

## 日中経済協力のあるべき姿を考える

熊野 剛雄

### 1

参加された先生方の多くが、同じ様な印象を持たれたと思うが、一番強い印象を受けたのは土と人であった。水でこねて成形すればそのまま簡単にしっかりした日干し煉瓦になりそうな強い粘土質の赤土がどこにでも広がっていたことと、以前から十分承知していると思っていた自分の予備知識のレベルをはるかに超える労働力の豊富さである。本稿では後者を中心として中国経済についての所感をのべて見たいと思ったが、その前に赤土についての勝手な感想をのべさせていただく。

広東省南部は中国で近年最も急速に開発が進んだ地域であろうから、筆者の不明を恥じなければならぬのであるが、道路がよく整備されたのに驚いた。日本は第二次大戦前から戦中にかけて、工業生産力に於ては一応のレベルに達していたにもかかわらず、第二次大戦後に来日したアメリカの交通専門家が「日本には道路は無い。あるいは道路予定地だけだ。」と酷評したの比べると、同じ様なテイクオフ段階の経済としても大変な違いである

その立派な道路を我々の乗った貸切のバスは疾駆して、見学地から見学地へと移動したのであったが、丘陵地の切通しを通過する度に、まだ新しい切通しの断面をよく見る事が出来た。そしてその度毎に思ったのは、表土が極めて薄く、草や木の根は地表のごく浅い所にへばりついているだけではないのか、と言うことであった。それにバスのガイドの若い男性が、「中国で土が一番良いのは黒土の満州で、このあたりは赤土だからよくない」と見学の最終日に言っていたのを聞いて、矢張りそうかと合点した。そこで筆者が中国のことを知りもしない癖に作り上げた仮説は、降水量や日射などの条件がよく、水田は二毛作から所によっては三毛作も可能かとも思えるにもかかわらず、中国南部の土壌の生産力は全体として見れば低いのではないのか、ということである。そして筆者のドグマは更に発展して、視察団全員が感嘆したように、犬も猫も鳥も食べ尽し、空を飛ぶものでは飛行機、四つ足のものではテーブルと腰掛け以外なら何でも食べてしまうという有名な華南の食文化の根底には土壌生産力の低さが存在しているのではあるまいかということに辿り着いたのであった。しかし熱帯地方では高温の為に枯木・枯草は余りに早く分解され過ぎて肥沃な土壌が形成されず、無謀な伐採や開発によって赤土が露呈し易く、森林の回復が困難だと言われているから、ひょっとすると筆者の素人考えも少しは当たっているかも知れないな、と勝手な想像にふけたものである。とにかく町も村も犬・猫の徘徊するのは全く見られないし、空に鳥が一羽も飛んでいないのには驚嘆した。東京の我

が家に寝そべっている秋田犬など、ここに連れて来るとあっという間に姿を消し、誰かの胃の腑に納まってしまうにちがいない。

## 2

進出日系企業の見学では何と言っても想像以上の労働力の豊富さに驚いた。しかし結論的に言って、我々の見たものはホンダを除いて日中の経済協力、あるいは経済的な結びつきの本流ではなく、安定的なものではないと思われる。

筆者は1950年代から60年代にかけての十数年を証券会社の調査部で過ごしたのであるが、その当時の日常は毎日有価証券報告書を中心とした企業の資料分析と担当した産業の動向の調査、とりわけ財務諸表の分析であった。分からない所があるとすぐ発行会社の担当常務、部長にアポを取って根掘り葉掘り聞き、主として週末は工場見学に費やした。又企業の方からも積極的に現場の視察に招いてくれた。証券取引法の開示規制の威力で、二十代の若造が面会を申し込んでも担当常務がすぐ会って説明してくれた。

先年経営研究所、商学研究所の合同主催で台湾に行ったときもほぼ同じ印象を受けたが、とにかく台湾の工場も中国の工場も、筆者が毎週の様に見学に行った1950年代から60年代の日本の工場さながらであった。日本が1965年の恐慌をアメリカの放漫な経済運営とベトナム戦争のお蔭で乗り越えて、第二次高度成長を達成する過程で消滅して行った光景である。その当時は日本でも若い女工さんがギッシリと並んであの「コイル巻き」作業などをやっていた。中でも忘れられないのは、岡本ゴム工業で若い娘さんがズラリと並んで、製品のピンホールを検査していた工程である。

