

アジア経済危機－その根本原因は何か －国の歴史的個体組織の成長と異文化間接触を視点として－

佐々木 康 夫

はじめに

平成九年の夏、一大激震がアジアを襲った。その五月、中国元の切り下げと日本円の下落をきっかけにタイの通貨バーツがバーゲンさながらに投げ売りされたのが発端であった。それはたちまち東アジア一円に拡散し、増幅拡大して、アジアの危機と呼ばれる状況にまでその様相を変えながら進行した。このことは誰もが知るところである。しかし、その根本原因は、となると、現象の単なる解説の域を出る説は見当たらない。そうした説を共通項で括ってみると、「アジア型資本主義の思想を原理として権力者と一部少数のエリートが産業の高度化と広範囲化を進めた結果、アジア地域の経済は急速に発展した。しかし、国際的な外部事情が急激に変化する中で、未成熟な産業基盤と金融体制がそれについていけず、アジア各国の通貨は急激な価値下落に見舞われ、通貨危機を招いた」となる。これの重大な欠陥は国の産業発展と国の歴史個体としての成長段階との関係、あるいは識者による産業発展説が事態の惹起に大きく関わっていた事実、また日本企業の企業倫理と行動との関わりなどに考察が及んでいないことである。

本稿ではいまだに明示されていないアジア経済危機の根本原因をいくつかの視点から指摘し、第二の危機の可能性の有無について考察し、最後にそれを根だやしにするにはどうすればいいのか、その対策について素描を試みる。すなわち、第一に、産業界の合理的な発展行程を時間と空間を軸

にとらえる。時間は国の歴史的個体組織の成長段階、空間は地域性を意味する。この考察の対象国として東南アジアではインドネシア、NIESでは韓国と台湾を取り上げる。その理由は、1、インドネシアが発展途上国の特質を際立たせていると同時にその現状の過半が他のアジア諸国と本質部分で通底しており、加えて今回の危機で奇しくも最も大きな影響を受けていること、2、韓国も東南アジアとの共通要素を多く残す国であり、それとの際立った対照を見せる台湾との比較は発展途上諸国の今後の指針として示唆するところが多く、それらの将来の方向性を啓示していること、である。以上を踏まえて、産業発展の雁行形態論^(注1)が当該地域にとって非現実的であることを指摘する。第二に、産業発展には合理的な発展段階をたどることが必須であることを自動車産業を例に検証する。ここでは、国と産業の両面で合理的な歴史的成長発展過程を度外に置き、それを短絡した、ハビビ・インドネシア現大統領が国務大臣時代に案出し、推進したジャンプ・システム^(注2)が成立しないことを指摘する。第三に、第二の危機の可能性の有無に論及し、最後に、それを回避し、アジア経済の安定的発展を確保するための方策について私案を提示する。なお、今回のアジア経済危機を考察する場合、アジアの経済発展の軌跡と深く関わってきた日本企業、とりわけ一九八〇年代半ば以降の変質を極めた企業倫理と機能を喪失した、企業の共同体的指導者集団との関係に言及しなければならない。しかし、本稿ではそれは割愛し別の機会に論じることとした。筆者は産業界において経営管理の実践の場に身を置いた者であり、したがって、今回の危機の重要な要素となっている諸事象を理論の形で論じるよりはむしろ、客観的に存在するはずのそれら相互の関連を把握することに意を用いながら、経営管理の現場で感得した個別事象の叙述を通してこれらの課題に答えていきたいと思う。アジア地域の経済や制度、あるいは政治体制だけを視座とする接近法では事柄が短絡され、産業基盤や金融制度の未熟さ、あるいは独裁型政権の特殊性だけが根本原因の要素として強調されることに

なる。現在見る解説も I M F 支援条件も共にこの轍を踏んでいる。したがって、前掲の側面をこの危機を見る場合の重要な視点と位置付けなければ、その本質を謬見する。

アジア危機の淵源と重要な歴史認識

アジア危機の淵源を歴史のどこに求めるか。それは太平洋戦争の終結後アメリカが東アジア地域で共産勢力を遮りたいと強く思った時である。つまり、今回のアジア経済危機の種子が蒔かれた時期は、朝鮮戦争が始まり、ベトナム紛争が本格的な戦争へと発展した一九五〇年代にまで遡る。この頃アメリカは朝鮮半島及びベトナム近隣での共産勢力の拡大を阻止することに本腰を入れ始めた。それに呼応する形でアメリカを中心に各種国際機関の巨額の援助がこれらの地域に向けられた。さらに日本からの戦後の賠償金や補償金がこれらの地域に流入した。そして、日本の経済協力も現在のアセアン地域と、そこと日本を結ぶ海路に位置する台湾と、北朝鮮の脅威にさらされている韓国にしばられていった。以上の経緯、言葉を換えれば、当時の国際情勢がそもそもアジア危機の淵源である。そして、当時、日本自身戦後経済が立ち直ったとは決していえない状況にあった。日本の内需はまだ小さく、産業の多くは商品の在庫を抱えて窮していた。そこでこの巨額の資金が大きな助けとなった。いうまでもなく、それはアジア地域の経済発展への道筋をつけたわけだが、同時に日本の不況をかこつ鉄鋼や船、あるいは機械などの産業に格好の売場を提供してくれた。製品ばかりではない。人と技術が動いた。治水事業や発電所の建設といったプラント輸出で日本のアジア地域への直接進出の機会ともなったからである。このようにアジアとの相互の関わりが日本の経済復興を助けてくれたことはアジア危機への日本の対応策を考え、将来に向けてのアジアとの関係を考える上で忘れてはならない重要な歴史事実であり、歴史認識である。

国の歴史成長と産業発展の関係

世界には一九〇を超える国があるが、世界の歴史に明らかな通り、アジアでは日本が、西洋ではイギリス、ドイツ、フランスだけが古代から奇しくも同じ行程を経て歴史変化を行い、一七世紀にイギリスを先頭にその他は一九世紀後半のほぼ同じ時期に絶対王制を脱して近代化をはたしている^(注3)。これら四ヵ国がたどった順路は中央集権体制、貴族政治、軍事封建制、動乱を経て絶対王制、商業資本の興隆、産業資本の発達、そしてブルジョアジーの形成と台頭による絶対王制の崩壊、そして近代国家の誕生である。これら四ヵ国にアメリカを加えるとG 5（五ヵ国蔵相会議）の構成国となり、現在の世界を主導している。アメリカは、一七世紀に早くも絶対王制から脱した頃のイギリスの歴史を起点として歴史変化を行った国である。ちなみに中国は世界で最も早く一三世紀には商業資本が興隆し、産業資本の発達段階に移行する矢先きの宗時代に蒙古の支配を受け、さらにその後満州族による支配を受けた。その結果、唐以前の王朝に戻り、それを脱することがないまま今世紀半ばに共産党一党独裁体制がしかれ、今日にいたっている。ポルトガルとスペインは一六世紀半ばに絶対王制を成立させていたにも拘わらず、重商主義によって絶対主義からの脱出ができなかった。ロシアは国の統一を見る前に二五〇年にわたって蒙古の支配を受け、蒙古にこびを売り、そのくびきで統一をはたすという特異な経過をたどった。そのままの状態では二〇世紀に入って間もなく共産党一党独裁体制が確立した。東南アジア地域ではタイとビルマが最強の王権による中央集権体制が成立しただけでその他の地域はすべてその段階に達する前にいくつかの王権が分立支配する状態で欧米の植民地となり、その段階で歴史成長は凍結されてしまった。したがって、先に見た四ヵ国以外のこれらの国に共通する特徴は国が組織としてまとまる上で必須の組織構成員間の結

