

# よこはま大学開港塾2010・ APEC 横浜開催記念シンポジウム 「グローバル化時代の東アジア」

2010年10月2日（土）13：30～17：00  
神奈川大学横浜キャンパス・セレストホール

<基調講演>

進藤榮一（筑波大学名誉教授・国際アジア共同体学会代表）

「躍動する東アジア——もうひとつの共同体へ——」

<パネルディスカッション>（報告順）

柳澤和也（神奈川大学経済学部准教授）

「成長モデルの再構築——世界金融危機下の中国と東アジア——」

山本博史（神奈川大学経済学部教授）

「経済統合の進展——タイの視点から——」

堀越誠司（株式会社アルバック営業企画室室長）

「アルバックの東アジア市場展開事例」

白山正樹（丸全昭和運輸株式会社海外事業部部长）

「東アジアの物流動向——具体的事例を交えて——」

<司会>

鳴瀬成洋（神奈川大学経済学部教授）

## 鳴瀬成洋

皆様、本日はご来場いただき誠にありがとうございます。

ただ今より、よこはま大学開港塾2010・APEC 横浜開催記念シンポジウム、「グローバル化時代の東アジア」を開催いたします。本日のシンポジウムは、神奈川大学ならびに神奈川大学経済貿易研究所の主催により開催されるものです。

それでははじめに、経済貿易研究所所長・的場昭弘より開会のご挨拶を申し上げます。

## 的場昭弘

経済貿易研究所の的場と申します。

よこはま大学開港塾2010のプログラムとして行われるこのたびのシンポジウムは、神奈川大学および経済貿易研究所の主催で行われます。テーマと具体的な内容は、経済貿易研究所が設定しました。

設定されたテーマは、「グローバル化時代の東アジア」でございます。現在の東アジアは、交流が活発となり、共同体の形成を目指すという提案も出ています。そこで、基調講演は、東アジアの中でも特に共同体について長年主張されている進藤榮一先生をお願いします。

進藤榮一先生の著書の中には、『東アジア共同体をどうつくるか』がございます。本書はちくま新書として刊行されたものですが、これを読むと、東ア

ジア共同体について以前にあるシンポジウムがあったと書かれています。そのシンポジウムで、座が盛り上がった時に「こんなのは理想論だ、こんなことを語っているようでは社会学者としての資格が問われる」とおっしゃった方がおられて、つい先日、私は、その社会学者と対談をいたしました。そこでも同じことを言われました。常にそのようなことを言われる方なのでしょう。「世界政府」という話が出ますと、「世界政府なんて夢物語」であると、そういうことを。

しかし、例え夢物語であっても、現実には流されず、遠い先を見つめて、一つの信念を持ってやっていくことが学問だと思います。そういうことを主張されている進藤先生に話をさせていただくということは、とても良い機会であると思います。

私は、西洋を中心に研究しております。当然、EUという共同体については研究しているのですが、EUも成立までに大変な時間がかかっております。200年くらいかかっています。サン・シモン、マルクス、ルーゲといった人たちの話から始まり、何度も挫折し、やっとここまで来たという感じです。ですからこのような話は、いつも簡単に完成するというものではなく、長い視点で見なければ、いつかは実現するというものであると思います。

そういうことも期待し、今日は基調講演や各種の報告の後、皆様からの質問も受けまして、大いに座を盛り上げて、今日一日を良き日にしたいと思います。よろしく申し上げます。

#### 鳴瀬成洋

どうもありがとうございました。

続きまして、主催校を代表いたしまして、神奈川大学学長・中島三千男よりご挨拶を申し上げます。

#### 中島三千男

皆さん、こんにちは。学長の中島でございます。

本日はよこはま大学開港塾2010・APEC 横浜開港記念シンポジウム「グローバル化時代の東アジア」にお集まりいただきましてありがとうございました。よこはま大学開港塾は、横浜市が音頭をとり創設した大学都市パートナーシップ協議会が開催して

いるものです。

大学都市パートナーシップ協議会は、横浜市が、様々な政策課題や横浜市内の大学の知的財産を活用し、大学と共に深めるとともに、市民のために役立てたいという目的で設立されました。その協議会が昨年、こうしたよこはま大学開港塾というのを開催するようになりました。昨年はご承知のように横浜開港150周年を記念して開催され、今年はAPECの開催を記念して行われます。昨年は、神奈川大学も積極的に参加し、二つの講座をお引き受けしました。

今年は、「グローバル化時代の東アジア」という形で、シンポジウムを開催いたします。本日、横浜市の関係者の方がいらっやっておられます。ありがとうございます。それから、進藤先生に基調講演をしていただきます。的場さんからも説明がありましたが、進藤先生は最も早く「東アジア共同体」の問題を提唱され、深められた先生であると私は記憶しております。その進藤先生をお迎えできて非常に嬉しく思っております。また、パネル報告では、産業界から堀越誠司様、白山正樹様をパネリストとしてお招きし、理論、政策とともに東アジアの現実についてご報告を伺うことができます。本当にありがとうございます。

今日一日、有意義な時間が過ごせることを祈念し、大学としての挨拶に代えさせていただきます。ありがとうございました。

#### 鳴瀬成洋

それでは、進藤榮一先生に「躍動する東アジア——もうひとつの共同体へ——」というテーマで基調講演を行っていただきます。

講演に先立ち、進藤先生の経歴を紹介いたします。進藤先生は、1939年に北海道にお生まれになり、その後京都大学法学部を卒業し、同大学院博士課程を修了されています。その後、プリンストン大学、ハーバード大学、オックスフォード大学のフェローを務められ、さらにメキシコ大学院大学の客員教授も歴任しておられます。現在は筑波大学名誉教授であり、国際アジア共同体学会の代表などを務めておられます。

先生は活発に著作活動を行っておられます。先生の著作をいくつか紹介しますと、『アメリカ——黄昏の帝国』（岩波新書、1964年）、『分割された領土』（岩波現代文庫、2002年）、『脱グローバリズムの世界像』（日本経済評論社、2003年）といった著書があり、先ほど紹介がありました『東アジア共同体をどうつくるか』（ちくま新書、2007年）という新書も著されております。一番新しい著書は今年の4月に上梓された『国際公共政策』（日本経済評論社、2010年）です。

このように進藤先生は、常に衰えぬ研究意欲を見せておられます。先生はアメリカからアジア、さらにはグローバリゼーションというように非常に幅広い領域を研究されておられ、豊富な知識に裏付けられた、興味深いお話が伺えるものと思います。

では、進藤先生に登場していただきます。皆さん、大きな拍手をもってお迎えください。

#### 進藤榮一

ご紹介いただきました進藤です。横浜には久しぶりに参りまして、大変光栄に思っております。1853年、横浜は今から160年前に黒船が来航して開港し、今日の日本の基礎をつくった拠点です。

それから160年が経ちました。私は世界をよく巡ります。つい先日中国に行きましたが、世界は変わった、ということを実感いたします。しかも単に世界が変わっただけでなく、時代が変わったのだと感じます。この半世紀の動きの中で、これほど激しい動きはないだろうと思います。もっと申し上げると、私が物心ついてからこれほど激しい変化はないだろうと思います。1960年代の終わりに私はアメリカに数年、それからヨーロッパにも滞在しましたが、時代の変化の激しさを感じる今日この頃です。

どんな風変わったのかというと、アジアの変化を特に感じるのです。これからは、アジアの時代です。本日のシンポジウムのテーマは、「グローバル化時代の東アジア」ですが、まさにアジアの時代です。

アメリカの時代は終わりました。もちろんヨーロッパの時代も終わりました。19世紀ヨーロッパの時代が終わり、20世紀アメリカの時代が終わり、そし

ていま21世紀アジアの時代なのです。メディアも、研究者も、実業家も、おそらく現実を知っている実業家が最も先頭を行っていると思いますが、この新しい時代の転換に対して戸惑っているのではないのでしょうか。一体この時代の変化は何なのか、と。

かつて160年前に、横浜港に黒船がやってきて、3ヵ月滞留し日本に開港を迫った。しかし、今日は「黒船」ではなく「唐船」の脅威に、日本の知識人たちがメディアも、一般市民たちも、おののいているのではないかと思います。これが実態だと思います。

日本の巨大メディアの一つが昨日から始めた特集は、「向龍の時代」です。「向かう龍」です。「龍に向かう」というのです。僕は、それに違和感を覚えます。なぜ、龍に向かわなければいけないのでしょうか。なぜ、龍と共に生きるということを考えないのでしょうか。かつて、黒船がやってきて黒船におののいて黒船に対峙しようとして、尊皇攘夷論を展開しました。同様の空気が、今の日本の知識人、メディア、一般の人々のあいだに漂っているのではないかと思います。しかも「アジアの時代」と私は申し上げましたが、実はアジアの時代であっても、日本の時代ではないのです。20年ほど前、当時の日本の知識人やメディアは、「アメリッポン」などという言葉を使って、アメリカと日本が一緒になって世界を指導していく、アメリッポンの時代がくと主張しておりました。何しろ1985年のプラザ合意で日本は世界第一の経済大国の足慣らしをするわけです。そして1991年には世界第一の経済大国になる。その過程で日本では、『ジャパン・アズ・ナンバーワン』という本がベストセラーになりました。

私が1970年代はじめにハーバードにいた時期ですが、76、77年の頃に、「おい進藤、どうやらエズラがベストセラーを書こうとしているらしいぞ」という噂がありました。エズラはちょうど最近離婚したばかりですから、離婚訴訟に金がかかるらしい。ベストセラーを狙って書いているのだと、同僚たちがうわさするのです。実際エズラ・ヴォーゲルさんと一緒に車に乗るとヴォーゲル先生は私によく聞いてくるのです。

日本はどんなに優れているか、こういうところが

いいだろう、ああいうところがいいだろうということを知っているのです。私は日本人ですから、いいこともあるけれども悪いこともたくさん知っております。『ジャパン・アズ・ナンバーワン』は、それから2年後に出ました。アメリカではあまり売れなかった。確か1万数千部しか売れなかったかと思えます。ところが、日本では百数十万部売れました。それから続編も登場しました。いまだにエズラさんは、日米同盟基軸論の旗振りをやっておられますが、私が申し上げたいのは、いまや日本はもはや「ナンバーワン」ではなく、停滞している、いや停滞どころか衰退しているのではないかさえ思うのです。

つい2週間前、中国の北京、天津、青島へと、それぞれ講演に赴きましたが、いま「日本病」という言葉が中国人のあいだで流行っているという話を聞きました。「自分たちは日本病にはなってはいけません」と。「かつてイギリス病という言葉があったが、進藤さん、今は日本病らしいですね」と。「私たちはもう、日本病の轍は踏まない」というのが、現在の中国人の根幹にある考え方です。お隣の国ですから、これまでの中国人は、研究者も、政治家も、経済人も、日本をモデルにして駆け上がってきました。それがいつの間にか、「ジャパン・アズ・ナンバーワン」ではなくて、「チャイナ・アズ・ナンバーワン」になりはじめているわけです。

手元に資料がございます。例えば、今、輸出入にかかわる物流の95%が船舶で行われておりますが、その物流の95%を扱う港湾の力がどのくらいになるのか。コンテナで計りますと、1980年代は、世界のナンバー5が神戸だった。1位はニューヨーク、2位はロッテルダム、3位はアントワープです。そして、5位が神戸です。それから、横浜が12位。なかなか健闘していました。東京が18位。ところが、2006年になりますと、コンテナ取扱量で神戸は38位、横浜が28位です。東京はようやく23位に食い込んで、日本のトップですが、世界の23位です。これが日本の現実です。停滞している日本、日本病、なぜ日本は病気になったのかと言われる理由がよくわかるのです。

しかもこの間にアジアは発展している。問題は、

これをどう見るかです。私は、日本はなんとしても復活し元気を出してほしいと思いますが、しかし、他面、日本が相対的に衰退するのはやむをえないと思うのです。私たちが見なければいけないのは、この日本の衰退の背後にアジアの興隆があるという現実です。

かつて、日本はトップにいた。アジアのトップであって、アメリカをも凌ぐ力を、経済のダイナミズムを持っておりました。それから政治も褒められました。研究者も一生懸命やっているし、ノーベル賞受賞者も出始めた。そういう形で日本は教育制度も文化も何もかも賞賛されました。しかし今はアジアの中で、日本と横並びの国々が次々に出始めているのです。

私が現役の頃で、1980年代から90年代に流行ったモデルに「雁行モデル」というのがありました。秋の夕日を背に受けて、先頭の雁が飛んでいく。その後には2羽、次が3羽、4羽、5羽、6羽と、ちょうど雁の形をして、アジアの国々の発展も同じように、先頭を日本という雁が飛び、その後を韓国、台湾、香港、シンガポール、マレーシア、そして一番ボトムに、ネパールや中国がいるという位置づけをしていたのです。私は去年初めてネパールに行きましたが、それはひどい。カトマンズはゴミだらけで、すごいとしか言い様がありません。だから14、5年前まで経済学者は本気でそう書いていたのです。

しかし、私は「これはおかしい」と思いました。中国がボトムで、中国がネパールと一緒にだということなんてありえないと思ったのです。この手の雁行モデル論はおかしい。その考え方の裏には何があるかと考えました。それは日本優位論です。日本はいつも一番上にあるのだという、黄色人種の中で一番先頭を走っているのだという優位感です。開港以来、160年の歴史がありますからね。160年の歴史の中で日本は、「脱亜入欧」、アジアの出来の悪い友達と一緒にならず、ヨーロッパの良友たちと一緒にいる。アジアの悪友と悟っていくのではなく、ヨーロッパと一緒にアジアを抜け出し、アジアを従えていくという考え方に支配されてきました。「脱亜入欧」によってアジアから脱し、欧米に入っていくという



世界像の中で、160年もやってきたのです。ところがいつの間にか、アジアの中で、私たちと同じような力を持っている国が次々と出始めてきたのです。

手元の資料によりますと、コンテナ取扱量でトップがシンガポールです。これはアジアの国です。シンガポールは1980年もトップあるいは2位であったのですが、2位は香港です。アジアの3位が上海で、4位が釜山。お隣の韓国の釜山です。私は30年前、1979年に軍政下の釜山に初めて行きましたが、汚い所でした。ホテルもゴキブリが出て、大変でした。しかし、今や横浜港よりも遥かに釜山港の方が大きくなりました。まさに、「釜山港に帰れ」というものです。それからその次が高雄（カオシュン）です。私は去年、初めて高雄に行きましたが、南台湾の拠点です。その後、ようやくヨーロッパのロッテルダムがきて、次が中東のドバイです。ドバイもアジアの一つです。次がハンブルグ、ロサンゼルスと、アメリカがようやくここに出てくるのです。

「アメリカの時代は終わった」と私は申し上げましたが、まさに終わったのです。1994年に岩波新書で『アメリカ——黄昏の帝国』という本を書きましたが、私はいまだにそういうタイトルをつけてよかったと思っています。当時アメリカではまだ、もう一回ルネッサンスの時代あるいはアメリカの時代が来ると思われていました。実は、このアメリカの光というのは、非常に長くて暗い、黒い影を従えているととらえました。だから本の結びで「アメリカ帝国には黄昏の刻を告げる晩鐘が鳴っている」と書きましたが、これが現実です。

もう一つここで申し上げたいのは、シンポジウムに物流の専門の方がいらっしゃっているからお話をお伺いできると思いますが、この2005、6年の世界中の物流のコンテナの総数は、8353万個ですが、そのうち実に半分以上をアジアで占めているのです。アジア—北米航路（太平洋航路）が21%、アジア—欧州航路が17%、アジア域内航路が15%で、総数で53%です。物流の流れがこの20年間に3.5倍伸び、その中心がアジアです。アジア—欧州が5倍、アジア—北米が3倍、アジア域内で4倍。すなわちそれが何を意味するかと言えば、アジアの域内にこれだけ巨大な市場ができ、アジアに市場を支える市民社

会が生まれているということなのです。

私は、3年前に、例のリーマン・ショックがあったとき、これは100年来の世界大恐慌だという説がありました。私はそのときすぐに、それは違う、100年に一度の経済危機ではありませんと書いたのです。先ほどご紹介いただいた本の中にも書いてありますが、この現象は100年に一度の世界経済危機ではありません。では、100年に一度の世界経済危機とは何が違うのでしょうか。100年に一度の世界経済危機とは、100年前にあった1929年世界大恐慌を連想して経済学者やメディアがあおっていると思います。1929年当時の世界とは、欧米などの一握り国々が世界の中心であった。ところが、2010年の世界というのは、ヨーロッパとアジアがフラットな関係にあり、アジア市場や中南米市場、あるいはヨーロッパ市場をも含めた巨大な世界市場があって、ブロック経済を不可能にするような仕組みができあがっているのです。しかも、物流を中心とする貿易依存度や貿易連結度が1929年にあってはわずか50数%しかないのに、今や98%から99%です。世界中の諸国間、諸民族間、諸企業間の結びつきが蜘蛛の巣のように広がり深まっているのです。そうした状況では、1929年の世界、つまり世界大恐慌が再来するとは、私には思えないのです。1929年当時の世界は、ほんの一握りの欧米社会が富を集中させ、日本はその後ろに、しっぽのようにくっ付いていたわけですが、今は13億の中国がいるのです。しかも、中国の後ろには人口11億のインドがいるわけです。さらにその隣には、人口5億6000万のASEAN諸国があります。もちろん、日本の隣には4000万の韓国があり、南には2000万の台湾があるわけです。先ほどのお話でお伺いしましたが、バングラデシュの人口は1億9000万です。ここも巨大な経済成長を始めているのです。

この現実を見てから改めて1929年の世界恐慌を振り返ると、再来はありえないと思ったのです。むしろ、リーマン・ショックにはじまる世界グローバル金融危機の本質を問いつめた際に考えるべきは、資本主義の変質についてです。資本主義がものづくりを忘れ、カネづくりに終始したために、リーマン・ショックが生まれ、アメリカの五大投資銀行がすべ

てなくなり、アメリカの中産階級を含む一般国民にたくさんの借金を背負わせる仕組みが経済の中に生み出されてしまった。そのためにアメリカは黄昏の刻をきざみはじめている。これが現実です。

資本主義というのは本来ものづくりです。モノをつくることによって、それに付加価値をつけ加工し、輸出し、そして輸出をすることによって交易差額を富として蓄積していくこと、これが資本主義の基本的動きです。

いま皆さんには、こういう問いかけがあるはずです。「なぜアジアの時代が生まれたのか」という問いです。それを考え本質は何かと突き詰めてみると、情報革命があると考えます。先ほど私は「パクス・ブリタニア」の時代、「パクス・ヨーロッパ」の時代という言葉を使ったかと思いますが、19世紀というのはヨーロッパの時代なのです。ですから福沢諭吉が「脱亜入欧」という言葉を使うわけです。実際はその言葉を使ってないけど、それとほとんど同じ意味のことを言うわけです。

19世紀ヨーロッパの時代とは、産業革命が産み出した時代です。ジェームズ・ワットの蒸気機関に始まるのです。鉄道と石炭をエネルギー源としていた。それが20世紀になると電気と石油をエネルギー源とする時代に変わる。これは工業革命の時代です。鉄と石油と電気です。その後、核エネルギーが入ってくるわけです。

では21世紀はどういにかえるかと言えば、工業革命の後の情報革命の時代です。この産業の軸は情報です。情報とは何かというと、知識です。私が出ているこの携帯電話の中には、半導体メモリーによって数億の知識、すなわち情報が入っている。

例えば、私がニューヨークの友人に電話しようと思えば、これで瞬時にかかるわけです。ネパールにも、中国にもかかります。私が今持っているこの携帯電話は au の携帯電話ですが、韓国市場に入れなくて、韓国では使えないのですが、全世界に瞬時にして情報が展開できます。もちろん、携帯電話以外にも、eメールやコンピュータ、技術の発達がございます。こういう形で、情報技術の展開自体が人々のあいだの格差と国境の壁とを限りなく小さくしていく、この動きが強まっていくわけです。情報革命

が国家間格差を否応なしに縮めていくわけなのです。

かつて雁行モデル、すなわち雁の形をした発展モデルを「アジアの発展モデルなのだ」と経済学者たちが言い、日本の経済学者たちは言い続けました。しかし現実には雁行ではなく、その背後で情報革命の進行下で、アジアの諸国家、諸民族、諸企業が、知識と情報を軸に次々と経済発展し、その経済発展を支える市民社会が、醸成され続けたのです。これが、21世紀、アジアの時代を到来させている根本にある流れです。

アジアとはその意味で、私は時代の流れに沿った幸運なポジションにいまいると申し上げてもいいと思います。ところが、東アジアには共同体ができるわけがないと人々は未だに言っています。

メディアもいつも報道しております。東アジアに共同体ができないのは、東アジアの国々の格差が大きすぎるからだということです。確かに、アジアの国々には格差があって、例えば日本と中国の格差は縮まりましたが、日本とネパールやベトナム、カンボジア、あるいは日本とインドネシアを比較すれば、10倍から数十倍の差がある。指標の取り方によっては四桁台の格差がある。そのような中で「どうして共同体なんかできるのか」と言うのです。

しかし、歴史は動いています。不断に動いているのです。その流れの中で、いまアジアが急激に動いている。しかもそのダイナミズムの中で、情報革命が進展し続け、その情報革命が、格差のあるアジアを逆に優位に展開させているわけです。格差があるが故に、相互補完関係にあるわけです。同じような国々が並んでいると、お互いに相補うことが少ないのです。例えば、一つのクラスに勉強できる人とできない人がいれば、勉強のできない人にできる人が教えます。そうすることによってクラスの中の格差が少しづつ縮まっていきます。

アジアの場合も、豊かな日本が、技術先進国日本が韓国の浦項に製鉄所をつくり、新日鐵が浦項の製鉄所を共同運営し、韓国の鉄鋼業を育てて、30年後の今日、韓国の POSCO が、世界で第4位の製鉄所になる。その背後には、技術と情報の移転と拡散がある。広がりがあり共有があるわけです。

たくさんの中国人留学生や韓国人留学生が日本に来ます。かつてはアジアの留学生はほとんどすべてが日本にやってきました。いまは逆流しており、韓国人留学生は日本に来ないで、中国に行く時代になっている。東南アジア出身の留学生も日本だけではなく、中国や韓国にも行っている。いずれにしても国境の壁が限りなく低くなっているわけです。何しろ、eメールによって、瞬時にして人々がつながることができる、物流のコストが安くなるわけですから。

そういった状況の中で、流通の仕組み自体が変わっていく。生産の仕組みが変わるわけです。20世紀の工業化の時代というのは、あくまでも一国生産主義の時代でした。このマイクロフォンをつくろうと思えば、日本国内でつくるわけです。1台の自動車をつくろうと思えば、これも日本国内でつくってありました。例えば日産は東京の郊外、座間で作っていましたが、1990年代初めに移転して大分へ行きました。なぜ大分へ行っただかという、そこからアジア展開を睨んでいたからです。そして今や1台の自動車が一つの国でできるのではなく、「生産大工程の時代」に入ったわけです。生産大工程という言葉があるのです。分業が非常に広がっているということです。19世紀の分業は、垂直的分業です。軍事力を持った金持ちの豊かな国が、アジアの弱小諸国を従属させていく、そして第三世界と呼んで、アジア・アフリカ諸国から原料資源を搾取して、それを工業国で工業製品に変えて、そして工業国家が豊かになっていくという仕組みです。それが垂直的分業です。

20世紀になると変わらして、水平的分業になる。それぞれの国が得意なものを分業していくという形態です。日本は電化製品や自動車、アメリカは軍需製品や石油産業、農産物の分業に特化していました。アメリカは何しろ土地が広いですから。

21世紀とは、一国生産の時代が終わり、一つの製品が幾つもの国境をまたいでできていく時代です。自動車1台が、デザインから金融、販売まで入れると、7カ国から8カ国で行われる時代へと変わってきている。このこと自体が、地域統合の流れを促していくわけです。情報革命の流れの中で、格差があ

るアジアにあって、逆に相互補完関係を利用することによって、格差を縮めていく、そのこと自体が経済のダイナミズムを生み出していく。これがアジアの躍動の根幹にあるのです。

