

北欧・オランダ経済視察団

8月17日(土)～8月25日(日)の9日間、中経連は豊田会長を団長、水野副会長・犬塚政策議員を副団長、小川専務理事を団事務局長とする総勢36名の経済視察団を、北欧3カ国(スウェーデン・デンマーク・フィンランド)・オランダに派遣した。



今回の経済視察は、AI・IoT時代における物流・インフラの最前線の状況について、日系現地進出企業ならびに現地企業の取り組みを体感し、現地の生の情報を収集するとともに、現地経済の発展と将来性を考えることを目的とした。

訪問先では、各テーマの現状・課題について聴取し、団員からは経営者の立場から活発な意見交換が行われ、多くの知見・理解を深めることが出来た。

スウェーデン

1. Toyota Material Handling Europe社 (TMHE社・豊田自動織機現地法人)

CEO&PresidentのMatthias Fischer氏、SVP SupplyのKristian Björkman氏による挨拶の後、雲内会長より会社概要の紹介、谷口副社長よりR&Dにおけるトピックスの説明を受けた。その後、博物館およびR&Dセンターの視察、工場見学を行った。



TMHE社の前身であるBT社は1946年に設立され、2000年に豊田自動織機が買収。現在TMHE社は、欧州市場22%を占める業界2位の規模を誇り、年間約10万台の産業車両をスウェーデン、フランス、イタリアの3拠点で生産している。スウェーデンでは約8万台を生産しており、稼働データを収集し、通信システムを利用して、お客様に走行時間や稼働率などさまざまな情報を提供する「テレマティクスサービス(稼働管理システム)」を全機種に標準装着し、ビジネス拡大を目指している。工場内の人と自動搬送車を組み合わせた製造ラインに、団員は先進的な印象を受けた。

デンマーク

2. A.P.モラー マースク社

コペンハーゲンに本拠を置く、世界最大の海運企業。「IoT, Data and AI」に関する取り組みとブロックチェーンに対応した「出荷ソリューション(TradeLens)」の開発に関するプレゼンを受けた後、隣接する博物館の見学を行った。



TradeLensは、次世代の国際貿易プラットフォームとしての世界標準を目指し、IBMのブロックチェーン技術を用い、プライバシーや機密性を損なうことなくトランザクション(複数の処理を一つの処理として実行)を確立・共有できるよう設計されている。各国の関係者(運送会社、海運、フォワーダー、港湾運営者、ターミナルオペレーター、内陸輸送、税関当局など)は、この仕組みを利用することで、IoT、温度制御、コンテナ重量といったセンサーで計測したデータを含む出荷書類をリアルタイムにやり取りできる。これらのイノベーションを活用し、2025年にはトータルロジスティクスサプライサービス事業を売上比50%とし、現在75～80%を占めるコンテナ船事業とのベターバランスを目指している。

オランダ

3. ファンダランデ社(豊田自動織機現地法人)



CEOのRemo Brunschwiler氏より歓迎挨拶と会社概要の紹介、CTOのVincent Kwaks氏より技術的説明を受けた後、イノベーションセンターの見学を行った。

ファンダランデ社は、物流ソリューション業界におけるリーディングカンパニーであり、そのシステムは多くの配送センターや物流倉庫に採用され、顧客の支持を得ている。同社は空港システムの信頼性も高く、世界600カ所の空港で採用され、大規模空港TOP20のうち、14の空港に導入されている。2017年に豊田自動織機のグループ会社となり、相互供給、イノベーション、研究開発のシナジーをグローバルに実現し、持続的で収益性の高い成長を目指している。

AIを活用したロボットによる自動化やデジタル化、コンベアと組み合わせた次世代の自律走行型AGV(無人搬送車)などにより、労働力不足や利便性追求ニーズの増大への対応に挑戦している。

市場が急速に伸びる環境下において、技術高度化のスピードアップとプロジェクトの品質、納期管理が重要であると団員は認識した。

4. DHL社 アムステルダムハブセンター

Benelux DHL Parcel CEOのWouter van Benten氏より会社概要の紹介を受けた後、配送センターの視察を行った。

DHL社は、著しい進化を遂げているe-Commerce顧客への対応を図るため、ファンダランデ社の設備を導入し、オランダ南部に現状比3倍の仕分け能力を持つハブセンターの立ち上げを進めている。また労働力

不足に対して、宅配ボックスを使ったセルフピックアップ・センディング、オンラインでの見積り・トラッキング、スマート



眼鏡・ロボット導入による倉庫内作業の効率化・自動化、IoTを活用した配達ルート最適化などに取り組んでいる。さらに、環境課題への取り組みとして、自転車や電気自動車での配達、風力・太陽光発電の活用など、2050年までの脱化石燃料を目指している。

