最後に今回ヒアリング調査では、青島大学、山口銀行青島支店、関光汽船青島事務所の山県氏には一方ならぬ協力をいただいた。とりわけ、山県氏のアドバイスがなければ今回ヒアリングの成果はほとんど期待し得なかったと思う、記して謝意を表したい。