

これからの千葉県経済と 経営者に求められるもの

世界経済は2010年の夏場以降減速傾向にあり、日本経済も円高、株安など、不安定材料が目立った。こうした中で、千葉県経済にとって昨年は、成田空港の発着枠増大、成田スカイアクセスの開通による都心と成田空港のアクセス時間の短縮、大型アウトレットの開発計画の発表など、今後の大きな可能性が見えた年でもあった。新年にあたり、企業経営者はどのような考え方に立ち、どのような行動をとればいいのか。さらにこれからの経営者に求められるものとは何か。昨年6月末に当社社長に就任した水野社長に聞いた。



水野 創

〔株式会社ちばぎん総合研究所取締役社長〕

聞き手：本誌編集長 森永桂子

景気は足踏み状態 からの回復を展望

——新年を迎えるにあたり、2011年経済をどのように見ているか、まず最初にお聞かせください。

私たちは、昨年夏場以降、急速な円高、リーマン・ショック後に実施された政策効果の減衰、米国の景気回復の鈍化を経験しました。多くの企業経営者の皆さんが、景気回復持続への確信を持ってないまま2011年を迎えられたのではないかと思います。

2011年の世界経済を展望すると、先進国ではバブル崩壊後の調整と財政再建の圧力が続き、回復スピードは引き続き遅いと思われます。しかし、中国をはじめ、新興国・資源国は高い成長を続け、世界全体の成長を底上げすると考えています。わが国経済も、こうした世界経済の動きの中で輸出が回復に転じ、駆け込み需要の反動による一時的な落ち

込みが一巡すれば、足踏み状態からの回復を展望できると見えています。

今後、明らかになってくる各種指標からこうした状況が確認されるにつれ、企業経営者のマインドも落ち着きを増し、前向きな要因に着目した動きも徐々に広がってくるのではないかと期待しています。

——中国経済は大丈夫だと見ている理由をもう少し詳しく説明してください。また、全体として経済が一段と減速していくリスクはないのですか。

中国経済については、国内の所得増加とともに輸出に頼らず成長できる経済ができつつあります。また、国内の所得格差に対する不満が高まっており、先行きインフレが発生したり、成長率が一定以上に落ちることには政治的に抵抗感があるはずで、豊富な資金も背景に、必要に応じて追加的政策がとられ、これまで同様成長を続けると思われます。

2011年も経済指標は実態以上に大きく振れることがあり、それを見た投機資金の動きにより、市況も大きく動くことがあると思います。こうしたときに企業経営者のマインドが一斉に冷え込むことが最大のリスクだと考えています。ですから、経営者の皆さんが経済の基調を押さえたうえで、経済指標や市況の振れにより景気の先行きに対して過度に楽観したり心配しないことが大切です。その

ためには、政策当局は的確な情報を発信することが必要です。また、私たちは地元のシンクタンクとして、年明けから千葉銀行と開催する「ひまわり定期講演会」などを通して、経済情勢に関する情報やリスクの所在をできるだけ迅速・正確にお伝えしていかなければならないと考えています。

——景気が回復して、わが国のデフレ脱却の展望は開けてくるのでしょうか。

日本経済はデフレーションからの脱却が喫緊の課題になっているものの、なかなか脱却への具体的な道筋は見えていません。昨年夏以降の景気回復スピードの減速で、デフレ脱却に必要な期間はむしろ長引いていると考え

千葉と新成長戦略—— 高いポテンシャル発揮の好機

——新成長戦略の意義についてももう少し詳しく考え方を聞かせください。

新成長戦略はいくつかの点で非常に重要な役割を果たします。まず、「2020年における名目成長率3%、実質成長率2%を上回る成長」など明確な目標が立てられました。景気を語る際に、「閉塞感」ということがよく聞かれます。名目3%、実質2%の成長が確実に実現されていく具体的道筋が明確になってくれば、「挑戦していけばいいことがある」

られます。これに対し、度重なる日本銀行の金融緩和策によって、金融面での手当ては、すでにこれまでに以上にリスクをとって行われています。そのうえで、デフレ脱却に何が必要かという点、崩れてしまった需要と供給のバランスを立て直すこと、言い換えれば需要と供給のギャップを埋めていくことです。

しかし、むやみやたらとお金をばらまいて需要を喚起しても大きな効果を得ることは難しいでしょう。これから先の時代の変化を読み取って、それに合った分野にヒト、モノ、カネの経営資源を投入していくことが大切です。この点、10年6月に政府が閣議決定した「新成長戦略『元氣な日本』復活のシナリオ」の実現が重要だと思っています。