もちろん現代の日本ではそんな作業などやっている筈がないが、それでも高い機械を使って高速で大量生産する訳に行かない部品というものがある。このニッチとも言える多品種少量生産部品の、放っておけば大変なコスト高になる所を、地から湧いて出るほど豊富な労働力の使い捨てで解決しているのが、今回の見学した諸企業、諸工場である。したがってスミダ電子が韓国の労働者と大悶着を起しながら移駐して来たように、浮草の如く安い労働力を求めて地球上を彷徨するという性格を基本的に持っている。ただ人口1億2千万人の日本が1970年代以降労働力不足に陥り、3千万人台の韓国は90年代半ばには失業率2.0%と日本を下回る完全雇用状態になって労働争議が頻発、激化したのに比べると中国はケタ違いの人口の上に、家族共同体、地域共同体がまだ分解していない社会であるから、まだまだ当分は労働力がいくらでも「湧いて出てくる」状態が続くかも知れない。

とは言うものの結局それは時間の問題で、中国経済が成長を続ける限り、21世紀の何時かには、ウジャウジャと湧いて出る若年労働力を使い捨てるという条件は消滅するだろう。もしそうなったら、そして東南アジア諸国が全体として中国とほぼ同様の成長を達成するとすれば、浮草の如く今度はインド、中南米、更にはアフリカへと移動するのであろうか。

このように考えると、今回の見学対象で最も興味を持つことが出来たのはホンダであった。残念ながら我々の訪れた工場は本格的な操業には至って居らず、むしろ広州市の合併工場にまで足を伸ばすことが出来たら、と思った。しかしそれでも自動車工業は中核的な産業であり、先端的な産業であり、我々が訪れた工場も中国当局が最も希望している、部品における先端技術の移転が行われる工場である。それに中国の広大な国土を考えると、自動車工業は巨大な可能性を持っていることは誰にでも理解できることである。だからそこにはプラスの可能性がある。

ここで、多少今回の視察のテーマから外れるけれども、第二次大戦後の日本の経済成長の諸条件と比較して見よう。そして中国の成長の路線の中で日本企業の中国への進出、中国との協力関係などのあり方を考えて見よう。

鄧小平の改革・開放路線以後、中国経済は社会主義市場経済、言いかえれば中国共産党の統制下での資本主義経済に転換しつつある。資本の循環は貨幣から始まるが、貨幣の供給に関しては中国と戦後日本は共通した点が多い。外国為替と国内金融を嚴重に統制し、戦後日本ほどには整然としていないが中国も資金の配分統制を行い、東南アジア諸国や韓国ほど放漫に外国資本を受入れていない。東アジア諸国やロシアの通貨危機は、理論的にはア・プリオリの自由化論、市場原理万能論、実務的にはアメリカの余剰貨幣保有・運用機関と貸付市場の縮小傾向に悩む銀行の御都合主義によって振り回された結果である。洪水の様に資本が流入し、それを基盤として放漫な経済運営が行われて、多くの企業の収益と資産状態が悪化すると津浪が引く様に資本は引揚げられ、後には惨たんたる状況が残される。国際的に資本不足、ドル不足の時代であった為に戦後日本には外国資本の流入は最小限に止まり、日本は爪に火をともし様にドルを貯め、ドルを使った。大蔵・日銀・通産の統制は強力であった。中国が為替統制、資本の流入規制を堅持し、輸出増大に努めて巨額の外貨準備の形成に成功したのは褒められてよい。

資本の循環における次の姿態は労働力と生産手段である。労働力については日本は教育水準の高い良質の豊富な労働力に恵まれた。中国は教育水準という点では日本よりも質は落ちるが、豊富さの点では隔絶した量を保有している。何と云っても中国の持つ最大の資源である。そして経済成長が成功し、所得が与えられた暁には想像を絶する巨大な市場になる。韓国が奇跡的な成長の後、人口の壁に早期に突き当たってしまったのと対照的である。

