

特集 ● TPPでどうなる暮らし、労働、経済

T P P にかける財界の野望

吉田敬一

はじめに

政府はT P P大筋合意を受けて昨年12月24日にT P P発効に伴う経済効果の試算を発表した。その要旨は、貿易の拡大による生産性向上で実質国内総生産（GDP）が約13兆6000億円（2.6%）、新規雇用は約80万人増大するというものであった。しかし、この効果は、農業生産の危機を過小評価したうえで、協定発効から10～20年程度の期間についての試算結果であるとともに、輸出や投資の効果が十分に表れた時点のことであり、現実を無視した机上の空論に過ぎない。T P Pは農業問題をはじめ、保険・医療、雇用と労働、自治体の振興政策など、国民の命と暮らしの全面に及ぶ法と制度のドラスティックな転換であり、多国籍企業の利害を土台に据えた日本の経済社会の枠組みを作ろうとするものである。具体的な問題点については本号の他の論考に委ね、本稿では財界が狙うT P Pの本質について考察する。

1 TPP大筋合意内容の基本的問題点

T P Pの経済効果は関税撤廃による輸出拡大を起点とした国内生産の活性化といわれている。輸出の中心は工業製品である。そこで経済産業省の資料により（図1）、大筋合意を見てみると、「例外なき関税撤廃」という掛け声とは裏腹に、

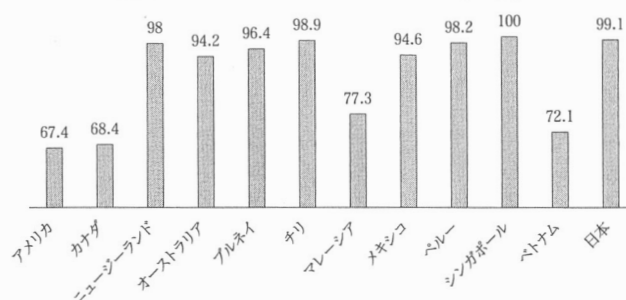
工業製品の関税即時撤廃率（貿易額ベース）ではアメリカが67.4%で最も低くなっている。

これに対して日本は既に多くの製品分野で関税を撤廃しているので99.1%という高率である。しかもアメリカが聖域としていた自動車分野では、乗用車は（現行2.5%の関税率）は15年目から2.25%へと削減を開始し25年目に完全撤廃となる。関税率25%のトラックでは29年間は関税を維持し続け30年目に撤廃となっている。

アメリカではトラックはライト（軽量）とヘビー（重量）とに区分されており、ライト・トラックには四輪駆動などスポーツ用多目的車（SUV）も含まれており、ビッグスリーの主力収益源である。これはアメリカ特有の関税分類である。アメリカは日本の軽自動車規格を非関税障壁として二国間協議で問題視してきたが、アメリカ独自のトラックの規定による高関税の設定に関しては何ら問題視されなかった。加えて輸入が急増した場合に輸入を制限する「特別セーフガード」をアメリカに対しては、関税撤廃後10年間にわたり複数回認める内容である。安倍政権の対米従属性を示す典型的事例の一つであり、日本メーカーのアメリカでの現地生産比率が既に7割を超えている現状では対米輸出の拡大は夢物語に過ぎない。

他方で輸入自由化の悪影響は国内農業生産の衰退、医療・保険制度の改悪、公共調達の開放、

図1 T P Pによる関税の即時撤廃率



(工業製品・貿易額ベース)

