

商業集積の発展とロジスティクス・クラスターの形成

——臨沂の事例——

李 瑞 雪

目次

1. はじめに
 2. 臨沂卸売市場群の概要と発展プロセス
 3. 臨沂のロジスティクス・クラスターの生成と発展
 4. 考察
 5. おわりに
- 付録. 臨沂卸売市場群の年表
謝辞
参考文献

1. はじめに

ロジスティクス・クラスターが輸送ノードの高度化に伴って形成されるケースは、数多くの既存研究で指摘されている (Sheffi, 2012; 李, 2014, 2016a; 李・金, 2017)。しかし、輸送ノードの存在を前提条件としないロジスティクス・クラスターの形成に関する研究はまだ十分な蓄積がない。筆者は大規模な港湾や鉄道ターミナルといった輸送ノードが十分に発達しないまま物流集積が生成し、さらに高度に発展した事実に関心を持ち、伝統的な商業集積から派生するロジスティクス・クラスターに着目して研究を進めてきた。そこで、中国の一大卸売市場群と物流集積を擁する臨沂でフィールド調査を実施した¹。本稿では現地調査の発見事実を記述し、卸売市場群の拡大とロジスティクス・クラスター形成の関係性を考察し、商業集積ベース型のロジスティクス・クラスターの形成メカニ

ズムを探ることとする。

商業集積や製造業の産業集積が形成されると、必然的に輸送や保管などの物流サービスを提供する事業者が派生的に生まれており、その結果、物流施設が当該産業集積の内部ないし周辺に設立され拡大していく。このことは自明の論理である。しかし、域内の特定産業集積に付随し、そのユーザー産業の物流ニーズを満たすためのみの物流企業群と物流施設群は、ロジスティクス・クラスターとは呼べない。ロジスティクス・クラスターとは、より広域的な物流需要を吸引し、より多種多様な物流サービスを提供する物流事業者の集合である。すなわち、物流サービスの効率性や迅速性、柔軟性、多様性といった優位性ゆえに、域内の特定ユーザー産業の物流ニーズのみならず、域外の物流需要をも取り込みながら、ダイナミックに成長する点が、ロジスティクス・クラスター固有の特徴といえる。本研究では、このようにロジスティクス・クラスターを定義づけして考察を進める。

本稿の構成は以下のとおりである。第2節では、現地調査と既存文献に基づいて本研究のフィールドとなっている臨沂の卸売市場群の現状を概観したうえで、卸売市場群の発展プロセスを段階論的に整理し、そのプロセスに介在するプレーヤーの役割を確認する。続く第3節では、臨沂のロジスティクス・クラスターの形成プロセスに関わる発見事実を記述し、その形成に影響を及ぼす要素を浮き彫りにする。また、集積内で大規模化に成功した物流企業の事例も取り上げる。こうした発見事実を踏まえて、第4節では輸送ノード・ベース型ロジスティクス・

クラスターと比較しながら、卸売市場群から派生したロジスティクス・クラスターの生成過程とその形成メカニズムについて検討を加える。最後の第5節では臨沂事例からの発見事実からの示唆をまとめ、今後の研究課題に言及する。

2. 臨沂卸売市場群の概要と発展プロセス

臨沂卸売市場群の概要

中国山東省南部にある中規模都市・臨沂市²では、巨大な卸売市場群が形成されており、131の卸売市場が存在している。これらの卸売市場では、5万ほどの事業者は市場内で店舗やブースを構え、消費財から生産財まで計6万点以上の種類の商品を扱っている。市場を訪れるバイヤーや観光客数は一日あたり平均36万人超に達しているという。約60km²の市街地のうち、約1/3のエリア（約20km²）は各種の卸売市場で占められている。市場群全体は「臨沂卸売城」や「臨沂商貿城」と呼ばれていたが、現在では「臨沂商城」と呼ばれるのが一般的である。

臨沂商城市管理委員会の統計によると、2016年の取引総額は3,783.5億元と前年比で18.1%増、過去20年間で約20倍膨らんだ³。卸売市場で取引される商品は中国全域に出荷されると同時に、60以上の国や地域に輸出されている。臨沂は規模と取引の広域性において中国最大の卸売市場となっており、浙江省の義烏と並んで、中国2大市場集積とされる。また、臨沂市はフォーブス誌の「中国大陸最優秀商業都市」に8年連続で入選している。

臨沂の卸売市場は、同市の蘭山区、羅庄区、河東区、ハイテク産業開発区、経済技術開発区の5エリアに分布しており、とりわり臨沂市西部の蘭山区に数多くの業者が密集しており、取引額ベースで全体の5割を占める。臨沂市周辺の県や市にも卸売市場が少なからず点在し、その正確な規模と実態はまだ報告されていない。臨沂の卸売市場群で取引されている主な商品は、金属、食糧食品、日用品、電器電子、衣料品、自動車関連であり、これら6つの商品群だけで全体の73.5%を占める（金額ベース、2015年実績）。代表的な卸売市場として、臨沂鋼材

市場、華東非鉄金属城、皇山農副産品卸売市場、臨沂魯南国際糧油市場物流城、臨沂小商品城、臨沂家電厨衛城、潤東国貿城、林豊鋼材市場、華豊服装城、華東皮毛交易市場、沂河路自動車交易市場、臨沂モーダル部品市場などが挙げられる。

臨沂卸売市場群の発展プロセス⁴

第1段階：域内マーケット向けの総合市場の生成と発展（1970's末～1980's中頃）

臨沂市は中国山東省の南部に位置する、市内常住人口が60万人弱の中規模都市であるが、管轄地域全体の総人口は約1,000万人である。古代斎国の地である山東省は、昔から商業が盛んであったが、臨沂の卸売市場は1980年代に入ってから生成した。

1970年代末の改革開放政策の導入期に、中国のほかの地域と同様、臨沂でもそれまで厳しく取り締まられていた「集貿市場」（以下、集市と略）が容認されるようになった⁵。1979年の1年間だけで、臨沂地域に517箇所の集市が復活、ないし新設された。当時、大半の集市は日用雑貨や生鮮食品、農機具などの小売を行う定期市であったが、河東区九曲鎮の解放路東橋頭という場所で、浙江や福建の商人を中心に、布の生地や衣類、ボタンなどを販売する小規模な常設市が自然発生的に生まれた。しかし、この常設市は間もなく現地の工商管理部門の取り締まりを受けて立ち消えた。

その後、商人達は蘭山区の新華一路辺りに移り、販売を続けた。これを見た臨沂県工商管理局の局長（当時）を務める孫鳳楼という人物は、反対意見を押し切り、25の露店ブースを設置することを決断し、常設市の存続をサポートした。1981年のことであった。これが臨沂の最初の工業品市場とされる。解放一路（当時）の露天ブースはすぐに手狭になったため、臨沂県工商管理局は、西郊外で約4万m²の「臨沂西郊小百貨市場」を開設した。しかし、同市場は青空市場であり、風雨などの天候に影響されやすいため、翌年に、臨沂の長距離バスターミナルの北側に、3,025 m²のアーチ型市場を建設し、「臨沂西郊小百貨市場」がここに移転された。

当時「西郊大棚」と呼ばれ、地元住民に親しまれた「臨沂西郊小百貨市場」は、ローカル・マーケット向けの軽工業品流通機能を担う総合集市として、急速に膨張した。1985年に同市場の固定ブース数は600を超え、取扱商品種類は1,000以上に達し、一日当たりの取引総額は20万元に上ったと推計された。商品の大半は、浙江省の義烏・温州、山東省の青島、江蘇省の徐州、福建省、広東省など域外から仕入れられ、ローカルの流通業者と消費者に向けて販売されていた。

第2段階：域内マーケット向けの專業卸売市場群へ発展（1980's 中頃～1990's 中頃）

1986年に開設された「臨沂紡績卸売市場」を皮切りに、臨沂の西郊外で一連の專業卸売市場が相次いで開設されていった。代表的なところとして、「臨沂服裝鞋帽卸売市場」（1987年）、「北関水産品專業卸売市場」（1990年）、「箱鞆卸売市場」（1992年）、「特産品卸売市場」（1992年）、「華豊副食品卸売市場」（1992年）、「文具と体育用品卸売市場」（1992年）、「臨沂医薬原料卸売市場」（1992年）、「華東プラスチック製品卸売市場」（1994年）、「華東干し物卸売市場」（1994年）、「西関ウール製品卸売市場」（1994年）、「西関寝具卸売市場」（1994年）、「裝飾資材卸売市場」（1994年）、「家電卸売市場」（1994年）、「魯南化学製品卸売市場」（1994年）、「農機具部品卸売市場」（1995年）などがあり、これらの專業卸売市場は軒を連ねるようにな大市场群を呈し、当時「臨沂卸売城」と呼ばれた。

ここで列举したこれらの卸売市場は、「臨沂西郊小百貨市場」のような総合市場ではなく、もっぱら特定の商品類を専門的に取り扱う專業卸売市場になっている。それぞれの市場では数多くの同業者が集まるため、アイテム数が豊富になり、品質や価格の比較も容易になるなど、バイヤーに大きなメリットをもたらす。バイヤーが増えれば増えるほど、さらに供給業者の入居を誘発するという集積の好循環が生まれる。また、多くの專業卸売市場は狭いエリアに集積することで、商品種類の幅も広げる。

この段階のもう1つの特徴的な事象として、

住民自治組織が市場の主要な投資・運営主体となった点が挙げられる。臨沂の地方政府は1986年から、それまで工商管理局が独占していた市場開設権を民間に開放したため、西郊外の複数の村や街道住民委員会⁶は市場の建設と運営に参入した。とりわけ、水田、前園、西関、北園、宋王庄、北関などの村や街道の住民委員会が積極的な投資活動を繰り広げた。これらの住民自治組織は次々と市場を立ち上げていき、自らも次第に企業組織化した。臨沂の卸売市場運営事業者の大手である華豊、蘭田、華強、華苑の4大企業グループは既存の住民自治組織から生まれたのである。

