

藤澤武史編著  
『アジアにおける市場性と産業競争力』  
(関西学院大学産研叢書 36)  
日本評論社 2013

伊田昌弘

アジアにおける市場の急速な拡大と産業の競争力は注目されて久しい。だが、それを構成する企業群の存在について、どの国で、輸入代替型または輸出型なのか、現地企業と外資企業のバランスなど、個別に扱われたケースが散見されるものの、体系的で具体的に整理された著作は我が国において今まであまりなかったように思われる。本書は、こうした課題を正面から扱っている良書である。

本書は3部構成になっており、第I部では「アジアの経済・市場・産業」、第II部では「アジアの消費・流通・物流」、第III部では「アジアの企業戦略と人的資源管理」となっている。

以下、各章ごとにみていこう。

第1章はアジア・太平洋州12か国の19年間(1990年～08年)に渡るGDPデータから、GDPを構成する要因について、統計分析を行なうことで、本書全体を貫く「アジアにおける市場性と産業競争力」という総論の役割を果たしている。分析手法としては、重回帰分析、偏相関分析、因子分析、判別分析が用いられ、ASEANと非ASEANを対比させて、アジア広域FTAが進めばアジア・太平洋州におけるさらなる経済成長と市場規模拡大がさらに望めるという結論になっている。最初に、スイスの国際経営開発研究所(IMD)が毎年公表している国際競争力ランクを用いて、各国GDPとの強い因果関係を確認した後、市場規模(GDP)を決定する各要因をマクロ経済で用いられ

るケインズの国民所得式から展開している。ここでは従来よくみられた1国規模での(閉鎖系)経済を修正し、「サービス貿易」と「対内直接投資」、「対外直接投資」という変数を新たに入れ込んで(開放系)経済を検討することが醍醐味になっている。そして、3つの要件からなるアジア広域FTA成功のための必要条件となる第1仮説、そしてGDP構成因子の違いの大きさからASEANと非ASEANの補完性・統合メリットを説く十分条件となる第2・3仮説という3つの仮説を主に国際競争力ランクとGDP構造比較分析によって検証しようと試みている。わずか18ページであるが、実に盛りだくさんの内容となっている。

第2章では「国際産業連関表から見たアジアの国際分業度」が扱われている。ここでは、J(日本)、C(中国)、ASEAN5(マレーシア、インドネシア、タイ、フィリピン、シンガポール)、East Asia(韓国、台湾)そしてU(アメリカ)といった5つの国・地域ブロックに対して、基本産業部門分類として10部門を第1次から第3次への3産業に集約し、(1)民間消費、(2)政府消費、(3)粗固定資本形成からなる3種類の最終需要項目、及び輸出・輸入に対応させる産業連関表を作成している。また、日本は8地域、中国は7地域にさらに分割し、より緻密な、地域経済の産業クラスター構造についても分析できるように設計している。一般に、産業連関分析は、膨大な(価格ベク

トルの) データ量を扱い、とても煩雑になりがちである。職人芸ともいえるこうした分析には敬意を表したい。さて、本章の最大のポイントは、2つの経済グループに峻別できる結果を析出したことである。すなわちASEAN5、中国沿海部、韓国・台湾（E: East Asia）といった（Aグループ）、中国内陸部、日本、そしてアメリカからなる（Bグループ）である。前者の（Aグループ）は国際的な波及効果に広がりがあり、他地域の付加価値を誘発する程度が高い地域、後者の（Bグループ）は独立性の高い自地域集中型の経済構造を持っている。（Aグループ）では、付加価値への波及効果のうち、およそ15%程度がその他世界の雇用活動を誘発していることが導出されている。逆に（Bグループ）では世界への誘発効果は5%程度にすぎない。このことは、注目される「アジアの市場性と産業競争力」といった本書も趣旨から考えて極めて興味深い。日本・アメリカといった（Bグループ）よりも（Aグループ）は、実に2~3倍も世界への波及効果が高いということになるからである。次に国際分業度の計測を行っている。ここでいう国際分業度とは、自国の最終需要が他の国・地域へどの程度誘発されるのかといった指標であり、経済理論が説く要素賦存度による国際分業とはやや異なったものである。しかも誘発生産額の視点からではなく、誘発付加価値の視点から各国・地域を計測することに特徴がある。観測された結果では、中国の日本への付加価値誘発効果は、日本の中国に対する効果よりも大きく、特に華東、華南の最終需要の増大は、韓国・台湾はじめ日本の雇用に大きな貢献をしていることがわかる。また、3つの部門別では、製造業が最も高い国際分業度を示し、特に華南、ASEAN5、韓国・台湾は、約2割が国際的連関効果を与えることになっている。以上の指摘は極めて価値の高いものだと考えられる。

