

IAM e-Journal 第1号
(2010年5月10日発行)

目次	ページ
アジアの政治・経済動向(1)：インドの自動車産業(第1回) 長谷川啓之	2~8
アジアの政治・経済動向(2)：インドの自動車産業(第2回) 長谷川啓之	8~17
アジアの政治・経済動向(3)：インドの自動車産業(第3回) 長谷川啓之	17~23
アジアの政治・経済動向(4)：インドの自動車産業(最終回) 長谷川啓之	23~30
アジアの工業化と経済発展(1)：1つの雁行形態論批判 長谷川啓之	30~43
アジアの工業化と経済発展(2)：1つの雁行形態論批判 長谷川啓之	43~59
「アジア国境の島」から経済連携協力を考える 嘉数 啓	60~71
アキノ新大統領の課題 嘉数 啓	72~77
人民元相場安定維持と金融政策 童 適平	77~85
農業クラスター・モデルによるアフリカの地域農業開発 モザンビーク国ナカラ回廊地域を事例として 溝辺哲男	85~92
ハワイ島と沖縄におけるバイオ燃料開発の展開 上原秀樹	92~97

アジアの政治・経済動向(1) インドの自動車産業(第1回)

長谷川 啓之(経済学博士)

アジア近代化研究所代表

1. はじめに

本シリーズはアジアの政治・経済を中心とした動きをできる限り、深く理解できるように分かり易く解説し、紹介することを目的とする。第1回は発展目覚ましいインドの自動車産業を取り上げるが、若干長くなるので、今回はその第1回とする。インドは現在急速な成長過程にあるが、概してサービス産業、中でもソフトウェア産業の成長による所が大きい。それは一般的な工業化による経済発展ではないため、異色の経済発展方式として注目されている。しかし、インドが今後も持続的に経済発展するには、工業化は不可欠である。

工業(中でも製造業)にはさまざまな産業が含まれるが、先進国を見ればわかるように、雇用をはじめ他の産業への影響も大きいことから、特に自動車産業は重要な産業といえる。そのため多くのアジアの発展途上国が国産車の生産を目指してきたが、必ずしも成功しているとはいえない。インドも国産車はあっても、まだまだ効率が悪く、国際的評価はあまり高くない。インド政府もその点を自覚し、さまざま形で自動車産業への支援を行ってきた。たとえば国家自動車テスト・R&Dインフラ・プロジェクト(NATRIP)はその1つであり、中央・地方の政府や自動車業界が協力して最先端のテストや研究開発を促進するプロジェクトである。これまでもいくつかの注目すべき自動車産業政策を実行してきた。たとえば、特に注目されるものとして、06年に発表された「インド自動車産業発展10カ年計画」(AMP)がある。後に詳しく見るように、これは10年間にわたり政府が自動車産業の飛躍的な発展を期待して、強力な支援を行うことを明文化したものである。それ以前にも、自国の自動車産業の自力での発展だけでは限界があるとして、外国企業の優れた技術や経営のノウハウを取り入れる努力もしてきた。こうして、当然ながら、政府はソフト産業などと同時に、工業化への意欲と同時にさまざまな手を着々と打ち、中でも小型車を中心とした自動車産業への思い入れは並大抵のものではない。それは長期的に見て、自動車産業がインドの経済発展の命運を決すると言っていいほど、重要だからであり、遠からず中国と並んで世界の自動車産業をリードする可能性すらある。

2. インド自動車産業の歴史：独立から80年代まで

そこでまず、簡単にこれまでのインドの自動車産業の発展を振り返ってみよう。インドの自動車産業の歴史は日本と共に古い。独立前の1930年代にアメリカのGMがムンバイに、フォードがムンバイとチェンナイ、コルカタに進出し、40年代には年間10万台規模の生産に達していた。42年には民族資本のビルラ財閥がヒンドスタン・モーターズ社(HM)を、

44年にはワルチャンド財閥がプレミア・オートモービルズ社(PO)を、翌年タタ財閥がテ
ルコ社(タタ・モーターズTMの前身)とマヒンドラ・マヒンドラ社(MM)を設立した。
しかし、47年の独立後は、政府の社会主義的政策に基づいて、自動車産業全体を規制する
「産業政策決議」が48年に出された。そこでは基幹産業を中心に、輸入代替化政策を実施
し、国内産業保護を掲げたため、自動車産業も強力な保護下に置かれ、自動車部品の国産
化も推進された。49年には完成車の輸入禁止、50年には一部部品の輸入関税引上げ、など
が実施された。そうした中で、イギリスのモーリス社は48年、ビルラ財閥のHMと提携し
て、キット(組立部品一式)をイギリスから輸入し、モーリス・オックスフォード・シリ
ーズを組み立てて販売した。さらに、54~56年にはモーリス・オックスフォード・シリ
ーズを発売した。これがインド名のアンバサダーであり、政府は国産車扱いでこれを支
援した。アンバサダーはいまも文字通りインドの自動車を代表する車種であるが、長年モ
デル・チェンジも無く、旧態依然とした外装であるが、数年前にアンバサダーが初めてモ
デル・チェンジするという事で、話題になった。だが、ほとんど変わりが無いと言われ、
筆者が乗った01年頃にはまだ音は大きく、スピードは遅く、乗り心地も今一であった。重
量が重いこともあって燃費効率もかなり悪く、電気系統の故障も始終起きると聞く。因み
に、ビルラ・グループは独立運動の闘志ガンジーに巨額の支援をしたことで知られる。独
立後は、政府の政策に合わない企業は撤退を余儀なくされ、米系企業は54年にすべて撤退
してしまった。その結果、インドの自動車産業はHM、PO、スタンダード・モーターズ(SM)
の3社による寡占体制が確立した。このため、インドの自動車産業は非効率で、技術水準
も低く、改良も行われぬまま旧態依然とした状態が長期間続き、自動車産業の発展はほ
とんど見られなかった。80年代に入ると、部分的ではあるが、自由化の流れが生まれ、効
率化を図るために生産設備の近代化や拡張が可能となり、外国企業の資本参加や技術導入
もある程度行われた。ライセンス・ラジと呼ばれる許認可制度も弾力的に運用されるよう
になり、各種の規制緩和も実施され、外国企業の資本・技術提携も徐々に活発化するよう
になった。86年には自動車金融への便宜も図られ、四輪車分野では乗用車の生産台数がジ
ープを含めて、84年度から商用車生産を上回るに至った。70年代まではインドの乗用車市
場はHMとPOの寡占状態であった。80年代に入ると、日系企業もインド政府の小型国民
車構想(77年)に乗ってスズキ(現在のスズキ)がインド政府の合弁で設立したマルチ・
ウドヨグ(MU)社によって、主力車種のマルチ800を83年に発売するや、爆発的な評判
をとり、89年には市場占有率60%を記録した。その後若干減.したとはいえ、スズキは50%
を超える占有率を維持している。スズキが成功した原因の1つは日本式のAOTS(海外技
術者研修協会)の研修による人材育成といわれる。その後は、スズキに続いて多くの日系
自動車産業が進出するに至り、インド自動車産業の発展への重要な役割を担うことになっ
た。だが、80年代はまだ部分的な自由化に過ぎず、インドの自動車産業を根底から変える
ほどではなかった。

3. 飛躍的發展への道：91年の経済自由化以後

こうした動きを一変させたのが91年の経済自由化政策である。この政策の開始は90年8月に発生した湾岸戦争後の原油価格の高騰による貿易収支赤字の拡大、物価上昇などの悪循環に陥ったことがきっかけである。さらに91年1月には外貨準備高が急減した。経済運営に行き詰った政府は国際通貨基金（IMF）と世界銀行との提携の下に、石油価格の引上げ、IMFからの輸出変動・偶発補償融資制度による融資、緊急輸入抑制措置などを余儀なくされたが、そうした国際環境の変化に対応するだけでは経済はよくならなかった。さらに国内にも多くの問題（たとえば、各種補助金や公共事業の増大による財政赤字、輸入代替政策による閉鎖的な貿易体制とそれに基づく産業の高コスト体質、など）が顕在化した。それは社会主義国家や発展途上国社会がしばしば経験してきたことである。そこで、政府は危機的な状況を回避するため91年6月、ラオ政権がIMFと世界銀行による構造調整プログラムを受け入れ、それに基づいて劇的な経済改革を断行した。それは独立後のインドの方針からすれば、まさに画期的な改革であり、中国で言えば改革・開放政策に相当する。その後の経済を見れば明白のように、この改革政策はインド経済全体に大きな変化を引き起こした。後に見るように、政府は自動車産業に対しても、さまざまな計画や産業政策を実施し始めた。93年には自動車産業への認可制度は廃止され、自動車産業での外国企業の100%出資も可能となった。さらに、01年には完成車の輸入数量規制の廃止、外資の100%出資の自動的承認へと変化した。こうしてインドの自動車産業には、日米を初めとする世界的な自動車メーカーが相次いで進出した。

第1表 インドの自動車生産台数および販売台数

	1995	1998	2000	2001	2002	2004	2005	2006	2007	2008
乗用車	454.5	504.0	640.9	669.7	723.3	1,209.7	1,264.0	1,473.0	1,713.5	1,829.7
	417.8	493.6	690.6	675.1	707.2	1,061.6	1,143.1	1,380.0	1,549.9	1,551.9
商用車	217.4	135.9	156.7	162.5	203.7	350.0	362.8	546.8	540.3	485.0
	200.1	129.8	136.6	146.7	190.7	318.4	351.0	467.8	490.5	384.1
四輪車計	671.9	639.9	797.6	832.2	927.0	1,559.7	1,638.7	2,019.8	2,253.7	2,314.7
	617.9	623.4	827.2	821.8	897.9	1,380.0	1,494.1	1,847.8	2,040.4	1,936.0
二輪車	2,656.0	3,374.5	3,758.5	4,271.3	5,076.2	6,526.5	7,600.8	8,466.7	8,026.7	8,418.6
	2,544.3	3,303.4	3,634.4	4,203.7	4,812.1	6,209.8	7,052.4	7,872.3	7,249.3	7,437.7
三輪車	176.4	209.0	203.2	212.7	276.7	374.4	434.4	556.1	500.7	501.0
	144.8	189.1	181.9	200.3	231.1	307.9	359.9	403.9	364.8	349.7
合計	3,504.4	4,223.5	4,759.4	5,316.3	6,280.0	8,460.6	9,673.9	11,042.6	10,781.1	11,234.3
	3,307.0	4,115.9	4,643.5	5,225.8	5,941.5	7,897.6	8,906.4	10,124.0	9,654.4	9,723.4

注：上段＝生産台数、下段＝販売台数、単位は1,000台。

資料：インド自動車工業会(SIAM)、その他の資料より筆者作成。

この間の自動車産業の動きは第1表に示されている。それによれば、乗用車の生産台数は95年には45万台ほどであったが、10年ほどたった2004年には100万台を突破し、08年にはその2倍近い180万台に達した。いまや200万の大台を超えるのは時間の問題である。つまり、00年を境に、乗用車生産は大幅な伸びを示してきた。そのことは91年の自由化政策の影響が00年ごろになって明確になってきたものと考えられる。乗用車の国内販売もこれと同時に飛躍的に拡大し、95年の42万台弱から04年には100万台を超え、08年には95年の1.5倍以上に達した。さらに後に見るように、最近では、乗用車や二輪車を中心に、少しずつ輸出も開始している。商用車生産も95年の22万台弱から08年には2倍以上の48万台強に、国内販売量もその間1.9倍強へと増加した。インドの四輪車市場は乗用車がリードしている。その結果、インドの四輪車生産は95年から08年の間に3.44倍、販売台数は3.13倍となった。自動車市場のメーカー別シェアを見ると、06~07年現在で、第1位は日系企業・MUの46%、第2位は現地メーカーのタタ・モーターズが16%、第3位は韓国系企業・ヒョンデ(現代)・モーター・インドアの14%、第4位はMMの7%、トヨタ4%、その他13%、などとなっている。またこの間、インドの人々の足である二輪車の生産・販売も急速に拡大した。生産は3.17倍、販売は2.92倍である。2010年には1,000万の大台を超えると見られる。ただし、安い小型自動車が大きく伸びれば、二輪車市場からのシフトも考えられる。こうして、四輪車、二輪車、三輪車を加えたインドの自動車生産台数は95年から08年までの間に、生産台数で3.21倍、販売台数で2.94倍へと拡大した。特に目立つのは、2000年代に入ってから急増であり、現在も毎年数10%の伸びが期待されている。特に、小型車を中心とした乗用車の増加は驚くべき急成長振りであり、世界の主要自動車メーカーが乗用車(主に小型車)のインド投入を計画し始めている。

4. 小型車時代をリードするインド

インドの乗用車の中心の1つが小型車であることは、インドを訪問すれば誰でも気づく。インド政府はこれまでも小型車に異常なほどの優遇措置を講じてきた。たとえば本来の一般乗用車は24%の物品税(日本の消費税に相当)を課せられるところを、06年に全長4mで排気量1,200cc未満(ディーゼルの場合は1,500cc未満)を小型車と規定し、政府は小型車の物品税を24%から16%に下げ、さらに08年には12%に下げた。その上、全長4m以上で、排気量1,500cc以上の車には1万5,000ルピーを、2,000cc以上では2万ルピーの追加税を課す、徹底的な小型車優遇税制を導入した。このため、日系自動車メーカーの中には追加税を課せられる車種を発売する企業は大きな悪影響を受けることとなった。たとえば、05年に発売を開始したスズキの人気車種スイフトは1,300ccのため、追加税を課せられることとなったが、ディーゼル・エンジン搭載車は排気量1,300ccでは適用対象外となる。さらに、スズキは世界戦略車のスイフト、グランド・ピタラ、SX4、スプラッシュの他に、Aスター(1,000cc)を投入。ホンダはシティ1,500cc、シビック1,800cc、など4車種が追加

税の対象になることから、1,200ccのジャズ(日本名はフィット)の発売に踏み切った。トヨタは11年に追加課税非対象車種の「800L」を投入予定。日産もルノーと共同で10年5月には「マイクラ」の発売を予定(日本名はマーチ)。日系以外の外国企業もこの制度に対応している。たとえばフォルクスワーゲン(VW)は「シュコダ」を発売。すでに現代は「ゲッツ」が、フィアットは「パリオ」が、GMも「シボレー・アベオ UVA」が優遇措置を受けている。インドを世界的な小型車生産基地と位置づけるフォードも、10年初めには小型車「フィーゴ」の発売を発表し、将来はそれを海外に輸出する計画である。こうしてインドでは08年4月から09年3月までの新車発売台数122万台の実に73%が排気量800ccから1,600ccの小型車で占められ、今後はさらに拡大されると言われる。さらなる小型車時代の到来が予測されているからである。特に、09年4月、TMがタタ・ナノという超低価格車売り出して話題になったことから、いっそうの拍車がかかった感じである。タタ・ナノの価格が10万ルピーのため、インドで10万の単位を現すラック(またはラク)という単位を使って、ワン・ラック(またはラク)・カーなどとも呼ばれる。これまで最も売れてきた小型車には、07年現在ではマルチ800(5,093ドル)を初め、タタ・インディカ(5,945ドル)、マルチ・アルト(6,093ドル)、ヒョンデ・サントロ(7,100ドル)、マルチ・ワゴンR(8,299ドル)などがある。その中に、スズキの合弁会社MUIの車が上位5車種のうち3車種も入っている。他方で、07年にスズキの販売台数は日本国内よりインドでの販売台数が上回った。スズキがインドで成功したのも小型車中心の生産を続けてきたからである。その点、スズキ以外の日系主要メーカーは小型車より中型車が中心であり、中型車は一人当たり国内総生産(GDP)が900ドル台のインド国民にとっては、まだ高嶺の花といってよい。一般に、平均所得が3,000ドルを超えると自動車ブームが起きるといわれることから、インドで中型車が急速に売れる日はまだ先になりそうだ。上述のように、タタ・モーターが過去の人気車種に比べて衝撃的な低価格の小型車ナノをわずか2000米ドル(標準モデル価格)で販売開始したことは、さまざまな問題点もあるようだが、ともかくインドの自動車産業の底力を世界に示す格好となった。これは部品の97%を現地調達することで低価格を実現したもので、インドの小型自動車市場に今後、大きな変化を生じさせる可能性がある。その結果、インドに進出する、スズキ、トヨタ、ホンダ、日産・ルノー連合、フォルクスワーゲン、フォード、現代、などの世界の主要自動車メーカーも低価格の小型車生産を余儀なくされている。そこで、各社一斉に2010~11年にかけて、インド市場向けの小型低価格車の発売を計画しており、インドは小型車のハブとしての役割を果たそうとしている。世界の自動車メーカーが1,200ccクラスの自動車発売に踏み切ったとしても、いかにしてタタ・ナノの価格に接近できるか注目される。しかし、原油高や環境規制などから、インドばかりか、世界中がいまや小型車時代とも言われ、近い将来、世界の自動車全体の60%が小型車になるとの予測もある。そうした中で、インドに進出する日系自動車メーカーばかりか、現地メーカーも世界の主要自動車メーカーもこぞって小型車市

場に参入することで、ますますインドは小型車自動車市場をリードすることになる。

5. インド二輪車産業の歴史

多くのアジア諸国と同様に、インドの自動車産業の柱は小型車と同時に、町中を走り回る二輪車である。二輪車産業も独立後の政府の輸入代替化政策の影響を受けた。51年のライセンス制度の導入に基づいて、二輪車産業への参入も生産量も政府によって決定されたため、政府が最初に承認を与えたのは50年代前半で、スクーターやモペットを生産するオートモービル・プロダクツ・オブ・インド(API)であり、これにモーターサイクルを生産するエンフィールド・インド社、50年代後半にはスクーターを生産するバジャージ・オート社が続いた。60年代に入ると、国内での製造計画があれば外国企業との資本や技術提携が可能となった。その結果、70年代にかけてインド人による新規企業の参入が相次ぎ、全体で10社ほどがスクーターやモペットの生産を開始した。政府の社会主義的政策もあって、ポーランドやチェコの企業との技術提携も積極的に行われた。「産業政策決議」では二輪車産業を含む自動車産業全体が政府の統制・規制下におかれることとなった。だが、政府の二輪車産業への関心は低かったため、乗用車への認可は厳しく制限されたが、二輪車産業への新規参入は比較的容易であった。またインドの自動車産業にとって、70年代の重要な出来事は2度の石油危機である。石油危機は燃費のいい二輪車市場に有利に作用したが、他方で外国企業への認可が厳しくなり、また外資の出資比率も40%に制限された。特に、元来モーターサイクルは高い技術水準が要求されるだけに、外国企業への依存割合は高いが、それを規制すれば二輪車産業に不利に働くことは否めない。このため、政府の規制によってニュー・モデルの導入やモデル・チェンジはほとんど起きなくなってしまい、停滞を余儀なくされた。80年代はインド政府が経済の停滞からの脱却を目指し、徐々にアジアNIEs諸国の経済発展にも学ぼうとしたため、部分的な自由化を図ろうとした、いわゆる経済自由化第1段階ともいわれる時期である。この時期には、それまでの規制による悪影響を認識した政府が徐々に規制緩和に向かい始めた。その中には、たとえば参入許可や認可の枠を超えて、外資との提携による参入許可やライセンス枠以上の生産許可が与えられるとともに、それまで部品の一部にライセンス取得義務が課せられていたものが撤廃される、などの政策が行われた。こうして二輪車生産への規制がやや緩和され、外国企業や大企業が二輪車市場にも参入できるようになったため、合併企業が可能となり、日本企業との合併も活発に行われるようになった。インドの二輪車産業も91年の本格的な自由化政策の影響を初めに受けた。現在、二輪車市場を支配するのは長年主流であったスクーターからシフトしたモーターサイクルであり、93年以後、年率20%を越える成長を示してきた。その理由として、農村の所得上昇を背景に、農村で好まれ、販売が増加したことや、大量生産による価格の低下、消費者ローンの普及、多種類のモデルの導入などが指摘できよう。平均的なインド人にとって、年間所得の何10倍もする四輪車は当分、高嶺の花であ

り、維持費も安く機動性の高い二輪車への購買意欲は強い。このため、当分二輪車市場の拡大は続くものと思われる。こうした状況から、90年代末から日系企業の参入も増えた。現在のインドの二輪車産業の生産高は第1表から分かるように、01年頃から急速に増加し、中国に次いで、世界第2位の地位にある。それと同時に部品産業も増加し、00年を境に、後に詳しく見るように部品の輸出超過となっている。近年の傾向を見る限り、自動車市場の拡大に有利な要因として、一人当たり国民所得の急速な上昇を初め、消費者向けローン制度の拡充、農村部門の発展などが進む可能性があるだけに、インドの自動車産業市場は小型車と二輪車を中心に、しばらくは急速な拡大傾向を続けるものと思われる。

(IAM Newsletter, 第2号, 2009年12月1日)

アジアの政治・経済動向(2) インドの自動車産業(第2回)

6. インドの自動車市場と日系企業：マルチ・スズキの活躍

インドの自動車産業の歴史は前回も指摘したように非常に古く、メーカーの中には設立年月日が1940年代に遡るものも少なくない。たとえば、四輪車メーカーでは42年2月設立のヒンドスタン・モーターズ、45年9月設立のタタ・モーターズ、同年10月のマヒンドラ・マヒンドラ、48年9月のアショク・レイランドなどがある。また、二輪車メーカーでは45年10月のマヒンドラ・マヒンドラ、同年11月のバジャージ・オートなどがある。しかし、それらは政府の規制などもあって、品質や技術面で発展が遅れたまま、長い停滞期を過ごした。こうした状況を一変させたのは91年に行われた、インドの改革開放を意味する自由化政策であり、それ以後、とりわけ90年代後半以後、インドの自動車市場は毎年10%~20%の成長を続けており、世界の自動車メーカーにとってきわめて魅力的な市場になっている。このため、将来を見込んで、世界中の自動車メーカーが相次いで進出し、いまやインドは「アジアのデトロイト」と呼ばれ、「自動車生産のハブ(生産拠点)」と位置づけるメーカーが多い。また、インド政府はソフトウェア産業に次いで、自動車産業を成長産業の中核に位置づけ、持続的成長のエンジンとみなしている。後に詳しく見るように、政府はそのために必要な、さまざまな政策措置を講じている。また2006年から10年間におよぶ10カ年計画では乗用車が年率10.5%、多目的車は3%、全体では9.6%、また商用車は10%の成長を見込んでいるが、それを上回るとはほぼ確実な情勢である。その結果、計画期間の終了時点で、インドの乗用車生産は中国、日本、アメリカに次いで世界第4位を達成できるとしている。さらに、インドの自動車部品産業も将来有望な産業に位置づけられ、06年からの10年間で年率24.4%の輸出の伸び(02年から06年では年率38%伸びた)が期待されている。こうしたインドの自動車産業の成長は地元企業のがんばりもあるが、日系企業を初めとする外資系企業の役割も大きく、今後も大いに成長が期待され

る。外資系企業の中でも、日系企業は早くからインドの自動車産業をリードしており、いまや日系の主要自動車メーカーはほとんどインド市場に進出している。そうした企業の中で最も早い81年に、インド政府との合意が成立し、アメリカ企業の撤退後では初の外資系自動車メーカーとして、翌年早くも生産を開始したのがスズキ自動車である。当時の正式名称はマルチ・ウドヨグ社 (MU) であり、デリー南西部のハリヤナ州グルガオンに設立された。グルガオンはこれをきっかけにその後急速に発展して、いまや「インドのシンガポール」とも言われるように、現在は外資系企業が数多く設立され、自動車、二輪車、自動車部品、通信機器、電気製品など、数え切れないほどの内外の有名なメーカーやソフトウェア開発企業が顔をそろえ、インド経済発展のシンボリック的存在になりつつある。82年当時のマルチ・ウドヨグ社の出資比率はスズキ側が26%、政府側は74%であった。社長は政府が派遣するインド人官僚であり、いわば国営企業であった。その後、出資比率は双方50%ずつになり、99年には社名をマルチ・ウドヨグからマルチ・スズキに変更した。02年以後はスズキ側が54.2%、インド政府側18.3%、一般株主27.5%となり、マルチ・ウドヨグ社を完全子会社化し、06年インド政府が保有する全株式を売却したため民間企業となり、07年には名称をさらにマルチ・ウドヨグ・インディア (MUI) へと変更した。03年にはMUIはムンバイの証券取引所に株式を上場した。この間、インド政府が経営者として不適切な官僚を合併会社の社長に据えたとして、スズキは合併相手のインド政府をデリーの高等裁判所に訴えた。だが、そこで決着が付かないと見るや、ロンドンの国際仲裁裁判所に訴え、政府は最初指名した人物を1年で更迭すると約束することで決着している。ここにスズキのインドでの地位と名声は不動のものとなった。MUの活動はインド自動車産業を一変させた。同社は83年にマルチ800の生産を開始し、当初80%と言う驚異的な市場占有率を誇り、自動車革命を起こした。そのため、いまや同社の鈴木修社長はインドでは神様と呼ばれるほど伝説上の人物になっている。スズキはインドで独り勝ちと言ってもいい状況にある。こうしてスズキはインドで最も有名な日系自動車メーカーになった。実は80年代には政治的混迷や慢性的な財政赤字などでインド経済が混乱したため、自動車生産も減少した。このため、80年代に進出した日系メーカーの一部は撤退したが、長期的観点に立つスズキのインドでの自動車生産は揺るがなかった。上述のように、80年代までの経済状況を大きく変えたのはナランシハ・ラオ政権下で財務大臣に就任したマンモハン・シンであり、彼が断行した91年7月の経済自由化政策である。その結果、外国の自動車メーカーが次々とインド市場に参入し、80%の市場占有率を誇るマルチ・ウドヨグにも転機が訪れた。自動車メーカー同士の過激な競争が始まった。その結果、例えば市場シェアで見ると、04年現在のインドの自動車メーカーの占有率は、第1位のMUIが50.8%でトップであるが、第2位はTMで19.1%、3位は韓国・現代の (Hyundai Motor India) の14.7%であり、これらビッグスリー3社が2桁のシェアを持ち、合計シェアは80%を超える。これらビッグ3に続く日系企業にはホンダ (Honda Siel Cars India Ltd、95年設立)、トヨタ (Toyota

Kirloskar Motor, 97年設立)がある。日産は首位を独走するスズキに遅れること30年、ようやく今年(10年)5月、チェンナイに工場を建設し、小型車のマーチを生産する。日産はインドを小型車の生産拠点にするとしているが、遅れをどう取り戻すか注目される。近年のマルチ・スズキの主力車種は00年に投入したアルトである。アルトは3年以上にわたって月間売上高第1位を獲得し、08年初めに累計生産台数が100万台を超えた。それ以前に同社はマルチ800とオム二の人気車種がすでに100万台を突破しており、これでミリオン・セラー・カーは3種目となる。いまやスズキはインドで自動車の代名詞にすらなっている。

7. MUIの成功の秘訣

MUIの成功の第1の秘訣には積極的な企業内訓練による技能とインド地場でのサプライヤーの育成が指摘されている。たとえば、企業内訓練では現場主義による徹底的な日本型人材育成(AOTS)システムの導入や企業内訓練プログラムの実施がある。また地場でのサプライヤーの育成は部品の高い現地調達比率やMUIが立地するグルガオンから1時間以内に立地する、70%ものサプライヤーを育成したことである。前回詳しく見たように、今後のインドでの自動車産業における競争は当分、間違いなく小型車を巡って行われる。いかにいい小型車を安く提供するかであり、それにはインドで圧倒的強みを持つMUIといえども大きな試練に直面する可能性がある。むしろ、小型車では世界をリードする、他の日系企業にとっても正念場を迎えているともいえる。それには各メーカーともコストの削減が不可欠である。コストにはさまざまな要素が入るが、重要な要素の1つは部品であり、その現地での調達が重要であろう。最近、トヨタは50万ルピー(およそ100万円)以下のEtios(エチオス)を11年に発売すると発表した。このような低価格を実現した理由をトヨタ側は部品の数を減らし、不要な機能を減らし、部品の調達を日系メーカーから大幅に現地メーカーに切り替え、新興国向けの仕様に変更した結果であると説明している(『朝日新聞』、2010年1月7日)。トヨタの戦略に対し、他の日系企業がどう出るか、注目される。

8. インドの二輪車市場

インドの二輪車産業は中国について世界第2位の地位を占める。第1表(前回の第1回)に示したように、特に、ここ数年は急速な成長を記録し、95年の265万台ほどから05年には760万台、そして08年には800万台を超えた。それも10年には1,000万台、11年には1,200万台を突破するとの予測もある。現在、二輪車市場の主流はオートバイ(モーターサイクル)であり、全体のおよそ4分の3を占める。オートバイは95年には80万台程度で、当時はスクーターの122万台に大きく水をあけられていたが、01年にはこれを完全に逆転した。二輪車に限らず、インド人の自動車への関心は極めて高い。その理由は人により、地域によっても異なるが、まず何と云っても公共の交通手段が貧弱な上に、車は家

族を運ぶ重要な手段であり、自動車を持つかどうかは、生活を大きく変える効果的な方法なのである。07～08年で見ると、インドの二輪車市場のメーカー別シェアはHHMが44.79%、バジャー・オート23.16%、TVSモーター15.89%、ホンダ12.03%、ヤマハ・モーターが1.55%、スズキ・モーターサイクル・インドアが1.16%、LMLが1.00%、カイネティック・モーターが0.65%、ロイヤル・エンフィールドなどとなっている。

日系のホンダ系列だけで50%を超え、現地企業も2社で40%程度に達する。車種別では、第3表に見られるように、スクーターとモーターバイクではホンダ系列が圧倒的な強みを発揮している。インドの二輪車輸出は少数ではあるが、徐々に伸びている。95年には11万台強にすぎなかったが、スリランカやコロンビア、バングラデシュなどの近隣諸国などを中心に徐々に拡大し、08年にはその10倍近い100万台以上を輸出した。

第2表 二輪車、三輪車の生産と輸出

	1995	1998	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
二輪車生産	265.6	304.3	427.1	507.6	562.3	653.0	760.9	846.7	802.7	841.8
スクーター	122.5	126.7	93.7	84.8	93.5	98.7	102.1	94.4	112.4	na
同 輸出	2.32	2.88	2.56	2.83	5.37	6.07	8.39	3.57	2.58	1.60
モーターサイクル	80.9	113.1	290.6	387.6	435.5	519.4	620.1	711.2	642.2	na
同 輸出	4.86	3.55	5.69	12.61	18.73	27.71	38.61	54.59	33.25	44.76
モベット	62.2	64.9	42.7	35.2	33.2	34.8	38.0	38.0	48.2	na
同 輸出	4.23	3.68	1.90	2.34	2.41	2.86	4.32	3.76	25.90	13.30
三輪車輸出	3.20	2.10	1.55	4.34	6.81	6.68	7.69	14.39	14.12	14.81
二輪車輸出	11.40	10.00	10.40	18.00	26.50	36.64	51.32	61.92	81.98	100.42

注：1)スクーター、モーターサイクル、モベットの輸出（2007～08年）は4～10月期の値、2)単位は1万台、3)naは不明。

資料：SIAM (Society of Indian Automobile Manufacturers) 2009、他から作成。

インドの二輪車は日本での価格から見ると格安であり、また四輪車と比較すればかなり低価格である。しかし、タタが発売した小型車のタタ・ナノが20万円（2500ドル）台となると、今後はプレミアム・バイクの価格もそれを大きく下回る必要が出てくるかもしれない。現在、二輪車の価格はほぼ800～1,000ドル程度であるから、インド経済が年率6～7%を越える高度成長を達成し続けられれば、やがて二輪車から自動車に移る可能性が高い。特に、自動車購入の分岐点である3,000ドルを越える富裕層が今後急速に増えると見られる。インドでは二輪車に乗る人の多くが時として3人も4人も乗せて走るところを見ると、彼らは二輪車に甘んじているのではなく、いつか自動車を購入したいという願望がきわめて強いことをうかがうことができる。

各種の調査でも、二輪車に乗る4人に一人の割合で「次に購入するのは四輪車だ」と答えている。それゆえ、たとえ小型車であっても、条件が整えば二輪車を購入する人が急速に自動車にシフトするものとみられる。そのことを考えると、超低価格車のタタ・ナノの

登場は大きな関心を呼んで当然である。なお、二輪車を含む自動車産業の生産拠点は北部（ヒマチャル・プラデシュ州、ウッタラーカンド州、ハリヤナ州、チャンディガル州）、中部（ウッタル・プラデシュ州、ビハール州、ジャルカンド州、ハリヤナ州）と西部（ラジャスタン州）にある。主な日系企業の進出先はホンダがウッタル・プラデシュ州とはハリヤナ州（ただし、09年にホンダは西部ラジャスタン州にも進出）に、マルチ・スズキ、スズキ・モーターサイクル・インディアはハリヤナ州に進出している。

第3表 主要二輪車メーカーの車種別シェア

企業名	所有構成・技術提携先	SC	MC	MP	EL
BA (Bajaj Auto) 1945年設立	Bajaj Group	0.5	18.9	—	—
マヒンドラ社 (Mahindra Two Wheelers LTD) 1984年設立	Honda と Kinetic Group の合併	1.7	0.0	0.0	—
HM&S (Honda Motorcycle & Scooter Pvt. Ltd.) 1999年設立	Honda 100%	55.4	7.0	—	—
HM (Hero Honda Motors Ltd) 1984年設立	Honda 26%, Hero group 26%	15.7	61.9	—	—
MA (Majestic Auto Ltd.) 1973年設立	Hero Group	—	—	0.0	—
LM 社 (LM Ltd.) 1972年設立	n.a.	0.0	0.0	—	—
TVS モーター社 (TVS Motor Company Ltd.) 1982年設立	スズキと TVS の合併で設立、2001年合併解消	18.3	7.9	100	4.5
SMI (Suzuki Motorcycle India Ltd.) 2006年設立	スズキ 100%	8.4	1.0	—	—
REM (Royal Enfield Motors) 1955年設立	1944年～Eicher Motors 傘下	—	0.7	—	—
IYM (India Yamaha Motor Pvt.Ltd.) 1963年設立	Escorts Group 設立、96年ヤマハと合併、01年～ヤマハ100%、08年～ヤマハと三井物産の合併	—	2.7	—	—
Electrotherm インディア社 (Electrotherm (India)Ltd.) 1963年設立	n.a.	—	—	—	95.5

注：1)SC=スクーター、MC=バイク、MP=モペット、EL=電動二輪車、2)2009年4月期、単位は%
資料：「インド二輪車産業の現状と今後の展望」 (www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200908/05.html)

9. 日系二輪車メーカーの進出：ホンダを中心に

インドでの強い二輪車購買意欲の流れに沿って日系二輪車メーカーも早くから進出してきた。自動車ですズキがトップなら、二輪車のトップはホンダである。今日、インドの二輪車の3台に2台はホンダ・ブランドといわれるほど、インドでホンダは圧倒的な強さを誇っている。もちろん、ホンダは四輪車でも活躍しており、売上高で見れば、すでにトップ・クラスにある。インドの自動車産業はほぼ四輪車と二輪車からなり、第1表にある

