

# 天津濱海新区「北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けが及ぼす日系企業への影響力について

天津社会科学院日本研究所助理研究員 平力群

## 要旨

日本の生産型多国籍企業はグローバル化に対応した生産基地の設立を目標として、企業内部で国際化経営戦略を実施している。また、日本型の企業間系列関係が、企業における「購買集中化・供給集中化」<sup>1</sup> 戦略を決定してきた。このため、日本の生産型多国籍企業の生産業績は進出相手国の物流レベルに依拠する傾向がある。本論では、天津の空港と港湾の現状に対する考察と将来展望を踏まえ、天津濱海新区に与えられた「北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けが日系企業に及ぼす影響力について分析したい。

キーワード 空港 港湾 購買集中化・供給集中化

2007年末の時点で、日本企業の対中投資は累計で617.9億ドルに達し、中国にとって3番目の投資国となっている<sup>2</sup>。日本の対中直接投資は構造的にみると、1995～2004年において製造業の平均投資比率が70%を超え、2004年にはさらに82.84%に達していた<sup>3</sup>。日本は、中国をグローバル化に対応した生産基地の一部として自国のグローバル化経営の中へと組み入れたのである。

世界全体の対中投資が華南地区に集中していることと対照的に、日本による投資は環渤海地域に集まる傾向がある<sup>4</sup>。そのため、環渤海地域の物流レベルの高低が日系企業の生産コストと製品の競争力に直接影響することもあると考えられる。輸送システムは物流の中心であり、港湾や空港は物流システムにおける重要ポイントである。本論では、天津の空港と港湾の状況を考察した上で、天津濱海新区に与えられた「北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けが日系企業に及ぼす影響について分析をしたい。

## 1. 天津濱海新区「中国北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けと天津空港・港湾の現状と展望

天津濱海新区は中国の国家総体的戦略発展戦略に組み込まれている。さらに2008年北京オリンピックの開催という

経済発展促進のファクターが加わり、環渤海経済圏は経済発展の推進エンジンとなっている。ここに位置する国際港湾 - 天津港 - は、ヨーロッパ・アジアランドブリッジへの経由地として、また、ヨーロッパと北東アジアを結びつけるための拠点としての役割を果たしてきている。同時に、韓国の仁川、釜山と日本の北九州など多くの港湾から北米など世界各地に向う中継基地としての役割を備えている。

しかしながら、世界における輸送センターの形成とその発展プロセスから鑑みるに、現在公認の国際的な航空輸送の拠点にもなっている。国務院が天津濱海新区を「北方国際航運センター・国際物流センター」と位置付けたことにより、天津濱海新区は一層空港と港湾の建設を加速化し、近代的な総合交通システムを整備して、総合物流サービス機能を増強する必要がある。

### 1-1 天津濱海国際空港の現状と展望<sup>5</sup>

#### 1-1-1 天津濱海国際空港の現状

天津濱海国際空港は、北京から134km、天津市中心部から13km、天津港から30kmの距離にある。地理的な優位性があり、幹線鉄道、高速道路、近郊電車など総合的な交通

<sup>1</sup> 日本の親会社が購買集中化を進めた後、海外にある子会社に対して供給を集中する戦略（筆者解説より、訳注）

<sup>2</sup> 金柏松「2006年日本対華投資下降30%引発関注」、人民網

< <http://world.people.com.cn/GB/1029/42354/5730177.html> >（2007年8月4日アクセス）参照。

<sup>3</sup> 日本財務省ホームページ < <http://www.mof.go.jp/fdi/sankou01.xls> >、

< <http://www.mof.go.jp/fdi/sankou03.xls> >（2008年8月14日アクセス）よりデータ作成。

<sup>4</sup> 張青松『日本対華直接投資研究』社会科学文献出版社、2007年5月、50頁。

<sup>5</sup> 首都機場集団公司ホームページ

< [http://210.75.250.205/member\\_detail.aspx?ID\\_ID=106](http://210.75.250.205/member_detail.aspx?ID_ID=106) >（2007年10月18日アクセス）