資料：経済産業省「環太平洋パートナーシップ協定（T P P 協定）における工業製品関税（経済産業省関連分）に関する大筋合意内容」2015年10月より作成。

労働条件改悪など、地方経済と国民生活の基盤が「岩盤規制撤廃」の名の下に加速度的に進みかねない。

日本経済復活に繋がらないT P P 実現を財界が強力に推進している狙いはどこにあるのか？

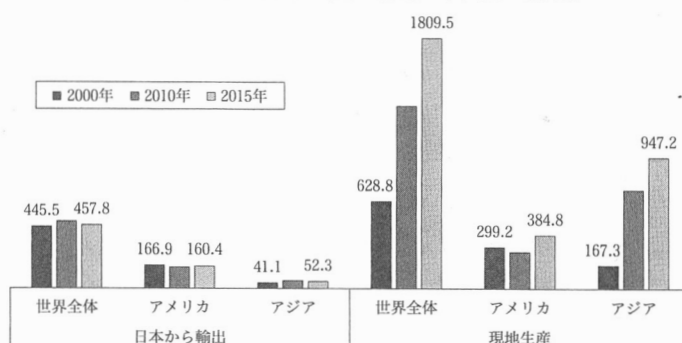
2 日本経済グローバル化の推進力としてのT P P

①大企業のグローバル循環の到達点

資本の循環は、＜資金調達＞⇒＜労働力・機械設備・原材料・部品調達＞⇒＜生産・加工＞⇒＜卸売・小売機能＞⇒＜売上代金の還流＞⇒＜再投資＞という流れを取る。この資本の循環過程において、どこから資金・労働力・機械設備・原材料・部品などが調達されているのか、生産や加工がどこでなされているのか、回収された原資・利潤の再投資がどこでなされるのかを基準にすると、資本・経済循環は下記の3つのタイプに分類される。すなわち、①グローバル循環（現在のトヨタに代表される世界的規模での企業内国際分業構造＝世界循環）、②ナショナル循環（バブル期までの国民経済レベルでの企業内地域分業構造＝国民経済循環）および③ローカル循環（地場産業に代表される地域単位での地域内生産分業構造＝地域経済循環）である。

経団連が目指す21世紀の経済構造とは、国内生産基盤の拡充による内需・輸出拡大を可能にするナショナル循環およびローカル循環の強化ではなく、グローバル戦略下でのアジア地域に重点を置いた企業内国際分業構造（グローバル循環）の構築である。例えばトヨタ自動車の場合には21世紀初めの段階で、ピックアップトラックの生産拠点はエンジンがインドネシア、トランスミッションがフィリピン、電子部品がマレーシアにあり、最終組み立てはタイとインドネシアで行なうという企業内国際分業システムを東南アジアレベルで構築していた⁽¹⁾。自動車産業では、既に2000年には海外生産（629万台）が輸出（446万台）を上回っており、07年度に海外生産が国内生産を凌駕した。2015年度実績は国内生産866万台に対して海外生産は1784万台であり、輸出台数は426万台に留まり、海外生産比率は67.3%に達した。海外工場が生産を牽引するというグローバル循環型の構図が鮮明になっている。また2015年実績で自動車産業の輸出と現地生産の動向を、T P P 参加の目玉であるアメリカとアジアの市場についてみても、日本からの輸出は極めて低水準のままであり、圧倒的に現地生産が多くなっている（図2）。ちなみにアジアでの日本車生産は2006

図2 輸出と現地生産の推移（単位：万台）



資料：日本自動車工業会「統計速報」「海外生産統計」より作成。

年にアメリカを抜き、12年には世界生産に占める比率は33%に達した。アジア市場が日本の多国籍企業にとって如何に重要な位置を占めるかがうかがえる。

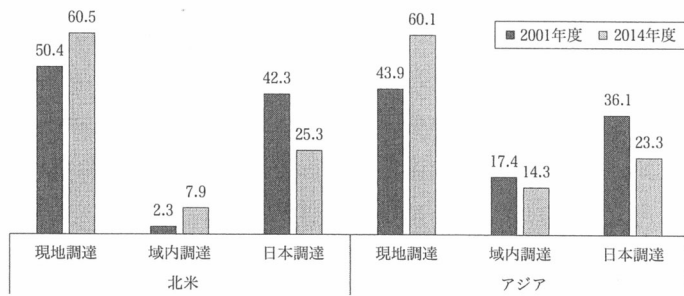
こうした背景の下で異次元の金融緩和政策による急速な円安傾向にもかかわらず、アベノミクス効果による製造業国内回帰の希望的観測は裏切られ、国内生産増大のための設備投資には繋がらず、逆にアジアを中心に海外での日本車の増産計画が相次いでいる。こうした経緯の中で、安倍政権が求める民間企業の国内設備投資拡大について日本自動車工業会会長（当時）の立場から豊田章男氏は「国内生産能力に余裕があるなかで、生産拡大に向けた設備投資は困難と言わざるを得ない。…（投資の）優先順位として海外が高くならざるを得ない」と明言しており、「大企業栄えて、国滅ぶ」道がグローバル循環の帰結であることが示唆されている⁽²⁾。

