

グレーター天津日系企業の産業集積

——メガポリスの経営-政治経済学(1)——

有賀敏之

はじめに

本論考は、2009年10月中旬に中華人民共和国天津直轄市において実施した現地調査に基づくものである¹⁾。調査は現地に進出している主要な日系企業の生産拠点の実地見学と現地経営陣との徹底したインタビューを基本とした。今回の調査の主要な目的は、トヨタグループの企業を中心として、天津現地の産業集積の実態を地理的に解明することにおかれた。

本稿においては冒頭第Ⅰ節で中国進出に先立つ国内外での同社グループの生産拠点配置の特徴について概観し、次いで第Ⅱ節において中国で外資が自動車生産を行うにさいしての制約とトヨタ自動車本体の中国への進出過程について述べる。さらに第Ⅲ節で天津経済開発区について概説したうえで当該地域へのトヨタグループの進出状況について検証を行う。最後に残された課題の所在を示し、研究の今後の発展方向について展望してむすびとする。

第Ⅰ節 トヨタグループの生産拠点配置

トヨタグループの内外の生産拠点配置

前稿において明らかにしたように、自動車産業としてのトヨタグループの生産集積は、同グループの源流企業であるトヨタ自動機械が自動車部を発足させた昭和初年に西三河地域(愛知県東部)において始まった²⁾。西三河を中心とする愛知県内には、それ以降同社グループによる分厚い産業集積が形成され、今日では世界的にみても優良な製造業の産業クラスターが成立している。トヨタ自動車を始めとする日本自動車産業の国内生産と輸出は1980年代前半にピークを迎えるが、同時に米国との

1) 当該調査は2009年度名古屋学院大学大学院教育研究振興補助金に負うもので、本論考はその成果の一部である。

本調査の企画・実施に当たっては、天津松下電子部品・トヨタ自動車本社中国部・天津一汽豊田自動車・天津一汽豊田発動機・電装(天津)空調部件・アイシン天津車体部品(順不同)各社の全面的な協力をいただいた。また調査と本稿の執筆の過程で、本学大学院修士課程修了生の王欣氏(松下電器机电(中国)有限公司天津分公司)ならびに本学大学院修士課程在学(当時)の宋旭・曹立国・劉怡・史永賢各氏の助力を得た。ここに記して謝意を表するものである。

2) 有賀敏之「トヨタグループのグローバル化と産業クラスター」(関下稔・有賀敏之編著『東海地域と日本経済の再編成』同文館出版、2009年)67ページ。

貿易摩擦が激化し、同社は対米輸出ならびに巨額の対米貿易黒字の削減のための北米現地生産に向け、ようやく重い腰を上げた。こうして1980年代中葉以降、同社グループによる次なる生産拠点の集積が米国中西部から南部にかけて形成されてゆく。西三河を中心とする本来的な同社の生産集積は、生産拠点相互の距離が数十km内外の範囲でなされていた³⁾。米国の場合、人口密度が異なることから、同等の規模の工場を開設するにしても、優れた人材を選抜しうだけの周辺人口の地理的範囲は当然異なってくる。同社グループの場合で、米国の相互の完成車工場の距離は二百数十から四百km離れており、そのそれぞれの周辺に、数十km内外の距離で衛星系のように部品各社の工場が進出している。ここでは完成車工場相互の間で、自家用車を用いて自宅から労働者が別の工場に通勤できないことはもとより、同一系列の部品工場相互の間でも、労働者の雇用をめぐって競合が起こりえないだけの距離があることがポイントである。

この雇用と距離の問題については、今回の天津地区での調査でも興味深いヒヤリング結果が得られた。人事・労務の観点からは同一グループの工場間の距離は近すぎても遠すぎても駄目で、車で1時間内外が適当であるという⁴⁾。その理由としては、遠すぎでは行き来が不便になるということは当然のことながら、近すぎる場合にはグループ企業の待遇に関する情報が容易に伝わってしまい、採用活動に支障をきたすということであった⁵⁾。

-
- 3) このことは平坦で海岸線以外は山に囲まれた三河地域の地形が地理的な制約となって、結果としてもたらされたものであろうが、他社の場合でもたとえばスズキ自動車の遠州地域（静岡県西部）から東三河地域にかけての国内のすべての生産施設は、浜松市の本社を起点として半径50kmの円に収まる（もっとも東に位置するエンジン組立拠点である相良工場との距離が45km内外、もっとも西の二輪車組立拠点である豊川工場との距離は34km内外）。

同社の場合、地理的に静岡県が愛知県に較べて南北方向の平地の奥行きがなく、遠州灘沿いに東西方向に広がっているために、結果として工場間の距離が線形に開いてしまっているが、それでも世界的な大手企業としては異例にコンパクトにまとまっている。静岡県は上記の地形と、三大都市圏の間に位置する立地から、東名高速や東海道新幹線を始めとする幹線の交通ルートが東西方向に発達しており、南北方向に比して東西方向の時間距離が異様に圧縮された特異の県である。したがって国内他地域に較べ、居住者にとっての東西方向の距離感を実際の距離よりもはるかに短いはずである。

同社の工場は間に天竜川を挟んで分布しており、三河との県境を越えることはあっても県内の大井川を越えることはない。これを説明しうる変数は二つある。一つはオーナー経営者が居を構える本社所在地からの単純な移動距離の問題であり、いま一つは言語（遠州弁と三河弁）や気質の親近性という地域文化の問題である。

- 4) 電装（天津）空調部品・アイシン天津車体部品からの聞き取り（2009年10月、以下同様）。
- 5) トヨタ本体は工場をどこに出しても従業員が集まるが、他社の場合デンソーですらそうではないとのことである。また同様の趣旨でアイシンからは、現状でトヨタ本体との工場間の距離が近すぎ（トヨタ自動車・同発動機とそれぞれ2km内外）、さまざまな情報が飛び交う中で給与の差を知って従業員の移籍が生じるとの声が聞かれた。