ように両者の生産台数を合わせると、08年現在1,000万台を超える。四輪車は三輪車も含めた全体の20.6%を占め、二輪車は74.9%と圧倒的に多い。その中で、モーターサイクルが75~80%のシェアを占める。インドには地元ブランドのバジャージ(BAJAJ, イタリアのベスパをライセンス生産)と共に二輪車社会を形成していると言える。しかし、当初売られていたのはモペット(原付バイク)やスクーターであったが、その後次第に性能のいいモーターサイクルが主流となった。ホンダはオートバイとスクーター(主軸は後者)を生産するために、99年に100%出資の子会社ホンダ・モーターサイクル&スクーター・インド(HMSI, グルガオン)を設立した。二輪車の拡大は四輪車市場が拡大するための通り道でもあるため、今後所得の上昇に連れて、急速に二輪車を購入する顧客が自動車市場へとシフトすることが予想される。ホンダがインドに進出したのは、84年に本多技研工業がインドのヒーロー・グループと合併企業ヒーロー・ホンダ・モーター(HHM、現在オートバイとスピア・パーツの製造と販売を行う世界最大のオートバイ・メーカー)をデリー郊外に建設したことに始まる。その後、合併企業のHHMはインド国内で独資と合計で50%を超えるシェアを誇り、二輪車市場をリードし続けてきた。これに対抗するインドの現地企業はバジャージ・オート(BAJAJ、45年設立)とTVSモーター・カンパニー(82年設立)である。これら両方で40%を超えているから、二輪車市場はHHとそれらの3社で90%以上を占める寡占市場である。これら以外にもヤマハ、スズキ、カワサキなどの日系企業を初め、多くの現地小規模メーカーがある。日系企業のヤマハ発動機株式会社は、95年以来現地資本エスコーツ・グループとの合併で、ヤマハ・ブランドの二輪車を製造・販売について協力関係を築いた。95年11月に双方が50%出資し、00年にはヤマハが74%に拡大した合併会社の相手企業であるエスコーツ社を05年6月に100%子会社化し、名称をヤマハ・モーター・インド(YMI)とした。さらに、ヤマハはヤマハ・ブランドの二輪車販売、アフター・サービスを充実するために、05年8月ヤマハ・モーター・インド・セールス(YMIS)を設立し、2社体制で製造と販売事業を行ってきた。さらに07年10月に設立した二輪車製造の新会社インド・ヤマハ・モーター(IYM)に三井物産が30%資本参加することとなった。このように積極的な事業展開を通じて、近年、ヤマハはホンダと並んでインドの地場企業に比べて圧倒的なパフォーマンスを築いている。ホンダが従来はCD100やスーパー・スプレnderといった、排気量が100~125ccくらいの標準的なオートバイを中心に販売して、大きな成果を上げてきたが、最近ではやや不振である。そこで、CBZ, Karizmaなど、標準クラスより上位のプレミアム・クラス・モデルを導入して、顧客の拡大を図った結果、標準クラスの不振を補うことに成功した。他方、それまでの110ccから400ccまでの、さまざまなモデルを展開してきたヤマハの子会社YMIは08年、成長を見込んでスクーター市場への参入を決意した。また09年にはインドで過去最高の市場価格(200万ルピー、およそ420万円)の新型高級オートバイのVMAX(1680cc)を発表した。これはインドで生まれつつある高所得階層のバイク・ファンを狙ったものであり、経

済成長が続けばさらにはかなりの需要が見込まれると判断したようだ。現在、二輪車の中でオートサイクルの生産能力はHMSIをトップに、地元のバジャージ・オート、TVSモーター、YMIと続く。またスクーターではHMSIをトップに、TVSモーター、バジャージ・オートが続く。自動車では断然トップのスズキも06年3月からグルガオンの新工場では年産10万台を目指して二輪車生産を稼動し始め、そこでGT125など125ccクラスの二輪車2仕様を生産している。インドの二輪車市場には中国と違って、日系二輪車メーカーがこぞって進出し、シェアを拡大しているが、それには中国と違って、模造品がないことや部品などの現地調達比率が高いこと、なども影響していると思われる。このように見ると、日系自動車メーカーはインドの自動車市場に深く根を下ろしていることが分かる。今後もインドの経済発展と共に、ますます自動車市場も発展することが期待できると思われるが、激しい競争時代に、今後も日系企業に取りすべて順調に行くという保証はない。

10. 自動車部品産業

部品産業も自動車産業を支える上で重要な産業である。自動車部品産業というのは、日本標準産業分類では「自動車部分品・附属品製造業が生産する製品」を指すとされ、それには主として、エンジンとその部品、ブレーキとその部品、クラッチ車軸、ラジエーターなどが含まれる。要するに、それは車の基本性能を支えるものであるが、さらにタイヤとかカーナビなどを含むとも考えられるため、現在では幅広く、包括的に取り上げる必要がある。インドの自動車部品産業もこのように幅広い分野を含んでいる。そこで、ここでも部品産業を「部品および部品産業を幅広く含むもの」として考える。インドの部品産業は自動車産業の発展と共に急速に発展してきた。つまり、独立後しばらくは政府の保護の下で規制されていたが、部品産業もまた91年代の自由化以後大きく変化した。当初、インド政府は自動車メーカーに部品の現地調達率の引き上げを義務付けたため、80年代にインドに進出したスズキは日本国内にある系列会社にインドへの進出を要請すると同時に、現地インドの下請け会社に技術支援を行った。それゆえ、しばらくはスズキの独占状態が続いたが、他方で現地の部品産業も次第に高品質の部品生産が可能になっていった。自由化政策が実施された90年代半ばになると、部品産業にも競争の波が押し寄せ、自動車メーカーは生産コストの引き下げを図るために、現地調達比率を積極的に上昇させるようになった。部品産業は国内産業に依存する低品質・低技術産業から、外国企業の進出もあって、徐々にグローバル産業への脱皮を図りつつある。現在、インドの部品産業には総生産高の85%を占める500社ほどの中小部品メーカーがある。さらに、それらが中心となって、未組織部門を入れると1万社ほどの部品メーカーが存在する。だが、近年、少量生産で、ばらばらに分かれていた小規模で未組織単位の部品生産者も生産性の引き上げとより高い成長を実現するために統合が必要となっている。現在、インドの部品産業は技術と品質に応じて、3つの分野に分かれているといわれる。第1部門(ティア1)は完成部品のサプライヤーで

あり、下請け企業、すなわち相手先ブランド製品の製造企業 (OEM、Original Equipment Manufacturers,) であり、多くは多国籍企業からなる。ついで第2部門 (ティア2) と第3部門 (ティア3) は低位に位置するサブシステムと単一部品の提供者である。ティア2は大・中企業からなり、ティア3は小規模で未組織部門に属する (以上は、The Indian Automotive Components Industry, www.tekniforetageen.se/upload/eng/automobile_components_india.pdf による)。

インドの部品産業の特徴には、以下の点が指摘される。自動車産業の発展と共に、部品産業も発展してきたこと、極めて小規模の部品産業が無数に存在すること、二輪車や小型車の低価格販売が可能なのは現地調達率の高さにあること、全体に徐々に改善に向かいつつあるが、なお一部を除けば生産力はあまり高くないこと、高度な部品メーカー (たとえば、エンジン、ギアボックス、エンジン統制システム) は多くないこと、小型車の部品国産化率は高いこと、他方では欧米や日系の部品メーカーの進出で近代的な生産技術や管理が行われ、現地部品メーカーは急速に育っていること、などである。

自動車部品市場は最終使用者に応じて、OEM と輸出市場およびアフター・セールス・マーケット (自動車が販売されて廃車になるまでに必要となる部品とか用品のことで、大きくは自動車補修部品、消耗品および用品の市場を指すもので、具体的には自動車のガラスの割れを修理するウインド・リペアとかカーフィルムの施工、ボディ・コートの施工などが含まれる) の2つに分かれる。外資系の部品メーカーには自動車メーカーの下請け生産にほぼ限定する企業が多いといわれる。インドの多国籍企業の部品調達先はほぼ以下の4つに分かれる (Multinational Enterprises in India, A Case Study of Automobile Industry, https://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:pfsa_bMgurgJ:www.cygnusindia.com/p, 参照)。第1は輸入で、それにはエンジン、ギアボックス、エンジン・マネジメント・システム (点火時期や燃料の噴射、アイドル・アップ、リミッターなどのエンジン制御を行うコンピュータで、ほぼエンジン・コントロール・ユニットとほぼ同義) 等速ジョイント (タイヤの切れ角や路面による上限運動に従いながら動力を円滑に伝道するためのもの) などである。第2は追随して進出する裾野産業からの調達で、ステアリング・ギア、リア・アクセル、リア・ブレーキ、スターター、モーター、インストルメンタル・パネル (運転席前面の部品) などがある。その他に、多国籍企業からのもので、クラッチ、ブレーキ、シート、など多数がある。現地所有企業からはショック・アブソーバーやガラスがある。

現地でのアフター・セールス・マーケットは未発達であり、その品質は自動車メーカーに供給される部品に比べると、品質はやや劣るとみなされる。このように、重要な部品やコンポーネントは多国籍企業を通じて、外資系部品メーカーに依存する部分が大いだが、他方でインドの自動車部品の生産と輸出額もかなり急速に増加しつつある。第4表を見れば分かるように、生産は1990年の約15億ドルから08年には13倍弱のおよそ190億ドルに達した。この間、輸出も大幅に伸び、13.6倍になった。生産に占める輸出の割合も90年

には8%ほどであったが、08年には20%にまで拡大した。その結果、部品輸入が当初は輸出を大幅に上回っていたが、05年にはそれが逆転し、以後輸出超過となっている。インドの自動車部品の輸出先はヨーロッパやアメリカが中心であり、それら諸国についてアジアである。この傾向はこの10年間あまり変化していない。しかし、インドがアジア、特にアジア諸国とFTA(自由貿易協定)を締結すれば、そこで完成車を製造する日系企業にとって部品の相互補完の意味が高まるため、ますますアジアでの輸出率は高まることが予想される。また部品の輸出割合が20%と言うことは、国内生産者向けが80%と言うことであるが、それには輸出用完成車向け部品も含まれる(04年現在では13%ポイント)。セグメント別の部品需要は現在は二輪車、三輪車であるが、将来は間違いなく乗用車生産が急速に増加するため最大の需要先になるとと思われる(第6表参照)。

第4表 自動車部品の生産額、輸出額および投資

	1990	1992	1996	1997	1999	2000	2001	2002	2004	2005	2006	2007	2008
生産高(Q)	1,490	1,537	3,278	3,008	3,894	4,100	4,470	5,430	8,700	12,000	15,000	18,700	19,000
輸出額(X)	125	189	291	330	456	625	578	760	1,400	2,100	2,873	3,615	3,800
X/Q	8.4	12.3	8.9	11.0	9.0	15.2	12.9	14.0	16.1	17.5	19.6	19.3	20.0
輸入額 (M)	279	265	443	654	791	682	671	740	1,450	1,395	1,889	2,524	3,258
M/Q	18.7	17.3	13.5	21.7	20.3	16.6	15.0	13.6	16.7	11.6	12.6	13.5	17.1
投資額	na	na	1,705	1,813	2,000	2,300	2,300	2,645	3,750	4,400	5,400	7,200	7,700

注：金額および単位はUS\$MLN

資料：ACMA、*Automobile Industry of India, 08*, The Indian Automobile Components Industry, www.teknikforetaggen.se/upload/eng/automobile_componebts_india.pdf,およびIMF, *International Financial Statistics*, 2005.

部品産業の一層の発展には技術革新や品質向上のために同分野への投資が欠かせない。08年で77億ドル(15年には約3倍弱の210億ドルを予想)が投資されており、10年前と比較して大きな前進であり、資本集約化は急速に進んでいる。その意味で、インドの部品産業はかなりしっかりした基礎ができあがっており、すでにデミング賞を受賞するほどの企業も存在する。部品産業の発展には、特に日系企業のスズキが80年代以後、収益保証を基に現地収益率を高めるため、積極果敢に技術移転を行ってきたこと、などが功を奏している。現在では、多くの世界的自動車メーカーがインドからの部品調達に動いており、トヨタの動きに見られるように、インド内部ばかりか輸出の増加も続くものと思われる。

第5表 自動車部品の輸出先 (%)

	1999	2004	2006	2008
米州	27	31.1	26	27
アジア	16	18.2	16	12
ヨーロッパ	36	30.3	36	35
中東	—	7.6	10	8
オセアニア	—	1.8	1.5	1
アフリカ	13	10.7	10	7
その他	8	0.2	0.5	10

注：1999年のその他には中東、オセアニアも含む。

資料：第4表に同じ。

第6表

セグメント別部品需要 (%)

乗用車	33
商用車	24
二輪・三輪車	34
トラクター	9

資料：第4表に同じ

なお、インドの自動車部品産業の強みについては、以下の点にあるといえよう。優れた技能と教育された労働力、品質向上意欲の強いメーカー、低コストの製造業基盤、グローバルなサプライ・チェーンとの良好な連関の存在 (Status of the Indian Automotive and Auto-component Industry, www.acmainfo.com/ppt/icaicom.ppt#312.1, スライド1) がそれである。このようにインドの自動車産業はほぼ順調に発展しつつあるが、政府はこれをさらに確実に発展させるため、経済計画に組み込み、強力な産業政策や経済政策を実行している。これを次に見てみよう。(IAM Newsletter, 第3号, 2010年2月15日)

アジアの政治・経済動向 (3) インドの自動車産業 (第3回)

11. 統制と育成：自動車産業への政府の対応

インドの自動車産業は急速に発展しつつある。スズキを初めとする日系の自動車産業が大学して進出しているため、インドで日系企業と最も関係が深い産業の1つが自動車産業ということになっている。そのため、インドの自動車産業の発展に日系企業が果たす役割は、アメリカや韓国など、他の世界的自動車メーカーの役割以上に大きくなっている。さらに、独立以後の自動車産業の歴史を見ると、もう1つ重要な要因があることに気づく。それが強い指導力をもつ政府の政策である。インド政府は独立後、60年以上にわたって一貫して自動車産業の統制と育成を通じてその発展を目指してきたが、主に40年代末から70年代にかけて、強力な統制を通じた自動車産業の育成を図った。それはインド政府の社会主義的な方向に沿った輸入代替化政策であり、それが他の産業への対応と並んで自動車産業にも適用された。インドの自動車産業に影響を与えた政府の政策と言うのは、以下のような発展段階を通じて行われた、さまざまな自動車産業政策である。第1段階は1947~65年であり、この時期の政策には外国との競争からの保護、ライセンス規制、そして国産化推進の3つの特徴が指摘できる。第2段階は66~79年には、規制の強化、さまざまなセグ

メント間で脈絡の無い成長が観察できる。80～90年は第3段階であり、規制緩和、スズキ自動車のインド市場への参入が起きた時期であり、その後の自動車産業にとっても重要な意味を持っている。第4段階は91年以後で、改革開放が行われた時期であり、この時期以後が他の産業と並んで、自動車産業に最も重要な影響を及ぼした時期である。このように自動車産業を取り巻く環境は基本的に政府の政策に大きく左右されてきた。1948年の「産業政策決議」では、まず自動車産業は政府によって統制され、規制されるべき基礎産業と位置づけられた。それによって政府は産業ライセンス制度、外国企業との資本提携の制限措置、価格統制、高関税障壁、特定部品の小規模工業への留保制度、などを行い、規制した。それらは相当厳しい規制を伴うものであったため、54年にはアメリカのフォードとGMが撤退し、インドの自動車産業は寡占体制になったが、それは裏返せば技術力を持たないインド自動車産業の停滞を自ら生み出すことでもあった。政府は国内企業も含め、産業全般に関する民間資本の経済活動を管理し、規制するの中核となる「産業開発・規制法」(IDRA)を51年に制定した。この法律を通じて、産業ライセンス制度が始まり、新規事業の設立や既存事業の拡大、立地の変更、生産能力の拡大、生産品目の変更などにはライセンスの取得が義務付けられた。それは政府が開発計画で認めた産業部門に民間の投資を行わせるために作った制度である。この制度により、インドの自動車産業に参入する内外企業の数が制限され、国の優先度に応じて完成車の各セグメント(四輪車か二輪車かといった、車の種類)での生産量が決められた。したがって、政府が保護と規制の仕方に関して関税委員会に調査と勧告を行うよう求め、その勧告を通じて国産化計画を有する完成車メーカーだけにライセンスが与えられ、生産量や価格について規制された。国内で生産計画を持たないで、単に海外からユニットを輸入して、CDK(Complete Knock Down)方式で車を完成させるだけの企業には3年以内の操業停止措置が実施された。

12. 国民車構想

自動車産業への政策の第2段階として、もう1つ重要なのは国民車構想である。70年代にサンジャイ・ガンジー首相の下で国民車構想が提唱され、100%国民車の完成を目指した時期もある。国民車構想の下で、政府が行った政策には次のものがある。1つはまず49年に完成車の輸入を禁止したこと、翌年には一部部品の輸入関税を上げたことである。50年代には部品産業部門は未発達の状態であったため、輸入制限と完成車メーカーの国内生産化を進める必要があった。政府の認可を得た完成車メーカーは段階的国産化計画(Phased Manufacturing Program, PMP)に沿って部品の国産化比率の段階的拡大が義務付けられた。その結果、60年代半ばにはほとんどの車種で70～90%の国産化率が達成された。67年には小規模工業を育成するため、それら企業だけに生産を認める品目を指定する「生産留保制度」が実施され、そこにはやがて部品も追加された。60年代後半には少数企業に経済力が集中するとの批判が生じ、それを回避するために大企業に厳しい政策が取られた。

そこで、69年の「独占及び制限的取引慣行法」(MRTPA、70年施行)、73年の「外国為替規制法」(FERA)が制定された。MRTPAは制定以後91年までに6回改正され、91年に経済力の集中防止に関する実体制制及び独占規制に関する規制が削除され、一定の企業結合は会社法で規制されるものとした。FERAは外資への厳しい規制を定めたものであるが、99年に外国為替管理法(FEMA、00年施行)が制定され、FERAは全面的に改正された。それにより、政府は外国貿易などが容易にし、外国為替市場の秩序ある発展と維持を図ることを目指した。70年代には二度の石油危機が自動車産業に影響を及ぼし、資産額2億ルピー以上の大企業ないし同じ規模の財閥傘下の企業に対し、ライセンスの取得基準が強化された(FERAによる)。またそれと同時に外資系企業の出資比率が40%にまで制限され、これを越えると生産の拡張が制限されるなど、産業ライセンスとFERAの2つの面から規制が強化された。こうした動きの背景には、社会主義的な理念に基づく、政府の自動車産業国産化に固執する、強い姿勢がうかがわれる。また60年代から70年代にかけては二輪車の基盤が形成された。二輪車は四輪車に比べて規制が厳しくなかったため、二輪車市場に参入する企業が多かった。また60年代後半からは小規模工業への優遇政策が強化され、それら企業が生産できる留保品目も増え、それに伴って小規模企業自体も増加した。その結果、インドの部品産業には小規模企業が多数存在することとなった。

13. 産業政策の変化

こうした厳しい統制・規制にも少しずつ変化が現れた。それは75年にインデラ・ガンジーがインドの第8代首相になったことから始まる。70年代の石油ショックで生じた需要不足と政府の規制への不満が生まれた。その結果、政府は既存の政策への見直しと産業の競争力を高める必要性を感じるに至った。そのため、工業部門を管理するライセンス制度やその他の規制・保護政策を緩和する決意を固め、それと同時に政府は海外から近代化のために必要な技術導入を認めた。80年7月に提出された産業政策に関する政府声明は政策の転換を表すものである。さらに、81年初頭に出された「第6次5カ年計画(1980~85年)」には産業政策のこうした変化が織り込まれた。また声明では、既存の生産能力の最適な稼働、輸出促進、地域間の均衡ある経済発展などが強調された。そして、自動車産業で見れば、生産量規制や外国との提携に関する規制緩和などが行われ、資本財輸入、技術・原料ないし部品などの自由化が進んだ。自動車産業での変化の具体的な動きは82年に国有企業のマルチ・ウドヨグ(MUL)と合併で生まれたマルチ・スズキの誕生と関係がある。それは以下のような意味を持つものであった。上述のように、まず70年代にインド政府は小型車を生産する国民車構想を打ち出し、これに答える形で、81年2月インド政府と合併企業として進出したのがスズキである。当時のインドの自動車生産は大型で技術力が低く、極めて貧弱であった。こうした状況からの脱却を狙う目的で、政府は日本の自動車産業に目をつけた。それにはこれまでの統制や規制を厳しくし続けるわけには行かないと判断し

たインド政府は部分的な自由化に踏み切った。つまり、政府は技術力の高い外国企業の力を借りて自動車産業の近代化を図り、競争力の向上を目指したといえる。そのため、政府は上記の MRTPA や FERA によって規制された企業への規制緩和やライセンスで認可された生産量を超える生産を認め、一部部品に対する認可取得義務の緩和、外資との提携を必要とする企業の参入を許可するなど、の部分的な自由化措置を実施した。政府はまた既存企業の技術力を向上させる目的で輸入規制も緩和した。84年には、乗用車メーカーに技術導入を可能にして、燃料効率を高めるよう財政措置を講じた。マルチ・スズキの誕生はインドの消費者にとっても、またインドの自動車産業にとっても重要な意味を持つものであった。たとえば、80年代後半まで消費者にとり車種の選択範囲は極めて狭かった。普通車で見ると、選択できるのはフィアット、アンバサダー、それに80年代初めに出たマルティ800の3車種くらいである。もっとも、一部の富裕層は輸入車を購入していたが、それがスズキの参入以後、徐々に参入企業が拡大し、車種が豊富になるきっかけとなり、大衆の自動車への関心が大きく高まったからである。

14. 部分的自由化

しかし、マルチ・スズキの誕生をきっかけに、他のセグメントにおける完成車部門でも新規参入が許可されるようになった。80年代後半にはさらに自由化と輸出拡大を目指す政府の政策の動きを示すものの1つに、85年のブロードバンディング政策がある。インデラ・ガンジー暗殺後、新首相ラジブ・ガンジーの考えは「第7次5ヵ年計画(1985~90年)」に示された。ブロードバンディング政策とは規制緩和の中で、例えば乗用車だけの生産が認められていた企業が四輪の多目的車(UVs)や商用車(CVs)を生産することも可能となったことを意味する。UVsとCVsは「オンロード四輪車」という名でくられることになった(オンロードとは舗装道路のこと)。その結果、企業は生産能力の範囲内で自由に製品の組み合わせを変えることができるようになった。この方式は二輪車や部品部門にも適用された。このため、企業の生産活動に自由度が高まり、生産活動が活発化した(Historical Industry Development, <http://archives.indianfoline.com/sect/atca/ch02.html>、および Rajnish Tiwari et al., India's Long March Auto major: A Study of Government Influence on Industry Development in the Post-Independence Era, www.global-innovation.net を参照)。

この時期の工業生産への規制緩和の動きが部分的であったのは、与党内部からの反対が増大したためであり、ラジブ・ガンジーが新たに導入した修正の一部は与党内部から取り消すよう迫られた。そのように部分的な自由化であっても、規制緩和が行われたのは、インドの自動車産業の発展に相当の影響があったからである(Mahipat Ranawat and Rajnish Tiwari, Influence of Government Policies on Industry Development, www.global-innovation.net/publications/PDF/working-Pape_57.pdf)。その結果、競争

自体は増大し、ある程度の自由化が進んだものの、ライセンス・システム自体には変更は無く、その意味で70年代までの基盤がまったく覆されたかといえ、そうでもなかった。政府の規制が全て撤廃され、完全な自由化が実施されるには91年の自動車新産業政策を待たねばならなかった。

15. 90年代の自動車産業育成政策

このように、独立後一貫して、政府の社会主義的な介入政策がインドの自動車産業に大きな影響を与えてきた。そうした中で、インド政府は90年代に2回の重要な自動車産業育成政策を発表している。1つは91年に発表された自動車産業への新産業政策であり、もう1つは97年の新自動車政策である。91年の自動車産業政策は90年までの政府の介入的な政策を大きく転換させるものであり、あらゆる産業の活性化を図る中で自動車産業の育成をも重視するというものであった。つまり、90年までの政府の政策は概して、保護主義的な政策を通じて自動車産業を含む産業の育成を図ろうとするものであったが、91年の産業政策は自由化を通じて、積極的に自動車を含む、あらゆる産業の育成を図ろうとするものである。そこで、ここでは自動車産業を中心に見てみよう。政府が主として追求した政策目標は、以下の5つである。すなわち、産業のライセンス制度、外国直接投資、外国との技術協定、公共部門、および「独占及び制限的取引慣行法」(MRTPA)がそれである(詳細は、インド政府のStatement on Industrial Policy, <http://siadipp.nic.in/publicat0791.htm>を参照)。これらによって次第に自由化が進み、97年の新自動車政策を経て02年の新自動車政策が実行されるまでに相当程度に自由化が進展するに至った。そこで、これらの目標のいくつかを簡単に見てみよう。まず産業のライセンス制度は、民間企業の経済活動の中で、アルコールやタバコを除けば、MRTPA, FERAなどが廃止され、原則自由化された。また出資比率が制限されていた外国企業も国内企業と同様に扱われることとなった。90年代後半からは基幹産業を担っていた国営企業の民営化も徐々に進められた。93年には産業ライセンスは撤廃され、外資の出資比率も50%以上の取得が可能となった。自動車産業を見ると、資本財と部品の輸入が自由化され、四輪と二輪のCBU,CKD,SKD形式の輸入は01年まで数量が規制されていた。ただし、完成車メーカーは政府(貿易局)と覚書を交わせればCKD,SKDの輸入が許可されていたが、01年4月1日にこれも撤廃され、外資の100%株式取得も可能となった。インドの産業が政府の統制から解放されるには、外国投資が完全に利用可能でなければならない。なぜなら外国投資によって、技術移転を初めマーケティング知識、近代的な経営のノウハウ、輸出促進機会などが得られるからである。それらが独立以後のインドではほとんど閉ざされてきた。そこで、大量の投資や先進技術を要する、高度に優先的な産業への外国投資を誘致するために、直接投資に51%以上の出資比率を認める必要があった。また輸出促進には世界市場の調査が必要であり、それには世界的な市場にかかわる企業やマーケティング企業

の助けが必要であった。そこで、政府は世界的な大企業との交渉を行うための委員会を設置した。公共部門はインドの開発思想の中核をなすものである。それまで、開発目標を追求する上で、経済の中核部門における政府の所有と統制は経済力の集中を防止し、地域格差を解消し、計画的な発展が公益を確保するという点で重要な役割を果たしてきたとの認識があった。しかし、多くの公共企業には深刻な問題が表れた。たとえば、低い生産性、貧弱なプロジェクト・マネジメント、人員過剰、技術的向上の欠如、R&D（研究開発）への認識の欠如、人的資源開発の必要性、収益率の低さなどである。こうした状況を政府は何とかして、成長と技術開発を志向する企業へと改革する必要がある。それは主として、インフラ部門、石油・鉱物資源、長期的発展に役立ち、民間部門の投資が貧弱な分野の製造業の技術の開発と創出、防衛設備などの戦略的配慮が強く支配する製品の生産、などである。具体的に、政府は今後も維持されるべき公企業として、武器・弾薬及びそれに関連する防衛設備、原子力エネルギー、石炭と亜炭、鉱油、各種の採鉱、鉄道、などを上げている。また産業ライセンスが義務とされる産業や外国技術協定と51%以上の外資出資比率が自動承認となる産業、などが設定された。後者の中で、自動車産業については、1) 商用車、公共輸送車(これには商用三輪ジープ・タイプなどが入る)、2) 自動二輪・三輪車、3) 自動車部品、などが自動承認と51%以上の出資が認められた。

16. 新自動車政策と外国自動車メーカーの反発

MRTPA は制定後、何度か改正された。最後の改正は91年で、その法改正で一部の企業結合は会社法で規制されることとなった。MRTPA の規制対象は独占的取引慣行、制限的取引慣行、不公正な取引慣行及び経済力集中であり、MRTPA 委員会が公共の利益に反すると認めた場合、必要な措置をとることができる。またこれ以外に会社法により、独占的企業を創出する株式取得などが規制されている(詳細は、公正取引委員会『インド』を参照。<http://www.jftc.go.jp/worldcom/html/country/india.html>)。こうして91年の産業政策で、外資規制が原則的に撤廃されたため、90年代半ばを過ぎると、アメリカのダ임ラー・クライスラーやジェラル・モータース、フォードなどが進出し、日系自動車メーカーも90年代半ばから急速に増え始めた。その結果、新型車の投入や価格引下げを通じて市場占有率の拡大競争が激化してきた。90年代にはさらに自動車産業を発展させるべく、もう1つの自動車政策が公表された。97年12月の新自動車政策(97年7月~02年8月、New Automobile Policy)である。この政策の主要内容は以下の通りである。自動車産業に関してメーカーとインド商業省の間で、新たなガイドラインに基づく覚書(MOU)の作成と署名を義務付けること、などを内容とするものである。外資メーカーに対しては、最低投資額、部品国産化率、輸出義務などの新規規制を強化するものとなっている。この政策の具体的な内容は以下の通りである。(1) 国産部品調達率の引き上げ(通関後3年以内の輸入部品の50%、5年以内では70%の調達率を義務付ける)(2) 操業開始3年目から自動車

と部品の輸出を義務付ける、というものである。しかし、この政策には、WTO ウルグアイ・ラウンドで規定する「貿易に関連する投資措置に関する協定」(Trade-Related Investment Measures、TRIMs)について問題があった。この政策以前でさえ、現地調達要求や輸出入の均衡化要求を含む MOU に署名する場合、国境内で操業を開始する企業には自動車部品の輸入ライセンスを取るよう義務付けていた。97年の新自動車政策は間違いなく、以前の行政方針を制度化する意図があった。そこで、日本、EU、アメリカ、など一部の国はそれが TRIM に違反するものだとして、98年10月に EU は協議を求め、アメリカや日本も第三者としてこれに参加し、インド政府の措置は WTO 違反だと主張した。なぜなら、TRIMs 協定は輸入製品について、課税や規則などの面で国内産品と外国産品を差別的に扱うことを禁止する GATT(関税・貿易一般協定)第3条の内国民待遇及び第11条の輸出入数量制限の一般的禁止に違反してはならないとする規定があり、それには特に現地調達要求、輸出入均衡化要求、為替規則・輸出制限、などの措置を例示して、はっきりとこれを禁止しているからである。その結果、99年02年8月インド政府は諸外国の指摘を受けて、これを撤廃した。(IAM Newsletter, 第4号, 2010年4月15日)

「アジアの政治・経済動向(4)」: インドの自動車産業 (第4回、最終回)

17) 新新自動車政策

90年代の自動車政策がそれなりの効果を上げたとはいえ、さまざまな問題があり、不十分であった。そこで、2000年代に入って、インド政府はそれまでのソフトウェア中心の産業政策から自動車産業を中心とした製造業への関心と育成への意欲を高め、自動車産業には特に積極的な態度を示し始めた。まず02年3月に新たな自動車政策(Auto Policy)が発表された。これはインドを部品産業を世界のハブにし、南アジア地域における小型車のハブにすることを目指すものであり、そのために R&D を奨励し、デザイン力を高めるとの公約を掲げている。

この政策の目標は以下の点にある。工業の成長と雇用拡大のテコとして自動車部門を発展させ、高い付加価値度を実現すること、世界的な競争力を持つ自動車産業を作り出し、自動車部品の世界的な供給基地にすること、インドを小型で手ごろな大きさの乗用車生産の国際的なハブにすると同時に、トラクターや二輪車の生産でも世界の中核にすること、インド経済と地域経済とのバランスをとり、リスクを最小に抑えて、市場開放に移行できるよう保証すること、産業の継続的な近代化に貢献する、固有のデザイン開発や研究・開発を促進すること、インドのソフトウェア産業の技術を自動車の技術に方向けること、既存のエネルギーに代わるエネルギー源で動く自動車の開発を支援すること、国際基準と同レベルの安全と環境の基準を国内で開発すること、である。

インド政府は自動車部門の成長の方向を指し示し、自動車産業における大部分の関心事に取り組むとしている。それにはそれまでの政策でも多くの外資系自動車メーカーを引き付けてきたが、さらに投資家にとって魅力があり、新規に生じる問題を解決し、WTOに合致した政策を取る必要があるとの認識に基づいて、新たな自動車政策を策定した。

そこで、上記の政策目標を実現するために、政府は以下のような、さまざまな措置を講じるとしている。以下はその主要なものである。(1)政策実現の手段として、投資、関税、租税および輸入税に関して、政府がイニシアティブをとること。(2)自動車人口の増加と共に副次的な道路インフラのレベルアップや発展を保証するために、高速道路への資金配分を増加させること。政府はインドのインフラの貧弱さが自動車の普及を阻止する要因とみなしており、これまで年率12%程度で成長してきた自動車生産を、近年の中国が達成しつつある年率30%~50%程度拡大するには現在の道路インフラ状況では不可能であると認識している。(3)交通、安全、環境の側面での円滑な動きに適合した規制の枠組みを作ること。(4)自動車および部品のメーカーによる100%の外国株式投資を自動的に承認すること、である。

18)「自動車産業育成10カ年計画(06~16年)」

しかし、02年の自動車政策は不十分であり、必ずしも成功したとはいえない。そこで、政府はインドの自動車政策の決定的な育成政策として、06年から16年までの10年間を対象にした計画を発表した。このような自動車産業育成計画はアジアの多くの国でも行われているが、インドほど意欲的なものは少ない。

この計画は06年1月29日にマンモハン・シン首相によって発表された「自動車産業育成10年計画(AMP, Automotive Mission Plan 2006~2016)」と呼ばれるものである。この計画はインドの重工業省が国内の自動車業界の協力を得て作成したものであり、その原案は05年9月に発表された。だが、その後業界や有識者などの意見も取り入れ、政府がそれを承認した後、改めて公表されたものである。その主たる目標は06年からの10年間に、自動車産業への投資を400億米ドル程度拡大し、同産業の売上高を現在の350億ドルから1,450億米ドル~1,590億米ドルへと、およそ4倍から4.5倍程度上げるもので、それによって自動車産業の売上高はGDPの10%以上を占めることになる。この計画は上述のとおり、それらの目標を実現することで、インドの自動車産業を世界のハブにしたいとの思惑の下に提言されたものであり、インドの自動車産業にとって画期的なものであると同時に壮大な自動車産業育成計画である(以下は、Draft Automotive Mission Plan 2006-2016, を参照。www.dhi.nic.in/draft_automotive_mission_plan.pdf)

その主要な提言内容は以下の通りである。(1)特に、小型乗用車、多目的車、二輪車、三輪車、トラクター、および部品の生産と輸出を推進すること。(2)自動車業界が提示する部品77品目はアジア諸国との自由貿易協定では禁止品目にすべきこと。(3)10年間で、

自動車産業に350～400億ドルの追加投資を呼び込むこと。それには適切な関税政策、すなわち関税率水準を一定に維持すること。投資促進のために50億ルピー以上の大型投資はインフラ・プロジェクトと同様に、免税扱いにするなど、種々の税制上の優遇措置を付与すべきこと。(4)道路、鉄道、港湾、電力などのインフラ整備を急ぐこと。特に、港湾に関してはムンバイ、コルカタ、チェンナイの近くに年間50万台の輸出の拠点(ハブ)を2015年までに構築すること。(5)国内市場の拡大を図るために、デザイン・設計支援策、コスト競争力、税制の合理化などを行うこと。(6)輸出促進の観点から、原材料、中間財、製品の3段階の関税制度を堅持すること。また特別自動車部品工業団地と経済特区の設立を促すこと。(7)競争力と技術開発の拡大政策を導入すること。その場合、「国家自動車テスト・R&D促進計画(NATRIP)」が各種整備の調整機能を果たすことになる。(8)環境・排ガス規制では現在全土に実施されているユーロ、11年で実施されているユーロを10年4月からは全土でユーロ、11年でユーロを導入する(ここでユーロとは92年にEUで、乗用車と小型車を対象に導入された二酸化炭素の排ガス自主規制のことで、その後96年1月にはユーロ、00年1月ユーロ、05年1月にユーロ、そして08年にユーロが導入され、徐々に規制が厳しくなった)。(9)自動車使用年数15年での廃車義務付けを政府と業界が協力して、検討すること。これは排ガス規制効果を高めるために必要な処置である。(10)自動車登録のオンライン化と全国規模でのデータベースを作成すること。これは車のリコールや盗難車の追跡に利用するためである。(11)労働法の改正が必要なことである。つまり、今後急速な雇用の拡大(10年間で2,500万人、ただしスタッフ700万人、熟練労働者1,550万人、無熟練労働者250万人など)に伴って必要となることから、労働時間の延長や契約社員の中核業務への就労、従業員の労働条件の変更に関する事前通達期間を短縮するなど、の改正をすることである。(12)産業界の要望に沿って、人材育成の観点から工業高校、自動車学校の教育要領の作成、規律の訓練などを指導する国家自動車研究所の設立を検討すること、などとしている。

