

# 北京市における物流基地（団地）の 現状と課題—その1

矢野 裕児  
米 娜

## はじめに

現在の中国の物流産業は、発展途上段階にある。そのなかで、物流事業者（第3方物流）の育成および近代的な物流施設の整備が、物流を発展させるための大きなテーマとなっている。本研究では、近代的な物流施設立地の受け皿となる物流基地（団地）<sup>1)</sup>の整備について、特に、北京市を対象として検討する。北京市は、人口が急増する一方で、土地資源が乏しく、交通面においても様々な問題が発生している。このような状況のなかで、北京市商務局、北京市計画委員会および北京市都市計画設計院は、物流を計画的に発展させることを目的とした総合計画を策定している。北京市の地域特性、経済状況および物流需要などを分析し、その結果を踏まえて、3つの物流基地（団地）を整備することなどを盛り込んだ「北京市商業物流発展計画（2002—2010年）」を2001年に作成し、さらにそれを踏襲する形で「北京市物流発展計画（2006—2020年）」を2006年に作成している。北京市の物流基地（団地）整備は急速に進んでいるが、日本における物流団地整備とは、整備の目的、整備方法、入居企業特性等において大きな差異がある。

本論文は、北京市の物流基地（団地）に関わる物流計画の内容を整理し、3つの物流基地（団地）の計画、現状を分析し、整備に向けての課題を検討するものである。そこで、まず北京市における経済、産業の現状の現状について、物流との関連から現状を概観する。続いて北京市の都市計画、交通計画を整理し、物流の位置付けについて整理する。さらに中国全体の物流基地（団地）の状況について、整備地域、整備主体、進捗状況等から整理する。そして、北京市における物流基地（団地）を中心とした物流発展計画を概観し、さらに計画されている3つの物流基地（団地）の、計画内容、入居企業等の現状を分析すると同時に、整備における課題を検討するものである。

なお、本論文作成にあたっては、北京物資学院との意見交換および物流基地（団地）、

入居企業等へのヒアリングを実施した。

本論文は、本号と次号の2回にわたって、掲載するものであり、全体の構成は以下のとおりである。

- |                        |    |
|------------------------|----|
| 1. 北京市の経済、産業と物流の概況     | 本号 |
| 2. 北京市の都市、交通と物流の概況     | 本号 |
| 3. 中国における物流基地（団地）の現状   | 本号 |
| 4. 北京市における物流計画の内容      | 本号 |
| 5. 北京市の各物流基地（団地）の計画と現状 | 次号 |
| 6. 北京市の各物流配送区の現状       | 次号 |
| 7. まとめ                 | 次号 |

## 1. 北京市の経済、産業と物流の概況

### (1) 人口、経済、産業構造の概況

北京市の人口は、2005年末で1,538万人である。そのうち都市部の人口は1,286.1万人で、農村部の人口は251.9万人となっている。戸籍を持っている人口は1,180.7万人で、他に公安機関に一時住居登録している流動人口が364.9万人となっている。

面積は16,410.54km<sup>2</sup>であり、日本の四国とほぼ同じ大きさである。東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県のみを合わせた面積より大きく、面積は広大である。ただし、その半分は農村部であり、アウターサブurbも含めると全市域の9割強であり、中心市街地とインナーサブurbを加えた面積はおおよそ東京都区部と同じ大きさである。<sup>2)</sup>

北京市は全国の鉄道、陸路、航空などの交通中枢及び環渤海経済圏の中核都市として、発展している。改革開放以来、中国の政治、文化、IT技術の中心として、経済発展が著しい。2001年から2005年にかけての5年間の、北京市のGDP総額は26,011.3億元であり、1991年から1995年にかけての5年間のGDP総額の5倍以上となっている。

市場環境の変化に伴って、1990年代以来、産業構造は大きく変化し、第3次産業比率が拡大した。1991年から1995年は48.3%であったが、2001年から2005年は68.5%にまで拡大している（表1-1）。通信設備、電子設備、輸送機械などの製造業を中心として、IT技術、バイオテクノロジー、医薬品、新材料などの産業と先端技術産業の集積が進展している。特に、ハイテク型産業と現代製造産業が集積している地区では、物流機能も高度化することが必要となっている。

現代製造業を中心として発展している順義区、ハイテク型産業と現代製造業を中心として発展している亦庄、バイオテクノロジー産業を中心として発展している大興区、新

表1-1 北京市におけるGDPと産業構造の変化（単位：億元）

	総額	第1次産業	第2次産業	第3次産業
1991—1995年	4,847.2	286.3	2,220.4	2,340.5
	100.0%	5.9%	45.8%	48.3%
1996—2000年	12,079.4	373.9	4,277.7	7,427.8
	100.0%	3.1%	35.4%	61.5%
2001—2005年	26,011.3	437.2	7,759.6	17,814.5
	100.0%	1.7%	29.8%	68.5%

出典：2006年北京市統計年鑑より作成

材料産業を中心として発展している房山区，ハイテク産業を中心として発展している昌平区などは，地域発展に伴って，総合物流機能の発展が特に重要となっている。

## (2) 消費の拡大と貨物輸送量の変化

北京市は消費型都市としての側面が強い。経済発展に伴い，消費者の所得が拡大することによって，消費レベルが上がっている。同時に，商品の流通量も急激に増加し，貨物輸送量も急激に拡大している。これらの動向は，物流産業の市場拡大に影響していると考えられる。さらに，オリンピック開催に伴って，北京市における投資市場と消費市場は急激に拡大しており，今後さらに物流需要の増加が予測される。

2000年から2005年にかけての5年間で，貨物輸送量はトンベースでは5.8%，トンキロベースでは63.0%増加している。輸送機関別にみるとトンベースではトラックの比率が90%を超えているが，その比率はますます高まる傾向にある（表1-2，表1-3，表1-4）。トラック輸送は，品目別では，生活消費材，建設材料が多くなっている。また，地域間の流動方向からみると東北，東南，南西方面との輸送量が多い。鉄道貨物輸送量は伸び悩んでおり，品目別には石炭，石油，鋼鉄が多くなっている。南西方面との輸送量が多い。航空貨物については，その輸送量の伸びは著しく，ハイテク関連製品，医薬品など付加価値が高いものが多い。

