

〔論 文〕

商業集積の発展とロジスティクス・クラスターの形成(Ⅱ)

——義烏の事例——

A Study on the Development of Commercial Clusters and Formation of
Logistics Clusters (2) : A Case Study of Yiwu

李 瑞 雪

目次

- I はじめに
- II 義烏商業集積の概要と発展プロセス
 - 義烏商業集積の概要
 - 義烏商業集積の発展プロセスと形成要因
- III 義烏ロジスティクス・クラスターの生成と発展
 - 義烏ロジスティクス・クラスターの概要
 - 国内トラック路線便網の形成と発展：聯託運
多様な国際物流サービス
 - シー&トラック複合輸送と義烏港
 - 義新欧と鉄道物流センター
 - 電子商取引の拡大を支える宅配便の急成長
 - 物流集積の基盤形成における政府の役割
- IV ディスカッション
 - 義烏事例のケース内分析
 - 臨沂と義烏のケース間分析
- V おわりに
 - 謝辞
 - 参考文献
 - 付録 義烏商業集積と物流集積の年表

I はじめに

ロジスティクス・クラスターの多くは、大規模な港湾や空港といった輸送ノードをベースに形成されるが、商業集積から派生するロジス

ティクス・クラスターも存在する。前者を輸送ノードベース型ロジスティクス・クラスターと称するのに対して、後者は商業集積ベース型ロジスティクス・クラスターと呼ぶ。李(2017)は、理論的サンプリングによって中国臨沂におけるロジスティクス・クラスターを後者の代表的な事例として選び、踏み込んだフィールド調査を実施し、ケーススタディによる理論構築手法を用いて商業集積ベース型ロジスティクス・クラスターの形成プロセスと形成メカニズムを探索した。

商業集積ベース型ロジスティクス・クラスターとは、商業集積に誘発され生成・発展する物流ハブであり、それは域内の商業集積に従属する存在を超え、より広域的な物流需要を取り込む。臨沂の物流産業は、大規模な卸売市場群から派生し、次第に域内商業集積への物流サービス提供に留まらず、中国北部における最大級の物流集積に成長していった。その成長過程で、3つの転換がキーファクターになっていることがケーススタディから発見された。具体的には、(1)物流事業者の分散立地から集約立地への転換は、コーペティションな物流市場の形成に寄与する。(2)物流産業に対して自由放任から積極的関与へと転換した地方政府の姿勢と取り組みは、ロジスティクス・クラスターの物的基盤と制度的基盤の形成をもたらす。(3)高度化した物流企業の域内指向から域外指向への転換によって、域外から物流需要が搬入され、集積の

拡大が促される、ということである(李,2017)。

臨沂のケーススタディから導出された商業集積ベース型ロジスティクス・クラスターの形成メカニズムに関する知見は、さらなる事例研究によって検証と修正を行う必要がある。そこで、本稿では臨沂と同様、商業集積から生成したロジスティクス・クラスターである中国義烏の事例を取り上げ、ケーススタディによる理論検証を試み、輸送ノードベース型ロジスティクス・クラスターの形成メカニズムとの相違について分析を行う¹。

本稿の構成は以下の通りである。まず次節では、既存文献のレビューに基づきながら義烏における商業集積の現状と発展プロセス、発展要因を概観する。続く第3節では、義烏のロジスティクス・クラスターの形成プロセスを記述し、重要な形成要因を浮き彫りにする。そして第4節では臨沂とのケース間分析を通して、3つの転換を中心とする形成メカニズム推論の検証と修正を行う。最後の第5節では、臨沂と義烏のケーススタディによる理論の導出と検証の作業を踏まえて暫定的な結論を示し、積み残された課題に言及する。

Ⅱ 義烏商業集積の概要と発展プロセス

義烏商業集積の概要

中国浙江省の義烏市には「義烏小商品市場」ないし「中国小商品城」と称される巨大な卸売市場が存在する。同市場は約7.5万のブース(店舗)、550万㎡の総売場面積、およそ180万品目の取扱商品などを備え、日常雑貨を取り扱う卸売市場として世界最大規模とされる。2005年8月における国連・世界銀行・モルガンスタンレー発表の『世界を驚かす中国数字』で「世界最大雑貨卸売市場」と認定されている²。「中国小商品城」の運営主体である浙江中国小商品城集团公司の発表によると、2016年の同市場における取引総額は1,371.7億元に達した。「義烏中国小商品指数」は世界で最も影響力のある日用雑貨類相場指標となり、市場動向を示すシグナルとなっている³。

1日あたり約21万人のバイヤーや観光客が

「中国小商品城」に訪れており、ここで販売された商品は、中国全土だけでなく、世界219の国・地域に出荷され、販売額に占める輸出の比率は65%以上にのぼるという。義烏に常駐している海外企業の購買担当者は常に7,000人ほどいる。600社以上の海外企業は調達オフィスを義烏に設置している(陸,2006)。実際、義烏は中国における日用雑貨(小商品)の最大な輸出基地となっており、数多くの地域の商品は義烏経由で海外に輸出されている。義烏経由で製品を海外に輸出している全国の中小零細型企業は20万社以上と推定されている(陸・鄭,2011)。

「中国小商品城」は義烏国際商貿城、義烏賓王商貿城、義烏篁園服装市場、義烏国際生産財市場、義烏家具市場、義烏国際家居(インテリア、住設)城など11の専門市場を含む。そのうち、義烏国際商貿城はもっとも大きく、「中国小商品城」の中核的卸売市場であり、単独の市場として26年連続で中国1位の取引総額を誇る⁴。もっとも、義烏国際商貿城の中では、商品類型別にエリアが分かれているため、数多くの専門卸売市場の集合体といえる。くわえて、これらの専門卸売市場の周辺に、14の専門卸売街があり、それらは「中国小商品城」とともに義烏における膨大な卸売市場群の構成部分となっている。

30年以上の歴史をもつ義烏の卸売市場群は、規模拡大とともに、機能も多様化してきた。共有化の販売チャネルに加えて、商品相場形成、市場情報の集約と伝播、新製品展示、製品開発促進など多様な機能を果たしている。また、卸売市場に牽引された形で、義烏市周辺に複数の製造業集積が形成されてきた。それは、専門化の市場と専門化の製造業集積の組み合わせによって、地域経済が発展する「浙江モデル」の典型例とされている(史,2005)。かつて貧困な農業県であった義烏は現在、中国の最も豊かな県(市)の一つになっており、2016年度の域内総生産が1,118億元に達し、中国大陆におけるトップ6の経済強県(市)にランクインしている。

義烏商業集積の発展プロセスと形成要因

義烏商業集積の発展プロセスに関する既存研究

義烏の卸売市場群の形成・発展プロセスについては多くの研究蓄積がある。その形成・発展の過程における重要な出来事を付録の年表に羅列しているが、ここでは義烏商業集積の発展プロセスおよび形成要因に関する先行研究をレビューし、主要な発見を整理する。

陸 (1999) は、小商品市場の発展レベルを基準に、1978 年から 1984 年までをスタートアップ段階、1985 年から 1991 年までを急速発展段階、1992 年から 1997 年までをグレードアップ段階と、1997 年までの発展過程を 3 段階に分ける。1970 年代末に一部の伝統的な行商人(「貨郎」と呼ばれる)や農民は、義烏の稠城鎮や廿三里鎮などの町で自発的な青空市場を始めたのが卸売市場群の嚆矢とされている(陸,1999)。

甄ほか (2016) では、1982 年、1992 年、2002 年を 3 つのターニングポイントとした 4 段階論を提示している。1982 年には義烏の地方政府は「4 つの認め」政策を導入し、1992 年には「劃行帰市」政策を採用した。そして、国際商貿城の 1 期が供用開始と初回「中国(義烏)国際小商品博覧会」の開催が 2002 年であった。義烏小商品市場の発展過程は、①改革開放前的小商品市場萌芽段階 (1978 ~ 1982)、②地域的な小商品市場として急速に発展する段階 (1983 ~ 1992)、③全国的な小商品交易センターとして形成する段階 (1993 ~ 2002)、④国際的な小商品市場として発展する段階 (2003 年~) の 4 段階に分けることができると、甄ほかは分析する。小商品市場経由の取引の地理的広がりに沿った段階区分である。

劉 (2012) では、小商品市場に関する地方政府の政策転換を軸に、義烏の商業集積の発展過程を大まかに 5 つの時期に分けた。即ち、①市場萌芽の時期 (1978 ~ 1983) : 小商品市場の自由化を認める政策の導入、②市場快速発展の時期 (1984 ~ 1991) : 商業集積を振興させることで地域経済の発展を図るという戦略の実施、③市場のグレードアップ時期 (1992 ~ 2001) : 商業集積と工業集積のシナジー効果を目指す戦略の推進、④市場の国際化の時期 (2002 ~

2010) : ビジネス環境の改善を狙いとする政策の導入、⑤ビジネス・フォーマット転換の時期 (2011 年~) : 国際貿易綜合改革の実施、の 5 つである。

1982 年以来、義烏の小商品市場の施設は 5 回にわたる移転と、10 回にわたる増築があった(付録の年表をご参照)。施設の近代化・大規模化に伴って、市場の様式は最初の露天定期市から露天常設市 (1984 年まで)、室内カウンター型 (1993 年まで)、店舗型 (1995 年まで)、店舗+展覧会型 (1995 年以降) へと変遷してきた(羅,2008)。この過程では、義烏の地方政府は一貫して施設の企画・建設から市場の運営・管理まで主導的な役割を果たしているといわれている。2016 年に義烏では 37 の展覧会が開催され、389.33 億元の成約額に達した。そのうちの義烏国際小商品博覧会(義博会と略)は、中国の代表的な展覧会の一つとして広く知られている。

義烏小商品市場の成長水準、規模、商圈範囲、政策転換、市場様式などを軸に整理したこれらの段階論では、商業集積の形成・発展プロセスの概ねの輪郭を描き、各段階の特徴的姿を示している。しかし、これらの段階論的な研究では見落とされている点がある。義烏商業集積が国際化とほぼ同じ時期に、電子商取引化も急速に進んでいる点である。実際、1999 年の「中華商埠」サイト開設を皮切りに、取引のオンライン化が順調に進み、2013 年に電子商取引額は 856 億元に達し、遂に小商品市場における取引規模の 683.02 億元を上回った。その後、両者の格差は年々拡大していき、2016 年に 1,770 億元対 1,105.8 億元となった。2017 年 9 月までの電子商取引額は 1,378.37 億元に達し、前年同期比の 20.13% 増であった。そのうち、越境電子商取引額は 524.4 億元で、全体の 4 割弱を占めている⁶。

