〔研究ノート〕

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(V)

-----宜賓と濾州の事例-----

李 瑞雪

調査研究の対象地域

宜賓(Yibin)と濾州(Luzhou)は中国長江上流の重要な河港都市である(図1)。2000年以降、地方政府の主導で両港は近代的な埠頭建設と臨港産業団地の整備を推し進めるとともに、積極的な企業誘致を行い、物流の利便性と低廉性を確保することによって産業集積の形成を促進する、いわゆる「以港興工、以港興市」「戦略を打ち出した(李,2011)。港という輸送ノードの高度化を通じて、産業集積と地域発展を実現するというシナリオである。

李(2011)は官賓と濾州における港の整備状 況および整備計画などに関するフィールド調査 の発見を踏まえて、両地域の発展戦略を分析し てみた。すなわち、沿海部からの産業移転を備 えるべく高度な水運インフラを準備し、輸送コ スト上のハンディを克服することにより域内で 産業集積を形成していこうとする。その一方で、 近代的な港と発達した長江水運をベースにし て、広域的物流ハブとロジスティクス・クラス ターを創成することも目標であった。こうした 戦略はその後、どのように展開され、如何なる 修正をなされているか。筆者は2018年3月19 日~21日、再び濾州と宜賓を訪れ、定点観測 を実施した。本稿は調査の発見を記述し、ロジ スティクス・クラスター形成の観点から、両地 域の事例が何を示唆するかを検討する2。

本事例研究は輸送ノードの高度化とロジスティクス・クラスター形成に関する調査研究の一環として行われた(李, 2014; 李, 2016; 李・金, 2017; 金・李, 2018)。

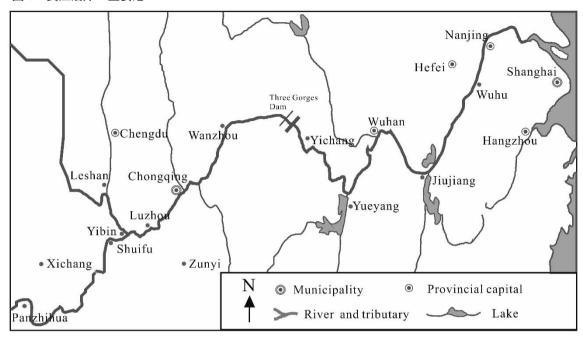
バルク貨物の多い域内産業

中国四川省南部にある宜賓市と濾州市は多く の共通点があり、互いに強いライバル意識をも つ。両市はともに長江上流の重要な河港都市で あり、人口規模や産業構造などにおいても似 通っている (表 1)。 宜賓の五糧液と濾州の濾 州老窖、郎酒は中国で屈指の白酒ブランドで、 酒造業は両市の最大産業である。2000年以降、 両市は四川南部および貴州・雲南両省の北部を 含む地域における物流ハブを目指して、大規模 な港建設計画を策定し、整備事業を進めていっ た。また、2016年からは両市はほぼ同時に、 スマート端末製造企業の誘致に乗り出し、短期 間で数多くのスマートフォン関連企業の製造拠 点を深圳などの華南地域から呼び込むことに成 功し、地域の新しい基幹産業として育てようと している。

港整備と物流集積創成の点では、両市はいずれも当初の目標を達成できていない。濾州港は2010 年まで7バース、年間100万 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, 20 フィートコンテナ換算)の取扱能力を整備すると計画したが、2018年の時点で6バースが稼働し年間90万 TEU の積卸が可能となっているものの、ヤードの手狭さが理由に実際の取扱は60万 TEUが限界だという。宜賓港は2015年までに100万 TEU、2020年までに11バースで200万 TEUの処理能力を整備する計画を策定したが、2018年現在4バースで50万 TEU の取扱キャパシティにすぎない状態である3。

コンテナ港として整備が進められていった両 港は、肝心なコンテナ貨物の取扱量が伸び悩ん

図1 長江沿岸の主要港



出所:筆者作成。

でいる。濾州港と宜賓港は2017年の取扱量をそれぞれ約50万TEU、38万TEUと発表したが、これはバルク貨物のTEU換算後のデータであり⁴、正味のコンテナ貨物は取扱量の2割以下にとどまるという⁵。表2にまとめられた通り、両港の主要貨物は一般にコンテナ扱いに適しない建材や鉱石、穀物など資源系のもので占められている。このことは、豊富な自然資源があり、重量物や長尺物が多い機械工業があるという域

内の産業構造を反映している。このような状況 に対応すべく、両港はここ数年、コンテナバー スを多目的ふ頭に改造したり、またバルク貨物 専用バースを増設したりするなどバルク貨物の 取扱能力を強化する一方で、後述する「散改集」 と「鉄水聯運」の取り組みを推進している。「散 改集」とはバルク貨物のコンテナ化を指し、「鉄 水聯運」とは鉄道運送と長江水運を連結する一 貫複合輸送を指す。

表1 濾州と宜賓の概要

	常住人口 (万人、2017年)	基幹産業	域内総生産 (億元、2017 年)	自然資源	交通運輸				
瀘州	432	酒造、エネルギ、 機械、化学、電 子など	1596.21	石炭、天然ガス、黄 鉄鉱、方解石、大理石 など	長江上流の主要港				
宜賓	453	酒造、エネルギ、 機械、化学、電 子など	1847.23	石炭、天然ガス、黄 鉄鉱、岩塩、石灰石 など					

出所: 濾州市と宜賓市の 2017 年国民経済与社会発展統計公報、両市の各年統計年鑑より筆者作成。

「散改集」「鉄水聯運」「水水聯運」: コンテナ リゼーションの取り組み

濾州港も宜賓港もコンテナ貨物を増やすために、「散改集」と称されるバルク貨物のコンテナリゼーションを積極的に推進している。この取り組みを通じて、「鉄水聯運」(鉄道と水運の複合輸送方式)や「水水聯運」(水運の中継輸送方式)の拡大を狙う。例えば、濾州港公司は、2017年に山西省の石炭産地・大同から濾州港まで鉄道コンテナで石炭を運び、濾州港でコンテナを船舶に積み替え、長江沿岸の火力発電所や化学工場に輸送する、というスキームを石炭大手に提案し、採用された。

