

中国における1970年代の投資配分に関する一視角

尾 上 悦 三

はしがき

- I 1950年代の状況
 - 1. 復興的要因
 - 2. 遊休設備の動員
- II 1950年代末と1970年代初めの比較
- III 最近の動向
- IV 要約と結論

は し が き

新中国における経済成長の過程は1950年代のそれと1960年代のそれにおけることができる。50年代には中国経済は急速な発展を示した。それに対して60年代にははげしく変動し、全体としてみればその発展はおそかった。

投資配分においても50年代と60年代はきわだった対照を示している。50年代、とりわけそれを代表する第1次5カ年計画期における投資配分の一つの特徴は重工業優先であった。そして鉄鋼と機械がその中心をなしていた。60年代の特徴は、農業および農業支援的工業と、石油等の戦略的部門への重点的投資であったといえよう。60年代においてはこれら以外の部門への投資はきわめて少なかったように思われる。

1970年代初頭にいたり、農業生産物の不足と人口圧力は払拭されていないとはいえ、緊急的事態は過去のものとなった。再び長期計画にもとづく工業化政策が可能となった。このあたりの状況は中国の輸入商品構成に典型的にあらわれている。

貿易量において50年代のピークを記録した1959年において、輸入額の40.5%は機械および設備で

あった。これに、金属（および鉱石）、石油および石油製品、化学製品、ゴムを加えると全体の77.4%を占めた^(注1)。このとき、輸入は重工業を中心とする工業化に直接役立つものについて行なわれた。経済危機の最中であった1963年においては、輸入の36.3%は食料で、それにつづくものは15.1%の繊維であった。機械および設備は6.9%にすぎなかった^(注2)。1969年において機械および設備が13.7%、金属が25.8%にそれぞれ回復した。食料は19.7%に減少した。また化学肥料は9.9%という高い水準を保った^(注3)。つまり、1969年の輸入品目構成は、食糧および繊維の輸入急増という60年代の特徴をなかば失い、50年代のパターンをとりもどしつつあった。

このような事実は、われわれにつきのような問題を提出する。すなわち、70年代における投資の部門間配分は、50年代にはほとんどなかった農業部門への若干の投資を除けば、50年代のそれと基本的に同じものとなるであろうかということである。この小文の目的は、これに関して一つの資料を提供することにある。

結論をいえば、70年代においては、輸送、鉱山、発電等の基礎的部門への投資を急増させなければならぬという意味において、新しいパターンが生れるであろうということである。それらは、1950年代における鉄鋼と機械を中心とする重工業および60年代における農業と農業支援的工業と対比できるほどのウエイトを占める可能性がある。さらにこの他、50年代において経済発展の経路に重要

な影響を与えたと思われる「復興的要素」が50年代に消滅したとみられるゆえに、その意味においても70年代の工業化は異なったものとなるであろう。

(注1) Eckstein, A., *Communist China's Economic Growth and Foreign Trade*, New York, Toronto, London, McGraw-Hill, 1966, p. 107.

(注2) *Ibid.*, p. 107.

(注3) 日本貿易振興会『日中貿易手冊』昭和46年49ページ。

I 1950年代の状況

小文のテーマとの関係でみると、1950年代における経済発展はいくつかの1回かぎりの要因によって支配されていた。ここでは次の2点をとりあげる。第1は復興的要因であり、第2は遊休設備の動員である。そのそれぞれについて検討してみよう。

1. 復興的要因

50年代の工業化政策において復興的要因がどれほどの影響を与えたかを量的におさえることはできない。ただいくつかの好例をあげることができる。それらのなかで鉄鋼業は典型例を提供している。

1950年代において鉄鋼業は元帥とよばれ、投資における重点部門となった。第1次5カ年計画において鉄鋼業への投資の3分の1は鞍山製鉄所に向った。また3分の1は武漢と包頭の両新製鉄所に向った。残る3分の1はその他の各製鉄所に向った。

鞍山製鉄所の建設は1958年にほぼ完成した。それに対して包頭と武漢のそれは1960年における建設の中断までつづいた。粗鋼ペースで、1960年代末期における鞍鋼の生産能力は年約600万トンであったのに対し、武鋼と包鋼のそれは合計約230

万トンであった。1952年において鞍鋼はすでに90万トンの能力を有していたゆえに、1953年以後約500万トンの増加をみたわけである。1958年以後の投資額がわからないゆえに正確な数字をあげることはできないが、230万トンの能力をつくるために要した投資が500万トンのそれをつくるために要した投資よりも多かったことはたしかである。この相違を説明するものは鞍鋼における復興的要因である(注1)。

