

Common Sense Press

vol.002

June.2014

【講演】

アジアの貿易構造と日本

今年2014年は、第1次世界大戦が始まった1914年からちょうど100年目に当たります。

ご承知のとおりEUは、フランスとドイツの長年にわたる主権と領土の争いに根本的な原因のあるヨーロッパの殺りく戦、これを繰り返してはならない、ということで、長い時間をかけてできあがりました。とくに第1次世界大戦は、それまでの戦争とは武器の質が圧倒的に変わった。大量の戦死者と負傷者を出す。第2次世界大戦は、それがよりひどくなった。核兵器まで出てきました。さらに恐ろしいほどの数の人間を、あっという間にこの世から消し去ってしまうのであります。

戦争をなくするためにはどうしたらいいのか、それがEEC（ヨーロッパ経済共同体）であり、EC（ヨーロッパ共同体）であり、今のEUでございます。国境線をなくすしか方法はないのではないかというのが、ヨーロッパの知恵であったわけであります。さらに、経済統合から政治統合に向かわなければいけないということになった。経済統合においても、金融は統合したけれども財政が統合できない。国家主権に関わる財政を、いったいぜんたいどうしたらいいのかという難問に差し掛かってきた。ヨーロッパそれぞれのお国柄、民族性もあります。

それでも、通貨の発行権という主権のひとつをEUに移譲することはできた。次は、EUが各国政府に変わって税金を徴収し、その財政で国家的な施策をやる段階に来たわけであります。

ところがヨーロッパは、「ゆりかごから墓場まで」、あるいはビスマルクの社会保障的感覚に裏付けられた社会保障、国民の生活を

少しでも豊かにする、安定的なものにするというテーゼを共有をしておるわけでありますが、当然のことながら、税の徴収、財政の役割というものを超国家であるEUに移譲することはできない。しかし、EUから見てみれば、そここのところの調整がうまくいかないと、金融政策だけでEU全体を豊かにするということは難しい。このせめぎ合いの中で今、彼らはもたえているわけでございます。

●労働人口の減少

ナショナリズムというやっかいなものも台頭してきています。以前からベルギーとかオーストリアで極右というか右翼的な勢力が徐々に政治の世界で、あるいは市民社会の中で力を持ちつつあった。今度のEU議会選挙では、イギリスとフランスで事もあろうに第1党になってしまった。日本ならばどうなるかということ、この間の東京都知事選挙のひそみに倣って言えば、東京都知事に田母神俊雄さんになってしまったというふうな感じの状況が、起こっているわけであります。

ただ、日本とヨーロッパの決定的な違いは、若者の失業率、失業率全体が幸か不幸か低くおさまっている。非正規雇用が40パーセント近くになって、日本もだんだんと格差が大きくなってきているわけでありますけれども、にもかかわらず失業率だけは非常に低位のところにとどまっている。

一方で、若年労働力が足りないというのが日本の特徴であります。これは当然のことながら、団塊の世代が1学年で200万人を越す人口を持っておったわけでありますが、この人たちがどんどんリタイアしていってというのが今の状況でございます。それに対して新規労働力参入者はおそらく毎年70万台ぐらいであろうと思われれます。

そして、この若い人たちはどちらかというと、かつて3Kといわれていたような、汗水垂らして体を使って働くという農業・建設業、介護、自動車の整備、そういうところの労働力が決定的に不足してきておるのではないかと。

私の目算では、介護、建設、農業は10万人単位でそれぞれが穴があいてるだろうと思います。農業に至っては、私が68歳であります。平均年齢が66といわれております。毎年毎年、平均年齢が1つずつ上がっていきます。つまり、来年は平均年齢が67になる、再来年は68になる、70までもうあと3~4年しかない。平均年齢が70になったらその後はどうなるのか、大変おぞましい姿であります。つまり、高齢者がどんどんお亡くなりになるとかあるいは仕事から離れていく、それを補充するといましようか受け継ぐ人たちがいない、というのが今の日本経済の姿でございます。ここをどうするのかというのが、最大の課題だと思います。

●外に敵を作って、内の不満をそらす

今、建設業界は東京オリンピックで湧いているように見えます。「国土強靱化」としての公共事業への財政出動もあり、安倍内閣の方針が「異次元の金融緩和」でもあり、日銀にどんどん国債を買わせて、お札を市中にばらまいているつもりなんです。これはほとんど銀行にとどまって外へは流れてこない。つまり、銀行の投資先・融資先がないというのが今の姿であります。