電子商取引化の進展に伴い、小商品市場は取引の場から展示場化しつつある。実際、国際商貿城をはじめ、大半の市場では特定のシーズンを除いて、かつての賑やかが見られなくなり、閑散とした様相を呈するところも少なくなった。その一方で、EC プラットフォーム「義烏

購」⁷にアクセスすると、あたかもリアルな義烏小商品市場の各店舗を回り、商品を選ぶような体験ができる。義烏市政府は「電商換市」(卸売市場の取引を電子商取引に置き換える)と呼ばれる方針を定め、小商品市場の電子商取引化を積極的に推進している。

2017年現在、中国EC最大手アリババの運営しているTモール(Tmall)と淘宝サイト(Taobao)でアカウントをもつ義烏の売手は10.8万軒に上るといふ。義烏ではECに携わる経済主体は30万を超えると推測される。義烏市周辺で約110の「淘宝村」と呼ばれるEC零細事業者の集積が生成しており、「中国ネットショップ第1村」「ECベンチャーの天国」と称賛されている青岩劉村はそのうちの一つである。青岩劉村には全国から約2.5万人の若いネット創業者が集まり、4,000を超えるネットショップを運営し、60億元以上の年商総額を実現している。義烏全域では既に供用されたEC園區は19あり、総敷地面積は86万㎡にのぼる。2013年から義烏は4年連続、「中国電商取引トップ100県」の1位を占めている⁸。

義烏商業集積の形成要因に関する既存研究

義烏の経済発展モデルは、固有の資源賦存に依拠する内生型・ボトムアップ型であり、珠江デルタと長江デルタで見られた外資導入や加工貿易などを用いる外向型と対照的であると指摘された(張,2004; 史,2005; 白,2006)。特に強調されているのは、義烏人の行商伝統という文化的賦存である。山々に囲まれ耕地の少ない義烏では、農閑期になると、農民は地域外に行商に出かけ、生計を立てるといふ伝統と商魂が、厳しい計画経済の時代にも途絶えることなく、脈々と続いたことは、今日の商業集積をもたらした重要な要素と、数多くの研究者は分析した(史,2005; 石,2006; 白,2006; 白・史,2008; 鮑,2008; 劉,2012など)。この伝統の中で、勤勉さや忍耐強さ、誠実、信用などを重んじる価値観、組織化された協業的集団行動様式を特徴とする「義烏精神」が育まれ、商業集積形成の一大原動力となったといふ(白,2006; 陸,2008)。

こうした文化論的、精神論的な説明に加え

て、積極的な政府による介入と市場マネジメントも義烏モデルのドライバーとなっていた(高・松島,2010; 鹿野,2012)。先述したように、度重なる市場施設の移転・拡張はすべて地方政府の強力な投資活動下で行われ、市場の運営管理も一貫して義烏市政府傘下の浙江中国小商品城集团股份有限公司(以下、商城集団)が担いコントロールしている。その結果、政府は常に市場の発展を先取りして施設を建設し、格安料金で事業者に提供することで⁹、商業集積の基盤作りを主導してきた(陸・白・王,2003:204-205)。また、市場の活力を刺激し市場の秩序作りのための規制や調整を狙いとする政府の政策や発展戦略は、義烏の小商品市場を成功に導く鍵である(劉,2004; 林,2014)。付録の年表で取り上げる「4つの認め」と「劃行帰市」などの政策、「興商建市」や「商貿名城建設」などの戦略は典型例と言える。

一方、歴史上の行商人組織(「敲糖幫」と呼ばれた)と今日の小商品市場との必然的な繋がりを否定し、商業文化の視点から義烏商業集積の形成が説明できないという見解も見受けられる。また、権威的な政府の先験的な取り組みや賢明な政策が小商品市場の成長をリードしたという見方は必ずしも妥当ではなく、むしろ、義烏の地方政府は変化する外部の制度環境に適応すべく、絶えず市場と政府の関係を再定義し、自らを市場の規制者、建設者、保護者、推進者と位置づけるとともに、政策パラダイムを転換しながら新しい要素賦存の創出に取り組んだことで、商業集積の発展に一定の役割を果たしてきたと認識すべきである(甄ほか,2016)。即ち、政府は市場との相互作用の中で、小商品市場の形成と拡大に必要な公共財の提供に努めたといえる(劉,2012)。

こうして形成・発展してきた義烏はかつての単純な卸売市場群から、卸売事業者の集積、製造加工業の集積、商品情報の集積、電子商取引の集積、物流の集積など、複合的なクラスターに進化している(高・松島,2012)。次節では、義烏の商業集積から派生して成長してきた物流集積の実態と発展のメカニズムに焦点を当て考察を進める。

Ⅲ 義烏のロジスティクス・クラスターの生成と発展

義烏ロジスティクス・クラスターの概要

商業集積の形成は必然的に、相応の物流サービスの供給を求め、域内における物流産業の発展を促す。小商品市場の拡大に伴い、義烏の物流産業は大きな規模に成長してきた。2014年の集計によると、登録ベースで同市の国内物流事業者は1,460社、国際フォワーダーは1,061社、宅配事業者は134社ある。世界海運企業の上位20社のうち、18社は義烏に支店や事務所を設立しているという¹⁰。

鉄道の義烏西駅は華東地域における最重要な貨物駅の1つに成長してきており、年間取扱貨物量が300万トンを超える。全国20余りの中核的な鉄道貨物駅は義烏西駅に中継托運処を設けている。義烏発着の「行包専列」（急行貨物定期列車）は6ルート開通している。2014年に国内他地域向けのトラック輸送量は1,000万トンを超え、外貿コンテナの発送量は84.2万TEUを記録し、1日あたりの国内宅配発送件数は95万に達した（方,2015）。

商業集積から派生した義烏の物流産業は既に域内の物流需要を満たすだけでなく、広域的な影響力を有するようになってきている。義烏は元々大型輸送ノードがなく、伝統的な交通要衝でもない一内陸都市であるが、現在浙江省の4大物流中枢ハブとなっており、2013年に国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）から国際陸港都市と認定されている¹¹。数多くの物流企業は義烏にひしめき激しい競争を繰り広げるため、この地域におけるトラック運賃相場が周辺地域と比べて常に低水準にあり、その結果、寧波、杭州、温州、衢州、湖州、紹興など近隣の市からの中継貨物は年々増加してきている¹²。後述する義烏の聯託運市場経由の物量の約1/3は義烏小商品市場と関係のない中継貨物となっていると、義烏市聯託運物流業界協会は推計している¹³。

後述する「義新欧」や多様な国際複合一貫輸送など、数々の輸送サービスが開発され導入されることは評価されている。2013年に海口市

で開催された第10回中国国際物流祭で義烏市は「2013中国商貿物流之都賞」を授与された。同賞は全国および地域的物流ハブ都市に与えられるものである。また、2017年に義烏市は物流イノベーション都市トップ10に入選し、中国交通運輸協会と『物流時代週刊』の主催する物流大賞金飛馬賞を受賞した。2010年にスタートした義烏運賃指数は、中国交通運輸省の陸運価格動向モニタリングにおける重要な構成指標となっており、多くの荷主に物流コスト予測の重要変数として採用されている。

義烏で物流集積が形成されていることは、関連データからも裏付けられた。陸・任（2008）は統計データを利用して計算したところ、2006年の義烏物流関連産業のLQ_{ij}（雇用）の値は2.32で、卸・小売業の1.93を大きく上回った¹⁴。同じ年度のLQ_{ij}（生産高）では物流関連産業の1.34が卸・小売業の1.85を下回るものの、ほかの産業の値を圧倒する。一般に収益性が低い物流産業の特性を考えると、1.34という値は、義烏の物流産業は高い集積度に達したことを裏付けると言える。

国内トラック路線便網の形成と発展：聯託運¹⁵

義烏の代表的な国内物流サービスは、現地で「聯託運」と呼ばれるトラック特積サービス（トラック路線便）である。荷主は「托運処」と称される運送取次業者に依頼し、業者はドア・ツウ・ドアないしターミナル・ツウ・ターミナルの輸送を手配する。これらの業者の多くは、「聯託運市場」と呼ばれるトラックターミナルに入居し拠点を構える。各業者は特定の路線便を営む。義烏における代表的な聯託運市場は現在、江東貨運市場（1999年供用開始）と江北下朱貨運市場（2009年供用開始）の2か所ある。

江東貨運市場は1999年に政府系の義烏市聯託運開発総公司¹⁶が投資し建設した。供用開始直後、当時義烏におけるほぼ半数の托運処（運送取次業者）は入居し、中国最大の貨運市場であった。義烏市篁園路339号に位置する同貨運市場は、敷地面積が約150ム（1ムは約660㎡）、建物総床面積が約3万㎡を有する。入居業者は147軒、うち托運処は142軒、卸貨点（荷受・

域内配送の業者)は5軒ある。全国260都市につながる160ルートのトラック路線便が営まれており、2016年の取扱貨物量は502万トンであったという。

江北下朱貨運市場は2009年に整備された。同市場はS310国道と城北路の交差点付近に位置し、敷地面積が約200ム、建物総床面積が約2.7万㎡である。元々、企画中の国内物流センターができるまでの暫定的ターミナルとして開設されたが、同センターの建設は予定より大幅に遅れているため、江北下朱貨運市場は今日でも使われ続けている¹⁷⁾。筆者の訪問時点で、入居業者は154軒、うち托運処は148軒、卸貨点は6軒ある¹⁸⁾。140ルートのトラック路線便が営まれており、2016年の取扱貨物量は405万トンであったという。

これらの路線便は一日あたり1～2台発車するのが多く、繁忙路線ほど発車台数は多い。800キロ以内の目的地には当日到着できるという。発送頻度の高さと相対的な運賃の安さに惹かれて、義烏の聯託運市場は浙江省中部と西部をはじめ、江西省や福建省を含める広域的な輸送中継地となっている。