さらに、この段階で臨沂の地方政府が市場の育成・振興政策を明確に打ち出した点も特徴の1つである。新規市場を開設するためには、土地が必要である。そのために、政府は土地用途転換に関わる規制を緩和し、村民や住民などの自治組織による市場開設をサポートした。また、外資を含めて多様な出資形態を認め、專業卸売市場を繁栄させることで地方経済を振興するという明確な方針を定めた。新規建設の市場を運営する企業は3年間の法人税が免除されるなど、税制面での優遇措置も採られた。

この段階の各卸売市場における取引は、域内の小売やユーザーに商品を卸売りするのがメインであるが、仕入先は全国に広がった。販売先の地理的範囲は臨沂を中心とする山東省南部から徐々に江蘇省北部、安徽省北部、河南省東部を含む広大な地域に広がりつつあった。この地域は人口密度が高く、農業も盛んであるため、日用品や食材、農業用物資の膨大な需要は專業卸売市場の拡大を牽引した。一部の專業卸売市場には域外のバイヤーが仕入れに訪れるようになり、全国マーケット向けに販売する段階へ入った。

第3段階：全国マーケット向けの專業卸売市場群へ成長（1990's 中頃～2000's 中頃）

1990年代中頃に入ってから、臨沂の專業卸売市場群は、市場数、取引規模、そして付帯機能なども急速に向上し続けていった。2005年に「臨沂卸売城」の市場数は70箇所まで増え、

取引総額は1995年の4倍強になり、市場の入居事業者数は4万軒を超え、取引される商品品目数は3万点以上に上った。

この段階では臨沂の專業卸売市場における取引はさらに広域化した。「臨沂卸売城」の知名度と影響力が増大するにつれて、全国各地からのバイヤーは大量に訪れるようになり、浙江や福建など域外の入居事業者も増え始めた。山東省、江蘇省、河南省、安徽省を含む広大な地域における最大規模の商品集散地となった「臨沂卸売城」は、カバーする商圏が全国26の省・直轄市・自治区にまで広がった。

個々の市場の規模も拡充された。初期のアーチ型市場はすべて近代的な展示場やデパートに類似する建物に移転、ないし改造され、その中には消防や盗難防止などのセキュリティシステムが完備され、銀行や保険、物流、インターネット、工商行政サービス、税務などを含むビジネス・インフラと補完サービスも整備された。

臨沂の市場群を活用して販売拡大に取り組む製造企業が増え始めた。最初は市場に入居し販売拠点を設ける形で対応したが、販売量が増加するにつれて、市場の近くで工場を設立するなど現地生産に乗り出すケースが次第に増え始めた。やがてこうした工場から人材のスピニングアウトによって同製品や関連製品の工場は増えていく。このように、專業卸売市場に牽引される形で、製品加工などの副次的な産業集積が域内で形成されていった。その最たる例は、合板加工業である。2005年に臨沂市周辺で約6,000社の合板加工工場があり、臨沂の專業卸売市場群で流通する合板の約8割は現地生産品で占められた⁷。合板のほかに、プラスチック成形、食品、非鉄金属、機械、豚肉加工、製茶などのサブ産業集積も臨沂において專業卸売市場と相互に依存するような形で発展していった⁸。

臨沂市政府は、「專業市場に依拠して工業を興し、工業の発展によって專業市場の繁栄を持続させる」という戦略を打ち出し、專業卸売市場で流通する商品のローカル供給率を高める目標を掲げた。また、工業団地を造成し、域外の製造業の進出を誘致するとともに、市場内の卸売業者による川上産業への進出を税制面で優遇

している。2005年までの間に約1,500の市場内の卸売業者が加工業を手掛け、そのうち160社の生産高は500万元を超える規模をもつようになった。

第4段階：專業卸売市場の国際化・情報化へ発展（2000's中頃～）

90年代末から海外からのバイヤーは単発的に臨沂の專業卸売市場へ商品の買い付けに来るようになったが、2000年代後半に入るとその数は急増し始めた。実際、90年代後半から、省内の貿易企業や浙江省の義烏小商品市場⁹の事業者は、臨沂の專業卸売市場から商品を仕入れて海外に輸出し始めた。2000年代後半から、臨沂の直接輸出比率は徐々に高まり、2013年の直接輸出額は32.1億米ドルに達し、前年比の150.8%増であった。その一方で、義烏の小商品市場経由での輸出経路は依然として大きなボリュームを維持しているという。

臨沂市政府は国際商業貿易都市を目指して、專業卸売市場の国際化を促進するために、関連インフラの整備を行った。臨沂港、臨沂商城国際貿易サービスセンター、立晨保税倉庫はこの時期に建設された代表的な施設である。臨沂港は、青島港の協力を受けて2013年に整備されたインランド・ポートであり、年間取扱能力は50万TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) である。外貿コンテナの取扱ができる同港の供用により、輸出入を手掛ける臨沂の企業に大きな利便性もたらされている¹⁰。本格的に運用が開始された直後に、臨沂港から青島港と日照港に連結する鉄道コンテナ輸送が開通され、両港との連携を強めている。臨沂商城国際貿易サービスセンターには数多くの国際物流事業者が入居し、国際フォワーディング・サービスを提供している。輸出入企業はここで通関、検疫、増値税還付といった国際貿易手続きのワンストップサービスが受けられる。

インフラ整備のほかに、国際展示会の開催や多国籍企業の調達拠点の誘致など、国際貿易を担う主体の誘い込みにも力を入れている。定期化した中国（臨沂）市場貿易博覧会（「臨博会」と略）に加えて、中国合板博覧会、中国（臨沂）

自動車用品交易会、中国（臨沂）太陽光エネルギー展覧会など様々な展示会は臨沂市政府の積極的な支援を受けて開催されている。2012年の1年間だけで、合計42の各種展示会が開催され、展示面積はのべ54.4万㎡、出展企業数は9,712社、成約額は148億元という実績を見せた。近代的な中国（臨沂）コンベンション・センターと魯信国際コンベンション・センターの竣工と供用は、各種展示会に良好な施設条件を提供している。

国際化と並んで、情報化が進展した点もこの時期の臨沂商城の特徴である。臨沂市政府は電子商取引の発展を促進するために、東忠科技社の「01ホールセール・ネット」などのECプラットフォームを誘致し、若者のECビジネス創業を奨励する政策を導入した。2013年の1年だけで、約8,600軒の卸売業者が「01ホールセール・ネット」に出店し、550億元のECでの売上を実現したという。ECプラットフォーム「中国臨沂商城」には、すでに5万社が加盟し、約18万アイテムの商品がアップロードされている。また、臨沂小商品城、永興国際玩具城、臨沂灯具城、臨沂家電厨衛城など60の卸売市場はすでに市場全体がEC化し、ネット上で取引できるようになった。「満易ネット」は中国政府による重点育成対象となる10の物流情報サービス・プラットフォームの一つに選ばれた。

3. 臨沂のロジスティクス・クラスターの生成と発展¹¹

商業集積から派生したロジスティクス・クラスター

臨沂において專業卸売市場群という形で商業集積が形成し、発展するにつれて膨大な物流需要が発生したため、輸送や保管などの物流サービスを提供する物流事業者の創業と進出を惹起した。興味深いことに、こうして商業集積に付随して生成した臨沂の物流産業は次第に中国北部の最大な物流ハブとなり、一大ロジスティクス・クラスターに成長していった。2014年末の時点で、臨沂に2,700社の物流事業者があり、そのうち年商500万元超の企業は340社

ある。2,000ほどのトラック路線便で全国ほぼすべての県・市と連結しており、1日あたりの発車台数は約2万台、出荷貨物量は約20万トンにのぼるという。臨沂発着の貨物のうち、トンベースで約5割は域外からの中継貨物で占められていると推定される（于ほか,2015）。2015年の臨沂における物流総額は5,026.8億元に達しており、域内商業集積における取引総額の約2倍に相当する規模となっている。即ち、臨沂の物流企業は域外の商業集積に留まらず、より広域的に物流サービスを展開しているのである。

スケールメリットや厳しい競争などにより、臨沂の運賃水準は全国平均より約27%、山東省の平均運賃より約20%低くなっていると報告されている。臨沂では登録ベースの営業トラック（2トン以上）は15.6万台で、そのうち、幹線輸送に投入されている8トン級以上の車両は約2万台となる。各路線で稼働しているトラックが多いため、貨物は依頼を受けた当日中に集荷・積込・発送ができ、短い輸送リードタイムが実現している。600キロ以内の都市には翌日、600～1500キロの地域には翌々日、1,500キロ以上の地域には3～5日ほどで配達できるという。

一般に、交通の要衝にある港湾など大きな輸送ノードをベースにして、ロジスティクス・クラスターが形成されることが多い（李,2014; 2016a; 李・金,2017）。しかし臨沂ではそのような条件を備えていなかった。港湾都市ではないうえ、従来からの陸運要衝でもなかった。1990年代まで大きな鉄道貨物駅も空港もトラックターミナルも整備されていなかった。このような不利な地理的条件と貧弱な交通インフラの中で、なぜロジスティクス・クラスターとして成長できたのか。本節ではそのプロセスを辿りながら要因を探ってみる。

前節で触れたように、初期の卸売市場は臨沂の長距離バスターミナルの付近で生成した。その理由は、当時の商人やバイヤーは利用可能な物流サービスが乏しく、手荷物として商品の搬入・搬出を行わざるを得ず、長距離バスターミナルの近くが便利な場所となったと考えられ

る。その後、物量の増加とトラック輸送に関する規制緩和が重なって、市場の周辺で個人経営のトラック運送業者が叢生するようになった。ごく自然の成り行きであった。

このように出現した零細型物流業者は各市場に付随して単発的に基礎的運送サービスを提供した。1990年代後半に入ると、臨沂の卸売市場が全国マーケット向けに成長するにつれて、特種路線便のサービスに対する需要は急増していった。やがて、特定の輸送ルートで個人経営のトラックと荷主をマッチングする取次業者とトラックが集まる貨運交易市場が登場した¹²。2000年代前半に入ると、臨沂市では金蘭、天源、林豊など15の貨運交易市場と3か所の大規模な駐車所が稼働し、それらの中で約1,500余りの取次業者と2.1万台のトラックが取引に参加していた（朱,2006）。

