

国際物流と比較優位

－環境の構造と日本企業の特異性－

畑 中 邦 道

要旨

現在起きている日本を起点とした国際物流には、比較優位だけでは説明できない仕組を、数多く見いだせる。グローバルスタンダードから見た国際物流としては、日本は多くの課題を持っていると指摘されるであろう。物の移動は、交換様式の方法を生み出し、双方向性を持つ物流となった。物に付随していた文化や文明、さらに便益や技術といった価値が、物が移動する事によって世界に広まった。この具体的な価値の交換手段が貿易である。貿易という交換様式は、実物に付随した価値の移動と、実物の移動から新たに生み出される価値を、分離させることになる。価値に対して、人間社会にしか存在しない、信用という取引関係を成立させた。価値の分離は、生産要素を異にする分業どうしの交換様式を生みだし、比較優位という概念まで提唱されるにいたった。比較優位という交換様式概念では、人類は、自由貿易によって、世界の誰でもが相互に富を増すことができる、としている。本当であろうか。人類がたどってきた国際物流の交換様式を検証しながら、その根底にある、交換という仕組みについて、本来あるべき意図を探っていく。物流は、実物を移動する側の意図と、移動によってその実物の分配が行われる側の受容がなければ、起きない。現在の、国際物流に関わる比較優位は、グローバルエコノミーにおける自由貿易を前提に議論されているが、分配側のことについては、あまり細かく検討されていない。分配の持つ根源的課題を、需要という言葉で、

ひとつくりにして扱っている。現在の資本主義経済では、国際物流は、需要と供給の関係でしか成り立っていないように、理解されている。本来は、需要側にある分配問題が、国際物流の大きな課題であることに目をつぶっている。供給側の論理により、実物である商品の移動及び生産立地は、個別企業経営における戦略的選択により、変化する。戦略的選択がなされると、国際物流は、ある日突然、方向と実態の姿を変えてしまう。実物の流れが変わった時、価値の移動とその保管は、その持つ意味や意義を全く別なものにしてしまう。価値の移動や交換に伴って生まれる、資本蓄積と再投資のインセンティブは、人類の歴史を通して現在ある形になり、資本主義経済のグローバル化を促進させている。分配問題を無視する国境を持たないグローバル資本は、国家の自立性の確保や保護などお構いなしに、商品の生産立地国や、分配側の受容国を、支配してしまう。これに対し、日本でしか起きなかった、カイゼン活動から生まれた、ジャスト・イン・タイムの経営手法や、優れた生産技術の優位性は、特異な存在である。この特異な環境を持つ構造が、国際物流をどのように変えてきたかについて、検討しておく。技術集団である中小企業による産業のクラスターを持つ日本特有の構造は、経済学の一般論からみる比較優位の議論から、大きく乖離して存在している。日本国内における、その環境の構造は崩壊直前とも言われているが、それらの現状について検証しておく。本論では、国際物流について、歴史的な大きな流れの変化を俯瞰しながら、現在ある課題の抽出を試みている。このため、日々の実務である、輸出入に関わる実務者レベルの作業手順や法的手続きの詳細比較、及び、国際物流ではコストとなる3PL（サード・パーティ・ロジステックス）のような、輸送専門事業者についての具体的な活動については、論じていない。

キーワード：

国際物流、貿易、比較優位、日本の生産技術、均質化と多様性

1. はじめに

国際物流を考える時、どの国を主体的に考えるかで、その見え方が大きく変わる。本論では、日本を主体として国際物流を見て行くこととする。1980年代後半から、海外立地進出を加速させた日本を取り巻く国際物流は、製造業を中心に、大きく変化を始めた。世界のトップを走っていた日本の製造業に起きていたことは、1960年代、アメリカから日本に生産立地が移行した時代のモデルとは、大きく中身を異にしている。

国際物流の変化は、家電製品から始まり、自動車産業に至るまで、1980年代後半になると、それまで日本からの輸出であった商品は、低コストの人件費を求めて、海外生産立地に移行していった。コモディティにおける低コストを求めての、海外生産立地に移行するモデルは、1960年代に、アメリカと日本の間で起きたことと、ほぼ同様なパターンを持っている。人件費の安い国での、単純な部品の組み立て、作業環境の良くない工程の請負、税制優遇、等を活用した海外生産立地の移動である。

一方、1970年代における日本の製造業では、小集団活動による品質改善運動により、生産方式を大きく変える手法が、製造現場に出現していた。標準化、大量生産、低コストを目指す生産方式ではない、多品種、少量、高品質、低コストを実現する、ジャスト・イン・タイムという仕組みを作り出していたのである。同じ時期、生産技術のR&D(Research and Development：研究開発)は、高度な先端技術を、日本独自の擦り合わせ技術により、生産設備そのものに埋め込むことを実現させていた。その成果は、省エネルギー商品開発を促進させ、公害問題までも解決している。ジャスト・イン・タイムという経営手法は、小売流通業のコンビニエンス・ストアの仕組みにまで浸透し、日本の社会環境そのものとなっている。

ジャスト・イン・タイムという製造業の新しい仕組みは、日本特有の中小企業群が作り上げていた産業のクラスターの中に深く浸透し、産業全体の競争力を長い間維持してきた。中小企業群が作り上げていた産業のクラスターは、需要と供給の関係を、ジャスト・イン・タイムという手法で結びつけ、需要側は供給側と同じ意図を持ち、供給側は需要側と同じ分配の公平性を持つという、

需給関係に互恵関係を持つ、日本特有の構造を作り上げるにいたった。

このことが、生産立地の海外移転モデルを複雑にし、国際物流の流れの変化を見極めにくくする要因となっている。本論では、グローバルスタンダードにはなっていない、日本が創り出した、新しい仕組みや方法論、及び経営思考の原点を、交換様式の歴史から探ってみる。そのうえで、現在の日本を取り巻く国際物流から起きている価値の交換様式は、経済学という比較優位として、単純に説明してよいものなのか、検証しておく。

グローバルエコノミーの観点から見ると、国際物流は国際貿易の結果起きているのであって、物流そのものは、世界規模での経済収支には、直接的な影響を与えていないとして扱われる。個別の国々間の国際貿易は、相対的な違いはあるが、全体では比較優位によりバランスしている、として見ているからである。日本の産業構造や、東南アジアへの海外進出企業における直接投資の活動から出てくる国際物流の現状は、比較優位だけからは、説明できない部分を持っている。日本を取り巻く国際物流の中身に、比較優位にはない交換様式の成果や、そこから生まれた課題を多く見出せる。

2. 国際物流を考える枠組み

2. 1. 実物の移動

国際物流という、現在の形を作り上げてきた人間社会は、どのような目的を持って、今あるような仕組みを目指してきたのだろうか。実物の移動や流れの方向について、人類だけが、価値の交換様式という方法を生み出している。意図した実物の移動と、その分配は、人類が生み出した交換様式の、重要な原点である。人類は、貿易と言う手段を発展させたことで、国をまたがる価値の交換様式を、大きく変化させてきた。価値の交換様式について、経済学的には、貿易を成立させる比較優位という概念をも確立している。

比較優位と言う概念を使うことにより、実物の移動によって生じる価値の移動と、そこから生まれる便益について、交換様式の一つとして説明できるようになった。現在起きている国際物流の実態は、国際貿易の契約が成立した後に実行される直接的な実物の移動によってしか、把握できない。貿易という交換

方法が成立しなければ、物流そのものが発生しないからである。しかし、物流は、意図した実物の移動と、その分配が、何らかの便益や意味を持たなければ、流れそのものを起こさない。貿易は手段であって、意図した実物の移動とその分配の本質を、説明し得るものではない。物流が存在する根源には、実物を移動させる意図と、その分配に関わるテーマがある。

比較優位では、輸出入の両国に発生する物流の流れの方向について、供給する側に、価値や競争力の優位性に格差があることを前提としている。このことは、国際間であろうと、地域内であろうと、何らかの理由で格差が生じていれば、物流は、その方向を勝手に決める、ということの意味している。これには、分配される側を需要側としてひとくくりにし、分配される側は常に供給されるものを入手したがつている、という単純化された方程式が成り立っている必要性がある。

現在のグローバルエコノミーにおける、実物の移動後に生まれる価値の分配問題は、単純な比較優位では説明しきれていない。実際に起きる分配の問題は、国レベルでは政治やイデオロギーの問題になり、社会環境レベルでは富と弊害の問題になり、消費者レベルでは便益価値への支払い可能な選択問題になる。企業経営のレベルでは、資本、株主、従業員、顧客等に関わる問題として、扱われる。需要側で実物を入手した後、新たな物流プロセスが発生する場合には、実物の移動を意図する側と、その分配側の受容の問題を、さらに生みだす。

この分配問題について、日本国内では、ジャスト・イン・タイムという経営思考により、特殊な産業構造を創り出し、新しい共同体の関係性を創り出すことによって、共同体間の分配の均等性を確保し、解決をしてきた。需要側が供給側と同じ意図を持ち、供給側が需要側と同じ分配の公平性を持つという、需給関係に互恵関係を持つ、日本の企業群が生んだ特殊な関係である。このような共同体の内部を構成する関係性や、異なる共同体どうしとの関係性は、一神教の世界観や、ダーウィニズムの世界観、共産党一党主義の世界観、といった共同体からは、生まれて来ない。

日本における、需要側が供給側と同じ意図を持ち、供給側が需要側と同じ分配の公平性を持つという、特殊な互恵関係をもつ社会構造では、一方的な搾取と社会厚生 of 極端な格差は起こりにくい。このような構造は、企業群間の関係

性のみが存在しているわけではない。消費者側や労働者側が企業側と同じ意図を持ち、企業側が消費者側や労働者側と同じ分配の公平性を持つ、という日本特有の企業活動や企業内組合の仕組みにも、見てとれる。

日本では、共同体である企業の社長が、現場を作業着で歩き廻る光景は、どこでも見られる。現場の作業員と経営者の所得の差は、10倍ほどしか違わない。欧米では、社長が現場に入るなど、考えられない。経営者の所得は、現場作業員とは100倍ほども違う。この日本特有の構造が、日本固有の分厚い中間所得層を生みだし、世界一の国民所有資産大国を創り出してきた。

日本から見た国際物流による分配のテーマでは、ひとつには、ジャスト・イン・タイムというシステムが生み出した実物の移動について、何が起きていたか、見ておく必要がある。もうひとつは、先端技術を内包した生産設備のような商品の移動についてである。国境を越え、コストに含まれているノウハウのような特殊な価値を持った商品の移動は、輸出国側が持っていた生産要素や比較優位に逆転現象を起させ、国際物流の流れの方向を、急速に変えてしまう。日本の産業のクラスターが持つ特殊な共同体の関係性は、2次、3次サプライヤーという下請け機能を受け持つ中小企業群に対し、直接投資による海外進出は可能かという、大きな課題を突き付けている。

2. 2 国際物流の性質と現実

国際物流の今日的課題を議論するにあたっては、いくつかのアプローチがある。たとえば、企業のサプライチェーンから、国際物流のプロセスを検討することができる。また、国際物流を運搬事業そのものとしている企業の観点から、検討することもできる。あるいは、国際物流の作業には欠かせない輸出入の手続き論や法的規制について、過去の経過と現在のあり方を比較し、要素還元論的に意味づけ、検討するという方法もあるかもしれない。

しかし、輸出入の手続き論や法的規制から議論を拡大し、検討することからは、国際物流が持つ今日的な課題を、充分には抽出できない可能性が高い。輸出入の手続きについて言えば、すでに起きている物流についての法的整備は、常に後追いになることから、その輸出入国相互における現時点でのルールのみを議論することになってしまう。

