



ISSN 0385-0838

第 117号

発行所

亜細亜大学アジア研究所
東京都武蔵野市境5-24-10

電話 0422 (54) 3111

郵便番号 180-8629

安全保障から見た日中関係の将来

阿部 純

昨年十一月に起きた中国原潜による領海侵犯事件によって、中国の軍事力への関心が喚起されたことは記憶に新しい。それに加え、わが国の排他的経済水域の主張を無視した東シナ海における中国の海底資源開発問題や、小泉首相の靖国神社参拝への執拗な反対などによって、わが国における対中国感情が悪化の一途を辿っているといっても過言ではない。険悪化する日中関係がこのままではいけない。しかし、関係打開の途が容易に見出せないのが現状だといわざるを得ない。

こじれた日中関係の危険性

「政冷経熱」と評され、経済関係は良好だけれども政治的には冷え切った日中関係は、この二〇〇五年も改善の兆しは見えない。それどころ

か、関係のさらなる悪化を予感させる材料はいくらでもある。とくに今年には太平洋戦争終結六十周年であるが、中国側に言わせれば反ファシズム戦争勝利六十周年であり、反ファシズム戦争とは「抗日戦争」を意味する。また日清戦争とその処理を決めた下関条約（日清講和条約）から百周年でもある。日本が台湾を植民地にしたのが同条約であり、今日の台湾問題の深刻さを考えれば中国の日本に対する恨みは深いであろう。

しかし、その一方でASEAN（東南アジア諸国連合）+日中韓による「東アジア共同体」の実現を目指す動きもある。今年十二月には、クアラルンプールで最初の「東アジア・サミット」開催が予定され、東アジアの地域統合が具体的な構図を持ちはじめてきている。もちろん

目次

安全保障から見た日中関係の将来

…… 阿部 純 …… (1)

フィリピンにおけるタバコ産業の課題

…… 野沢 勝美 …… (4)

台湾国鉄の通勤事情

…… 岡崎 幸司 …… (8)

「国際中堅企業」の登場（ ）

…… 西澤 正樹 …… (10)

『アジアの窓』

「見殺し」は犯罪か …… 小林 照直 …… (12)

ん、そこには東アジアを経済的に牽引するわが国と中国との経済的補完関係に基づく相互依存の深化と、それを自覚的に相互信頼関係の発展へと促す地域内の政治的願望も働いているのだらう。

ところが中国は、来年に予定される第二回の「東アジア・サミット」の議長国に名乗りを上げ、地域経済統合の主導権獲得に余念がない。本来、協調を基本とすべき地域統合に自らの影響力拡大という狙いを隠そうとしない中国の姿勢は、すでにアメリカの警戒感を惹起するにいたっている。政治民主化の方向が見えない中国の台頭に、アメリカは将来における米中の対立を織り込んだ対応を取り始めてきているのであ

る。「アメリカ抜き」の「東アジア共同体」への牽制は、マレーシアのマハティール前首相が一九九〇年代はじめに「東アジア経済協議体」(EAEC)を提起したところからあったものだが、その当時のアメリカの反発はマハティールの「欧米排除」の原則に向けられたものであった。そのアメリカの懸念が今回は、中国の経済的台頭によって再燃し始めているのである。もし日中両国が協調してアメリカの理解を求め、「東アジア共同体」のプロセスを漸進的に進める枠組みをしっかりと作っていたならば、かかるアメリカの懸念も起こりえなかつたかもしれない。そうであるとすれば、日中関係の帰趨は東アジアの将来像にも大きな影響を与えざるを得ないことを示している。

中国「靖国」批判の稚拙さ

こうした日中関係の政治対立状況が好ましくないことはいうまでもない。日中はその原因を相手に見出し、自己正当化するわけだが、わが国から見ると、中国側に多くの問題があることはその意味で当然のことである。もちろん中国側にも言い分はある。しかし、たとえば中国が日中首脳の相互往来を拒む理由として挙げる「靖国参拜問題」は基本的に小泉首相の個人的な信条の問題であり、それに中国が反対するのは、A級戦犯の合祀問題に限定されるにせよ基本的には「内政干渉」である。世論を含めた日本側の反発は、中国が日本人の「生死観」という文化の領域にまで容喙してきたことにある。外交的に日本人の文化の領域にまで干渉し

ようとすると中国の姿勢は、稚拙でありかつ傲慢という印象を日本の国民の多くに与えてしまった。かりに小泉首相の靖国参拜を快く思っていない日本人がいたとしても、中国の圧力で小泉首相が靖国参拜を中止した場合、それを心から歓迎するとは思えない。中国は小泉首相の靖国参拜を「中国人民の感情を傷つける」というが、中国が行ってきた反日教育や日本の「戦争犯罪」をプレーアップする各種記念館の建設を、中国は「中国人民の感情を傷つける」とは考えなかつたのだろうか。いずれにせよ、こうした対立が建設的な結果を生むことはないことを中国は自覚すべきだろう。

中国は軍事的脅威か？

このような日中対立について、筆者の専門分野である安全保障の観点から論じてみたい。つまり日中対立が昂じることによって、中国が日本にとって軍事的脅威になりうるかという問題である。なぜこうした問題を取り上げるかという点、日中関係が冷え込み、中国の軍事的脅威が強調されることが、今後の日中関係をますます悪い方向へと導いていくことが懸念されるからである。日中が腕ずくの喧嘩を覚悟するならば、その前に冷静になって相手の力量をまず評価し、「勝ち目」があるかどうかを確認する必要がある。「専守防衛」を旨とするわが国の場合「対中攻撃」は選択肢にない。実際に中国が「日本侵略」を決断できるだけの能力があるかが問題になる。

中国はたしかに二百万を超える世界最大の地

上兵力を擁し、戦略核ミサイルまで保有しており、それをもって「軍事大国」とであると評価することは間違いとは言えない。まして恒常的に中国の軍事圧力に直面している台湾の場合、中国は明らかに軍事的脅威である。わが国に対しても核ミサイルの照準を合わせていることは疑いのない事実である。しかし、それがそのままわが国にとっても中国が軍事的脅威になっているというわけではない。