ところで、用いられたデータは「2000年日中地域間アジア国際産業連関表」(IDE/JETRO)であるが、経済産業省による「2007年日中国際産業連関表(30部門)」というものがある。これは残念ながら、本章で扱われたような5つの経済ブロックによる分析はできないが、2007年の産業連関表な

ので、めまぐるしく変貌する(つまり、産業連関表の投入係数が変化していく)2000年以降の中国经济と日本との関係が、30部門の産業構成によって、より具体的な産業分析へと発展できる可能性がある。第2章は、そういう研究上の新たなアイデアを育み、さらなる拡張性への貴重な示唆を与えてくれる豊かな章であるということができる。

第3章はインドの経済と市場、そして産業の特性について、国際競争の視点に立って、最新の状況を概説した章である。具体的には、自動車、ITソフトウェア、鉄鋼、医薬品・バイオ、インフラ関連、携帯電話を扱っている。この章のポイントは、全業種の中でITソフトウェア産業が最もインドの強みを発揮するものであり、さらにITを重要なツールとして、(コストの4割がITソフトウェアである)自動車、バイオが関連して勃興しているという論証につながっている。「世界の工場」と称される中国がハードだったのに対して、インドの場合はソフトから製造業を説明しようという論理になっている。

ところで、第3章では、自動車産業、特にタタ・モーターズが4年を費やし開発した定価約20万円の「ナノ」を象徴的な存在として挙げ、タタのインドからの輸出と海外展開を含めて世界で「100万台」販売の可能性についても論じている。しかし、インド自動車工業会(SIAM)の調べでは、2012年のインド自動車生産328万台のうち、タタは37万台の3位メーカーにすぎない。マルチ・スズキ(118万台)と現代(64万台)で過半数を占めている。さらにインドからの輸出は55万台であり、輸出比率はわずかに16.8%(=55万台/328万台)に過ぎない。加えて、報道によれば、2009年7月に国民車として登場した「ナノ」は、以後3年8か月で累計販売台数がわずか23万台にとどまり、主力のグジャラート工場は過剰生産能力と稼働率6%の低さにあえいでいるという。「インドが製造大国として世界の人々に認知される日」が近いという本章の主題に照らせば、その至るまでのもう少し詳しいロードマップや乗り越えなければならない障壁の問題についても叙述が欲しかったような感じがしないでもない。