このようなスキームの実施によって、オール 鉄道やオール・トラックの輸送方式より 1割か ら2割ほどの輸送コストが低減できると濾州港 と官賓港の関係者は試算した。スムーズな複合 輸送を運営するには、コンテナリゼーションが 必要である。コンテナは素早く積み替えができ、 特殊な鉱物専用荷役設備も要らないからであ る。この一方で埠頭まで鉄道の引込線が重要な 条件である。2011年に最寄りの鉄道貨物駅(安 寧駅)から濾州港の埠頭まで14.8キロの引込 線が敷設され、コンテナ荷役対応の門型トラン スファー・クレーンも装備された。こうしたイ ンフラを利用して、同港は雲南省の昆明 (Kunming)、四川省西部の攀枝花 (Panzhihua) などとの間に、鉄道と長江の複合輸送サービス を進めており、2017年度に鉄水聯運の実績は 約2万 TEU に達し、長江沿岸諸港の中で重慶 港に次ぐ2位の鉄水聯運取扱量を誇るという。 主な輸送貨物はアルミナ鉱石、チタン鉱石、化 学肥料などである。

濾州港は四川省の省都である成都 (Chengdu) の青白江鉄道センター駅との鉄水聨運は 2015 年に開始し、国から一貫複合輸送の模範ケースに選ばれた。しかし、翌 2016 年に重慶 (Chongqing) 港よりさらに川下にある万州 (Wanzhou) 港と成都の間にも鉄道コンテナ定期便は創設されると、万州港中継に比べて、濾州港中継の鉄水聯運はコスト的にも時間的にも見劣るため、不定期運行への変更を余儀なくされた7。もっとも、濾州一成都の鉄道輸送は成都発着のユーラシアランド横断鉄道コンテナ定期便・中欧班列 (蓉欧) にリンクすることができるため、今後の復活が期待される8。

宜賓港も同様に「散改集」と「鉄水聯運」に 取り組んでいる。例えば、雲南からのバルク貨 物は車扱いの鉄道輸送で宜賓北駅に運ばれた後 に、コンテナに積み替えて宜賓港に横持ちし水 運につなげる。同港は現在 25 キロ離れる宜賓 北駅からの引込線を建設しているが、竣工まで は宜賓北駅との間のコンテナトレーラーによる 横持費用を地方政府から拠出される補助金で賄 い、実質的に無料化している。また、宜賓市は 四川省の南西部重鎮である西昌(Xichang)ま での鉄道建設を中央政府に働きかけている。宜 賓一西昌鉄道(388 キロ)は整備すれば、西昌 地域の豊富なアルミナやチタンなどの鉱石を低 コストで宜賓港経由の鉄水聯運で長江沿岸の各 製鉄所に供給できるものと期待される。。

表 2 宜賓、濾州両港の取扱能力と取扱実績

	コンテナ バース数※	バルク貨物 専用 バース数	RORO (roll-on/roll-off, 自走式) バース数	取扱能力	取扱実績 (2017 年)	主要貨物
濾州港	6	2 (120t 級と 40t 級) 1 (工事中)	1	90万 TEU	50万 TEU	建材 (鋼材、砂、 石材等)、石炭、 鉱物など
宜賓港	4	1 (千 t 級) 3 (工事中)	3	50万 TEU	38万 TEU	鉱石、化学肥 料、穀物など

※これらのコンテナバースはバルク貨物の扱いも可能な多目的ふ頭である。

出所:聞き取り調査より筆者作成。

鉄水聯運に加えて、「水水聯運」も宜賓・濾州両港中継で行われており、増加傾向にある。水水聯運とは、長江航路の各区間の水深や川幅に格差が存在するため、それぞれの区間に対応可能な船型の船舶によるリレー輸送のことをいう。狙いはリレー輸送によって輸送効率を高め、航路の混雑を緩和することである。一例を挙げると、上流の水富(Shuifu)港から宜賓港もしくは濾州港まで総トン数2千トン級の船で化学工業製品や鉱石などの貨物を運び、宜賓港もしくは濾州港でそれを3千~5千トン級の船舶に積み替えるというような輸送方式である。このような水水聯運は両港あわせて2018年に3万TEUに達する見込みである。

2016年に雲南省の昆明一昭通(Zhaotong)一濾州一長江中流・下流の諸港の複合輸送サービスの発展をめぐる協力を盛り込む協定書は、昆明、昭通、濾州の3都市が締結した。具体的には、昆明から昭通の水富港までは鉄道コンテナ輸送、水富港から濾州港までは2千トン級のコンテナ船輸送、濾州港以降は5千トン級のコンテナ船輸送の3段複合輸送を行うスキームである。このスキームは、従来の昆明から広西自治区の防城港(Fangcheng)経由で鉄道と内航海運のルートより1FEU(Fourty-foot Equivalent Unit)あたり2,000元ほど輸送コストが節約できるという。

「天天直航快班」: 水運サービスの定時性確保

濾州港は 2018 年 3 月から新型のコンテナ定期船を就航した。総トン数 3 千トン前後で100TEU 積みの小型船である。従来のコンテナ定期便に使用される船型より一回り小さい ¹⁰。濾州港と上海港などの下流港の直行便で、1 日1 便の運行頻度を目標とするという意味で「天天直航」と名付けられた。この船型は三峡ダム(Three Gorges Dam)を通過する際に船舶リフトを利用するため、慢性的に渋滞している三峡ダムの閘門での待ち時間を大幅に節約できるということで、下りは大体 11 日間、上りは約 15日間かかり、従来のコンテナ船より遥かに速い。ここ数年、三峡ダムの閘門における渋滞は深

刻さを増している。2011年になって、閘門の通行量はすでに当初の設計通行能力を上回り、以来年々逼迫の厳しさが深まる一方である。折りしも、2017年から環境保全のため長江上流で砂や砂利の採掘を禁止する措置は、長江中流以降の河床で採掘される建設用の砂を上流に運ぶ船の増加をもたらした。このことはさらに三峡ダムの閘門に負荷をかけている。その結果、2017年になって一日あたり500隻以上の船舶でたまりこむ状態が続き、閘門通行所要時間は5~15日間もかかるという。

