経済教室

①日本と中国の大型協力案件として欧州から日本に至るユーラシア大陸横断の広域インフラ(鉄道、道路、光ファイバー網など)整備と沿線開発を進める構想ができた。
②現代版「絹の道」といえるこの構想が進めば、エネルギー資源や食糧の輸送が効率化でき、それらの世界的な需給ひっ迫も防げる。
③計画が大掛かりなだけに、公的な資金だけでは賄えず、民間の長期資金を呼び込む工夫が求められる。

現代版「絹の道」、構想推進を

国際開発センター
研究員
周 牧之

中央アジアの問題解決のカギ

中国の江沢民国家主席が昨秋日本を公式訪問した際に行われた「日中両国の二十一世紀に向けた協力強化に関する共同プレス発表」の中で「ユーラシアランドブリッジ構想」が、今後の両国経済協力の目玉の一つとしてとり上げられた。

この構想は、直接には中国の江蘇省連雲港を中心とする東部沿海地域からオランダのロッテルダムまでをつなぐユーラシア大陸横断広域インフラ(鉄道、高速道路、航空網、光ファイバー、パイプラインなどで構成)を整備し、その沿線開発も進めるものである。政府レベルでの青写真づくりはこれからで、それに向け筆者の考えを述べたい。

ユーラシア(日本を含む)は人口、国内総生産(GDP)、エネルギー資源確認埋蔵量で世界の約四分の三を占める最大の大陸である。冷戦時代、ユーラシアは、その東・西端に市場経済体制の国を有し、中間の広大な地域は計画経済体制下にあった。冷戦後中央アジアはソ連から解放されたが、民族主義、宗教などをめぐる問題が噴き出している。

その意味でユーラシアでの広範なインフラ整備は、中央アジアはもちろん域内全体、及び域外との連携を強め、「開かれたユーラシア」の実現に重要な役割を担う。ユーラシアランドブリッジ(以下ランドブリッジ)は、ユーラシア大陸の東西の基軸を成すものである。古代ユーラシアに交流と繁栄をもたらしたシルクロード(絹の道)の現代版として、日本を含むユーラシア諸国の産業構造、貿易構造を大きく変えうる。

カスピ海・中央アジアには巨大なエネルギー資源が眠っている。この地域の多くの国にとっては、資源輸出が当面の開発戦略のなかで唯一けん引力を期待しうる分野となっている。欧州では石油、天然ガスの需要増が当面既存の供給者からの調達で賄えるうえ、複雑な国際政治・民族問題により中央アジアから欧州へのパイプライン建設が阻まれる状況では、東向けのルートがより現実的だろう。

中央アジア諸国の国民経済の形成、市場経済への移行、民族問題の沈静化は、各国の資源輸出戦略の成否にかかっているといっても過言ではない。

石油輸送拡充し 環境対策も促進

他方、中国の急速かつ大規模な工業化は、深刻な環境問題を招き、その影響は日本を含む周辺諸国に及んでいる。中国の環境問題の原因は同国のエネルギー供給が、汚染度の高い石炭に依存していることにある。

同国の一次エネルギー消費に占める石炭の比率は現在七五%で、石炭需要量は二〇〇〇年には十四億トンを超えると予測されている。抜本的な環境対策は、一次エネルギー構造を石油・天然ガス、水力などクリーンエネルギー主体に転換していくこと以外にない。

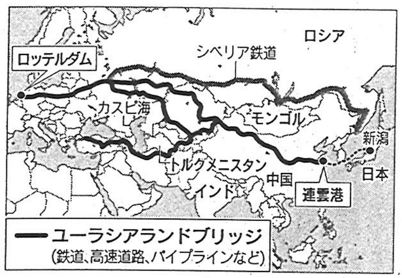
ランドブリッジの沿線には、中国国内で最有望視される新疆ウイグル自治区の大油田がある。そこでの石油・天然ガスの開発、及びカスピ海・中央アジアなどからのパイプライン構想が実現すれば、中国のエネルギーの構造転換が加速し、環境汚染は大幅に緩和できる。それは世界の石油市場の安定化にも寄与しよう。

日本に関しては、中国沿海とさらに日本の港まで延びるパイプラインからカスピ海・中央アジア及び新疆産の石油・天然ガスが輸入できれば、石油の中東依存も緩和され、エネルギー源を多様化できるだろう。

膨大な人口と高度な文明を何千年も支えてきた中国の国土が疲弊して久しい。工業化、都市化による耕地の大規模な転用、砂漠化や塩害による耕地の浸食、過度の耕作による地力の低下などは同国の食糧供給能力を下げている。人口増に伴う食糧需要と、経済成長による一人当たりたんぱく質摂取量の増大に伴う飼料需要は、穀物消費量を加速度的に増大させている。