第4章では、中国における小売流通業について書かれている。①消費市場の拡大と消費者の変化、②中国小売業態構造、③中国小売業態競争の特殊性、が眼目となっている。2011年までの30年間で高度成長を経験した中国では、個人所得は100倍にもなった。これを反映してエンゲル係数が低下（90年54.2%⇒10年35.8%）し、その結果として消費構造のアップグレードと消費者のレベルアップが図られた。また週当たりの買い物回数の減少と1回当たり購買額の増加がみられ、消費者需要の多様化と個性化、ネット利用による購買の増加と口コミ評価による購買プロセスへの影響が観察されるようになってきている。一方、小売業態の変化でみると、99年まで伝統的百貨店が主導的地位にあり、以後スーパーに交代し、やがて07年になると専門店へと交代するという変化がみられる。こうした中、伝統的百貨店は高級百貨店へと変貌して次々と地方へ進出し、外資系スーパーの進出や大型ショッピングモールの出店などが登場することになる。では中国の特殊性とは何なのか。著者によると、それは「新業態の繰り上げ導入」だという。各種新型業態が順を追って斬新的に参入するのではなく、90年代にはスーパー、ディスカウントショップ、専門量販店、コンビニ、アウトレットまで、日本で40年、アメリカで60年かかった小売業態の進化プロセスが一度に中国では出現し、さながら「カンブリア紀爆発」の様相を呈したことであるという。これは、中国の小売企業が多種業態を運営していること、将来を見込んだ外資系の参入、不動産の活用といった投資要因、などが原因として挙げられている。14もの図と3つの表によって具体的に叙述が進んでいる。中国の業態統計が完全ではなく、国際比較も難しい中、著者はさぞ苦労したであろうことが伺える。

第5章では、第4章と同じく中国を扱っているが、今度は自動車産業を扱っている。第4章で扱った小売業とは異なり、自動車産業は比較的統計が容易に揃うことを反映して、全体的にわかりやすい章になっている。15の図と3つの表が出てくる。この章では、最初に世界自動車産業の国別生産において2009年に中国が世界一になったことを確認

している。そして1950年代からの産業発達史として4つの時期に区分している。次に産業の特徴として、①外資の直接投資（FDI）の役割、②中国政府の支援と支配、③グローバルプレイヤーとなるための条件、といった順に叙述を進めている。中国モータリゼーション化のメルクマールとして2005年を挙げ、この年に乗用車の生産と販売が商用車を越えて、その4年後に世界一になったことが、同じく日本の1968年から起算して12年後の1980年であったことを想起する時、中国のより速いスピードを感じる、といった具合である。続いて、外資のFDI決定要因に技術・ノウハウの流失、政治リスクがあっても決断の遅れがグローバル競争で他社に後れをとる危惧からだと説明している。叙述はさらに続き、外資系メーカーが中国乗用車市場の6割を占めていること、中国資本との合弁であったとしても、技術が民族系に移転するまでにはまだかなりの時間がかかりそうなことが述べられている。輸出については日本が55%、ドイツがEU域内70%と比し、中国はわずか3%であること、また自動車関連の貿易の60%は外資系の企業内貿易と考えられるため、中国企業の脆弱性が明らかになるとしている。続いて、部品産業について考察している。外資にとって100%出資が可能な部品産業の場合、2006年には90%以上の投資が外資完全子会社の設立を考えた多国籍企業によるものだという。そして、中国が世界の一大生産拠点となっても最も競争力がある企業は中国で生産する外資系部品メーカーであるという結論を導いている。最後に持続可能な発展の考察として、①交通の発展、②エネルギー消費の推移、③安全性と環境の問題を挙げている。すなわち、中国の個人交通、貨物交通ともに、「鉄道」から「道路」が主要になってきたこと、石油消費量が増え国内消費の5割以上が輸入になってきていること、さらに大気汚染、交通渋滞、交通事故件数と死者数などの確認を行った後、次世代の自動車開発に対する中国の政策を論じてこの章を閉じている。

この章で感じたことは、全体的に個々の事情についてはわかりやすいが、逆に幅広く論じているために、ともすると散漫になってしまうきらいが拭えず、本章の骨格がややばけてしまう点が気に

なった。産業発達史は、わざわざ丁寧に1950年から始めなくてもよかったのではないか、また持続可能な発展については、常識的な既知である内容（たとえば化石燃料の枯渇化や温室効果ガス問題など）をカットし、贅肉をそぎ落とすことが可能であったのではないかと、と思われる。むしろ著者のタイトルと論旨から考えると、中国からの輸出が伸びないのは、北京政府の決定ではなく、東京やデトロイト、ドイツのヴォルフスブルクといった外資（多国籍企業）が中国をそもそも輸出拠点として考えていないからであって、「中国政府 VS 外資」といった構図で、再構成することが可能であると思われる。せっき外資の企業内貿易を扱っていないながら、少し残念に思われる。

