

に聞く

日本海運

〈聞き手〉

東洋経済新報社
論説委員

宮崎一幸



二一世紀は太平洋の時代に

本社 貿易立国を掲げてきた日本は、今日では世界有数のGNP大國に成長、同時に最大の債權國の座を得ていきます。これには海運産業も多大な寄与をしてきたわけです。

しかし、その反面では、貿易摩擦の激化とか、国内産業の構造転換の問題が起き、その象徴として急速な円高が発生している。国際社会の中で日本の在り方を厳しく問われているのが現在の実態です。

敵しさを加える国際環境のもとで二一世紀はアジアと太平洋の時代になると言われます。本日は、「新太平洋時代」を前にして、日本は何を

なすべきか、また、日本の海運産業はどのような役割を果たしていくべきかをお話しいただきたい。

中嶋 一九八〇年代にはいつてから、それまでのバックス・アメリカーナの時代が終わり、パン・パシフィックの時代が来ると言われるようになった。日本でも大平内閣当時に環太平洋運帯構想が注目され、私も研究委員の一人としてレポートを作成したことがある。

ただ、当時はこの構想はまだ漠然としたもので、大平政権の外交指針もしくはイメージ作りにとどまっていた。また、アジア・太平洋地域の諸國でも日本に対する信頼は必ずしも高くはなかった。七〇年代に日本企

業が次々に進出していったが、現地では経済的支配の次に、政治的支配をもくろんでいるのではとの懸念を抱くケースが少なくなかった。

しかし、一九八三年を契機に、太平洋時代という言葉は、アドバルーンではなく、現実的な意味を持つてきた。八三年という年はアメリカと西欧地域の貿易総額よりも、アメリカと西太平洋地域——WPR（ウェスト・パシフィック・リジョン）——と言っていますが——の貿易のほう

が大きくなった年です。アメリカの貿易全体に占める欧米諸國の比率が二八％であるのに対し、太平洋地域が三二％に達し、その後もWPRの比重は増加の一途をたどっている。つまり、世界経済の重心が明らかに太平洋地域に移ってきた。その事実をアメリカもはっきりと認識するようになった。この変化がもつ意義は非常に大きい。

太平洋圏の重要性は、二一世紀へ向けての世界的な潮流でしょう。

森崎 海運業の現場から見ても、太平洋時代の到来はひしひしと感じられる。所謂アジアNICsと称される韓国、台湾、香港、シンガポールなどが着々と経済力をつけ、輸出の伸びとともに、荷動きも年々

新太平洋時代の

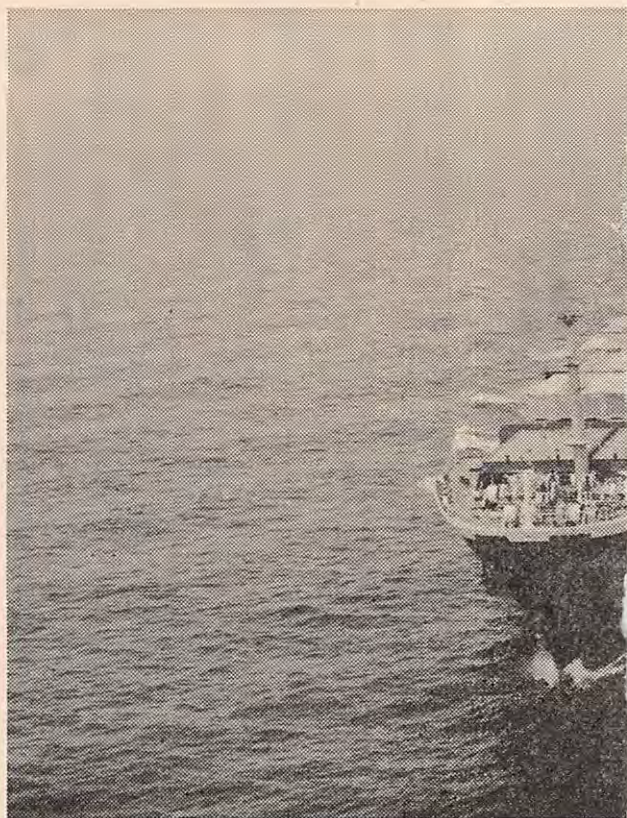
活発化している。日本も含めた東南アジアからの対米輸出は年間四〇〇〇万トから年によっては五〇〇〇万トに達しようとしています。かつては日本からの荷物が六割以上を占めていたものが、最近では三分の一程度に減っている。日本企業の進出もありましたが、それだけ他の東南アジア諸国が輸出力を向上させてきたわけです。