江東と江北下朱の両聯託運市場のほかに、義烏に北方聯託運市場(1992年～2003年)、南方聯託運市場(1995年～2003年)、賓王貨運市場(1997年～2005年)が存在していた。この3つの聯託運市場はいずれも都市計画や道路建設のため閉鎖され、その機能が江東と江北下朱の両市場に統合された。これらの聯託運市場は、すべて地方政府の主導で建設され、政府系企業によって開設され管理される¹⁹⁾。

江東と江北下朱の両聯託運市場の中で、運送取次業者が集約された一方で、その周辺にも数多くの托運処と卸貨点が散在しており、その数は正確に把握されていない。義烏の国内運送取次業者は全部で1,460軒あると推定されている(胡ほか,2015)。また徳邦物流や遠成物流、佳宇物流、天豪物流、盛豊物流、盛輝物流などの全国大手トラック運送企業は近年義烏で営業拠点を構え、独自のトラックターミナルを建設・運営する動きが活発化している。中堅ないし大型物流企業への脱皮に成功した元托運処もあ

り、これらの企業も聯託運市場を離れて、独自のトラックターミナルを構え、輸送網を構築している。こうして、聯託運市場を中心に、全国各地の1,500以上の県・市に連結するトラック路線便のサービスは発展しており、義烏の全国につながる商流を支えている(胡ほか,2015)。

聯託運サービスは義烏小商品市場の発展に伴って生成し拡大してきた。1985年5月に南京浦口鉄道貨物駅の代理店として発足した運送取次業者が義烏から南京までのトラック輸送サービスおよび南京浦口駅経由の鉄道輸送サービスを始めたのが、聯託運の嚆矢であったとされる。これを皮切りに、義烏から上海や武漢などの都市までの輸送サービスを営む聯託運処ないしは托運処と呼ばれる運送取次業者は叢生していった。1989年頃に登録ベースで59の聯託運処が19省・直轄市の56都市につながる路線便サービスを開発し、1日あたりの発送量は250トンに上ったという(賈,2012)。

最初はトラック&レール一貫複合輸送の取次サービスとして始められた聯託運は次第に、特定路線におけるトラック特積サービス(路線便)に特化するようになった。聯託運を創業したのは、主に元国有運送企業の職員や地元の農民であったが、1980年代当時、個人経営の輸送事業は許認可が取得困難であったため、大半の託運処は国有企業などの公的機関の傘下に身を寄せ、公的機関から路線便の運営委託を受ける、いわゆる「掛靠経営」と称される経営形態を採った。託運処は公的機関の保護を受ける代わりに、収益の一部を上納する。もっとも、当時は無認可のまま取次サービスを手掛ける独立系の業者も多く存在していた。

小商品市場の中および周辺に、このような聯託運処が増えるにつれて、1980年代末から過当競争の様相を呈するようになった。業者間で貨物の取り合いが激しくなる中、詐欺や恫喝、暴力などの不法行為が横行し、縄張り争いなどの抗争も頻繁に発生した。聯託運業界の秩序の乱れが小商品市場の発展を妨げると見て、義烏市政府は1991年から2001まで3回にわたって同業界の改革に乗り出した。

1回目の改革は1991年6月に始められた。

市政府は副市長を筆頭とする聯託運業界管理委員会および同委員会弁公室（委員会の常設事務局）を新設し、その配下に義烏市聯託運開発総公司を設立した。主な施策として、①一路線は一業者のみ独占経営すること（いわゆる「一線一点」）、②新規路線の開拓・運営委託・監督はすべて聯託運開発総公司が一手で担うこと、③路線便の委託先選定に公開入札を導入すること、④運賃水準の上限を設定し荷主の利益を守ること、⑤無認可経営の託運処を取り締まること、などの行政による介入・統制策が採り入れられた。

一連の施策は各路線便のサービス安定化など、混乱した業界秩序の收拾に一定の効果をあげた。新規路線便の増設も概ね順調に進み、1995年に聯託運処の数は115軒に増え、年間発送量は10万トンに増え（賈,2012）。一部の路線便は満洲里、カシュガルなどの国境町まで伸びた。しかしその一方で、運賃高騰や反社会的勢力による浸食、治安悪化といった問題が次第に深刻化したため、さらなる管理強化策が必要不可欠だと当時の義烏市政府は判断した。

1995年6月に、義烏市政府は聯託運業界管理委員会を撤廃し、運輸市場管理委員会および同委員会弁公室（運管弁と略）を発足させた。運管弁の主導下で、数々の輸送業界統制政策が実施された。具体的には、①分散していた路線経営委託権を運管弁の配下にある義烏市聯託運開発総公司にすべて集約させること、②すべての託運処に「三つの統一」（検数・検寸、料金水準、料金決済の統一）を導入すること、③トンキロあたりの運賃上限を0.65元から0.585元に引き下げること、④貨物輸送の保険制度を導入すること、などが挙げられる。これが聯託運市場に対する2回目の改革であった。

こうした行政による介入・統制策は、運輸市場の安定化に寄与したものの、様々な弊害をもたらし、自由競争を阻害してしまった。とりわけ、「一線一点」の政策は荷主の選択を奪い、硬直的な料金体系と劣悪なサービス品質を招いた。聯託運業界は小商品市場のますます増大する物流需要に対応できず、荷主の不満が日に日に高まっていった。そこで、義烏市政府は

1998年から聯託運業界に対する3回目の改革に踏み切った（陸・白,2000a;2000b）。

規制緩和を目的とする3回目の改革は2001年まで続いた。目玉となる取り組みは「一線一点」を「一線多点」に改め、複数の業者が同じ路線における輸送サービスを提供することを容認することであった。政府は聯託運への参入条件を制定するが、路線便の運営には介入せず、参入の自由化と事業者間の競争を促進する。政府系の聯託運開発総公司は輸送サービス経営から撤退し、トラックターミナルである聯託運市場などの輸送ノードの開設・整備・管理に特化する。義烏の地方政府は聯託運業界に対して、介入・統制から自由・規制緩和に方針転換した。

義烏の聯託運市場は、中国各地に存在する貨運交易市場の一種とされるが²⁰、多くの点で特異性が見られる。例えば、多くの地域における貨運交易市場はトラック駐車場から発祥し、主として帰り荷を求めるトラックと輸送需要をマッチングさせる場である。それに対して、義烏の聯託運市場はトラック路線便の集団ターミナルとしての役割を果たしている。個々の托運処は利用しているトラック業者とほぼ長期安定的な関係を結んでいる点も、他地域の貨運交易市場と比べて突出している。また、義烏の聯託運市場は主に域外向けの発送用ターミナルであり、域内向けの着荷用ターミナルとしての機能を殆ど備えていない点も珍しい。代わりに、義烏市内および郊外に「卸貨点」と呼ばれる着荷拠点が数多くでき、聯託運市場と役割分担をしてきた。

義烏市政府は2010年に発表した『義烏市現代物流発展企画』において、市の西部に大規模な国内物流センター（城西物流センターとも称される）を新規建設し、江東、江北大朱の両貨運市場および市の各地に散在している托運処や卸貨点などをこの1か所に集約させる計画を盛り込んでいる。その後、中央政府は義烏市西部の43.67km²のエリアを義烏国際陸港新区（商貿サービス業集積区）と承認し、国内物流センターは同新区における中核的輸送ノードの一つと位置付けられ、建設に向けて土地収用などの準備が進められている。もっとも、海外市場向けの

比率が高まるにつれ、義烏港など国際物流ノードの建設が加速される一方、国内物流の中核ノードたる国内物流センターは予定より着工が大幅に遅れている状態である。

多様な国際物流サービス

義烏小商品市場における取引の国際化の進展に対応して、多様な国際輸送サービスの開発と導入が推進されてきた。義烏は港湾都市ではないうえ、国際空港もないため、域外の国際海港と国際空港経由の複合輸送は、国際貿易を支える重要な物流サービスとなる。義烏における代表的な国際輸送サービスとして、寧波・北侖港経由のシー&トラック複合輸送、寧波・北侖港経由のシー&レール複合輸送、杭州と上海の国際空港に連結するエア&ランド輸送が挙げられる。その中で、とりわけ圧倒的な分担率を占めているのはシー&トラック輸送である。これらインターモーダル輸送に加えて、「義新欧」と呼ばれるユーラシア横断鉄道コンテナ輸送サービスが2014年に導入され、注目を集めている。

シー&トラック複合輸送と義烏港²¹

義烏からの輸出貨物の大半は寧波・北侖港で船積みされる。その量は2014年に80万TEUを超えた。そのうち、50万TEU余りのコンテナはインランド・ポートの義烏港でバンニング、本船ブッキング、通関、検査、検疫など一連の活動と手続きを終え、寧波・北侖港までのドレイジ輸送を経て本船に積まれる。陸海複合一貫輸送は荷主に大きな利便性をもたらしている。一日あたり約1,200台のトラックはコンテナを積んで義烏港から発車し寧波・北侖港に向かう。約2/3の義烏仕出しの外貿コンテナは義烏港で取り扱われている。

こうしたシー&トラックの複合一貫輸送を可能にしているのは、インランド・ポートである義烏港の機能である。義烏国際商貿城の近くにある義烏港は、敷地面積1,050ム、投資総額30.5億元、年間取扱能力110万TEU。工事は一期目と二期目に分けて進められ、それぞれ2011年10月と2013年11月に竣工した²²。港

内には、税関、検査検疫、コンテナヤード、オフィスビル、バンニング施設、保管施設、駐車場など完備しており、コンテナ開梱せずに検査できるH986システムも導入されている。本船荷役の機能を除けば、義烏港はほぼ国際物流のワンストップ・サービスが提供できる。

港内の保管・出荷施設は、35万㎡の建築面積を有する3階建てランプウェイ付きの巨大倉庫である。151社の港湾物流事業者はここに入居し、荷主やフォワーダーに一時保管、検品、バンニングなどのサービスを一括で提供している。市場で買い集めた商品は「市場購入」²³方式で輸出するために、ここで一時保管してからコンテナに混載することが多い。別棟の25階建てオフィスビルには約190社のフォワーダー、船社代理店、貿易商社、通関業者、保険、金融などの事業者が入居しており、国際貿易と国際物流にかかわる多様なサービスを営んでいる。義烏市のみならず、周辺の東陽市や永康市、臨省の江西省における数多くの企業も義烏港を利用して商品輸出の現業を行う。