そもそも鞍鋼は1948年11月3日に最終的に共産軍の手におちるまでにちょうど30年の歴史をもっている。日本人によって建設され、ロシヤ人によって破壊された。ロシヤ人による設備の撤去は、採鉱が原有設備の66%、製鉄が73%、製鋼が56%、圧延が87%におよんだ(注2)。高炉に例をとれば、日本時代に建設されたものは9基であった。このうち、1号、2号、4号の3基を除き6基がロシヤ人によって破壊された。破壊されたものの再建は53年の8号高炉にはじまり、57年の3号高炉完成をもって終わった。58年には10号高炉の新設があって、高炉部門の建設は完成した(注3)。

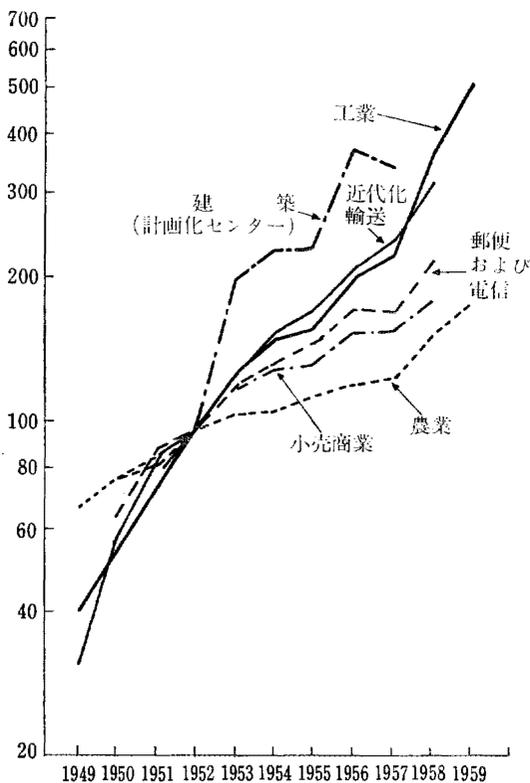
鉱山、輸送等の付帯部門を含めて、設計から始めるのにくらべ、投資額および建設期間においてきわめて有利であったことは疑いをいれない。

鉄道建設においては鉄鋼業におけるほどいちじるしくないとはいえ、やはりこのような要因を認めることができる。解放以前において中国の鉄道は比較的発達していた。しかし日中戦争と国共内戦によって破壊されたものがあつた。これらは新中国において復旧の対象となった。また宝鶏—成都間のように、戦前に外国資本が着手し、途中で放棄したものもある。これらを完成することは容易なことではなかったが、やはり投資と建設期間は節約することができたであろう。

電力に関してこれをみよう。1952年における水力発電能力は18.8万kwであったが、1958年には117.0万kwに達した。このうち豊満発電所が56万kwを占める。いうまでもなく豊満はほぼ完全に修復であるといえる。

1950年代の工業化はこのような復興的要因によって強い影響をうけていた。そして1950年代末までにこのような要素は消滅したことはあきらかで

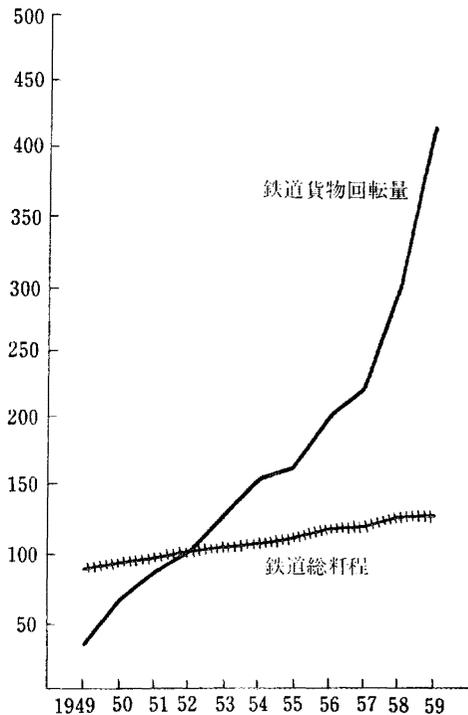
第1図 セクター別成長率(1949~50*)
(1952=100)



(出所) この図は Ishikawa, S., *National Income and Capital Formation in Mainland China*, Tokyo, Institute of Developing Economies, 1965, p. 79 をそのまま借用したものである。

(注) 輸送は近代的輸送手段による回転量(トンキロ)をとり、他は1952年不変価格による元表示のものを指数化して得たものである。

第2図 鉄道 (1952=100)



(出所) 尾上悦三『中国の産業立地に関する研究』
アジア経済研究所 1971年 206ページ。

ある。そのことは一方において新中国の国家体制の優越性を示すものであるとともに、他方において50年代の工業化の経過がこの面で「1回かぎりのもの」であることを示している。

