

## 基調講演

### 「東アジアの持続的発展に向けたインフラ整備と人材育成」

国際協力銀行 開発金融研究所

橋田正造所長

#### 国際協力銀行とその業務

国際協力銀行は、1999年10月に旧輸出入銀行と旧海外経済協力基金が統合されてできた組織です。業務の2本柱は、旧輸銀の国際金融業務と旧海外経済協力基金の円借款業務です。

国際金融等業務の最近の事例は、資源確保プロジェクトとして、「カスピ海、地中海を結ぶパイプライン敷設事業」があります。それから、最近、新聞でも報道されていますが、京都議定書の関連で、アジアで初めての「温暖化ガス削減基金」に政策投資銀行とともに出資し、日本の民間各社の協力も得て、この基金を設立しました。

海外経済協力業務、円借款の最近の事例では、ベトナムの「南北鉄道橋梁安全性向上事業」があります。ベトナムは、南北に細長い国ですので、北と南の運輸、物流の促進を図るために、南北を結ぶ鉄道橋を修復して、大量にモノを運ぶことのできる鉄道の運行の安全性を向上することを目的とした事業です。環境関連ではエジプトで風力発電の事業を始めております。人材育成の関係では、ウズベキスタンで職業高等学校の拡充事業を行っています。ウズベキスタンもイスラム圏の国ですが、イスラム圏では、人口が急激に増加しています。しかも、15、16歳の義務教育が終わってから20歳の徴兵制に入るまでの間は、極めてパッションあふれる時期です。そういったときに、ずっと入ってくるのが、今のイスラム圏においては、まさにイスラム原理主義で、それが大きな紛争の種になっているわけです。その時期の、その青年たちに対して、職業訓練をして、雇用の機会が与えられたときに、対応できる体制を整えておくことは極めて意義が大きいといえます。それから中国内陸部のいくつかの大学に対して、いわば高等教育の機会を増大させる事業も行っています。

#### 東アジアの経済発展に果した国際協力銀行の役割

現時点に生きているわれわれからすると、もう忘れ去っている話ではありますが、1960年代初頭の東アジアは、今、貧困のシンボルともいわれるアフリカの1人当たりのGDPより低かったのです。1960年代後半に入りまして、ノーベル賞(経済学)を受賞したグンナー・ミュルダール氏は、1968年に出した本「Asian

Drama(アジアのドラマ)」でアジアにこそ貧困の悪循環があると指摘しておりました。それからちょうど25年たって1993年に世銀が書いたのが「East Asian Miracle(東アジアの奇跡)」です。それはまさに東アジアがなした奇跡とも言える経済成長がテーマになったわけです。

そのたった25年前には、ノーベル賞を受賞した方が、アジアの貧困の悪循環を指摘しつつ、アジアはホープレスだといわんばかりの本を出されたにもかかわらずです。その25年間に何があったか。この点で、現国際協力銀行になっている2つの組織が果たした役割は大きかったといえるでしょう。

旧海外協力基金では、1966年に韓国に対する円借款供与開始を皮切りに、80年代半ばまでに、主としてハードの経済インフラ整備において、東アジア諸国の自助努力を支援しました。

旧輸銀の方では、そういうインフラが整った諸国への日本企業の直接投資を支援し、雇用機会を創出するのみならず、途上国の華僑が多いところですが、個人経営から近代経営への転換など現地民間セクターの振興、投資を通じて、近代経営のノウハウを移転するなどの貢献をしています。

#### 経済発展段階に応じてハードからソフトへ支援内容が変化

韓国とタイというところの事例をご紹介します。とかく円借款というと、要請主義だということで、言われたものをそのまま右から左に処理しているかのように伝わっているところがありますが、実際にどういう形でなされたかということ、人材育成とのからみもあり、ぜひご紹介させていただきたいと思います。1966年からスタートしました韓国向けの円借款供与の事例です。まずこの時代は、韓国にとっても、経済開発の初期段階だったわけです。この時期、円借款では産業基盤インフラを支援するということで浦項製鉄所、昭陽江ダム、漢江鉄橋復旧など電力、鉱工業、運輸通信、上水等を主対象に、様々なインフラ施設の支援を行いました。