そういった中で、私たちはジレンマに生きています。私は捉えています。グローバリズム、すなわち先ほどの場先生がおっしゃっておられた「世界政府」を睨んだ世界主義があるのです。それからナショナリズム。今、尖閣諸島の件を巡り日本国内は沸騰しておりますが、はっきり申し上げて、これは実におかしい。

私は、お手元に短い論文をお渡ししていますので、それをお読みになってください。今は時間がございませんのであまりご説明できませんけれども、要は唐船脅威論です。私は東シナ海のガス共同開発をすべきだと考えます。今は国家間対立の時代ではないのですから。19世紀、20世紀であれば戦争ができたのでまだいいのです。19世紀はテリトリーゲームと呼んでいるのですが、領土合戦の時代です。領土を拡大し、領土を獲得し、そこから資源を取る。日清戦争の時に日本は尖閣諸島を沖縄県に編入し、日露戦争の最中に竹島を島根県に編入しました。これは歴史的な間違いのない事実です。現在日本は、竹島や尖閣諸島は日本の固有の領土だと言いつつ、おそらく歴史の先生を除いて、ここにいる会場すべての方々には「中国はけしからん」と思いつつ、しかし歴史を見直していくと少し違うのではないかと。そもそも、領有にかんする国際法的な根拠も、歴史的な根拠もかならずしも十分ではない。これは私独自の见解ではなく、京大の井上清先生の研究に基づいています。

しかし私は、そんなこと言うつもりはありません。固有の領土かどうかなどはこの次だと思えます。たとえ日本固有の領土だとしても、私たちが考えなくてはいけないのは、現実にある事態にどう対処するかという現実的な問題です。何しろ中国も中国で固有の領土だと言っているのですから。

私たちは、現代社会においては戦争ができないのです。不戦の世紀に入っているわけです。なぜなのか。戦争をするとコストが大きすぎるからです。コストが大きく、ベネフィットが少ないのです。誰が

損をすることがわかっていて軍事力を使うでしょうか。軍事力を使うことができないのです。使える場所は中東です。中東やあの周辺で使っておりますが、兵器を持つことによって利益を得る企業がいるからアメリカが軍需品を多量につくり輸出し利益が出るわけです。しかし実際には、先進国のあいだでは戦争は起こりえない仕組みができあがっております。フィリピンと中国の間でも同じです。

諸国間で戦争を起こすことができる可能性が限りなくゼロになっている状態では、どうしたらいいのでしょうか。それは共同開発しかないのです。鳩山由紀夫首相が辞任する直前に、皮肉なことに、東シナ海ガス田共同開発の協定が結ばれました。7月中旬に、外務省の高級事務レベル交渉段階に入ったのです。しかし、これは吹っ飛びました。それから2年前、2008年5月、福田康夫首相のときにも、温家宝首相とのあいだで、東シナ海ガス田共同開発の合意が成立しているのです。

このときは中国国内の世論、特にネット世論が沸騰して、日本とやるならダメだということになりました。この合意が流れた一方で、福田首相もその直後に辞任しました。東シナ海のガス田共同開発の合意ができたその直後に、いつもこういうことが起こるのです。これは二度目です。二度起こることは三度起こるといのように、三度起こるかも知れません。私が申し上げたいのは、こういった問題があったときに、共同開発という知恵を持たなければいけないのだということです。鄧小平が1972年に日中平和友好条約交渉に入ったとき、領土問題というそれぞれに言い分があることに対しては棚上げにして、次世代の賢明な判断に委ねる、という有名な記者会見を行っているのです。これが日中間の合意になって、日中平和友好条約が作られたわけです。石原慎太郎さんは猛反対したようですが。いま、グローバルズムという、世界市場を睨んだ、国連の先にある世界を睨んだ世界が一方であり、片方でナショナリズムが噴出していく。しかしその真ん中に、リージョナリズムという新しい流れができてきました。その時に私たちが目を向けなければならないのが、ヨーロッパ共同体の動きです。それが私たち、国際アジア共同体学会という学会の狙いであると申し上げ

てよいと思います。

時間がございませんので、最後のところに移りたいと思いますが、私たちは実は東アジアには共通の利益が生まれているということを強調したいと思います。日本のこの狭い1億人の市場では、日本経済はもはややっていけません。お隣に13億の市場があるのです。しかも、その13億の市場の中で、4億の中間層が生み出され始めているわけです。中間層の定義は、自動車1台が買える人口のことです。私は何度か行っておりました青島に先日5年ぶりに行きました。5年前、自動車を持っていなかった私の若い友達や大学の先生は、空港まで自動車で迎えに来てくれました。そういう時代なのです。

中国の中間層は、20年後には6億人近くになるでしょう。中国国内における激しい格差は、これがまた逆に、中国のフラット化に向けた経済のダイナミズムを生み出していきます。その中で私たちは、アジアの中に共通の利益を生み出している。それは何かというと、物流コストが高ければ利益が上がらないので経済はうまくやっていけません。物流コストを下げるために何が必要かということ、国境の壁を低くすることです。関税をなくしFTAを進めることです。人口の移動をもっと進めることです。日本国内で、老人養護施設がありますが、一方で看護師、介護士の数がまったく不足しております。フィリピンやインドネシアの非常に優秀な看護師、介護士さんたちに日本に来て働いてもらい、日本人と同じような生活をしてもらうといいと思います。彼らが稼いだお金を本国に持ち帰り、それによって本国がまた豊かになっていく。徐々に格差を縮めていく、その仕組みを作らなければいけません。共通の利益が生まれる仕組みをです。

他方で、共通のリスクが生み出されているわけです。共通のリスクとは、テロや海賊、そして核のリスクです。冷戦終焉後の積み残しです。これは北朝鮮がそうでしょう。北朝鮮はどうしようもない国だと思っておりますけれども、いずれにせよ、冷戦の落とし子です。いつアメリカに潰されるかおのっているわけです。共通のリスクにはドル暴落の可能性も含まれます。これだけ激しく円が乱高下しますと、1円上がるたびにトヨタが4000億、本田が3000

億、マツダが1000億の赤字を出すわけです。たった1円で。日本経済全体で、それこそ数兆円のマイナスが出て、経済成長がそれだけダウンするわけです。であれば、アジア域内で共通通貨のシナリオ、枠組みをつくれればいいではないかという考え方が出てきます。

いま私は、平川均先生（名古屋大学）をはじめとする方々と東アジア共同体の研究をしているのですが、共通通貨の創設も私たちは視野に入れなければいけない。そして何よりも、共通の文化についても考えなければならないと思います。

先日青島で講演したときに、教室の大きな額に、「師恩厚重」という言葉が書いてあるのに驚きを感じました。それで論語や孟子を勉強しているのですかと聞いたのです。そうしたら、「私たちは小学校の頃に勉強するのです」という答えが返ってきました。共産主義中国というイメージの中で私たちは、中国はマルクス・レーニン主義しか知らないなどと思っはけません。マルクス・レーニン主義も勉強すると同時に論語も、孔子や孟子も、文化のど真ん中に居座っているのです。これはアジアの文化の古層だと思うのです。アジアから見直しますとアメリカの文化と日本人の価値観は限りなくずれます。逆に私たちがアジアに行くたびにこのズレがなくなります。

そしてようやく、ああこれが私たちの文化のふるさとだったのかということを感じるわけです。ですから韓流ブームが起きるわけです。「イ・サン」や「チャンギムの誓い」というドラマをやっておりますが、韓流ブームは現在も続いております。韓流スターが成田空港に来ると、数千人の主婦が駆けつけるわけですから。そして、韓国に行きますと、今度はチャイナウィンドウというブームに出会います。華風ブームです。東南アジアに行きますと、最近では中国もそうですが、ジャパニーズウェイというブームがあります。

コリアンウェイブ、チャイニーズウィンドウ、ジャパニーズウェイ。このポップカルチャーを含めた新しい流れが、豊かな中間層の若い人たちを中心にまた生み出されております。しかもそれを支える古層としての儒教文化や仏教文化があるということ

考えたとき、東アジア共同体というのは否応なしに生まれざるをえない不可逆的な流れだと私は感じます。しかも、それが東アジアの共通の利益に支えられているのです。人間は利益によって行動する側面が非常に強い。であるなら、その共通の利益を枠組みにして共通のアジアの仕組みをつくっていくべきではないのか。

躍動するアジア、その中でグローバル化の時代を若い人たちや市民の皆様方が是非支えることです。狭隘なナショナリズムに溺れることなく、遠いグローバルな世界を見据えて、狭い金融グローバリズムの落とし穴に入らず、ものづくりの文化に徹していただきたい。それが私の最後のメッセージです。ありがとうございました。

### 鳴瀬成洋

進藤先生、熱のこもった講演をしていただき、本当にありがとうございました。先生の講演には、いくつかメッセージが含まれていたと思います。私が感銘を受けた点を述べてみますと、一つは、歴史認識をきちんと持つということです。つまり、19世紀と21世紀は違う。現在は、情報革命の波によって、東アジアにおける格差や差異がこの地域に補完関係をつくり出すという状況が生み出されており、それが東アジア共同体の現実的な基盤になっている、ということです。もう一つは、先生がグローバリズムの中で、偏狭なナショナリズムを克服せよとおっしゃったことです。それは、アジア全体の共通利益を追求すること、あるいは共通リスクを管理することを通じて、国益というの貫かれるというように理解できるのではないかと思います。

該博な知識に裏付けられた感動的な講演をしていただきました進藤先生に、もう一度大きな拍手をお送りください。

### 鳴瀬成洋

では、後半のパネルディスカッションを始めます。

パネルディスカッションでは、4人のパネリストをお招きして、それぞれ専門の立場から議論を展開していただきますが、最初に私からパネルディスカ

セッションの流れについて簡単に説明します。

現在の東アジアを特徴づけるキーワードは、「経済成長」と「経済統合」ではないかと思います。まず、「経済成長」という観点から見ますと、1980年代以降、東アジアは目覚ましい経済成長を遂げてきました。それは「東アジアの奇跡」とも言われています。2008年のリーマン・ショックを契機とする世界不況で大きな落ち込みを経験しましたが、東アジアは欧米に先駆けていち早く回復軌道に乗っています。その中心はどこかかというと、それは残念ながら日本ではありません。東アジアの中で日本だけが停滞しており、「失われた20年」になろうとしていることは、皆さんご存知のとおりです。かつては、東アジアは製品を欧米に輸出しなくても、日本がそのアプソーバーとなり、東アジアの牽引車になるという議論がなされましたが、それは大きく外れました。現在は逆に日本が停滞を脱するために成長するアジアを必要としている状況です。

2000年以降の東アジアの成長を牽引しているのは何と言っても中国です。しかし、人民元の切上げや経常収支黒字、さらには国内の貧富の格差などの問題などに見られるように、中国の経済成長も大きな曲がり角に差しかかっています。そこでまず、中国経済の専門家である柳澤和也さんに、従来の成長モデルを転換することを迫られている中国についてお話しいただきます。

もう一つの「経済統合」という観点から東アジアを見てみましょう。これまでアジアは、欧米と比べて経済統合において立ち遅れていました。アジアが経済統合に本格的に踏み出したのは1997年のアジア通貨危機以降です。通貨危機に見舞われたアジアはアメリカの意を受けた国際機関の政策を受け入れざるを得ず、大きな打撃を受けました。その経験から、アメリカに依存しないアジア独自の経済協力の枠組みが必要であるという認識が広まり、2000年以降地域経済統合が進んできました。そして現在では地域経済統合は成長の条件になっています。

日本は通貨危機後、アジアに資金協力などを行い、地域協力の形成に貢献してきましたが、現在、アジアにおける地域経済統合の中心に位置しているのはどこかかというと、日本ではなくASEANです。

現在、ASEANは自分を中心におき、中国、日本、韓国、インド、オーストラリア、ニュージーランドとの間で五つの自由貿易協定（FTA）を結んでいます。そしてその中心にASEANが座っています。このような状況は、「アジアにおける経済統合の運転席に座っているのはASEANである」と言い表すことができます。そこで次にASEANの中で最も発展しているタイを研究している山本博史さんに、タイの視点から日産の事例を挙げながら経済統合について論じていただきます。

ところで、FTAなどの経済統合の拡がりや、企業にとっては競争環境の変化、ビジネスチャンスの拡大を意味します。しかしながら、日本が停滞してアジアが成長しているという現状では、日本企業の海外進出を促し、日本経済を空洞化させるという厄介な問題も生まれてきます。そこで、産業界からアルバックの堀越誠司さんと丸全昭和運輸の白山正樹さんをお招きし、生産・流通の拠点として台頭しているアジアを舞台に展開されているビジネスの実態とその問題点について論じていただきます。

以上の流れでパネルディスカッションを進めていきます。それでは、最初に、柳澤和也さんに報告をお願いします。テーマは「成長モデルの再構築——世界金融危機下の中国と東アジア——」です。

### 柳澤和也

皆さん、こんにちは。本学の経済学部におります柳澤と申します。私は、本日、「成長モデルの再構築」というテーマで中国経済の動向についてお話をしたいと思います。中国経済は、過去30年間、年率平均9.8%という驚異的な成長を遂げてきましたが、高成長を支えたモデルが見直しを余儀なくされています。先ほど日本のリカバリーがアジアを必要としているという話を司会の鳴瀬先生がされておりましたが、実は中国自身も周辺国を強く必要としているという話を提起し、東アジア共同体というキーワードに引きつけて考えてみたいと思っています。

まず、成長モデルの見直しをせざるをえない理由についてですが、大雑把に言うと二つあると思っています。一つ目が、国内での人件費の高騰です。後で、堀越さんと白山さんにもその点に触れていた

けたら幸せですが、ここ数年、法定最低賃金が10%以上引き上げられています。中国社会科学院人口・労働経済研究所が2749カ村を調査した結果によると、全国の70%以上の村では、すでに出稼ぎに赴ける青壮年層が不在であるということです。たくさんの人口に恵まれている中国ですが、都市に働きに行ける若い人たちに限りますと、底を尽きかけているということです。これが人件費の高騰につながっているのではないかとことです。

もう一つは、皆さんはよくご存知のように、現在世界的な金融不安で消費が冷え込んでいます。中国は、これまで先進国、とりわけアメリカの消費に依存してまいりました。アメリカの消費の減少は、中国にも深刻な影響を与えているということです。中国は、そのような中で改革開放後に実行してきた輸出志向工業化政策を見直さざるをえなくなっていると思います。問題は、それが外需主導型成長の見直しと同義になるかどうかです。まずそこから話をしていきたいと思います。

見にくくて恐縮ですが、これからみなさんに同じつくりの表を二つのスライドでお見せします。最初は1990年代のもの、次は2000年代のものです。中国経済の高成長を支えた要因を四つの項目に分けて比較してみました。

いまご覧いただいているのは1990年代のもので、色づけをしてある箇所は、高い寄与率を記録した部門、要するに、経済成長を牽引した部門です。一番薄いところで30%以上、やや濃いところで40%以上、一番濃いところでは50%以上になります。こうして見ますと、一目瞭然です。中国経済の高成長は、民間最終消費支出と総資本形成によって支えられてきたといえます。国内消費と国内投資と捉えていただいて結構です。「あれ？」と思われると思いますが、一番右側の純輸出、輸出から輸入を引いたものの寄与率は、ほとんど色づけされていません。

2000年代も同様です。1990年代と若干違うのは、民間最終消費支出が落ち込んで寄与率を下げ一方、総資本形成がより高い寄与率を示している点です。肝心の純輸出は、民間最終消費支出と総資本形成には到底及びませんが、2005年付近で寄与率を上昇させており、中国経済の成長を支える要因に変化

が兆したようにみえます。

こちらをご覧ください。これはGDPに占める輸出額、あるいは輸入額の割合です。貿易依存度は、1980年代は輸出入とも低く、1990年代に入って上がり始めますが、経済成長期の途上国としてはそれほど高いとは言えません。明らかに高くなったのは、今世紀に入って数年くらいたってからです。こうした動きは、先ほどの表で2005年付近に純輸出の寄与率が上昇したことと対応していると思ってください。

整理しますと、1990年代も2000年代も、民間最終消費と総資本形成、すなわち国内消費と国内投資が経済成長を促してきました。内需か外需かと言えば、もちろん内需になります。中国経済は、輸出で成長してきたという側面はもちろん否定はできませんが、こうやって眺めると、日本の高度成長期と似通った内需主導型の成長によってGDPを拡大してきたといえるのです。問題とすべきは、2005年に純輸出の寄与率が上昇した要因です。次に、この点について考えてみたいと思います。

これは、中国の国家統計局が毎年実施している家計調査の結果です。

まず、都市の消費動向を100戸あたりの耐久消費財の保有量で見ましょう。乱暴な見方ですが、この数字が100になれば、全家庭に耐久消費財が普及したという見方ができます。色づけした箇所は、品目ごとの史上最大量を示しています。ご覧のように、中国の都市部では、家電製品はすでにほぼ普及しています。一式揃ってしまっているということです。

次に、都市の消費動向を食料品の消費量で見えます。穀物の消費量が年々減少し、代わって食肉の消費量が増えてきているということがわかります。これは、生活水準があがってきている証拠です。ところが、消費量それ自体が多いのか少ないのかについては、その国の文化、食生活との絡みで一概に言えませんが、食肉の消費量は、2003年にピークを迎えて、それ以降ほとんど改善していないのです。

耐久消費財の保有量と食料品の消費量からみると、都市の消費は、一服しているという印象を受けます。

続いて、農村の消費動向を同様に見てみましょ

う。最初は、耐久消費財の保有量です。いずれの品目も伸びていますが、テレビのように比較的伸びの高いものと、洗濯機や冷蔵庫のように伸びの低いものがあります。農村の生活スタイルは、都市部と比較しますと大きく違うので、洗濯機や冷蔵庫の保有量が思ったより伸びないでしょう。

次に、食料品についてですが、食肉の消費量は、都市の3分の2程度しかありません。しかも、すでに頭打ちになってしまっています。

まとめるとこのようになります。都市の消費は、一服しています。農村の消費の拡大も、楽観できません。要するに、改革・開放後の経済成長を支えてきた内需の拡大に一定の天井が見えてきたのです。したがって、外需が増えたことを意味する純輸出の寄与率の上昇は、内需が伸び悩むなかで外需への依存度を高めざるをえなくなった中国経済の窮状を示すものといえます。

中国は、2001年にWTOに加盟しました。その後、対内直接投資がかなり増えます。中国企業は、外資企業と競い合うなかで、技術を磨き、販路を伸び悩む国内だけではなく、国外に見出すようになったのです。中国経済は、内需主導型の成長から外需主導型の成長へと転換を始めたときに、金融危機に遭遇したのではないのでしょうか。

中国政府は、金融危機後、内需振興策として大規模の資金を投入しています。ただし、資金の使い道についてはいろいろと問題になっています。一番代表的なものが、融資プラットフォームです。融資プラットフォームとは、財政予算の乏しい地方政府がつくった会社であり、経営トップは、地方政府の役人です。融資プラットフォームは、民間の金融機関からお金を借り、自らも債券を発行して、民間から資金をかき集めます。そして多方面に投資しているのですが、採算を度外視した案件も多く、潜在的には不良債権を生み出していることが深刻視されるようになっています。

中国政府は、内需の拡大に非常に苦勞しているので、外需をこれ以上減らしたくないのです。ですから、人民元の価値を低い水準に据え置くことを止められないのです。ただし、現状では、米ドルが中国に流入する分だけ国内に人民元が供給されるかたち

になりますので、インフレや過剰流動性の高進を避けられません。中国政府は、インフレと過剰流動性の高進や債務不履行危機の顕在化という問題を突きつけられながら、危ういマクロ経済運営を強いられているといえるでしょう。

したがって、成長モデルを再構築するといった場合、世間一般に言われているように、単純に外需主導型から内需主導型へという処方箋を出すわけにはいかないのです。極端に言えば、外需も内需も必要不可欠であるというところで頑張るしかありません。

中国企業は、技術水準に大きな開きがあります。大雑把に見ると、内需製品は、技術力の低い中国企業によって生産されている傾向があり、外需製品は、技術力の高い中国企業と外資企業によって生産されている傾向があります。内需製品と外需製品の生産で企業の棲み分けがなされているのです。したがって、企業のすべてが内需が伸び悩んでいるからといって外需にシフトすることは短期的には不可能です。反対に、いままで内需製品を生産していた中国企業が外需製品を生産することも短期的には困難です。外需製品を生産してきた中国企業や外資企業が内需を開拓していくためにはビジネス・モデルを練り直していかないとはいけません。一筋縄ではいかないということなのです。

また、中国政府が企図している農村の所得の底上げによる消費の拡大は、生活インフラの拡充を必須とする長期の課題になります。もっとも、農村の総資本形成は、都市の6分の1程度しかありません。中国は、都市部農村部ともに社会保障制度が脆弱なので、中国人は、将来に備えてたくさん貯金しています。なぜお金を使わないのかというと、老後に備えているのです。貯蓄率は、40%前後になります。

したがって、中国政府としては、外需をいままで以上に増やしたいのです。内需だけでは支えきれない。そこで、FTAを通じて少しでも輸出しやすい環境をつくり出すという話になってきます。現在の貿易の構成を見ると、やはり東アジア地域が重要にならざるをえません。一国レベルで見ると、アメリカが突出していますが、日韓にASEANを加えた東アジア地域で見ると、中国は、毎年、輸出額の40%



弱程度をここに依存している計算になります。進藤先生は、東アジア地域では技術水準や生活水準が大きく異なると先ほどお話しになられ、それがプラスであるとおっしゃいました。まさにそのとおりです。中国の企業も、東アジアの経済発展水準の多様性から受けるメリットがあるのです。中国企業は、技術水準に差幅がありますから、技術水準や生活水準が異なる東アジア諸国と付き合いっていくということは、非常に重要であるということです。

最後になりますが、中国のFTAの締結・発効状況を最後にご紹介して終わりにいたします。これは、中国の商務部のウェブサイトを確認して作成しました。

すでに発効している香港（ホンコン）と澳門（マカオ）とのFTAは、中国内部のものとするべきでしょうから例外なのかもしれません。チリ、ニュージーランド、シンガポール、パキスタン、ASEAN、ペルー、コスタリカ。一見すると、多様な地域に散っているように見えますが、やはりアジアのFTAが優先されているということがわかりかかるとおもいます。

湾岸諸国、オーストラリア、アイスランド、ノルウェー、南部アフリカ。こちらは、主として資源が目的です。

最後は、共同研究中のものです。インド、韓国、そして日韓2カ国という3つが挙げられています。韓国とのFTAは、研究を終え、協議に格上げされているという報道が日本でなされていますが、商務部のウェブサイトではこのようになっていますので、差し当たって共同研究中の括りに入れておきました。

非常に雑駁な議論でしたが、中国経済も、決して順調ではありません。それゆえ、アジア地域とともに生きることが成長戦略に適用というお話でした。以上です。

#### 鳴瀬成洋

柳澤さん、ありがとうございます。これまで中国の成長を牽引してきた内需に限界が見えてきたために、近年、外需への依存度を高めたが、外需主導への転換は容易ではなく、また、内需の重要性が低

下したわけではない。内需も外需も重要だ。現在中国は、国内的にも対外的にも様々な政策を動員して、内需と外需の両方を開拓しながら成長することを求められているという難しい状況にある。このような内容のお話でした。続きまして、山本博史さんから「経済統合の進展——タイの視点から——」というテーマで報告していただきます。

#### 山本博史

皆さんはじめまして。神奈川大学でアジア経済を教えております、山本と申します。私は、主にタイの研究を行っており、その視点から与えられたテーマを考えようと思います。グローバル化時代の東アジア特に、ASEAN、そして私の研究テーマである、タイについて、お話をさせていただこうと思います。

まずこの写真ですが、どこの写真かおわかりになるでしょうか。少々見えにくいところがありますが、これは私が専門にやっております砂糖の研究のために今年タイに行った折、調査に行ったラオスの古都ルアンプラバンの写真です。日本で言うと、京都のような所をイメージしていただければと思います。なぜこの写真をお見せしたかといいますと、私が今から30年ほど前に、タイに7年ほど留学しており、その時受けたバンコクの印象が、今のラオスのルアンプラバンの印象に非常に近いので見ていただきました。タイの首都バンコクも昔はこのような街であったという、そういうことです。続きましてこの写真は今のタイの市民生活を映したものです。東京と変わらない近代都市です。