日米同盟を軸に、米韓、米比、米タイ、米・シンガポール、さらに米豪というアメリカとの防衛ネットワークを中心に形成されている東アジア国際関係の安全保障メカニズムの中で、中国の軍事力を位置付けてみた場合、その「脅威」の度合いは相対的に低い。少なくともわが国で中国の軍事的脅威を、現実の問題として明日にでも中国がわが国に攻撃してくるといいうように深刻に捉えている人はほとんどいない。

もちろん、昨年十一月の中国原潜による領海侵犯事件や、それ以前の、そしてその後も続いている日本周辺を遊弋する中国の海洋調査船の活動などへの不安、また日本のシーレーンなど安全保障からみた台湾の地政学的重要性をもって中国の脅威を語ることもできようが、中国がアメリカの軍事力に裏付けられた東アジアの安全保障メカニズムにチャレンジしてくる蓋然性はきわめて低い。よって「台湾関係法」で台湾の防衛にアメリカが関与している以上、台湾への進攻も可能性として極めて低いといえる。ましてアジアにおけるアメリカの軍事的プレゼンスの力ギを握るわが国への武力行使は、中国に

とつていわば自殺行為であつて合理的選択肢の外にあるといわざるをえない。

そういうえるだけの客観的事実を挙げておくことはこの場合重要であらう。中国がわが国に対して武力行使を行おうとする場合、同盟関係にあるアメリカの軍事力も計算に入れなくてはならない。要するに、軍事力の比較は、中国対日本・アメリカということになる。そうなれば、比較するまでもなく中国は武力行使を思いとどまらざるを得ない。

日中軍事バランスでも日本が優位

中国が昨年十二月に公表した「二〇〇四年の中国の国防」白書によれば、中国の二〇〇三年度国防予算は、アメリカの五・六九%、日本の五六・七八%である。中国の公表する国防予算は、中国の軍にかかわるすべての歳出をカバーしているわけではなく、その意味では金額はもつと大きくてしかるべきであるが、その実態はブラックボックスである。ただし、かりにアメリカ国防総省が二〇〇四年五月に公表した「中国軍事力レポート」が主張するように、中国の国防予算総額が公表されている額の二・三倍であるにせよ、アメリカの国防予算の二〇%にも満たないことになる。結果として、中国とアメリカの軍事力格差は拡大を続けているのが実情であり、相対的に米中の軍事バランスを見れば中国の劣勢が拡大しつつある。日中間に限定して戦力比較しても、たとえば海上自衛隊が擁するイージス護衛艦四隻に匹敵する戦力は中国にはない。日本の十六隻の通常動力潜水艦に

匹敵する近代的水準の潜水艦ということでは、中国の現有戦力はロシア製のキロ級潜水艦と国産の宋級逐逐艦を合わせても十隻程度しかない。日本のボーイング767AWACS（早期警戒管制機）やP-3C対潜哨戒機に匹敵する戦力は中国にはない。よって、現状において中国は（アメリカが介在しない）わが国に対しても軍事的に劣勢にあることは確かである。

もちろん、戦争は基本的に「戦つてみなければわからない」部分はあるが、まず自らの優位に確信が持てなければ行動に移すわけにはいかないのが現代の常識であるとするれば、中国が戦争の帰趨を度外視した「真珠湾攻撃」のような判断をしないはずであり、わが国が中国の軍近代化の程度を的確に把握し、それに対する備えを確実にしておくかぎりにおいて、中国が軍事的脅威になることはないといえるし、中国もあえて軍事的冒険をおかすような真似はしないだろう。

昨年十一月の中国原潜による領海侵犯事件で、わが国が中国の軍事的存在を再確認できたことは、わが国の安全保障上大きなプラスであった。だが、現実を冷静に観察すれば、この事件はアメリカが取り組んでいるグアム島を中心とした太平洋方面の海軍力強化を念頭に、中国が乏しい海軍戦力を動員して対抗策を試み、見事に探知されてその限界を露呈したという、中国にとつてきわめて屈辱的な出来事であったことは間違いない。そして中国の軍事行動の監視ということについて、日米に加え、台湾も協力体制にあることが中国にインフォームされた

ことは、台湾海峡の安全保障にとつて大きな意味を持つ。こうした状況に照らして結論すれば、中国が本当の「脅威」になるとしても、それは当分先の話であらう。

中国をチエックする必要性

ここで最後に確認しておきたいことは、筆者の意図が「中国の軍事力はたいしたことはない」と強調するつもりではないということである。

発展のポテンシャルからみても明らかのように、中国が経済大国化することは当然視されており、それにつれて軍事大国化をめざすことも当然の流れとして受け止めなければならぬ。その意味でいえば、わが国の軍事的優位も、いつまでも維持できるわけではない。アメリカの東アジアにおける主導的な軍事的関与も永久に続くという保証はない。ただし、中国がいずれ地域を代表するパワーになるにせよ、そのときに軍事力に物を言わせ、自分の利益だけを考えるような国になってしまうようでは、東アジア地域の協調的發展は望めない。

だからこそ、中国が東アジアの地域的利益を自らの国益と共通するものと認識し、地域秩序の擁護者として世界規模で認知されるようになることが望まれる。そうなるまで、中国の行動をチエックできる安全保障体制は必要であり、それが日本の役割であるとともにアメリカもそれを担保する必要がある。今のままの中国に東アジアの安全保障環境を左右させるわけにはいかないからである。

（あべじゅんいち・霞山会主任研究員）

フィリピンにおけるタバコ産業の課題

野 沢 勝 美

開発途上国の農業は多くの課題に直面している。農業の多角化はその中心にある。生産農家は自家消費以外の産品を生産し、表面的には農家所得の増大をはかってきた。しかしながら当該産品の特殊性は、生産農家以外の関与者に利益をもたらした。本稿では、フィリピンにおけるタバコ産業の歴史、現況を葉タバコ生産に焦点をおき、これを述べる。