天津一汽豊田自動車からはサプライヤーは近いほど有り難いとの発言があった（アイシン側からはこの裏づけとして、トヨタからは「門前で造って欲しい」と言われると聞いた）。その一方で天津一汽豊田発動機からは一次サプライヤー同様に、待遇の格差が目立ってしまうことから1時間程度の間隔が望ましいと聞いた。

さて、トヨタグループのグローバルな生産拠点の配置の過程が興味深いのは、この北米進出に成功したことをきっかけとして、欧州や中国進出が果たされたことだけではない。1990年代初めまでに一連の欧米への進出（北米ついでイングランド中部へ）が一段落する頃に、初めて三河地域を超える形で国内での本格的な再進出が繰り広げられたことである⁶⁾。国内では1992年以来、部品メーカーを引き連れて東北の太平洋側と九州北部に面展開を図っている。この国内での再展開は、一部に用地買収を同時に行うことでグループ企業の工場が地番まで完全に隣接しているような例外もあるが、間にいったん本格的な海外展開を経ていることもあってか、北米ほどではないにしても本拠地西三河に較べれば生産拠点相互の距離は開いており、広い範囲に分布している。

第Ⅱ節 中国への進出——事実上の体制転換過程の下で

中国自動車産業固有の事情

今回の調査対象であった天津地域は、トヨタグループにとって中国における三大拠点の一つであるばかりか、同国における最大の生産拠点である。

最初に確認しておかなければならない点は、中国政府は今も例外を除いて外資による自動車産業への過半数出資を認めていないこと、そして日系を含む外資系企業が同国で売上を伸ばすためには、現地のパートナー企業と最大でも折半の合弁企業を設立して現地生産を行う必要があることである⁷⁾。

別の場面で同社側から、「うちは下請けですから」という発言もあった。天津一汽豊田自動車と同じネーミング、まったく同様の出資比率（トヨタ自動車50%、第一汽車集団50%）のエンジン部門ながら、待遇に差があることを示している。

なおこの時点では中国の日系企業で翌2010年5月末以降に相次いだ、待遇改善要求の問題は表面化していなかった。しかしアイシンの人事部長は当時ですら毎年10%以上労賃が上がっていると言い、さらにトップ層からはいずれ日本の高度経済成長期並みに年率20-30%以上の賃上げが必要となろうとの、その後の展開を暗示するような発言も聞かれた。

6) 詳細は有賀前掲論文59-62ページ参照。

7) この制限の法的根拠について検証すれば、以下のとおり。国民経済にとって重要な製造産業（自動車およびオートバイの完成車の製造などを含む）に関して、2007年12月に改正施行されたガイドラインである「外商（外資の意）投資産業指導目録」において、自動車の完成車の製造は「奨励類」に当たるが、出資率は外資50%を超えてはならないとされている。またこれに先だつ1994年の「自動車工業産業政策」は、自動車およびオートバイの完成車の製造に関する出資比率、外国投資者の資格要件、技術的価値および要求の制限、「合作」にさいしての中国側投資者の数量制限などの投資条件を定めていた。

この間に中国は念願の世界貿易機構（WTO）に正式加盟した。WTOは1995年1月に発足し、中国は同年7月にWTO加盟の交渉を開始して、2000年から多国間交渉に入った。正式加盟は2001年12月である。従来中国政府の外資制限はWTO協定に抵触することから、中国は新しい規定の整備を迫られた。中国政府国務院および各業種主管部門が制定する「特別法」には制限業種の具体的条件が定められ、原則として「制限業種」について外資100%は認められないが、特別法に定める投資条件に合致すれば制限業種に投資することが可能である。この場合の根拠法は2002年2月公布、同年4月実施の「外商投資方向の指導規定」とされていることから、中国でいう「特別法」とは日本でいう省令（施行規則）等を含む法令を指すと理解される。この「指

この投資制限は国内産業の保護・育成の観点から行われてきたものであるが、同国の場合、旧来の社会主義経済体制から限りなく資本制に近い経済体制へのいわば事実上の「体制転換」⁸⁾ 過程を経ているため、かつての日本や韓国のように元来資本制であった後進諸国が採用した投資制限とは異なる事

導規定」に基づき、上記の「外商投資産業指導目録」では外商投資プロジェクトについて、「合弁・合作に限定」、「中国側持分支配」、「中国側の相対的持分支配」という3つの条件を定めることで制限業種とすることができる。なお「合弁・合作に限定」とは、内外の合弁または「合作」による経営のみが認められることを指す。また「中国側の持分支配」とは、中国側投資者の外資投資プロジェクトにおける出資比率の合計が51%以上であることを指し、「中国側の相対的持分支配」とは、中国側投資者の外資投資プロジェクトにおける出資比率の合計が外国側投資者のいずれかの出資比率を上回ることを指す。

上記「自動車工業産業政策」に代わるものとしては、2004年5月に「自動車産業発展政策」が公布されている。WTO加盟時の中国の約束に基づき、旧政策に定められていた外貨バランス、国産化比率および輸出実績などの要求が削除された。従来の自動車製造企業投資プロジェクトの審査認可制度が改革され、届出および核准制（認可制ないしは承認制と訳される）が実施されている。自動車完成車・専用自動車・農業用輸送車・オートバイの内外合弁製造企業における中国側持分比率は50%以上とされ、1つの外国投資者が中国に設立できる同種の完成車製品製造の合弁企業は2社以内に制限されている。なおこの合弁相手を2社以内とする制限は、中国企業が国内の他の自動車製造企業と合弁する場合には適用されない。以上の事実関係についてはJETROの文書による（<http://www.jetro.go.jp/>≫Japanese≫海外ビジネス情報≫「国・地域別情報（J-FILE）」の項「アジア」≫中国≫外資に関する規制）。