これはヨーロッパも全く同じ。マリオ・ドラギさんというヨーロッパ中央銀行の総裁がマイナス金利という、大胆かつ異常な手を出したわけであり。銀行にお金を預けたら金利を取られるということがいよいよ始まった。

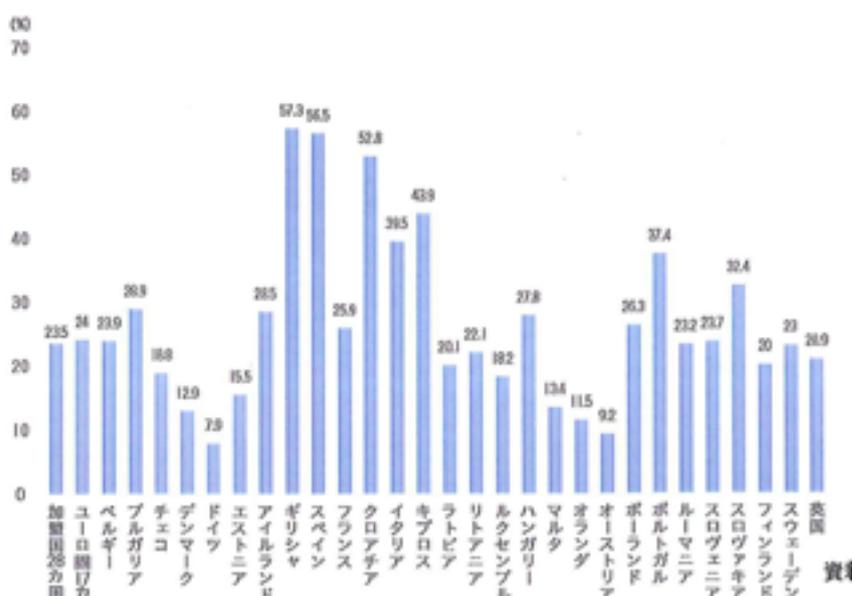
日本は超低金利で約20年近く、なっておりますが、この超低金利と、「失われた20年」、「成長しない」というのは実は同義語であるというのは、経済学の常識であります。そういう事態が続いている。つまり、金利が低いということは、日本でいえば財務省にとっては大変

喜ばしいことであります。成長率というのは長期金利で表現されるというのが、これもまた経済学の常識であります。つまり、お金の回り方がその程度にしか回らなくていい、もっと言えば、利回りのいい投資先がなかなか見つからないというのが、今のヨーロッパ・日本・アメリカ、全ての先進国の置かれた状況でございます。

本当に悩ましいのは、今度のヨーロッパの選挙でも表れておりますように、若者の失業率というのがこれだけ高くなっています。50パーセントを超えてる国が3つもある。こうなりますと、社会は荒れざるを得ない。実は、アジアを見ておりましたが、こういうパーセンテージではないけれども、中国・韓国は若い人に大変格差がついて、「大学は出たけれども」仕事に就けない人が出てきてしまった。ちょっとマッチを擦ってほり込めばすぐにも爆発するかもしれないぐらいの欲求不満の中にたまっているのではないかと。

政治の側からいいますと、こうした荒れた社会を治める最も簡単な方法は、「敵」を見つけ出すことであります。特に、外に敵をつくる。つまり、国内で外国人労働者が働いてれば、「こいつらがおるから、われわれの仕事がない」という理屈を声高に叫ぶと、そこ

EU加盟国 28 カ国、ユーロ圏 17 カ国および各国の失業率
(15～25歳未満、2013年7月)



に付いてくる人がおるんです。日本はまだ内向している、若い人の欲求不満が高まってきていても、大掛かりなデモやストライキではなく、個人的な、逆にいうとわれわれの常識での理解を超えた犯罪に向かっていっているのです。

格差もつき始めて非常に要警戒の問題がありますけれども、失業率が低い、というのが日本の恵まれたところであるとしても、反対に、現役の労働力、生産年齢人口が増えないどころか減り続けるという、ここは日本全体にとってのピンチだというふうに、私自身は思っております。