推進役としての地方政府と住民自治組織の取り組み

貨運交易市場の整備やトラック運送事業の創業などにおいて、地方政府と住民の自治組織（村民委員会や街道住民委員会）は大きな役割を果たした。例えば、最大規模の金蘭物流基地は、水田村民委員会（現在、水田街道住民委員会）傘下の蘭田グループの出資で造成され、幾度の改修・拡張が行われた。トラック輸送サービスの取引プラットフォームとしての貨運交易市場の整備に取り組む一方で、住民自治組織は地元の運送業の創業を促すために、様々な奨励策を取り入れている。とりわけ、卸売市場や貨運市場などの開発によって農地を失った農民達に対して、車両購入代の一部補助など、トラック輸送への参入を積極的に誘導した。

住民自治組織による物流の創業促進策は大きな効果を上げた。現在、約20万人の物流従事者の大半は地元出身者で、各卸売市場の事業者の構成と対照的である¹³。臨沂の專業卸売市場では常に約30万人の業者が商品の売買に参加しているが、地元出身者は少数派に留まっており、大半は域外からの業者で、浙江省の商人だけで7万人ほどいるという。域外商人が中心に形成された商業集積は、現地の物流業の創業

を喚起し、物流集積の蓄積をもたらしたと言える。

地方政府も物流集積の形成過程で積極的な役割を果たしていた。臨沂市政府は、2000年代前半に物流産業を專業卸売市場群に次ぐ重点産業として育成する方針は定めたが、域内物流産業の発展初期においては、「先に発展させてから規制や規範を導入する」というスタンスを取り、自由放任ともいえる姿勢で対応していた。2000年代後半に入ると、物流団地の開発と管理を担当し、物流産業を専門的に所管する「流通業發展局」を設置し、本格的な物流産業振興策の策定と実施に乗り出した。

政府の物流産業振興政策は、財政的支援、優遇的な土地使用、金融・保険に関わるサポート、人材育成など多岐にわたる。例えば、臨沂市政府は物流プロジェクトに補助金などの財政的支援を優先的に割り当てた。2013年の1年だけで、沂南建隆物流城、栄慶蘭陵交通運輸プラットフォームなどの5つのプロジェクトに1,000万元余りの補助金を拠出したほか、12の物流プロジェクトを重点育成対象として選定し、合計360万元の財政支援を供与した。すべてのプロジェクトへの投資総額は21.6億元に上った。

物流企業の用地取得についても優遇的な措置を行う。物流関連インフラの土地需要を都市計画に組み入れるうえ、物流企業に国有地の使用権貸与制度を適用し、土地使用コストを抑える。金融面では、大型物流企業の株式公開（IPO）の際に、50万～100万元の補助金を支給し、中小規模の物流プロジェクトの融資を斡旋するなど全支援している。2013年の1年だけで20数社の金融機関に87の物流プロジェクトを紹介し、9.6億元の融資実現を側面からサポートした。また、大手保険コンサル会社や保険企業を誘致して、適切でリーズナブルな輸送保険、保管保険、信用保証保険などの保険商品の開発と提供を促進している。

物流人材の育成と労働力の供給拡大もロジスティクス・クラスターの形成に寄与している。臨沂大学は物流学院を設置し、物流専攻の卒業生を毎年60人ほど産業界に送り出している。同学院は、栄慶物流、立農物流、金蘭物流、経

信物流などの地元大手物流企業と提携して、幹部社員を対象に様々な研修プログラムを提供している。また、臨沂市政府は清華大学と共同で研究プロジェクトを立ち上げ、50数社の物流企業の幹部から参加者を募集して臨沂の物流と情報化戦略について研究を進めている。

物流基盤施設の高度化と大規模物流企業の育成

上述した臨沂地方政府の政策には明確な狙いがある。それは、物流基盤施設の高度化と大規模物流企業の育成である。初期段階の卸売市場や貨運交易市場は簡素な施設で、規模、並びに機能面でも貧弱であった。2000年代初頭、臨沂市政府は外資を導入し、澳龍国際物流城、臨沂商貿物流園、魯信物流基地、香江商貿城など複数の卸売市場・物流一体型の大型施設を建設するなど、物流基盤施設の高度化を推進した。2004年からは、近代的な物流園区の造成を通して、「中国物流名城」と「中国商貿物流基地」としての地位を確立する目標を掲げた。天源、金蘭、林豊などの貨運交易市場はこの時期に整備されたのである。

2008年頃に、臨沂市政府は、分散していた貨運交易市場を3つの大型総合物流園区に移転・集約する計画を検討した。3園区はそれぞれ臨沂商城（臨沂市西部）、臨沂東部、臨港にあり、トラックターミナル、倉庫、流通加工センター、鉄道貨物駅などを含む総合的な物流園区として企画された。しかし、広大な用地確保や各貨運交易市場の運営主体の同意が得られず、同計画は頓挫した。その後、先述したように、臨沂市政府は重点プロジェクトの認定と支援に政策転換し、数々の物流プロジェクトに対して財政的、金融的サポートを行ったのである。

それ以来、臨沂の地方政府は、複数の物流園区の造成と運営を支持・補助し、重要な物流インフラを整備してきた。2015年末の時点で、臨沂市に29の物流園区があり（うち、22園区は臨沂商城に立地）、敷地総面積は149.38万㎡、園区内入居物流業者数は1,522社を数える。代表的な物流園区として、金蘭、天源、立晨、栄慶、華星、永興、金海匯、林豊、蘭山交通などが挙げられる。これらの園区の中で構築されて

いる求車求荷情報の発信とマッチングを行う物流情報プラットフォームに加えて、約50万㎡の保管面積を有する倉庫施設なども輸送ハブ機能を支えている。

前節で触れたインランド・ポートの臨沂港は、重要物流基盤施設の一つとして整備された。金蘭物流基地に隣接する同港は、本船荷役バースがないといった点を除いて、国際コンテナ港としての諸機能をほぼ備えている。青島港とのシームレスな連結によって、臨沂の輸出入事業者に大きな利便性を与え、港湾を有していない臨沂のハンディキャップを解消した。また、山東高速物流総合ターミナル、済鉄鉄道物流園区、伝化陸港、アリババ菜鳥物流基地などの大型物流プロジェクトが既に企画され、着工されている。2009年に臨沂市は商務部より「全国流通領域現代物流模範都市」の称号を授与され、2011年に中国交通運輸協会より「中国物流の都」としての称号を授与された。

こうした中で、幾つかの大規模物流企業が臨沂の物流集積の中から育成されてきた。金蘭集団、立晨物流、栄慶物流、天源物流、華星物流、北方物流、華派克物流、盛安物流、炳豊物流、河東華陽物流、東立物流、徳正達物流は、まさにその代表的な企業として取り上げることができる。金蘭集団と立晨物流の2社の事例については後述する。

3PL サービスと鉄道輸送サービスの開発

臨沂の発達したトラック輸送網は、多くの荷主企業のRDC（広域的物流センター）の立地を誘発している。臨沂の物流団地内で在庫型物流拠点を設置し、各地域に連結する便利、かつ廉価なトラック路線便を利用すれば、広域の配送を低コストで行うことが可能となるだけでなく、在庫の集約効果も得られる。このような利点に惹かれて、数多くの荷主企業が臨沂にRDCを設置している。荷主企業のRDCの運営を受託することにより、鋼材、肥料、樹脂、繊維、食品、プラスチック製品など特定産業の3PL（Third Party Logistics）サービス物流企業が発展することになる。

例えば、炳豊物流会社は三徳特殊鋼材、永鋒

鋼鉄、華宇アルミなどの金属メーカーに保管、流通加工、配送を含める総合的な物流サービスを提供することにより成長していった。河東華陽物流公司は、新疆羅布泊カリ岩塩、中化肥業などの化学肥料大手から、山東省、河南省、安徽省北部、江蘇省北部を含む地域における配送業務を請け負っている。同社の運営しているRDCには鉄道専用線が敷設され、化学肥料などのバルク貨物を効率よく荷受け・荷捌きすることが可能な施設が整備されている。華派克物流公司は、プラスチック産業向けの3PLサービスに注力し、約400社の卸売業者と約3,000社の成形加工業者に原料から製品に至るまで包括的な物流サービスを提供している。

山東栄慶物流は1985年に蒼山県¹⁴で創業した物流専門企業である。一般トラック輸送からスタートした同社は次第に、肉類の冷凍輸送、農産品や化学品の低温輸送を手掛け、中国を代表するようなコールドチェーン物流プロバイダーの一つに発展した。山東省と河南省は中国有数の農産品、畜産品の産地であり、山東半島の面している黄海は伝統的な漁場であるため、大量の肉類や魚介類、農産物が臨沂の卸売市場で取引されている。栄慶物流はこうした取引をサポートする低温物流サービスを開発し、拡充していった。高品質のコールドチェーンサービスを展開するために、同社は約500台の冷凍冷蔵トラックと約50万㎡の低温倉庫を自社アセットとして整備し、また上海や北京など域外のコールドチェーン物流事業者と提携して、低温物流ネットワークを構築してきた。その結果、臨沂の商業集積から発生する低温物流需要だけでなく、数多くの域外大手荷主企業は同社のサービスを求め、3PL契約を結ぶようになっていった。現在、同社は金羅、ネスレ、KFC、Abbott、PPG、MARS、ロレアルなど数多くの荷主企業から低温物流業務を受託している¹⁵。

長距離輸送サービスの開発と導入も積極的に進められている。先述の通り、臨沂では2,000本ほどのトラック長距離路線便が運行されており、トラック輸送網は急速に発達してきた。その一方で、鉄道輸送や航空輸送の分担率は低い。しかしここ数年、域内で鉄道貨物ターミナルや

