

末廣昭

『キャッチアップ型工業化論』 ——アジア経済の軌跡と展望』

名古屋大学出版会，2000

キャッチアップ型工業化とは何か

本書はタイの工業化経験を「導きの糸」として使いながら、後発工業国（以下、後発国）の工業化の成否を左右する基本的な要因についての理解を深める作品である。問題意識が明確かつ含意の豊富な本書は、現代の古典と呼べる影響力をアジア研究にもたらし、大泉（2007）、遠藤ほか編（2018）、後藤（2019）、伊藤（2020）など多彩なアジア経済研究を生み出した。また本書は戦後アジアの急速な経済的成功をさまざまなマクロ指標から探ったアジア開発銀行（2021）を工業化のミクロ実態から補完する書でもあり、キャッチアップ期に入って久しい現代アジアの経済社会を理解するための基本書ともいえる。

本書の問いはシンプルだ。後発国が多かったアジア、とくに東南アジア地域で急速な工業化がどのようになされ、工業化がどのように経済発展に

繋がったのかというものだ。これに答えるため、本書は「周辺から世界を見る」とし、日本の工業化経験と過去の政策実践を参照しつつ、タイをはじめ東南アジア諸国の工業化経験を工業発展の世界史に位置づけた。そして工業化推進の要因を追究するため「社会的能力」という分析概念を用意し、それを構成する要因を政策ツール、イデオロギー、担い手、社会制度・組織の四点に整理した。そして本書は「早く追いつけ」というキャッチアップ型の工業化戦略は教育をはじめ社会・政治のあり方と切り離せないことを示す一方で、この開発戦略は急激な社会変化をもたらしやすいことも示した。

本書が考察したキャッチアップ型工業化とは何か。著者によれば、遅れて工業化に乗り出した後発国がとろうとする、そしてとらざるをえない工業化のパターンである。それは先発国からの技術借用に基づく工業化を通じ、技術開発の固定費を節約しながら先発国との所得水準の格差を短期間に縮めようとする後発国の経済開発戦略の現れである。経済のグローバル化と経済自由化政策が進行する中、天然資源ベースの商品輸出、輸入代替型工業化戦略、輸出振興という3種類の工業化戦略をどのように組み合わせるべきかについての試行錯誤でもあり、生産費用削減型の価格競争を選択し注力せざるをえないという性質を宿す。

もう少し具体的に述べよう。先進国からの技術輸入でキャッチアップは可能であるものの、後発国には外貨制約があるため、天然資源または農水産物の輸出で技術輸入を賄うしかなく、そのためにまず輸出振興政策が必要となる。こうしてキャッチアップは技術の輸入から始まり、国内生産の開始・保護、さらに高度な技術の輸入と進むが、背後では貿易政策と産業政策が密接不可分の形で連動する必要がある。つまりキャッチアップ型工業化とは政府の強い関与を要する工業化戦略である。本書は後発国の工業化にあたり輸入技術、適正技術の重要性を論じた速水（2000）の含意を具現化し、政策の強い関与がカギとなることを示した作品ともいえる。

工業化を推し進める社会的能力

キャッチアップ工業化論の本質を理解するために、その主張を車にたとえよう。まず運転手だ。運転手は経済活動の担い手である企業群とする。本書は経営学者ポーターの「国の競争優位論」に依拠しながら、一国の競争力は一国の主要大企業の競争優位に規定されると想定した。工業化の実現装置として設立される公営・国営企業、生産・販売拠点を求めて立地する多国籍企業、財閥化した地場ファミリービジネス企業という異なった来歴と性格をもつ3種類の企業が互いに市場支配力というハンドルをめぐって競争しつつ、鼎構造の一角となりつつ役割分担して協調する場面を本書はたっぷりと描き出す。そこには輸入代替・輸出振興という貿易政策手段に加え、産業政策手段も用いられることを示した。さらに四半世紀前のアジア金融危機を題材とし、キャッチアップが進行する中での短期資本の急激な流入、輸出不振や投資収益率低下、企業統治の「制度的後進性」が後発国の工業化に何を引き起こすかという問題も検討されている。

