

トップ会談

中部国際空港と愛知万博が、
日中経済に与えるビッグ・インパクトとは。

トヨタ自動車副会長 張 富士夫
 全日本空輸会長 大橋 洋治
 司会日本国際貿易促進協会理事長 中田 慶雄

日本における今年上半期のビッグ・イベントといえば、2月17日の中部国際空港の開港と、3月25日から185日にわたって開催中の愛知万博であろう。中部国際空港の開港により、中国7都市への往来が一段と便利になった。愛・地球博の愛称をもつ愛知万博へは、中国からの観光客も大挙して訪れると予測されている。この2つのビッグ・イベントが日中経済に与えるインパクトとは何か。日本を代表する製造業と航空界の両首脳が、日中の新たな経済関係を予測する。



中田 慶雄 氏 張 富士夫 氏 大橋 洋治 氏

中部国際空港の開港で日中間の距離はさらに縮まった

中田 現在、日本の中で一番元気のよい地域といえば、名古屋を中心とする中部圏です。その要因はなんといっても、中部国際空港の開港と、愛知万博の開催にあるといえます。トヨタさんは中部国際空港の開港にも、愛知万博の開催にもたいへん力をつくされました。一方、全日空さんは中部国際空港から新たに中国便を就航させるなど、このプロジェクトにはひとかたならぬ期待を寄せられておられました。最初に新しいハブ空港開港の意義について大橋会長からご説明いただきたいと思います。

大橋 その前提として、日本を代表する空港の利用状況

について、まずご説明したいと思います。東京を中心とする関東地区の代表的な空港といえば羽田空港ですが、羽田は約99%が国内線です。一方、日本の東の表玄関といわれる成田空港は逆に国際線が約80%です。このように関東地区では空港により、国内線と国際線が使い分けられてきました。しかし、近年に至り成田空港は都心からは遠すぎる、都心に近い羽田空港から国際線をもっと飛ばしてほしいという声が高まってきました。それに対し、西の表玄関といわれる関西国際空港では、国際線を中心に国内線が乗り入れています。しかし、乗り継ぎという点ではいくつもの問題を抱えていました。その点、今年開港した中部国際空港は、国内線と国際線の兼用空港であり、国内線と国際線の乗り継ぎが非常に便利な初めての空港といえます。国内線からスムーズに乗り継いで、中国などの主要空港へほぼ3～4時間で到着することができます。つまり、日本にもハブ空港らしいハブ空港ができたというのが第1点です。

中田 それなら国内旅行と大差ありませんね。

大橋 これまで各社が飛ばしていた飛行機は、国際線用と国内線用が別仕様になっていました。全日空では今年の10月から、国内線・国際線兼用型の飛行機を導入します。そうすると上海から中部国際空港に戻ってきた飛行機を、札幌に飛ばすことができます。つまり第2点としては、中部国際空港を中心に効率のよい飛行機の運用が可能になるとい



う点です。そして第3点として強調しておきたいのは、中部国際空港は非常に使い勝手のよい空港だということです。空港会社の社長にトヨタ自動車出身の平野幸久氏が就任され、トヨタ方式で事業の見直しをされました。それにより当初予算より1000億円以上もコストダウンが可能になりました。我々空港を利用する航空会社にとっては、施設利用費が安くなることにつながるわけで、非常にありがたいことです。これまで全日空では名古屋地区から国際便を飛ばしていませんでしたが、中部国際空港のオープンに合わせて、2月から仁川（ソウル）へ、5月から上海へ飛ぶようになりました。中部国際空港の開港を機に、全日空では中国路線などのいっそうの充実をめざしていこうと考えています。

中田 それにしても中部国際空港の人気はすごいですね。旅行者以外の一般の方々が大勢押しかけているそうですね。

大橋 中部国際空港はアミューズメント施設が豊富で、一般の方々にも楽しんでいただけたというのが大きな特徴となっています。それとは別に全日空では、中部国際空港で新しい旅客サービスの試みを開始しました。全日空は航空会社のグローバルネットワークである、スターアライアンスに加盟していますが、中部国際空港ではこれらの航空会社と共通のスターアライアンス専用ラウンジを設けました。これはお客さまへのサービス向上につながるほか、航空会社にとっても経費節減・収益向上というメリットがあります。