船舶の三峡ダム閘門通行の著しい滞りは、コンテナ定期便のダイヤ乱れを引き起こし、サービスの定時性に致命的な悪影響を与える。定期船は1週間以上の遅延は日常的になり、荷主からの信頼がとうぜん維持できなくなった。四川トヨタは長年にわたり、長江水運を利用してCKD(Complete Knock Down)部品の輸送を含む調達物流を行っていたが、2017年に鉄道コンテナ輸送に切り替えた。これにより、濾州港のコンテナ取扱量は年間約4万TEUの減少が生じたという。「天天直航快班」の導入はこのような背景があった。

閘門を利用せず、船舶専用のリフトに搭載して三峡ダムを通過する船型は、従来のコンテナ船よりサイズが4割ほど小さいため、輸送効率が悪くなるうえ、高額のリフト利用料も発生する。しかし閘門ほど混雑しないため、定時性がほぼ維持できる。瀘州港は「天天直航快班」のサービスの導入によって、荷主企業の信頼を取り戻そうとしている。

リフト適応の船舶を運航させるのは、濾州港が初めてではない。濾州港から約250キロの川下にある重慶港では、2017年末の時点ですでに5社の船会社は計42隻のリフト適応の船舶を就航しているが、これらの船舶は濾州港への寄港が少なかった¹²。今回、濾州交通投資集団公司と四川濾州港務有限責任公司は共同出資で「天天直航快班」を運営する新会社・四川長江航務有限公司を設立した。地方政府の財政支援を受けながら、当面3隻の適格船を借りてサービスを開始しているが、武漢理工大学に新規設計を依頼した船舶は2019年9月に竣工・供用

する予定である。

先発している重慶港に競争していくために、四川長江航務有限公司は「天天直航快班」サービスの運賃を重慶港発着と同一水準を設定している。このような設定は、濾州一重慶間約250キロの運送サービスを無料で提供することを意味する。加えて、濾州港は埠頭の荷役費を重慶港の半額程度までに引き下げ、トータルコストの競争力をつけようとする13。さらに、ヤードカットから24時間以内の出航と、12日以内に上海港着など、スピード維持を荷主に約束するという。

定時性・スピードを重視する四川トヨタなどのような荷主を取り戻し、コンテナ取扱量を増やしていくことが、「天天直航快班」という定期便サービス導入の狙いである。しかも、このサービスはリーズナブルなトータル費用で提供される。1 便あたり 15 万元ほどの赤字が発生するが、濾州市政府から拠出される補助金でそれを補填する。このサービスの導入により、濾州港の取扱量は3万 TEU ほど増加すると期待されている。

一方で、「天天直航快班」の及ぼすネガティブな影響が懸念されている。仮に濾州市政府の試算する効果が出るとしても、年間輸送増加量は3万TEUにすぎない。そこには年間1億元ほどの補助金を拠出する必要がある。このような財政支出は果たして合理的な判断か、という疑問がある。それに、手厚い補助金を受ける「天直航快班」は、従来のコンテナ定期便とカニバルが生じることを考えると、コンテナ取の純増はそれほど見込められない。政府主導で採算を度外視する形で運営されるこの新しいコンテナ輸送サービスは市場メカニズムに従う既存のサービスを駆逐すれば、競争環境を歪めてしまうと批判されている。

こうした批判に対して、濾州港の責任者は次のように釈明した。「天天直航快班」はあくまでも定時性とスピードを強く要求する一部の荷主企業のニーズに対応するものであって、従来のコンテナ定期便に取って代わるものではないという。濾州市政府は、「天天直航快班」のほかに、通常のコンテナ定期船に対しても支援策

を検討している。また、集荷効果を確実に上げるべく、濾州域内および周辺地域の荷主やフォワーダーを対象に物流需要を綿密に調査し、荷主・フォワーダー向けの補助策の是否について研究も始められている。すなわち、スピードと定時性を重視するユーザーにはリフト船を、コストを重視するユーザーには通常のコンテナ船を利用してもらうように、多様なサービスの選択肢を荷主に提供することが目的である。

トラック路線便と鉄道コンテナ定期便

長江水運の定期輸送に加えて、濾州と宜賓は 最近、鉄道コンテナ定期便とトラックの路線便 の育成にも取り組んでいる。とりわけ、華南地 域の深圳や広州に連結する定期輸送サービスの 創設と運営に支援を惜しまない。その背景には、 数多くのスマート端末製造企業は華南地域から 濾州、宜賓に生産拠点を移転していることがあ る。

2017年の1年間だけで、40社ほどのスマートフォン企業は濾州で生産拠点を設立することを決め、一部はすでに稼働している¹⁴。総額119億元にのぼる発表済みの投資計画は実行されれば2018年に1.5億台のスマホ、1.5億個の携帯電話用バッテリ、1.1億枚の携帯電話用ディスプレーなどを含む膨大な生産能力がこの地域で誕生するものと予想される¹⁵。

宜賓にもほぼ同様な動きがみられる。2016年10月に宜賓市政府はスマート端末産業を重点産業と位置づけた。同市は深圳携帯電話業界協会と戦略的に提携する形で、スマート端末メーカーの集団移植を誘致しサポートしている。2017年6月まで既に34のプロジェクトは契約済みで、契約ベースの投資金額は131.9億元に上る。同市は2020年まで200社のスマート端末企業を誘致し、1,000億元ほど(生産高ベース)の産業規模を形成するという野心的な目標を掲げている16。

濾州と宜賓におけるスマート端末企業はほとんど組立拠点であり、部材の供給や最終検査、海外への輸出業務は珠江デルタにおける電子産業集積に依存しているため、華南地域に連結す

る便利な輸送サービスを強く要請する。このような物流ニーズに応えるべく、濾州一深圳、宜 賓一深圳のトラック路線便は地方政府の支援を 受けて創設された。運営側はもともと珠江デル タでスマートフォン企業に物流サービスを提供 している物流事業者が多い¹⁷。これらの路線便

