

第1章 「まだ、まだ……」・ホモセラピス¹²の日本における事例

第二次世界大戦直後の1948年(昭和23年)に小学校へ入学した筆者の周りには、昼弁当を持って来られない級友が沢山いた。敗戦は、三度の食事をもまかならぬ超耐乏生活を国民に強い。そんな中、筆者が3~4年生の頃、学校は授業の一環として、近隣の映画館に子供たちを引率し、映画を観賞させた。メイン映画の前にアメリカを紹介するニュースが流れていた。テーブルには肉料理や果物がいんぱんにあって、お見立と冷蔵庫・洗濯機・クーラーなどの電化製品に囲まれ、広い部屋で生活する豊かな豊かそうな米国の家庭を映していた。驚きと同時に羨望の念を禁じなかつた記憶がある。と同時に、資源を持つた日本ではあるが「皆んなで頑張れば何とかなると」という先生の教えを信じ、何故か未来に希望をもって生きる気持ちは強かった。戦争の恐ろしさと身にしみ経験した国民にとり、苦難に耐え将来を切り開いて、「いつかは志」との気持ちの方が強かった。大人も子供もみんながそのように思っていた。

第1回東京オリンピック(1964年)を境にして、経済は急成長を遂げた。輸入した資源と新しい技術と高い効率の生産性のと、競争力を増し高付加価値の商品にして、国内のみならず世界に供給した。特に現代のパラダイムである「利益の最大化、効率の極大化」を目指す社会規範の真骨頂である。そのあたりの状況と一人当りの実質GDPの推移を見ることにより確かめることができる。

第二次世界大戦に敗れた日本一人当り実質GDPの成長率は、1950年には世界平均の成長率を下回っていた。それが1980年には世界平均の2.5倍の成長率となり英国・イタリアをキャッチアップした。1990年にはオランダやフランスも抜き去って世界平均の3.5倍強になり、米国に次ぐ世界2番目の実質GDP成長率をあげるまでになった。2008年には、リーマンショックの影響もあり3.1倍に下落したが、欧米先進国も同じトレンドであった。米国は依然として4.1倍とトップにあり、日本は、オランダ・イギリス・フランスと同位置グループにある¹³。

このような経済指標からも日本経済の成長を支える現代のパラダイムを窺い知ることが出来る。しかし、その陰に潜む負の局面には、誰も気付かなかった。或いは多少の懸念を抱きながらも現代のパラダイムの勢いがそれを表出する勇気を奪うほどの力があったのかもしれない。

ところが、20世紀末頃から、米国の主導で経済のグローバル化を推進され、現代のパラダイムの負の極面が露呈している。この章ではその事例をとりあげる。

1. 利益の最大化、効率の極大化を求めて、海外立地を選択する企業——国内の空洞化

1-1. 日本の乗用車(普通車、小型四輪車、軽四輪車)

2012年12月末現在、日本国内の乗用車保有台数は5,942.1万台¹⁴で、一世帯あたりになると1.1台¹⁵所有していることになる。既に少子高齢化、人口減少時代に入っており、乗用車の日本国内の需要台数は減少するであろうことは想像に難くない。

(注) 12. (注)9のpp. 130~132. イヴァン・イリッチによる第二次大戦後の現代人「ニートイマン」に対する命名である。「旧石器時代から1937年(ドイツ空軍がバスク地方のゲルカを爆撃し、市民の多数が死亡)までの人類は、必要(必然の意味を持つ)nessesityに従って生きる本来の人間・ホモセラピスである。1937年以降の人類は、人間たるべき条件が財とサービスに依存していることにより何の疑問も持たない。この依存が「ニーズ」であり、ニーズにとらわれたニートイマン=ホモセラピスが人類の規範となる」

13. HP. 「人当りGDPの歴史的推移」 2014. 5. 15

14. HP. 「増加する四輪車の保有台数」 2014. 5. 18.

15. 総務省自治行政局住民制度課による住民基本台帳に基づく平成24年3月31日現在の全国の世帯数 5,417万1475で乗用車保有台数 5,942.1万台と除した数値。