この写真は、ラオスの中でも一番の名所といわれる寺シエントーンの写真です。ラオスでは一番の名所となるお寺です。こういうところですが、ラオスは中国とも隣接しており、ミャンマー（ビルマ）とも、タイとも接しております。これは、メコン川です。高いところから市内を見ておりますが、未開発の場所が多く、高いビルといっても3階4階建てのビルくらいしかありません。そういうところなんです。

本日、お話しするテーマは日産自動車の話となります。なぜタイで日産の話かといいますと、今年から新しい日産マーチはタイから、日本に輸出すると

いうことになったからです。日産マーチは今年途中まで横須賀の追浜で造っておりました。

なぜそういうことをしないといけないのかというと、それをお話するため写真を撮ってきましたのでご覧ください。ラオスでは自動車はどういう状況になっているのかと考え、経済学者の性が出まして、どこの国の自動車を使っているのかと調べてみたくなりました。この写真に写っている自動車は、ほとんど韓国の現代自動車です。もちろん、タイを経由して、日本の自動車も入っているのですが、聞いてみると、左ハンドル右ハンドルの違いで日本車はあまり多くないのだそうです。植民地時代の名残で通行方法はフランスと同じ右側通行です。ハンドルが左につき日本車とは逆になります。タイはイギリス、日本と同じ左側通行で、イギリスと同じ右につきます。韓国から入れているわけは、ラオスと同じ右側通行なので、左ハンドルを右ハンドルに付け替えずにいいからというようなことで、特に中古車がかかり入っているというようなことでした。それほどポーダレスに商品が行きかうようになっています。そのことがマーチの生産を日産がタイに移した理由でもあります。

今年いろいろな動乱がタイであったということについてもお話したいと思います。

お手元の資料を見ていただきたいのですが、最後のほうに年表を付けておきました。最後から2枚目の方を、見ていただきたいのですが、2008年にもバンコクの国際空港が封鎖されてしまいましたし、今年に入っても大変な暴動が4月5月に起こり、バンコク中心部の機能がマヒしました。2006年のクーデターから、政治的に安定せず、今回封鎖された場所は、日本でいうと銀座と丸の内のようなところに相当する地域です。その地区にあるワールドトレードセンターというビルでまだ焼け跡が今年8月行った時点で残ってしまっていて、この写真が焼けている跡です。この横に通っているのがBTSと呼ばれる高架の都市交通機関、その横に焼け跡が残っております。ここはバンコクの一等地です。これが先ほどの、ラオスとの対比で、30年前のタイがああいう感じであり、今のタイはこのような近代都市になったこと、その急激な変化をみるができます。その

変化をもたらした重要な要因の一つが日産のマーチ生産にみられるようなタイへの海外からの直接投資でした。

次の写真ですが、金行と書いてある看板がありますがチャイナタウンです。チャイナタウンは比較的昔の面影を残していて、昔から高いビルがあり、とにかく多くの人が行き来しているというところですよ。このような金行で売り買いされる金の価格は、今日、おそらく市場最高値を更新したはずですよ。1オンスあたり1300ドル以上になったと思います。昔から動乱が多い地域や華僑が多く住むところは、資産の一部を金で持つということをししますので、金の売買は非常に盛んです。このような側面は昔のタイですよ。それに対し近代のタイは、東京と変わらないような高層ビル、60階建て70階建てというビルが建っております。

どうしてこういう風になったかと言いますと、やはりそこには、タイの特徴としていろいろあるのですが、時間の関係で少し割愛しながら要約しますと、日本あるいは他の先進国を通じた直接投資の存在、政府の援助であるODAなどを大量に投下した結果があると思います。援助では日本との絆も過去には非常に強いものでした。

タイは過去の農業国から工業国、それも新興工業国という形で「発展」してきております。2006年くらいからの政治的な動乱で、観光が産業としては大きいですから経済はどうしようもなくなっていると一般には思われそうです。そうになっているかと申しますと、上半期は10%近い経済成長です。バンコクの中で大きな政治的動乱があるにもかかわらず、非常に輸出が好調で、年後半若干落ちるのかもしれませんが、6%から7%の成長が年間通じてなされるのではないかと思います。

すなわち、堅調な経済を維持しているということです。周りの人に聞いてみましたら、景気は悪いという人もおりますが、輸出セクターに関わっているところは非常に景気がいいと話しています。

タイは今東南アジアの「デトロイト」という位置づけです。もともと自動車を輸出用に生産する意思はなく国内需要を満たすための産業でした。1957年

に、軍事クーデターを起こしたサリットによる開放的な経済政策が採られ、国内の市場をあてにした最初は組み立てるだけの自動車産業が計画されると、トヨタなどの海外の自動車メーカーもそれに応じて投資するということになりました。長い期間を経て、日本メーカーが約7、8割のシェアを取り、ドイツメーカーがもつ高級市場向けのベンツやBMWなどが2割のシェアを取るという優位が確立して、現在に至っています。GMやフォードなどアメリカメーカーはどちらかというところあまり成功しなかった、そういうのがタイの自動車市場です。

一つの転機は、自動車産業の発展と関係が深いのが1997年のアジア通貨経済危機です。これはタイから発したのですが、とにかくタイの産業は壊滅的な打撃を受けました。当然、タイの中でも30万台40万台の生産体制を自動車産業ははいておりましたから、ある日突然売れなくなるということで、どうするかということとなりました。仕方がないので、今まで3交代にしていたものを2交代にし、それでもダメで1交代にして、やはり設備を維持しないといけないということで、日系の企業は生産設備を遊ばせとくわけにはいかないから輸出しようということになりました。高い水準の技術が必要となり、いろいろな部品メーカーにも輸出対応を頼んでいくということで、かえって鍛えられたようなところがあります。コスト的にも品質でも通用するものができるようになってきました。

最近の傾向は、最後に書いてある自由貿易協定網を使用したところがミソです。二つ大きなことをみなさんに今日お話ししようと思って来ました。一つは、先ほど言われていたFTA、日本政府はEPAと呼びますが、EPA経済連携協定あるいはFTA自由貿易協定は、両方とも本質的に同じです。タイがすでに締結したFTA協定網を、うまく使っているということが、ASEANの中の、一国のタイの自動車産業にとっても大きな利点となっているということです。

日本からの輸出であれば、自由貿易協定がなければ、関税を沢山払わなければいけないことになりませんが、日本政府は農業関係のことでFTAを拡大する決断を下せない状況にあります。日本政府が結論

を先延ばしにしている状況の中、他国は決断をしています。先ほど申し上げた成長するアジアの市場の中で、日系企業もそろそろ工場を移設することに対し我慢できないのではないかとというのが今の状況だと思います。タイには自前の自動車メーカーはありませんが、地場の部品のメーカーは、かなり強くなってきているところがあります。タイサミットやソンブンです。輸出までできるような部品メーカーに育ってきました。このタイサミット関連で、去年大きな衝撃が日本の金型メーカーに走りました。このタイサミットという会社はこの8月にNHKの番組でも放映されました。タイサミットが群馬のオギハラという金型世界一と言われるメーカーを買収したということで話題になりました。金型というのは熟練を要する産業で自動車工業にとって非常に大事な部門でして、それを買収したのです。さらにタイサミットの青年社長はコストカッターで、日産のゴンさんがルノーから送り込まれてやったようなこともやりました。BYDという将来性があると言われる中国地場自動車メーカーに、金型工場の一つを売却しました。

要するに、日本の業界の人は非常にこの買収を憂え、これまで何十年と日本が蓄積してきた技術が、中国あるいはタイに行ってしまうことを案じています。しかし民間のことなのでどうすることもできないというような、事態が生じているのです。

タイにおける自動車販売の国内市場は60~70万で、リーマン・ショックの影響を受け、50万というのがここ4~5年の流れです。タイは人口が6500万で日本の半分で、所得も年間1人当たり4000ドルいくらかいかないかというところなんです。今年の国内販売は、70万台に達するのではないかとされます。ちなみに昨年、日本では軽も含めて480万台前後の販売台数ですが、タイの場合は輸出が全生産の6割程度ありますので、結構大きな市場ということが出来ます。

今年は先ほど申しました政治的な動乱がありましたが、8月までに去年の93%増の105万台生産しています。これは日経の9月の記事ですが、150万くらいいくのではないかと、かなり大きな数字が出てきています。なぜ生産がここまで伸びているの

でしょうか。日本の FTA つまり自由貿易協定が遅れているのが背景に挙げられます。一つの例として、スズキはインドの場合、50%弱くらいのシェアを持っています。スズキマルチという現地企業がありまして、他のところへは進出できなかったのも、スズキはインドに特化して海外生産を行いました。インドは中国と同じように、自動車の生産台数が急速に増えているところなんです。韓国の現代自動車が4分の1、25%で、地場のタタが十数%のシェアというようなところなんです。韓国とインドは、2009年の8月に、自由貿易協定を結び、自動車部品の関税は12.5%から8年以内に1%から5%以内に落としますよということになります。スズキにとっては、非常にこれは大変なことで、日本から部品を出すと12.5%取られるわけですね。タイは、インドと FTA がありますので、タイで生産し完成車あるいは部品というものを作ると、税金をとにかく払わないですむという状況があります。タイにとってこの FTA を使うインドへの輸出の可能性が開かれ、インドよりも長い自動車産業への先進国からの投資の歴史がありますので生産技術みたいなものは定着している、品質もかなりいいということです。他国と比べて日本の FTA というのは、遅れ気味というの、後で表を出しますが、国内の何が問題なのかということ、米を中心とする国内農業が、足を引っ張っているということです。そう申し上げても、ここに書いてあるメキシコの例をとりましても最終的にどっかにしろと言われると、結局自動車産業を取らざるをえません。アメリカ、カナダ、メキシコが北米自由貿易協定を成立させる過程で、豚肉が一番大きな問題だったのですが、日本の豚肉農家に泣いてもらうということで、結局はアメリカのメーカー、ヨーロッパのメーカーに対抗するためには、メキシコと早急に自由貿易協定を結ばなくてはいけないということが、急遽日本にとって二番目の、自由貿易協定を締結した背景です。先ほどスズキの例を出しましたが、結局韓国がああいう風になってくると、急遽やはり日本は動きました。早急に、インドとの自由貿易協定締結のため、水面下でインドと交渉を進めています。おそらくこれも、農業の方面で、なんらかの譲歩をすることになるのだと思います。

その次に、税制については、日本の場合は法人税が40%と世界で最も高い法人税となっております。アメリカの方が高いという人もいるのですが、実質的に見れば日本の方が高いということになるという見解もあります。日本の高い法人税率ですが、これがひとつは自動車産業をとってもネックになっております。

タイの法人税は30%です。これは ASEAN の中でも高い方です。上場企業は25%となっています。昔はもっと高かったのですが下げてこの数字になりました。それだけではなく、新たな投資には大幅な減税特典が与えられます。

日産マーチの生産移管ということを考えてときに大きな条件として、BOI というものがあります。投資を管轄する役所で投資奨励委員会と日本語で訳しますが、いろいろな法人税などの減免を行っており、奨励される産業であれば、3年から8年ほどは法人税免除、その後も5年間も法人税は半分でいいということです。最初の8年間は0%で、それからまた5年間12.5%で済むということになります。トヨタのように2兆円近く利益を上げることがあったとしますと、かなり大きな税負担の差となります。韓国との比較でもいつも出てくる、なぜ韓国が世界的な投資をやっているのかということなので、サムスン電気とパナソニック、あるいはソニーとの税負担の差が投資能力の差になるという議論もあります。本社を日本に置いておくデメリット、という話がこの頃、だんだん出てきています。考えなくてはいけないのは、社会的な公正ということ掲げる EU が、職を守るには法人税は取れないといって、ここ十数年間税率を下げてきた事実です。下げない日本ではどういうことが起こりつつあるのでしょうか。

日本の GDP は500兆弱で480兆くらいです。農業の GDP というのがだいたい1%で実際の売上がだいたい8兆くらいです。その中で政府の援助、直接間接の保護が GDP と同じ5兆円くらいあるといわれています。ちなみに、民主党政権が今回やった、個別所得保証の制度は、1俵当たり6%、60kg 当たりだいたい千何百円農家に払うということだったので、米価格の下落でほとんど意味がない保護

政策ということになりそうです。農業を守ることは必要ですが、そのために肝心の日本を支える産業が日本から出ていくような事態だけは避けなければと思います。

さらにタイの自動車産業が元気な理由の一つである、個々のタイの自動車産業にとって非常に大きなプロジェクトが、2007年タイ政府から発表されました。今年自動車が売れているというのもこの要因があります。それはエコカープロジェクトと呼ばれるものです。投資額が50億パーツ、約130億円程度の投資規模であること、事業開始5年目以降の生産台数は、10万台、燃費は1リットル当たり20km以上、環境規制としてEUのユーロ4を満たすなどの条件があります。トヨタやホンダ、日産がこのプロジェクトを申請しました。8年間法人税免除の他にも、設備や機械などを無税で日本から輸入できる特典が付いています。

エコカーの場合、国内の消費税でも有利になっています。タイはもともと非常に自動車が高い国です。自動車に高い税金がかかるからです。2000cc以下の乗用車には30%の税金がかかるのですが、それをトラックより低い17%の税金まで引き下げることになりました。ですから、非常に安い値段で日産のマーチはタイでも売られています。なおかつ、当初立ち上げの2年は部品の関税を90%まで下げると言っています。そこまで優遇しているということです。

日本のFTAですが、2005年のメキシコと結んだのは、先ほど話したように自動車産業のためだったと私は理解しています。FTA交渉はそれなりに個々やってきましたが、上手く進まないというところもあり、ASEAN中心で農業があまりないところとしか妥結できませんでした。貿易相手として、肝心なところ、アメリカ、EU、中国や韓国とはなかなか妥結できません。インドと、9月に基本合意しましたが、早急にやらないと自動車を中心とする日本の工業製品がインド市場で不利になる可能性があるということで急遽立ち上げているというのがいまの状況だと私は思っています。タイの場合FTA網はかなり東アジアの中で中心的な位置を占めていて、タイはそれを上手く利用しています。中国との

あいだにもFTAはあり、インドとのあいだにもあるということで海外から投資を呼び込むことに使っています。そのうえ、私が留学した頃はそうでもなかったのですが、最近是非常に親日的であると感じます。敵対するような意識は一般のタイ人のあいだには少なく、温かく迎えてもらえるということがあります。2005年に中国で反日運動があった時に、日本からの投資がチャイナプラスワンとしてASEANへ向かうことがあったのですが、今回の尖閣諸島のことも、先ほど進藤先生はああいう風に言われましたが、企業の中で働く人にはそういう意識が働くのではないかと思います。そうすると、ASEANのインドネシアや、タイ、特にベトナムなどは、これから日本のあるいは他の国もそうですが、輸出生産の投資先として脚光をあびるのではと考えています。

最後に、この表はFTA交渉の障害となる日本の農産品の輸入関税ですが、米778%というのはWTOの試算でして、インディカ米とジャポニカ米の品質などを考えれば、実際はこんなに高くはないのですが、いつも言われる数字なので挙げておきました。私のやっている砂糖なども実質は300%程度になると言われていますので、やはり、ずっと守っていくという姿勢ですとFTA交渉は厳しいです。これが原因で、なかなか交渉ができないというのは、もう少し大局的に考えていただきたいと思っております。政府批判のようになって申し訳ないのですが、時間がきましたのでこれで終わります。

#### 鳴瀬成洋

山本さん、ありがとうございます。政治的混乱にもかかわらず堅実な成長を続けるタイと収縮する日本、両国のこのような違いはどこからくるのか。一つにはFTA戦略の違いがある。つまり、タイがFTA網をうまく利用して外国投資を呼び込んでいるのに対して、日本は農業への配慮からFTAの波に乗り遅れている。もう一つは税制の問題がある。日本では法人税率は40%と高く、タイでは様々な減税措置があるという状況では、日本からタイへ資本や技術が流出してしまう。このように日本とタイの国内的・対外的政策の違いが経済成長に如実に反映されているということが理解されたのではないかと

思います。

それでは続きまして、株式会社アルバック営業企画室室長の堀越誠司さんより、「アルバックの東アジア市場展開事例」というテーマでお話いただきます。

### 堀越誠司

皆さん、こんにちは。株式会社アルバック営業企画室室長の堀越と申します。

このようなシンポジウムにお招きいただき、本当にありがとうございます。今日は時間が、大変に短いですが、七つの項目でお話させていただきたいと思えます。

まず、アルバックについてご存知ない方も多数いらっしゃると思いますので、七つのテーマのうち、1番から5番くらいまで会社の紹介をさせていただきます。それから今日の本題が6番、7番です。皆さんご存知のように、リーマン・ショック以後は世界の経済、経営環境が大きく変わりました。その状況に対して、当社がどのように臨もうとしているのかをお話させていただきたいと思えます。先ほど、進藤先生の基調講演をお聞きしましたがけれども、私共も進藤先生と非常に似通った歴史認識を持っています。それから最後に、「拡大する中国市場への対応」ということで、お話をさせていただきたいと思えます。

まず、社名の意味でございますが、「アルバック(ULVAC)」というのは造語でございます、ULのところは、アルティメット、インバキュームということで、VACというのはバキュームから取ってございます。日本語で言うと、「真空の極限を追求する」という意味となります。真空というテクノロジーを用い、いろいろな機械装置を作ってご提供している企業でございます。旧社名は「日本真空技術株式会社」であり、まさに「真空をつくった会社」ということで、非常に硬い社名だったのですが、商号を変更し、株式会社アルバックという社名にしました。

事業内容は大別して、真空機器事業と真空応用事業の二つがあります。その中でも現在の一番の主力事業は、FPD(フラットパネルディスプレイ)製造

装置です。液晶やプラズマテレビ、最近は有機ELなどを作る製造装置が全社の売上の48%を占めております。

新しい事業として注目を集めているのがPV製造装置です。これは太陽電池を製造する装置でございます。太陽電池には、薄膜系、結晶系、化合物系といろいろな種類がございますが、それらの製造装置を作っております。アルバックは、このような真空技術をベースにこういう製造装置をすべて作っている会社です。

売上としては、10年6月期で2218億円となっております。当期純利益は21億で、従業員数は全世界を合わせまして7169名の企業集団でございます。

アルバックは、薄型テレビなどをはじめとしたフラットパネルディスプレイの世界最大級の製造装置メーカーと考えております。タイプとしては、研究開発企業であり、出発はベンチャーでございます。

研究開発の風土は「選択と集中をしない」というところですが、ここしばらく世の中のトレンドは「選択と集中」であったと思えますが、当社は真逆のことを言っておりまして「選択と集中」をしないということが、アルバックのポリシーと申し上げております。

あとは、真空技術をコアとして創造的なソリューションを展開するということで、装置を売るのみでなく、その周辺のビジネス全部を事業として取り込もうということございまして、真空といえばアルバックと呼ばれ、業界では知る人ぞ知るという会社でございます。

先ほど、出発点はベンチャーと申しました。1952年(昭和27年)に当社は設立しております。この中には皆さんもご存知の松下幸之助さんや藤山愛一郎さん、山本為三郎さん、弘世現さんなどどちらかというところと関西経済・産業界の大御所の方から、真空というテクノロジーが非常に面白そうだと、日本の発展に寄与しそうだということで出資をいただいて設立された会社でございます。

事業発展の軌跡ですが、当社は1952年に設立いたしました。最初は日比谷のビルの一室を借りて輸入品の販売をやりました。それから大森に工場を作り、次に横浜の井土ヶ谷に1958年に移りました。現

在本社のある茅ヶ崎に1968年（昭和43年）に移転をして、今もずっと茅ヶ崎を本社として活動しております。

昔は、理化学器械や冶金や化学等、重厚長大向けに真空技術が使われておりましたが、転機がございまして、電子デバイスへの展開、半導体や液晶やディスプレイなどを製造するのに真空技術がたくさん使われるようになったということでございます。

ここで、真空について解説いたします。我々のいる地表は1気圧でございます。ジャンボ機が飛んでいる高さの世界は、3分の1から5分の1気圧、スペースシャトルが飛んでいる高さが100万分の1気圧となります。簡単に言うと段々と空気が薄くなっているということでございます。これを科学的に言うと少しでも空気が薄くなった状態を真空と呼んでおります。みそ汁やお吸い物で、蓋がくっついてしまうという現象がございまして、これは容器の中の蒸気が冷え、外から加える圧力が高くなってしまいうので開かなくなる、すなわちそれは、お椀の内部が真空になったということでございます。つまり、真空というと別世界のものと思われがちですが、実は意外に身近にあるという現象でございます。

それではアルパックは、真空を用いて何をすることかということなのですが、一言で言うと、真空の中で薄い膜を着ける、剥がす、加工する、そういうことができる装置や機器を作るメーカーということでございます。まさに真空がキーでございます。今この空間にも気体の分子がたくさんありますが、それが無い空間を作り出して、薄い膜を着け、剥がし、加工するというテクノロジーがございまして、これを着けるには通常は、接着剤がいるのですが、真空中でやると接着剤がいない非常に固定化された密着性の良い膜ができる、これが特徴でございます。

これは、私たちの作った製造装置ですが、製造装置は設計して、部品を作って、組み立てて検査して出荷します。半導体向けですとこんな機械、液晶ディスプレイ向けですと、こんな機械なのですが、これをお客様に納入していわゆる半導体や液晶などの生産ラインでご使用いただくわけです。一例を申しますと、ある液晶製造装置は、全世界の液晶メーカーで使われており、シェアは95%以上に達してい

ます。それくらい揺るぎないシェアを持っています。

何が真空技術で作られているのかという例でございますが、一番売上の多い例としては液晶ディスプレイでございます。大きなテレビをご家庭にお買い求めの方がたくさんいらっしゃると思います。液晶テレビは、偏光フィルタ、カラーフィルタ、液晶スペーサー、TFTアレイなどで構成されています。そのすべてに膜がある、そのすべてに膜を着けるということでございます。

また携帯電話を皆さん持っていらっしゃると思いますがここにも液晶のディスプレイがございまして。さらに電気をためるタンタルのコンデンサというものが必ず携帯電話の中に入っています。その薄い膜、ポリエステルの表面に着けている膜があるのですが、それもアルパックの真空技術で着けられています。携帯電話には、レンズ、カメラも装備されていますので、カメラのプラスチックやガラスに乱反射をしないためにこれにも薄い膜が着いている。それらは目に見えませんが、その製造技術はすべて真空中で行われているということでございます。

それからデジカメです。デジカメはまさに液晶ディスプレイが付いております。それからレンズの表面コーティング、それから焦点を合わせるためのイメージセンサー、CCDやCMOSといった半導体です。これはまさに半導体の技術でございまして、半導体を作るには真空技術が欠かすことができない、そういうテクノロジーでございます。

先ほど液晶の話が出ました。液晶ディスプレイは、通常ガラス基板2枚のあいだに液晶を挟むことで表示ができる仕組みになっています。ここで重要なことは、ガラス基板の大きさです。昔はこんな小さなA4ぐらいの大きさで、液晶ディスプレイが作られておりますが、第2世代、第3世代、第4世代と世代が変わっておりまして、今では第10世代ということで、3mを超えるガラス基板が使われるようになっています。

資料に少し書いておりますけれども、60インチで、6枚です。50インチにすると8枚という形で、こういうガラス基板でいっぺんに膜を作って液晶ディスプレイを作ります。最終的にこれらを切り出し

ているのです。50インチですと8枚取れます。「8枚取り」と私たちはいいますが、そのような形で液晶は作られているということで、先ほど申しましたとおり、ガラス基板がどんどん大きくなりますから、私たちの製造装置も巨大化しています。実際に製造装置をご覧いただきますと、こういう巨大な製造装置となっております、これはクリーンルームですが、まさに巨大なステンレスの塊です。クリーンルームでヘルメットをかぶって作業員は作業をしており、この空間を先ほどの大型のガラス基板が移動してくるのです。移動しながら膜が着いてくる、そういう機械でございます。