という期待感や、「がんばらないと取り残されるかもしれない」という危機感が生まれ、閉塞感も吹き飛ばされていくでしょう。

また、経済のグローバル化が進展する中で、日本は人口減少という制約の下で中国やインドなどの新興国とも熾烈な競争を強いられています。そこで勝ち残っていくためには、限りある経営資源を自分たちの強みを生かせる分野に絞って投入していかなければなりません。そこで選択されたものが7つの戦略分

野と21の国家戦略プロジェクトでした。

——新成長戦略を、企業経営者はどのように活用していったらいいのでしょうか。

ある意味で「日本は今後この分野で世界ナンバーワンを目指すのだ」と政府が国家としての「選択と集中」を行ったわけです。各々のプロジェクトに沿って、新しい成長につなげていくための政府の作業が遅いのが歯がゆいところですが、選ばれた戦略分野にまちがいはないと思います。経営者の皆さんも厳しい環境の下で次のビジネスモデルの構想を立てておられることと思います。自社の選択と集中を考える際に、1つの判断材料として新成長戦略との整合性を押さえておくことが必要でしょう。

——そうした全体感の中で、千葉の話に移りたいと思いますが、まず、千葉の印象について話してください。就任以来約6か月たちました。前職の日本銀行理事時代と比べて、千葉県に対する認識で何か変わった点がありますか。

日本銀行在職中は東京・日本橋にある本店での勤務が長く、日本各地の経済情勢などの情報は四半期に1度開催される支店長会議を中心に得ていました。そのときは、人口減少に伴う過疎化や、地域間格差の拡大などさまざまな問題を抱え、その解決策もなかなか見

いだせずに悩んでいる地域が多いという印象を持っていました。

ところが、県内の各地を回りながらあらためて千葉という土地を見つめ直してみると、非常に豊かな県で、ポテンシャルのきわめて高い県であると確信するようになりました。

つくばエクスプレス沿線の柏、流山、そして東京湾アクアラインの起点である木更津を中心に県内の人口が増加しています。また、東京ディズニーリゾート、成田山新勝寺といった観光資源に加え、日本経済の屋台骨を支えている京葉工業地帯の重化学コンビナートもあります。もちろん自然に恵まれた農業や水産業の存在も忘れてはいけません。

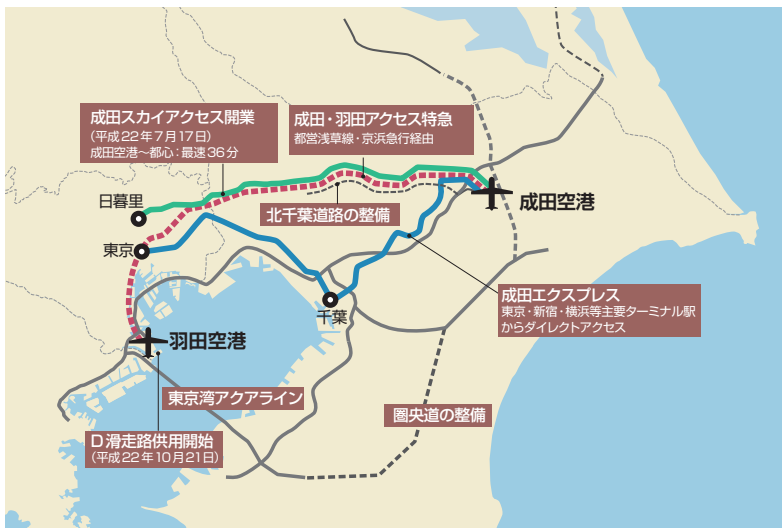
——千葉県の立場から見た場合、新成長戦略のどの点に特に注目したらいいのでしょうか。

戦略分野の1つにアジアが位置づけられ、「グローバル人材の育成と受け入れ拡大」の戦略プロジェクトが打ち出されました。また、個々の戦略プロジェクトを見ていくと、国際医療交流、訪日外国人3000万人プロگرامなどが含まれており、そこからは「国際化」という大きな軸が浮かび上がってきました。その国際化に伴って、当然、ヒトやモノの行き来も活発になります。「総合特区制度の創設と徹底したオープンスカイ（航空自由化）の

——しかし、その成田空港については羽田空港の国際空港化を懸念する声も高まっています。成田空港の地位は低下してしまうのでしょうか。

09年10月に当時の前原誠司国土交通相が「来年10月に第4（D）滑走路ができることを契機に、内際分離の原則を基本的に取っ払って、羽田の24時間国際空港化を徐々に目指す。

