

経営技術レポート

～これからの産業社会はどのように変化していくか～

現代の企業環境を考える」

「世界のひとつ化」をもたらすもの

<はじめに>

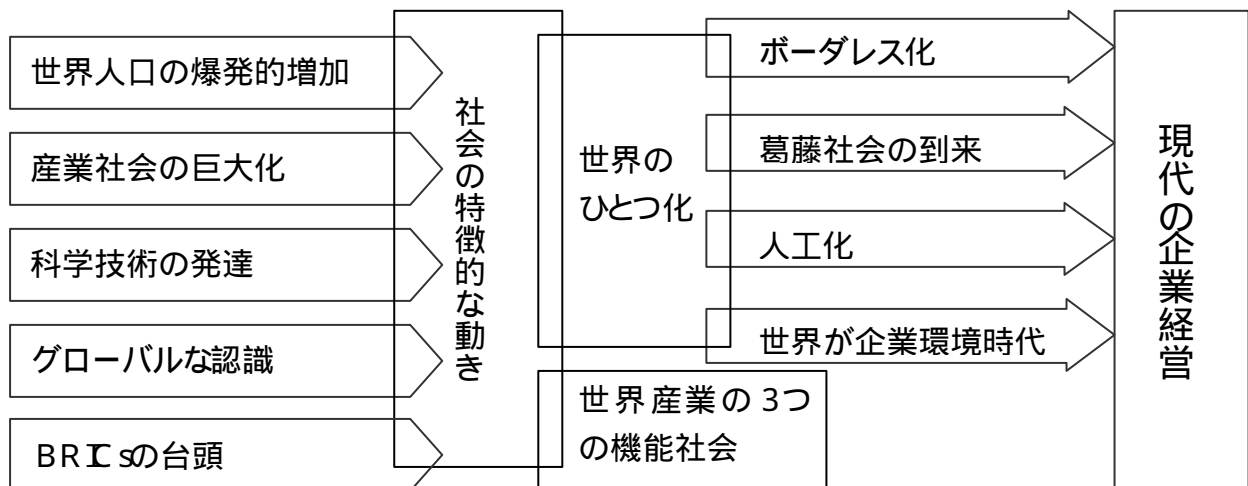
企業環境は、企業経営を考える上で最も重要な分野である。これからの企業環境を考える前提となる社会、特にこれからの産業社会がどのように変化していくかについて考えていく。

今後の社会を予測することについては多数の説があるが、BSOでは、**企業経営という場面を見た現代社会の特質を、大胆にも「世界のひとつ化」と極論付けている。**なぜそうなのか？BSO代表である西山輝が著書『現代の経営』の中で考察している。

今回のレポートは、『現代の経営』の中でも重要テーマである「企業環境」に焦点を当て、そのポイントについて解説することとした。企業経営を考える上での参考になれば幸いである。

1. 現代社会の特質「世界のひとつ化」をもたらす要因

「世界のひとつ化」をもたらしている要因のうちの主要なものとして「世界人口の爆発的増加」、「産業社会の巨大化」、「科学技術の発達」などを挙げたい。また、「世界のひとつ化」からは、「ボーダレス化」、「葛藤社会の到来」、「人工化」、そして「世界が企業環境時代」というキーワードが惹起される。



1) 世界人口の爆発的増加

(1) 共生の限界を超している人口

17世紀頃までは10億に満たなかった世界の人口も1950年には25億人を超え、2000年には60億人に達した。さらに2050年には90億人を超すという予測が出ている。先進国の人口は停滞あるいは減少傾向にあるが、発展途上国では2桁に近い人口増加になっているのである。もはや先進国、発展途上国という考え方も存在しなくなりつつある。

この地球上にどれだけの人口が住めるのか、またどれだけの人口が適正なのかは数値で表さずとも、人間が自然と共生できる時代ではなくなったことは確かである。

これに対して産業社会の課題は2つの方向があるように思う。ひとつは環境破壊をこれ以上行わない産業活動を目指すこと、もうひとつは人工的に自然を再生する産業を活性化させることである。

(2) 世界の飢餓問題

人口増加とともに世界の「飢餓」の問題も重要な課題である。日本国際飢餓対策機構の2002年の年次報告では、「人口の1.7倍分の食糧を生産しながら、穀物の40%を1/5の先進国が消費している。」「21世紀をこれまでの歴史の中で最悪の『飢餓の世紀』になる。」と述べられている。

新時代といっても、なお世界は依然として激動と混乱を続けることになるだろう。現代は、新しい秩序なり、社会運営のあり方を抜本的に見直す時代にあるといっても過言ではないように思う。

2) 産業社会の巨大化

世界的規模の企業が増加し、また世界の産業規模も拡大していることは、統計を調べずとも誰でも推察できる。

1996年における世界ランキング1のGEの売上高は1683.69億ドル(約14兆円)であり、2003年度における日本の国家予算の1/3弱となっていた。また、この年の世界ランキング10位までで売上高は110兆円ほどになる。日本でも、トヨタは世界で10%シェアを狙う企業になっているし、医薬品流通業界は、化粧品業界まで巻き込んで1~3兆円弱の年商の企業群ばかりとなった。

国家財政に比べ、産業社会が巨大化したということは、社会に対する影響が国家の動き以上になっており、産業のグローバル化とともに、政治行政機構は時代をリードすることから管理機構としての存在に変質せざるを得ないと見ていいだろう。ましてや、経済力のない権力では控えめにしかそれを行使できず、産業社会を代表する経済界の発言に耳を貸さなければならない時代になり始めている。

