

月報・日本から発信！

2 - 3月の動き

国際セミナー「日本とインドのIT産業」

より良い日印関係を築くために

投資サービス法にも不可欠な統治改革

国産ジェット機の可能性を追う

国際セミナー「日本とインドのIT産業」

日本がインドとの関係を急速に深めている。中国と並んでアジアの大国として急成長を遂げており、その牽引車がITソフトウェアという重要な産業であること、また民主主義の価値を日本と共有していることが注目されている。

このような背景のもとに、去る2月23日に、安部フェローシップ・プログラムと国際交流基金が共催でアーク森ビルの日米センター会議場において、アンソニー・ダコスタ・ワシントン大学教授のセミナー「日本経済の生命線：グローバル化とインドのIT産業」が行われ、宮尾情報発信機構長がモデレーターを務めた。講演の要旨は以下の通り。

近年インドのソフトウェアの輸出は急速に伸びているが、世界有数のIT市場をもつ日本のインドからのソフトウェアサービスの輸入はまだ非常に低い水準にとどまっている。またこの分野の優秀なインドの技術者を日本で受け入れる体制

がまだ整っておらず、このままでは日本は人的資源の国際移動が活発化する世界で、大きなチャンスを見逃し経済や社会が停滞する可能性が高い。この状況を見直して、IT分野で日本とインドの関係を深めることは両国にとって必要であり、また大きな利益をもたらすであろう。

講演後の質疑応答では、インドの技術者を日本で受け入れる際の問題点に議論が集中し、英語の障害、雇用や昇進の機会の問題、大学や研究所のあり方の問題、生活環境の問題などが指摘された。最後にダコスタ教授が、技術者や専門家は、専門家どうしの交流のネットワークと待遇や将来性についての機会が与えられさえすれば、他の障害は乗り越えられると結論付けたことが印象的であった。

なお、日本とインドの関係に関するダコスタ教授の論文は以下を参照のこと。

[http://www.glocom.org/opinions/](http://www.glocom.org/opinions/essays/20050516_dcosta_japan/)

[essays/20050516_dcosta_japan/](http://www.glocom.org/opinions/essays/20050516_dcosta_japan/)

- - - 宮尾尊弘（情報発信機構長）



講演するアンソニー・デコスタ教授

目次

2-3月の動き	1
国際セミナー「日本とインドのIT産業」	1
教育の両側からの対話	1
より良い日印関係を築くために	2
投資サービス法にも不可欠な統治改革	2
国産ジェット機の可能性を追う	3

教育の両側からの対話

去る11月に、佐和隆光京都大学教授による、「分析力の養成が必要な日本の学生」という、日本の暗黙優先教育の問題を指摘する論文をサイトに掲載したが、これに対し早稲田大学で研究活動中の清水小絵美氏から、自己表現力をつけるためには、教育だけでなく社会でも若者が発言し易い環

境作りが必要というコメントが寄せられた。教育の授受双方の側で問題意識を共有することが確認され、建設的な意見交換となった。情報発信では今後も建設的な対話を掲載して行く予定である。

http://www.glocom.org/debates/20060215_shimizu_comment/

より良い日口関係を築くために

日本経済研究センター・シニアフェロー 本田敬吉

広域アジアの一員として、そしてBRICSの一角としてロシアが注目を集めており、日本にとっても昨年後半の日口首脳会議の結果を踏まえて、今後お互いに関係を深めて行くことが考えられる。したがって、現在の時点で日口関係を歴史のおよび地政学的な観点から総括的に理解しておくことは非常に重要である。

第一に、ソ連邦崩壊後15年経っているが、日本との関係進展という意味では「失われた15年」としか言いようがない。今からでも「失われた15年」を取り戻す経済政策や外交政策は、例えば、北方領土を含む北東ロシア地域広域総合的開発に両国が共同で取り組む具体的な案件等、は多くの部門で見つけることができる。