タバコ産業のもつ特殊性

現在、フィリピンにおけるタバコ産業の従事者は五七万三三〇〇人で、うち農作業に八五%、流通に八%、加工に三%、製造業に四%、政府が〇・二七%である。タバコ関連の税・手数料は直接税・間接税収入の二四%に達する。そして、フィリピンにおける葉タバコ生産がもつ特殊性として、次の四点をあげることができる。

第一に、零細な生産規模である。平均農地面積は〇・六五ヘクタールにすぎない。栽培は小農家が家族労働によりこれを担う。

第二に、栽培農家が収穫後の葉タバコ加工を営むとの点である。栽培農家が、収穫した生の葉タバコを手作業で串刺し、これを自家用の火力乾燥室で乾燥する。家族が順次交替で炉内温

度を維持すべく不寝番をする。

第三に、生産には厳密な品質管理を伴う。このため流通のすべての過程で製品の葉タバコについて、選別、葉分け、等級格付が行われる。

第四に、最終商品であるタバコ製品は担税物品で、しかも担税額が大きい。紙巻きタバコ製造会社、最終製品消費に対する課税に強力な反対勢力が組織化されることは少ない。大衆からの税収に依存する中央政府、そのタバコ消費税の一部交付を受ける地方政府が存在する。

以上の認識に基づきフィリピンのタバコ産業を葉タバコの生産流通に焦点をあてる。なお、以下の記述では、紙巻きタバコの原料であるバージニア種（黄色種）を対象とする。

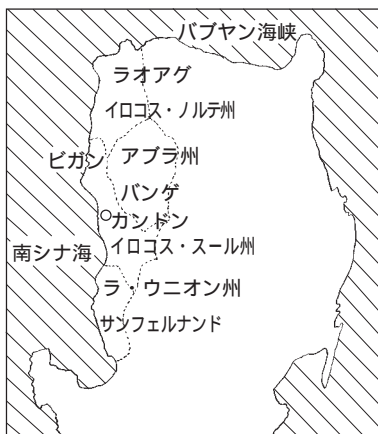
タバコ産業の歴史

フィリピンに最初にタバコ栽培を持込んだのは、スペイン統治下におけるアウグスティノ会の修道会であった。十六世紀後半にメキシコから葉巻タバコの種子二〇〇オンスを持ち込んだのが最初とされる。この葉タバコは中葉巻として良質の品質を備えており、ガレオン船（大型帆船）貿易の主要商品のひとつとなった。これが巨額の利益をもたらすと見込まれ、タバコ栽培

の商業化が進むことになった。十八世紀に入ると、イスラム教徒反乱に手を焼いた植民地政府は戦費調達を目的として一七八二年にタバコ産業独占に着手した。以後一八八二年まで独占が続き、この間にイロコス、カガヤン、パレー地方の農民はこの在来葉巻種の栽培を強制された。

アメリカ統治下においてはタバコ産業の育成が企図され、フィリピン・タバコ委員会、タバコ検査基金が設置された。検査料徴収と検査基金制度は現在も存続している。一方、バージニア種タバコの栽培が実際に開始されたのは一九二七年に植物産物局が数種の種子をアメリカから輸入し、栽培に関する研究・調査・試験に着手してからである。研究結果は北部ルソンがバージニア種タバコの栽培適地であるとした。これを受け、一九三二年に地場企業のタバカラ社が商業栽培を起業したものの、国際価格に對抗できず、輸出力もなく事業は失敗した。一九四〇年に今度は大規模栽培を目的とした国营タバコ公社が設立されたが、外国産紙巻タバコ

(図) フィリピンの葉タバコ(バージニア種)生産州



印：州都

(表)

フィリピン産タバコ(バージニア種)生産
(2002/3 作物年)

生産州	農家数 (戸)	面積 (ha)	生産高 ⁽¹⁾	
			(1000kg)	構成比 (%)
イロコス・スール	15,211	10,663	19,194	56.4
イロコス・ノルテ	6,629	3,275	5,896	17.3
ラ・ウニオン	4,323	3,104	5,588	16.4
アブラ	2,943	1,835	3,304	9.7
イサベラ	61	39	69	0.2
全国	29,167	18,917	34,051	100.0

(注) (1) 1,800kg/haで計算。

(出所) National Tobacco Administration (NTA)

の輸入、国内の処理工場不足でまたも不成功に終わり同公社は戦後一九五〇年に廃止された。

一方、日本統治下では北部ルソン農家はバージニア種の大規模栽培を強制され、最盛期の作付面積は八千ヘクタールにも達した。当時のタバコ産業は日本の国際商事株式会社が独占した。

政府介入とその失敗

戦後に至り政府が本格的にタバコ産業振興に取り組んだのはキリノ政権期であった。外国産葉タバコ、タバコ製品の輸入禁止法制定し、農業信用組合融資庁(ACCFA)を設立した。この結果、ACCFAによるバージニア種葉タバコの支持価格による全量買上が規定された。イロコス地方はキリノ大統領の出身地でもある。タバコ産業に対する補助は、フィリピン中央銀行をも巻きこみ、地元政界の政治介入を招いた。これは不正の横行をもたらし、一九五〇年代にタバコ産業は危機に瀕した。

これに対処すべく一九六〇年にはフィリピン・バージニア種タバコ庁(PVTA)を設立し、タバコ産業の安定的発展に必要な機能はすべてPVTAに移管した。一九六四年にはバージニア種タバコ産業振興法によりタバコ検査基金が設置され、同基金はバージニア種葉タバコを原料とする紙巻タバコ、輸入葉タバコに対する税金の五〇%を財源とした。これをもって前出のACCFA、PVTAの生産農家に対する不良債権清算、中央銀行のタバコ関連債権処理に充てるとしたのである。

マルコス政権期に入るとタバコ産業への政治介入は一層強まった。同政権の戒厳令布告の翌年一九七三年には、タバコ検査料の配分方法をあらたに規定し、徴収した検査料の五〇%はフィリピン文化センターに配分し、残りの五〇%をタバコ検査基金に配分するとした。後者のうち七〇%はフィリピン・タバコ委員会職員に給与、タバコ消費宣伝費に充て、三〇%はタバコ文化と生産促進に流用するとした。タバコ農民の生計向上に使われるはずの検査料の大半が目的外に流用されたのである。