乗用車の国内生産の状況は 1990年の1.348万台とピークをピークして、2012年現在では994万台となり、35.4万台、率として26.3パーセントの大幅な減少に陥った。因みに日本の三大自動車メーカーのピーク時の生産台数が2012年にはどのように変化しているかを見ると日産(ピーク1980年)264万台が114万台の56.8パーセント減少、ホンダ(同2002年)138万台が102万台26.1パーセント減少、トヨタ(同2007年)422万台が349万台17.3パーセント減少となっている¹⁶。

一方、新興国をはじめ海外の需要は大きく拡大し続けている。円高で苦しい経験をした日本の自動車メーカーは、為替の変動に左右されにくい生産体制をつくるために、海外への生産移管を進めてきている。海外の生産台数は1990年に326万台であったが、2012年には1582万台、実に1256万台も増加4.85倍に激増している。

以上から日本の乗用車メーカーの国内・海外を合わせた総生産台数は1990年の1.674万台から2012年には2.576万台と1.54倍に増えていることがわかる¹⁷。

この薄利多売の海外生産移転戦略の要因をまとめると次の4点になる

- ① 日本の乗用車メーカーの米国における生産が、1990年代以降に拡大したこと
1985年のプラザ合意、1987年のルーブル合意に基づき、各国は協調して為替相場に介入してドルの適正相場を目指した。効果なく、ドル相場は下落を続けた。米国はインフレと貿易赤字に苦しみ、その反面、日本の貿易黒字は拡大し続けた。その黒字の源泉は、日米貿易によるものと非難され、シヤンパッシングになった¹⁸。日本の三大乗用車メーカーは米国内での日本車の需要拡大に対応すること、米国との貿易摩擦の軽減を図ること、そして為替に左右されにくい経営体にするを目的に、米国向けの車は米国生産に切り替えたのである。
- ② 日本国内の乗用車市場の縮小
ピーク時の1990年、510万台であった乗用車の国内需要は、2012年には444万台と漸減している¹⁹。13パーセント減である。高齢化や若者のクルマ離れが原因であり、更に人口減少は市場の縮小を招く。
- ③ グローバル化が本格化した近年においては、需要拡大が見込まれる新興国に生産拠点を移す動きが止まらない
- ④ 2013年までの20年以上にわたる長期の円高で、輸出競争力を奪われた。この轍を踏まぬように。

1-2 乗用車以外の大企業も海外へ

グローバル化が本格化した90年代には、低賃金の労働力を求めてアジアへの進出が盛んになった。中国などへの工場移転は当初、コスト削減と国際的な分業体制づくりを目指す「国内生産代替型」が中心であったが、最近では新興国の需要をつかもうとする「市場追求型」の経済合理性に基づき、最適立地を求め企業が増加している²⁰。代表的事例を紹介する²¹。

① 矢崎総業

2012年末、カンボジアの首都プノンペンから西へ車で6時間の寒村にある「経済特別区」に矢崎総業は工場を立上げた。従業員は約700人。殆んどが若い女性である。ワイヤレスと呼ばれる自動車用の電線をつくり、タイに工場を持つトヨタ自動車や三菱自動車に納入する。矢崎は既に、タイで40年以上も操業を続けているが、タイの賃金3~4万円の3分の1程度の安さを求めて、カンボジアにタイ工場の一部を移した。そこは最新の大規模工場である。因みに同社は世界に約440の拠点をもち、従業員の9割強が外国人である。

(注) 16. 朝日新聞 2013年7月10日 「国内最後? ホンダ新工場」

17. (注) 6の記述より筆者算出。

18. 『千恵蔵』 2007年版

19. HP. 日本自動車工業会 「自動車需要台数」

20. 朝日新聞 2013年5月20日 「限界ニッポン『タイはもう割に合わない』」

21. (注) 20に同じ

② 富士ゼロックス

同社は中国の上海と深圳の2ヶ所で、プリンタ生産の9割にあたる年200万台を
つくっている。更に2013年11月にはベトナムのハイファンにプリンタを複合機の工場と
新設する。部品を調達するためにタイや中国とのアクセスが良いことや、陸路で西に
行けばカンボジアやミャンマーなど未開の市場が広がり、海路ではインドネシアな
ど南の国々へ輸出しやすいことなどの利点をあげている。