また海外現地工場の増設は高級部品の日本からの輸出増大につながるとの指摘があるが、経済産業省の「海外事業活動基本調査」によると21世紀に入ってから進出先政府の要請および現地技術水準の向上により、部品等の調達先については北米・アジアともに現地調達率が飛躍的に高まっており、日本からの供給は減少の一途をたどってきた（図3参照）。

海外展開に本格的に取り組み始めた日本の大企業は21世紀に入ってからFTAを活用して、輸出拠点を日本から海外に移し始めてきた。例えばトヨタは米韓FTAの締結を契機に、アメリカ工場から韓国への輸出に踏み切り、東芝はインドの火力発電用タービン工場の生産能力を2015年度までに倍増し、東南アジアや中近東へ輸出する。こうした海外工場の第三国向け輸出は、既に2010年度で約15兆8千億円と21世紀に入ってから10年間で3倍強に拡大した。すなわち大企業はFTAの拡大に対応し、輸出拠点の比重を国内から海外に移し、最適生産地からの輸出に切り替えて国際競争力を強めてきた。こうした経緯からみても、TPP加盟は大企業の企業内国際分業戦略の総決算であり、日本経済と地域経済・中小企業の存立構造に関わる重大問題である。

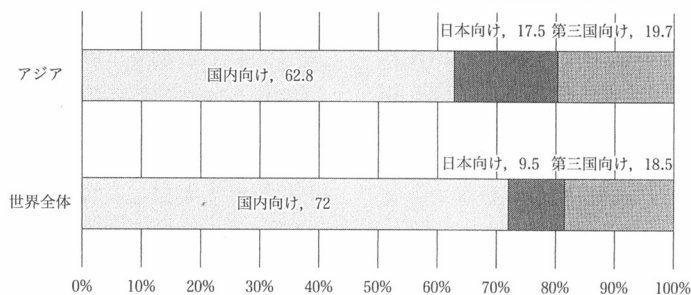
加えて大企業のグローバル展開戦略は輸出拡大に繋がらないのみならず、逆輸入という形で国内生産基盤の縮小傾向に拍車をかけかねない。例えば、国内生産に占める輸出比率は3%程度（自動車8社の14年上半期の平均は42%）と典型的なグローバル循環型戦略をとるホンダの池田彦専務は、日本経済新聞のインタビュー（2012年3月1日付け）に対して、輸出は「まったくゼロにはならないが減るだろう。逆に条件を見

図3 部品等の調達先（構成比：％）



資料：経済産業省「海外事業活動基本調査概要」第32回（2002年5月）、第45回（2016年4月）より作成。

図4 海外現地法人の仕向け先別売上高構成（％）



資料：経済産業省「海外現地法人四半期調査（平成27年7～9月期）」2015年12月より作成。

ながらアジアやアメリカからの逆輸入を考えていくことになる。二輪車はもうそうになっており、年間の世界販売約1500万台のうち日本の生産は20万台のみ」と断言していた。経済産業省の調査結果（2015年7～9月期）によると（図4）、現地法人の販売先は全体では売上の72％を進出先国で販売しており、日本向けの輸出は9.5％であり、第三国向け販売が2割近くを占めている。しかし日本企業が最も重要視しているアジアをみると日本向け販売比率は17.5％と、第三国向け販売と拮抗している点が注目される。大企業のアジア進出の目的は、日本型の生産システムをアジア・ワイドで構築し、日本市場もグローバル市場の一環として位置づけた構造を目指している。その結果、逆輸入は制度的にビルトインされることになる。