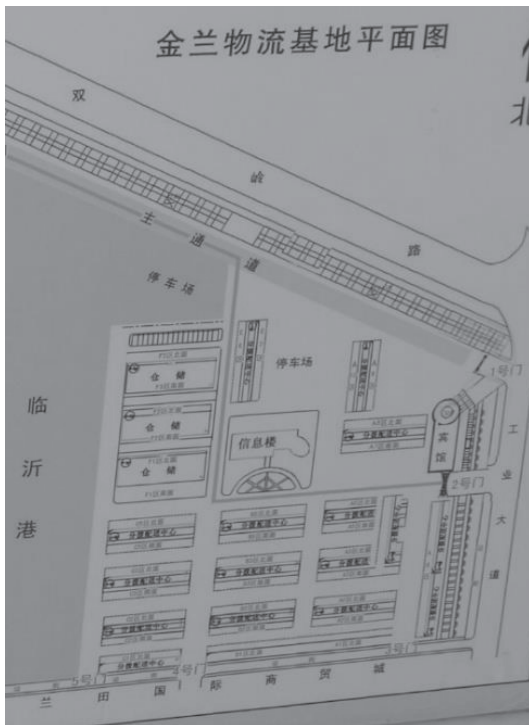
空港の整備・供用を受けて、「5定班列」¹⁶と呼ばれる鉄道貨物定期便や航空貨物便が相次いで導入された。そのうち、青島港や日照港に連結する鉄道コンテナ定期輸送は2000年代中頃にすでに開設され、シー&レール複合一貫輸送サービスの一環として臨沂商城の輸出入の拡大を支えている。

2014年に新たに臨沂～広州、翌15年に臨沂～ウルムチの鉄道コンテナ定期列車が開通した。この2つの定期貨物列車は、電子電機など軽工業品の産業集積地である珠江デルタ、商業集積地の臨沂、中央アジア方面の玄関口としてのウルムチを連結し、臨沂の物流ハブ機能を更に拡大させるものと期待されている。臨沂～ウルムチの鉄道貨物定期便は「中欧班列」¹⁷の一つとして、臨沂～欧州の国際鉄道コンテナ定期輸送（臨新欧班列）に発展していく計画が立てられている。臨沂～ウルムチの鉄道コンテナ定期便は73～75時間で運行され、トラックより3日間ほど短縮し、運賃もトンあたり30元ほど安いという。臨沂商城から新疆経由で中央アジア諸国に輸出する貨物は年間約600万トンに上り、新疆から臨沂に出荷する綿花、アルミインゴット、化学原料、干し葡萄などは年間約300万トンに達しているという（2015年実績）。鉄道コンテナ定期輸送サービスの開設と定着は、臨沂の商業、物流双方の集積の発展に大きく寄与している。

物流団地と物流企業のケーススタディ

【金蘭物流基地】

金蘭物流基地は、臨沂の代表的な貨運交易市場の一つである¹⁸。その運営主体である山東金蘭現代物流発展有限公司は、2007年に蘭田集団と金湖セメント集団が共同出資して設立された。金蘭物流基地の投資総額は9億元、敷地面積は443ム（1ムは約660㎡）、建物の床面積は34.7万㎡となっている。同基地は「仕分け・配送エリア」「保管・貯蔵エリア」「情報サービスエリア」「車両センター」「総合サービス」の5つのエリアに分けられ、幹線輸送、輸送中継、保管、仕分け等の荷捌き、配送、付随サービスなどの機能を統合的に提供している（図1）。



出所：筆者撮影

図1 金蘭物流基地の配置図

同基地の仕分け・配送エリアに約500社の物流事業者が入居し、260のトラック路線便が開設されている。1日当たり発着トラックはのべ8,000台余り、年間取扱貨物は900万トン超である。保管・貯蔵エリアには、一時保管や流通加工などのサービスを営む業者が3社入居しており、約3万㎡の保管面積を有している。車両センターはトラックが荷役前後の一時駐車スペースとして利用されているが、貨物情報を探しに来るトラックの一時駐車もある。

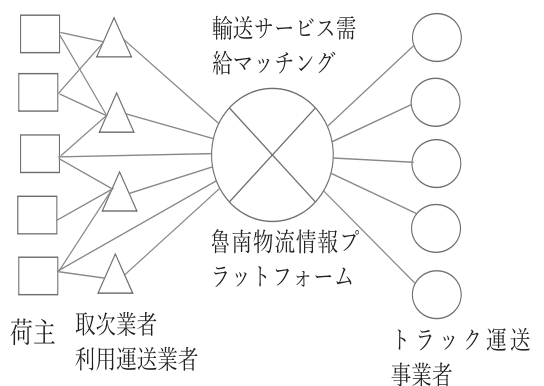
情報サービスエリアには、金蘭物流情報センターと呼ばれる施設が建てられている（図2）。8,600万元を投資して作られたこの施設内に、210社の取次業者が入居しており、求車情報（需要情報）及び求貨情報（供給情報）を発信し、輸送の需給マッチング・サービスを営む。これらの取次業者の情報発信は店頭の掲示板やスマートフォンといった手段に加えて、金蘭現代

物流发展有限公司が構築した「魯南交通物流情報プラットフォーム」も利用している（図3、図4）。魯南交通物流プラットフォームは、物流情報ネットワーク、需給マッチングシステム、路線便検索システム、貨物情報検索システム、車両信用度検索システム、カスタマーサービスシステムなどのモジュールから構成され、包括的な輸配送情報サービスを提供している。1日当たり発信される需給情報は数千件にのぼるといふ。



出所：筆者撮影

図2 金蘭物流情報センターの外観



出所：聞き取り内容より筆者作成

図3 魯南交通物流情報プラットフォーム

魯南交通物流信息平台实时信息发布系统	
临沂—10部13米半挂车求淄博高青 张店周村淄川博山桓台鄄平博兴济南 济阳齐河禹城临邑 章丘30-40吨左右货, 0539-8568748,	临沂—昆山23吨 冠县10吨 聊城10吨 周村15吨求车, 0539-9640313,
7米平板13米车如皋海安盐城大丰东台宝应高邮江都泰州姜堰兴化东台, 0539-9081355,	临沂—南京13-14吨重货占5.5米2600元晚上也装, 0539-7020118, 7020118, 13345097901
6米车求长治晋城高平临汾侯马洪洞韩城三门峡洛阳西安宝鸡渭南货, 539-7870178, 2069678, 13355022186, 13013528318	莱西40吨焦炭求13米高栏车 黄冈38吨求17.5米车, 0539-18605496
沂—商丘夏邑永城亳州周口鹿邑淮阳扶沟郸城商水沈丘太康西华项城 6米13米求26-40吨货, 0539-8063471, 7166061, 2069679, 954905356, 13355028756,	漳州200吨重货成都15到17吨大理石泉州24吨大理石喀什40吨石材, 13894884444
6米高栏在沂南求唐山 丰南 乐亭 葫芦岛 绥中 建昌 兴城 南票3-5吨 0539-3552850,	邹城回货冻货3吨求拖板车, 18853960905
求车求濮阳南乐清丰范县台前华龙菏泽巨野鄄城牡丹郓城庄寨济宁嘉祥山35吨以内货, 0539-8560323,	莒南—滕州南康40吨大理石 湖州长兴求13米车河东装不怕雨淋, 15020945668
沂—济宁求9.6米高栏马上装车 苍山—胶州6吨求6.8米高栏今订明装, 8167993	临沂—青岛10吨求6.8米高栏车, 0539- , 15315080779
省武汉有多辆9.6米车求货—13米高栏车求货, 0539-8273657,	丰县10吨重货 徐州40吨 宿州40吨, 15054926827
	张家港—海阳40吨 张家港回莱州40吨 沂南—赣榆30-40吨, 0539-3873666,
	天津回货40吨 临沂—青曹25-26吨重货求9.6米高栏车 莱芜7-8吨元, 0539-7671965,
	潍坊回货钢材20-25吨 滕县回货27-28吨求9.6米或13米, 15965

出所：筆者撮影

図4 魯南交通物流情報プラットフォームの情報発信ディスプレイ
(金蘭物流情報センターの交易ホールに設置されている)

金蘭物流基地は、臨沂の專業卸売市場群が密集する蘭山区にあり、その前身は蘭田集団が運営していた貨運交易市場であり、臨沂の卸売市場の発展に伴って成長してきた典型的な物流ノードである。同基地は2007年に山東省重点物流プロジェクト、および国家道路輸送ハブ重点建設プロジェクトとして建設され、翌年の2008年に山東省政府から「物流基地建設模範」と表彰された。

【立晨物流股份有限公司】

山東省最大の3PL企業とされる立晨物流は、木材の輸入・加工・流通を手掛ける立晨集団によって設立された総合物流企業である。專業市場の合板卸売業者として創業した立晨は、合板加工、原材料の輸入へと事業内容を拡大する過程で、自前の輸送部門を創設した。この輸送部門をベースに、2002年に米 Waitex 社と共同出資して臨沂経済技術開発区で立晨物流を設立し、それ以来、単一のトラック輸送事業から、營業倉庫、保税保管、フォワーディング、3PL、物流金融、購買代行など事業の多角化を進めてきた。登録資本金は1.48億元である。2017年現在、同社は中国物流と購買連合会から認定された臨沂の唯一の5A級総合物流企業である。

同社は約300台のトラックを保有するほか、備車契約など提携しているトラック台数は約2,000台にのぼる。臨沂で立晨羅莊物流園区、立晨蘭山物流園区、立晨国際物流園区、立晨（平邑）SCM サービスセンターの5つのロジスティクス・パークを建設し、総保管面積が24.89万㎡にもなる營業倉庫を運営している。現在、グループ外の受託業務は同社の売上全体の7割以上を占めており、臨沂商城の中小零細型卸売業者のみならず、臨工ボルボ、中石化、中儲綿、中国重汽、中農資、中国神華、格力、美的など大型ユーザー企業に包括的なサプライチェーンマネジメント（SCM）・サービスを提供している。