一方、前者のタバコ検査基金に関しては、基金利用を目的とした政府機関が乱立した。国家タバコ研究センターをマルコスの地元大学敷地内に建設や、バージニア種タバコ燃料公社への一億ペソの流用などを決定した。政界、官界有力者が同検査基金に群がったのである。

タバコ産業の改革

アキノ政権期の一九八七年にそれまでのタバコ

コ産業に関連する七機関を統合した国家タバコ庁(NTA)を設立し、事業を整理した。NTA業務からタバコ関連基金の運用は外され、タバコ検査基金、タバコ消費税は全て内国歳入庁、財務省経由で予算管理省に配分し、NTAは生産データを予算管理省に提出するのみとなった。

さらに、アキノ政権の掲げてきた地方分権にそつたタバコ関連の地方交付金システムが構築された。一九九二年にバージニア種タバコ生産農家発展促進法が成立し、国産のバージニア種紙巻煙草に課した消費税の一五%をバージニア種タバコ生産州に交付するとした。交付の対象となるのは、バージニア種タバコ生産が年一〇〇千キログラム以上の州とした。この結果、イロコス・スール、イロコス・ノルテ、アブラ、ラ・ウニオンの四州に限定された(図参照)。交付金額は葉タバコ生産量に比例して産出される。すなわちタバコ消費税配分に他州は参加できない。

ラモス政権期の一九九三年に州内における配分方法が規定された。州政府が三〇%、ムニシパリティ(町)が四〇%となり、後者のうち二〇%は生産ムニシパリティに配分され、二〇%は州内の全ムニシパリティに均等配分される。残りの三〇%は受益州の下院議員選挙区の代表者が下院議院と協議し配分を決める。交付金の使途は、協同組合事業、農家所得増大のための生計向上プロジェクト、アグロ・インダストリー・プロジェクト、市場連結道路建設の四項目とした。実際の配分額は、一九九二年の六・五〇億ペソから、二〇〇二年の一五・四二億ペソに増大した。タバコ消費税交付金は当該

州、ムニシパリティ政府の貴重な財源となっている。

労働集約的な葉タバコ生産

フィリピンにおける二〇〇二ノ三作物年のバージニア種の生産は全国で三万四〇五一千キログラムであり、イロコス・スール州が全国生産の五六・四%と全国一の生産規模を誇る。主産地はカンドン周辺である。次いでイロコス・ノルテ州が一七・三%、ラ・ウニオン州は一六・四%、かつてはイロコス管区地方で現在はコルデイリエラ行政区地方に区分されるアラ州は九・七%になる。すなわち、これら四州で九九・八%になる(表参照)。バージニア種生産がこの四州に集中している事実がわかる。イロコスが「バージニア・カントリ」とよばれる所以である(写真1)。

最初に記したように、葉タバコ栽培の平均作付面積は〇・六五ヘクタールと零細規模である。そして、多くの場合が契約栽培であり、加えて国家タバコ庁(NTA)あるいは、後述のトレーディング・センターの技術指導を受けている。

栽培農家による生産は、家族労働により行なわれる。収穫時にはこれが典型的であり、早朝午前四時から収穫し、同八時には終了する。次に、これを手作業で串刺し、自家製の土製火力乾燥屋に搬入し乾燥する。温度調整が肝要で、このため平均五日間家族総出による二四時間の監視がなされる。聞き取り調査によると、農家における葉タバコの平均生産性は一ヘクタール当

り二〇〇キログラムである。ところが生産コストに占める火力乾燥コストは平均で五〇・六%になる。タバコ栽培は加工過程を伴い、家族労働を動員した労働集約型農業である。過剰労働力を抱えるイロコス農家にとつて、タバコ生産のもたらす経済効果は大きい。

垂直統合された流通機構

流通過程を乾燥葉タバコの流れから捉えると、その基本形は、生産農家 トレーディング・センター リドライン グ・センター タバコ製品製造工場である。この体系は葉タバコの最終需要者である紙巻タバコ製造会社を頂点に垂直統合される。そしてこの紙巻タバコ製造会社は、大手三社による寡占状態にある。すなわち、フォーチュン・タバコ社、フィリップ・モリス社、ラ・スエルテ社である。

トレーディング・センターは民営であり、紙巻タバコ製造会社に専属するサテライト・センターとして機能している。トレーディング・センターは、農民あるいは仲買人が持ち込んだ葉タバコをNTA等級基準に従い仕分けし(写真2)、対価を支払う。買上価格は、NTA、生産農民団体、タバコ製品製造会社の三者による協議で毎年決定される。二〇〇四年には最上級AAは四七・五〇ペソ/キログラムであった。これは最低価格でこれを上回ることに規制はない。ここに集荷された乾燥葉タバコは再度区分され、系列のリドライン グ・センターに輸送される。

リドライン グ・センターは、系列の紙巻タバ



(写真1) 葉タバコの栽培
(イロコス・スール州)(筆者撮影・以下同じ)

コ会社の子会社であり、紙巻タバコの原料工場でもある。ここでは荷受直後に、今度は親会社で規定したより細かな等級基準に従い再々区分される。次いで紙巻タバコの製造前段階である、加工 再乾燥 熟成を経て、二年后に首都圏の親会社の紙巻タバコ製造会社に納品される。

ところが、葉タバコの流通体系は実際にはかなり複雑である。この過程に様々なアクターが介入する。最も顕在するのは、コボイ(カウボーイ)とよばれる仲買人の存在で、彼らは生産農家とトレーディング・センターの間に介する。すなわちトレーディング・センターに至るまでの流通パターンは、次の四種類に区分できる。生産農家(直接) トレーディング・センター、生産農家 コボイ トレーディング・センター、生産農家 協同組合 トレーディング・センター、生産農家 コボ



(写真2) 乾燥葉タバコの仕分け作業
(イロコス・スール州)