ブリクストーンやブラザー工業なども、2014年に、ハイファンに工場をつくる計画である。

③ ヤマハ

1998年にベトナムに進出した同社は、ベトナムのオートバイ市場の3割にあたる年100
万台近くのシェアを握っている。今後はベトナム工場を、近隣各国に合ったオートバイを
生産し、周辺国に輸出する計画も持っている。

1-3. 日本へ逆輸出

① パナソニックグループの「グローバル調達本部—サプライチェーン」²²

パナソニックグループの国内外で使う部品や材料は、事業部ごとにバラバラに仕入れて
いたが、その価格を下げる狙いで、まとめて調達するために日本の本社とは切り離し、2013
年4月シンガポールに「グローバル調達本部」を設置した。「日本国内の下請けメーカの
仕事は減るが、グローバルに調達しないとパナソニック自体が海外のライバル企業との競争に
生き残れない。今5割という海外調達比率をさらに引上げる」と現地担当者は言う。

② タイのマーチ「脱日本車」²³

「タイ日産」の主力商品「マーチ」は、ここから日本やアジアに輸出されている。インドやメキシコ
でも同じ台車で同じモデルをつくり、欧州や中東、北米に出荷されている。マーチで使う部品
の9割以上は、市場に近い工場部品を調達し、早くつくることか求められている。「生産
のグローバル化を徹底するには結局、ローカル(現地)化すること」とタイ日産の社長は言う。

国内生産代替型の時代は、主要部品は日本から輸出し、アセンブルを海外工場で行っていた
が、日本から中国はじめ東南アジアへ技術力が移転され、現地の技能も向上して、高度な部品も
現地で調達できるようになった。

また、これでは製造コストを下げたり、資金効率を高めるために「規模の経済」を追求
するとか、設備投資の回収を早めることを目指して「範囲の経済」を進めるなどの企業戦略各
は、国内で実施されているが、グローバル化の現在、これらの戦略も世界を視野に入れたもの
になった。企業は高収益を継続し、好条件の資金を調達し続ける力が弱くなれば市場
からの退出と余儀なくされるという宿命を基本的に負っているのである。

1-4. 中小も集団で海外へ

タイ中部、アナタマコン工業団地は、東京大田区などから「集団進出」した金型メーカーなど12社
が3年ほど前に立地した。その名も「オクタ・テクノ・パーク」。その内の一社にエンジン用パイプを
製造する江崎工業がある。従業員約60名の内、日本人は社長本人と従業員1名の2人だけで
残りはすべてタイ人である。部品の9割は現地企業から仕入れている。日本国内では栃木県
に工場を集約し、大田区駅前雑居ビルにある本社には従業員15名程が居るだけになった。

大田区内は工場が散退が続き、工場数は10年前の1万超から6割以上も減り、地域
には、駐車場や空地が目立っている²⁴

日産自動車の最高執行責任者 志賀俊之氏は「従来は、現地生産の拡大とともに、日本から
の輸出も増えたので、下請けの中小企業は国内に残った。だが、超円高などで下請けまでが
海外に出るか廃業かを迫られる『根こそぎ透明化』の危機だ」と言う²⁵。

(注) 22. 朝日新聞 2013年6月17日「限界ニッポン『グローバル化は、現地化』」

23 (注) 22に同じ

24 (注) 22に同じ

25 (注) 22に同じ

しかし、市場を追いかけ、利益の最大化を求めて、海外に立地する企業行動は、経済のグローバル化においては、極めて合目的的戦略である。

トヨタ自動車グループ(ダイハツ工業と日野自動車を含む)の世界で生産した車が2013年初めて1000万台を超えた。世界の自動車メーカーでこの大台を超えたのは初めてである。国内は減ったが、北米やアジアを中心に海外が伸びた。トヨタを含む乗用車メーカー社合計の世界生産も過去最高を記録した²⁶。2014年3月期、過去最高の純利益1兆8231億円をたたき出したトヨタ自動車の豊田章男社長は、「稼ぐ力は強くなった」と改革に手応えを感じている。トヨタ以外にカススキはじめ自動車大手7社中5社が、過去最高の純利益を計上した²⁷。