第6章「アジアにおける物流インフラ整備と港湾物流構造の変化」は、ジニ係数の構成要素分解を用いて、日本とアジアの港湾について格差指標を導出しようとしている。ジニ係数については、一般に（1）対象となる集団に含まれるすべての数値間の差の絶対値を合計して、平均する（これを「平均差」という）。（2）全体の平均値を計算する。（3）平均差を全体の平均値の2倍で割る（2倍で割るのは、ジニ係数を0と1の間に収めるため）という比較的簡単な方法で求められ、1に近いほど格差が大きいと解釈される指標であることが知られている。そして、第6章のユニークな点は、De and Park (2004)、Notteboom (2006)、Itoh (2011) 等において拡張されてきた構成要素分解という方法によってジニ係数を分解し、アジアの物流構造の変化を港湾の格差によって解き明かそうという点にある。

すなわち、 $G$ （全体集団のジニ係数） $=G_w$ （集団内格差） $+G_{gb}$ （集団間格差）である。これによって、国別、地域別の格差構造を時系列的に浮かび上がらせようとするのである。

しかし、ジニ係数は、平均を重ね合わせて、1つの数値を導出しているものであって、その数値間の比較をして、格差が拡大（あるいは縮小）していても、そして、要素ごとに加重和したものを合わせても、それがどのような質的意味をもっているのか、その格差の原因については、なにも語

らないという限界がある。著者は、この限界に対して、交通地理学の港湾背後圏の考え方を援用し、既存の異なった質的な情報（港湾別コンテナ取扱量、寄港便数など）を組み合わせることで、1990年代からの日本の京浜港や神戸港の衰退、代わって上海港はじめ中国沿岸部の台頭を近隣地域経済と重ねて総合的に検証しようと努力している。つまり、1980年から2009年までの30年間のアジア各国に点在する港湾の動態を鮮やかに浮かび上がらせようと企図していることに特徴があるといっている。なお、ジニ係数の構成要素分解について、Itoh (2009) の簡略版程度の数学注が付けてあれば、読者の理解のために役立ったであろうと思われる。

第7章では、ロシアの極東地域について、シベリア・ランド・ブリッジ (SLB) の果たす役割について考察している。最初に、アジアとヨーロッパを結ぶ陸の架橋としてのシベリア横断鉄道 (TSR) について着目し、物流機能と貿易機能といった2つの機能について論じている。さらに、日本-モスクワ間を TSR 利用した場合、所要25日間、40ftコンテナ当たり6,600USドルに対して、スエズ運河経由の海上ルート (Deep Sea) では、所要35~40日間、40ftコンテナ当たり4,330USドルになるという。つまり、TSR ルートは所要日数では優れているがコスト面で問題があり、日本企業の多くが海上ルートを利用することになっていると指摘するのである。実際、70-80年代が日本発着の TSR のピークであり、ソ連崩壊後から今まで、貨物総量は衰退の一途である。しかし、著者は、TSR に大きな可能性を見出し、再生の可能性を探る。それは、ロシアの極東地域の経済発展といった現実に加え、アジアといった隣接地域という立地上の性格において、陸の物流拠点を持つ潜在的な可能性が大きいからに他ならない。著者は、過去13年間に渡って毎年、現地調査を行い、この地域の生活をつぶさに見てきており、写真なども挿入してリアル感があり、迫力ある構成となっている。

第8章では、韓国 LG エレクトロニクス (LGE)