既に2010年に日産は日本で販売する小型車マーチをタイから輸入し、マーチはタイやイン

ドなど全量を海外で生産する体制に踏み切った。主力車種を全面的に逆輸入するビジネスモデルの嚆矢となった。円安景気下の2014年にはスズキはハンガリー工場からSUVを、三菱自動車はタイ製のトラックを逆輸入し、国内生産は拡大しなかった。そして今年の3月にスズキはインドで生産する小型車パレーノの国内販売を始めた。インド製の車を日本メーカーが輸入するのは初めての出来事だった⁽³⁾。多国籍企業にとって最大の関心事は為替相場に左右されない世界最適地生産体制の構築であり、逆輸入戦略はその一環となっている。日本企業の生産拠点が数多く立地しているタイ、インドネシア、フィリピンはTPPに前向きであり、日米政府はアセアン諸国に対するTPP参加に力を注いでいる。TPPが成立し、アセアン諸国がそこに組み込まれる事態が生じると、日本の製造業の根幹が揺らぎかねない。

②TPPで製造業は復活するのか？

トヨタは今日、世界で50以上の工場を展開しており、消費地で生産するという多国籍企業版の地産地消システムを構築している。その際、トヨタのグローバル戦略における日本国内の役割と位置づけは、どのようになっているのか。まず海外生産拠点の生産能力は、損益分岐点と生産効率を考慮して年間20万台が基本ユニットとなっている（他の自動車メーカーも基本的に同じ発想と考えられる）。そこで、ある国の需要が好調で例えば主力車種の「カムリ」が年間30万台販売可能だと仮定すると、不足分の10万台は他国のトヨタの工場から調達する。その場合の補完的供給の最終調整拠点が日本である。すなわちグローバルな需給調整機能の拠点の役割を日本工場が果たしている。同じ車種を世界中で生産・販売しているので、円安になっても日本からのドル建て輸出価格を引き下げられない理由がここにある。このことから円安がいかに行進しようが、国内からの輸出が増える可能性は出てこない。むしろ海外生産が好調な時期に需給ギャップを補う意味での日本からの輸出が増える構造となっている⁽⁴⁾。

それではグローバル循環の時代における国内製造業の役割はどこにあるのか。この点をトヨタが国内生産300万台体制にこだわる理由を手掛かりに考えてみよう。まず第1の理由は、先にみたようにグローバル需給調整機能を維持するための輸出能力の確保である。第2は国内需要への対応である。トヨタの国内販売は150万台が基本となっている。国内市場は依然として年間500万台を数える世界有数の市場である。第3の役割は母工場機能である。母工場の第1の役割は次の点にある。新しいモデルの企画・開発から試作を経て量産試作から量産化に至る

までのプロセスでは、生産工程面で様々な問題（金型の不具合、部品仕様の欠陥、加工や組立工程間での仕掛品の滞留など）が生じる。こうしたネック工程に対応し、問題点を解消していくためには高度な技術水準を有する多くの部品加工関連のサポーティング・インダストリー（下請中小企業群）が不可欠である。母工場でネック工程が解消され、生産のマニュアル化が実現した後、新車の生産は海外工場に移転可能になる。下請中小企業の存立基盤はこうした高度な機能を有する中小企業に限定されてくるので、規格化された量産部品を担当してきた下請中小企業は整理・淘汰の対象となってきたし、TPPにより海外工場からの製品や部品の逆輸入が進むと下請企業の存立基盤はさらに掘り崩されるであろう。母工場としての第2の役割は海外では困難な少量多品種生産の高級車の生産機能である。世界全体では30万台売れるが、各市場では2万台の需要しかない場合は、国内で生産し輸出した方が効率的である。母工場としての3つ目の役割は先端技術を駆使した新しい発想のモデルの開発拠点の役割である。新素材の利用、電気自動車の開発のための電池システムの開発、無人運転システムのためのセンサー・制御機構開発などは広範な業種の企業との密接な連携が必要なため、海外では実現不可能である。

しかし母工場機能の一部すら海外に移管する動きが現実化している点が注目される。今年3月に本田は新型スポーツカー「NSX」の生産をアメリカのオハイオ州の新工場PMCが担うと発表した。「溶接、鋳造、塗装、デジタル技術活用など最先端の試みを数多く手掛けるPMCは今、高級車の『マザー工場』だ」と日本経済新聞は報道した⁽⁵⁾。