臨工ボルボとの提携は、同社の展開しているSCMビジネスの代表例である¹⁹。臨工ボルボは、山東臨工工程機械有限公司とボルボ建機部門の合併企業として2006年に設立され、荷役機器と小型・中型の建機を製造販売している。2008年に臨工ボルボは立晨物流と業務提携契約を結び、調達物流やサプライチェーン・ファイナンス・サービスなど包括的なロジスティクス業務委託を開始した。

業務委託は、主に①中国国内における部品の巡回引き取りとVMI（Vendor managed inventory）、②臨工ボルボの製造ラインへのJIT

部材供給、③輸入部品のドレージ輸送、通関、JIT ライン供給、④購買代行や動産担保融資 (Pledge by warehouse receipts, Chattel mortgage)、売掛金買取などの金融サービスを含む。立農物流はこのプロジェクトのために、約 2,200 万円を投下して保管、ピッキング、キittingなどのオペレーションを行う 10,828 m²の専用物流センターを建設した。また、「臨工ボルボ SCM サービスプロジェクト情報システム」を構築・運用することで、臨工ボルボの ERP へ効率的にリンクし、スムーズな情報共有を実現した。両社の業務提携は、臨工ボルボの大幅な在庫削減とキャッシュフローの改善、資本節約に貢献したという。

臨沂商城の中小零細型卸売業者をサポートするために元々、設計した同社の物流金融サービスは、臨工ボルボのような大規模ユーザー企業にも適用できた。「保兌倉」と呼ばれる信用保証サービスが一例である。このビジネスは、立農物流、売り手、買い手、銀行の 4 者間契約を必要とする。買い手と売り手の売買契約が結ばれた後、まず、買い手は銀行の当座口座残高を限度に、手形を振り出す。立農物流は商品を担保に取って手形を保証する。買い手は手形を振り出すと同時に、売り手は立農の倉庫に商品を引き渡す。立農物流はこの「保兌倉」仕組みを開発して、企業間の信用不安を解消するとともに、物流サービスと信用保証サービスの連結によるシナジー効果を得ている²⁰。

4. 考察

前節では臨沂ロジスティクス・クラスターの形成プロセスと現状に関する発見事実を記述した。こうした発見事実から、臨沂ロジスティクス・クラスターの特徴について以下の 5 点が見て取れる。第 1 に、同クラスターは輸送ノードをベースにしたものではなく、卸売市場群という商業集積に誘発され発展してきた点である。第 2 に、同クラスターは商業集積とは相互依存の関係にありながら、従属的な存在ではなく、広域的な物流需要を取り込む物流ハブになっている。第 3 に、住民の自治組織がロジスティク

ス・クラスター形成プロセスにおいて重要な役割を果たした。とりわけ、地元住民による物流創業の奨励、物流団地の造成と集約などの際に主導的な立場にあった。第 4 に、商業集積は製造業サブ集積を誘発し、このことが域内の 3PL 企業群の生成と拡大をもたらしている。第 5 に、大規模な物流企業は集積から生成し、ロジスティクス・サービスのイノベーションを行うことによって域内のみならず、域外の荷主企業を吸引し、域外からの需要搬入を行うことで、集積への成長に寄与している。

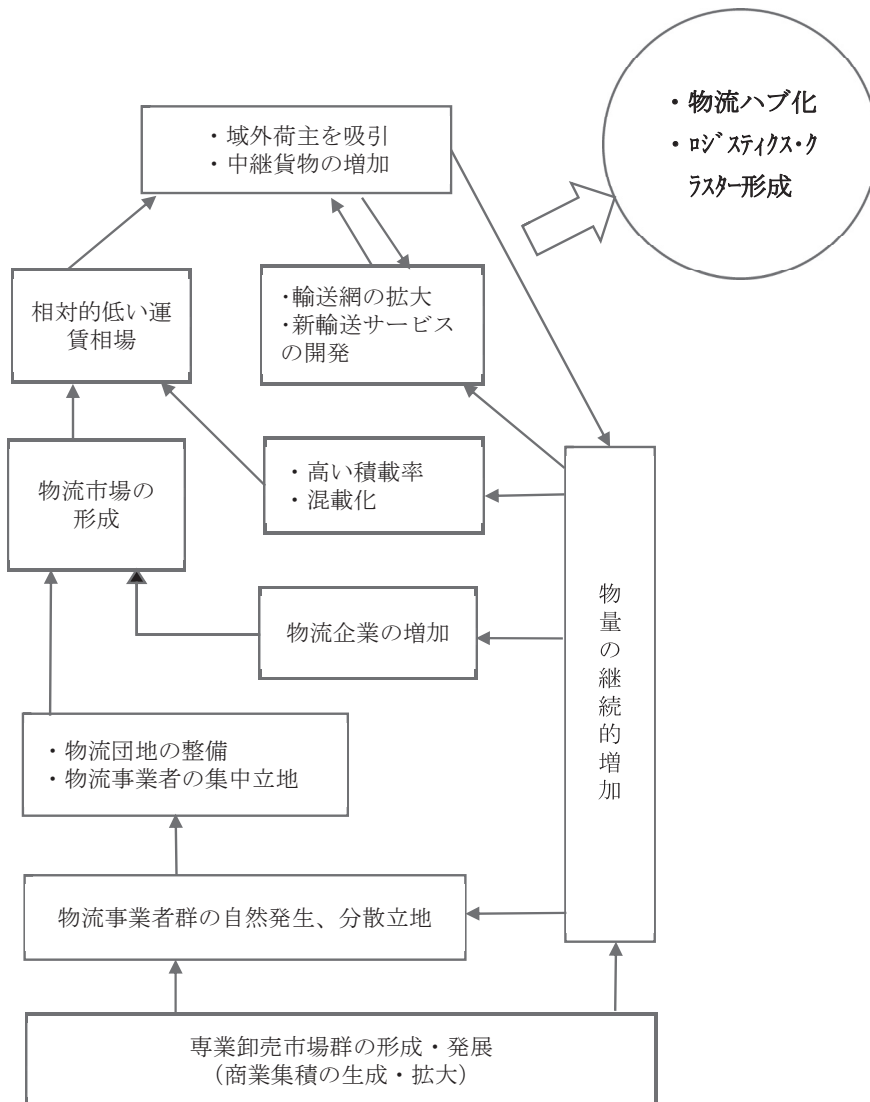
專業卸売市場の波及効果によって、製品や部品の加工産業の集積が誘発されるケースは、中国の浙江省などの地域で数多く報告されている (陸・王, 2008; 劉, 2007; 胡, 2015; 劉, 2016)。臨沂でも同様なプロセスが観察される (第 2 節を参照)。しかし、商業集積から誘発される物流産業の集積は臨沂や義烏など数少ない地域でしか確認できていない。確かに、商業や製造業の集積が形成するにつれて、それらに付随する形で域内に物流事業者が数多く派生的に出現し、各種のロジスティクス・サービスを提供するという現象は一般的に見受けられる。しかし、臨沂ロジスティクス・クラスターのように、域内商業集積の物流需要規模に制限されず、広域的な物流ハブにまで成長するケースは多く見られない。

即ち、商業集積は域内における従属的な物流産業の生成・発展を引き起こすものの、広域的な物流ハブとロジスティクス・クラスターの形成につながる必然性がない。域内の商業集積における物流需要の規模で制限されないロジスティクス・クラスターはどのようなメカニズムで生まれるか。臨沂ロジスティクス・クラスターの形成プロセスは示唆に富むケースであろう。

臨沂のロジスティクス・クラスターの形成プロセスを概観すれば以下の通りである。即ち、專業卸売市場群が形成・発展する中で、自然発生的に各市場の内外で物流サービスを提供する中小零細型の運送取次業者とトラック運送業者が数多く出現する。やがて物流団地や貨運市場は整備され、分散立地していた物流事業者は団地内に集中立地するようになり、物流市場を形

成していく。專業卸売市場群における商品取引が拡大するにつれて、物量が継続的に増加し、それに牽引された形で物流事業者は輸送サービス網を拡大していきながら新たな輸送サービスを開発する。そして、物流市場での競争は激しくなり、相対的に低い運賃相場が形成されてくる。リーズナブルな運賃と充実した輸送網は、域外の荷主企業の物流需要を吸い込み、臨沂経由の中継貨物の増加をもたらす。このことは、

また臨沂の物量増加に寄与してくる。物量が増えれば増えるほど、より多くの物流事業者の参入と輸送網のさらなる拡大を促し、より競争的な物流市場につながる。その結果、ますます多くの域外からの中継貨物を呼び込む。こうして、臨沂は広域的な物流ハブとなり、大きなロジスティクス・クラスターとなる（図5）。