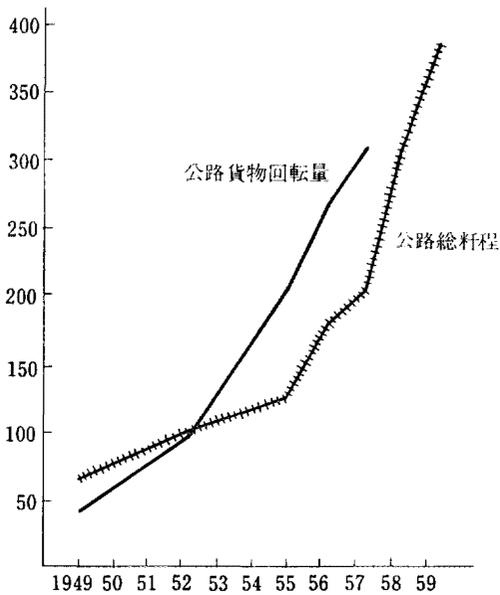
2. 遊休設備の動員

1950年代、とりわけ第1次5カ年計画期における投資配分の一つの特徴は、いくつかの基礎的部門に対する投資が節約されたことである。当初輸送および鉱山においては設備の利用率が低く、したがって新しい設備の追加がなくても需要量の増加にこたえることができた。

輸送の需要と供給の動向は以下のとおりであった。

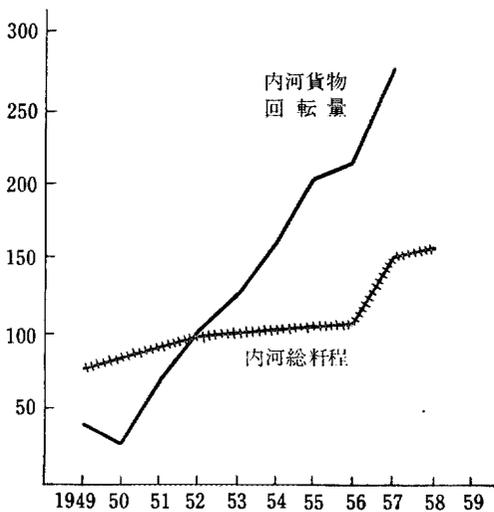
輸送需要は経済活動とほぼ比例的に増減する。

第3図 公路 (1952=100)



(出所) 尾上『中国の産業立地に……』207ページ。
 (注) 公路貨物回転量は自動車によるものと公路民間工具によるものを合計して得た値である。

第4図 内河航路 (1952=100)



(出所) 尾上『中国の産業立地に……』208ページ。
 (注) 内河貨物回転量の1952~57年は内河汽船と木帆船の合計による。1949~52年は木帆船によるものみの値で、その際、1952年の木帆船貨物回転量を100とした。

第1図はその一局面をあらわしている。

第1図は近代的輸送(動力をもつ輸送手段によるもの)と工業生産がほぼ同じ比率で増加したことを示している。中国では伝統的な輸送手段(人力、畜力、自然力を利用するもの)がなお重要な役割を演じているが、伝統的輸送手段に対する需要は農業生産と強く結びついている。

輸送需要の増加に対して供給側(輸送手段)がどのように変化したかを示すものが第2~4図である。

第2図は、鉄道貨物輸送量の増加は鉄道総里程のそれにくらべてはるかに急速であったことを示している。第4図は内河航路についても同様のことを示している。ただ、水路は自然の条件によって支配されるゆえに、この図はあまり有意ではない。第3図は道路輸送量の増加率が道路の総里程のそれとほぼ同じであったことを示している。

鉄道は近代的な投資を大量に必要とする。それに対して道路は主に労働力の多投によって建設することができる。

1950年代において水路と鉄道の利用率は急上昇した。それらを数字によって示したものが第1表である。

第1表 各路線1km当たり貨物回転量
 (単位: 万トンキロ)

年次	鉄道	公路		内河水路
		自動車	人獣力車	
1949	83.7	0.309	0.879	
1950	175.1	0.382	0.873	
1951	220.8	0.498	0.909	
1952	245.4	0.608	0.995	8.324
1953	311.7	0.948	1.050	
1954	360.4	1.327	1.081	15.919
1955	361.2	1.506	1.010	18.867
1956	411.6	1.542	0.866	16.731
1957	450.7	1.547	0.833	
1958	594.7	1.740		

