

【崎長】 ご紹介いただきました川崎汽船の崎長でございます。真打ちお2人の方が先に立派なプレゼンテーションをやられた後、力のない船社のOBが前座を後からやることになって大変しんどいなと思っているんですが、自分が持っている情報等々を使って、今私がどういうふうに現状を認識しているか、それに伴って課題がどういうふうに出てくるかというような視点から、少しコメントさせていただきたいと思います。中身は皆さんがご存じのことの羅列になると思いますが、ご容赦をいただきたいと思います。今ここに出しておりますのは、実は私は青少年時代、瀬戸内海の江田島というところで、過ごしたんですが、当時連絡船を使っております、ライフラインでございますね、それでもものすごく荒天でありまして船は動くんです。そのときに乗組員らは「荒海を見ないで遠くを見ていれば船酔いはしないよ」ということをよく言ってくれておりました。今現在はご存じのように、先ほど松尾会長のほうからのお話にもありましたけれど、海運界は極めて大波に翻弄されているという状況ですが、遠くを見ることで現代の経営に携わっている方々が、船酔いしないで針路を適切に取って経営を進めていただく、そういう自信を持っていただくのに少しでもお役に立てばという意味で、若干長期ビジョン的な話になると思いますが、お話しさせていただきたいというふうに思って、テーマとして3項目を挙げました。

まず最初の海運パラダイムの変化という点でございますが、今の情勢は100年に1度のパラダイムシフトだというふうに、例えば三菱証券のアナリストの水野氏は、「金融資本が実体経済の尻尾が頭を振り回す時代に入った」という表現をしておられるわけですが、私としては、海運にとっても「パラダイムシフトまで行くのかな」と思っております。先ほど宮下先生からも大きな将来に向かってのいわば変革や仕入れの準備の時期ではないかというお話がありましたが、そういう面から見たらそうなのかもし

れないと思いますが、一面からみるとパラダイムの「シフト」というよりは「変化」と言う程度で考えておいていいんじゃないだろうかというのがこのポイントでございます。具体的には皆さんよくご覧になっていると思いますが、これは世界の海上の荷動きのトンマイルを示している図なんですけれど、この青い丸印でくくってあるところが、90年から99年までのトンマイルの数字なんです。これは計算してみますと、この伸び率が10年間で約3.1%の伸び率なんです。それに対しまして、IMFが発表していますこの10年間の経済成長は2.9%です。これは先ほど宮下先生のところにあった表とはちょっと数字が違っているかもしれませんが、3.1と2.9としますと、ほぼ相関していると言えるんじゃないかと思います。この時代は90年初頭の米ソ冷戦構造が終わりまして、いわゆる平和の配当が期待できると言われた時代ですから、その平和の配当がグローバル経済、あるいは市場経済が世界に定着したという非常にいい環境の中での安定した成長が期待できた時代ということだろうと思いますし、海上荷動きがリンクしていると思っております。その後この赤いところが、2000年から7年間のトンマイルの数字なんです。これは平均で約4.8%ぐらいの年率で伸びています。一方この間のIMFのGDPの伸びは、年率4.9%ぐらいですので、これも連動しているというふうに言えるんじゃないかと考えます。この仮説を是として、それではこの先はどうかということ、この図は2007年の数字をベースに、2008年、2009年をシミュレーションしたものです。2010年の成長は、IMFは3%ぐらいというふうに見ているんですが、9年の数字は0.5%ぐらいだったと思いますけれど、それでならしてみますと、赤い点線ぐらいの数字にしかならないと、この表を作った時点とかなり仕上がってくる数字が違うんじゃないかというふうに思います。ここから先は、誰も分からないし私なんかコメントできるような立場にないんですが、私とし

ては、ここから先は IMF の修正伸び率の 2010 年の 3%、あるいは以前予想した 4% ぐらいの数値で、安定成長のカーブにもう 1 回戻ってくれるのではないか、あるいは戻ると信じたいというのが今の気持ちでございます。