中国内陸部の農業は、過度に地下水に依存するため、地下水の枯渇が穀物生産に深刻な打撃を与えるとみられる。中国での穀物の需給ギャップは将来、相対的に規模の限られた国際穀物市場にも大きな影響を及ぼしかねない。こうした混乱を避けるには、北米・南米に加え、ウクライナや中央アジアなど穀物増産余力のある地域からの開発輸入が重要になる。

欧州から日本まで
資源の開発・輸送で協力



ランドブリッジの形成は、中央アジア及びロシアの穀倉地帯と中国さらには日本との輸送ルートの確立も意味する。このルートと、北米・南米からアジアへの穀物・鉱石の大量海上輸送を柱とする「アジアポート構想」とが組み合わされれば、北米・南米の穀倉地帯からアジアへの輸送ルートが確保される。

構想の実現は北米はもとより発展途上にある南米とアジアとの経済の結び付きを強め、南米の農業開発、鉱業開発にも貢献し、南米諸国にさらなる発展の機会をもたらす。それは多くの食料を輸入に頼る日本にとって死活問題である国際穀物市場の安定に役立つだろう。

こうした構想は、インフラ整備だけが目的だと思われがちだが、そのインフラを活用して沿線地域の開発を進め、広域経済圏の形成を目指すことが重要だ。

民間資金導入へ 日中がけん引

ランドブリッジは、全体でみればユーラシアでの広域市場の形成を促す。今までの地域ごとのワンセット型の産業構造を打破して産業立地の再配置と沿線地域での分業体制づくりを促進するものとなる。

新たな東西軸の形成は、内陸開発と地域格差是正をもたらす。この軸には日本、韓国、中国、中央アジア諸国があり、これらの国々の経済関係強化により、一大広域経済圏が形成される可能性がある。

それは日本では、太平洋側に比べ経済的に比重が小さい日本海沿岸地域の活性化と日本海国土軸の形成を促し、国土の均衡ある発展が可能になる。

日中両国にとって同構想に向けた経済協力は、環境、エネルギー、食糧など世界規模の解決が必要とされる今日的な問題に共同で取り組む点でその意義は大きい。広域経済圏の形成が来世紀の両国の経済発展に寄与することは明らかである。

従来日本は多くの分野で中国に協力してきたが、同構想のような長期的視野に立つ経済協力の展開は、より効果的で、かつ顔の見える援助になり得る。

鉄道面のランドブリッジはすでに、中国の連雲港とカザフスタンを結ぶ国境貿易列車が九二年末開通したことで始まっている。それを機にランドブリッジに関する様々なインフラ計画案が内外の複数の機関から相次いで出された。国連開発計画(UNDP)、世界銀行、アジア開発銀行などの国際機関も同構想に関連した援助を実施または検討している。

問題は資金手当てである。例えばトルクメニスタンから連雲港を経てさらに日本の新潟に至る天然ガスパイプラインを設ける構想がある。その建設に限ってみても、約百億ドルの資金が必要との試算があることからもわかるように、ランドブリッジ構想は、壮大なゆえに巨額の資金を要する。これは到底公的資金だけで賄える規模ではない。

それだけに日中両国の同構想への取り組みは、ビジョンを描いたうえで、民間を含め世界の資金と英知を集めるための環境作りに重点を置くべきであろう。

経済協力はすぐに結果を求められがちであるが、この構想に関しては、二十一世紀のユーラシアの繁栄を左右するだけに、長期的視野で地道に取り組むことが重要であろう。

(しゅう・ぼくし)63年中国生まれ。経済学博士。中国機械工業部(省に相当)などを経て95年から現職。国際開発センターは、日本の外務、通産など六省庁共管の調査研究機関。

やさしい経済学

企業の境界―規模と効率 ③

一橋大・筑波大教授 小田切 宏之

規模拡大の問題点

企業規模の拡大には様々な利点がある一方、規模拡大や内部取引の増加によって非効率も発生する。

第一の非効率は、市場での競争圧力が弱まることによるインセンティブ(誘因)の低下である。社内取引ならば、たとえ品質が低くても値段が高くても取引を打ち切られることはないという甘えが生まれ、品質向上やコスト削減への努力を怠りがちになる。巨大組織に属していれば倒産の可能性は低下し、危機感は弱まる。こうして生じる費用をインセンティブコストと呼ぶ。

第二はインフォメーション(情報)コストの問題だ。コントロールスパン(一人の上司のもとに何人の部下がいるかということ)は変えることができないので、大規模な組織ほど階層の数は増えていく。このため、現場の情報がトップの経営者に行きつくまでに生じる情報の欠落やゆがみがさらに大きくなっていく。