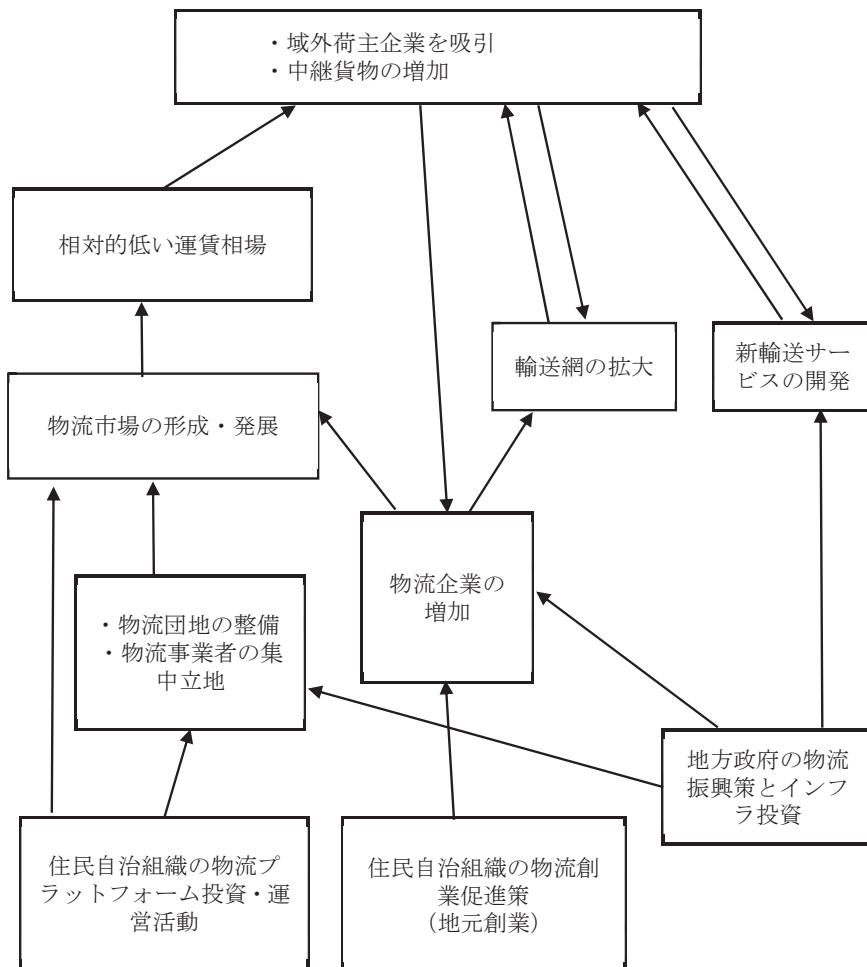


出所：筆者作成。

図5 臨沂ロジスティクス・クラスターの形成プロセス

この形成プロセスの中で注目すべきファクターの一つは、村民委員会や街道住民委員会などの住民自治組織の役割である。前節で述べたように、多くの物流団地の整備・運営、および物流事業者の立地集約は、住民自治組織の積極的な投資活動と企業誘致活動によって実現した。これらの組織の発揮した旺盛な企業家精神は、ロジスティクス・クラスター形成プロセスにおいて特筆すべき要素と言える。また、住民自治組織が採り入れた地元住民に対する物流創業推進策は物流企業の増加につながった。こうした取り組みは物流市場の育成と輸送網の拡充に大きく寄与したといえる（図6）。

李(2014)では、域内の物流需要というプル要因と政府の推進・投資策というプッシュ要因の組み合わせが、輸送ノードをベースとするロジスティクス・クラスターの形成プロセスの初期段階においては重要であると指摘されている。プル力とプッシュ力の組み合わせによってロジスティクス・クラスター形成のための物的基盤とビジネス基盤（中核的な輸送サービスの創設など）、制度的基盤が具備されるのである。しかし、臨沂ロジスティクス・クラスター形成の初期段階で、臨沂の地方政府は基本的に自由放任の姿勢をとっていたため、プッシュ力は主に住民自治組織によってもたらされた²¹。物流



出所：筆者作成。

図6 臨沂ロジスティクス・クラスター形成における住民自治組織の役割

産業が一定規模まで発展した段階に入ってから、臨沂市政府は物流インフラ整備などのハード面の振興策に加えて、「現代物流」という理念と「物流立市」の目標を掲げ、物流企業を優遇する政策を導入するなどソフト面の奨励策にも力を入れた（図6）。

臨沂ロジスティクス・クラスターでは、中小零細型の物流事業者は大半を占めるが、その中から幾つかの大規模な物流企業が生まれている。こうした大規模な物流企業の出現は、製造業サブ集積の形成・発展に関係する。図7で示されているように、商業集積の拡大は域内で合板加工やプラスチック成形などの複数の製造業サブ集積を惹起する。これらの製造業サブ集積が発展すると、物量の増加をもたらすのみならず、包括的、かつカスタマイズされる物流サービスを求めるようになるため、3PL企業の登場を促した。こうして誕生した3PL企業は、特定の顧客企業の業容拡大とともに、サービスのイノベーションを積極的に行った結果、次第に域外の大手ユーザー企業からも受託するようになる。立晨物流は典型的なケースである。

大規模化に成功した3PL企業は臨沂ロジスティクス・クラスター内の物流能力を巧みにコーディネートすることによって、リーズナブルなコスト構造で顧客企業向けの物流ソリューションを開発し、優位性を獲得している。このような優位性がゆえに、3PL企業は次第に域外の顧客企業を開拓し、域外の荷主企業の物流需要をロジスティクス・クラスターに呼び込むことになる。このことも域内の物量増加につながり、ロジスティクス・クラスターの拡大に寄与する。

つまり、大規模な3PL企業は臨沂ロジスティクス・クラスターでは、域外から需要を搬入し、その需要を満足させるために、ロジスティクス・クラスター内のキャパシティをコーディネートする機能を果たしている。数多い中小零細型物流企業および稠密なトラック路線便網をはじめとする充実した輸送ネットワークは、大手3PL企業の個別顧客対応のサービス開発とソリューション設計に好条件を与える。こうした大規模な物流企業と中小零細物流企業の組み合わせは

臨沂ロジスティクス・クラスターの形成プロセスにおいて重要な意味をもつ。

ベースカーゴを提供するコア・ユーザーと多数の中小零細ユーザーの組み合わせは、輸送ノード・ベース型のロジスティクス・クラスター形成にとって重要であり、この組み合わせによって中核的な輸送サービスが定着し、さらに多くのユーザーを吸引すると指摘されている（李,2014）。しかし、商業集積ベース型の臨沂ロジスティクス・クラスターでは、大手3PL企業と中小零細物流業者の組み合わせによって、域内の物流キャパシティが巧みに利用された結果、域外の大手ユーザーの物流需要を呼び込んでいる。輸送ノード・ベース型では物流需要側の組み合わせで、物流供給側の安定成長をもたらすのに対して、商業集積ベース型では物流供給側の組み合わせで、域外から物流需要を搬入し、物流需要側のニーズに対応する。

物流サービスの互換性と多様性の組み合わせも、ロジスティクス・クラスター形成の重要な要因の一つとされる（李,2014）。この点は、臨沂ロジスティクス・クラスターにおいても顕著に見られる。トラック輸送や保管など基礎的な物流サービスは総じて互換性のレベルが高い。その一方で、臨沂の各専業卸売市場や製造業サブ集積の物流業務に特化する物流事業者が多く、長年にわたって荷主の個別物流ニーズに対応した結果、多様な物流サービスが生まれた。標準的なトラック輸送においてもルートの多様性が存在する。こうした物流サービスの互換性と多様性の組み合わせによって、供給の量と質の両面でロジスティクス・クラスターの柔軟性がもたらされる。

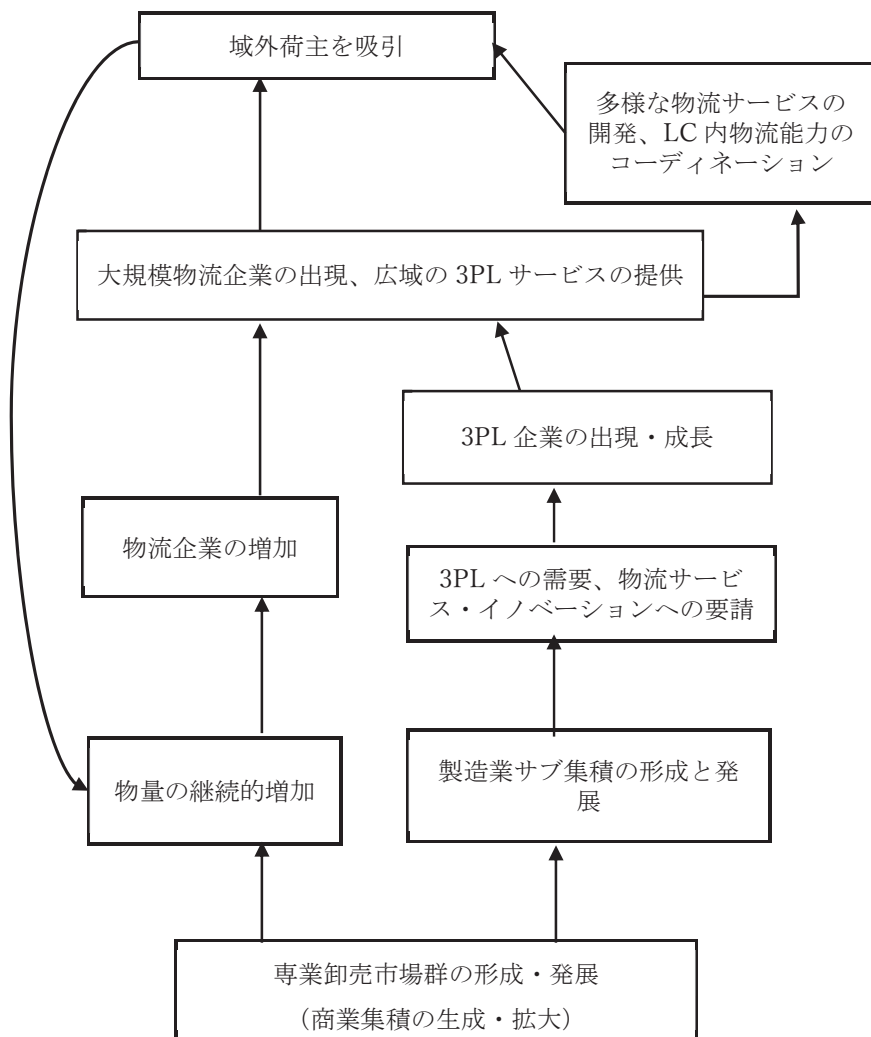
前述した物流事業者の立地における分散から集約への変化も、多様性と互換性の向上に寄与する。例えば、同一団地に数多くの物流事業者が入居した結果、多種多様な物流サービスが併存する。それと同時に、同じルートの特積サービスが複数の事業者によって営まれるため、互いのサービスに互換性が生まれ、輸送能力の相互融通など自然に協業がもたらされる。輸送能力や輸送経路、輸送方法などに関して、柔軟に需要に対応することが可能になる。また、集中

立地の業者間で混載などの協業が行われるため、輸送コストの低減と発送スピードの向上といったメリットが得られる。むしろ、業者間の競争も激しくなり、リーズナブルな運賃水準に落ち着くことになる。