その次のテーマですが、近年は市場金融主導経済であったという認識をしておりますが、それが再び実態経済の競争力の強化に戻っていくのではないか、戻るはずだというふうに私は思っております。その 1 つの例として、このような数字をお示しします。これは商船三井の鈴木会長がお使いになったデータをそのままお借りしているんですが、米国のいわゆる GDP の中に占める製造業と金融サービス業の 1950 年からの比率の推移、その下は企業所得の推移です。いずれを見ましても、製造業の比率がぐっと下がりました、金融業の比率がぐっと上がっていったということが示されています。そこで今アメリカはこの状況を反省して、いわゆる内需の拡大、あるいは製造業の復活というところに力を注ぐというような政策をとろうとしていると私は理解しております、この動きが先ほど宮下先生は米国のいわば評価を下げるというか、下がっているというお話をされましたが、私としてはここら辺がどういうふうに回復してくるか非常に興味を持って見ていきたいというふうに思っております。いずれにしましてもこれは私個人の勝手な言い方ですが、2000 年頃の IT バブルの時代には、「メールで情報を送れても、物は送れないよ」ということをよく言っていたんですが、この金融バブルの時代では、私は IT あるいはメールで電子マネーは送れるけれど、やはり物は送れないよと、現物は目の前に来て、初めてバリューを生むんだよということが、われわれ海運業に携わっている人間の根本にある哲学というか、理念であるべきだろうと、それを信じて進めていくべきであろうというふうに思っているという例でございます。

この次がこれはカットしてもいいんですが、最近 10 年間ぐら

いで行われた M&A の実例なんです、先ほど M&A のインディケーションもございましたが、私は内需と輸出拡大というようなことになれば、生産性を上げる、あるいは輸送の効率を上げるという要請は当然アメリカならアメリカの製造業から出されるものと思います。そこでは必ずコストの一部を占める輸送コスト、特に海運コストについて、強烈な競争力強化の要請が来ると思いますが、そのことに役に立つ M&A はこれからも恐らく起きる可能性がある、あるいは M&A の形をとることがあるかもしれないと思います。但し、それは効率を上げるために何がいいかということだけであって、M&A が目的ではない。従ってマネーゲーム的に行われる M&A はこれからは金融の衰退とともに、消えていく、あるいは行われなくなるような時代になってくるのではないかと、あるいはそうあるべきだというふうに私は思っております。

その次の項目は資源価格高騰により新興国経済成長が抑制されますが、世界の成長は持続的に成長していくことが期待できますということを見て次のデータを簡単に見ていただきます。これは丸紅の柴田氏の論文をお借りしたものです、CRB 指数（国際商品先物指数）の推移を作っておられまして、70 年からの推移です。この右端に飛び出ている矢印をご覧くださいましたら、これがインディケーションなんです、非常に高いところから少し落ちてきて、その辺のある高い高原状のレベルで推移して少し上がっていくというような時代が続くのではないかとというのが、この方の見方でありまして、私もこれが経済に影響を与えて、例えば新興国については成長を抑制する要因になるのではないかと、このように思っております。

それでこの次は簡単にお見せいたしますが、これは日経新聞に掲載された先進国と新興国の経済成長に関する IMF の数字を使わせていただいているんですが、上が新興国・発展途上国、下が先進国ですが、この2つのカーブに典型的に見えておりますが、

新興国・発展途上国の成長そのものは少し抑制されるが、やはり絶対値として、相応の高いレベルを保持するであろうとしています。先進国は急速に落ちていますが、少し戻ってくるとしても、そのレベルは低いレベルに推移するであろう、その意味ではこれからの世界の経済成長は、やはり新興国、発展途上国の成長に委ねられているということを示していると理解しております。