この計画には政府の政策が具体的かつ詳細に示されている。その主要なものを上げると、以下の通りである。まず投資に関して、適切な関税政策の採用(インドの関税率は諸外国に比べてむしろ低い)、自由貿易協定などを通じてこれを調整すること、投資支援策の充実(電力事業や輸出企業などが1,000万ルピーを超える投資をする自動車産業にはタックスホリデーを与えたり、輸出利益の100%に租税控除を与えること、自動車会社に関わる建設会社やホテルなどの外貨収益には50%を免税すること、など)である。インフラについては、道路、鉄道、港湾、電力などの充実がインドが自動車生産のハブになるために特に重要だとして、一定の水準と特定の場所を設定して、開発と支援政策を取る。さらに、国内需要の拡大や輸出促進、R&Dへの支援策などを具体的に提言している。また注目されるのは上述のNATRIPへの支援である。これは中央政府、一部の地方政府および自動車業界が共同で最先端のテスト、検証、研究開発のインフラを構築するためのプロジェク

トである。このプロジェクトにより、自動車産業のグローバルなコア・コンピテンシーを確立することを狙っている。こうして、さまざまな面で政府が進んで自動車産業の発展に関わるための、積極的な姿勢を表している。

19) インド自動車産業の将来

これまでインドはソフトウェアを通じて高い経済成長を記録し、注目されてきた。しかし、それも欧米向けが中心であり、リーマン・ショック以後、欧米経済が大きく落ち込んでいる現在、もはやソフトウェアだけでは高い成長の持続は期待できない。インドが先進国への道を歩もうとすれば、これまでのソフトウェアやサービス産業に偏った成長ではなく、雇用の拡大などや産業構成などの面で、もっとバランスの取れた成長が不可欠である。バランスの取れた成長を実現するには、工業化が不可欠である。それには自動車産業を中心とした製造業の役割が欠かせない。

第8表 インド国内の自動車購買誘因

成長要因	乗用車	商用車	三輪車	二輪車
1. 工業・農業生産の増加				
2. 道路インフラの充実				
3. 1人当り国民所得の上昇			--	
4. 人口分布上、労働人口と中産階級の占める割合の上昇			---	
5. 都市化の進展				
6. 農村部門の可処分所得の増加				
7. 多様なニーズや好みを充足できる多様な自動車モデルの提供				
8. 自動車を購入できる余裕の増加				
9. 購入資金制度の充実				
10. 有利な政府の政策				

注： は成長要因として有効なもの。

資料： Mahipat Ranawat and R.Tiwari, Influence of Gov. Policies on Industry Development : The Case of India's Automotive Industry, March 2009, Hamburg Univ. of Technology, www.global-innovation.net/publications/PDF/Working-Paper-59/pdf

これまで見てきたように、インド経済は独立後の社会主義的政策による輸入代替化政策が災いして、長く閉鎖的な政策を取ったため技術水準もインフラなどの発展基盤も乏しく、資本も人材も技術も決して十分とはいえない。

こうした状況の中で、かるうじて他の国との比較優位産業としてソフトウェア産業を発展させ、注目されてきた。しかし、その多くは先進国中心の外国頼みであり、その裾野産業は多くなく、過剰な労働力を吸収するには不十分であり、決して安定した発展にはつながらない。そこで、インドが狙っているのは関連産業が多く、雇用の拡大が期待できる自動車産業を初めとする製造業の発展を通じて、インド経済を先進国化することである。その点はインド政府自身はつきりと認識している（詳しくは、長谷川啓之、ほか著『アジア経済発展論』文真堂、第14章 インド、を参照）。

それではインドの自動車産業の将来はどう見ればいいのかであろうか。多くの内外の専門家が、インドの自動車産業の将来を、欧米先進国を初め、日本や中国、韓国における自動車産業の歴史から、インドの自動車産業についても楽観的な展望を語っている。確かに、それらは内外の環境に大きな変化が無い限り、また近年のインドの経済成長や、こぞって世界的な自動車メーカーがインドに進出していることを見れば、そうした見方はほぼ間違い無いであろう。またインドの過去の自動車市場を見ると、2003年度に100万台を超えた後、07年には180万台弱、09年には300万台弱、10年代半ばには400万台の可能性が囁かれ、15年には500万台を越えるとの予想が行われている。まさに順調な発展振りである。中国同様、所得の拡大速度により自動車は小型車を中心に急速に普及する潜在的な可能性は十分ある。それらを総合的に考えれば、むしろこれらの予想される数字はむしろ控えめともいえる。なぜなら、人口動態や経済成長の速度ばかりか、マルチ・スズキ、タタ自動車、現代自動車、トヨタ、ホンダ、ルノー・日産などが進めている生産拡大計画から見ても、2010年前後に新工場が一斉に生産を開始することになっており、生産能力はこれまでの設備と合わせて400万台を超える生産が可能となるからである。さらに今後は様子を見ながら、小型車を中心に、生産規模の拡大に動く自動車メーカーは少なくないであろう。

第9表 インドの自動車輸出動向（単位は台数）

	1995	1998	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2,007	2008
乗用車	31,838	28,122	27,112	53,165	129,316	166,402	175,572	198,452	218,418	335,739
商用車	15,555	10,108	13,770	122,55	17,227	29,940	40,600	49,537	58,999	42,673
二輪車	113,971	100,002	111,138	179,682	264,669	366,407	513,169	619,644	819,847	1,004,174
三輪車	32,214	21,138	16,263	43,366	68,138	66,795	76,881	143,986	141,225	148,074
合計	193,578	158,370	168,283	307,308	479,350	629,544	806,222	1,011,529	1,238,333	1,530,660

資料：インド自動車工業会（SIAM）、<http://www.siamindia.com/script/PrintView.aspx> および

<http://auto.indiamart.com/cars/car-statistics/import-export.html>

そのことは自動車の需要側の要因である購買力がどうなっているかを見れば、さらにはつきりする。インド国民の自動車の購買力ないし購買要因を見てみよう（第8表）。インド

国内の購買要因は、主として、国内総生産の上昇、道路網の拡充、などのインフラ整備、政府の政策として、低金利による融資枠の拡大、二輪車から四輪車への転換、農村の可処分所得の増加、セカンド・カー志向の増大、消費者金融のアベイラビリティの増加、企業努力（価格やコストの引下げ、マーケティング努力、安全な車の開発、など）などが重要と思われる。これらの要因は今後間違いなく、急速に充足されるであろうことを考えれば、需要要因はほとんど問題ないといっていである。問題はどの程度の時間で、それらが実現するかである。

すでに見たように、インド政府は輸出にも大きな力を入れる方針である。インドの自動車輸出は第9表を見れば分かるように、乗用車で95年から08年までの12年間に10倍以上となり、その他のセグメントをあわせても、8倍近い成長を達成している。輸出についてはこれまでの輸出先を見ると、低価格の小型車を中心にインド系住民の多いアフリカをはじめ、中東、中米、近隣諸国など、自国に自動車産業をもたない発展途上国が中心になっており、自動車産業の成長と共に、今後さらに急速に増大する可能性が高い（第10表参照）。

第10表 自動車の主要輸出先（上位10カ国、2006～07年度）

乗用車		商用車		三輪車		二輪車	
輸出先	台数	輸出先	台数	輸出先	台数	輸出先	台数
1. 南アフリカ	23.1	スリランカ	4.2	スリランカ	48.6	スリランカ	136.8
2. アルジェリア	27.4	バングラデシュ	1.3	エジプト	34.2	コロンビア	109.5
3. イタリア	16.3	イタリア	1.4	スーダン	20.0	バングラデシュ	48.8
4. ドイツ	15.3	トルコ	1.4	バングラデシュ	6.1	ネパール	24.8
5. メキシコ	14.7	シンガポール	0.4	ペルー	7.7	フィリピン	23.7
6. コロンビア	14.5	ネパール	0.5	グアテマラ	4.4	グアテマラ	11.4
7. スペイン	7.3	ガーナ	0.5	メキシコ	3.2	ケニア	11.6
8. スリランカ	7.0	アラブ首長国連邦	0.4	ナイジェリア	2.5	ナイジェリア	15.3
9. イギリス	9.3	サウジアラビア	0.5	エチオピア	2.4	スーダン	6.9
10. オランダ	4.6	ザンビア	0.3	エルサルバドル	1.0	トルコ	7.6

注：順序は輸出金額によるものである。

資料：SIAM, The Indian Automobile Industry Statistical Profile 2007~2008.

こうして見ると、インドの自動車市場は経済が高い成長を持続するかどうかで、きわめて楽観的な結論が出てくることになる。もちろん、問題がまったく無いわけではない。たとえば、長期的・構造的に見ると、インドの自動車産業自身の技術力やデザイン力の弱さ、電機産業や部品産業など、裾野産業の貧弱さは部分的には急速に成長しつつあるとはいえ、インドの自動車産業が国産化して、持続的成長を続けるための大きな課題である。また目

前の問題を見ても、特に懸念されているのは、2010年以後、自動車金利の上昇や審査の厳格化などもあって、過剰生産が起きるのではないかと指摘である。これも大幅な落ち込みが生じる場合には、政府は適切な手を打つに相違ないであろうし、国内市場の拡大と輸出の拡大で乗り切れることも予想される。その意味でも、中長期的に見て、間違いなくインドの自動車産業が順調に拡大すると想定するのが、常識的であろう。

結びに代えて

以上、4回にわたって、インドの自動車産業の動向を見てきた。まだまだインドの自動車産業についても、日本や韓国、さらには先進諸国との関係についてもさまざまな角度から考察する必要があるが、とりあえず今回をもって最終回とし、機会を見て再開することにした。

インドはかつての眠れる巨像からいまや驚異の成長を続ける経済大国へと変身しつつある。その中心的な役割を担う産業として、かつてのソフトウェア産業が、今や製造業、中でも自動車産業に取って代われようとしているかにみえる。ソフトからハードへの大転換である。これまで一般に見られたのはハードからソフトへの産業構成の転換であるが、インドの動きはその逆である。その意味で、これまでのインドは独特の動きをしていることになる。

このため、過去の雁行形態論などが想定するように、先進国からハードである商品や技術を輸入ないし受容し、それを次第に自ら生産し、やがて輸出するという過程の中で、工業化を図るという図式は少なくともインドでは崩れたと見ていいであろう。この点は同じく雁行形態論で想定される軽工業から重工業、などといった流れに対し、同理論が想定する産業の順序だった流れではなく、その流れの中に出てくる複数の産業（そこにはハードもソフトも含まれる）が同時に発展する中国の場合と若干相違があるとはいえ、雁行形態論が成立しない典型的な例とみなすことができよう。元来、雁行形態論自体も韓国、台湾、香港、シンガポール、さらには ASEAN など、先進国の支援や模倣による工業化や経済発展を想定しているにすぎず、中国やインドのような発展パターンは想定していなかった。中国やインドのような発展パターンを想定するには、独自の工業化論や経済発展論が不可欠となるが、雁行形態論にはそれが内在していない（この点は別稿にて論じる予定である）。

このように、インドの経済発展は明らかに雁行形態論的なパターンによるものとは異なり、外部に依存した発展方式ではなくて、インド人の能力に合致したソフトウェア産業に比較優位を見出し、90年代から2000年代にかけて成長し続けた欧米向けにソフトウェアの輸出を大幅に拡大し、経済発展のきっかけをつかんできた。しかし、いまやそれも過去の出来事とっていいであろう。インドの発展基盤はいまやソフトウェアに代わって製造業が握っているといっても過言ではない。中でも自動車産業は有望な成長産業に位置づけられている。そうした状況にあって、日系自動車メ - カーの役割は一段と増加しつつある。

スズキをはじめとする日系自動車メーカーは07年度あたりからインドへの投資を急速に拡大しており、当面、日系自動車メーカーはインドの自動車産業の命運を握っているといっても過言ではない。日本国内の自動車市場が停滞する中で、日本の自動車産業にとっても、インドは中国と並ぶ重要な成長市場である。今後数年以内に、インドのインフラなどの問題点が解消される中で、中国に代わって、すでにかかなりの日系企業が進出しているが、さらに自動車産業ばかりか、他の日系製造業企業も大挙してインド市場に進出する時期が到来しつつあるとみていいであろう。(IAM Newsletter 第5号、2010年6月15日)

アジアの工業化と経済発展：1つの雁行形態論批判 (1)

長谷川 啓之 (経済学博士)

アジア近代化研究所代表、

はじめに

一般に、経済発展するためには工業化が不可欠であるため、工業化 = 経済発展といってもいいであろう。そのため、工業化がいかんにして開始するか、に関する理論が必要であるが、残念ながらそれはこれまでほとんど存在しないといつてよい。伝統的な開発論が取り上げるのは、せいぜいペティ = クラークの経験法則に基づいて、産業構造が農業から出発し、付加価値の高い工業に移行することで、工業化が始まる、というにすぎない。確かに、先進国の産業構造を見ると、農業から工業へ、そしてサービス産業へと推移し、それをもって産業構造の高度化という。しかし、それが単に付加価値が高くなるからというだけでは、あらゆる国で自動的に高度化するということになり、そのような保証はない。事実、特に欧米以外で農業から工業へと自動的にシフトした国はないし、工業からサービス産業に自動的にシフトした国も無い。逆に、農業からサービス産業主体に移行するインドのような国も存在する。こうして見ると、ペティ = クラークの法則は一部諸国の経験法則に過ぎないことがわかる。つまり、工業化がいかんして開始するかを説明せず、工業からサービス産業へと移行することを経験や結果に基づいて静態的に説明するだけで、そのメカニズムの解明や、因果関係を示す動的な説明も存在しないのでは、工業化論とも経済発展論とも言いがたい。結果を部分的に説明するだけでは、経済開発論としては役立たない。

日本発の工業化論として知られる雁行形態論も同様である。雁行形態論は特に戦後のアジアの工業化は日本を先頭とした雁行形態型をなすとみなし、日本発の仮説として提起されてきた経験仮説である。この理論は一時期、多くのアジア諸国でも注目されたが、近年徐々に、その理論に少なからざる疑問があることが判明しており、批判も少なくない。

赤松要(元一橋大学)教授が1930年代に考えたとされる、この仮説は、その後、彼の弟子たちによって発展・精緻化されてきた。中でも、小島清(元一橋大学)教授はさまざまな形でこの仮説を展開し、精緻化し、小島モデルとも呼ばれて不動の地位を築き、もはや誰もこの理論に疑念を差し挟む人はいないほど浸透してきた。

ところが、最近では中国やインドの台頭が従来の雁行形態型ではないのではないかと、などの観点からさまざまな批判や疑問が提起されている。だが、それらの批判では技術の高度化や多様化、国際分業の進展、多国籍企業のかかわりなどが発生し、これまでは雁行形態論が妥当したとしても、いまや妥当しなくなったとする説明が多いようだ。だが、それら批判や疑問はいずれも論理的で体系的な説明にはなっていない。筆者の根本的な疑問は、中国やインドが単に雁行形態論で考えるような発展形態を取らないことにあるのではなく、元々この理論は単なる現象を結果的に説明するだけであり、いかにしてアジア諸国の工業化は開始するのか、なぜそれが雁行形態型の発展をするのか、などを説明するものではないため、インドや中国のような経済発展メカニズムは想定されていないことである。つまり、雁行形態論はアジアのどの国の工業化も経済発展も予測できないといつてよい。

本稿の目的は、第1になぜ工業化が開始できる国とできない国とが存在するのか、主としてアジアやアフリカなどの非西欧諸国に工業化を開始するための理論的基礎を提起できるのか。第2には、なぜ日本は長期停滞に陥ったのか、などを一貫した論理で解明することにある。本稿はまず雁行形態論を簡単に紹介した後、筆者の「工業化の需給理論」に基づいて、これらの問題を考えてみたい。

1. 雁行形態論と工業化過程

1) 雁行形態論とは何か

本稿の主たる目的は雁行形態論の批判とそれに代わる仮説の提起にある。そこで、最初に雁行形態論についてあまり知識を持たない読者のために、それがいかなる理論であるのかを簡単に見ておこう。それは先発国から後発国へと産業が段階的にシフトする過程を通じて、一国の工業化ないし経済発展のプロセスを説明しようと試みた理論仮説であり、赤松要がまず1935年に着想し、提起したものである。赤松理論はその後、小島清氏らによって大きく精緻化され、発展した。それをここで詳しく説明し、検討することが主たる目的ではないため、以下では本稿の考察に必要な範囲内で基本部分を中心に見ていくことにしよう(雁行形態論に関する説明は国際経済学のテキストなど、さまざまな所で見ることができるので、ここではあえて文献を挙げることはしない)。

まず雁行形態論とは、日本を例にとって考えると、以下の通りである。日本国内で代表的な軽工業に1つである、労働集約的な繊維産業から工業化が開始される。そこではたとえば先進国のイギリスやアメリカで誕生した近代的な産業が想定される。それはやがてさらに化学、鉄鋼、電機、機械、自動車などの技術的にも高度で、資本集約的、技術・知識

集約的な近代的産業へとシフトしていく。赤松がまず取り上げたのは羊毛工業であり、その発展過程を見ると、まず羊毛製品がイギリスから輸入され、輸入されていた製品はやがて国産化され、次いでそれが輸出されるまでに成長する。それは日本の産業発展史を見れば分かるように、綿製品や繊維製品などの軽工業消費財産業でも同様のことが起きる。続いて、比較的資本集約的な鉄鋼業とか機械工業など、それまで輸入されていた生産財、さらには精密機械や輸送機器などの分野でも同様の現象が生じ、それらが基本的に工業化過程を形成する。その過程では、まず軽工業品の輸入、生産、そして輸出の連鎖が発生し、さらに高度な産業で類似のことが時間的継起をもって発生し、各産業で生成、発展、そして衰退の過程が展開されていく。その過程で産業は多様化し、高度化し、工業化が進み経済発展を促進していく。これは「雁行形態的発展の基本形態」と呼ばれる。

産業の生産性の向上は技術革新、規模の経済性、学習効果などを通じて実現すると同時に、それらを通じて、1つには同一産業内部で新たな製品が次々と生まれ、もう1つはその過程で物的資本や人的資本が蓄積されて行く結果、一層資本集約的な産業が誕生し、産業構造が多角化する。前者が合理化過程であり、後者は多角化過程である。このようなメカニズムが働く過程で経済全体に高度な生産方法が内在化され、生産性が高まり、経済は成長する。それは20年から25年もの間継続すると想定され、日本の高度経済成長を主導した。さらにこの過程で外国からの直接投資(FDI)が期待される。FDIの役割は極めて重要である。なぜならそれは後発国への技術移転や資本蓄積の拡大を通じて、生産性を高め、産業構造を高度化させ、多様化させ、工業化を進め、経済発展を加速させるからである。その過程は次々と好循環を生み、経済成長を促進し続ける可能性がある。

それは比較生産費において初めに比較劣位にあるために輸入されていた製品が輸入技術の導入と改良、生産方法の改善、生産能率の向上、コストの引下げなどを通じて、比較優位に立った製品の生産が可能となるまでに進展することを表している。そこで、小島清氏は産業構造の中心が低付加価値産業から高付加価値産業へとシフトすることで、産業構造が高度化すると同時に多角化する形態を「雁行型発展の国民経済的基本形」と呼び、またこれを各産業の「生産の能率化プロセス」と呼んだ(小島清「雁行形態論とプロダクトサイクル論」『世界経済評論』1975年)。これが「小島第1モデル」である。

これと類似した現象は国際社会でも発生すると想定される。たとえば産業面で見ると、技術的に日本が先頭を走り、その後を韓国や台湾が、さらにその後をマレーシア、タイ、中国などが時間的継起をもって発展していくこととなる。

この理論の観点に立てば、戦後の日本は雁行形態的な発展過程を通じて見事に経済発展したが、70年代頃から日本企業は新たな時代を迎えた。それは戦後発展の重要な担い手であった繊維産業などの労働集約的産業が台湾や韓国などに追い上げられるという現象が起きたからである。そこで、日本企業はそれらの産業を中心に海外展開を開始し、次第に重化学工業や技術・知識集約的産業などの高付加価値産業へと転換していった。

このように、先頭を切って進む日本で発展した労働集約的な繊維産業は、その中心がやがて労働コストの安い韓国、台湾などへ、そして ASEAN (東南アジア諸国連合) 次いで中国やベトナムへと直接投資を通じて海外進出していく他なくなった。それと同様の現象は時間的継起にしたがって、より付加価値の高い資本集約的な化学、鉄鋼などの産業、そして技術・知識集約的な電機、電子、自動車等の産業の順序で発生し、先行国の工業生産力が後続国へと伝播されていく。この伝播を通じて後続国の経済発展が開始するならば、それは国内で起きることとほぼ同じことが国際社会でも発生することになる。

2) 雁行形態の国際的展開

そこで、小島清氏はこの現象に注目し、赤松・雁行形態論の発展と精緻化を目指した。その1つは生産の多角化と合理化を通じて経済発展の動態過程が開始され、後発のアジア諸国が先発国を追跡する過程を理論化しようとするものである。

こうした現象を観察することで、「小島第2モデル」が生まれた。これは「雁行形態の地域的波及」とも呼ばれる。赤松自身の要約によると、「後進国の工業化の進展において、最初に一次産品の輸出に対して工業品の輸入があり、ついで生産が起り、ついで輸出に進出する三つのカーブが雁行的である」(小島清「前掲論文」)という。一群のアジア諸国が進む様子も国内の産業発展同様に、V字型を形成しながら飛んでゆく雁の姿に似ていることから、これも雁行形態と呼ばれる。

「小島第2モデル」は有名な日本型直接投資論の展開として知られ、従来の雁行形態論を補完する。それは、まず日本がたとえば労働集約的な比較劣位産業から後発国に向けて直接投資を行うと、日本企業の直接投資が進出相手国の将来の比較優位産業を生み出し、結果的にそれが進出相手国の産業の高度化を生み出すとともに、国際競争力を高める。他方で、日本は労働集約的な産業からより高付加価値産業である資本集約的、技術集約的産業など、新規の産業を発展させることで、雁行形態的發展による産業の多角化を生み出し、高度化する。進出国にとっても進出相手国にとっても産業の高度化・多角化を通じて、経済発展は促進される。だが、日本企業の進出相手国は安価な労働力を利用して生産する製品をやがて日本に輸出し始める。いわゆる篠原巳代平氏が提起したブーメラン効果である。

さらに海外で生産された製品が日本市場に大規模に輸出される場合には、山澤逸平氏が提起した逆輸入と呼ばれる現象が発生し、これも雁行形態論を補完する。こうして雁行形態型発展では、まず日本は輸入から開始し、輸入代替化を行うが、やがて輸出に向かい、海外投資を促進するが、進出国企業によりブーメラン効果や逆輸入問題が引き起こされる。しかし、それがアジア地域の相互依存を高め、工業化を促進し、経済発展を促進する。

また世界経済の雁行的発展過程も小島氏により理論化された。これが「小島第3モデル」であり、赤松氏の「世界経済の同質化と異質化」をさらに発展させたものであるが、この点はここでの議論とは直接的関係が薄いので、省略する(この点の詳細は、小島清『海外

直接投資論』ダイヤモンド社、1977年、および『雁行型経済発展論（第1巻、第2巻）』、文眞堂、を参照）。

この理論は雁行形態的な産業発展が一国内での産業を多様化し、高度化し、経済発展に寄与し、国際社会でも、たとえばアジア地域全体に類似の現象が拡大して行き、それがアジア諸国の産業発展を通じて経済発展を促進してきたとみなすのである。

3) 雁行形態論とアジアの現状

それでは雁行形態論は第1に、現在もアジアの貿易や直接投資、それらを通して経済発展する過程や、インドのような順を追って工業化せず、ペティ＝クラークの経験法則に従って、産業構造が高度化する過程を歩まない場合、さらには雁の先頭を走る日本がいつまでも走り続けることができるのか、できないとすれば何が原因なのか、などをすべて適切に説明できるであろうか。雁行形態論は確かに70年代頃までのアジア経済を説明する上では、ある程度有効であった。だが、現行のアジア経済を見ると雁行形態論が成立しがたい現象が目立ち始めている。たとえばインドや中国の例ばかりでなく、日本の長期的停滞はやがて雁の先頭を他に譲る可能性があるが、こうした現象を雁行形態論ではどう説明されるのか、などである。以下に示す、筆者の仮説ではこれらはいずれも関連性を有するが、多くの疑問や批判は中国やインドの事例に限定して議論する場合が多いため、ここでもとりあえずそれに従い、その後には日本の場合を取り上げたい。

ともかく、最近の中国やインドの台頭を見て、雁行形態論は崩壊したのではないかと、この疑問や批判が提起されている。その理論からいえば、たとえば労働集約的な繊維産業から資本集約的な鉄鋼、自動車、機械、電子、電機などの産業へ、さらに技術・知識集約的な情報通信などの産業に順序だててシフトすることで産業の多様化・高度化現象が起きるはずである。しかし、そのような進化過程は部分的には存在するが、全体としてみれば必ずしもそうはなっていない。さらに、自動車産業を見ると、最も進んだ日本がタイやマレーシア、さらに最近ではインドなどに生産拠点を置き、その周辺に部品産業やコンポーネント産業が発展し、日本とそれらの国が一体となって生産し、それを雁行形態論で説明できるか、といった疑問が提起される。また、多くのアジア諸国の工業化ないし経済発展は華人企業と合併するか技術提携し、主として日系企業が持ち込む技術に基づく現地生産を通じて達成され、現地企業が技術を国産化し、それに基づいて生産を拡大し、輸出する、という形態は中国など一部を除けばほとんど見られない。

このように、現状では確かに多国籍企業の影響が少なくない。これまで多国籍企業が海外展開するのは概して製造業であった。しかし、近年では、流通、金融、保険、通信、外食、サービスなど、あらゆる非製造業分野で、日本などの先進国が国際展開を開始している。そこで、この点からも雁行形態論はもはや成立しなくなったとか、いやいままなお成立する、定義の問題だ、などなど、多様な意見が出てくることになる。ここで、それらの問

題をすべて詳細に検討することは不可能なので、以下の点に絞ってみたい。

まず雁行形態論の崩壊論が議論される始めた発端の1つである『通商白書(2001年版)』の指摘を取り上げてみよう。2001年の『通商白書』によれば、1980年代から90年代にかけて、アジアには日本を先頭とする雁行形態型発展が顕著に見られたが、90年代後半頃からまず中国が生産面と輸出面で、量的拡大だけではなく比較的労働集約的な繊維産業から、比較的技術集約的な機械産業に至るまで、ほぼ同時に国際競争力を高めた。この現象は軽工業から重化学工業、技術集約的産業などへと発展していき、その過程で順序よく軽工業から開始して高度な産業に至るまで、輸入 生産 輸出の連鎖を繰り返す雁行形態型とはまったく異なり、新たな発展形態を意味する。たとえば、中国は比較的労働集約的な繊維産業とほぼ同時に比較的資本集約的な機械産業や自動車産業、さらには技術集約的な情報関連機器産業に至るまで、ほぼ同時に幅広く生産拠点として海外からの直接投資を受け入れており、それらは雁行形態論が想定するように順序立って発展しているわけではない。つまり、このことは中国には単に外部からの影響だけではなく、工業化や経済発展の潜在力がすでに存在することを意味するのではないかと考えられる。事実、中国には100年以上前から雁行形態型ではなく、すでにある程度近代的な繊維産業が発達しており、社会主義時代にも重工業はそれなりに発展していた。

また東アジア全体を見ると、いくつかの先頭集団を形成する国とそれに続く国々々が集団を形成しながら、激しい競争を行っている。確かに、そうした現象は明らかに雁行形態論への疑問を提起させるものであり、無視できない。

しばしば指摘されるように、インドの経済発展方式も雁行形態論への疑問を惹起させる現象の1つである。その最大の理由はインドの経済発展の発端が主としてソフトウェア産業中心の蛙飛び型技術によるものであり、雁行形態論で想定するように、先発国から波及する、従来型の低付加価値の労働集約的産業から、より付加価値の高い資本集約的な重工業、さらには資本・知識集約的産業へのシフトといった順序から大きく逸脱する発展形態を表すものだからである。そのような発展形態は伝統的な経済開発論にも雁行形態論にも想定されていない。インドの経済発展メカニズムこそは雁行形態型発展と大きくかけ離れた発展方式であるといえよう。そのため、インドの発展方式を明確にすることで、雁行形態型発展でアジア諸国の経済発展メカニズムがなぜ説明できないかを理解する手がかりが得られるともいえよう(この点の詳細は、長谷川啓之編著『アジア経済発展論』、文眞堂、2010年、第17章を参照)。

4) 雁行形態論と「3つのアジェンダ」

ところで今日、アジア諸国の現実を見ると、以下の現象が観察される。工業化を開始できない国が少なからず存在すること(これを「アジェンダ1」と呼ぶ)。それらは伝統的な経済学が教えるように、インフラを整備し、先進国からある程度の科学技術や資本を導

入できて、目だった発展が見られない国々である。たとえば東アジアではミャンマー、北朝鮮、南アジアではバングラデシュ、パキスタン、などである。これらの国々が工業化の努力をまったくしていないかといえ、うそになるであろう。それにもかかわらず、目だった工業化も経済発展もしないのはなぜだろうか。またイスラム圏に工業化しない国が多いのはなぜだろうか。工業化を一応開始しても、長期的にはともかくとして、現状では順調に発展できない国（これを「アジェンダ2」とする）がある。例えばフィリピンがその典型であるが、インドネシアやタイ、マレーシアなどかなりの成長が見られるとはいえ、独立後40～50年たっても依然として先進国化できない。さらにいえば、なぜいったん経済発展を開始しながら、順調にそれが持続しないのか、である。その意味では、これら諸国には何か共通の要因があると考えべきではないか。むしろ、工業化を開始した後、順調に発展して、やがて先進国へと進む国もある。アジアNIEsや今後の中国などはその典型的な事例である。そこにも、共通の要素が存在するように思える。そしてもう一つは、いまは日本だけの現象であるが、経済発展して先進国に到達しながら、長期的に停滞する国が存在すること（「アジェンダ3」とする）である。これはある意味で経済発展を開始した後、それを持続させ、やがて先進国へと近づきながら、一気に先進国化せず、停滞傾向を示す場合が存在する。韓国はその典型的な事例といえよう。もっとも、最近のサムソンを中心とした韓国企業の行動様式はいわゆるアジア型とはいいいがたい。他方、シンガポールのように、一人当たりGDPでは日本とほぼ並ぶ国もある。しかし、シンガポールはアジアではやや例外的に強力な政府主導で発展しており、これがどれだけ続くかは明言できない。むしろ、日本の経験はやがてアジア全体に波及する可能性があるがゆえに、注目に値する。一体、雁行形態論では日本はどこまで雁の頭を続けられると想定しているのだろうか。これらの問題は以下で再度取り上げたい。

このように、アジア諸国を見るだけでも、国による相違は歴然としている。そこで、これら「3つのアジェンダ」を説明できない限り、雁行形態型発展論に基づいて経済発展を論じることはあまり意味が無いのではないかと。なぜなら雁行形態論に従う限り、アジア諸国も欧米諸国と同様に経済成長は持続し、やがてすべての国が先進国へと進むはずだからである。しかし現実には、これら「3つのアジェンダ」を雁行形態論で説明できる状況にはない。それはなぜか。それを考えるためには、もう一度工業化とは何か、それはいかにして可能となるのか、という点から考えてみたい。

2. 「工業化の需給理論」：1つの工業化論

1) 工業化の歴史と「工業化モデル」

これらの3つのアジェンダは別々の問題ではないはずであるが、それを1つの理論で説明する仮説は現実には存在しない。事実は1つであるため、これらの現象を一貫した論理体系で説明する必要がある。それにはこれまでの理論に代わる、体系的な工業化論ないし

経済発展論が不可欠となる。それを筆者は「工業化の需給理論」(以下、「需給理論 1」として提起したい。あるいは工業化が西欧科学技術文明の産物に1つであるとみなせば、「科学技術文明の需給理論」または工業に限らずすべての産業を含むという意味で、「産業化の需給理論」(以下、「需給理論 2」と名づける)と言ってもよい。つまり、「工業化の需給理論」も「産業化の需給理論」もいわば「科学技術文明の需給理論」の変形にすぎない。換言すれば、「需給理論 1」は「需給理論 2」の中の1つである。なぜなら需要するのは西欧科学技術文明であって、「工業化モデル」は具体例にすぎないからである。例えばインドのようにソフトウェア産業に比較優位性を見出し、その発展を通じて経済発展を目指す例もあるからである。あるいは将来バイオ(BT)やナノテク(NT)などの蛙飛び型イノベーションに優位性を見出し、それを起点に経済発展する国が生まれる可能性もあろう。そうすれば、雁の尻尾につかないで、いきなり雁の先頭に立つ可能性もある。そうした見方をあたかも工業化とは無関係であるかのように主張する意見もあろうが、筆者の観点に立てば、工業化も産業化もサービス化もすべて科学技術文明と無関係に生まれる可能性が無い限り、基本的に近代科学技術文明の産物といえよう。そうであるなら、ここでの需給理論の対象として同一の結論を導くことが可能であるため、それらの代表として「工業化の需給理論」について考えたいが、その前に工業化の意味やその歴史過程についてみてみよう。

工業化は西欧がイギリスの産業革命を発端として、主として西欧社会へと波及し、19世紀を通じて多くの西欧諸国が工業化していった。その際、ドイツ、フランスなどの西欧諸国は工業化に不可欠な近代化科学技術の創出と発展に参加し、技術革新の発展に寄与することを通じて波及していった(この間の事情は、たとえば、D.ランデス『西ヨーロッパ工業化史』みすず書房、ヒルガート『前掲訳書』などを参照)。工業化は19世紀の波及過程を通じて基本的なモデルが出来上がって行った。それをここでは「工業化の基本モデル」(以下、単純化して「工業化モデル」と呼びたい。このモデルの最大の特徴は産業革命以後の西欧科学技術文明が体現されているため、科学技術なくして工業化は成立しないことである。つまり多くの専門家が指摘するように、工業化にとって科学技術は決定的に重要である。そのことは西欧以外で独自に工業化を実現した地域も国も存在しないことから分かる。そこには西欧社会の文化や歴史が色濃く反映されているが、既存の理論にはそれがまったく現れていない。

そこで、かりに西欧諸国以外の国、特にアジア諸国が工業化を実現しようとするれば、この「工業化モデル」をなんらかの形で模倣することから開始することになる。模倣することを一応は受容とか摂取と呼ぶこともできるし、場合によってはキャッチアップと呼ぶ場合もあるが、現象だけを見ればどちらでもそれほど重要ではないかもしれない。しかし、受容とキャッチアップとは少々異なる。前者は「そのまま受け入れる」とか「模倣する」という意味合いがあり、受容する側とされる側では絶対的な差異を感じる。だが、後者は受容する側とされる側は単に競争しているだけで、受容される側(欧米)が前を走り、受

容する側（アジア）は後を走るといふ相対的な相違に過ぎず、受容する側（アジア）の速度が速いためにやがて自らの力で「追い付く」という意味合いを感じる。つまり両者の間にあるのは単なる相対的相違に過ぎない。それでは表面的で単純過ぎるであろう。