5. APM Terminals社(ロッテルダム港)

Managing DirectorのJan Buijze氏の説明を受けながら、コンテナターミナルをおよそ50分間バスで巡った。

海上輸送は、世界の物流の90%を占めており世界経済に大きな影響を与えるが、APM Terminals社は、世界58カ国に74のターミナルを運営している。ガントリークレーンの遠隔操作化・自動化、ヤード内のコンテナ移動に自動搬送車を導入するなど、省人化・効率性を追求している。



フィンランド(エアポートセールス)

6. フィンランド航空

犬塚副団長、小川団事務局長、(株)JTB中部広域代表名古屋事業部長の内海氏、中部国際空港(株)の山口氏・岡田氏の5名でヘルシンキ・ヴァンダー空港内本社を訪問し、President&CEOのTopi Manner氏ら経営幹部と面談した。新機材導入による座席増のお礼とともに、通年のデイリー運航実現と、インバウンド促進を中心とする、共同マーケティングの施策継続を依頼した。

(国際部 片岡 昭彦)

中経連グローバルセミナー

中国経済の減速傾向が強まりさまざまな懸念が高まるが、消費市場、資源や製造の供給元、資本提供側としての中国の重要性は依然として高く、今後もしっかりとした戦略的対応を継続していく必要がある。そのため中経連では8月30日(金)、「中経連グローバルセミナー」をナゴヤ イノベーターズ ガレージにて開催し、約80名が参加した。講演要旨は以下のとおり。

演題 米中新冷戦時代における中国経済 —国際化が進む人民元の現状と展望—

講師 三菱UFJモルガン・スタンレー証券(株)
インベストメントリサーチ部 チーフエコノミスト

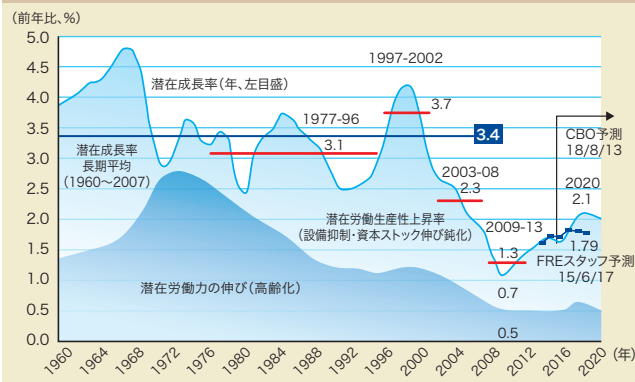
李 智雄 氏



【プロフィール】

ソウル生まれ、東京大学卒。ボストン大学大学院修了後、韓国陸軍士官学校にて陸軍中尉および専任講師。民間人転換後、ゴールドマン・サックスにて日本経済エコノミスト、韓国経済エコノミスト兼株式ストラテジスト。2014年5月より三菱UFJモルガン・スタンレー証券、現在チーフエコノミスト。その間、2011年度東京大学客員准教授、2013年～2017年国際大学講師、2011年10月～3月経済産業省「グローバル化と国際分業」中の産業構造に関する研究会委員など。

米国潜在成長率の推移



1990年後半からは、インターネット・エクセル・ワードなどが普及しイノベティブな推移をみせてきた時代だが、ものをつくと欲しくなるという**需要創造型イノベーション**ではなく、**効率追求型イノベーション**(アマゾン、ビッグデータ、AI)が生まれることにより、**徹底的に無駄が省かれた反面、全体として一人ひとりの生産性の伸び率低下が導かれたものと考えられる。**

米中経済摩擦

米中保護主義の問題は、世界GDPの24%を占める米国と16%を占める中国の経済成長率が低下し、必然的に世界全体で成長率が低下していることを背景にした、世界のさまざまな国で同時多発的に生じている問題に起因している可能性が高い。**この軋轢は今後40年間ほどを覚悟しておく必要がある。**

米国の直面している経済状況

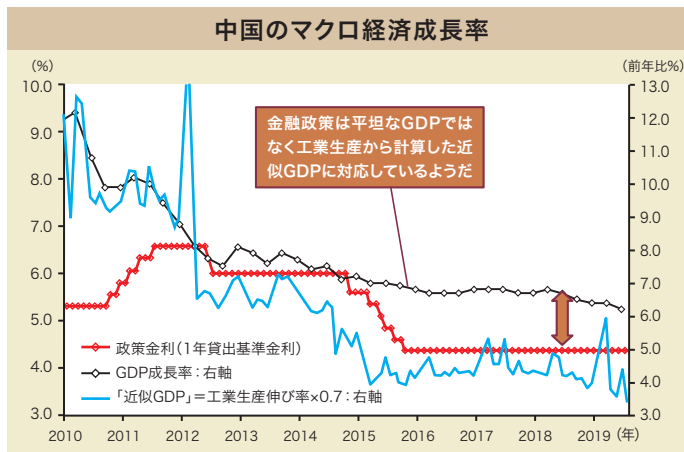
米国の潜在成長率は、1960～2007年にかけて平均3～4%あったものが、リーマンショック前から大幅に落ち込んでいる。潜在労働力の伸び(高齢化)は1970年代から鈍化しているため、人口問題に起因しているとは考えにくく、それよりも2000年はじめから急激な低下を見せている潜在労働生産性上昇率に注目すべきである。