この次の資料はそれを裏付けるための、世界の人口の増加の実績、予測に関するデータです。非 OECD の数字が急速に伸びておりますのに対して、OECD 先進国があまり伸びていない。例えば、先進国 10 億に対して、BRICS が 30 億というようなことを言われますが、ここの段階では 10 億対 42 億というような数値の比率になって、これがどんどん圧倒的に非 OECD が増えていく、同時に経済成長もこのように増えていきます。それからその中に占める中国、インドの比率が非常に高いということを示しているスライドでございます。

それから 3 つ目としましては、保護主義の排除、それから先ほど伊藤局長からもお話がございましたが、グローバル市場と経済が多極化した地域主義です。このような地域主義とグローバル市場との調和がまず求められてくるだろうと思います。一方保護主義だけはどうしても排除していただかないと、私ども海運業に携わる人間としては困ると思っています。そういう意味では今のアメリカで進んでいるバイアメリカンの条項などにつきまして、今回は G20 で議論されるというような話もございまして、ぜひここは保護主義の排除が方向づけられることを期待したいと思います。なお一部新聞の論調ではそれと同時に地域主義を振興することもマイナスだというふうに書いておられましたが、私はやはり地域主義は地域主義として、それが伊藤局長のおっしゃった「開かれた地域主義」であるということが、グローバル市場経済の哲学と調和する道ではないかというふうに考えておりまして、この

調整の可能性は十分残されていると信じていいのではないかと
思っております。

それからここでちょっとお見せしておきたいのは、先ほど宮下先生も伊藤局長もここら辺のことを触れられたんですが、この図はある方が整理しておられる分かりやすい図だと思ったので、定性的に使わせていただこうと思って引用したのですが、この赤い点線のところ（中華経済圏・NIES・ASEAN・日本）をわれわれがどのように関与し、われわれがどのような事業にして収益を上げて貢献していくかということが1つの課題であると思います。同時に今新興国、発展途上国というのは、これまでわれわれはもちろん視野には入れていたんですが、米国依存から抜け出していくには、この青い印で括ったあたり（日本とアジア・欧米以外の世界とのかかわり）も、海運としては、視野に入れて活動を強めていくということを求めていきたいと思います。これは後ほどコンテナのところに出てまいりますので、一応定性的な絵としてお示ししておきました。

環境の負荷と成長の維持の両立を図らなければいけないという課題は、先ほど来ご指摘のある通りで、環境問題から逃げる、無視するということは絶対にできませんので、その中でどのように成長を図っていくかというのが、民間事業者としての課題です。これはIEAのエネルギー事情の見通しですが、2030年になっても、やはりアジア、中国が非常に大きなエネルギー消費需要を持ったまま進んでいくということを予測しております。また右上のグラフによりますと2030年に至ってもやはり石炭、石油、天然ガスという炭化水素系のエネルギーに大きく依存するということを示しております。右下の図はその中で輸送部門が依存するエネルギーを示しており、これは恐らく陸上輸送が大きな比率を占めていると思いますが、石油依存の体質は変わらない（1971年～2030年の間を通じて90%以上を石油に依存）という意味で

は、この問題を克服するということが課題になると思いますし、われわれは逆にまず海上輸送が極めて効率がいいということと、それから環境技術や海運と造船が共存するという日本のような先進国にとっては、これはピンチじゃなくてチャンスだという考え方があっていいのではないかと考えて、これをお示ししているところがあります。

それでは2つ目の日本の海運の指向する方向というのをご説明させていただきますが、これは先ほど来話に出ていることとかなり近いので、釈迦に説法みたいなことになりませんが、お付き合いいただきたいと思います。まず日本の市場は、高度な生産と消費の市場が存在していますので、それに応えるという機能を持たなければいけないと思います。これも釈迦に説法で日本の輸入資源依存度、それからそれに対する日本の商船隊の輸送への参加（積取比率）、つまり輸出が3分の1、輸入が3分の2というのを念のため出したまでです。これに対してわれわれが十分な機能を果たしていかなければ、日本のためにお役に立てるとは言えないぞということではないかと思っております。