3) 科学技術の発達

(1) 科学技術の発達は社会の概念を変える

現代の科学技術の発達は、「情報技術」に偏った報道のきらいがあるが、現代社会は色々な分野で構造的に革新されている。それぞれの学問分野は勿論のこと、学際的なところでも多様な研究がなされ、現代社会の発展を支え進化の元となっている。遺伝子工学、ヒトゲノム、ナノテクノロジーなどは様々な科学技術の分野で話題を一般社会に投げかけている。これら科学技術の発達は、産業だけでなく倫理観までも変えている。

(2) 移動・運搬手段の発達は人の活動範囲を拡大した

鉄道・電車の発達は、馬車の時代よりも活動範囲を拡大し人や物を大量に運ぶようになった。船舶の発達は、鉄道・電車の活動範囲を拡大した。航空機は活動のスピードを飛躍させた。そして、これらの移動・運搬手段は科学技術によって量的にも質的にも拡大し、安く利用できるようになった。「世界のひとつ化」現象を巻き起こしている。

いまや、世界は、大型貨物船による大量輸送とともに、臨空時代に入った。そして、飛行機の離発着数は交易の規模の大小を捉える代表的代用特性になり、「都市」と「田舎」とを識別する指標となる時代にもなっている。

(3) 高度情報社会の到来

全世界のIT産業への過度な関心は、世界的規模で社会構造を変質させている。特に、米国でのIT産業の隆盛は世界に拡散し、いまや各国の社会基盤の重要な要素となり、世界的に社会のインフラの構造を大きく変質させた。また、このIT産業にまつわる金融産業のコバンザメ的商法は、主客逆転によって酷さを増しながら、異質な文化へと世界を誘導している。「情報技術」は科学技術の発達を促進させるとともに、人のあり方を根本から変えている。

ITのひとつである携帯電話は、パーソナル・コミュニケーションの時空環境を構造的に変え、さらにiモードや映像伝送などといったWEB機能は、携帯電話をパーソナル・コミュニケーションのツールから社会構造を根底から覆す道具に変える様相すら現わしている。

4) グローバルな認識

「世界のひとつ化」の時代では、国内の問題であろうと海外の問題であろうと、日本人の文化や価値観でモノを捉えたり、異文化といって排他的に考えてはならない。「井の中の蛙」で現代は生きていけない。我々日本人が「世界のひとつ化」の中で生きていくためには、日本に居て議論をするより「百聞は一見に如かず」というとおり、語るより見ることが肝要である。

国際社会を知るということは、まず、それぞれの文化を考慮して行わなければならない。例えば日本では、血族の中で金の貸し借りでもめることはあまり起こらないが、中国や韓国では親族からお金を借りたら死んでも返さなくてはならないという話を聞く。まずは「お互いに文化が違う」ということを認めなくてはならない。

5) B R I C s の台頭

B R I C s (ブラジル、ロシア、インド、中国) が今後 30~50 年の間に浮上することは、世界経済に大きな変化をもたらすといわれている。現在のペースで経済が発展していくと、今後 30 年以内に、日本経済は規模のうえで中国はもちろん、インドにも抜かれてしまう。2039 年には、現在の世界の経済大国のトップ 6 か国 (G6) であるアメリカ、日本、ドイツ、フランス、イギリス、イタリアの合計を「B R I C s」が経済規模で上回り、2050 年には中国、アメリカ、インド、日本、ブラジル、ロシアの順となるという予測がある。B R I C s が世界経済に及ぼす影響は、今後ますます強くなっていくであろう。

この 4 力国の動きは、G 6 と対等の経済的な社会を形成する勢いにある。世界の 1/10 の経済活動を担当していた日本は、もはやこの B R I C s に役割を委譲し、国際社会での新しい経済関係を再構築しなければならない状況にある。

(ブラジル)

ブラジルは、南米社会の「世界のひとつ化」時代の産業の核としての存在という観点から見ておきたい。ブラジルの世界的な動きは、南米という地域社会での活躍の延長としての位置づけになるように思う。このような動きは、アフリカにも期待されることであるが、アフリカでは当分秩序が確立できるような動きにはならず、混迷が続くことになるという見方をしていたほうがいいように思う。

(インド)

インドの産業活動は、I T 産業から他の産業に広がりを持ち出している。もはや、東南アジア・中国の動きの一部として捉える社会ではなくなっている。先日、マレーシアの工業開発庁の幹部とのミーティングで、マレーシアが海外に展開する産業活動の主要な相手として、中国、イスラム社会と同じようにインドを位置づけており関心の強さを感じた。

(ロシア)

ロシアは、天然資源も人的資源も豊富である。また、産業構造的にも独立している。経済力が徐々に向上しており、数年前とは雲泥の差を感じさせる現在である。毎年毎年の変化を感じさせる。今後経済力を増していきながら、世界的な規模で活動していくことになる。日本は、産業のパートナーとして

注目されており、標的として見られていることを前提に如何に付合っていくかを考えていくことになる。

(中国)

中国の成長は、成長の著しかった台湾、韓国、さらには東南アジアの成長とは著しく異なった様相を呈している。これは、単に人口の大小という捉え方で説明できるものではない。国家の資源を集中的に使用し、先進国の金とノウハウを上手く使い、歴史的に体質化しているビジネス感覚を再興させ、国家を挙げてのビジネスへの取組みが功を奏しているとする。