中田 ところで、トヨタさんは中部圏の豊田市に本社を置いておられますが、地元企業として中部国際空港の開港に、どのような意味を見出しておられますか。

張 中部圏は製造業が盛んなところですよ。そこに表玄関ができたというのが、私たちの受け止め方です。

中部圏の表玄関である中部国際空港から直接お客さまをお迎えし、また我々もそこから世界へ出ていく。今後、世界のあらゆる地域との交流が深まるでしょうし、そこから予想もしないような効果があらわれるに違いないと、大いに期待しています。我々自動車メーカーにとって、いま一番ホットな市場といえば何といっても中国です。売上が倍々ゲームで伸びています。中部国際空港の開港により、トヨタの工場やオフィスのある長春、北京、天津、上海、広州などへ、簡単に行けるようになりました。我々にとっても、また日中の経済交流にとっても、そのメリットは計り知れません。

中田 中部圏は地理的には日本の真ん中に位置していますが、これまでは東京と大阪にはさまれて、比較的地味な地域と思われがちでした。それがいま中部国際空港の開港や愛知万博の開催などで、一躍脚光を浴びています。この2大イベントの効果は非常に大きいといえるのではないのでしょうか。

張 確かに外国の皆さんにとって、中部圏は馴染みが薄かったと思います。中部国際空港の開港を機に、ぜひ中部圏においでいただき、トヨタの工場や博物館を見学して、我々の会社をご理解いただきたいと思っています。また中部国際空港の開港で、中国との距離が一段と近くなったので、中国の皆さんにも愛知万博へぜひおいでいただきたいと思っています。観光や文化の交流が広がれば、日中の親善はさらに広く深くなっていくはずですよ。

中部国際空港名古屋市の南約35kmの海上に位置し、24時間離発着が可能な3500mの滑走路を有する、中部圏の表玄関となる新空港。愛知万博の開会に合わせて2005年2月17日にオープンした。陸・海・空のアクセスを備え、国際線・国内線の乗り継ぎに便利なのが大きな特徴となっている。

「セントレア」の愛称で親しまれる中部国際空港は、「エアポートからエアシティへ」をキャッチフレーズに、旅行者以外の集客に力を入れ、ファッション専門店やレストランなどが集まったショッピングモールを併設し大人気となっている。開港初日から大勢の人々が詰めかけ、1週間で予想の2倍に当たる59万8000人が来場。最初の日曜日は10万1000人が訪れ、レストランは最高6時間待ちという状態が続いた。

同空港は日本の空港としては離発着料が低く抑えられているが、旅行者以外の利用客が当初予想を超え続けると、早期の黒字化や離発着料の値下げの可能性も出てくる。

愛知万博は日本の優れた環境技術を紹介するよい機会だ

中田 中部圏ではいま愛知万博が開催されており、中部国際空港開港との相乗効果が大きいと思いますが、地元のトヨタさんはどのように感じておられますか。

張 身近なところでは、愛知万博の開催により中部圏の道路がすごくよくなりました。これまで1時間かかったところが30分で行けるようになったなど、地図上の距離感がガラリと変わりましたね。万博は中部経済発展の大きな起爆剤になると喜んでいます。

大橋 中部国際空港と愛知万博の経済効果は、年間1兆2000億円にものぼるといわれています。特に万博の期間中は、愛知県ないだけでも8000億円の効果が見込まれているそうです。これは中部圏の経済にとって、たいへん喜ばしいことではないでしょうか。

中田 愛知万博の愛称は愛・地球博であり、環境が大きなテーマになっています。トヨタさんはハイブリッドカーを生産するなど、環境にはたいへん気を配っておられる企業として知られています。もちろん、愛知万博にもトヨタ館を出展され、たいへんな人気だそうですが、今度の万博をどのように捉えておられますか。

張 環境が21世紀の重要なテーマであることは論を待ちません。21世紀最初の万博が地球との共生をテーマに掲げていることは、たいへん意義のあることだと思います。私はこれまで世界のいろいろな国や地域で、環境について見たり聞いたりしてきましたが、環境に関する意識が高く、また優れた環境保全の技術をもっているのは、日本が一番ではないかと思っています。日本では環境を意識した製品づくりが行われているのは無論のこと、工場の排水や排気などに関しても、かなり以前から厳しく管理されており、環境技術の発展を促してきました。今回の万博には日本の環境技術の粋が集まっており、そうした優れた技術を世界に紹介していくにはまたとない機会であり、非常に意義深いことだと捉えています。