義烏港発のシー&トラック輸送に加えて、「海鉄聯運」と称されるシー&レール複合輸送も重要な国際輸送サービスである。2013年10月に開通された義烏—寧波・北侖の鉄道コンテナ定期輸送は、週5便の頻度で安定的に運行されている。2016年の輸送実績は10,260TEUで前年比で約36%増であった。開通当初は単に寧波・北侖港に連結するコンテナ輸送であったが、後述するように、義烏鉄道物流センターの整備と国際貨物取扱機能の追加により、一貫複合輸送サービスとなり、義烏で通関や検疫などを済ませることができ、利便性は高まった。鉄道コンテナ輸送はコンテナ・トレーラー輸送より環境負荷が低く、労働生産性が高いため、中国政府から奨励されている。2016年に着工した金華—義烏—寧波の鉄道新線は、中国初のダブルスタック（コンテナ2段積み）対応の路線であるほか、在来線より100キロほど短縮し、輸送コストは半減する見込みである²⁴。

また、上海と杭州の国際空港に連結するトラック定期便は、一定の支持を集めている。「卡车航班」と称されるこの輸送サービスは、中国

東方航空などの航空会社は義烏の物流企業と連携して開発したもので、国際空港がない義烏の荷主に便利な空運利用の機会を提供している。一部の国際宅配企業も自社輸送キャパシティに補完する目的で「卡車航班」を利用しているという。

義新欧と鉄道物流センター²⁵

数々の国際輸送サービスの中で、特筆すべきなのは「義新欧」と呼ばれる義烏—欧州の鉄道コンテナ貫輸送である。ユーラシア横断鉄道コンテナ定期便の「中欧班列」²⁶の一つとして、2014年11月18日に運行開始された義新欧はマドリードをはじめ、ロンドン、ミンスク、リガ、チェリャビンスク、マザーリシャリーフ、テヘランなどの都市を着駅（と帰り便の発駅）とする貨物列車便を開通し、2017年4月まで177便、約1.4万TEUの輸送実績を上げた。そのうち、行きは143便、帰りは34便であった。メインルートの義烏—マドリード間は週に行きが2便、帰りが1便の頻度で安定的に運行されている（任,2017）。

義新欧は、民間企業の天盟実業投資有限公司によって運営されている。数々の中欧班列の中で、唯一、民間企業主導のサービスである²⁷。2010年に設立された同社はもともと中央アジア向けの鉄道貨物直行便を手掛けたが、スペイン在住の中国人商人から強い要望を受けて、マドリードまでの鉄道貫輸送サービス「義新欧」を立ち上げた。折しも、「一帯一路」構想はこの頃から熱を帯び始め、「中欧班列」もこの構想に組み込まれたため、義新欧は中国政府から強く後押しされるようになった（李,2016b）。

マドリードでは約100万㎡の面積を有する日用雑貨卸売市場があり欧州で最大規模とされる。市場の中に入居している卸売事業者の大半は中国の温州や福州から来た商人で、マドリード以外のスペインの都市にも多くの中国系商人は日用雑貨の流通業を営んでいる。義烏からスペインへの日用雑貨の貿易ルートは既に確立している。この貿易を支える従来の国際輸送は、義烏から寧波港までトラックで運び、そして西欧の港までの海運定期航路を経て、またトラッ

クでマドリードに運ぶというルートであった。トータルで40～50日間もかかる。義新欧の開通により義烏からマドリードまでの所要日数が約18日間と大幅に短縮できる。またマドリード現地で通関できるため利便性が高い。

義新欧は運行開始当初、貨物の9割が小商品市場から出荷した衣類、アクセサリ、クリスマス用品などの雑貨で占められていた。しかしその後、貨物の多様化は進んでいった。華為、DHC、シーメンス、インディテックスなど大手企業は義新欧の常連ユーザーとなり、荷主の5割ほどは海外企業で占められるようになった。長期契約を結んだ欧州企業も出てきた（任,2017）。欧州仕出しの貨物、とりわけ越境EC貨物の増加により、アウトバウンド便数とインバウンド便数のアンバランスは徐々に緩和され、積み荷の種類は電子部品、通信機器、化粧品、ファッション、食品など多岐にわたる。

天盟実業社は義新欧の貨物を増やすために、様々な工夫を行った。有力なフォワーダーと提携することがその一つである。運行開始当初から、太平洋貨代や義烏揚翔、寧波海聯捷鉄国際物流、DHL、インターレールなどの有力フォワーダーと提携して安定的な集荷を図った。また、義新欧沿線の主要都市で保税物流センターの設立と運営に乗り出している。2015年6月にワルシャワ、ベルリン、パリにおける保税物流センターが稼働し始めた。2020年までに10か所まで増やしていく計画である。保税物流センター設立の狙いは、保税保管と配送の組み合わせで約3,000軒の着荷主のニーズに対応するとともに、義烏の売手企業の計画的な在庫配置による販売拡大をサポートすることである（張,2016）。

義新欧は運行が安定化するにつれて、鉄道輸送需要が喚起されたため、運賃が順調に上昇した。2015年5月に入ると、40フィートコンテナ1個当たりの運賃は5,000～6,000米ドルに達し、運行開始当初の料金水準のほぼ2倍に上がったという²⁸。

義新欧に対応する鉄道コンテナ・ターミナルは整備されている。義烏の鉄道貨物駅、義烏西駅はもともと輸出入貨物の取扱駅ではなかった

ため、通関や検疫の機能もなく、輸出入コンテナのヤードもなかった。天盟実業は当初、義新欧を開通するために、税関検査場の設置認可を取得し、簡易な税関监管のヤードを作った。その後、政府系の国際陸港集団は約1.5億円を投資して、215 ムほどの敷地面積を有する鉄道物流センター(1期目)を整備した²⁹。同センターは義烏西駅に隣接し、中に税関検査場、検疫検査場、保税倉庫、コンテナヤード、複合輸送の荷役場、事務棟、駐車場などを含む。義新欧および寧波・舟山港に連結するシー&レール複合輸送のターミナルとして、重要な役割を果たす。鉄道物流センターの2期目は960 ムを擁する規模になる。

電子商取引の拡大を支える宅配便(エクスプレス)の急成長

電子商取引の発展に伴って、宅配便(エクスプレス)は重要な輸送サービスとして急速に成長している。義烏宅配業協会の推計によれば、宅配は義烏の貨物輸送量(トンベース)の2割ほどを占めるに至ったという。義烏で営業している登録ベースの宅配事業者(支社を含む)は134社を数え、市全域で宅配の営業拠点は600以上もある。世界4大インテグレーターのUPS、FedEx、DHL、TNTはすべて義烏に拠点を構えている。一日あたり国内向け発送個数は2014年の95万から2016年の500万に、国際宅配の一日あたり発送個数は2014年の35万から2016年の100万に急増した。2017年1～9月期に義烏市の宅配取扱量は前年同期比73.2%増の12.1億個となり、伸び率は中国全体を43.3%上回った。義烏の宅配発送個数は上海や北京、広州などの5つ超大都市に次ぐ全国6位であり、浙江省全体の23%を占める³⁰。

国内輸送においては、宅配便は路線便の聯託運との棲み分けができつつある。聯託運は一般貨物に対応するのにに対して、宅配便のサービス対象はEC貨物が大半を占める。宅配便は重さとスピードによって、大雑把に「快運」と「快通」の2種類に分かれる。「快運」とは1口30キロ以上、翌々日ないしそれ以上の日数を要するサービスで、「快通」とは1口30キロ以下、

翌日着のサービスである。運賃水準も大きな差異がある。義烏から北京までの貨物輸送を例にすれば、1キロ当たりの運賃は聯託運が0.5元、快運が1.8元、快通が2.5元であるという。

数多くの事業者がひしめき、物量も多いため、義烏の宅配便サービスの運賃はほかの地域と比べて安い水準にある。義烏宅配協会の調査によれば、隣の金華市より約15%、杭州や上海より30%～40%低いという。宅配便サービスのリーズナブルな運賃は、ECベンチャーにとって魅力的である。実際、義烏でECビジネスを始めた多くの人は、豊富な商品情報のみならず、便利かつ低コストの物流サービスの利用可能性に惹かれて進出を決めたと、前出した義烏国際陸港集団のECタウン・プロジェクトの責任者を務める季偉達証言した。

義烏市政府は宅配便がECの発展に必要な不可欠なビジネスインフラと見て、積極的に宅配物流園地の造成と宅配事業者の誘致に取り組んだ。最大の宅配物流園地は義烏国際陸港集団によって市の国際陸港新区(別名、商貿物流集積区)内で整備され、500 ムの敷地面積を有し、投資総額が15億元にのぼる。既に、郵政速通、順豊速通(SF)、天天快通、万通(圓通)、申通、中通、韻達など中国代表的な宅配事業者は同園地に入居し、トータルの宅配便処理能力は一日あたり800万件に達するという。全国有数の宅配物流集積地となっている。

義烏の宅配物流園地の一大特徴は、宅配の仕分けセンター、ディストリビューション・センター、ECビジネスのインキュベーション基地の併存である。例えば、順豊速通のECインダストリー・パーク義烏は、3.5万㎡の宅配仕分けセンター、4.6万㎡の倉庫、2.3万㎡のオフィスビルから構成される。EC事業者に対して事務所、荷受け、保管、受注処理、配達、金融など包括的なサポートを提供し、ECビジネスと宅配サービスの相乗効果を得る狙いである。既に30社ほどのECベンチャーは同パークに入居しているという³¹。

越境ECの発展に対応するインフラの整備も急ピッチで進められている。2016年1月に供用開始となった義烏国際郵便互換局と交換ス

ーション（第1期）はそのうちの一つで、県レベルの市での設置が全国初である。義烏空港に隣接し総床面積 10,022 m²を擁する同施設は、国際郵便互換局、国際速達監管センター、越境 EC 監管センターを含み、税関、検査、検疫の駐在機関が施設内に設置されている。第2期工事が完成すれば、4.7 万 m²の敷地面積と 6 万 m²の総床面積をもつ巨大施設となる。この施設の稼働までは、義烏の国際郵便物と国際宅配便はすべて杭州経由で処理されていたが、2016 年 1 月以降、義烏現地で通関や検査検疫などの輸出入手続きと仕分けなどのオペレーションを行うようになり、大幅な時間短縮が実現した。越境 EC にとって大きな利便性をもたらすため、EC 創業環境の改善につながる³²。