面での利便性も有している。インフラ施設の整備は進み、行政機能・エネルギー供給も充分備えられている。

また、同空港は、国内幹線、国際定期航空路線を有する空港であり、中国の第一類航空通商口ともなっている。

同空港は1939年11月に建設が開始され、1950年8月1日にここで中華人民共和国最初の民用航空路線がスタートした。同空港における従来の空港ビル面積は2.5万 $m^2$ 、貨物倉庫面積は2.95万 $m^2$ であった。滑走路延長は3,600mあり、飛行区域レベルが4Eであるため、各種の大型飛行機（満載時含む）の離着陸に対応できる（表1参照）。

2002年12月に首都空港グループに加入して以来、旅客取扱量は年平均約36%で増加してきている。2006年の旅客取扱量は276.7万人、貨物取扱量は9.68万トン（表2参照）であり、無事故離着陸数は延べ5.5万機である。天津空港を利用する国内外の航空会社は20余社に上り、そのうち、同空港をハブ空港とする航空会社6社も含まれる。開設されている航空路は65路線、結んでいる都市は54カ所（国内都市35カ所、国外都市19カ所）である（表1参照）。

2007年現在、天津空港で貨物輸送定期便を運営している会社はシンガポール航空カーゴ、マーチンエアー（オランダ）、日本航空、全日空、大韓航空、アジアナ航空、中国貨運郵政航空（China Postal Airlines）、奥凱航空（Okay Airways Company Limited）の8社で、週32便が定期運航されている<sup>6</sup>。

### 1-1-2 天津濱海国際空港の発展計画

同じ環渤海経済圏に属している青島、大連の空港に比べると、インフラ施設や旅客・貨物取扱量などの面では、天津濱海国際空港が劣勢となっている。しかし、各市による航空輸送の「第11次五カ年計画」（以後「11-5計画」と表記）からみると、同空港の計画規模は最も大きく、濱海新区の臨空産業区<sup>7</sup>の発展と密接に関連付けられており、3都市の中では国際航空輸送センターとしての地位がほぼ確定されている（表1、表2、表3、表4参照）。

現状では、投資総額にして約30億元の「天津濱海国際空港第5期拡張プロジェクト」が順調に進められ、滑走路の延長は3,600m、幅75mとなり、現在世界最大の民間用旅客

機A380の離着陸にも対応できるようになった。また、新航空ターミナルビルは、2007年末に竣工し、2008年4月28日正式に供用開始された。ビルが11.6万 $m^2$ に拡張されると同時に、4万 $m^2$ の貨物倉庫も建設された。新ビルは、文化的な要素も豊富に盛り込まれ、合理的な動線システム、完備された機能、利便性の高いアクセスなどの特徴を持つ「凧」型の建築物である。

また、エアバスA320中国組立ラインプロジェクトのため2本目の滑走路も完成する予定である。それにより天津濱海国際空港は滑走路2本による運行を実現でき、ハード面では大型ハブ空港の規模となり、従来よりも4.5倍の規模に拡大されることとなる。

将来的には同空港の国際・国内路は100路線以上にもなり、その国内線ネットワークはほとんどの省都、副省級以上の都市と重要な観光都市を含むこととなる。天津をハブとした放射線状の支線ネットワークが形成され、天津から半径800km範囲内にある全ての中小空港との通航が実現される。これにより、年間旅客取扱量1,000万人、貨物・郵便物取扱量50万トン、飛行機の離着陸能力20万回の実現が可能となる。

### 1-1-3 天津 - 日本間の運航状況

まず、旅客輸送に関しては、次のような状況にある。

2007年2月1日、全日本空輸（全日空）による名古屋 - 天津間航空路の就航式典が中部国際空港にて盛大に行われた。この航路は、名古屋と台北、上海、ソウル間の航空路に続き、全日空が開通した4路線目の名古屋発着国際線となった。同時に、またこれは1998年から2001年まで全日空が関西 - 天津間を運行した後、同社が再び開通させた天津での旅客輸送サービスでもある。この航空路の開通は、日本の中部地域の旅客に大きな利便性を提供した。名古屋 - 天津航空路は、現在毎日1往復している。スケジュールは、10時55分に名古屋を出発、13時30分に天津に到着、14時25分に天津を出発、18時に名古屋に到着するものである<sup>8</sup>。