(出所) 尾上『中国の産業立地に……』208ページ。

(注) 内河航路は汽船と木帆船の合計。

第2表 鉄道機関車、貨車の利用状況

	単位	1949	1952	1957	1958
貨物輸送機関車1日当たり走行距離	km	308.7	396.8	366.0	391.0
平均牽引総重量	トン	1,011.2	1,245.3	1,520.2	1,704.0
平均1日当たり輸送量	万トンキロ	29.5	43.4	47.7	60.0
機関車万トンキロ当たり石炭消費量	kg	252.0	195.0	146.0	148.0
貨車回転時間*	日	4.39	2.90	2.84	2.75
貨車全回転距離	km	668.7	676.1	709.2	703.6
貨車1日当たり走行距離	km	154.9	233.1	249.9	255.6
貨車の積卸作業のための停留時間	時間	---	11.4	10.7	10.4
貨物列車運行速度	キロ/1時間	19.9	25.5	25.2	25.7
貨車平均積載量	トン	26.6	28.9	34.7	37.6
貨車平均1日当たり輸送量	トンキロ	2,509.0	4,557.6	5,999.0	6,596.0

(出所) 国家統計局編『偉大的十年』北京 1959年 136ページ。

(注) * 貨車回転時間とは、貨車の効率を総合的に示す指標で、以下のような方式で算出されるという(『統計工作通訊』1956年3期 26ページ)。すなわち、

$$\text{貨車回転時間} = \frac{1}{4} \left(\frac{\text{貨車平均全回転距離}}{\text{貨物列車平均走行速度}} + \frac{\text{貨車平均全回転距離}}{\text{貨車平均中転距離}} \right) \times \text{貨車中転平均停留時間} \\ + \text{管内積卸率} \times 1 \text{回の貨物作業平均中転距離}$$

第3表 トラック利用状況

	1950	1952	1957	1958
可動車率 (%)	63.7	71.0	71.7	82.5
稼働車率 (%)	30.1	39.5	66.3	77.9
1台1日走行距離 (km)	79.8	109.2	162.2	174.3
積載能力1トン当たり1日輸送量(トンキロ)	18	32	78	113

(出所) 『偉大的十年』 137ページ。

きわめて大ざっぱにみて、鉄道線路、鉄道の機関車および車輛、および自動車の利用率は急上昇し、1950年代末には極限に達したかにみえる(第1表参照)。水路および道路には多くの余裕があり、長江と東部沿岸航運に至っては利用率の向上が常に努力の目標となった。

第1次5カ年計画の末期において鉄道の主要幹線の中に、利用率が飽和状態に達するものがはじめた。すでに1956年9月に、京漢、瀧海、石太線にその兆候があらわれ、翌57年に至ると蘭新、宝蘭、津浦等も加わり、それらの線において貨物の積み残しがはじまった。1958年後半にいたって事態は急を告げた。同年9月17日に交通部は「全民が運輸を行ない鋼鉄生産を保証することに関す

る緊急指示」を発した。「輸送力不足」は長距離、短距離を問わず、水路、陸路を問わず、すべての局面に普遍的な現象であった。このような状況は1960年まで続いた。いうまでもなく、このような現象は当時における経済活動の爆発的な高潮によってもたらされたものである。ただ、非常事態を前にして生産および輸送の計画が混乱したゆえに事態がいつそう悪化したにちがいない。それゆえに実質的な輸送の需給バランスは、当時の状況が示すほど、困難なものではなかったのかも知れない。

鉱山部門に関する直接のデータは、ほとんどない。すなわち、1950年代における各種鉱産資源の生産高と鉱山の能力とのデータのうち、後者が乏

第4表 設備増加と発電量増加(1949年=100)

年次	設備容量	発電量	設備利用率(%)
1949	100	100	26.6
1950	100.7	105.5	28.0
1951	101.8	133.4	35.2
1952	106.2	168.4	43.4
1953	127.1	213.4	50.2
1954	140.4	255.2	51.7
1955	162.1	284.9	51.5
1956	195.3	361.7	54.3
1957	239.8	448.7	54.7
1958	337.1	638.7	63.0
1959	510.2	962.8	

(出所) 尾上悦三『中国の電力工業』(石川滋編『中国経済の長期展望』アジア経済研究所 昭和39年)。

しい。したがって操業率を知る方法は限られている。ただ、鉱産資源の生産高とそれに対する需要との関係は輸送の需給関係ときわめて似ている。第1次5カ年計画期末に「不足」となり、大躍進期においてそれが顕著となった。

電力についてもほぼ同様のことがいえる。出力、発電量、設備利用率は第4表の示すとおりであった。1958年において設備の利用率は63%に達したが、これは国際的にみても最も高い部類に属し、これ以上の大幅な上昇は望めないことがあきらかであった。しかも電力の需給関係は輸送および各種鉱産のそれときわめて類似していた。すなわち1950年代末には、経済の成長はそれと比例的な電力需要の増加を生みだし、しかも発電量のいっそうの増加はそれに見合う設備の増加によってのみ可能であった。