表1-2 輸送機関別貨物輸送量の構成比の推移（トンベース，単位：%）

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
鉄道	8.5	8.2	7.6	7.3	6.2	6.1
トラック	91.2	91.5	91.6	91.7	92.3	92.4
航空	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2
パイプライン	0.2	0.2	0.6	0.8	1.3	1.2

出典：2000年～2005年北京市統計年鑑より作成

表1-3 輸送機関別貨物輸送量の推移（トンベース，単位：万トン）

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
合計	30,717	30,607	30,961	30,925	31,700	32,509
鉄道	2,612	2,505	2,348	2,265	1,959	1,976
トラック	28,010	28,007	28,375	28,361	29,256	30,050
航空	35	38	44	45	73	77
パイプライン	60	57	194	254	412	406

出典：2000年～2005年北京統計年鑑より作成

表1-4 輸送機関別貨物輸送量の推移（トンキロベース，単位：万トンキロ）

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
合計	2,996,414	3,159,847	3,405,498	3,620,777	4,022,791	4,884,598
鉄道	2,001,875	2,167,201	2,213,728	2,409,620	2,571,459	3,108,137
トラック	826,438	826,437	835,873	789,952	822,992	854,944
航空	167,691	165,832	195,792	208,058	270,182	281,672
パイプライン	410	378	160,105	213,147	358,158	639,845

出典：2000年～2005年北京統計年鑑より作成

### (3) 物流事業者の状況

北京市における交通運輸関係事業者数は、4,594件となっている。そのうち道路運送事業者は1,972件、荷役および他の運輸サービス事業者は1,381件、倉庫事業者は620件となっている。物流関連と人流関連が明確に分かれていないため、物流関連事業者数を正確には把握できないが、4,000強と考えられる。売上高については、道路運送事業者が75.4億元、荷役および他の運輸サービス事業者が143.7億元、倉庫事業者が33.5億元となっており、1事業所当たり売上高は、それぞれ382万元、1,041万元、540万元と、小規模であることがわかる。

また、「北京市物流ブルーペーパー」によると、倉庫については、約13,000ヶ所、総面積は約1,350万m<sup>2</sup>、総容積は約4,340万m<sup>3</sup>となっている。立地場所としては、都市中心部から郊外部に移動、分散している施設を集約する方向にある。トラックの台数は約20万台となっている。

伝統的物流企業から現代的物流企業に転換する傾向が顕著となっており、第3方物流は一気に発展している。また、同時に物流施設、設備の改善も進んでいる（表1-5）。

表1-5 交通運輸関係事業者の現状

	事業者 (単位：件)	総資本金 (単位：億元)	売上高 (単位：億元)	利益 (単位：億元)
合計	4,594	2,494.3	771.1	76.0
鉄道運送事業者	38	423.2	146.7	4.7
道路運送事業者	1,972	488.7	75.4	8.0
都市公衆交通事業者	315	237.3	89.5	2.4
船舶利用輸送事業者	2	3.5	1.9	0.2
航空利用輸送事業者	27	848.7	201.7	16.6
パイプライン事業者	3	107.3	15.5	8.1
荷役および他の運輸 サービス事業者	1,381	202.1	143.7	22.4
倉庫事業者	620	121.4	33.5	-0.2
郵政事業者	236	62.1	63.3	13.7

出典：2005年北京市統計年鑑より作成

## 2. 北京市の都市，交通と物流の概況

### (1) 北京市の都市計画と物流の位置付け

北京市の従来の都市計画は、1993年に国務院によって批准された「北京都市計画（1991～2010年）」であった。2010年までの目標として設定されていた目標は、時期的にそのほとんどが繰上げて達成された。しかしながら、北京市の経済等が急速に発展する一方で、都心部への過度な集中、交通渋滞、環境汚染の深刻化といった問題が解決せず、大きな課題となっている。

2005年に、国務院は「北京都市発展計画（2004～2020年）」を批准した。この計画では、北京市の都市建設目標として「国家の首都，国際都市，文化都市，住環境のよい都市」とする考えを明確にしている。従来の計画では「経済センター」という目標があったが、その代わりに「住環境のよい都市」という目標が追加された。経済発展はもちろん重要であるが、住環境を重視する方向性を打ち出している。

新しい都市計画の最も重要な方向性は、都市構造を、これまでの単一中心から分散型へと転換し、単一中心発展の弊害を解決することである。これまでの「単一中心」型を改め、「両軸・両帯・多中心」型の都市構造を目指し、「都心部－新市街地－鎮」型の構造を構築していくとしている。

「両軸」とは、天安門を中心に北京市を東西に分ける南北線と長安街沿線からなる十字軸を指す。「両帯」とは、北は懷柔，密雲から順義，通州の東南を經由し廊坊と天津に向かう「東部発展地帯」と、北京西部の山岳部から延慶，昌平などにつながる「西部生態地帯」を指す。「多中心」とは、それぞれ独自の機能を持つ市街地の区と「両帯」

に新興都市をいくつか建設することを指している。北京市は、「両軸」の整備、「東部発展地帯」の強化、「西部生態地帯」の整合により、市街地とニュータウンを連携させた新たな都市構造を構築する方針である。同計画は生態系の適性、地質、資源保護などの要素をまとめ、建設禁止地域、建設規制地域、建設可能地域を明確にしようとするものである。

都心部の面積は約1,085km<sup>2</sup>であり、政治・文化など中核的機能や重要な経済的機能を集積させる。ニュータウンは、既存の衛星都市をベースに、都心部からの人口や機能の移転により形成し、新産業が集積し、地域発展をけん引する地域として拡大し、独立性を持たせるとしている。

