

藤野哲也の



グローバル随想

第8回

失われし繁栄(?)、健全化(?)……バンコクから

三井 講演と企業調査のために4年ぶりにバンコクへやって来た。午前中の便で成田を経ち、直行便で現地入り、直ちに市内に向かったのだが、なんだかバンコク市内の道が空いている！朝夕のラッシュアワーではないものの、平日のビジネスアワーであり、不可思議である。不思議がっている間にも車は快調に走り、あっという間に滞在予定のホテルに到着してしまった。大変結構なことである。が、96年の夏、過熱した景気を象徴するかのようにであった、あの騒々しいまでの交通渋滞はどこへ行ってしまったのであろうか。

やはり経済危機の影響で交通量にも変化が出ているのであろうか。そう言えば、空港からの道すがらやホテルの回りには建築途中で工事中止になっていると思われるビルがいくつもあった。基本構造部分やセメントブロックのまま晒され、鉄筋が錆びており、屋上に建築用のクレーンがなければ、建築途中で工事放棄されていると見なしてほぼ間違いあるまい。

バンコクの高速道路沿いの企業広告は巨大で、かなり大きなパイプ状の骨組みが高速道路の高さに合わせて建てられているのだが、今回は広告板の取り付けられていない、裸のまま骨組みがかなり目立つ。



4 年前、バンコクの交通渋滞は凄かった。この時は進出している日本企業

を回ったのであるが、そもそも訪問時間を決めておくことが難しいのである。予め時間を約束しておき、少し早目に出来ばいいじゃないかと思われるかもしれないが、渋滞の程度はその日その日によって違い、しかもいったん渋滞に巻き込まれたら抜け出るのにひどい時には数時間かかる。地下鉄などの都市交通もないから代替手段はなく……結局、実効的に約束できるのはせいぜい午前中か午後かぐらいであり、訪問する方も迎える側も着いた時間から始めましょうというのがプラクティカルな決め方であった。

バンコク郊外の工場に行く際、携帯電話を渡され、近くまで来たら知らせて下さいと言われたケースもあったが、郊外への高速道路も渋滞は激しく、渋滞して大幅に予定より遅れた上に、今どこまで来たかを知らせようにもタイ語の道路表示しかないという、笑うに笑えない経験もした。

渋滞のもうひとつの弊害は排気ガスである。順調に走っていても車はそれなりに有害ガスを出すであろうが、渋滞していると全ての車がしょっちゅう低速発進を繰り返すので、その排気ガスはもの凄いのになる。かつて自動車の排ガス公害の激しかった頃の新宿・牛込柳町も斯くやという状態で、もうもうたる排気ガスは道を覆い（空ではない!）、バスを待つ人々はハンカチで鼻を覆い、交通整理の警官はマスク着用

が必須であった。

バンコクに長い人によると、交通渋滞の減少は必ずしも経済危機の結果だけではなく、環状高速道路やモノレールの完成の効果もあるのだそうである。長年未完であったモノレールは昨年末に完成し、比較的短い区間とは言え、バンコクを縦横に2ライン走っている。話の種に乗ってみたが、なかなか快適である。夕方の通勤時間帯でほぼ全員が座れるか、一部立ち客が出る程度の込み方であるのは、バンコク市民にとっては最低区間料金10バーツ（約30円）という料金が高過ぎるということらしい。



た またま経済危機を挟んでその前後にタイを訪問することになったので、どうしても比較してものごとをみてしまうが、今回の経済危機の問題についても少し考えてみたい。確かに通貨危機は深刻であり対応にも難しさを伴ったが、今回の経済危機は全く予測不能であった訳でもなく、またいたずらに通貨危機の側面やヘッジファンドの役割を強調することで各国経済や企業経営の実像から目をそらせてしまう結果に陥ることは避けるべきであろう。

何と言っても重要なのは、今回のアジア通貨危機はバブル経済の精算であったことであろう。危機前にタイ、マレーシア、シンガポールなどで過熱した投資・建設ラッシュを目の当たりにした者なら、とりたてて経済学の専門知識がなくとも「これはバブルではないのか」という疑問を感じた筈である。勿論、経済学者の中にも、「東アジアの奇跡」を唱える見方に抗して『東アジアの奇跡』は幻想である」と主張したクルーグマンなどの炯眼があった。過去の経験から言っても、巨額の投資が海外からの短期資金によってファイナンスされるリスクについては、70年代の「奇跡の成長」から80年代初めの国際金融危機に至ったブラジル

のケースで学習済みであった筈である。

バブルである限り、その精算に金融システムの再編を伴うのも避けられないことである。ただ、金融システムは経済システムにおいて極めて重要な位置を占め、人間の体に例えれば心臓および血液の循環に当たるものではあるが、人間は心臓で考えたり生活する訳ではない。心臓や血液循環は生命の前提であり、その機能に支障が生じれば緊急の手術（金融再編）や輸血（公的資金注入）も必要となるが、正常に機能している限りはそれ自体で付加価値を生む訳ではない。付加価値を生む活動を司るのは、むしろ脳や体、手足（研究機関、製造業、サービス業など）の方である。

また、無理な運動をしったり急病で高熱が出れば、体力が回復するのに時間がかかるのは当然である。大切なのは、バブルの夢が消えた後の現実的な市場規模を想定した各国産業の国際競争力であり、各企業の製品事業戦略である。実際問題としても、通貨危機は必ずしもすべての企業を痛めつけたわけではない。輸出産業にとって通貨の切り下げはむしろ国際競争力の強化をもたらし、輸出志向型企業は通貨下落の受益者となった。

東南アジア諸国における市場経済化・低関税化の動き、地域経済の成長・拡大を取り込んだ最適のグローバル事業構造の構築を目指して、それぞれの製品事業戦略の再編・見直しを進めていくことこそ、各企業に求められている処方箋であると言えよう。（長崎大学経済学部教授）

（ホームページ <http://www.econ.nagasaki-u.ac.jp/staff/fujino/index.html>）

（ふじの・てつや）1975年一橋大学卒業。石川島ブラジル造船所企画課長、石川島播磨重工業国際金融グループ課長などを経て、現職。主な著書に『比較経営論—ソトに出た日本型経営と欧米多国籍企業—』（千倉書房、1995年）、『グローバリゼーションの進展と連結経営—東南アジアから世界への視点—』（文眞堂、1998年）など。