束に不可欠の歴史経験である軍事封建制を経験していないことである。日本ではいうまでもなく一二世紀末に誕生した鎌倉幕府で主従制度、すなわち軍事封建制が確立している。西洋では一九世紀の歴史家レオポルド・ランケ^(注4)がゲルマンの特徴として述べているように、「ゲルマン人の軍事組織の基礎は、人格的、世襲的な忠誠の原理の上に置かれていた」、そして「主従制度は戦時に最も高貴なゲルマン人に一定数の他のゲルマン人が隨身して戦い、その際、後者は自己の選んだ指揮者を守護し、指揮者は忠実かつ慎重な首長となるべき義務を負う制度」として存在していたのである。そして、これは奇しくも日本と同時代に制度として確立している。さらに、ランケは、中央集権的ローマ帝国の制度では「国家がすべてであり、人間的なつながりは薄かった。ゲルマン人の主従制度こそ彼らにローマ人に見ることができない、より強力な結束を付与した」、したがって、これに類する制度が導入されても「一人の実力者が現れると他の者を追っ払ってとってかわるというふうであったために、制度は形骸だけのものにとどまり、真に血のかよったものとはならなかった」とゲルマンとローマの違いを指摘している。つまり、ランケはローマの制度に拠った国では人の結束が弱いという特徴を見抜いたのである。そこでは強力な特定の個人や思想によって支配される可能性を常に包蔵する。また、近代産業が発展するための土壌が形成されるためには商業資本が興隆し、それを基盤にして産業資本が発達するという経過をたどることが不可欠である。東南アジア地域ではこれらをすべて欠いたまま植民地化によって凍結されていた成長が太平洋戦争を契機に解凍され、再始動した。その時点は歴史成長段階でいえば中央集権体制である。そして、独裁政権が旧宗主国に取って代わった。そこでは二度と外国に自国の運命の決定権を渡さなくてすむように国の強韌性を高めたいという感情が為政者を支配している。したがって、強力なナショナリズムが独裁政権のすべての行動の強力な誘因であってきただけでなく、どの国も国民の結束をナショナリズムの高揚によって確保し、経済

発展を目指して急速度の工業化にすべての努力を収斂させた。わけでもインドネシアのナショナリズムは際立っている。三世紀半にもわたったオランダによる支配を完全に脱するためには、太平洋戦争終結後再びまい戻ったオランダとの四年余りの独立戦争での勝利を持たなければならなかった。これが他のアジア諸国に比べて際立って強いナショナリズムと特異な独裁性がその後の国の産業政策を規定したといえる。東南アジア諸国は社会的基盤を一切もたないまま、独立後間もなく、急速な工業化の道を走り出した。しかし、そのインドネシアでも、例えば、独立後四半世紀経った一九七五年の同国の工業部門を見ると、タバコの加工、砂糖、織布の製造といった伝統的な業種に集中していた。付加価値生産額と就労者の数でそのウエイトを計ると、工業部門全体の二五パーセントを占めるにすぎないこれらの伝統業種が付加価値の八八パーセント、就労者の七三パーセントを占めている^(注5)。この頃までの工業化は明らかにインドネシアの地域性と整合し、比較優位に適った方向であったといえよう。しかし、次の一〇年間で伝統的業種は大幅に低落し、一気に二分の一程度のウェイトにまで下がっている。その間に、それに代わって急速度で伸長を見せたのは鉄鋼、合板、木材加工、セメント、化学品などであった。自動車が輸入代替産業として位置付けられたのもこの間である。そして、インドネシアの産業構造は一九七八年を境に大きく変化した。それはハビビ現大統領が当時のスハルト大統領の求めで研究技術担当国務大臣に就任したことが契機となった。就任の翌年ハビビ国務大臣は自分自身を長官とする戦略産業管理庁を設立し、重要産業の発展計画を作成し、実施に移した。就任後早々に来日し、日本企業の協力要請を行っている。筆者もハビビ国務大臣の来社時に昼食懇談の場に同席したが、大臣が協力を熱っぽく要請していたのを記憶している。その産業分野は航空機、弾薬、鉄、電子・電気機器、鉄道車両、船、重機械、ディーゼル・エンジン、工作機械、その他各種機械であった。ハビビ国務大臣は発展途上国で自動車や航空機などの高度技術産業を起こ

すには、先進工業国から組立用の部品を購入して、実際にモノをつくることが近道だと確信していた。輸入する部品の中から国産化できるものを選んで国産化していくという考え方である。部品産業の育成から始めるのは高度技術産業はいつまでたっても起こせないと考えていた。ハビビ国務大臣は産業の発展過程をすべて飛び越えて最終完成品をつくるというこの考え方をジャンプ・システムと名付けている。この産業発展思想は他のアジア諸国にも共有された。そこで当然に得られる成果があらゆる工業部門で技術の高度化を促進し、業種の連関を深化させ、ひいては産業全体のレベルを向上させるという考え方である。今回のアジア経済危機は奇しくもこの思想を踏まえた工業化政策が重大な誤謬を含んでいたことをはっきりと示した。現状での東南アジア諸国にとって自動車に代表される高度技術産業は最も比較優位を欠いた、地域性との整合を見ない産業である。それを戦略産業と位置付けたことによって法外に巨額の国家資金を投入するはめになってしまったのである。日本では識者は競争的市場で自由かつ自然に育ってきた産業だけを是とする考え方は硬直的であり、ハビビ国務大臣のように一気に高度な産業を目指すことは韓国や日本の経験に照らして不合理ではないとしてこの工業化政策を支持した^(注6)。しかし、これは産業が発展し、存立する原則に明らかに反している。需要一つをとっても、これらの産業分野では国の現状から見て需要は限られている。そこでの生産活動はあくまでも経済効率が維持できる稼働率を確保できなければ全く不可能なのである。一般の市場がない状況ではすべて公的需要による注文生産の形をとらざるをえない。その上、生産に必要な生産財の購入や整備拡充、あるいは維持管理には巨額の資金が必要であり、アジア諸国の一般銀行の融資でまかなえるものでは全くない。したがって、この面でも国が資本参加するという形で、実質的には、いわゆる公金を投入する以外にはないのである。しかも、投資資金が回収できる可能性は皆無である。ここでは日本の発展モデルは全く参考にはなりえない。詳細は後に譲るが、韓国