(注1) 尾上『中国の産業立地に……』第8章。

(注2) 孫敬之『東北地区経済地理』科学出版社 1959年 33ページ。

(注3) 尾上『中国の産業立地に……』第8章。

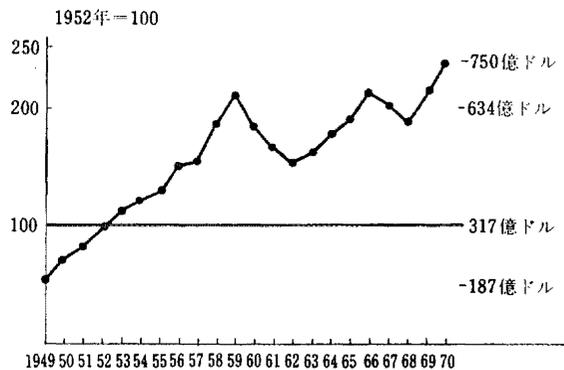
II 1950年代末と1970年代初めの比較

われわれのおもな関心は1970年代の投資配分を

研究することにある。これまでは1950年代の状況を検討してきたので、次の課題は、現段階、すなわち1970年代初期までの約10年間にそれがどのような変化をとげたか、根本的な変化があったかどうかを検討することである。それは需要と供給の両側面からなされなければならない。

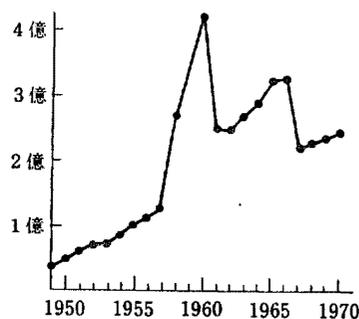
需要側面について。輸送、鉱産資源、電力についてその真の需要量を算出することは事実上不可能である。そこで、それらの需要量が国民所得または工業生産額と比例するものと仮定し、1970年における国民所得または工業生産額の水準が1950年代末のそれとくらべてどうであったかをみる。その第1のデータは次に掲げる第5図のごとくで

第5図 国民所得生産額



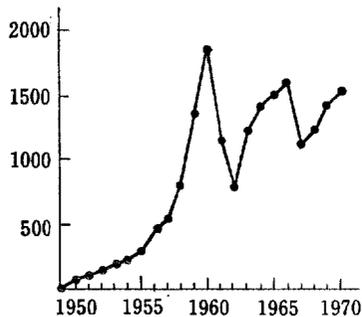
(出所) 尾上悦三『中国経済入門』日本実業出版社 昭和46年 128ページ。

第6図 石炭生産高(トン)



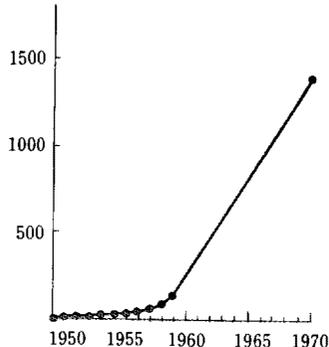
(出所) 尾上『中国経済入門』130ページ。

第7図 粗鋼生産高(万吨)



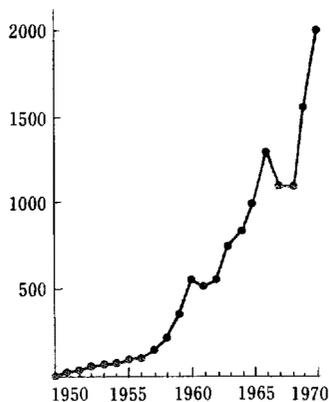
(出所) 尾上『中国経済入門』 131ページ。

第8図 化学肥料生産量(万吨)



(出所) 尾上『中国経済入門』 131ページ。

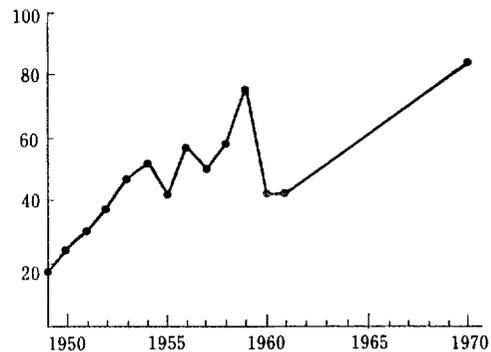
第9図 石油生産量(万吨)