中国の存在は日増しに強さを増している。この流れは、世界の発展途上地域を誘発し、BRICs社会を形成するまでになってきた。

このような世界産業の動きは、旧時代の世界観では説明できないし、旧時代のビジネス観では企業の存在すら否定される状況になりつつある。

2. 注目すべき産業活動の3つの動き

我々は、注目すべき産業活動の特徴的な動きを大きく3つの切り口から捉えている。すなわち、社会と共存共栄することが直接的に関係する「購買力の構造的変化」、産業活動の成果を生活の場や社会に供給する「普遍的な動き」、そして「現代的な動き」である。

1) 購買力の構造的変化

BRICsの急激な成長に伴い、このBRICsを中心として世界の購買力は、生産財消費財を問わず拡大している。また、金余り現象は、金融のグローバル化とともに、金融市場に世界を巻き込んで個人が参加する流れを創った。また、インターネットは、この動きに拍車をかけている。

いまや、規模の大小に関係なく、全ての企業が世界を相手に事業を営む時代になり、またすべての人々が世界の中で生活する時代となってきた。このような環境は、取りも直さず、我々が営むビジネスの企業環境としなければならないことを意味している。

2) 普遍的な動き

「世界のひとつ化」で、従来のビジネスのあり方は変えざるを得ない状況が進んでいる。

物づくりはBRICsに

物づくりは、最初は人件費の安さから始まったが、もはや品質の面でも遜色ないレベルまで来たとし、また量産体制も整い、BRICsを中心として先進地域から発展途上地域に移行している。日本はもちろん欧米では物づくりではなく価値づくりを行なうことになる。

たとえば、墓石や寺院の備品等は、すでに中国の産業となっている。日本の携帯電話のコンテンツは、インド企業でも造っている。

マーケティングはグローバル・マーケティングに

まず世界を相手にしなければならなくなったこと、特定地域に限定したビジネスを営んでいても「世界のひとつ化」は許してくれない。どの様な産業であれ世界が直接間接に早晚押し寄せてくる。

現在はB R I C s に発注し買いに行っているが、早晚売りに来る時代になる。

生活文化を豊かにする産業の活性化

先進地域の産業は、文化の豊かさや歴史的背景のなかで、精神的な生活を豊かにする商品やサービスを開発しビジネス化する土壌がある。

日本商品ばかり、ヨーロッパ商品ばかり。根強い日本ブームは、一過性のものではない。これらの地域産業社会は、世界に向けて、もっともっと生活文化を豊かにする「価値」を提供することを意図すべきである。そのための方法の開発に注力すべきである。

産業基盤整備は「世界のひとつ化」に不可欠

先進地域だけの域内産業活動から、全世界を相手にした取引が行なわれだしている。その象徴的なのが「臨空社会」の到来ということになると思う。また、海運やエアカーゴなどによる物量の世界的移動は、ますます拡大する。これらの動きに必要な施設や機材をどの様に充実させていくかは、もはや一国の問題ではなく、国際的課題である。

F T A の締結がいたるところで行なわれ、B R I C s 関係の港湾や空港が整備され、またハイウェイとパイプライン、そして通信網は国境に関係なくローマ帝国の道路網のように世界に広がりだしている。物流・情報流のための技術の発展は今後も続き、ますます世界をひとつ化する。

3) 現代的動き

I T 産業は、世界を変える

I T 産業は、急激に拡大している世界の I T 需要に応えるべく、B R I C s 社会に止まらず世界で成長している。特に、殆どが頭脳に依存するソフト産業は、B R I C s を中心に世界的な広がりを見せている。一方、ハード分野は、先端技術の発展と相まって、ますます開発設備の大型化を求めながら先進地域での企業の取組みが盛んである。

技術の深化・先端技術の発展に必要なプロデュース

科学技術は、ますます専門化している。同じ専門分野にいる人々さえ、もはや

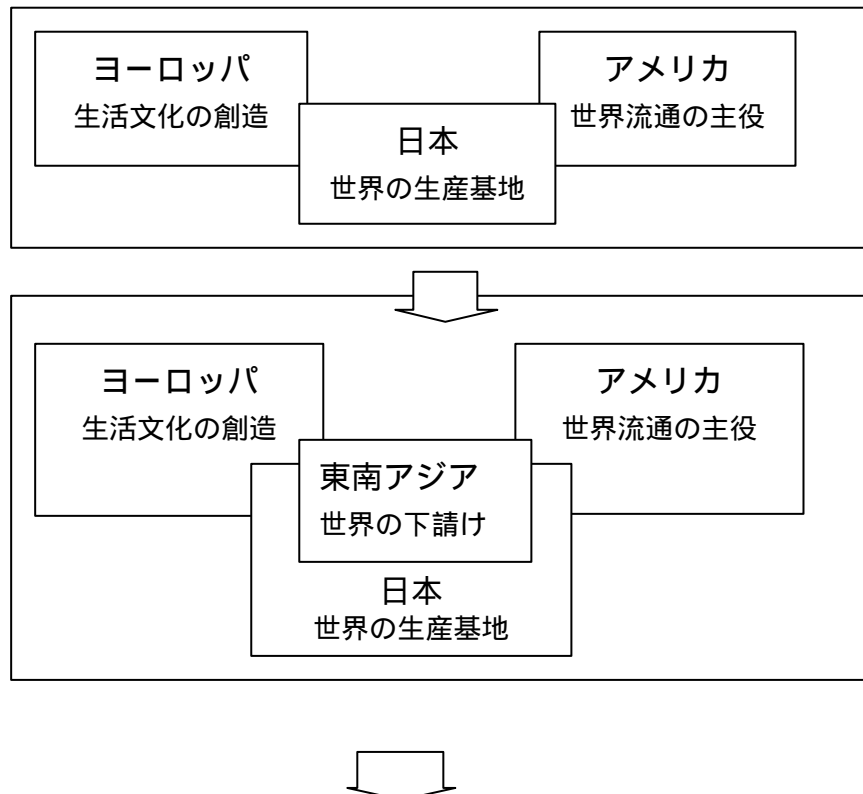
他人の研究内容を掌握できなくなる場面すら発生している。専門家などが社会に対して無責任な行動に出たり、担当者任せによる事件が多発している。これらは、関係する範囲や規模が膨大化していることと、専門分野が細分化し深化していることとともに、これらを統合化する機能が弱体であることによる。この弱体な統合機能をいかに創造するかは、最重要視しなければならない現代的課題である。