もまた別の意味で参考にはならないのである。イギリスを筆頭にフランス、ドイツは日本の明治維新の頃に産業革命をほぼ終了しようとしていた。日本では江戸時代を通して社会的基盤の変化発展が進み^(注7)維新の頃はすでに独自で産業革命を起こすことができる基盤が整っていた。唯一欠落していた蒸気機関に代表される機械文明の導入によってそれが始動した。そして、日清戦争後軽工業を中心に第一次産業革命が進み、産業資本の基盤が確立した。その背景には欧米列強がたどったと同様に広大な植民地、新しい海外市場の獲得があった。加えて、欧米列強の侵攻に備えるための軍備拡張のニーズなどで産業発展の条件が整っていった。その後、一九〇〇年代にかけて重工業部門に進み、日露戦争の勝利を契機に鉄、造船を中心に重工業部門が飛躍的に発展し、併せて軽工業部門がさらに発展した。この経緯も先に見た国の歴史成長と同様に奇しくも西ヨーロッパの先進三ヵ国とはほぼ同じである。ここに見たハビビ国务大臣のジャンプ・システムの産業発展思想は歴史を進歩の軌跡ととらえる歴史哲学の考えを踏まえている。ランケ（既出）が道破した通り、この考え方は明らかに誤りであろう。すなわち、「歴史哲学がその不可避的な要請として、いつももち出してくる諸観念の一つは、人類が間断なき進歩の途上にあり、完成にむかって不断に発達しつつあるのだということ」であり、そもそもこれが大きな誤謬である。この点で梅棹忠夫（既出）は「歴史の進化という古い概念は、進化というものをまっすぐな一本の線上を進むものとみなし、だれもが遅かれ早かれおなじ目的地に到達すると考え」、そして「人間の歴史に適用された進化史観はまさにそのような単純なものの見方になってしまった」と述べている。これらを国や産業の成長発展に当てはめると、現時点での違いはあくまでも同じ目標に到達する途上の発展段階の差にすぎず、どの国でも現状のまま現在の先進国が位置する段階から出発すれば遅れながらもそれに追いつくという考え方が大きな誤りであるということになる。梅棹忠夫の文明観は文明を社会と文化の統合体としてとらえている。すなわ

ち社会が存立するには土地が必要であり、その上に構築された一切の施設、組織、制度、そして伝承されてきた一切の文化、こうしたものの統合体、言葉を換えれば人間の生活システムを文明と定義した。この定義によっていえば、これらの要素が自然な形で良好な均衡を保ちながらこの統合体を構成してはじめて国や産業の成長発展が可能になるということになる。インドネシアの農村社会の改革に同国政府と長年取り組んできた岩間泉^(注8)は原自然論に到達した。農業にせよ工業にせよ、それが存立する土地の地域性を踏まえずには成り立たないという結論である。それは四八億年前の地球の生成期に運命づけられた方向への進化をたどって今日に到っているというものである。そして、概略次のように述べている。「自然の土地のマクロ的安定性は地域性を伴い、その地域性は土地の固有の位置、地形、地質という原自然条件に規定されて、固有の性格を有する。そのような自然の土地が“原自然”である。この原自然に対応して、人間は、これを制御して、社会的交換を行っている。すなわち市場に提供しているのである。つまり“原自然”に対応して、固有の“社会投資”，“農業技術”，“社会組織・制度”，“市場対応”などが形成され、そこでトータルシステムとしての固有の地域農業が形成・展開される。そして、自然の土地を人為の土地に転換し、いかに合理的にその地力の維持的制御を行うかが鍵である」。そして、この結論を踏まえた改革案をほぼ完成させている。もちろん、工業では農業の場合より容易に、産業発展の段階を順次たどりながら、自然と人為の合理的な組合わせや調整を行うことによって地域性を克服することができるだろう。以上の三つを踏まえて得られる結論はそれぞれの国が産業を興し、発展させるためにはその時間的、空間的地域性をあくまでも踏まえて進めることが不可欠であり、単純な進化史観による産業発展のプログラムによって計画を進めることは木に竹をつぐ結果を招来するということである。

韓国と台湾

(韓国) 韓国の産業の特徴を指摘すれば、第一に、産業が大企業を中心に発展したということである。例えば、そのGDPの構成を見ると、上位五〇の企業集団の売上高がGDPに占める割合が実に八〇パーセントを超えている^(注9)。その内の上位五集団で五〇パーセントを占めている。輸出についても全輸出に占める大企業の割合は八〇パーセントに達する。第二の特徴は外国による援助である。一九四八年に大韓民国が成立したが、国家運営を独力で行える資本も技術も皆無であった。当時、アメリカにとっては韓国の防衛体制の整備が何よりも急がれた。したがって、韓国がきちっとした産業発展の行程をたどっていくことを望んだとしても、アメリカにはそれを待つ時間の余裕はなかった。ひきょう韓国の産業発展は早い段階で軍備に資する重工業化に力点が置かれた。それと同時に経済的安定の確保も焦眉の急であったのである。そこで、アメリカは対韓援助を最重要政策として巨額の援助を行った。援助は一九四五年の朴軍事政権の誕生と同時に第一次経済開発五ヵ年計画が実施された一九六一年までの間で各種の国際機関の支援を含めて四六億ドルを超えている^(注10)。それに加えて日本の戦後補償も行われている。この第一次経済開発計画から八五年の第四次計画を通して着手された様々な事業に投入された資金は平均して六〇パーセント以上が外国資金であった。外国資金によって推進された事業には鉄や電力といった公営企業のものばかりではなく民間航空会社の航空機の購入やエンジン工場、自動車工場、化学プラントなどの建設といった財閥系企業の生産基盤の整備までが含まれていた。そして、産業発展はきわめて明白な目的をもって政府があくまでも主導する形で行われたのである。このように、韓国も産業発展の合理的な段階を経て工業化を進める機会を逸し、大きくジャンプするという結果になった。その上、外国の資金に大き

く依存する体質が官民にしっかりとかん入され、それが産業発展戦略の基盤的要素となったのである。そして、外国、とりわけ日本企業の直接投資による支配を嫌い、借款を中心とする資金政策をとった。これは外国企業による直接投資とは異なるものである。直接投資は常に技術や経営ノウハウの移転を伴うが、借款ではその副産物はない。その結果、韓国への技術移転は進まなかった。韓国は日本企業に対して技術移転を拒んでいるという苦言を長年にわたって呈してきたが、その根本原因はここに見た韓国の産業発展政策そのものに存在するのである。さらに、この政策によって借款の割当てを受けることができる企業は大規模企業に限られた。それは政府が設けた実需要者制度と呼ばれる制度に起因した大きな弊害であった^(注11)。総事業費の中で自己資金と貯蓄金を最大限に捻出できる企業に資金割当ての最優先権を付与する制度である。これによって経済発展計画事業に参加できるのは財閥系企業集団だけとなり、中小企業はすべて度外に置かれる結果になった。さらに、これが政府と財閥が密着する温床ともなった。この産業政策は歴史成長過程に照らしても不合理であることは先に見た通りである。韓国経済は、欧米のすべての植民地がそうであったように、日本と満州と台湾を結ぶ経済の循環行程の中の補完的地域経済であった。太平洋戦争の終結とともにこの循環構造は一気に消滅した。その上、一九一〇年の日韓併合以来、日本のあらゆる分野のシステムが移植されたが、産業については地理的環境によって南は農業と軽工業に特化し、重工業の基幹産業部門はすべて北に設置された。そして、朝鮮戦争によってすべてを失ったのである。以上のように韓国の産業発展計画は韓国が建国と同時に厳しい国際的な外部事情に巻き込まれる中で自らの意志で方向を定めることができないという大きなハンディを負って進められることになったのである。筆者は韓国政府とのエンジン製造合併事業交渉団の末席に加わって韓国に行ったが、それは丁度、第二次経済発展計画の三年目に当たる一九六八年であった^(注12)。交渉団のはちに会社の最高指導者になった当時の