は濾州、官賓の地方政府から 1FTU 当たり数千

元ほどの手厚い補助を受けるという。

トラック路線便に加えて、より廉価な鉄道定 期便の開設も推進されている。最たる例は濾州 一広州(黄埔港)の鉄道コンテナ定期輸送であ る。この定期便は2018年4月2日に正式に開 通した。週に1便、片道4日間かかるが、所用 日数は「江海聯運」(長江から沿海の内航海運 に接続する一貫複合輸送) の 1/4 ~ 1/5 に短縮 する。瀘州市政府は中国鉄道総公司に働き掛け て、鉄道の公表タリフから3割ほど引き下げの 特典運賃を獲得した。そのうえ、濾州市政府は また外貿コンテナを対象に補助金を支給する。 具体的には、20フィートのコンテナ1個につ き 2,700 元 (行き) と 1,700 元 (帰り)、40 フィー トのコンテナ1個につき4,000元(行き)と3,000 元 (帰り) を補助する。その結果、この鉄道輸 送は「江海聯運」に匹敵するほど低運賃のサー ビスとなっている。広州の黄埔港は国際ハブ港 である深圳港と香港港に連結する便利なバージ 船サービスは非常に充実しているため、この鉄 道定期便サービスを利用して濾州発着のシー& レールの国際複合輸送が可能となった。

華南地域との輸送ルート以外にも、幾つかのトラック路線便と鉄道貨物定期便は開設されている。例えば、宜賓一昆明の鉄道コンテナ定期輸送は週1便の頻度で年間7~8千TEUの輸送量に上っている。成都に本社がある益海国際物流は宜賓と楽山や攀枝花など四川の西部と南部の都市を連結する6~7本のトラック路線便を運行している。宜賓市政府は路線便の運営企業に年間20万元までの補助金を支給するなど手厚く支援している。

揺れる物流振興策の目的

上述のように、濾州市と宜賓市の地方政府は

輸送サービスの創設・育成のために、寛大な補助金を与えている。もう一例を挙げると、宜賓市政府は毎年の物流発展資金という予算枠から、船会社やフォワーダーなどの物流企業を対象に、1千万元ほどの補助金を支給している。市政府の予算のほかに、臨港開発区はまた独自の補助策を講じており、その総額は数千万元にのぼるという。保税物流センター(B型)のユーザー企業の保管料減免(在庫回転率に応じて50%~100%減免)に加えて、物流企業の設備投資や技術革新も支援の対象に含まれ、1件あたり投資総額の3割、年間30万元を上限に補助金を交付する。

こうして、地方政府は補助金をはじめ数々の物流産業の振興策を策定・実施し、主導的な役割を果たしている。しかし、両市は広域的な物流ハブと物流集積地を目指すか、それとも域内産業のサポーティング・ファクターとして物流産業を強化するか、地域における物流産業の位置づけをめぐる政策の一貫性と整合性は必ずしも見られない。

このことは団地整備と企業誘致にかかわる両 市の取り組みからも見て取れる。濾州と宜賓は 近代的な港整備に合わせて、大規模な臨港物流 団地を企画し、港を中核とする物流集積を創成 し、広域的な物流ハブを目指す開発方針を定め ていた。北京交通大学の研究者らによってプラ ンニングされた濾州の臨港物流園区は、11kmの 面積を有し、長江水運企業をはじめ、港湾事業 者、3PL(3rd Party Logistics)事業者、倉庫事 業者、農産品物流、建材物流、保税物流、物流 不動産など多岐にわたる 100 社ほどの物流企業 を誘致し、全国優秀物流園区にも選ばれていた という。しかし、その後、この臨港物流団地は 長江経済開発区に吸収され、物流色が薄れて いった。いったん進出を決めた域外物流企業の 多くは相次いで撤退やプロジェクト中止に方針 を転換した。

宜賓は野心的な港整備を開始した際に、物流 産業を戦略的基幹産業と位置づけ、総面積38 kmにおよぶ国際物流園区を企画した。同物流園 区は2015年の四川省政府の重点プロジェクト に組み込まれ、省政府からの財政支援を受けて いた。しかし、この国際物流園区ものちに臨港開発区(臨港新区)に吸収され、同開発区の港航物流機能ゾーンに引き継がれているが、10km以下に面積が縮小された。臨港開発区全体に立地している物流企業の事業所(事務所も含む)は約50軒あるという。

すなわち、鳴り物入りで始められた両都市の 大規模な物流団地整備と物流企業誘致に関する 戦略は大幅な修正がなされた。港のコンテナ取 扱量は伸び悩み、物流企業の誘致も難航したた め、計画の縮小を余儀なくされたという側面が あった。また、2016年から急速に増えたスマー ト端末製造企業の進出も計画変更につながる一 因であった。スマート端末企業の用地需要に対 応して、両都市の政府はかつて物流団地として 企画していた土地を用途替えにし、スマート端 末企業の工場建設に充てた 18。

濾州の長江経済開発区は2017年8月まで総床面積46万㎡の工場をスマート端末企業に貸与し、また100万㎡を超える工場用建物を新たに建設すると発表している。宜賓市政府はもともと国際物流園区の一部であった8,000ム(1ムは約660㎡)の土地を宜賓臨港スマート端末産業園として区画し直し、1期目の約2,000ムのエリアで35万㎡の工場用建物が既に竣工し供用した。土地の割り当てに関しては、物流産業は明らかに優先順位から大きく後退しており、代わりにスマート端末関連産業は優遇される状態にある。

一方で、両都市は保税物流園区の整備・運営に熱心である。瀘州港と宜賓港に隣接するところに、それぞれ保税物流センター (B型) が稼働しており、中には税関や検疫検査の出先機関が設置され、標準的な保管施設が整備されている。ここは通関、保管、配送、荷役などの国際物流サービスを一括で提供するワンストップサービスが可能となっている。瀘州の保税物流センター (B型) は総敷地面積が314ムで、5万㎡床面積の保管施設と1.7万㎡のコンテナヤードを有し、ワインや樹脂などの貨物を年間約9万トン取り扱う。40社前後のユーザー企業は同保税物流センターを利用しているという。宜賓の保税物流センター(B型) は濾州と

ほぼ同様な規模と機能をもつ。もっとも、両保 税物流センターはいずれも稼働率が芳しくな く、空きスペースが多い。筆者は現場を見学し た際に、コンテナヤードも倉庫内もすかすかの 状態を目にした。