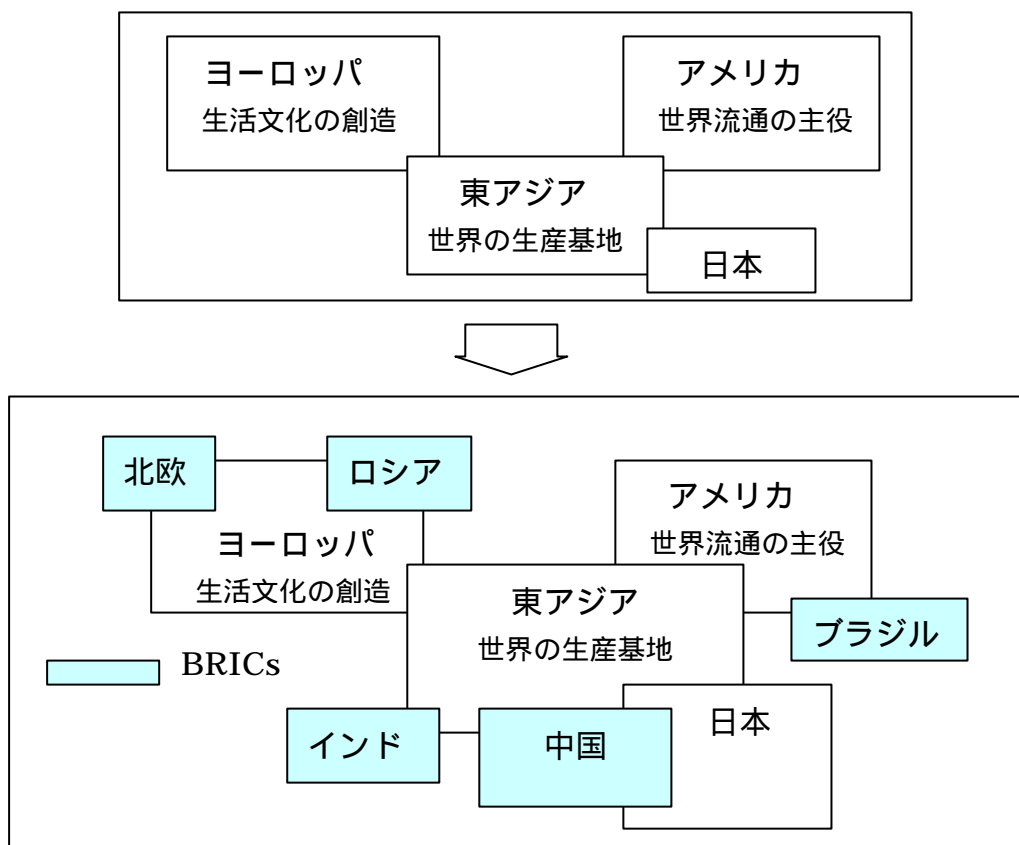
この機能は、仕組みや機械でもたすことは出来ない。これらは、多分補助的な役割しか果たすものにはならないであろう。要は、人間が主担することになる。バランス感覚があり、関係する範囲を理解し、専門家を束ね、合目的的に動かすことが出来る人財ということになる。このような人財をどのようにして育てるかが、すなわち重要視しなければならない現代的課題ということになる。

3 . 世界産業の3つの機能社会

1) 世界の近代産業地図の変遷

この1 / 4世紀の世界経済の構造的変化は、下図のような推移をたどってきた。BRICsが台頭するまでの産業社会は、この「3つの産業社会」と「ひとつ化する世界」との関わりのなかで、日本の企業経営に東アジアとの関係を模索しながら、世界との関係を保っていた。BRICs、特に中国の国際産業社会での比重が増すにつれ、国際経済の中での日本の役割がボケ、いまや我々はこれからの方向性を早急に模索しなければならない状況にある。





(1) 交易が頻繁に行なわれるところが都市である

歴史的に見ても、世界いたるところで産業が生まれ交易が行われていた。この交易の頻繁なところが歴史の舞台であったし都市であった。

BRICsが台頭するまでは、産業都市が集積することで世界的規模かつ主体的に活動する社会という地域が4つあった。ヨーロッパ、アメリカ、中国・東南アジア、そして日本である。これらの地域の産業都市国家と我々が呼ぶ都市も例外なく交易量の大きさが顕著であったし、例外ではなかった。

(2) 日本の産業構造の主役

第二次世界大戦後の日本の産業

日本の高度成長は、紡績を中心とした繊維産業と鉄鋼産業及びそれを原材料とした産業が主役を担ったといつてよいであろう。第二次世界大戦後の日本は、炭鉱が、そして造船会社、紡績会社が幅を利かせた時代であった。