この豊富極まる労働力と結合すべき生産手段、とりわけ機械と技術は、中国の社会主義的資本主義に最も欠如したものである。戦後の日本はしばしば対外支払手段を枯渇させ、貨幣供給を周期的にスクイズしなければならなかった（いわゆる金融引締め）ほど素原材料と機械の輸入額は大きかったから外貨準備に対する強い圧迫要因となった。しかし日本は急速で且効率的な技術導入に成功してこの問題を解決した。技術水準のキャッチアップを成し遂げると共に驚くべき早さで産業機械工業と工作機械工業の自立を達成し、機械輸入を削減しただけでなく、工作機械の世界最大の生産国、輸出国になってしまったのである。

中国が最も力を入れなければならないのはこの部門であることは間違いの無い所であろう。しかも第二次大戦終結時の日本が、航空機製造や造船といった軍需工業を中心に一応の技術レベルを持っていたのに対して、改革開放路線への転換時点の中国の技術水準と日本や欧米先進国の水準との差は極めて大きかったと言えるであろう。さらに日本は1960年代で鉄鋼・重電機・造船その他の重機械工業及び化学工業と、民生用電気機器工業での建設を完了し、欧米諸国に対してむしろ優位に立ちながら、民生用電器機器と通信機工業での技術の蓄積を基礎に70年代以後の半導体工業・ハイテク産業の建設を欧米先進国と肩を並べて進めて行った。これに対して中国は、いわば重厚長大産業と軽薄短小産業の建設を同時に進めて行かなければならぬのであって、条件は日本に比べて一団と厳しいといえることができるであろう。

#### 4

こうしたことから中国は、さきにも述べた先進国にとっては一種のニッチ的な多品種少量生産品目企業に対する低賃銀使い捨ての要求に対しては、農業近代化と国営企業合理化の過程で発注する余剰労働力のとりあえずの処理策として容認しながら、基幹的諸産業部門、とりわけ部品の生産過程における技術移転を強く要求するという政策をとっているのは当然と言えよう。

これに対して日本は経済政策上全面的な手詰まり状態にある。低金利政策は衰えるべくして衰えている企業の投資意欲の回復に全く無効であることを実証しただけでなく、ゼロ金利政策という世界的に前代未聞の金融政策を維持して景気対策としては身動きの出来ない状態にはまり込んでいる。政府の投資と最終消費による景気支持も、打つべき手は打ち尽して財政を完全に破綻させ、何か無いかと思いつくのは企業の工場閉鎖跡地処理対策と放出される失業者の再教育費を政府が負担すること位という笑うべき状況にある。輸出は通商戦争を激しくする一方、米国のドル過大評価維持政策で対米貿易黒字の拡大は継続している。ドル資産の果てしない累積によって日本経済はドル化へと一步一步引きずり込まれる状況になってしまっている。最早輸出はこのままでは日本経済にとっていかなる意味を持つのかを問い直さなければならない所にきているのではなかろうか。

この閉塞状況を打開するには、輸出の対米依存度を大幅に下げ、幸い近年最大の輸出先地域となった東アジア諸国向け輸出入依存度を上げて行くしかないと筆者は考える。中でも对中国貿易は最大の重要性を持つ。その鍵は中国の経済成長、中国の人々の所得の増大である。その為には中国の望むように、高度の技術を移転し、あらゆる産業を発展させる中で日本の産業をどう関連させて行くかを考えて行かなくてはならないであろう。そして中国は日本の企業の進出を拒絶していないのであるから、中国の望む様な形での企業進出、そして又日中両国の合理的な国際分業体制の建設を推進して行くことが重要であろう。そうすることによって中国の人々の所得が増大し、日本の中国に対する輸出も増大する。すでに上海の宝山製鉄所に対する新日鉄の協力など、中国の先端技術吸収へ貢献している例は存在している。自動車工業各社は一斉に中国への進出テンポを早めようとしているようである。今次の視察には残念乍ら余り含まれなかったが、次回は自動車工業や半導体産業、いわゆるハイテク産業の各企業の中国への進出状況、中国の先端技術吸収状況を見学したいものである。