物流集積の基盤形成における政府の役割

義烏の商業集積と物流集積で活躍している卸売業者や物流業者はほとんど民間事業者である。このことは、義烏の産業が民間企業中心の内生型モデルに属するとの指摘に符合する（史,2005）。しかしその一方で、地方政府は集積の物的基盤と制度的基盤の整備に主導的な責任を担っており、また、物流サービスの創設と安定化にも重要な役割を果たしていることも事実である。

実際、義烏の地方政府は一貫して商業集積と物流集積の基盤たるプラットフォームを建設し運営することに注力し、主導権を握りつづけてきた。前述した聯託運市場、義烏港、鉄道物流センター、義烏保税物流センター（B 型）、宅配物流園區、国際郵便互換局と交換ステーションなどの物流ノードはすべて地方政府の手によって整備され運営されている³³。その中で、中心的な役割を果たしているのは、政府系企業である義烏国際陸港集団および同社の前身企業である。聯託運市場と義烏港は代表的な物流ノードであると同時に、数多くの物流事業者の集まるプラットフォームにもなっている。前者にはトラック特積事業者や運送取次業者などが、後者には海運フォワーダーや船会社、港湾物流事業者などが集積し、互いに競争と協調の関係構築している。

義烏市政府は市の西郊外の 43.67km²のエリアを国際陸港新区と画定し、うちの 12.6km²の部分を物流集積用地と指定している。その中に、「快速応答物流」「幹線物流」「鉄道物流」「インターモーダル輸送」などにそれぞれ対応する物流ノードが企画され、政府はそれらの整備と拡張に取り組み、域内物流企業の育成と域外物流企業の誘致を推進している。荷主企業に良質かつ低廉な物流サービスを提供することで、広域的な物流ハブの形成を目指している。

物流のハード面の整備のみならず、義烏市政府はソフト面のサポートにおいても積極的である。前述した聯託運市場への統制策とその後の規制緩和策は代表的な取り組みである。当初は、トラック路線便サービスを小商品市場の発展にとって不可欠な公共財と位置づけ、サービスの安定化を図るために、「一点一線」などの管理強化策を採り入れていた。その後、物流市場の発展状況に対応して適宜政策の修正を段階的に行い、物流産業自体の振興を目的とする政策を次々に導入するようになった。

例えば、2008 年に発足した市長を組長とする義烏市現代物流発展指導小組は、政府は物流プラットフォームの建設に 50 億円を投入し、物流園區に物流企業を誘致する方針を定めた。また、義烏で通関やバンニングなどの国際物流業務を手掛けるフォワーダーに対して、海上コンテナ 1 個当たり、10 元～20 元の補助金を交付し、義烏でコンテナヤードを設立し空コンテナを配置する船会社を対象に、コンテナ 1 個あたり 10 元～40 元の補助を行うといった誘致優遇策を決定した。物流産業政策全般の立案・調整から実施まで統括するために、義烏市政府は 2015 年 9 月に義烏市陸港事務と口岸管理局を設置した³⁴。

2014 年に稼働した義烏保税物流センター（B 型）を利用する企業を対象とする優遇策も実施されている³⁵。具体的に、保税物流センター内の在庫を抵当に銀行融資を受けた場合、利息の 50%（100 万円を上限に）を義烏市政府が肩代わりする。年間 100 万米ドル以上の日用品を輸入し、保税物流センターに輸入品を入庫した企業に対して、100 万米ドルにつき 10 万円の奨

励金(100 万円を上限に)を支給する。また、上海や寧波などの港や空港経由して保税扱いで義烏保税物流センターまでドレージ輸送された輸入貨物に対して、義烏市政府は保税申請や検査検疫、ドレージ輸送、センター内の保管に関わる費用の一部を補助する。義烏市陸港事務と口岸管理局によれば、2009 年から 2014 年までの 6 年間、義烏市政府は上述した補助を含めて、物流企業を対象に総額約 1700 万円の補助金を執行したという。

こうした誘致優遇策は域内の物流企業のみならず、域外の物流企業に大きなインセンティブを与えている。義烏保税物流センター(B 型)に 28 社が入居し、年間の保税商品の取扱高は約 3 億ドルにのぼる。同保税物流センターは「分送集報」の制度を適用する。即ち、同じロットで入庫した商品を複数回に分割して出荷した後、一括通関することが可能である。この制度を利用して、小商品市場にある保税商品展示場は、柔軟に商品を展示場に搬入でき、利便性が大きい。また、義新欧のインバウンド便によって運ばれてきた欧州産のワインや清涼飲料、加工食品、乳児食品、木材などの商品もこの制度を活用している。

義烏市政府は輸送サービスの創設においても、重要な役割を果たしている。トラック路線便、多様なインターモーダル輸送、宅配便、国際鉄道コンテナ輸送の義新欧など義烏の代表的な輸送サービスはすべて民間企業が主役となって開発し運営しているが、程度の差があるものの、いずれも政府からの支援を受けた。義新欧は運行開始以来、一貫して義烏市政府と浙江省政府から補助金を受けて、運賃水準を低く抑えている。また義烏市政府は中国鉄道総公司や国家税関総局と協議を重ね、運行の円滑化とスルー通関の実現を働きかけた。上記した海上コンテナの扱いに対する補助金も、義烏発の国際一貫複合輸送を拡大させるための措置である。

Ⅳ ディスカッション

義烏事例のケース内分析

前節で記述した発見事実から、以下のような

義烏ロジスティクス・クラスターの特徴が見て取れる。第 1 に、義烏のロジスティクス・クラスターは輸送ノードをベースにしたのではなく、商業集積から誘発され発展してきた点である。第 2 に、同クラスターは巨大な商業集積に依存しつつ、極めて広域的に貿易財の物流需要を取り込み、一大貿易物流ハブに成長してきた点である。第 3 に、従来の商業集積から派生した EC ビジネスのサブ集積が宅配便サービスの発達を促し、発達した宅配便はまた EC ビジネスの集積拡大に寄与するという好循環である。第 4 に、義烏の地方政府は物流集積の基盤たるプラットフォームの建設と運営に主導的な役割を果たしてきた点である。

義烏では、輸送サービスの創設と商業集積の発展段階とは顕著な対応関係が見られる。まず国内日用雑貨の集散地に成長する過程では、全国につながるトラック路線便(聯託運)のネットワークが生成し発達していった。そして、小商品市場の輸送比率が向上するにつれて、多様な国際一貫複合輸送が導入され、また国際鉄道コンテナ輸送の義新欧が創設された。さらに、電子商取引化の傾向が強まり、EC ビジネスが興隆する中、宅配便サービスは急速に拡充している。このように、商業集積のダイナミズムに合わせる形で物流サービスのイノベーションが次々と誘発されるのである。

発達した多様な国際一貫複合輸送をはじめとする国際物流サービスと、「市場購入」や「観光購入」など貿易方式をめぐる特殊な優遇政策との組み合わせは義烏のロジスティクス・クラスターの形成に大きなインパクトを与えた。日用雑貨の製造と輸出を営む域外企業は、義烏の物流と貿易手続きの利便性に着目して、相次いで義烏小商品市場に拠点を設ける。実際の商談と成約は義烏以外で実現するが、貿易手続きと物流は義烏で行うことが多い。とりわけ、多品種小ロットの雑貨類の輸出にとってメリットが大きい。実際、義烏港に入居している多くの貿易会社やフォワーダーは、海外バイヤーのエージェントとして、商品の集荷、検品、一時保管、混載バンニング、貿易手続き、輸送の手配などを含む一括サービスを提供するという。定型的

な輸送サービスと優遇政策の組み合わせを活用するビジネスモデルは、ロジスティクス・クラスターでよく見られるが(李, 2016a 李・金, 2017; 李, 2017; 金・李, 2018)、このような組み合わせは、義烏を貿易物流のハブに押し上げた。

義烏の商業集積は、李(2017)で考察した臨沂商業集積と同じように、製造業のサブクラスターを誘発し、義烏市周辺でシャツ、靴下、アクセサリ、ファスナー、電子時計、セロハンテープ、化粧品などの産業集積を形成しているが³⁶、その広がりが限定的である。義烏小商品市場への域内供給率は3割以下に留まった。その一方で、小商品市場から派生したECビジネスのサブクラスターは急速に伸びている。その結果、臨沂のように大規模な3PL企業が生成するのではなく、代わりに宅配便サービスの発達を促した。便利かつ低廉な宅配便サービスの利用可能性はまた、ECビジネス創業と進出を招き、このことは宅配需要の増大につながる。一部の大手宅配事業者はECベンチャー向けの多岐にわたるサービスを手掛け、ロジスティクス・クラスターとECビジネスのクラスターの融合を推進している。

ロジスティクス・クラスターの形成過程で、義烏の地方政府は一貫して積極的に関与してきた。聯託運業界の規制作りと秩序維持によって安定的な輸送サービスの維持・拡大に努めた。また、貨運市場や義烏港などの建設・運営によって、物流集積の物的基盤たるプラットフォームを整備するとともに、分散立地していた物流業者を集約させことで、コーペティションな物流市場の形成に寄与した。

臨沂と義烏のケース間分析

李(2017)では、臨沂の事例研究に基づいて、域内の商業集積に依存する物流産業が広域的な物流ハブ、およびロジスティクス・クラスターに脱皮する過程で、3つの転換がキーファクターであると指摘する。即ち、物流事業者の分散立地から集約立地への転換、地方政府の自由放任から積極的関与への転換、高度化した物流事業者の域内指向から域外指向への転換である。

第1の転換は義烏の物流集積形成過程においても見られる。貨運市場、義烏港、宅配物流園區、鉄道物流センターなどの物流施設の稼働後に、トラック路線便事業者、国際物流事業者、宅配便事業者、鉄道物流事業者をそれぞれ集約させ、同業者間のコーペティションな関係の形成を促進した。もっとも、現在の貨運市場の収容能力に限界があるため、トラック幹線輸送に携わる事業者の立地集約度はまだ高くない。近い将来、国内物流センターの供用により、さらなる集約が期待できる。