次に車輪だ。ここでは車輪を技術輸入と製品の輸出の二つとしよう。そして燃料は成長イデオロギーで、車の内部機構にあたるアクセルとブレーキは政策ツールとしよう。最後に車の心臓部エンジンにあたるものは社会制度・組織としよう。車輪と燃料については重要な先行研究がある。技術輸入と輸出については、世界経済は各国が異なる時期に製品の輸入・生産・輸出に順次従事することで異質化と同質化を繰り返すという赤松要の議論やヴァーノンのプロダクトサイクル論に依拠した。また成長イデオロギーが工業化をもたらすと考えたガーシェンクロンの視点を応用し、開発独裁が後発国の急速なキャッチアップ工業化戦略を政治面から支え、指導者はそこに政治的正統性を求めたことを示した。

これら先人たちの系譜に連なる本書は、急速な工業化戦略を支える社会制度・組織の役割というエンジンの徹底的な点検にいよいよ入ってゆく。具体的には外国で開発された技術を借用し、どのように生産現場に定着さ

せ、改善できるかという現場・工場・企業レベルの技術形成・高度化過程が分析される。その際「日本的生産システム」が具体的に点検される。これは、厳格な生産管理のもとで消費者の嗜好の変化や顧客企業の注文に素早く応じるための製造技術である。多品種生産かつ市場環境変化に柔軟に対応しながらも大量生産と品質志向を両立させようとする日本の生産システムの導入と定着のあり方に分析の焦点が絞られる。

それではなぜ、これが急速な工業化を説明するうえで重要なのか。答えはこうだ。先進国からの技術輸入に基づく工業生産能力を生産現場で速やかに発揮させ、質を維持しながら可能な限り安価な費用で生産した製品を輸出に結びつけてゆくためには、製造技術つまり生産管理技術の向上がどうしても必要となる。その時「日本的生産システム」を輸入・導入した国では、生産技術の技能形成に注力することで「後工程」の競争力を築くことができる。このシステムを採用すれば、より難易度の高い製品の性能・機能を作り出す設計開発技術である「前工程」の製品技術の蓄積に至らずとも短期間のうちに工業化が実現するからだ。

他方、輸出先の消費市場の変化に柔軟に対応しつつ、安価な費用で良質な製品を生産し、国際的に価格競争するという行為は、厳格で緻密な生産管理を現場に当然要求するため、労働需要の特徴を変えた。その厳格さは生産管理に留まらず工場内の労務管理、人事と処遇、そして労使関係にも強い影響を与えた。こうした国際競争面からの圧力に加えて、それが故にというべきか、開発主義政治は国の労使関係への直接介入をもたらした。価格競争は効率的かつ柔軟な生産体制の構築を要請する一方で、開発主義政治は抑圧と包摂で労使紛争の芽を摘み、労働運動をコントロールしてきた。

ここまで述べたように価格競争と開発主義の二つの力はエンジン性能の向上をもたらす。しかし、これらの力が人事と処遇面にも加わったことで、教育制度という社会制度の性格すら徐々に変わり、労働供給の特徴が変

わった。なぜか。教育制度自体が生産管理技術の精度を上げて価格競争を忠実に実行できる労働力の選抜・供給機関という性格を強めるようになったからだ。そうした性質は、「前工程」の研究開発が要求される非価格競争面や市場開拓よりも、工場やサプライチェーン内での費用削減を通じ、価格競争面に特化した労働力を供給するのに向いたものであった。

さらに製造業企業の生産技術は労働集約的特性をもつため、雇用吸収能力が高く、貧困削減には繋がるものの、キャッチアップ型工業化を採用した国々では人々間の競争が激化し、教育投資を通じた社会問題が生じやすくなった。このように、本書ではキャッチアップをもたらしした社会的能力とその構築過程には副作用もあると解釈され、一国の教育制度が急速な工業化を支えることを示すとともに、工業化が教育制度の性格をも変える力があることを活写した。本書は急速な工業化が労働にもたらした負の側面を取り上げながら結論になだれ込み、成長イデオロギーがある限りキャッチアップ型工業化モデルは今後も長期間続いてゆく可能性が高いと結論づける。