一方で家電産業の出資比率は自由であり、自動車産業についても開発拠点や、一次サプライヤー以下の部品メーカーも自由で、状況に応じて独資でも進出している。

- 8) 以下「事実上の体制転換」過程と表記する。このケースは旧ソ連邦や中東欧諸国のように共産党政権が崩壊し、旧来の社会主義経済体制をかなぐり捨ててを強いられた場合とは事情を異にする。とはいえ現実にはロシアのプーチン政権に代表されるように、共産主義イデオロギーを建前で放棄しただけで、強権的な統治体制の下、旧共産党のエリート層がそのまま新国家の支配層に横滑りし、国有企業の経営を郎党に委ねることで国家の資産を食い物にし続ける場合もある。エリツィン政権の市場経済化過程で出現した олигарх（オリガルヒ：寡頭制）と称される新興資本家層の台頭は、今日のロシアの資本制の上層部がかつてのロシア帝国の資本家の末裔とは異なる手合いによって担われていることを示すものである。

一方、ベトナムやキューバのようなかつてのソ連邦に忠実であった遠方の同盟国も、ソ連邦崩壊に伴ってその援助が当てにできなくなって自立を余儀なくされ、一定の経済改革を進めている。しかしながらこれら諸国は国内市場も小さく、もともと中級品以上の工業製品はソ連邦を始めとする外国からの輸入に依存していたため、1960年前後のソ連邦との断交によって早くに自給自足型経済を余儀なくされた中国とは異なって、自前の工業企業が貧弱であった。雇用面で身軽なこれらの国々にしてみれば外資の導入を図るにしても、既存の国営大企業との合弁による雇用維持というよりも、新規のグリーンフィールド型の投資を奨励して、既存の工業からみれば飛び地的な存在の輸出企業を誘致した方が全般的な効率性は高くなるのである。

北朝鮮にいたっては、後見人の当の中国にすればみずからの援助負担を減らすためにも経済改革を推進して欲しいのだが、改革を進めすぎれば韓国との経済体制の差異が減り、そうなれば「主体思想」のイデオロギー的基礎が失われて体制の求心力が低下し、政権の崩壊が早まるという自己矛盾を孕んでいる。したがって中国や韓国と隣接する経済特区に中国企業や小規模の韓国企業を誘致し、安価な労働力を提供することでその対価を得るという程度でお茶を濁さざるをえない。その結果、中国との経済発展の較差は開くばかりという皮肉な結果となっている。

情もある。今日のように自主ブランドメーカー（日本で言うところのいわゆる「民族資本」）が台頭する以前においては⁹⁾、中国政府は過剰人員を抱え、生産性の低い国有（旧「国営」）¹⁰⁾自動車メーカーをもてあましており、改革・開放政策の下で既存の雇用を維持しつつ、生産技術のみならず管理手法も含めてこれら国営大手企業の体質改善を図るために、外資の積極的な導入を図ったという側面があった¹¹⁾。

すなわち中国の場合、外資の制限的な導入政策は産業の近代化という一般の後発資本制国家と共通の側面をもつ一方で、失業率の急激な上昇を抑えることで体制転換に伴う社会不安を和らげるという社会政策の側面を有していたのである。くわえてこの「事実上の体制転換」過程は、注7に述べるように後半の十数年間、WTO体制への対応を余儀なくされ、一般の後発資本制国家がさまざまな政策手段を動員しながら同体制の下で行う、自国産業の保護育成を目指した産業政策と共通の側面を有するという複雑な過程となった。

トヨタグループの中国進出

天津地域への進出を検討するに先だち、以下で天津地域を含む中国全域でのトヨタ自動車本体の進出の過程を検証しておく（図表1参照）¹²⁾。

- 9) 今世紀初めまでは、中国の自動車販売のほとんどが国営企業系だったが、2009年に入ると乗用車市場において国営企業自身の生産分と合弁生産分、自主ブランド企業の生産量が拮抗するようになり、市場を三分している。
- 10) 1992年に國務院が公布した「全人民所有制工業企業経営メカニズム轉換条例」によって、生産手段については国家（名目上の「全人民」）が所有するが経営は個別の企業に委ねるという趣旨で「国営」から「国有」へと呼称が変更された。国有から民営へという、日本を含む西側の理解からすれば違和感のある用法であるが、これは省略語法であると考えられる。すなわちかつての「(国有) 国営」の状態から、建前としての国有を保ったまま「国有（の下での当事者による経営）」へと轉換したことでオートノミーは高まっているのである。
- 11) この枠組みの下では一連の合弁プロセスが順調に推移した場合、合弁相手の旧国営企業がメーカーとしての性格を完全に失い、単に外資とともに合弁メーカーに出資するだけの投資会社へと変貌する場合もありうる。
- 12) なお以上に先駆けて1986年1月に台湾に進出し、完成車工場を設けていた（國瑞汽車股份有限公司）。

筆者もこの当時台湾に研究調査に赴いたが、この時期の台湾はまだ終戦から40年程度しか経過しておらず、本省人（蒋介石政権の渡来以前からの台湾省在住者）の初老から上の年代は日本語を自在に話することができた（植民地時代に生活レベルでは福建語を話していた彼らは、むしろ戦後北京から台北に逃れてきた国民党政権が持ち込んだ「国語」（北京官話、普通話）を習得するのに苦労したと語っていた）。こうした人材を通訳のみならず現地の管理者として登用することで、日系企業は中国語圏でのビジネスのイロハを体得することができた。またここで養成した、日本の経営手法に親しんだ現地のより若いスタッフを後の大陸進出のさいに投入することで、大陸での事業の立ち上げはきわめて容易となったはずである。当時、大陸が今日のように経済発展を遂げるとは誰も予見していなかったが、結果的に当時の台湾進出は、将来の大陸進出に備えた練習台の役割を果たしたといえる。