新計画の骨子は次の通りである。

・「両軸」の整備

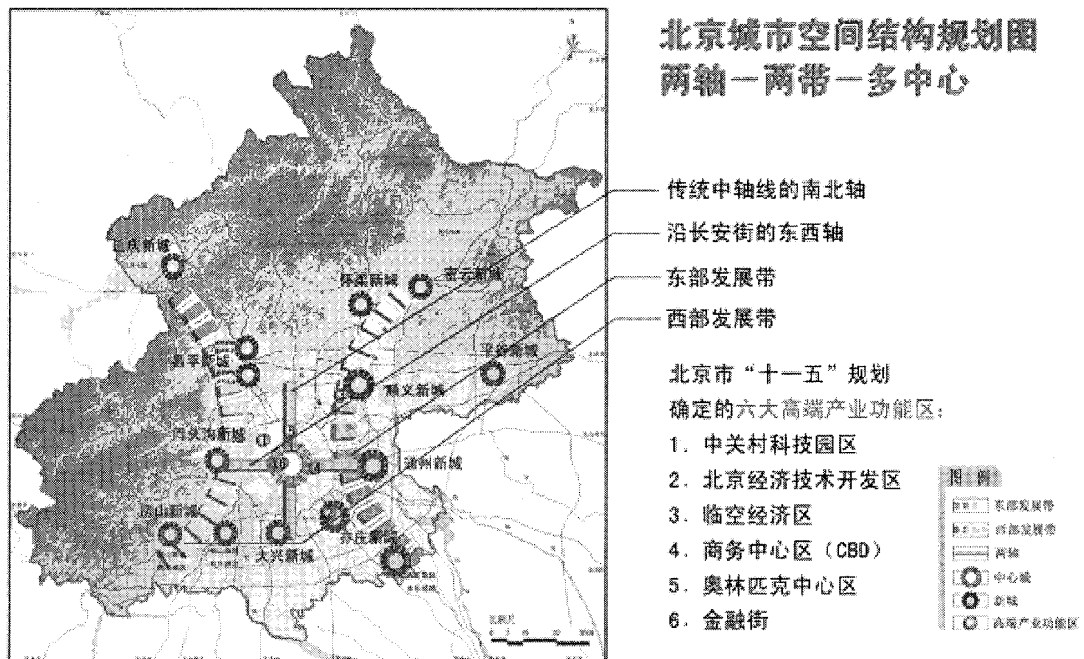
北京市の伝統的な中心線の継承と発展、長安街とその延長線の整備、首都機能と文化機能の確保などである。

・「両帯」の構築

通州、順義、亦庄などを「東部発展地帯」として位置付け、産業発展の流れをスムーズにすると同時に、産業を分散する。大興、昌平、延慶などを「西部生態地帯」とし、住環境を守るための生態系をつくる都市生態ベルトを建設する。

・「多中心」化

図2-1 「両軸・両帯・多中心」型の都市構造



出典：北京市都市計画設計院のホームページ

中関村ハイテク地区核心区・オリンピック中心区・中央商务区（CBD）など、多数の都市機能センターを建設する。通州・順義・亦庄など11区をニュータウンにして、都心の人口と機能を分散し、地域の発展をけん引する機能を担わせる。

同計画によると、向こう数年間で北京市は50万人以上の人口を有する11のニュータウンを建設する予定である。そのうち通州、順義、亦庄を特に重点的に建設するとしている。ニュータウンは都心部の人口や機能を拡散し、新しい産業を集中させ、地域発展をけん引するものであり、地元産業に支えられ、病院、学校、デパート、郵便局、飲食施設などの施設が揃うものとする。

それぞれのニュータウンは、計画によると、通州の人口は70～90万人、同時に、100万人収容できる発展空間を前もって設け、主に行政機関の事務所や金融ビジネスなどの機能を備える。順義は近代的製造業、航空物流、会議展覧会などの機能を備える。亦庄は、主に電子、自動車、医薬などのハイテク産業、近代的製造業、ビジネス、物流などの機能を備える。同時に、30の鎮（区の下の行政区画）を「重点鎮」に指定し、整備を進める。

2020年、北京市の総人口は1,800万人に達すると予測されているが、新都市計画によって北京中心部の人口は現在の650万人から540万人にまで減少させ、旧市街は110万人前後に抑える計画である。

北京市政治協商会議では、北京市の都市空間の新しい構造分布を基礎に、全市の18区・県を役割別に分類し、次の4つのエリアに分ける構想を打ち出している。

・首都機能中核区

市中心部であり、歴史的な特色を持ち、中国の政治、文化、国際交流における中心的役割を反映する地域として、首都機能の最も重要な受け皿となる。

・都市機能開拓区

首都の都市機能の開拓、特に国内や海外に向けた国際経済サービス機能の開拓を目指し、首都発展のコア・コンピタンスの向上に貢献する。

・都市発展新区

ニュータウンや国家級の開発区、市場主導の開発区を拠点に、生産・製造、物流・輸送の発展を目指す。また、人口受け入れ機能を高め、首都の新たな成長軸としていく。

表2-1 北京市の各行政区の都市計画での位置付け

首都機能中核区	东城区、西城区、崇文区、宣武区
都市機能開拓区	朝阳区、丰台区、石景山区、海淀区
都市発展新区	房山区、通州区、顺义区、大兴区、昌平区
生態環境保護区	门头沟区、怀柔区、平谷区、密云县、延庆县

出典：北京市民政局のホームページより作成

・生態環境保護区

郊外部であり、生態系の保護に力を入れる。北京の生態系を守る砦として、また水資源の保護対象地として、北京の持続可能な発展の鍵を握る。

新都市計画では、物流インフラ整備が、重要な位置付けとなっている。現代的な物流ネットワークを構築すること、交通渋滞、環境問題を解決すること、伝統的な物流施設を再整備することなどが都市計画の重要な課題となっている。また、表1-6のように、都市機能別に北京市の行政区を分けているが、物流インフラ整備は都市発展新区で重点的に整備する方向を打ち出している。

## (2) 北京市の交通計画と物流の位置付け

2006年11月末時点で北京市の自動車保有台数は285万台であり、2008年には325万台前後、2010年には380万台を超える見通しとなっている。このような自動車の保有台数の急増は、慢性的な交通渋滞を引き起こし、大気汚染という面からも大きな問題となっている。

「北京市第11次5ヶ年計画（2006～2010年）」は、エネルギー供給、水資源供給、都市環境整備、情報・災害対策体系整備をバランスよく発展させることを目指したものであり、インフラ整備のガイドラインとなっている。公共交通に対する投資を拡大する方針となっている。