それから70年代に入ってまいりますと、「漢江の奇跡」といわれる韓国の急速な右肩上がりの経済成長が実現されていった時代になります。この時代は、産業基盤インフラに加えて、いわゆる社会インフラに対する支援を韓国側といろいろと協議しながら始

めていった時代です。産業基盤インフラの事例としてはソウルの地下鉄事業、忠州多目的ダムなどがあります。これは60年代後半から70年代初頭にかけて行った様々な産業基盤インフラづくりの継続版です。それに加えて、教育、医療、農業振興など、人材育成を含めたいわゆる社会インフラの整備を、この時代からスタートさせました。

1990年をもって対韓国円借款は終了しました。因みに1996年、私どもの海外事務所の中で、最初に閉鎖したのがソウル事務所です。まさにODAを卒業したということで閉鎖をしたわけです。その間、いわばODAを卒業する道ということで、1980年代はもっぱら社会インフラ支援を中心に行いました。具体的な内容としては、まさに人材育成が中心で、教育施設の拡充事業、基礎科学分野、教育施設拡充事業、それからこれは私自身も関与したのですが、ソウル大学の小児病院の建設などもありました。日本では、1964年に東京の世田谷に日本で初の国立小児病院というのができました。そこで初めて小児医療というのが成人医療と分離された形で行われました。韓国では、1983年、小児医療の頂点に立つソウル大学小児病院というものを独立した形でつくるといことになり、これを支援することになりました。その他に、国立医療近代化事業、ソウル、釜山、大田など主要都市の上下水道整備事業、さらには、中小企業近代化とか、それに伴う様々な職業訓練の充実などのための借款をやっています。

次にタイへの円借款供与の事例です。韓国とタイの事例を紹介させていただいている理由は、経済発展の段階に応じて、途上国側のニーズ、マクロ経済、それぞれのセクターのニーズ、現状を把握し、相手国側と話し合いを進める中で、円借款供与は、次第にハードから人材育成を含むソフトの分野に転換していったという流れをおわかりいただきたいからです。

タイの場合は、69年から70年代の半ばまでが開発初期の段階で、援助草創期です。ここでは水力・火力発電送・配電、通信、農業金融など、まさに産業基盤インフラを順次支援していきました。日本は、1950年代、世銀から借款を借りて発電所、黒四ダムなどの電力インフラ整備、鋳工業のインフラの整備、新幹線、東名、名神などを作っていました。こうした産業基盤インフラを、

世銀借款を借りて、整備し、経済成長を遂げていった経験に基づいて、日本は、韓国でも、タイでも、初期段階においては、産業基盤インフラの支援というものを行ったわけです。他の国でも、そういう傾向で経済援助を実施してきました。

それから70年代の半ばから、80年代の半ばにかけては、長期不況、第一次構造調整時期でもありました。1973年に第1次オイル・ショックが、79年に第2次オイル・ショックがありました。第1次オイル・ショックのあとは先進国も、もちろん不景気になりましたが、そのあおりを食って途上国も不景気になりました。79年の第2次オイル・ショックでは、その第1次と第2次の間に先進国のほうは、自ら省エネということで、いろんなことをやりましたが、途上国にはそれだけの資金、技術がなかったものですから、第2次オイル・ショックでも途上国は大きなダメージを受けました。そういうことから、タイも長期不況の中で、いわば産業の転換を迫られた時期だったわけです。

この時代、私どもはそれまでの都市部中心の産業基盤整備から、いわば地方部の地方農村開発、たとえば小規模灌漑、地方道路、農業金融、地方電化などへの支援を行いました。経済学的にいえば有効需要の創出といいますが、国内市場の足腰の強い需要を喚起するという、国全体の所得、購買力を上げるという意味で、地方、農村開発に取り組みました。これらによって、それまで都市部中心であった産業構造から地方部を含めた、アグロ・インダストリーなども含めた産業構造への質的転換を支援しました。

