

中国黒龍江省における物流の現状と展望

ERINA 調査研究部研究員 朱永浩
ハルビン工業大学物流工程研究所長 王彦慶

はじめに

世界金融危機後の中国経済は、外需依存から内需主導へ転換を図るために、2009年1月以降、自動車、鉄鋼、石油化学、繊維、電子情報、物流など10大重点産業の調整・振興計画を相次いで打ち出した。消費の拡大を中心とする内需主導の経済成長を目指すためには、道路、鉄道、空港などの大規模な物流インフラ整備および物流分野の生産性向上が重要な条件となる。2009年5月27日、中国政府は10大重点産業の一つとして、「物流業調整振興策」を公表した。その中で、物流市場の拡大や、物流サービスの社会化・専門化の推進、流通網の整備、業界再編による大型物流企業の育成支援などの施策が示されている。

中国東北部に位置する内陸省の黒龍江省においても、物流インフラ整備が持続的な経済成長を支える要素として重要度を増している。産業・対外貿易振興および観光誘致のサポートという点で、物流の機能はますます重要性が高まっており、国内外企業を誘致する上でも重要なポイントとなっている。そのため、近年、旅客輸送専用鉄道、高速鉄道、高速道路のインフラ整備が実施されると同時に、省内地域間交流を促進する物流ルートの構築と物流拠点の整備が行われている。

本稿では、まず、黒龍江省の基幹産業の一つである農業・

農産品加工業並びに対外貿易で重要な位置を占める対ロシア貿易を中心に、黒龍江省の経済発展を支える物流の意義を考察する。次に、黒龍江省における交通網と物流の現状および物流拠点の整備計画について分析する。最後に「哈大齊（ハルビン～大慶～チチハル）工業回廊建設区」の事例を取り上げ、その物流事情と課題について考察を行う。

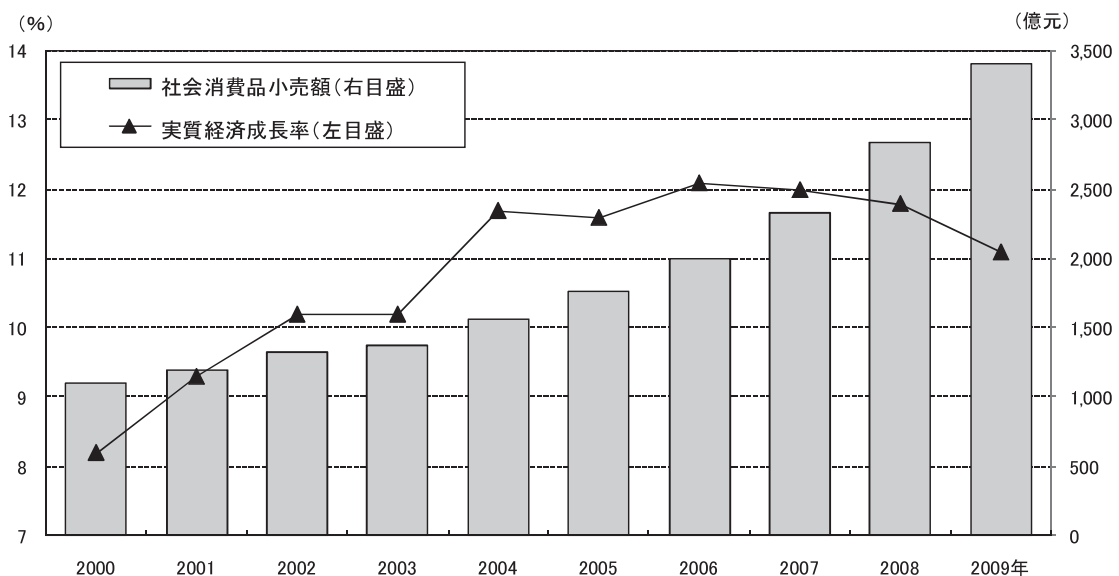
1. 黒龍江省にとっての物流の意義

1-1. 経済成長と消費市場の拡大

東北振興政策の実施以降、機械製造、石油化学、エネルギー、食品加工など基幹産業を核として、黒龍江省経済の高成長が続いている。図1に示すように、黒龍江省の実質経済成長率は2002年以降8年連続の二桁成長を記録している。

消費の動向を示す2009年の社会消費品小売総額をみると、前年比19.2%増の3,402億元となった。品目別では、自動車（前年比130%増）、化粧品（同25.1%増）、家具（同23.1%増）、金銀宝飾（同22.3%増）、衣類（同22.0%増）、食品・飲料・タバコ（同16.1%増）などが好調であった。経済高成長に伴って黒龍江省の所得水準が向上しており、さらに内需振興策、都市化の進展なども追い風になって消費市場全体を押し上げている。

図1 黒龍江省の実質経済成長率と社会消費品小売額の推移



(出所) 『黒龍江統計年鑑』2009年版、『2009年黒龍江省国民経済・社会発展統計公報』より作成。

1-2. 農産物と農産品加工業の生産拡大

黒龍江省は中国有数の穀倉地帯であり、最大のジャポニカ米生産地である。2008年末現在、食糧耕地面積は、中国全体の10.3%に相当する1,099万ヘクタール（以下、ha）に達し、全国首位を占めている。2008年における食糧生産量（4,225万トン）は、河南省、山東省に次ぐ全国第3位となっている¹。

表1で示すように、農産物の大供給地である黒龍江省では、2008年における食糧の商品への転化率が63.8%に達している。商品化食糧の生産量（2008年）は2,695万トンに達し、これは全国生産量の約30%に相当する。

一方、黒龍江省は中国の最北部に位置し、海港を持たない内陸省である。そのため、同省の農産物および農産品加工品の消費市場への輸送距離は長く、運送コストが高いという問題を抱えている。現在、黒龍江省においては、鉄道輸送が大口貨物を中心とした主要な輸送モードとなっている。中国の鉄道貨物は、計画貨物と計画外貨物の2種類に分けられる。計画貨物は、石炭、コークス、石油、鉄鋼、穀物などエネルギー・原材料および戦略物資であり、これらは優先的に輸送される。計画外貨物は、電子機械、金属製品、医療用品などの工業製品や副次的農産品であり、これらは貨車の余剰スペースがある場合のみ輸送される²。黒龍江省の食糧は、計画貨物として優先的に輸送されるが、繁忙期には鉄道による輸送能力が不足するため、収穫期に収穫された大量の商品化食糧がタイムリーに省外へ輸送できない状況にある。他方、道路（トラック）による食糧輸送の場合、鉄道に比べ定時制の問題を大幅に解消できるものの、輸送コストが高いという課題が残る。