専務と常務、そのあとに続いた部課長と一担当者であった筆者の総勢七名で構成されていた。筆者の役目は韓国企業の資金運用や証券市場、あるいは労使関係など数項目の実態調査であった。実質はカバン持ちとはいえ、先方からすれば筆者もれっきとした交渉団の一員である。政府役人が筆者の考えを質すこともあった。そのようなとき本音をぶつけてみたものである。ソウル市内でさえ民家は屋根まで粗末な板ばりで、石を重しにしている。外資は雇用を増やし、基礎的な技術や技能の伝播に役立つ産業に回すべきではないのか、といった交渉団の一員には不似合いな内容であった。二〇代の若気の至りといえなくもないが、ソウルの街の光景とエンジン工場という大型プロジェクトの不整合を大いに疑問とした結果である。役人達もその通りだと思つたと答えた。筆者の調査では、当時の韓国では企業の所有者が自社に割当てられた資金を私債という一種の個人金融制度を利用して個人で運用することが行われていた。そして、資金の借入れには抵抗感がなかった。また、債務支払いが滞り、出資者、技術支援者、あるいは部品販売者が不良債権を抱えるケースも多く見られた。交渉団は滞在中のホテルで連日激しい議論を重ね、日本本社のトップとの協議の結果、合併事業への参加をとりやめると結論した。当時の経営管理者層は海外事業は輸出を含めて社業の二〇パーセントが限度という一応の目安をもっており、さらに双方の経済性が確保できない海外進出は厳に慎んでいた。エンジン・プラントが韓国には大きな経済的負担になること、会社の利益見通しが立たないこと、中国の外交姿勢の変化などを踏まえて行った判断である^(注13)。当時の組織指導者は現在の共同体的指導者集団とは宵壤の差で強い倫理観に裏打ちされたきわめて機能的な実力者達であったといえる。ここまで見てきた状況からいえることは韓国にとって六一年の第一次経済発展計画からの二〇年間は農業と中小企業に力点を置くことが最良であっただろうということである。

(台湾) 次に台湾であるが、韓国とは対照的に、台湾の産業は中小企業

を中心に発展した。そして、産業発展計画では農業開発と輸入代替工業化を政策の中心に据えていた。この政策は一九五〇年代に入って間もなく実施に移されている^(注14)。韓国との違いは一部にはアメリカの政策によってもたらされた。アメリカは中国との関係を考慮して台湾の援助は行っていない。したがって台湾はあくまでも自立的な発展を求められた。その結果、当初から海外からの直接投資の受入れを積極的に進めた。しかし、一九六〇年代に入って、輸出加工区の設立をはじめ輸出金融の提供など輸出に力を入れ始めた。それは、当初の輸入代替工業化政策は小さな台湾市場では成り立たなかったためである。そして、政策を輸出志向型工業化政策に転換したのである。この政策を推進するに当たって、いわゆる国策産業を特定して優遇するといったことはなく、政府のあらゆる措置は製品を輸出する企業にすべて平等に向けられた。つまり、民間の自由で自然な企業活動に政策実現の鍵が委ねられたのである。これは産業にとってきわめて重要な基盤である中小企業を育てた。これを先の韓国と比較すると、上位五〇の企業集団の売上高がGDPに占める比率は韓国の半分の四〇パーセントを下回り、上位五集団では、韓国では五〇パーセントを超えるのに対して、二〇パーセントに達しない。台湾も一九七〇年代に入ると重化学工業化政策を導入している。しかし、政府はこの政策には産業の発展段階との不整合、さらに地域性との矛盾があると判断し、一九八〇年には政策を放棄して、電子と情報と機械の三つの産業に重点を移し、国の保護下に置いた。その中には自動車とオートバイが含まれていた。しかし、後で触れるように、自動車は政府の保護政策下では成功することは決してない産業である。そこで台湾はオートバイに力点を置いた。自動車に比べて必要な技術の水準がはるかに低く、購入価格も格段に低いオートバイは台湾の地域性ときちっと整合した。台湾内に比較的大きなオートバイ市場が成立し、それを踏まえて台湾の輸出産業の一つにまで成長した。台湾の産業界最大の特徴は中小企業が育ったことに加えて、その分野で立体的な生産の連携システ

ムが出来上がったことである。そこでは部品の購入はもとより、生産行程委託、加工や生産の外注などが行われている。日本の系列^(注15)とは多くの点で異なるが、これによって各企業の生産能力の過不足によって生じる不均衡を相互に調整し合え、生産の平準化が可能となり、産業界が需要変動の大きな影響を受けることがない。さらに、競争原理によってコスト低減、生産性や品質の向上をはかろうとする強い動因を内包している。以上の結果、台湾の産業界では大企業と中小企業が均衡のとれた形で発展し、今日では大企業は鉄鋼、造船、物流などの基幹部分を受け持ち、外貨獲得の中心となり、中小企業は雑貨から電子部品、パソコンにいたる広い分野で内需と輸出をまかなっている。台湾の産業界は日本時代の延長上で、結果として産業発展に必須の合理的な順路をたどって今日にいたったといえよう。これに対して韓国では行程が短絡された。このことが両国を分けた最大の要因である。そして、台湾は独自でする技術革新と高度な生産財を除けば基盤的な関連産業がある程度の水準をもって広がり、例えば工作機械でも低級市場向けのものは国内にとどまらず輸出市場ももつにいたっている。その結果、台湾は外貨不足で苦しむどころか、国民一人当たりの保有高では世界一を誇ってきた。そして、今回のアジア経済危機では支援国の立場にある。

机上の空論—雁行形態論と相互補完体制

一九八〇年代半ばには日本を追って台湾、韓国が高度経済成長へと飛び立ち、そのあとにシンガポールを先頭にアセアン諸国が続いた。世界はこれを雁の一群が整然と隊列をつくって飛ぶ様子に誓え、アジアを経済の成長センターと呼んで称えた。日本の経験が台湾や韓国、シンガポールといったNIESに伝えられ、それが発展途上国に引き継がれて工業が順番に高度になっていくという説である。その仕組は一九六〇年代の経済発展説の

もので、経済発展の雁行形態と呼ばれて一世を風靡した（既出）。とりわけ産業界はこの説に注目した。そして、これにもう一つ都合のいい理屈が加えられた。すなわち、その発展過程で初めの内は外貨が不足するが、それをうまく調整しながら前進すれば産業は必ず成長する。それはやがて輸入代替産業となり、さらに進んで輸出産業へと発展し、外貨稼ぎの旗手になるという説である。この理屈によってアジア諸国の指導者達は自動車産業の拡大と高度化の有用性を確信し、日本の自動車メーカーとの協働で積極的にその発展政策を推進した。それはこの地域にたちまち広がり、部品や設備といった関連産業にも拡大の波が及んでいった。しかし、このような産業発展説は机上の空論に過ぎない。後で見る通り、現実にはありえないことである。アジア諸国はこの非現実的な、言葉を極めれば虚妄の産業発展説に乗って飛び立ったのである。八五年のプラザ合意とともに日本のアジア進出が激しくなり、九〇年代に入って間もなく一層の弾みがついた。それには、宮沢元首相が私的諮問機関を発足させて新しいアジア政策のあり方を検討させ、自らは東南アジア諸国を歴訪し、それに呼応して経団連がアセアンに使節団を派遣したという背景がある。それを契機に日本企業の海外事業の拡散と拡張、そして海外拠点への巨額の資金投入が始まったのである。しかし、それは円高を凌ぐために経営管理者層が選択肢をなくした結果であったと同時に、シェア拡大目標の延長上で行った経営管理者層の恣意による無節操な、いわば経済外行為でしかなかった。加えて、宮沢元首相のアジアへの関心は九一年の秋に予定されていた総裁選のための政治的ジェスチャーに過ぎなかった。したがって、日本企業の工場進出は企業の行動としてはきわめて無責任なものとなった。そして、このような自動車メーカーに追随する形で関連企業や部品、資材、設備の下請企業が次々と続いたのである。そこで、このような形で投資を進めた企業はその行動を正当化するための理論武装の用具として一種の国際分業をこの経済発展説に加えた。これを相互補完体制と呼んだ。アジア地域に点在する生