それからそのことは輸出に対しても同じことが言えます、これはさっき申しあげたのと重なりますが、世界のコンテナの荷動きは、このようになるのですが、東アジアから北米が世界荷動きの14%、欧州が13%というのに対して、東アジア域内は先ほどご指摘もありましたが、20%と大きな比率を占めています。それに加えてその他48%という、このあたりもコンテナトレードを考えていく業者としては、むしろターゲットに入れていかなくてはいけないと思います。もちろん集積度はどうかという問題があり、収益としてはどうなのかは別にいたしまして、量的にはそういう位置関係にあることをお示したところでもあります。それに関連する内航のカボタージュの問題につきましては、これからは極めて重要な業務分野とモードになってくるとは思いますが、ここでは

省略をさせていただきます。それからレジメに海洋国家としての負託というのを書きましたが、これは第3回の海事フォーラムで既に十分プレゼンテーションが行われておりますので、省略させていただきます。それでライフラインの維持ということに関しましてひと言お話をさせていただきます。

ご存じのような日本海運は、総合海運会社と専門部門に特化した会社、それから多くの数の船主、船舶管理会社等、広い裾野を持って一大産業を形成し、全体でライフラインを維持しているというような仕組みになっているのはご存じのとおりです。従いまして日本で低廉で効率がよい海運を必要とするという国民の期待に応えるためには、安くて良いというのは当然のことなんですが、一方では市場経済の中にいるわれわれとしましては、市場経済の中で収益を上げるという命題と二兎を追っていくということが絶対に必要だと思っています。私はそれは出来るというふうに思っております。ただ、世界市場でイコールフットィングではないと不利な環境です。イコールでないでライフラインが危機に陥るということをご認識いただきまして、トン数標準税制が導入され、日本籍船、日本人船員の増強も謳われ、また特別償却も延長されました。これにつきましては、本当にありがたく思っておりますが、これらの施策によりまして、非常時にライフラインが機能するように期待されているというのが当然で、海運会社の間はこれを認識しておかなくてはいけないと思います。ただその場合でもやはり私は市場経済という大きなフレームの中で、事業会社が健全に存在し続けて、日本の負託に応えられるような形をとっているということが、国民にとって最も安定的、永続的な体制であると信じているものであります。ただこの点につきましては、これ以上の論議は避けさせていただきます。

それから人材の育成・強化につきましては、先ほど伊藤局長がお触れになりましたので、ここで省略をさせていただきます。

海運・造船の協力による船舶技術の開発につきまして、一言コメントさせていただきます。このスライドで、環境先進国として国の中で何をするかという点で、一言触れさせていただきますが、日本の国の中で、環境問題についてどう取り組むかというのが1つ残されております。この図は多分ご記憶の方はいらっしゃると思いますが、上は帆かけ船です。下はアジア域内の輸送を想定して、確かプロジェクトチームができたと思うんですが、テクノスーパーライナーの写真です。こういう当時として先進的な取り組みは、産官学の協力で行われたわけですが、その時代には実用化に至りませんでした。

ただ今スーパーエコシップのように内航でやられているような取り組みは、今日的な先進的技術の開発にもつながったのではないかと確信しております。今後このような取り組み、つまり国内の環境課題に向けて、エネルギー効率が良くて、経済的にもいい内航輸送というものがまさしく期待されていくだろうと思います。同時にやはり内航のそういう船型開発であるとか、技術開発というようなものが進められることによって、外航への展開も行われやすくなる。それが日本の技術先進性を高めていくということになるのではないかと期待しているところであります。

世界の先進海運造船国としての貢献でございますが、a)のところに書いてあります、「海洋の環境保全、大気汚染の防止」につきましては、伊藤局長が懇切丁寧にご説明されましたので、省略をさせていただきます。それからb)の「海上輸送の最適モデル」のことですが、特に「多様化する貨物、輸送モードへの対応」というふうに書きましたのは、われわれは、精緻な物流体制を組んでおられる日本の荷主さんの極めて高度な要求に応えてきました。その応えてきた内容は、ご存じの通り例えばコンテナからバルク、バルクからコンテナというようなこともありましたし、自動車専用船の開発であるとか、石炭専用船の開発であるとか、色々なも