2009年末現在、黒龍江省には約4,500社の農産物加工メーカーが存在するが、このうち9割以上が中小零細企業である。農産物加工業の競争力向上のためには、経営管理の合

理化、企業規模の適正化を図ることが重要であるとともに、物流の高度化・効率化も不可欠である。今後、農産物および農産品加工品のさらなる生産拡大に対応すべく、鉄道輸送と海上輸送を組み合わせた複合一貫輸送、道路輸送と海上輸送による複合一貫輸送、河川と海上輸送による複合一貫輸送の実現が必要である³。

1-3. 拡大する黒龍江省の対ロシア貿易

黒龍江省の行政区分は省都のハルビン市を含む12地級市と1地区からなり、そのうち大興安嶺地区、黒河市、伊春市、鶴崗市、ジャムス市、双鴨山市、鶏西市、牡丹江市は、ロシア側のアムール州、ユダヤ自治州、ハバロフスク地方および沿海地方に隣接する。中口国境線の中国側の7割に相当する3,088kmは、黒龍江省内にある。黒龍江省の対口通関点（中国名：口岸）は全国で最も多い25カ所に上り、対ロシア貿易が同省の経済発展・対外貿易に大きな影響を与えている。黒龍江省の輸出額に占める対口輸出額の比率は、2000年の31.9%、2004年の58.5%、2005年の63.2%、2006年の53.8%、2007年の66.6%、2008年の48.1%と高い。輸入額に占める対口輸入額の比率も、2000年の59.2%、2004年の53.7%、2005年の52.6%、2006年の48.6%、2007年の50.8%、2008年の48.9%と、輸出と同じ傾向を示す（表2）。

黒龍江省の対口貿易には、一般貿易、辺境小額貿易、パートナー貿易などの貿易方式がある。辺境小額貿易とは、辺境地帯の対外貿易を促進するために、辺境地帯の小規模な貿易企業が隣接する外国から輸入する際、関税が半減される貿易方式である。中口国境線の7割以上をもつ黒龍江省は、対口貿易において辺境小額貿易が多いことが特徴として挙げられる。

2008年の中口貿易総額568億ドル（輸出額330億ドル、輸入額238億ドル）のうち、黒龍江省の対口貿易額（111億ド

表1 中国主要省・自治区の商品化食糧の生産量（2008年）

順位	食糧生産量（万トン）		一人当たり生産量（kg）		商品化食糧の生産量（万トン）	
1	河南省	5,365.5	黒龍江省	1,104.9	黒龍江省	2,695.0
2	山東省	4,260.5	吉林省	1,040.4	吉林省	1,747.8
3	黒龍江省	4,225.0	内モンゴル自治区	886.2	河南省	1,620.6
4	江蘇省	3,175.5	河南省	573.2	内モンゴル自治区	1,169.0
5	四川省	3,140.0	寧夏回族自治区	539.5	安徽省	575.5
6	安徽省	3,023.3	安徽省	494.2	山東省	512.8

（出所）矯江「中国黒龍江省の農業産業化」(2010北東アジア経済発展国際会議イン新潟 分科会C:国際食料産業クラスターと新潟 報告資料、2010年1月26日)。

¹ 国家統計局『中国統計年鑑』2009年版、中国統計出版社、2009年、460、464ページ。

² 日通総合研究所『必携 中国物流の基礎知識－ロジスティクスの実践に向けて』大成出版社、2004年、64ページ。

³ 中国黒龍江省農業科学院・矯江総農芸師へのヒアリングによる（2010年1月24日実施）。

表2 黒龍江省の対外貿易の推移 (2000-2009年)
(単位: 億ドル)

年	輸出		輸入	
		対ロシア輸出		対ロシア輸入
2000	14.5	4.6	15.4	9.1
2001	16.1	7.8	17.7	10.2
2002	19.9	9.7	23.6	13.6
2003	28.7	16.4	24.6	13.2
2004	36.8	21.5	31.1	16.7
2005	60.7	38.4	35.0	18.4
2006	84.4	45.4	44.2	21.5
2007	122.7	81.7	50.3	25.6
2008	165.7	79.7	63.2	30.9
2009	100.8	-	61.4	-

(出所)『黒龍江統計年鑑』各年版、『2009年黒龍江省国民経済・社会发展統計公報』より作成。

ル)が全体の19.5%を占めた。うち黒龍江省の対口輸出額(80億ドル)の対全国シェアは24.1%であった⁴。

中国とロシアの協力関係が進む中、近年、中国の「東北振興政策」とロシアの「極東ザバイカル地域長期発展プログラム」の実施により、中口地域間協力関係の緊密化の機運がさらに高まっている。

2009年9月23日の中口首脳会談で署名された「中国東北地区とロシア極東・東シベリア地域の協力に関する計画要綱」(以下、「計画要綱」)には、中口国境地帯の開放や、資源開発、地域経済協力、国内外の産業拠点の移転などの分野で連携し、また、条件に適合した地域には、国境地域貿易センター、経済協力区、輸出加工区、輸入資源加工区を建設することが含まれている⁵。

今後、「計画要綱」が着実に実施されれば、「北東アジア輸送回廊ビジョン⁶」(2002年に発表)の中で提示された「綏芬河輸送回廊⁷(ロシア沿海地方港湾～綏芬河～ハルビン～満洲里～ザバイカリスク～シベリア・ランドブリッジ)」、「大連輸送回廊(大連～瀋陽～長春～ハルビン～黒河～ブラゴベンチェンスク～シベリア・ランドブリッジ)」といった黒龍江省の境界を跨がる国際輸送ルートインフラ整備の進展も期待できる。