貿易実務者にとっては、法的整備に準じる作業についての検証は、必要不可欠である。しかし、そこから国際物流における変化点の課題を見出すことは、非常に難しい。より現実的には、グローバル資本により、自国の文化や多様性が減ぼされても何とも思わない既得権益優先の政治が、自国の法的整備を言い立てていることについて、その追認を検討してしまうということが起きる。

現在の韓国では、1997年のアジア通貨危機を境に、IMF（International Monetary Fund：国際通貨基金）による企業再編成がおこなわれ、銀行や大手企業へのグローバル資本による極端に高い占有が始まった。グローバル資本は、高い配当と、再投資を可能とする余剰利益を求め、資金を韓国国外へ流出させている。貿易で利益を出しても、国内には、そのままお金が留まってくれないのである。企業で働く従業員へは、利益を生み出すための短期的効率性を、強く要求してくる。

競争社会であるから仕方がないとはいえ、分配側の公平性が確保できていない。実質20%を超すとされる若年者の失業率の改善も危ういし、早期定年制度は、将来年金の根幹にも影響を与えるであろう。韓国の国際物流は、自由貿易により活発になり、製造業も拡大し、国際物流のハブとしても収益を上げられるとしてもはやされているが、国家財政や社会厚生を、グローバル資本に対する場所貸し代で維持するのは、至難の業と思われる。

国際物流について、運搬事業の観点から見ておくことは、輸出入を必要とする事業者にとって、将来的なコストの選択肢の面から、重要なテーマの一つである。しかし、基本的には、国際物流は国際貿易に付随して発生するものであり、国際物流のコストは、経済学で取り上げられる比較優位の議論では、輸出国にしか発生していないという立場をとる。なぜなら、同じ機能を持つ商品が、輸入側に存在している場合、その商品との比較優位は、輸出側からの総合コストとの比較による優位性の選択になるからである。

現実の輸出入作業では、輸出側の価格は、FOB（Free On Board）価格が適用される。輸入側が、指定した運送手段の運賃、保険、関税等、の諸費用を負担するという手続き手段を取る。輸出入の国際貿易収支統計も、FOBを基準に取っている。運搬事業そのものは、国際物流からすれば、コスト以外の何物でもない。安いコストで、スケジュール通り、安全に運搬できることが、最

善の選択だからである。比較優位の立場では、国際物流の運搬コストは輸出側に入れるが、現実の貿易では、運搬コストは輸入側に発生している。

過去、運搬が価値を生んでいたのは、取引という信用性に加え、実物の移動そのものが、実物の価値以上の価値を生みだしていたことによる。時代が進むにつれ、移動コストや信頼性への競争力は、意味を持たなくなってくる。保険制度も充実してくると、実物の価値に関わりなく、移動だけにコストが発生するようになる。

現在では、コンテナによる混載や、ICタグによってトレーサビリティが可能になっており、GPSによる移動や保管の状況把握も可能になっている。輸出入手続き、輸送、保管、税関処理、保険等がセットになっており、顧客はワンストップで作業を完結できる。運搬事業者は、独立した事業価値を持つ、3PL(Third Party Logistics)の仕組みとなってきた。実物の移動コストは、距離と運搬手段と移動時間、それに保管コストだけになり、国際物流の商品そのものの持つ価値や中身とは、全く関係がなくなってしまっている。

生産者としては、自事業内で物流機能を持つことは、投資効率や、規模に対して、内部に発生するコア事業のコストと比べ、コスト競争力を全く持たない。国際物流が必要な企業にとっては、コストが見える外部委託が、最善の選択となる。この結果、委託先である国際物流事業においては、規模の経済が大きく働き、大手企業の寡占化が進んでいく。

これに対し、日本国内における中小規模の国内物流企業は、配送直前までの効率的な保管と、情報システムを請負元と共有化し、配送の適正化を実現している。また、配送時必要となる小分け梱包作業や、最終仕上げ工程を請け負うことで、ジャスト・イン・タイムを実現するという、日本特有の物流事業も成り立たせている。顧客である大手企業が海外進出をすると、中小企業の物流事業者も、現地生まれの運転手が必要な運搬作業以外の業務ノウハウを携えて、海外地元運搬事業者と合弁会社を作り、中国、タイ、インド等へと、海外進出をしてゆく。

企業のサプライチェーンから、国際物流のプロセスを検討するには、グローバルエコノミーから見た比較優位の議論を念頭に置きながら、見てゆく必要がある。企業活動における物流には、購買物流と販売物流とがある。サプライチャー

ンからの議論は、個別企業の購買物流と販売物流の問題を扱うことになる。一般的な完成品としての販売物流については、需給関係から起きる比較優位によっても、説明できる。購買物流は、部品の国内調達率規制や、模倣への黙認があり、比較優位だけでは説明できない部分が多い。

国際企業のサプライチェーンの中では、中国における製造物流に、問題が多い。中国はFDI (Foreign Direct Investment : 海外直接投資) を促し、世界の製造工場化しているが、他国の知的財産を守る気が全く無い。いったん入手した技術の模倣は自国の財産であり、商品を分解して模倣品を作るリバース・エンジニアリングは、自国の権益であると思っている¹。

2012年7月にアップル社が、世界的に確立している「iPad」の商標使用に対し、台湾企業の下請けをしている倒産寸前の中国側製造事業者に、和解金48億円を支払った。中国での商品販売ができなくなることより、模倣者側に協力的になってもらった方が、得策であると判断したからである。商標問題は、日本のブランド米やウドンにまで及んでいる。日本の稲種「こしひかり」は、ブランド料を中国側に支払わなければ、中国では販売できない。

1960年代のアメリカと日本の間でも、産業スパイで民間企業の研究者が逮捕される等、知的財産権の問題が起きていた。技術ライセンス使用料に含まれていないと判断される設計図面を、日本へ持ち出したという容疑である。しかし、現在の中国と日本との関係とは違い、基本的には、日本は技術移転に際し、技術ライセンス使用料をアメリカやヨーロッパに支払ってきた。現在の中国や韓国の製造業が取っている立場と、根本的に違っていた。

このことが、日本のカイゼン運動を活性化させた根幹にある。せつかく技術ライセンス使用料を支払って製造しても、統計的には不良品が混入してしまうという、品質管理のレベルに問題があったからである。日本のカイゼン運動は、単純なリバース・エンジニアリングによる物真似にたよらない、安価で高品質な製品を生みだした。製造業のカイゼン経営思考は、新しい製造業の産業クラスターを構築し、ジャスト・イン・タイムという、新しいサプライチェーンを

¹ ケネス・リーバサル(2005.6)「中国リスク」(在庫最適化のサプライチェーン),ハーバード・ビジネス・レビュー

も創り出した。

部品や材料、設備機器の日本から海外への販売物流は、少々複雑である。日本の中小企業や設備産業からの海外への販売物流が、長い間、海外へ生産立地を移動した日本企業の購買物流になっていた。現在、部品レベルでは、現地部品サプライヤーが育ってきたため、購買物流に変化が起きている。日本の製造業では、中小企業からの輸出規模が、急速に縮小してしまっている。

東南アジアで起きている国際物流の今日的課題を抽出するには、日本の大手製造業が、過去に取ってきた海外進出の中身について、よく見ておく必要がある。日本企業の海外生産立地移転には、日本にしかない、製造業における、中小企業の産業のクラスターとの繋がりを見ておかなければ、海外生産立地の購買物流について、単純に比較優位からでは、説明できない。

2. 3 国際分業と日本の生産要素

比較優位では、関税障壁や政策的支援のない自由な交易によってのみ、グローバルなレベルでの富が増加し、富の格差は是正され収斂するとしている。確かに、グローバルレベルで起きている商品の交換や移動により、便益を世界に拡大する成果を、ある部分では上げている。しかし、この実物の移動という物流の結果は、輸入国の文化や社会構造を、輸出国と同質化させるという現象を発生させており、輸入国の多様性を破壊してしまうことも起こしている。

発展途上国への生産立地の移動は、その国の生産性が上がるまで、その国の環境汚染を増加させてしまう問題も発生させている。当然、当初の生産立地に選択された国は、新しく増加する生産により、より高い生産性が得られるため、富は増加し、それに伴い消費も増加する。その結果、当初に選択された生産立地国の賃金は、必然的に上昇する。賃金が上がると、コスト優位は急速に低下する。

比較優位による国際分業が起きる前に、コスト優位に制約された生産立地は、もっと賃金の低い、貧しい国へと、移動してしまう。貧しい国は、当初に選択された国の消費増加分も含め、新しい生産立地として稼働し始める。便益の拡大とともに、多様性を破壊する均質化を促進させ、環境汚染を世界規模で拡大させていくことになる。便益が拡大する分だけ、天然資源は採り尽くされ、枯

渴していく。資本は、再投資に必要な複利的な余剰利益と株主配当を求め、グローバルな金融の移動を起こす。生産立地の移動から発生する国際物流は、流れの方向を急速に変えてしまう。

比較優位においては、国際物流における実物や財の交換や移動に関し、物流には必ず付属して発生する、地域密着性が高く一国内のみに循環性を持つような、文化的、人的ノウハウやサービス等の価値について、考慮しない。優位と劣位の差だけを、貿易収支の比例分として議論している。近年のインドにおけるコールセンター化や、IT (Information Technology) 産業の勃興においては、サービスや労働力のオフショア委託として存在しているが、比較優位からの国際分業という、新たな枠組みの出現であるかのように見ている。実物に付随しているにも関わらず、新しい知財や暗黙知のような無形のノウハウという財については、比較優位では、無視されている。

1980年代から始まった、日本と韓国との物流関係や、日本と台湾との物流関係の底流には、ジャスト・イン・タイムという多品種、少量、高品質、低コストを実現する、高度な生産技術の粋が埋め込まれていた。日本を取り巻く国際物流の特徴は、生産設備の移動を抜きにしては語れない。そこでは、自由貿易が目指す双方の受益享受は起きておらず、比較優位では、この構造を説明するのが難しい。現在の国際的な競争優位を發揮している、中国における組み立て製造、台湾でみられるEMS (Electronics Manufacturing Service)、韓国の輸出製品に、国内内部の内部性による民族的事情や、グローバル資本からの強い影響を受ける外部性を含めて、比較優位では説明できない要素が、数多く出現している。

日本を起点にした国際物流の構造変化については、日本の先端生産設備が、商品の生産立地国へ移動した事実を抜きにして説明はできない。生産設備には、カイゼン思考や、高品質、低コスト、生産のノウハウ、先端技術の粋が、埋め込まれている。中小企業の製造業から構成される、日本特有の構造を持つ産業のクラスターは、顧客である大手企業の生産立地が、海外へ移転してしまったため、産業のクラスターそのものを、維持できなくなり始めている。2次、3次、4次下請けという複雑なサプライヤーからなる、ジャスト・イン・タイムとKEIRETU (系列) と称された物流の構図に、大きな変化が現れている。

東日本大震災直後、日本のジャスト・イン・タイムによるサプライヤーの連鎖構造が分断され、世界への部品供給が、即日ストップした。ジャスト・イン・タイムという、在庫を持たない高品質な生産工程は、工程の一か所でも不都合を発生させると、全ての工程がストップする。そうしなければ、全ての工程を、常に高品質に保てないからである。

東日本大震災後、サプライヤーの構造が、3次、4次と進むにつれ、高度な技術を持った特定のサプライヤーに、集中していたことが分かった。産業構造が、低辺を広く持ったピラミッド型の下請け構造ではなく、ピラミッドの低辺の下に、高度技術が集中しているサプライヤーを持つ、ダイヤモンド型を構成していることが分かった。このダイヤモンド型の頂点の近辺を構成する製造業者が、東日本大震災で被災し、世界の自動車生産をストップさせてしまった。