それから自動車にもたくさんの真空のテクノロジーが使われておりまして、熱交換器、エアコン関係の部品関係にかなり多く使われております。カーナビには、液晶画面がありますのでここでも真空技術が使われております。ヘッドランプ内のキラキラし反射板にも薄いアルミの膜が着いて、これも真空技術です。最近エンジン制御のエレクトロニクス化が進み、すべて半導体により行っておりまして、熱に強いパワー IC というものがございますが、これも半導体ですから真空技術です。それから自動車は、ハイブリッド化が進んでいます。当然電池が使われるようになります。ここでは、希土類の磁石やニッケル水素電池などが使われます。こういう金属を大気中で扱ってしまうとあっという間に酸化してしまうので使い物にならないのです。ですから真空の中で熱処理をしてあげる。そういうことで初めて使えるものになっております。それから電気をためるためのコンデンサこれも真空技術でございます。

売上の推移は、企業的な事で申し訳ないのですが、2500億円を若干下回っており、今、少し停滞しておりますが、またこれから成長していくと思えます。売上で最も大きなものは、液晶関係の装置でトップなのですが、段々飽和していきだろうということで、飽和したものを他のビジネスでどう補完するかということが、当社の課題でございます。それが中国につながっていくということでございます。

実際にアルバックは、中国関係でどれだけ売っているのかということでございますが、これが地域別の比率でございます。日本の比率が下がっておりま

す。最近まで韓国と台湾が多かったのですが、徐々に日本が下がっていくあいだにどが増えているかという赤色で示した中国でございまして、直近の年でございましてと中国と韓国と台湾はほぼ同じ比率となっております。

当社は1981年の頃は200億円の会社でございましたが、段々と成長を遂げております。90年半ばまでは、日本の電子部品、半導体向けで非常に成長させていただきました。途中で今度は、半導体と日本の液晶向けでここでも成長させていただきました。東京証券取引所に上場したのは2004年でございます。この直近の4～5年は何で成長しているかといいますと、韓国、台湾の液晶ディスプレイで成長しております。まさにこれでございます、これを今後どのように成長させていくかといいますと、先ほどキーワードである中国が出てくるのでございます。

国内は、神奈川県茅ヶ崎に本社がございまして、あと富士の裾野、そして鹿児島と青森八戸に大きな製造拠点を持っています。

海外の生産サービスの体制でございますが、中国は8カ所で生産サービスを行っています。あとは東南アジアで、シンガポール、タイ、マレーシア、それからインド。欧米は、展開はしておりますが、あまり積極的な製造はしていないということでございます。中国の製造拠点ということでは、北は瀋陽、南は深圳、西は成都とかなりいろいろな地域にバラけさせて現地法人を設立しているということでございまして、後ほど申し上げますが、ほとんどが合弁、単独出資は1社か2社くらい入っておりますが、ほとんどが合弁という形でございます。

それから台湾です。先ほど高雄の話が出てきましたが、台北の方から台南の方まで台湾にもたくさん液晶を作っているお客様がございまして、全土にわたって展開しております。

それから韓国にはソウルに事務所がございまして。韓国にはその北のパジュやピョンテクなど、韓国には二大液晶メーカーがございまして、それに装置を入れさせていただくということでございます。同時に台湾と韓国では、現地生産に当社はいち早く取り組んでおりまして、7～8年ほど前より韓国では生産を開始しました。さらに台湾では4年ほど前か



ら生産を開始しました。海外生産に着手した当初は、国内空洞化ということで各方面からかなり苦々しい顔で批判もいただきました。それでも「日本が沈没するのが先かアルバックが沈没するのが先か。私たちはアルバックが沈没したら困るので出て行きます」ということでやらせていただきました。そういう意味では是非、進藤先生がお話された共同体のような考え方が広まってくると、私たちにとって非常に大きなメリットがあると思います。しかし、状況は刻々と変化しています。アルバックが韓国で生産を開始した時、韓国の液晶メーカーは、諸手を挙げて応援してくれました。しかし、現在は、韓国も地場の装置メーカーを育てようということで、残念ながら韓国の液晶メーカーは、アルバックを韓国のメーカーとは認めていないのです。やはり韓国の地場の製造装置メーカーがかわいくて育てていらっしゃる。それにどのように対抗していくかが当社の課題です。

東南アジアのシンガポールとタイとマレーシアは、先ほどタイの自動車の話が出てきましたけれども、自動車産業において、真空技術はかなりいろいろな分野で使われておりますので、大変活況になっております。この前もタイの現地法人へ行ってきましたが、サービスセンターとしては、日本のサービスセンターを含め世界で一番忙しいサービスセンターではないかと思うくらいです。ちなみにタイに現地法人を作ったのは2005年です。そういう意味では比較的新しいです。

さて、ここからが本題でございます。これがアルバックを取り巻く環境です。今回の不況の特徴でございますが、これはまさに「歴史的な必然」と当社の経営陣は言っておりまして、世界の経済の中心が米国から中国に移っていく過程で起きている不況という認識でございます。それから、世界の経済の成長を牽引している分野が、電子デバイスやITソフトなどからエネルギーと環境、資源と材料に移っていくと思います。まさにこの時代になるということで、先ほど尖閣諸島の問題でレアアース輸出を中国が止めたという話がございますが、まさにここを握っているのです。彼らがこれを止めちゃうと、日本はいっぺんにクビを絞められちゃう、これがまさに

現実でございます。それから中国だけではないと私たちは考えております。インド、ロシア、ブラジルで、製造業が急成長を開始するということを思っております。

それからこれが非常に問題だと思いますが、新たに日本の製造業の圧倒的な地盤沈下という困難が鮮明に出ると考えております。私たちは日本のメーカーに育てられて、製造装置も育てられて世界に展開してきました。従来の流れはこれです。日本からまずは韓国や台湾を経由して中国、という技術が伝播しており、私たちの製造装置がまずは日本の企業さんに納めさせていただき、その実績で韓国や台湾に売って行って、最後が中国ということでしたが、今何が起ころうかとしていることとございますが、韓国、台湾で使われている装置がそのまま中国へ流れてしまうという形になります。ですので、彼らが地場の製造装置メーカーを使うようになると市場参入できなくなるという大問題が起きそうになっていることとございます。なぜかというと残念ながら日本発の技術が優位ではなくなったということとございます。韓国や台湾の技術が世界を抑えており、デバイスの最先端の中ではこういうことが起きているのです。フラットパネルディスプレイの中でも最先端といわれている有機ELなどがそれです。皆さん携帯電話、スマートフォンをお使いになって、ほとんどがタッチパネル操作ですが、あのデバイスの裏は、液晶ばかりではなく有機ELも使われています。有機ELにタッチパネルが組み合わさっております。その技術は残念ながら日本製ではないのです。悲しいかな日本の大手電機メーカーは、有機ELをやっていましたが、採算が合わないので、本当に悲しいですが撤退をされました。今は韓国と台湾しかない。おそらくもうすぐ中国へ行くとお思います。ということで、日本の技術がトップではない。進藤先生が雁行型で、日本がトップの時代があった、これが変わるとおっしゃいましたが、まさにそれが現実になっていることとございます。

また、変化する成長スキームということとございます。我々は、日本の製造業に発展させられてまいりましたが、私たちにとっては日本の会社というこ

とがアドバンテージだったものが今度はデメリットとなる可能性があるということです。韓国からは日本の企業はもう来なくていいよということが起きてしまうという、非常に危機感を持っているのでございます。

我々は上場企業ということでございまして、株主様向け、投資家様向けにいろいろとアルバックの成長戦略を言っているのですが、2200億円ぐらいの売上を5年後4000億円にもっていきたいと思っております、何かといいますとイノベーションの促進と脱真空、脱装置という、従来の私たちの本業から少し離れたように見える事業をやらないと成長できないと思っているところでございます。そうすることで、従来の真空をベースとしたビジネスが、補完、発展できると考えています。

特に中国市場で特徴的だと思っていることは、ローテクからハイテクまで、すべての分野でいっぺんに成長していることです。日本は、自動車や家電の時代、半導体、液晶、太陽電池と順を追って成長してきました。しかし、中国は一般産業機械といわれる磁石や熱処理などローテクなものから、電子機器、半導体、液晶、太陽電池、LEDのようなハイテクなものまでいっぺんに爆発的に彼らは投資を行っているのです。いろいろな製造拠点や会社が作られてきているということでございますので、私たちも中国に追いついていかないとビジネスチャンスを逃してしまうということです。それで何をしているかといいますと、2004年頃に3社しかなかった中国の法人を2010年までに16社にまで増やしました。売上も47億円だったものが、今では約7倍の333億円になりました。これに全面的に対応するためには、いっぺんに成長しなければいけないということで、会社を作りまくって売上がたてるということでございます。

これは歴史的には1983年からやり始めました。サービス会社を作りました。生産を開始したのは、最初の合併会社で1995年でございます。それで、2004年からどんどん会社を作っているという歴史でございます。どういう業界で何をやっているかといいますと、ローテク関係からハイテク関係までバランスよく、分野的に売上がたっているかなと思います。

それからもう一つ。合併といたしましたけれども、私たちの中国でのビジネスの考え方ということでございますが、最初から合併をやりませう。また、中国人に経営を任せることを最初から行っております。最初は日本人でということではなく、最初から中国人という形で行っております、真空の業界で生産・販売・アフターサービスという三つの機能を持っているという会社でございます。さらに今後は材料ビジネスやプロセス開発も含めてLEDやタッチパネルというものが出ていきますが、一貫の生産ラインを提供していこうと考えております。

もう一つリスクの回避ということでございますが、品質管理と経営管理が重要です。非常に大事なことは、アルバック品質を中国で展開するというところでございます。我々は、日本向けの製品の品質や中国向けの製品の品質と区別はつけておりません。同じ品質の体制でやっております。経営管理も同様に、日本と同じようにやっており、先ほども申しましたとおり16社ございますけれども、連結している会社はすでに6社ほどございます。要するに、上場企業ですので連結会社になるのは非常に大変なことでございますが、そういう経営管理を取り入れてということでございます。

繰り返しになりますが、今、中国に16社ありまして、中国の会社の従業員数は1594名と、かなりの規模で展開をさせていただいております。

薄膜太陽電池の一貫生産ラインは中国でインストールということで、こういう巨大な装置なのです。60mくらいある装置、縦方向は3mを越すような装置です。今、中国で立ち上げております。何本も立ち上げているのですが、残念ながら日本国内で薄膜太陽電池の一貫生産ラインをお買い上げいただける企業は皆無でございまして、すべて海外、韓国、台湾、中国ということでございます。

LCDも同様でございまして、既存のLCDの工場の他にこれから目白押しで建設予定がございませう。あとはすべて韓国や台湾、中国の地場の会社でやっているということでございます。

この写真は蘇州の科技文化芸術センターという、すごく立派なきれいな建物でございませうが、建物にあるランプはすべてLEDのランプでございませう。

当社は蘇州でこの製造装置の現地生産をすでに行っています。

それから太陽電池関係です。風力発電関係の磁石もありますけれども、その製造装置の生産を中国で合弁で行っています。

またタッチパネルの一貫生産ラインということで、こういうかなり大型な装置を作っております。これも現地にて合弁で生産という形でやっております。

最後になりますが、これは中国にあるホールディングカンパニーと製造会社の写真でございます。人数が数えられないのですが、全社員で記念写真を撮りました。中国は記念写真が大好きな人々なので撮った写真でございますが、ここは上海の拠点でございます。この会社の社名は「愛発科」でございますが、中国読みですと「アイハック」というらしいのです。アルバックを漢字にするとこういう漢字がいいだろうということで、意味は科学の「科」でございます、「科学の発展を愛する」ということで非常に思い入れがあるので愛発科という名前で展開をさせていただいているということでございます。

ご静聴ありがとうございました。

## 鳴瀬成洋

堀越さん、どうもありがとうございました。限られた時間の中で、アルバックの紹介から日本の製造業の現状、さらには、中国の台頭に代表される世界経済の大転換、そして、こうした構造変化にアルバックがどのように対応しているかということにまで及ぶ非常に面白いお話をしていただきました。

最後に、丸全昭和運輸株式会社海外事業部部長の白山正樹さんより、「東アジアの物流動向——具体的事例を交えて——」というテーマでお話していただきます。

## 白山正樹

丸全昭和運輸海外事業部の白山と申します。皆さん白熱したプレゼンテーションが多い中でお疲れかと思いますが、最後のところお付き合いください。

丸全昭和という会社は物流会社で、昭和6年にこ

こ横浜で創業され、関内の近く日本大通りあたりに本社がございます。神奈川大学出身のOBの方も多くて、横浜の幸浦という所で富士フィルムの梱包センターという日本で唯一の輸出基地を丸全昭和が運営しており、そこのセンター長も神大出身です。

昨日タイから2泊3日で帰って参りました。現地のジョイントベンチャーで1万㎡の倉庫を自営しているのですが、スペースが足りなくなり、私が紹介した日系の顧客と私たちのジョイントベンチャーのタイ人のジェネラルマネージャーのあいだを取り持って何とかスペースを捻出しなければいけないためでした。

何を申し上げたいかといいますと、やはり先ほどもお話が出たとおり、景気が今年に入って上がっており、結局、倉庫では納まらないので敷地内にテント倉庫を設置することとしました。テント状の倉庫を建てて短期のあいだやっていこうということです。今タイでは雨季でして、10月末まで雨季なのですが、11月からテント倉庫を建てて、オーバーフローしたものを緊急避難的に入れるようになりました。

ここから、多少の先ほど進藤先生のお話と被る箇所がありますので、そこは簡単にいきますが、これは世界全体の海上コンテナ荷動き量の2006年と1990年の比較です。単位はTEU、これは私たちの業界では20フィートコンテナ換算、TとはTwentyの頭文字で、Twenty-foot Equivalent Unitなのですが、いかにアジアが伸びてきたのかを示しております。右下に記載しているとおりアジア発着のコンテナ貨物量は2006年の段階で全世界の65%がアジア関係となっており、今は当然もっと増えていると思います。

次表は、世界各国の港湾におけるコンテナ取扱貨物量の推移です。一番下がアジアの港です。コンテナ船のコンテナ貨物が急増しているわけです。

日本はさほど増えていないというか、それなりに日本も実は多少は増えているのですが、この日本を除くアジアが急激に増えていることを示しております。

その次も類似したデータです。アジア各国の港湾におけるコンテナ取扱貨物量の推移です。この下の

部分は日本など中国以外の国ですが、韓国を初めてして1996年から、決して減っているわけではなく、伸びているのですが、全体のパイが急拡大しているということです。要するに中国が、この2000年前後から激増しているのです。ここにいろいろな数字的な比率が書いてありますのでご参照ください。

さらに次も同じような資料ですが、1980年と2007年の比較です。アジア主要国のコンテナ取扱量、小さい白丸が1980年当時の取扱量で、20フィートコンテナ換算の数値を使用しています。コンテナは、普通は40フィートという長いコンテナを主に使用しますが、業界では20フィートで全部換算して数えるのが一般的です。1980年当時は日本が一番多かったのです。下段がその時の数字で1万TEU単位です。1980年時点では、実は上海はこれしかないのです。ところが、今というか2007年ですからさらに今は違っていると思いますが、これが全体量を示しているということになります。上海が当然世界で2位にきているのですが、1位のシンガポールに並びかけていまして、首位に躍り出る勢いです。

申し上げたいのは、日本も減っておらず逆に増えております。ところが、それに比較できないほど、他の国が大きくなっております。シンガポールも釜山も大きくなってきている理由は、後で申し上げます。彼らは決して自国の経済とリンクしているわけではなく、違う形で伸びてきています。

2009年度と2007年度を比べますと、1位から5位は2009年もこの順番のとおりです。シンガポールに上海が肉薄して、香港、それから深圳、釜山。ところが、去年は次の6位に広州が入ってきています。中国の南の香港の近く華南地区。それから、8位に上海の南に位置する寧波（ニンポウ）。それから、ビールで有名な青島（チンタオ）、少し北の方にございますが、9位。それから天津、北京の東の北京の玄関港が11位。それから北の大連も21位ということで、さらにこの流れが加速しているというのは紛れもない事実だと思います。日本は、先ほどの進藤先生のお話にも出ましたが、この2007年の段階で、東京が25位ですが、去年は26位。それから、横浜が、表の2007年では28位なるも、去年は36位です。それから、ここにはないのですが、アジア域内間で

はなくて、すべてのアジアから北米向け、USA圏の物量についてですが、1980年過ぎの時は、アメリカ向けの4割が日本出しでした。ところが2009年は、日本出しは全部のアメリカ向けの輸出コンテナの4.5%のみになっています。香港を除く中国は66.0%。香港が4.0%ですから、中国本土と香港合わせて7割が、アメリカ向けの物量を占めております。日本（4.5%）は残念なことに、昨年ついに韓国（4.7%）にも負けました。

ですから、中国香港グループから下がって韓国がきて、その下に日本が位置するという流れです。逆に後ほどお話ししたいのですが、ベトナムがすごく伸びてきており昨年6位に入りアメリカ向けの3.6%。その上にタイが3.8%ときています。

今年の趨勢ですが、次のページお願いします。

これは少々見づらいなのですが、Inter-Asia、アジア域内の話で北米は関係ないのですが、アジア域内物流で中国が全体の26%を占めております。中国からの輸出相手の1位は日本です。つまり日本は、北米向けは先ほども申し上げたように5%を切っているのですが、アジア域内貿易のシェアは、そんなに低くないのです。同じアジア同士の交易です。この2位の日本の相手先は当然中国が1位で、香港は別枠にしています。合わせるると圧倒的に中国なのです。

3位にタイがきています。それから、タイから見ると、日本が1位となっております。比較的、日・タイの物流というのは、中国関連を除けばそれなりの存在感を示していると思われま。また、今年1月から中国とASEANのあいだでFTAが発効したことが功を奏しています。一部品目を除いて関税がフリーというか撤廃されたのです。統計によりますと、今年の1月から4月、4ヵ月間で、中国ASEAN間の貿易総額が、昨年同期比の59%増しとなっております。去年はリーマン・ショック後のダウンというのがあったと思いますが、それを勘案しても、59%増しとなっているというのは、注目に値すると思います。

次は、私たちの業界用語ということで視点を交えてまとめてきたのですが、最近、私たちを初めとした物流業者も、お客さんから言われたことを言われ

たなりに「手配すればよい」「書類だけ作れば良い」「きちんと通関をかける」では許されなくなってきて、能動的に物流の提案をしていかなければならない状況となっております。

最近、よく使われるのが「ロジスティクス」という言葉です。もともと、アメリカで軍隊に食料や弾薬、火薬をいかに、タイムリーに適切に納めるか、ということからきている用語です。ロジスティクスという言葉が物流に入ってきて、最終製品が顧客に届くまでの流れを、効率的・効果的に、いかに戦略的に行うかという意味合いを持ち、最適の物流を顧客のために提供しなければならなくなってきております。それから、「ジャストインタイム」。元々トヨタが行っている「カンバン方式」からきているのですが、必要時に必要量だけ製造し、在庫を極力持たない生産管理方式です。これも私たち物流業界に転じてきて、予定通りきちんと必要なものを持って行くということを指しています。それから、「サプライチェーンマネジメント」。これは、SCMと略すのですが、ここに書いてあるとおり、供給者から最終ユーザーまで物流や商流を含め携わる各企業が、販売情報や需要予測、実績予測の数値を共有、情報の共有を行うということです。インターネットを使って、品切れや在庫を減らし、過不足無く低コストで、時機を逸せず、商品を提供するという考え方です。これはまさしく、ITの発達からくるものです。

ITの発達と関連しておりますが、ITの発達とともに顧客から物流業界に対しての注文あるいは要請のハードルが高くなっております。次に、「サードパーティーロジスティクス」について述べます。私たちは、3PLと呼んでいるのですが、顧客；メーカーが、第三者に、狭い部分、例えば通関のみ、倉庫のみなどだけではなく、物流業務を広範に、海外も含め全体を委託するものです。顧客のリクエスト通りの物流の手配・遂行ではなく、能動的な物流管理、顧客への付加価値提供を求められます。営業で提案型営業とよく言われますが、物流業者も海外の物流ノウハウも含めて、こういう風にやった方が効率的であると、積極的な提案をしなければならない時代に突入しています。また、バイヤーズ・コンソ

リデーションですが、複数のベンダーや仕入れ先からどこか海外の拠点・倉庫で彼らの商品を集積し、そこからバイヤーや輸入業者が、まとめてコンテナ単位で持って行くというやり方です。これは米国大手の wholesaler（大量買付け業者）が中国を初めてするアジアで、この概念を広めました。

ベンダー・マネージド・インベントリーについてですが、私たちは、VMIと呼んでいますが、今度は逆に納入業者、つまりベンダーが、自社商品の在庫をお客さんの近く、例えば上海で管理し、いつでもお客さんの要望、“すぐ持ってきて欲しい”“何月何日何時に幾つか持ってきて欲しい”といった要望について、柔軟に応えられ体制としたもので、ベンダーや納入業者の方が、在庫をコントロールするというもの。インベントリーとは在庫という意味です。それから、非居住者在庫についてですが、その国に登録していない海外の企業が在庫を行うことです。これは国によって法制が違います。中国、ベトナム、タイ、それぞれ異なります。

それから、当社の中国物流ネットワークは、種々の形態を通し拡大してきました。一つは、ジョイントです。CEPA（Closer Economic Partnership Arrangement）とあって、2004年1月に中国と香港とのあいだにエコノミックパートナーシップが結ばれたのです。香港企業が中国本土に進出しやすくなりました。その時点で丸全は香港に事務所・現地法人持っており、それを基点として広州に進出し展開しました。

また、最近では、ホーチミンにジョイントベンチャーを設け、ここに駐在員を送り込みました。他、タイやシンガポール、台湾などがあります。つまり、中国に関しては、沿海部については基本的に押さえているのですが、今後の展開対象地域としては、長江（揚子江）を上り、武漢や重慶などが有力です。重慶には10月1日から、日本人駐在員を置きました。若手ですが、中国語ができる人を配置しました。今後、そのあたりで、倉庫業などをできたら良いと考えております。

いろいろ行っている中の一つで、おもしろい会社がございますのでそれをご紹介します。上海の北西にある徐州に、シノトランスという中国の物流

会社と50対50の出資で1997年に合弁会社を設立しました。ここでは大手建機メーカーのストックヤードを運営しています。併設倉庫の中で種々の部品の保管も手掛けています。徐州は沿海部ではなく、(資料に指さし)ここですが、結構生活するのに辛いところだと思うのですが、ここに日本語と中国語ができる人を送り込んで運営しております。この倉庫は24時間のセキュリティ、テレビカメラ付きで、フロアも防塵コーティングがなされています。それからプラットホームというのですが、コンテナを付けられるよう高床になっており、コンテナのローディング・アンローディング(積み込み・荷卸し)が行えるという形にしております。

今年からはPDI (Pre-Delivery Inspection) ということも行っています。その建機メーカーが顧客に配達する前に、製品の塗装がはげていないか、泥が付いていないかなど、チェックする専用施設も、ここに今年から追加で持ちました。

今までトラックの手配は、他のトラッカーを使ってやっており、基本的には他人からの備車だったのですが、取り敢えず5トン車トラックを自社で保有し、投入し始めました。毎日、工場間の輸送を始めています。まだ投入台数は非常に少ないのですが、今後それを増やしていくことを視野に入れていきます。

それから、上海です。上海は虹橋(ホンチャオ)というどちらかというと国内線の空港と浦東(プートン)という国際線の空港がありまして、小さい環状道路と大きい環状道路の二つの環状道路が走っています。また、外高橋という外航コンテナ大型船が入るコンテナターミナルがあります。保税區です。後でご説明しますが、ここには物流園区というものが出ています。特殊な機能を持ったエリアです。それから、ここですが洋山港という岩山です。岩山の上に大きな港を作りまして、大深水、大型船が入れる洋山深水港というのを作っております。この間には大橋がありまして、私も1回自動車を通ったことがあるのですが、海の上に万里の長城があるような感じで壮観でした。