2. 黒龍江省の交通網と物流の現状

2-1. 交通網の概況と特徴

黒龍江省の交通体系は、鉄道、道路、内河航路、航空、パイプライン運輸という5つの運輸形態に大別されるが、主な鉄道、道路と空港を示したのが図2である。

交通体系の中でも、陸路貨物輸送に関わる鉄道と道路が重要な役割を果たしている。黒龍江省の鉄道総延長キロ数は5,755.2kmにおよび、うち国家鉄道(国有鉄道)が4,952.6km、合資鉄道(中国鉄道部と地方政府、企業などが共同で出資して建設、経営、管理を行う鉄道)が80km、地方鉄道(地方政府が主体となって建設・経営を行う鉄道)が722.6kmとなっている⁸。

道路状況について、中国の道路は大きく等級道路と等外道路に分けられ、前者は、高速道路、一級道路、二級道路、三級道路、四級道路を含む。2008年末現在、黒龍江省の道路総距離は150,846kmに達し、うち高速道路が1,044km、一級道路が1,534km、二級道路が7,743kmである(表3)。

黒龍江省には、大河である松花江、黒龍江(アムール川)とウスリー江およびその支流が流れている。ハルビン、ジャムス、黒河、同江、撫遠、奇克、嘉陰、富錦、饒河、名山など15つの国際河川港を含め、130の操業用バースが整備されている⁹。2008年末現在、黒龍江省の内河航路の総延長キロ数は5,131kmで、江蘇省(23,596km)、広東省(11,844km)、湖南省(11,495km)、四川省(10,720km)などに比べて短い。ただし、河川が凍結する冬季に船舶輸送を行えないことは、黒龍江省の内河航路利用の大きな制約となっている。

2009年末現在、黒龍江省には9の空港(ハルビン太平国際空港、牡丹江海浪空港、漠河空港、ジャムス空港、チチハル空港、大慶空港、黒河空港、伊春林都空港、鶏西空港)があるが、ハルビン以外の空港は基本的には旅客扱いのみで、貨物の取扱いはほとんど行われていない。

2-2. 黒龍江省の物流拠点

黒龍江省の広域物流拠点は、省都のハルビンを中心として、チチハル、牡丹江、ジャムス、大慶などの地域をカバーし、鉄道、道路、水路と航空によって接続されている。ま

⁴ 中国商務部『中国商務年鑑』2009年版、85、543ページ。

⁵ 宣志剛「黒龍江省における対口・日・韓の経済貿易促進戦略に関する分析と提言」『ERINA REPORT』Vol.91、環日本海経済研究所、2009年12月、78ページ。

⁶ 北東アジア輸送回廊ビジョンの詳細については、北東アジア経済会議組織委員会運輸・物流常設分科会『北東アジア輸送回廊ビジョン』ERINA booklet (Vol. 1)、環日本海経済研究所、2002年6月、を参照されたい。

⁷ 綏芬河輸送回廊は、ロシア・チタ州のチタ市を西端とし、ザバイカリスク(ロシア・チタ州)～満洲里(内モンゴル自治区)～チチハル(黒龍江省)～ハルビン(黒龍江省)～綏芬河(黒龍江省)～ウラジオストク・ナホトカ(ロシア沿海地方)などの諸港湾に至るルートである。

⁸ 中国交通運輸協会『中国交通年鑑』2009年版、663ページ。

⁹ 中国交通運輸協会『中国交通年鑑』2009年版、692、699ページ。黒龍江省社会科学院『黒龍江年鑑』2009年版、229ページ。

図2 黒龍江省の交通網



(出所) ERINA作成。

表3 黒龍江省の道路状況 (1995～2008年)

(単位: km)

年	道路総延長							
	等級道路	等級道路						等外道路
		高速道路	一級道路	二級道路	三級道路	四級道路		
1995	48,819	47,626	36	230	1,977	18,574	26,809	1,193
2000	50,284	49,623	285	387	4,643	22,757	21,551	661
2001	62,979	57,762	414	548	5,638	33,320	17,842	5,217
2002	63,046	57,882	413	707	5,821	33,132	17,809	5,164
2003	65,123	59,599	413	925	6,623	33,083	18,555	5,524
2004	66,821	61,303	722	1,040	7,034	33,169	19,339	5,518
2005	67,077	61,691	958	1,118	7,140	32,806	19,669	5,386
2006	139,335	83,546	958	1,325	7,279	33,611	40,373	55,789
2007	140,909	93,850	1,044	1,453	7,443	33,027	50,883	47,059
2008	150,846	104,102	1,044	1,534	7,743	32,621	61,160	46,744

(出所) 黒龍江省統計局『黒龍江統計年鑑』2009年版、396ページより作成。

た、総合物流パーク、専門的な物流センター、末端の荷捌き施設などの物流関連施設の建設も急がれている。

黒龍江省の物流インフラにおけるハルビンの中心性

図2で示すように、黒龍江省の交通網は、次の通り、黒龍江省内の中心都市を鉄道と道路で結ぶ東西1本、南北4本の「大動脈」(基幹輸送ルート)によって構成されている。

- ① 満洲里(内モンゴル自治区)～チチハル～大慶～ハルビン～牡丹江～綏芬河
- ② 伊春～綏化～ハルビン～長春(吉林省)
- ③ ジャグダチ～チチハル～松原(吉林省)～通遼(内モンゴル自治区)
- ④ 同江～ジャムス～ハルビン～長春(吉林省)
- ⑤ 鶴崗～ジャムス～鶏西～牡丹江～図們(吉林省)

基幹輸送ルート①、②、④の中核的機能を担うのが、黒龍江省都・ハルビンである。ハルビンは哈大線(ハルビン～大連)、濱洲線(ハルビン～満洲里)、濱綏線(ハルビン～綏芬河)、濱北線(ハルビン～北安)、哈佳線(ハルビン～ジャムス)など鉄道幹線の始発駅で、G102国道(瀋陽～ハルビン)、G202国道(大連～ハルビン～黒河)、G301国道(綏芬河～満洲里)およびハルビン～大連、ハルビン～伊春、ハルビン～チチハル、ハルビン～牡丹江など高速道路の要所でもある。

ハルビンは同省の政治、経済、貿易、文化のセンターであると同時に、中核的物流拠点としての機能を発揮することも期待される。今後ハルビンにとって、大学や研究機関、先端技術産業など既存の集積を生かした研究・産業拠点や物流拠点の整備を進めながら、商業、貿易、文化、教育など多様な機能を集約し、基幹ルート①と③を結ぶチチハル、①と⑤を結ぶ牡丹江市、④と⑤を結ぶジャムスなど周辺都市との交通・物流ネットワークの充実を図ることが重要である。さらに、基幹輸送ルートの物流拠点都市であるチチハル、ジャムス、牡丹江を中心に、以下のような地域的な物流体系の構築も必要であろう。