また、北京市を中心に周辺500km以内の重要都市間で陸路の「3時間交通圏」を形成する計画も掲げている。北京市を中心に、北京・天津を主軸とし石家荘・秦皇島を両翼とする環渤海地域の都市を結ぶ旅客鉄道交通網を整備し、北京と天津を30分で結ぶ旅客鉄道を建設する。さらに、北京～上海の高速鉄道建設を推進し、北京から上海までの所要時間を5時間に短縮することを目指している。

中国の高速道路は、最近10年間、毎年約3,000km以上のペースで建設されてきた。高速道路網は2005年で4万1,000kmに達し、世界第2位となっている。<sup>31</sup>これは日本の7,389kmの4倍以上となっている。

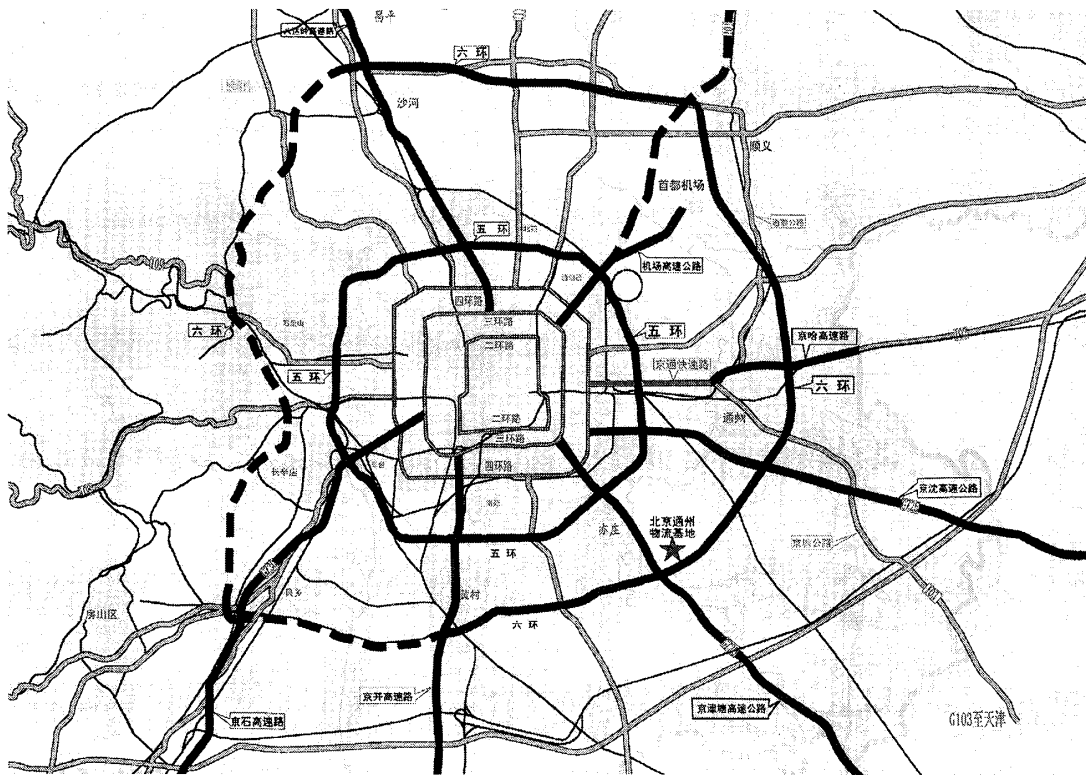
北京市では、オリンピック開催に向けて、特に急速に高速道路が整備されている。市内高速を2003年の210kmから2008年には280km、都市間高速を2003年の460kmから2008年には890kmへ延長するとしている

特に、環状道路は図2-2のように、5本が整備済み、一部建設中であり、2008年には全線開通予定である。

・第2環状道路（二環路）は6車線であり、1960年代に城壁を撤去した跡地に建設された。第2環状道路（二環路）の内側が旧市街地となる。



図2-2 北京市の高速道路の整備状況



出典：北京通州物流基地（団地）のホームページ

- ・第3環状道路（三環路）は6車線，全線開通は1994年である。全長48km，41カ所の立体交差がある。
- ・第4環状道路（四環路）は8車線であり，2001年に全線開通した。
- ・第5環状道路（五環路）は6車線であり，2003年に全線開通した。オリンピック開催に向けて建設したものである。
- ・第6環状道路（六環路）は4車線であり，有料である。現在東側は既に供用中であり，西側が建設中である。2008年には全線開通する予定である。後述する物流基地（団地）は，第6環状道路（六環路）沿いに立地している。

北京市の環状道路は，図2-3のように急速な整備が進んでおり，計画延長436kmなのに対して，2005年現在の供用延長は379kmであり，環状道路の整備率は87%となっている。東京が，計画延長518kmなのに対して，2004年度末現在の供用延長は122kmで，環状道路の整備率は24%にとどまっていることと比較すると，近年非常に整備が進んでいる状況がうかがえる。また，郊外に伸びる8本の放射線道路がある。

このように，北京市では高速道路整備が急速に進展しており，物流インフラが充実する一方で，交通渋滞が慢性化しているのも現状である。第6環状道路（六環路）につい

では、今後、物流交通面において特に重要な路線になることが予想される。ただし現状では、全線開通がなされておらず、都市集積も始まったばかりであり、利用台数は少ないようである。

「北京市第11次5ヶ年計画（2006～2010年）」の期間中に、北京―天津の2本目の高速道路、北京―承德の高速道路などの建設を完了するとしている。この他、第二空港の建設開始と前期作業の完成も目指している。

また、北京市では大型貨物車の乗り入れ規制がなされており、交通管理規則により、8 t以上の大型貨物車は6時から22時まで第5環状道路（五環路）以内は通行禁止となっている。