中国、台湾、韓国、タイ等と日本の間で起きている現実、アメリカを中心にグローバル経済を比較優位で検証する経済学者には、貿易の結果、グローバル分業が進み、収穫逡増が起き、世界の富を増やし続けているとしか、見えなないかもしれない。しかし、現実には起きていることとは、違っている。日本を中心に国際物流では、貿易相手国に対し、互惠関係のある互酬様式を生みだしているが、グローバル分業は起こしていない。

資本主義経済が、自由な市場主義を放任してきたため、自分だけが良ければよい、という身勝手な環境を作り出してしまっている。資本主義経済は、あらゆる分野で、不都合な壁にぶつかっている。日本的な、多様性を維持できる、互惠関係を重視した交換様式を持っている方法論は、資本主義でありながら、比較優位の成果を求めるだけの自由貿易や、国家資本主義に依存しない、新しい仕組みを作り出せるかもしれない。超大国である、アメリカや中国の覇権主義が目指す国際分業の方向と、思考そのものが違っている。

3. 国際物流の環境と構造の歴史

3. 1 物流と分配

物流の歴史は、分配の歴史といっても過言ではない。現在の国際物流が、主に生産者側を中心に語られるのは、資本主義経済だからである。一般的に、資

本が余剰利益を生みだし、再投資を可能とするのは、常に、資源保有者側か生産者側である。生産物を消費、受容する側には、便益のみが価値の対価として生じ、資本の余剰利益のような蓄積は生まれない。現在の日本が所有しているインフラストラクチャーの中で、ジャスト・イン・タイムの仕組みから生み出される、目に見えない分配側への余剰配分は、分配の歴史の中でも、特筆に値する。

人類が、アフリカから10万年前に、世界に向け再出発した狩猟時代、獲物を手にいれ、移動させ、分配しようとした根底には、協力という、自分が属するグループを保護するための意図が存在していた。人類しか持たない協力という形がどのように生まれたか、チンパンジーとの比較実験で解ってきた。また、人間の脳にある報酬に対して快感を覚える側坐核では、協力に対し、公正な人へは共感するが、不公正な人には不快を感じていることも解っている。

協力は、互惠関係を持つ集団でしか発生しない。集団を必要とするのは、真似ができることと、真似た知識により新しいチャレンジが生まれることにある。チャレンジを生み出すには、最低の集団人数、100~250人の集団が必要であることも解ってきた²。

トルコとシリアの国境近くに、1万1600年前から1万800年前の遺跡と思われる、加工された巨石の集合地域が、1994年に見つかった。ギョベックリ・テベ遺跡である。遺跡は、現在も発掘を継続中であるが、人類が、定住を始めた時期の遺跡である。遺跡からは、精霊に対し、各集団の信仰のシンボルが違っていたことが分かった。分配に対し、全てが平等であった精霊信仰の時代に、変化が生じていたことも分かっていた。巨石の加工や、その移動、集団を通じての人間関係から、階級が生じていたことも分かっている。

集団間の戦争の調停が、ギョベックリ・テベ遺跡において行われていた可能性が高い、と考えられている。生活をした痕跡が無いからである。ギョベックリ・テベ遺跡から400 km圏内に、同じ時期の生活集団遺跡が、いくつも見つかっている。すでに、集団間の交易が存在していた。集団間における交易が、贈与と返礼から始まる互酬様式に加え、戦争の調停が必要となる社会構造を持

² NHKスペシャル取材班(2012,1)「ヒューマン」角川書店,61,83,93,189

つ、新しい交易の仕組みが始まっていたことを物語っている。

新しい集団の仕組みには、戦争を起こす原因となる、略取と再分配を可能とする構造が生まれていたと思われる。資源の蓄積が不足している集団が、資源の豊富な集団を襲い、略奪による資源の入手を行う。資源の確保と分配は、集団内の支配と保護がなされていたことを意味する。国家的な概念の誕生である。この時から、交換様式は、現在と同じ、国家間での価値の交換を、可能とさせ始める。

この時期の交易ルートは、一部に集中していた。この交易ルートが支配できる場所を制覇しようと、集団が戦争を起こしていたと考えられる。戦争は、起こした双方に不利益が生じるばかりではなく、交易ルートを利用していた、他の集団間における不利益をも生じさせたはずである。相互の不利益を解消するために、ギョバックリ・テベ遺跡のような、調停機能を持つ場所を必要としたのである。人類は、その時代から、物流が比較優位から始まっていたかどうかは別として、交易を欠くことは、崩壊への危機を意味し、協力や調停によって互恵関係を維持する必要があると、分かっていた。

3. 2 物流と利他的行動

戦争を起こし、勝利した集団は、略取と再分配により大きくなる。略取と再分配だけでは、集団どうしの問題は解決しない。集団間では、調停という手段により、互恵関係を保ちながら、集団のグループ分けを発生させてくる。調停を可能とする行動の原点には、自己を犠牲にして、集団の仲間のために戦う、あるいは仲間や集団のグループのために、自分の将来のための成功を断念することや、子孫繁栄を減少させてもよい、といった利他的行動を必要とする³。

戦闘を起こし、勝利するには、集団内の利他的結束力も必須であるが、戦闘を維持する食糧補給や戦闘員の補完、武器弾薬の補充が、兵站として必要不可欠である。この状況で起きる各種の補充や補完の方法は、ロジステックスの原理そのものの原点である。戦闘で必要とされるロジステックスにより起きる、補給という物流は、補給側の利他的行動が無ければ、成り立たない。

³ NHKスペシャル取材班(2012,1)「ヒューマン」角川書店,250,260,266

人類にしか見られない、犠牲もいとわないという利他的行動は、宗教的指導者の道具として、あるいは、戦闘集団を結束させる共通の意識道具として、利用される。企業や集団の活動においては、組織内における利他的行動について、コラボレーションとか、コーポレーションとして論議されている。世界的に見られる、共通の意識道具としての利他的行動は、日本人の原始的な利他的行動から生まれる、協働という行動様式とは、中身を異にしている。

2011年3月11日に起きた東日本大震災では、被災者が、略奪も暴動も起こさず、弱者優先で炊き出しをし、雪の降る中、じっと列を作って順番を待っている姿を世界に示した。この原始的ともいえる日本人の協働と利他的行動に、世界は驚いた⁴。返礼を求めない贈与は、原始的な分配の原点である。利他的行動は、集団間の戦争も引き起こすが、集団間の利他的行動も促す。集団間の贈与と返礼は、人間だけが行動できる、互酬様式である。

互酬様式について言えば、個人と個人の交換様式により市場経済が生みだされたわけではなく、共同体と共同体の間での互酬様式による贈与と返礼の交換様式があったと考えるべきである。それは、集団の共同体内部だけでの再配分には、贈与と返礼と言う互酬様式は、成立しないからである。人類は、互酬様式という原始的な交換様式が最善であると気づきながら、集団と集団の富の蓄積の格差は、略取と再配分を可能とする形へと進まざるを得なくなってしまった⁵。

共同体における富の蓄積を可能とするには、集団内の支配と保護が必要であり、それは、国家という枠組みの出発点にもなっている。交換様式は、商品の価値交換を実現し、交換は貨幣を通じて行われるようになる。資本による経済様式が始まる。産業革命以前では、人間の労働力が商品化されるような、奴隷が存在する社会でなければ、資本による価値の創出はありえなかった。古代ギリシャでは、奴隷は労働力を提供しなければならなかったが、保護をしない主人を、奴隷側から変えることができた。支配は保護そのものであり、支配と保護の間には、互酬様式が存在していた。

ギョベックリ・テベ遺跡では、略取と再配分について、共同体と共同体の間

⁴ 畑中邦道(2011,7)「日本の競争力ジャスト・イン・タイム」(国際経営フォーラム) 神奈川大学国際経営研究所,23,26

⁵ 柄谷行人(2010,6)「世界史の構造」岩波書店,9,16,37

で、原始的な互酬様式を取り戻そうとして、調停機能を持ったと考えられる。日本のお中元とお歳暮は、略取と再分配の思考を全く持たないが、古代からの互酬様式を、そのまま引きずっているような習慣かもしれない。

日本の社会構造においては、高効率を生みだしているジャスト・イン・タイム経営により、製造業に限らずサービス業でも、互酬様式的に1次、2次、3次サプライヤーが、相互乗り入れを実現している。ジャスト・イン・タイムは、小集団活動による品質カイゼン運動から生まれたが、仕組みそのものの内部に、利他的行動を持たなければ、成り立たない。一神教の世界や、共産党一党主義の、個人主義が色濃く出る契約思考の世界では、仕組みがそのものを創り出せない⁶。利他的行動を、法的な契約による制約条件で律することは、不可能だからである。

物流機能には、輸送、保管、荷役、包装、あるいは一部の流通加工を含む工程がある。日本国内の物流機能においては、1980年代から、これらの工程にジャスト・イン・タイム機能が加わった。現在、日本国内では、ジャスト・イン・タイム経営により、輸送、保管、荷役、包装、あるいは一部の流通加工が、各工程をまたがって、相互運用されている構図になっている。生産者側や供給者側と、消費者側や需要者側を、切れ目なく繋いでいる。グローバルエコノミーにおける国際物流では、このような構図は、まだ、生みだされていない。

人類が定住を始めたことには、重要な意味がある。収穫した食料の分配に関し、移動、保管、あるいは加工といった作業が、定住により発生するからである。収穫した食料の分配が平等であったか、利他的であったか、格差が生じていたか、ということも重要である。収穫と分配の問題は、現在の、比較優位の考え方に至る、原点ともなるからである。

定住は住居周りでの栽培を始める機会でもあり、野生のイネを食物にする機会を増やす。栽培は、希少であるから栽培しようと意図するのであって、他の実物との価値の交換を可能とする。栽培は、保管と分配の方法に関する、新しい思考をも生み出した。栽培は、収穫と移動だけではなく、保管と分配の機能を持った、物流という概念をも必要とした。移動と分配は、物流の始まりであ

⁶ 畑中邦道(2010,7)「曖昧とグローバル環境」(国際経営フォーラム) 神奈川大学国際経営研究所,74

る。保管は資本の蓄積を意味し、資本主義の原点ともなる。

効率のよい最適な分配を目指すには、常に生産の最大化を図って供給をしなければ、分配はできなくなる。人類が、栽培に適した野生のイネを見出したのも、必然性があったからである。栽培に適した野生のイネを人類が選別したことは、イネにとっては、養分を得られる機会が増加する事に加え、自らの子孫を残す絶好の機会でもある。栽培に適したイネの遺伝子DNAは、より栽培に適した形に適応していくことになる。

最適を選ぶ主体は、環境の選択をする⁷。最適であるということは、他の種よりもその種が優位であることであり、その種の生産性と貯蔵性は、その時点での人類にとって一番効率が高いことを意味する。そのため、選択される側の種の多様性は無くなり、種類に限りがある生産効率のよい、貯蔵性に優れた、希少価値の高い種の植物に、強く依存する社会が生まれる。種の優位性は、生産規模を大きくし、貯蔵にも適しているため、益々拡大してゆく。

生産効率と蓄積を追求する資本は、利他的である以前に、最適化と規模の経済性を、常に要求する。生産効率と蓄積は、豊かさや便益を求め、消費の極大化を目指している。交配によらない遺伝子組み換えによる種の置換えは、生産効率と蓄積を追求する資本の論理からなっており、多様性の観点から見ると、すでに危険領域に入っている。資本による最適化や規模の経済は、分配側で起こす均質化や、富の格差といった不都合には、全く関心が無い。