チチハルを中心とした物流体系

チチハルは、7つの区と8つの県から構成され、全体の面積が42,400平方キロメートル、人口569万人(うち市内人口は143万人)を抱える黒龍江省第二位の都市である。同市は、計画経済期において国内の重要な機械・軍需・化

学工業の集積地であったが、現在もその工業基盤が色濃く残っている。全国に名を知られる大型国有企業として、第一重型(原子力発電設備の生産経験を持つ大型機械設備メーカー)、北満特鋼(鉄鋼メーカー)、軌道交通装備(鉄道貨物車両製造メーカー)、第一機床と第二機床(工作機械メーカー)などが挙げられる¹⁰。

工業基盤のほか、耕地は219万ヘクタールを超え、年間食糧生産高が642万トンにのぼる。また、草原面積は70万ヘクタール、大型家畜(牛、乳牛、馬、ロバ、ラバ)の飼育量は101万頭に達している¹¹。

また、トウモロコシ、大豆、野菜が対ロシア輸出加工の主要な農産物になっている。新たな対ロ輸出農産品として、大豆製品、ジャガイモ、加工野菜、冷凍水産品などが挙げられる。チチハル農産品卸売市場を中心に、対ロ農産品輸出版売ネットワークが形成されつつあり、さらに、ロシア側のブラゴベシチェンスクなどの都市においても農産品卸売市場が建設され、ロシア極東地域におけるチチハル農産物の販売ネットワークが広がっている¹²。

チチハル市は、黒龍江省西部の物流・経済の中心都市であり、黒龍江省(黒河市、大興安嶺地区、大慶市、綏化市)、吉林省(白城市)、内モンゴル自治区(フルンボイル市、ヒンガン盟)をつなぐ交通の要所として重要な役割を果たしている。また、黒龍江省経済振興プランの「哈大齊(ハルビン～大慶～チチハル)工業回廊建設区」、「松嫩平原・三江平原農業総合開発試験区」、「北東アジア経済貿易開発区」の中核都市の一つとしても、重要な戦略的意義を有する。

牡丹江を中心とした物流体系

牡丹江は、黒龍江省東南部に位置する重要な商工業都市・交通の要所である。管轄する5つの県2つの市のうち、綏芬江、東寧、穆稜がロシアと国境を接する。とりわけ、綏芬江と東寧は、黒龍江省の対ロシア貿易において最大の地位にある。

2009年4月、黒龍江省の重点振興戦略の一つとして「哈牡綏東(ハルビン～牡丹江～綏芬河～東寧)対ロ貿易加工区」(以下、「哈牡綏東」)が策定された。これは、濱綏鉄道(ハルビン～綏芬河)とG301国道(綏芬河～満洲里)を軸にし、ハルビンを起点に牡丹江を経由し、綏芬河、東寧まで結ぶエリアの開発計画である。「哈牡綏東」に最も期待される役割は、同省の対ロ輸出加工基地および陸海国

¹⁰ 朱永浩「中国黒龍江省チチハル市産業調査」『ERINA REPORT』Vol.90、環日本海経済研究所、2009年10月、55～56ページ。

¹¹ チチハル市統計局編『チチハル経済統計年鑑』2008年版、5、191、205、207ページ。

¹² 孫国忠「開拓対俄経貿対齊齊哈爾物流市場的影響研究」『中国市場』2008年28期、2008年7月、96ページ。

際一貫輸送ルートである。今後、黒龍江省の対外開放の中核都市としての牡丹江の重要度がますます高まると同時に、国際物流ルートとしての「哈牡綏東」の役割がより重視されるだろう。

さらに、全国6カ所目となる総合保税區として、2009年4月に中央政府の批准による綏芬河総合保税區の建設が始まったが、2010年5月現在、保税區のインフラ建設がほぼ完成した¹³。綏芬河総合保税區の面積は1.8平方キロメートルで、国際貨物の積み替え、調達、配送および加工貿易などの機能をもつと同時に、商品の展示、交易および投資、融資機能も備えている。国境地域の総合保税區としては、広西憑祥総合保税區に次ぐ2カ所目となる。

ジャムスを中心とした物流体系

ジャムスは黒龍江省東北部の中核都市で、アムール川、ウスリー江、松花江が合流する三江平原に位置する。東は双鴨山、西南はハルビン（基幹輸送ルート④）、南は七台河、鶏西、北は鶴崗（基幹輸送ルート⑤）、西は伊春と接し、そして東はウスリー江、北はアムール川を隔ててロシアの沿海地方、ハバロフスク地方、ユダヤ自治州と接する。

交通運輸、通信などのインフラが整備されているジャムスは、双鴨山、七台河、鶏西、伊春、鶴崗をつなぐ交通拠点である。今後、農産物加工、石炭・化学工業、農機具の

物流拠点としての機能を高めると同時に、「東部煤電化基地建設區」、「大小興安嶺生態機能保護區」、「松嫩平原・三江平原農業総合開発試験區」などの重点振興戦略を推進する重要な役割が期待されている。