以上の考察から明らかなようにグローバル企

業は世界最適地生産の基本戦略の下で、国内生産が位置づけられている。よって円安や大企業減税によって国内生産・輸出が増えるという可能性は極めて薄いと言わざるを得ない。また視点を変えてみると、大企業のグローバル化戦略は日本の貿易収支の悪化の原因ともなっている。生産の海外移転は輸出の減少となるが、加えて海外拠点からの日本への逆輸入によって輸入の増大を招いている。毎年実施されている経済産業省の「海外事業活動基本調査」によると製造業での逆輸入金額（海外現地法人の日本向け売上高）は、2000年度の約6兆円から2014年度には約13兆円へと倍増し、輸入総額（約82兆円）に占める逆輸入の割合は15.6%に達している。大企業のグローバル化支援を中心とする政府の成長戦略は長期的視点からみると、国民経済の持続可能性を掘り崩す危険性をはらんでいることに注目する必要がある。

③国家的支援による大企業のグローバル循環体制の推進

グローバル循環を目指す大企業への国家的支援政策は貿易政策をも変質させている。貿易とは二国間での財やサービスの輸出入というイメージが一般的であるが、グローバル循環型企業にとっての貿易とは、母国から外国への輸出のみならず、海外生産拠点から第三国への輸出も貿易に含まれる。既に2010年度において日本の輸出は約68兆円であったのに対して、現地生産販売額は115兆円、海外工場から第三国への輸出は51兆円となっていた⁽⁶⁾。こうした大企業のグローバル戦略を支援するため政府は貿易保険の補償範囲を抜本的に拡充してきた。1950年に創設された貿易保険⁽⁷⁾は、当初は日本から外国への輸出のみに適用されていたが、

2010年からは海外工場から第三国への輸出にも適用されるようになり、13年4月以降は海外での現地生産・現地販売にまで補償範囲が拡大されることになり、さらに10月からは日本企業が銀行から借り入れて海外子会社に融資する場合にも保険が適用されるようになった。そしてT P P大筋合意が間近に迫った2015年11月21日にマレーシア訪問中の安倍首相は、日本企業のアジア展開を制度的に支援するため、貿易保険の大幅拡充を表明した。その要点は、保険の契約期限を15年から30年に延長すること、現状では保険金支払いは円建てしか認めていないが、為替リスクを考慮してドル建ての支払いも認めること、相手国の政府保証のない案件も対象にすることなど、多国籍企業のグローバル循環機能の推進を支援する内容となっており、関連法案を整備し2016年度から適用することになった⁽⁸⁾。

またアジア諸国に進出する日本企業が現地で高度な技能労働者を確保しやすくするために、2015年から韓国、中国、東南アジアなど12カ国の大学に日本の高等専門学校（高専）を輸出することを決定した。こうした政策は、製造業の空洞化を促進する政策であり、日本国内からの輸出拡大方針および日本国内でのナショナルおよびローカルな経済循環力強化の課題とは矛盾し、国内製造業の空洞化に拍車をかける内容であるといわざるを得ない⁽⁹⁾。こうした危惧は、2013年版の『ものづくり白書』の第1章冒頭の現状認識において「海外生産は拡大しているが国内生産は頭打ちであり、現場力の強みに根差した我が国ものづくり産業は中長期的に競争力低下が懸念される」と明記されている。

④財界が狙うTPPを突破口にした日本大改造以上の結果、TPPは日本経済の復活に寄与するものではなく国民経済の不安定性を強めるものであり、財界・経団連加盟企業の狙いは日本の経済社会をトータルにグローバル循環システムの一環に組み込むことといえよう。人口減少社会に突入し、国内総生産の縮小が予測される日本は財界・大企業にとってマーケットとしての魅力はなくなっている。

財界・大企業の21世紀戦略の基本は、アメリカに従属した形でのアジア経済圏を中核にしたグローバル循環システムの構築にある。アジアを始め途上国は民族・宗教対立により政情が不安定であり、また中国との対抗上、アメリカの経済力・軍事力への依存が不可欠となる。TPPで日本が失う国益の多くは農業に代表される非大企業分野であるか、製薬・保険・金融分野のようにアメリカ資本への従属的發展が基調となっている分野である。財界としては国内市場をアメリカに譲渡する見返りとして、アメリカと市場分野で分担しつつ、アジア経済圏での存立基盤を強固にする方針と考えられる。こうした流れの中で、国民生活の向上という視点を財界・大企業は完全に放棄し、憲法25条に明記されている「健康で文化的な最低限度の生活を営む権利」を岩盤規制という位置づけで敵視し、徹底した規制緩和、憲法改悪への執念、産業分野としての軍事力強化、情報統制など安倍政権によって推進されようとしている日本大改造政策の重要な因子がTPPである。