3. 3 分配と分業と多様性

規模の経済を代表する、標準化、大量生産方式は、消費の極大化が可能でなければ、成り立たない。標準化は、受容側の均質化を目指し、多様性を排除してしまうことを起こす。多様性が無くなるということは、環境変動に弱くなるということで、自然のみならず、作為的な人的環境の変化にも影響され安い。

現状のグローバル環境では、標準化、大量生産方式による供給側のハイリターンの論理が、資本主義の主流をなしている。分配側は、標準化、大量生産により、低価格で同質な価値を受容せざるを得ない。受容側にあった価値観の異な

⁷ 吉村仁(2009,11)「強いものは生き残れない」新潮社,75

る多様な世界観は、供給側の論理により、均質化されてしまう。

遺伝子DNAには、種の原型を長期間維持できる元本保証のDNAらせんと、環境への最適化を生みだす変異が入り込みやすいDNAが、二重らせん構造を構成しているという提唱がある⁸。環境への最適化を生みだす変異が入り込みやすいDNAが棄損すると、同じ細胞が癌細胞となって増殖するように、細胞は破壊され、種は絶滅する。環境への最適化を生みだす多様性は、維持できなくなる。多様性は、原型の存続と、変異による進化から生れる。

歴史上に起きた文明の崩壊や、近代に起きた恐慌、宗教弾圧は、思考の均質化が進んだため、起きている。誰でもが同じ思考回路にはまり込み、思い込みから逃れられなくなり、思考停止状態に陥るためである。思い込みがスーパーミームを発生させ、多様性があれば解決策を見いだせるのに、均質状態により、自らの文明や社会を崩壊させてしまう⁹。

多様性は、国と国との商取引を複雑化させてきた。複雑であることは、グローバルでのコストを無駄にかけている、という側面も持つ。しかし、現在のユーロ圏に見られる金融バランスのように、金融に多様性が保持されていれば吸収できていたはずの危機を、吸収できない状態にまで追い込んでしまっている。ユーロ貨幣統一により、多国間の金融を均質化させたために、どこか一国でもおかしくなると、ユーロ圏全体が同じ危機に直面してしまう。

均質化の原点となる、規模の拡大と、分業の集中化は、灌漑施設を持った、大規模な農耕が始まった、7000年前頃から始まっている。農耕の大規模化は、組織の集団と階層を持つタテ社会の発生を促す。タテ社会による大規模農耕は、人口を増やし、人口増加は仕事の分業化を促す。分業が進むと、分業の効率化を求めて、人口集中が起き、都市が生まれる。

人口集中地は、分業による商品の交易の地でもあり、交易ルートの中心地となる。都市が生まれると、都市への食糧供給が、農耕側の主たる役割となっていく¹⁰。この構図は、現在の都市と周辺地域の間関係においても、変わっていない。比較優位の観点からすれば、現在の国際的な国家間の物流においては、

⁸ 古澤満(2010,10)「不均衡進化論」,筑摩選書,182

⁹ レベッカ・コスタ(2012,3)「文明はなぜ崩壊するのか」原書房,84,246

¹⁰ 青柳正規(2009,11)「人類文明の黎明と暮れ方」講談社,173

食料であろうが生産物であろうが、同じ構図として説明できる。

北メソポタミアで、6200年前頃から栄えていたと思われる、テル・ブラク遺跡で、鋳型により大量生産された鉢が、多量に出土した。同じ量の麦を測って入れたと思われる鉢で、この鉢を使って、給料の支払いや配給をしていたと考えられている。すでに、職人は、自分で食料を作らず、分業化した仕事に専念しても生活できていた可能性が高い¹¹。現在の給与所得者と同じ構図が、すでにテル・ブラク遺跡のあった時代に始まっていた。比較優位で議論される国際分業の構図の原型である。

分業に対して食糧分配ができたことは、すでに価値の尺度が、存在していたことでもある。物流は、都市を中心に、価値の交換を促進させる。価値の格差による交換は、技術革新度が低い食料供給側には、不利に働く。食料の生産は農耕側の存在が不可欠であるが、備蓄については、自給しない都市側のリスク回避からも、農耕側ではなく、都市側に強く偏向する。都市側の備蓄は、富の格差を生みだす。

テル・ブラク遺跡が活動していた同じ頃、日本では、世界に類を見ない低温焼成土器をもつ縄文時代が始まっていた。1994年に、青森市内で野球場造成中に偶然発掘された山内丸山遺跡は、縄文時代から始まっている。6000年も前から、2200年もの超長期間に渡り、200人規模と推定される生活集団を継続させていた。世界的に発見されている遺跡を見ると、遺跡が文明や文化を維持していたと思われる期間は、200～300年しか継続していない。自然災害による壊滅や、外部からの侵略や略奪による絶滅、均質化による文明の自己破壊が起き、短期間しか継続することができなかった。

これに比べ、山内丸山遺跡では、弥生時代に入り朝鮮半島を経て、大陸的思想とともに、武力による略奪や侵略の文明が入ってくるまで、世界的に奇跡ともいわれる超長期的な、平和な集団の文明を維持していた。縄文人のY染色体ハプロタイプとも考えられる、日本人にしか見つかっていないハプロタイプを、いまだにDNA遺伝子の中に温存している多くの日本人¹²は、共同体間の互酬様

¹¹ NHKスペシャル取材班(2012,1)「ヒューマン」角川書店,325,338,346

¹² 斎藤成也(2005,3)「DNAから見た日本人」,ちくま新書,105

式や互恵関係の仕組みを、現在に至るまで、そのまま社会構造の中で実現し、維持している¹³。

大規模灌漑による農耕を展開していた西アジアでは、気候変動や洪水によって、食料供給ができなくなる農耕者が、破産に追い込まれ、農耕債務者となってしまうことを起こしていた。農耕奴隷の始まりである。都市部による蓄積は、資本となる。農耕債務者である奴隷は、人間の労働力が商品として交換できる仕組みに組み込まれる。人間が価値の交換として扱われなくなるのは、1815年のウィーン会議において、奴隷貿易廃止が提示されてから以降である。デイビット・リカードが、過去の貿易の事例から、比較優位の最初の概念を導き出したのは、1817年である。

アメリカなどは、奴隷制を廃止してから、まだ、150年しかたっていない。人種差別は、50年前まで歴然として残っていた。国際物流では、つい最近まで、労働力である人間を商品貿易として取引し、実物の移動を比較優位の概念に従って、行っていたのである。現在でも、労働力の低開発国から先進国への移民による流れは、現実的な課題として検討を必要としている。

比較優位による自由貿易では、低い賃金の労働者と、生活水準の低い社会環境も、国境に関係なく移動させてしまう。低辺の競争と言われる、低い水準に社会構造が収斂してしまうことが起き得る。本来は、比較優位による自由な移動により、富が双方に生まれはずが、格差が拡大してしまい、負の資産規模の拡大を招いてしまう。すでに、その兆候が、行き過ぎた資本主義経済の結果として、出現し始めている。

1760年代にイギリスではじまり、1830年代にはヨーロッパ全地域に広がった産業革命によって、機械設備による大規模生産が可能となった。機械設備による大規模生産が可能になるとともに、奴隷制度は無くなってゆく。労働力としての人間が必要なくなり、機械に置き換わってしまうという危機感は、マルクスの資本論をはじめとして、いまだに、現在の資本主義経済の根底に、くすぶり続けている。分配側の社会制度の議論にまで、大きな影響を与えてきた。

現在の資本主義は、資本に対する配当と、再投資可能な余剰利益を必要とす

¹³ 松下武彦(2007,11)「列島創世記」小学館,119

る。現在の資本主義を長期的に維持するには、3%程度の複利的成長が必要である。現代資本主義の象徴ともいえる、金融資本による、企業のみならず各種の資産の略取は、先進資本主義国でさえ、国民を国家的債務奴隷に追い込むほどの債務を負わせ、国家を崩壊寸前に追い込んでいる¹⁴。

国民が過剰に浪費をしているからだ、浪費をやめれば債務奴隷にはならない、というだけでは、すでに解決しきれない社会構造をつくりだしてしまっている。相互補完と相互の富の増加が可能となる仕組みだったはずの社会構造は、負の連鎖を引き起こす社会構造と、表裏一体であったのである。比較優位による世界の富の増加と、自由な移動によって起きる低辺の競争は、表裏一体である可能性が高い。

文明を減ぼしてしまうかもしれない、債務奴隷を作ってしまう可能性を持つ国は、分配側の失敗事例となるだろう。分配側のことを考慮しない、比較優位のみで進めようとする国際物流の未来には、高い壁が立ちふさがっている。

4. 比較優位としての物流

4. 1 国際物流と国際貿易

国際物流の構造は、国際間の取引による貿易手段を使い、価値の移動と、実物の移動を実現するという構図から、構成されている。輸出入の貿易において、物に関する移動費用は、常に、輸出側のコストになる。企業単位のサプライチェーンにおける物流戦略の実施においても、国家間の比較優位による実物の流れとしても、移動費用は輸出側のコストでしかない。

商品の移動により、輸入側で新しく価値が創出されるような場合、本来、輸出側から実物が移動した時点で、輸出側の個々の商品コストに、その価値が創出される総量に見合う利益が、事前に含まれていなければならない。しかし、生産設備のような商品では、そのようなことは、起きていない。先端技術を含む生産設備によって輸入側で新しく創出される価値は、その国の産業構造をも変えてしまう。個々の企業では、海外へ生産立地を移転させたことにより、自

¹⁴ デヴィッド・ハーヴェイ(2012,2)「資本の<謎>」作品社,166,304

社のビジネスモデルを、大きく変えてしまうことさえ起こしている。

コモディティ性の高い一般消費財の分野では、輸入国側で、自らが生産し供給するコストよりも輸入のコストが安く、自国の便益を増大させる商品の場合、輸出側の商品が、輸入側の文化や習慣を、簡単に捨てさせてしまうことを起こす。

自由貿易による比較優位の帰結は、グローバルで全ての国の生活レベルを改善し、輸出入をする双方の国の富は、増大するとしている。比較優位による国際貿易から生じる実物の移動は、グローバルレベルでの富の増大を生じるかもしれないが、その国が独自に保持していた産業構造を、短期間で崩壊させ、文化の多様性を壊滅させてしまう危険性を持っている。

物流費用は、輸出側の商品コストの一部である。国際物流の主たる機能は、輸出に関わる輸送、保管、荷役、包装、あるいは一部の流通加工を含む工程から構成されている。それらは、商品の大きさ、形状、重さ、流通加工の是非、保管管理方法、移動の距離、移動に要する時間、手続き規制、包装・梱包方法、等によって、供給側の商品コストを増加させる。需要側と供給側のコストの相対比較によって、貿易は生じている。商品の比較優位は、輸入側が手に入れる価格と、輸入国内で同一のものを生産する価格を、対比させる事で完結する。

商品が、輸入側で新しく価値を生み出す場合においては、先端技術を内包する生産設備のような場合、その商品が生み出す生産性を、輸出側において、あらかじめ盛り込んでいる、というようなことはない。生産設備のような輸入品は、輸入コストをはるかに超える価値を、輸入国側で創出してしまうことを起こす。はるかに超えた新しい価値や商品が、輸入国から諸外国へ低価格で輸出されると、単純に国際分業による交換様式が新たに起きたとして、比較優位の観点により説明する事は、難しくなる。現在、生産技術の移転を主体とした分野で起きている国際物流の帰結は、ほとんどこれに当てはまっている。