2-3. モード別輸送実績

経済成長に伴って、黒龍江省における貨物総輸送量は増加傾向にある（2008年を除く）。とくに2003年から2007年までの貨物総輸送量は大きく伸びた（図3）。

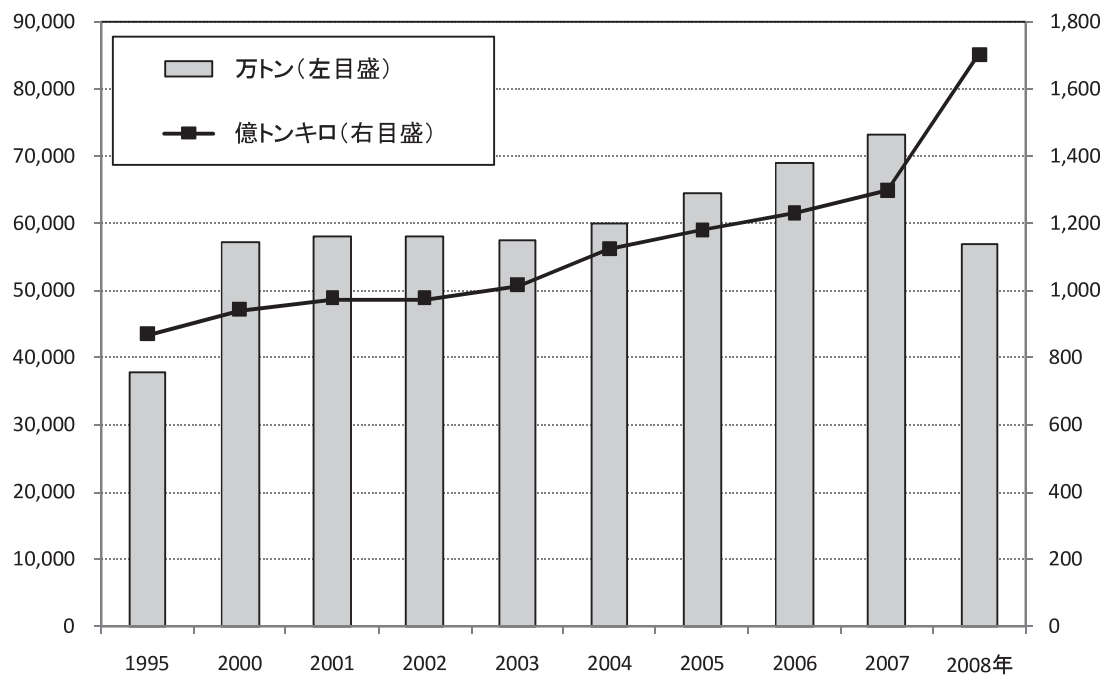
図4に示すように、2008年における黒龍江省の貨物輸送量をトンベースで見ると、道路（3億5,424万トン）、鉄道（17,511万トン）、パイプライン（3,107万トン）、水運（757万トン）、航空（6万トン）の順に多いが、トンキロベースでは鉄道（1,007億トンキロ）、道路（653億トンキロ）、パイプライン（35億トンキロ）、水運（9億トンキロ）、航空（1億トンキロ）の順となる。長距離輸送では、鉄道が多く使用されているのが実態である。

近年の食糧・石炭の生産拡大に伴い、貨物鉄道輸送の取扱量が急速に増えている。トンベースでは、石炭と食糧が貨物輸送全体の50%前後を占める（図5）。

2-4. 総合物流パークと専門的な物流センターの整備

2008年、物流業の重要指標となる黒龍江省の社会物流総

図3 黒龍江省の貨物輸送量の推移（トン、トンキロベース）



（出所）黒龍江省統計局『黒龍江統計年鑑』2009年版、400ページより作成。

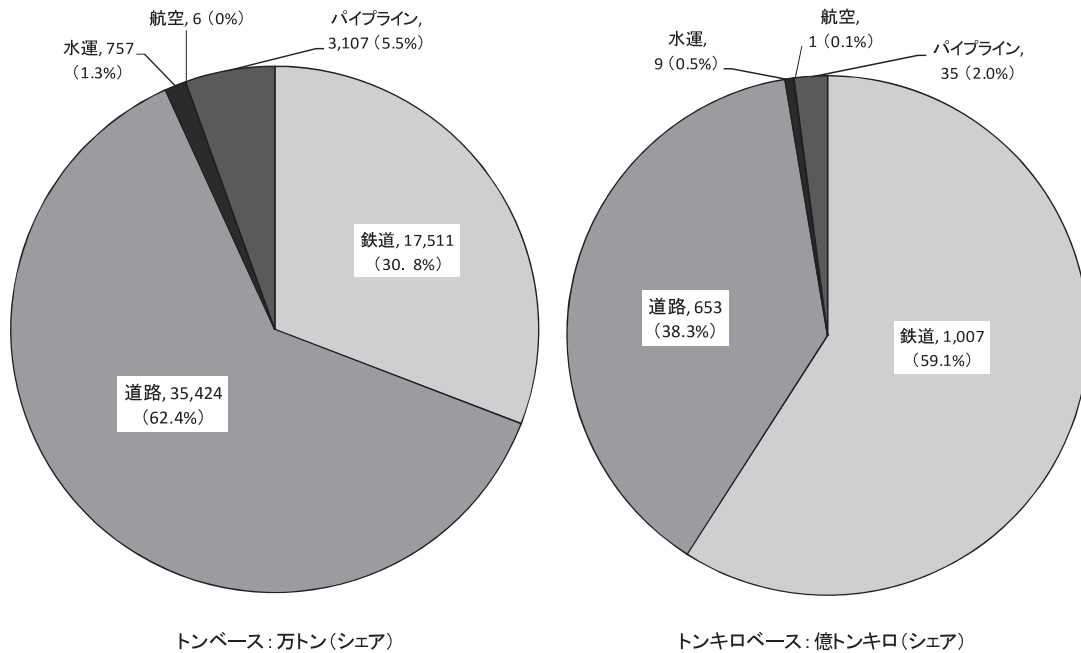
¹³ 『黒龍江日報』2010年5月7日付。

額は1兆1,029億元に達し、前年比19.2%増、伸び幅は2007年から5.1ポイント上昇した。このうち、農産品物流総額は前年比25.3%増の2,081億元、工業品物流総額は同20.1%増の6,454億元となった。また、同省における社会物流の総コストは1,603億元で、前年比実質14.6%増となった。社

会物流の総コストの対域内総生産の比率は19.3%で、前年比0.5ポイント減少した。2008年における黒龍江省の物流業の増加値（付加価値ベース）は前年比8.7%増の460億元となったが、伸び率は前年より9.1ポイント低下した¹⁴。