近代日本産業の開始

朝鮮動乱が終わり高度成長時代は、これらの産業が中心となり多くの産業が活況を呈した。

高度成長時代はハード産業の時代

昭和40年代に入り、景気の変動はあったものの高度成長時代は続き、大型設備投資が出来る時代になり、石油化学産業の台頭そして主役化が進む時

代に入る。また、国土整備が開始され高速道路網の建設、新幹線の開通、自動車産業・通信関係産業などの新しい産業がドンドン誕生し、日本経済はあらゆる産業が活況を呈した。いわゆる、ハードの時代である。この時代のコンピュータも、まだハード的な価値の色彩が強く、大量の記憶ができるとか大量の計算スピードが速いとかいったことに関心が強かった。しかし、航空機が大型化し、「世界のひとつ化」の兆しが徐々に現れ出していたのもこの頃であった。

「世界のひとつ化」は日本が仕掛人？

バブル時代には「経済大国日本」と言われたし、日本の人件費が世界1になり、生産コストが高くなりだし生産基地を台湾・韓国そして海外に、特に東南アジアに求めていく時代に入る。この時代もまだ、ハードの時代の延長であったといつてよいだろう。まさに「世界のひとつ化」胎動期である。

空洞化は、日本より欧米が先である。しかし、欧米の空洞化は、古くは植民地政策と併行するなどして長い期間をかけて行なわれてきた。日本の産業の海外移動は、歴史的に見れば短期間で行なわれているといつて良いだろう。

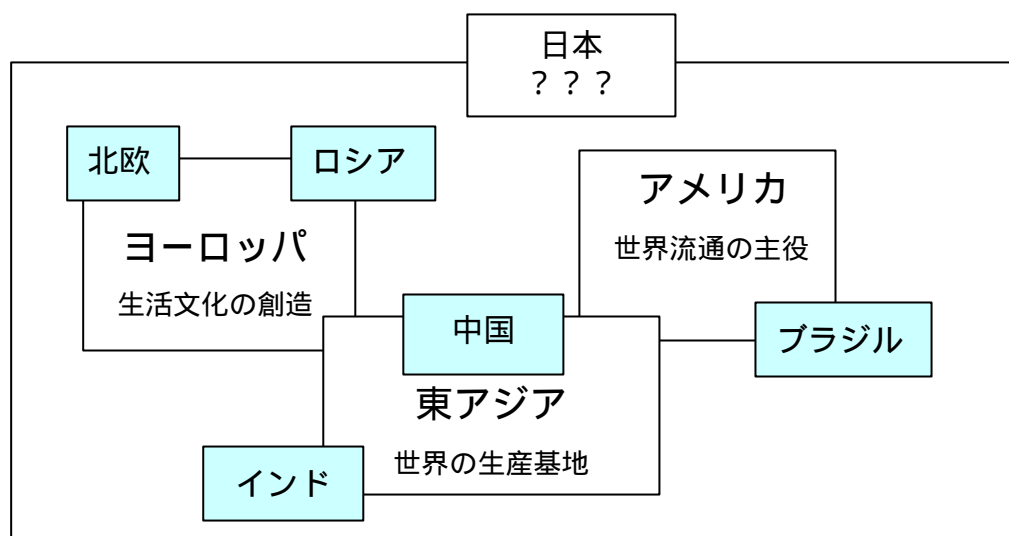
ソフト産業の活躍

時代的に産業構造が再び変わるのは、パソコンの誕生そして普及する時代に入ってからである。通信とパソコンが融合しインターネットの時代に入り、デジタル機器は、もはや人間の考働に不可欠な要素となり、頭脳ひとつでこれらの産業に関わる人財が世界のいたる所で活躍するようになる。デジタル化は、もはやハードのイメージを払拭しソフト産業として社会的役割を担うようになってきている。このような産業は、いまやIT産業として市民権を持つようになってきている。これまで世界が保有してきたハードの財産に、このソフトが融合し、一般社会も産業社会も新しい時代に入った。現代を我々は「産業のソフト化時代」と呼ぶ。

2) 世界産業の3つの機能社会と日本の関係はどうだったか

ヨーロッパ、アメリカ、中国・東南アジアの3つは、それぞれが果たしている機能を明確に捉えることが出来た。日本も「世界の生産基地」として歴史的役割を果たし、一時は世界経済の中心地のひとつとなる様相を呈していた。しかし、「世界の生産基地」を台湾・韓国そして東南アジアに譲るようになってから、その世界的役割は薄れ、中国の急激な成長とともに、その傾向は顕著になってきている。

産業のソフト化時代であっても、まだ世界の産業は、ハード時代が基本になっている。日本の産業は、大分色々と模索され挑戦されることが多くなってきているが、まだハード時代の世界との関係の延長にあると言わざるを得ない。



「3つの産業社会」と「ひとつ化する世界」との関わりの中で、日本の企業経営に携わる我々は、これからの方向性を模索しなければならない。すなわち、このような世界の産業社会の中で、日本企業の生きる道は果たしてどのようなことになるのか、を検討するベースを再確認しておきたいと思う。

あらゆる企業にとって、このように特定地域に集積した機能社会を考慮し、これらの動向に関心を持って企業経営することが不可欠となる。中小企業であっても例外ではなく、この色彩は強まることはあっても弱まることはない。