政府調達問題やISD条項に関しても地方自治体の政策や国民生活に対しては非常に大きな問題が含まれているが、対外進出を前提にした財界・大企業にとっては、途上国での巨大なインフラ整備への参入や対外進出した企業の権益

保護を確実化するためには必要不可欠な条項となる。要するに財界のTPPに対する基本的観点は国民経済の安定した自主的な発展に置いているのではなく、多国籍大企業の利害の優先する制度的要件整備に置いているのである。

3 国民生活向上を目指した日本経済改革の構図

TPP成立後の日本は、市場原理があらゆる領域で支配原理となり、貧困と格差が多面的に拡大する社会となろう。日本経済の戦後発展過程のなかで蓄積されてきた経済力・技術力を、急速に進む少子・高齢化社会のなかで国民生活向上のために活用することが求められている。そこで最後にTPPに対抗する日本経済の構造改革の構図を考えてみよう。

持続可能で空洞化しにくい経済社会を支える経済基盤は、地域固有の資源と生活文化を活かした暮らしに直結する産業（典型例は衣食住関連の生活必需品産業）である。科学技術の成果を活かした量産量販型の産業を文明型産業（自動車・家電のように使用価値が万国共通で普遍性を持つ財・サービスを生み出す産業でグローバル指向型）とすると、本来先進国に立地する生活必需品に関わる産業は質産質販型のローカル循環に依拠した文化型産業として位置づけられる（表1）。文明に先進・後進はあるが、文化に優劣はない。文明は規格化・統一化を求めるが、文化は多様性を前提とする。多様な文化を前提としてブランドは生まれる。

こうした観点から個性的で豊かな社会として自他ともに認める欧州大陸中央部に位置する先進諸国（例えば、ドイツ、フランス、イタリア、スイス、オーストリアなど）をみると、衣食住に関わる産業領域では固有の文化・伝統を踏まえ

表 1 文化型産業と文明型産業のイメージ

	文化型産業	文明型産業
産業部門イメージ	衣食住などの生活必需品産業	自動車・家電などの近代的機械工業
製品の機能の特性	人間の生命と生活の維持と質的充実	人間の手足・五感の機能向上
主要な素材の特徴	天然資源の活用	合成物質の開発・活用
生産力の特徴	技能・熟練の高度化	技術（機械体系）の進歩
競争力の源泉	地域生活文化と感性の独創性	科学技術・知性の高度化
中心的な企業類型	地域密着型中小企業	大企業・ベンチャー企業
社会生活での機能	自然環境・コミュニティの持続性	生活空間の快適性・利便性の向上
資本の循環形態	ローカル循環	グローバル循環
都市景観の特性	記憶を重ねる街づくり	記憶を消し去る街づくり
産業の存在意義	幸せな社会の経済基盤（GNH向上）	豊かな社会の経済基盤（GNP向上）

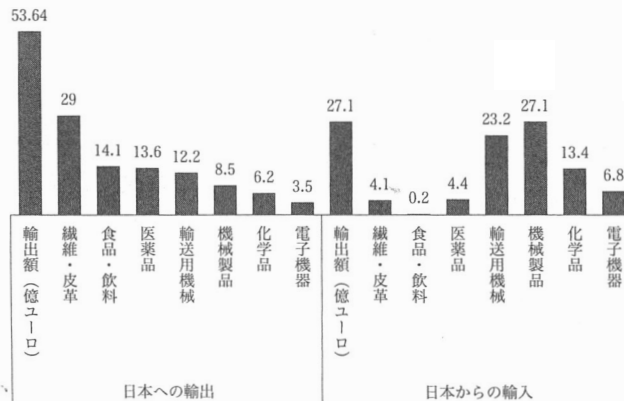
(筆者作成)