●アジアの貿易構造

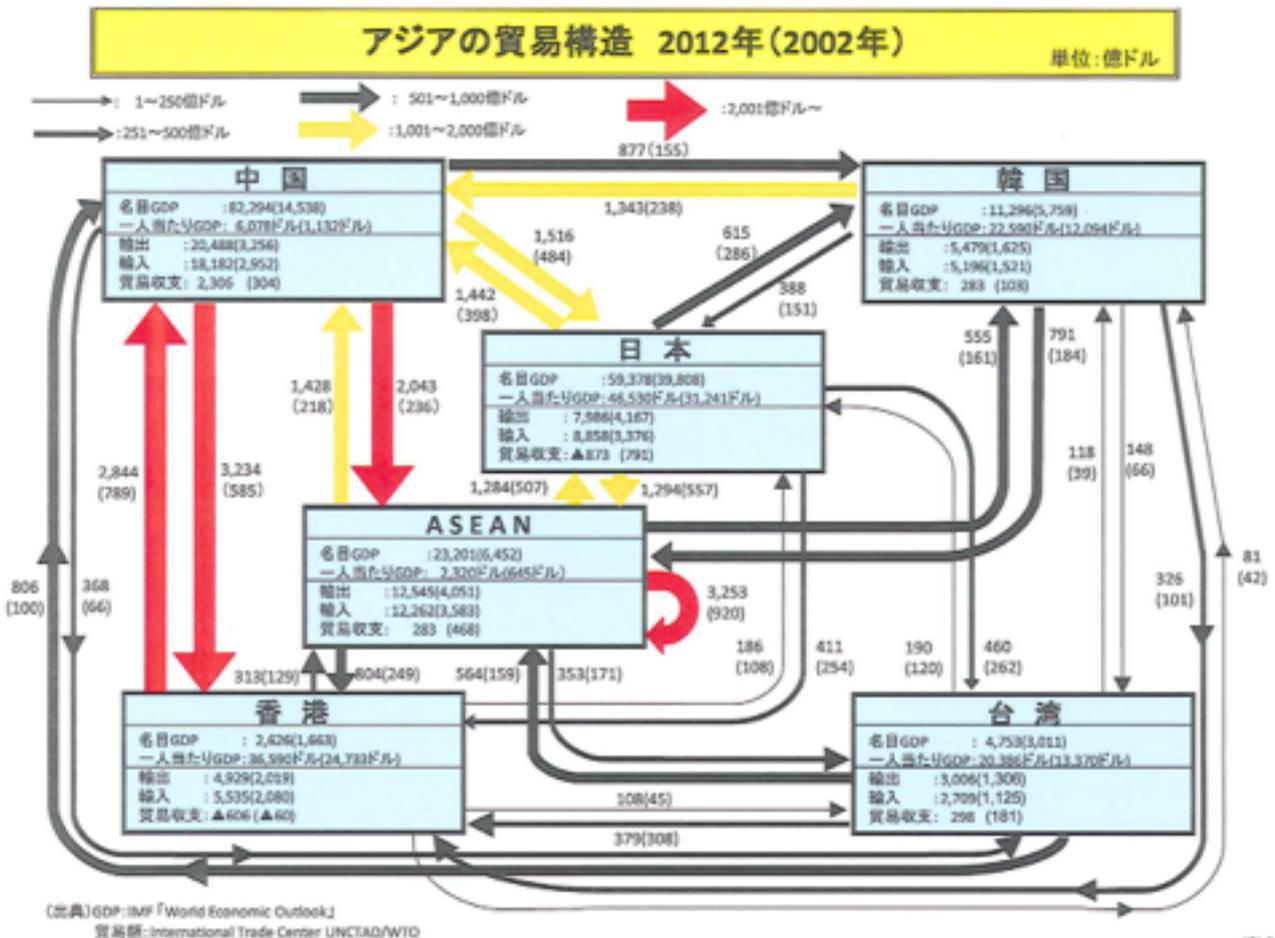
そういう現象があるわけですが、どういうふうに見ていくのか、ということです。アジアの貿易構造の図をご覧ください。

中国の急成長というのがいかにすごかったかというのが、これをご覧ください。

と思います。あるいは、ASEANという所がこんなに伸びてきた、ということもお分かりがいただけると思います。

第1次世界大戦の話をしました。その前に日露戦争がありました。1904年から1905年。日本が奇跡的にロシアに勝った戦争であります。日露戦争の日本海海戦に使った日本海軍の軍艦で、国産の艦は一隻もございませんでした。全部、買った艦か借りた艦ということになります。日英同盟の下、イギリスからあっせんしてもらったものが多かったわけがあります。

ところが、1914年から1919年に第1次世界大戦終結までの5年間だけで、日本の造船能力はなんと7.5倍に伸びたといわれております。粗鋼生産能力というのは3.5倍に伸びたというふうにいわれております。1895年に日清戦争で勝った賠償金を基にしてつくられた官営八幡製鉄で、日本の製鉄は始まったわけがあります。その粗鋼生産能力は1914年から19年