また、貨物輸送に関しては、次のような状況にある。

2007年7月11日、日本航空が天津 - 成田間貨物輸送航空路を正式に運航させた。当該航空路の開通初期は、週2便

<sup>6</sup> 「日本航空正式開通天津至東京全貨運航線」中国民航新聞信息网

< <http://www.caacnews.com.cn/2006/20070712/87979.asp> >、2007年7月12日（2007年10月21日アクセス）

<sup>7</sup> 「臨空経済区」とは、1つの都市もしくは地域が空港及び航空物流業の発展に依存し、空港周辺の一定範囲内での資本、サービス、技術、人口などの要素・資源の集積と流動に伴って、地域の商品の生産、加工と価値の交換を進め、地域の経済・社会事業の全面的発展を一層促進していくような経済地域を指す。一般に「臨空経済区」は空港周辺半径15~20km範囲内にある。

<sup>8</sup> 「全日空開通名古屋至天津航線」

< <http://www.chinaqw.com.cn/lxs/yszx/200702/08/61215.shtml> > 2007年2月8日（2008年8月14日アクセス）

表1 天津、青島、大連空港の基本状況

空港	空港設置基準	滑走路延長 (m)	管制塔ビル面積 (万m <sup>2</sup> )	駐機場面積 (万m <sup>2</sup> )	駐車場面積 (万m <sup>2</sup> )	貨物置場面積 (万m <sup>2</sup> )	運航路線数(便)		運航先都市数(所)		運営航空会社数(社)
							国内	国外	国内	国外	
天津	4E	3,600	2.5	11.2	2.3	2.95	48	17	35	19	20
青島	4E	3,400	6.4	18.4	2.6	3	72	19	55		27
大連	4E	3,300	6.5	24	3.6	4.5	76	43	84		25

注 2006年末までのデータにより作成

出所 周昇起「世界航空物流発展現状及青島航空物流発展研究」中日経済問題学術研究会、2007年8月

表2 天津、青島、大連空港の旅客・貨物取扱量

		2001年		2002年		2003年		2004年		2005年		2006年	
		取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位
天津	旅客(万人)	94.1	30	109.2	30	110.3	32	170.5	29	219.4	30	276.7	30
	貨物(万トン)	3.7	21	4.2	20	4.9	17	7.1	16	8.0	16	9.7	15
青島	旅客(万人)	281.0	14	321.9	14	349.1	13	480.8	13	587.9	13	679.1	12
	貨物(万トン)	3.6	22	4.6	18	5.5	14	7.6	14	8.9	13	10.1	13
大連	旅客(万人)	306.4	12	333.3	13	342.0	14	461.4	14	540.7	14	635.1	15
	貨物(万トン)	6.2	11	7.3	8	7.5	11	9.0	11	9.9	12	10.9	12

出所 「中国民航機場生産統計公報2001 - 2006」に基づき作成

表3 天津、青島、大連の各空港別「11-5」航空輸送発展計画

	旅客				貨物			
	11-5目標取扱数(万人)	年平均増加率(%)	11-5中年平均増加率(%)	2006年増加率(%)	11-5目標取扱量(万トン)	年平均増加率(%)	11-5中年平均増加率(%)	2006年増加率(%)
天津	560	15.0	21.2	26.1	50	40.0	14.4	20.7
青島	1000	8.0	22.0	15.5	16	10.0	18.4	13.7
大連	1000	13.0	20.0	17.5	21	13.0	15.1	10.0

出所 天津、青島、大連各市の「11-5」交通発展計画に基づき作成

表4 天津、青島、大連空港インフラ建設計画投資及び航空物流パーク発展計画

	空港インフラ建設計画					航空物流パーク発展計画		
	投資予算(億元)	新ビル面積(万m <sup>2</sup> )	新滑走路延長(m)	新駐機場面積(万m <sup>2</sup> )	新駐車場面積(万m <sup>2</sup> )	完成予定時期(年)	物流パーク面積	生産高
天津	30	11.6	3600	27	4	2010	40(km <sup>2</sup> )	650(億)
青島	42.9	6.4	3600	18.4	2.6	2010	80(万m <sup>2</sup> )	総物流量 60(万トン)
大連	検討中					2010	10(万m <sup>2</sup> )	50(億)