第三はモニタリングコストである。内部組織において従業員の仕事ぶりを監視(モニター)するのは上司である。しかし部下の監視や査定は不完全にしかできず、見誤りも意識的なゆがみも発生する。これがモニタリングコストである。ただ、一方で上司が部下の仕事ぶりやその仕事の困難さを熟知していれば、社内での査定が市場での評価よりも適切になる可能性もある。

第四に、部下には上司により良く評価してもらおうと非経済的な活動をするインセンティブが生まれる。ゴマすりや付け届けがその典型である。これはインフルエンス(影響)コストと呼ばれる。社員が自分の評価を上げるために情報を操作し、自身に不利な情報の伝達を怠ることが一般化すれば、企業のコストは増大する。

ヒエラルキー(階層)型の組織では上司が部下に権限を委譲する。社長は部長に、部長は課長に一定の権限を与える。権限移譲は部下の意思決定の自由度を高めるので、上司による監視が不完全ならば企業の利潤より自らの利益を追求しようというインセンティブが生まれる。これに基づくコストはエージェンシー(代理人)コストと呼ばれる。

営業担当者は必要以上の値引きをしても受注したいと願い、開発担当者は需要が不十分だとしても自ら開発した商品を発売したいという欲望を持つ。営業担当者は必要以上に接待費を求め、開発担当者は高性能の研究設備を要求する。

これらのコストはいずれも、企業規模が大きく、市場取引から遠ざかるほど増大する。それは企業の生産性を低下させるとともに、組織の柔軟性を損ない、変化への的確な対応を困難にする。そのために規模の不経済を生むのである。

検証 雇用改革 世界標準を問う ⑧

基礎コース

資格の有効性

社会人に大学院進学熱

<企業は資格取得を支援>「これからの時代は資格がないと生き残れない」とされ、日米欧とも多くの資格が普及している。企業によっては、資格取得のための支援や、特定の資格の取得者に対する特別手当の支給をする例もある。

ただ今のところ資格が重視されるのは、ブルーカラー層やサービス従事者が中心のようだ。特にドイツでは、デュアルシステム(二重制度)による職業訓練と職業資格が普及している。英国のように、伝統的な徒弟制度の崩壊を受けて国の強力な指導の下に新たな国家資格を導入し、成果を上げているケースもある。

一方、ホワイトカラーでは、医師や弁護士、公認会計士など一部の専門的な職業を除くと、必要とされる資格はそれほど多くないといわれる。

「人材開発・雇用システムの国際比較」(日本労働研究機構調査)によると、日本のホワイトカラーで現在の仕事を遂行するために不可欠な資格が存在するというのは約三〇%。ドイツもほぼ同じ割合で、米国は四〇%強とやや高い。だが必要な資格としてあげているのは経理部門の需要が強く待遇面で優遇される米国の公認会計士(CPA)など少数に限られている。

事務系ホワイトカラーに資格を導入する動きが全体的に鈍かったなかで、最近はむしろ日本の方が導入に熱心なようだ。法務、財務、海外渉外などを対象に新卒者の職種別採用を始める企業も増えているのが一例だ。労働省が体系的な資格取得を促進する「ビジネスキャリア制度」に注力するなど新たな動きもある。

<取得目的に日米欧で格差>資格がホワイトカラーの処遇に与える影響がまだ小さいのに、資格を取得しようという人々の目的は何か。先の「国際比較」では日米欧とも共通して「仕事を効率的に遂行するのに役立つ」という理由が一位になっている。

続いて日米が「社会的評価が高まる」で、ドイツは「転職に有利」となる。三位は日本が「仕事に就くために不可欠」、米が「転職に有利」、ドイツが「昇進に有利」と、資格取得の目的に違いが出てくる。総じて日本やドイツでは職務をきちんと果たすために資格を得るという回答の割合が高く、対外的な威信効果を期待する面が強い米国とは対照的になっている。

ただ、企業の業務を遂行するのに不可欠で、キャリアとして重視される弁護士や公認会計士などの資格を実際に取得している比率はかなり低くなる。日本で特許問題やPL(製造物責任)問題などに対応するために法務室を重視する企業が増えていても、弁護士資格をもつ社員を抱える企業がまだ極めて少ないことがこれを表している。

<学位を重視する欧米企業>欧米企業の管理職にみられる一つの特徴は、日本以上に学校教育資格、つまり学位を重視するということだ。例えば、多くの米国の管理職がビジネススクールを修了し、経営学修士(MBA)を取得している。英国やドイツでは管理職訓練の一環として、管理職への昇進後に国内や米国のMBAを取得させるという例が増えてきた。

日本でも最近、企業側の後押しもあって社会人の大学院への進学が増えているが、多くの大学院や社会人受講者は手探りの状態といえる。学位取得が企業内の昇進や転社に直結するケースはまだ少ないようだ。

他方、日米欧の管理職層は教育資格に比べ、職業資格をあまり重要だとは認識していないというのが現状である。

雇用問題研究会