

「大部制」 中国経済新聞 080415 掲載

3月開かれた全人代の目玉の一つは、国務院の機構改革だった。

中国は計画経済時代、ソ連のやり方を取り入れ、政府が企業活動を細部まで統制したため、行政機構が細分化され、日本の省にあたる「部」が、機械工業だけで八つに分かれ、化学などを含めると、工業全体では二〇人近い「部長（閣僚）」がいた。余談になるが、三〇年前の訪日ラッシュの時に、これらの部長がそれぞれ通産大臣への表敬を申し入れたものだから、通産省の担当官が音（ね）をあげたことがある。

市場経済の時代になり、役所と企業の分離が進むのにもない、あるいはその分離を徹底するため、一九九八年に工業分野の機構改革が断行された。まず各工業「部」を「局」に格下げし、五年後さらに業種別の工業協会に編成替えしたのだが、これは工業分野の行政管理の実態を熟知していた朱鎔基総理（当時）の、果敢な采配によるものだった。ついで二〇〇三年には、国内貿易部と対外貿易部などを統合して商務部が誕生した。

それでも、部クラスが二八、これに実質上「部」と同格の総局などを加えると六六の中央官庁があった。ちなみにわが国の内閣は一府一省であり、欧米諸国も二〇以内におさまっている。

昨秋の党一七回大会で、「大部門制度の探究」が提起されてから、国務院の機構改革がホットな話題になったのだが、蓋を開けてみると、今回は小幅な改革に留まった。

環境保護総局の部への昇格とエネルギー行政の一元化とは、予想どおりだった。このほか、工業・情報（情報）化部の誕生は、工業化から情報化への進展を見据えた先見性ある措置として高く評価される。また、人事部と労働・社会保障部の合併は、これまでホワイトカラーとブルーカラーに二分されてきた人材行政を統合する快挙といえる。

その半面、農業部・水利部・林業局の合併や、文化関連部局の統合など、下馬評にあらりながら実現しなかったものもある。交通部（陸運と水運を主管）と民用航空総局などを統合した新設の交通運輸部に鉄道部が加わらなかったことについては、「鉄道建設の任務が繁忙のため」といわれているが、私見では、鉄道部はわが国の旧国鉄以上に行政と経営が一体化しており、民営化が実現しないままでは、他の部門との歩調が合わないからであろう。

どこの国でも、行政改革には官僚の抵抗がつきもの。中国でもご多分にもれず、さまざまな理屈をつけて合併に難色を示したり、看板を掛けかえるだけでお茶をにごすなど、権限を手放すことへの抵抗が強いようだから、ことは簡単ではない。

行政体制改革による「大部制」は、二〇二〇年までに完成させることが目標に掲げられている。