出所 天津、青島、大連各市の「11-5」交通発展計画及び天津、青島、大連交通委員会資料に基づき作成

(水、金)で、成田 - 名古屋 - 天津 - 成田というルートで行われた。そのほか、全日空では名古屋 - 天津 - 関西間の貨物輸送航空路を週5便運航していたため、日本航空の参入によって、天津から日本までの貨物輸送航空路の便数は週5便から週7便へと増やされた。

## 1-2 天津港の現状と展望<sup>9</sup>

### 1-2-1 天津港の現状

天津港は中国最大の人工海港であり、中国北方最大の港湾である。また、対外貿易の重要な通商口でもあり、地勢的、地理的位置、発展性と政策上の優位性を持っている。天津港は、渤海湾に流入する海河の河口にあり、北京 - 天

津都市ベルトと環渤海経済圏との交差点に位置している。

また、天津港は、環渤海地域における諸港湾の中で華北、西北など内陸地域との距離が最短にある港湾であり、首都北京市と天津市の海上ゲートである。また同時に、天津港は、ユーラシアランドブリッジの東端点であり、日本、韓国への海上距離は最も短く、中央アジア、西アジアまでの陸上も最短である。さらに、モンゴル、カザフスタンなどの内陸国家にとっての海上ゲートウェイでもあり、北東アジアと中央アジア、西アジアを連結する拠点となっている。

現在、天津港の水域面積は約200km<sup>2</sup>近く、陸域面積は47km<sup>2</sup>となっている。25万トン級船舶用航路の工事はす

<sup>9</sup> 「天津港紹介」光明網 <http://www.gmw.cn/content/2006-10/27/content\_499768.htm> 2006年10月27日(2008年8月14日アクセス)

に竣工し、航路水深は - 19.5mに達しており、渤海湾に進入する船舶のすべてが天津港で荷役可能である。

天津港は主に北疆、南疆、東疆、海河という4港区に分けられており、海岸線の長さは18.1kmである。北疆港区はコンテナとバラ積みの作業を主としている。南疆港区はバルク貨物と液体バラ荷を中心に取り扱っている。海河港区は主に5,000トン級以下の小型船舶の取扱を行っている。東疆港区は天津港の新しい港区であり、計画面積は30km<sup>2</sup>になる。天津港の港湾設備は表5を参照のこと。

天津港はかなり高い対外集荷能力と影響力を有しており、約70%の貨物取扱量と50%以上の輸出入貨物が天津以外の各省・自治区で占められる。北京市の輸出総額の42%、海運輸出貨物の90%、河北省の輸出総額の59%、山西省の輸出総額の50%、内蒙古自治区の輸出総額の38%が、天津港から世界各地に送られている。

天津港では180余国・地域の400以上の港湾との通航関係があり、コンテナ便数は400余に上る。2006年の港湾貨物取扱量は2.58億トンに達し(表6)世界港湾ランキングの6位に位置した。コンテナ取扱量は595万TEUで、世界コンテナ取扱港湾ランキングの20位以内に入っている。

天津港はIRP (Information Resource Planning = 情報資

表5 港口設備

		2003年	2004年	2005年
埠頭延長 (m)		14,443	20,324	20,906
バース数 (所)	合計	108	114	116
	うち万吨級	54	53	55
	天津港(集团) 有限公司所有	76	74	76
	うち万吨級 荷主所有	52	52	54
鉄道専用線延長 (m)		75,650	100,037	120,665
倉庫総面積 (m <sup>2</sup> )		200,445	273,777	282,868
ヤード総面積 (m <sup>2</sup> )		3,295,601	3,743,714	4,636,202
コンテナヤード保管能力 (TEU)		98,129	143,809	140,644
荷役機械数 (台)		1,102	1,422	1,932

注 荷主所有バース以外数以外のデータは天津港(集团)有限公司より作成

出所 「2006天津統計年鑑」天津政務網

源計画)を行っており<sup>10</sup>、2007年天津電子港湾物流情報プラットフォームが正式に開通した。これは、総物流サービスのレベル向上と通関コストの削減にとってかなり有利になると考えられる。