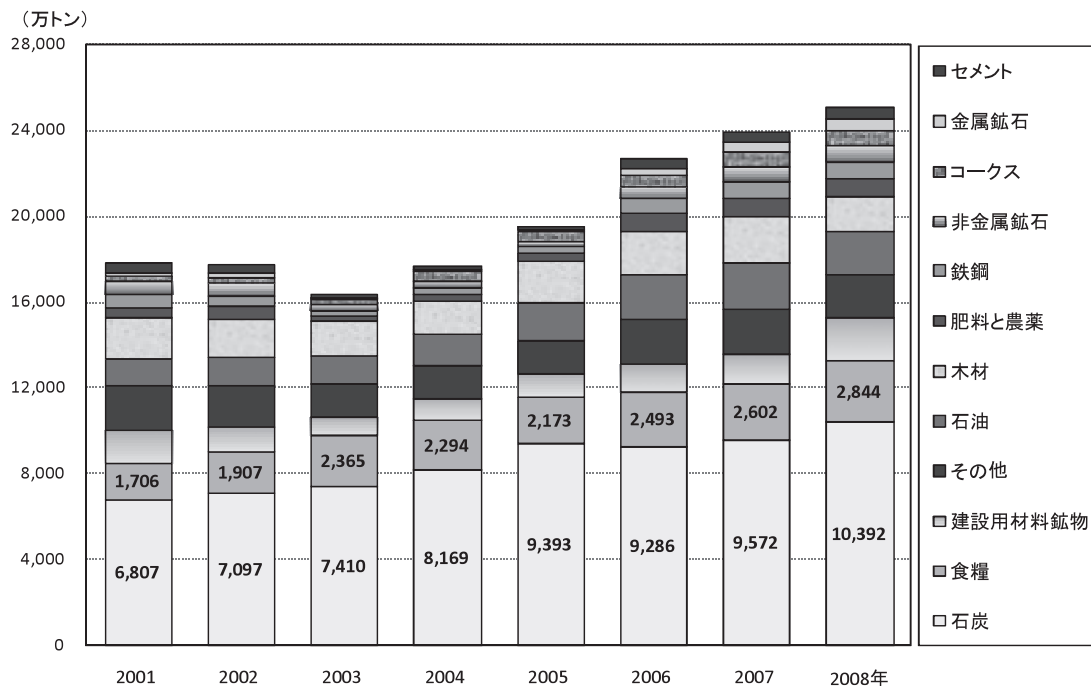
設備機械、食糧生産・食品加工、化学工業、石炭、木材、

図4 黒龍江省のモード別輸送実績（2008年）



(出所) 図-3に同じ。

図5 黒龍江省の鉄道による貨物輸送量（製品別、トンベース）の推移



(出所) 黒龍江省統計局『黒龍江統計年鑑』各年版より作成。

¹⁴ 中国物流和採購聯合會編『中国物流年鑑』2009年版、中国物資出版社、2009年、337～338ページ。

農業物資、医薬品など、基幹産業の安定した成長に加え、省政府による重点産業としての物流業の育成・強化が、近年における黒龍江省の物流業成長の要因として挙げられる。

黒龍江省では、鉄道および道路網の整備が着々と進行している。他方、物流需要が高度化かつ多様化している状況の下で、従来の混載積換機能を中心とした物流関連施設の整備に加え、梱包、組立てなどの流通加工のための専用スペースの確保、GPS・GIS、RFID、ERPなど幅広い情報技術の応用に対応した総合的機能を有する物流施設の整備を進めていくことが必要となっている。

2008年9月11日に黒龍江省政府が公表した「サービス業発展を促進することに関する意見および若干の政策の通知」(以下、「通知」)によれば、黒龍江省の物流業発展の一環として、次の9つの総合物流パークを重点的に整備する計画がある。すなわち、(1)ハルビン龍運物流パーク、(2)ハルビン華豊物流パーク、(3)ハルビン新香坊物流パーク、(4)ハルビン航運物流パーク、(5)チチハル鉄鋒物流パーク、(6)大慶総合物流パーク、(7)ジャムス総合物流パーク、(8)牡丹江西安国際物流パーク、(9)綏芬江国際物流パークである。

また、黒龍江省の主要都市、工業地帯、大型商業貿易市場と交通要衝には、(1)大慶万宝石化物流センター、(2)北大荒糧油グリーン食品物流配送センター、(3)ハルビン哈達農産物物流センター、(4)黒龍江省郵政易通物流センターなど専門的な物流センターを整備する計画も立案されている。

このほか、「通知」の中では、(1)ハルビン動力設備物流集団、(2)大慶油田物資集団、(3)黒龍江農墾北大荒物流有限公司、(4)黒龍江倍豊農資集団、(5)黒龍江航運集団、(6)ハルビン中央紅連鎖超市有限公司、(7)華宇物流集団などの有力な物流企業によるサード・パーティ・ロジスティクス(3PL)事業の推進や、物流専門業者・人材の育成に取り組むことも強調されている。

3. 哈大齊工業回廊建設区の物流事情

3-1. 物流インフラ施設の状況

黒龍江省の重要経済振興計画である「哈大齊工業回廊建設区」の対象エリアは、ハルビン市、綏化市の一部(肇東市と安達市)、大慶市とチチハル市を貫き、綏満鉄道とG301国道の沿線に存在する延長300kmのベルト地帯である。このエリアは、黒龍江省の最も経済活力のある地域である。2009年における哈大齊工業回廊建設区の貨物運送量(トンベース)は21,636万トンに達した。モード別輸送実績を表4に示す。次に、哈大齊工業回廊建設区の物流事情と課題について分析を行う。

表4 2009年における哈大齊工業回廊建設区の貨物輸送量(トンベース)

(単位:万トン)

モード 都市名	道路	鉄道	水運	航空	合計
ハルビン市	7,085	1,918	363	1.6	9367.6
大慶市	2,773	1,309	-	-	4,082
チチハル市	6,595	1,592	-	0.1	8187.1
合計	16,453	4,819	363	1.7	21636.7

(注)肇東市と安達市はデータなし。

(出所)筆者作成。

哈大齊工業回廊建設区交通網

哈大齊工業回廊建設区の全体を、ハルビン～大慶高速道路(G015)が貫いている。ハルビンには、都市環状線、長春、牡丹江、ジャムス、綏化などにつながる高速道路のほか、G102、G202、G301、G221、G222、G202などの国道がある。チチハルには、満洲里につながるG015国道、南北方向のG111国道がある。大慶の近くには、南北方向を走るG203国道がある。

鉄道では、濱洲鉄道が哈大齊工業回廊建設区の全体を貫通し、ハルビン鉄道中枢は中国東北部の北部にある鉄道中枢センターであり、5つの鉄道幹線(ハルビン～長春、綏芬河～ハルビン、ハルビン～満洲里、ハルビン～北安、拉法～ハルビン)がハルビンで交錯する。チチハルは全国および東北部の鉄道ネットにおける主要なターミナルであり、チチハル市域内の鉄道ネットワークは4つの幹線(ハルビン～満洲里、四平～チチハル、チチハル～北安、富裕～嫩江)から構成されている。