二国間で行われる国際貿易では、商品の原産地基準や生産設備の原産地基準を明確にしなければ、複雑な価値の交換をしている国際物流について、表面的な比較優位からの説明は、事実を曲げてしまうことになる。経済学では、比較優位による自由貿易のメリットを単純化させるため、商品の生産要素を含めた比較優位まで、概念を広げている。本来的な事実関係を、比較優位に有効と思

われる統計的な数字だけで、数学的な図式を用いて検証するのは、間違いを起こす。

自由貿易のもとでは、国際分業の効率性と、寡占化による規模の経済についての議論が、主体性を持ってしまう。商品は、国の単位を超えたグローバル資本に翻弄されている。つい最近まで、金融市場の為替は、国際物流の現物の移動によって変動していた。今は、為替の変動と実物の移動による変動との相関性は、薄くなってしまっている。為替変動から国際物流に何が起きているのかについて、要素還元的に見てゆくことは、不可能となってしまった。

4. 2 比較優位論と現実

比較優位と言う概念は、1817年に、イギリスの経済学者であるデイビッド・リカードが、「貿易をしないより、貿易をした方がよい結果を生む」という概念を提唱したことから始まる。

デイビッド・リカードは、労働の生産性の差異が、生産性の高い方の生産可能性を促進させ、相対的に価格の差異を生み出すであろう、と主張した。相対的に価格差が生じれば、安い方から買うはずであり、異なる部門どうしで、生産性の交換が行われるはずである。交換が行われると、相対的な需要と相対的な供給は、何時の日か、均衡するはずである。相互に高い生産性を選べば、相互に得をするのではないかと考えた。そのことから、賃金と強い関連性を持つ生産性が国家間で交換されると、その国の富の水準である経済厚生に、よい影響を与えるはずであると提唱した。

商品の交換比率は、一方の生産性が上ると、輸出額を輸入額で割った値である交易条件は、上った分だけ変わる。安く手に入る便益は、輸入国にとっては富の増大となるが、輸出国にとっては、高い生産性を、安く売り続けることになる。しかし、一方の生産性が上ることは、一方の単位当りの富の増大を意味するので、輸出国も富の増大がなされていることになる。

エリ・ヘクシャーとベルテル・オリーン¹⁵は、生産の要素には、天然資源の活用から始まって、生産技術の成果を活用する商品に至るまで、複雑な要素が埋め込まれており、それらの全ての資源が、貿易を生みだしている源泉である、

¹⁵ 1997年にノーベル経済学を受賞

と提唱した。また、貿易がおこなわれると、所有している全ての資源の差異である生産要素が生み出す差は、相対価格の差を大きくさせ、相互に貿易が促進されるため、最終的には、相対価格の差は収斂するであろう、と予測した。それゆえに、所得の分配も、均衡化するはずである、という論旨である。

現実には、グローバル規模の貿易は増加しているが、相対価格の差の収斂も、所得配分の均衡も起きてはいない。各国の生産技術のレベルや生産性が同一にならなければ、収斂も均衡も成り立たないからである。生産性は移動する。中国やインドの経済の急速な発展においては、輸出国の労働力を、国際物流を介して、輸入国へ移動していることになる。労働力は生産性を生み出すため、国際物流の増加とともに、賃金が増加する。ただし、賃金が増加するのは、生産性に参加した労働者だけである。

中国のように、農民戸籍の労働力は、そこに参加できたとしても、短期間の出稼ぎだけの労働力を提供するのみである。数年後には、より安い賃金の未熟練労働者と交代してしまう。富の分配はそこまでである。ほとんどの農民戸籍は、都市戸籍に移ることができない。規模の経済がGDP（国内総生産）を急速に押し上げたが、より高い給与を選択でき、継続的に職を得られる都市戸籍と、短期出稼ぎしか収入が得られず、常に未熟練労働者としてしか収入が得られない農民戸籍との貧富の差は、逆に広がってしまった。

人口の割近くを占める高所得者層は、高所得を保証する共産党に所属しているか、都市戸籍で高い給与を選択できる富裕層から構成されている。日本の全人口より多い富裕層が、共産党独裁政権による国家資本主義により、出現したことになる。ユーロ圏の金融危機や世界経済の低迷を受け、毎年の経済成長は減速し始めたが、中国やインドにおける富裕層による消費は、急速な廃棄物と公害を増加させている。

中国やインドにおけるGDPの増加値を見て、経済成長と社会福祉の民度を、豊かさの尺度としてしまうのは、短絡的すぎる。確かに、豊かさは国内消費を増加させる原動力であり、GDPの増加に繋がってはいる。日本では、すでに、GDPの60%は、国内消費で構成されている。消費は、収入を必要とする。借金による消費の増加は、GDPを押し上げても、リーマンショックのような金融危機を招く。

消費から発生する、環境への外部棄損費用はGDPに入っていない。薬物の取引は、あつてはならないが、模倣品でも同様に、買い手と売り手が、相互に相手を探して市場を作ってしまう場合、その市場そのものは管理しきれない。比較優位のいう、市場に任せる自由貿易によって、富の分配の均衡を生みだせる、とするには疑問が多い。底辺の競争を起こす可能性を、まだ払拭できていない。市場は管理されるべきであり、人間的システムや、協力による便益と負担は、相互にうまく分配すべきである¹⁶。

ポール・サムエルソンは、リカード・モデルとヘクシャー&オリーン・モデルを数学的に意味づけ、リカード・モデルは、ヘクシャー&オリーン・モデルによる一般均衡の分析の一部を説明しうる¹⁷として、比較優位を、より強固に図式化し、肉付けをした。主に、1960年代から1990年代初頭のアメリカにおける事例を基に、比較優位が起こしている現象を、自由貿易と保護主義を対比させて、自由貿易が優れていることの立証を試みている。

ここでは、アメリカの労働者が高賃金を得ているのは、諸外国に比べ生産性が10倍以上高いからだ、とも述べている。現状から振り返ると、本当にそうであったか、疑問が残る。また、関税引き下げを徐々に導入することは、生産要素を衰退産業から成長産業へ移動させることを助け、負担を強者と弱者の間で分かち合える¹⁸、とした。

自由な貿易は、国内の価格を世界市場価格の価格と一致させることができ、比較優位を持たない財貨に資源を浪費する損失を避けられるとしている。輸出が輸入を常に上回るという、一国の交易条件の増加は、その貿易相手国による生産性向上に投入した費用や消費をはじめとした、何らかの費用発生という犠牲を増加させたことによって成り立つ、と指摘している。

世界の富の均衡に向かってなすべきことは、安全保障の分野以外の保護貿易を撤廃することである、とも主張した。国際物流の財貨は、低価格市場から高価格市場へと上り坂を流れていることについて、需要と供給の原理と、アメリカを主体とした国際物流の実証例を取り上げ、数学的に図式化し、説明してい

¹⁶ ジョセフ・ヒース(2012,2)「資本主義が嫌いな人のための経済学」,NTT出版,257

¹⁷ ポール・サムエルソン(1993),「経済学」下(原書第13版),岩波書店,912

¹⁸ ポール・サムエルソン(1993),「経済学」下(原書第13版),岩波書店,921

る¹⁹。

これらの主張は、1991年12月にソビエト連邦の社会主義が崩壊し、アメリカ方式の自由主義、民主主義、資本主義が謳歌を極め、アメリカの覇権が、世界をリードしていた時代を背景に論じられている。この時代は、海外からの工業製品の輸出圧力によって、アメリカ国内の工業が弱体化し、失業者が増え、脱工業化を急速に促進しなければならない状況にあった。脱工業化への手立てが見えないという恐怖が、日本に対する自動車輸出に対し、輸入数量割当という規制に、手を出してしまった時代でもある。覇者は自分の都合で保護貿易に何時でも転じられるという、先進国による特権乱用と、新自由主義による自由貿易への矛盾をあらわにした時代を背景にしている。

当時、レスター・サローは、日本は猿まねだから、新しい製品や製造技術を開発しなければならないアメリカは不利だと騒いでいるのは間違いであると指摘した²⁰。日本の製造業の生産性はアメリカより30%も高いし、東証上場企業の株の78%は系列企業が持っており、アメリカで生産される自動車も、高品質を保つために部品供給の70%は系列企業の日本製であると分析した。また、アメリカではオートメーションが進むにつれ賃金が下がってゆくが日本では逆であるとして、アメリカ弱体化論に火を付け、大反響を呼んだ。

ポール・クルーグマンは、企業の競争力と国の貿易を混同してはならないとして、レスター・サローを批判した。企業の競争力は、競争者より製品が劣っているかコストが高いかで市場シェアを失うもので、国の貿易は、比較優位か比較劣位かに起因しているとして、レスター・サローのアメリカ弱体化論を批判した²¹。

同じ時期に、マイケル・ポーターは、企業の競争優位戦略として、バリューチェーン（価値連鎖）の考え方を提唱した。競争優位戦略論は、世界の企業経営戦略に大きな影響を与え、新鮮な話題を提供していた。また、国際競争で、特定の国の産業や企業が成功するのはなぜか、というテーマに対し、日本をはじめ各国を詳細に比較研究し、国の競争優位についての分析を行っていた。日

¹⁹ ポール・サムエルソン(1993),「経済学」下(原書第13版),岩波書店,913

²⁰ レスター・サロー(1992),「大接戦」,講談社,185,119,226,

²¹ ポール・クルーグマン(1997),「良い経済学悪い経済学」日本経済新聞社,29,113

本においては、ロボットが競争優位²²を持っているが、過当競争にある中小企業から構成される産業のクラスター構造の競争優位性は、脆弱であるとみなしていた。

ポール・クルーグマンは、ポール・サムエルソンが数学的アプローチにより作成した構図を基に、比較優位について、リカード・モデルを取り上げ、より現実的な条件制約を加え、説明し直している。各国が相互に財・サービスを売れば、取引のほとんどがお互いの利益になるし、たとえ、他の国より効率性の劣る国の生産者が賃金を安くしてしか競争できないとしても、貿易が各国の消費可能領域を拡大する機会を増加させるため、相互に利益を得られる²³、と主張している。

ポール・クルーグマンの立脚点は、グローバルエコノミーから見た比較優位であり、世界経済の動きを、世界規模の複式簿記に照らし合わせて議論している面が、強く出ている。そこには、効率があり、国際分業があり、規模の経済による収穫逓増がある、としている²⁴。自由貿易をすすめる理由は、比較優位により、一時的に、ある国のある経済活動部分で損をする国と、逆に得をする国が生じるかもしれないが、世界規模での収支バランスは取れていなければならない、世界規模における富の総和の上昇には貢献するからである、としている。

比較優位が問題を発生させる可能性について、ポール・クルーグマンは、詳細な分析をしていないが、容易な技術開発の模倣による開発インセンティブの低下、公害の世界規模での拡散、国際分業による寡占の弊害、世界の一体化による文化の均一化が起す影響²⁵、等を上げている。ここで指摘されている問題は、事実、国際物流を介して、中国、台湾、韓国、インド等で、問題は深刻さを増している。しかし、この観点は、あくまでもアメリカ流の自由貿易論と海外政策による、現在の結果から見えることである。

日本企業の発展途上国への進出では、互恵関係を優先させている。日本企業のグローバルエコノミーでの競争では、技術開発の模倣による開発インセンティ

²² マイケル・ポーター(1991,3),「国の競争優位」(上)ダイヤモンド社,333-342

²³ ポール・クルーグマン(2010),「国際経済学」上(原書第8版)ピアソン桐原,67

²⁴ ポール・クルーグマン(2010),「国際経済学」上(原書第8版)ピアソン桐原,151,191,286

²⁵ ポール・クルーグマン(2010),「国際経済学」上(原書第8版)ピアソン桐原,358,372,373

ブの低下による苦戦は強いられているが、公害の世界規模での拡散、国際分業による寡占の弊害、世界の一体化による文化の均一化が起す影響については、個々の企業が、現地で最大の配慮を払っている。