産拠点をつないで、国際分業体制を目指してきたように後づけの作文をするというものである。アセアンでは一九七八年に産業補完計画が導入され、その地域での規模の経済性を得るために自動車産業では異なった部品の生産に各国が特化しようとした。しかし、それが導入された翌年からプラザ合意のあった八五年までの間でこれによって行われた貿易がアセアン域内貿易に占めた割合は一パーセントにすぎなかった^(注16)。この計画はその時点ですでに失敗に終わっていたのである。その背景にはアセアンが防共の協同戦線として発足した東南アジア条約機構（S E A T O）の思想を引き継いだ結束の動因の一つがベトナムのアジア回帰とともに失われたということがある。要するにアセアン諸国がそれぞれ防衛をはじめ経済でも独自の生き方をとるようになったのである。そして、冷戦終結後のアメリカ、ヨーロッパと同様にアセアン構成国は自国経済至上主義の傾向を強めた。それぞれの国は自国の自動車産業を外国の資金と技術で設立し、運営していた。つまり、それぞれが独自の路線を歩んでいたのである。こうした状況であるにも拘わらず、アセアン域内に生産拠点をもつ日本の自動車メーカーは、例えばインドネシアの部品をタイへ、タイの部品をマレーシアへ、マレーシアの部品をフィリッピンへというように回すことによって外貨不足の問題が解決でき、経済的効果の平準化が図れると説いた。同じメーカー間であっても現在のアジア地域でこのようなことが成り立つ道理がない。なのに、なぜ、そのような詭弁が通用を見たのだろうか。先に触れたように八〇年代半ばから急激に増えていった日本企業の進出によってアジア地域ではどの国も深刻な外貨不足に見舞われ、各国政府はその対応を迫られた。特に外貨消費の激しい自動車産業ではそれぞれの拠点を独立の単位として事業の運営を続けることはもはや不可能と思える状況になった。勿論、これには軍事力の強化が大きく影響していたことも確かである。冷戦終結後中国が経済とともに外交と軍事面で大きな動きの変化を見せたことによってアセアン諸国、とりわけインドネシアとマレーシアは軍事力に力を入

れた。その時すでにインドネシアの外貨事情は危険な状況に陥っていたのである。そして、日本の自動車メーカーは数百億円にのぼる資金、いわばカンフル代を拠点維持のためにつぎ込んでいた。相互補完体制を外貨事情に好影響を与える程度にまで行うには、先ずそれぞれの国の産業発展レベルに明らかな格差がなければならない。しかも、それぞれの国の指導者がその格差を素直に認めることが大前提である。いうまでもなくアセアン地域はどちらの前提も欠いている。しかし、それがほんの一部の見かけ程度とはいえこれまで現実に行われてきた。なぜだろうか。自動車産業は独裁型政権にとっては一種の耽溺性をもった産業である。一度それを導入すると国がいかに苦しくても手放すことができなくなる。日本のメーカーにしてもやはりその拠点を手放さない。双方の指導者層にとって私的な便宜に適う拠点だからである。独裁特有の特異要素を他のアジア諸国に比して伝統的により多く持っていたインドネシアが特に今回の危機で重傷を負っているが、それはこの間の事情を物語っている。その上、アセアンの後発国としてベトナムやカンボジア、あるいはミャンマーが控えている。それらとの格差を利用してこの擬似国際分業がしばらくは維持できるという目算である。山一証券にその例を見た飛ばしの手口と本質部分で通底する。さらに日本の自動車メーカーは中国にも本格的に進出しようとしている。インドもそれに加えた。既に生産設備過剰になっている世界の自動車産業界は間もなく未曾有の大競争時代を迎える。その中でこれらの拠点をどう生かそうというのか。そこには総合的な海外戦略はない。早晩、日本の自動車メーカー自身が海外の赤字拠点の重さに耐えられなくなるだろう。その関連企業や下請企業はいうまでもない。その時もまた採りうる選択肢は相手国の事情を度外に置いて無節操に拠点を今度は逆に次々と閉鎖する以外にはないだろう。しかし、それは中小企業にとっては日本の拠点を巻き込む死活問題となる。

自動車教える経済・産業発展説の虚妄性

それではここで、自動車を例に引いて、経済発展の雁行形態論や自動車産業が輸入代替産業から輸出産業へと発展してやがて外貨稼ぎの旗手へと成長するといった理論が発展途上地域にとっていかに虚妄の説であるかを見てみる。自動車は三万点にものぼる部品でつくられている。エンジン一つを見ても八〇〇点に近い部品が一万回をはるかに超える機械加工や熱処理の行程を経てはじめて完成品になるコストのきわめて高い部品である。車にはそのエンジンに劣らない複雑な機械類がつまっている。そのような自動車を独自につくれるには高度な生産技術と三万点にのぼる部品について技術、素材、生産財、生産という四つの主要な分野で自給自足ができる裾野の広い工業部門がなければならない。言葉を換えれば、現在の世界にあるほとんどすべての工業製品が完璧な品質で生産できなければならないということである。さらに一定規模以上の生産台数がなければ経済的な生産は全く不可能である。以前からの定説では乗用車では年産二〇万台前後がその分岐点とされている。しかも、それは上記の主要な分野で現地調達がある程度可能な状態を前提とした場合である。これを満たしている生産拠点は東南アジアに一カ所もない。その条件を欠いた状態で、生産台数は多くて数万台、平均的には数千台である。また、国の技術の発展度合いが高いだけでは自動車産業は決して育たない。先ず自国に市場がなければならない。自動車産業は規模の経済性が最も顕著に現れる産業だからである。さらに、生産計画や品質管理、あるいは販売やサービスといった分野でもそれぞれの現場で高い能力が要求される。したがって、独自の自動車産業をもつということは取りも直さず高度な先進工業国であることを意味する。そのような産業だからこそどの国もそれをもちたいと思うのは無理からぬことといえよう。しかし、現在の世界で国際競争力のある自動車を独

自でつくれる国は、日本、アメリカ、イギリス、ドイツ、フランスの五カ国、要するにG 5の構成国群とイタリアとスウェーデンにおいて他にはない。イタリアとスウェーデンは共に植民地経験があるが、その影響はほとんどなく、独立後は順当な歴史発展の道筋をたどり、堅固な産業基盤と独自の高い技術力を持つ国となった。近代的科学技術についていえばイタリアを起点にヨーロッパの各国に伝播したという歴史事実がある。韓国は一昨年、OECDに加盟し、先進国入りした国だが、その韓国でも自前の技術と生産財では国際競争力のある自動車はつukれない。それらを日本やアメリカに依存している。そうしてつくられた車でさえ先進国の市場では通用を見なかった。そうしたことが今回の危機で重傷という結果を招く一つの大きな要因になっている。そのことを心得ていたオランダは独自の高い技術力をもちながら決して自動車には手を出さなかった。また、先進国型経済で、一人当たりの国民所得が非常に高いニュージーランドは第二次世界大戦以前にすでに自動車の組立産業を導入し、一九六〇年代には技術的に簡単な部品を国産化し、その末年には国産化率は平均で四〇パーセントに迫っていた。通常この段階で製造原価は国際価格の二倍以上にはね上がる。それは国際収支悪化の最大の原因になる。そこで、さらに国産化率を高めようとする。だが、四〇パーセント以上の国産化率となると先に見た通りコストが非常に高く、技術的に高度で製造が複雑なエンジン、さらにトランスミッション、あるいはデフと呼ばれる、エンジンに劣らず複雑で高コストの部品を製造しなければならないのである^(注17)。それには技術援助代、つまり外貨負担が大幅に増え、単位当たりのコストが非常に高くなる。この時点では国際収支は抜き差しならない巨額の赤字になっている。ニュージーランドはこの段階で選択肢をなくし、自動車産業から足を洗った。要するに国際収支の赤字に苦しみながら国産化率を高めて、成長を続けるというのはまさに矛盾なのである。ニュージーランドにはそれを冒してまで自動車産業を続けなければならない政治的必要性はなかった。イン