新時代に入った成田空港



日本にはないハブ空港をつくる」と発言したことで、成田空港の地盤沈下に対する懸念が一気に高まりました。ここでいう「内際分離の原則」とは、成田が国際線、羽田が国内線に特化するという棲み分けを決めていることを指しています。

実際10年10月に羽田空港のD滑走路が完成し、理論的な年間の発着能力は約44万回になりました。そのうち国際線が9万回です。ただし、この国際線の9万回がすぐに実現するわけではありません。昨年10月時点での発着枠は日中3万回、早朝深夜3万回の合計6万回です。そして徐々に回数を増やし、3年後の2013年に9万回へ持っていくというものです。

一方の成田空港では、09年10月にB滑走路が2500mへと延伸したことによって、既存のA滑走路（4000m）と同じように、大型機や長距離便の就航が可能になりました。そして10年3月からのダイヤ改正では、年間の発着枠はそれまでよりも2万回増の22万回となっています。さらに忘れてはならないのが、10年10月に成田市など地元9市町、千葉県、国、成田国際空港(株)から成る四者協議会で、14年度中までに年間の発着枠を30万回に増や

千葉とのかかわり

私は東京生まれの東京育ちですが、幼稚園の遠足で市川の里見公園に行ったり、小学校の臨海学校で岩井や富浦の海水浴場を訪れるなど、千葉はとても身近な存在でした。また、仲間と一緒に鋸山に登ったことも楽しい思い出です。そうやって何度も訪れるうちに千葉の自然に魅了されていったような気がします。今回、当社の社長に就任したこともご縁があったからだと思います。このご縁を大切にしたいと考えています。



臨海学校のしおりと当時購入した絵はがき

趣味について

趣味はピアノの演奏です。小学校2年生のときに親に勧められ、初めはいやいや練習していたものの、次第にその魅力に引き込まれていきました。それ以来、時間の許すかぎり練習を続けています。たまに、家族から「うるさい」とお小言をもらうこともあります（笑）。好きなのはショパンやドビュッシーの曲です。仲間の演奏家と一緒に連弾を楽しむこともあります。

推進」も戦略プロジェクトの中には盛り込まれています。そうすると、日本の国際拠点空港である成田空港を県内に持ち、また再国際化された羽田空港と東京湾アクアラインでもつながった千葉県に対する追い風として働いてくることが考えられます。千葉県に本拠を置くわれわれとしては、その方向性を先取りして活用していくという心構えが重要だと思っています。

すと合意したことです。

このような数字を比較してみるだけでも、羽田空港の国際化のインパクトを過度に心配する必要はないことがわかります。

——さらに長期的な視点で見た場合の成田空港のポテンシャルについては、どう考えていますか。

10年7月には京成電鉄の成田スカイアクセスが開通しました。日暮里から成田空港までの乗車時間は最速36分と15分も短縮され、1日に上り下りを合わせて54本が運行されて



成田空港第1旅客ターミナルビル（成田国際空港(株) 写真提供）

千葉関連主要プロジェクト										
	平成21年 (2009年)	22年 (2010年)		23年度 (2011年)	24年度 (2012年)	25年度 (2013年)	26年度 (2014年)	27年度 (2015年)	28年度 (2016年)	29年度 (2017年)
	8月	10月	3月	7月	10月	12月				
成田空港 (4,000、2,500)										
B 滑走路		●2,500m延伸								
年間発着能力		●22万回			●25万回	●27万回		●30万回 (地元合意を前提とした、最速の設備対応)		
年間発着枠			●22万回 (国際線20万回、国内線2万回)							
前後1時間の利用時間延長 (5時から24時まで)										
羽田空港 (3,000、2,500各2) 前原大臣による羽田国際ハブ空港化方針表明										
D滑走路				●供用・発着能力は44万回に (国際線9万回、国内線35万回)						
国際線				●国際線3万回、早朝深夜3万回		●3万回追加 (合計9万回。新運用方式の習熟が前提)				
LCC				●エアアジア X クアラルンプール就航						
成田スカイアクセス ●開業										
東京湾アクアライン ●料金引き下げの社会実験開始 ●2011年3月末実験終了										
圏央道 ●稲敷・神崎・大栄、東金・茂原長南・木更津東開通目標										
東関東自動車道 ●2013年春酒々井 IC 開業目標										
北千葉道路 ●平成20年代半ば開通目標										
東京ディズニーリゾート ●2011年1月「ミッキーのフィルハーマジック」開業										
東京スカイツリー 2008年7月着工 ●2011年12月竣工・2012年春開業予定										
旧南極観測船「しらせ」 ●3月ウェザーニューズ社に引き渡し。船橋に係留										
中国からの観光客 ●個人観光ビザ発行条件緩和										
千葉国体 ●9/25-10/5、10/23-25										
アウトレット										
三井アウトレットパーク木更津金田 ●2012年春開業予定										
酒々井 ●2013年春開業予定										
カジノ 森田知事が記者会見で外国人旅行者に限った成田カジノ特区構想										
その他の「新成長戦略」関連										
国際医療交流 (外国人患者の受け入れ)										
物流・工場立地 ●2015年度末県企業庁事業終了										
農業 ●9/2-8、イオン香港・千葉県物産フェア										
千葉市										
千葉駅西口再開発 ●年度内着工予定 ●2012年度末完成予定										
千葉駅ビル建替え ●12月公表1月工事着手 ●駅開業予定 ●駅ビル・駅ナカ完成予定										