### 3. 中国における物流基地（団地）の現状

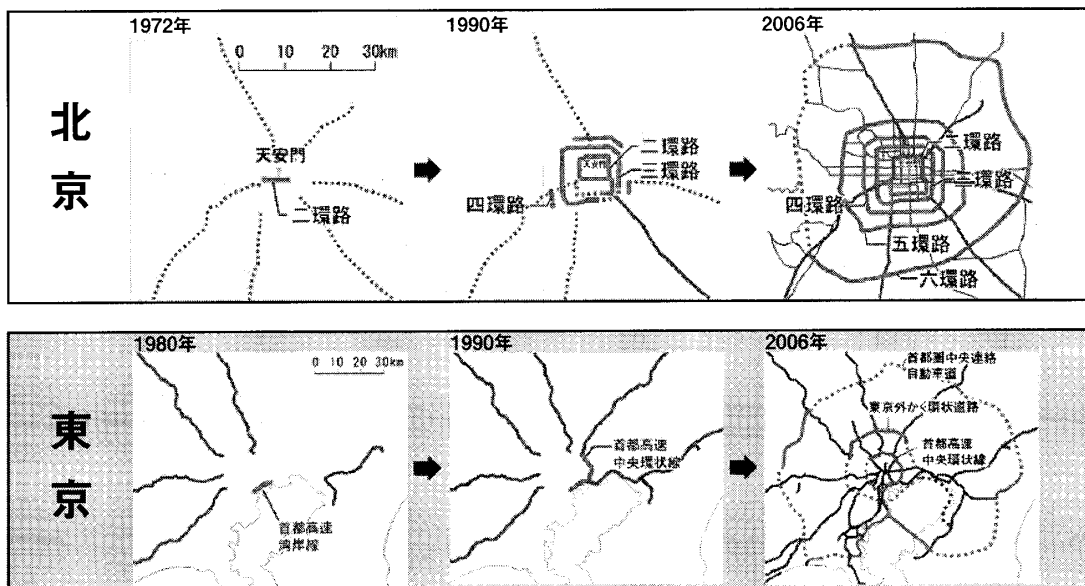
中国経済の急成長に伴って、物流需要が増加する一方、近年、近代的な物流環境も徐々に整備されつつある。

表2-2 世界の都市の環状道路の整備状況

	計画延長	供用延長	整備率	備考
東京	518km	122km	24%	2004年度末現在
ロンドン	188km	188km	100%	2003年現在
パリ	313km	262km	84%	2004年2月現在
北京	436km	379km	87%	2005年7月現在

出典：国土交通省資料より作成

図2-3 北京と東京の道路整備状況の推移



出典：国土交通省関東地方整備局のホームページ

そのなかで、政府の関連管轄部門は物流基地（団地）の整備を推進するための、優遇政策を策定している。<sup>4)</sup>ただし、物流基地（団地）の整備が本格的に始まったのは21世紀になってからであり、その年月はまだ短い。また、国全体でみると、運営中の物流基地（団地）はまだ少なく、計画中の物流基地（団地）が多いというのが現状である。日本では、流通業務市街地の整備が1960年代後半からはじまったことを考えると、取り組み時期は非常に遅い。しかしながら、中国の物流基地（団地）の整備のテンポは非常に速く、現段階においても、中国の物流基地（団地）整備は相当程度進展してきており、その効果も徐々に現れてきている。

また、本論文では、物流基地（団地）という言葉で、統一しているが、実際には、物流園区、物流パーク、物流基地、物流センター、配送センターなど数多くの呼び名があり、明確にはその使い分けはなされておらず、混乱しているようである。例えば、最近では、物流園区という言葉も使われることが多いようである。物流園区については、2005年11月28日に「保税物流園区に対する管理弁法（税関総署令[2005]第134号）」が公布され、「保税区の企画面積内、または保税区と隣接する特定の港湾区域内に設立し、専門的に現代国際物流業を発展させる税関特殊監督管理区域を指す」と定義されている。従来の保税区に比べて、優遇措置が充実しているとされ、上海、青島、寧波、大連、張家港、厦門、深セン、天津に整備されている。このように、それぞれの名称には、本来は差異があるものの、使い分けられていない場合も多い。

近年、各地の物流発展計画が策定されているが、多くの地域で物流基地（団地）が計画されている。中国物流購買連合会（CFLP）の調査（2006年）によると、全国に207の物流基地（団地）があるとしている。<sup>5)</sup>中国の8つの経済地域別にみると、26%にあたる54件の物流基地（団地）は東部沿海経済地域に集中し、最も多い。南部沿海経済地域は35件（17%）、北部沿海経済地域は29件（14%）となっている。そのほか、東北経済地域は21件（10%）、黄河中流経済地域は21件（10%）、西南経済地域は19件（9%）、長江中流経済地域は16件（8%）、西北中游経済地域は12件（6%）となっている。

東部沿海経済地域と南部沿海経済地域における物流基地（団地）数が最も多く、全体の43%を占めている。この2つの沿海経済地域は、国の経済発展のけん引役となっており、交通インフラの整備が進み、物流需要が大きいのが、物流基地（団地）整備という面からも進展している状況がうかがえる。

また、運営中の物流基地（団地）は50件であり、24%を占め、建設中は64件（31%）となっている。計画中は93件（45%）と最も多くなっており、今後、急速に整備されていくことが予想される。

形態別にみると、総合型は103件であり、50%を占めている。配送センター型は16件

(8%), 倉庫型は9件(4%), 貨物輸送中枢型は79件(38%)となっている。貨物輸送中枢型の内訳は、湾港物流基地が33件(16%), 空港物流基地が10件(5%), 陸路物流基地が36件(17%)となっている。

「日中韓の流通及び物流に関する共同報告書」では、物流基地(団地)の機能はだいたい以下の2つのパターンであるとしている。「1つ目は経済中心都市(工業生産・商業貿易流通・港湾などのタイプを含む)の物流の基盤機能で、主に物流センター・配送センター・運輸ハブ設備・輸送組織及び管理センターと物流情報管理センターで構成されている。2つ目は基礎機能に付随した物流サービス機能で、主に都市住民の消費活動や企業の生産活動のために必要な物流サービスを提供するものである。中国の現存の物流基地(団地)は、北京通州物流産業パーク・南京王家湾物流パークのような地域物流組織型と、石家庄中儲物流配送センターのような商業貿易型、上海外高橋物流パーク・北京順義空港物流パークのような輸送ハブ型、浙江省の傳化物流基地・大連国際物流センターのような総合型物流パークなど、いくつかのタイプがある。」<sup>6)</sup>としている。