そういう意味で、ここでは、広い意味で西欧科学技術文明を需要することが目標であり、それには具体的に「工業化モデル」を自らの経済に移植し、定着させ、やがてそれをさらに自らの力で発展させることで、とりあえず欧米と同一レベルに立ち、そこで初めて欧米にキャッチアップする体制を整備できる。それには単なる技術だけではなく、法制度や意識変革、政府の役割、など多くの要因が関わってくることは明治維新以後の日本がよく示している。その結果、工業化が進み、経済発展し、やがて先進国への仲間入りを果たす可能性が生まれると考える。つまり、需要と受容の違いを言えば、需要とは広い意味で西欧科学技術文明を希求することであり、受容とは具体的に「工業化モデル」とか西欧の近代科学技術を模倣したり摂取し、やがて自らのものにするものである。

そこで、科学技術の受容とは当初は近代科学技術をそっくり模倣し、やがて自らのものにし、国産技術を開発して欧米と同一レベルに到達するに至ることである。換言すれば、科学技術面に限定して言えば、当初は単なる模倣から出発し、自力を高め、やがて欧米とほぼ同一の技術水準に達し、そして欧米にキャッチアップする。それは結果だけを見れば、あたかも最初から自力で科学技術を開発し、経済発展したかのように見えるし、イギリス以外の西欧諸国と同じく「ある特殊な強い刺激」による波及のようにも見える。しかし、19世紀末の中国や韓国でもあったように、西欧科学技術文明の模倣すら容易なことではないからこそ、「ある特殊な強い刺激」があっても、すべての国が自動的に工業化するわけではないことがわかる。さらにいえば、単純に先発国を自力で追いかけ、キャッチアップするのではないといえよう。

そこで、筆者は非西欧社会が「工業化モデル」を取り入れ、自らの経済に移植し、効果的に機能させ続けることで工業化を実現し、さらには工業を含むさまざまな産業の発展が可能になるのだと考える。換言すれば、そのことはそれぞれの社会が持つ文化や価値観が異なるがゆえに、受容する場合にもそれぞれが自らの文化や価値観に合致した、独自の方法に基づいて行うことになる。その結果、それらが政府や国民の姿勢とか態度、能力に反映し、各自がもっとも得意とする方法にもとづいて努力をすることで工業化ないし産業化の開始と持続的発展が可能になる、というのが筆者の考えである。それは西欧社会でプロテスタンティズムの倫理が資本主義経済システムや企業家精神を生み出したとすれば、非西欧社会では何がそれらを生み出すのかを考える必要がある。その1つ例は儒教倫理に基づく企業家精神の説明である。

2)「工業化の需給理論」とは

上で見たように、雁行形態論には経済発展をどう開始するか、工業化をいかにして開始

し、波及させるか、などの経済発展論や工業化論は存在しないといえよう。それらは基本的に工業化開始以後を対象にし、どのようにしてそれを持続するか、発展を促進できるか、などに関する説明にすぎず、最も重要な工業化の開始メカニズムを解明することも、持続や発展の促進も自動的に生まれないことについても、ほとんど無視ないし放棄されている。つまり、そこでは外部の影響を受けて、いきなり工業化が開始することになる。その理由は西欧社会では、基本的に工業化や経済発展を開始するメカニズムがそれを生み出した社会的基盤と一体となっており、その後の発展も同一の基盤から必要な条件を生み出しているからである。ところが、非西欧社会にとって、工業化を開始するメカニズムを自ら生み出すことはほとんどなく、さらにそれを持続的に発展するメカニズムも自ら生み出す力は限定されている。そのため、まず工業化を開始するためには、外部から摂取ないし受容するしかないが、それにはまず何を、どのようにして取り入れるかを決定しなければならない。さらに工業化を開始するために、かりに先進技術を取り入れる場合、工業化が開始すればその後は全ての技術を次々と自ら開発できるかといえればほぼ不可能であろう。

そこで、工業化のメカニズムをいかにして持続的に発展させられるか、さらにいかにしてそれを促進するかという問題が緊密に関連してくる。つまり、工業化を開始した後でも、それを持続的に発展させるために自ら改良や国産技術の開発は可能であっても、創造的な技術革新が次々と生み出せない限り、先進国から多くの革新型技術を受容し続けなければならない運命にある。すなわち、基本的に改良型技術革新を続ける限り、工業化は開始すればそれで全て終了と言うわけではなく、開始以後も必要に応じて革新型技術を受容し続けるか、自ら革新型イノベーションを推進することが必要なのである。なぜなら非西欧社会は工業化を開始するだけでなく、その後も持続して経済を発展させるには、開始したメカニズムそのものをどうすれば持続できるか、そして持続するだけでなく、自らそのメカニズムを促進するという問題にも直面するからである。それができない限り、やがて技術的限界に達する。これが「アジェンダ3」に関わる問題であり、基本的に改良型技術革新に基づいて発展してきた日本の現実はそのことを表しており、日本以外のアジア諸国にとっても他人事ではない。こうした観点から経済発展を追求する理論は残念ながらほとんど存在しない。この問題を考えるために、筆者が工業化論として、「工業化の需給理論」を提起する理由はここにある。

そこで、この仮説をもっと詳しく説明しよう。それは以下のような内容を持つものである。まず、非西欧社会は西欧社会と同様に工業化を求めており、それには西欧社会が作り出した「工業化モデル」を含む西欧科学技術文明を自らのものにしたいと考えているといっている。具体的に自らのものにしたいのは一般に「工業化モデル」であり、それは希望するすべての非西欧社会に共通に与えられている。そのため、これを供給要因といえることができる。伝統的な経済学はたとえば工業化をする上で必要な要因として企業家、資本蓄積、労働の量と質、科学技術などを生み出すか模倣から出発して、やがて独創的な革新へ

と進むメカニズムなどを明らかにするものであり、基本的にこの供給サイドを説明するものである。それに対し、需要側はたとえばまず工業化に必要な法制度やインフラなどの環境を整備し、企業家をどのようにして生み出すか、あるいは生み出せるか、科学技術はどうすれば模倣し、改良し、国産化できるか、などを考えることから始めるしかない。特に科学技術に関しては、工業化の出発点から長期に亘って継続的に需要側要因との関連性が続く。なぜなら科学技術は最終的にはみずから創出することが必要だからである。

その供給要因を非西欧社会が自らのものにしたいということは、「工業化モデル」が科学技術文明の産物であるため、広い意味で科学技術文明を需要することであり、結果的にある種の西欧化を追求することになる。非西欧社会が工業化するということは具体的には「工業化モデル」という供給要因とそれへの需要要因とを一致させることから始まる。需要要因とはそれぞれの国が「工業化モデル」を受容するに当って伝統的に有するか、生み出すことのできる特有の要因のことである。たとえば、工業化に役立つ文化とか伝統的価値観などである。それらはロストウが指摘したように、「ある特殊な強い刺激」に基づいて前向きに反応する可能性もあるが、逆に拒絶する場合もある。前者は供給要因の受容に役立つが、後者であれば需要を阻止する力として働く可能性が高い(工業化の開始と発展に関する詳細な分析は以下の論文を参照されたい。長谷川啓之「アジアの経済発展と社会発展：近代化の需給理論」、『経済社会学会年報 XXXI』、2009年)。

また、ここで「工業化モデル」が全ての国に等しく与えられているとはいえ、「工業化モデル」は静態的・固定的なものとは限らない。歴史的に見れば、それは欧米経済が発展して行くに連れて、内容も充実して行ったように、工業や経済の発展に応じて変化するため、非西欧社会が変化を自ら演出できるか否かが重要な課題となる。つまり、従来の開発論の考えでは、工業化がかりに開始すれば、それを発展させるには、自らが技術革新をはじめ資本や労働の量と質の向上を図ればよいし、可能だとその前提に立っている。だが、それは「工業化モデル」を生み出した際の延長線上の議論である。問題はどうすれば技術革新を実現するのか、資本はいかにして増大させられるのか、労働の質はどうすれば高められるのか、企業家はどうすれば生み出せるのか、といった要因は需要側の要因であるが、それらは概して無視される。特に、技術革新をいかにして実現するかは、西欧社会と非西欧社会では社会・文化的基盤が最も異なるため、極めて重大な問題であろう。そのため、いったん工業化を開始すれば後は自動的に発展するというわけにはいかない。つまり、工業化した後は自動的に発展し、持続的成長が可能であるとみなすとすれば、それは供給サイドだけからの見方に過ぎない。

3) 西欧社会へのキャッチアップ

この点は先述の通り、西欧社会ではほとんどの国がそれは当初から一致していた。だが、非西欧社会では不一致の状態から開始し、経済発展が開始した後も持続的に存在するため、

両者を区別する必要がある。両者を区別しないと、さまざまな問題が発生する。いくつかの事例で説明しよう。たとえばアリストテレスやカントなどの西欧哲学を日本では明治以後、かなりの熱心に受け入れ、多くの国民が学んできた。それにもかかわらず、日本人がその中味を形式上理解することは可能でも、同じレベルに達し、自ら西欧哲学を発展させていけるか、となると極めて疑わしい。大学で哲学を学ぶ意味は何かを理解する学生はどの程度いるであろうか。日本にはギリシャ哲学や、デカルト、カント、ヘーゲルなどの優れた研究者はいても、なぜそれらと類似の体系的思想や哲学が生まれないのであろうか。

また民主主義はどうであろうか。日本やフィリピンの民主主義は果たしてどの程度、機能しているだろうか。アジアには、経済発展すれば民主主義が定着するとみなす指導者や専門家が少なくないが、少なくとも政治学では概して容認されていない。たとえばシンガポールは高い所得レベルに達しながら、なぜ民主化は進まないのか。これら以外にも、単に西欧の模倣だけで西欧社会と同一の結果が生まれない理由は数限りなく存在する。そのことが西欧社会と非西欧社会の異質性を示す大きな要因であり、欧米から学ぶ(=模倣する)ことを正当化させてきた。

こうして見れば、「工業化モデル」を受け入れさえすれば、その後の発展は自動的に自ら実現できるというわけにはいかないことが理解されよう。まず自己のものにするには「工業化モデル」を効果的に受容し、それにキャッチアップする必要がある。そうでなければ自らの力で工業化を達成する必要があるからである。歴史上西欧で生まれた「工業化モデル」以外の工業化のメカニズムを自ら生み出した例は存在しないであろう。確かに、繊維産業は日本、中国、インドなど、いわばどの国にも伝統的にある程度は存在した。しかし、日本やインドの例を見るまでも無く、当初それらはいわば機械化されたものではなく、また極めて生産力が低いものであった。鉄鋼技術を見ても同様である。こうして、伝統的な産業が存在するからと言って、それで西欧で生まれた「工業化モデル」を無視して工業化を達成できると考えることはできない。つまり非西欧社会にとって工業化のメカニズムは自ら生み出せるものでも生み出すべきものでもなく、基本的に欧米から受容するものである。問題は「工業化モデル」を受容することであるが、それはどの国にとっても同じではない。受容に成功するには具体的な要素を受容する意思や能力が必要であり、それにはまず政府がどのような態度を取り、近代化に必要な各種の法制度を整備するかが重要となる。その上で、国民の意思と能力が問われる。たとえばその国の工業化、特に技術を受容するためにふさわしい人材がどの程度準備されているかが重要である。そこで教育が重要となり、教育は一朝一夕にはできない。まず政府が法制度の中でも工業化に不可欠な金融や教育に関する制度を整備すべきである。これらは具体的にはきめ細かい、さまざまな制度や政策が必要なことは、明治維新以後の日本政府が行った一連の施策を見れば一通りの事情を理解することができる(特に、この点については、高橋亀吉『日本近代経済の育成』、時事通信社、1982年、および『戦後日本経済躍進の根本要因』東洋経済新報社、1975年、

など一連の同氏の明治維新期ならびに戦後に関する著作を参照。高橋はここで言う受容の代わりに摂取という言葉を使っている)。政府の施策に合わせて国民はさまざまな行動を取り、国民も民間企業も自ら努力して行った。つまり、日本の工業化は第1に、政府がまず音頭を取り、国民がその意思と能力に応じて、工業化に適合的な行動を行った結果、実現したものである。

このように、非西欧社会の工業化は自動的には波及も受容も起きにくい。また工業化には国による多くの相違がある。そこで、筆者は「工業化モデル」を受容し、需給状態を維持し続けるために適合的な社会・文化的な諸要素や政府の役割が工業化の開始とその持続の条件として決定的なものだと考える。社会的要因とか文化的要因というと、経済問題は経済要因で解決することが当然とみなしてきた人には、それらの要因はあたかも経済問題とは無関係のように思われるかもしれない。しかし、そうではない。西欧社会では近代経済成長(クズネッツ『前掲書』)が開始する以前に、ギリシャ科学の影響や、長い思想、宗教・文化、社会の歴史が存在し、それらのさまざまな現実の中から創出された技術革新に基づいて科学技術文明や工業化が生まれた。だが、日本にはそうした現実が存在しなかったために、西欧社会が生み出したものを単に受け入れるだけで、自ら生み出すことはできなかった。つまり、西欧社会は自ら「工業化モデル」を生み出したが、日本などの非西欧社会にそれができなかったのは、近代科学技術に基づく「工業化モデル」を生み出す社会・文化的基盤がまったく異なったからである。つまり、そういう意味で両者は多くの面で異質な社会である。異質性を示す典型的な例の1つは、西欧社会は非西欧社会が生み出せなかった科学技術文明を生み出す風土や社会的基盤である。それは17世紀の科学革命に大きな影響を受けており、科学は技術(その多くは中国の技術で、中東を經由して西欧社会に伝達された)と結合し、科学技術となって経済に影響を与えた。科学技術を生産に結びつけるのは企業ないし企業家であるが、ウエーバーの指摘によれば、西欧キリスト教文化の中から企業家が生まれ、経済成長につながって行った。日本は西欧社会と同じように考えることはできない。欧米社会が生み出した科学技術や工業化モデルを受容するだけでも、まずそれらを生み出したのと類似の社会を想定する必要がある。結果だけを受容するなら、それは単なる模倣に過ぎない。模倣は模倣を超えることはできない。模倣から創造へと進化するには、どこかで模倣を創造に転換する契機が必要であるが、日本はいまなおその契機を掴んでいないように見える。

確かに、日本では下級武士を中心に企業家が生まれたとの説がある。ロバート・ベラーが指摘したように、彼らは決してプロテスタンティズムの倫理や資本主義の精神を持っていたわけではないが、それと類似の倫理観が存在したとする可能性である(この点については、ベラー『日本近代化と宗教倫理』未来社、1966年、を参照。またシンガポールの企業家を儒教倫理の側面から考察した、次の文献が有益である。Tu Wei - Ming, *Confucian Ethics Today, The Singapore Challenge*, 1984)。しかし、彼らも「ある種の特殊な強い刺激」を

受け、西欧化するには企業や企業家の役割の重要性を知り、政府の活動や多くの企業家を誕生させて行ったことは間違いない。

こうしてグローバル化が進む現在の世界で、西欧科学技術文明から発したさまざまな現象を自ら生み出すことが不可欠であるなら、単なる形式的受容の段階を超えて、西欧社会との同質化を実現する以外に方法はない。好むと好まざるとに関わらず、形式的で部分的なキャッチアップから西欧社会が持つ科学的精神などの本質部分へのキャッチアップこそが問われているのではないか。(IAM NewsLetter 第6号、2010年08月15日)

アジアの工業化と経済発展：1つの雁行形態論批判(2)

長谷川 啓之 (経済学博士)

アジア近代化研究所代表

2. 需要側要因と発展パターン

(1) 需要側要因とは何か

工業化でも経済発展でも、「工業化モデル」や「経済発展モデル」を受容するためには、非西欧社会は西欧科学技術文明を生み出した経験を持たないため、それを需要する側の要因 (demand factors) が大きな意味を持つ。科学技術文明はそれを生み出した国と生み出した経験を持たない国で分けて考える必要があるのは、後者は前者の影響や前者からの学習以外に、独立で科学技術文明を生み出すことができなかつたからである。それゆえ供給側 (生み出された文明) と需要側 (自らは生み出さなかつたがゆえに、供給側要因を自らの土壌に植えつけること) を分けることで、国による相違を生み出す原因を理解することができる。ここで、需要とは西欧科学技術文明を自らのものにしたいと考えることであり、需要は西欧近代が生み出したさまざまな、具体的なモデルないしシステム (具体的には工業化モデルや、市場経済モデルないし資本主義経済モデル) を導入することから始まる。そのため、何を供給要因とみなすかに応じて需要要因もさまざまなに変化させる必要がある。たとえば、繊維産業など、初期の「工業化モデル」を受容する場合には、伝統的な技術がある程度生かせる可能性もある。だが、高度な技術を要する重化学工業や技術知識集約型の産業を受容するには、それなりに高度な知識や技術に対応できる高度な知識を持つ人材の育成が必要となる。いま西欧科学技術文明を需要するために必要な受容要因 (receptive factors) には発展の局面や段階に応じてさまざまな要因が考えられる。むしろ、供給側が発展するための要因もさまざまであるが、ここでは受容ないし摂取要因を考

えることにし、とりあえずその主要なものを以下に示すことにしよう。

ここではそれらをやや主観的かつ 100 パーセント明確とはいえないが、とりあえず以下の4つに分類しよう。まず受容促進要因を2つに分けよう。(1) 1つは西欧文明の需要に有利に働く社会・文化的な環境要因であり、これを間接的・一般的受容要因 (GR) と名づけたい。(2) 2番目は、「工業化モデル」など西欧文明の成果を積極的に受容する上で、直接役立つ受容要因であり、これを直接的・積極的受容要因 (PR) と呼ぶことにする。これらの受容促進要因に対し、受容を阻止する要因 (anti-receptive factors) も考えられる。その1つは(3) 間接的・一般的阻止要因 (AG) であり、もう1つは(4) 直接的・積極的阻止要因 (AP)、である。これら4つの受容要因で需要側の要因は構成される。

(1) GR に入るのは、道教、神道、アニミズムなどの現世利益的宗教、強いナショナリズム、儒教などの秩序維持的な思想や宗教、政治・社会的安定、強い倫理感、自由競争の是認、社会や組織への高い忠誠心といった伝統的な価値観、などである。

(2) PR には以下のような要因が入ると思われる。西欧科学技術文明を摂取するための積極的な受容要因であるため、明治維新政府が取った態度や政策を見れば分かるように、まずは政府の対応とか能力が問われる。それには政府の断固とした腐敗防止、秩序維持、对外投资の誘致や外資系企業の優遇政策、発展目標の設定と実現のための適切な政策などのほか、インフラ整備、金融制度や教育制度など、近代的な法制度の整備、などが重要である。このように、好むと好まざるとを問わず個人の役割は限定されているため、政府の役割は決定的となる。政府は追求すべき目標を明示すると同時に、需要要因を発見するか創出し、それを供給要因の効果的な受容に役立てるという重要な役割を果たす。非西欧社会が科学技術文明の成果を受容するということは、ある意味でミュルダールの言う近代化の理念を実現することであり(『アジアのドラマ』)、それを効果的に可能にするのは軟性国家(ソフトステート)では難しい。かつてミュルダールが指摘したように、発展途上国が経済発展できない理由の1つは、政府が先進国と違って腐敗や汚職を厳しく阻止し、自らを規制し国民に平等や公正を与える断固たる態度を取らないソフト・ステートであることである。優れた政府と同様に優れた官僚組織も重要である。そのことは政府の政策が失敗すれば、経済発展に支障が生じることをも意味する。さらに、企業家精神を持った人材が豊富なこと、国民の勤労意欲や倫理観も必要な要因である。これらの要因は明治政府の対応を見ると、かなり政府の近代化への態度によって影響を受けると考えられる。その意味では国民の態度や行動は政府の役割に帰するともいえる。いずれにせよ、当初の近代化への動きは政府の態度しだいである。その意味で、ミュルダールの指摘は、筆者の基本的立場と共通のものである。

これらの受容促進要因とは裏腹に、科学技術文明を受容する上で、あまり有効でないか阻止する要因も考えられる。それらも一般的・間接的受容阻止要因 (AG) と積極的・直接的受容阻止要因 (AP) に分けられるであろう。

(3) AGには以下の要因が考えられる。例えば西欧科学技術文明に否定的な思想や宗教が存在する場合である。その典型的な事例の1つはイスラムであろう。イスラム圏が概して近代化(=ある種の西欧化)に成功していないのは、程度の差はあるが、ある意味で当然のことと思われる。なぜなら彼ら自身が近代化、すなわち西欧的社会=キリスト教世界、と一線を画し、西欧的な科学技術文明を基本的に拒絶するか、積極的に受容しようとしていないからである。程度の差とは受容を拒む程度の差を意味する。むしろ、イスラム社会はイスラム社会なりの近代化を追求しているし、イスラム世界には欧米社会とは異なる、イスラム世界の科学や技術が存在する。しかし、それは基本的には技術の域を出ていないため、西欧的な近代科学技術を無視すれば、たとえイスラム社会なりの科学や技術が存在しても、それらはいくまでも工業化や産業化に必要な科学技術とはいえない。イスラム技術の歴史を見ると、確かにアフマド・アルとドナルド・ヒルがイスラム技術として指摘する、機械工学、建築と土木、軍事、船舶と航海術、化学技術、織物、紙、皮革、農業と食品技術、採鉱と冶金、などの技術は優れている。それにジクリト・フンケが指摘するように医学・医薬、なども優れたものである。とはいえ、それらは彼らが指摘するように、西欧的な近代科学技術ではなく、ほぼ技術そのものといってよい(アフマド・アルハサンおよびドナルド・ヒル『イスラム技術の歴史』平凡社、1999年、およびジクリト・フンケ『アラビア文化の歴史』、みすず書房、1982年)。それらは技術としては優れたものであり、かつてアラブ社会が中国から受容した技術を独自に発展させ、西欧に伝えて科学技術へと発展する橋渡しの役割を果たしたことは周知の事実である(この点の詳細は、長谷川啓之『アジアの経済発展と日本型モデル』、文眞堂、1994年、参照)。

また、政治的不安定、独裁や軍事独裁などもAGに入るが、国により独裁政権が一時的であってもそれが開発を志向することで発展につながったように、全て経済発展を阻害するとは限らない。問題は独裁政権が朴正熙政権やリー・クアンユー政権のように、近代化を志向することで、政治・社会を安定させ経済発展を実現したが、マルコスやスハルトのように開発独裁を通じて経済発展を志向しながら、政治・社会の不安定を引き起こし崩壊した独裁政権も存在する。概して、独裁で経済発展しても、結局は持続しないため、民主化を通じて実現する経済発展しか認めない、といった意見がある。それが可能ならそう考えるのは当然である。

イデオロギーのないし論理的には独裁そのものは否定されるべきであるが、客観的に見れば過去の韓国、シンガポール、台湾、現在の中国などに見られるように、独裁政権下でしか経済発展が困難な場合があるとすれば、現実的にはセカンド・ベストとして容認する考え方もありうるであろう。問題は、原因と結果をどのように考えるかである。つまり、独裁だから経済発展したのではなく、経済発展するために独裁政権が必要だったということもいえるのではないか。概して、共産主義的見地から独裁=悪とみなす発想があるようだが、共産党一党独裁をどう評価するのであろうか。

筆者は、こうして独裁は受容阻止要因だと断言することはできないため、ここでは2つに分けて考えてみたい。一応、名称を1つは恣意的独裁政権、もう1つは近代化指向型独裁政権、と名づけることにすると、前者はマルコス、スハルトなどの一時的で独善的な独裁政権やミャンマーの軍事独裁政権がそれであり、後者はシンガポールや朴正熙政権下の韓国など、結果はともあれ、ある意味で近代化を志向し、経済発展した後、真の民主化を追求したケースが入るのではないか。鄧小平の改革開放以後の中国共産党による一党独裁も後者に入ると見ていいかもしれない。しかしそれが長期にわたることは好ましくも可能でもない。

(4) AP に入るのは以下の要因である。現実にとどの程度存在するかは別として、腐敗・汚職がはびこり、近代的な法制度の整備や執行につき不十分な軟性国家、排外的で反西歐的な政府やその政策、国内での民族や反政府勢力との対立や弾圧による政治・社会的不安定、などが存在すれば、経済発展を受容する上で直接的な阻止効果を持つ可能性が高いといえよう。軟性国家は短期的には発展を促進する可能性があるが、長期的には阻止要因であろう。

これら2つの阻止要因は東アジアや南アジアで近代化を追求する国々を対象とする本稿の考察においては、それほど重要ではないが、少なくとも(4) AP 要因が作用する場合には経済発展を開始する上でかなりの阻害要因となろう。

(2) 要側要因が規定する4つの発展パターン

いま、これら4つの受容促進要因と受容阻止要因を使って、需要サイドから見た発展パターンのイメージ図を描いてみよう。縦軸の上に PR、下に AP を、横軸には左に GR、右に AG を取ると、以下のようなイメージ図を描くことができる。

その結果、図示したように理念型としての4つのパターンが考えられる。それぞれ、(1) 発展促進型、(2) 準発展促進型、(3) 準発展阻止型、そして(4) 発展阻止型、と名付けることができよう。

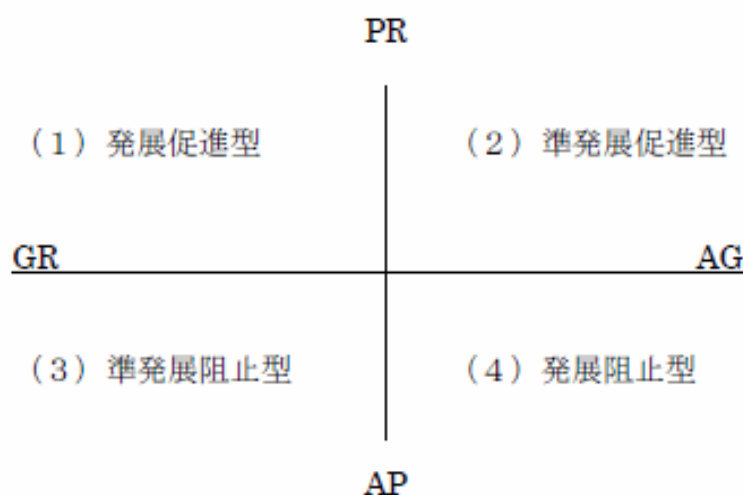
(1) は発展を阻止する要因がほとんど存在しないばかりか、発展への一般的な雰囲気や環境が存在する中で、政府を中心に発展を促進する政策や政府の方針に基づいて、国民が企業を作り、教育を受け、高い勤労意欲を発揮する場合である。日本をはじめ、韓国、台湾、シンガポールなどのアジア NIEs は基本的にこのパターンといえるのではないか。このタイプの国が持続的に成長できるのは、供給側要因の変化に合わせて、需要側要因を改善ないし創出し、常に需給の均衡を維持する努力をすることである。

(2) は発展を阻止するような雰囲気や環境があっても、政府が強力な開発政策を実行すれば、経済発展が可能となるパターンである。改革・開放以後の中国や1991年の自由化政

策以後のインドはその1つの典型例であるし、かつての韓国や台湾も近代化開始以前はこのタイプであった。インドネシアやマレーシアもここに入るのではないかと。両国とも優れた指導者が現れたが、一時的に優れた成果を上げて長期にうまくいかないケースもありうるのがこのパターンの特徴であろう。うまくいけば、「政府の成功」といえよう。

(3) は一般的な雰囲気としては発展を受容する上で大きな障害は無いが、政府が発展政策に不熱心であれば、少なくとも急速な発展は見込めない。独立以後のインドや鄧小平以前の中国、そして過去のバングラデシュやパキスタンなども基本的にはこのタイプと考えていいのではないかと。

需要サイドから見た経済発展パターンのイメージ図



また(4)は工業化や経済発展に反する社会・文化的環境のため経済発展を開始できない場合や、政府がまったく開発政策を優先せず、むしろそれに反する政策をとる場合などがこのタイプである。このタイプに入る国は現状では多く無いが、これにやや近い典型的な例はミャンマーであり、ある意味で北朝鮮もここに入るかもしれない。

このように見ると、上記のどのパターンに入るにせよ、非西欧社会が工業化や経済発展を開始し、持続的にそれを促進するかどうかを決定するのは基本的に政府の態度や具体的な政策であり、経済を市場に任せるだけではうまく機能しない。先進国の1つである日本でさえ、相変わらず市場経済化はあまり進まないのはここに原因があるといえよう。つまり、需要側の要因から経済発展を分析することで、それと供給側要因との関連性から経済発展の独自性を理解できるし、以下に見るように、国による工業化や経済発展の相違、す

なわち開発論の「3つのアジェンダ」を一貫して説明することができる。

(3) 「工業化の需給理論」と「アジェンダ1」

それではこの「工業化の需給理論」に基づいて、上記3つのアジェンダのうち、2つのアジェンダをどう解釈すればいいのかを簡単に見てみよう。

まず工業化の開始が困難なケースは「アジェンダ1」である。ここに入ると想定されるのはアジアでは程度の差はあるが、ミャンマー、北朝鮮、バングラデシュ、パキスタンなどである。一般に言われる「低位均衡のわな」に基本的に陥ったままの国といえよう。筆者の理論で言えば、低いレベルで需給均衡が成立している。

ミャンマーや北朝鮮はいわば独裁国家であり、経済より政治優先であり、国内に不足するさまざまな生産要素を特定の国以外、外部に依存することもできない国々である。経済面ですら、厳しい規制の存在のほかに政府が適切な工業化政策を行う態度も能力を持たず、採用される政策にも一貫性が感じられない。シンガポールの元首相リー・クアンユーは「軍事政権の高官たちは経済感覚がまったく欠如している。多くの天然資源に恵まれているミャンマーの経済がどうすれば現在のような困窮状態に陥るのか分からない」と指摘しており、さらに軍事政権指導者がいつまでも生き残ることができるとは思わない、とさえ述べている (<http://www.afpbb.com/article/politics/2295987/2228762>)。これは北朝鮮にもほぼ当てはまる。しかし、グローバル化が進む現在では、対外関係によっては独裁政権であっても経済発展しないと断言することはできない。独裁政権を正当化するわけではないが、独裁政権というだけで悪だと価値判断をする人がいるが、問題はそれほど単純でも簡単でもない。問題は指導者の態度や政策がどの程度国民のための経済発展を志向し、周辺関係諸国との関係なども考慮し、それに適合的な政策を実行するか、外部からの発展要因をどれだけ取り入れられるか、などであろう。たとえば、朴正熙やリー・クアンユーは明らかに国民のために大胆な開発政策を行った独裁政治といえるが、ミャンマーの軍事政権や北朝鮮の金正日の独裁政治は国民を無視し、経済より政治を優先したことを考えれば、その意味は理解できよう。むろん、独裁ではない民主的な方法で内発的に経済発展することが理想であるが、国民や指導者がどういう開発政策を選択するか、を非難するだけでは問題の解決にはならない。

バングラデシュやパキスタンはミャンマーや北朝鮮とはかなり異なるが、共通点もある。異なるのは、軍事政権であっても、指導者の態度や政策次第で経済発展の可能性を示すのはパキスタンであろう。そこで、いまパキスタンに注目しよう。同国はイスラム国家であると同時に長期に亘り軟性国家であり、規律ある経済政策が行われてこなかった。また、政治的安定性を欠き、社会的な基盤は脆弱である。経済・社会指標を見れば、明らかに最貧国に近い。パキスタン経済に影響するのは概して政治的要因である。だが政治体制はめ

まぐるしく変化し、1947年の独立後58年までは民主制が敷かれていたが、58年から71年まで軍事政権、71年から77年まで文民独裁政権、77年から88年まで軍事政権、そして88年から99年まで議会制民主主義が復活したが、99年以後は再び軍事独裁政権が支配している。この間の経済成長率を見ると、それぞれ2.9%、5.3%、5.4%、6.7%、4.1%、3.2%（ただし99年度と2000年度の平均）、となっている。これを見ると意外にも軍事・文民による独裁政権の時期の成長率が概して高い。そのことは独裁政権を正当化するものではないが、政治的安定や指導者の態度や政策によって経済に影響を与える可能性はある。しかし、パキスタン経済の中味を見ると、圧倒的に多い農業は天候や病害虫に影響され易いこと、人材不足や低い技術力、資本不足などのため工業化が進んでいないこと、などのため、長期的に安定した成長は期待できる状況にはない。

99年以後、ムシャラフ首相(当時、将軍)が経済改革の旗手とみなすアジズ氏を首相に任命し、財政規律の確保、社会基盤の整備、外国直接投資の増大などを中心とした経済改革プログラムに着手し、その後の6年間に財政赤字の対GDP比を8%から4%に減らし、公的債務の返済繰り延べ、国の事業部門の大部分を民営化した。その結果、直接投資の大幅拡大、輸出の増加、外貨準備高の増大、株価の上昇、国際機関による支援の増加など、一応は順調な推移を示してきた。成長率も04年には8.4%、05年9.0%、06年5.8%、07年6.8%、と高度成長が続いたが、08年から10年にかけては世界的な不況のあおりも受けて、それぞれ4.1%、2.0%、3.0%と低下傾向を示している。

このような状況を実現した背景には、ムシャラフ首相の巧みな政治的駆け引きが指摘されているが、「工業化の需給理論」の観点から見れば、政府の役割がいかに大きいかを表すものもいえる。つまり指導者次第で脆い政治的基盤をどう安定させ、長期的観点に立って、落ち着いた政策が実行できるかどうかである。長期的に安定した成長を実現するには、政府のあらゆる面での適切な政策がまず期待される。

(4) 「アジェンダ2」と「中所得のわな」

次は、いったん工業化を開始しながら、順調かつ持続的に発展させられないでいるケースは「アジェンダ2」である。ここに入る典型的な国はフィリピンであるが、工業化を開始し、そこから先進国へと一気に駆け上がれない国々をも対象とすれば、典型的なのはむしろマレーシアやタイであるともいえる。こうした国は「低位均衡のわな」を脱出した国だが、今度は「中所得のわな」に陥っている、などといわれる。それはある程度の所得水準（たとえば5000～9000ドル）までは行くが、それ以上（たとえば1万ドル）になかなか進めない。その理由を明らかにすることは重要である。NIEsの中でシンガポールを除く韓国や台湾でも、2万ドルを越えて、さらに3万ドルへと進むにはかなりの足踏みが見られる。これは筆者が「アジェンダ2」と呼ぶものと極めて近い。しかし、「中所得のわな」とこ

ここで言う「アジェンダ2」とがやや異なるのは、「アジェンダ2」は1つの連続する発展過程として説明できるが、「中所得のわな」という言葉では、フィリピンやインドネシアと、マレーシアやタイの2つのグループを、一貫した論理でどう説明するか疑問である。「中所得のわな」を指摘するだけでは解決にならないからである。いわば前者は「低所得のわな」といってもよい(これは一般に「低位均衡のわな」ともいわれるものと若干異なる)。それはフィリピンを見ればわかるように、いったん開始した経済発展が持続できない国である。両者は一見別個の問題に見えるが、一貫して説明する必要がある。もう1つは、多くの人々が指摘する「中所得のわな」から脱却する条件(たとえば蓄積型から技術革新型や初等教育から高等教育への転換、腐敗など)は文化とも密接にかかわるものであり、筆者が言う需要側の要因である。したがって、「工業化の需給理論」を使えば「低所得のわな」も「中所得のわな」も連続的に説明できる。