物流産業の発展に対して自由放任から積極的関与へと転換した臨沂の地方政府と異なり、義烏の地方政府は一貫して、物流産業に深く関わってきた。しかし関わり方は大きく変わった。聯託運に関する「一点一線」規制に見られるように、義烏市政府は当初、健全な物流サービスを小商品市場にとって不可欠な補完的機能として、管理し維持する姿勢を取り、物流サービスを商業集積における一種の公共財に位置付けていた。その後、このような姿勢を堅持しつつも、物流産業自体の育成・振興を目的とする政策や投資を次々と採り入れ、とりわけ各種物流ノードとプラットフォームの建設・運営を一貫して主導し、広域的な物流ハブ指向を明確化している。即ち、一貫して物流に積極的に関与する義烏の地方政府の目的は単なる公共財維持から公共財提供および物流ハブ形成へと転換したのである。

第3の転換、即ち物流企業における地域的戦略指向の転換は義烏では発見されていない。臨沂における高度化した物流企業の域外指向は域内へ物流需要を搬入する効果をもたらした。これに対して、義烏では域内における充実した国際物流サービスや宅配サービスにより、貿易物流ハブやECビジネスのサブクラスターが形成され、その結果、広域的な物流需要が流入している。物流企業による需要搬入と類似する効果があると言える。

明らかなことは、上述したケース間分析によって、臨沂の事例研究から得た3つの転換という暫定的な推論を修正しなければならないということである。商業集積ベース型のロジス

ティクス・クラスターの形成において、物流事業者の立地集約、物流ハブを目指す地方政府のコミットメント、域外からの物流需要搬入、の3つのファクターが重要であって、転換とは限らない。転換はこれらファクターの生成をもたす手段になりうるが、必須な条件ではない。

商業集積向けの物流サービスを手掛ける事業者は、特定の狭い場所（物流園區など）に集中立地することによって、事業者間の競争的かつ協調的な関係の生成を促し、物流市場が形作られる。物流団地や物流ノードといった特定場所の企画、整備から企業誘致まで、地方政府の積極的な関与がなければ実現しにくい。臨沂では初期において市政府の代わりに住民の自治組織がその役割を果たしていたが、村民委員会や街道住民委員会は自治組織でありながら実際に末端行政を担う点を考慮すると、一種の政府行為として認識することができよう。また、地方政府は物流産業を地域の基幹産業と位置づけ、広域的な物流ハブとなるべく、積極的な物流インフラ整備や物流産業向けの優遇政策・振興政策の導入などを進めることが物流集積にとって必要な物的基盤と好ましいビジネス環境の形成につながる。

こうして出来上がった物流産業と物流市場は、域内の商業集積に依存するだけでは、ロジスティクス・クラスターにならない。広域的な物流需要の取り込みが必要である。大手物流企業によって需要を呼び込むことと、貿易物流ハブやECビジネスのサブクラスターによって需要を呼び込むことは、手段の違いがあるものの、域外の物流需要を域内に呼び込む点で共通する。

V おわりに

本稿では、商業集積ベース型のロジスティクス・クラスターの典型的な事例として、義烏を取り上げた。義烏の事例を通して、李（2017）で考察した臨沂の事例から得た3つの転換という暫定的な推論に対する追試的な検証を行った。その結果、李（2017）の暫定的な推論を修正し、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構成する3つのファクターが浮き彫りになった。即ち、物流事業の集約立地、地方政府の積極的なコミットメント、広域的な物流需要の呼び込み、の3つである。

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理論はさらなる考察と検証が必要である。また、輸送ノード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との関連性と相違について、注意深く検討しなければならない。実際、輸送ノードベース型のロジスティクス・クラスターの形成過程で発見された3つの組み合わせ（李,2014; 李,2016a; 李・金,2017）は、義烏の事例でも部分的に確認できる。例えば、物流サービスの互換性と多様性の組み合わせは義烏の物流集積で明らかに見られる。定型的なトラック路線便や宅配便は高い互換性がある一方で、国際物流サービスやECビジネスのフルフィルメント・サービスはバラエティに富んでいる。こうした互換性と多様性の組み合わせは、様々なユーザーのニーズに柔軟に対応できるため、ロジスティクス・クラスターの魅力が増大した。

両タイプのロジスティクス・クラスターの融合や連結を示す事象も見受けられる。例えば、商業集積ベースの義烏と輸送ノードベースの寧波は一体化に向けての動きを見せている。具体的には、「義甬舟開放大通道」³⁷という戦略の下、義烏国際貿易総合改革実験区と寧波自由貿易実験区を連結させることで、巨大な国際ロジスティクス・クラスターを形成していく構想である。この構想が実現できれば、さまざまな活用法が考えられる。一例をあげると、世界各地から義烏に戻す大量の空コンテナを利用して低廉な物流コストで各国の商品を義烏まで保税輸送し、義烏小商品市場で仕入れた商品とコンソリデーションすれば、買い手にトータルコスト削減と豊富な品揃えなどのメリットを与えることが期待できる。商業集積ベース型のロジスティクス・クラスターと輸送ノードベース型のロジスティクス・クラスターの融合や連結はどのようなインパクトがあるかは、今後の研究課題の一つとなろう。

謝辞

本稿の作成に当たって、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。

義烏における現地調査に当たっては、義烏市陸港口岸事務管理局、義烏市国際陸港集团第一分公司、義烏港、義烏市天盟実業投资有限公司、義烏保税物流中心有限公司、義烏市快通行業協会、順豊電子商務産業園・義烏、上海鉄路局義烏貨運中心、義烏市征帆供应链管理有限公司、義烏公共保税倉儲管理有限公司、揚翔国際貨運代理有限公司、義烏市聯託運協会、浙江省義烏市城鎮職業技術学校などの多くの方々から多大なご協力を賜った。また、浙江師範大学の鄭志華先生と陳治国先生、上海対外経貿易大学の江静先生は調査に同行してくださり、聞き取りのスケジュール調整など様々なご支援をくださった。記して深謝する。

参考文献

- 白小虎 (2006) 「文化内生制度与經濟発展の文化解釈——鶏毛換糖、義烏兵与板凳龍」『浙江社会科学』2006 年第 2 期。
- 白小虎 (2009) 「分工、産権与市場——義烏小商品市場的伝統与変遷の案例研究」『中国制度変遷の案例研究 (第五集)』
- 白小虎・史晋川 (2008) 「義烏小商品市場的伝統与変遷の歴史制度分析：分工、産権与市場」『中国經濟史研究』2008 年第 3 期。
- 鮑洪俊 (2008) 「義烏模式：已有研究和新的解釈框架」『浙江学刊』2008 年第 5 期。
- 丁政・金軍民・李斌峰・周建平 (2002) 「義烏市場建設 20 年」『今日浙江』2002 年第 19 期。
- 方巍巍 (2015) 「義烏物流産業集群發展模式研究」『物流科技』2015 年第 12 期。
- 高瑞紅・松島法明 (2010) 「ソーシャル・イノベーションにおける行政の役割——中国義烏産業集積の形成を中心——」『経営と情報』第 22 巻第 2 号。
- 何瀧泉 (1994) 「農民商人与義烏小商品市場——從經營主体角度看義烏小商品市場的形勢、特徴与發展」『浙江社会科学』1994 年第 2 期。
- 胡夢・徐璐・駱華超 (2015) 「義烏構建互聯互通大物流生態圈」『浙江日報』2015 年 7 月 10 日第 008 版。
- 黄平 (2007) 『発見義烏』浙江人民出版社。
- 賈祥龍 (2012) 「義烏物流市場發展紀実」『市場三十年』2012 年第 1 期。
- 金艷華・李瑞雪 (2018) 「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 (IV): 成都の事例」『學術雜誌 イノベーション・マネジメント』15 号。
- 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。
- 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 (2017) 「商業集積の発展とロジスティクス・クラスターの形成 (I): 臨沂の事例」『経営志林』第 54 巻第 3 号。
- 李瑞雪・金艷華 (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。
- 林賽燕 (2014) 「産品内分工、価値鍊定位与“義烏模式” 的發展」『江西財經大學學報』2014 年第 3 期。
- 劉成斌 (2014) 「活力释放与秩序規制——浙江義烏市市場治理經驗研究」『社会学研究』2014 年第 6 期。
- 劉輝 (2006) 「機遇与挑戰并存——關於義烏市物流 (運輸) 企業的調查」『中国物流与采購』第 259 期 (2006 年第 6 期)。
- 劉建麗 (2012) 「義烏模式的政府行為、企業理性与个体偏好」『重慶社会科学』第 215 期 (2012 年第 10 期)。
- 樓前飛 (2007) 「義烏聯託運發展和模式研究」『中外企業家』2007 年第 12 期。
- 陸立軍 (1999) 「中国小商品城的崛起与農村市場經濟

- 発展的義烏模式』『经济社会体制比較』1999年第1期.
- 陸立軍(2006)「“義烏商圈”:形成機理与發展趨勢——三論“義烏模式”』『商業經濟与管理』2006年第6期.
- 陸立軍(2008)「“義烏商圈”的成因及其与“浙江模式”的關係』『財經論叢』2008年第7期.
- 陸立軍・白小虎(2000a)「“合作集团擴展”論——義烏聯託運市場制度變遷案例研究』『經濟研究』2000年第8期.
- 陸立軍・白小虎(2000b)「從“鷄毛換糖”到企業集群——再論“義烏模式”』『財貿經濟』2000年第11期.
- 陸立軍・白小虎・王祖強(2003)『市場義烏——從鷄毛換糖到國際商貿』浙江人民出版社.
- 陸立軍・任光輝(2008)「共享型市場、地方專業化与区域經濟收斂——来自“義烏商圈”的証拠』『統計研究』第25卷第4期.
- 陸立軍・鄭小碧(2011)「基於演化動力学的專業市場与產業集群互動機理的理論与応用研究——以“義烏商圈”為例』『南開商業評論』第14卷第3期.
- 羅曉芳(2008)「義烏小商品市場的発展』『当代經濟』2008年第3期.
- 閔琦(2015)「“義新欧”托起義烏開放發展夢』『中国經濟導報』2015年6月16日第A02版.
- 任小璋(2017)「義新欧穿梭記:全程滿載“永不落空”』『第一財經日報』2017年5月15日.
- 史晋川(2005)「制度變遷与經濟發展:“浙江模式”研究』『浙江社会科学』2005年第5期.
- 石憶邵(2006)「義烏市場群落發展動力機制建設』『商業時代・學術評論』2006年8期.
- 鹿野嘉昭(2012)「中国での産業集積の形成における新展開』『社会科学』第42卷第2・3号.
- 張煒(2016)「義新欧操盤手馮旭斌』『決策』2016年1月号.
- 張兆曙(2004)「流動的交易:鄉村社会經濟發展的一種内生因素——以浙江省義烏市後梁村個案的實地研究』『社会』2004年第4期.
- 甄志宏・高柏・馮秋石(2016)「政府建構還是市場建構:義烏小商品的興起』『社会科学研究』2016年第3期.