ドネシアはこの範を越えてしまったのである。発展途上国、とりわけインドネシアにとって自動車は自国の産業発展の表徴として不可欠だった。したがって、スハルト政権下で国産車の生産は工業化のごく初期から最も重要な目標となっていた。そして、インドネシアは自動車産業の生産コスト高に悩まされてきた。どの途上国でも同様である。短期間で育成をはかっただけにその弊害は大方の予想をはるかに超えて大きいものであった。しかし、どの国も国産化率の向上を自動車産業政策の最大の目標と位置付けた。このことが最大の問題を惹起したのである。九〇年代に入って、それまでに相次いで進出した日本のメーカーが稼働を始め、あたかも自動車産業を理想的に形成するかに見えた。その時期は自動車の需要も上昇し、九〇年代半ばから後半にかけてさらに伸びると予想された。当時、識者はインドネシアの自動車産業について、スハルト政権の適切な保護政策によって輸入代替過程を順調に歩んでいると評し、その間に起こる生産コスト高が克服できれば競争力をつけていけると読んだ。そのようなことはありえないのである。すでに見た通りである。民主体制と独裁の一つの相違を象徴的に示している。歴史成長の現段階で、強力な個人を指導者とする政治体制、つまり民主化の遅れに何らかの弊害があるとすれば、指導者個人が外国の資本と深く関わり、公私を混同しやすいことであろう。それが人権の抑圧を一層誘うという悪循環をつくりだす。要するに国の赤字を度外に置いて自分の身辺を優先させてしまうことである。最悪はそれが社会の混乱を招くことである。インドネシアではその一步手前で大統領が表舞台から身を引いた。国民はとりあえず静観するだろう。そして、間もなく大統領の二〇〇億ドルにのぼるとされている不正蓄財についての追及が始まるだろう。インドネシアは車だけでなく石油でも日本の自動車メーカーと深く関わり、前で見た非現実的な産業発展説にどの国よりも強く影響を受け、それを実行できる強い独裁性を備えていた。それがために今回の危機で最も深手を負ったのである。ここで取り上げている産業発展説が実践される

ためには以上で見た条件を満たし、最後の難関である四〇パーセント・ラインをこえなければならない。しかし、この矛盾を解決できる国は発展途上地域に一国もない。さらに加えて、自動車は景気の良し悪しに大きく影響される。景気が後退して、工場の稼働率が低くなれば、単位当たりのコストはさらに上昇してしまう。アジア諸国で自動車産業が導入され始めたとき、それを無節操に拡大し、高度化することの不合理性と危険はニュージーランドの例に限らずインドや南米、その他多くの国で一九七〇年代に既に経験されていたことである。日本のメーカーはそれを活かさず無節操に工場を設立拡大し、赤字補填に多額のカンフル代を絶えずつぎ込むというムダを続け、相手国では外貨はいうまでもなく乏しい経済資源を効率的に配分できず、したがって、その有効活用ができない。いわんやその蓄積などは全く不可能となっている。だが、自動車産業には厄介な特徴が三つある。一つは、自動車という製品に関わる特有の錯覚である。外観からは博物館に展示されている五〇年前の車と現在の車にさしたる違いはない。どちらも四つの車輪で進み、同じような形の車体があって、丸いハンドルで運転する。だが、内部はまるで違っている。いまのエンジンは複雑なメカニズムで電子機器によって制御されている。とりわけ、環境問題は技術開発が強く求められる分野である。つまり、車は一見成熟した製品のようだが、素材や機能、そして品質といった面で技術は刻々変化している。アジア諸国では従来型のエンジン車が独自で全くつukれないわけだが、日本はすでにエンジンと電気で走るハイブリッド車の時代に入っている。こうした車の変化についていくには組立と一部の部品に限った生産活動でさえ巨額の外貨を必要とするのである。二つ目は、外貨を多量に消費する一方で、国内での付加価値は国際的水準よりはるかに高くなるという特徴である^(注18)。これが大きな悪因となって、自動車産業は国にとっては大きな負担になるが、独裁型政権とその有力な関係者と現在の倫理を欠いた日本の組織指導者の不正の温床となっている。三つ目は、自動車産業はいかにも

工業化が進んで国の経済繁栄を約束する産業と映ることである。

第二の危機—その可能性

次に第二の危機の可能性について見てみる。現在の東アジアを取り巻く外部事情を見ると先ず第一に日本の実態が遅々として改善されず、常に世界に不透明感を与え続けていることが大きな問題としてある。世界はそれに対する苛立ちと不安を円売りという形で表現する。それはただちにアジア全域に大きな圧力として働く。九五年以降の円安転換は傾向として定着し、今後ゆっくりながら進む政治経済の構造改革によって日本の景気回復は当然にあるにせよ、経済が力強い活力を取り戻すことは近い将来には考えにくい。これはとりわけ韓国にとっては対日競争力を高める機会がないことを意味する。それを見越して韓国はアセアンに対抗する形で低品位の製品を中心に輸出する方向に切り替えている。これはアセアンに大きな影響を与える。さらに生産コストの低い中国が既に供給過剰になっている工業部門の問題を解消するためにも労働集約的な製品の輸出に力を入れ始めた。中国が元切り下げを思いとどまっている。それは中国がそうすることが国際政治の舞台で自国に有利に働くと判断しているからに他ならない。つまり、中国はこれを外交の格好の用具として利用できることと国際社会で天安門以来定着した悪いイメージを払拭する好機と踏んでいる。しかし、中国はイメージの改善だけでは国民に食を与えることはできない。積極的な輸出の振興と外資の導入が必須である。したがって、中国は常に元切り下げの可能性を留保している。中国の伝統的な外交姿勢から見て、これは国際社会にとって不安定な状態である。この関連に加えて、同様の製品がNAFTAの存在によってメキシコからアメリカに輸出され、その分アジアからのアメリカ向け輸出に大きな穴が開き始めた。さらに、これまでEUに輸出されていたアセアンの労働集約型製品が新たに参入してきた中欧