特筆すべきなのは、濾州にある中国 (四川) 自由貿易試験区川南臨港エリアである19。2017 年4月に瀘州保税物流センター (B型) を含む 19.99kmの臨港エリアは中国(四川)自由貿易 試験区の3エリアの1つとして承認され正式に 発足した。ほかの2つは成都市の国際空港(双 流)を中心とするエリアと、国際鉄道港(青白 江)を中心とするエリアである。自由貿易の促 進には、船舶輸送、航空輸送、鉄道輸送の3モー ドの国際物流ノートが揃って高度化する必要が あるという発想が反映される選定だったと思わ れる。宜賓は自由貿易試験区にはならなかった が、既存の保税物流センター(B型)をベース に、3.1kmの総合保税区(1期目は1.1km)を申 請しており、中央政府の認可を待っている。総 合保税区の予定エリアに、宜賓市政府はすでに 5億元を投下し、通信機器製造工場用の建物を 建設しており、竣工後にスマホ製造企業に貸与 する計画である。

自由貿易試験区を擁するようになった濾州市政府は、2017年から様々な貿易奨励策を採っている。例えば、同市は、輸出入額に応じて当該企業に奨励金を支給したり、格別な条件で輸出入企業に土地を譲渡あるいは貸与したりする優遇策を導入している。これらの優遇策は奏功し、同市の貿易額は2016年の3.06億米ドルから2017年の20.3億米ドルに劇的に増加した。もっとも、かかる貿易額増加は必ずしも域内産業の輸出入実態を反映するものではない。

実際、内陸都市である濾州市と宜賓市の域内 産業はドメスティック市場向けが大半で、輸出 比率が比較的に高いスマホ産業はまだ発展の初 期段階にあり華南地域で発達したサプライ チェーンに依存している。すくなくとも短期的 には域内産業の貿易拡大に限界がある。そこで、 両都市の政府は自由貿易試験区内ないし経済開 発区内で設立した法人を経由して貿易手続きを 行う企業に対して、取扱額に応じて先述したよ

うな奨励金を支給するなど、他地域の輸出入企 業の実績を取り込むような誘致策を打ち出して いる。2017年に数百万元ほどの高額奨励金を 獲得した企業があったという。こうした優遇政 策は統計データ上の効果をあげたものの、域内 産業の高度化に寄与するかどうかは甚だ疑問が 残る。恩恵を受ける域外企業は地域内産業との 有機的な繋がりが形成できるかが、今後の課題 であろう。

両都市は対外貿易の振興に合わせて、国際物 流サービスの育成や関連施設の整備などにも積 極的に取り組んでいる。先述した広州(黄埔港) 経由の国際複合輸送、成都(青白江駅)経由の 中欧班列に接続する国際複合輸送などは典型的 な例である。「口岸」の認定と関連施設整備も 重要な取り組みである20。濾州港と宜賓港は食 糧輸入の二類「口岸」と認められており、肉類 の「口岸」を申請している。瀘州港の「食糧輸 入口岸」経由で輸入された高粱、大麦、豌豆、米、 トウモロコシなどはのべ6.5万トンにのぼる。 両港は現在、「肉類輸出入口岸」の資格を取得 するために、保管と検査のための冷凍冷蔵倉庫 の建設を急いでいる。

両都市の物流関連の諸政策は必ずしも整合性 が取れていない。港を中核とするロジスティク ス・クラスターを創成し、広域的な物流ハブの 形成を目指すような政策セットと、貿易指向型 製造業の集積を振興させそれら産業を支える物 流サービスの支援と育成を目的とする政策セッ トの間で、取り組みのフォーカスは揺れ動いて きた。例えば、スマートフォンなど通信機器産 業の誘致・振興に傾斜する一方で、同産業に関 連の薄い「天天直航快班」や「散改集」、「鉄水 聯運」「水水聯運」といった港ベースの輸送サー ビスにも潤沢な補助金を出している。後者は、 地方政府から手厚い支援を得たこれらの輸送 サービスは域内産業よりも、主に域外産業に ユーザーを求めており、広域物流ハブを形成し それを梃に物流基盤を整備するという当初の目 標に沿った政策展開と見られる。しかし、こう した物流基盤は沿海部から貿易指向型産業の域 内移転を支えるものになっていないため、政策 間の整合性、一貫性が欠ける。

地域間の競争と協業

このような政策要素間における整合性の欠如 をもたらす理由の一つは、地域間競争である。 前述したように、瀘州と官賓は互いに強いライ バル意識があり、物流基盤整備や産業振興をめ ぐり、激しい競争を繰り広げている。1997年 に重慶は直轄市として四川省から独立してか ら、瀘州港は四川省の最大港となり埠頭整備を 始めた。一方の官賓は古くから「填不満的叙府」 (埋め切れない叙府という意味。 叙府とは宜賓 の旧称)といわれるほど、古くからの水運埠頭 で、茶馬古道21と長江水道が交差する重要な 交易要衝として栄えていたたため、交易と物流 の重鎮という自負がある。 宜賓は 2006 年から 瀘州港に続いて大規模な港整備に着手し、以来 両港は熾烈な競争を繰り広げてきた(李. 2011)

瀘州も官賓も四川省南部、貴州省北部、雲南 省北部を含む広大な地域における物流ハブを目 指して、近代的な港の整備を推進していった。 同時に、臨港地帯に産業団地を造成し、港湾と シナジー効果がある産業を誘致・育成する戦略 を策定し実施していった。しかし、このような 戦略方針は必ずしも貫かなかった。例えば、こ こ数年、両市は揃って港との相乗効果があまり 見られないスマート端末産業の誘致に踏み出 し、用地や財政支援など資源配分の優先順位を 物流産業からスマート端末産業にシフトしてい る。貿易奨励政策をめぐっても両市は張り合っ ている。保税物流センター(B型)の設置や食 糧輸入口岸の認可など、両港は横並び的に取得 した。また、濾州は自由貿易試験区が申請でき たのに対して、宜賓は臨時開放口岸を認可され た。

地方政府主導の地域間競争は中国経済の高度 成長に寄与する側面があるものの、地域間の産 業同質化や重複投資、市場メカニズムの歪めな どの問題を惹き起こす。隣同士の濾州と宜賓は、 極めて類似する産業構造をもち、横並びの政策 措置を採ってきたのは、相手に負けてはならな いという競争意識と競争的行動の産物と言え る。長年にわたる相互追随と政策模倣の結果、