実際に今回の調査からも、アイシン天津車体部品はアイシン精機本体の出資比率が60%に留まっている合

図表 1 トヨタ自動車の中国進出過程

生産開始時期	企業名	生産品目	車両生産実績（台）
1997年10月	天津津豊汽車底盤部件有限公司（TJAC）	ステアリング・プロペラシャフト	
1998年5月	天津津豊汽車伝動部件有限公司（TFAP）	等速ジョイント・アクスル・デフ	
1998年7月	天津一汽豊田発動機有限公司（TFTE）	エンジン	
1999年1月	天津豊田汽車鍛造部件有限公司（TTFC）	鍛造部品	
2002年10月	天津一汽豊田汽車有限公司（TFTM）	ヴィオス・カローラ・クラウン他	38万3,000台
2004年12月	一汽豊田（長春）発動機有限公司（FTCE）	エンジン	
	豊田一汽（天津）模具有限公司（TFTD）	金型	
2005年1月	広汽豊田発動機有限公司（GTE）	エンジン・エンジン部品	
2006年5月	四川一汽豊田汽車有限公司（SFTM）	コースター・ランドクルーザー・プリウス	5万台
	広汽豊田汽車有限公司（GTMC）	カムリ・ヤリス・ハイランダー	21万台

出所：http://www.toyota.co.jp/≫株主・投資家の皆様へ≫トヨタの概況2010≫海外における活動。車両生産実績は2009年12月末時点のデータ。

同社グループの中国進出は、主要進出先としてはグループの海外展開の中でももっとも遅い部類に属するが、先にも述べたとおり天津地域はその中国の中でもっとも古い進出先であり、生産台数も現地合弁企業の数も多くなっている。なおアイシン精機は天津に1997年に、デンソーはカーナビが2005年、カーエアコン本体が1997年と2003年、同じく配管が2004年、同じく熱交換器・ラジエータが2005年¹³⁾、オルタネータ・スタータに関しては95年、ワイパー・モーター関連が96年、電子制御部品は97年に進出している。

第Ⅲ節 天津経済開発区への進出

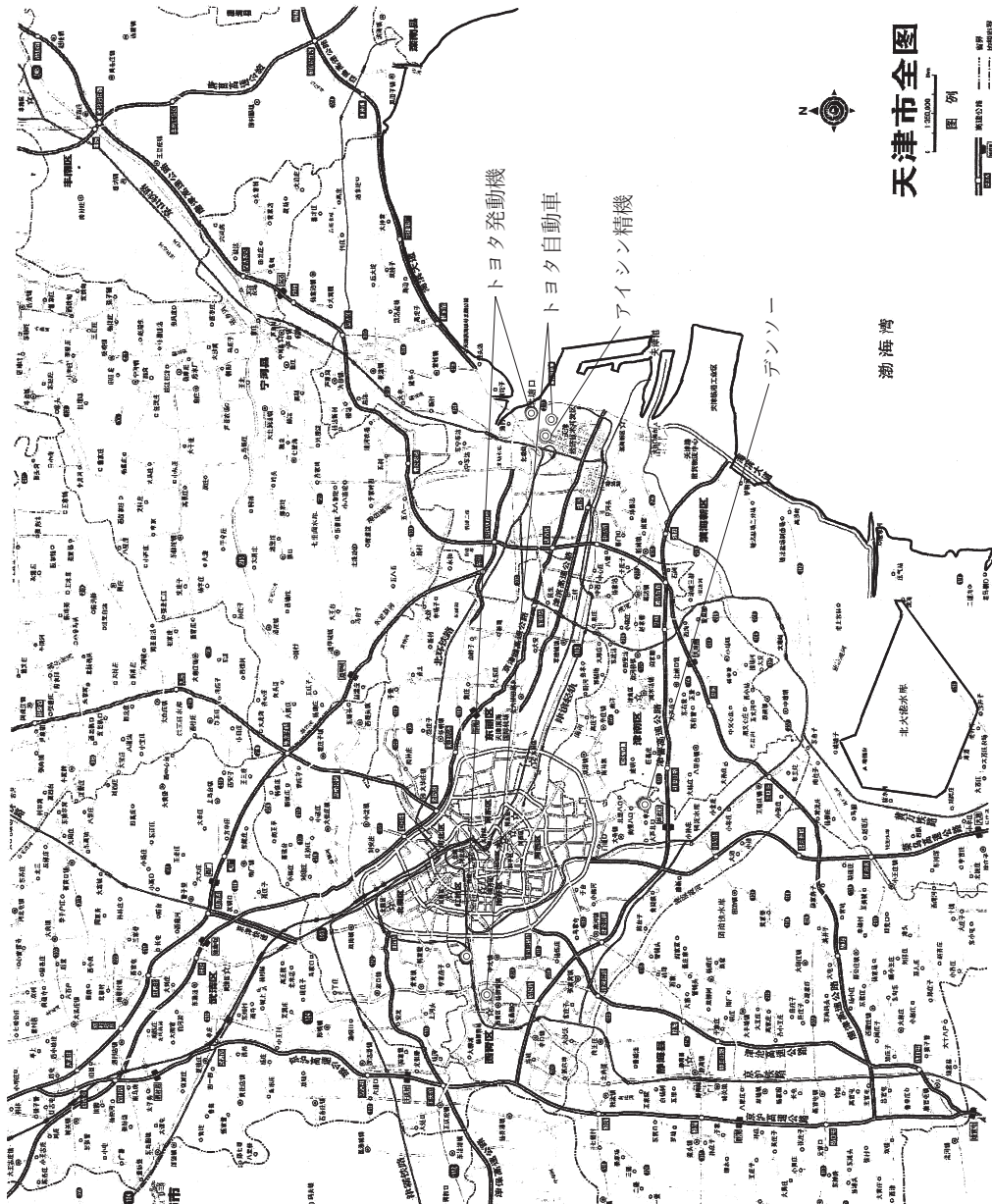
天津と経済開発区

天津の旧市街地は実際には海岸線から数十kmの内陸にあり、7世紀初めに煬帝の開鑿した永濟渠・通濟渠に起源をもつ大運河の下流部分に当たる「海河」を介して渤海湾に下ることができた。近代に入って鉄道網の結節となり、天津駅から六方向に幹線鉄道が伸びている。これとは別に市内の港湾に