一方、ヨーロッパからアメリカ向けの荷物はせいぜい二〇〇〇万ト程度にすぎず、この数字だけをとらえても太平洋時代の到来は、明らかになっているし、この傾向は、強まりこそすれ弱まることはない。

急成長が期待されるアジア諸国

本社 日本や東南アジア諸国の側からみれば、対米依存度が強まっているわけですが、逆に米国側から考えても東南アジア・太平洋圏への依存を無視できない段階を迎えたとも言えるのではないですか。

森崎 相互依存の時代に入ったことは確かでしょう。アメリカの景気の波動に関係なく、即ち多少アメリカが不況になっても一定量の貨物は太平洋圏からアメリカに運び込まれる。ということは、これら東南アジア諸国は生活必需品の供給基地としてアメリカ経済の中にビルト・インされてしま



てしまったわけで逆にアメリカも今やこの太平洋圏なしではやって行けないところまで来ている。それ位両者の関係は互いに緊密化してきたと言えるでしょう。

本社 中嶋先生は最近の著書『二一世紀は日本、韓国、台湾だ』(第一企画出版)で、韓国、台湾が二一世紀に向けて高成長を遂げると述べておられますね。

中嶋 国民一人当たりGNPで二五〇〇万ないし三〇〇〇万の水準にある韓国と台湾は、二一世紀までには約三倍に伸びるとみている。この二国は一定の国内市場を持つうえに国としての基盤ができています。アジアNICs諸国の中で先行したシンガポール、香港は国内市場のネットワークその他で伸び率は鈍化するのではないか。

日本、台湾、韓国の三国合計のGNPは現在で全世界の二割近いが、やがて二一世紀には二〇%台に乗るかもしれない。この三国が太平洋時代の一つの核心になるのは間違いないでしょう。

それに、ニュージーランド、オーストラリア等のオセアニア諸国が加わってくる。オーストラリアも鉄鉱石や石炭などの一次資源に依存した



中嶋嶺雄 東京外国語大学教授

経済のままでいいのかとの危機意識があり、それがあつた意味での社会変革を要請する力が醸成しつつある。こうした気運に日本がどう対応するかは、今後の重要な課題だと思います。

本社 中国はいかがですか。

中嶋 残念ながら二一世紀までに中国が離陸する可能性は低い。鄧小平以降も政権が安定し、人口抑制策が続くという好前提に立つても、二〇〇〇年のGNPは一〇〇〇に満たない。農業や工業の生産量が仮に四倍に増えても、人口問題の影響で一人当たり所得はそれほど伸びはしない。その頃には台湾は七〇〇〇、八〇〇〇と想定されますから、格差はむしろ広がってしまふ。

もちろん、日本にとって中国は重要なパートナーであり、大きな市場であるのは間違いない。しかし、経済力で見ると、当面の太平洋時代を担う中核の国にはなりえないのが現実でしょう。

国際社会で信頼される行動を

本社 「新太平洋時代」で日本がなすべき役割は何でしょうか。

中嶋 たとえば、海運の場合であれば、日本にはさまざまな蓄積があり、中国はようやく立ち上がりの段階を迎えているのだから、これを支援していくのは当然でしょう。ことに、港湾施設その他のインフラストラクチャーの強化は中国にとっても喫緊の課題だと言える。

森崎 港湾施設の拡充を始めとする所謂インフラストラクチャー面の整備のために、これら太平洋圏内の発展途上国に一層の援助・協力を行ってゆく必要があることについては全く同感です。ただ、これらの問題

は、一民間企業や産業自体で完全に対応するには大きすぎるテーマでもあります。やはり国家ベースでの所謂ODA海外援助が中心に据えられ、民間サイドの技術移転その他の対外協力が補完してゆくとの構図をきちんと描くことが必要でしょう。

現在国際海運業界は、造船界とともに未曾有の大不況に直面して呻吟しており、我々としてもとても他人の面倒を見る余裕はないというのが正直なところ本書ですが、それはそれとして、この際単に太平洋圏に限らず、世界の海運界はどうなるのか、又その中に在って日本の海運はどう在るべきかについて、官民を問わず一度真剣に検討すべきだと考えます。

本社 海運業の場合には、NICs諸国いずれもが自国の海運産業育成策を強化しており、国際協力推進とは微妙な関係にありますね。

森崎 日本の海運界にとってはその点が苦しいところです。シンガポールは国営の海運会社を持つているし、台湾には国営と民営の両方が併存してそれぞれ立派に育っている。韓国は民営ではあるが政府が強力に指導しているといった具合です。又社会主義国の海運台頭も無視できません。元来海運業は世界的に競争の