投資主体別にみると、中国物流購買連合会(CFLP)の調査では、政府が単独で直接投資する物流基地(団地)は無い。①政府が優遇政策を提供し、企業が出資し建設する場合、②政府と企業と一緒に出資、建設する場合、③企業が出資し、建設する場合の件数は、それぞれほぼ同数で、3分の1ずつを占めている。また、49%の物流基地(団地)の総投資額は1~10億元であり、47%の物流基地(団地)の建設面積は0.1~1 km<sup>2</sup>となっている。物流基地(団地)に入居した企業は、商業貿易の企業、貨物代行会社、物流会社が上位を占めている。

また、中国物流購買連合会(CFLP)の調査では、現在、物流基地(団地)の整備主体および物流基地(団地)に入居している企業は一般的にいくつかの優遇措置を受けていることを指摘しており、物流基地(団地)の整備主体に対する優遇措置として以下のものがあるとしている。

- ①税制面の優遇(税の返還、入区輸出税金の払い戻し)
- ②用地取得の優遇
- ③融資の優遇
- ④電気、水使用の優遇
- ⑤業界参入の緩和、公平な競争環境
- ⑥行政の管理と許可審査手続の簡素化
- ⑦国あるいは業界標準の制定
- ⑧その他

物流基地(団地)に入居している企業に対する優遇措置としては、①中央あるいは各

地方自治体による物流業発展の優遇措置、②ハイテクノロジー開発区と工業地区における優遇措置である。内容は、税制面と用地、建設時のものである。

また、「日中韓の流通及び物流に関する共同報告書」では、「位置づけが明確で、ニーズに密着し、市場経済の規則に基づいて発展してきた物流基地（団地）の運営状況はおしなべて比較的良好である。例えば、北京空港物流パーク・上海外高橋物流パーク・深圳塩田物流パーク・広州南方物流パークなどである。これらはみな輸送組織機能を備えた港湾ステーションハブを中心としている。」<sup>7)</sup>として、物流基地（団地）整備が比較的うまく進展していると説明している。<sup>8)</sup> 整備効果としては、地区の経済発展に対する寄与、公共インフラ、物流事業者と貨物流動の集中的な配置の実現が挙げられる。

しかしながら、全てがうまく整備が進んでいるわけではなく、計画と戦略が不十分あるいは不明確、さらに土地取得、資金調達があまくいかず、物流基地（団地）の整備が進まない場合も発生している。

#### 4. 北京市における物流計画の内容

北京市では、北京市商務局、北京市計画委員会および北京市都市計画設計院が、物流を計画的に発展させることを目的とした総合計画を策定している。北京市の地域特性、経済状況および物流需要などを分析し、その結果を踏まえて、北京市において3つの物流基地（団地）を整備することなどを盛り込んだ「北京市商業物流発展計画（2002—2010年）」を2001年に作成している。さらに2006年から「北京市物流発展計画2006—2020」を作成しているが、現段階では公表されていない。ただし、内容は基本的に「北京市商業物流発展計画（2002—2010年）」を踏襲したものとされている。

##### (1) 「北京市商業物流発展計画（2002—2010年）」における目標

「北京市商業物流発展計画（2002—2010年）」は2001年に作成され、2004年に北京市商務局から正式に公布された。計画の中では、以下の発展目標を掲げている。

###### ①総目標

- ・2005年までに、大型の物流基地（団地）を中核として、総合および専門の物流配送区を整備し、商業物流システムの枠組みを構築する。
- ・2010年まで、国際レベルの商業物流システムの枠組みを構成し、北京市をアジア太平洋地域での物流中核都市として整備する。

###### ②基本目標

- ・物流コストを、対GDPで2000年の27%から2005年には20%に下げる。さらに、2010

年には12%に下げる。

- ・第3方物流業務の割合を、1999年の5%から2005年には10%に高める。さらに、2010年には15%に高める。
- ・物流基地（団地）での業務処理量を2005年には5,000万トン、2010年には7,200万トンとする。
- ・現代商業倉庫の数を、1999年の40%から2005年には70%に高める。さらに、2010年には90%に高める。
- ・2005年には、物流企業の50%、第3方物流企業の100%がインターネットで顧客の物流情報を処理する。2010年には、物流企業の100%がインターネットで顧客の物流情報を処理する。<sup>9)</sup>

以上のように、具体的な数値目標をたてているが、実際の数字をどのように算出しているかという面からみると、不明確な部分が多いのも実態である。

例えば、対GDPの物流コスト比率は2005年には、急激に低下し18.6%という数字が発表されている。従来から、中国の対GDPの物流コスト比率が高いということは、数多くの報告書、論文等で指摘されてきたことである。物流インフラが未整備、物流企業が「小規模、分散、弱体」である、物流施設が老朽化し機械化、情報化が進んでいない、自営転換が進んでいない、空車走行が多いなど貨物車の積載効率が悪い、在庫日数も一般的に35～45日と長い等様々な点で物流効率化が進んでいないことが挙げられている。しかしながら、20%を超える数字と言うのはあまりに高すぎて、実態をあらわしていないのではないかという意見があるのも事実である。物流コストを算出しているのは中国物流購買連合会（CFLP）であり、担当者にヒアリングしたが、算出方法自体は日本、米国の方法を参考にしており、基本的に同じ方法を採用しているということであった。しかしながら、中国では自家用比率が高いことなどもあり、算出が難しく、この数字が実態を正確に反映できていない部分もあると考えられる。

また、第3方物流は3PLと翻訳されることも多く、第3方物流と3PLは同じと考えられている場合も多い。しかしながら、現実には、少なくとも日本で「総合物流施策大綱」等で定義されている3PLとは全く違い、単なる営業用を表している場合も多い。もちろん、中国企業の中でも、特に中国に進出した外資系荷主企業向けに3PLを展開している企業が多くでてきている。しかしながら、その割合はまだ小さく、ここでいう第3方物流の割合も非常にあいまいであるといえる。

## (2) 「北京市商業物流発展計画（2002—2010年）」における物流基地（団地）等の計画の内容

物流基地（団地）の機能としては、次の項目が想定されている。

- ・ 内陸貿易港機能：税関，衛生検査，動植物検疫検査などの機関が立地し，北京市の生産，加工，最終販売市場に関わるメーカー，小売のための貯蔵，保管，運輸，加工などのサービスを提供。
- ・ 貨物集散機能：北京市外から北京市へ流入，流出する貨物における，検品，保管，仕分け等の集散機能。
- ・ 配送機能：北京市向け商品配送サービスを提供。
- ・ 流通加工機能：商品の，仕分け，包装・梱包，バーコード印刷等の機能。
- ・ 商品検査機能：商品の検査と補修など。
- ・ 物流情報サービス機能：貨物追跡情報の問い合わせ，物流情報の収集と分析，顧客管理，物流戦略のサポート，物流公共情報の提供。