第二は、地政学的に、中国とそれを心配して見ている欧米（特に米国）両大陸の間に立って、日本が果たすべき役割はたくさんある。中でも「チェック・アンド・バランス」の役割を果たすことが重要だ。そのためにはロシアや東南アジアなどを含む広域アジアとの関係のバランスをよく考え

て戦略をたてるべきである。

第三は、民間企業や市民レベルの交流である。1960年頃まで大学で学んだ日本のエリート層は、マルクス経済学をはじめロシアの文学や音楽に愛着を覚えロシアに対する文化的ノスタルジアが強い。今後民間の経済先行で対口関係が改善していくと見られるが、それが昔からのロシアとの深い絆を復活させることが望まれる。

最後に、ロシア側の問題として、実態はまだ発展段階説型の自力成長経済構造に転換されていない点がある。国内投資の対GDP比率は未だ20%にも達せず、他のアジア諸国に比べても低い状況にある。ロシアには膨大な科学技術の蓄積などの潜在力があるので、それを日本との関係で一日も早く組織的に市場原理に載せて動員していくべきである。

<文責: 編集人>

英語の原文:
"Toward Better Japan-Russia Relations"
http://www.glocom.org/opinions/essays/20060206_honda_toward/



ロシアを理解することが必要

投資サービス法にも不可欠な統治改革

慶應義塾大学教授 池尾和人

市場型金融の拡大を図ることが不可欠の課題となっており、そのためには投資家の権利の法的保護のための体制整備が必要である。しかしその進展ぶりは遅々としたものでしかない。「投資サービス法」の設定が企画されているが、実現は容易ではなさそうである。これは政策決定プロセスに問題があるからである。小泉改革によって進められた変革ははまだ途上段階である上、日本の政府機構の「仕切られた」縦割りの構造は残

されたままであり、これが横断的のルールを目指す投資サービス法の議論にも影響している。最近、中央官庁の再々編成が語られるようになったのは、資本市場法制整備以外の分野でも、その必要性が認識されるようになったからではないか。

<文責: 編集人>

英語の原文: "Governance Reform Necessary to Enact Investment Services Law"
http://www.glocom.org/opinions/essays/20060213_ikeo_governance/



投資の横断的ルールを

国産ジェット機の可能性を追う

中西真彦(ものづくりNPO理事長)

日本は、戦後ずっとアメリカの戦略の下で自力での航空機の立ち上げが牽制されてきたことはよく知られている。実際に、日本の航空機産業は、自主開発機を持たない脇役としてボーイング社の下請けに甘んじてきたわけである。

しかし、ここにきて米国のボーイングに対抗する欧州のエアバス社の台頭により、両者の力の均衡による新しい時代が到来した。これはまさに日本にとってチャンス到来で、今後はボーイング社との関係は維持しながらも多少距離を置き、エアバス社のカードも使いながら有利に交渉することも可能になる。

日本の航空機産業育成の問題点

もちろん国際分業と競争力の観点から、日本はエレクトロニクスの分野に特化して、飛行機はアメリカから買ってくるのが一番よいという議論がある。それに対しては、加工貿易立国である日本にとって製造業の復権が重要課題であること、そしてそのためにハイテクの部品数が自動車とは桁違いに多い航空機産業は日本の製造業全体に絶大な技術波及効果を持ち、製造業全体の技術水準のレベルアップに大きく貢献することを強調したい。

それではどのような機種为国産旅客機をいかにして飛ばすか。ここで問題なのは、政府の担当官庁の対応である。担当の経済産業省は、現在のところ民間と費用を折半して試作機の開発を行なうが、そのターゲットは、30～50席の小型機分野で、量産機は民間企業が自らの責任で100席前後の中型機に取り組むべきとしている。しかし、これは少しおかしい。なぜなら100席前後の中型機の量産の前には当然試作機開発が不可欠であり、その経費はとうてい一企業の負担に耐えられる額ではありえないからである。