この大橋ですが、中国らしく計画から数年でできた模様。あっという間にできました。なぜなら、昔

は街中の港に、小船が入ってやり取りをしておりましたが、物量が増えてきたので、キャパシティー的にもうダメだという事です。大きな船というのは、吃水(draft)が深くないと入れません。それで、外高橋に造ったのですが、ここでも処理しきれなくなったということです。それでさらにもう一つ、岩山の上に別のターミナルを造り、現在の外洋航路用メインポートは2カ所になっています。洋山には、基本的に大型船、北米航路の船が入港しています。物流園区については、後で説明いたしますが、もう一個別に、洋山深水港から戻ってきた東海大橋のたもとに、上海新城という物流団地及び物流園区が、計画されています。(資料を説明しつつ)ちなみにここ(大橋)のスケールとここ(東京港~横浜港)のスケールはほぼ同じです。

物流園区とは何かと言いますと、つまりその一角が外国だということです。外国地域になっているのです。類似したものはアメリカで言うと、Foreign Trade Zone、FTZというのですが、いろいろなメリットがあり、先ほど申し上げた非居住者は、そこに貨物を自分の名義で置けます。例えば、日本の企業が現法が無くても、貨物を置いて、在庫管理をして良いということや、バイヤーズ・コンソリデーション、つまりいろいろな貨物を集めて良いということです。

それは中国国内貨物だけではなくて、第三国、例えばタイからの貨物と中国の貨物を抱き合わせ；混載にしているとか、それから、簡単な流通加工を施して良いなど、いろいろなメリットがあります。さらに、中国の場合、大体17%の増値税(従価税)が課せられますが、それは輸出すると還付され戻ってきます。物流園区自体が外国とみなされているので、ここに入庫すると、2、3日後から税金が戻る手続き(退税単と呼ばれる還付用帳票が発行される)が開始可能となります。従来は、いったん、船あるいは飛行機に乗せた後に手配して、実際に還付を受けるまでに数ヵ月掛かっていたのですが、今はここに入れるだけで、もう3日後くらいから還付手続きに入れます。

それからタイです。タイは、レムチャバンという国際港がバンコクの南東部にありまして、その近辺

で当社のジョイントが2ヵ所で、倉庫を自営しています。このような1万㎡の倉庫をやっているという話です。その一部にフリーゾーン（Free Zone）というのを作りました。先ほどの物流園区と同じで、ここは外国と見なされています。ここで、バイヤーズコンソリデーション、先ほど申し上げた、いろいろな集積を行うことができ、しかも外国貨物として扱えるということになっています。

それから次にシンガポールです。シンガポールで来年4月からの開始が決定しているプロジェクトですが、とあるヨーロッパ系の部品メーカーが、現在は、ドイツあたりから、バラバラ小ロットで、アジア各国に持ってきます。しかも、コンテナの単位にならない、小さい単位でバラバラ持ってきております。これをシンガポールを集積地として当社が倉庫を手配し、そこにまずドイツからコンテナ単位で持ってきます。今までコンテナに満たない細かい単位で持ってきたものを、運賃が割安になるコンテナ単位でまとめて持ってきて、シンガポールをハブとして、ハブ&スポーク（Hub & Spoke）とって車輪の軸と車輪から出る線で、プロジェクトをやろうとしています。それにより今度はここへ、いったん持ってきて、先ほどのVMIですが、お客さんの近くで在庫して、小口で出していくということです。これにより、お客さんに対して多頻度の納入が可能になるのです。それから、リードタイムについて述べます。客からオーダーがあってから、わざわざヨーロッパから持ってくる手配を行うと時間が掛かります。一方、ここ近くに在庫しておけば、いついつまでに持ってこいという、ある程度時間を要さず顧客へ配達できるというメリットがあります。

さらに1年後から、今度は別の商品を違う出し地から同じ倉庫に集め、他の所に持って行くということを行う予定です。先ほどのドイツからの分と、異なる商品をまた、シンガポールに集めて、ばらまくというプロジェクトをやろうとしています。シンガポールというのは、自由港でして、大変こういうことがやりやすい環境となっています。通関制度も非常に自由です。関税も基本的に掛かりません。フリーポートと言って、非常にやりやすいことになっております。さらに、今回、ベトナムにも力を入れ

始めています。ベトナムに関しては、当社は日本の物流業界の中で最後発でして、大体、大手・中堅の物流会社というのは、すべてベトナムに進出済みです。ベトナムの場合の問題は、日本の九州を除く国土と同じくらい南北に長いことです。南にホーチミン、北にハノイがあり、中間にダナンというまだそんなに経済的に発展していない都市があります。結果、南と北のあいだの物流をどう結び付けるかがポイントだということを記載しました。それからベトナムの場合、先ほどの上海じゃないですが、河川港、川に港があるのです。よって今まで小さな船しか入れませんでした。これが、ホーチミンから東南の外洋に面したカイメップという所に、昨年5月から大きなターミナルができ、大型船が入りつつあります。世界で一番大きなコンテナ船社である、デンマークのマースクがすでに9000TEU型のコンテナ船を入れています。20フィートで9000個積載可の最大級のコンテナ船が南のホーチミンに入るようになっています。北の方がまだ少々遅れていますが。それから、ベトナムの場合は、平均年齢が28~29歳と非常に若い国ですので、今後、労働力または内需などが期待できるのではないかと見ております。また、先ほどの山本先生の資料の中に入っていました。クロスボーダー（cross border）物流というのが今後進展してくると思われれます。ここが先ほどのダナンで、こことヤンゴンを結ぶ東西回廊といわれるものがラオスを通っています。それから、南部回廊。こちらはホーチミンからカンボジアを通りバンコクまで。それから中国の華南地区とベトナムの北を結ぶ南北回廊。なお、東西回廊については4年ほど前に国際橋が架かり完成しています。南部回廊に関しては、一部、未だ川を渡るのに橋が無いという状況になっております。今現在、南部回廊は、三井物産あたりが、どれくらいで走れるかという実証実験をしているところです。

基本的にはいずれこれら回廊が使用されていく方向でしょうが、まだ片荷の問題を抱えています。物流というのは両方；往復で荷物がなければ安くなりません。例えば、南部回廊はバンコクからホーチミンへの片荷です。結果、現時点では、料金的には海上輸送と航空輸送の中間層をターゲットとしている

と思われます。

最後は韓国ですが、韓国の港と言えば南部の釜山です。ここが手狭になったので、釜山新港を造りまして、それから、光洋港も開発しています。ソウルに近い仁川港ですが、ここもコンテナターミナルを造っています。韓国というのは日本の人口の3分の1程度で、そんなにいないわけですが、彼らは別に国内生産もしくは消費貨物のみを対象としていません。トランシップ (transship) と私たちが呼んでいるのですが、ここ釜山を中継点としていろいろな国の貨物をまた別の国に持って行くと。例えばこれは、ある韓国の船会社のサービスルート図ですが、釜山と日本海側と直接結んでいます。四国や中国地方、あるいは九州とも結んでおります。

このタイプのサービスを行っている大手が韓国船社で2社あります。釜山やシンガポールなどがなぜ取扱量を増やしているかの答えは、トランスシップを数多くやっているからです。結局、自分の国に入ってきたり出たりするのではなくて、移し替え、大きな船と小さな船間のコンテナの移し替えの港として発達してきている。逆に言えばここからここは小さな船が行っているのです。例えば、母船と言っておりますが、ここから欧米に向かう大型船に接続すると。トランシップ、要するに移し替える。船を移しかえるということをやって、それで港の上位ランキングにきている形です。

釜山とそれから釜山の西にある鎮海では種々のベネフィット、税金の減免や、安価な施設の賃貸料などを与えることにより、いろいろな物流企業を誘致しようという方策をとっています。

最後です。私たち物流業者もシステム、ITを駆使せざるをえない。船積みには多岐に渡る手配があるのです。今までは別々の業者がそれぞれ部分的に手配していた。これを一本に結ぶというシステムを丸全昭和も導入いたしまして、それはWEB対応なのです。先ほどの非居住在庫じゃないですけど、上海や深圳、バンコクなどで、日本のお客さんが、自分たちの在庫の動きをこのシステムを通して見られます。「このモデルが何個ある」とか「いつ何個入ってくる予定だ」と。それから、B品と言って、不良品ですが「不良品が何個ある」などの情報は、

すべて分かるシステムをお客さんに提供する形になっています。これによって、お客さんの方も、ショッピングオーダー (Shipping Order) 「いつ何個出荷してください」や、あるいは、パーチェスオーダー (Purchase Order) と行って、自分のサプライヤー・ベンダーに対して出す発注書もこのシステムを通すことができます。すべてこれが、WEB対応で、日本に居ながらにして、海外の在庫・保管状況をコントロールできる形になっています。まさしく、居ながらして、自分の隣にさも上海の倉庫があるかの如くの状況を作り出しています。こういうシステムを入れ始めています。以上です。

### 鳴瀬成洋

白山さん、どうもありがとうございました。世界ならびにアジアの物流の現状、そして、丸全昭和運輸がアジア各国で展開しているビジネスについてお話いただきました。物流においても中国の台頭が著しいことが非常に印象的でした。また、アジアにおいて物流がネットワークとして広がっており、それが、東アジア共同体の形成や経済統合とどのように関係しているのかという問題もあると思います。

以上で4人のパネリストの報告を終わります。パネリストの皆さんにはそれぞれ興味深いお話をいただき、ありがとうございました。

### 鳴瀬成洋

では、これから質疑応答に入ります。会場の皆さんから多くの質問をお寄せいただきました。

まず、柳澤さんには、中国に関する次の三つの質問にお答えいただきたいと思います。

第一は不動産バブルに関することです。現在、中国では不動産価格などが高騰しており、バブルではないかといわれています。中国のバブルが弾けるとしたら、いつ頃どのような過程で弾けるのか、また、その可能性はどのくらいなのか、という質問です。

第二は、国内の格差の問題です。中国では都市部と農村部の生活水準の格差が大きいということがよく報道されています。農村部の生活水準を引き上げれば、農村部で需要が増大して、中国経済の新たな



ブレイクスルーが可能になると思われませんが、政府はそのためにどういう政策をとっているか、という質問です。

第三は、中国はこれから内需も外需も拡大していく必要がある、ということに関してです。中国がもっと発展していくに当たり、内需産業と外需産業の品質レベルの格差の見直しが重要だと言われていましたが、具体的にどうすればよいのかなど、もう少し具体的に聞かせてほしいという質問です。

### 柳澤和也

まず、不動産バブルの方のお話ですが、これは確かによく議論されています。中国政府も、懸念しておりまして、貸し出しに対して規制をいろいろ設けております。ただし、現行のところでは、それがあまり効いているとは思えないところがあります。もっとも、これをもっと厳格にやればどうなるかと考えた場合、恐ろしい結果を招来する可能性もあります。個人も企業も、不動産を担保にして投資資金を借り入れています。もし、不動産価格が急激に下がることがあると、借り入れている資金が担保割れを起こす危険があります。したがって、一気に熱を冷ますような政策はとりにくいのです。バブルは抑えたい。しかし、どこからがバブルなのか。やりすぎると、あまりに反動が大きい。また、金利を大幅に引き上げると、海外からホットマネーが大量に流入する可能性があります。遠くからうちで熱を冷ましている感覚に近いところが現状です。もちろん、バブルがいつ破裂するかということに関しては、何ともいえません。私の妻は中国人ですが、妻の実家は都心のマンションです。個人的には「早く売れ」と言っているのですが（笑）、バブルの中にいる人間にとっては、「まだ上がる」という見方をしている、ということです。

次に農村の格差の問題ですが、私は元々農村調査から研究を始めたので、つぶさに見て参りました。生活水準の格差は、非常に大きく、洗濯機や冷蔵庫の普及がなかなか進まないというのは、社会環境のなせる業だと思います。ですから、そこにたくさんの資金を投下すべきであるという議論になるのですが、現在は都市人口と農村人口が45%・55%とかな

り接近してきています。もっとも、これは戸籍人口ベースでの話です。常住人口ベースでは、比率が逆転しているのではないかと思っています。特に若い人たちが移動しているので、農村に残っている人たちは高齢者中心になります。それゆえ、たくさんの資金を投下したとしても、それで端的に消費が伸びるとは思っていません。先ほど指摘しようと思っていたのですが、時間がなくて割愛しました。

中国の高齢化率は8%を超えております。あと20年もすれば、この倍を優に超えるという国連の予測もあります。したがって、農村に資金を投下することが、コスト・ベネフィット分析からみて合理的であるか否かは微妙です。企業の見方とはずれるかもしれませんが、お答えとさせていただきます。

最後の質問に対する回答です。先ほど申し上げましたことは、現行の条件が短期的には変わらないという見通しに立ったうえのお話です。堀越さんが指摘されましたように、技術水準は急速にキャッチアップしています。他方、日本では経営が行き詰まっていく企業がこれからも数多く出てくるでしょうから、M&Aの対象となって日本の技術が買われていくことは避けられないと思います。そういたしますと、そう遠くない将来には条件が変わり、何をせうとも内需製品と外需製品の品質が収斂していくこととなります。

先ほどの話は、短期的には外需がダメだから内需、あるいは内需が難しいから外需という切り替えは難しからうということです。現在の中国経済の舵取りの難しさを指摘したとご理解いただきたいと思っています。

### 鳴瀬成洋

次に、山本さんに対する質問です。山本さんには、FTAに関する質問が寄せられています。

まず、FTAを推進するうえで、政権トップの役割はどの程度重要なのか、特に、タイにおけるタクシン前政権はFTA締結にどのような役割を果たしたのか、という質問です。また、タイと比べてみると日本にはFTA戦略や法人税などの政策的な課題があることが明らかになってきましたが、大学から政治への働きかけも重要になっている現在、具体的に

どういう行動を取るべきなのか、という質問が出されています。あるいは、日本が中国や韓国とFTAを結ぶのは何年後くらいになるのか、そしてそれは上手くいくのかという質問もきています。これらの質問を言い換えますと、日本でFTA戦略が停滞していて、ASEANやタイで発展していますが、そのような違いはどこからきたのか、日本がその差を埋めるにはどうしたらよいか、大学や政策当局は何をするべきなのか、そのような観点からの質問だと思えますので、お考えをお聞かせください。

### 山本博史

すべて難しい質問で、どうお答えすればよいか分からないところもあります。私の肩書は、アジア経済論・タイ経済・タイ地域研究についてですが、タクシンの政治的な役割というのも十分ではないですが、研究者仲間がおり、政治学の人からいろいろと仕入れてきて、自分なりに分かっていますので、少しお答えします。

タクシンは、デュアルトラックという二つの政策を主に進めました。一つはグローバリゼーションを徹底的にやろうという政策です。もう一つは、農村部を強くするために、農村でとにかく産業を起こし、地域で何とか食べていくような政策を考えていました。私は研究としては、今回のFTAみたいなこともやっているのですが、どちらかという、砂糖産業の方をずっとやってきた人間で、それを農村レベルまで追っています。それで分かったのは、農村部の所得を上げようとする政策をタクシンは採ったということです。サトウキビの価格を上げるということもやりました。そして、政府は価格補填をやり始めました。タイは、1986年までは米に輸出税をかけており、例えば農村が100で出した米を、20%の税金をかけて、120で輸出するようなことを行っていました。輸出価格は国際価格で決定されますので、そのため税金の分だけ農家の手取りが低くなっていました。要するに、農民から収奪するということをやらざるをえなかった国です。その時代、農業以外に有効な税金を集める手段があまりなかった、ということもあります。

タクシン政権では、それと逆のことをやっています。

要するに、政府、日本の食糧制度に少々似ているのですが、「政府が米を全国規模でストックする」ということを行い、米価を上げる努力を本格的かつ大々的にやり始めました。

それでも、農村部と都市部の経済格差というのはかなり大きく、都市への人口の流入はありますが依然農村部の人口の方が多いというのが現状です。もちろん、農村部と都市部というのは、互いにそれぞれ補完的です。都市部の方は、グローバリゼーションを徹底的にやり、FTAを積極的に進めています。これは、タイは要するにグローバリゼーションに対応しているということです。現行のFTAは、タクシンのみがやったわけでもなく、タクシンが2006年に政権を追われた後も、以降の政権すべてがFTAに対して前向きな政策を積極的に進めています。もちろん既得権益がありますから、それに対して様々な軋轢が出てくるのですが、それを何とかクリアしながら進めています。例えば、日本とのFTAは、様々な障害を乗り越え、実現しました。韓国とのFTAの実現は、つい最近です。韓国は、ASEANの枠組みでやっとタイとのFTAが可能になりました。それは、今日お配りした表の中に詳しく入っていますが、韓国とASEANのFTA締結は2009年です。その前にも、すでにFTAは2006年に韓国とASEANレベルでは合意しているのですが、タイは米をとにかく買ってくれないと韓国とはやらないと言って韓国とのFTAを認めませんでした。ですが、韓国からは日本とはやったではないか、日本はタイから輸入しないという条件でやったではないかと、さんざん食い下がられたそうです。しかし、最近大使の回顧録を読み明らかになったのですが、実はそのときどんな対応を取っていたかということ、日本はタイに対して特別な国ということで3年間韓国に対して許さなかったということでした。それくらい、日本に対して信用と言いますか、信頼感というものがあるわけです。最近の政権はFTAには原則として積極的でした。それはタイという国が生き残るためであったと思います。今回のような政治動乱があっても、それが生きていました。ですから、トップが交代しても、政策の持続性については、一貫性があるわけです。要するにグローバリゼーションの中で

生き残るためには ASEAN を大事にして核にしながら、様々な国と FTA を結んで、それ梃子にして日系企業など外資に投資を促したわけです。日系企業などは直接インドに出せなくなっても、タイを経由すれば良いのですから、タイを通して利益追求が可能となります。

問題は、私たちとしては、そうすると日本人の雇用はどうなるのだという大問題が出てきます。これは、先ほどの質問にもつながりますが、トップの役割として日本政府は非常に問題があって、先ほども申しましたように、農業が確かに大事なのは分かるのですが、既得権益にどうしても引っ張られています。山下一仁さんという農協批判を盛んにやっている書物を出しておられる有名な農林水産省の旧キャリアの方がいらっしゃいますが、彼が主張しているように日本農業は今のよう形で、守ることはできないということなのです。同じ5兆円を使うのであれば、農家も守りながら WTO に許されるような形で農家の直接保証にする一方、多角的に FTA 交渉を積極的に進め、日本の産業を残すような方向でやっていただきたい、ということを思います。

税制も同じです。要するに、ヨーロッパの福祉を大事にする多くの国が、法人税から税金が取れないということがはっきり結果として出ているので、日本だけが法人税率を高止まりさせても不利な状況を招くだけです。雇用を喪失するという大問題を引き起こします。法人税の軽減は、政治的な決断であって、大学の人間がどういうことをやればよいのかといわれても、難しいです。ただ、積極的には、こういう場を用いて発表していきますし、意見を求められれば、まずいということは学生たちにも話して論議していきたいと思っています。この問題については、国民にも責任があると思います。中国の話が出てきたので言っておきますが、日本の2倍弱中国人は税金を払っています。日本の今年の税収というのは、国税で37、8兆円くらいですが、中国は約60兆円の税金を集めています。日本と中国はほぼ同じ経済規模です。ですから、中国は様々な政策を打てます。日本は税金が高いと皆さんは思っているかもしれないですが、実はかなり税金は安いのです。少なくとも全体のマクロ経済から見ると安いのです。

ですから私たちは、もっと税金を払わなければならないのではないかと思います、それをおそらく選挙でやると、みんな選ばないわけです。ですから、国民の責任でもあるのではないのかと私は思っています。答えにならないような答えなのですけど、これらの問題について今はこのように考えています。

## 鳴瀬成洋

続いて、堀越さんに対しては、大きく分けて、日本の製造業に関する質問と、アルバックの経営や戦略に関する質問がきています。

堀越さんは日本の製造業が没落しつつあることや、韓国や台湾に追い抜かれた技術もあるということをお話され、それが皆さんに衝撃を与えたようで、前者はこれに関する質問です。質問を紹介しますと、まず、ハイテクからローテクまで日本は韓国や台湾に追い抜かれたと言われましたが、なぜそうなったのかということです。それに関連し、藤本隆宏さんという東大の先生が、日本は「インテグラル型・すり合わせ型の技術」においてはアメリカや中国より優れており、今後はこれを伸ばすべきだと言われているのですが、これはどういうことなのかということです。そして、製造業の生産拠点などが中国などに移ることにより、「産業の空洞化」が問題とされていますが、この問題についてどうお考えかということです。これは、企業にとって合理的な選択が、一国全体にとって経済力を低下させることにつながるという問題を指摘したものです。

後者については、二つ質問が出されています。一つは、クリーンルームについてです。工場内のクリーンルームで作業する労働者たちの写真がありましたが、クリーンルームは人間ではなく機械によって動いており、クリーンな環境は人間にとっては劣悪な環境であるため、事故が多くなると思われそうですが、会社として何か対策をとっていますか、という質問です。もう一つは、アルバックでは、イノベーションの他に競争力を上げるためにどのような努力をされていますか、という質問をいただいております。

## 堀越誠司

多種多様なご質問をいただきました。ハイテクからローテクまですべて負けているということは申し上げてなく、本当のハイテクの私たちの携わっている一分野で負けはじめていますよということを上げたとつもりです。その象徴的なのは有機ELという最先端のデバイス。残念ながら日本の電機メーカーは撤退をしております、韓国と台湾のメーカーが爾々とあきらめずに投資し続けております。テレビも大型液晶TV需要が一巡すると、次はすべて有機ELのテレビになると思います。なぜ必要かといいますと3Dのテレビというのは右目と左目の錯覚ですので、右目の映像、左目の映像を切り替えるのです。液晶テレビというのは、液晶なのでオンオフをパタパタパタパタ切り替えるほどスピードが遅いというのが宿命でございます。ですから液晶テレビを見ていただくも倍速や4倍速を謳っておりますが、スピードが遅いのを速くしていますというこのパタパタは宿命です。3D TVになると右目の映像・左目の映像と、切り替えていかないといけないので、もっと早くやらないといけないというテクノロジーがあって、液晶は限界になってきている。有機ELという方式であると自家発光方式ですので、そういうパタパタはないのです。単純に電気信号をやり取りしているだけなので必ず3D TVになると有機ELテレビになってしまうと悲しいかな、日本のテレビではなくて全部韓国や台湾のテレビが家電量販店に並んでしまうという、そういう世の中になると思います。堀越の言葉が嘘かどうかは、何年か先に白黒つくと思いますが、そういうことが言えるというように思っております。それから藤本隆宏さんという方は存じ上げないのでよく分かりませんが、アルバックは非常に日本的な経営手法を取っているので、中国の現地法人でも「擦り合わせ型」的な手法も用いています。また、産業空洞化ということですが、まさに国内のいわゆる、雇用という意味では国内の製造業者を残すということは、大事なことだと思います。それは残すということは、否定はしてないのですが、私たち設備メーカーというのは、常に設備を提供しないといけない。デバイスが伸びるといふときに設備を提供しないと商売がなく

なってしまうのです。そのデバイスがもうピークを迎えた時には誰も設備投資をしてくれないので、設備投資をするタイミングで私たちは売っていかないと設備メーカーとしては、命運がつくのです。生死をかけているつもりなので、それが中国で投資が行われるのであれば、中国に出て行きます。韓国で行われるのであれば韓国に出て行きます。これは設備メーカーとしての宿命です。国内の雇用問題については、ぜひ政治家に考えていただきたいと思えます。アルバックでは、海外で働くことも含めて、雇用の面で努力させていただいております。