#### 1-2-2 天津港の発展計画

「11-5」期では、天津港に対して367億円の投資が予定されている。これにより、総面積は30km<sup>2</sup>から100km<sup>2</sup>に拡大され、大小30余案件のプロジェクトが実施され、国際的なトランシップ、サプライ、デリバリー、中継貿易、商品展示、輸出加工などの機能を備えた保税港湾となっていく<sup>11</sup>。計画の青写真については以下のとおり。

バース、公用施設プロジェクト建設のスピードアップと港湾取扱量と港湾レベルの向上

北港池の16コンテナバース、30万トン級オイルバース、10万トン級LNGバース、南疆港区大型石炭、鉍石専門バースなどの重点的建設が行われる。2010年までには、天津港は取扱量3億トン、コンテナ取扱量1,000万TEUに達成し、大量の国内外貨物の輸出入に比べられるようになる。深水航路、防波堤などのプロジェクトを重点的に建設して、集荷配送システムを整備する。

物流プロジェクト建設のスピードアップと港湾機能の改善及び域内物流の促進

26.8km<sup>2</sup>の南疆港区バラ貨物物流センターの建設により、中国最大の近代的総合バルク貨物・液体のバラ貨物物流センターと貿易基地が形成される。また、7.03km<sup>2</sup>の北疆港区コンテナ物流センターの建設により、南疆港区バラ貨物物流センターに対応するもう一つの重要な物流インフラ基盤を形成する。天津国際貿易・港運サービスエリアプロジェクトの建設によって、港運関係企業が集積し、輸送マーケットが活性化され、サービス面でも整備された特徴ある輸送CBDが形成される。

30km<sup>2</sup>の東疆港区開発による港湾の将来発展空間の開拓建設後の東疆港区は、バース作業区、物流加工区、港湾総合サービス区という3大区域に分けられる。また、東疆港区には、コンテナバース荷役、コンテナ物流加工、商業

表6 天津、青島、大連の港湾取扱量の変化比較表 取扱量(貨物)単位:億トン

	2001年		2002年		2003年		2004年		2005年		2006年	
	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位	取扱量	全国順位
天津	1.14	4	1.29	4	1.62	4	2.06	4	2.41	4	2.58	4
青島	1.04	6	1.22	5	1.41	5	1.63	5	1.87	5	2.24	5
大連	1.00	7	1.09	7	1.26	6	1.45	7	1.71	6	2.00	7

出所 「中国航運発展報告2001-2006」発表資料から整理

<sup>10</sup> 李向文「我国港口物流信息化建設現状調査」『中国物流与採購』2007年第16期。

<sup>11</sup> 楊玉国「天津港国際物流中心建設脚步加快」『今晚經濟週報』第27版、2007年8月17日。

貿易、生活居住、レジャー・観光といった5大機能が備えられる。パース作業区は、港区西部に位置し、建設後は、天津港に新增される8kmの深水パース沿いの海岸線となる。これは全天候型で、また世界で最も先進的なコンテナ船の荷役作業ができるようになる。

また、これによって、将来10から15年にわたる天津港のコンテナ需要が満足されるだろう。物流加工区は港湾中部に位置し、港に隣接するメリットを利用し、輸出入貨物の加工、デリバリー、サプライ、トランシップ、配当、配分などの作業を行い、国内外の物流企業に迅速で快適な一貫物流輸送サービスを提供することができる。

港区東部に位置する港湾総合サービス区は、北部の居住区、商業サービス区、レジャー・リクリエーション区、定期旅客船埠頭区という4つの機能区に分かれている。定期旅客船埠頭区は中国北部最大の定期旅客船の母港として建設されるとともに、商業、医療、教育、飲食、ホテル、マンションなどの施設が整備される。

国務院は2006年8月31日に、「天津東疆保税港区の設立に関する国務院の批复」を発表し、天津東疆保税港区の設立を正式に許可した。同区の面積は10km<sup>2</sup>と計画されているため、これは中国史上最大規模の保税港区となる。同区は物流加工区と埠頭作業区の一部を含む。税関によって、全域で閉鎖化、情報化、集約化した管理・監督が実行される<sup>12</sup>。