て、徹底的に民族性・地域性を大切にしたローカル循環型のモノづくりと流通システムが地域に根ざした中小企業と農林漁業者によって保持されている分野である。このタイプの地域経済と製品が民族・地域文化の物質的土台を形成しており、自前の生活文化と豊かな暮らしを体現する製品群である。これらの産業は本来、小ロットで个性的かつ技能熟練が強みの根源となっている分野であり、そのために必要な設備・機械や素材加工も規格化・標準化原理に基づく大企業では担えきれず、地域に根差した中小規模の開発型・機械加工経営が主役を演じる領域である。そして先進国のこの分野の製品・サービスは、高度なモノづくり力の基礎上で徹底的に民族性・地域性に特化した高級品であることによって、逆に高度な国際性を持ちうる分野（いわゆるグローカリズム⁽¹⁰⁾）でもある。

日本が世界中と貿易摩擦を引き起こしていた時代から対先進国貿易で一貫して日本が輸入超過であった代表的な先進国は文化型産業を大切に育てている中部ヨーロッパの国々であった。そこで、T P P で問題視されている農業や地場産業の在り方を考える上で参考になるであろうイタリアを取り上げ、その具体的な貿易内容に

ついてみてみよう（図 5、次ページ）。2014 年の日本とイタリアの二国間貿易の構成をみると貿易収支では日本が大幅な赤字となっているが、問題は日本がイタリアから輸入している品目にある。第 1 位はファッションやバッグ・革靴などの繊維・皮革で、第 2 位にワインやイタリア料理の食材に関わる食品・飲料が上がっており、この二つで輸入額の 4 割を占めている。これらの製品群は地域資源を活かしたホンモノ指向で文化度が高い地場産業製品であり、小規模な専門業者・農民の地域内分業で生産・販売されており、地域内経済循環の度合いが高く、また経験と技能が不可欠であるため多様な年代層の安定した雇用が生み出され、持続可能な地域経済の基本原則を構成する。日本政府も農産物の輸出に力を注いでいるが、国内自給率が世界最低レベルの状態をさらに悪化させる政策を基本に据えつつ、少数のブランド農産物を育成しても自律した地域経済は形成されない点が看過されている。

また対日輸出品目の第 4 位に入っている輸送用機械（主力は自動車工業）をみると対日輸出金額は 6.56 億ユーロ、対日輸入額は 6.27 億ユーロでほぼ金額的には拮抗しているが、イタリアから日本への輸出は量産型のフィアットを

図5 2014年のイタリアの対日貿易構造
 (輸出入額は億ユーロ、品目は構成比%)


資料：『2015年版ジェトロ世界貿易投資白書』353頁より作成。

除くと、日本には存在しないタイプのフェラーリ、ランボルギーニ、アルファロメオ、マセラティなどのスーパーカーを生産するメーカーが重要な役割を演じている。これらの企業は生産ロットからみて中小企業タイプであり、製品自体が高度な技術と文化性を担っているのもモード・イン・イタリアでないと価値がない。すなわち空洞化しない製造業の典型である。これに対して日本からイタリアへの輸出は量産型の輸送用機械と機械製品を中心としたグローバル循環指向の重化学工業製品が大部分を占め、産業空洞化と無縁なローカル循環型の地場製品の比重は極めて低い点が問題である。

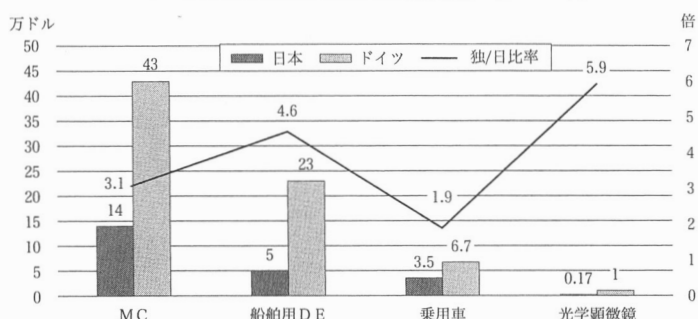
またドイツとの二国間貿易はバランスが取れた形になっており、機械・電機系に比重を置いた日本とドイツの産業構造は表面的にみると似ているが、図6が示すように日本の場合には量産・価格競争力重視のマス・マーケット志向であるのに対して、ドイツはベンツのSクラスやBMWの7シリーズ、印刷機械のハイデルに代表されるように高級品でありステイタス・シンボル商品に重点が置かれており、途上国製品とは競合しない安定した独自の市場を構築している。このように高級品ゾーンに重点を置くドイ