それから、クリーンルームの対策ですが、確かにクリーンルームでは、クリーン服を着ます。長い時間いるというのは確かに苦しいというのではあるのですが、空調は完璧でございます。25度という最適な温度に保たれているので、暑い寒いはないのですが、マスクをするのでそういうことで苦しいということがあると思いますが、比較的ラインの仕事がないのです。要するに装置を組み立て、検査します。また、セットすれば、それから離れるという形なので、ずっとその環境の中で何時間もいて作業をするということではなく、特に社員から云々という話は出ていません。イノベーションに関して、私たちは、何をやろうとしているかと言いますと、先ほど申し上げたのですが、液晶を作るある一工程に今までは設備を納める形式できたのですが、先ほど少し申し上げた薄膜の太陽電池やLEDというものに対しては、その製造工程すべての製造装置を作ろうと私たちは一貫ラインということで申し上げております。薄膜太陽電池製造装置一貫ラインで一昨年に日本経済新聞社の大賞をいただきました。賞は、その製造装置に対して貰ったわけではなく、一貫ラインというビジネス・モデルに対して大賞をいただきました。従来のようにある工程の装置だけを作っているならば楽ですが、それを工程全部に展開するということは、会社自体をイノベートしたということで初めて可能になると、当社の経営トップは常に言っています。イノベーション以外ではグローバル化に取り組んでいます。これが私たち設備メーカーの宿命であり、それをできなかった会社は、世の中から撤退すると言われておまして、社員はこの2テーマに

対して、肝に銘じていつも業務を行っている、そういう感じでございます。

### 鳴瀬成洋

続きまして、白山さんに対するご質問を4つ紹介します。

第一は、物流に関して、シンガポールやベトナムが「ハブ化」しているということですが、「ハブ化」とはどういうことなのか、どのような利益があるのか、説明してほしいという質問です。

第二は、港湾においても日本の相対的地位が低下しているということでしたが、日本が再び上昇するにはどうすれば良いか、日本がハブ化することができないとすればどうすればいいのか。具体的な方策があれば教えてほしいということです。

第三は、東アジアでの物流が成長している様子はよく分かりましたが、日本の物流会社の現地でのステータスはどのようなものであるかということです。

第四は、東アジアで物流のネットワークが拡大していくと、制度の統一ということが起こるのかどうかという質問です。EUの場合は通関手続きを統一し、さらには税関を廃止するところまでいきましたけれども、アジアの場合に、物流面でネットワークが拡大すると、税関の廃止ということまではいかないでしょうが、制度の統一ということが行われるのでしょうか。この点についても教えていただきたいと思います。

### 白山正樹

なかなか難しい問題も含まれています。まず最初は比較的答えやすいハブについてお答えします。最近のハブ港についてのトピックとしては、数ヶ月前に日本でも国際コンテナ戦略港湾ということで、京浜港（東京と川崎と横浜）を一つ、関西（大阪と神戸）を一つの、計二つを選びました。落選しましたが、他は中京圏（名古屋と四日市）と北九州（博多や門司）です。韓国では先ほど申し上げた釜山がハブ港です。アジアでは、釜山の他、最近上海あたりもハブ港化してきているのですが、そこに対抗しなければならないということです。過去5年間、スー

パー中枢港湾などを、いろいろとやってきたはずですが、なかなか上手くいかなく、今回はさらに本腰を入れて、その二つの港である京浜と関西に重点的にお金を投入して、規制緩和をして伸ばそうという方策が出ています。

ただし、抜け穴がありまして、2年後あるいは3年後か忘れましたが、もう一回対象港を見直しするとして、中京圏を次点としておいてあるのです。今までも日本の港湾は、5大港をはじめ多数あり、1980年の頃は特に北米船や欧州船は日本出しの物量が多かったので、一つの船が4カ所5カ所に寄っていました。現在の物流の中心は、先ほどからお話しているように、他のアジア諸国に移っていますので、もう日本の大きな港湾は多数は不要ではないかという発想が船社側にあります。そういう流れになっているので、正直に申し上げて、果たしてこれからそのようなリカバリーがどこまで可能かと個人的に懸念する次第です。

そこで今何をやろうとしているかということ、重点的に投資し、それから港を一体化運営をするということです。今までは、東京の港湾局と横浜の港湾局と川崎がまったく別々でした。私たちはポートオーソリティ（Port Authority）と言いますが、今後一つの港湾局で管轄し、船も例えば東京と横浜の両方に入ったら、今までは2倍港費、つまり港の費用を払っていたのですが、これをどちらかをただにする、もしくは、どちらかを減免することを検討している模様です。

それから、韓国では港の後背地の物流団地プラス工業団地に企業を誘致しています。同様に、日本の大きな港の後背地に、税制的な優遇を持った工業団地もしくは物流団地を整備しようとしています。さらに、東京横浜もしくは関西の港から地方へのアクセスについてです。これはフェリー網整備などが対象です。それから、フェリー網や内航船、JR貨物などの環境に優しいモーダルシフトについてです。JR貨物はコンテナ、つまり小さい5トンコンテナを使っていることも考慮対象です。京浜と関西～地方間のアクセスを良くしようといった方策は、これから何年か採られるようです。ただし、一方で、日本海側や中国地方、四国地方のローカル港が、様々

な船会社を誘致しようと個別に努力しています。昔は、1980年代は北米と欧州向けがメインでしたが、あまり大きな船はこれら地方港には入れなかったのですが、先ほどもお話ししたとおり、韓国を経由して上海といったアジアとの物流が増加しています。あるいは地方港から直接上海に行ったりなど、いずれにせよ東南アジアと小船による近海の物流が増えてきたということです。

政府は、戦略港湾ということをやろうとしているのですが、同じタイミングで地方の港湾局は自分たちの港にインセンティブ、つまり港を使用してくれたならお金を一部返しますといった制度；誘致策を導入しているのです。ですから、こちら辺が二律背反というか、本当に日本全体として、上手くいくのかという気がいたします。ハブというのは、車輪の、もしくは昔で言う馬車の軸をハブということです。ハブにはスポークという支線があり、大きな所にまず、荷物を持ってきて、大きな船を持ってきて、後は、小船に移し替えてばらまき、逆に小船で持ってきて、大きな船に乗せ替えるという仕組みがあります。これをハブ&スポークと言います。

そういう意味で、日本の港湾の再上昇はあるのか、というのは今お答えしたとおり、それはベストを尽くさなければならないのですが、一朝一夕に上手くいくものではないと思います。中京圏がなぜ、今回、戦略重要港湾から漏れたかということ、名古屋もトヨタやトヨタ系のデンソーやアイシンなどの部品メーカーが多数ありますので、産業港湾として十分一人でやっていけるという風に見なされたと思います。また北九州については、上海とか釜山とか韓国と近いので、例えば、フェリーや、自走して入れる船のサービスが現存しています。これは日通などがやっているのですが、近いアジアとのネットワークができていくということで、それ以上はもう望まないということのような気がします。そういう形で京浜と関西の2カ所が選ばれたと思います。

日本の物流会社の現地での位置付けについてお答えします。物流会社にもピンからキリまでありまして、丸全昭和はこと海外進出については非常に後発の方ですが、例えば日通は、インドでも大々的に内陸トラックでの対応を行っているのです。その体制

をどういう風に構築したかということ、インドで5指に入る現地の forwarder を買収した次第です。このような適切なパートナーを見つけるか、良い会社を買収するか、というところが大きいと思います。つまり、日本人が出かけて日本のスタンダードで行っても絶対に物事は進みませんので、現地スタッフのゼネラルマネージャークラスが非常に優秀かどうかということも重要だと思います。それから当社は、先ほども申し上げたように、ベトナムに進出し、タイにもずいぶん前から進出しているのですが、ユニタイというタイの元国営船社がありまして、その物流部門とジョイントにて両国で会社を作りました。先ほど言及した倉庫なども、元々ユニタイが持っていた大きな倉庫を私たちが一緒に使いながら、日系のお客さんを誘致するというやり方をしています。ですから、日本の物流会社のアジアでの位置付けというのは千差万別です。ただし、例えばベトナムにしても、最初は代理店を使って駐在事務所から入っていくわけです。ところが、もうそれでは、なかなかダイレクトにコントロールできないということとなり、現地法人化へ進むと同時に外資に対する規制緩和がくるわけです。ベトナムにおいては2014年に外資の規制が大幅に緩和されるはずですが。

外国の企業が、独自に物流企業をセットアップすることが可能となります。何を申し上げたいかというと、ベトナムでさえ、各大手、もしくは中堅の有名な物流会社は現時点ですでに現地パートナーと共に現法化しています。もう駐在事務所というのは全然話にならない形になってしまっていて、さらに進んでいるところは、ベトナムでもハノイも含め、自営倉庫をやり始めています。倉庫のノウハウは世界各国共通ですから、後はいかに現地の作業員とかを上手く使うかが鍵となります。丸全昭和も、日本では北海道から九州まで、広範に自営倉庫をやっておりますので、そういうノウハウはございます。後は、言語の問題などがありますが、それは先駆者が苦勞してやっていくしかないのではないかと思います。今後、丸全昭和として推進したいのは、現地にて自分たちで倉庫もしくはトラックを手配するなど、間接的に他の業者を使うのではなく、直接コントロールする形に持っていきたいと思っている次第です。

最後は、通関などの統一が可能かというご質問ですが、これはどうでしょうか、現状ではかなり厳しいと思います。ただし、例えば先ほどご説明したとおりクロスボーダービジネスが少しずつ進展しています。タイとベトナム等には回廊ができています。既に道ができています。ところが、様々な問題がございます。一つは、国境において貨物を積み替えなければならないのです。すなわち、他国のトラックの乗り入れができる国もあれば、できない国もあります。まだ統一がされていないのです。トラックのヘッドと荷台がありますが、つまりトラックヘッドを替えなければならないという問題がまず一つあります。それから、積み替え施設が、非常に脆弱だということです。脆弱な所にやらせると、カーゴダメージ、つまり貨物に損傷のリスクが高まります。

左側通行か右側通行かという問題がございます。タイは左側通行で、ベトナム・ラオスは右側通行です。そういう問題もあるのですが、他に通関作業がラオスは非常に煩雑と聞いています。ただしこれは、政府レベルで、“ワンストップ通関”、すなわち現在は、国境を越えるときに、まず国境の手前で輸出のために一回通関の書類を出し、越えた後はまた輸入の通関書類を出して、ダブルでやっているわけですが、国境を越えるときは一回で良いワンストップ通関制度の導入をはかろうとしています。

それから、電子通関についてです。すなわち、書類のハードコピーを出すのではなく先進国では導入済みの書類不要の電子通関です。現時点では東南アジアの今言った国々は、ハードコピーを出さなければなりません。これも電子的にスムーズにできるアイデアが出ておまして途上という感じです。

最後は税関開庁時間の拡大についてです。税関が3時また3時半くらいで終わるらしいのです。そうすると急ぎの貨物は、結局翌日になってしまいます。それをもう少し税関の開業時間を延ばしてくださいということです。この種のことは政府レベルでの対応が必要で、日本も行おうとしています。

#### 鳴瀬成洋

最後に、進藤先生に対する質問は大きく三つに分

けられます。一つ目は、東アジア共同体に関する質問、二つ目は、EUと東アジアの比較という観点からの質問、三つ目はグローバル化に関する質問です。

まず、東アジア共同体について多くの方から意見や質問をいただいています。東アジア共同体をつくると言っても、日本からすると付き合いにくい相手がいるわけです。中国や北朝鮮などどう付き合いければよいのか。中国は現在、急成長していますが、このままいけば大きな問題を引き起こしてしまうのではないかと、不安定要因になるのではないかと。北朝鮮についても、拉致問題や核問題などが解決されない限り、東アジア共同体の順調な発展はありえないのではないかと。この点をどのように考えるのかという問題があります。同じようなことは、他の方からも出されています。日本と中国、韓国とのあいだの歴史認識の違いをどのように考えればよいのかという問題です。そして、昨今話題になっている尖閣諸島をめぐる問題もあります。尖閣諸島問題で反日運動が起きていますが、反日感情を親日感情に変えていくにはどのようにすればよいのかということがあります。まとめますと、日本はアジアの隣国とどう付き合い合えば良いかという問題について、お考えをお聞かせいただきたいと思います。

次に、EUと東アジアの比較についてです。EUを見ると、地域統合の進展とともに、国民国家の相対化とか地方分権ということが進行しています。東アジアにおいても、中国の少数民族の自立などが進むことが東アジア共同体の構築につながるのではないかと考えられますが、その点についてどうお考えかということが一つです。

もう一つは、EUと東アジアでは、経済統合のやり方がだいぶ違うということについてです。つまりEUの場合は、最初から超国家的機関をつくって統合を推し進めています。東アジアの場合にはまだそこまでいっておらず、様々な地域協力の東にとどまっています。EUと違って、超国家的機関をつくらずに、機能的な統合を積み重ねることによって、経済統合を進めようとしているところに東アジア経済統合の意義があるのではないかと思います。その辺の違いをどのように理解すべきなのか、お考えを

お聞かせください。

最後は、グローバリゼーションについてです。グローバリゼーションには長期的には利益があるのは分かるのですが、短期的には賃金が下がり、雇用の劣化が生じるなど危険があることが懸念されます。言い換えれば、グローバリゼーションを私たちの役に立つようにするには、どうすればよいのかという質問です。

#### 進藤榮一

先ほど堀越さんに向けられた質問の「擦り合わせ型」の問題から入ります。藤本隆宏さんは、日本は「擦り合わせ型」が得意であり、中国は「組み合わせ型」が得意であると述べています。簡単に言いますと、日本は擦り合わせ産業である自動車ができる一方、中国は、組立型産業であるパソコン・デジタル製品はできるということですが、自動車はできません。これが藤本さんの説です。私は、2001年に広東の国際見本市に行ったのです。そのとき中国の、非常にプリミティブな幼稚な自動車を見ましたが、自国で作った自動車を手にしていたのです。ここで、擦り合わせ型理論は間違っていると思いました。

遅かれ早かれ中国は自国の自動車を作ると確信しました。行くたびにそれを確信しています。中国車が日本市場に入っています。私が申し上げたいのは、日本特殊論です。これは止めなければ、アジアのリーダーになれないということです。いつも日本がトップでなければ気が済まないのです。しかも、それが日本の社会構造、文化構造の中に入っているわけです。例えば東大を頂点としているということや、神大はミドルであるとか、その手の類のことです。「擦り合わせ型」・「組み合わせ型理論」は、ありえないということです。要するに、モジュール型ということですが、時間がないので省きます。

それから二つ目です。EUの問題がたくさん出ましたね。

#### 鳴瀬成洋

EUについては、国民国家を相対化していることと、東アジアと違い超国家機関を設立したうえで統

合を進めている、ということです。

#### 進藤榮一

分かりました。いろいろな質問が出ていますけれども、私は東アジア共同体の話はしなかったです。テーマがそれではないですから。東アジア共同体に関して、地域協力の東で良いのです。ヨーロッパ共同体も、地域協力の東からできたのです。地域協力の東がなければ、共同体なんてできません。そのときに、私たちが考えていかなければならないのは、歴史認識についてです。

日本人の母親を持った、クーデンホーフ＝カレルギーというオーストリアの伯爵は、はじめてEUを提唱しましたが、彼がEUを提唱したのは、1926年です。『汎ヨーロッパリズム』という本を書いたのは、1924年でしょうか。それから何年たっているのですか。先ほど申し上げましたガス田の共同開発、石炭鉄鋼共同体ができたのは、1951年です。25年たっているわけです。石炭共同体ができて5年後、1955年に世論調査をやりました。ドイツ人は憎らしいか、嫌いか好きか、フランス人は好きか嫌いか、嫌らしいか、一緒にやっていけるのかどうか。7割がやっつけられないと、憎らしいと答えました。よいですか。石炭鉄鋼共同体ができて4年後ですら、そうした世論なのです。これは、歴史認識の問題というのは、本当に絶え間ない努力が必要です。しかし、その過程で私たちは少しずつ賢くなっていくわけです。ですから、はじめから、EUとヨーロッパ、アジアは違うという考えは、お取りにならない方がよいと思います。私は延々言い続けているのです。

逆に違うから、良質なものを作り上げていくことができ、同時に違うものの根底に、先ほど申し上げた「チャングムの誓い」や「イ・サン」など、私たちの故郷がここにあるのだという文化の古層を見ていかなければならないということです。それが一つあります。アジア共同体についてはあまり言う時間と時間がなくなってしまうので、しゃべると私いくらでも出てきますので、これは本をぜひご覧になってください。

私が最も強く指摘したいのは3番目の質問に対してです。グローバリズムとグローバリゼーションを



区別しなければなりません。グローバリゼーションというのは、グローバル化という意味です。グローバル化というのは、情報革命のために限りなく進展していかざるをえないのです。これは現実です。これに対して、徹底して世界を一つの主義、一つの思想、価値、仕組みで統合していくのがグローバリズムです。これが小泉改革ではないでしょうか。これがブッシュイズムではないでしょうか。したがって「民主主義を」という思考の価値を実現するために、イラクを叩くというのですから。国際法で先制攻撃論は禁止されていますが、イラクを叩くというのはどういうことでしょうか。先制攻撃を先にするので。アフガニスタンも同じです。

同じことは北朝鮮に対しても、やろうとするわけです。2003年の1月何日でしょうか、1月の5日から3月の二十何日まで、金正日がどこにいるなどと、アメリカが宇宙衛星を使って地上50メートルまで解析しましたが、それでも解読できないのです。隠れるのです。なぜかという、イラクのサダム・フセインが空から叩かれたではないですか。同じことがリビアのカダフィーに対して、アメリカは空中から爆撃するのです。カダフィーはたまたま、娘さんの隣の家にいたから、爆撃から逃れたわけです。つまり娘さんがそれで殺されるわけです。グローバリズムの実態はこれです。

その結果、何が起きているかという、日本の国中の地域が崩壊しているということです。一番良い例が、1991年に実施された、大店法（大規模小売店舗法）です。大型店舗を、巨大な大型店舗を作ったら、街中の産業が、小さな、それこそ老人たちが、子どもたちが愛することのできる「Always 3丁目の夕日」でしたでしょうか、1960年代の私たちがこよなく愛した日本文化の根底を覆しちゃうわけです。私もアメリカ暮らしが長いですし、アメリカン・ウェイ・オブ・ライフは好きですが、はっきり言ってこれはダメです。貧乏人が増えていきます。簡単に言うと、その先は、的場さんの世界ですが、限りなく金持ちが増えて、限りなく富を増大させ、大多数の貧乏人やホームレスが出てくる現状です。ホームレスが出てきたのは、ひとつに小泉改革が原因です。2003年くらいからです。実際にはもう少し

前からですが、グローバリズムはノーです。そこを、知が、大学がきちんと発言をしななければいけません。

ところが、この点に関して若干悲観的です。なぜかという、政治も劣化している、メディアも劣化している。そして日本には公論がないのです。公に議論する。万機公論に決すべしという明治維新の精神、公論する場がないじゃないですか。朝日新聞で出ているのは、いつも主筆になった船橋洋一さんだけじゃない。船橋洋一さんがとりあげるのはグローバリズムの専門家ばかりです。アメリカングローバリズムの戦略ばかりです。その結果、どういう現象が起きているかという、日本人に戦略が生み出されてこないのです。ですから僕は今日、本当に、堀越さんのお話を聞いて、実業家は死ぬか生きるかの世界で生きている、最先端を進んでいることを教えられました。ところが、死ぬか生きるかの世界で生きない政治家や大学の教授、知識人たちは、安穩として高給をはんでいるだけです。朝日新聞などは年収がすごいですよ。大変な額を貰っているわけです。現在の日本には、ストックオプション制もできませんでした。

これらはグローバリズムの結果です。アメリカ型の金融資本主義の経営システムを日本が導入した結果、どういう結果になっているのか。惨憺たる状況です。ですから、ハブ港が奪われているわけです。空港も一緒です。今度98番目の空港ができたけど、実におかしい。日本この狭い国に、98も何で空港があるのでしょ。JALも潰れるわけです。これは愚の政策の骨頂です、これでは希望は持てないではないか。

また、実務家を育てるという視点ですが、大学は、少しずつ育てていかなければならない。もう少し一般的な言葉で申し上げると、勝つか負けるかに対する戦略的思考が必要だということです。それらを、真剣に考えなければならぬ。そのためには、大局的にも見る、つかまえるメガヒストリー、超歴史的な視点が必要だということです。そして、時代を先取りしていくことです。

かつての措置と源泉は支配従属にありました。その原理は排除と搾取です。しかし今は連携と令撰

が力の構造であり源泉なのです。だからこそ東アジア共同体なのです。韓国が強くなって良いのです。むしろ強くなってほしい。中国も強くなってほしい。日本もワンオブゼムの中で居場所、生きる道を見つけていかなければならない。その中で、日本も力をつけていかなければならない。それがポイントです。今日の日本の大学は十分に機能していません。機能していないというのは、国立大学が機能していないということでしょう。その意味で、ぜひ私学の雄である神大に頑張ってもらいたい、エールを送らせていただきたい。

#### 鳴瀬成洋

皆さん、どうもありがとうございます。議論が沸騰し、予定の時間を30分もオーバーしてしまいました。熱い思いのこもった基調講演、それぞれ専門の立場からのパネリストによる報告、そして会場の皆さんの積極的な参加により実りある議論ができたと思います。

最後に、経済貿易研究所所長・的場昭弘より閉会

のご挨拶を申し上げます。

#### 的場昭弘

皆さん長時間ありがとうございました。最初の議論の流れを聞いておきますと、東アジアでグローバル化が進み、規制緩和していくことを聞きつつも、懸念を抱いていましたが、最後は、進藤先生に締めていただきました。そうであってはいけないわけです。

一方でグローバル化が持つ文明化作用というものが、悲惨な状況を作り出すことは間違いないわけです。それを超えていくような下からの力とは、先ほど言われたように、民衆の力だと思うのです。またもう一回、それに対して規制をかけていくような力がない限り、何もできないと考えます。その意味において、共同体の必要性というものがあるのだらうと思います。

そのあたりで終わったということで、実りある会だったと思います。どうも皆さんありがとうございました。

よこはま大学開講塾2010シンポジウム

グローバル化時代の東アジア

# 成長モデルの再構築

世界金融危機下の中国と東アジア

2010年10月2日  
柳澤和也(神奈川大学経済学部)

1

## 成長モデルの見直し

- 人件費の高騰  
全国2749村の71.6%における青壮年層の不在  
(中国社会科学院人口・労働経済研究所)
- 輸出市場の喪失  
先進国の消費活動の低下  
→ 輸出志向工業化政策  
= 外需主導型成長の見直し

2

## 高成長を支えた要因①

経済成長とその要因① 1990年代

	実質経済成長率	寄与率				
		民間最終消費支出	政府最終消費支出	総資本形成	純輸出	
1990	4.1%	100.0%	31.3%	14.1%	20.3%	34.2%
1991	9.1%	100.0%	39.6%	22.3%	34.7%	3.3%
1992	14.1%	100.0%	45.5%	16.9%	44.5%	-6.9%
1993	13.7%	100.0%	36.4%	13.7%	60.1%	-10.2%
1994	13.1%	100.0%	40.9%	14.4%	34.8%	9.9%
1995	9.3%	100.0%	50.2%	7.5%	39.5%	2.8%
1996	10.2%	100.0%	51.0%	14.5%	30.3%	4.2%
1997	9.6%	100.0%	39.6%	16.8%	15.8%	27.9%
1998	7.3%	100.0%	47.4%	23.4%	27.6%	1.6%
1999	7.9%	100.0%	58.6%	29.6%	35.6%	-23.8%

3

## 高成長を支えた要因②

経済成長とその要因② 2000年代

	実質経済成長率	寄与率				
		民間最終消費支出	政府最終消費支出	総資本形成	純輸出	
2000	8.6%	100.0%	51.6%	25.5%	24.8%	-1.9%
2001	8.1%	100.0%	32.9%	19.6%	48.2%	-0.6%
2002	9.5%	100.0%	29.5%	12.8%	50.9%	6.8%
2003	10.6%	100.0%	26.6%	9.3%	64.8%	-0.7%
2004	10.4%	100.0%	29.3%	10.8%	55.3%	4.6%
2005	11.2%	100.0%	26.0%	12.0%	40.4%	21.6%
2006	11.8%	100.0%	28.1%	10.7%	41.7%	19.5%
2007	13.3%	100.0%	31.7%	12.2%	39.9%	16.2%
2008	8.9%	100.0%	33.8%	12.6%	51.9%	1.7%