が扱われている。最初に韓国を特徴づける財閥（チェボル）の存在を挙げ、サムソンや現代と共に LG が韓国 4 位（2011）の財閥であることの確認をおこなっている。次いで、LG グループの歴史と事業の概況を説明した後、LG グループの経営の特徴について論述し、この章のメイン・テーマである LGE について入っていくという構成である。LGE 製品の世界シェア（数量ベース）は、2010 年にテレビで世界第 2 位、2011 年に携帯電話で世界第 4 位、洗濯機・冷蔵庫・電子レンジ・エアコンなどの白物家電でも世界 1~3 位という大きな地位を築いている。この秘密は、海外売上比率 85% という高さにあるが、特に新興国への進出と現地の文化や需要の質に合わせた製品の開発能力、デザイン、そして現地人材の育成にあると主張している。ケースとしてインドを挙げ、その他のアジア、ロシア、東欧、中東などについても述べている。特に、現地人材・非韓国籍人材の積極的採用と登用は、韓国からの派遣駐在員を少なくし、社内言語を英語とするなど、日本企業衰退の原因の一端を考える上で、示唆に富む。

この章は、20 ページ構成であり、うち LGE に入るまでの上述の説明に 7 ページを費やしており、やや冗長すぎるように思われる。むしろ、LGE の最も優れた点として製品・価格・販売・プロモーションといった「統合されたマーケティング面」を強調する著者の主張を延長して考えると、サプライ・チェーン・マネジメントと絡めて、それぞれの独立色が強い自立した子会社間のネットワークがどのようにアジア諸国で展開されているのか、配置と調整の面にもう少しページ数を割いて欲しかったようにも思われる。

第 9 章は、「中国とシンガポールの多国籍企業の人的資源活用の比較」である。最初に、これまでグローバル化に基づく国際標準がアメリカ主導型であったこと、しかし今後は中国の世界的なプレゼンスの比重が高まっていることから、華人ネットワークや華人マネジメントの影響などによって、グローバルな枠組みが変容することが予想される、という大きな視角が提示される。次いで、中国政府が公式に「グローバル」という用語を使い始め

たのは 1996 年からであり、概ね 2000 年までに、それまでの「多極化」に代わる用語になってきたと主張し、政府のグローバル化の認識について述べている。しかし、この記述は続くアンケート調査との脈絡が読者にとってよくわからなくなってしまふ印象を与えている。つまり、大きな視角から具体的な問題へと進む叙述方法を取る場合、最初の大きな視角との関連性を絶えず意識しないと、読者には理解しづらくなってしまふのである。

さて、第 9 章でメインとなるのは、続く中国とシンガポールアンケート調査であり、これを活用して両国の人的資源活用についての比較することになる。しかし、ここでは分析に問題があると言わざるを得ない。①何故、シンガポール（500 万人）と中国（13 億人）の比較なのか、よくわからない。都市国家シンガポールと巨大国家大陸中国との比較の意味について、後段で登場する「同型化ブル」概念（主流なものに収斂する傾向）との関連で事前に説明する必要があったのではないかと思われる。②本文では、アンケートの実施年月日と業種が不明であり、シンガポール企業 4 社 19 名、中国企業 4 社 14 名である。少ないサンプルの場合、母集団を反映する統計学上のバイアスの吟味が必要である。③アンケートは全部で 52 項目であるが、「昇進の平等」（項目 11, 36, 37, 51）、「学歴格差」（項目 20, 50）などに、同様な趣旨の項目が入ってしまっている。以上 3 点が疑問である。次いで、アンケート結果から、コア人材の外国人の昇進や活用について、中国企業はシンガポール企業に比較して遅れているという結論を導き出している。しかし、中国が目指す技術導入と自立化、シンガポールが目指すグローバル化といった、国民経済の発展段階や目指す方向の政策の違いを考慮すれば、当然な結果であり、同じ座標軸で「遅れている」といった指摘が妥当なものか、疑問が起ころ。異なった規格の経済とそこでの企業を抽出し比較するのは、同じ規格のそれと比較するのとは全く違うからである。