引用・参照したオフィシャル・サイト

- 義烏港 <http://www.zjywport.com/Product?categoryId=2>
- 義烏國際陸港集团 <http://www.ywlandport.com/>
- 義烏市陸港事務与口岸管理局 <http://lgkaj.yw.gov.cn/>
- 義烏市跨境電商協會 <http://www.ywcbt.com/>
- 義烏市政府 <http://www.yw.gov.cn/>
- 浙江省義烏市統計局 <http://tjj.yw.gov.cn/tjsj/>
- 浙江中国小商品城集团股份有限公司
<http://www.cccgroup.com.cn/scdt/index.jhtml>

付録 義烏商業集積と物流集積の年表

- 1978年 義烏の稠城鎮や廿三里鎮などで地元の農民による自発的な雜貨販売ブースが道路脇に出現。次第に定期市化。これが義烏の小商品市場の嚆矢である。
- 1982年 11月に義烏県政府は「4つの認め」と呼ばれる市場自由化政策を採択。4つの認めとは、農民による商取引参加を認め、地域を跨ぐ商品販売への従事を認め、都市部および農村部における市場を自由化することを認め、流通チャネル間の競争を認めることである。
義烏県政府は簡易な庇のある露天市場施設「稠城鎮小商品市場」を整備。俗に「草帽市場」と称された同施設は、初代の義烏小商品市場である。同年の市場内ブース数は705個、年間取引総額は700万元。
- 1984年 義烏県政府は「興商建県」(商業を振興することによって地域經濟を發展させる)という發展戰略を打ち出した。
12月に、2代目の小商品市場が竣工し供用開始。同市場は敷地面積1.3万㎡をもつ室内施設で、銀行、税務所、警察の派出所、工商管理所なども入居。市場内ブース数は1,887個、取扱商品の品目数は2,740余、年間取引総額は2,400万元。
- 1985年 小商品市場内ブース数は2,875に増え、取引総額は5,000万元に達した。品揃えと価格の面で、義烏の小商品市場は浙江省全土および周辺の省・市の市場を圧倒する優位性を示す。
最初の聯託運市場が誕生。

- 1986年 3代目の小商品市場（アーチ型市場）が建設された。敷地面積は44,000㎡。市場内の固定ブース数は4,096個、臨時ブース数は1,387個。温州、台州、紹興など省内他地域および江蘇省、福建省など他省からの商人の入居が増加。市場内に直営のブースを設けるメーカーも数多く現れた。取引総額は1億元台に。
- 1987年 小商品市場の年間取引総額は2億元に上った。
- 1988年 義烏県は義烏市（県級市）になった。
- 1990年 義烏市聯託運行業管理委員会が設立。陸運、警察、物価、税務、工商の5つの行政機能を行行使しトラック路線便サービス（聯託運）の管理を強化。「1点1線」という政策を導入し、各路線の独占経営を認めることで、業界秩序の維持とサービスの安定化を図る。
同年、聯託運処（路線便取次業者）は40軒。うち公営運送企業傘下の名義で経営しているのは35軒。残りの5軒は独立系の私営業者。
同年、義烏小商品市場は中国最大の卸売市場となった。
- 1991年 義烏小商品市場の取引総額は10.12億元に上った。
- 1992年 2月に4代目市場として、篁園路市場（室内のカウンター型市場）は竣工・供用開始。敷地面積6万㎡、ブース数7,100個。
国家工商局は義烏小商品市場が「中国小商品城」と改名することを認可。
義烏市政府は「劃行歸市」という政策を導入。同類商品を取り扱う業者を同一エリアに集約させることで、取引コストの削減を狙う。
義烏小商品市場全体の年間取引総額は20.5億元。
義烏市交通局の主導下で、北方聯託運市場を建設し、長江以北向けの路線便を営む聯託運処38軒を収容。
- 1993年 12月に中国小商品城股份有限公司（後に、商城集团公司に改名）が設立。小商品市場の建設・運営を一手で担う公営企業。
- 義烏市政府は、義烏市聯託運開發総公司を設立。
- 1994年 4代目市場（即ち、篁園市場）の2期工事（敷地面積6.8万㎡、ブース数7,000個）が完成。トラック路線便（聯託運）は100以上の路線を開通。
- 1995年 中国小商品城賓王市場が11月に竣工し供用開始。賓王市場の敷地面積は200ム、延べ床面積は34万㎡、8900ブースと600店舗。第1回義烏中国小商品博覧会（「小博会」と略称）が義烏市政府の主催で開催。
義烏市政府は、聯託運行業管理委員会を運輸市場管理委員会に改組し、分散管理となっていたトラック路線便の経営権（路線委託権）をすべて取り上げたうえで、それを新規開拓権と合わせて義烏市聯託運開發総公司に集約。同公司によって、すべての路線便業者の料金水準、決済、検量検寸を統一管理する。
南方聯託運市場（浙江恒風集团有限公司より投資・建設）は供用開始。南方面の路線便を営む51軒の託運処は同市場に集約。
- 1996年 義烏空港は開港。
- 1997年 義烏小商品市場の取引総額は182億元に達し、7年連続で全国同類市場の1位。市場におけるローカル商品の比率は約30%に低下。域外向けの販売比率は約90%に達した。全国最大の小商品流通センターの地位を確立。
義烏小商品市場は、ウルムチ（新疆自治区）、伊寧（新疆自治区）、西安（陝西省）、北京、黒河（黒竜江省）、江陰（江蘇省）、建陽（福建省）、海口（海南省）などの都市に二次市場を開設。
義烏市聯託運総公司の投資・建設した賓王貨運市場が供用開始。
- 1998年 商城集团公司と義烏市郵便局の合併で中国小商品城インターネット情報サービス有限公司が5月に設立、商品情報などを提供。
義烏市政府は「1点1線」政策を転換、同一路線に複数業者によるサービス提供を認め、競争促進に取り組む。
- 1999年 「中華商埠」という情報提供のサイトが開設。

	多くの入居事業者はこのプラットフォームで情報発信。 義烏市聯託運開発総会社が投資して建設した「江東貨運市場」は供用開始。約半数のトラック積み合せの取次業者（聯託運処）は入居。当時、全国最大の貨運市場とされる。 義烏工商学院が創設。	
2000 年	広元（四川省）、蘭州（甘肅省）、大連（遼寧省）、杭州（浙江省）などの都市に二次市場を開設。 義烏市内のトラック路線便取次業者（聯託運処）は 215 軒に増えた。	
2001 年	義烏小商品市場の取引総額は 212.97 億元。 5 代目の義烏小商品市場である国際商貿城（即ち、福田市場）の 1 期目は着工。 義烏国際物流センターは着工。義烏市聯託運総公司より投資・建設。	
2002 年	国際商貿城の 1 期目工事が竣工・供用開始。 義烏小商品市場の取引総額は 229.98 億元、12 年連続で全国同類市場の一位。オンライン取引額は 500 万元を超え、成約額は 1.1 億元。 浙江中国小商品城集团股份有限公司は上海証券交易所で上場。 「義烏中国小商品博覧会」は、「中国（義烏）国際小商品博覧会」に格上げ。主催者は中国対外経済貿易部と浙江省政府に代わった。同年の同博覧会に 106 の国・地域から 5,000 名以上のバイヤーが参加、成約額は 50.8 億元。 義烏国際物流センター（義烏市聯託運総公司より投資・建設）1 期は供用開始。 義烏市は浙江省の 4 大物流中枢の 1 つと認定された。	義。 2005 年 国際商貿城の 2 期目工事竣工・供用開始。 義烏小商品市場の取引総額は 288.48 億元、輸出量は 18.7 万 TEU。 義烏—杭州空港の「卡車航班」サービスが国際物流センター内で創設。 2006 年 物流情報プラットフォーム「義烏物流網」（義烏市運輸場站建設經營有限公司より開発・運営）は運用開始。 義烏中国小商品指数は創設され、定期的な発表を開始。 義烏の新しい鉄道貨物駅は竣工、供用開始。 2007 年 義烏小商品市場で「観光購買」と呼ばれる貿易方式が適用開始。 義烏—上海空港の「卡車航班」サービスが国際物流センター内で創設。 2008 年 国際商貿城の 3 期目は竣工、供用開始。1～3 期の工事の総投資額は 80 億元。 国際商貿城は全国唯一の 4A 級観光買物スポットと選ばれた。 5 月に義烏市国際フォワーダー倉庫協会設立。 12 月に義烏市政府は「現代物流業の発展を加速させるための若干意見」を発表。 2009 年 義烏国際商貿城の来場者は 31.8 万人。義烏の小商品市場の輸出依存度は 65% に達した。 10 月に義烏国際商貿城内で輸入商品館が設置。80 か国から輸入される 4.5 万品目の商品が展示。義烏は「全国から買って全世界に売る」から「全世界から買って全世界に売る」に発展。 2010 年 12 月義烏商貿サービス業集積区の設立は中央政府に承認された。 国務院文化部和浙江省政府の共同主催で「2010 中国義烏文化産品交易博覧会」開催。 2011 年 義烏市国際フォワーダー物流協会が発足。 義烏港（1 期）は竣工し稼働開始。 義烏市国際貿易総合改革試験区は国務院（中央政府）より認可。 2012 年 EC プラットフォーム「義烏購」は運用開始。 7 万店の業者は同プラットフォームに入居。 国連難民高等弁務官事務所、カルフルーナ
2003 年	義烏仕出しの外貿コンテナは 25 万 TEU にのぼり、1 日あたり約 7,000TEU 出荷。 国際物流センター 2 期は供用開始、義烏で輸出貨物の通関が可能となった。	
2004 年	義烏市聯託運開発総公司是義烏市運輸場站建設經營有限公司に改組し、輸送サービスの開発と提供に関与せず、物流ノードの建設と運営に特化するなど事業範囲は再定	

