

# 芦田 昭充

「世

界は二回、一つになった」。

東京大学の故・橋本寿朗教授は数年前の講演で、こう言われた。

最初は1850〜60年代。帆船に代わって蒸気船が登場、1869年のスエズ運河完成により定期船網が世界中に張り巡らされ、アジア〜欧州の所要日数が三分の一に短縮された時だ。また、この時期に無線ができて情報が迅速に伝播するようになったごとく、人と物と情報が世界を回り始めた。

二度目は1970年代。コンピュータが世界を革新し、航空の世界ではジャンボジェット機が登場した。海運業界では「コンテナ船」という革新的な輸送方法が創出され、天候などに左右されず荷役を行えるようになった。それとともに、「港から港」ではなく「内陸から内陸への一貫輸送」が可能になった。この三つの利器が世界を緊密に結びつけ、人・物・情報の流れを変えていった。

このような二回の時代の節目、すなわちグローバル化の契機に海運業が重要な役割を果たしたことは、事業に携わる者にとって密かな誇りだ。

## 海上輸送とグローバル化



副代表幹事  
金融・資本市場委員会 委員長  
商船三井  
取締役社長

その後のグローバル化の流れはさらに急速となる。そして2004年は、海運業界にとって画期的な年だった。当時の世界の総人口64億人に対し、海上貨物が65億トン、つまり一人当たり1トンを超えたのだ。1965年には、33億人に対し17億トンで一人0.5トン。2050年の世界人口は90億人との予想がある。仮に一人当たりの海上貨物が1.5トンになれば全体で135億トンという、現在の倍以上の数字になる可能性もある。

人口の増加以上に海上荷動きが増え、人口増と生活水準の向上を支えている。例えば、世界の原油、鉄鉱石の約半分が海上輸送され、他の主要品目でも、鋼材、小麦、自動車の二割が船舶によって世界中に輸送され、消費されている。荷物がなぜ増えたか。端的に言うくと、グローバル化の進展により世界規模で最適地生産が進んだからであるが、逆に言えば、効率的で経済的な輸送モードの開発が最適地生産を可能とし、荷物を増やしてきた。グローバル化と貨物が絡まり合う格好で伸びていく傾向は、決して逆戻りすることはない。

現在、業績を伸ばしているのは海外展開を進めた企業であると思うが、今後、さらに世界のマーケットをいかに取り込んでいくかが日本企業の課題である。

## Contents

001 ● 巻頭言 芦田昭充	海上輸送とグローバル化
002 ● 第一特集	第1回政策フォーラム 国民の信頼と安心のための年金再生
009 ● 委員長・世話人インタビュー	経済情勢・政策委員会 細谷英二 中小企業活性化委員会 浦野光人 科学技術・イノベーション立国委員会 篠塚勝正 経済懇談会 星野敏雄/長瀬 眞
013 ● 第二特集	独立行政法人の整理合理化策を考える
019 ● リレートーク 大歳卓麻	企業の信頼と責任について
020 ● 経済同友会最前線	意見書「福田新内閣の発足にあたって」 他
026 ● コペンハーゲン通信	「福祉大国」の年金改革
027 ● 同友会スケッチ	2007年10月の記録と12月の予定
029 ● 新入会員紹介	2007年10月22日現在の入退会者
030 ● 私の思い出写真館 太田 孝	大阪万博と時代の匂い