(1) ヨーロッパ/モノ造りより価値創りの風土・社会

名人芸的産業を見る

ヨーロッパは工業の近代化が遅れている。多品種製造には向くが、大量製造には不向きである。そして、彼らとの話のなかには、コストダウンや生産性などの話題が少なく、製造現場は、我々が日常接しているモノづくりという雰囲気薄い。

歴史的深さを感じる物づくり

仕事に対する意識は、歴史の重みに帰着しているように思う。様々な変遷を辿る中で学び得たことに裏打ちされた文化をベースにした産業活動がある。これらの文化には接していると奥の深さを感じずにはられない。そして、芸術溢れる生活環境の中から生み出される商品は、いわゆる生活場面にとどまらず、広く社会の財の創造の大きな基盤となっている。まるで何千年もの時間を超越した多くの人々の欲求の本質を直感的に受容し、多くの人々を魅了することの具現化を無造作に行っているように感じる。

ヨーロッパには、「世界のひとつ化」する中で世界に通用する普遍的な生活文化、人類そのものの文化的な深さがある。日本にも「ワビ・サビ」など歴史に培われた文化がある。しかし、それとはひと味違い、日本の歴史が及

びもつかない永い生活文化の歴史のにおいを感じさせる。ひょっとしたら、日本の文化が特定の社会で培われたのに比べ、ヨーロッパの文化は社会全体の知的財産として存在してきたところに本質的な違いがあるのではないかと推察する。

(2) 東アジア / 世界の生産基地

日本の生産ノウハウを継承した東南アジア

アジアは世界の生産拠点となりつつある。品質は、全体的には必ずしも良いとは言えないが、中には世界に引けを取らない会社が出てきだし、早晚品質も世界に通用するレベルに到達するものと思われる。たとえば、産業の先進地域の牙城分野であった精密プラスチック成形の技術を持って大々的に日本の弱電機メーカーに部品を供給しているところが、1997年にはすでにマレーシアにあった。また、同じ時期に、ある日本のメーカーの化粧品を詰めるアルミ罐はジャカルタで製造されていた。その時代から、世界の生産基地になる兆しがすでに見られていた。

精力的に取り組んできた工業化

アメリカの生産現場と比較しても、「生産」の大きな流れがアジア、中国となっていることが分かる。特にジャカルタは金融や政変による大変な時代であったにも関わらず産業化を進め、借り物ではなかったことを証明しつつある。

中国上海の保税金橋工業地域は、95年に世界から進出した270社ほどの色々な業種の企業が完全操業に着手していた。上海の浦東工業団地に始まった産業都市化は、周辺にまだ広がりを見せ蘇州郊外の桁違い工業団地の本格的な操業まで漕ぎ着けている。広州の自動車産業、珠海の保税団地、深セン経済特別地区は世界的に活躍する流れにある。

またベトナムのホーチミンはすで開発を終了し、隣州の開発は活況を呈しスズキの組立工場の建設など工業化が盛んである。新空港の開港が待ち遠しい限りである。

東南アジア・中国以外でも、たとえばNAFTA（北アメリカ自由貿易協定）がある。このNAFTAの象徴のようなティファナの工業地域などは、アメリカが中心となって進めて来た産業化・工業化の産業都市化が行われているところである。しかし東アジア・中国の胎動と、これら以外の産業地域とを比較すると雲泥の差を感じる。

世界の生産基地を目指して進む東アジア

これからの世界の生産活動は東アジアが主担するという位置付けは、余程のことがない限り変わることはないだろう。いまや中国は市場経済への移行を大々的に進め、もはや余裕を持った経済の成長政策を模索し始める段階に入った。

(3) アメリカ / 価値の流通

モノ、情報、金、価値のあるすべてのモノを流通させる。流通産業の最たる地域社会であり、ノウハウもセンスも充実し、その技術への挑戦は止まることを知らない。今後も世の中の主役を演じることであろう。

歴史的な強さを持つ金融

アメリカの金融社会がいま世界の経済の動きを創っていると言っても過言ではない。金融技術の開発は、先進社会のヨーロッパを追い越し旺盛に進められ、株式投資をはじめとした金融取引がいち早く一般化されて潤沢な金融市場が出来上がるなど、金融社会が活発に活動出来る環境が整っている。

そして、景気の波に左右されながらも、アメリカンドリームを持った人々が創るベンチャービジネスに投資社会の潤沢な資金がスムーズに流れる社会基盤が出来上がっている。

現代社会の企業も個人も、世界金融の流れのなかにいる。アメリカの金融産業が世界的に拡散する中、日本の地域性が強い中で事業する中堅・中小企業ですら、アングロサクソン色の強い「金融の自由化」「世界の金融」を避けて過ごすことは出来ず、日本経済は、この15年苦しみにぬいてきた。

5～10年進んでいる小売業態

小売業態の大きな流れが、アメリカでは5年程のサイクルで変わると言われる。1995年頃は、「ビッグイズベスト」といわれ、郊外にとてつもなく大きなショッピングセンターの建設が見られた。最近では、街中ショッピングモールが増えている。アウトレットはすでに市民権を持った。最近は、色々な専門店が店子として入ったショッピングモールがアウトレットと混在しながら、郊外型から都市型へと移行する様子が伺える。

CSに徹した販売活動

アメリカの小売店に入ると、いかに店のスタッフが買ってもらうためのサービス精神に長けているか感心することが多い。いわゆる期待に応えるだけでなく感動をももたらす接客サービスは、我々も再考する必要がある。