次に、民間産業界の側から考えると、既存の航空機メーカーは総合重工業メーカーが多く、各社とも

造船に代表されるように構造不況業種が増えており、経営の選択と集中が必要となっている。しかし、航空機の開発には巨額な資金が必要なので、絶対に失敗ができない。つまり、売れる機種でないという事情がある。はたして、経済産業省の主張する30～50席の小型機の試作機開発でOKなのかどうかは重要な問題であろうと思われる。

アジアとの共同プロジェクトを

そこで、この課題について日本の製造業全体という広い視点から考えると、そもそも日本は遅すぎる決断をして、すでに寡占化が進んでしまっている世界の民間航空機の市場に単独で進出・参入できるのであろうかという疑問がある。それはかなり難しいと見られる。

この点で注目されるのは、東京都の石原知事が2002年のアジア大都市ネットワーク21という国際フォーラムで、アセアン各国のニーズを踏まえて、100席前後の中型リージョナル機の共同開発をアジアと一緒に進めようという提案を行ったことである。開発生産する担当の民間航空機メーカーの市場調査でも、そのような中型リージョナル機の需要が、アジアで最も伸びるという結果が出ているようである。

そこで我々は、日本の航空機開発生産に関して、アジアの国々との共同プロジェクトを支持したい。これは、日本がアジアの国々と信頼関係を築くための第一歩となり、アジアから世界を見据えた国際外交の視点からも重要なことであろう。

さらに21世紀のグローバルな世界では、ますます必要性の高まる航空機を開発生産するに当たって、日本が技術的に主導しながら共同開発・生産するプロジェクトをアジアの国々へ行えば、資金的負担も軽くなり、今後の技術的発展の流れにも沿った最も望ましい国家戦略になるのではないだろうか。

(なかにし・まさひこ)



中西真彦氏



飛び立つアジアのジェット機

Global Communications
Platform from Japan

月報・日本から発信！

月1回月末発行
発行人・宮尾尊弘
編集人・浦部仁志

学校法人国際大学・情報発信機構
106-0032 東京都港区六本木 6-15-21 ハークス六本木ビル2F
TEL: 03-5411-6714 / FAX: 03-5770-1725

ウェブサイトにもぜひ
<http://www.glocom.org>

後記

指導者ムハンマドを侮辱する諷刺画を掲載したとして、デンマークの新聞がイスラム教徒の指弾非難を浴び、一方欧州各国は表現の自由を盾にこれに応戦、という、しかもこれが比喩に留まらない本当の暴力に発展していることは憂慮に堪えないところであるが、辛口批評家としても名高い、国際教養大学副学長のグレゴリー・クラーク氏が興味深い指摘をしている。

同氏は、所謂西洋社会が聖域とみなす表現の自由は、例えば人種差別の前には制限されているのではないかと述べ、今まさに、英米豪では、白人に対する憎悪の表明や、イスラムを擁護する人が罰せられつつあるのは、それ自体、表現の自由の否定ではないか、と指摘する。

更に、翻ってみると、所謂欧米社会に於いて人種差別に反対するのは、人種の多様性が

まさに欧米社会の基本要素になっているからではないか。西洋では、長い歴史を通じ、人種間の憎み合いや暴力を経験してきた。その結果、差別に結びつく発言にいわば蓋をす、という暫定措置で表面の平和を維持しているのではないか。一方、イスラム社会に於いては、人種間の確執とその対策、というより宗教自体が社会を安定される仕組みの中心を占めているのではないか。即ち、今日、欧米、そして日本でも神聖視される人種の平等という概念に比肩するのが、イスラムに於ける宗教なのではないか、と同氏は述べる。

いつもながらの鋭い切口で語るコメントである。

英語の原文は：

http://www.glocom.org/debates/20060224_clark_insult/

を参照されたい。

情報発信機構

経営委員会

青木 昌彦

猪口 孝

牛尾 治朗

行天 豊雄

小林 陽太郎

運営委員会

宮尾 尊弘（委員長）

佐治 俊彦

中馬 清福

勝又 美智雄