中国の直面している経済状況

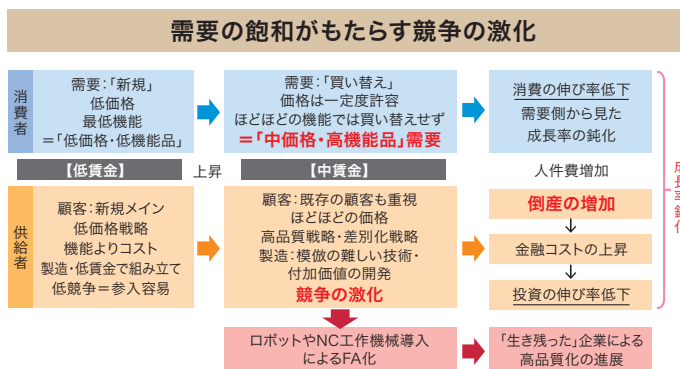
2000年当初10%程度あった中国のGDP成長率は、2007年に7%台に落ち込んだが、その後は不思議なほど横ばいを続けている。政策金利は2014年11月頃から引き下げられている(=景気が悪い)が、GDP成長率との乖離が見られ、金利政策は成長率を参考にしてではなく、工業生産から計算した「近似GDP」に対応しているものと推測される。

GDPと近似GDPの乖離は、習近平政権(2013年～)前の2012年頃からはじまり、2014年にはさらに拡大し今に至る。日本の政策を参考にした、**2011年末に発表された所得倍増計画(2020年に2010年比で所得を倍増する)**では、計算上、毎年**6.9%の成長率が必要となることから、GDP成長率は概念的に使われている可能性が高い。**一方、政策運営上は、実際の統計である工業生産などを使っている可能性が

高く、中国の実力としては4%前後の成長率と推測される。計画を達成するにはこの2年の平均値で6.1%が必要であり、この数字以下での発表はないものと思われるが、この乖離を埋めるために中国政府は何かの対策を打つ必要がある。



日本の場合、高度経済成長期の8.5%から1971年以降に4.4%の成長率に鈍化した。その要因として、「三種の神器」に代表される耐久消費財の普及、つまり需要の飽和があげられる。中国でも同じように、耐久消費財の飽和以降、「中価格・高機能品」の需要が増える中、競争激化などにより企業の倒産が増加した。金融コストの上昇も重なり、投資の伸び率の低下をまねき、成長率の鈍化につながっていった。



米中貿易摩擦の要因: 4つの覇権

米中摩擦の要因には、次の4つの覇権争いがある。

(1) 経済覇権

2014年に購買力平価ベースで中国のGDPが米国を上回り、オバマ政権は2015年にメイド・イン・アメリカ政策を打ち出した。その延長線上にあるのが、米国の貿易赤字の半分を占める対中国貿易赤字である。

(2) 技術覇権

10大重点分野を強化する「中国製造2025」に対抗し、米国は14の先端産業を輸出規制対象とした。

(3) 基軸通貨覇権

為替ヘッジファンドやレバレッジを含む為替取引における各通貨の割合は、米ドル44%、ユーロ16%、日本円11%に対し、人民元は2%とかなり低い。実際の貿易決済においては、日本は3年前より電子部品の最大顧客のファーウェイから、人民元決済を求められた経緯がある。中国の輸入額が増える中、購買力（＝交渉力）が付き、人民元が国際化していくことを米国は脅威と感じている。

(4) 軍事覇権

世界のGDPの24%を占める米国は、世界防衛費の37%を占め、GDP16%の中国の防衛費は13%である。中国は到底かなわないものの、米国は次なる脅威として認識している。

過去の日米貿易摩擦の時は、3つの要素（①米国での不動産購入、②トヨタ自動車GMを抜いた、③日本円の国際化）が問題となり解決に30年かかったが、米中間では摩擦要素が4つあり、解決に40年かかるといえるだろう。

米中関係悪化の中、自動車技術が欲しい中国は日本に接近し、米国での自動車販売が難しくなる日本は、世界第2位の中国マーケットに魅力を感じている。互いに尖閣・靖国問題を静観する姿勢をとれば、2022年冬季の北京オリンピックまでは、良好な関係が続くであろう。

香港の現状

中国の法律を香港に適用することに抵抗を感じている香港人に対して、14億人がその法律で生活しているのに何が問題なのかと反発する中国人とでは、根本的に考え方が違う。香港のGDPは中国の2.7%にとどまっているため、中国政府は香港をそれほど重要視しておらず、デモ鎮圧にコストのかかる強硬策には走らないと考えられる。また、その根本的な考えの違いから、香港のデモが中国に波及することは危惧していない。

(国際部 片岡 昭彦)

図の出所: 李氏の講演資料より作成