弁企業であり、12%は20年来のパートナーである台湾の信昌国際投資有限公司の出資分となっていることが判明した。また現法の組織機構をみても、台湾の慧国工業（1979年に設立した合弁）からの出向者を人材安全部の部長と品質保証部の副部長に据えている（アイシン天津車体部品作成の資料による、2009年10月時点）。

13) 今回訪問したのはこのうち熱交換器・ラジエータ製造部門であった。デンソーのカーナビや電子制御部品は後述するTEDAに進出しているが、エアコン関連は基本的にXEDAである（http://www.denso.co.jp/≫企業情報≫デンソーグループ≫豪亜グループ会社）。なおホンダの広州拠点（広東省）はエアコンのラジエータをこの天津のデンソーから、カーエアコンは煙台（山東省、1994年設立）のデンソーから調達している（http://www.21ccs.jp/≫香港NOW≫第07号 2005.12.01 華南における自動車メーカーの進出と部品メーカーの対応）。

図表2 トヨタグループ企業の進出先



出所：『天津地図2010』人民交通出版社，2010年

向かって何本もの鉄路が敷かれており、かつては内陸への物流の大動脈として機能していたことをしのばせる。北京から天津市中心部まで120km内外、天津港まで200km以内と、北京からもっとも近い港湾であり、華北・東北を通じて最大の港湾でもある。旧市街地はこの中国有数の港湾機能に鉄道ハブが合わさった機能の下に、近代に入って形成されたものである。優れた港湾である天津には、上海以北で最大の租界も存在し、今日のように航空機で容易に母国と行き来できない欧米人はそこにそれぞれに各国風の街を築いた¹⁴⁾。それらは1994年以降法制面ともども整備されて、市民に憩いを提供するのみならず有望な観光資源となりつつある。

経済開発区としては早くからの開発区であり、旧市街地の西から南にかけて位置する西青区のものと¹⁵⁾と、近年開けた旧市街地の南東方向の濱海新区¹⁶⁾がある。濱海新区の中央、天津港の北側

14) フランス租界、英米共同租界については上海の方が広いが、天津の租界は9箇国の租界が分立している点に特徴がある。総面積では上海をしのいで最大ともいわれる。

15) 音読みすると「セイセイ」と同じ音が重なることから、現地の日系企業では例外なくこの地名を訓読み、「にしあお」と呼んでいる。戦前に台湾南部の「高雄」を音読みせずに日本風に「たかお」と呼んだたぐいである。

西青区の南部、旧市街地からみても南方に位置する経済開発区(Xiqing Economic Development Area: XEDA, 賽達)は92年に天津市政府によって設立された省級の開発区だが、税制面では国家級の開発区と同等の優遇を受けられる(<http://www.xeda.gov.cn/>≫日本語≫賽達の紹介)。旧市街地に比較的近い利便性があるが、今日では南方のTEDAに比して規模の点で大きく見劣りすることは否めない。

16) 天津は今日の4大直轄市の一つであるが、その歴史は古くはない。上海や香港、日本の横浜・神戸と同様、近代の西洋とのコンタクトによって初めて都市として出現しているが、都市の名称自体は明代の15世紀初めからあった。その点では同じタイプの近代型港湾都市と較べればその起源は古いともいえる。開国後は鉄道のハブとしても発展してゆく。租界を含む旧市街はもともと外港に面していた訳ではなく、その名も「海河」という河を介して河口部の塘沽にある海港と結ばれていた。旧市街は海岸線から40-50kmほど内陸にある。旧市街地から海に向かう間に旧市街全体(6区)に匹敵する広大な郊外の津南区が存在する。その先にかつて3区が存在したが、近年1万ha規模の大規模な埋め立てが行われ、広大な濱海新区(旧塘沽区他を併せて2009年9月に設置)が出現している。1990年代の地図と比較すれば、もともと海河の砂嘴だった地形に対し、現在では砂嘴の張り出し部分が分からないほどにその左右の埋め立てが進んでいる。TEDAはかつての砂嘴の北側のすぐ脇に位置する埋立地である。

戦前の天津の画像を見れば、旧市街の各国の租界はそれぞれに埠頭を擁して荷役を行っており、海河は兩岸に外洋から遡上した駆逐艦が停泊するだけの幅がある(<http://iccs.aichi-u.ac.jp/>≫現代中国研究総合データベース≫中国戦前絵葉書データベース≫天津)。実際に現地に駐在する今日の日本人の意識でも人口の希薄な津南区は捨象されており、西青区の経済開発区から飛び地の形で先に述べたTEDAが存在する感覚のようである(天津松下電子部品での聞き取り)。西青区と津南区は1950年代に設置された準区的な「郊区」を起源としており(それぞれ西郊区と南郊区)、1992年に現在の地名となっている。

1980年に中国で初めてのコンテナターミナルが建設され、中国北部のコンテナ物流の中心となっている。2010年も含め、近年の世界十大港湾の半数以上を中国の港湾が占めているが、天津港は国内6位で、これに準ずるクラスである(2006年のコンテナ取扱量で世界17位)。1993年に開通した「京津塘高速道路」によって首都北京と直結している(2008年7月には第二高速「京津高速道路」も開通)。積極的な外資の誘致が功を奏し、なかでも92年に進出した米通信機器大手モトローラがその製品の65%を天津で生産していることで知