のがございました。それを多分新興国、発展途上国もこれから成長に従いましてそういうことを求めてくるということが想定されますので、それに対して日本の持っている技術能力を的確に出して、その地域やトレードに見合ったニーズに応えるということが柔軟にできれば、日本の海運業者や造船業界は新興国市場に向かってきちんとした展開ができるということになれるはずだというふうに期待しているということをここでは示しております。

それでその実例をここに書いておきましたが、これまで車の両輪というふうに言われてきました海運と造船両業界に荷主さんが加わった三者の協力によりまして進んできた技術革新をよく認識しておく必要があることを指摘しておきたいと思います。最近の有史以来のブームみたいな状況の中で、海運界は、優れた日本の造船業の存在を忘れがちです。韓国、中国が伸びてきており、私どももコンテナ船を韓国で造ったりしますけれど、そのようなこととは別に、やはり日本の持っている優れた造船業のコンテンツというようなものを忘れないようにしよう、忘れがちになりますが、忘れないようにしようとして申し上げたいのです。そういう能力をもし自社で持ち続けようとするすると、極めて大きなコストがかかりますし、経営上もかなり苦しい目標になると思います。従いまして、ここでは造船業とのコラボレーションを強化しこれからも一層、日本の英知を用いようではないかというのが私の提言でございます。

その次はスクラップの問題ですが、これは先ほど伊藤局長が丁寧にご説明されましたので、省略をいたしますけれど、ひと言だけ申し上げておきたいのは、東アジアに造船、使用者（船社）がほとんどいるという状況でございます。それにスクラップ業者もかつては韓、中、台、日というぐらいで、大体できておったのが、今は中国はまだ残っていると思いますが、インド、パキスタン、バングラデシュというようなところに移ってっております。こ

の現状で良いのだろうかということを考えます。これはスライドを見ていただいたほうが良いと思いますが、1つは経済的な領域でございまして、左上の図がかなり象徴的なので、コピーで使わせていただいているんですが、今まで高いマーケットの中で、埋没しておりましたスクラップ問題の一つとしてバルカーの解撤量が急遽 2008 年に上がってきておりますね。これは多分この先ぐっと高くなっていくべきだと思っておりますが、その根拠は下側の表（世界の船齢別船腹量）にありますように、20 年、25 年の船齢の船があれば（2007 年末の総船腹量 7.4 億トンのうち、船齢 20 年以上の船腹は 2 億トン）あるわけです。このようなことを考えますと、やはりスクラップ能力はどうしても強化する必要があります。一方造船のほうは先ほどよりご説明もありましたように、韓、中、日が占めており、スクラップは先ほどご説明したようなことですから、こういうコンテンツ全体を製造者、使用者、解撤業者という 3 点セットで考えますと、アジアはある意味で極めていいポジションにある、そしてある意味で責任のあるポジションにあるということだろうと思えます。それを効率がよくて、環境に優しい、ビジネスモデルとして確立するというのが円滑なリサイクルの流れを促進するために求められているのではないかと考えてます。これをどうしようというのは、これからの具体的な検討で、既にいろんな機関でも研究していただいていると理解していますので、ぜひ早急なプロジェクト、あるいは実際の実業としての成果を期待したいところであります。

それでは本日のテーマとなっているアジアについて少しコメントさせていただきますが、各論につきましても、正直言ってもうちちょっと色々な海運の優位性とか、あるいは環境の優位性などをお示ししたいと思って取り組んでおったんですが、ちょっと私の手に余りましたので、やはり定性的な問題点の指摘にならざるを得ませんでした。ただ下の方に色々書いておきましたが、この中