各港湾の協力強化と、港運レベルの向上

環渤海経済圏に属する天津、青島、大連の各港取扱量は1億トンを超えており、コンテナ取扱量は天津201万、青島264万、大連122万TEUに達する。渤海地域全体の物流レベルを向上させるためには、3港が協力を強化し、有機的な共同体として、中国北方における地域的国際輸送センターを形成させる必要がある。将来予測では、2012年には3港のコンテナ取扱量は約1,200万TEUに達し、北東アジアの港湾群の中でも突出するスーパーハブとなる。

### 1-2-3 進出相手国の物流に依存する日本企業の経営戦略

日本の生産型多国籍企業はグローバル化に対応した生産基地の設立を目標として、企業内部で国際化経営戦略を実施している。日本国内の技術と部品産業の集積性の優位性および技術研究開発と生産一体化の実現によって、日本の生産型多国籍企業は技術研究開発と核心的な生産拠点を国内に置き（先進的な技術を得るため、技術の高い国で研究・

開発センターを設立することもある）海外の工場、とくに発展途上国にある工場を単に生産チェーン上にある1つの加工部門であると位置付ける傾向にある。

そのため、日本の多国籍製造型企業の大半が「購買集中化・供給集中化」戦略を取り入れている。例えば、日本の多国籍企業の中国工場は、製品に必要な設備や原材料の部品の多くを日本から輸入している。税関統計によると、2003年における日中貿易総額の約70%が、日系企業を主とする外資企業によるものである。「購買集中化・供給集中化」戦略は、多国籍企業がスケールメリットを実現可能にし、製品と品質の高度な一致性を保って、技術流失を防止し、製品の国際競争力を守ることができる反面、工場の生産と生産コストの面において進出相手国の物流業に対する依存度を大きく高めることとなる。

天津を例にとってみよう。天津市商務委員会の資料によると、天津への投資額10位までの日系企業（表7）は、主に電子、機械生産系の加工貿易企業である。しかし、電子組立系の加工貿易企業は、製品の更新スピードが速いため、注文書に従って生産工程を組むことが一般的である。その上、部品材料と完成品の種類がかなり多く、値段が高く、サプライチェーンの上流と下流間のつながりが緊密である。

企業は、コストを削減して最大利益を追求するため、できるだけ在庫ゼロに抑えられるような部品の在庫管理を行っている。在庫ゼロは生産コスト削減のための有効な方法の一つである。JIT（Just In Time）およびVMI（Vendor-Managed Inventory）物流戦略を用いると、在庫ゼロの目標が実現可能となる。このため、日系企業による天津の物流レベルに対する要求がますます高くなる。というのは、どれか1つの部品が時間どおりに生産ラインにデリバリーできなかった場合、工場は即座に生産停止の危機に陥り、期日どおりに納品することができなくなることで企業に巨大な損失を与えてしまうからである。

迅速で効率が高く、貨物の破損が少ないため、航空輸送はハイテク技術製品、高付加価値製品（エレクトロニクス部品、精密機械、ソフトウェア等）貿易上の主要な方式となっている。従って、日系企業の経営業績は一定程度、天津の航空物流業の総合的なサービスレベルと価格に依拠しているといえる。

<sup>12</sup> 天津港東疆港区全球招商網 <<http://www.ptacn.com/djzs>> / 張青松 『日本対華直接投資研究』社会科学文献出版社、2007年5月、86頁。

表7 天津の日系主要投資企業

順位	企業名	形態	出資額(万ドル)	生産品目	設立許可時期
1	天津一汽豊田発動機有限公司	合資	12,401	エンジン	1996年5月
2	天津一汽豊田汽車有限公司	合資	20,402	自動車	2000年5月
3	羅姆半導体(中国)有限公司	外資	9,221	ダイオード、抵抗器等	2000年11月
4	天津松下電子部品有限公司	外資	7,121	コンデンサー、インダクタンス等	1995年11月
5	天津大真空有限公司	外資	4,757	光学フィルター等	1993年4月
6	新大洲本田摩托有限公司	合資	6,473	オートバイ	1992年12月
7	天津三美電機有限公司	外資	4,083	DVD、変圧器等	1992年4月
8	天津豊津汽車伝動部件有限公司	合資	2,498.60	ユニバーサルジョイント	1995年12月
9	天津三洋通信設備有限公司	合資	3,100	携帯電話	1995年2月
10	天津雅馬哈電子楽器有限公司	外資	1,203	電子オルガン	1988年12月