いま前者の典型的な事例としてフィリピンを取り上げ、簡単に見てみよう。フィリピンは50年代にはアジアの優等生といわれた。1950年の一人当たり名目GDP(国内総生産)は150ドルで、台湾(110ドル)、韓国(70ドル)をはるかに上回り、日本の190ドルに近かったが、09年には1,750ドルに過ぎず、当初は韓国の2倍以上であったが、09年には17,226ドルの韓国の10%程度にすぎない。また50年代の平均成長率も6.5%でタイ(5.7%)、シンガポール(5.4%)、韓国(5.1%)を上回っていた。フィリピンの成長を支えていたのは、砂糖、ココナツ、鉱産物などの第一次産品輸出および輸入代替産業を背景にした工業化であった(詳細は、嘉数啓「第12章 フィリピン経済:持続的経済発展への課題と可能性」、長谷川啓之編著『アジア経済発展論』文眞堂、2010年、を参照)。このように、戦後順調に出発したフィリピン経済もその後は伸び悩み、次々とNIEsなどアジア諸国に追い越されていった。その間の詳細な分析は他に譲るが、概していえることは政府の弱さ、すなわち軟性国家に1つの原因があるといえよう。フィリピンが工業化を進め、持続的な経済発展を実現する機会は十分存在したにもかかわらず、長期的に見てなぜ他の東アジア、特にNIEsに遅れをとったのかを問うなら、不運とか農業部門の遅れだけで説明できる部分は多くないのではないか。その点は韓国の朴正熙の韓国、リー・クアンユーのシンガポールと比較することで、問題点はかなり明確となる。なぜなら「クローニー・キャピタリズム」(CC)を打破できないのも、腐敗・汚職を払拭できないのも、文化的要因などの非経済的要因が指摘されるとはいえ政治が安定せず、長期的に政府が適切な開発政策が取れない結果生じる「政府の失敗」に起因することに変わりはないからである。かりにフィリピン経済の停滞の理由の1つとして、(CC)を否定するとすれば、長期的に経済が持続的発展を実現できない原因とか理由を一貫した論理体系で説明する必要がある。それには資本、労働、技術などの供給側要因だけでなく、(CC)を含む需要側要因からの接近が不可欠であると思われる。

もう1つの事例として、「中所得のわな」に陥っているとされるマレーシアを取り上げてみよう。マレーシアは1960年に一人当たり名目GDPは275ドル、独立時の65年には312

ドルであった。80年には1,787ドルとなり、2000年には3,833ドル、09年には6,970ドルとなった。これだけを見ると、かなり順調に経済成長を達成しているように見えるが、シンガポールと比較するとその遅れが明確となる。シンガポールの一人当たり名目GDPは60年に433ドルであったが、65年に511ドル、以後80年4,862ドル、2000年には22,755ドル、09年には37,370ドルとなった。60年にはマレーシアの所得水準はシンガポールの63.5%であったが、09年ではわずか18.7%にすぎず、格差は大きく拡大した。さらに、マレーシアより低かった韓国や台湾の所得がいまやマレーシアを大きく超えてしまった。

なぜこのようなことが起きているのか。それにはさまざまな要因が絡んでいるものと考えられる。その中で重要なのは、81年以後、マハティールはルックイースト政策を行い、経済特区を作って韓国や日本の企業を誘致し、マレー人優遇政策（ブミプトラ政策）を実施した。それ自体は技術移転などを通じてある程度成功したかにみえる。だが、他方で自ら技術の開発や改良には消極的で、マハティール自身が認めた「マレー・ジレンマ」を解決しないままに、優れた経済力を持つ華人起業家を冷遇し、逆に能力が劣るマレー人に政府系企業を任せる、などして起業家を人為的に生み出し、ニュー・リッチと呼ばれる一部の富裕階級を生み出した。彼らの中には優秀な人物も当然少なくないが、科学技術を生み出すほどの成果は期待できそうもない。あくまでも日系、韓国系の企業に依存する状況は大きな変化を見せていない。これはシンガポールや韓国、台湾、最近では中国やインドとは大きな違いである。すなわち、「アジェンダ2」ないし「中所得のわな」を抜け出すには、ブミプトラ政策を検討し直すと同時に、自らの技術改良を徹底的に追求し、優れた起業家を生み出し、これまで以上の競争政策を通じて人材育成や新たな価値観を造成する以外に方法はないことがわかる。

(5) 「工業化の需給理論」と「アジェンダ3」

最後に、「工業化の需給理論」を使うと、「アジェンダ3」の問題はどのように説明できるかを考えてみよう。現在、このアジェンダに関わる国はアジアでは日本だけである（もっとも世界的な規模で見れば、かつてのスペインやポルトガルもこれに類似するようにみえるが、本質的には異なる）。日本経済はほぼこの20年間に亘って、長期の停滞状態にあり、早急に回復する可能性は極めて小さい。なぜであろうか。それは必要な供給側要因を発展させるための需要側要因の欠如であり、「工業化の需給理論」から見れば、経済的に成功したがゆえに停滞に陥ったのである。その意味は、日本が明治以後、欧米科学技術文明を需要し、その社会的受容能力の高さゆえに、非西欧社会のどこよりも見事な成果を勝ち取った。しかし、それは日本の文化、社会、政治、経済、法制度など、すべてのシステムを形式的に欧米のそれに調和させることで、欧米への接近に成功したともいえる（詳しくは、筆者の「創造的技術革新で長期停滞を脱却せよ」、『エコノミスト』6月29日特大号、2010

年、を参照。そこで筆者が最も言いたかったのは創造的技術革新で長期停滞を脱却することではなく、創造的な技術革新を実現するには需要側の要因に目を向けるべきだということである)。中でも、これまでの科学技術は欧米からの導入技術の模倣、改良、そして国産化であり、しかももの作りを中心とした「改良型イノベーション」に偏ってきた。そのため、供給側要因である技術革新を自ら発展させることに失敗した。その原因の多くは需要側要因の欠如である。裏返せば、欧米化＝欧米への接近、は本気で取組めば取組むほど、日本が本来持つ創造性を失うことでしか達成されなかったともいえる。日本と同じ態度をとった国は欧米には存在しない。

その変革には需要側要因が大きくかわり、政府も創造的科学技术を生み出す観点から、近年、自己責任論や競争政策を通じて研究活動の活性化を促進する政策をとっている。だが、それが有効性を発揮できないでいるのは、優れた研究成果は単なる研究資金や補助金をどのように使えばいいか、競争させればうまくいくのか、といった考え方で解決する問題ではないことを示している。優れた成果を出すには多くのコストを必要とするばかりか、政府自身の研究成果に関する先見性とか予測能力が問われており、欧米と違って民間企業にすべてをまかせるだけで優れた成果を上げることはできない。しかし、政府は官僚支配ともあいまって、IT、BT、NT、ET などへの取り組みを見てもわかるように、先見性を発揮できず、単なる形式的段階にとどまり、必要なベンチャー的役割を果たすことができないでいる。これはある意味で、「政府の失敗」であるが、政府も民間もほぼ同様の失敗に陥っているといえよう。

その結果、相変わらずキャッチアップ的な二番手志向から脱却できず、ここ20年間の停滞を自ら打ち破るエネルギーは出てこない。日本が長期停滞から脱却するには、相変わらず新たな目標を外部に求めても、結果的には同じ結論に至るしかない。こうして「アジェンダ3」の問題から考えるなら、日本経済の長期停滞からの脱却はここ数十年間に亘る日本の科学技術文明受容への態度、すなわち需要側要因をどう評価し、必要に応じてどう変革できるかにかかっており、それは一朝一夕に解決できる問題ではない。

4. 雁行形態論への疑問と批判

(1) 雁行形態論は何を説明するのか

技術先端国のアメリカ、西欧、日本、そして技術水準の低い東南アジア諸国へとつながる技術伝播の波と、貿易や投資の動向とを組み合わせる説明が妥当性をもちうる、最も典型的な例は日本であろう。非西欧社会の中で、日本ほど先進文明の需要に基づいて発展を成し遂げて来た国はおそらく皆無であろう。それは古くは隋・唐の時代から率先して先進文明の摂取に最大のエネルギーを払ってきただけに、欧米から先進科学技術を受容することに大きな違和感は無かったであろう。

西欧科学技術文明の需要は具体的には工業化であり、欧米から導入した科学技術を使っ

て自ら生産を開始し、やがて日本の技術を韓国や台湾、さらに ASEAN 諸国へと移転していくなれば、キャッチアップ国側からの雁行形態論が形式的にはそのまま成立するようにみえる。雁行形態論が成立する背景には、発展段階が異なり、遅れた国が進んだ国にキャッチアップするという図式が前提となる。そこでは、各国は工業化の発展段階にしたがって、比較優位を持つ工業製品を輸出するという分業体制を維持しつつ工業化水準を高め、産業発展を実現する過程で、国も地域も経済発展することが想定される。裏返せば、この理論は後発国が先発国からの技術移転による工業化以外の、独自の経済発展のメカニズムはすべての国が持ち合わせていない、との前提に立っているとも言える。

ここではまず日本を初めとするアジア諸国の工業化や経済発展過程が進んで行く現象の説明に主眼を置いて見てみたい。その場合、雁行形態論でアジアの工業化過程をどう説明するかが重要な課題となる。

雁行形態論では、まず労働集約的な技術を使用した産業を受容してそれを国産化し、生産を拡大した後、輸出に転じる。さらに進むと、直接投資を通じて、海外進出する。しかし、「工業化の需給理論」の観点から言えば、根本的な相違は以下の点にある。すなわち、第1に雁行形態論ではあくまでも先進国の技術革新に基づいて生産された新製品をキャッチアップ型企業が受容し、その生産方法や生産技術を国産化し、やがて海外に輸出することになる。新製品とそれにとりもなう技術を国産化するには、まず受容するために必要な社会的能力が要求され、それが欠如すれば先進技術の受容は極めて困難になる。それゆえ、受容能力が雁行形態に参加する国の決定的要因にもなる。それはあくまでも先進技術を受容するという受動的な対応にすぎない。

第2に、日本がまずアジアで雁の先頭に立った理由をどう説明するか、である。雁行形態論は日本が工業化の先頭に立ったことを当然の前提として議論を進めるため、それ以外の方法での工業化や経済発展、さらには日本以外の国がなぜ先頭に立たないのか、なぜ立てないのか、などをまったく想定していない。つまり、日本は西欧で生まれた工業化モデルを自動的に受容する能力を有するものとみなして議論を進める。そのことは、日本が自らの独創的な技術開発を放棄し、常に先進技術を受容し、改良するだけの国だとみる、固定的な見方になってしまう。その結果、どの国が先頭を走り、それに続く国の順序はどのようにして決定されるのか、先頭を走る国は常に先頭を走り続けるのか、それには頭打ちはないのか、頭打ちになった際、先頭を走り続けるには自ら独創的な技術開発ができなければならないこと、などの点も考慮の範囲外となっている。雁の頭である日本に続く NIEs 諸国には日本に続くだけの潜在能力があったからこそ、日本に接近し、NIEs になれたことを無視しては、工業化論は成立しない。

第3は、雁行形態に参加する国はいずれも受容的とみなし、先行国へのキャッチアップを前提にすることである。このため、雁行形態に参加できる社会的能力があるか否かが重要な要因となる。事実、日系企業が進出する国でも、工業化を開始できる国と、開始でき

ないか、極めて長時間を要する国とが区別されていない。日系企業が進出すれば、進出先の工業化が機械的に成功するわけではない。逆に、これまで大きな社会的能力を持ちながら、何らかの理由、たとえばその国の需要側要因や「政府の失敗」によって、工業化が進展していない国が政府の政策変更などで、先を走る国の技術を受容し、国産化し、輸出するという一般的ないし雁行形態的形式をとらずに、自らの特性とか比較優位性を生かし、創造的な蛙飛び型の技術開発が可能な時代では、突然先行国の技術に基づかない工業化ないし産業化の可能性は大いにありうることである。こうした考え方の背景にあるのは、発展途上国の工業化はあくまでも先進国へのキャッチアップとして把握する一方向的な工業化論だけが想定されていることである。その場合にも、キャッチアップする能力を欠く場合には、キャッチアップすら不可能ではないだろうか。確かにそのような想定が妥当する国もありうる。

後発国が工業化し、技術的成熟を実現するには先発国へのキャッチアップ以外にはありえないとみなすなら、後発国独自の発展戦略は出てこない。これら第2と第3の考え方が、後に見るようにインドの発展形態を想定できなかった理由ではないかと思われる。先進国から発展途上国への直接投資に比重を置きすぎれば、想定しない現象が起きた場合、それを説明できない事態が発生する。

こうして見ると、工業化過程を創出するに当たって、雁行形態論では後続国がどこになるかは後続国自身が決定するという意味で、後発国は受容的であり、多くの場合、受容国自身が工業化モデルの受容を決定することになる。それゆえ、受容の能力や意思が無い場合には工業化過程も雁行形態への参加もおそらく生まれない。ところが、雁行形態論は基本的に進出国側からの一方向的工業化の論理であって、そこでは後発国独自の経済発展のメカニズムは想定されていない。

(2) 雁行形態論とロストウ理論への疑問とその源泉

すでに折に触れて言及してきたが、雁行形態論には筆者の「工業化の需給理論」の観点から、いくつかの疑問や問題点が指摘できる。雁行形態論にせよ、ロストウ理論にせよ、「ある種の状況」や「ある特殊な強い刺激」への反応から出発し、工業化が達成される過程を基本的に進出国側から説明するにすぎないものといえる。ここで、「ある種の状況」とは以下のことを指す。たとえば雁行形態論であれば、豊富な労働力を持つ日本が、最初にアメリカから労働集約的新製品を輸入する。そこでは新製品と同時に新技術も輸入するが、やがて自力でその製品の生産能力を身に付け、製品と技術を国産化し、より安価な労働力を使って生産し、輸出する。次に、日本の後続国（結果的には韓国や台湾）が日本と同様の方法で、日本からの輸入製品の生産技術を身に付け、自力で生産を開始し、やがて輸出する。その結果、日本から受容した国は日本より安価で生産できるため、日本は輸入

国に転化する。このように、次々と日本に続く国が登場し、輸入、生産、輸出、そして輸入、生産・・・の連鎖が自動的に進行し、雁行形態を形成しながら工業化が達成されていく現象が見られれば、結果的に一応の説明はつく。つまり、雁行形態論は先に進む国からその後続国が自然に生まれると考え、それをどの国が後続国になるのか、なれるのか、の考察、つまり後発国側からの考察がまったく無い。事実、アジア諸国の中には、日本からの巨額の直接投資が行われていても、工業化が進んでいる国もあればない国もある。

雁行形態論では、日本の労働集約的産業がまず労働コストの安価な韓国や台湾に輸出され、日系企業がそれらの国に進出するため直接投資を開始すると想定される。しかし、なぜ最初に進出する国が韓国や台湾なのか、なぜインドネシア、ミャンマー、タイ、インド、中国あるいはマレーシアではなかったのか、などはまったく説明されない。それは結果として、最初の後続国が韓国や台湾だったというだけではないのか。そうだとすれば、雁行形態論が説明するのは一部を説明するだけの理論であり、必要条件の1つではあっても、十分条件ではない。

このように、雁行形態的工業化論には多くの疑問がある。第1に、工業化は工業化を必要とする国の主体性とか潜在的能力が無ければ開始できないはずではないか、ということである。それなのに、果たして工業化はどの国にとっても、「ある種の状況」下や「ある特殊な強い刺激」だけで機械的に発生し、発展するのだろうか。その場合にも、日系企業の進出はどこでもよかったのか。それとも何か特別な理由があったのか。またアジアで最初に工業化したのがなぜ日本なのか。たとえば雁行形態論で見れば、なぜ日本が雁行形態の先頭に立つのか、その他の国でない理由は何なのか。その後続く国がなぜ韓国や台湾などのNIEs(アジア新興工業化群)なのか。なぜASEAN諸国や中国は早期にこの中に入って来なかったのか。ASEANの中でも発展レベルが大きく異なるのはなぜなのか。つまり、同じことをやっっているが、工業化に成功する国もあれば、しない国もあるのはなぜか、という疑問である。

これらの疑問に雁行形態論はまったく答えるようにはできていない。説明できない理由の1つは、雁行形態論が単に現象から、また先発国から判断するだけで、工業化は波及するものとみなし、後発国の独自の工業化論を想定せず、現象とか結果を説明するだけの説明仮説に過ぎないからであろう。さらに言えば、後発国は先発国の模倣、それも単線的な追従以外に、工業化ないし産業化は不可能だ、との前提に立っているからともいえよう。

そこでは雁行形態を形成する国に、なぜそこに参加する国や参加しないか、できない国があるのか、などについての理由を明確にするという、後発国側からの観点に立った、因果関係の説明はまったく欠落している。たとえば、雁行形態論の観点から見ると、日本で最初に工業化を開始し、続いてどの国が工業化を開始するか、の因果関係が無視されているため、予測することは不可能である。つまり、先発国側から見れば工業化するか否かは偶然に過ぎないとはいえよう。雁行形態論では日本が先頭を走る国であると想定して、理

論を開始する。それ自体もその理由を説明する必要がある。また、雁行形態論が成立するには工業化だけが想定されるが、工業化は経済発展方式の一部であって、全部ではない。基本的には、工業化は近代科学技術文明の成果の1つに過ぎない。

現実には、日本について早期に工業化を開始したのは韓国や台湾、シンガポールなどのアジア NIEs であるが、当時のアジア NIEs の現実を知っていれば、これらの国が日本に次いで工業化を開始することを事前に予測した人はおそらく皆無であったろう。最近のインドや中国の発展にいたっては、さらに予測不能であったと思われる。さらに遡れば、日本の工業化や経済発展すら、当時の多くの西欧の専門家は西欧経験から生まれた仮説では説明不能であり、まさに奇跡と呼ばれるにふさわしいものであった。その理由はおそらく日本の経済発展が西欧の経験の理論化からの説明にまったく合致しなかったからであろう。事実、50年代から60年代にかけて欧米の多くの専門家が概してマックス・ウエーバー命題(いわゆる「西欧でのみテーゼ」を指す。この点の詳細は筆者の『アジアの経済発展と日本型モデル』、文眞堂、1994年、を参照)の機械的アナロジーに基づいて日本の高度成長を解釈していた(それらの中でも、最も典型的な解釈の1つは、R.N.ベラーのそれである。詳しくは『日本近代化と宗教倫理』、未来社、1966年、および『徳川時代の宗教』、岩波書店、1996年、を参照)。それらはいずれも因果関係の体系を示す理論仮説ではなく、単に西欧経験の結果生まれた説明仮説を援用して、機械的に現象を説明する試みに過ぎず、そうした単純な解釈が妥当性を持たないのは当然であろう。雁行形態論もこれとは異なるとはいえ、現象の説明仮説である限り、アジアの工業化や経済発展を予測することはできないし、雁行形態のどの部分に、どの国が入るのか、の説明も困難であろう。さらに言えば、雁行形態的方式以外の工業化や経済発展の方法をどう組み込むのであろうか。

(3) 中国とインドの経済発展と雁行形態論

この点を考えるには、日本を始め、最近の中国や特にインドの経済発展のメカニズムを見ることで、ある程度理解できよう。まず日本の工業化過程を見ることから始めよう。たとえば、日本は明治維新以後、先進文明を受容するために、「和魂洋才」をスローガンに近代的な西欧型法制度への変革や洋学に基づく教育を通じて人材育成を図り、工業化に必要な環境を整備し、政府が自ら起業に乗り出し、政府主導で西欧へのキャッチアップをひたすら意識し、どの産業から開始するのが日本に適合的かを考えて、結果として近代化や工業化に成功した。

これとは対照的に、中国・清朝政府は主として1880年代以降、「中体西用」をスローガンに、明治維新をモデルとして、近代化を実現するため、明治政府とほぼ類似の政策を行ったが、見事に失敗した。残念ながら、その理由をここで詳細に説明する余裕は無いので(詳しくは、拙著『前掲書』、を参照)、以下の点を指摘するにとどめたい。

筆者の「工業化の需給理論」に基づいて、結論だけを指摘すれば、以下のように言えるであろう。第1に、当時の中国には近代化＝工業化を実現するために必要な間接的・一般的な受容要因（現世利益的雰囲気、商業的性格、一部知識人による近代化への意欲など）は潜在的には存在したが、積極的・直接的な受容要因を大きく欠くか、間接的な需要阻止要因（たとえば中華思想など）をはじめ、政府の役割を中心とした積極的・直接的阻止要因（近代化への、政府の後ろ向きな態度など）が強く働いていたということである。当時の政府も積極的に改革する意志は無く、一部の改革派が推進する改革も部分的で中途半端であった（詳細は、拙著『前掲書』、第9章を参照）。その後も、社会主義中国には工業化に必要な受容要因はさらに大きく失われ、さまざまな阻止要因が強力に働いていた（図1の(3)に相当する）。こうして、雁行形態論的に言えば、中国の工業化水準は雁行形態の尻尾にようやく位置するに過ぎないレベルであったといえよう。

これに対し、80年代の鄧小平の改革・開放期の中国と世界の状況は大きく変化していた。例えば、社会主義時代以前と以後に分けてみると、工業化の中には若干の相違はあるが、中国はすでに工業化の経験のある程度積み、多様な側面で技術水準は低く非効率的とはいえ、工業化がかなり進んでいた。社会主義時代以前でさえ、上海、浙江省、広東省などを中心に軽工業が活発に行われていたし、社会主義時代にも重化学工業化はかなり進んでいた。改革開放以後になるとグローバル化が進み、中国自身が世界中から、目標とする産業を主体的に選択できる状況にあった。さらに、世界には多くの多国籍企業が存在し、彼らは利益を求めて販売量を拡大し、生産コストを低減できる国を捜し求めており、中国は自ら新産業を作る必要が無いほど、伝統的産業から先端産業に至るまで、外国からの資本も技術も自由に選別し、選択できる状況にある。そのため、インドや中国にとって重要なのは、「政府の成功」を確実にするための、政府が率先して自国民の社会的能力を創出して応用し、積極的で合理的な政策や近代化への前向きな態度を示すことだけである。これらはいずれも需要要因を形成する。工業化や経済発展を成し遂げる上で、鄧小平が行った改革開放政策はほとんどすべて需要側要因にかかわるといってよい。鄧小平の改革開放政策は政府の力で工業化の需要要因が作用する環境整備を行い、先発国の技術のノウハウの受容に必要な政策を実行し、人材育成などを通じて社会的能力を高めると同時に、さまざまな阻止要因を抑制し、削除することであり、一応はそれらが見事に成功へと導いた。近代的な技術や資本の欠如する中国に適合した産業はまず労働集約的な軽工業であったが、すでに重工業化の経験を持ち、社会的能力の高い中国がいきなり重工業や情報産業に手を出しても、なんら不思議は無い。それは決して雁行形態論では想定されないものである。こうして、政府が中国社会に適合的な政策的誘導によって、見事に「政府の成功」が達成されたといえよう。

インドも同様に、工業化や経済発展の観点に立てば、1947年の独立以後およそ40年以上にわたって「政府の失敗」を繰り返し、91年の自由化政策を通じて、ようやく経済発展を

開始したことがわかる。しかし、インドは雁行形態論に従い、伝統的な産業である繊維産業などの軽工業から重工業へといった工業化過程を歩くこともできたであろう。だが、インドが選択したのはさらに自国の需要要因に適合的で、世界的にも比較優位性を有する産業からであった。なぜならインド政府が考えたのはとりあえずアジア NIEs へのキャッチアップであって、ゆっくりと雁の尻尾を飛ぶことではなかったからである。そこで、インド人自身の能力に最も適合した分野を IT(情報革命) 産業、特にソフトウェア産業に見出し、見事に優位産業を構築した。それもまた「政府の成功」の見事な事例であるが、雁行形態論にはそうした動きはまったく想定されていない。常に、後発国は先発国からの技術や産業を順序だてて導入し、工業化するものと決めてかかっているからである。このため、インドがなぜ製造業中心の工業化に力を入れないのか、中国はなぜ軽工業も重工業も、さらには情報産業もほぼ同時に発展させているのか、インドはなぜ独自の産業化を図ったのか、などをまったく説明できず、単に雁が空を飛ぶ様子を結果的に説明するだけに終始している。インドもまた軍事、原子力、宇宙の分野ではかなりの技術力を発揮し、潜在的な技術開発力は高いと思われ、中国同様に知識情報産業と工業化、それも重化学工業化を同時並行的に発展させることが可能と考えられる。こうした動きを予め予想し、説明できれば、雁行形態が崩れ、別の発展形態が生まれたとしても、なんら不思議は無いはずである。

このような問題を持つ雁行形態論に基づいて、最近の中国やインドの経済発展メカニズムを理解できないのは当然であろう。雁行形態が成立するのは、日本に類似した初期条件を持つアジア諸国が中心になるものと考えられる。なぜならそれらの諸国は資本も技術も欠如し、創造的な技術開発を行わず、外部からの導入技術に依存する度合いが高い国であり、そこでは多国籍企業が重要な役割を果たすこととなる。それにもかかわらず、アジア全体が雁行形態を維持し続けると想定するなら、日本はいつ雁の尻尾になるのか、先頭はどの国になるのか、などの因果関係を明確に説明する必要がある。「ものづくり日本」に固執する理由も雁行形態論を前提する限り、当然の帰結といえよう。それが需要側から見て、職人社会・日本に最も適合的だからである。

結 語

以上で、雁行形態論を中心に、アジアの工業化や経済発展の過程をどう見るか、どう説明するか、を簡単に考察した。長い間、雁行形態論は日本だけでなくアジア諸国、さらには世界からも注目を集め、工業化や経済発展の有効な説明仮説としてある程度の評価を得て来た。しかし、それも1つには中国やインドが登場するまでのことであり、その理論の欠陥に気づけなかったか、ASEAN など、雁行形態論が部分的に妥当するかにみえる経済だけが注目されてきたにすぎない。しかし、雁行形態論が当てはまらない中国やインドが登場して、この理論への疑問を一気に生起させたといえよう。もう1つは、この理論はいわばアジアの工業化過程に関する現象を見て、単に進出する側からの結果だけに注目し、一方

向的に説明するだけならある程度説得的であるが、逆方向からの説明やなぜ雁行形態になるのか、先頭がどの国で、それに続く国はどこになるのか、雁行形態論が想定する産業以外の分野（たとえばインドのソフトウェア産業が典型であるが、それ以外にも今後バイオやナノテク、エネルギー、新素材などの分野、さらには最近のエンジンを必要としない電気自動車など）での発展過程をどう説明するか、自ら工業化または産業化する場合に、その理論はどう役立つのかなどについての体系的説明がない。それはここで示した「3つのアジェンダ」や「低所得のわな」、「中所得のわな」の説明にも対応できていない。

それゆえ、現実の動きを見ると、雁行形態論にはさまざまな疑問が生まれ、また仮説の有効性をテストする上で重要な予測可能性を欠いていることがわかる。つまり、この理論には自らいかにして工業化するか、あるいは先進科学技術文明の受容（いわゆるキャッチアップ）を通じて工業化や経済発展を実現するメカニズムが内在化されていないため、日本がアジアの先頭に立つことも日本に続くアジア NIEs、中国、インドなどの登場も予測できない。単純化して言えば、日本企業が先頭に立って対外投資をし、技術を移転し続ければ、アジア諸国は機械的に工業化し、経済発展を持続できるかのように考えているとすれば、それは幻想であろう。さらに、日本企業自体、先頭を走り続けられる保証はない。むしろ、非西欧社会で日本に代わって先頭に立つ国が生まれても、本質は変わらない。また、先進国が巨額の直接投資をしなくても、当該国が自力で工業化や経済発展を開始する国はないのか、あるいは自力で工業化を開始しても、国々の間での発展の相違はなぜ生まれるのか、なぜ「低所得のわな」や「中所得のわな」に陥るのか、などに関しても一貫して説明する必要がある。雁行形態論ができないのは、工業化の結果や現象について一応の説明はできても、その発展が説明できる因果のメカニズムが内在化されていないからである。他方で、この理論も日本が先進国の開発する創造的な技術改良に基づく「ものづくり」に固執し続け、そのために先進技術の導入と改良に最大のエネルギーを割き続けることで、先進国へのキャッチアップに成功した状況を説明するにはある程度役立つが、それ以後は日本経済の事例を見ればわかるように、独創的な技術革新の開発能力を失い、長期的停滞に追い込まれてしまう。日本企業が仮に産業技術を開発しても、それが真に独創的なイノベーションで無い限り、模倣技術が生まれ、「イノベーションのジレンマ」に陥る。これらのことは雁行形態論がいつまで続くのか、いつ終わるのか、終わったらどうなるのか、などについて、雁行形態論では説明することできないことを表している。(IAM Newsletter、第7号、2010年10月15日)

「アジア国境の島」から経済連携協力を考える

嘉数 啓 (経済学博士)

アジア近代化研究所研究員 名桜大学教授、

日本島嶼学会名誉会長、INSULA 東アジア代表

はじめに

今年9月7日、東シナ海に位置する尖閣列島(中国名・釣魚島)周辺で、日本の沿岸警備艇に中国漁船が衝突した事件を契機にして、東シナ海域、北方領土の「国境の島」をめぐる領有権問題がにわかに再燃し、領有権を主張する周辺国、特に日中、日口の緊張関係が一挙に高まった。「国境の島」といえば、現時点で戦火を交えている、南北朝鮮の境界に位置する「大延坪(テヨンピョン)島もその一つである。今回の一連の事件で、国際関係論の常識である「外交は内政の鏡」、「抑止力は交渉力」の原則を日本国民はまざまざと見せつけられた。

皮肉なことに、鳩山前首相が日米で合意した普天間基地の沖縄県内移設をほごにし、日米同盟路線から中国重視に舵を切った矢先に、中国は東・南シナ海での「核心的利益」を公式に主張し始めた。紛争の発端となった尖閣列島をめぐるのは、沖縄の本土復帰前後から、海底石油・ガス資源をめぐる論争があり、鄧小平国家副主席(当時)の「この領土紛争はわれわれよりもっと賢い次世代によって解決されるべきだ」とする発言で、もめ事が封印されてきた経緯がある。日本は日清戦争勝利の後に締結された下関条約(1895年)によって尖閣列島を台湾と一緒に中国から割譲したことになるが、中国は歴史的にも中国(台湾)の一部であり、日本が武力で奪い取った領土であると主張している。

尖閣諸島はアメリカの沖縄統治時代は沖縄の行政区域にあり、かつては200名を雇用する鰹漁業・鰹節製造業の一つの拠点を形成していた。つまりアメリカの安全保障の傘の下で沖縄が「実支配」していたことになる。むろん戦後は無人島になり、海底資源が「発見」されるまでは、無主地(terra nullis)同然で、誰も関心を示さなかった。尖閣諸島をめぐる紛争は、中国、ベトナム、フィリピン、マレーシア、ブルネイ、台湾が領有権主張する南シナ海の南沙諸島、西沙諸島にも波及しつつある。南シナ海域は、北アジアとインド洋を結ぶ通商・軍事の要衝であり、この海域での紛争の拡大は「東アジア共同体」構想を描くうえで重大な障害になることは間違いない。東・南シナ海域は、軍事目的に利用しない「平和と繁栄の海」にすべく、日米が主導権を発揮すべきである。最近、ロシアとノルウェーの間で40年間にわたって「係争状態」にあったバレンツ海(The Barents Sea)をめぐる領土問題が平和裏に解決された事例も参考にすべきである。

「国境の島」をめぐる紛争は、島を新たな視点から見直す契機となっている。各地で島をめぐるフォーラムが開催され、領土保全、国土の安全保障、環境保全、「排他的経済水域

(EEZ)」内の漁業・海底資源の確保、無人島の実行支配のあり方などが議論されている。今年11月には、北海道大学、日本島嶼学会、九州経済調査協会などの共催で、「国境国際フォーラム IN 対馬」が開催され、「国境の島」を有する自治体首長・専門家を交えて、活発な議論が展開された。小職も「太平洋島嶼地域の課題と展望」と題して基調講演を行う機会があった。この機会に比較的新しい「島嶼学 (nissology)」を紹介し、島嶼学の発祥の地である琉球列島 (沖縄・奄美) とアジアとの「Win-Win の関係」を主に経済的視点から概観してみたい。

1. 島嶼学 (Nissology) とは何か

1994年に、沖縄で"Island Matters, Islands Matter" のテーマで、「第四回世界島嶼会議」と第一回「国際島嶼学会 (The International Small Islands Studies Association: ISISA)」が開催された。「第一回世界島嶼会議」は、1986年にカナダのビクトリア大学で開催されたが、小職を含む有志の間で、いずれ国際学会の創設につなげたいという願望があった。オーストラリアのタスマニア島で開催された「第二回世界島嶼会議」を経て、カリブ海のバハマ島で開催された「第三回世界島嶼会議」で ISISA が正式に発足した。沖縄大会で学会の憲章が採択され、島嶼に関する初の国際学会がスタートした。その意味で沖縄は「島嶼学 (Nissology)」の「発祥の地」といっても過言ではない。沖縄大会で、現 ISISA 会長で New South Wales 大学の Grant McCall 教授がはじめて「Nissology ("nisi"はギリシャ語 (ѵ ί) で島嶼)」という言葉を使い、学会の共通名称として定着しつつある。McCall (1994) によると、島嶼学とは「島そのものを多面的な分野から'ありのまま'に研究」する学問領域である。それでは「島 = 島嶼」とは何か。すでに絶版になった拙著 (Kakazu, 1994) で詳細な島嶼の分類・特性と文献紹介を行っているので、ご興味のある方はそちらをご参考にしていただきたい。地理学的な定義による島とは、「5大陸以外の陸地」である。国連海洋法条約での「島 (island)」とは、「自然に形成された陸地であって、水に囲まれ、満潮時においても水面上にあるもの」と定義されているが、その大きさについては書き込まれてない。日本の最南端に位置し、周囲が 11km の「沖ノ鳥島」が「島」か「岩」で国際的にも論争されてきた。国連海洋法上、「島」と認められれば、日本政府は沖ノ鳥島の周囲に幅 12 海里の領海と幅 200 海里の排他的経済水域 (EEZ) を設定できる。もし「島」ではないとなると、EEZ 設定の前提が崩れてしまうことになる。国連統計 (2000年) によると、 0.1km^2 以上の面積を有する島は、全世界に 180,498 あり、地球地表面積の 1.86% を占めている。そのうち「有人島」は 1 万弱で、世界人口の 10% を占めている。43 の「島嶼国・自治領」のうち、30 カ国が国連に加盟している。むろん「島」の定義は、国によって、時代によって異なることも認識しておくべきである。ISISA に啓発されて 1998 年に発足した「日本島嶼学会 (JSIS: <http://www.east-urawa.com/jsis>)」年報の表紙でも「島嶼学 : Nissology」が使用されている。JSIS は、日本学術会議の正式な