では私どもが実際に、私自身がやっておりますが、社内で事業化計画を検討しましたときに、障害になった要素、例えば船型が、日本のフェリー船を持っていても合わないとか、あるいは航路が日本を考えた場合には沿海航路の制限があるとか、乗組員について限定3級というような制度しかないといというような問題とか、いくつかありました。スライドではその問題を気が付いた範囲ですと列挙してございますので、もし必要であれば、後で使っていただければと思います。実際の制度の問題につきましては、既に国際物流ワーキンググループで議論が始まっていると了解しておりますので、通関や関税、シングルウィンドウの問題とかはそこで整理されると考えており、そちらに委ねたいと思います。

それから同時に、ジェトロさんがおやりになったプロジェクトがございまして、これは実際の車を **GMS** (大メコン河流域)、ハイフォン、ハノイからバンコックまで走らせたという実車型のテストをやってございまして、これに基づきまして、コストや、時間とかそういうものを全部出されたリポートがあります。『**ASEAN 物流 2008**』という本にまとめられてございまして、先般1月28日にセミナーがございました。そういうものを見ますと、業者から聴取したとおっしゃっていますが、やはり海運の部分のスタディーが浅いというか、通り一遍のものになっておりますし、もっとそこを追求し研究することで、時間とかコスト、あるいは **CO2** エミッションが大きく節約できるコンセプトがあり得るのではないかと私は思いましたので、ぜひ「実証プロジェクト」を立ち上げたいということをお借りして提案したいと思っております。

総論でございますが、まず海上輸送が東アジア地域の基本的なインフラであるということをお示ししておきますが、これは **IMF** の報告 (**IMF 世界開発報告 2009**) の中に入っておるデータ (アジア各国の貿易 (輸入金額ベース) の結びつきを示したもので、

先ほども宮下先生がおっしゃいましたが、お金のデータなんです。物のデータは実際になかなかありませんで、金額ベースのデータしかなかったのですが、これでご覧いただきますと、明らかに金額ベースでもマグニチュードが見えると思いますし、一方ではこの ASEAN 諸国がやはり海上に分散しているという地政学的な問題点というか、数字的な位置づけもこれで見ただけだと思います。これは航空を使わない限り、あるいは橋がない限り海上輸送が基幹のインフラにならざるを得ないということを示しているというように思います。そこで次にコンテナの動きの問題ですが、先ほども別の資料でご説明いただきましたが、域内コンテナの数字の把握が難しいものですから、とりあえず域内でコンテナを扱っている港が 27 年間でどう大きくなったかというのを示している（アジアの主要港におけるコンテナ取扱量の変遷（1980→2007 年））のですが、これは当然域内の荷物もかなり入っているんです。恐らく 20%から 30%ぐらい入っていると思うのですが、問題はこれに出てないような中小の港がたくさんこの中にありますということ指摘しておきたいという意味でお出ししております。

その物流をどうするかということが、やはりわれわれにとっては 1 つの課題ではないかというふうに、コンテナに限ってもそういうことが言えると思います。一方この次のデータで、お示ししたいと思っておりますのは、地域内のモード別の輸送数量というのを何とか把握したいと思ったんですが、残念ながら手に入りませんでしたので、とりあえず一例として日本の貿易構造を数量で出ているもの（我が国の海上貿易量（2007 年）不定期船貨物／コンテナ貨物）をお示ししてあります。その心は不定期船貨物のほうが大きく書いてあり、コンテナが小さく書いてありますのは、これは正しく量で比例になっているかどうかは別にしまして、日本からアジア地域、それからアジア地域から日本、輸出と輸入ですが、このような比率になっております。つまりアジア向けの輸

出は、不定期船貨物が 7500 万トンとあって、コンテナが 3000 万トン、2 対 1 か、2.5 対 1 というような形になっていますね。アジアからの輸入ですと、これは油などもありますから、1 対 5 ぐらいの数量になっていると理解できます。従いまして、アジア域内で海上物流を考える場合、あるいは物流そのもの考える場合に、コンテナだけを視野に入れた事業を考えるという会社もおありになってもいいんですが、われわれがもし全体で考えるのであれば、こういう実態を頭におきながらやっていかないと、広域経済の中で、本当の意味で競争力・合理性のある海上輸送システムはできないということになるだろうと思っておりまして、全方位で取り組むべきであるということをご提案しておきたいというふうに思った次第でございます。