中田 万博を契機に日本の環境技術が世界に広がり、そ

れが役立っていくとしたら、こんなにうれしいことはありませんね。

張 単に広がるだけでなく、世界各国で環境産業が育ってほしいと願っています。経済産業省の方々ともこうしたことを話し合っており、東芝の岡村正社長もそのためにパビリオンを出展しているといっておられました。日本の製造業が蓄積してきた高い環境技術が、世界へ普及していくきっかけになればよいと思っています。

中田 国貿促では環境問題を早くから取り上げ、1996年に日本政府の無償援助で北京に「日中環境センター」を設立し、日本の環境技術を紹介する「環境展」を開催してきました。近年、中国はエネルギーの大量消費国となり、環境保全や生態系の維持に強い関心を寄せています。また、今年になって循環型経済の促進という方針を打ち出しました。日本の優秀な環境技術を生かし、日中間の協力を推進するよいチャンスだと感じています。

大橋 愛知万博の会場で「貿易と貧困に関するフォーラム」(注1)が開かれ、トヨタ自動車の豊田章一郎名誉会長や私をはじめとする経済人、評論家、建築家、政治家、さらには米国、EU、ブラジル、インド、南アフリカなどの有識者の方々が参加されました。このフォーラムでは環境やエネルギー問題に話題がおよび、万博会場が閉会后もとの自然に戻されることに、出席者の方々はとても興味をもたれていました。張愛知万博の会場は自然のことを実によく考えてつくられています。トヨタグループ館も、電気は風力発電を利用し、建物も再利用できるなど、さまざまな工夫が凝らされています。これからの社会のあり方を考える、いいヒントになると思いますよ。

(注1)

「貿易と貧困に関するフォーラム」：WTOのドーハ・ラウンド、国連ミレニアム・サミットで掲げられた「貧困撲滅」を主な目的に、EU、米国、日本、インド、南アフリカなどの有識者により発足。2003年にはベネチアで、2004年はブリュッセルでフォーラムが開催された。今回は愛・地球博の開催に合わせて、万博会場で公開フォーラムが催された。

愛知万博（愛・地球博）

愛・地球博の愛称をもつ「2005年日本国際博覧会」は、2005年3月25日から9月25日まで185日間、名古屋市の郊外を中心に開催されるもので、博覧会協会会長にはトヨタ自動車の豊田章一郎名誉会長が就任した。

環境の世紀といわれる21世紀最初の万博にふさわしく、動植物すべての「いのち」との共生を全地球的な視野で追求することをめざし、多彩な文明・文化が共存する地球社会を創ることを目的としている。

これを実現するため、4つの柱を設けている。それは、最先端技術を導入した環境負荷の低い、循環型社会のモデルを提示する「環境に配慮したエキスポ」、世界各地の文明・文化との交流・対話をはかる「地球大交流をめざすエキスポ」、国や国際機関などを加え、地球市民の積極的な参加を促進する「市民が参加するエキスポ」、ユビキタス社会やユニバーサル・デザインを世界に発信する「IT時代のエキスポ」である。

中国経済の発展に合併企業は大きな役割を果たす

中田 日本と中国の経済交流が深まり、いまや中国抜きの日本経済も、日本抜きの中国経済も、ともに考えられない状態となっています。トヨタ、全日空ともに中国とは深いかわりをもっていますが、両社の経営に占める中国の位置づけはますます重要になってきているのではないのでしょうか。

張 トヨタは自動車会社なので、経済の動きをみる場合、自動車を通して考えるのが習慣になっています。いま中国の自動車市場は年間500万台の需要がありますが、近い将来、1000万台に倍増するものと私たちはみえています。2008年には北京オリンピックが、2010年には上海万博が開催されますから、それに向けて経済全体がたいへんな勢いで伸びていくものと予測しています。これまで中国市場にはアメリカのGM、ヨーロッパのフォルクスワーゲン、日本のトヨタをはじめ世界の主要自動車メーカーが進出し、中国メーカーと合併で現地生産を行ってきました。近い将来、需要が倍増するとなれば、数多くの欧米メーカーが進出し、グローバル・コンペティションが起きてくるに違いありません。トヨタはどんなことがあっても勝ち残っていくという決意を固めています。日本企業には欧米のメーカーに比べ、地の利があります。その地の利を生かして、中国経済の発展と一体となって伸びていきたいと考えています。