(出所) 尾上『中国経済入門』 131ページ。

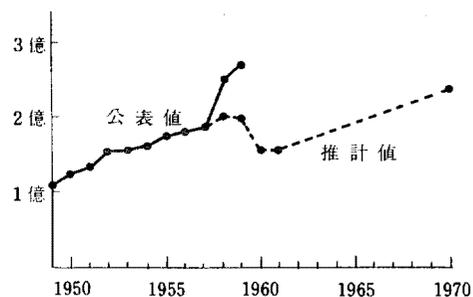
あった。これはきわめて大ざっぱな推計であるゆえに、これを補足するためにいくつかの工農業製品の推定生産量を図示することにしよう。それは第6～11図である。

第10図 綿布生産量(億メートル)



(出所) 尾上『中国経済入門』 132ページ。

第11図 食糧生産量(トン)



(出所) 尾上『中国経済入門』 133ページ。

一般的にみて、中国の経済は60年代にはげしく変動し、全体としてみた平均成長率はきわめて低かった。第6図と第7図における粗鋼と石炭の生産高は多くの工業生産部門を代表している。ここでは生産高によるみかぎり、1970年初頭の水準は1950年代末のそれよりも低かった。ただ、60年代に重点的に開発された化学肥料と石油は例外で、この期間においても急速な発展をとげた。第8図と第9図はそれをあらわしている。農産物および農産物を原料とする軽工業製品は60年代において政策的重視をうけたゆえに着実に増加した。ただ、これらは大躍進の直後、すなわち60年代初頭にはげしい減産にみまわれたゆえに、10年間に約20%増加したにすぎない。

1970年代の初頭における国民所得の水準は50年代末期のピークにくらべてほぼ同じかあるいは若干それを上まわると考えてよいであろう。われわれのテーマとの関係からいえば、70年代初頭における輸送および鉱産資源に対する需要は、50年代末のそれとほぼ同じかあるいは若干それを上まわることとなる。

供給側面について。1960年代における輸送、鉱山、電力等への投資状況はほぼ完全に不明である。ただ、鉄道建設に関する若干のデータ、および農村小型発電所建設に関する多数の資料がある。これらすべてを含めていえることは、60年代における投資はきわめて少なかったであろうということである。すなわち、輸送能力、鉱山の採掘能力（石油部門を除く）、発電の出力等において大きい増加はなかったもようである。ただ、この点については若干の不明点を残しているゆえに今後さらに検討を加える必要がある。

以上、1970年代初頭におけるこれらの部門の需給関係について次のようにいえるであろう。すなわち、需給両面において1950年代末にくらべてほぼ同じかあるいは少量の増加があった。それゆえに需給のバランスは1950年代末のそれにくらべてほぼ同じである、と。

III 最近の動向

文化大革命が一段落し、1969年以後中国の経済活動は再び活発となってきたことはあきらかである。われわれが今とりあげつつある部門の状況はどうであろうか。まず需要側面からみよう。

1969年以後、中国の新聞には輸送量の増加を伝える記事が多くなった。そして、1969年においては、増加状況は小地域または地方的なものに関して報道されていた。しかし70年以後、全国的な状

況が伝えられるようになった。1971年になるとその傾向はますますあきらかとなった。たとえば、『(1971年の)最初の5カ月における鉄道の貨物輸送量は、去年の同期にくらべて15%増加し、華南、北方沿海、長江幹線の運輸量は20%以上増加した』(『人民日報』1971年7月3日)というようなものである。

需要量の増加、したがって生産促進をよびかける記事が最も多いのは鉱山部門である。とくに問題となっているものは石炭と鉄鉱石である。1971年においてこれらの部門が、中国の経済発展においてボトルネックとなっているのはあきらかである。

これに対して供給面はどうであろうか。これに関してわれわれがもっている知識はかぎられている。中国西南部における鉄道の建設、1～2万トン級の貨物船のあいつく建造、日本からのトラック輸入、輸入品目における鉱山機械の増加等であるが、これらはいずれも中国全体の状況を知る上でいちぢるしく不十分である。しかしながら、鉱山建設と鉄道建設については、少なくとも計画の上では、長期方針にもとづく大規模な建設がはじまろうとしていることをあらわす文献がある。

「毛沢東思想指引我們多快好省地修建鐵路」と題した長い論文(中国人民解放軍鉄道兵写作小組による)が雑誌『紅旗』の1970年11期に掲載され、さらにこれが同年11月1日付の『人民日報』に転載された。これには鉄道の建設方針にかかわるいくつかの重要な問題が含まれているが、ここではその内容にたちらない。いずれにしても、この論文にはこんごにおける鉄道建設の総方針が示されている。このようなものが中国の最重要出版物である紅旗と人民日報に掲載されたというその事実は、大規模な鉄道建設が再開されようとしていることをあ