イA コボイB トレーディング・センター、である。

仲買人の役割、協同組合の育成

ではコボイの役割をみる。コボイは特定のトレーディング・センターに所属し、乾燥葉タバコを生産農家から買付け、トレーディング・センターに売渡す仲買業者である。コボイはムニシパリティ政府から営業免許を取得しており、その存在は公認されている。コボイの多くは買付資金をトレーディング・センターから前渡しされている。生産農家に対する生産融資の実行、生産技術指導などを担い、なかには「コボイはミニ・トレーディング・センター」と呼ぶ関係者もいる。コボイの多くは、同族経営でなされており、自己資金を蓄積し、また事業を

多角化している。コボイ同士の連係は密接で、コボイ間で葉タバコ融通も横行している。これは「タバコ転がし」である。

しかしながらコボイには以下のように、一定の任務が課せられている。つまりところコボイは親会社である紙巻タバコ製造会社の末端組織として機能している。

第一に、安定的な集荷量の確保である。これはトレーディング・センターの処理能力に対応した有効最小規模集荷量の調達に役立つ。事実トレーディング・センターからコボイに対して集荷量に応じてリベートとして支払われている。

第二に、葉タバコの品質確保である。トレーディング・センターでは持ち込まれた乾燥葉タバコの品質を厳密に検査する時間的余裕がない。生産農家によるモラルハザード回避は不可欠で、生産農家との信頼構築をコボイに任せること取引費用を最小化できる。

第三に、生産農家に対する生産技術の提供である。最終的顧客であるリドライビング・センターのニーズに対応した最新技術を生産農家に伝授する役割の一端を担うのがコボイである。一方では、生産農家の勤労意欲、能力を把握する。

以上の肯定的な役割評価に対し、他方ではコボイは生産農家を搾取する勢力に属するとの否定的評価が存在する。コボイの排除が論議されるものの、コボイによる地元政治家に対するロビー活動も盛んでその実行はままならない。

前述のように葉タバコ生産農家はトレーディング・センター、あるいは仲買人のコボイに依存せざるを得ない状況にある。かかる桎梏を打

破するのは農民組織の結成である。生産者組合である農業協同組合の結成と、その活動強化である。しかしながら既存のわずかな協同組合ですら技術、資金面において紙巻タバコ製造会社の全面的支援に依存している。タバコ生産者のみからなる協同組合の結成には至っていない。

転換期のタバコ産業

こうした中、フィリピンのタバコ産業は、禁煙運動、グローバル化の厳しい状況下にある。

第一に、世界的に展開される禁煙運動に乗った、タバコ製品需要の漸減傾向を阻止できない。生産国のフィリピンにおいても二〇〇三年タバコ製品包装・使用・流通・宣伝規制法が制定されている。

第二に、ウルグアイ・ラウンドによる農産物自由化で葉タバコ輸入の規制緩和が必定とされている。大手紙巻タバコ会社は中国からの開発輸入を計画中と伝えられている。

以上に加えて新たな事態が進行している。ムニシバル政府による火力乾燥の機械化である。在来型火力乾燥の五倍以上の効率というキャビネットバルク乾燥機がイタリア、カナダから導入、設置されている。この資金は、前述のバージニア種タバコ生産州へのタバコ消費税交付金である。農家の努力である交付金、自動火力乾燥機の導入になり農民の労働力削減になる。農家が直面するジレンマは、経済のグローバル化のなかで直面する一次産品生産国が抱える共通課題であるに違いない。

(のざわかつみ・国際関係学部教授)

台湾国鉄の通勤事情

岡崎 幸 司

筆者は交通部台湾鐵路管理局を利用して通勤している。交通部というのは台湾の中央官庁の一つで、通信・運輸・気象・観光の四分野を管轄、郵便事業などそれに関する現業部門も有している。交通部のなかで路線の改修を除く在来線の事業を担当しているのが台湾鐵路管理局である。さしずめ「国鉄」といった部局なので、以下では交通部台湾鐵路管理局を台湾国鉄と呼ぶことにする。

交通部台湾鐵路管理局及び同觀光局のホームページによると、台湾国鉄の路線は、西部幹線系統（縦貫線・台中線・屏東線・南迴線）、東部幹線系統（宜蘭線・北迴線・花東線）、内湾線、集集線、平溪線から構成される。

西部幹線系統の縦貫線は名前が示すように台湾島の西側を南北に縦貫する路線である。北部の港湾都市基隆から八堵、台北（首都）、板橋、桃園、新竹、竹南、沙鹿、彰化、二水、嘉義、台南などを経て南部最大の都市高雄に至る。台中線は竹南から彰化までの路線で、沿線に中部の最重要都市台中がある。縦貫線が竹南・彰化間を一部台湾海峡沿いに走るのに対して台中線は山間部を往来する。そのため、竹南・彰化間を海沿いに走る路線を海線、台中線を山線ともいう。沿線に台中を擁する関係で山線の方が圧倒的に本数が多く、山線経由の台北・高雄間は

台湾国鉄の大動脈となっている。屏東線は高雄と台湾最南端屏東県の枋寮を、南迴線は枋寮と台東を結ぶ。屏東線と南迴線を利用すれば、南国情緒を満喫しながら高雄から台湾東南部の台東に抜けることができる。

東部幹線系統は北部から東部に延びる路線である。宜蘭線、北迴線、花東線は、おのおの八堵から瑞芳を経て蘇澳、蘇澳から花蓮、花蓮から台東をほぼ太平洋沿いに走る。東部幹線・西部幹線両系統で台湾島を一周している。

内湾線・集集線、平溪線はそれぞれ西部幹線系統、東部幹線系統の支線である。内湾線は新竹と内湾、集集線は二水と車埕、平溪線は瑞芳と菁桐の間を往來する。

前置きが長くなったが、筆者が通勤で乗下車するのは西部幹線系統の台北駅と新竹駅である。台北駅から新竹駅までの距離は七八・一km、この間の駅数は一四を数える。一口で七八・一kmといってもわかりにくいので、東京・小田原間（JR東海道本線、八三・九km）や東京・大月間（同中央本線、八七・八km）より少し短く、東京・成田空港間（同総武線快速・成田線、七九・二km）とほぼ同じくらいの距離と書けば、ご理解いただけるのではないかと思う。続いては、上記ホームページ及び日頃の体験に依りつつ、筆者が普段乗り降りする台北・