5. おわりに

本稿は理論的サンプルとして中国臨沂の事例を取り上げ、商業集積ベース型のロジスティクス・クラスター形成のプロセスとメカニズム

を探究した。そのプロセスの中で、商業集積に従属的な物流産業が広域的な物流ハブ、およびロジスティクス・クラスターへ脱皮するために3つの転換が重要な意味を有する。一つ目は、物流事業者の立地に関して、分散から集約への転換である。二つ目は、地方政府の姿勢に関する自由放任から積極的関与への転換である。三つ目は、高度化した一部の物流企業の営業とサービスに関する域内指向から域外指向への転換である。これら3つの転換によって、コーペティションな物流市場が生み出され、物流イン



出所：筆者作成。

図7 製造業サブ集積の形成と物流サービスの多様化

フラなどの物的基盤と振興政策などの制度的基盤が整備され、広域的に物流需要が運び込まれることになる。そこで、さらなる域内の物流創業を引き起こし、物流市場の拡大をもたらす。こうして、集積が集積を呼ぶような好循環が生まれる。

この3つの転換に加えて、臨沂の事例に基づけば、旺盛な起業家精神を有する住民自治組織によって創成された金蘭物流基地のような物流プラットフォームと物流企業のサービス・イノベーションも商業集積ベースのロジスティクス・クラスターの形成要因になっている。物流プラットフォームは成長する物流市場の舞台装置となっており、イノベーションは物流サービスの多様性と柔軟性をもたらし、クラスターの高度化に寄与する。

本稿は事例研究に基づいて、商業集積ベース型のロジスティクス・クラスターの形成メカニズムに関する初歩的な解明を試みた。シングルケースから発見した知見はさらなる理論的サンプリングによって追試的な検証と修正を経なければならない。よりシンプルで精緻な理論に仕上げていくことが本研究の継続的な課題である。

付録. 臨沂卸売市場群の年表

1981年 臨沂県工商管理局は新華一路で25の露店ブースを設置した。臨沂市内の最初の工業品市場であった。その後、臨沂西郊外で60ムほどの「臨沂西郊小百貨市場」を整備した。同市場は、臨沂の市場集積の嚆矢とされる。

1982年 臨沂県工商管理局は19万元を投下して、臨沂長距離バスターミナルの北側の27・5ムの土地を購入して3,025㎡のアーチ型の市場を建設し、「臨沂西郊小百貨市場」を移転。当時、「西郊大棚」と呼ばれ、市民に親しまれた。

1984年 福建省と浙江省、江蘇省からやってきた商人達は、臨沂バスターミナル付近の東方紅旅館周辺で拠点を構えて服の生地を販売する。

1985年 「臨沂西郊小百貨市場」は改築・増築。店舗数は600までに増え、敷地面積は5,000㎡に拡大した。取扱送品の品目数は1,000以上に達し、一日当たりの取引額は20万元前後と推計された。

1986年 「臨沂紡績品卸売市場」第1期が竣工し供用開始。臨沂県工商管理局と臨沂県水田村が共同出資し建設された同市場は、山東省初の專業卸売市場であった。建築面積は4,500㎡で、同年末まで429業者が入居。同年から、工商管理局に独占された市場の建設・運営は社会に開放。市場建設のブームが起きた。同年末に、臨沂地域の市場総数は775箇所まで増え、そのうち、卸売市場は49箇所であった。

1987年 「臨沂服装鞋帽卸売市場」が臨沂市西関住民委員会によって整備された。投資総額は600万元、敷地面積は60ム、建築面積は1万㎡、固定ブース数は900余。

1988年 臨沂西郊専門卸売市場管理所が設置。

1990年 「北関水産品専門卸売市場」が臨沂市工商管理局と北関住民委員会の共同出資によって整備された。

1992年 専門卸売市場の建設と運営を重点的に推進するという地方の政府方針は決定された。同じ年に、臨沂市西郊外の一円で、「箱鞣卸売市場」、「特産品卸売市場」、「華豊副食品卸売市場」、「文具及び体育用品卸売市場」、「臨沂医薬品原料卸売市場」などの新規市場は相次いで発足。市場の投資・運営主体はそれぞれ、臨沂市経済技術協力公司、前園住民委員会、西関住民委員会、水田住民委員会であった。これらの市場は既存の市場と軒が連なり、一大市場群を形成した。当時、「臨沂卸売城」と呼ばれた。

1994年 「華東プラスチック製品卸売市場」、「華東干し物卸売市場」、「西関ウール卸売市場」、「西関寝具卸売市場」、「裝飾資材卸売市場」、「家電卸売市場」、「魯南化学製品卸売市場」、「リサイクル物資卸売市場」、「臨沂沂隆百貨卸売市場」は供用開始。投資・運営主体には前園住民委員会、西関住民委員会、水田住民委員会、林庄住民委員会、臨沂市工

商管理委員会などが含まれた。

- 1995 年 「農機具部品卸売市場」（水田住民委員会によって建設）は供用開始。「臨沂卸売城」全体の取引総額は初めて 100 億台に乗り、105 億元に達した。
- 1996 年 「臨沂桃園プラザ」、「臨沂日用雜貨品専門卸売市場」、「果物専門卸売市場」などの市場は新規に開業。家電市場と紡績品市場は増築完了。「臨沂卸売城」全体の取引総額は 176.6 億元に達した。
- 1997 年 臨沂卸売城の中で、「自動車内装品卸売市場」、「複輝リサイクル商品市場」、「臨沂塗料城」、「臨沂骨董品芸術品市場」、「臨沂温州服装靴帽卸売市場」が新たに開業した。臨沂卸売城全体の取引総額は 172.2 億元に達し、全国の 3 位となった。
- 1998 年 臨沂卸売城の中で、「華豊電器卸売市場」と「セーター専門卸売市場」が新たに開業したほか、合成板やプラスチック、自転車、内装資材、特産品などの市場の改築・増築を行った。『人民日報』12 月 31 日付のトップページに、「臨沂は卸売市場群の発展によって、貧困問題を解決し、裕福な社会に向かって歩んでいる」とする記事が掲載された。
- 1999 年 臨沂市政府は「臨沂卸売市場群の波及効果を活かすべく、市場に頼る産業団地を整備し、市場ドライブの工業の発展を図る」ことを産業政策に盛り込んだ。同年、臨沂卸売城全体の取引総額は 212.6 億元に達し、前年比 26.9% 増であった。
- 2000 年 「魯南灯具城」は蘭山区宋王庄住民委員会によって開設された。臨沂市政府は市場の情報化をさらに推進する方針を決定した。200 以上の市場入居事業者はオフィシャル・サイトを開設した。同年の臨沂卸売城全体の取引総額は 232.2 億元に達した。
- 2001 年 臨沂の伝統的な卸売市場は近代的流通基地に進化し始める。外資の臨沂進出は加速。香江商貿城、澳龍国際物流城、臨沂商貿物流園、魯信物流基地の 4 つの卸売・物流一体型施設だけで、200 億元ほどの外資系による投資規模であった。

- 2004 年 臨沂市政府は、現代物流業を重点的に発展させる方針を打ち出し、「中国物流名城」「中国商貿物流基地」を目指して、物流園區の整備と物流事業者の育成に取り組む。臨沂の専門卸売市場は 68 箇所に増え、総営業面積は 500 万㎡超で、年間取引総額は 425 億元に上った。
- 2005 年 臨沂市政府は「臨沂商貿城全体計画」を策定・発表し、既存の市場を整理・統合を含めて、13 の交易エリアと 3 つの物流エリアからなる臨沂商貿城を新たに整備し、市街地にある 63 の市場を統合・移転する計画である。企画された臨沂商貿城の面積は 1,900 万㎡に上る。同年末、専門卸売市場数は 70 を超えた。
- 2006 年 臨沂市政府は臨沂商城管理委員会を設置し、「臨沂商城市場管理方法（暫定）」を発表して、市場への行政管理を強化した。同年 10 月、中国臨沂商城 EC プラットフォーム（1 期）は構築完了し、リリースした。
- 2007 年 臨沂市は中国科学院より「中国十大市場強市」の称号を授与され、フォーブス「中国大陸最優秀商業都市」に入選。臨沂商城は、「中国市場名城」の称号を授与された。臨沂市と蘭山区は共同出資して、「臨沂商城資産経営有限責任公司」を設立し、蘭田、華豊、華苑、華強の 4 グループを統合して上場させる目標に向けて始動。
- 2008 年 「中国（臨沂）市場と現代物流に関するシンポジウム」が臨沂で開催。卸売市場の投資・運営主体は株式会社化するための改組を開始。
- 2011 年 臨沂商城の年間取引総額は 850 億元。中国交通運輸協会より「中国物流の都」の称号を授与された。2005 年に策定された「臨沂商貿城全体計画」に基づいて、2011 年まで、60 余りの卸売市場の移転・集約ないし改造を行った。そのための投資累積額は 150 億元。
- 2012 年 臨沂商城の専門卸売市場数は 101 箇所に増え、取引総額は 1,772 億元。同年に臨沂で開催された各種展示会・博覧会は 42 回、出展企業数はのべ 9,712 社であった。

- 2013 年 臨沂商城の取引総額は 2,096.2 億元に上り、直接輸出額は 32.1 億元米ドル。ネットストアは 8,600 軒にのぼり、年間 EC 総額（B2B と B2C を含む）は 550 億元に達した。インランド・ポートの臨沂港は竣工、試運転開始。
- 11 月、習近平・国家主席は臨沂考察、金蘭物流基地視察。
- 2014 年 市内の專業卸売市場数は 128 となり、市場の総面積は 1,055 万㎡、ブース・店舗数は 6.9 万、従事者数は 23.3 万人、1 日あたりの来場者はのべ 30 万人、取扱品目数は約 6 万となった。同年の取引総額は 2,678.42 億元、そのうち、商品サプライのローカル比率は約 35.9%。75 の專業卸売市場は国際貿易を行い、同年の輸出額は 54.45 億ドルで、前年比 69.6% 増であった。
- 臨沂港は供用開始。年間取扱能力は 50 万 TEU。