らわしているといえよう。それゆえにこそ、そのやり方にたいする基本的な方向をあきらかにせねばならないのである。

鉱山の開発についてはこのようなものはなく、そのかわり比較的多くの論文が発表されている。それは資源調査、鉱山の設計、鉱山の建設、鉱山機械の製造等、あらゆる部門にわたっている。そしてそれらは1971年にはいってとりわけ多くなった(注1)。

(注1) 『人民日報』 1970年3月7日、同1971年6月13日、同14日、同8月14日、同9月6日、同9月20日。

IV 要約と結論

この小文の目的は1970年代における中国の投資配分に関する一つの視点を提供することである。そしてその論点のおもなものは、今後輸送、鉱山、電力などのいわば基礎的部門への投資を急増させなければならないであろうということである。それは1950年代の投資配分のパターンの当然の帰結としてでてきたものである。

このようにして投資における重点部門となるものの特徴は、第1に投資の懐妊期間が長いことであり、第2に限界資本係数が高いということである。さらに小文において、1950年代の経済発展は「復興的要因」によって影響されたことをあきらかにした。このような要素は1970年代には全くない。1970年代の建設はすべて完全な新設であって、それゆえにこの面でも資本の懐妊期間は長くなり、また資本係数は上昇するであろう。

以上の結論は、しかしながら、強い根拠にもとづいて主張できるものではない。資料によって裏づけられていない論理の推移を含んでいる。したがってこの小文は一つの仮説を提出しているにす

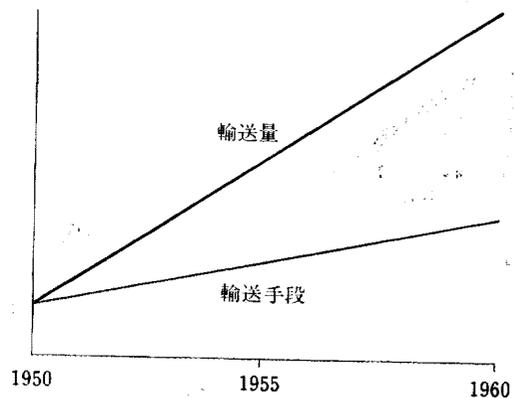
ぎないともいえよう。この仮説の骨子をもういかに要約してみよう。

(1) 1950年代において、貨物輸送量は農工業生産額とほぼ同じ速度で増加した。この事実はデータによって裏づけられているゆえにほとんど不明の点を残さない。貨物輸送量を鉱産資源におきかえても同様のことがいえる。

(2) したがって、それ以後においても輸送需要および鉱産資源(および電力)需要量は経済発展全体と比例的(比率は同じではないが)に増減するものとみなすことができる。これは中国の過去の数字によるのみでなく、諸外国のデータによっても裏づけられていることであって、ほとんど疑いをいれる余地がない。

(3) 1950年代において、輸送量の増加はおもに既存の輸送手段の利用率を上昇させることによって実現された。輸送手段の増加と輸送量の増加はほぼ第12図のようなものであった。輸送量を鉱産資源生産量および発電量におきかえ、輸送手段を鉱山能力および発電容量におきかえても同様のことがいえる。これらの点は大部分データによって裏づけられているが、鉱山の能力については不明の点が残されている。また、輸送手段のうち、道

第12図 輸送手段と輸送量

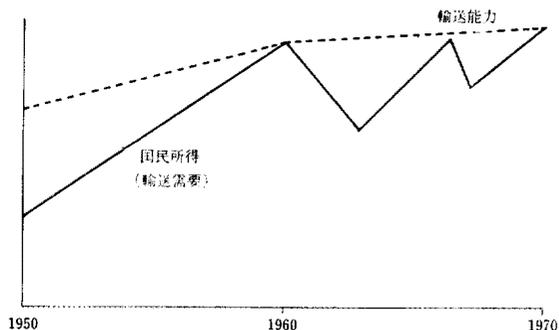


路の伸び率はめざましく、ここでは例外となっている。

(4) 1950年代末において、輸送設備、鉱山設備、発電設備の利用率は極限に達し、それ以上利用率を高めることは不可能となっていた。すなわち、生産量の増加は、それと同じかあるいはそれ以上の設備の増加によってのみ可能であった。これらの点については数字のデータによって裏づけられているのみでなく、きわめて多くの新聞記事などによっても「傍証」されている。利用率の内容を少しくわしくいえば、輸送においては地域によってはまだ余ゆのあるところがあり、また航運についてもそうであった。しかし全体としては利用率が極限に達していたことはあきらかである。