新竹間を例に、台湾における国鉄通勤事情を紹介したい。なお、筆者は台湾国鉄の専門家・マニアではないので、不正確な部分があるかもしれない。ご容赦をお願いする次第である。

さて、台北・新竹間を走る列車は自強号、莒光号、復興号、電車、普快車の五種類である。電車は電聯、普快車は平快車などと表記されることもある。自強号電車は比較的新しい車両を使用しているが、莒光号・復興号は平均車齢三〇年ないしは二五年程度の客車を、普快車にいたってはさらに年季の入ったビンテージ物の客車を使用していることが多い。

日本風に表現すれば、自強号は特急、莒光号は急行、復興号は準急、電車及び普快号は各駅停車に相当する。もっとも、復興号はよほど小さい駅以外は停車するので、各駅停車とあまり変わらない。前述したように普快車は年代物の客車を使用しているので、各駅停車というよりは鈍行という一昔前の表現の方が似合っている。レトロな感覚で通勤・通学あるいは旅行を希望する向きにはお勧めである。付言すると、台北・新竹間片道に要する時間は、自強号で六〇分、七〇分、莒光号で七〇分、一〇〇分、復興号で八〇分、一〇〇分、電車で八〇分、一二〇分、普快車で一〇〇分、一三〇分くらいである。

座席で列車を分類すると、対号列車と非対号列車に分かれる。対号列車は全車座席指定、非対号列車は全車自由席を意味する。筆者の知る限り、台湾では一部座席指定あるいは一部自由席という列車は存在しない。自強号・莒光号・復興号が対号列車、電車・普快車が非対号列車である。対号列車の座席はゆったりとしており、自強号・莒光号の座席はJR在来線のグリーン座席並みである。リクライニングが可能

なことは言うまでもない。

運賃は列車別に定められている。JRでは普通乗車運賃と特急料金などが別立てになっているが、台湾国鉄は最初からすべて込みの運賃である。二〇〇四年一月一日現在、台北・新竹間の大人片道運賃は、自強号が一八〇元、莒光号が一三九元、復興号及び電車が一六元、普快車が八四元となっている。同じ各駅停車・全車自由席ながら電車と普快車で運賃が異なるのは車両の新旧によるものである。上記の運賃を同日の為替レート(一元=約三・一九円)で概算すると、それぞれ五七〇円、四四〇円、三七〇円、二七〇円となる。ちなみに、台北・新竹間とほぼ同じ距離のJR東京・成田空港間の普通乗車運賃は一、二八〇円、通常期の指定席A特急料金は一、六六〇円、自由席は一、一五〇円である。敢えて単純に比較すると、台湾国鉄の運賃はJRの二割弱から三割程度という計算になる。

乗車券には前売り・当日売りの二種類があり駅で直接購入する以外にインターネットや電話で予約して駅または郵便局で買うこともできる(手数料不要)。対号列車の乗車券は自動的に座席指定となるが、「無座票」(=立席乗車券、運賃は普通乗車券と同額)も販売している。「無座票」は立席乗車券ではあるが、空席があればそこに座ることができる。検札の際には車掌氏に「無座票」を見せるだけでよく、座席についていることを咎められることはない。それゆえ、いち早く空席にたどり着くために我先に乗車したり、空席を求めて車両間を漢り歩く「無座票」の乗客がいる。ただし、もともとが立席なので、本来座るべき乗客が現れれば座席を譲らなければならない。

日本の鉄道会社同様、台湾国鉄にも定期券がある。定期券には「通用定期票」と「計次式磁卡定期票」の二つがある。「通用定期票」は発売日から三〇日有効で上下車回数に制限はない。「計次式磁卡定期票」は日本でも馴染みの自動改札機専用定期券であるが、片道を一回として計算した乗車回数に制限が設けられている。現在は乗車回数五〇回と一五〇回の二種類が販売されており、有効期間はそれぞれ二ヶ月、五ヶ月である。日本人の感覚からすれば、定期券というよりは回数券に近い。台北・新竹間のように自動改札機設置区間では、「通用定期票」は発売停止となり、「計次式磁卡定期票」に一本化された。

「計次式磁卡定期票」の販売価格は、復興号の片道運賃を乗車回数の五〇回あるいは一五〇回をかける、五〇回の場合で一五〇元、一五〇回の場合で二〇〇元を割り引いてから若干調整し、乗車回数の五〇回あるいは一五〇回をかける、という方法で計算される。定期券代の計算は復興号の運賃を基本にしているが、復興号乗車に際しては立席となる。使用回数に制限があるうえ、割引率が一五%ないし二〇%と低いことなどから、この定期券はおトクではないと感じる方もおられると思う。確かにそういう面はあるが、この定期券には大きな利点がある。それは、立席という条件はあるものの、どの列車に乗車してもよいという特典である。つまり、復興号の運賃で自強号・莒光号にも乗車可能で、「無座票」同様に空席があれば座ってもよいのである。全回自強号に乗れば割引率は五〇%弱になるため、結構おトクとも言える。

ここまでは台湾国鉄を利用した鉄道通勤の良面を中心に紹介してきたが、もちろん難点もある。最大の問題は定刻通りに到着・発車し

ない列車がかなり多いことである。二・三分から五分程度の遅れはよく観察されるし、遅延時間が一〇分を超えることもたまにある。結構「いい加減」である。遅延に慣れているのか、それとも鉄道は遅れるものだと考えているのか、はたまた諦観しているのか、台湾の人々が駅員に抗議している姿は見かけたことがない。おらかと形容すべきか、時間に無頓着と表現すべきか、いずれにせよ寛容な人たちである。