一方，物流配送区は，北京市及び周辺地域の端末配送物流を担う物流拠点である。北京市及び周辺地域向けの出入貨物の集散を中心業務とし，地元のメーカー，卸売，小売，物流事業者が物流拠点立地場所を提供している。ただし，物流基地（団地）に比べ，中小規模の施設が多い。

「北京市商業物流発展計画（2002—2010年）」では，2010年までに，3ヶ所の物流基地（団地）の新たな整備計画，4ヶ所の総合物流配送区及び13ヶ所の専業物流配送区についての，既存施設の再整備計画を策定している。<sup>10)</sup>

### ①物流基地（団地）計画の内容

物流基地（団地）は，北京空港物流基地，北京通州物流基地，北京良郷物流基地の3ヶ所の新たな整備が計画されている。概況は表4-1の通りである。

### ②総合物流配送区計画の内容

総合物流配送区は，朝陽区十八里店，朝陽区半截塔，大興区大庄，海淀区杏石口の4ヶ所の既存施設の再整備計画がある。

- ・ 朝陽区十八里店総合物流配送区：京津塘高速道路，第4環状道路に接続している。通関機能が中心となる。
- ・ 朝陽区半截塔総合物流配送区：第4環状道路，第5環状道路に接続している。多数の倉庫事業者，配送事業者が集積している。
- ・ 大興区大庄総合物流配送区：北京市遠郊（南方面）貨物運輸ターミナルに近接してい

表 4-1 物流基地（団地）の概況

		北京空港物流基地	北京通州物流基地	北京良郷物流基地
設 立		2002年	2002年	2003年
位 置		北京市順義区 (北京市東北部)	北京市通州区 (北京市東南部)	北京市房山区 (北京市南西部)
計画面積		6.2km <sup>2</sup> (第1期1.55km <sup>2</sup> )	5.04km <sup>2</sup> (第1期2.5km <sup>2</sup> )	3.3km <sup>2</sup>
状 態		運営中, 建設中	運営中, 建設中	計画中
機 能		総合型 (航空-道路-港湾国際 貨物中枢型)	総合型 (道路-港湾国際貨物 中枢型)	総合型 (鉄道-道路貨物中枢型)
交通 イン フラ	鉄 道			京広鉄道
	道 路	101国道 第6環状道路	京津塘高速道路 第6環状道路	京石高速道路 107国道 第6環状道路
	空 港	首都空港		
	港 湾		天津港と直結	
施 設		全面的に「九通一平」 <sup>11)</sup> を 実現	全面的に「九通一平」を 実現	「九通一平」を実現
進出企業 の数量		100社以上 (2006年3月まで)	10数社 (2006年12月まで)	
現在の進 出企業形 態		3 PL企業, 航空会社, 輸 入輸出企業, ハイテク技 術製造企業など	3 PL企業, 貨物代理, 輸 入輸出企業など	
主な機能		航空貨物ターミナル機能 貨物分散機能 配送機能 流通加工機能 倉庫保管機能	内貿ターミナル機能 貨物分散機能 配送機能 流通加工機能 物流情報機能	貨物分散機能 配送機能 流通加工機能
今後の進 出企業形 態		国内及び海外の流通業 国内及び海外の医薬品, 自動車などの製造業 国際物流企業	国内及び海外の流通業 国内及び海外の医薬品, 服装などの製造業 国際物流企業	

る。都市貨物配送機能が中心となる。

- ・ 海淀区杏石口総合物流配送区：海淀区中関村科学技術園区に近接している。ハイテク  
ノロジー製品の配送機能が中心となる。

### ③ 専業物流配送区計画の内容

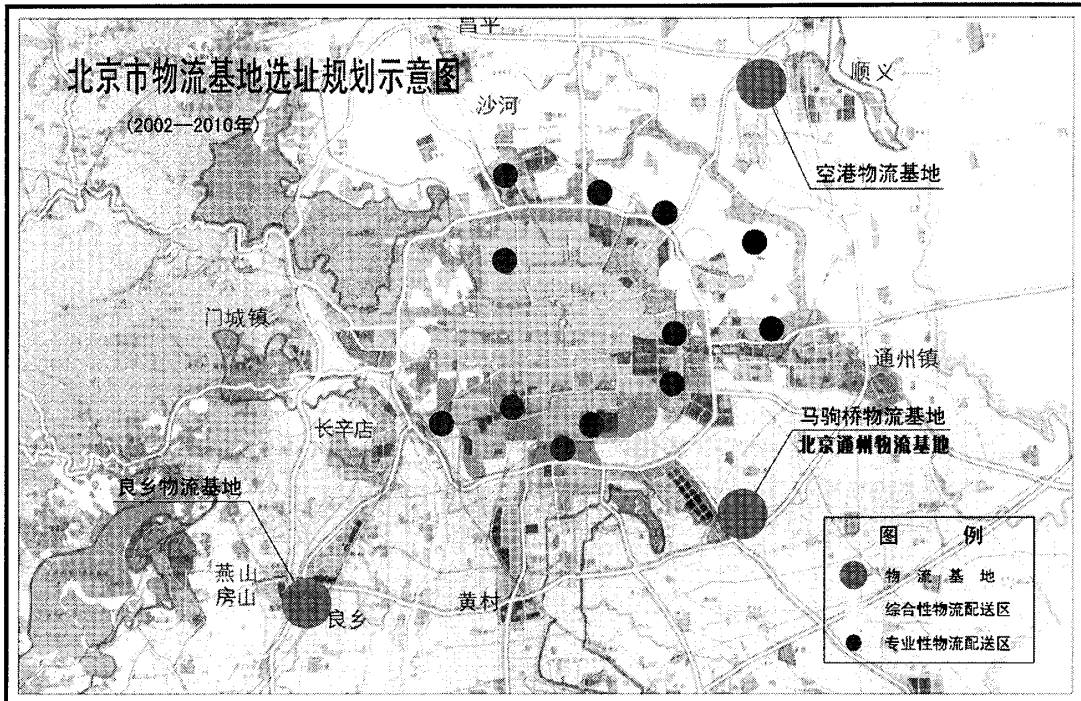
専業物流配送区は海淀区四道口, 豊台区玉泉營, 豊台区大紅門, 朝陽区洼里, 朝陽区  
来広營, 朝陽区楼梓庄, 朝陽区管庄, 朝陽区青年路, 海淀区百子湾, 海淀区清河, 豊台  
区五里店, 豊台区久敬庄, 昌平区馬池口の13ヶ所の既存施設の再整備計画がある。それ  
ぞれの専業物流配送区の機能は明確となっており, 近接する地区で発生する貨物対応が  
中心となっている。