4. 3 極端な比較優位

比較優位で考える国際物流についての一つの極端な帰結への想定は、リカード・モデルを限定的に適用し、自由貿易を推し進める思考実験をしてみることである。生産性の違いによって、分業が促進されることにより、物流は、分業の専門性に比較優位をもつ側から、専門性を持たない比較劣位にある側への一方通行となる。それぞれの専門分野で、国の分業が成り立ち、交換による富の割振りの適正化がなされれば、需要と供給の関係により、価値は世界規模で均等化してしまうはずである。

物流は異なった専門分野を持つ国と国の中で、うまくいけば同一運搬手段が往復活用でき、効率性を増加できる。異なる分野を含む価値の均質化は、価値の相殺が双方に確保されることであり、物流を比較優位と比較劣位により、議論する必要がなくなってしまう。効率性を増加できた物流事業者は、寡占化するであろうし、物流事業へのインセンティブはなくなり、先端技術による運搬コストの削減努力は、しなくなってしまうだろう。人類の交換様式の歴史を振り返っても、世界中の異なる分野の価値が相殺され均等化しているという、そんな交換様式を経験したことがあるだろうか。北朝鮮と韓国で、ある日突然、自由貿易が始まったとしたら、どんな説明が可能だろう。グローバル資本は、即日、撤退するであろうし、北朝鮮側から浸透する、低辺の競争が起す結果は、想像に難くない。

もうひとつの極端な帰結への想定は、国際物流に関わる比較優位を、ポール・クルーグマンが提示している、グローバルエコノミーの複式簿記の記述として、自由貿易を極端に進める思考実験をしてみることである。複式簿記上では、国際分業の生産性の違いや、比較優位と比較劣位の差は、そのままでは記述できない。

生産設備における輸出入では、グローバルエコノミーの複式簿記による記述としては、輸出側は商品コストの減少になり、現金が増加し、輸入側では資産

コストが増加し現金が減少する。複式簿記上の記載では、現金が移動し、コストも移動しただけとなる。生産設備により、輸入側で発生する新しい価値の創出の総量について、その発生経緯の基本情報は、グローバルエコノミーの複式簿記上に記載されている数値からは、読み取ることはできない。

国際物流の結果、国と国の間で何が起きていたかについて、複式簿記の記述からは、要素還元的に見出すことはできない。自由貿易から生まれた価値の増加は、地球資本全体の増加である、と説明する事は可能である。しかし、今のところ、分配側を考えない資本主義における地球資本の増加は、高額配当を受け再投資への余剰資金を握る資本家のみ豊かになり、富の格差を増加させることしか、生み出していない。

複式簿記による記述では、国際金融や為替が、商品の実物の移動による決済によるものか、生産性による差の優位性へ投資したものか、実物を伴わない財の価値の不確定性へのヘッジなのか、はたまたヘッジファンドの気の趣くまなのか、収支の結果は分かるが、個別の事情は、全く分からない。そこでは、過去に比較優位が存在していたのかどうかさえ、分からなくなってしまう。

資本主義において、複式簿記的なグローバルエコノミーからみた、自由貿易を主眼とした、比較優位による世界規模の富の増加の可能性については、物理学の熱力学第2法則で説明される、エントロピーの増加を重複させてイメージできる。資本主義における余剰利益の分配は、熱力学の第2法則の原理と同様に、最初に存在したエントロピーへ戻すことはできない。地球の自然から搾取した資本は、人類を豊かにしてくれてはいるが、過去に人類が搾取した自然は、元には戻らないのと同じである。複式簿記では、搾取した自然の分量を、記述できない。

余剰利益は、従業員の給与の増加に回される以前に、株主への配当を増加させるか、専門分野の生産性をより向上させるための再投資に回されはずである。その国の専門分野が、比較優位の国際分業によって、寡占化を促進すれば、需要と供給の原理から、再投資は必要性を減じ、従業員は低賃金のコスト競争にさらされ、株主は余剰利益の分配を求め、より高額な配当を要求する。お金を持つものと、持たない者の格差が大きくなる。

比較優位では、輸入国において、同一商品を提供する企業は駆逐され従業員

は路頭に迷うことになるが、低価格の商品を手に入れられる買い手には、支払いに余剰ができ、再投資や再生産の機会を生み出すことになり、富を享受できるはずである、と主張している。本当であろうか。富の分配を享受できる以前に、自由貿易では、輸出国側からの輸入国への寡占が起きているはずである。価格は、需要と供給の結果決まるが、寡占であれば、買い手はどうか、売り手は、利益極大化を目指す。買い手は、安い価格での入手はできなくなる。

グローバルエコノミーの比較優位には、不確定性によるカタストロフィー²⁶の発生を、最初から考慮に入れていない。規制排除が目的化している自由貿易称賛論では、ただ双方が得をする側面だけを強調しており、自分を主体と考える個人主義的な損失便益分析思考が強く、分配の公平性や、人類の文化文明の全体像については、まったく関心を持っていない。

標準化、大量生産、低コストの構図は、比較優位からすれば、規模の経済を満足させることが、必然的帰結となる。自由貿易になれば、標準化、大量生産による低コストの実現から得られる交易の格差は、国際分業をより促進させ、生産性の差により、益々、比較優位の効果を生み出せることになる。では、日本で起きた、継続的なカイゼンによる、多品種、少量、高品質、低コスト、高効率を実現したジャスト・イン・タイムのような仕組みは、単なる生産性の差であるとして、比較優位により説明できるだろうか。日本国内の物流は、四半世紀にわたり、ジャスト・イン・タイムで動いている。

5. 日本企業の特異性

5. 1 製造業の貿易実態

2011年度における日本からの輸出総額の内、上位国の比率を見てみると、中国 (19.7%)、アメリカ (15.3%)、韓国 (8.0%)、香港 (5.2%)、台湾 (6.2%)、タイ (4.6%) となっている。これに対して、輸入総額における上位国の各比率は、中国 (21.5%)、アメリカ (8.7%)、オーストラリア (6.6%)、サウジア

²⁶ ジョン・キャスティ(1996)「複雑性とパラドックス」白揚社,67, (インプットを少し変えただけでアウトプットが大きく変わってしまい、連続は不連続に別の環境へと変えてしまうー東日本大震災の津波の例ー複雑系で立証されたモデル)

ラビヤ (5.9%)、アラブ首長国連邦 (5.0%)、であった²⁷。この傾向は、2010年度からもさして変わっていないが、輸入の上位国には相変わらず、石油への依存が高い国々が入っている。輸出先の上位に入っている国の中では、2010年度に比べると中国、韓国からの輸入総額は、増える傾向を示している。輸出額が多く、輸入額が少ない国を上げてみると、輸入額の比率では、韓国 (4.7%)、台湾 (2.7%)、香港 (0.2%)、タイ (2.9%)、が上げられる。

韓国、台湾、香港、タイ、に見られる輸出入の特徴的な差は、日本からは生産設備の輸出と、生産に必要な加工材料や部品の輸出が大きな要因を占めている。香港への輸出入実績は、中国本土への金融取引リスクを回避する目的が多いことを物語っている。直接取引では、中国本土からの売上回収が出来ないことが、あまりにも多く発生しているからである。

日本の製造業における海外生産立地となっているのは、中国、台湾、タイである。それらの国々からの日本への商品輸入額は、輸出額に比べると、はるかに少ない。中国を除いて、台湾、タイは、日本の製造業が、グローバルへの輸出の拠点として進出しているため、日本への国際物流としての還流が少ない。

中国の場合は、日本の製造業の生産立地となっている傾向はあるものの、世界規模での製造請負国となっており、日本の製造業の進出が突出しているわけではない。カントリーリスクが大きいため、リスクテイクは資本主義としては当然と考えるアメリカやEUに比べれば、日本は、かえって進出が遅れている。日本への輸入品は、世界が中国から購入している、アパレル製品や安価な日用品の商品を輸入している典型的な仕組みと、さして変わらない。日本の製造業の生産立地の目的は、ほとんどが、中国本土の市場需要への対応である。

中国や韓国むけの主要輸出品目となっている、先端技術機器や生産設備、建設機器における日本からの実物の移動は、コピー品となって中国や韓国の資産に姿を変える。韓国の場合は、高い技術力をすでに保有しているため、日本からの輸入品は、リバース・エンジニアリングによって、即、自国生産を行い、大手家電企業や自動車企業のラインに設置される。生産された商品が似ているからと言って、生産設備の知的財産権を訴求する事は、生産ラインを分解して

²⁷ 財務省貿易統計(2011)

みなければ確証は得られず、ほぼ不可能である。

韓国においては、グローバル資本に牛耳られている大手企業以外は、比較的零細な中小製造業者が多く、コピー品やOEM (Original Equipment Manufacturer：相手先ブランド製造請負)による製造を行っている。このOEM製品は、日本の中小製造企業や、製造現場を持たない製品販売事業者にとって、恰好な下請け現場となっている。設計図面を渡せば、日本国内では生産できない数量でも、安価に製品化してくれる。円高やウォン安の効果のみならず、高品質で製造できる技術力を持っている。製品化されたものは、ラベルを張り替えて、韓国国内や他国へも流通する。

中国や韓国では、輸入が完了し、実物が移動した時点で、その実物の持つ価値は、知財を含め、自国の資産に移動したと思っている。リバース・エンジニアリングによって自国内で生産化を行ったコピー品は、自国の権益下にあると考えている。中国で事故を起こした新幹線は、安全性や信頼性が大きく異なるが、日本製のコピー品である。コピー品であっても、中国で製造された新幹線は、新幹線そのものが中国の特許となっている。日本からの車両輸出は、中身が違っていても、特許侵害となってしまう。グローバルレベルからしても、納得がいかず変な気もするが、中国側からすれば、何も変だと思っていない。

中国の民営化企業では、株の51%を国が所有している。表面上は民営企業であるが、実質は国が経営権を所有している。日本からの進出は、基本的には合弁企業となることが多い。合弁企業による委託製造製品や、OEMによる製造では、日本企業側からの特許申請は拒否されるが、コピー品への中国合弁企業による特許申請は成立する。日本側企業が合弁企業に製造委託する限りは、特許料の支払いリスクを負わないで済むが、やはり変である。製造委託という、日本と中国の間で起きている国際物流には、比較優位による交易条件の増加は、成り立っていない。

5. 2 国内産業のクラスターと互恵性

日本国内では、製造業のみならず多くの分野で、ジャスト・イン・タイム経営は、当たり前となっている。サービス業で世界のトップを走る、日本のコンビニエンス業界では、コンビニエンス・ストアの店長（オーナー）は、毎日、

売れ筋の商品とその量、売れる時間帯を把握して、本部に発注をかけている。商品の配送は、時間が決められており、到着が10分遅れても、運送会社にペナルティが課せられる。販売の機会損失を防ぐために、サプライチェーン全体で、カイゼンを常に意識しているためである。

オニギリや弁当などは、賞味期限の7時間前に、棚から撤去される。食料品の品質管理は、鮮度維持にある。ほしい時に、ほしいものを、ほしだけ入手したい、という顧客のジャスト・イン・タイムの要望に答えている。弁当等の廃棄処分費用は、店長（オーナー）の利益から差し引かれる。