哈大齊工業回廊建設区の三大都市であるハルビン、大慶、チチハルには、いずれも空港があり、その中でも、ハルビン太平国際空港は、東北三省の第3位の空港として70以上の国際路線を有する。チチハル空港は、黒龍江省の西部にある重要な飛行場で、軍事と民間が混在の空港である。大慶空港は、2009年に開設され、国際線の離発着も可能な4C級空港となっている。

哈大齊工業回廊建設区の内河航路は、冬季間の凍結によって制限され、あまり利用されていない。うちハルビン港は中国河川輸送における重要なハブ港で、東北部の河川輸送における最大の水路・陸路積替輸送のハブ港となっており、一級口岸として45バースを有している。チチハルの場合、富拉尔基区の南側に一つの貨物港があり、敷地面積が6.4ヘクタールで、2バースで年間貨物取扱量が50万トンとなっている。

哈大齊工業回廊建設区の物流パーク

ハルビン龍運物流パークは、北京～ハルビン高速道路のハルビン入口の近くに立地している。この物流パークは、ハルビン鉄道南駅から2.8km、黒河～大連国道から3.3km、黒河～大連国道から2.1km、同江～三亜高速道路（ジャムス方面）から1km離れている。龍運物流パークはハルビン道路中枢とフレートステーションを中心に建設工事が進められ、第1期の敷地面積は51.5万平方キロメートル、現在すでに貨物積み付けセンター、貯蔵区、国際自動車部品センターおよび総合サービスセンターが完成している。

ハルビン新香坊物流パークは、ハルビン鉄道内陸港をベースに計画、建設されており、敷地面積は200万平方メートル、うち120万平方メートルが鉄道コンテナターミナルと予定されている。新香坊物流パークには、主に国際コンテナ・ヤード、鉄道専用線路、内陸港業務管理ビル、貨物積み付け区、物流加工区が建設される予定だが、一部完成した施設がすでに稼働している。

大慶物流パークは、大慶市中八路の南側、勤奮南路の北側、会戦東街の東側、中興南街の西側に囲まれている。道路貨物ステーション、鉄道専用線路の建設および貯蔵施設の改修工事が完了した。貨物積み付け、貯蔵、配送、コンテナ作業などの物流業務はすでに展開されている。

このほか、哈大齊工業回廊建設区には、チチハル総合物流産業パーク、ハルビン哈東物流パーク、ハルビン航運物流パーク、ハルビン江北物流パーク、ハルビン哈南工業物流パーク、大慶石油物流パーク、神舟石油化学物流パークなどの物流パークの建設も計画されている。

物流センターと貨物フレートステーション

チチハル北大倉物流センターは、チチハル市建華区の建北路、建設大街の交差点の東南方向にある。その敷地面積は12.7万平方メートルに達し、フレートステーションに鉄道専用線路2本、賃貸用の小型倉庫68個を有し、日常用品、金具、食糧などの物資の配送サービスを提供している。

ハルビン食糧物流配送センターは、ハルビン市香坊食糧倉庫の近くにあり、主に食糧の貯蔵および配送サービスを提供する。ハルビン農業物資物流センターは、ハルビン市道外区の先鋒路地区にあり、農業物資、農薬、種子の物流を優先的に取り扱う。ハルビン化学工業物流センターは、ハルビン市香坊区化四街1号にあり、主に危険化学品の貯蔵、積み下ろし、配送サービスを提供する。

哈大齊工業回廊建設区における物流業の発展を加速させるため、チチハル市では食糧物流センター、農産品貯蔵センター、装備製造業物流センターおよび水産品物流セン

ター、大慶市では食糧物流センターと農産品物流センター、ハルビン市では重大装備物流センター、ハルビン製薬集団物流センター、九州通医薬物流センター、潤恒農副産品物流センター、ハルビン港物流センター、哈達農副産品物流センターなどの専門物流センターの建設が計画されている。

物流センターのほかに、ハルビン市には「ハルビン神州物流市場」と「ハルビン市濱江貨物フレートステーション」も建設されている。

3-2. 物流企業の状況

近年、哈大齊工業回廊建設区における物流企業が増えており、物流サービスの対象分野は、農産業、装備製造業、商業貿易流通、化学工業の危険品、医薬、食品などに及ぶが、全体的なサービス水準は比較的低い。ハルビン市、大慶市、チチハル市の工商管理局と交通運輸管理機関に登録している輸送業1万社を超えるが、その大半は自営業者であり、物流企业と輸送会社として登録された企業が約2千社しかない。佳吉物流、華宇物流集団、中郵物流、DHLのような3PLと外資系物流企業の数は僅かである。

貨物の流出入状況および中小零細な物流事業者構造

一チチハルの事例

チチハルの貨物の流出入状況を見ると、発着貨物は主に次の5方向へ輸送されている。すなわち、(1)チチハル～大興安嶺方向（北方向：G111国道、チチハル～北安鉄道）、(2)チチハル～フルンボイル方向（西北方向：G301国道、碾子山～北安道路、満洲里～綏芬河鉄道）、(3)チチハル～北安・黒河方向（東北方向：G111国道、碾子山～北安道路、チチハル～北安鉄道）、(4)チチハル～白城・ヒンガン方向（西南方向：G111国道、四平～チチハル鉄道）、(5)チチハル～大慶・ハルビン方向（東南方向：G301国道、満洲里～綏芬河鉄道）である。

チチハルの発送貨物には、食糧、野菜、植物油の原料および畜産品が多い。例えば、トウモロコシは主に広東省、福建省、上海市、浙江省、湖南省へ、雑穀は主に山東省、河北省、河南省、福建省、湖南省へ、落花生の大部分は吉林省、遼寧省、河北省、山東省、北京市へ輸送される。亜麻、機械紙、化学肥料、セメント、ガラス、銑鉄、鋼材、NC工作機械、鍛造設備、金属圧延設備、鉄道貨車など製品のほとんどは全国各地に販売され、一部は海外に輸出されている。この他、内モンゴル自治区東部と黒龍江省西部地域には、多くの生活消費品が輸送されている。一方、チチハルに到着する貨物には、ハルビン市や、広東省、上海市、山東省からの生活用品が多い。