登録団体となり、島嶼学はいよいよ日本でも注目される学問分野に発展した。

2. 島嶼の「特性」と島嶼学のアプローチ

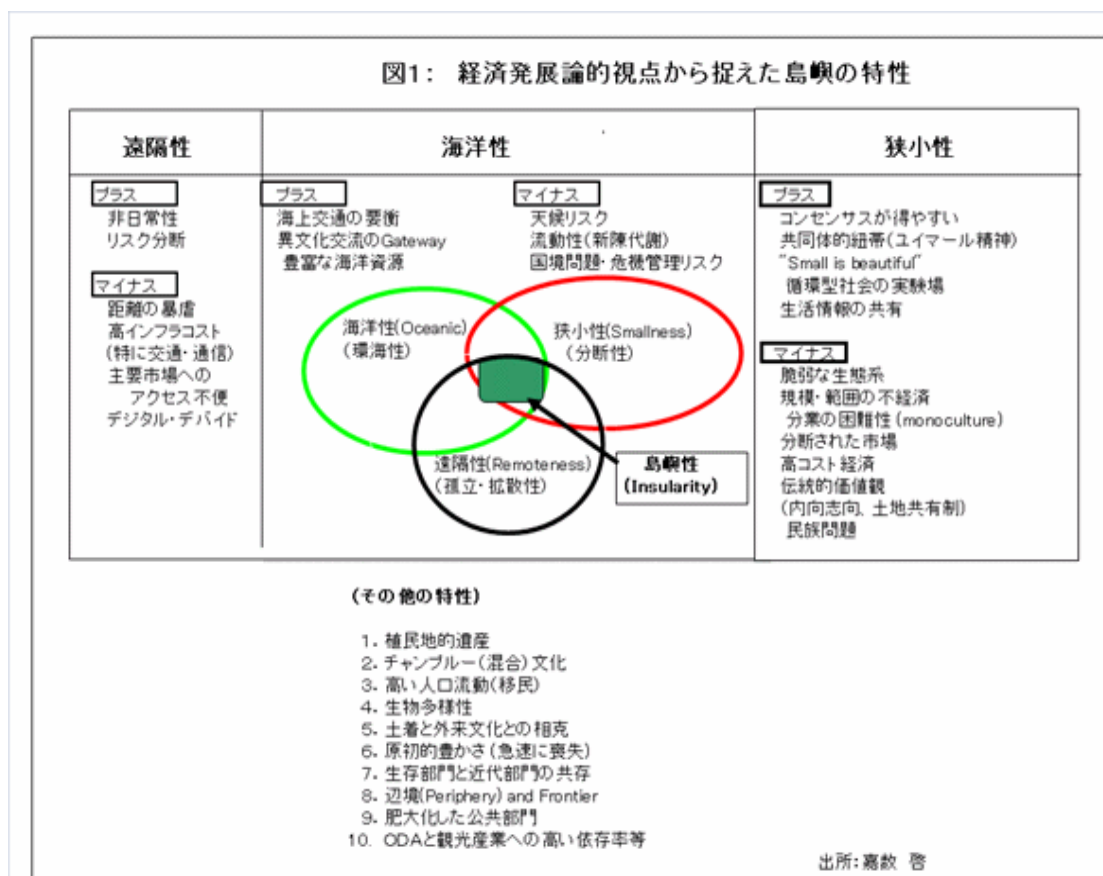
McCall の定義から推察されるように、島嶼学の特徴は、島嶼の「特性」と密接に関わっている。島の「特性」とは何か。図1で示すように、地理学的な視点から見た島の特性は、「海洋性 = 環海生」、「遠隔性 = 孤立・拡散性」、「狭小性 = 分断性」に要約できる。これらの三つの特性が相互に重複して「島嶼」の実体的なイメージが浮かび上がってくる。これらの構造的特性に加えて、歴史（植民地的遺産）、文化（混合 = チャンプルー）、民族（複合 = 多様性）、政治経済（土着、移民、依存、植民地、規模・範囲の不経済）などの一般的特性を挙げることができる。むろんこれらの特性は、地理・歴史・文化、政治、生活様式においても「相対的」なものであり、それぞれの島嶼は、とてつもなく「多様な顔」をしているという基本認識が必要である（竹内, 2008 参照）。そのため、島嶼のイメージには常に「両義性 = プラスとマイナス」がまとわりつく。400 近くの有人島を抱える日本列島をとっても、最近皆既日食で話題になった「悪石島」があり、その隣に「宝島」がある。竹島（= 独島）、尖閣列島、南沙諸島、日本の排他的経済水域（EEZ）ために「確保」している沖ノ鳥島（中国は島ではなく岩だと主張）などの国境に位置する「国境紛争の島」があり、生物多様性の「宝庫」で、屋久島のような「世界遺産の島」、さらには人間の住めない無数の「無人島」がある。無人島も沖縄の前島のように、ある日突然「有人島」になったりする島もある。海外の島々はもっと多様な顔をしている。誰でも知っている島として、世界遺産第一号のガラパゴス諸島、謎めいたモアイ巨像のあるイースター島（ラパヌイ）、「パラダイス島」とよばれたハワイ諸島、南太平洋の真ん中に位置するタヒチ島などがある。太平洋のツバルやインド洋のモルジブでは、温暖化の影響もあって、島そのものが「消滅の危機」に瀕している。ここに掲げた島の特性のすべてが、島嶼学の研究対象になる。

東南アジアにも「大陸部」と南の「島嶼部」があり、インドネシアは世界最多（1万8千）の島々で成り立っている。フィリピンも7千余の島々で構成する島嶼国家である。バタム島、モルッカ島、コモド島、バリ島、ロンボク島、セブ島、ホロ島、レイテ島、ルバング島、ボルネオ島などは日本人にもなじみが深いはずである。最近鹿児島大学に「国際島嶼教育研究センター」が設置され、東南アジア島嶼部と太平洋島嶼地域との比較研究を開始した。両地域とも、初期の民族移動を通して基底文化を共有しているのみならず、近年はグローバリゼーションや気候変動の影響を受けて伝統的な社会・生存基盤が崩壊しつつあるという共通の課題にも直面している。この「閉ざされつつも繋がる列島空間」の解明はこれからの課題でもある。

島嶼地域は、グローバリゼーションや地球温暖化の影響をもろに受けやすい構造になっている。柳田国男の「海上の道」や「ビーチコーマー（beach-comber）」に象徴されるように、「島はインターナショナル」とか、「島は国境を意識しない」というテーマで語られる

「外に開かれた」オープンな社会経済の特質がある。この特質が多くの場合、豊穡の「来訪神 = ニライカナイ」を呼び込むと同時に、また多くの場合、「国境」に位置しているがゆえに、最近頻発している領有権をめくつての紛争、軍事要塞、はては外部の侵略、略奪、幽閉、核爆発実験、軍事演習、廃棄物処理、食糧封鎖などに晒され、数多くの悲劇の舞台にもなった。

他方、「島ちゃび(痛み)」、または「島嶼シンドローム」に象徴されるように、島嶼世界は、外界から隔絶した伝統的、閉鎖的な社会経済の特質も同時に併せ持っている。「シマンチュ = 島の人」という呼び名には、よそ者を受けつけない強固な「島共同体」のイメージが付きまとうのはそのためである。これを島の「両義性」というが、この二つの特質が並存し、葛藤を繰り返してきたのが多くの島の共通の特質であり、また研究テーマにすべき課題でもある。



多くの島は、近代文明の中心部から離れた「辺境」に位置しているが、同時に新しい文明を生み出す「フロンティア」でもある。われわれの研究対象が「島嶼」で、その一般的な「特性」が前述の通りであれば、島嶼の研究・調査手法は「学際的・複合的」あるいは G. Myrdal や宮本常一のいう「超学的 (trans-disciplinary)」に加えて、「ネットワーク型」

「参加型」、「フィールド型」、「職種横断型」のアプローチにならざるを得ない。ただ、学際的（超学的）国際的、職際的、民際的といっても実際には難しく、各自が異分野の研究成果を自らのデシプリンに取り込み、「分野の共有=コミュニケーション」を通して、それぞれの専門分野の裾野を豊かに広げ、ユニークに「深化」させていく基本姿勢が要求される。多種多彩なデシプリンをもった研究者が集まって、「島嶼」という共通の土俵で議論できるところに島嶼研究の最大の特色と存在意義がある。

3. 島嶼経済の持続可能性とアジア・琉球孤コリドー

島嶼であるがゆえの規模（面積、人口、GDP）の狭小性によってもたらされる「経済的不利性（規模・範囲の不経済性）」については数多くの実証研究がなされてきたが、一人当たり所得（生活水準）については島の大きさ（規模）とは関係なく、むしろ逆相関関係さえ観察されている（Kakazu, 2009 参照）。例えば沖縄本島の東方約 360 キロに位置する北大東島は、人口 600 人程度の絶海の孤島だが、一人当たり所得では、沖縄県最大都市の那覇市を超え、県内トップクラスである。これは島嶼の「大きさ」よりも、島に「適合」した「政策の良し悪し」が重要であることを物語っている。特に最近では、どの島嶼地域も観光サービス業への依存度が高くなってきており、Bertram & Watters(1985)の言う MIRAB 経済（移民、送金、援助、公的部門依存）から、筆者の造語である ROT 経済（送金、援助、観光依存）への移行が顕著である。

特に観光・サービス産業は、島嶼のもつ自然・地理・歴史・文化が「売り」であるため、国際的な競争にさらされ易い製造業と比較してはるかに持続可能であることから、どの島嶼経済でも外貨獲得の柱になりつつある。例えば、「生存的農業」に大きく依存していたサモアでは、近年になって観光収入が ODA を上回るようになってきている。沖縄やハワイ、パラオ、グアム、バリ島、セブ島などでは、観光と関連産業を抜きにして、島の持続可能な経済発展を語ることは不可能である。移民送金、ODA などの移転所得に加えて、情報通信（ICT）と人のネットワーク（N）、それに農業（A）を加えた「RODNA」経済が今後の島嶼経済の未来を占うキーワードとなる。

『離島統計年報, 2005 年』によると、全国の「有人島」の数は 315 で、日本の総人口及び面積で約 2% を占めている。沖縄と奄美を含む琉球諸島には 48 の有人島があるが、人口では全国島嶼地域の 57% を占めている。沖縄を除く日本の島嶼人口は、継続的に減少し、人口 500 人以下の島が 6 割を占めるに至っている。この傾向が継続すると、多くの有人島が近い将来に無人島化する可能性がある。

独自の「奄美振興開発特別措置法」で振興策を推進している奄美の島々も、本土周辺離島と同様な傾向にある。ここ半世紀で奄美の人口は半減した。同期間に沖縄の人口が倍増したのと対照的である。奄美の主要地場産業である大島紬の生産額は、過去 20 年で 6 分の 1 に激減した。砂糖も同様な傾向にある。沖縄と奄美は「兄弟島」とよばれ、かつては「琉

球王国」を形成していた。奄美諸島は廃藩置県によって鹿児島県に編入されたものの、いまだに強固な「琉球文化圏」を維持している。

当時の安部内閣が2007年に提案した「アジアゲートウェイ」構想を生かし、「アジア・琉球孤コリドー」を政策的に形成することによって、琉球列島は躍動するアジアと繋がり、かつての「琉球孤・島の道」は再活性化するはずである(図2参照)。そのためには、島嶼間ネットワークの構築による有機的観光ルートの形成、補完的分業体系の形成、「島産島消」、「シマ通貨」による島資源をフルに活用するオープンな循環型経済の構築が不可欠である。さらに広大な海域を有する琉球孤の実効支配領域(陸地面積+EEZ面積)を確定し、海域の「二酸化炭素吸貢献度」を科学的に査定して、世界規模での「排出権取引」に活用することも考えられる。この「アジア・琉球孤コリドー」は、環境保全だけでなく、国境に位置するがゆえに国の安全保障、海洋資源の確保においても極めて重要な役割を果たしうる。

図2: アジア・琉球孤コリドー



4. 「台湾・沖縄自由貿易圏 (TOFTZ)」構想

「アジア・琉球孤コリドー」を具体的に推進する戦略として、1989年に国の特別立法で設置された「沖縄特別貿易地域 (SFTZ)」の活用の一環として、台湾と沖縄を結ぶ「台湾・沖縄自由貿易圏 (TOFTZ)」構想を提案したい。台湾・沖縄」としたが、憲法第14条で定める「法の下での平等」に抵触しないよう、TOFTZには周辺地域の参加も可能である。この提案は、筆者のグループが提案し、すでに昨年からは実施に移されているANAの「国際貨物基地構想」を理論的に後押しするものである。TOFTZの主な目的は次の通りである。(1) TOFTZ特別区を通して貿易及び投資機会を創出する、(2) 意志決定プロセスを分権化する

ことによって地方における経済活動を促進する、(3) 経済的利益を「共有」することによって、「台湾問題」、及び尖閣・南沙諸島をめぐる「領土問題」等から派生する政治及び軍事的な緊張を緩和することである。

沖縄 台湾間の距離(630km)は、沖縄が経済的に最も結びついている東京までの距離(1,600km)の半分以下にあり、両者は「指呼の距離」にあると言える。特に台湾は人口2千人の与那国島からおおよそ100キロに位置し、晴れた日には玉山(戦前の新高山)が肉眼で見える。与那国島は終戦直後、台湾との「密貿易」の拠点として繁栄した。「密貿易」を仕切ったのは糸満出身の女性だが、彼女が主人公のノンフィクション小説『密貿易の女王』(2005)が、大宅壮一ノンフィクション賞を受賞し、沖縄でベストセラーになった。この賞をきっかけにして、「国境交流特区」構想が打ち出され、与那国島・台湾(花蓮)との交流が再活性化した。最近、台湾との直接貿易も開始し、セメント、肥料、生活物資などの台湾からの輸入物資が3~4割も安くなった。

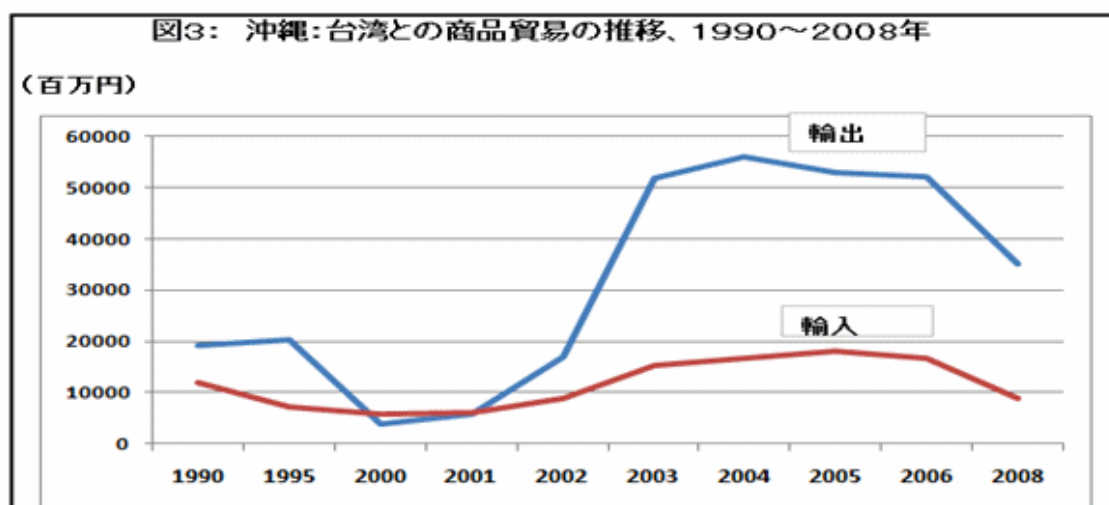
このように、IT革命によって、距離が意味なさなくなりつつあるとは言え、近距離という条件は旅行、人的交流、物流の分野で低コストの商取引条件を意味し、地理的な距離は地域経済の連携のための鍵となる要素であることは間違いない。すると至極当然ながら、沖縄は東京よりも台湾やその背後にある中国華南地域及びASEANとより緊密な経済的つながりを持てるはずである。

「近くて遠い隣国」とは言っても、台湾は沖縄にとって最も結びつきの強い外国である。以下の図が示すように、特に近年になって、沖縄から台湾への健康食品、中古機械類などの輸出が急増し、沖縄側の大幅な黒字を記録している。人の相互交流でも、外国では台湾との交流が群を抜いて活発である。沖縄が受け入れた外国人観光客の約50割は台湾からで、特に最近になって増加傾向にある。政治的にも台湾-北京関係は雪解けを迎えており、政治に強く規定されてきたこれまでの台湾・沖縄関係を根本的に見直す好機にある。

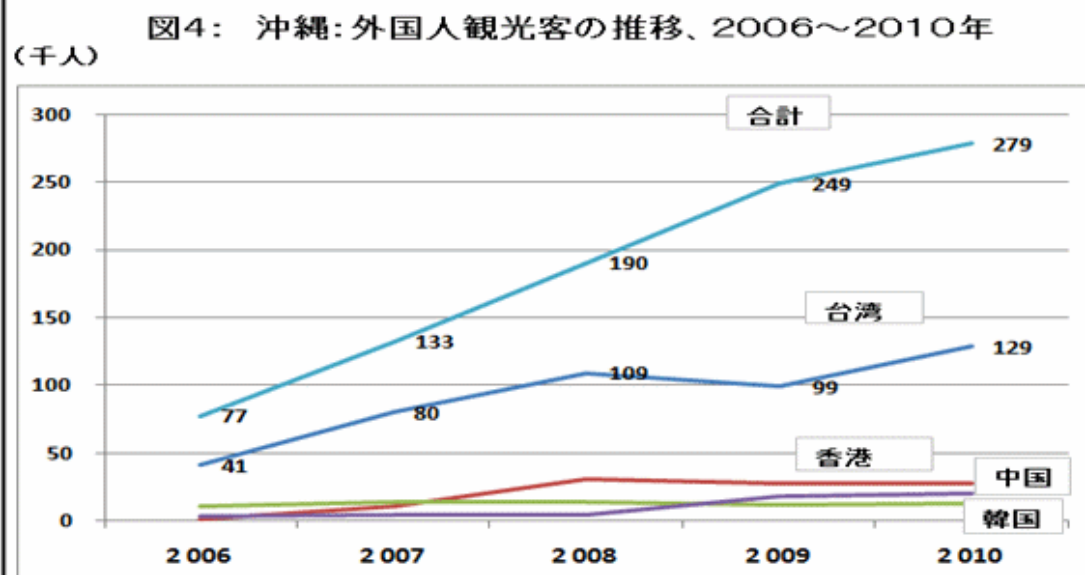
TOFTZは、沖縄本島の返還軍用跡地(5図参照)に設置したい。特に浦添市のキャンプキンザー(275ha)は、那覇新港に隣接しているながら、現在ほとんど軍事目的に利用されてなく、TOFTZの立地場所としては最適である。平成18年の「日米合意」によって、嘉手納以南の軍用地が最大で1,500ヘクタールも返還されることになっている。この面積は現在の羽田空港にも匹敵する。軍用地の跡地利用のあり方が、21世紀の沖縄の産業振興の方向を決定すると言っても過言ではない。

むろん、ここでの提案を実現するには、多くの障壁及び課題を解決する必要がある。最も扱いづらい問題は、地域情勢の中における政治・安全保障関係である。地方分権法が成立し、地方自治に弾みがついたとはいえ、沖縄県が独自の「外交」を展開し、台湾や中国と経済交渉を行なうにはかなりの制約がある。例えば、カボタージュ(Cabotage=自国船優先使用)規制の緩和・撤廃、オープンスカイ政策、LLC(格安航空便)、ビザ、貿易投資手続きの規制撤廃・緩和などは、「一国二制度」の下でないとはほぼ不可能である。今年に

入って、沖縄の SFTZ から本土の主要港へのカボタージュ規制が撤廃され、台湾からのタンカーが沖縄経由で本土に就航できるようになった。これは部分的ではあるが、本提案にむけての前進であると言える。これまでの交易慣習、つまり台湾からの輸物資はいったん横浜や神戸に出荷され、その後日本の貨物船に積替えられて、沖縄の港に入るといふ、沖縄にとって時間とコストがかさむ制度の一部がやっと改善された意義は大きい。



資料出所:「沖縄の統計」より作成。

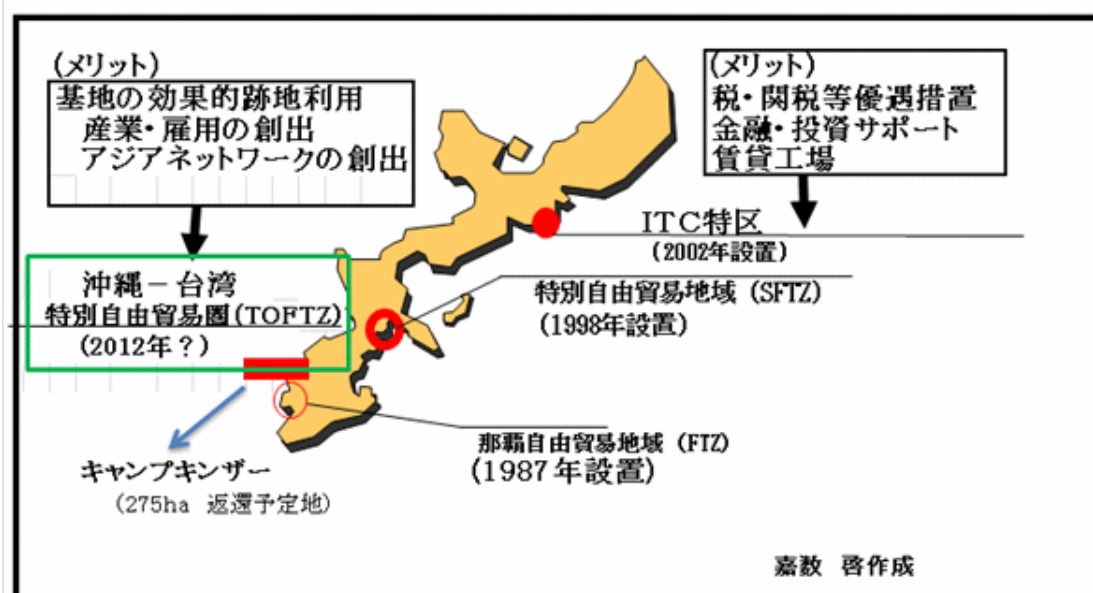


資料出所:「沖縄の統計」より作成。2010年は11月時点の実績予測値。

TOFTZ の成功は、当然ながら参加地域の補完的關係によって決まる。特に沖縄が TOFTZ

でどのような経済的役割を担うかが最も重要である。アジアにおける沖縄の戦略的位置だけでは、TOFTZ 参加地域にとってビジネス機会を保証することにはならない。沖縄は TOFTZ の情報ネットワーク及び中継地としての「ハブ」機能と共に、「ヘルシーリゾート」の役割を分担する。また、筆者も参加したANA総合研究所の「沖縄ビジネス検討委員会」で、沖縄にアジア初の「花の市場=フローラ沖縄」を創設する提案も行っている。多くの分析結果が示すように、アジアで一般化している大型製造業における「産業内分業」の網の目に、沖縄が首尾よく収まることはあり得ない。限られた資源、資金、人材をいかに長期、効率的に配分していくかがここでも問われている。

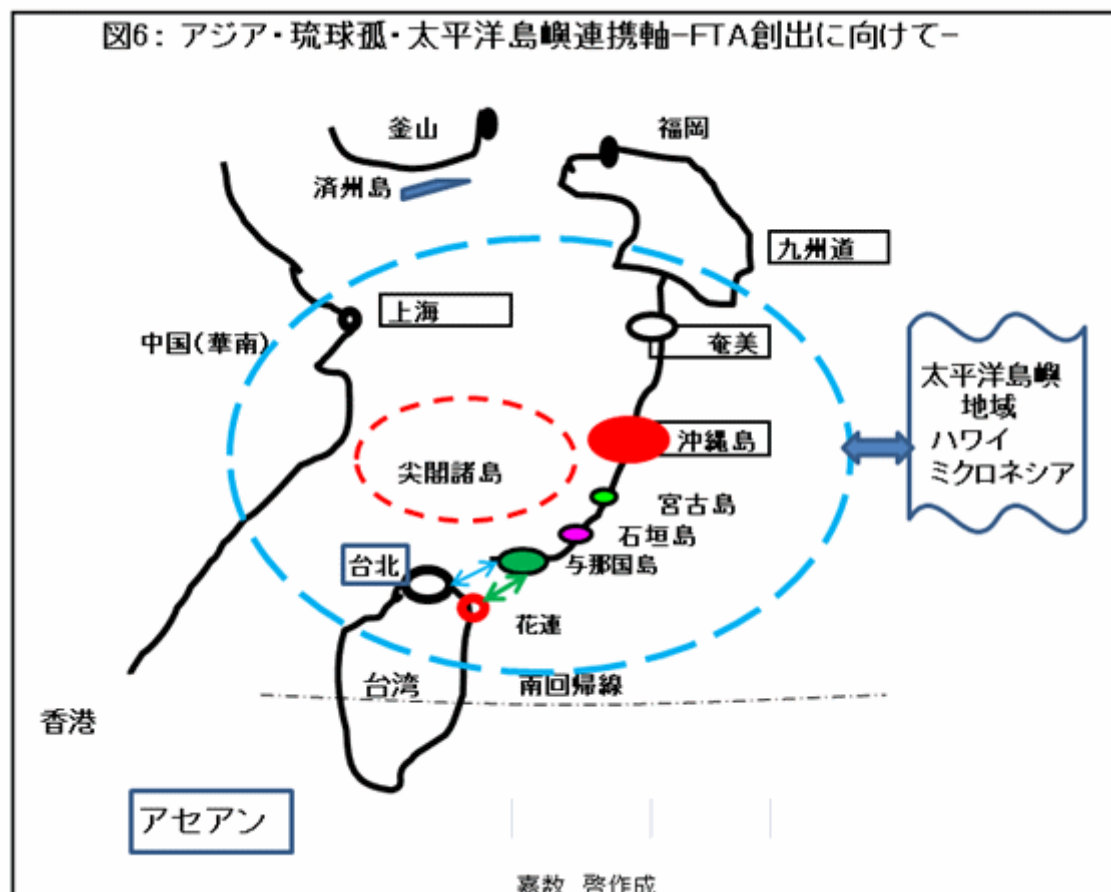
図5: 沖縄-台湾特別自由貿易地域(TOFTZ) 構想



ここでの詳述は避けるが、FOFTZ が原動力となって、「アジア・琉球弧・太平洋島嶼連携軸」の構想もあってよい(図6参照)。政府が提案している「東アジア共同体」、「アジアゲートウェイ」構想をリードする地理的位置にある沖縄にとって、台湾・沖縄を軸としたFOFTZ は、日本をアジアに開くゲートウェイである。台湾の背後には、巨大な中国本土マーケット、ASEAN、南アジアが広がっている。

「環太平洋パートナーシップ協定(TPP)」の締結に日本は積極的に踏み出せないでいる。TPP は貿易や投資、人の移動など幅広い分野の自由化を目指すもので、すべての物品の関税を即時または10年以内に撤廃するのが原則で、通常のFTAやEPAより参加のハードルが高い。すでに参加しているシンガポール、ニュージーランド、チリ、ブルネイの小さな国に加えて、経済大国の米国やオーストラリアなど5カ国もTPPに参加する方向で交渉しており、遅かれ早かれ日本は決断を迫られる。むろん、農業、特に米をどう保護し、競争力をつけるが最大の課題である。沖縄・奄美にはTPP参加によって最も影響を受けるのは

砂糖キビだが、国の農産物全体の比重は小さく、対策は米よりはるかに容易である。「アジア・琉球弧・太平洋島嶼連携軸」構想は、沖縄・奄美で TPP を先行モデルとして実施する意味も含んでいる。



上の図には、琉球諸島と南太平洋諸島との連携協力軸も例示してある。沖縄で、2003年と2006年に「太平洋島嶼サミット (PALM)」が開催され、「沖縄イニシアティブ」が採択された。その中で、沖縄は太平洋島嶼地域の発展モデルとして、先導的な役割を果たすことが期待されている。つまりアジア太平洋を視野に入れた沖縄の国際貢献のあり方が明記された。特に沖縄で開発され、成功を収めている「持続可能な島嶼技術」の太平洋島嶼国への移転可能性については、「島サミット」をはじめ、種々の国際会議で議論されてきた。パラオを含むミクロネシア島嶼地域は、かつて日本の統治下であり、しかも沖縄からの多くの出稼ぎ労働者を受け入れた地域でもあることから、沖縄で成功した「島嶼技術・サービス」に最も興味を持ち、導入に熱心である。特に、赤土流出防止、ミバエ類防除、廃ガラス再資源化、地下ダム、バイオマス、自然エネルギー、健康食品、海洋深層水技術、マングローブの活用、エコツーリズム、遠隔医療システムなどは沖縄から太平洋島嶼地域に移転しうる技術・ノウハウである。むろん、これまでの指摘されてきた技術ノウハウの「ミ

スマッチ」、つまり「誤れる具体化の誤謬」を犯さないためにも、まず沖縄で成功した種々の島嶼技術を環境の異なる他の島嶼地域で果たして有効に応用が可能かどうか検証する必要がある。

結 語

大国さえも手の打ちようがない地球温暖化、グローバル化の大波に加えて、特に日本の島嶼地域は人口減少、高齢化、過疎化、「限界集落」に代表されるコミュニティ崩壊の波に揺れており、将来展望は決して明るくはない。しかしながら、特に沖縄に関しての著者のスタンスは「啓発された楽観主義 (enlightenment optimism)」である。つまり、これといった土地資源がなく、台風などの過酷な自然と幾多の歴史的試練に耐えながらも逞しく生き抜いてきた「したたかさ」と多様な生活の知恵、さらに「チムグリサン=共感」の生活思想に立脚した楽観主義である。

日本の未来は、アジアを抜きにしてはあり得ず、「アジア共同体構想」の実現は時代の潮流である。ここにきて、アジアの「ゲートウェイ」としての沖縄の果たす役割が鮮明になりつつある。沖縄は、復帰後40年目にして、本土に追いつけ型の「キャッチアップ型開発モデル」から訣別し、ここ10年は持続可能性を戦略に掲げ、「自律型開発モデル」に軸足を移してきた。その成果がリーディング産業である観光をはじめ、情報通信、国際物流、農業、再生エネルギー分野などで確実に芽が出つつある。

沖縄の「啓発された楽観主義」と産業振興に活力を吹き込んでいるのが、海外「ウチナンチュ(沖縄)・ネットワーク」である。戦前の沖縄は、特に食料需給を調整すべく、限られた土地資源と人口増加のバランスをうまくとっていた。人口規模を経済の持続可能な水準に保つ基本的な仕組みとして、「海外移民」があり、その調整メカニズムによって、沖縄の人口はほぼ一定規模に維持されていた。「ウチナンチュ」は、ハワイ、北米、南米、東南アジア及び南太平洋等の地域へと出帆した。日本本土に移住した者を除いても、沖縄から海外へ移住した人々とその子孫の数は約30万人にのぼると推定されている。海外在住の「ウチナンチュ」が、互いの国境を越えて「ウチナンチュ・アイデンティティ」を確立すべく積極的に組織作りを始めたのはごく最近のことである。中でも注目すべき組織として、「ウチナンチュ」による世界的ネットワークを活用してビジネスを創出する目的で1990年代にハワイで結成された「世界ウチナンチュ・ビジネス・アソシエーション(通称WUB)」がある。WUBは毎年、各国持ち回りで会議をもっており、インターネットを活用して、県産品の貿易・流通を行なうグローバル企業を各地で設立した。これは非常に重要なことである。何故なら、中国人、インド人、ユダヤ人は、現在の彼らの世界ネットワークを構築するのに数百年を要しているからだ。このWUBネットワークモデルは緒についたばかりだが、移民送金が主要な外貨獲得源になっている多くのアジア太平洋島嶼国にとっても参考になるはずである。

また、全世界に4~5千万人存在すると言われている空手愛好家を、空手の「聖地」である沖縄を「ハブ」としてネットワークする動きもある。たとえば最も権威のある「空手昇段試験」を沖縄で実施する。空手は、スポーツとしての側面だけでなく、教育効果、観光効果、空手用具類などのグッズ効果はむろんのこと、空手の「聖地」としての地球規模での「沖縄ブランド化」につながるはずである。

日本本土は人口減少世紀に突入して活力を失い、内向き志向が顕著になり、「繁栄のアジア」から急速に取り残されつつある。反面、沖縄の人口は復帰時の100万人弱から、140万人に増加した。軍事基地所得は、県民総生産の5%以下であり、沖縄はもはや「基地依存経済」ではない。沖縄本島の19%を占める広大な軍事基地は今後次々と生産活動に転用され、高付加価値を生む希少資源となりうる。14~16世紀の「琉球王朝」は、アジアとの多国間貿易に従事し、「黄金時代」築いた。最近策定された「沖縄21世紀ビジョン」には、この歴史的「遺産」を踏まえた気宇壮大な構想が展開されている。ここでのキーワードは、「位置の悲劇から位置の優位」である。やや大げさだが、日本の南の「辺境=periphery」から、日本の未来を先導する「フロンティア」としての役割を琉球孤が担う時代を迎えている。

参考文献

- ・奥野修司『密貿易の女王』文芸春秋、2005年。
- ・竹内啓一「島嶼の国際比較研究についての若干の問題」『島嶼研究』第8号、pp.39-48、2008年。
- ・Bertram, I. G. and Watters, R. F., "The MIRAB Economy in South Pacific Microstates," *Pacific Viewpoint*, 26 (3). 1985.
- ・Kakazu, H., *Sustainable Development of Small Island Economies*, Westview Press: Boulder, Colorado, 1994
- ・Kakazu, H., *Island Sustainability: Challenges and Opportunities for Okinawa and Other Pacific Islands in a Globalized World*, Trafford Publishing: Victoria, Canada, 2009.
- ・McCall, G., "Nissology: The Study of Islands," *Journal of the Pacific Society*, Vol. 17, Nos. 2-3, pp.1-14, 1994.