また、これらと平行して東部臨海工業地帯の建設とか、皆さんがバンコクに行く時に、乗り降りに使ってられるドンムアン・バンコク空港なども、円借款で当時造られたものです。それからドンムアン空港からバンコク市内に入るときに使われている高速道路も、私がタイの駐在のころに、円借款で工事が始まったものです。これらにより日本企業を含めた外国民間投資促進政策の支援を行いました。

80年代の半ばから90年代の半ばにかけては、タイは、高度成長、経済自由化の時期です。まさにプラザ合意の後です。85年のプラザ合意後、2、3年遅れて、日本を初め韓国、シンガポール、香港、台湾などのNIE S諸国からの、アセアン諸国への投資が怒涛のごとく進んでいったわけです。国際協力銀行は、それに

呼応する形で、様々な支援を行いました。この時代は、産業基盤整備に加え、教育・保健医療、環境案件などのソフト分野へウエイの転換を図っていった時代でした。

そして、1997年にご存知のアジア危機を迎えたわけです。その際には新宮沢構想にもとづいて、様々な構造調整の支援を行いました。

### アジア経済危機の背景と人材育成

これほどいろいろと支援をやってきたタイで、何が起って、何が原因で、1997年に経済危機が発生したのか。様々な要因があります。その中の1つで、人材育成という点で考えてみますと、私は大いに問題があったかと思っています。当時、90年代の後半に、この話をしますと、データがなかったということもあって、あまり聞いてくださる方が少なかったのですが、いろんな方からの話を聞いたり、自分でタイに行って話を聞いた経験から、まさにこういうことが原因ではなかったかと思っていたことがあります。その後私の考えを裏付ける色々なデータが出てきましたので、今日ここでその話をします。

1990年代の半ばにタイの対米輸出中、主要産品の一つであった雑貨類がすでにベトナムや中国に追い抜かれていました。本来ですと、この時期にタイは、より高度化されたより付加価値の高い産業への転換を図る、それを可能にするような人材育成に重点を置いて、努力していかなければならなかったわけです。それを怠っていたのではないかと考えます。

80年代後半から、タイには、日本を含めた様々な国の企業が進出していきました。この時期には、タイ人の労働者でちょっと経験・知識のある人、ちょっと気の利く人であれば、進出した企業の間で、引き抜き合戦がありました。そんなに優秀でなくても、少し気が利くと、給料を若干上積みされて企業の間を巡り歩くことができるようになりました。ある程度やっておけば給料も上がっていくし、いい雇用の機会が与えられて、転職もできるのだという雰囲気になっていたようです。より高度な技術を学ぼう、教育を受けておこうというインセンティブが労働者側に生まれなかった環境になっていたわけです。

私が駐在しました70年代後半のころは、タイの政府は、極めて慎重な資金コントロールをやっていました。極めて慎重な国家債務マネージメントを行う国だったのが、80年代後半からは、放っておいてもどんどん投資が来て、93年にはバンコクで“オフショア市場”というものをつくりました。当時“ドル・ペック”によりタイバーツと米ドルとの交換レートが高値安定し、高金利に誘引されて、バンコクの“オフショア市場”を通じて外貨が大量に流入してきました。タイの財務省からすると、放っておいても海外投資は来る、カネは流れてくる、ということになり、足元をきちんと見据えるという姿勢がなくなったのではないかと思います。

結果的に何が起きたかという、付加価値の高い産業への転換が遅れ、それに対応できる人材の育成が遅れ、一方で、資金がどんどん入ってきます。入って来たおカネは、本来ですと、設備投資にまわるのが一番生産的なのですが、人材育成を含めて付加価値の高い産業への転換が遅れていました。結局、そのカネは、不動産のほうに回っていったのです。これが最終的にバブルにつながり、弾けてしまったというのが、人材育成の観点からみたタイの経済危機の一つの側面ではないかと思います。