ツ製品は生産の規格化・標準化・量産化よりも小ロット生産の高級品志向であり感性・技能重視であるため、生産拠点はドイツ国内を離れることはできない。またドイツの場合には生活文化産業はマイスター制度によって守られており、ドイツ民族文化の精華が反映されることにより、機能性重視の文明型産業の製品でも文化性を付与し、価格帯をワンランク引き上げている。

ドイツ、イタリア、フランスなどの中部ヨーロッパの先進諸国は日本のように文明型産業に特化したグローバル化志向の成長戦略のみに軸足を置くのではなく、成長率の高い文明型産業とともに地域資源と技能熟練を重視した地域内循環型の文化型産業も重視した二本足の産業振興政策を実施しているため小零細企業の比重は21世紀に入ってからでも低下していない。経営基盤は脆弱であるが地域コミュニティのコアとなる24時間市民（営業と生活の場が一体化）としての自営業の推移をみると日本では大幅に減少しているのに対して、ドイツ、イタリア、フランスでは経済のグローバル化時代においても着実な増加傾向を示している点が注目される（図7）。

安倍政権が目指す参院選後の臨時国会でのTPP承認は、以上で述べたような持続可能な国

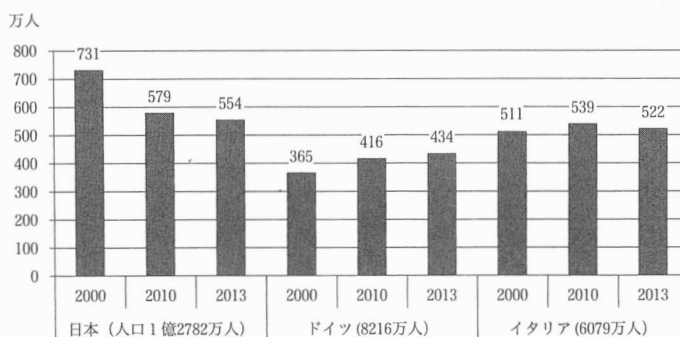
図6 日独比較主要輸出製品価格 (2011年)



注：MCはコンピュータ制御の高級工作機械のマシニングセンタの略、DEはディーゼル・エンジンの略。

資料：『2012年版通商白書』308頁より作成。

図7 日独伊の自営業者数の推移



資料：『データブック 国際労働比較』2012年版、112頁、2015年版、116頁より作成。

づくりの条件と可能性を掘り崩し、貧困と格差が致命的に拡大する社会への移行に繋がるものである。逆にT P P拒否の道こそが日本の未来を切り開く第一歩となろう。

(よしだ けいいち・理事、駒澤大学教授)

(注)

- (1) 『JAMAGAZIN』2007年3月号(日本自動車工業会)参照。
- (2) 「日本経済新聞」2013年7月12日付参照。
- (3) 「日本経済新聞」2010年7月1日、2014年10月16日、2016年3月10日付け参照。
- (4) 財部誠一『メイド・イン・ジャパン消滅!』朝日新聞出版、2012年、第4章参照。
- (5) 「日本経済新聞」2016年3月18日付け参照。
- (6) 「日本経済新聞」2012年5月3日付け参照。

(7) 取引先の海外企業が破綻したり、海外政府が契約を破棄したりして売却代金が回収できない場合などに、保険料を払った日本企業に保険金を支払う仕組み。一般的な物損に関わる保険は民間の損害保険会社が扱うのに対して、貿易保険は貿易取引に支障が生じた場合の保険である。

- (8) 「日本経済新聞」2011年1月8日、2012年5月3日、2015年11月22日、独立行政法人日本貿易保険のホームページを参照。
- (9) 「日本経済新聞」2013年7月19日「夕刊」参照。
- (10) グローカリズムとは、地域特性から生まれる個性的な生活文化の昇華したローカル循環型の働・サービスおよび生活様式・町並み・景観(ローカリズム)がグローバルに評価されること。