マーケティング技術はアメリカで誕生する

アメリカにはマーケティングの実践的な歴史やノウハウがあり、また、調査会社、分析会社、さらにはマーケティング・ブローカーなどと称される実践請負人が豊富であるなどといったインフラがある。アメリカは市場密度が薄い土地柄にある。そのような中で、いかに大型のビジネスをするかを考えると自ずから市場と共存共栄する方法を編み出さざるを得ないという背景がある。インターネットをいち早くビジネスの社会に導入したのもアメリカである。いまやインターネットに止まらず広くデジタル技術をベースにしたIT産業へ発展し、アメリカはIT産業先進国の道をつっ走っている。このようなIT時代に対応していち早く個客対応のOne・To・Oneマーケティングを誕生させ、またしてもアメリカはマーケティングの社会に新しい流れを創った。また、アメリカの市場調

査会社は、インターネットの普及と共に、いち早くインターネット社会に事業活動の範囲を広げ活発な動きを行って来た。インターネットビジネスは流行の時代を終え、インターネットをベースにしたインフラの中で世界は新しい時代の創造に向かっている。

桁違いの物流施設

ダラスは世界的産業社会のアメリカを象徴している都市のひとつであろう。ダラスでは30程の色々な業種の「市」が立ち、世界中の国から色々な産業価値が集まり、世界からバイヤーが集まるそうだ。また、フォートワース空港は関西空港の約6倍もあり、増設工事が完成すると8倍になるという。(このダラスのフォートワース空港ですらアメリカ第一の空港ではない。)

ダラスを見ただけで、物流を中心とした世界の流通のリーダーであると感じる。世界のあらゆるところからそれぞれの地域の産業価値を運び込み、そしてさらに価値を付加してアメリカ国内だけに止まらず広く世界に供給している。

新規産業の誕生する土壌があるアメリカ

軍事費の大幅な削減で、カリフォルニアの工業を中心とした産業は致命的な打撃を受けたのはもう大昔になった感がある。数年続いた、このどん底にも近い状態から脱皮し、シリコンバレーを中心とした電子機器業界の死に物狂いの模索と挑戦は、その後名実ともに世界のIT産業都市群(地帯)を形成し、「シリコン・・・」と言う地名で全米へと拡散し、世界のIT化の流れを創ったと言ってもいいだろう。

マンハッタンと言えは金融業界しか表に出なかったが、1998年には、すでにソフトをつくる会社が1500社ぐらいあり、2万4千人が働いていた。西のシリコンバレーに対抗し、こちらはコンテンツで世界一をめざすシリコンアレーである。世界一コンテンツの産業基盤に恵まれ、情報の最も大切な中身である世界のコンテンツのノウハウをリードすると自負するのめあながち的外れでもないように思った。

3) 都市と田舎に二極化する世界

(1) 産業都市が都会でその他が田舎

世界は活発に産業を営む社会である「都市」と、それ以外の「田舎」との二極化が進んでいる。極端な場合は経済難民といった現象をつくるなど、「田舎」は、産業都市へ労働力を供給し、ますます僻地化する傾向にある。昔、日本でも田舎から、東海道ベルト地帯に就職のために人口が集中した。現在は、さらに進み東京一極集中の状態になっている。

また、最近の大陸中国でも、上海などでの産業都市に田舎から大量の就職のための出稼ぎ労働者があふれている。中国大陸の労働力を供給する巨大な

「田舎」は、賃金の高騰を招かない役割を果たしているといわれる。

アメリカの不法入国者はアメリカ産業の低コスト労働力供給に少なからず貢献しているとの見解も強ち間違っていないように思う。

日本の中堅中小企業にあっても、この「産業都市」とのビジネス、世界の「田舎」の安い労働力について無関係では済まされない。

(2) 都市とは「新産業都市国家」

国とは関係なしに都市が経済活動の中心となり、一見「国家」の様相を呈する産業都市が世界のいたるところで誕生し、あるいは形成されている。今後ますますこれらの都市は発展することになるであろうし、このような傾向は広がるであろう。

サンフランシスコ、ダラス、デンバー、ミラノ、フランクフルト、ホーチミン、ジャカルタ、クアラルンプール、香港、上海、モスクワ、サンクトペテルスブルグなどの都市がそれぞれの特徴を持ち、GDPレベルを更新しながら産業都市国家として発達している。これからの時代はおそらく、これらの「都市国家」とそれ以外の地域、すなわち「田舎」とに二極化していくと思われる。

(3) 新産業都市国家は産業の集積化が進む

企業城下町の時代は終わった。関連する産業が多々集まる中、お互いが自主独立の経営を行いながら、規模に関係なく産業活動として相互補完する関係を形成し、また自由競争することで現代産業は成り立ち成長する。このような関係を形成することを「産業の集積」と呼べるだろうが、この集積度が大きくなればなるほど、産業都市国家としての体裁をなしてくる。中国の経済特区、イタリアの産地、米国のIT都市、ワシントンDCなどは、それぞれの国の主要都市と見るよりは、この「新産業都市国家」という概念で見たほうがつかみやすい。