「いい加減」、「おらか・無頓着」といえば、電車や普快車の中国語表記が統一されていないことは既に書いた。英文表記も同じである。普快車を台北駅の無座票自動券売機は「普快ordinary」と表記している。ところが、列車の出発案内を示す掲示板では「普快Express」としている。新竹駅の窓口では「普快ordinary」、無座票自動券売機では「普快Local Train」となっている。英文表記が不統一であることはともかくとして、急行を意味する「Express」と各駅停車を示す「Local Train」では大きく異なるし、漢字が理解できない外国人の混乱を招くのでは、と筆者は思っただが、気にならないようである。台湾では早ければ二〇〇五年秋に台北・高雄間で高速鉄路、いわゆる台湾新幹線が営業を始める。新幹線の最新型車両と骨董品の普快車がユニークなコントラストを形成する日も近い。新幹線の登場で台湾の国鉄通勤事情、さらには鉄道事情や交通事情がどのように変わるのか、楽しみである。(後記：一月のダイヤ改正で西部幹線の普快車は通行停止となった)
(おかざきこうじ：台湾・中華大学人文社会学
院副教授)

「国際中堅企業」の登場（一）

経営資源の全面移転

～奄美発條製作所（その一）～

西澤正樹

アッセンブリーメーカーの量産工場の中国展開にともない、それまで国内で存立基盤を構築してきた中小機械加工業の中国進出が続いている。本稿では、日本に法人登記をしているものの、実質的な経営資源をすべて海外の事業所に移転、現地化を深めることにより「国際中堅企業」に成長し、投資先地域と出身地域の間で新たな人的関係を形成しているケースを報告する。本ケースで注目するのは、海外直接投資において人的資源の移転、拡張、蓄積に集中し、さらに、その育成、成長、活躍を強烈に推進している点である。

中国事業展開の歩み

奄美発條製作所は一九七一年、品川区にて弱電関係の精密スプリングを生産する個人企業として創業した。七三年に法人化し七五年に大田区に移転、スプリング生産の自動制御装置の開発に注力しながら業容を拡大し、八三年に生産拠点を群馬県館林市に移転した。

弱電メーカーは八五年以降の急速な円高に対応するかたちで東アジアへの生産移管を加速した。当社も主要顧客の中国・華南地域への進出にともなう部品の現地調達要求に対応するため、八八年、香港に「健桓有限公司」を設立し、広東省惠州市の「SPG社」のスプリング部門に出資した。SPG社は日本での取引先であるオーディオ製品メーカー「シンワ」の協力企業八社による共同出資会社である。この共同事業にはプレス加工、モールド成形、シャフト加工、研磨、フライホイール、金型メンテナンス、スプリングを扱う中小加工業が参加した。SPG社に出資した各社は、その後、それぞれ独自の事業展開に向かい、当社も九一年に深圳市宝安新城（特区内）に「深圳奄美精密彈簧有限公司」を設立した。同社は日本側九五%出資の「合作」企業である¹⁾。残りの五%は江西省の国营企業の工場長であった中国人が出資した。経営は限りなく独資企業に近く、利益は固定分配とするなどの合作契約とし、貸工場に同居して三年間、華南地域での事業経験を蓄積し

ていく。

従業員は七〇～八〇人まで拡大し受注も順調に増加したため、九四年に東莞市長安鎮沖頭村管理区の最初の立地企業として「東莞奄美彈簧有限公司（以下、東莞奄美）」を設立する。

さらに、八年後の〇二年には清遠市佛崗県石角鎮に「奄美（佛崗）五金制品有限公司（以下、佛崗奄美）」を設立、五〇年の土地使用権を得て八・五ヘクタールの私営工業団地の開発を進めている。既に延べ床面積二〇、〇〇〇m²と一五、〇〇〇m²の工場二棟と従業員宿舍が完成している。東莞市長安鎮および清遠市佛崗県における事業活動について、以下でそれぞれ詳しくみていこう。

「東莞奄美」の事業活動

九四年に深圳特区から移転し主力工場となっている東莞奄美は、敷地面積一八、〇〇〇m²の工業用地の六〇年間の使用権を確保し、延べ床面積約五四、〇〇〇m²の四階建工場、事務所棟、ダンボール加工工場、従業員宿舍、福利会館（日本人社員宿舍、ゲストハウス、日本食レストランなど）、バスケットコート、公園を整えている。従業員約三八〇名は内陸からの暫住戸籍労働者であり、品質管理・検査を中心に女子従業員が約六〇%、生産現場に男子従業員が約四〇%、年間休日日は四日、三交替勤務二四時間作業を行っている。

原材料は直径〇・〇九ミリから二・六ミリまでの鋼線、ステンレス線、ピアノ線などであ

り、約三割は中国で台湾製、韓国製を調達するが、多くは日本製を輸入している。輸入材の場合、発注から納品まで約四〇～五〇日かかるため、毎月六〇～七〇トンの鋼材を調達し常時三カ月分の材料を在庫している。

図面発注がなされると生産装置と治具を調整・加工し試作を行う。ユーザーは日本事業所でサンプルの寸法検査、品質検査を行い、中国事業所では生産ラインでの組み込み検査を行う。ユーザーの了解を受けて量産に入る。スプリングの種類、生産量、納期にあわせて四八〇台のNC制御スプリングマシンを調整し、一人のオペレータが一〇台程度担当して一気に加工、五つの熱処理ラインで処理をする。生産工程の途中で加工した時間帯、材料、担当者など、チェックカードによるロット毎の抜きとり検査を行い、パネ庄の荷重試験などを通過した完成品はサンプリングし加工データを三ヶ月間保管している。

当社の扱うスプリングは約七、二〇〇種にもなるため、自社専用の管理ソフトを開発し受注、生産、出荷、在庫管理を行っている。また、検査、計量、パッキング、配送など人手がかかる工程に労働力を投入し華南地域の優位性を十分に活かしている。

生産設備の自社設計・製造

多くの企業が労働集約的な工程を華南地域に移管しコストダウンを競っているなかで、当社の優位性は量産の主要工程を担う生産設備の開

発、設計、製造機能を中国現地に全面移転しているところにある。

当社のスプリングマシンはベースとなる装置にパソコン制御装置、カム、治具を組み込み、専用機に改造する。保有するスプリングマシンの約七割は当社で設計・改造したものである。生産装置の改造、組立、調整を行うエンジニアは、深圳奄美の時代から養成してきた在籍一〇年級の班長、副班長クラスの人材であり三〇名ほど育ってきている。彼らは農村戸籍のままだが、両親が東莞市で生活できるよう家族向けの住宅を提供している。