(5) 1950年代末と1970年代初をくらべるとき、輸送需要と輸送能力のいずれにおいても大きい変化はなく、したがって1950年代末の需給関係はそのまま1970年代初のそれと考えることができる。これはデータによって裏づけられることの最も少ない点である。まず、需要は農工業生産高によって代表されるとする。その農工業生産高（国民所得と考えてもよい）はほぼ第13図のような経過をたどったと考える。すなわち、1959年と70年の水準がほぼ同じ、あるいは70年のほうがやや高かった。それに対して輸送能力もほぼ同じ傾向を示した。両者のちがいは、需要量がその間はげしく変動したのに対して、供給量はほぼ一定であったということである。いずれにしてもこれらの点はデータによる裏づけが弱いゆえに一つの「仮定」となっている。このことが、小文の内容全体を事実としてではなく、仮設として提示せざるを得なくしたのである。経済資料の不足は、この期間のすべてについていえるのであるが、事実を不明にする上でわれわれのテーマとの関係でとりわけ重要なも

第13図 輸送の需給関係



のは軍需部門の動向である。なお、ここにいる輸送の需給を、鉱産資源および電力のそれとおきかえてもよい。ただ、鉱産資源のうち、石油部門だけは完全な例外として除外しなければならないのは言をまたないであろう。

(6) 1970年代において再び工業部門への投資が活発となるであろうことはあきらかである。そのさい、投資配分のパターンは1950年代のそれにくらべて大きい相違を示すであろう。その第1は、輸送および鉱業（および電力）に対する投資を急増させねばならないという点にある。これらの部門に対する投資は1950年においては極力きりつめることができたが、それは遊休設備（鉱山部門においては輸出用のものもこれにはいる）があつて、それを利用することによって可能であった。今やそのような余力はない。

(7) 新しい第2のものは、1950年代においては復興的要因が強く働いたのに対し、70年代にはすべて完全な新設であるという点にある。その意味においては、50年代は特殊な発展経路——それは1回かぎりのものでしかあり得ない——をたどったといえる。

(8) 輸送や鉱業は投資の懐妊期間が長く、機械や鉄鋼業（それは50年代の重点部門であつた）にくらべて資本係数が高い部門である。また、あらゆる

部門において新設される工場は復興されるものにくらべて投資の懐妊期間がはるかに長く、また資本係数がはるかに高い。これらすべての複合効果として、70年代の資本係数は50年代のそれにくらべて高いと考えられる。いうまでもなく、最後の

点は十分な根拠にもとづいて強く主張できることではない。第7の点までが小文において提示された一つの仮設と考えるなら、この第8の点は、その implication といえるであろう。

(調査研究部 主任調査研究員)

経済と投資環境シリーズ アジア経済研究所刊行

フィリピン

森村勝編/A5判/433頁/¥1400

I フィリピンの政治経済概観/自然条件/人口・社会/政治・外交/一般経済情勢/産業構造/財政・金融制度/貿易構造/外国援助/II フィリピンの投資環境/産業政策と外資政策/貿易為替政策/租税制度/企業体制/労働条件/外国資本の導入状況/わが国企業の進出状況/付録資料

メキシコ

岡部広治編/A5判/458頁/¥1500

I 背景/自然・住民・歴史/政治・社会・文化・教育/II 経済/国民経済/経済政策/各産業の現状/財政金融と貿易管理/労働事情/III 日本との関係/メキシコとの貿易/日系企業/付録

セイロン

藤井正夫編/A5判/479頁/¥2900

I 投資環境総論/自然条件、人口と歴史/社会構造/政治・外交/経済の発展と開発計画/主要経済部門の現状/貿易・国際収支/財政・金融・物価・賃金/II 投資環境各論/産業政策と外資政策/民間外国投資/外国援助/貿易・為替管理/租税制度/労働力/会社法および企業設立/付録

マレーシア・シンガポール

貝出昭編/A5判/871頁/¥4800

[マレーシア] I マレーシアの人と経済/自然条件/政治・外交/経済事情/産業事情/財政・金融/国際収支と貿易/II マレーシアの投資環境/企業法制/企業体制/租税制度/貿易為替管理制度/労働事情/各国の経済援助と企業進出/わが国の企業進出/III サバ・サラワクの政治・経済と企業進出/付録 [シンガポール] I シンガポールの人と経済/自然・人口・社会/政治・外交/経済事情/産業構造/財政・金融/国際収支と貿易/II シンガポールの投資環境/企業法制と企業体制/租税制度/貿易為替管理制度/労働事情/各国の経済援助と企業進出/わが国の企業進出/付録

..... アジア経済出版会発売