出所 天津市商務委員会、2006年10月

表8 東アジアの事業ネットワークの構築に向けた課題調査

		モ	ノ	カ	ネ	情	報	ヒ	ト
時間的要因	最短距離コスト	所要日数						移動時間	
		空港までの所要時間						空港待ち時間(乗換時間含む)	
		現地空港から都市中心部までの所要時間							
	ビジネス阻害要因	就航頻度							旅客機就航頻度
道路網の密度									
費用的要因	最短距離コスト	輸送料金		送金手数料		電話料金		航空運賃	
						インターネット利用料		空港までの移動料	
	ビジネス阻害要因	関税率		日本への利子送金課税		翻訳手数料		英語普及率	
		就航頻度							
社会インフラ的要因	ビジネス阻害要因	道路網の密度							
		政情安定性		政情安定性		政情安定性		政情安定性	
		担当官による通関基準の不一致		為替変動		インターネット普及率		空港インフラ	
		輸出入に係る賄賂要求		邦銀支店数		情報安全		時差	
		空港インフラ						治安	
		海港インフラ						QOL	
	道路インフラ								

出所 独立行政法人経済産業研究所、2006年

#### 1-2-4 日系企業に対する天津の空港・港湾物流発展の影響

独立行政法人経済産業研究所が2006年に実施した「東アジアの事業ネットワークの構築に向けた課題調査」(表8)では、時間、費用と社会インフラが多国籍企業の生産チェーンの形成と地域協力を影響を及ぼす中心的な問題となっていることが示されている。濱海新区の位置付けの一つに、同区を「北方国際航運センター・国際物流センター」として形成することがある。このような位置付けが、天津の航空・海上物流業の将来に向けた大きな発展に関係している。

インフラの持続的整備、関連政策による支援および制度の創設に伴って、中国における日系企業の事業ネットワーク構築のコストが大きく削減され得る。これにより、元来地勢的優位性を有する日中間の国際貿易と企業間協力のコストはさらに一層低下できるとともに、新たな協力の機会

が多く創出され、北東アジア地域全体の経済ネットワークの形成に対しても大きな推進力となるであろう。

従来、日本の生産型多国籍企業は生産拠点を国外に移転した後、世界市場の製品価格による圧力の下で、コストを下げるため現地化企業戦略の実現に努めていた。これにより系列にあった中小企業数が減少に傾き、日本型の企業関係に対するインパクトとなり、新たな国際分業生産構造が形成された。

だが、「北方国際航運センター・国際物流センター」としての濱海新区の位置付けが実現することで、同区における近代的物流業の発展は、渤海経済圏とその周辺地域および日本との間の人流、物流、商流、金流と情報流通に与える迅速、正確で効率的なサービスを保障することとなる。これにより、日本国内企業と海外企業のビジネスコストを大きく削減し、さらに、日本企業固有の産業組織の構造、

商習慣、日本型の上・下流企業の関係が一層強化されることとなる。

今日の世界は標準化、共有化がすでに潮流となり、標準化された部品材料がグローバルな範囲で企業に採用され、企業はネットワークを通じて世界各地で調達を行うことができるようになった。しかし、その一方で、個性化への追求も日々強くなり、多品種少量型の新商品を迅速に市場へ送り出すことでグローバル市場での製品競争力を高めていく日本企業は、使用する部品材料の汎用性が低下する傾向にある。

日本型企業の系列的生産モデルに基づき、部品材料のサプライヤーは、新製品の研究・開発段階においてその上流・下流の企業と協力し、研究開発の成功率を大幅に高め、それにかかる時間を短縮させ、欧米企業に比べた新製品の研究・開発スピードはかなり速くなっている。

ただし、長期的な信頼協力関係および共通の思考方式を持たない場合、この種の協力は非常に実現し難いものとなる。従って、グローバル市場の価格圧力に遭い、また進出相手国の物流レベルがかなり低いとき、日本の生産型多国籍企業は、日本型の企業系列関係を常に維持するか、或いは現地化するか、という難しい二者択一に直面せざるを得ない。