(4) 交通アクセスの悪いところは田舎化する

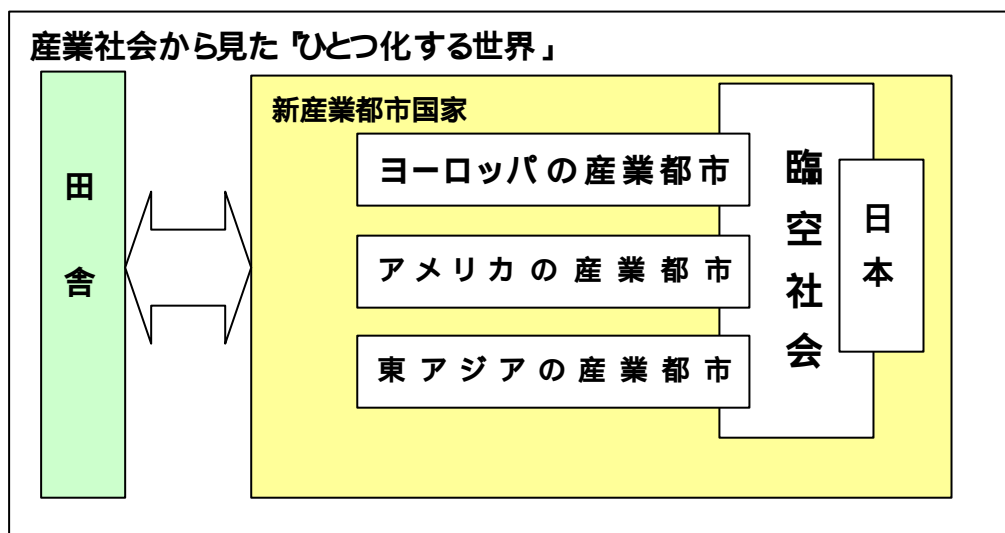
世界の歴史のなかで活躍した多くの都市の中で、交通アクセスの良いところ（特に臨空都市化したところ）は産業都市化した現代でも素晴らしい都市として機能している。しかし、この反対の流れ、すなわち交通アクセスの整備を怠ったところは、観光価値に頼れるところですら余程の努力がない限り忘れ去られ田舎化していくものと思われる。

(5) 臨空社会が新産業都市国家の要件

この時代の流れにうまく対応し、どのようにして全世界とのアクセスを充実させ、この時代を生き抜いて行けばよいのか。この問いに答えるもののひ

とつに相互補完やシナジー効果の出せる地域社会間の日常的かつスピーディーな交流がある。その効果的な手段の一つとして航空産業の充実が不可欠となる。臨空社会とは、このような航空産業が提供するサービスを活用した社会である。これからますます臨空化する社会の中で、日本はどのように生き、またどのような可能性があるのかを考え、これからそれをどうやって見いだせばいいのかを考えるべきである。

例えばデンバーにどれだけ多くの離発着数があるか。そのような動きがどのような社会の動きとリンクしているのか、またどのような仕組みになっているのか。過去に見たダラスでは桁外れのカーゴが動いていた。ただ単に「アメリカはすごい」だけではなく、飛行機を中心にモノ・人・情報の交流がどのようになされているのかを見たい。



新産業都市が共に特徴を持ちながら発達し共生していく時代は、量とスピード、また自由度の高い交流が大前提となる。このような条件を満たす交流は、デジタル通信網と飛行機を基本とした交流にならざるを得ない。つまり、情報、物資、人材の面で全世界とのアクセスをどれだけ充実させることが出来るかが「ひとつ化する世界」の中で活躍する「新産業都市国家」の絶対的要件であり、我々がこれからの時代に経済社会の中で企業を経営していく前提として念頭に考えておかななくてはならないことである。

(6) 「世界のひとつ化」を支える臨空社会

臨空社会が産業都市の発展を増殖する

3つの機能社会に位置する産業都市を往来するのに不可欠なものは、飛行機である。これからの我々のビジネスには臨空社会が欠かせない。

ダラスのフォートワース空港は、超大型飛行機が離発着できる滑走路が6本は少なくともあるそうだ。デンバーの空港は3機が同時離発着できると言

う。これらの空港の関係者でなくても、臨空社会はビジネスに有利な強力要因であることは、説明を聞かずとも容易に理解できる。東南アジア・中国で空港の整備に余念がないのは、臨空社会の到来を先進地に学んでいるからである。

日本の主要空港は言わずもがなハブ空港とは言えない。空港の大小を競争する問題ではない。これからの産業都市を基本にした世界のあり方の中での日本について考えるべきことを提起している。成田・伊丹・関空・千歳これらをあわせてはじめて、世界の産業活動の基盤となる「臨空社会」の仲間入りができることになる。しかし、このような連携プレーができるような空港間または地上アクセスの機構が全くない。これらの整備をいまから取り組むとすると、次の時代のまた次の時代の話になってしまう。このようなことは現実性がなく、とにかく現在ある国際空港を本格的な世界に通用するハブ空港にするか、もしくは中国・韓国にそれは任せて、日本では徹底的にローカル空港の整備とハブ空港とのアクセスを充実させるかであろう。ソウルにしても、上海にしても、香港にしてもさえ、もはや日本のハブ空港としての位置づけになりつつある。いっそのこと、「東アジアはひとつ」方式で、日本の産業社会を考えたほうが考え易いように思う。

近隣する主要空港間の運賃は100\$

「臨空社会」が、「世界のひとつ化」に寄与するためには、航空運賃の負担が手頃でなければならない。新産業都市国家と近隣空港間の片道運賃は、ほぼ100\$程度、新産業都市国家間でもせいぜい200~300\$程度だろう。移動コストが低ければ低いほど交易は盛んになり、産業都市の発展をもたらす。

札幌 東京間の安売り航空チケット、また東京 大阪のチャトル便がほぼ1万円程度で定着してきた。もはやその中心人物はこの世の人ではなくなり、また会社自体がANAの傘下に入ったというものの、このような流れを創ってくれたエアドゥの創業に苦労した人々に感謝する。

以上