激しい業界ですが、これら新興国海運の参入で競争はますます激化しています。太平洋時代の到来は国際海運界全体にとって非常に歓迎すべきことである点については議論の余地はありませんが、ただそうさせたばかりの好環境の中で血を血で洗う過当競争を始めてしまったのでは何ものならない。現に極東・日本―北米間のコンテナ定期航路でそのような激烈な運賃競争が行われているが、船会社として本場に新太平洋時代を築こうというのであれば、国際協調による航路の安定化と更には国際分業を計り、お互いに経営が成り立ち得る共存共栄を考えてゆくことが肝要と考えます。

中嶋 中国の場合は元来が大陸国家で海運はどちらかと言えば立ち遅れていた分野だが、近年は自国海運育成に熱心ですね。さらに、Y・K・パオさんのワールドワイド・シッピング・グループなど香港の船会社との関係を強める傾向もでている。

森崎 業績不振が表面化している香港のC・H・トン・グループを中国が支援することにより同グループの有する海運のノウハウを自国に吸収しようとしているとの噂もあります。あれだけ大きな国ですからいろいろ



森崎末壽雄 日本郵船調査室長

いろいろな形で海運産業を育てていこうとするのは当然でしょう。

情報・技術革新で未来は拓ける

本社 船舶は現象面で見ると貨物運んでいくわけですが、実は世界各地の情報やノウハウを運搬する知識産業だとも言われていますね。

森崎 確かにその通りです。日本海運の将来に思いを至すとすれば、高度情報化は選択すべき重要な道の一つと言えます。まだまだ研究開発すべき将来のことではありませんが、たとえば、衛星を使った通信網を利用して、陸・海・空の情報を集めて、それを国際的な物流一貫輸送体系として構築する。さらに、物流情報その他をオン・ラインで荷主などに供

給していく等々のことが考えられています。他の中進国ではできない付加価値をつけた情報サービスを備えた海運産業として脱皮してゆく道があるだろうと思う訳です。

ある意味では、中進国、途上国にそうしたノウハウを分け与えながら共存共栄を図っていくことが、新しい太平洋時代を切り拓くにあたって大事な側面だと思われれます。

中嶋 環太平洋協力の具体的な課題としても、最も進んでいるのはテレコミュニケーションの分野でしょう。これを上手に活用する否否かは、海運だけでなく日本のあらゆる産業にとって重大な課題になっている。すでに、人件費を中心とした日本の海運界ランニング・コストは、中

進諸国に比べて極めて高くなつてしまつた。しかし、省力船や省エネルギー船の開発という海運産業本来の技術革新に加えて、情報化に代表される新しい革新に積極的に取り組むべきではないでしょうか。

日本の海運産業が今後やるべき道こそ二一世紀の海運の在り方を示すものであるといった、大胆な転換を示す一そうした先端的な方策を採用していけば、かれらとのギャップはまだあるし、そこに日本が貢献しうる分野が生まれると思いますね。

森崎 最近の海運産業は、昔と異なり、造船技術の進歩などによって所謂バイオニア利潤を長期に享受することは難しくなってきたという悩みがあります。乗組員の合理化を例に挙げるとコンテナ化が始まる以前

の一九六〇年代までの在来貨物船は一万トンクラスで五五名程度の船員が乗船していた。最近の新鋭コンテナ船では積載能力は三倍、四倍に増加した一方で、乗員は一八名になり、更にほとんど減員される見込です。しかしこうした日本船の合理化も短時日の間に、中進諸国に波及して行く。東南ア諸国のクルー・コストは日本船員の三分の一以下ですが、この差が我々の合理化だけでは、一向に縮小されないとところが頭の痛い点です。しかし最近では混乗と称して船長や機関長など職員は日本人であるが、部員クラスは他国の船員を雇用する形の配乗も増えており、コスト

低減には海運各社必死の努力を重ね

ています。一方で天然ガスを液化して運送するLNG船などの新規分野への進出も計っており、情報革新・技術革新に積極的に取り組んでいきます。生き残り得る競争力を身に付けて初めて新太平洋時代に貢献できる船会社になれるというものでしょう。

本社 混乗もある種の国際分業と言えますが、今後はますます国際化を推進することが、新しいビジネス・チャンスの創出にもつながるのではないのでしょうか。

中嶋 日本の国際化はようやく第一段階を過ぎたあたりで、今後が本格化の時代になる。つまらない日本第一主義や保護主義にとらわれずに、思い切った国際化に踏み込むことこそが新太平洋時代に期待される行動でしょう。それは環太平洋圏の物の流通が増大する効果をもたらすはず

です。日本人には豊かな海への発想があると私は常々考えている。海へのロマンと言ってもいいですが、この発想を海に国際化にまでおおらかに広げていけば、二一世紀には明るい展望が開けるのではないのでしょうか。本社 どうもありがとうございます。

提供 日本海事広報協会