どは義烏に調達事務所（IPO）を設置。

「市場調達」と呼ばれる貿易方式は義烏小商品市場に適用開始。

2013年 中国小商品城の電子商取引総額は856億元に達し、史上初めて伝統的な商取引の規模（683.02億元）を超えた。

義烏市政府は「電商換市」政策を決定。

ESCAPは義烏を「国際陸港湾都市」と認定。

義烏国際陸港集团公司は設立。

義烏—寧波・北仑港間で、「海鉄聯運」の鉄道コンテナ定期輸送を開始。

2014年 11月義烏保税物流センター（B型）は供用開始。

11月に義烏—欧州の鉄道コンテナ国際輸送サービス「義新欧」は運行開始。

2015年 義烏市政府は陸港事務と口岸管理局を常設部局として設置。

7月に国务院は義烏市を国内貿易流通体制改革發展試験区と指定。

10月義烏越境EC監管センター設立。

12月義烏鉄道西駅は国家臨時對外開放口岸と認可され、浙江省の唯一の鉄道臨時對外開放口岸となった。

12月義烏国際郵便交換局と交換ステーションは供用開始。

2016 義烏空港と香港、台湾との定期航空チャーター便が開通。

（出所：陸,1999; 陸・白(2000a, 2000b); 丁ほか,2002; 陸・白・王,2003; 劉,2006; 黄,2007; 楼,2007; 鮑,2008; 賈,2012; などの文献、浙江中国小商品城集团股分有限公司、義烏市陸港事務与口岸管理局、浙江省義烏市統計局、義烏国際陸港集团、義烏港などのオフィシャル・サイトの関連記載に基づいて筆者編集。）

注

¹ 筆者は2016年8月3日～6日と2017年9月10日～12日、2回に亘って義烏で現地調査を実施した。

² 『世界小商品之都 旅行導購手冊』（浙江中国小商品城集团股分有限公司,2016年4月）より引用。

³ 義烏中国小商品指数については<http://www.ywindex.com/cisweb/english/index.htm>を参照されたい。

[ywindex.com/cisweb/english/index.htm](http://www.ywindex.com/cisweb/english/index.htm)を参照されたい。

⁴ 義烏市工商管理局の各年集計・発表による。

⁵ 「4つの認め政策」と「劃行帰市政策」については、付録の年表の関連記述を参照されたい。

⁶ 義烏市政府のオフィシャル・サイト (http://www.yw.gov.cn/zjyw/jjzf/zhs/201709/t20170921_1229300.shtml) と義烏市跨境电商協會のオフィシャル・サイト (<http://www.ywcbt.com/news.asp?id=46>) より引用。

⁷ (<http://www.yiwugou.com/>)。2012年に浙江中国小商品城集团公司によって開設された。

⁸ 義烏国際陸港集团的ECタウン・プロジェクトのマネジャーである季偉達氏の提供資料による。2017年9月10日午前9～10時に、同氏へのインタビューを実施した。

⁹ 義烏市は1991年に決めた、月間80元のテナント家賃と年間480元の管理費を一貫して維持し、事業者の市場入居コストを抑える（陸ほか,2003: p.205）。

¹⁰ 義烏市陸港事務と口岸管理局のニュースリリース (http://lgkaj.yw.gov.cn/news_9537/wlyw/)。

¹¹ 義烏を含む中国の17都市は国際陸港都市と認定されているが、大半は西南、西北、東北の地域にある内陸都市で、義烏は唯一の東部地域の都市である。ほかの代表的な国際陸港都市は、ハルビン、長春、満州里、ウルムチ、昆明、南寧などがある。

¹² 『義烏商報』2011年10月25日付。

¹³ 2017年9月11日に同協会幹部馬氏にインタビューした。

¹⁴ LQはLocation Quotientの略で、特定地域における特定産業の集積度合いを示す指標として使われることが多い。計算式は $LQ_{ij} = \frac{L_{ij}Li}{L_jL}$ である。Lijは、i地域におけるj産業の雇用数ないし生産高を指す。Liは、i地域における全産業の雇用数ないし生産高を指す。Ljは、全国におけるj産業の雇用数ないし生産高を指す。Lは、全国における全産業における雇用数ないし生産高を指す。LQの値は1より大きければ当該地域における当該産業の集積が形成していることを意味し、値が大きくなればなるほど

ど集積の度合いが高い。

¹⁵ 筆者は2017年9月10日に江東貨物市場、9月11日に江北下朱貨運市場に対してフィールド調査を実施し、両市場の運営を担う義烏国際陸港集团有限公司第一分公司の現場責任者(譚笑凱氏など)に聞き取りを行った。聯託運に関する記述は、筆者の実施した聞き取り調査と現場観察に基づいている。一部の内容は、陸・白(2000a)、賈(2012)、方(2015)、胡ほか(2015)、『義烏市志』第5巻(pp.1042～1047)を参照した。

¹⁶ 義烏国際陸港集团有限公司第一分公司の前身である。

¹⁷ 義烏国内物流センターは義烏陸港新区における重要な物流ノード整備プロジェクトと位置付けられている。企画された一期目は敷地面積560ム、投資総額19億元。センター内に特積路線便エリア、中継エリア、保管エリア、トラック駐車エリア、サービスエリアなどに分ける。2015年に着工、2017年に供用開始と計画されたが(『義烏市現代物流発展企画2010』)、大幅に遅れている。

¹⁸ 1992年に設立した義烏市聯託運物流業界協会は約350社の会員企業があり、江東と下朱の両貨運市場における入居業者はすべて同協会に加盟している。

¹⁹ この政府系企業とは、義烏市国際陸港集团有限公司の第一分公司(前身:義烏市聯託運開発総公司、義烏市運輸場站建設經營有限公司、義烏市交通發展有限責任公司)である。

²⁰ 貨運交易市場についての考察は、李(2011)(2012)を参照されたい。

²¹ 筆者は2016年8月4日9時～10時半に義烏港を訪問し現場観察と聞き取り調査(同港の責任者傅東昇氏)を実施した。シー&トラック複合輸送と義烏港に関する記述は同調査の内容に基づく。

²² 義烏港が供用するまでは、義烏国際物流センターは同様な機能を果たしていた。義烏港の供用開始を受けて、義烏国際物流センターは輸出の国際物流にかかわる機能をすべて義烏港に移管した。その後、義烏国際物流センターは後述する義烏市保稅物流センター(B型)

に改組された。

²³ 「市場購買」は一般貿易と異なる特殊な貿易方式であり、2013年に義烏国際貿易総合改革実験区の特別政策の一環として、義烏小商品市場に付与された。「市場購買」の貿易方式とは、政府に認定された市場の中で購買した総額15万米ドル未満の商品を現地で通関など輸出手続きを行う、税関コード1039の貿易方式である。人民元で決済する点と、増値税の納税と還付を省く点、8千以上の商品関稅番号を98に簡略化する点は一般貿易(税関コード0110)と大きく異なり、手続きが大幅に簡素化された貿易方式である。類似する貿易方式として「観光購買」方式(税関コード0139、2007年に導入)があり、総額5万米ドル未満の購入商品の輸出はこの方式に適用できる。「市場購買」と「観光購買」の狙いは、対外貿易手続きの一部を国内貿易化し、国際貿易のプレイヤーを増やすことである。これによって、多品目小ロットの小商品貿易を営む中小零細型のパイヤーおよび貿易商に大きな利便性を与え、小商品市場における取引の国際化を促進する効果が得られる。

²⁴ 2016年8月5日、義烏西駅(鉄道貨物駅)で上海鉄道局義烏貨運センターの傅肖国マネジャーに聞き取り調査を実施した。

²⁵ 2016年8月4日午後1時半～5時、義新欧の実態を把握するために以下の関係者を対象にグループインタビューを実施した。天盟実業投資有限公司(方旭東氏)、国際陸港集團(王美才氏)、揚翔国際貨運代理有限公司(金麗仙氏)、義烏市保稅物流中心(朱葉氏)、征帆供應鏈管理有限公司(徐永賽氏)、浙江盟德有限公司(周旭鋒氏)、宏勝報關行(葉勝氏)、DHL義烏分公司(吳浩氏)。なお、関(2015)、任(2017)、張(2016)を参照した。

²⁶ 中欧班列については、李(2016b)を参照されたい。

²⁷ 2015年5月に天盟実業は政府系の浙江中国小商品城集團と資本業務提携し、小商品集團の出資を受けた。同集團の運営しているECプラットフォーム「義烏購」と義新欧との協働を図る狙いである。

- ²⁸ 筆者の調査した時点では、義烏市政府および浙江省政府からの補助金がなければ、義新欧の運行は採算がまだ取れない状態にあるという。
- ²⁹ 2015年12月22日に中国国家口岸管理弁公室は義烏西駅を対外開放口岸（ゲート）と認可した。義烏西駅は浙江省の唯一の鉄道対外開放口岸である。
- ³⁰ 筆者は2017年9月11日10～11時半に義烏宅配業協会の事務局長徐焱氏に聞き取り調査を実施した。また、2017年11月4日に同氏に電話で追加の聞き取りを行った。
- ³¹ 筆者は2017年9月11日午後3時～4時半、義烏宅配物流園区および順豊速通のECインダストリー・パーク義烏を訪問し、現場観察と聞き取り調査（劉賢東氏など）を実施した。また、<http://www.zjywport.com/Product?categoryId=2> も参照した。
- ³² <http://www.ywlandport.com/business4.asp> を参照した。
- ³³ これらの物流ノードのうち、義烏港は義烏国際陸港集団と寧波港集団の共同出資で建設された。出資比率は義烏国際陸港集団が65%、寧波港集団が35%であった。その後、浙江省政府の推進した港湾運営統合化戦略により、義烏港は浙江海港集団に移管された。義烏港以外の物流ノードはすべて義烏国際陸港集団の傘下にある。
- ³⁴ 筆者は2017年9月12日10:30～12:00に、義烏市陸港事務と口岸管理局を訪問し同局幹部徐路氏にインタビューを実施した。
- ³⁵ 筆者は2016年8月4日11:00～12:30に義烏市保税物流センター（B型）を訪問し同センターの科長傅善慶氏と主任成恵美氏に聞き取り調査を実施した。
- ³⁶ 代表的な製造業として、浪莎、夢娜、芬莉、大姊大、偉海、真愛、大陳鎮などが挙げられる（丁ほか,2002; 陸・白・王,2003: p.164）。
- ³⁷ 2016年10月に発表された『浙江省開放型経済発展13次5か年計画』で、義甬舟開放大通道の戦略が盛り込まれている。同年12月、「義甬舟開放大通道建設企画」が浙江省政府によって発表された。