（出所：于ほか（2105）、曾ほか（2015）、李玉増（2001）、呂（2004）、朱（2005; 2006）、陳（2007）、張（2008）、王・謝（2009）、宗（2011）などの先行文献に基づいて筆者整理作成）

謝辞

本稿の作成にあたって、科学研究補助金（基盤 C：15K03739；基盤 A：26245048-05）より研究助成を受けた。記して感謝したい。

臨沂における現地調査に当たっては、臨沂経済技術開発区、臨沂商城管理委員会、立晨物流、金蘭物流基地の多くの方々にインタビューを実施した。卓新集團臨沂公司の喻榮耀氏、陳志強氏、徐明解氏は調査先の紹介からスケジュール調整まで多大なご協力を賜った。心より深謝する。

参考文献

- 曾昭鵬・許汝貞・李学芝（2015）『臨沂商城轉型昇級研究』山東人民出版社。
- 陳蘭榮（2007）「臨沂批發市場發展方向探析」『商場現代化』2006 年 6 月号。
- 胡娟（2015）『物流產業集積網絡的成長及治理』武漢

大学出版社。

- 李瑞雪（2003）「第 3 章 中国流通システムの 2 つの波：流通革命の勃興と集市の再生」『変る中国変らない中国』（櫻井龍彦・李瑞雪共編）全日出版社。
- 李瑞雪（2011）「“陸港モデル”のイノベーション」『月刊 ロジスティクス・ビジネス』No.127。
- 李瑞雪（2012）「中国貨運市場の高度化プロセス：取引コスト理論に基づく一考察」『日本物流学会誌』第 20 号。
- 李瑞雪（2014）「輸送ノードの高度化とロジスティクス・クラスターの形成：鉄道コンテナ・センター駅の事例に基づいて」『経営志林』第 51 巻第 1 号 67-82。
- 李瑞雪（2016a）「輸送ノードの高度化とロジスティクス・クラスターの形成（Ⅱ）：福岡・北九州・鳥栖の事例」『経営志林』第 53 巻第 2 号。
- 李瑞雪（2016b）「鉄道貨物がつなぐ現代のシルクロード：“中欧班列”の実態と可能性」『中国「一帯一路」構想および交通インフラ計画について』国立研究開発法人科学技術振興機構 中国総合研究交流センター
- 李瑞雪・毛敏（2008）「鉄道貨物輸送高度化への取り組み」『流通設計 21』2008 年 6 月号。
- 李瑞雪・金艶華（2017）「輸送ノードの高度化とロジスティクス・クラスターの形成（Ⅲ）：釜山の事例」『學術雜誌 イノベーション・マネジメント』14 号。
- 李玉増（2001）「臨沂市城市商業批發市場可持續發展研究」『山東師範大學學報』2001 年 6 月号。
- 劉天祥（2007）「產業集群与專業市場的互動機制研究」『經濟研究導刊』2007 年第 1 期。
- 劉勤（2016）『物流產業集積網絡生長及協同運作機制』武漢大學出版社。
- 陸立軍・王祖強（2008）『專業市場：地方型市場的演進』上海人民出版社。
- 呂維平（2004）「批發市場的物流整合与變革」『經濟論壇』16 号。
- 全国現代物流工作部際聯席會議弁公室（2011）『全國製造業与物流業聯動發展示範案例精編』中国物資出版社。
- Sheffi, Yossi (2012), Logistics Cluster: Delivering Value and Driving Growth, The MIT Press.
- 王澤遠・謝華東（2009）『臨沂商城創業發展歷程』經濟日報出版社。

- 于愛水・李玉増・高秀英(2015)『臨沂市商貿物流產業集群發展研究』山東人民出版社。
- 張成旺(2008)「臨沂批發商城競爭能力及對策分析」『商業研究』2008年第6月号
- 朱孔山(2005)「現代物流与区域商貿中心的發展——以臨沂市為例」『人文地理』2005年2月号。
- 朱孔山(2006)「商流与物流的区域整合研究——以臨沂市為例」『商業研究』2006年第17号。
- 宗和(2011)「臨沂緣何成為“北義烏”」『決策』2011年1月号。

注

- ¹ 筆者は2016年3月7日～9日に、臨沂での現地調査を実施した。第2節と第3節の記述の多くは同調査からの発見に基づく。
- ² 臨沂は1970年代後半から行政区画が幾度も変更された。1994年12月に、中国の國務院(中央政府)は臨沂地区および旧臨沂市(県級)の撤廃と臨沂市(地区級)の設置を批准し、現在の臨沂市が発足した。旧臨沂市(県級、1987年に臨沂県から改称)の管轄地域は、蘭山区、河東区、羅庄区の3区(県級)に分けた。この3区のほかに、9つの県と2つの経済開発区(臨沂ハイテク産業開発区と臨沂経済技術開発区)も臨沂市に含まれる。ちなみに、中国の市は、行政レベルによって省級の直轄市(北京、上海、天津、重慶など4都市)、地区級市(臨沂市など291都市)、県級市(義烏市など381都市)の3種類に分けられる。
- ³ 臨沂商城管理委員会のオフィシャル・サイト(<http://www.linyimart.gov.cn/pfsc/lsq/1.htm>)から引用。
- ⁴ 臨沂の專業卸売市場群の發展プロセスについての記述は、臨沂経済技術開發区と臨沂商城管理委員会で実施した聞き取り調査(2016年3月8日)および于ほか(2105)、曾ほか(2015)、李玉増(2001)、呂(2004)、朱(2005; 2006)、陳(2007)、張(2008)、王・謝(2009)、宗(2011)をソースとした。聞き取り調査の協力者の要請により、話し手の氏名を伏せる。
- ⁵ 中国の「集市」の復活について、李(2003)を参照されたい。
- ⁶ 街道住民委員会、中国の都市部における末端自治組織であるが、政府の指導を受けて一部の行政サービス機能も担当している。農村部における村民委員会は同様な位置づけであり、類似した役割を果たしている。
- ⁷ 臨沂地域の合板産業の規模(売上高ベース)は300億元台に上り、同地域は「中国の合板の郷」と称されている。
- ⁸ 臨沂茶葉卸売市場の開設後、臨沂市の莒南県茶園面積は7万ム(1ムは約660㎡)まで拡大した。金鑼社はもともと経営難に陥っていた小さな冷蔵工場であったが、臨沂副食品專業卸売市場の開設後、同社は市場利用で販路拡大の軌道に乗り、年間200億元の売上を誇る大規模な養豚と豚肉加工企業に成長した。
- ⁹ 義烏小商品市場および義烏の物流集積について別稿を用意して考察する。
- ¹⁰ 臨沂港については臨沂港のオフィシャル・サイトの記述を参照した。<http://www.linyiport.com/oneas.asp?id=2339>
- ¹¹ 臨沂の物流集積に関する記述は、筆者の実施した以下の方々に対する聞き取り調査に基づく。2016年3月8日10:30～13:00、範守光氏(臨沂経済技術開發区金融流通局長、元臨沂市流通業發展局幹部)と陳震氏(臨沂経済技術開發区招商局長)。3月8日17:30～20:00、喻榮輝(卓新集团臨沂公司常務副總經理)とA氏(臨沂商城管理委員会元幹部、氏名非公開を条件に聞き取り実施)。3月8日14:00～15:30、B氏(立農物流社の経営幹部、氏名非公開を条件に聞き取り実施)、3月9日9:30～11:00、C氏(金蘭物流基地社の経営幹部、氏名非公開を条件に聞き取り実施)。なお、于ほか(2015)、曾ほか(2015)、朱(2006)の関連記述と臨沂商城管理委員会の公表資料なども参照した。
- ¹² 貨運交易市場とは、トラック輸送サービスの取引プラットフォームのことで、零細型トラック業者と取次業者は情報発信し、対面商談を行う場である。中国の各都市の周辺部に存在し、一種の求車求荷斡旋の仕組みとして機能している。詳細については、李(2011)、李(2012)を参照されたい。
- ¹³ 多くの物流事業者が地元の元村民や元市民に

よって興されたことは、臨沂のロジスティクス・クラスターにおける取引コストの節約に大きく貢献すると指摘されている。荷主から見て、身元が把握できる地元の物流事業者に安心して貨物輸送を依頼できるし、また、多くの利用運送業者や取次業者は特定の専業卸売市場の荷主と長期的に取引を行っており、信頼関係が確立された点も取引コストの低減に寄与するという（劉,2016）。

¹⁴ 蒼山県は2014年に蘭陵県に改名。同県は臨沂市に属し、臨沂市街地の西南部に隣接する。

¹⁵ 炳豊物流(<http://3509992.71ab.com/index.asp>), 河東華陽物流(<http://23a1794670.atobo.com.cn/>), 華派克物流(<http://www.huapaike.com/>), 山東榮慶物流(<http://www.rokin.cn/>)の各社のオフィシャル・サイトを参照した。

¹⁶ 「5定班列」とは、出発駅、到着駅、発着時刻、通過駅、運賃が固定されている拠点直行型貨物定期列車のことである。詳細については李・毛（2008）を参照されたい。

¹⁷ 「中欧班列」とは、中国と欧州の間を連結するユーラシア大陸横断鉄道貨物定期輸送のことである。中国の複数の都市が発駅となっている。詳細に関して、李（2016b）を参照されたい。

¹⁸ 筆者は2016年3月8日に金蘭物流基地と立晨物流を訪問し現地調査を実施した。調査先の要請により、話し手らの氏名を伏せる。

¹⁹ 全国現代物流工作部際聯席會議弁公室（2011）,pp38-49.

²⁰ 立晨物流社のオフィシャルサイト（<http://www.lichen56.com/>）の掲載を参照した。

²¹ 臨沂の地方政府の堅持した「5先5後」の方針は、域内の卸売市場と物流市場の生成段階で自由放任の政策を裏付ける。「5先5後」とは、先ず「市」が生まれた後に「場」を整備する；先ず繁栄があつてその後にルールを導入する；先ず「総合市場」をやつて、その後「分離して専業化」；先ず「分散立地」でその後「集約立地」；先ず簡易な市場で、その後にグレードアップ、という意味である。