4

## 高成長を支えた要因③

貿易依存度の動向

	輸出依存度	輸入依存度
1980	6.0%	4.1%
1985	9.0%	3.3%
1990	16.0%	13.8%
1995	20.5%	18.2%
2000	20.8%	18.8%
2001	20.1%	18.4%
2002	22.4%	20.3%
2003	26.7%	25.2%
2004	30.7%	29.0%
2005	34.2%	29.6%
2006	36.6%	29.9%
2007	36.3%	28.5%
2008	33.4%	26.4%

5

## 高成長を支えた要因④

- 1990年代  
主因：民間最終消費支出 副因：総資本形成
- 2000年代  
主因：総資本形成 副因：民間最終消費支出  
→ 内需主導型成長  
2005年の純輸出寄与率の急上昇

6

## 内需の動向:都市①

都市の消費動向

(1)100戸あたり耐久消費財保有量

単位 台

	洗濯機	冷蔵庫	白黒 テレビ	カラー テレビ	エアコン	自動車
2000	90.50	80.10	-	116.60	30.80	0.50
2001	92.20	81.90	-	120.50	35.80	0.60
2002	92.90	87.38	-	126.38	51.10	0.88
2003	94.41	88.73	-	130.50	61.79	1.36
2004	95.90	90.15	-	133.44	69.81	2.18
2005	95.51	90.72	-	134.80	80.67	3.37
2006	96.77	91.75	-	137.43	87.79	4.32
2007	96.77	95.03	-	137.79	95.08	6.06
2008	94.65	93.63	-	132.89	100.28	8.83

7

## 内需の動向:都市②

都市の消費動向

(2)1人あたり食料品消費量

単位 キロ

	穀物	食肉			
		豚肉	牛肉	羊肉	鶏・鴨肉
2000	82.31	25.50	16.73	3.33	5.44
2001	79.69	24.42	15.95	3.17	5.30
2002	78.48	32.52	20.28	3.00	9.24
2003	79.52	32.94	20.43	3.31	9.20
2004	78.18	29.22	19.19	3.66	6.37
2005	76.98	32.83	20.15	3.71	8.97
2006	75.92	32.12	20.00	3.78	8.34
2007	77.60	31.80	18.21	3.93	9.66
2008	-	30.70	19.26	3.44	8.00

8

## 内需の動向:農村①

農村の消費動向

(1)100戸あたり耐久消費財保有量(年末)

単位 台

	洗濯機	冷蔵庫	白黒 テレビ	カラー テレビ	エアコン	自動車
2000	28.58	12.31	52.97	48.74	1.32	
2001	29.94	13.59	50.74	54.41	1.70	
2002	31.80	14.83	48.14	60.45	2.29	
2003	34.27	15.89	42.80	67.80	3.45	
2004	37.32	17.75	37.92	75.09	4.70	
2005	40.20	20.10	21.77	84.08	6.40	
2006	42.98	22.48	17.45	89.43	7.28	
2007	45.94	26.12	12.14	94.38	8.54	
2008	49.11	30.19	9.88	99.22	9.82	

9

## 内需の動向:農村②

(2)1人あたり食料品消費量

単位 キロ

	穀物	食肉				
		豚肉	牛肉	羊肉	鶏・鴨肉	
2000	250.23	17.22	13.28	0.52	0.61	2.81
2001	238.62	17.37	13.35	0.55	0.60	2.87
2002	236.50	17.78	13.70	0.52	0.65	2.91
2003	222.44	18.26	13.80	0.50	0.76	3.20
2004	218.26	17.89	13.46	0.48	0.82	3.13
2005	208.85	20.76	15.62	0.64	0.83	3.67
2006	205.62	20.54	15.46	0.67	0.90	3.51
2007	199.48	18.74	13.37	0.68	0.83	3.86
2008	199.07	18.30	12.65	0.56	0.73	4.36

10

## 内需の伸び悩み

### ●都市

耐久消費財：消費の一巡  
食料品：伸び悩み

### ●農村

耐久消費財：低価格帯中心の普及  
食料品：頭打ち

→ 内需主導型成長の限界

## 外需の増加

●WTO 加盟後の対中直接投資の急増にともなう  
外資企業の輸出の増加

●WTO 加盟後に技術力を向上させた内資企業による輸出の増加

→ 2005年の純輸出寄与率の急上昇  
内需主導型成長から外需主導型成長への転換のはじまり

11

12

## 世界金融危機の到来

- サブプライム・ローンの崩壊(2007年秋)  
アメリカ住宅バブル崩壊
- ↓
- リーマン・ブラザーズの破綻(2008年9月)  
リーマン・ショック
- ↓
- ギリシア債務危機の発覚(2009年)  
PIGS(PIIGS)への拡がり

13

## 世界金融危機対策

- 内需喚起策：積極財政と金融緩和の実施  
地方政府融資プラットフォームの債務不履行危機
  - 外需維持策：人民元レートの固定化  
米ドルの純流入による通貨供給量の急増
- インフレ、過剰流動性、債務不履行危機の高進  
中央銀行による不胎化政策の限界

14

## 成長モデルの再構築

- 内需と外需の相互代替の困難  
(=当面の前提条件)  
技術力をもたない内資企業によって生産される低付加価値製品を中心とする内需
- ⇕
- 技術力を有する内資企業および外資企業によって生産される高付加価値製品を中心とする外需

15

## 成長モデルの再構築

- 内需拡大  
農村の生活環境の改善=生活インフラの拡充  
社会保障制度の整備
  - 外需拡大  
FTA を通じた輸出市場の拡大  
東アジア地域(日韓+ASEAN10 ヵ国)の重要性  
(輸出総額の 40%弱)
- 経済発展水準が相違する東アジア諸国と技術的差幅をもつ製造業を有する中国

16

## 中国のFTA締結状況

【発効済み】	
①	香港(2004年1月1日)
②	澳門(2004年1月1日)
③	チリ(2006年10月1日)
④	ニュージーランド(2008年10月1日)
⑤	シンガポール(2009年1月1日)
⑥	パキスタン(2009年10月10日)
⑦	ASEAN10ヵ国(2010年1月1日) タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、シンガポール、ブルネイ、 ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア
⑧	ペルー(2010年3月1日)
⑨	コスタリカ(2010年下半期)

17

## 中国のFTA締結状況

【協議中】	
①	湾岸協力会議(Gulf Cooperation Council)6ヵ国 サウジアラビア、アラブ首長国連邦(UAE)、オマーン、 クウェート、カタール、バーレーン
②	オーストラリア
③	アイスランド
④	ノルウェー
⑤	南部アフリカ関税同盟(Southern African Custom Union)5ヵ国 南アフリカ、ボツワナ、ナミビア、レソト、スワジランド
⑥	台湾
【共同研究中】	
①	インド
②	韓国
③	日韓2ヵ国

注 韓国とのFTAについては、2010年5月に共同研究を終えたという発表がなされたが、中華人民共和国商務部のウェブサイトでは依然として共同研究中の扱いになっている。

18

## タイ王国と日本

- 皇室と王室、植民地の歴史がなく独立を維持
- 農業国世界一の米輸出国、ゴム、砂糖などの輸出も世界的で農業国の側面ももつ
- 農業国から工業輸出国へ
- 直接投資 ODA を通じた日本との絆
- 1997 年アジア通貨危機時の日本の対応
- 2006 年クーデター以後の混乱、08 年の空港封鎖、2010 年 4、5 月のバンコク中心部占拠、しかし意外に堅調な経済の現況

## タイの自動車産業

- 自前の自動車メーカーなし（部品地場企業サミットやソムブーンなど）
- 国内市場は 60～70 万台（2009 年はリーマン危機の影響で 50 万台であった）
- 今年は 70 万台へ（2009 年日本 460 万台前後）
- 輸出が 6 割程度で、2010 年 8 月までの生産台数は前年比 93% 増の 105.5 万台（日経 9 月 17 日）、年間 150 万台程度へ

## 日本の自由貿易協定

- 他国と比べ日本の FTA（EPA）は遅れぎみ
- 国内農業問題がボトルネック
- 現在 GDP の 1% 程度の農業の GDP と同程度の税金による保護
- メキシコとの 2005 年 FTA 同様最終的には工業を優先（インドとの FTA 交渉進展中）
- FTA の遅れにより日本国内の生産が海外へ

## 東南アジアのデトロイト、タイ

- 1957 年サリットによるクーデター以後の開放的経済政策による、自動車産業の多国籍企業の進出
- 日系メーカーとドイツ系メーカーの優位確立
- 経済発展に伴い国内市場拡大と 97 年アジア通貨危機を契機とする輸出産業へ
- 自由貿易協定網を使用した新たな段階への展開

## インドでの事例

- 日本の FTA（=EPA）の出遅れ、自動車メーカーの海外生産に影響
- スズキが 50% 弱のシェア、2 位現代が約 4 分の 1
- 韓国とインドは FTA を 2009 年 8 月に結び、自動車部品関税は 12.5% から 1% から 5% へ 8 年以内に低下（2010 年 1 月から発効）
- タイはインドと FTA があり、タイで生産の完成車や部品は税の減免が可能

## 東南アジア諸国連合 アセアン

- ASEAN=Association of South-East Asian Nations
- 本部はジャカルタ
- 人口は 5.5 億程度
- 外資導入による工業化
- 東アジアの経済統合の核となりつつある

## 税制

- 現行タイ法人税 30%上場企業は 25% (1992 年に上場企業 30%非上場 35%を一律 30%2008 年 3 月上場企業は 25%へ)。BOI の法人税減免 3 年から 8 年免税業種はそのあと 5 年税率を 50%にすることもあ
- 日本法人税率約 40%、アメリカと並び最高、制度的にみるとアメリカよりも負担は重く実際は世界最高の税率。社会民主主義を掲げる EU が軒並み法人税率を下げている現実を政治的な決断不足で先送り。

## 2007年導入のエコカープロジェクト

- 「エコカー」プロジェクトは▽投資額 50 億バツ以上  
▽事業開始から 5 年目以降、年間 10 万台以上製造  
▽燃費が 1 リットル当たり 20 キロ以上  
▽欧州の自動車排気ガス規制「ユーロ 4」の順守
- 法人所得税 8 年と設備・機械の輸入関税を免除
- トヨタ、ホンダ、日産自動車などが認可を受けた
- エコカーをタイ国内で販売する場合の自動車特定消費税率は 17%で、2000cc 以下の乗用車の 30%、乗用ピックアップトラックの 20%より低く設定
- プロジェクトの部品・原料で国内調達が困難なものについて、輸入関税を 2 年間、最大で 90%引き下げる

## AFTA(アセアン自由貿易地域)

- 1992 年合意、93 年より関税引下げ
- 目的は、外資導入、域内競争力強化、自由貿易促進の 3 点を掲げていた。
- 当初は問題も多かったが ASEAN 6 では、工業製品はすべて自由化(関税 1~5%)され、例外は一部農産品などのみ。
- 途上国で例外の少ない FTA を実現したことの評価は高い。

## 日本のFTA(EPA)

- 2002 年 11 月シンガポール
- 2005 年 4 月メキシコ
- 2006 年 7 月マレーシア
- 2007 年 9 月チリ
- 2007 年 11 月タイ
- 2008 年 7 月インドネシア
- 2008 年 7 月ブルネイ
- 2008 年 12 月フィリピン・ベトナム・アセアンの一部
- 2009 年 9 月スイス
- 2010 年 9 月インドと基本合意

## タイのFTA

- 1992 年 AFTA 合意 2002 年原加盟国関税 1~5%
- 2003 年 6 月中国
- 2003 年 10 月バーレーン(署名)のち事実上中断
- 2003 年 10 月ペルー(署名)
- 2003 年 10 月インド(署名)現在も詳細協議中
- 2005 年 1 月オーストラリア
- 2005 年 7 月ニュージーランド
- 2006 年韓国アセアン FTA(タイのみ不参加)
- 2009 年 5 月韓国アセアン FTAにタイも参加
- 2010 年 1 月アセアン 6 カ国(原加盟国とブルネイ)関税撤廃
- 2010 年 1 月インドアセアン、中国アセアン
- 2015 年アセアン 10 カ国すべてで関税撤廃予定

## 日本の関税

- こんにゃく 1706%
- 米 778%
- 落花生 737%
- でんぶん 583%
- 小豆 403%
- バター 360%
- 大麦 256%
- 小麦 252%

## BRICs

- ゴールドマンサックスが発展途上国で、今後大きな経済成長が見込まれると、ブラジル・ロシア・インド・中国の4カ国を名付けた。
- BRICs 諸国は、国土が広大で、天然資源が豊富。人口が多く、若い労働力が豊富。労働力単価が安い。人口が多いので、国市場としても魅力的。
- 大きな潜在力をもつ市場として、BOP ビジネスなどという用語も最近つかわれる。

9月23日の日経の記事に、カネカが「マレーシアで塩ビ樹脂強化剤を増産 中印などに輸出、F T Aの低関税活用」との記事

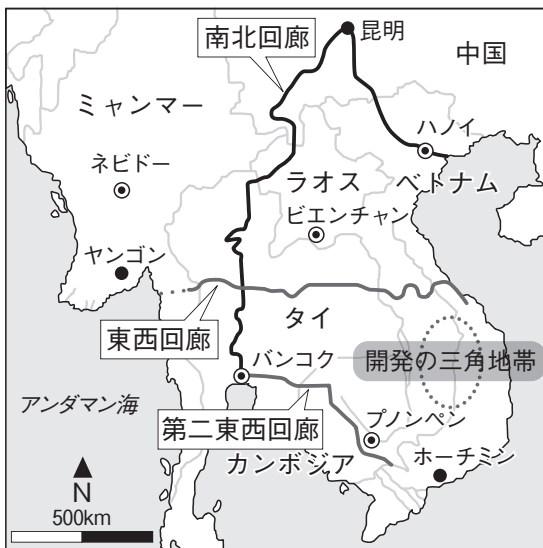
- 自由貿易協定(F T A)の締結で、他国に輸出するメリットが高まっており、円高で採算が悪化している日本からの供給の一部を切り替える。カネカは世界シェアの約5割を持つ強化剤を中心にマレーシアに設備を増設し、A S E A Nが中国と結んだF T Aを生かす。機能性樹脂分野の売上高を2015年度で09年度の1.5倍、900億円に引き上げる。塩ビ樹脂は中国で日用品などの包装材用途が伸びている。インドでは菓の包装材用の引き合いが強い。日本から中国に強化剤を輸出すると関税が約6%かかる。中国の内需が拡大し塩ビ樹脂の消費地が同国内に移るにつれ、強化剤の購入企業にとって関税分の負担が重くなっていった。A S E A Nから中国への輸出には今年から関税がかからず、インドへの輸出関税も引き下げが始まっている。

## アジアNIES

- NIES=Newly Industrializing Economies (新興工業経済地域)
- 韓国 4800万人(1万4000ドル)、台湾 2300万人(1万5000ドル)、シンガポール 400万人(2万5000ドル)、香港 700万人(2万7000ドル)。
- NIESの経済発展は外向き経済発展(輸出指向型=輸出指導型経済発展)

## 直接投資

- 直接投資とは、長期国際資本移動の一形態で、一国の投資者(通常企業)が外国の被投資者(企業)の意思決定過程に対して支配力を取得する目的で行う投資。A) 経営参加を目的に外国の既存企業の株式を取得し、既存企業を買収、合併すること、B) 子会社や合併事業法人を外国に新規に設立し、その株式を保有すること、C) 事業活動を目的とした事業用実物資産を取得(支店・営業所・工場等の新設)すること、など。









APEC横浜開催関連 環太平洋地域を考える!

【A-2】グローバル化時代のアジア

アルバックの東アジア市場展開事例

株式会社アルバック

営業企画室室長

堀越誠司

神奈川大学 横浜キャンパス・セレストホール

2010年10月2日

1

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

内容

- 1.アルバックってどんな会社
- 2.真空技術って?
- 3.実は、皆が持っている
- 4.業績は?
- 5.世界に広がる拠点
- 6.リーマンショック以後の考え方
- 7.拡大する中国市場への対応

2

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

社名の意味

会社概要

ULVAC

UI(アル)timate in Vac(バック)uum

真空の極限を追求する

1963(昭和38)年に商標を制定  
社名は2001年に日本真空技術(株)から  
(株)アルバックに変更



あるばっくん

3

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

■ 事業内容

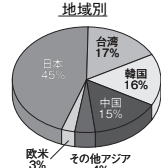
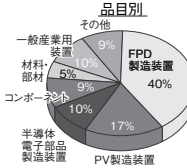
- ▶真空機器事業
    - FPD製造装置
    - PV製造装置
    - 半導体及び電子部品製造装置
    - コンポーネント
    - 一般産業用装置
  - ▶真空応用事業
    - 材料・部材
    - その他
- ：FPD(液晶、有機EL、PDP等)製造装置  
：太陽電池(薄膜系、結晶系、化合物系等)製造装置  
：メモリー、LED(化合物半導体)、電子部品等の製造装置  
：真空ポンプ、計測器、電源などの真空機器  
：真空熱処理炉など一般産業機器製造装置
- ：スパッターターゲット材、先端材料、太陽電池部材等  
：表面解析装置、分析装置、制御システム、委託成膜等

■ 10/6期実績(連結)

【単位:億円】

売上高	2,218
営業利益	48
当期純利益	21
純資産合計	1,025
従業員	7,169名

■ 売上高構成比(連結)



4

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

アルバックの特徴

出発点はベンチャー

- 薄型テレビなどフラットパネルディスプレイの  
世界最大級の製造装置メーカー
- 最先端技術を発信する研究開発企業
  - ▶出発点はベンチャー
  - ▶「選択と集中をしない」研究開発風土がアルバックの原動力
- 真空技術をコアとして総合的なソリューションを提供する企業集団
  - ～世界最大の真空機器メーカー～
  - ▶真空といえば「アルバック」
  - ▶業界では、知る人ぞ知る会社

5

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

6人のエンジェル  
とアルバック



1952年(昭和27年8月)に産業界や大学の期待の下、真空技術の将来性を担った「日本真空技術(現アルバック)」が設立

- 石川芳次郎(京福電機社長、当社初代社長)
- 大沢善夫(大沢商会会長)
- 松下幸之助(松下電器産業(現パナソニック)社長)
- 藤山慶一郎(大日本製糖社長、後の外務大臣)
- 山本高三郎(アサヒビール社長)
- 弘世現(日本生命社長)

(役職は当時)



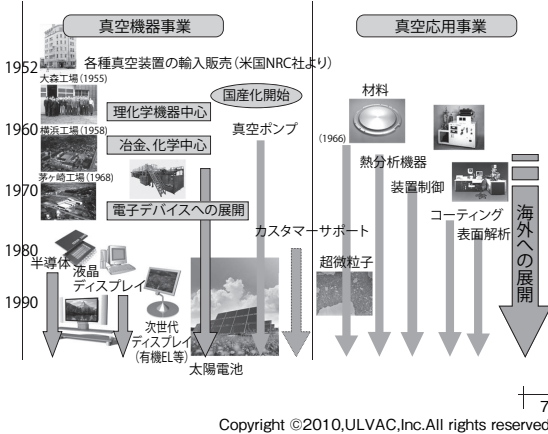
松下幸之助・松下電器産業  
会長(左)にアルバックへの長  
年の支援に対し、感謝状を  
林主税(当時)社長(右)  
(1984年)

石川 仁  
石川 浩三  
林 主税  
柴田 英夫

6人のエン  
ジェル(上  
段)とアル  
バック設立  
の中心人物  
(下段)

6

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

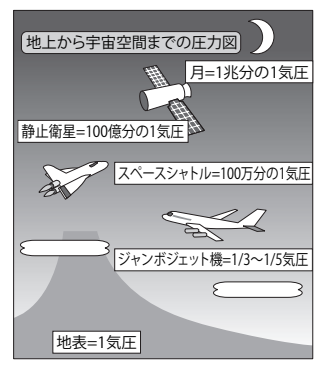


Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



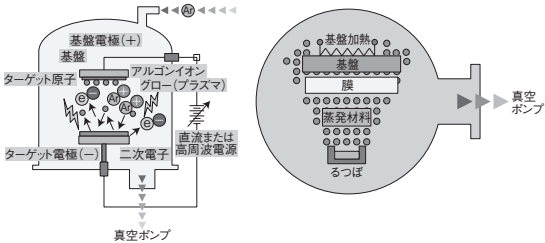
お味噌汁やお吸い物のおわんのふたがくっついてしまったりすることがあります。おわんの内部の蒸気が冷め、圧力が下がって起こる現象です。

この状態も「おわんの内部が真空になった。」といっているのです。真空というと大変特殊な状態を思い浮かべますが実はそうでもないんです。

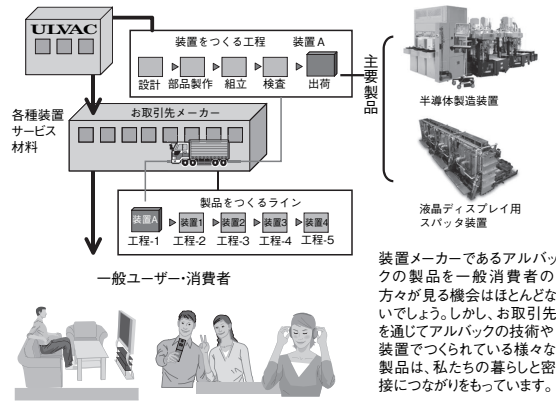


Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

一言でいえば、  
「真空で、薄い膜を着ける、剥がす、加工する装置や機器を作るメーカーです。」

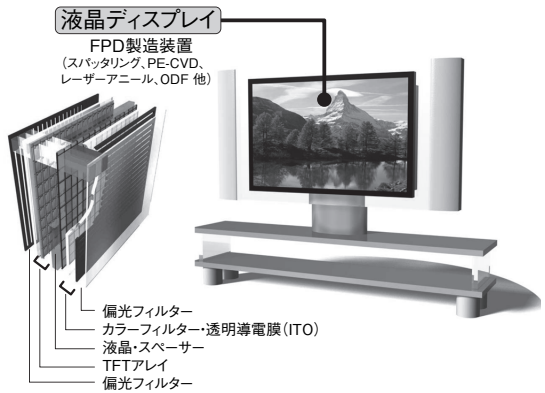


Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

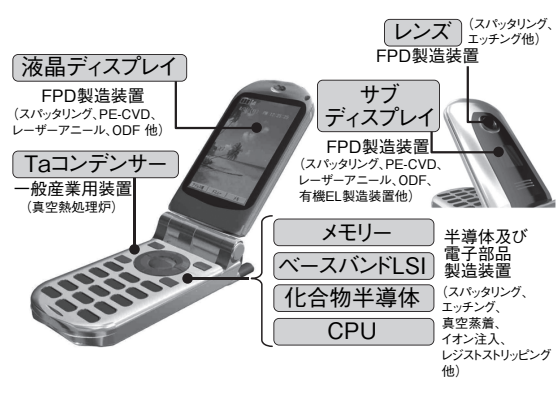


各種製品(大画面テレビ、携帯電話、携帯音楽プレイヤーなど)

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

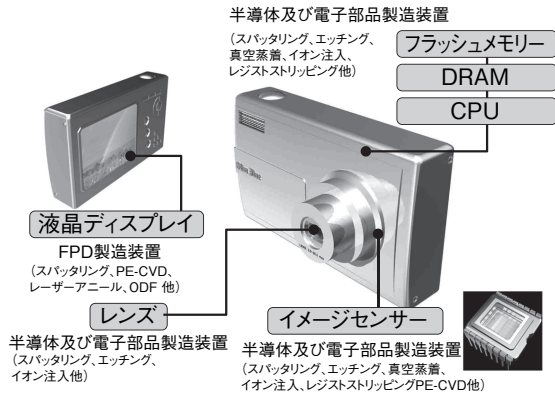


Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

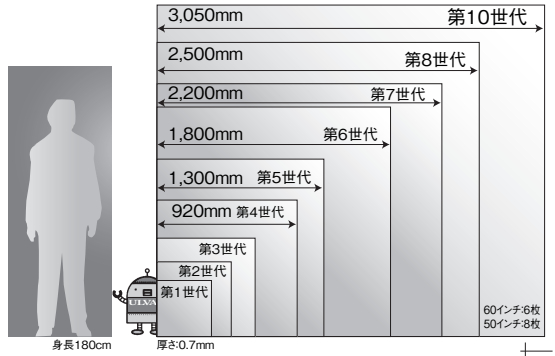
アルバックの技術が生かされている例(デジカメ)