中田 中国が初めて日本車を輸入したのは、72年に国交

が成立した直後でした。トヨタのクラウンを300台輸入し、タクシーとして使用したのが最初です。90年代には中国各地、特に内陸部で、トヨタのランドクルーザーをよく見かけたものです。あのクルマは高価でしたが、よいものであれば中国でもよく売れるんですね。いまでは高級車が全国的に売上を伸ばしているというのですから、中国経済の成長の速さには驚かされます。

張 中国の人口はおよそ13億人ほどですから、総人口の1割の人がクルマを買えるようになると、それだけで日本の総人口に匹敵することになります。そう考えると、本当にたいへんな市場だということがわかりいただけだと思います。ただし、昨年は経済が過熱気味になり引き締めがあったため、いまは踊り場の状況です。しかし、また伸びてくることは間違いありません。

大橋 当社は中国との縁が深く、第2代の社長を務めた岡崎嘉平太が日中友好に尽力した一人であり、彼の死後、岡崎嘉平太国際奨学財団を設立し、中国から留学生を招聘する事業を進めてきました。当社には岡崎嘉平太の遺

志をついで、日中の交流を深めていこうという熱意が脈々と流れています。私が社長に就任したのは2001年4月ですが、このとき「アジア・ナンバーワン」という目標を掲げました。その中身は中国路線を強化することでした。今年4月には成田 広州線を、5月には中部国際空港 上海線を就航させ、それを含め中国へは旅客便で9都市へ週116便と充実させてきました。当社の海外便の売上は中国1/4、アメリカ1/4、ヨーロッパ1/4、その他アジア1/4となっており、中国はこれからますます大きな柱となっていくものと期待しています。

中田 今後、北京オリンピックや上海万博に向けて、人の交流が盛んになるでしょうから、全日空さんの中国便は今後ますます伸びていくことでしょうね。

大橋 うれしいことに昨年9月に日本へのビザ発給対象地域が緩和され、中国からの観光客が増えてきています。今年2月の旧正月にあたる春節のときは、昨年の3倍もの観光客が日本を訪れました。今後の経済発展とともに、こうした動きにますます拍

車がかかるものと思われます。中国の人口の1/10といわなくても、1/20の方々に来ていただければ、国土交通省が力を入れている「ビジット・ジャパン・キャンペーン」(注2)などは、いっぺんにクリアできてしまいます。また、日本企業と中国企業の合併が進むにつれ、中国各地へのビジネス客が増えていくでしょうから、そこにフォーカスしたビジネスを展開していきたいと考えています。

(注2)

「ビジット・ジャパン・キャンペーン」：日本人の海外旅行者数が年間約1,600万人であるのに対し、日本を訪れる外国人観光客数はその1/3以下である約500万人にすぎないことから、その格差を是正しようと国土交通省などの肝いりで行われているキャンペーン活動。大橋会長も実施本部のメンバー。

経済・文化の交流が日中の新時代を築き上げる

中田 ところで、中国経済の今後をお2人はどのように予測されておられますか。

張 しばらくの間、この勢いは止まらないでしょうね。とかく経済格差の問題が云々されがちですが、経済が発展していくときには、先頭を走る者がいて、それをみんなが追いかけていくというのが普通のパターンです。私は先頭集団を存分に走らせるほうが、経済の裾野が広がってかえってよい結果を生むとみています。確かにいろいろな矛盾や問題が起きてくるかもしれませんが、そのようなことは日本が経済発展をするときにもあったことであり、必ず解決できます。ただ日本と中国では人口が違いますから、日本とは違う展開になるかもしれません。しかし、中国の方たちの知恵で、解決していくに違いないと思います。また、経済発展の中でエネルギーが逼迫する場面が出てくるかもしれませんが、それが加熱を抑える働きをし、軌道修正を促して、長期的には持続的な発展をとげていくとみています。いずれにしろ右肩上がり成長していくことは間違いありません。今後、自由主義社会からいろいろな企業が進出してくるでしょうから、そうした企業を中心に新しい社会のルールができてきて、それがいい循環を促すこ

とになると思います。

中田 張副会長は・小平さんと同じことを言われますね。・小平さんは豊かになれる者から豊かになれ、そしてほかの人たちを引っ張っていけばよいと言っていました。まさに同じ考え方ですね。

張 私が若い頃、工場の中で技術が進んでいる部門と遅れている部門が出てきたときに、先輩社員から山が高いほど技術は進歩するから、技術の高い部門を先に走らせるとよく言われました。そうしたやり方がトヨタの技術力を高めてきたという経緯があります。