天津の空港、港湾物流業の発展は、中国にある日系の生産型多国籍企業の部品調達期間を短縮させ、その物流コストを降下させたゆえに、日本型企業系列関係の維持を可能にしたのである。したがって、「北方国際航運センター・国際物流センター」としての濱海新区は、日本企業の商品競争力を向上させることができるといえる。

また、濱海新区は、日本による環渤海経済圏への投資に良好な環境を提供している。海外直接投資による工場建設は、日々深刻になりつつある日本の高齢化社会の問題、労働人口不足の問題を解決するための有効な方法の一つである。

最後となるが、日本は近代的物流システムの発展において、一歩先を進んでいる。1997年には「総合物流施策大綱」、2001年には「新総合物流施策大綱」(以下「新大綱」と略

称する)をそれぞれ策定し、物流産業をリードするための政策的根拠となった。

「新大綱」では環境保護物流という循環経済に貢献する理念が提唱された<sup>13</sup>。日本企業は物流を第3の収益源とみなし、物流管理をかなり重要視してきている。その中で、とくにサプライチェーンの管理、3PL、静脈物流などの物流管理モデルが広範にわたって実施されているうえ、物流技術が普及しているため、日本物流業のレベルは世界の先進レベルに達成している。「北方国際航運センター・国際物流センター」の位置付けが実現する際に、濱海新区は日本企業の先進な経営理念、経営モデルおよび管理技術が必要としている。このことは、国際港湾都市の建設プロジェクトによって、日中両国に大きな協力の機会を提供できると同時に、日本の物流企業にもビジネスチャンスを与えている。

### 3-1 まとめ

子会社群によって構成されている「系列」制および法人間相互の持ち株によって形成され、グループ化した日本型企業関係が、日本の生産型多国籍企業の「購買集中化・供給集中化」戦略に基づく部品調達を強化した。そのため、グローバル化に対応した生産基地の設立を目標に、企業内部で国際化した分業を行う日本型多国籍企業は進出相手国の物流レベルに対して強く依拠しており、天津濱海新区の「北方国際航運センター・国際物流センター」建設は、ビジネスコスト距離の問題を根本的に解決し、日本の対中貿易と直接投資を促進できる。

また、環渤海地域の物流業における総合サービス水準の向上と物流コストの下降によって、環渤海経済圏に対する投資を検討する日本企業に対して良好な投資環境を整備できるようになる。また同時に、企業への部品の迅速な供給が保障され、労働力問題の解決にも寄与し、日本型の系列化された企業関係の維持にも一定の貢献ができることで、日本企業の競争力向上、日本経済発展の促進に資することにもなるであろう。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

<sup>13</sup> (日本)新総合物流施策大綱第2回フォローアップについて [J / OL]  
<<http://www.mlit.go.jp/kisha>> (2006年10月10日アクセス)

# *The Impact on Japanese Enterprises of the Designating of the Tianjin Binhai New Area as "The Northern International Air Transport Center and International Logistic Center"*

PING Liqun,

Assistant Researcher, Institute of Japan Studies, Tianjin Academy of Social Sciences

## **Summary**

Aiming at establishing production bases in response to globalization, Japan's multinational enterprises involved in production have implemented strategies to internationalize their internal management. Additionally, Japanese-style business ties between companies have settled on a strategy of "the centralization of procurement and the centralization of supply."<sup>1</sup> For that reason, the productive performance of Japan's multinational enterprises involved in production tends to be dependent on the level of physical distribution of the country into which expansion is taking place. Based on an examination of the current state of Tianjin's airport and port, and the prospects for the future, I would like, in this paper, to give an analysis of the influence on Japanese firms of the designating of the Tianjin Binhai New Area as "the Northern International Air Transport Center and International Logistic Center"

**Keywords:** airport, port, centralization of procurement, centralization of supply

[Translated by ERINA]

---

<sup>1</sup> A strategy to concentrate the supplying of overseas subsidiaries, after the Japanese parent companies have moved forward with a centralization of procurement [Translator's note, from the author's explanation]