それから総論の 3 つ目ですが、安定的体制の確立には適正な収益の確保が必要であるということでございます。これはもちろん政府ベースあるいは、ASEAN のどこかに中立的な、例えば Asia Develop Bank みたいなところがプロジェクトを作って、ODA と組み合わせる財政支援をしながらというようなことが初期には期待しても良いのかも分かりません。しかし安定的に広域経済圏として、成り立っていくには、やはり収益事業として成り立つ海上輸送を中核とした域内物流体制というものがなければ、持続的な成長は期待できないのではないかということをご申し上げたい。ここでもう一度繰り返しますが、そういうことを考える時期ではないかということです。いろんところで先ほどのジェトロさんの例なども考えて、実際に荷物が動いている、先ほどもご説明もありましたが、そういうふうな現実の動きがかなり出ているところで、海上輸送が基幹だと言うのであれば、海上輸送に関わるプロジェクト、あるいは事業のフィービリティをきちんと追及してみるといふことに何とか取り組むべきであろうと考えております。ただ私どもが社内でちょっとやったものの結果を聞いただけです

が、やはり現在持っている経営の技術あるいはコンテンツから見ますと、今のままではやはり収益体制の確立というのは難しく、少なくとも立ち上がり期間だけでも何らかの政策的な支援、あるいは資金面の助成や、技術的支援のようなものがないと、海運事業者だけが単独で独立事業計画でやっていくのは難しいのではないかと印象を持っております。

それからおこがましいタイトル(「多様性のある強い「海運の森」をアジアで育む」)をつけておりますが、結局こういうところで事業をやっていきますのには、日本がすべてコントロールする、あるいは日本が中心になる。何の中心かというのが問題ですが、ヒト、モノ、カネのうちのカネはもしかしたらいいのかもしれないが、ヒトにつきましては、やはりもう日本のヒトがそこで中心になるということはあまり期待できない、あるいはコスト面から見て期待すべきではないと思っています。モノにつきましても、日本の内航等が持っている船、あるいはノウハウをそのままトランスプラントするわけにはいかないということからすると、やはりアジアの多様性の中で、適したフリート、適した水路に適した船あるいはモードというようなものを作っていかなければ、成り立たないだろうという意味です。結論としては、経済や文化やあるいは工業化製品の度合いなどがいろいろ違い、多様性を持ったアジアですので、一律にくくるわけにはいきませんが、今申し上げますように、非常に大きな海域を抱えた海上の砂漠みたいなものですから、そこを結んで行くルートにも多様性がありますので、裾野の広い海運業を続けてやっていける体質、あるいは力を、私は「海運の森」というふうに言っているんですが、それをアジア諸国と一緒にあって強くして育てていくということをわれわれがお手伝いをする、あるいは中に入って一緒に汗をかくということが必要なんではないかというのがこの生意気にも「多様性のある強い海運の森をアジアで育もう」というふうにさせていた

だいた趣旨でございます。

最後に1月20日に日本経団連で決定されました東アジア経済統合の在り方に関する考え方というのをご紹介しておきます。ちょっと読みにくいのですが、この赤枠のところは、多分プリントのほうにもありますが、ここでは経団連のアンケートベースで結論としては、「ASEAN+6による経済統合を期待する」という声が3分の2に上っておりまして、アジアとともに世界を支えるという基本姿勢に立って、アジアにおける制度面での経済統合に向けてイニシアティブを発揮すべきであるというのが経団連としての意見というふうになっていると聞きました。この点もわれわれが今考えていることについて、日本経済界の期待、サポートがあるということをお示しするために、ここにちょっと入れさせていただきました。ということで、私のプレゼンテーションは終わらせていただきます。ご静聴どうもありがとうございました。