長期的視点に立脚する産業振興戦略はたびたび 短期的な競争手段に置き換えられ、整合性の乏 しい政策措置の組み合わせという結果を招いた と言える。

過当な地域間競争は生産的ではなく、地域の財政に重い負担が圧し掛かるため、競争より協調すべきだという認識は近年、徐々に強まりつつあり、地域間協業の取り組みは少しずつ増えている。その最たる例は、長江航路主要港間で区間ごとの航路レベルに合わせて行われるリレー輸送である。前述した雲南省昭通市の水富港と宜賓港、濾州港との水水聯運は中に含まれる。また、宜賓港一重慶港で運航されている「水上バス」と呼ばれるシャトル輸送も好例である。約380キロの宜賓一重慶の航路に3千トン級(100TEU積み)のコンテナ船を投入し、無料のフィーダー輸送サービスを行う。荷主にとって、重慶港着と同等のコストで宜賓港を利用することができる。

「水上バス」に加えて、空コンテナの相互融通や荷役設備の共同購買などについても、重慶港と宜賓港は業務提携している。こうした業務提携を強化していくために、2017年4月に重慶港務物流集団公司は宜賓港国際コンテナ埠頭有限公司の30%の株を取得し、両港は資本提携を正式に結んだ。宜賓港は重慶港のほかに、長江中流の武漢港と下流の南京港、上海港とも戦略提携を締結しており、各港間で水水聯運のリレー輸送を実施している。例えば、宜賓一重慶、重慶一武漢(Wuhan)、武漢一上海の3区間はそれぞれ100TEU積み、500TE積み、1,140TEU積みの船を投入して連携し、荷主・フォワーダーに対しては一貫輸送サービスを提供する²²。

こうした長江諸港間のリレー輸送をベースに、「江海聯運」国際航路(長江水運と外航海運を連結する国際一貫輸送)を開設する動きも活発化している。例えば、宜賓濾州両港と武漢港は提携して開設した宜賓/濾州一武漢一台湾/韓国・日本の定期航路と、濾州港は南京港と提携して開設した濾州一南京一韓国・日本の定期航路がある。こうした航路の開設に合わせて、地域間の提携も推進されている。前述した昆明、

昭通、濾州の三都市間協定は一例である。また、 宜賓港は四川省西部の雅安市と協議し、同市に インランド・ポートを設置し、港湾機能の一 部を代行させることを急ピッチで準備してい るという。インランド・ポートの設置によっ て現地の荷主により便利な一貫輸送サービスを 提供できる。濾州港はすでに攀枝花、楽山で同 様なインランド・ポート機能を設置している。

しかし、宜賓・瀘州両港の協調と協業は一向に進まない。実際、これまで両港は何回も過当競争を回避するために経営の統合を模索しては頓挫した経緯がある。出資比率や負債処理などをめぐり合意が得られないのが交渉破綻の理由だったという。ここ数年、浙江、広西、江蘇、遼寧などの省は省内の各港を束ねる一体的な経営体制を相次いで採用するようになった。これらの成功事例を見て、宜賓、濾州を含む四川の諸港もいずれ統合を実現するものと関係者は見ている。地域間の過当競争から健全なコーピティションへ転換が期待される。

多角化経営を進めるポート企業

宜賓港と濾州港をそれぞれ運営・管理している四川宜賓港集団有限公司(以下、宜賓港集団)と四川濾州港務有限責任公司(以下、濾州港務)は、いずれも公営のポート会社である。しかし、この2社の事業範囲は埠頭の建設と運営に留まらず、運送事業、倉庫事業、保税物流業、サプライチェーン・ビジネスを手掛ける総合物流事業者となっており、また、貿易業、団地造成、情報事業など多岐にわたる分野に進出し、多角化を邁進している。

濾州港務は四川省交通投資集団と濾州市交通 投資集団の共同出資で設立されたポートオペレーターで、登録資本金が3.76億元である。 同社は傘下に船舶燃料および化学製品の国際貿 易と販売を営む四川交投濾港石油化工有限公司、利用運送事業と総合物流事業を手掛ける四川港航匯通物流有限責任公司、船会社エージェント業務や輸出入業務などを営む四川濾州港供応鏈管理有限公司、インランド・コンテナ・ヤードを経営する成都公路口岸運営有限公司、「天 天直航快班」の定期船を運営する四川長江航務 有限責任公司、長江水運や保税物流などに係る 情報のプラットフォームを運営する長江物流公 共信息平台有限公司を擁す。同社はいま、埠頭 インフラ整備、ポート・オペレーション、水運、 陸運、利用運送、サプライチェーンマネジメン ト、貿易、情報など多岐にわたる事業を展開し、 多角化戦略を推進して業容拡大を図っている。

宜賓港集団も経営の多角化を進めてきた。同 社の傘下に、ポートオペレーターの官賓港国際 コンテナ有限責任公司(上海港、重慶港と共同 出資)のほかに、コンテナ定期船サービスと複 合一貫輸送サービスを運営する物流企業、宜賓 保税物流センター (B型)、長江上流の最大な 危険品・化学品の埠頭及び物流園区を運営する 物流不動産企業、輸出入を営む貿易企業、利用 運送と倉庫を展開するサードパーティーロジス ティクス企業などを擁している。官賓港集団の 2017年度の売上高は 5.852 万元であった。

官賓港集団と瀘州港務の経営戦略は似通って いる。両社はいずれも埠頭の建設・運営、長江 の水運、フォワーディング、水運と連結する陸 運や倉庫などを手掛け、総合的なロジスティク ス・サービス・プロバイダーを目指している。 さらに、両社はグループ内で貿易会社を設立し 穀物、鉱物、木材の輸入を行い、自ら港湾物流 需要の創出に取り組む。例えば、オーストラリ ア産の高粱やベトナムの米を大量に輸入して域 内の酒造企業に供給し、南アフリカのクロム鉱 石を輸入して四川省内の金属加工企業に納める などのビジネスを手掛ける。そして、これらの 輸出入業務を円滑に行うために、両社は保税物 流センターや輸入鉱石検査機関などの貿易支援 施設の建設と運営にも乗り出す。こうして、両 社はポート企業の域を遥かに超えて、貿易、水 運、埠頭、陸運、保管、保税物流、物流不動産 開発、サプライチェーン・ファイナンスなど関 連性の高い事業群を手広く展開し、産業・貿易・ 運輸・物流のシナジー効果を狙う。