1-5. 円安でも輸出は不振

日本の2013年第1四半期(1~3月)のGDPは、アベノミクスの効果もあってリーマンショック(2008年7~9月期)の水準を回復している。これは個人消費の回復によるものである。リーマンショック時と100とする、個人消費は106に改善しているが、輸出は90弱でリーマンショック時の水準に達していない。アメリカやドイツが105~107に、ユーロ圏やイギリスでも103~104に回復している。内閣にも批判が。日本だけが極端に弱いのである²⁸。

アベノミクスが円安を誘導し、輸出関連の株が買われ、平均株価が押し上げられたが、実際の輸出実績は低迷している。毎年度10兆円前後の貿易黒字は、2011年度から赤字となり、2013年度は13.7兆円の最大赤字を計上した。この原因は何か。既述通り、輸出を牽引している自動車各社をはじめ多くの大手企業として部品メーカーまでもが海外立地を選択した結果、日本からの輸出品金額が減少したのである。従業員4人以上の事業所を対象にした「経済産業省工業統計調査」によると、日本国内の事業所数は1983年の44.7万箇所をピークに減少し続け、2012年には21.6万箇所と半減している²⁹。廃業、統合と共に海外移転も大きな減少要因である。

2. グローバル化の厳しい雇用

2-1. 雇用状況は改善しない

1ドル75円という超円高に苦しみ、それに対応すべく、生き残りをかけて全産業は尽力した。85~90円でも採算がとれる強靱さを身につけたあたりにアベノミクスの「第1の矢」によって100円前後の円安となり輸出企業の利益は好転した。しかしこの状況は、大企業を中心に、多くの下請企業までその恩恵は届いていない。

トヨタ自動車のお膝元の東海地方では、「中堅中小の製造業は、引き続き価格の引き下げ要求を受けており、なかなか収益が回復しない」と日銀名古屋支店長は言う。九州・沖縄の地場の製造業は、まだ雇用過剰。新たに人を雇う状況になっていないと福岡労働局調査官は言う。生産が持ち直しても企業はすぐに雇用を増すわけではない。ホンダや日産自動車などの工場がある栃木県では、「求人も賃金も特に改善していない。企業が雇用を増やすのは、残業や休日出勤でも対応できなかった最後の最後では」と栃木労働局の担当者は言う³¹。

リーマンショック(2008年)、超円高での企業の雇用対応と、日産自動車退職後之最高執行責任者は次のように話している(抜粋)³²。

- ・リーマンショックで派遣社員の大量の雇止めをしたのと批判され、経営者は雇用問題に敏感になった。
- ・雇用維持のため無理して車を作らせたから、自動車各社の決算も赤字になった。

(注) 26. 朝日新聞 2014年1月30日 「トヨタ 生産1000万台」

27. 2014年5月27日号『エコノミスト』「景気・業績・株」PP.22~23

28. 平成25年『経済財政白書』内閣府 PP.11~12

29. HP. 「貿易収支の年度別推移」 2014.5.22.

30. 2014年3月15日号『東洋経済』「岐路に立つ日本の製造業」 P.49

31. 朝日新聞 2013年7月5日 「雇用回復進む地大」

32. 朝日新聞 2013年7月1日 「限界ニッポン『空胴化』モノ作りの分水嶺」

- コスト競争だけで勝負すると 海外の賃金との平準化もあるから 働き手に分配がなかなか行かない。
- 余剰人員は持たないというのはある。それで需要が増えた時にも非正規社員で対応した。
- 自動車産業は、製造コストの労務費の割合が高い。円高になれば、労務費は同じだが輸出の手取り分が減る。……以前なら日本の賃金が高くても生産性が高かたから、賃金の安い新興国と競争して勝てた。だが生産性が中国などと変わらなくなり、賃金の高さと生産性で埋めることが難しくなってきた。