(IAM Newsletter, 第8号、2010年12月15日)

アキノ・新大統領の課題

嘉数 啓(経済学博士)

アジア近代化研究所研究員、名桜大学教授、
日本島嶼学会名誉会長、INSULA 東アジア代表

6月30日、フィリピンの衛星テレビ放送局 ABS-CBN は、フィリピン第15大統領に当選したベニグノ・アキノ三世 (Benigno Simeon “Noynoy” C. Aquino、50歳) の就任式を報じていた。就任式場は、マニラ湾に面した広大なリサール公園で挙行された。第5代大統領の名前を冠した「ロハス通り」を挟んで、周辺には筆者がかつて勤務したこともあるアジア開発銀行 (ADB) 旧本部、アメリカ大使館、マルコス王朝のシンボルでもあった華麗なマニラホテルが立ち並んでいる。CBN は、日本から式典に参加した藤村修外務大臣と、アキノ家と親交が深い石原慎太郎東京都知事を映しだした。しかし、アキノの政敵であるアロヨ前大統領は、就任宣誓への立ち会いを拒否し、異例の式典になっただけでなく、新大統領の前途に暗い影を残した。何故なら、アロヨ前大統領は大統領選と同時に行われた下院議員選に当選しており、新大統領との対決姿勢を鮮明にしているからだ。フィリピンの政治は、日本以上に世襲性が強く、アロヨ家、アキノ家から二人の大統領が出たが、マルコス家、ロハス家も代々にわたる「政治ファミリー」である。政治はその国の文化・風土を体現する。故コラソン・アキノ大統領が誕生するきっかけとなった1986年2月の「民衆革命 (Peoples Revolution)」時に筆者もフィリピン大学客員教授として現場に居合わせた。教科書から学ぶ「革命」とはほど遠く、まるでお祭り騒ぎであった。

コラソン・アキノ大統領は在任中に何度も反乱軍部のクーデター未遂事件に巻き込まれるが、その首謀者は「民衆革命」でアキノ大統領を支持したグループであった。流血を伴ったこれまでの最大のクーデターは、1989年12月に筆者が居住するマンションから200メートルも離れていないマカティ商業地区のインターコンティネンタルホテルを反乱軍部が占拠して1週間も続いた。その時の指導者がグレグリオ・ホナサン大佐であったが、彼は国家転覆罪に問われたものの、コラソン・アキノを継承して大統領に就任したラモス政権と和解し、その後上院議員を9年間務めた。ホナサンは、アロヨ政権下でもクーデター事件を起こし、最近逮捕・収監されたが、その処罰のあり方が注目されている。これがパキスタンやインドなどの南アジアだと、ホナサンは処刑され、政治の舞台から確実に抹殺されているはずである。

コラソン・アキノが国外に追放したマルコス家も、暫くして政界に復帰し、3000足の靴で有名になったイメルダ婦人は、80歳にして現職下院議員、長男は上院議員、娘

は北イロコス州知事の要職にある。汚職容疑で大統領の地位を在任中にはく奪され、投獄されたエストラダ元大統領は、今回の大統領選に立候補し、26%の票を獲得して堂々2位で落選した。彼の妻、子供二人が国会議員である。このような「身内・談合政治」がフィリピンの腐敗・汚職の土壌になっていることは間違いない。フィリピンはG. ミュルダールの言う「軟調国家(soft state)」と言われ、政敵を最後まで追い詰めず、優柔不断でものごとを最後まで決着つけない風土がある。経済でも持続的によくなることはなく、1950年代から政権交代のたびにストップ・ゴー政策が繰り返されてきている。

アキノ新大統領は、昨年(2009年)8月に死去したコラソン・アキノ大統領と1983年に暗殺されたベニグノ・アキノ上院議員の長男で、上院議員から急遽大統領選に立候補し、アロヨがサポートしたビリヤール上院議員と、エストラダ元大統領と戦って圧勝した。選挙期間中始終世論をリードしていたアキノ3世は、9年の長期政権だったアロヨ前政権の金権・汚職体質を厳しく糾弾し、汚職疑惑解明に向けて「真実委員会」を設置すると発表した。そのこともあって、アロヨ前大統領は国家の最も重要な行事である就任式に姿を見せなかった。フィリピンのマスコミは、アロヨグループによって大統領在任中に逮捕・投獄され、アキノ3世と大統領選を戦ったエストラダの二の舞を見るかに関心を寄せている。新大統領に対する国民の期待が大きいだけに、約束を果たせなければ、期待が失望に変わるのも早い。

就任演説でアキノ新大統領は「民主主義のために命をささげた両親の遺産を引き継ぎ、貧困の原因である汚職を撲滅し、国民を貧困から脱却させるのが最優先課題だ」と強調した。この汚職・貧困撲滅が新大統領の最大の課題であることは間違いないが、その解決に向けての前途は多難である。何故なら、汚職・貧困撲滅は、これまでも歴代大統領が挑んで目に見える成果を挙げていないからだ。アキノ新大統領は、下院議員を9年間、上院議員を3年間務めたにもかかわらず、目に見える実績はゼロである。民衆受けする誠実でクリーンなイメージに、リーダーとしての資質と実行力が加わるかどうかを試されることになる。フィリピンの永遠の課題ともいえるべき汚職・貧困問題を解決するには、フィリピンの政治はむろんのこと、経済社会の革命に近い転換を同時に成し遂げる複雑で痛みを伴う連立方程式を解く必要がある。ここでは貧困のバックボーンである経済を中心にアキノ新大統領の課題を考えてみたい。

フィリピンはASEAN-10で、インドネシアに次ぐ人口大国だが、農村の貧困と国民の大半がカトリック教徒ということもあって、よく比較されるタイの3倍強で人口が増加し、あと数年で一億人に達すると予測されている。特に農村で増加する人口は、土地に対する人口圧力を高め、土地生産性・所得の停滞を招き、貧困層をマニラ首都圏の「スコーター」とよばれるインフォーマル・セクターに押し出す最大の要因となっている。アロヨ大統領は10年(2001-2010)に及ぶ長期政権であったが、経済パフォーマンスは決

して悪くなかった(表参照)。エレクトロニクスを中心とした輸出と海外出稼ぎがエンジンとなって、在任中の年平均経済成長率は4.4%を記録し、ASEANではベトナム、インドネシアに次ぐ高成長を維持した。そのこともあって、農村から都市部に流入した労働力の大半は国内及び海外出稼労働市場に吸収され、失業率も2ケタ台から7%台まで改善されてきている。ただ新規雇用の大半が非正規雇用市場で吸収されており、海外労働市場も世界的な景気後退の影響で悪化していることから、持続的に雇用拡大できるかどうかは今後の課題である。人口増もあって、フィリピンの一人当たり所得はASEAN諸国の平均以下の水準に低迷しており、かつてのライバルであるタイの3分1程度で、すでにインドネシアに追い越され、ベトナムにも追い抜かれつつある。

前述の通り、アキノ政権の最大の課題は、これまでの政権が成しえなかった農村地域での貧困撲滅である。所得配分の不平等を示すジニ係数は、統計のあるASEAN諸国の中で最も高く、アロヨ政権下の比較的良好な経済成長下でも改善されなかった。未だに5割近くの人口が1日2ドル以下での生活から脱出できていない。フィリピンの貧困問題は、農村問題とほぼ同義である。都市貧困層が堆積するスコーター(スラム)は農村の貧困と表裏の関係にある。従って、農村の人口抑制と農業生産性の向上なくして、貧困問題の根本的な解決はあり得ない。フィリピンの農業就業者は全産業の3割強を占めるが、所得はその半分程度である。農業部門の就業者一人当たり生産性は、工業部門の10分の1程度で、その格差は拡大してきている。「一国の経済発展は、発展の最も遅れた部門によって制約される」とする経済発展論のマキシムからして、農村と都市部のバランスをどう維持するかがアキノ新政権に課された最も重要な政策課題である。

アロヨ政権下で、目に見える形で改善したのが財政収支と対外経済関係である。2002年に対GDP比で5%にまで悪化した財政赤字が、2008年に1%以下にまで改善した。財政収支の好転もあって、対GDP海外債務比率も2000年の72%から、最近では40%台にまで大幅に改善された。アキノ政権が財政規律を守れるかどうかは今後の課題である。アロヨ政権の最大の功績は、対外経済関係の大幅な改善である。商品貿易収支は赤字を続けているものの、経常収支は2003年から黒字に転じ、黒字幅は拡大している。これは、ペソの対ドル相場の切り下げによる輸出の増加もあるが、なによりも海外労働送金の増加がその主役を演じた。海外からの送金は、GDPの13%、対外受取受総額のじつに57%を占めており、ASEANの中でも群を抜く高さである。よくいわれることだが、フィリピンはいわゆる「英語圏」で、労働力が豊富で、教育・技術力も比較的高く、海外での人的ネットワークの蓄積もあることから、「労働サービス輸出」に強い比較優位性を持っている。アロヨ政権下で経済連携協定(EPA)を熱心に推進してきたのも、フィリピンの労働力輸出を眼目においてのことであった。日本・フィリピンEPAは平成20年12月に発効し、日本は千人(看護師400人+福祉介護士600人)の医療労働者を受入れることになった。受入人数は今後増加するはずだったのに、日本側の受入条件の厳しさから、

フィリピン側は反発し、目標値を大幅に下回っている。この背景には、フィリピンの国内事情もある。医療専門家はフィリピンでも不足しており、大量の海外流出でフィリピン国内の医療体制が崩壊する懸念があると地元マスコミは報じている。

経常収支の黒字化によって、フィリピンの外貨流動性ポジションは大幅に改善し、輸入総額の7倍の外貨を保有するまでになっている。この良好な外貨ポジションを維持できるかどうかは新政権に課された課題である。アキノ新政権は、電力、運輸、通信などのインフラ整備を強化することを公約に掲げている。インフラ整備に必要な資金を財政赤字でファイナンスするか、それとも増税で賄うかによって、外貨ポジションは大きく変動する。これらのインフラ部門は特定の企業集団によって「寡占化」されており、従来も政治的に実行しやすい赤字ファイナンスの手法が採られてきた。しかしこの手法は、過去の例からして、海外貯蓄 (= 対外債務) に頼ることになり、外貨ポジションの悪化を招く恐れがある。これを回避する最も正当な方法は、低迷している海外からの直接投資を増やすことだが、これはいうまでもなく、アキノ新政権の透明度の高い経済政策、外資優遇政策、国内政治の安定度にかかっている。

アキノ新大統領の最重要課題である汚職・貧困撲滅を解決するには、政治の安定と透明性、効率性、すなわちガバナビリティ (統治能力) の向上が不可欠である。特にフィリピンの場合、政府の統治能力が一貫して向上してなく、前進と後退を繰り返してきている。マルコス政権はマカバガル前政権下での腐敗、汚職、貧富の差に憤慨した国民の支持を受けて成立したのだが、彼自身が同じ「罪名」で追放される結果になった。代わって登場したコラソン・アキノ政権は、最後まで民衆の支持を維持したものの、前政権が残した「負の遺産」を払拭するには至らなかった。フィリピンのガバナビリティはラモス政権下で大きく前進した。しかし、「貧民の味方」であったはずのエストラダによって「ラモス効果」は帳消しにされた。アロヨ政権下で、経済ファンダメンタルズは改善されたものの、国家の汚職・腐敗は一段と悪化、都市と農村の貧富の格差も拡大、結果として反政府ゲリラも活発化して、アキノ政権以上に不安定な政治状況下にあった。「政治腐敗ランキング」で見ると、一人当たり所得水準と「腐敗度」は逆相関関係にあり、政治の「透明度」でフィリピンは世界180カ国中141番目で、東アジアではインドネシア(126)、ベトナム(121)より悪く、むろんタイ(80)にも大きく水をあけられている(図参照)。ちなみに日本は18番目で、香港(12)、シンガポール(4)より劣っている。このフィリピン政治の抱える構造的とも思われる統治能力の欠如は、今後のアキノ新政権を占う際の鍵となる。

外政的には、政治的結束力を強化しつつある拡大ASEANの一員として、アキノ新政権がその存在価値が発揮できるかどうか問われる。2009年のASEAN首脳会議で、2015年までに「ASEAN共同体」実現に向けた合意文書が採択された。「ASEANの異端児」とよばれてきたフィリピンは、拡大ASEANの中で、今後どのような役割を演ずることができるのであろうか。フィリ

ピンは政治・軍事、経済面でもアメリカへの依存度を相対的に低めてきており、ASEANと共に歩まざるを得ない運命にある。そのためにはASEANの基本スタンスである「開放経済」に向けて国内の諸制度を改革する必要がある。少なくとも、ASEAN内での共通効果特惠関税(AFTA-CEPT)の枠組みでの貿易自由化スケジュールは待たない。しかし最近になって、セメント、石油化学、鉄鋼等の政府の保護下にある寡占企業から「国産品購買運動」の動きが日増しの強まってきており、アキノ政権がこの「内向き志向」にどう対処するかも注目したい。

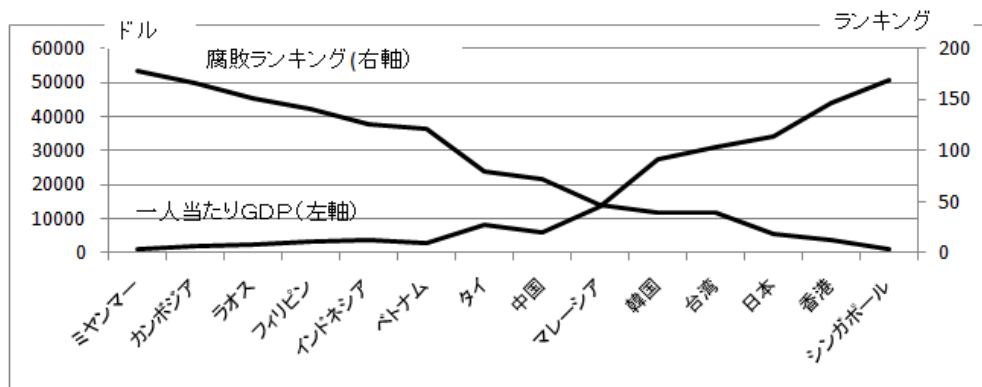
フィリピンの主要経済指標

	単位	2000	2008	2008/2000
人口	百万人	77	91	1.2
労働力人口	百万人	31	36	1.2
失業率	%	11	7	0.6
GDP	億ドル	759	1,490	2.0
一人当たりGDP	ドル(名目)	968	1,646	1.7
	ドル(PPP)	2,311	3,507	1.5
ジニ係数		0.43	0.44	1.0
インフレ率	%	100.0	141.8	1.4
所得構成比				
第一次産業	%	16	14	0.9
工業	%	31	32	1.0
サービス業	%	53	54	1.0
貯蓄-投資ギャップ	対GDP,%	-4	6	-
財政収支	対GDP,%	-4	0	-
商品貿易収支	億ドル	-40	-82	-
経常収支	億ドル	-22	64	-
海外労働送金	対GDP,%	8.2	12.5	1.5
直接投資/GDP	%	3.0	0.9	0.3
対外債務残高	対GDP,%	72.3	41.9	0.6
外貨/輸入比率	%	4	7	1.8
為替レート	\$1 = Peso	50	46	0.9

資料出所: ADB Key Indicators 及び Asian Development Outlookより作成。

フィリピンは徐々にアメリカ、日本から離れ、経済的には中国依存を高めながら、ASEANの一員として、確かな位置を占めつつあるといえる。このことは、菅内閣が掲げる「東アジア共同体」構想にとって、追い風になる可能性がある。中国・韓国・日本の三国関係を解きほぐすのは政治・歴史的にも容易ではなく、この構想の実現には、先行している「ASEAN 共同体」、特にASEANの中では外交交渉能力に長けているフィリピンがイニシャティブとすべきだが、外交分野でのアキノ新大統領の手腕は全くの未知数である。

東アジア主要国の「政治腐敗ランキング」と一人当たりGDPの比較(2008年)



注: 原データは、Transparency International (2009)
 ミャンマーは2005年。
 資料出所: ADB, Key Indicators (2009)より作成。

(IAM Newsletter, 第8号、2010年08月15日、より)

人民元相場安定維持と金融政策

童 適平 (経済学博士)

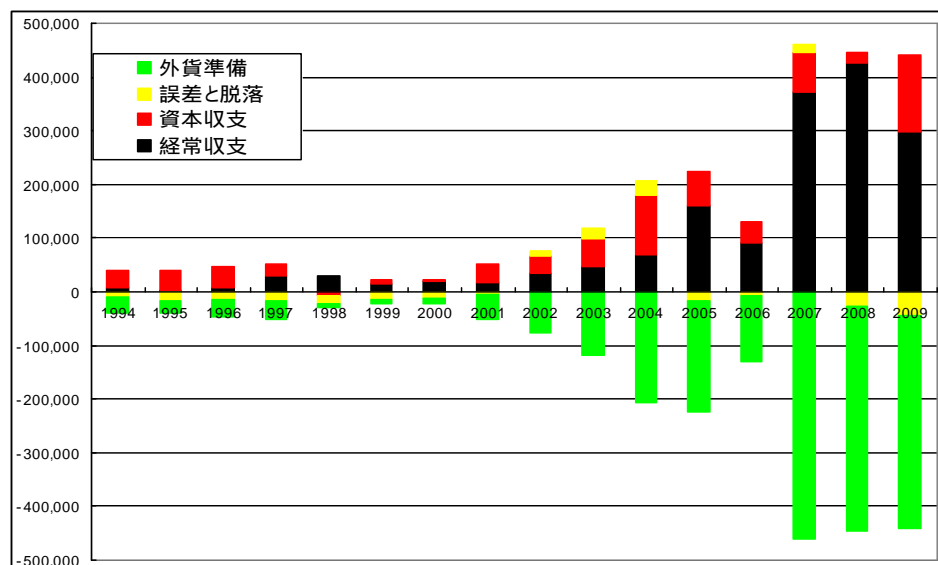
アジア近代化研究所研究員、明治大学法学部教授

1、はじめに

中国では、1994年元の為替レート一本化改革以後、経常収支項目の黒字が今日まで続いた。資本収支項目も小幅の赤字(63.21億米ドル)を計上した1998年を除いて、期間を通して黒字の状態が続いている。この国際収支の“双子の黒字”に対して、中国の通貨当局は外貨介入によって、国際収支の総合バランスを取ってきた。この結果、巨額の外貨準備が累積されてきた。

ところで、この外貨介入は通貨発行にどんな影響を与えるのであろうか。介入によって増発した通貨はどこへ流れているのか、金融政策、あるいは金融システムにどんな影響を与えるのかは、これを問題意識にして中国の通貨当局である中国人民銀行および民間金融機関のバランスシートに基づいて考えてみよう。

図表1 国際収支の推移 (1994~2009) 単位: 百万米ドル



出所: 中国国家外為局「国際収支表」。

2、外貨買い(人民元売り)介入とベースマネー

中国人民銀行のバランスシートの資産は、外国資産 + 対政府債権 + 対預金性銀行債権 + その他金融機関債権 + 対非金融機関債権 + その他の資産、から構成される。また負債は、通貨発行 + 預金準備金 + 債券(中央銀行手形)発行 + 外国負債 + 対政府負債 + 自己資金 + その他負債、で構成される。このうち、定義によれば、通貨発行と預金準備金はベースマネーになる。

図表2はベースマネーと中央銀行が所有する外国資産の残高の推移を表している。外国資産の増加と比べ、ベースマネーの増加は曲折を見せているが、ベースマネーと外国資産の残高は同方向、ほぼ同速度で進行していることは明らかである。つまり、このことは中国人民銀行の外貨買い介入の実施はベースマネー発行の増加をもたらしたことを意味している。

次に、総資産 = 総負債であるため、ベースマネーを左に移行し、その他の項目を整理して右に移行すれば、次式になる。

ベースマネー = 外国資産(純) + 対政府債権(純) + 対預金性銀行債権 + その他金融機関債権 + 対非金融機関債権 + その他の資産(純) - 債券(中央銀行手形)発行

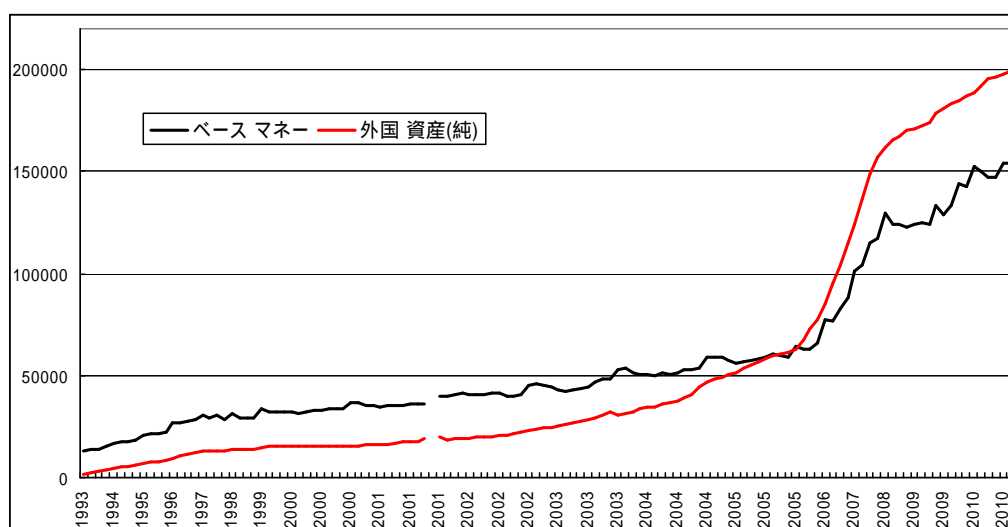
そして、左項と右項をそれぞれベースマネーで割れば、次の式になる。

$1 = [\text{外国資産(純)} + \text{対政府債権(純)} + \text{対預金性銀行債権} + \text{その他金融機関債権} + \text{対非金融機関債権} + \text{その他の資産(純)} - \text{債券(中央銀行手形)発行}] / \text{ベースマネー}$

これは右項のそれぞれの項目のベースマネーに対する比率を表すことになる。それを図にしたのが図表3である。図表3から分かるように、1994年から1998年までの間に、対預

金性金融機関債権はベースマネー供給の最も重要な要因であったが、その後、外国資産が急上昇して対預金性金融機関債権に取って代わった。それは2006年からベースマネーをオーバーした。つまり、2008年頃からベースマネーの1.3倍になっている。これを調節するために、ベースマネー発行のマイナス要因として銀行間債券市場において債券の売りオペを実施しはじめたが、所有債券が品切れとなり、2002年9月24日から中央銀行手形を発行するようになった。

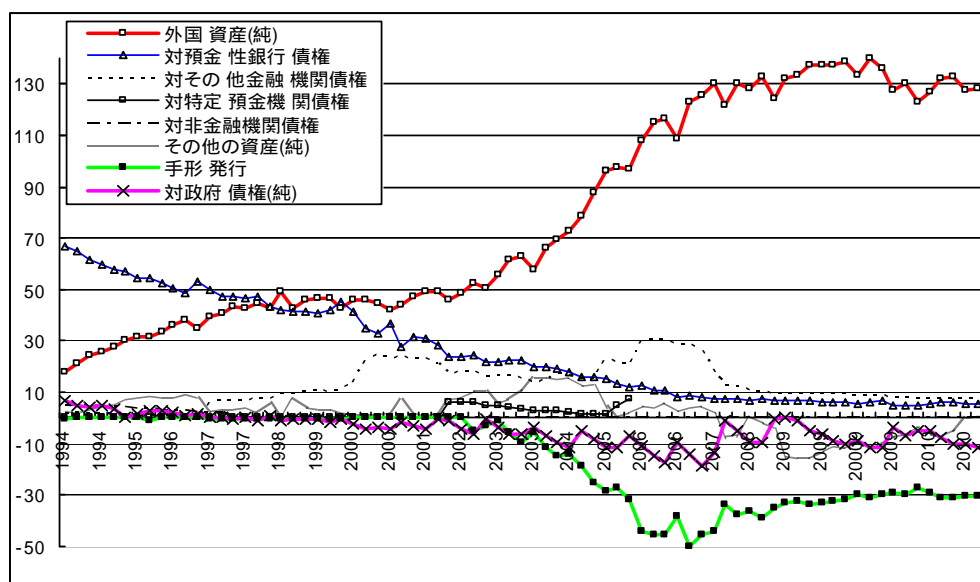
図表2 ベースマネーと外国資産残高の推移 (1993.12 ~ 2010.08) 単位：億元



出所：中国人民銀行サイト <http://www.pbc.gov.cn/>

その後、中国経済が次第に加熱気味となり、過熱を抑制するために、中央銀行手形の発行量が増大しつつある。2007年頃に、それはベースマネーの約50% (2007.03) にまで達した。金額にすると、38,475.16億元である。つまり、外国資産の買い介入によって発行したベースマネーの半分は中央銀行手形発行によって回収されたのである。2008年9月には45,911.46億元に達した。リーマンショック以降、政府は世界同時不況に対処するために中央銀行手形の発行を緩め、ベースマネーの約30%に落ち着いた。これは外国資産の対ベースマネー比率 (130%) に照合している。つまり、現在、中国人民銀行のベースマネー発行は基本的に外国資産と手形発行に左右されていると言ってよい。外国資産の買いによってベースマネーを供給し、ベースマネーの超過部分は、手形発行によって解消するという構図である。

図表3 ベースマネー供給要因の推移 (1994.03 ~ 2010.08) 単位: %



出所: 同図表2.

次に、中央銀行手形は誰が所有するのを見よう。図表4は中央銀行バランスシートの中、発行債券額(中国人民銀行は現在手形以外には債券を発行していないので、発行中央銀行手形額と理解していい)と預金性金融機関のバランスシートの中、中央銀行手形所有額を四半期のデータで示したものである。ただし、2007年以後、中央銀行手形所有額という項目は対中央銀行債権に変わったので、中央銀行手形以外に公開市場操作および中央銀行再割引により発生した対中央銀行のネットの債権も含まれるようになった。このため、単純な比較はできないことに注意する必要がある。

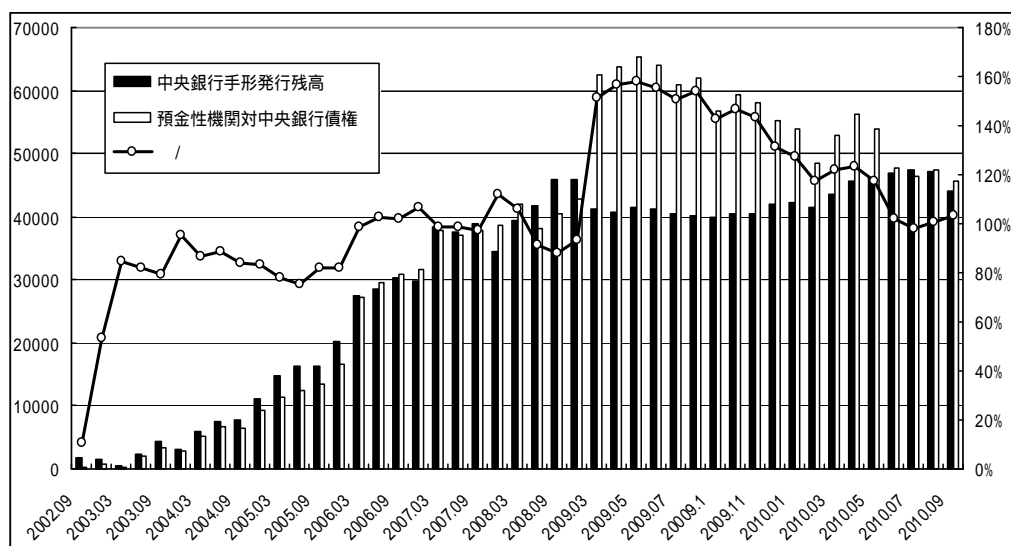
図表4のように、中央銀行手形のほとんどは預金性金融機関によって消化されていることが分かる。2003年には既に中央銀行手形発行額の80%を超え、2006年には100%を超えた(筆者が中国人民銀行に問い合わせたところ、2006年には預金性金融機関の中央銀行手形所有額という項目の中味は既に対中央銀行債権に変わっているとの回答を得た)。いずれにせよ、発行中央銀行手形のほとんどは預金性金融機関によって所有されていることに疑いはないであろう。

そして、預金性金融機関総資産の中、中央銀行手形の比率を見よう。この比率を示したのは図表5である。図表5を参照すれば、この比率は次第に向上していることが分かる。2007年に総資産の8%を超えたが、リーマンショック以後、金融緩和により、7%前後の水準まで下がったが、その後も下がり続け、2010年9月現在約5%の状態の水準にある。

国有商業銀行に至っては、その比率は更に高くなり、2006年に10%を超えた。ピーク時

には11.3%に達した(2007年3月)。2008年12月に10.3%へと下がった。その後のデータが入手できないので、未確認である。

図表4 中央銀行手形発行残高と預金性金融機関対中央銀行債権の推移 単位：億元



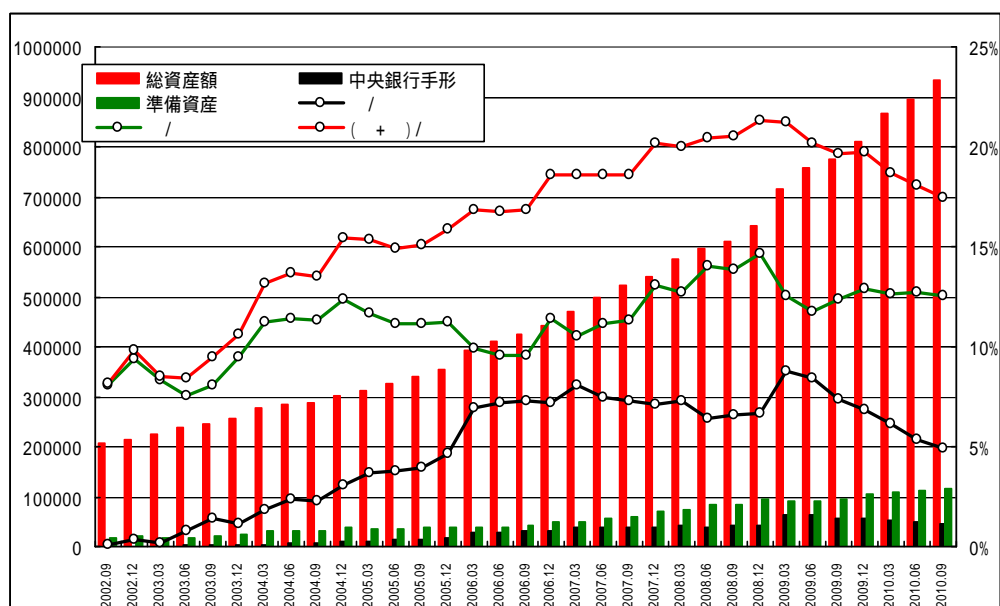
出所：同図表2。

3、金融政策への影響

ところで、中央銀行手形の発行と預金性金融機関、或は国有商業銀行の対中央銀行債権増加は何を意味するのであろうか。図表5と6を参照されたい。当たり前のことであるが、預金性金融機関(国有商業銀行)は中央銀行手形だけでなく、預金準備金の形で資産として所有されている。それは中国では預金準備金率は最も重要で効果が確実である金融政策の手段でもある。預金性金融機関のその総資産比率は、2003年以前、約8%前後であったが、2004年以後、金融の引締めに伴って、10%台に上昇した。2008年12月に、最も高くなり、15%に達した。以後、金融緩和に伴い、低下したが、まだ12.6%の水準にある(2010年9月)。このように、対中央銀行債権と預金準備金の両者を足せば、総資産比率は、最も高い2008年12月には21.3%にも上った。

国有商業銀行も同じ状況であるが、対中央銀行債権の総資産比率は預金性金融機関より高いが、預金準備金比率はやや低い。それは2006年以前、10%以下で推移している。2008年9月に大型商業銀行(国有商業銀行+交通銀行+郵便貯金銀行)と他の預金性金融機関の間に差別預金準備金比率を実施したため、15%台に上昇した。その結果、国有商業銀行の対中央銀行債権と預金準備金の両者を足せば、総資産の25%に達することになる。

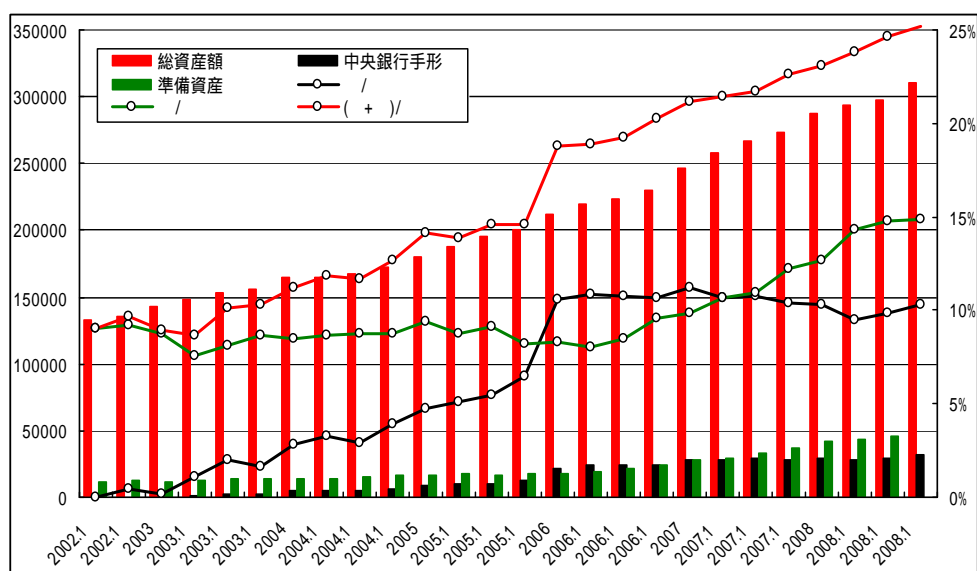
図表5 預金性金融機関総資産と中央銀行手形およびその比率



出所：同図表2。

注：2006年以後、預金性金融機関の定義が変更された。新たに国家発展銀行、輸出入銀行が加わり、信託投資銀行と金融リース会社が外された。単位は左側が億元、右側は%、をそれぞれ示す。

図表6 国有商業銀行総資産と中央銀行手形

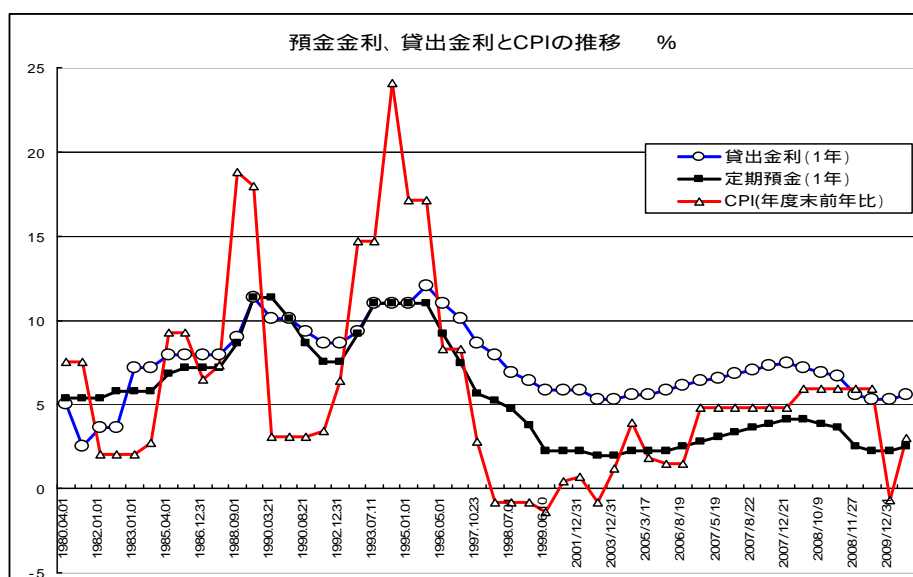


出所：中国人民銀行サイト <http://www.pbc.gov.cn/> ; 『中国金融年鑑』 暦年版 ; 『1949-2005 中国金融統計』。

中国では、預金準備金に対して、中央銀行は金利を支払う。現在、準備金金利は 1.62%、超額準備金金利は 0.72%である。中央銀行手形の金利も基本的に短期金融市場の金利に準ずるので、現在約 1.6%である。6ヶ月以下の商業銀行貸出金利 5.1%と比べ、中央銀行手形も預金準備金も利益率の低い資金運用になる。

2009年以降、国有商業銀行のバランスシートはまだ公表されていないため、その後、国有商業銀行の対中央銀行債権と預金準備金の状況は把握できないが、少なくとも2008年12月の時点で、総資産比率の21.3%（預金性金融機関）と25%（国有商業銀行）が利益率の低い資金運用になっていることは明らかである。当然このうち、どのくらいが市場原理以外の力で拘束されているのか、は不明であるが、銀行経営に多少とも影響を与えていることは推測できるかと思う。このため、金融政策は難しい局面に直面している。

図表7 金利と物価上昇率



出所：中国人民銀行サイト <http://www.pbc.gov.cn/> ; 『中国統計年鑑 2009』。

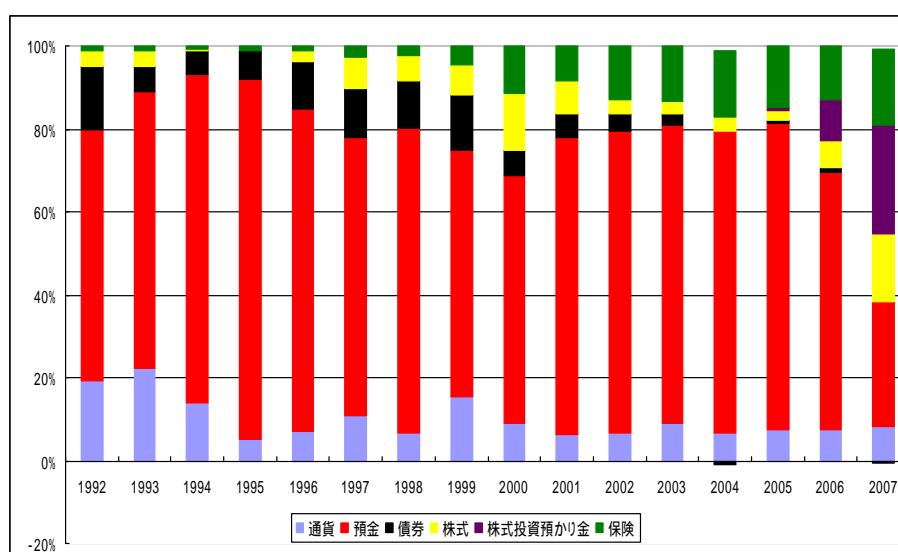
図表7を参照されたい。2004年、特に2007年以降は実マイナス金利の状態が続いている。1998年以後、預金金利と貸出金利の利ざやが大幅に維持されている。これは他ならぬ銀行経営をサポートするためである。2008年CPIは5.9%の上昇となったにもかかわらず、金利の引き上げを避けた。金利を引上げれば、手形売買価格の下落を招きかねないからである。手形を引き続き発行したが、それを国有商業銀行を始め預金性金融機関に持たせるためには金利の引き上げを回避する必要がある。