政府系ポート会社の多角化戦略は、港ベース の物流産業を短期間で立ち上げることにおいて 一定の功を奏した。しかし、弊害も大きい。政 府支援をバックにする公営ポート会社は、本業

以外の関連業務を次々と飲み込めば飲み込むほ ど、民間物流事業者の創業・進出の余地が小さ くなるからである。物流需要における大口荷主 と小口荷主の組み合わせ、そして、物流供給に おける大規模な物流企業と中小零細型の物流事 業者の有機的な分業協業関係がロジスティク ス・クラスターの形成要因に含まれるだけに (李. 2014; 2016)、官賓と瀘州の公営ポート会 社の業容肥大化と総合ロジスティクス・サービ ス・プロバイダー化は健全な物流集積の創成と 物流産業の発展を阻む可能性がある。両港の臨 港団地に登録している物流企業はそれぞれ50 社以上を数えるものの、官賓港集団と瀘州港務 の傘下企業および大手荷主企業の物流子会社を 除けば、実際稼働して営業しているのは2割以 下に留まるという事実はこの点を示唆してい る。

ディスカッションとまとめ

濾州も宜賓も四川省南部と貴州、雲南両省の 北部をカバーする広域的な物流ハブの形成を目 指して、港を中心に輸送ノードの高度化を推進 し、港の整備に合わせて、バルク貨物のコンテ ナ化を進め、長江航路の定期輸送の安定化を図 るといった取り組みを行ってきた。また、長江 水運に加えて、鉄道コンテナ定期輸送とトラッ ク路線便の創設を後押しし、マルチモードの物 流ハブを建設することによって、域内産業の物 流基盤強化に努力している。

しかし、こうした努力の多くは公営のポート 企業が中心となって行われてきたため、港ベー スの諸々の物流サービスは公営ポート企業のグ ループにほぼ独占され、民間企業の活力が発揮 する物流の集積は十分に発達しない結果がもた らされた。

地方政府における物流関連政策の狙いは揺れ 動いたことも物流集積の発達しない一因になっ ている。政策の狙いの主眼は、最初は歴史的な 交通要所と長江上流における重要港といった地 の利を生かして、広域的な物流ハブとロジス ティクス・クラスターを形成するところに置い ていたが、のちにスマート端末製造業など貿易

指向型産業を支える物流サービスの整備を支援 する方向にシフトしていった。しかし、港同士 の競争が激化する中、再び水運のテコ入れに多 大な政策資源を投入するようになった。このよ うに物流に関する政策のフォーカスは揺れ動 き、明らかに一貫性を欠く。

政策一貫性の欠如のほかに、政策手段の貧弱 さと政策資源の非効率な配分も指摘できる。と りわけ、補助金交付という安易な手段に頼る一 方で、民間の物流創業がしやすいような環境づ くりに向けた取り組みは十分とはいえない。域 内経済活動を伴わない、見せかけの貿易額増加 を狙うための補助金投入は、健全な産業基盤形 成に寄与するとは考えにくい。

ロジスティクス・クラスターの創成には、政府による物流インフラ整備や物流振興策といったプッシュ力と、域内産業における輸送サービス創設の要請というプルカの組み合わせが必要不可欠である(李,2014;2016)。しかし、宜賓と濾州では、上記した一貫性を欠いた政策展開は、域内の物流需要に十分に対応できていない。たとえば、政府の主導している定期船もトラック路線便も、域内の最大産業である酒造業の物流需要をほとんど取り込んでいない。宜賓物輸送量全体の約5%にすぎないという。この点からも明らかなように、プッシュの力とプルの力は噛み合っていないのである。

輸送サービスに対する域内産業のニーズと政府の物流振興策は噛み合わないだけに、輸送ノード・ベース型のロジスティクス・クラスターの重要な基盤である中核的輸送サービスが一向に育ってこない。長期的な戦略目標よりも、地域間の短期的競争に限られた貴重な政策資源が費やされる。政策資源の受け皿となった政府系物流企業だけが肥大化し、独占的地位を強めた。これはまた中小零細型物流事業者の進出と創発を困難にし、多様な物流サービスの創発を阻害してしまう。李(2014)の発見した、ロジスティクス・クラスター形成過程における大規模企業と中小零細企業の組み合わせと、物流サービスの互換性・標準化と多様性の組み合わせは、宜賓と濾州ではまだ見あたらない。

有利な地理的条件に、輸送ノードの整備と政府の振興政策を加えるだけでは、ロジスティクス・クラスターは生成しない。このことは宜賓と濾州の事例の与える大きな教訓と示唆であろう。一貫性・整合性のある政策、民間活力の活用、多様な物流サービスのイノベーションなどは物流集積形成の要素に含まれなければならない。域内産業の物流需要に合致する中核的輸送サービスの育成に政策のフォーカスを一貫して当てることが物流集積形成の初期段階で重要である。逆のことも言える。域内輸送ノード・ベースの優れた輸送サービスに合致する産業の誘致に政策の資源を一貫して投入することが、ロジスティクス・クラスターの形成に寄与するものと考えられる。

謝辞

本稿は科学研究費助成金(基盤 C:15K03739; 基盤 B:18H00883)より研究助成を受けている研究成果を反映している。記して感謝したい。

宜賓、濾州の両都市で現地調査を実施する際に、西南交通大学の賀政剛副教授と王坤講師より多大なご協力を賜った。四川宜賓港集団有限公司、四川濾州港務有限責任公司、濾州市交通投資集団有限公司、中国(四川)自由貿易試験区川南片区管理委員会、濾州市長江経済開発区管理委員会物流局、濾州華儲物流有限責任公司、瀘州保税物流センター(B型)有限責任公司、宜賓臨港開発区管理委員会委員会、宜賓保税物流センター(B型)有限責任公司の関係者には多忙な中、インタビューに応じていただき、筆者のしつこい質問にも不快な顔を一つもせず、丁寧に答えていただいた。心よりお礼を申し上げる。

参考文献

金艶華・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」 『イノベーション・マネジメント』15号.