志賀俊之氏の上記談話から10ヶ月後、各社は2013年3月期の決算を発表した。製造業、サービス業を問わず軒並み赤字決算であり、過去最高益を誇る企業も続出した。

しからは雇用はどうか。有効求人倍率は2007年から1.02割りリーマンショック後は0.4近くまで落ち込んだ。アベノミクスが効を奏し2013年10月に1.0を回復し2014年も1.1あたりを上向きに推移している³³。厚生労働省は2014年3月卒業の学生の就職率を高卒98.2パーセントと発表。これはバブル景気のさかみ1988年の水準に並ぶ率である。そして文部科学省は、2014年3月卒の大学生の就職率は94.4パーセントと公表。3年連続して改善した³⁴。しかし内実は斑々模様である。有効求人倍率を少し詳しく見ると飲食店で働く「接客・給仕」は2.64、東日本大震災の被災地への復興需要に絡ぐ建設・土木関連は3.97と極端に高い。一方「一般事務」は0.28と狭き門である³⁵。有効求人倍率を押し上げているのは短期の非正規社員への求人であることが判る。また2015年3月卒の大学生の求人数は従業員5,000人以上の大企業は前年比5.1パーセント増にとどまっている。一方300人未満の中小企業は44パーセントも増やしている³⁶。景気回復の局面にきても大企業は正規社員を増やすことに慎重である。そして中小企業を志望する学生は少ないことが推察される。

2-2. アベノミクス「第3の矢」

第1の矢「大胆な金融政策」と第2の矢「機動的な財政出動」により円安・株高ともたらし、GDPのマイナス成長をプラスに転換させた。長期にわたるデフレ経済からやと脱却しつつある。この状態を更に確かなものとするために第3の矢「民間投資を喚起する成長戦略」を放った。これにおいても企業への支援策が並ぶ。

① 「産業競争力強化法」

この法律はアベノミクス第3の矢に盛り込まれた施策を確実に実行し、日本経済を再生し、産業競争力を強化することと目的に、2013年12月4日に成立した³⁷。そのポイントは次の2点である。

・設備投資の促進³⁸

設備を増強したり、新しい買替えたりした企業の法人税を安くして、設備投資を促し、その波及効果を大きくする。

・従業員の転職を支援する企業に補助金を支給する³⁹

その財源は「雇用調整助成金」を充当する。景気の変を受け71万社の企業も繁栄は付きものである。仕事の多い企業は仕事の少ない企業から一時的に従業員を借受けで繁忙に対応する。逆の場合もある。このようにして雇用を守る企業に国は補助金を支給するのが本制度である。筆者も経営に携わっている現役時代は、宇都宮にある企業間で2度実施した経験がある。互いの会社と従業員がメリットを享受した。

(注) 33. HP. 「有効求人倍率の推移」 2014. 5. 23

34. 朝日新聞 2014年5月17日 「就活 復調はだら」

35. 朝日新聞 2014年5月2日 「人手不足 企業が悲鳴」

36. (注) 35に同じ

37. HP. 「産業競争力強化法」 2014. 5. 23

38. 朝日新聞 2013年7月22日 「安倍色 問われる真価」

39. (注) 38に同じ

経営が一時的に苦しむも従業員を解雇する道と避けて、雇い続ける企業を支援することが本来の法の目的である。ところが従業員の転職を支援するために助成金を支給するのである。誠に隔世の感を感じる。