用の拡大につながります。そうなれば、消費意欲が刺激され、新しいビジネスチャンスも生まれてくるでしょう。私が冒頭で千葉は非常に豊かな県で、ポテンシャルのきわめて高い県であると述べたのには、こうした理由もあるのです。

——ちばぎん総合研究所として今後どのように取り組んでいきたいと考えていますか。

これらのプロジェクトが単独としてだけでなく、相互に刺激し合い地域全体の活力を増し、地域のポテンシャルをいっそう発揮できるようにしたいと思っています。そのために何が必要か、課題はいくつも考えられます。地域全体にかかわることとして、インフラ整備の実現、観光・農業、そして地域そのもののブランドの確立、地域の魅力の情報提供があります。また、経営者の皆さんにはそれぞれにユーザーニーズの把握と対応、ビジネスマッチング、情報技術の活用、環境対策、人材育成、事業承継等の課題があるうかと思えます。これらをプロジェクトの進捗と合わせ具体的・計画的に進め、成果を出していくことが重要だと思っています。

当社にはシンクタンクとして「経済調査」「受託調査」「経営コンサルティング」という3つの機能があります。これらをフルに活用して、今後の千葉の発展に貢献していくことができるかと願っております。

——成田空港の機能強化に歩調を合わせて、「成田空港緊急戦略プロジェクト会議」が昨年7月に「中間まとめ」の提言を行ったことについては、どのように評価していますか。また、実際の動きをどのように見えていますか。

地元の自治体と経済界の立場から、成田空

港という財産をどう生かしていくか多角的な検討が行われていることは、とても意義があると考えています。

例えば、先ほど述べました成田空港と羽田空港との連携強化について、鉄道・道路アクセスの整備の促進を求めています。道路では

目白押しのプロジェクト——地域全体の活力に

います。こうした都心と成田空港間の交通アクセスの大幅な向上は、今後の東京駅乗換機能や道路網の整備と併せ、成田空港と羽田空港との連携を強める方向へ働くものと思われます。

また、成田空港の発着枠増加を活用して国内路線の拡充が図られ、新千歳、福岡、那覇など8路線しかない現在の国内路線網は増え

ると見られています。

そうなると、日本の各地方都市から海外へのアクセスがよくなり、今まで以上に成田空港の存在感が高まります。それと同時に、訪日観光客が国内の観光地を訪れる際のアクセスも格段によくなります。

長期的には、成田空港と羽田空港が一体として、「日本の玄関」となる国際空港として発展していくことが展望されます。新成長戦略に掲げられた「訪日外国人3000万人プログラム」の3000万人は最近の実績の約4倍ですが、国際空港は海外の国際空港との競争にも勝ち抜いていかなくてもなりません。観光、ビジネス、貨物、乗り換え、それぞれの利用者の皆さんに喜んで使っていただけるよう、両空港の分担を明確にするとともに、それに応じた対策を着実に講じていく必要があります。

別図に掲げたのは、千葉県に関連した主要プロジェクトの計画を時系列にまとめたものです。成田空港の発着枠拡大だけでなく、さまざまなプロジェクトが目白押しであることが一目でわかります。この1月には東京ディズニーランドに新しいアトラクションがオープンする予定です。また、来年春に三井アウトレットパーク木更津金田が、再来年の春にはチエルシージャパンのプレミアムアウトレットが酒々井に開業します。

このように見ると、変化に向けた地域のエネルギーの強さを実感できます。各プロジェクトの進展に伴って地元への投資が増え、雇