マイナーな点であるが、223 ページに 1992 年～2010 年までの対内投資額が隔年ごとに列挙され、同様に 224 ページには中国とシンガポールの輸出額が列挙されている。共に文章（9 行から 15 行）

で長くなっており、単純な記述ゆえ、たいへん読みづらくなっている。グラフ化して、特徴について文章化した方が、読者に親切といえる。同様にまだ何か所か指摘すべき個所があるが、マイナーな点であるので、ここでは割愛する。

とはいえ、「同型化プル」概念（主流なものに収斂する傾向）を用いて、中国の影響力を説明しようとする意図はそれなりに評価できる。

第10章は、「日本人と中国人の意識比較」についてであり、第9章と同じくアンケート調査の報告が中心となっている。2004年に日本人経営者264名、2007年に中国人経営者217名、従業員については日本が関西で482名、中国は3都市で570名の調査結果である。そして、90項目のアンケートを実施し、特徴的な20項目について記述統計的に紹介し、日中の類似点がわずか15項目にすぎないという興味深い結果についてかなり深く報告している。

ところで、従業員サンプルについて疑問がある。日本側の勤務している企業の平均社員数が7,000名超となっており、中国側の平均社員数が600名超となっている。日本で大企業とは、製造業で従業員数300名超（サービス業で100名超）であり、総務省「事業所・企業統計調査」によれば、雇用者ベースで約7割、付加価値で約5割強が中小企業である。日本の平均が7,000名を越えるなどとは、どう考えても大企業労働者に偏り過ぎていて、とても平均的な日本の労働者とは言えないのではないか、というのが素朴な疑問である。次に中国側データであるが、中国の国家統計局によれば中小企業とは製造業で従業員2,000名以下（小売業で500名以下）であり、雇用者ベースで約8割を占め、付加価値ベースで約5割強を創出している。つまり、中国の平均600名超の企業で働く労働者とは、中小企業労働者ということになる。要するに、日本の巨大企業労働者と中国の中小企業労働者との比較となってしまう。本文中で「意外」とされる結果は、当然となってしまう可能性を持つ。いうまでもないが、アンケートによるサンプル調査において、全体の母集団を反映したものでなければ、厳密な意味で日中比較とは言えない。

また、中国では、約半数が会社法に基づく企業であり、残りが旧国営企業となる。したがって、「資本主義体制に方向転換」（233ページ）したという本章最初の認識からして疑問がある。中国は資本主義的社会主義の国であり、社会主義的資本主義ではない。では、どうすればよいか。従業員規模での大企業と中小企業に区分して検討すること、中国データでは、会社法企業と非会社法企業（国営企業）の違いの有無などの検討が必要と思われる。

全体的に言えることは、記述統計による手法だけでなく、せっかくの調査データに含まれている情報を積極的に活用するためにも日中双方データでの因子分析などの数理統計の手法による分析を是非推し進めていただきたいと思う。それらにより、表面的な結果に埋もれてしまっている真の情報が析出され、「新たな発見」が必ずもたらされると確信している。とはいえ、何年にも渡り、この分野に携わっている著者の学問的情熱と努力は、これらの指摘にもかかわらず、本文から十分伝わってくるし、学問的な価値があることは認められることは言うまでもない。

以上、第10章までみてきた。「アジアにおける市場性と産業競争力」について、「国・産業・企業」の各レベル、そして「経済・市場・産業」、「消費・流通・物流」、「企業戦略と人的資源管理」といった切り口から相互に依存するネットワーク構造に至るまで、縦横無尽に21世紀の様相を論じて



藤澤武史編著

「アジアにおける市場性と産業競争力」  
日本評論社（2013年）

いる。しかも執筆陣の全員が、統計・アンケート・フィールドワークなどによって、それぞれの難しい問題を説き起こそうと必死に学問的な葛藤と闘った末の労作である。是非、一読をお勧めしたい書物である。