② 「限定正社員制度」⁴⁰

安倍政権は正社員でも非正規社員でもない「限定社員」という働き方を法制化しようとしている。

「限定社員」は、勤務地や職種、働く時間を予め会社との間で契約し働くので、その仕事や勤務地がなくなると、正社員よりも解雇する基準が緩いことになる。正社員の場合は、職種を変えたりとか転勤させて雇用を守らなければならない。辞めてもらう場合は、30日前の予告又は30日分の給与を支払う。さらに労働組合と合意するために会社都合による加算金を支払うことも多い。労働組合法を盾にして、経営に対峙するドグマチックな組合活動（就中、専従組合員による活動）に嫌気がさしている経営者は多いのではないかと。

「限定社員制度」は、会社にとって人員の調整がしやすくなり、経営者は効率と優先した経営活動に専念できる。

③ 安倍首相、経済界に賃上り要請

大手企業の業績が上向き傾向になった2013年2月、春闘を前に、安倍首相は経済界に異例の賃上り要請をした。労働者の懐と豊かにし、消費を増やして経済を活性化させてフレカからの脱却を図るためとはいえ、政府が経営に口出しするこの報道には驚いた。しかし、経済界は無論、冷静で、一部大手メーカーとローンなど国内だけが市場である小売業の一部が首相の要請に反応しただけであった。

安倍首相は、政府・経済界・労働界三者の協議の場を設け、執拗に賃上げを促している。このような状況の中で、日本自動車工業界の豊田章雄会長（トヨタ自動車社長）は、記者会見で、各社に対し「日本のモトクリを守るため、持続的競争力につながる判断を期待したい」と述べ、賃上げには慎重な姿勢を示した。また、政・労・使協議会での賃上げ議論に対し、政府主導の「賃上げ」に不快感を示した⁴¹。

安倍首相が師とする2000年代前半の小泉純一郎政権時、円高による輸出の増加などで企業は相次いで過去最高の利益を出したが働き手は豊かにならなかった。企業は儲と蓄えたり株主への配当を増やしたりする一方、コストカットのために給料を削ったり、正社員を減らしたりした。1997年467.3万円（ピーク）だったサラリーマンの平均年収は、2009年には405.9万円に減ってしまった⁴²。また、多くの若者が派遣などの不安定な雇用に送られる。

「人は大切だ」と公言している企業が何故、利益の一部を社員に還元しないのか。バブル崩壊後では、旧財閥系とか金融系など、大手企業の資金調達にはメインバンクからが主流であった。しかし1990年代に入り企業は利益と借入返済に回し銀行依存度を低下させ、更に、金融自由化政策の下、必要資金は内部資金の取り崩しと金融市場からの調達が主流になった。即ち経営者は効率の高い企業体質を作り、高い株価を維持し流けて金融市場での評価を高め、有利な資金を必要な時に素早く調達しようとする。そのためには株主への配当を増やしたいという経済合理的な誘因がある。一方、賃金はグローバル化の中で標準化され、高賃金の国は安い賃金水準に引き寄せられるのである。

(註) 40. 朝日新聞 2013年5月30日 「限定社員 解雇しやすく」

41. 朝日新聞 2013年9月20日 「トヨタは賃上げに慎重」

42. HP 「サラリーマンの平均年収推移」 2014.6.6.

サラリーマンの平均年収は1997年467.3万円をピークに下げ続け2009年には前年9月のリーマンショックの影響で405.9万円まで低下。2012年に408.0万円と微増である。

賃金上昇分は、経費のため、非課税である。反面、株主への配当は課税後の益金処分であるにも拘らず、資金調達的重要性を経営は選択する。

年功序列で非弾力的な融通性の利かない日本の雇用は、特にグローバル化においては、経営の足を引っ張ることも多い。またリーマンショックによる苦境を経験した経営は、内部留保を厚くしてショックに備えたいと考える。労働への利益配分には腰が重いのである。労働という商品は資本に比べて競争力が弱いのである。

リーマンショック後の2009年度有効求人倍率は0.45と極端に悪化した。アベノミクスの効果もあり2013年10月にやっと1.0を上回り、明るさが戻ってきた。しかしそれは非正規への求人増であり、正規雇用の採用には依然として企業は慎重である。