の5年間で3.5倍に伸びた、造船能力は7.5倍に伸びた。

現に1922年、日露戦争が終わってからたった17年後のワシントン軍縮条約で、「おまえは軍艦を造り過ぎだ」というので、主力艦をアメリカ5、イギリス5、日本が3というふうに分けられたわけでありまして。1930年にはロンドン軍縮条約でまた、今度は補助艦（駆逐艦等）の保有にも制限がかけられた。そこで日本の軍隊が「勝手にそういう条約を結んできて、けしからん」、というのが満州事変につながっていく、と。要するに、統帥権の干犯事件というのが起こるのが、1930年からであります。浜口雄幸内閣がロンドン軍縮条約を勝手に結んできた、これは天皇の統帥権を侵すものである、という議論が吹き出て日本のナショナリズムに火が付いてくるというのが1930年以降、いう歴史でございます。

●日本のモノづくり

日本のモノづくりは、急激に力が付いた。そういう力で戦後復興を果たして、高度成長を経て、バブル期とその後があって、今の状況を築いてきた。

上海万博がありました。2010年、私は国家戦略大臣として鳩山由紀夫総理大臣の名代として開会式に出席しました。「日本館」というところへ行きましたら、日本館のスローガンは「きれい、かわいい、気持ちいい」なんです。日本の現在の状態は「きれい、かわいい、気持ちいい」だ、と。これが当時の上海万博における日本の売りでした。「ああ、なるほど」と、私は思いました。

さらに、この数年、特にアジアを回っておりますと、「きれい、かわいい、気持ちいい」の上に「安全、快適、コンビニエント」でももある。

アジアでは、特に日本の食品に対する信頼感というか、日本ブランドというのは絶対的であります。特に安全という面に限れば、日本の食べ物ほど安全なものはない。隣のお国のものはどうだかとはいいませんが、たとえばミャンマーに中国が新車を販売攻勢をかけ

てる、と。値段が3割か4割、安い。あるいは、半分ぐらいのものもある、と。新しい自動車です。

他方、日本車の安全神話、堅牢（けんろう）神話も大変強い。長持ちをするという、この神話は今の段階ではまだまだ強うございます。アジアではトヨタを筆頭に日本車が90パーセントぐらい走っております。韓国と中国だけは別で、韓国は独自の鎖国的自動車政策の下で韓国製が、中国では日本のメーカーやヨーロッパのメーカーと合併でつくっている車が多い。けれども、ASEAN諸国はまだまだ日本の車であります。電気製品はサムスンが強くて、なかなかそうはいかないようではありますが。

ここから先が問題で。電器と自動車と、何が違っているのかというのを、よくお考えをいただきたいと思えます。

電器は、量販店に販売を任せました。中抜きを了解したところに、実はメーカーの方が量販店に価格支配力を握られた。そして、シャープもソニーもパナソニックまでもが、弱電部門では大変おかしいことになってきた。こんなふうになります。

一方で、自動車。ディーラー（自動車販売店）の裏には必ずといっていいほど整備工場があります。整備工場を支える自動車の整備士というのは、実は30万人おります。しかも、全国に展開されております。国家資格で3段階。トヨタやホンダ、あるいは日産もそうかもわかりませんが、そういうメーカーはその上に2段階のクラスを持っております。ここで働く人たちは、私からいけば、本当はあまり勉強の好きではないけれども、自動車に乗ったりいじくったりするのは大変好きだ、と。その整備士の一番下のクラスからたたき上げて、キャリアアップしていく。そのことによって、もちろん生活も安定する。

好きな自動車を修理をし、お客さんの話を聞き、そしてメーカーの部品提供を適宜適切に受けながら定期検査あるいは修理をする、と。この構造が、アメリカやヨーロッパのメーカーは、ここまで事細やかなサービスと部品あるいは修理、この一体となったシステムを

どうしても突き破ることができないというのが、日本の自動車の強さであります。

繰り返しになりますが、電器製品。町の販売代理店はほとんど、量販店のために閉鎖に追い込まれた。これを生活者とかユーザーの側から見ると、果たしてどうなのか。たしかに、量販店のほうが2~3割か1~2割は安いけれども、いざ故障とか何とか、起こると、本当に困ります。かつては、サービスネットワークがあって、電話を一本かけたら、何とか来てくれた。近所のよく知った店のお兄ちゃんとかおじさん、ナショナルの代理店の人が来てくれて、直してくれる。駆けつけて点検してみると、別に故障でもなくて、ただ使い方がわかっていなかっただけだと。それで、特にお年寄りにはわからなかった使い方がわかるか。