に保税區が、南側に臨港工業區があり、保税區の北隣に広大な經濟技術開發區（Tianjin Economic-Technological Development Area：TEDA，泰達）がある。TEDAは1984年に中央政府が承認した國家級開發區であり、十数年かけて整備されてきた。西青區はともかく、地元の住民も近年開けたTEDAには縁がないようで、明日からないし今からTEDAに行くと言っても、所要時間等を理解している知人は皆無であった。そもそも西青區的經濟開發區（XEDA）とTEDAの區別がついていない住民も見受けられた。

トヨタグループ企業の進出

図表2は天津のトヨタグループの主要企業の生産拠点の進出先を示したものである。一汽集団との合併の体裁をとっているトヨタ本体の完成車工場とエンジン工場は市内の東西の両端（西青區的西部とTEDA）にある。一方アイシンの工場はTEDAにのみあり、デンソーのエアコン生産拠点は西青區の中でも南部のXEDAに立地している。天津市は地理的に南北方向には百数十kmと長いのであるが、東西方向の幅は60km程度¹⁷⁾で、しかもその両端にトヨタのグループ企業が進出している。グループ工場間の距離として、西三河ときわめて近い環境にあるといえる。

この現状の立地について上記の4社に尋ねたところ、第I節に紹介したように返答はさまざまであった。アイシンはトヨタ本体の工場に近すぎることが移籍の元になっていると言い、デンソーもトヨタのように従業員を集めることはできないとのことである¹⁸⁾。

トヨタ本体と、それ自体が世界的な多国籍企業である一次サプライヤーの進出だけをみても、グループ全体としての進出状況や、それが下請構造に与えた変容については分からない。かといって膨大な下請企業の現地での生産集積について逐次解明することは困難である。ここでトヨタ本体が3分の1以上出資し、グループ企業と併せれば半数近い出資を行っている大豊工業¹⁹⁾のさらに子会社である

られる（<http://www.port-authority.minato.nagoya.jp/>》バックナンバー》平成19年（No. 76～65）》No. 67》実務者港湾事情調査団、中国へ派遣 他）。この「京津塘」というネーミングにしても、北京市街地から天津市街地を経て外港（塘沽）に至るという意識の現れである。

- 17) この天津の形状は労賃の点で重要である。天津市は東を海に臨んでいるが、東西の幅が狭いために東の外れのTEDAからでさえ、数十kmで労働力豊富な効外の河北省に行ける。前回（2007年3月）に調査に赴いたさいにも、同一職種の賃金で大連市の方が待遇が好いという話が聞かれた。大連は半島の先端にあるため、効外の遼寧省に至るには市街地を縦断する必要があり、求人の点で不利なのである。
- 18) 注5参照。この点に関連して、離職率について回答の得られた範囲では、トヨタ本体への離職についてこぼしていたアイシン天津車体部品の離職率はもともと3%で、金融危機を経て1%にまで低下したとのことであった。逆に天津一汽豊田自動車では、離職率について金融危機前の2桁から今は落ち着いたという表現が聞かれた。この問題に関しては、グループ内で相互の移籍が生じていると一律に考えてはならず、一次サプライヤーからトヨタ本体、トヨタ本体からその生産ノウハウ等の情報を吸収したい地場メーカーを始めとする他社へという、勤務経歴を踏まえより高い給与を求めて移籍するジョブ・ホッピングの流れが広く存在すると解釈すべきである。
- 19) 親会社の大豊工業の大株主は以下のとおり（持株数は千株単位）。トヨタ自動車9,676（34.5%）、豊田自動織機1,427（5.1%）、日本発条1,344（4.8%）、豊田通商1,071（3.8%）、日本トラスティ・サービス信託銀

大豊精機の天津経済開発区への進出を検証することにより、グループ全体としての重層的な生産集積の一端を明らかにしたい。

親会社の大豊工業は自動車用軸受けの国内トップメーカーで、売上の7割をトヨタ系企業に依存している。なかでも主力製品であるすべり軸受けのエンジンベアリングのトヨタ自動車に占めるシェアは9割に迫る。世界6箇国に生産拠点を構えており、中国では山東省煙台市に進出している。一方大豊精機²⁰⁾はプレス関連の自動車製造用設備を手がける連結子会社であり、いずれも本社ならびに本社工場は豊田市に置かれている。トヨタ自動車は海外での初の生産拠点設置となった1984年のNUMMI（米カリフォルニア州）の設立にさいしても、プレス間搬送装置を同社に発注し、これが同社のこの装置の海外初出荷となった。

同社は2004年に天津市西青区に進出し、初の海外拠点である天津大豊精機汽車設備有限公司を設立した。その立地は西青区の中でも南側のXEDAを選び、天津一汽豊田自動車の第1工場（西青区西端）と第2工場（TEDA）のほぼ中間地点に当たっている。従業員数は日本人1名、現地従業員が18名の合計わずか19名にすぎないが、同社の場合、本社工場以外に3箇所ある国内の工場はいずれも数十名規模で、人員・敷地面積ともにこの天津拠点よりも小規模なものである²¹⁾。2005年11月には、日本からの技術支援を受けながら、広州豊田自動車向けのHDA（プレス間搬送用アタッチメント治具）の製作を行い、翌年には出荷。また天津一汽豊田自動車第三工場向けのラインを2ライン、工場内にレイアウトするなどしてきた。現地の能力だけでは客先の要望に応えられる状況になく、本社の支援がなくては活動できないのが現状で、一定の技術的な自立が課題だという²²⁾。