からの輸出品によって締め出され始めている。以上に見た通り、アジア、とりわけアセアンはその経済発展を輸出によって実現してきた。勿論、その維持も輸出が唯一の拠り所である。アジア地域の経済は八五年の円高によって巨額の投資が増え、さらに対日輸出が増加し、対米輸出も大幅に伸びるという仕組みによって急速に成長した。そして、このメカニズムがすべて崩れたのである。アジア各国の通貨は常に以上に見た不安定な基盤の上にある。それでは、この輸出主導型経済を内需主導型に切り替えることが可能であろうか。それには一人当たりの国民所得が一万ドル以上でなければ不可能である。そうでなければ産業を支えるだけの市場は形成されない。したがって、どの国も内需主導型は不可能である。NAFTAはもとアメリカが日本と欧州への対抗手段としてつくった経済圏であり、アメリカの経済状態によっては閉鎖的になる可能性を常に包蔵している。南アジアではインドが貿易政策の転換を行い、輸出振興を最重要の政策と位置付けた。さらに、自国市場を全くもたない輸出主導型経済国としてベトナム、カンボジア、ミャンマーなどが新たに加わってきた。さらに、価格で圧倒的に有利な中国がここ数年でさらに大きな輸出力をもって動き出さだろう。以上で明らかなようにアセアン諸国も内需主導では経済運営ができず、近い将来再びきわめて困難な状況に陥ることが予想される。しかし、一方でアジア地域の経済は世界経済に占める比率がきわめて低く、したがって、それがどのように変化しても世界経済に影響することはありえないという考え方がある^(注19)。アセアン六カ国でその国民総生産は世界の二パーセント程度に過ぎず、韓国、台湾の二パーセントを加えても日本の四分の一にも満たない規模である。したがって、世界にとって小さな部分に過ぎないという考えである。しかし、これは今や世界経済が一つの連鎖で出来上がっている事実を無視した理論といわなければならない。以上に加えて、最も重要な鍵を握るアメリカの状況変化がある。世界一の債務国であるアメリカは、アジア危機を皮切りにロシア、南米と連鎖した通貨危機による

ヘッジファンドの破綻^(注20)がアメリカの金融界にも構造的な闇部の存在することを露呈した。これから推測されることはこれまで日本を最大の資金源として世界の資金を集めて上昇螺旋を描き続けてきたアメリカ経済が下降螺旋に陥る危険が大きいことである。それは世界の経済、したがって世界の市場を際限なく弛ませるだろう。それによって日本を含めアジア経済の患部が遅々として治癒されないまま、さらに大きな危機に見舞われる可能性を否定することはできない。

対応策

ここまでアジア危機の根本原因を探り、その主な要素を見てきた。五〇年前に蒔かれた種子は日本の、アジア諸国はそれぞれの、国や企業の指導者層の赤裸々な人間の感情とそれが拗って来る人間性によってアジア経済危機という実をつける木に育てられたと結論することができよう。以上で明らかなように、今回の危機の根本原因は国の安定を維持して、自らも長期の安泰を図るために何としても産業を発展させ、経済力を高めたいと強く願う独裁型政権が、識者による虚妄の産業発展説を授けられた無策無責任な日本の企業人と出会い、それぞれの立場からの思惑を潜ませながら奇しくも共通の目的で結ばれ、互いにそれぞれの妄念にとりつかれてしまったことが基底をなしている。したがって、その対策は高次の抽象論でなく、下世話のレベルで求められる具体的で単純なもの、しかし、その場凌ぎではない長期的な視点に立ったものでなければならない。そして、踏まえるべき最も重要な前提条件は、これまで見たことから明らかな通り、それぞれの国の歴史的個体組織の成長段階とすべての国が宿命的にもっているそれぞれの地域性に諸施策をきちっと整合させることである。最後に、そのような私案を記して、本稿を終える。

第一は、日本の自動車メーカーは相互補完体制という疑似国際分業をた

だちに中止し、それぞれの海外拠点で生産された部品で、現地で消費されない部分はすべて日本本社自らが購入することである。それには日本国内の系列企業に及ぶ購入相当分の犠牲を覚悟しなければならない。しかし、その寛容は将来必ずそうした企業により大きな市場を提供する。国際分業を成り立たせるためには経済開発の古典的原則である「援助より貿易を」の復権が必要である。また、機能をなくし、共同体化した日本企業の経営指導者層の責に帰すべき巨額のムダを解消することによって系列企業への犠牲は最小限にとどめることができる。同時にこの逆境の中で日本の中小企業は系列を越えて自らの間で構造改革を行い、より高い独自の技術を開発することが必須である。さもなければ、現在までの業況から見て、アジア経済危機との関係がなくとも、中小企業の二社に一社は消滅するだろう。それはいうまでもなく大企業存立の基盤をなくすことに他ならない。さらに、アジアに進出した多くの中小企業が進退に窮している。それを目的的に救済する特別の対策を講じなければならない。第二は、日本のメーカーは無節操に拠点を拡大し、拡散させるグローバル10といった量の拡大方針を一刻も早く撤回することである。ドイツでは東西統一と同時にフォルクス・ワーゲンが欧州の自動車産業を席卷しそうな電撃的な勢いで走り出した。だが、同社は投資先を決める時は節度を頑なまでに守ってきた。相手国からの誘いがあっても決して安易に応じることはない。日本の自動車メーカーが長年にわたって海外拠点で赤字をかこち、グローバル10を達成できないでいる間に、そのような目標をもたないフォルクス・ワーゲンは乗用車部門ですでにグローバル10を達成している。第三は、日本のメーカーは自社が進出している相手国の経済発展計画に資する真面目な長期投資ビジョンを作成することである。それによって相手の政策を外貨の有効活用が可能な方向に誘導することができる。これは決して不遜な態度ではなく、日本がやるべき技術支援の基本である。雁行形態の経済発展や相互補完体制を本気で実現させようとするなら、何をおいても先ずこの種の経

験移転から始めなければならない。そして、ベトナムやミャンマー、あるいはカンボジアといったアセアン地域の後発国ではIMFや世銀の貴重な借款やローンで得た外貨を自動車産業のような高度技術産業の導入によって消費し尽くすことのないようにそれを思い止まらせる倫理観をもち、想像力を働かせなければならない。いわんや飛ばしの次の控えとしてこうした国を利用することは論外である。第四は、識者は研究対象地域の現実に即した実用的かつ戦略的な研究によって金融機関にその貸付に関わる投資先国と有効な投資分野をアドバイスできる産学共同の研究分野を開くことが望まれる。第五は、一部の人間が潤い、国が疲弊する形で自動車産業を導入している国にはこれ以上外資をそれに注ぎ込まないように誘導することである。例えば、技術の蓄積につながらない自動車の組立はやめて、しばらくは部品生産に徹する。少なくとも広範囲化しすぎた工業部門を整理し、いま暫くは産業の高度化は避けて、対象を雇用の創出に役立つものにしぼり、次に輸入代替に結びつく成熟度の高い製品を生産する産業分野の拡大を図ることから再出発するように説得することである。それに必要な生産財を簡単なものから自前で生産できる体制を徐々に整えていく。日本のメーカーはこれに真摯に協力しなければならない。地場調達ができない限り、経常収支の赤字は規模の拡大と時間の経過につれて増大し、その赤字とのイタチごっこは国が破綻するまで続くことになる。第六は、その背景として民主化をそれぞれの国の歴史成長の段階に応じて合理的な速度で進め、政治や経済の構造改革について国民的合意を得ていく必要がある。これは日本の政府の仕事であろう。アメリカの先導で早急な民主化を一緒に叫んで歩くのではなく、こうした歴史認識を最も欠いたアメリカに時にたしなめることが日米の真の友好関係の表現であることを認識すべきである。アメリカは民主化という点で、アジア諸国は経済発展の面で、今回の危機を教訓に、急がば回れという歴史の必然性を理解することが必要であり、日本はその理解が進む土壌づくりに協力すべきである。それを理解し、