一方、外貨の買い（元の売り）介入を続ければ、ベースマネーの増発は免れないので、かならずしも市場の金利低下にはつながらない。つまり、引締め効果は疑わしい。その

結果、預金準備金比率手段が唯一の政策手段となった。2010年1月と2月に、2回預金準備金率の引き上げを実施した。2010年9月にCPIの上昇は3.6%では収まらないので、10月にやっと1年預金金利と貸出金利をそれぞれ0.25%引き上げた。しかし、10月のCPI上昇率は4.4%と上昇し続けた。

しかし、実質預金金利がマイナスの状態が続けば、預金者の行動は変化する。つまり、“預金離れ”の現象が起きる。家計の資産は株式市場へ流れたり、不動産市場に流出したりする。

図表8 家計金融資産の内訳



出所：『中国金融年鑑』暦年版

図表8は家計金融資産の内訳を示している。2008年以後のデータはまだ公表されていないが、2006年と2007年には預金は大幅に減少し、株式への投資が急増したことは明確である。また金融商品が乏しいから、不動産を投資対象にしてその価格の急騰を招いたこともよく指摘されることである。

4. 結び

中国は資本移動を制限して為替相場の安定と独立した金融政策を実行して国際金融のトリレンマに対処してきたと言われるが、上記の簡単な説明を見ればわかるように、為替相場安定目標は実現したものの、巨額の国際収支の“双子の黒字”の状態の下で、独立し金融政策を実施するのはかなり困難である。中国政府は今まで実施してきた外貨の買い(元の売り)介入はもう限界に来ていることは明らかである。例えば、“双子の黒字”の額がさらに大きくなれば、果たして中国政府は外貨の買い(元の売り)介入によって為替相場の安定を維持できるのか、かなり疑問である。たとえ、一時的にはできても、国内金融市場

の不均衡、ひいては経済全体の不均衡は経済の成長を阻んでしまうのではないかと懸念される。(IAM Newsletter, 第8号、2010年12月15日)

農業クラスター・モデルによるアフリカの地域農業開発

- モザンビーク国ナカラ回廊地域を事例として -

溝辺 哲男(農学博士)

アジア近代化研究所研究員、日本大学生物資源科学部准教授

1. はじめに

世界の最貧国といわれる48カ国のうち34カ国がアフリカに存在する。このような状況から貧困削減と飢餓撲滅は、対アフリカ援助を議論する上での国際社会におけるキーコンセプトとなっている。問題は、この援助コンセプトが1960年代の相次ぐアフリカ諸国の独立以降、今日まで長きに亘り存在している点にある。こうした実態に対してどのようにして光明を見出していくのか。その方策はどのようにすればよいのか。対アフリカ援助の論点は、具体的な開発アプローチに焦点を置く必要がある。

アフリカ諸国では、1日1ドル以下の所得しかない最貧困層が総人口の40%以上を占め、そのうちの80%が農村に居住する構造が依然として維持されている。また、総労働力の70%以上を農業セクターが吸収している。この状況こそが農業・農村開発に対する協力を援助の原点とすべき所以である。このため上述した開発アプローチの論点は、最初に農業開発手法に向けられる必要がある。本報告では、アフリカにおける最貧国の一つであるモザンビーク国北部に位置するナカラ回廊地域を研究対象として、同地域の農業特性を数値で確認しながら、農業クラスター戦略を用いた地域農業開発の可能性を検討する。

2. ナカラ回廊地域の農業特性と開発ポテンシャル

(1) 増加する人口と高い貧困度

研究対象地域であるナカラ回廊はモザンビーク国の北部に位置し、インド洋に面するナカラ港を起点に東から西に横断しながら、ナンブーラ州の州都ナンブーラを経て、隣国である内陸国のマラウイ国及びザンビア国へと繋がるクロスボーダーである。その総延長距離は600kmに達し、近年注目が集まる「アフリカ南部成長ベルト」を構成する8つのベル

トのうちの一つである。このナカラ回廊一帯を中心的に構成しているのがナンプーラ州である。同州の人口は400万人であり、今後10年間の年平均人口増加率は2.5%と推測され、2020年には520万人に達すると見込まれている (Nampula Province、2007年)。人口構成では、15歳以下の若年層の比率が全体の45%を占めており、今後とも同年齢層の増加が予測されている。

一人当たりの所得は年間202ドル (INES、Nampula Province、2007) であり、全国平均の304ドルを下回っている。同州の失業率は約20% (2005年) に達し、増加する若年層と労働適齢層に対して就業機会を提供しなければ、今後、失業率が上昇し、貧困度の拡大が懸念される。



ナカラ回廊

一人当たりの所得は年間202ドル (INES、Nampula Province、2007) であり、全国平均の304ドルを下回っている。同州の失業率は約20% (2005年) に達し、増加する若年層と労働適齢層に対して就業機会を提供しなければ、今後、失業率が上昇し、貧困度の拡大が懸念される。

(2) 農家の零細性

ナンプーラ州には、全国の24%に相当する72万戸の農家が分布し、国内で最も農家数の多い州となっている (表1参照)。ここで注意すべきは、農業生産を担う農家の零細性である。一戸あたりの平均所有面積は1.0haと国内平均 (1.3ha) を下回る状況にある。そして、小規模零細農家の年間農業所得は6,200MT (約200ドル) と推定され、前述したナンプーラ州における一人あたりの所得の低さを物語っている。

表1 土地所有面積別農家数と平均所有面積

階層 (ha)	農家数	(%)	平均所有面積(ha)	平均農地所有数
0.1 ~ 0.4	172,408	24	0.2	1.3
0.5 ~ 0.9	265,088	37	0.7	2.4
1.0 ~ 1.9	216,284	30	1.4	3.1
2.0 ~ 2.9	41,658	6	2.4	3.6
3.0 ~ 3.9	11,612	2	3.4	3.8
4.0 ~ 9.9	6,575	1	5.4	3.8
10.0 ~ 49.9	285	-	20.0	3.6
> 50.0	11	-	904.0	1.5
計	720,485	100	1.0	3.0

資料：農業センサス(Censo Agro-Pecuario), 2000, INE に基づき筆者が作成。

このような農家の零細性の原因の一つに市場の狭小性がある。主要な消費市場となる州都であるナンブーラ市の人口は20万である。供給側である農家と消費人口の比率は単純に3対1であり生産過剰に陥りやすい状況が農業収入改善を阻害する要因となっている。

表2 小規模農家の営農実態と農業収入

概況	土地所有規模	1.5ha				
	労働力	家労働力5~7人、棉花収穫時2~3名雇用(最低賃5M/人日)				
主要機械施設	農具(鍬、鋤、スコップ)、農薬噴霧器(棉花用)、農業機械(利用なし)					
作目	トウモロコシ	キャッサバ	棉花	カシューナッツ	家畜	
平均作付面積(ha)	04	03	07	30-40本	鶏10羽	
平均収量(tn/ha)	05-08	40-50	06-08	3-4kg本	ヤギ10頭	
作付体系	・トウモロコシ ~ キャッサバ(間作で ランカセイ、カブピー)		播種:11~12月 収穫:4~5月	通年	庭先の飼育	
経営収支	平均単価(M)	35kg(一部販売)	自給用	8-9/kg	9-14kg	鶏300-1,000羽
	粗収益(M)	500	-	4500	1,700	-
	生産費(M)	-	-	500 (種子、農薬、雇用賃)	-	-
	農業所得(M)	推計: 6200年(所得は棉花の最低保証価格とカシューナッツの企業の買上げ価格で変化する)				

資料：「日伯モザンビーク三角協力調査」、JICA、2009、筆者が作成

(3) 注意を払うべき潜在的な農作物の付加価値創出力

農家の零細性が目を引く一方で、ここで注目すべきは農作物の付加価値創出力である。現地調査結果からは、小規模農家の多くが生産を行っている農作物は、表3に示すように流通段階と最終製品において多大な付加価値を発生させていることが明らかとなった。

表3 作物別の付加価値

単位：ドル/kg

段階	トウモロコシ	棉花	カシュー ナッツ	ゴマ	タバコ	大豆
農家庭先価格	0.1	0.4	0.5	1.02	1.20	0.5
流通業者	0.2					
小売・加工企業価格	0.9		0.6(殻付)			(大豆油)
	(製粉)					(大豆粕)
輸出価格(FOB)	-	1.2(製糸)	4.50	1.07	3.15	-
		0.7(油)	(殻なし)	(原料)	(乾燥葉)	
最終仕向先	国内市場	輸出	輸出	輸出	輸出	国内配合 飼料企業

資料：「日伯モザンビーク三角協力調査」、JICA、2009 での農家及び農産加工企業での聞き取り調査結果に基づき筆者が作成。

ほぼ全農家が自給向けに生産しているトウモロコシでさえも、加工することで原料段階の販売価格 0.1 ドル/kg (庭先価格) から最終製品となる製粉段階では 0.9 ドル/kg (小売価格) に達し、約 9 倍の付加価値を発生させている。その一方で、ゴマのように食用油などへの加工の可能性が高いにもかかわらず、加工機会が無いため原料の状態輸出されることで、付加価値の発生を小さくしている作物も存在する。

(4) 農産加工分野の高い雇用創出力

さらに注目すべきは、農産加工企業の雇用創出力の大きさである。2008 年時点で、ナカラ回廊地域一帯には、カシューナッツ、綿花、タバコ、ゴマ、バナナ、大豆、養鶏など現在 200 社に及ぶ多様な農産加工企業が進出している(CPI, 2009)。その投資規模は 5 万ドルから最大でも 8,000 万ドル規模の労働集約的な企業形態となっている。一方、南アフリカとの国境に近い首都マプト周辺には、近年、資源開発(アルミ精錬、天然ガス、稀少金属)を目的とする外国資本による巨大プロジェクトが増加している。世界的な資源開発企業である Mozal 社、Sasol 社、Moma 社などによるメガ・プロジェクトであり、投資額は 5 億から 24 億ドルに達している。

表 4 では、これらメガ・プロジェクトとナカラ回廊地域における農産加工企業を投資額と雇用面から比較した。ナカラ回廊地域における投資額 130 万ドルの養鶏企業は、工場労働者と契約農家をあわせて 1,070 人を雇用し、メガ・プロジェクト最大の企業であり投資額 24 億ドルの Mozal 社の 1,000 人(このうちモザンビーク人は 650 人)を上回る状況となっている。特に、ナカラ・回廊地域で 2009 年に操業を開始したバナナ生産企業である Moza Banana (チキータによる生産、加工、流通面で提携)社は、18,000 人の雇用を達成しており、農産加工業の雇用インパクトの大きさがうかがえる。

表4 農産加工企業における雇用創出力

1.企業名	メガ・プロジェクト			ナカラ回廊地域の農産加工企業			
	Mozal	Sasol	Moma	New Horizontal	Sonil Fabrica	Condor Nuts	Moza Banana
2.業種	アルミ	天然ガス	金属	養鶏	タバコ	カシューナッツ	バナナ
3.投資額 (100万\$)	2,400	1,200	500	1.3	-	-	80
4.雇用者数	1,000 (650)	- (250)	425 (124)	工場 186 農家 890	工場 100 農家 2,500	工場 750 農家数不明	18,000
5.市場	輸出	輸出	輸出	国内	輸出	輸出	輸出

注: ()はモザンビーク従業員数。雇用者数の農家数は加工企業との契約農家数。

資料: Institute para a promocoao de exportacoes, Instituto de estudos socialis e economicos と現地調査結果に基づき筆者が作成。

3. 農業クラスター・モデルの提示

ナカラ回廊地域における農業の特徴は、上述したように零細な営農規模とともに市場の狭小性にある。このため農家の多くは、トウモロコシとキャッサバを中心とする自給自足的な生産形態を基本とし、農業収入の大部分を農産加工企業向けの綿花、タバコ、カシューナッツなどの生産に大部分を依存してきた。これら作物は農家の換金用として、また加工を通じて地域経済を支えている。最近では、NGO 支援による大豆が生産実績を伸ばしているほか、広大な農耕適地を活用した土地利用型バイオ燃料作物（ジャトロファ、サトウキビ）の生産に注目が集まっている。

今後、年率 3%近くに達する高い人口増加率を吸収し、さらに、一人当たりの所得を向上させるには、少なくとも人口増加率を上回る持続的な成長を実現することが必須である。しかし、そのためにはこれまで中心となっていた農業だけではなく、製造業との連携が重要となる。アジアの経済成長の歴史的な事実からみても多くの場合、工業化の進展によって雇用の吸収と経済水準の向上が図られてきたからである。

農業と工業の連携による開発を進めるには、賦存資源の優位性を活用した戦略と、アジアの産業クラスター政策にみられるような自動車産業やハイテクの組み立てを中心とした外資を誘致する開発戦略の 2 つのタイプが考えられる。研究対象地域であるナカラ回廊地域のようにアフリカのように工業化に向けて基礎的な産業分野が未発達な地域では、前者の賦存資源の優位性を活かした戦略が現実的であり奨められる。

同地域の農業は、多様な農作物生産と伝統的な農産加工企業向け原料生産に実績があることを考慮するとアグロインダストリーに繋がる農業や食品産業に大きなフロンティアがあると考えられる。アグロインダストリーは、農業関連産業といわれるように、広義には農業を中心にその前方と後方に連関する産業である。前方産業には農作物を原料とする第 1 次産業があり、後方産業には第 1 次産業である農業部門から原料を受け入れる加工分野とアグロインダストリーに種子、肥料、農薬、農業機械・機器、設備を提供する第 2 次産業分野が連なっている。さらに、これら産業分野の取引過程に流通業、運輸業などの第 3

次産業が関与することになる。

このような観点から同地域の開発に向けては、表5のような第1次産業から第2次産業さらには第3次産業へと産業間でのより高い連携を促す農業クラスター・モデルの実現を通じた地域農業開発が提案される。本来クラスターは地理的な産業集積と呼ばれるが、ここでは農作物を原料として、その加工にたどり着くまでの関連する産業界の集まりのことを指している。アグロインダストリーに連なる関連産業は広範に亘ることから、投入と産出の関係の深い複数の集まりをクラスターとして捉えることを意味している。

表5 農業クラスター・モデル（優先対象作物、最終製品の選定）

農業・食品加工 産業クラスター	関連産業（業界）			農作物	中間製品	最終製品
	一次産業	二次産業	三次産業			
配合飼料	穀物生産 畜産生産	配合飼料 乳製品 肉製品	生産資材、 貯蔵、流通・ 運送業（鉄 道・トラック）	トウモロコ シ、キャサ バ、大豆等	配合飼料	鶏肉 牛肉 乳製品
野菜	野菜生産	冷凍食品業 缶詰業	生産資材、 貯蔵、流通・ 運送業（鉄 道・トラック）	トマト		トマト製品 （ピュ ー レ）、生鮮ト マト
フルーツ	果樹、永年性 工芸作物		生産資材、 貯蔵、運送 業、流通業	カシューナ ッツ、バナ ナ、オレンジ	バガス、 燃料用木材	果汁、ナッ ツ、生食バ ナナ
木材	林業 ケナフ生産	製材業、合 板製造業、 建材業、 製紙業	生産資材、 貯蔵、流通・ 運送業	森林資源、ケ ナフ、バガス		家具 建材 合板 ダンボール
綿花	綿花生産業	紡績業 布織物 染色業 縫製業	生産資材、 貯蔵、運送業	綿花	綿糸 綿布	綿糸 綿布 衣料
バイオ燃料	サトウキビ 生産業 ジャトロフ ア生産業	精糖加工 バイオ産 業	生産資材、 貯蔵、運送 業、流通業	サトウキビ、 ジャトロフ ア		バイオ燃料

資料：現地調査結果にもとづき溝辺作成

クラスターを狭く捉えることで、対象地域であるナカラ回廊地域一帯の経済開発の焦点が絞られ、効果的な対策の提案が容易になると考える。また、クラスターは1種類の原料作物から様々な製品が生産され、さらに、その副産物を活用して多様な製品の展開を可能とするものが多い。範囲の経済（economy of scope）を考えた場合、特定の農産加工品目や作物をとりあげて、その生産性や輸出競争力を向上させるよりも、農業クラスターの競争力強化を図る方が、地域開発アプローチとしては实际的であり、開発モデルとしての開発効果が高いと考えられる。

提案した農業クラスター・モデルは、ナカラ回廊地域において農家の大多数を占める小規模零細農家の支援と付加価値の高い農業の両方を実現しうる特性を有していると考えられる。また、農産加工産業の競争力を高めることで、農業生産の安定化を図るとともに、農業の競争力も高まるという相乗効果が期待される。

たとえば、配合飼料クラスターの場合では、第1次産業において小規模農家が生産する大豆を起点として加工用の大豆油とその副産物である配合飼料を生産し、さらにそこを起点に農業関連産業（肥料、農薬、運輸、流通業）が取引過程に関与し、裾野産業の発展を促し、高い相乗効果を発生させることでアグロインダストリーを創出することになる。つまり、単に加工業の振興を通じた農作物の過剰生産の一時的な避難対策にとどまらず、新たな市場の確保を通じた農業生産の安定化と雇用の吸収など多様な経済効果の発生を促すことを目指した地域農業開発手段に向けての開発モデルとしても有効であると考えられる。

4. おわりに - 農業クラスター・モデルの推進課題 -

農業クラスターを広範に普及させるには、研究対象地域であるナカラ回廊地域の市場の狭小性を踏まえて、輸出指向型の付加価値の高い最終製品の姿を想定して設定する必要がある。最終製品は、対象地域に生産ポテンシャルがあり、輸出競争力を高めやすく、「付加価値創出力 = 雇用創出力」があるということが欠かせない適用条件となる。また、現行の農業形態や営農類型を大幅に変更しないことで、農家の技術的な対応力および生産環境への影響を重視することが課題となる。

一方、聞き取りを行った農産加工企業では、加工用原料の不足により工場の稼働率が低下していること、加工用関連資機材（ビニール、容器、ラベルなど）のほか、輸送インフラの不備が競争力を阻害する主因であることが明らかとなった。食品加工分野では、加工業と生産農家さらには流通、関連資材産業とのタテ（垂直）およびヨコ（水平）の連携が弱く、潜在的な資源の力が活かされていないことも農業クラスター推進上の課題である。

また、対象地域においては、加工企業と農家の間で文書による契約のほか慣習的な生産形態が保たれている。綿花、タバコ、カシューナッツの加工企業は、原料の買い上げを通じて、安定した市場を提供しているほか、技術、生産資材（種子、肥料、農薬、農業機械）を供与することで、営農資金の不足を補填している。しかし、農家に対しては、安い買い上げ価格（綿花は最低価格制度あり）や代金の不払いなどの生産者にとってマイナスの影響を及ぼす行為も調査を通じて把握された。加工企業側に有利な条件の生産者が見つかることと生産農家の乗り換えも発生している。

農産加工原料を供給する側の農家が加工企業に対して対等な交渉力を発揮するには、生産農家による自主的な組織化または協同組合が必要である。流通や価格形成に農家が自ら対応できるシステムが無ければ農業クラスターにおいては、農家は常に受け身の姿勢となる。このことは、原料生産を担う農家の利益が相対的に見て低くなることを意味する。こ

のような問題を改善する上から、農民組織化または協同組合の育成強化が推進上の重要な課題として指摘される。(IAM Newsletter, 第5号、2010年06月15日)

付記：本報告は2009年10月から2010年1月まで、独立行政法人国際協力機構 (JICA) の「日伯モザンビーク三角協力調査」への参加を通じて得られた資料やデータの分析と現地調査結果に基づくものである。以上

ハワイ州と沖縄県におけるバイオ燃料開発の展開

上原秀樹(農学博士)

アジア近代化研究所副代表、明星大学教授

1. はじめに

沖縄県とハワイ州は、太平洋南部に点在する島嶼国・地域と共通する多くの社会・経済的諸問題を抱えている。一例を挙げると、マス・トランスポートとりわけ鉄道等の大型輸送網のインフラ整備が欠落していることである。その最大の理由は、巨額の初期投資と維持費に見合った収益を上げることができる経済・産業規模と人口を有していないからである。このことから、日常生活での主要な交通手段として、住民と多くの観光客が化石燃料を動力源とする自動車、バス等を利用せざるを得ないのが現状である。加えて、両地域とも発電用に使用される一次系エネルギーの石油と石炭はほぼ全消費量を輸入に依存しているとともに、温室効果ガスの一人当たりの排出量も決して低いとはいえない。

ところで鳩山政権は、ポスト京都議定書の交渉に先立って、温暖化ガスを2020年までに1990年比で25%削減する意向を固めた。この目標値を含む「地球温暖化対策基本法案」を本年(2010年)5月14日の衆院環境委員会で強行採決した。この温暖化ガスの削減に向けて、沖縄県は「沖縄県環境基本計画」を2000年に策定し、二酸化炭素の中期の削減目標値(2012年までに対2000年比で8%の削減)を設定したが、実効性のある政策的な対応が求められている。そこで後に詳しく述べるように、中央各省庁との協力のもとで、亜熱帯地域に豊富に存在する再生可能なバイオマス資源を活用した燃料用バイオエタノールの生産プロジェクトに取り組む幾つかの事例があげられる。さらに、民間レベルにおいては、太平洋島嶼国への技術支援を成功させた事例として、沖縄本島内におけるてんぷら廃油を

利用したバイオ・ディーゼル生産の取り組みが指摘できる。これは、エコ・エネルギー研究所が開発した廃食油燃料化装置をマーシャル諸島共和国に技術移転する事業であるが、現地ではコプラナヤシを原料としたバイオ・ディーゼル燃料の生産を実施するものである。

対するハワイ州は、クリーン・エネルギー・イニシアティブ(Clean Energy Initiative)を2008年に制定した。これは野心的な政策目標であり、2030年までには発電用エネルギー源と輸送部門のエネルギー消費のうち70%を再生可能なエネルギーのポートフォリオ(たとえば、太陽光発電、風力発電、地熱発電に加え、バガス、ヤトロファ等植物由来のバイオマス燃料源)で代替し供給するという大胆な取り組み内容となっている。さらに、「ハワイ・バイオエネルギー・マスタープラン」を2007年に策定し、バイオ燃料の発電向け使用を2030年までには全原料の40%まで高めるとしている。以上のような施策を基に、2020年までに達成すべき温暖化ガスの削減目標値として、1990年の排出量レベルを想定していることが「ハワイ地球温暖化防止法」で明記されている。このような政策目標を達成するためのプロジェクトとして、ハワイ電力会社グループとタイアップしたハワイ州政府のバイオ燃料の開発・利用と電力の効率的生産の目標があげられる。

以上述べたように、両地域にも京都議定書においてカーボンニュートラルとして認められた再生可能な燃料用バイオマスエネルギーの開発・生産の機運が高まってきている。様々な課題を乗り越えながら、バイオマス資源を活用したクリーンエネルギーの開発の取り組みが進捗すれば、亜熱帯地域特有の風土と島嶼地域の生態系に合致した農業・農村の振興・発展および環境型バイオテク部門の発展および雇用の創出が期待される。さらに以上のような取り組みは、循環型経済・社会の構築に向けた進展だけでなく、エネルギーの安全保障にも寄与する可能性がでてきた。

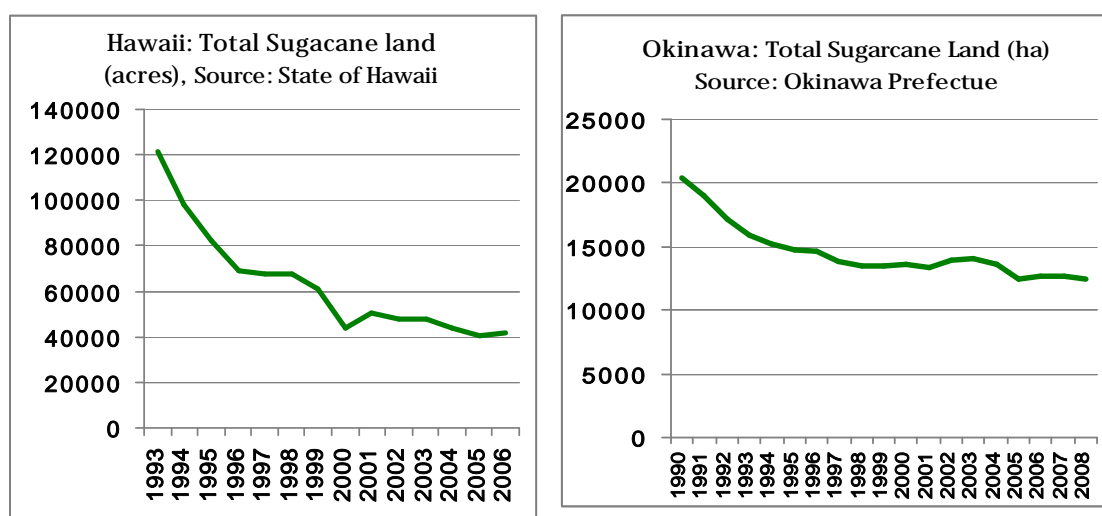
詳しくは後日公表する論文で明らかにしたいが、このニュースレターでは、以上で述べた現状を踏まえて、生態系にやさしい持続可能な循環型経済・社会を目指す沖縄県とハワイ州のバイオマス燃料用テクノロジーと資源開発に関する政策的対応と資源賦存の諸条件を比較し整理することである。その上で、両地域の類似点と相違点の特徴を概略的に整理し、他の島嶼国・地域への環境技術移転に伴う課題に関する議論に資するもつきたい。このニュースレターにおける報告は、沖縄県とハワイ州における専門家・政策立案者に対するインタビューと現地での資料収集を可能にした国際支援プロジェクトの成果に依存している。特に、The Japan Foundation Center for Global Partnership とプロジェクト代表の嘉数啓氏(名桜大学理事長)に感謝したい。

2. 沖縄県とハワイ州は類似点よりも相違するものが大きい

まず、バイオマス燃料関連の産業を立ち上げる際の制約条件に関し、沖縄県とハワイ州の類似点を述べることにしよう。両地域とも首都圏を中心とした政治・経済の中央部・本

土からはかなりの距離に位置した人口 100 万台の島嶼経済から成り立つ。したがって、日常生活における地域内での移動距離は比較的短い。換言すれば、両地域では「規模の経済」が生かしく、重化学工業を含む大規模製造業は成立しにくい。さらに、化石燃料は輸入に依存し、エネルギー安全保障上の共通する課題を抱えている。経済活動の核となる主要産業は観光業であるが、主要かつ大規模米軍基地の存在およびそれがもたらす外部不経済性と雇用効果の側面も現実的に捉えなければならない。加えて、亜熱帯島嶼特有の資源賦存の条件（土壌と気候）に立脚した農業形態も類似したものが多い。これを歴史的に吟味すると、両地域はきわめて類似した農業パターンの変遷を経験したことが指摘できる。たとえば、イモ類の主食用作物の生産とサトウキビ農業経済の興隆および衰退（図1参照）、パイナップル農業経済の興隆と衰退、付加価値の高い熱帯果実・花卉生産と輸出・移出パターンの類似した変容が上げられる。

図1 サトウキビ生産面積の変容



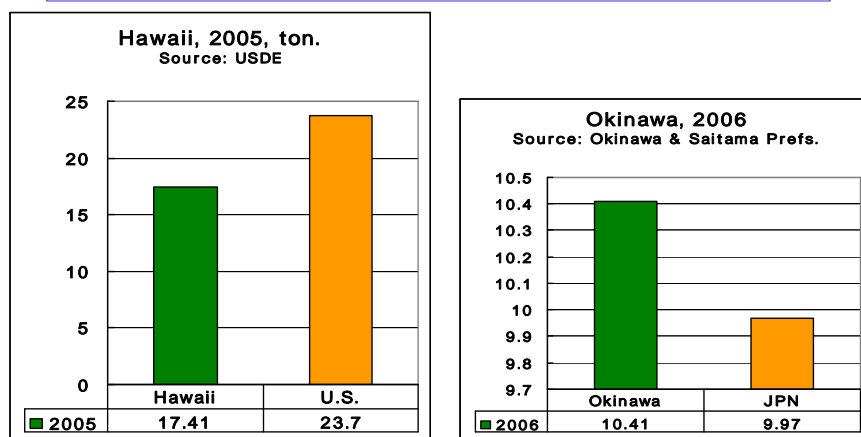
以上では、沖縄県とハワイ州における類似した農業の歴史的経験と地理的制約条件を示したが、両地域の技術支援を求める太平洋島嶼地域の国々が注視すべきは、むしろ次に示す両地域の気象的・デモグラフィ的な条件の相違と行政的・農政的制度の違い、およびバイオマス資源賦存条件の相違点である。まず、ハワイ州は亜熱帯性気候を持つが「貿易風」の存在が指摘できる。それゆえ、年間を通して湿度が必ずしも高くはない。しかし、亜熱帯モンスーン気候にある沖縄県は、短い冬の時期を除けば、高温・多湿の特徴を持ち、それだけエネルギー投与を必要とする空調機に依存する傾向が目立つ。さらに、100万人超の人口を有する両地域ではあるが、人口密度は極めて異なり、沖縄県よりハワイ州が低く五分の一程度である（図2参照）。言い換えると、両地域内におけるバイオ燃料用に確保可

能なバイオマス量が極めて異なるということを指摘しておきたい。

さらに、沖縄県の全就労人口に占める農業雇用者数の比率（2008年度）は5.5%であるのに対し、ハワイ州は1%のみである。当然農家の規模も異なる。たとえば、図1で見たサトウキビ生産農家数について、沖縄県では2万戸程度存在するのに対し、ハワイ州では2008年の時点で2戸の農園所有者のみである（2010年2月時点ではカワイ島の農園が閉鎖され、マウイ島の1農園所有者のみが生産を継続しているに過ぎない）。このようにサトウキビの生産主体数に大きな違いが存在することは、沖縄県とハワイ州の農業生産構造に大きな相違点が存在することを物語る一つの例である。このような相違点は、両地域の農業政策の施行手法と実効性に決定的な違いをもたらす。

以上に示した基本的な類似点と相違点を踏まえて、次に温暖化ガスとその削減に関する沖縄県とハワイ州の相違点について述べておこう。図3で示したように、温暖化ガスの一人当たり排出量に関し、両地域の国内での位置づけを比較すると、ハワイ州は国内平均よりも低いが、対する沖縄県は国内平均よりも高い位置づけとなっていることを確認しておきたい。

図3 一人当たり温暖化ガス(GHG)の排出量:
国内における位置づけ (CO₂e)



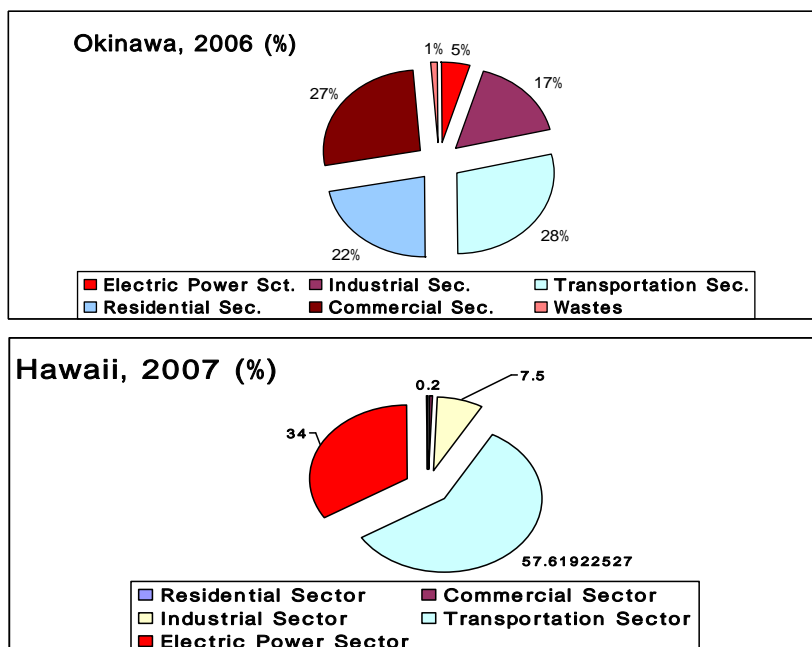
その要因として、すでに明らかにした両地域の相違点が背景にあることを指摘しておきたい。ただし、ここでは行政制度の相違に関する一例を述べておこう。京都議定書では化石燃料の代替として、再生可能な資源であるバイオ燃料はカーボンニュートラルとして認められている（ただしLCA＝ライフサイクルアセスメントでは疑問視されている）。それゆえ多くの先進諸国と途上国は競ってE5、E10、E25等のバイオエタノールとガソリンを混合した自動車燃料に関する法制度を整備し、このバイオ燃料を使用し始めた。ハワイ州も独自に施行した法律でE10を2006年に義務化した。対する沖縄県は独自にE10を導入することができない。エネルギー分野に関し、日本では中央政府が定める法律に地方自治体も

従わなければならないのである。したがって、E3 が国内では認められているが、これは義務ではなく、バイオエタノールの混合比率は最高 3 までとする法律が制定されているのである。それゆえ、日本全国において E3 を完全実施している地方自治体(県)は存在しない。

さらに図 4 で確認できるように、経済セクター別の二酸化炭素排出量の割合がハワイ州と沖縄県では大きく異なる。ハワイ州では電力部門と運輸輸送の 2 部門が CO₂ の最大排出セクターとなっているのに対し、沖縄県では電力部門、運輸輸送部門、商業施設部門、住宅部門の 4 セクター比率が大差なく CO₂ 排出源となっている。ようするに、ハワイ州では温暖化ガスの排出を抑制する対策を実施する際、政策ターゲットが絞りやすいということであり、それゆえ、ハワイ州政府がハワイ電力会社とタイアップした強力なクリーンエネルギー政策を打ち出したことがうなずける。

図4
セクター
別CO₂
の
排出割合

Sources: EIA,
Hawaii; &
Kankyo Seisaku-
Ka, Okinawa
Pref.



3. まとめ

以上の調査・分析の結果をまとめてみよう。両地域は亜熱帯性島嶼の生態系を共有するが、「種の多様性」でみた原料のポートフォリオ作物として想定されているバイオマスの量的規模と新種作物の導入の可能性を比較した場合、類似点よりもむしろ相違するものが多いことも明らかになった。さらに、沖縄県とハワイ州の政策的形成のプロセスに決定的な違いをもたらす制度的な枠組みの存在が指摘できる。ハワイ州は連邦政府とは異なる独自の政策を打ち出すことが出来るが、対する沖縄県は、全国的に統一された日本政府の政策的枠組みの範囲内でバイオマスの政策を打ち出さなければならないという制約が存在する（例えば、すでに述べたように日本における E3 の導入とアメリカにおける E10 政策の導入

の違いは、政策的自由度の差が影響しているともいえる)。加えて、沖縄県を含む日本国内でのコンセンサスとして、食料と競合しないバイオマスエネルギーの開発が大前提となっている。しかしハワイ州では、必ずしも食料との競合問題を前面に打ち出した開発手法が展開されているわけではない。このように両地域においては、異なる制約条件が前提となっていて、バイオマス燃料の開発と導入のあり方に微妙な差が生じている。

したがって、ハワイ州の政策的選択肢は、自由度が高く、民間電力会社ともタイアップし、かつダイナミックな側面を持つものに対し、沖縄県の政策は、宮古バイオエタノール開発に代表されるように、省エネ・循環型社会の構築を中心とした「静」的な側面を進める政策となっているのが特徴として指摘できる。他の太平洋島嶼国・地域は、このダイナミズムと緻密で「静」的な側面を充分に加味・考慮しながら、それぞれの生態系と社会・文化面に合致したバイオマステクノロジーの導入を進展させるべきであろう。

(IAM Newsletter, 第5号、2010年06月15日)

(無断転載禁止。著作権は各著者にあります。)

NPO 特定非営利活動法人
The Institute of Asian Modernization (IAM)

アジア近代化研究所

<http://www.npo-iam.jp/index.html>

Copyright (c) 2010

The Institute of Asian Modernization
All Rights Reserved.