そういうプロセスが、なくなってしまった。マーケットとメーカーが直接結び付いただけで、果たしてうまくいくのか。中間的な存在がなくて、うまくいくのか。きょう、医療関係の方もいらっしゃるかもわかりませんが、果たして医家向けの医薬品の提供、販売っていうところで、中を抜いて、日本の卸業者がなくなった方がいいのかどうなのか。これはもう大変な難問でございます。

経済の理論でいきますと、卸（おろし）や商社などの中間流通を抜けば抜くほど、つまり単純化して合理化していけばもっと、安くなるはずだ。安くなれば、ユーザーや消費者は喜ぶはずだ、と。こういう理論がありますけども、果たしてそうなのかということが、実は問われておるのではないか。中間に持っておる蓄積されたノウハウというのは、社会のありよう、コミュニティのありように大変大きな力を持っておるのではないかというのが、最近の私の考え方、感じ方であります。

薬でいえば、日本ほど偽薬の少ない社会はない。副作用とか使用の結果の注意信号とかが出たときの回収の的確な国はない。これが、ネット販売が許されたときに、極端に言えば、ネット販売、通信販売を薬の世界で大胆にも

認めたときに偽薬とか改造医薬品とか、そういうものが出回らないのかどうか、そのことが薬本来の役割に効果的なのかどうなのか、これはなかなか難しい話だと思います。事ほどさように、すべてそうであります。

●日本の「中間」技能労働者

ミャンマーへ、この2年間で13回、行きました。

ミャンマーの昔の首都のヤンゴンに、鉄道の環状線がございます。日本でいうと、東京の山手線、大阪の環状線であります。実は、このヤンゴンの環状線も東京の山手線も1925年、昭和元年に完成しました。約90年、たちました。日本の山手線、ターミナル化してない駅は、目白、新大久保、鶯谷ほか5駅ぐらいしかないんです。あとは私鉄であれJRであれ、交差をし、乗り換えができるようになって、精密な時間で動く。こんな国はほとんどないと思います。

鉄道は、近代産業革命のひとつの大きなツールでございます。自動車のモータリゼーションが始まる50~60年前から鉄道こそが産業革命の一つの核である、鉄鋼・造船・鉄道というのが近代工業化の核であった、と、私は思います。鉄道の母国イギリスに、日本は日立が車両工場を造って車両を造って、運行まで請け負ったということになっておるわけであります。

ヤンゴンの環状線は、1周で4時間かかります。時速が20キロぐらいしか出ません。線路はもう縦にうねり、横にうねり、電車じゃなくてまだディーゼルですけども、全部借り物の、どっかから、日本から持ってきた客車であったり機関車、それをつなぎ合わせて走っております。

同じ年にスタートした環状線でも、90年たって、ここまで違う。何が違うのかと、私はつくづく感じました。

2013年、渋谷の東急東横線では、終電から始発までの間のたった4時間半とか5時間の間に、地上の2階ぐらいにある線路とホームを、地下4階の新しいホームにつなぎ直した。たっ

た4時間半でやってしまう。この技能、技術たるや、想像を絶します。昔でいえば「線路工夫」といわれておりました保線の技能労働者の集団をつくって、今でも維持してる。われわれが知らないところで、彼らは、「今日は、ここからここまでの区間」と、線路敷きをゆがみがないように、あるいは、枕木とその下の石がちゃんと収まって、あるスピードで走れるように、毎晩やってくれています。この労働者を養成し抱えているすごさが、私は日本の力だと思います。

トヨタの「かんばん」方式とか「カイゼン」ってよくいわれます。これを実現した現場というのは、別に大学院を出て博士号を取った人ではない。専門学校出身の、工業高等学校出身の方々。モノづくり中でのちょっとした工夫の積み重ねが今の自動車の、日本の技術、技能で、極めて安全で堅牢な自動車だ、というアジアの人気を支えているわけでありませう。

そういう中間的な技能労働を核にすれば、日本はこれからのアジアの中でも世界中でも冠たる国としてやっていける。単なるモノづくりではなく、そこに日本人的きめ細やかな感覚が含まれたサービス、いうふうなものを持っていけば、まだまだやっていけると思います。

経済を成長させる、あるいは現在の状況を維持し豊富化させるためには、やはり新しいフロンティアを絶えずつくり出していくということが必要だと思います。地域的にはASEANがあります。まだ10年、15年、20年、ここに的確にモノとサービスを提供していけば日本は心配はないと思います。

(2014年6月11日 参議院議員長浜博行先生
「政策セミナー」講演より)

コモンセンスプレス vol.002
105-0004 東京都港区新橋2-16-1 ニュー
新橋ビル402-1
tel. 03-5521-1021
fax. 03-5521-0150