2-3. 地方自治体の苦悩

① トヨタの地元 豊田市

2007年度豊田市の法人市民税収は491億円と過去最高を記録した。しかし2008年のリーマンショックは自動車に特化した産業構造の弱みを一気に表面化させ、2009年度の法人市民税収を34億円に激減させた。今後とも車の海外での生産や部品の現地調達の流れは変わらない。太田稔彦市長は10月に東京で企業誘致のヒートを開くという⁴⁴。

② 栃木県の実態

2008~12年度までの5年間で県内事業所を閉鎖・縮小した企業は26社で5214人が解雇または配置転換された。

その主なものは、事業所閉鎖がキンピル栃木工場200人、コマツ真岡工場890人、パナソニック宇都宮工場612人、配置転換がキヤノン宇都宮工場600人である。他に人数は不詳であるが生産を大幅縮小した企業にパナソニックの子会社(テレビ)、シャープ栃木工場(テレビ)等がある。

一方、立地環境の良さから同期5年間に栃木県へ集約・進出した新規の企業立地は98件で、2296人が新しく雇用された。内訳は県内企業36社579人、県外企業62社1717人。拡充されたケースを合わせると130社6,967人の雇用が生まれた⁴⁵。

栃木県は他県に比べて相対的に恵まれた状況にあるが、栃木県に立地替え、または集約された企業が存在した自治体は、とて退かると豊田市のように法人市民税収の減少と来すことになる。

因みに宇都宮市の法人市民税収の実績は2007年度173.6億円、リーマンショック発生後の2008年度138.7億円、リーマンショックの影響を最も受けた2009年度は'07年度の45%減の78.6億円に激減した。2012年度102.0億円と上向きに推移しているが、'07年度の6割弱の回復に過ぎない⁴⁶。

以上から分ることは、利益の最大化、効率の極大化を目指してドライブに行動する企業を立地させて、地方自治体の税収財源を期待する方策には不確定さがあるということである。

3. 効率の追求と資金の増殖

3-1 リニア・モーター

1975年23、日立製作所は、鉄道車両を浮上させる実験装置を、国鉄の鉄道技術研究所(東京・国立市)から注文と請けた。その心臓部とも言えるヘリウム(He)ガス液化用のガスコンプレッサーを日本製鋼所が担当した。当時日本製鋼所の本社で産業用大型ガスコンプレッサーの営業を担当していた筆者が競合他社に勝って受注に至ったものである。鉄道車両と強力な磁気によって浮上させるために超電導磁場の空間をつくったのである。

(注) 43. HP「有効求人倍率の推移(2014年全国版)」 2014.6.7

有効求人倍率

2005年度 0.98 2006年度 1.06 2007年度 1.02 2008年度 0.77 2009年度 0.45

2010年度 0.56 2011年度 0.68 2012年度 0.82 2013年1月 0.89 9月 0.98

10月 1.03 11月 1.07 12月 1.09 2014年1月 1.09 2月 1.12 3月 1.10 4月 1.00

44. 朝日新聞 2013年9月12日 「トヨタの地元 脱『車頼み』」

45. 下野新聞 2013年9月15日 「撤退・縮小26社 5214人」

46. 宇都宮市 理財部税制課 「平成25年度税務概要」

Heガスを液化させると絶対零度(-273℃)の世界が出現し、その液化He中に超伝導体⁴⁷を入れると電気抵抗がゼロとなり、そこに電流を通すと強力な磁石となる。この磁石を張り付けた車両が、カド壁の磁石との間でS極N極の反発と吸引を繰り返し、浮上して走るリニア・モーターカーである。レールなどとの摩擦抵抗も無いので、その車両は飛行機と同じ速さで走ると聞かされた時は全く想像もつかなかった。約10年前に東京~大阪間を新幹線が開通して時速200キロメートル以上で走る流線型の車体に全国民が驚き、憧れ、また興奮賞め遣らぬ間の話である。しかも別ルートで東京~大阪を結ぶという。そんなに高速で危険はないか、何故そこまで高速が必要なのか、今、新幹線はどうなるのかなど不埒な疑問の入り交じった記憶がある。