トヨタ本体と密接な関わりのある孫会社とはいえ、このように小規模の事業単位までもが多国籍企業化して、親会社の要望に応えられるよう現地に適切な立地を選んで進出しているのである。ここに紹介した例は文字どおりほんの一例であり、現実には生産品目に応じ数限りない下請企業がこぞって天津市の開発区のみならず本体の中国主要拠点周辺に進出を果たしており、中国国内に少なくとも3箇所（天津・長春・広州）以上のトヨタ系の産業クラスターが形成されつつある。

行（信託口）1,632（5.8%）、日本マスタートラスト信託銀行（信託口）601（2.1%）、大豊工業従業員持株会509（1.8%）、資産管理サービス信託銀行354（1.2%）、CBNYDFA インターナショナルキャップバリュートフォリオ327（1.1%）（<http://www.taihonet.co.jp>）≫「IR情報」の項「株式情報」。資本金61億9,300万円、売上高704億4,200万円、従業員数1,573名（2010年3月期、同≫「企業情報」の項「会社概要」）。

- 20) 同社は1973年に、大豊工業と米リバノイスオートメーション社との合併により「大豊リバノイスオートメーション」として設立された。きっかけとなったのは1970年に、大豊工業がリバノイス社と提携したプレス型やトランスファー用搬送装置の国内販売契約にあった。2年間の営業活動を通じて市場の有望性を確信し、同社の技術的指導があれば、既存設備を応用して30%安く製作できると判断したことによるという（<http://www.tsk.taihonet.co.jp>）≫TSKの歩み）。短期間に技術を習得したことで提携は78年に解消され、今日の社名となっている。資本金8億7,880万円、売上高207億円（2008年3月期）、従業員数404名（同≫会社案内）。
- 21) いずれも豊田市内。天津拠点の敷地面積は3,700m²、延床面積が2,000m²（同≫拠点紹介）。2005年度の売上金額は1億700万円、06年度は約3倍増を目指したという（同≫拠点紹介≫「天津大豊精機汽車設備有限公司」の項「詳細を見る」）。
- 22) 同上。

進出理由とメリット

まず天津への進出理由であるが、天津一汽豊田自動車によれば中国政府から指定された合弁相手（認可時に）天津汽車であった²³⁾からということが公式の回答である。現状で労務費が広州よりも安いという点も挙げられており、進出後に天津で工場を拡充してきた理由の一つはこれであろう。

一次サプライヤーの現地トップに同様に進出理由について発問したところで、最大の理由は当然のことながらトヨタ自動車が先に進出を決めたからということであって不毛であった。とはいえ率直な応答も得られ、デンソーの場合、合弁の関係から当面ダイハツ「シャレード」（中国名「夏利」）のエアコンが必要になる²⁴⁾ので、トヨタ本体が行くまでに先行して進出し、生産体制を整えておくようにという調子であったという。またアイシン精機からは、名古屋ないし三河から一番近い海外という意味があるとの認識が示された²⁵⁾。

天津地区各拠点の調達の状況

図表3は2009年10月に訪問した各社に対し、2010年9月にあらためて実施したアンケート結果を集約したものである。

同じ資本系列の企業グループとはいえ、調達先の分布については一様に論ずることができないほど

23) 天津汽車は規模が不十分であったうえ経営不振が続き、中国政府の自動車メーカー集約化政策により2002年に長春（吉林省）を地盤とする一汽集団に吸収されて、以後合弁パートナーも一汽集団となった。トヨタ自動車とダイハツ工業の提携は1967年以来のもので、98年にトヨタがダイハツ株の過半数を取得し連結子会社としている。トヨタと第一汽車との関わりは早くも77年に長春で生産管理指導を行い、一汽がトヨタ生産方式の導入を図るなど古い。80年代に北米進出を優先した関係で出遅れていた。トヨタは94年にVWの牙城上海への進出を企図して案件をGMにさらわれ、96年のプジョー撤退（進出は85年）を承けた広州への進出も、当時の李鵬首相が米国勢とのバランスをとる観点から積極的にホンダにアプローチし、ホンダが先行して進出することになった（<http://www.mizuho-ri.co.jp/>≫リサーチ≫調査レポート≫みずほりポート≫バックナンバー≫2006年7月6日「広東省の自動車産業」5ページ）。ホンダは92年以来、合弁により二輪車の生産拠点を設立して現地生産を行っており（五羊本田摩托（広州）有限公司）、部品調達も含めて広州に足場を築いていた。

やむなく規模の点で劣る天津汽車と組んで（同社は先述の中国の自動車産業政策で「三大三小二微」とされたうちの「三小」の一角であり、ダイハツと提携していた）99年に合弁認可を受け、西青区（現西青工場）で2002年10月に生産を開始する。前後して8月に一汽集団と提携し、04年に新鋭のTEDA工場を稼働させている（2007年に工場を増設しているとはいえTEDAの敷地面積は桁違いに大きく、西青工場の6haに対して155haもある）。上記のダイハツの子会社化決定は、軽自動車をめぐる国内戦略以外に、ダイハツの既存の合弁を足掛かりとした、この中国進出のラストチャンスとでもいうべき天津進出プロセスと関連を有するものと思われる。今後解明されなければならない課題である。

24) 実際に天津一汽豊田発動機の第一工場（西青区、1998年稼働）は天津一汽夏利（2002年以降第一汽車傘下、元来はダイハツとの合弁）向けに今もA⁺型エンジンを製造している。

25) 2007年3月に就航し、機種変更で運行を継続していたANAの中部-天津線と中部-広州線は、09年3月末に撤退した。JALは中部-広州線を10年10月から運休することを表明しているが、現状で天津線は維持している。