キャッチアップを超えて——コインの表と裏

最後にキャッチアップ型工業化の成長軌道に乗った国の次の段階について、本書からどういった含意が得られるだろうか。本書が教えるように、後発国が急速な工業化を実現する過程には、それを牽引してきた中核的な利益団体があり、それらを中心にさまざまな政治経済社会システムが変化したはずだ。しかし、その担い手の短期的利益と一国の潜在的な成長戦略がいつまでも一致するとは限らない。なぜならキャッチアップ型に最適化された政治経済社会システムは、価格競争面の推進力が従来の成功要因の基盤であるが故に、研究開発や新市場開拓に基づく非価格競争力を高めるといったキャッチアップ期以降に求められる活動の抵抗力ともなりえ、一国の長期発展を阻害する可能性がある。

経済成長理論によれば、1人当たり所得の成長率は技術進歩の成長率に等しい（齊藤ほか 2016）。つまり技術進歩こそが過去から現在にかけての人間の経済的な豊かさを決める。これと本書の含意が仮に正しければ、キャッチアップに有利だった社会は、その工業化戦略の耐用年数が限界にきた時、社会制度・組織の革新という技術進歩を実現して非価格競争に到達して付加価値を生まなければ、価格競争を強いられる不利な位置に留まらざるをえない。

「良質な製品をどのくらい安価に生産しつつ、顧客に高い付加価値を認識してもらうべく高価格を受け入れてもらうか、企業競争力の源泉は、この競争領域の選択にある」（町北 2019）。本書の出版から 20 年が経過した。この間キャッチアップを果たした日本を含む東アジア、東南アジアの担い手たちが低賃金のみを競争力とせず上手に競争領域を選択できたのか、本書の続編末廣（2014）も参照しながら読者に厳しく評価してもらいたい。

参考・関連文献

- アジア開発銀行．澤田康幸（監訳）．2021．『アジア開発史—政策・市場・技術発展の 50 年を振り返る』勁草書房．
- 遠藤環ほか（編）．2018．『現代アジア経済論—「アジアの世紀」を学ぶ』有斐閣．
- 後藤健太．2019．『アジア経済とは何か—躍進のダイナミズムと日本の活路』（中公新書）中央公論新社．
- 速水佑次郎．2000．『開発経済学—諸国民の貧困と富』（創文社現代経済学選書）創文社．
- 伊藤亜聖．2020．『デジタル化する新興国—先進国を超えるか、監視社会の到来か』（中公新書）中央公論新社．
- 町北朋洋．2019．「書評 都留康著『製品アーキテクチャと人材マネジメント—中国・韓国との比較からみた日本』」『経済研究』70（1）．
- 大泉啓一郎．2007．『老いてゆくアジア—繁栄の構図が変わるとき』（中公新書）中央公論新社．
- 齊藤誠ほか．2016．『マクロ経済学 新版』有斐閣．
- 末廣昭．2014．『新興アジア経済論—キャッチアップを超えて』岩波書店．

❖本書の著者紹介（末廣昭）

経済学とタイを中心とする東南アジア地域研究を架橋した経済学者である。その仕事の幅広さは日本を代表する社会学者と呼ぶにふさわしく、業績は2018年の第29回福岡アジア文化賞学術研究賞の贈賞理由に詳しい。また末廣の蔵書や調査ノートが末廣昭文庫として東京大学附属図書館アジア研究図書館のU-PARLに付設され、これを解説した「末廣昭文庫について」にも末廣の業績が詳しく記されている。

❖執筆者紹介（町北朋洋）

京都大学東南アジア地域研究研究所准教授。専門は労働経済学。感銘を受けた本に、宇沢弘文、1974.『自動車の社会的費用』（岩波新書）岩波書店。自動車は「キャッチアップ」の代名詞かもしれませんが、人間の可能性を広げる「フリーダム」の象徴かもしれません。他方自動車事故は日本で減ってきたとはいえ、東南アジアをはじめ新興国・途上国で増えています。人間は自動車や都市交通システムとどのように付き合うか、公共性の基盤と個人1人ひとりの自律性の関係を問うことの重要性を本書から学んでいます。