店長は、必要なものを、必要な時に、必要なだけ、顧客に提供できなければ、破産する。仕入れた商品が売れ筋なのか、ほしいものが無いため止むを得ず買われたものなのか、POSのデータからは分からない。自動補充の経営をすると、顧客を失っていく。ジャスト・イン・タイム経営により、仕入れと、販売が両立してなければ、儲からない。これに、季節や天気やイベントを考慮しなければならない。コンビニエンスの店舗に連動する、材料、加工、配送、保管は、全て、ジャスト・イン・タイムで連動して動いている。

この仕組みを動かしているのが、異なる工程間をオーバーラップして連鎖作業を進める仕組みである。個々の工程が品質に対し責任を持つため、ルールはあるが検査工程が無い。数量確認さえ、行われぬ。情報共有と責任の信頼関係で成り立っている。消費期限の確認と、棚卸しの確認以外は、検査工程を持っていない。

自分の持ち分である自工程でミスをしなければ、顧客である後工程には迷惑をかけることは起きない。日々、迷惑をかけないための改善努力を、コツコツと積み重ねる。信頼と互恵性が、工程間の相乗りを許容している。契約の概念により、工程間にも分業が成り立っている世界では、この仕組みはうまく動かない。

日々のカイゼン情報は、全社員、全店舗に共有されている。品質は、原料から、加工、運搬、店舗販売に至るまで、途切れることなく維持されている。提供してみなければ売れ筋になるかどうか分からない商品は、自社本部直営店舗でテスト販売し、拡大するかどうかを決める。商品開発は、仕入先と共同で行うのは、当たり前である。商品の生産設備は、独自開発や協力会社と共同開発

する。顧客の要望により顧客と一緒に開発する商品さえある。

社会のインフラストラクチャーとさえなったジャスト・イン・タイムは、もともとは、製造業の品質改善運動から生まれたものである。1960年代、アメリカから日本へ生産立地の移動が起きた時、ローヤルティを支払って生産したにもかかわらず、不良品が続出していた。作業マニュアルと統計的品質管理に対する考え方が、違っていたからである。作業マニュアル通り製造しているにもかかわらず、自分の工程から不良品を出してしまうことに戸惑った。検査係が不良品を廃棄することは、コストアップになっていると感じていたし、何よりも、不良品が混入することにより、後工程に迷惑をかけることを嫌った。

統計的品質管理では、不良品が混在するのは確率的に止むを得ないと考える。日本の製造現場では、検査で不良が告げられると、たとえそれがもともと設計の許容範囲から生まれたものであっても、自工程での不良発生をなくせないか、必死に考える。自工程を中心にした、不良品撲滅を目指す小集団活動が始まる。工程間にまたがる製造現場の品質改善策が進むと、工程間にあった出荷検査、受け入れ検査を実施する必要性が無くなる。

検査のために保有していた仕掛かり在庫は無くなり、コストが大幅に下がる。不良品を発生させない生産ラインが創り出される。検査工程が無くなることは、生産工程で品質を作り込むという概念を生みだし、作業標準通りに作れば、未熟練労働者でも、標準品を大量に生産できるという、大量生産の仕組みとは、大きく異なる仕組みを作り上げる。多品種、少量生産を可能にする生産ラインが誕生する。

多品種、少量生産は、必要な時に、必要なものを、必要なだけ、生産する事を可能にする。ジャスト・イン・タイムは、1次サプライヤーから始まって、下請け構造を持つ2次、3次サプライヤーまで、あたかも工程が連続して繋がりが、オーバーラップしているがごとく動く。トヨタの生産ラインは、世界的に有名である。新車の開発では、1次サプライヤーのみならず、必要あれば、2次、3次サプライヤーまで、共同で設計に参加する。コ・カレント・エンジニアリングの仕組みそのものが、サプライヤーの設計開発部門も含めて、動いている。

この仕組みは、下請けである2次、3次サプライヤーである中小企業の開発

期間を短縮させ、実質的なコスト低減を可能にし、生産開始後の売り上げまで確信させることによって、生産設備への投資意欲を上げさせる構図を作り出した。購入側が、サプライヤーへの生産設備まで関与していく仕組みは、下請けいじめを避けるため、共同開発当初からの利益確保への配慮がなされている。高品質で、低価格で、ジャスト・イン・タイムで、提供が可能になり、生産開始直後からの売上確保をも可能としている。購入側、サプライヤー側の両者に利益をもたらすWIN・WINが成り立つ仕組みである。日本の産業のクラスターは、運命共同体のような構造と意識を共有している。

購買物流の交渉力によって、仕入から戦略的に競争力を生みだせる、という発想からなる、マイケル・ポーターが提唱した、5フォースやバリューチェーン（価値連鎖）の構図と、ジャスト・イン・タイムの経営思考から生み出されるサプライチェーンの構図とは、大きな違いがある。日本のジャスト・イン・タイムによるサプライチェーンの構図には、購入する側がサプライヤー側と同じ意図を持ち、サプライヤー側が購入側と同じ分配の公平性を得られるという、需給関係に、互恵関係を持つ構図が、環境構造の中に埋め込まれている。

この構図は、KEIRETUとして経営学ではよく引き合いに出される。日本で成功しているKEIRETUを真似たアメリカ企業の多くは失敗した。トヨタとホンダは、時間がかかったがアメリカでの現地生産で、KEIRETUを成功させている。アメリカ企業は、グローバル化とオフショアリングによって、低コストのみをサプライヤーに要求する。トヨタとホンダは、サプライヤーを買いたたくことなく、むしろ共存を求め、支援や教育により良好な関係を創り出した²⁸。日本のKEIRETU経営思考は、互恵関係がなければ、成り立たない。KEIRETUの構図は、ジャスト・イン・タイム経営思考による、互恵関係の一部を構成する仕組みにすぎない。

日本の大手企業が、生産立地を海外に求める時、日本国内でのサプライヤーとの互恵関係を、完全に捨て去ることができない。日本ほど、高品質な製造品を供給できる産業のクラスターを、どの国でも持っていないからである。大手企業が海外へ進出する際には、最低でも1次サプライヤーは進出せざるを得な

²⁸ ジェフリー・ライカー、トーマス・チェ(2004.12)『「KEIRETU」マネジメント』ダイヤモンド社、ハーバード・ビジネス・レビュー、97

い。1次サプライヤーは、品質確保のため、当初は、コストは高くつくが、日本国内の2次、3次サプライヤーである中小企業が提供する製造品を、購入する。

コスト競争優位が働いている間は日本からの輸入でいいが、グローバル規模の競争が激しくなると、2次、3次サプライヤーを、独自に現地で育てなければならなくなる。現地で育つサプライヤーは、日本の産業のクラスターを創り出しているような、社会構造の互恵関係など、初めから持っていない。現地の企業が、低価格の物真似品を提供するようになると、日本からの輸入では、競争できなくなる。現地で育ったサプライヤーは、日本企業への恩義は感じてはいるが、販売先の一つにしか思っていない。

グローバルスタンダードには、購買物流の交渉力によって企業競争戦略が問われるという、マイケル・ポーターが提唱したバリューチェーン（価値連鎖）の構図がつかない。日本企業も、必然的に、購買物流の競争に巻き込まれる。そして、日本から部品調達をしてきた国際物流は、ある日突然、消えることになる。

日本国内の製造業を構成する中小企業は、サプライチェーンの国際競争から、脱落し始める。たとえ高品質であっても、生産立地国の品質基準やグローバル市場が求める品質基準が、その必要性を要求しなければ、模倣品の品質レベルでしか、競争はできない。このことが、現在の日本の中小企業が直面している、急速な規模の縮小につながっている。日本国内のサプライチェーンは残っていても、海外輸出分のサプライチェーンが、無くなってしまうのである。

トヨタや日産では、高級車は日本でしか製造しないことにしている。先端技術を内包し、高品質な生産技術を駆使できるサプライヤーが、日本以外には存在しないからである。日本企業による日本国内での高級車の製造は、将来的にも、海外現地生産を必要としていない。輸出競争力を維持できるからである。

日本では互恵関係をはじめ、贈与と返礼の互酬様式は、社会環境の中に、精神的な面も含め、まだ残っている。比較優位推進論者からは、だから、日本企業は、グローバル企業足りえない、と言われそうである。

中国では、限られた地縁と血縁は大切にするが、日本企業が生産立地を求めて出ていくような時、贈与は賄賂であり、返礼は電気や水道の供給を止めないことであるような気がしてしまうほど、社会的な互恵関係は、機能していない。

契約があっても、賄賂提供や給与割増の要求が別に出てくる。比較優位は、自由貿易をする双方にとって、富の増加につながるものだとしても、互恵関係を必要としない、一部特権階級の富の増加だけの国際物流は、いったいどこへ行きつくのだろうか。中国は、まだ、比較優位に至る途中経過にあると主張されても、人類を、精神的にも貧しいものにしてしまっている現状の交換様式は、何とかしなければならない。

5. 3 生産技術のR&Dと技術流出

不良を発生させない生産設備の開発が、日本の製造業における産業のクラスターの基盤を構成し、世界の生産設備の輸出国として、競争優位を維持している。生産設備の更新は、新しい生産技術の開発を要請する。日本のR&Dは、世界がまだ、基礎研究や応用研究にしか機能を持たなかった時代に、生産技術のR&D組織を生みだしていた。生産技術のR&Dは、常に先端技術を生産設備に組み込んでゆくことになる。それが、高品質で多品種、少量生産を可能とする生産設備となった。

日本のR&Dは、無論、基礎研究や応用研究を、中央研究所の機能として持つてはいる。しかし、事業部レベルが持っているR&Dは、生産技術そのものである場合がほとんどである。日本における生産技術のR&Dは、競争優位を獲得するために、自社生産設備の先端化をはかることが、使命となっている。自社のみで生産設備を開発製造し、自社の生産ラインへ設置することは、技術力からも投資余力からも、単独企業では、できない状態にある。日本の中小企業が創り出していた、製造業による産業のクラスターが発揮する総合能力は、大手企業の固有技術能力や投資余力により発揮し得る能力を、はるかに上回っている。

1970年代から始まった、生産技術の開発を含めた外注は、ジャスト・イン・タイムにより、部品供給の1次、2次、3次サプライヤーと共同開発が行われた構図と、同じような構図を持っていた。生産技術のR&Dは、まるで購買部門の様相を呈していた。半導体産業が、その最先端を走っていた。短期間のライフサイクルしか持たないというムーアの法則通りに、生産設備への投資は、過酷な先端技術の導入競争を繰り返すことになる。大手家電メーカーにおける

生産技術のR&D部門は、中小企業への下請けいじめが仕事なのか、とまで評されることまで発生していた。

生産技術のR&D部門は、自社に先端設備を設置するために、先端技術を持つ生産設備製造メーカーに開発の依頼をする。当時の日本の半導体産業は、家電メーカーが凌ぎを削って競争をしていた。自社家電部門が、先端の半導体チップの搭載を必要としていたからである。自社開発、自社製造、自社設備は、一社では賄いきれないほどの高額投資を要した。家電メーカーの生産技術のR&D部門から行われる、先端技術を持つ生産設備製造メーカーへの開発依頼は、開発のための費用負担を、依頼元と開発請負側が、折半するわけではなかった。

開発費の費用負担の所在の曖昧さは、技術特許権の使用についても、双方ともに、無償の特許使用許諾を容認させていた。需要と供給の関係を、ジャスト・イン・タイムという経営思考で結びつけ、需要側は供給側と同じ意図を持ち、供給側は需要側と同じ分配の公平性を持つという、互恵関係により、高額な開発投資を吸収していた。生産設備の輸出では、このことが仇となる。

日本特有の設備開発の構図は、共同開発という行動に価値を見出しており、共同開発の結果、商品が完成すると、継続的な商品納入が行われる。継続的な納入が保証されることによって、分配にも公平性が保てるという、商習慣があった。仕組みとしては、クローズドシステムであるが、思考としては、日本国内のみにしか通じない、オープンシステムとなっている。