図表3 トヨタグループ各社の調達状況

	調達先の国別	日系・トヨタ系の別	中国国内の地域内訳	ストの操業への影響
天津一汽 豊田自動車	—	日系 約70% 中国系 約30%	天津地区 約75% 華東地区 10%強 華北地区 10%弱 東北地区 10%弱 その他 数%	仕入先のストにより2直(1日分)休止 適正な賃金レベル実現に向け各社と情報交換中
天津一汽 豊田発動機	日本 92% 中国 8%	—	主に天津地区・華東地区・ 広州地区・四川地区	特になし 待遇面も含め、特段対応はしていない
電装(天津) 空調部件	日本 19% 中国 81%	ほとんどグループ外 部から	天津地区 約37% 他地区 約63%	ほとんどなし

出所：各社への文書による照会（なお実際に訪問したトヨタ系企業は4社であったが、本稿校正段階までに回答のあった3社についてまとめた）。

なお「—」表記の項目については回答が得られなかった。また天津一汽豊田を生産停止に至らせた部品工場とは、日本国内で報じられたところではガラス周りを製造する豊田合成のゴム部門、天津豊田合成汽車軟管有限公司（1995年設立）であるという（『朝日新聞』2010年6月17日づけ他）。

の差異があることが分かる。しいて言えば「ストの操業への影響」の項目がもっとも似通っている。この項目については「10年5月に表面化した外資系企業に対する待遇改善要求ムーブメントの御社工場の操業への影響と、その後の具体的な対応（昇給率等）、求人状況・離職率への影響」というのが本来の質問項目であった。もともと天津地区の人件費水準自体が他の主要地域に較べて低く、またトヨタグループの現地法人は相対的に高給を支払っていたために影響が少なかったということであろうか²⁶⁾。

なお表には記載していないが、エンジンに関しては決して天津豊田発動機からの調達で域内で完結している訳ではなく、天津・長春・広州それぞれの発動機拠点からの調達でほとんどを占め、少量だが日本からのノックダウンすらあるとのことであった。表からもエンジンに限れば日本本国からの調達率が異常に高いうえに、調達先の区分が伏せられており、一貫してトヨタ自動車本体が手がけるエンジン製造が、自動車生産におけるきわめて大きな焦点であることがうかがわれる。

一方、デンソーが手がけるエアコン関連に関しては対照的に、中国国内でのローカル・コンテンツがきわめて高いばかりか、調達先の区分もトヨタならびにデンソーのグループ企業以外の企業がほとんどを占めている。国内の地域別内訳を見ても、おそらくは広州地区・華東地区の比率が相当程度を占めるとされる天津域外からの移入が3分の2近くを占めており、現地の企業が世界的な水準の自

26) 前年の訪問時には、今回文書による回答の得られなかったアイシン精機の担当者からもっとも率直な話が聞け、他社は必ずしも本音かどうか分からない模範解答的な答弁の印象を受けていた。トヨタグループで海外赴任は3-5年の期間でなされるということであり、この間にも年末・年度末と8月で帰任が相次ぎ、担当者は相当入れ替わっていた。

動車部品を製造するだけの技術を有するに至っていることを示す²⁷⁾。

むすびに代えて——今後の課題

本調査は我々の研究グループによる中国経済の実証研究の端緒である。本稿第Ⅱ節における分析を通じて、中国における外資系製造業企業の合併生産の抱える一般的な問題点の所在を明らかにした。それとともに第Ⅲ節において天津という個別の広域経済を事例に、トヨタグループの生産集積の実態に迫った。換言すれば本稿は、前稿²⁸⁾においてグレーター名古屋ないしは東海3県を対象として着手したメガポリスの経営-政治経済学²⁹⁾研究、広域経済研究の続編であり、戦後に行政的に形成されてきたグレーター天津について前稿同様、トヨタグループ企業を媒介として検証した。それとともに、行論の過程でスズキ自動車を媒介にグレーター浜松に関して、また労賃との関連でグレーター大連についても一定の分析を施した。

トヨタグループは先述のように天津地区に中国で最大級の生産集積を行っているとはいえ、今回の調査は天津地区に限定されたものであったことから、当然ここで得られた事実や考察を一般化することには限界がある。またパナソニックについては、天津での生産品目は限定的で、特定の電子部品のみであった。2010年度も上海市・浙江省で同様の集中的な調査を予定しており、そこでは家電産業が主体となる。これと天津のトヨタグループの自動車産業の集積との比較を通じて、特定の産業に偏らない、日系製造業多国籍企業の生産集積についてある程度一般化して論じることができるはずである。また11年度には広東省広州市のトヨタとホンダの生産拠点または、河南省鄭州市の日産の生産拠点の調査を計画している。これに吉林省長春市のトヨタの生産拠点を併せれば中国における日系自動車メーカーの生産拠点をほぼ網羅することになり、その時点での中国における日系製造業企業に関する包括的な実証分析の研究書の刊行を視野に収めている。

27) 同社からの回答には、製品別で相当調達先・比率が異なることから3種ある代表的製品の1つ（カーエアコン用熱交換器またはラジエータ）について答えるにあり、もっとも現地化の進んでいる品目を取り上げているとのことであった。

28) 有賀敏之「東海地域経済の概観」ならびに「トヨタグループのグローバル化と産業クラスター」（関下・有賀前掲編著1-24, 59-90ページ）。

29) megalopolisの方が一般的な語であるが、こちらはmegapolisの意以外に地理学的に「巨帯都市」の語義を含む。他方metropolisは「首都」の語義を含むことから、これらを避けた。国民国家からのオートノミーを増しつつある個別の広域経済を、その主要な構成要素である中核都市の都市圏と地場の巨大企業を通じて把握し、日本で言うところの「社会経済学」のエッセンスを用いて解明することを企図する。

前掲編著書第1章・第4章におけるいわゆる「名古屋経済」（東海地域経済）研究がその皮切りであり、これをVer. 1.0とすれば副題で「(1)」とした本論考は中国篇のVer. 2.1に相当しよう。続くVer. 2.2としては長江下流域（華東地区）を予定している。