中田 全日空さんはこれから中国で、どのような企業活動を進めていこうとしておられるのでしょうか。

大橋 いまある路線を強化していくことに加えて、内陸部への路線を検討していこうとしています。今年10月に導入予定の国内線・国際線兼用の小型機、さらには2008年に予定されている最新鋭のボーイング787型機を、まず中国線に就航させようと計画しています。

中田 トヨタさんは自動車を通じて環境問題を考えておられますが、中国では環境問題が国の大きな課題となっています。今後、活動の分野が広がっていくのではないのでしょうか。

張 中国では5年ごとに新しい自動車政策が発表されます。それに従いつつ、合併先のパートナー企業と関係を強化しながら、事業を展開していくというのがトヨタの基本姿勢です。長春と天津では第一汽車と、広州では広州汽車と合併事業を展開しており、現在7車種を中国で生産しています。自動車事業を展開していくには、そのためのインフラ基盤を整備する、人の交流を深める、技術移転を進めるといったことを、長期的な視点から進めていき、パートナー企業とよい関係をつくり上げることが最も大切なポイントです。これまで、自動車整備の学校をつくる、エンジンを組み立てる前段階として鍛造部品に関する技術移転などを進めてきました。なぜ早く組立工場をつくらないのかとお叱りを受けたりもしましたが、なにごと基礎からじっくりやるというのがトヨタのやり方です。いまは販売のネットワークづくりを行っているところです。次は技術関係の部門を中国にもって行こうとしているところです。環境に優しい

プリウスを日本以外で最初に生産を開始するのも中国です。ハイブリッドカーは先端技術のかたまりですから、これを中国にもっていった意味は大きいと思いますよ。

中田 トヨタさんの天津工場を見学させていただきましたが、従業員の平均年齢が20歳と若く、全員職業訓練を受けてそれぞれの持ち場に配置されたと聞きました。トヨタさんは人材教育にたいへん力を入れておられるという印象を受けました。従業員は働きがいや生きがいを感じるの、目の色が違うんですね。こうした取り組みは日中友好を促進させる大きな弾みになると感じました。

張 私はアメリカの工場に10年ほど赴任していた経験があります。自動車の生産技術に関しては我々が教えて差し上げることが多かったのですが、社会の仕組みとかグローバルなものの考え方などについては、アメリカから教えてもらいました。ギブ・アンド・テイクのバランスが取れていたといえます。中国も同じで、技術に関しては提供できる部分が多いと思いますが、我々が学ぶべきところはしっかりと学ばせていただきたいと思っています。そうした姿勢で一緒に事業を進めていけば、結果として国と国との間でもよい関係ができると思っています。

大橋 いま張副会長がおっしゃったように、国と国とのよい関係をつくるには、何よりも交流が大切だと思います。全日空が岡崎嘉平太国際奨学財団を通じて日中の架け橋を築いてきたことは先にお話しましたが、そのほかにもスポーツ・文化交流として、北京国際マラソン、大連国際マラソン、F1などのスポンサーとなってお手伝いさせていただいています。こうしたイベントを中国の方たちと一緒に運営していくことに、大きな意味があると思っています。また、我々のビジネスである航空事業は、人的交流、物流、文化交流そのものと言えます。これを推進するには路線や便数の強化・充実が必要となります。アライアンスを組んでいるエアチャイナや上海航空などと協力しながら、両国の親善に寄与していきたいと考えています。

中田 日本と中国は経済面ばかりでなく、スポーツ・文化などあらゆる面で交流が盛んになり、いまやお

互いがなくてはならない存在になってきました。こうした絆をさらに強めていくことが、これからますます大切になると思います。トヨタ、全日空の両社に日中の大きな架け橋となっていただくことをお願いして、本日の会談を締めさせていただきます。貴重なお話をありがとうございました。

張富士夫

1937年生まれ。60年、東京大学法学部卒業、トヨタ自動車工業（82年にトヨタ自動車へ社名変更）入社。88年、取締役、トヨタモーターマニュファクチャリングU.S.A. 取締役社長。94年、常務取締役。96年、専務取締役。98年、取締役副社長。99年、取締役社長。2005年、取締役副会長に就任。

大橋洋治

略歴

中田慶雄

1930年生まれ。45年、中国にわたり、戦後、中華人民大学、上海復旦大学で学ぶ。58年、日本に帰国。64年より、日本国際貿易促進協会に勤務し、94年より理事長。