この仕組みと考え方は、グローバル競争では、大きな欠点になる場合が多い。仕組みは、日本国内での高い生産性を生み出す原動力となっていた。生産設備の購入側は、試作品でさえ、初めから将来的な生産設備購入予定台数で割った価格での購入価格を要請した。そのことで、初期投資を少なくし、半導体製品の競争に勝つ仕組みを創り出した。

汎用タイプの半導体チップの価格設定では、将来償却を前倒しして、市場導入初期から低価格で販売し、一気に大きなシェアを獲得し、規模の経済効果により新設備導入2年目から3年目で利益を出す仕組みを持つ。この仕組みと同じ仕組みを、生産設備メーカーに要求したのである。生産設備メーカーは、開発費用を回収するために、顧客である家電メーカーに、2年目か3年目以降、あるいは予定購入台数に満たない場合は、他社への販売を許可してもらおう契約を結ん

だ。共同開発は、特許の相互使用許諾を曖昧にさせてしまった。

半導体産業が、膨大な需要を生んでいた時代は、それでも、何とか販売を増加させ、家電メーカーも生産設備メーカーも、投資回収を可能にしていた。しかし、半導体の過当競争は、WIN・WINの関係を、崩壊させる。生産設備メーカーは、日本国内に販売先が無くなり、韓国、台湾へと、生産設備を販売する事で、投資回収を可能にすることになる。2年遅れとはいえ、国の支援を得て、先端設備を大量に導入した韓国、台湾は、大躍進を果たす。半導体チップの国際物流は、日本を拠点として、輸出入の逆転を起こす。

韓国サムスンの先端技術が埋め込まれた生産設備は、初期設備は日本製であるが、リバース・エンジニアリングによる生産設備は、韓国製である。日本には、知的財産の使用料さえ入ってこない。韓国の国を挙げての競争優位や、台湾における半導体をはじめとした、製造の一部工程を請負う、大規模なEMSの構図は、日本からの大量な生産設備の移転から生まれたものである。

2010年に起きた、シャープの液晶主力工場である亀山第一工場の閉鎖騒ぎも、全く同じ構図から起きている。亀山工場の液晶生産設備は、20年を経ずして、中国企業に売却された。先端技術を駆使した液晶事業は、堺工場へと集約される。この堺工場も、グローバルな価格競争にさらされ、シャープの子会社としてソニーとの合弁事業SDP(シャープ・ディスプレイ・プロダクト)となった。

中国に売却された生産設備は、古くなっており大型パネルを多数取りする一括生産は、一部の設備を除いて出来ないが、生産ラインとしては、高品質で大型パネルを製造できる。中国としては、何よりも、初期投資が少なくて済んでいることが、大きな魅力である。製造ラインがこなれていることにより、低賃金の未熟練労働者でも製造に関われる。シャープが所有していた顧客へのOEM生産や、シャープ自身へのOEM供給も可能とした。

SDPは、2012年5月、ソニーとの合弁事業を解消し、2012年7月、ソニーやアップルのOEM先である鴻海精密工業との合弁事業体となる意志表明をした。鴻海精密工業は、実質的には中国に90万人以上ともいわれる従業員を抱えている、台湾におけるEMSの代表格である。シャープやソニーは、ディスプレイ事業から撤退せずに、OEM請負先を確保できるが、堺工場の生産設備ノウハウは、そのまま、中国のノウハウに移転する。鴻海精密工業によるシャープ本

体への資本参加が起きると、シャープの技術は中国に移動してしまう。

日本企業による海外生産拠点は、直接投資がほとんどであるが、発展途上国の規制もあり、カントリリスク回避思考も働き、合併事業から始めるケースが多い。初めから子会社で始めるケースもあるが、海外生産立地には、日本国内にある産業のクラスターのような仕組みが無く、人材もなかなか定着しないため、四苦八苦する。

台湾でのケースでは、日本国内の半導体事業からの撤退を受け、日本の家電メーカーは、現地事業者への事業売却を進めた。台湾のEMSは、日本が売却した先端設備を安く買い、中国本土との言葉の共通性や血脈を活用し、中国本土を下請けにして、新しい産業モデルを創り出した。鴻海精密工業は、その代表的な事例である。

現在でも、日本の生産設備メーカーは、日本の中小企業からなる産業のクラスターの中でジャスト・イン・タイムを実践している、1次、2次、3次サプライヤーと、今も共同開発を続けている。日本の産業のクラスターなくして、生産設備の海外への輸出は、叶わない。生産ロボットや、3D・CAD (Three-Dimensional Computer-Aided Design) による工作機械も、全く同様である。

設備メーカーに問題があるわけではない。国内需要が満杯になり、過当競争により販売先を海外に求めるしか、道が無かったのである。しかし、海外生産の拠点を支えている生産設備は、日本の産業のクラスターを依然として必要としている。海外生産を支える、2次、3次サプライヤーを育成する時は、日本の生産設備が威力を発揮している。

たとえ、日本企業の海外生産拠点が競争力に苦戦していても、進出した国を豊かにする現地の2次、3次サプライヤーの育成と、生産設備の継続的な輸出は、目に見えない互恵関係を築いている。アメリカが国内で起こした産業の空洞化と、日本で起きている産業の空洞化は、中身を異にしている。

1990年代までの、日本企業の海外生産立地移転は、一世代前の生産技術を搭載した生産設備を、移転していた。海外生産立地国の人材が、高度な生産技術をこなせなかったからである。そのため、公害問題や省エネ問題を、少しばかり引きずっていた。現在は、日本国内での育成が行われ、人材も育ち、先端技術をこなせるようになった。先端技術を搭載した生産設備が、日本企業の海外

生産拠点に、どんどん輸出移転されている。企業内部でみる生産性は、日本国内よりも、海外拠点の方が高くなっているケースが多い。直接投資による貿易収支が、黒字になっている所以である。

アメリカ的なオフショア生産、マネジメントの現地お任せ、商品の低価格還流型の国際物流、資本の配当があれば口を出さない、それがグローバル企業のマネジメントである、という形とは、日本企業の海外生産拠点における経営の形は、全く違う。海外進出をしている日本企業のトップは、日本人が占めている場合が、確かに多い。だからグローバル企業とは言われない、と表層だけを見て、日本企業は遅れている、と発言するのは、いかがなものだろうか。

日本人がトップにいて、生産立地での現地サプライヤーを育成し、日本の高度な生産技術の現地サプライヤーへの継続的移転も可能としている。現地の共同体との、互恵関係を生み出すことにも、関与できる。トップが、アメリカ的な経営を目指せば、グローバルスタンダードだと言われるかもしれないが、人類にとって、それがただ一つの正解であるとは言えない。

日本は、GDPで追い抜かれ、世界第2位になった中国に、いまだに、ODA(Official Development Assistance：政府開発援助)により年間300億円弱²⁹もの技術協力を提供している。変な話であるが、互恵関係を重視するがゆえであろうか。中国は、バブルが崩壊し、国家的資本主義経済に行き詰まった時、日本企業の生産立地を、ただ同然の株式対価を支払い、国営化するかもしれない。巨大なリスクを抱え込んでいる国である。

欧米諸国の企業は、資本投下に対して、ハイリスクを覚悟の経営方式をとっている。だから、現地任せにし、深入りしないのである。日本企業は、先端生産技術まで輸出している。一方的な片思いとなるかもしれないが、見返りも期待できない、2次、3次サプライヤーを現地で育成している。日本的な、返礼を求めない贈与の在り方は、グローバルエコノミーでは、通用しないかもしれない。

しかし、人類だけが生みだし得た、互恵関係を維持する互酬様式による交換様式の原点は、人類にとって、国際関係にとって、必要不可欠である。たとえ、シャープの堺工場における例に見るように、現実には、日本国内にある技術ノウ

²⁹ 外務省(2011)「ODA白書」

ハウが、中国への無償供与になってしまっても、である。それこそが、比較優位に頼らず、世界の富を双方で増加し、均等な分配を双方が享受できることを可能とする、新しい方法論といえる。

マイケル・ポーターは、2011年の論文で、企業は、事業を営む地域社会の経済条件や社会状況を改善しながら競争力を高める必要がある³⁰、と提案し、今までの経営戦略の主旨を、180度転換した。日本的な経営アプローチの必要性に、やっと気が付いたのかもしれない。

日本を基準にした場合、比較優位によってのみ国際物流が起きていることには、あらゆる面から、根拠を見いだすことが難しい。アメリカの国際物流の総額は、けた違いに大きい。だからと言って、比較優位による方法論までが、世界を幸福にする手段であるとは言い切れない。人類の交換様式の歴史から俯瞰すると、現在の日本的な国際物流へのアプローチは、必要不可欠な要素であるという気がする。

6. さいごに

人類のみが可能にしている、互恵関係を維持できる互酬様式は、日本人の民族性の中に、現存している。互酬様式は、日本の中小企業を中心とした産業のクラスターの構造を創り出した。社会のインフラストラクチャーにまでになっている、ジャスト・イン・タイムの社会構造は、世界に類を見いだせない。国際物流が比較優位による国際貿易の結果起きており、国際物流を活発化させる自由貿易のみが、世界の富を増加させる、という経済学者の主張する社会構図への単純化は、危険すぎる。

比較優位の発想の根底には、奴隷制度時代における貿易の成り立ちが存続している。人類の歴史が、交換様式に、略取や再分配の仕組みを戦争という形で創り出してきた事実は、確かにある。しかし、戦いは双方にとって不利益になることが分かっている、古代から、人類は調停機能を持っていたのである。調停機能は、人類が、一神教を生み出したことで、契約という思考を成立させた。

³⁰ マイケル・ポーター(2011.1-2)「Creating Shared Value」ダイヤモンド社、ハーバード・ビジネス・レビュー

世界は、信頼や互恵関係を保つ手法として、契約により制約を課すことで、調停機能を補完してきた。

日本的な互恵関係は、組織内には、契約思考を成立させにくくするムラ意識を生みだすが、小集団活動のような、カイゼン思考を、産業のクラスターの中にまで、定着させた。カイゼンは、ジャスト・イン・タイムの社会インフラまで生みだし、生産性の高い高品質な社会環境を作り出した。日本発の国際物流は、この環境の構造を外して、語ることはできない。

グローバルでは、ジャスト・イン・タイムによるサプライチェーンは、物理的、時間的に分断されるため、国際物流の成果は、マイナスに見える時がある。しかし、ジャスト・イン・タイムの根底に流れる思考は、互恵関係を生み出す思考である。世界の国々が、人類の歴史の始まりであった、互恵関係を取り戻すのは、決して悪いことではない。

比較優位は、目に見えない互恵と言う価値を、意識的に無視している。人類が、国際物流という交換様式を生み出し確立してきた過程には、贈与と返礼という互酬様式があった。調停が必要であると分つていながら、略取と再配分という戦争による交換様式も、数知れず経験してきた。その都度、支配と保護に綻びが生じ、交換様式から分配問題を遠ざける様になった。現在の交換様式では、比較優位による商品と貨幣の交換に、どっぷり浸かっている。世界が均質になることで富の共有ができるという幻想は、多様性を排除することであり、人類を自滅させる可能性が高い。

日本的なアプローチは、多様性の維持と互恵関係が基本にある。現在のグローバル資本主義は、このままでは、世界を崩壊させてしまう可能性を、あちこちで指摘され始めている。資本主義が終焉を迎える危機を回避できるのは、日本的なアプローチを、グローバルに浸透させることしかないように思える。

参考文献：脚注参照