出稼ぎ労働力の短期的な移動にとまない技術や技能の蓄積がされにくい華南地域のモノづくり環境が懸念されるのだが、当社では技術者、技能者の生活設計に配慮した労働環境整備を進め、技術、技能、熟練の蓄積、定着を可能にしようとしている。

チャイナドリームをつかむ

当社の顧客は一〜一・五時間圏内にある華南地域に進出した日系メーカーであり、約一八〇社を数える。長安鎮には船井電機、シナノケンシ、アルプス電気、パイオニアなどが立地しており、当社は船井電機を主要顧客として受注上位一〇社で売り上げの約八割を占める。取引先にはエプソン、サンヨー、リコー、アルプス、コニカ、キャノンコピー、富士ゼロックス、三協精機、沖電気、松下電工、パイオニア、日本電産、東芝テックなどがある。日本にいたので

は、こうした企業と新規の取引機会を得ることは難しかったであろうという。

当社は、これまでの一〇年間、増資と設備投資を重ね大量生産体制を整えてきた。近年、日本から華南地域への新規工場進出、東南アジアに進出した企業の華南地域への二次展開、既に華南地域に進出している企業の追加投資が続いている。当社への新規発注も増加し、生産量は過去最高の月産二億五、〇〇〇万個に達した。月商は七〇〇～九〇〇万香港ドルを維持しており、粗利益率は平均三〇%以上という高収益を実現している。

こうした当社の競争力は、量産の中心工程となる生産設備を自社で設計・製造しコア技術の自動化に集中投資するとともに、その前後工程は無理に自動化するのではなく華南地域の豊富な労働力を有効に活用しているところにある。董事長の名島清行氏が「日本にいたままであったら一〇数名の会社で終わっていたであろう」「日本より中国のほうがチャンスは多い」「自分はチャイナドリームをつかんだ」というのも頷けるのである。(次号に続く)

1) 中国における外資の直接投資形態は合弁企業、独資企業、合作企業の「三資企業」があり、合作企業は「契約式合弁企業」ともいわれる。投資条件、収益分配、リスク責任、経営方式などについて合作当事者間で協議し契約取り決めることができる。対外開放当初、法制度が未整備のなかで香港などの華僑資本の求めに応じて採用された。

「見殺し」は犯罪か

最近、中国で問題視されている社会現象の一つに「見死不救」（見殺し）がある。傍観者を決め込む、というのは都会ではさほど珍らしい現象ではないが、これが人命にかかわる医療の現場などで起きたらその影響は大きい。

二〇〇四年五月一九日午後、吉林省乾安県で八〇余名の農民が県政府へ陳情に行った時のことである。職員が混乱を阻止しようとした折、一六才の農民陶君が転倒し意識不明となった。職員に救急車（一一〇番）を呼ぶよう頼んだが、携帯電話は持っていないし、固定電話の使用は具合が悪いとのことで、跪いて懇願する父親も相手にされなかった。小半時ほどして救急車が来た時は已に手遅れであった。

二〇〇四年一月二二日午後一時三〇分頃、海南省の高速道路上で事故が起り、会社員の韓氏がトラックとガードレールの間に挟まれた。



かなり経って万寧市人民医院の救急車が来たが、暗がりですと見ただけでなんの処置もせず引返してしまった。二時間ほど後、韓氏は失血多量で死亡した。
『人民日報』〇四年一月二二日（五日）

中国では一九八〇年代後半からの市場経済化を反映して多くの流行語が生れた。例えば「紅眼病」（妬み病）や「向銭看」（持金主義）などがそれである。これらはチャンスがあれば金儲けが可能となった証左であり、詐欺行為さえなければ金儲けは犯罪ではない。しかし「見死不救」はどうであろうか。

二〇〇一年の全国人民代表大会において、三名の代表から刑法に「見死危救、見死不救」罪を追加すべきという提案があった。しかし深圳市を除いて、それが法制化された例はない。全国レベルには未だ刑法上の責任が問われないのであるが、その背景にあるのは、犯罪として認定するのが難しいということばかりでなく、道徳・倫理の問題として捉えたいという社会全体の心理が強く作用しているからであろう。

「見死不救」にどう対処するかは拙著「医療の現場でそれが改められないばかりでなく、金の無い病人は来るな」が横行しているのは、偏に病院の収入源が保障されていないためである。都市においては「基本医療保険制度」（九八年）が設けられにも拘わらず、市民は異常に高い薬代や入院費に苦しみ、病人の四九・八％は病院に行かず、入院が必要な者も二九・六％は入院していない（全国衛生会議一月一〇日）という報告すらある。

「見死不救」現象には、法律と道徳両面の対応が求められるが、相当の財政負担が伴わない限り根本的な解決は期待できない。

（アジア研究所所長・小林照直）

中国経済、九・五％の成長

昨年の中国経済は実質九・五％の高成長であった。この高い成長率を牽引したのは投資である。

銀行貸出し金利の引上げ、窓口規制、工業団地開発や建設規制など多様な景気引き締め政策が実施されたが、固定資産投資は前年比二五・八％の伸びとなった。

長期低迷していた消費も、昨年は上向きに転じ、消費者物価は三・九％の上昇となった。農民所得の向上などが消費の拡大に寄与したとみられるが、まだ完全回復というわけではない。昨秋実施された六〇〇品目を対象とした市場調査では七四・三％に相当する四四六品目が供給過剰と判断されている。

貿易総額は一兆一、五四七億ドルに達し、日本を抜いて米国、ドイツに次いで世界三位となった。貿易収支は三二〇億ドルの黒字で、外資の流入（直接投資）も六〇〇億ドルを超えた。

中国経済は今年は八％台の成長が予測されているが、労働市場に一四〇〇万近い人々が参入して来ることを考えれば、九％前後の成長率が必要であろう。過度の投資依存から脱却しつつこの高成長が維持されるかどうか注目される。

また、強まりつつある人民元レートの変動幅拡大圧力にどう対処するか。一億五〇〇〇万トンを超える予想される原油輸入を背景に、どのような資源エネルギー外交が展開されるのか、いずれも目が離せない。

（HK）