チチハル市内の輸送会社は2000年にわずか十数社だったが、2009年上半期には約240社となり、営業許可書を取得しているトラックの保有台数は4,000台を超えている¹⁵。

一方、チチハル市の貨物自動車輸送企業の大半が、中小零細な輸送企業である。貨物輸送企業社数を資本金規模別にみると、50万元以上の貨物輸送企業が2009年9月時点で19社しかなく、このうち2つ以上の物流業務を扱う輸送企業は、わずか6社で、事業規模の零細性が顕著である。また、専門輸送車が少ないという課題もある。チチハルには1万台余りの輸送車両（自家用車を含む）があるが、うち専門輸送車は100台余りしかない。今後、規模の零細性の問題を克服するためには、市場の統合・機能強化や、都市近郊における物流拠点施設を整備していくことが必要であろう。

3-3. 物流情報化の動向

前出のハルビン龍運物流パークでは、黒龍江省の物流情報プラットフォームのプロジェクトを進めている。この物流情報プラットフォームは、公共情報システム、データ交換システム、物流業務貿易支援システム、貨物追跡システム、応用マネジッドサービスシステム、物流パークの貨物管理情報システム、装備物流情報システムを中心に編成されており、商業取引、輸送・配送、倉庫、貨物追跡、物流情報検索、税関申告と税関検査管理などの物流業務を総合的に担うことが可能である。2010年内には、物流情報プラットフォームのソフトウェアの提供を開始する予定である。

しかし、哈大齊工業回廊建設区の物流企業の情報化水準は比較的低い。ハルビン工業大学物流工程研究所が哈大齊工業回廊建設区の物流企業を対象に行った調査によれば、90%以上の物流企業の物流情報検索が、電話とインターネットの利用にとどまっている。また、約9割の物流企業が「貨物輸送業務交易情報サービスシステム」を利用しているが、このシステムは「貨物が車を探すことおよび車が貨物を探すこと」という仲介サービスしか提供できない。より高い水準の物流情報化を実現している物流企業は、佳吉快運、華宇物流のような大手数社しかない。大半の物流事業者にとって、情報化を効果的に進めることが今後の課題となっている。

おわりに

本稿では、黒龍江省経済にとっての物流の意義を検討した上で、物流インフラ整備の現状と今後の整備計画については、内陸部を中心に旅客輸送専用鉄道、高速鉄道、高速道路などの整備が急速に進むことを確認した。また、黒龍江省の交通網の特徴から、その中核となるハルビンの中心性およびチチハル、牡丹江、ジャムスの中核的な役割に注目すべきだと指摘した。

黒龍江省の物流インフラ整備は着実に進みつつあるが、石炭と食糧の輸送量が多い秋・冬季を中心に鉄道輸送が混雑するため、季節的に鉄道運送力が不足するという「ボトルネック」は依然続いている。そして、非効率な片荷問題（石炭、食糧などの南方地域向けの輸送量が多い一方、南方地域からの貨物量が確保できない）など、鉄道運送に関わる課題が存在している。鉄道の輸送能力不足を緩和するには、道路（トラック）と内河航路による輸送が期待されているが、現実的には食糧のような大口商品輸送にとってトラック輸送のコストがまだ高い。さらに、内河航路の場合、冬季に河川が凍結するため、数カ月～半年しか輸送できないという課題がある。

ハード面のほかに、黒龍江省の物流にとってソフト面の制約要因もある。哈大齊工業回廊建設区の事例からみられるように、中小零細な物流事業者構造のために、全体的に物流企業の専門化、組織化のレベルが低く、総合的な物流サービスを提供できる物流企業の数が少ない。物流サービスの向上に効果的な情報化の導入に積極的に取り組むことが、今後の重要な課題である。

黒龍江省は、農業、農産品加工、設備製造業などの産業基盤はあるが、内陸部に位置するために輸送距離が長く、輸送コストも高い。つまり「物流」が不足しているため、その優位性が十分に発揮できない状態にある。言い換えれば、物流インフラをいかに効率的に整備するか、そして、物流企業をどのように育成するか、今後の黒龍江省経済発展のカギが隠されている。言うまでもなく、ハード面の物流拠点施設の整備や、ソフト面の物流効率化支援対策など、スピード感を持ってハード・ソフト両面から黒龍江省の物流改善に取り組むことは、同省の産業発展の観点からも重要であり、また、中核都市から周辺への広範な経済波及効果も期待できる。

¹⁵ 『齊齊哈爾日報』2009年7月9日付。

The Current Status of and Future Prospects for Distribution in China's Heilongjiang Province

ZHU, Yonghao

Researcher, Research Division, ERINA

WANG, Yanqing

Director, Institute of Logistics Engineering, Harbin Institute of Technology

Summary

Since the Northeast revitalization policy was put into effect, the high growth of the economy of Heilongjiang Province has continued, and for the landlocked province the development and upgrading of distribution infrastructure has been increasing its degree of importance as an element supporting sustainable economic growth. In recent years, at the same time as the development and upgrading of distribution infrastructure has been effected, including a passenger-dedicated railway line, high-speed railway lines, and expressways, the building of distribution routes to further interregional exchange and the development and upgrading of logistics hubs has been carried out.

The logistics hubs of Heilongjiang Province cover an area including Harbin, Qiqihar, Mudanjiang, Jiamusi, and Daqing, and are connected via railway lines, roads, internal riverine navigation routes, aviation links, and pipelines, yet the bulk of freight transportation is borne by the railways and roads (trucks). In the future, Harbin, the provincial capital, is expected to fulfill the function of the core logistics hub for Heilongjiang Province. Besides that, the construction also of distribution-related facilities, such as logistics parks, specialist logistics centers, and facilities for the distal disposal of goods, has become an urgent task.

In this paper we first identified the significance of the distribution supporting Heilongjiang Province's economic development aimed at the expansion of the leading industry of agriculture and agrotechny and of trade with Russia. Then, because of the fact that the heightening of logistics capabilities is strongly called for, we undertook analysis on the state of development of the logistics industry and on the development plans for logistics hubs in Heilongjiang Province. Finally, taking the case example of the Hadaqi [Harbin-Daqing-Qiqihar] Industrial Corridor Construction Area, we considered its distribution situation and the challenges.

[Translated by ERINA]