李瑞雪 (2011)「長江水運システムの近代化と上中流 港湾整備戦略」『東アジアへの視点』第22巻1号. 李瑞雪 (2014)「輸送ノードの高度化とロジスティク ス・クラスターの形成一鉄道コンテナ・センター

- 駅の事例に基づいて一」『経営志林』第51卷第1号. 李瑞雪(2016)「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条第2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」 『イノベーション・マネジメント』14号.
- 李瑞雪・行本勢基・毛敏 (2008) 「四川トヨタ:完成 車メーカーの調達物流システムはどのように構築 されているのか」『流涌設計 21』 2008 年 1 月号、 2008年2月号.

注

- 1 港を以って工業を振興させ、都市を発展させ るという意味である。
- 2 筆者は2018 年3 月18 日~20 日の日程で濾州 と宜賓でフィールド調査を実施し、以下の組 織の責任者・担当者に対ししてインタビュー を実施した。一部の話し手の氏名は本人の要 求により伏せる。瀘州市交通投資集団有限公 司 (3月18日16:30~18:00)、中国(四川) 自由貿易試験区川南片区管理委員会の政策研 究局・協同開発局・商務局・交通局(3月19 日9:00~11:30)、瀘州市長江経済開発区管 理委員会物流局(3月19日11:30~12:30)、 四川瀘州港務有限責任公司董事長・袁碩氏(3 月19日14:00~15:30)、濾州華儲物流有限責 任公司 (3月19日16:00~16:30)、瀘州保税 物流センター (B型) 有限責任公司 (3月19 日16:30~17:10)、官賓臨港開発区管理委員 会委員会副主任・張学尽氏と同管理委員会の 商貿物流処·経済貿易促進局(3月20日9:00 ~11:00)、官賓保税物流センター (B型)有限 責任公司 (3月20日11:30~12:00)。四川宜 賓港集団有限公司総経理·劉氏(3月20日 $14:00 \sim 16:00$.
- 3 瀘州港と官賓港の整備計画の詳細については 李 (2011)を参照されたい。
- ⁴ バルク貨物8 トンは 1 TEU と換算されるとい
- 5両港の責任者は筆者のインタビューで、正味 のコンテナ取扱量について全体の2割以下と 答え、明確な数字を示さなかった。

- 6 重慶港の果園港区埠頭に2016年に引込線が 敷設され、正式に鉄水聯運事業に参入した。 2017年の取扱量は約2.6万TEUと濾州港を抜 いて長江諸港の1位となった。
- 7成都—万州の鉄道コンテナ定期便を利用する 鉄水聯運は瀘州港経由と比べて、40フィート コンテナ1個の輸送コストは400~500元の 節約になるという。
- 8成都発着の中欧班列(蓉欧)については、金・ 李 (2018)を参照されたい。
- 9 官客―西昌鉄道はゆくゆく中緬鉄道 (瑞麗― Kvaukpvu) に繋がれば、東南アジア、南アジ ア、中東地域への重要な物流ルートとなる。さ らに、官賓は中欧班列の重要な発着駅である 成都に鉄道で連結することで、一帯一路イニ シアチブ (BRI) におけるシルクロード経済 ベルトと21世紀海洋シルクロードの交差点 となることが期待される。
- 10 三峡ダムの船舶リフトに対応できる標準船型 は、総トン数3,000t、うち船舶の自重1,800 t、 積み荷1,200 t (100TEU)である。
- 11長江水運を活用する四川トヨタの調達物流シ ステムについて、李・行本・毛 (2008)を参照 されたい。
- 125社の船会社は民生、コスコシッピング(中 国遠洋海運)、長江航運、シノトランス(中外 運)、太平洋である。
- 13 重慶港でのハンドリング単価は、40 フィート と20フィートのコンテナがそれぞれ1,008元 と650元であるのに対して、瀘州港ではそれ ぞれ650元、350元と設定され、重慶港のほぼ 半額の水準となっている(濾州港の責任者の 説明による)。
- 14 瀘州で生産拠点を設立する代表的なスマート フォン企業は、諾亜信、鑫龍、晶志、魅族、墾鑫 達、LAVA、威墾などが含まれる。
- 15『華西都市報』市州版・川南2017年9月1日の 掲載記事より抜粋。
- 16 同上
- 17 例えば、濾州―深圳のトラック路線便を運営 している万利通物流は広州発祥の物流企業 で、ユーザー企業とともに西南地域に進出し ている。

- 18 筆者のインタビューに応じてくれた宜賓臨港 開発区管理委員会副主任の張学尽氏による と、同市における産業用地の需給は逼迫して いるため、経営不振を喘ぐが以前大きな用地 を手に入れた物流企業から遊休化している土 地の一部を買い戻すことを政府内で検討し始 めたという。
- 19 中国 (四川)自由貿易試験区は中国で既に認可された11 の自由貿易試験区 (Free Trade Zone, FTZ)の一つである。FTZ はネガティブ・リストによる貿易・投資管理が特徴で、貿易や事業展開の自由度が高い。
- 20 「口岸」とは、もともと対外通商の沿海港湾を 指すが、今は人員の入出国と物品の輸出入の ための手続きを行うことが認められる港、空 港、鉄道駅、バスターミナル、国境町を指す。国 務院の許可した一類口岸(中国企業および外 国企業による貨物の輸出入が可能)と各省・ 直轄市・自治区の許可した二類口岸(中国企 業による貨物の輸出入のみが可能)に分かれ る。「口岸」に税関、検査検疫、入出国管理の政 府機関の設置が義務付けられる。また特定商 品類の「口岸」と認定されると、当該商品類の 検査検疫用の施設と機器を設置することも不 可欠である。
- ²¹ 茶馬古道とは、雲南や四川からの塩、茶、銀製品、食料品、布製品、日用品などの財と、チベット地域からの毛織物、薬草、毛皮などの財を取引するための伝統的な交易ルートを指す。チベットを経由してインドやネパールなどの南アジアからの物資も交易されていた。
- ²² この3 区間の輸送はそれぞれ、港盛公司(重 慶港務物流集団の傘下にある船会社)、集海公司(重慶港務物流集団と上海港務集団の合弁 船会社)、汎亜公司(コスコシッピングのグ ループ企業)によって分担されるという。