- ・ 海淀区四道口專業物流配送区：冷蔵施設を利用した食品配送が中心となる。
- ・ 豊台区玉泉宮專業物流配送区：冷蔵施設を利用した食品配送が中心となる。
- ・ 豊台区大紅門專業物流配送区：冷蔵施設を利用した食品配送が中心となる。
- ・ 朝陽区洼里專業物流配送区：オリンピック村に近接しており、オリンピックの支援配送が中心となる。
- ・ 朝陽区来広宮專業物流配送区：来広宮に家具、食品、服装を中心とした約500の企業が立地しており、その対応の貨物配送機能が中心となる。
- ・ 朝陽区楼梓庄專業物流配送区：朝陽区工業園區に近接しており、工業製造品運輸機能が中心となる。
- ・ 朝陽区管庄專業物流配送区：貨物取引機能が中心となる。
- ・ 朝陽区青年路專業物流配送区：第4環状道路、第5環状道路、空港高速道路に接続し、多数の倉庫事業者が集まっている。
- ・ 海淀区百子湾專業物流配送区：京瀋高速道路、京哈高速道路及び第4環状道路に接続し、多数の倉庫事業者が集まっており、陸路貨物運輸ターミナルとなっている。
- ・ 海淀区清河專業物流配送区：北京市近郊（北方面）貨物運輸ターミナルに近接している。都市貨物配送機能が中心となる。
- ・ 豊台区五里店專業物流配送区：北京市近郊（西南方面）鉄道貨物運輸ターミナルに近接している。鉄道貨物配送機能が中心となる。
- ・ 豊台区久敬庄專業物流配送区：服装卸売市場に近接しており、生活消費品配送が中心となる。
- ・ 昌平区馬池口專業物流配送区：八達嶺高速道路、京包鉄道及び第6環状道路に接続している。鉄道貨物コンテナ関連の輸送が中心となる。

以上の物流基地（団地）等の配置を示したのが、図4-1である。

図4-1 物流基地（団地）等の配置



出典：北京通州物流基地（団地）のホームページ

注

- 1) 本論文では、物流基地（団地）という言葉に統一して使うこととする。北京市の物流計画においては、物流基地という言葉を使っているが、一般的には物流園区、物流センター等の言葉も多く使われている。詳細は第3章を参照のこと。
- 2) 大阪市立大学経済研究所「アジアの大都市 [5] 北京・上海」日本評論社、23頁による。
- 3) 高速道路距離では、米国、中国、カナダ、ドイツの順となっている。4ヶ国の中で、中国は自動車1台当たりの高速道路距離が最も長く、1万台当たりの高速道路距離は13kmとなっている。中国は高速道路の割合も最も高くなっている。高速道路の道路総距離に占める割合は2.12%となっており、米国の1.39%を上回っている。
- 4) 優遇政策として、土地収用の優遇政策（流通業発展を促進することについての若干意見、国務院、2005年6月）、課税の優遇政策（保税區及び保税物流園区貿易管理についての通知、商務部、海關总署办公厅、2005年7月）がある。
- 5) 中国物流購買連合会（CFLP）の調査では、物流園区として統一して使用している。
- 6) 経済産業省、国土交通省「日中韓の流通及び物流に関する共同報告書（中国編）」、208-209頁。一部筆者が語句を変更している。
- 7) 経済産業省、国土交通省「日中韓の流通及び物流に関する共同報告書（中国編）」、168頁。一部筆者が語句を変更している。
- 8) 特に成功した事例として、浙江傳化物流基地（団地）を挙げている。「交易プラットフォーム型の物流基地（団地）であり、2年という短い時間の中で整理統合し、約360社の各種物流企業が立地し、約30万台の車両を有する。1日の取引額は5億元に達し、杭州市及び周辺地区の工業・商業・貿易分野の企業約6,000社に物流サービスを提供している。2004年の営業額は10億元を達成し、物流需要を集約し、物流資源を整理統合する重要な役割を果たした。」としている。
- 9) 北京市の、比較的規模が大きい22ヶ所の貨物輸送市場内の約950社の貨物輸送企業のうち、情報化が30%を超えた企業はわずか4社、情報システムを導入している企業は約130~140社で、7分の1にも満たなかったという調査も報告されている。

## 北京市における物流基地（団地）の現状と課題—その1

- 10) 2004年12月20日の新華通信によると、北京市が決定した今年の物流関係の重要プロジェクトは、3ヶ所の物流基地と朝陽区の北京朝陽区十八里店物流ポートインフラ建設の1期分および展覽センターである。これらのプロジェクトの投資総額は約50億元、今年の投資額は21億4000万元に達する見込みとしている。
- 11) 「九通」とは道路、雨水、汚水、水道水、天然ガス、電力、通信、蒸気及び有線テレビなどが整備されていること、「一平」とは地形が平らであることを指す。

### 参考文献

1. 北京市統計局「北京市統計年鑑（1991—2005）」
2. 中国物流購買連合会（CFLP）中国物流情報センター資料
3. 北京市商務局、北京物資学院「北京市物流ブルーペーパー」
4. 北京通州物流基地（団地）のホームページ
5. 中国物流購買連合会（CFLP）「2006年全国物流園區調査」
6. 北京市商業委員会、北京市發展計画委員会「北京市商業物流發展計画（2002—2010年）」
7. 国土交通省関東地方整備局のホームページ
6. 経済産業省、国土交通省「日中韓の流通及び物流に関する共同報告書（中国編）」