13

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

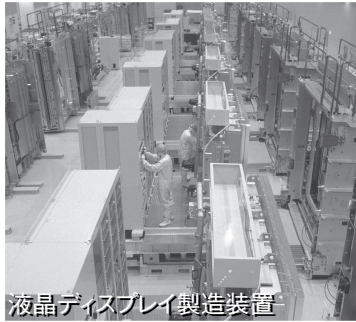
ハンドリングするガラスの大きさ



14

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

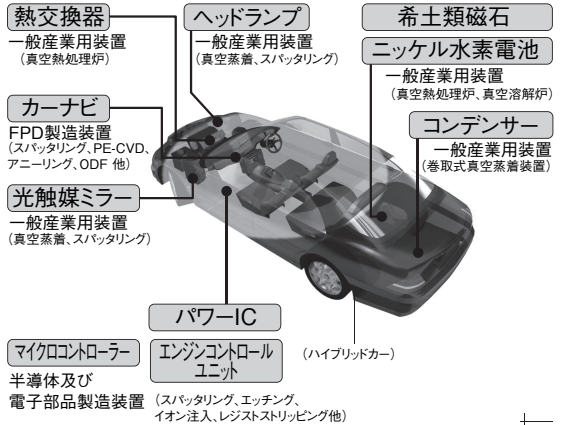
液晶テレビの製造装置はこんなに大きい



15

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

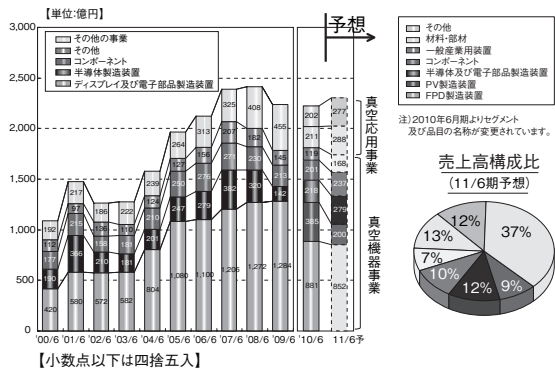
アルバックの技術が生かされている例(自動車)



16

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

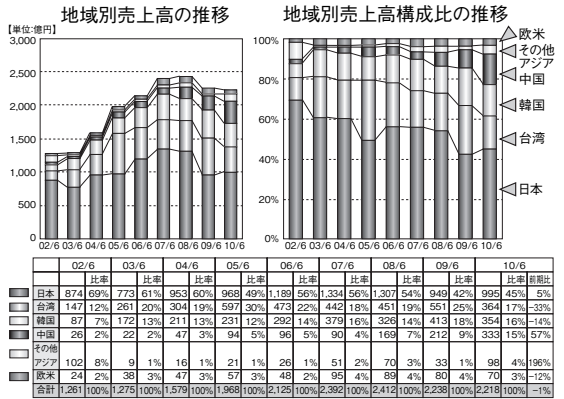
品目別売上高実績・予想



17

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

地域別売上高構成比の推移



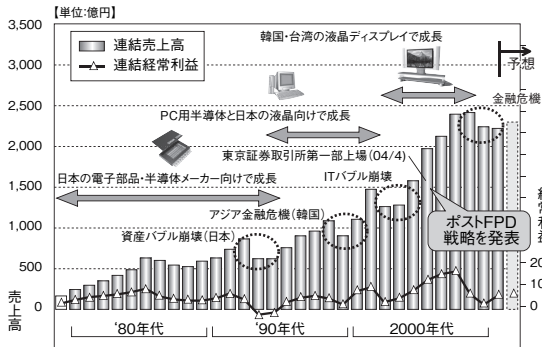
【百万円単位で計算後、単位未満四捨五入】

18

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



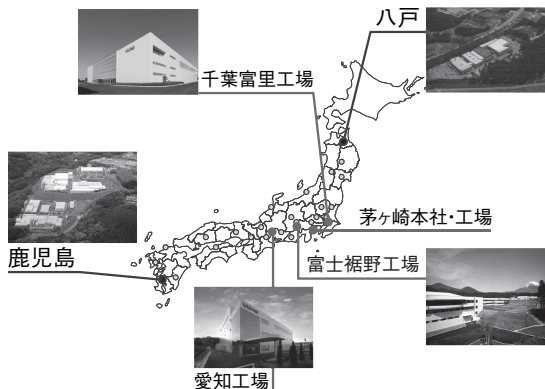
売上高・経常利益の推移・予想



19

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

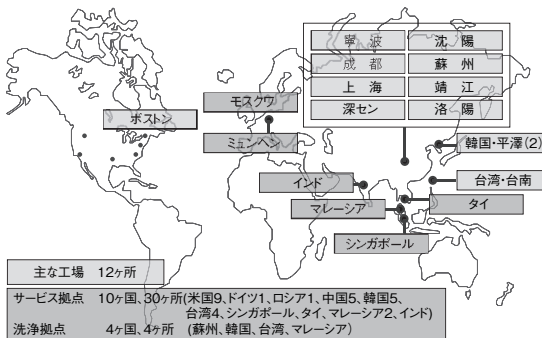
生産・サービス体制(国内)



20

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

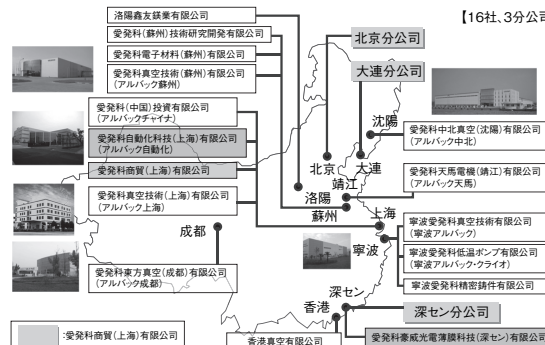
生産・サービス体制(海外)



21

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

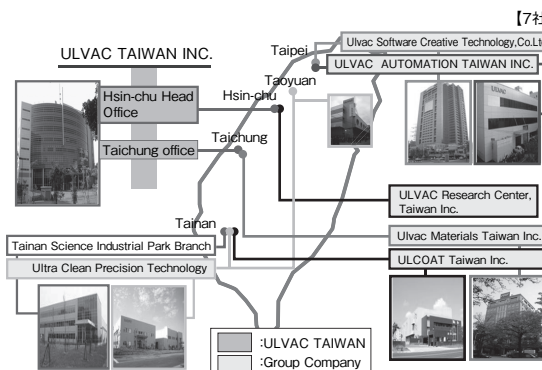
中国の生産・サービス拠点



22

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

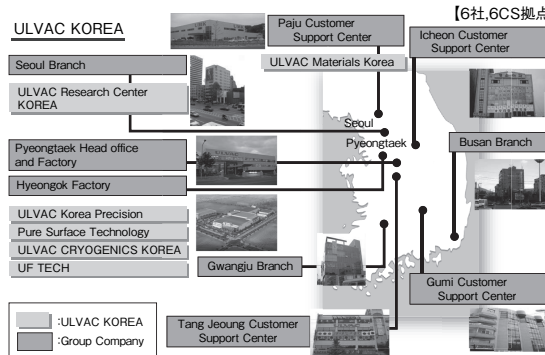
台湾の生産・サービス拠点



23

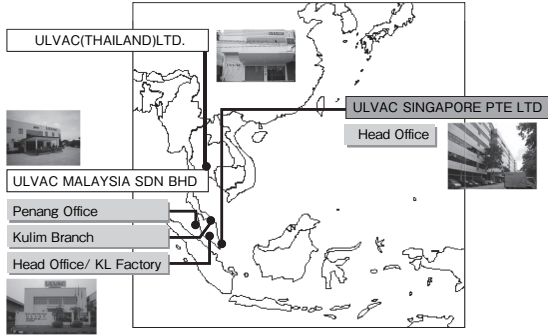
Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

韓国の生産・サービス拠点



24

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



25

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

1. アルバック・シンガポール(ULVAC SINGAPORE PTE LTD)
  - 1997年2月 商社内スペースでスタート
  - 2002年1月 アルバック・シンガポール設立
  - CD-RW 用スパッタリング装置、半導体用スパッタ装置、FPD用スパッタ装置、FPD用 PE-CVD装置などを受注
  - 2002年7月 ジュロンに洗浄・ボンディング工場
  - 2009年 アルバック・シンガポールにクリーンルーム、メンテナンスルームを設置
  - 現常勤スタッフ 31名、うち日本人駐在 3名
2. アルバック・タイ(ULVAC (THAILAND)LTD)
  - 2003年 代理店 Lip Chees 社内にアルバック・シンガポールが規格品のサービス拠点を設立
  - 2005年11月 アルバック・タイがアルバック・シンガポールから分離・独立
  - 2007年6月 自社工場を設立
  - 現常勤スタッフ 15名、うち日本人駐在 3名
3. アルバック・マレーシア(ULVAC MALAYSIA SDN.BHD)
  - 1993年1月 商社内スペースでスタート
  - 2000年7月 アルバック・シンガポールペナン事務所として登記
  - 2006年3月 クアラランブル工場設立
  - 2006年8月 アルバック・シンガポールから分離・独立
  - 2008年 クリム支店設置
  - 常勤スタッフ 69名、うち日本人駐在 1名

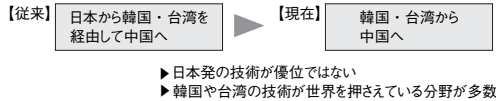
26

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

■ 不況の特徴

- ① 世界経済の中心が米国から中国に移ってゆく
- ② 世界経済の成長を牽引している分野が電子デバイスとITソフトからエネルギー・環境と資源・材料に移ってゆく
- ③ 中国に加えてインド、ロシア、ブラジル、中東などで製造業の急成長が開始
- ④ 新たに日本の製造業の圧倒的な地盤沈下という困難が鮮明に

■ 最先端技術の流れ



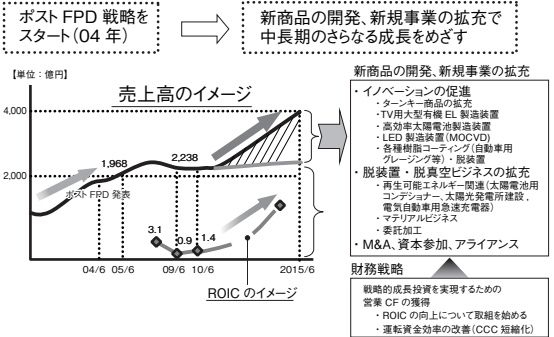
■ 変化する成長スキーム

▶ 日本の製造業の発展に支えられ成長を遂げてきた



27

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

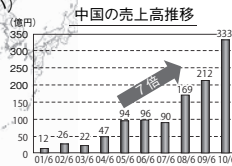


28

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved

■ 中国市場

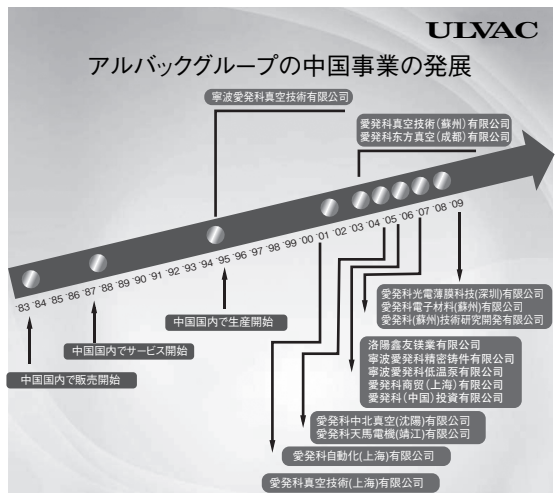
- ▶ ローテクからハイテクまですべての分野
- ▶ コンポーネント (自動車、家電関連)
- ▶ 一般産業機器 (磁石、熱処理、真空巻取装置)
- ▶ 電子機器 (LED、VFD、パワーデバイス、チップ抵抗、SAW デバイス等)
- ▶ FPD・半導体・太陽電池 (TFT、PDP、5" ~ 300mm ウェーハ)



- 中国ビジネスの成長 (04/6期~10/6期)
- ▶ 事業展開の拡大 (3社→16社)
- ▶ 売上高が増大 (47億円→333億円：7倍)

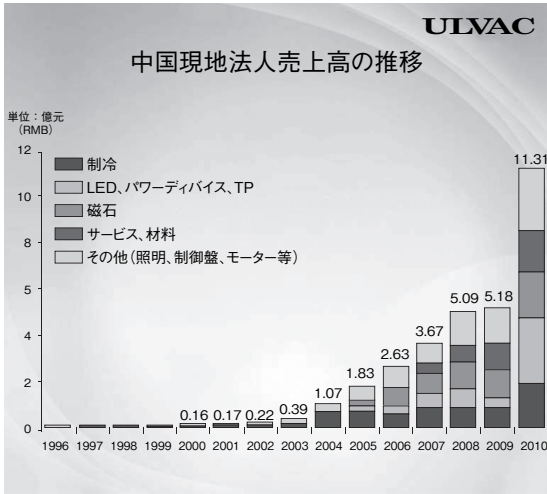
29

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



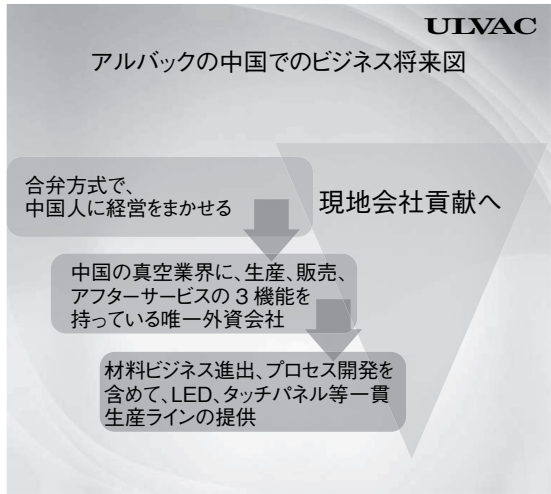
30

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



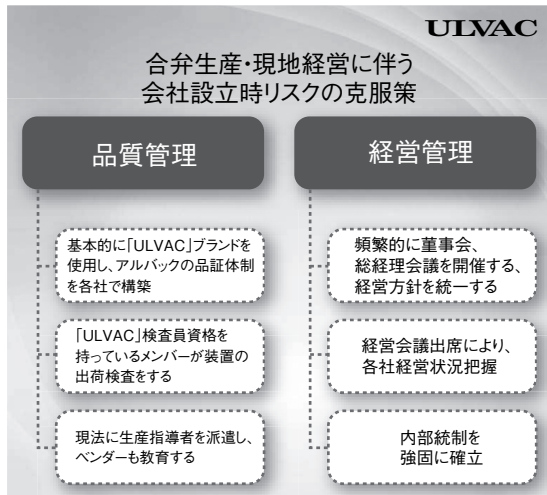
31

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



32

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



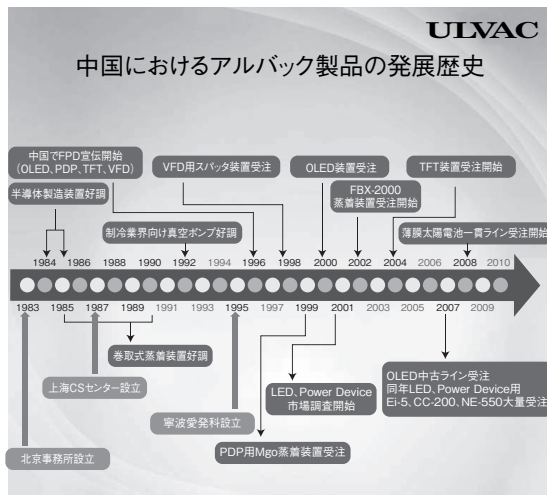
33

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



34

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



35

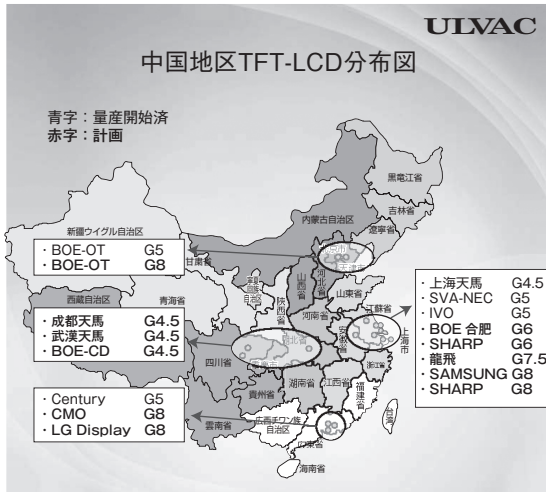
Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



36

Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved





+37  
Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



+38  
Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



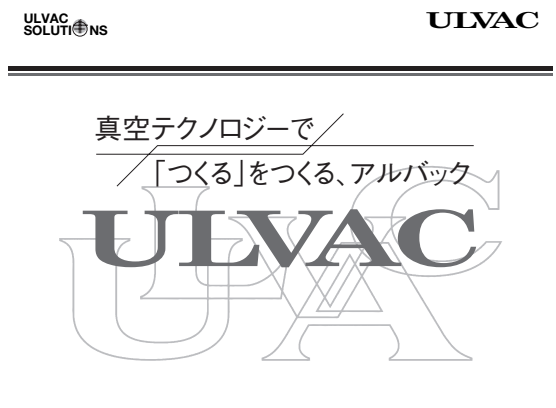
+39  
Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



+40  
Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



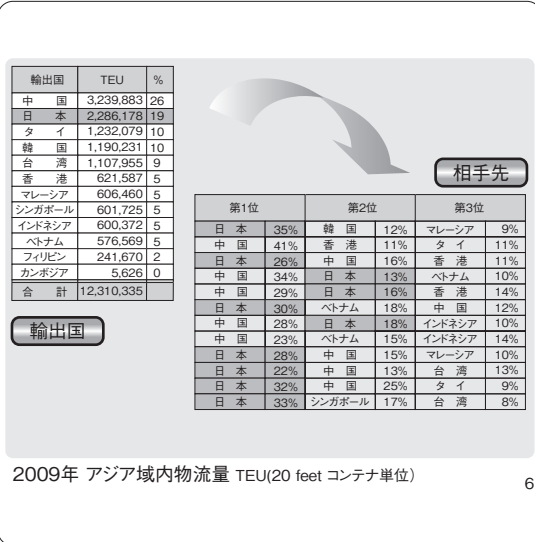
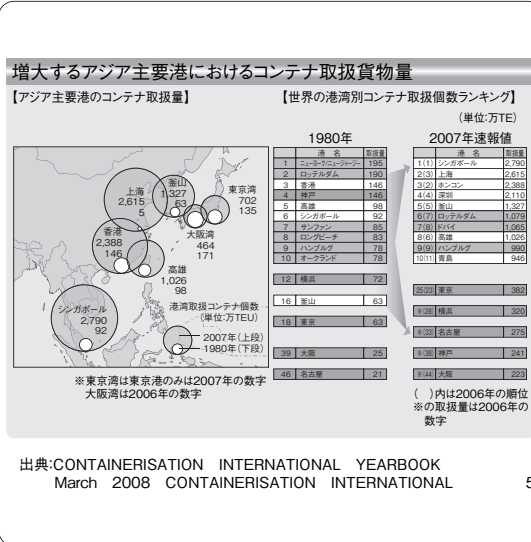
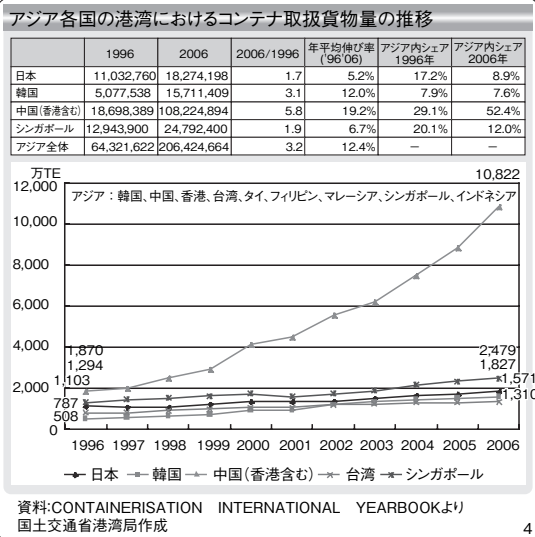
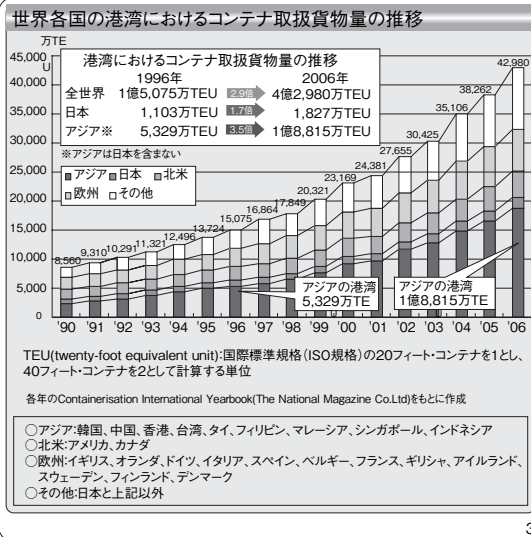
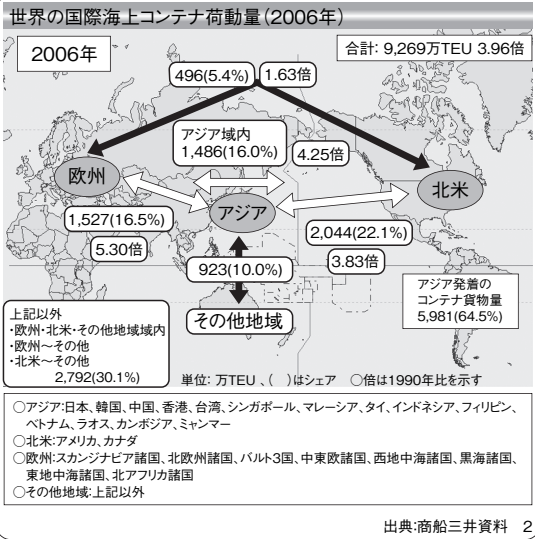
+41  
Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



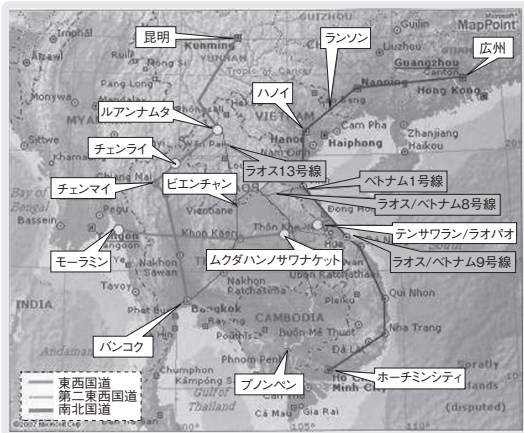
+42  
Copyright ©2010,ULVAC,Inc.All rights reserved



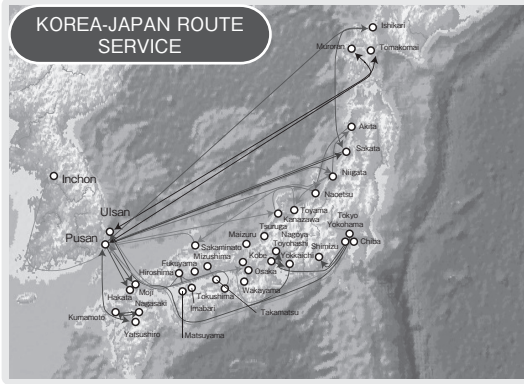
2010年10月2日  
丸全昭和運輸株式会社 海外事業部 白山正樹







クロスボーダー物流



釜山港トランシップ

IT for warehouse management & Cargo trace for total logistics

導入後の状況      あらゆるトラッキング情報の検索が可能