そのリニア・モーターカーが時速500キロメートルで盛川~名古屋間に2027年先行開業を目指していること。所要時間は40分。名古屋は東京の通勤圏などと最近、華々しく報じられている。予想される経済効果、東京一極集中の教化、地下40メートルの深度トンネルを猛スピードで走る危険、環境破壊の恐れなどその功罪も記されている。天声人語も次のように書き出している

「速さになれる習性は恐ろしいと思う」という感想が真に迫る。鉄道紀行作家の故・室崎俊三さんが東京~新大阪間に「のぞみ」が登場した時の試乗記を書いている。21年前だ。時速270キロに達した瞬間はスリルを感じたものの、むしろ早くこれが当然のよう、思えてくる。最高時速が505キロになってもやはりすぐに慣れて、のぞみなどはまたるこしいと感じるようになるだろうか。⁴⁸以下略...

リニア・モーターカーの報道で、思うのは、原子力発電の安全神話のもと「まだ、まだ...」と毎週⁴⁹、効率の良い電気を求めてきた結果、福島原発事故が発生し、取り返しのつかない、手負えないシビアな現実になる。経済利益など、フッペル損失や社会的悲劇を発生させている。廃炉の費用、汚染物の管理、周辺住民の家屋・土地の放棄、失業、健康の喪失、風評被害、そして環境破壊、コミュニティの崩壊など、金銭では表示できない損失。更にそれら大半を次世代につけて回すことなど、トータル社会全体の損失は計り知れない。これより原発による電気は他の電気より安いと言えるのだろうか。

3-2. タックスハイブン tax haven (租税回避)

グローバル・アップル、スターバックスなどのグローバル企業や世界の富裕層がタックスハイブンに資金を貯え、税金を安くしたり、払わないかたまりしている。また秘密性が高いためにマネーロンダリングにも使われ、投機マネーの暗躍する舞台にもなっている⁵⁰。国際NGO「税公正ネットワーク(TJN)」によると世界の超富裕層は少なくとも21兆ドル(約2000兆円)の未申告資産をタックスハイブンに持っているという⁵¹。実は、日本のGDPの4年分強の資金で、これが利潤の高い所を求めて素早く動くのである。

筆者は、日本製鋼所とアメリカのシンガ社が50:50の出資により1957年に設立されたシンガ日鋼(本社・宇都宮)に、1978年取締役として就任した。家庭用と工業用ミシンを製造し国内外に販売して業績も順調であった。特に工業用ミシンの大半はシンガ社の販売ルートを通じ、世界へ輸出していた。1980年代の終りからアメリカ経済は不況に陥り、名門といわれたシンガ社も1990年代半ばには、カズ江の臭名を帯びたスタンレー・ホー氏の支配下に入った。シンガ社の各事業部門は、従業員のほとんど全く顔見知りになることもなく、切り売りされていった。正に会社そのものが商売であることと如実に見せつけられた。ホー氏の潤沢な資金はタックスハイブンにあると聞いた。お金の利潤拡大のためだけに借容赦なく動くことと身近に感じ、自分自身が責任を負っているシンガ日鋼の仕業(よく特に従業員約1000人のこと)を考えた切掛にはなった。

利益の最大化のみを求めて動く資金に、振回される社会であるとはならない。

(注) 47. 下山淳一『トコトヤさい超伝導の本』p.10. 2003年3月30日 日刊工業新聞社

48. 朝日新聞 2013年9月20日 天声人語

49. 朝日新聞 2014年1月20日 「原発迷走―揺るぐ『低コスト神話』」
民主党政権時代のエネルギー環境会議の試算 1kWh当りの発電費用
原発 8.9円以上、石炭火力 9.5円、LNG火力 10.7円、石油火力 22.1円。
水力 10.6円、太陽光 30.1~45.5円、風力 9.9円~17.3円。

50. 朝日新聞 2013年7月26日 「タックスハイブンってどんなところ？」

51. 朝日新聞 2013年6月16日 「税逃れにG8包囲網」