実践できる国はいずれ必ず自動車産業で自前の部分を大幅に拡大できるだろう。そして、輸入代替産業から場合によっては輸出産業にまで成長できるかも知れない。それはそれぞれの国の歴史成長の段階と符号するものである。いずれにしても外貨の無用の消費は避けられる。こうした日本側の努力と協力はいずれ日本企業に安定した市場という形で戻ってくる。そして、何よりも急ぐべきことは日本の各種組織の指導者の機能を回復し、企業では経営不在を、国では政治不在を一刻も早く解消することである。そのためにはわれわれ日本人が近年大きく開けてしまった精神の空洞を埋め、失われた日本の唯一の資源である“ひと”を一刻も早く活性化することが必須の前提条件である。

注

1. 「世界経済論」赤松要 国元書房 1965

先進工業国の経験が新興工業国、そして発展途上国へと順次伝えられていくという産業発展思想。その形が雁の一群が飛行するのに似ていることからこの名が生まれた。これは1980年代に入って一世を風靡した。とりわけ産業界で注目された。しかし、本音の部分で過半が疑問符を付していた。この考え方はプロダクト・サイクル論やアジアは世界の成長センターなどの言葉に繋がっていった。

2. J・B・ハビビ・インドネシア現大統領の産業発展思想。ドイツ・アーヘン工科大学を首席で卒業し、メッサーシュミット社技術担当副社長を経て、スハルト大統領の信任厚く、七八年に研究・技術担当国務大臣に就任。以来、高度技術産業振興政策を推進。航空機、自動車、船、鉄、機械、電子・電気機器、兵器等を一気に組立生産から開始。ハビビ大臣は産業発展を既存の技術水準から数段飛び越えて進めようというこの思想をジャンプ・システムと名付けた。これに対してエコノミストや大学関係者、そして政府部内にも比較優位のある業種を優先すべきであるという強い批判が

あった。

「現在インドネシアの政治と経済」安中章夫／三平則夫 アジ研 1995

「インドネシア政治動揺の構図」尾村敬二 有斐閣 1986

3. 「文明の生態史観序説」梅棹忠夫 論文 中央公論 昭和32年2月号

要略：世界は第一地域と第二地域に分けられる。第一地域では動乱を経て封建制が成立し、革命によってブルジョアが実質的な支配権を得たことがこの地域の歴史における共通点である。これに属するのは日本と西ヨーロッパの一部である。第二地域では巨大な帝国ができては壊れ、壊れてはできなかった。この地域では少なくとも今まで高度資本主義国になった例は一つもない。そこでは革命によってもたらされるものは、概ね独裁者体制である。革命以前の体制は封建制ではなく、専制君主制か、植民地体制である。日本の鎖国後の近代化について「文明の生態史観」（中公叢書）で次のように述べている。「主として西ヨーロッパから文明の諸要素を大量に日本に持ち込んだとき、日本にはその運転手がいた。つまり、封建時代を通じて育成され、革命を経て開放された、エネルギーにみちたブルジョアがいた」。

4. 「ランケ世界史概観—近世史の諸時代」鈴木成高・相原信夫訳 岩波書店

5. 6. 「フルセット主義工業化の行方—工業化の展開過程、主要産業の分析—戦略産業」西達男／三平則夫 アジ研 1992「アセアンの経済計画—歴史的課題と展望 井草邦夫 アジ研 1988

7. 注3

「異国叢書」雄松堂 昭和初期に東京帝大教授陣によって訳された、江戸時代を通じて日本に滞在したヨーロッパ人の書簡集13巻。例えば、ドン・ロドリゴ日本見聞録（文学博士 村上直次郎訳）、ケンペル江戸参府紀行（医学博士 呉 秀三訳）、シーボルト日本交通貿易史（同左）

「東南アジア世界の構図—政治的生態史観の立場から」矢野 暢 NHKブック 1984

「近代化の国際比較」高浦忠彦／西川純子 世界書院

8. 「インドネシアの基本的土地利用の生産性向上と協同組合の展開に関する総合的研究」文部省国際学術研究成果報告書1994 研究代表者 岩間 泉
クラシキ作陽大学教授, 元岡山大学農学部教授, 農学博士 当該共同研究
に筆者の知人, ストリスノ・イワントノ・インドネシア政府協同組合・中
小企業開発局局長 (岡山大学留学中岩間 泉教授に師事し, 博士号を取得)
が参画。
「ジャワ島の原自然に対応するジャワの慣行的農業・農村の革新的再編」
同成果報告書1996
9. 「韓国・台湾の発展メカニズム」服部民夫, 佐藤幸人 アジ研 1996
「韓国工業化の政治経済学序説 — 工業化の政治力学」小此木政夫 アジ研
究 1987
一九九二年版「韓国五〇大企業財務分析資料」
10. 「韓国経済に対するアメリカの援助」洪性囿 博英社 1962
「韓国・台湾における企業規模構造の変容」安倍 誠/川上桃子 アジ研
11. 「韓国経済政策三〇年史」金正濂 中央日報社 1990
12. 「総合的海外戦略の必要性 — 対発展途上地域進出をめぐる一提言」佐々木
康夫 トヨタ自動車調査部 1971
13. 注12. 周恩来が出した, いわゆる周四原則で, 台湾, 韓国と関わりをもつ
企業とはいかなる取引きも行わないという原則。
14. 注10。
15. 「JAPANESE COMPANY'S PERSPECTIVE」(日本企業から見た系列組
織) 佐々木康夫 国際交流基金英字誌 JAPANESE TRADE AND
INDUSTRY 2月号 1993
16. 「動き出すASEAN経済圏 — 2008への展望」糸賀滋 アジ研 1994
産業補完計画: アセアン諸国が自動車産業発展のために1978年から実施し
た共通政策。部品生産の重複を避けるためにそれぞれの国に生産する部品
を割り当てた。1981年6月に調印されたが成果は全く上がらなかった。イ

インドネシアは当初からこの計画には参加していない。

17. 世銀調査資料：新たに工業化を進めている国の環境条件の下での輸送用機器生産の比較生産費及び比較生産効率に関する調査報告 — ジャック・バランソン報告 1970

この調査が行われた1960年代で既に自動車産業の特殊性と発展途上国にとって先進工業国に追従することの難しさが既に指摘されており、その後一層加速された技術進歩の速度、あるいは世界の経済・社会・産業構造の変化によってますますそれが困難になっていった。

18. 注17. 日本自動車工業界資料

19. 日本経済復活の条件 長谷川慶太郎 ダイヤモンド社 1998

20. アメリカでは金融について自己責任と透明なルール、情報の開示がきちっと行われていると信じられていた。しかし、1998年10月のヘッジファンドの大手ロングターム・キャピタル・マネジメントの破綻によってそうではない実態が明らかになった。ヘッジファンドは金利の低い円で資金を集めてドルを買って運用していた。1200億ドルを超える融資を受けていたヘッジファンドの破綻は株安、資産の目減り、設備投資の減退、景気の悪化、消費の低迷を引き起こすことが懸念される。その循環の中でアメリカが集めた資金が大量に国外に逃避する可能性がある。連邦銀行はただちに救済を開始したが、その裏にはヘッジファンドと連銀と銀行の間に個人的な不明瞭な関係があるという疑念がもたれている。それが事実であれば通常の透明性の高い金融システムの枠外に闇の組織が存在することを意味し、ヘッジファンドの動きは世界経済に絶大なインパクトを与えているだけに深刻な事態も予想される。日刊各紙。