### タイの人材育成の質的問題

その後、数字的なデータがだんだんと出てきました。スイスのビジネス・スクール(IMD)が実施した2000年の国際教育調査を見ますと、タイの状況がわかります。例えば調査対象27カ国の中で、タイは数学が21位、科学も21位ということで、低位グループです。加えて、義務教育の理数科教育の内容は対象が49カ国のうち46位です。われわれの普通の認識ですと、タイは、識字率も高く、それなりに就学率も高いというイメージがありますが、そのクオリティを見ると、こういう問題が、すでに見出されていたといえます。

さらに注目すべきは、IMDの2000年調査結果でタイに関するその他の指摘事項で、中等教育や、職業訓練の機関を卒業しても、労働市場に適応する十分な能力を持った人間の数が極めて少ないということが指摘されていました。もう一つは、高等教育でも労働市場で必要とされる工学系の人材の質・量両面での不足が他の国と比べても極めて深刻であるという指摘もありました。

つい2、3日前にも、OECDの発表で日本の教育の話が出ていましたが、単に就学率の高さとかだけで、以前は見ていたわけですが、今後はその中身、クオリティを見ていく必要があるという1つの証左ではないかと思えます。

#### JIBCの東アジア4ヶ国の教育セクター調査(2002年)の提言

調査対象はタイ、インドネシア、フィリピン、マレーシアです。本セクター調査の提言「国の発展段階に応じた人材育成政策および重点分野」とは以下のとおりです。

産業構造の主体が労働集約型の場合、基礎教育、特に初等教育プラス前期中等教育を重視していく必要がある。言ってみれば基礎的な能力、これの育成です。

製造業が中心になっていくような、急速な産業発展期には、中等教育プラス職業訓練による一定の技術レベルによる人材を確保すること、かつそれをまた産業のほうに、労働市場のほうに流れていくシステムを作っていくことが必要である。古い話でいきますと、いわゆる集団就職とかといった制度そのものを作っていくことも必要だというわけです。

2004年の3月に中国の広東省と、その隣の広西チワン族自治区に行っていました。そこでは世銀と中国が共同でやっている貧困対策案件が実施されておりました。このエリアの基礎的な水道とか電気の施設をつくるだけでなく、そこにいる日本でいうと中学を卒業した年齢の人たちが、“国家事業”として隣の広東省の広州に進出している企業に毎年大量に就職していきます。彼らは“農民戸籍”のまま、3年間、4年間の契約期間だけ“暫定都市戸籍”をもらって、それで病気になっても医療が受けられる資格が得られます。その間、自分の実家に仕送りをし、3、4年たつと、また、郷里の村へ戻っていきます。恒常的に毎年、大量の15、16歳の安価な新規労働者が送られてくるわけです。これによって、労働者の立場からすると、賃金が上がっていかないという問題があるのですが、雇用者側からすると、コンスタントに基礎的な学力を持った若くて安価な簡易労働力が確実に送り込まれてくるのですから、生産コストという意味では、たいへんな競争力になっています。

次は、発展段階での教育の重点分野の実例ですが、産業構造の主体が、知識集約型に移っていく段階には、高等教育も重視し、シフトしていくべきだと指摘しています。ただしこの時に気をつけなければいけないのは、初等・中等教育の支援の中で、どうしても都市部に集中することが多くなります。そうすると、地方と都市との格差が教育の分野にも出てきます。これは、貧困に与えるさまざまな影響をもたらします。持続的にバランスの取れた経済発展というものを促す意味でも、その点への配慮が必要であるというのが提言として出てきます。それから職業訓練、高等教育支援では、運営段階も考慮して、民間の資金やノウハウを得るスキームを作ることが望ましいです。

#### 東アジアの経済発展、貧困削減、インフラ整備

最近の調査の成果ということで、少しご紹介します。世銀の調査「トレード・アンド・ロジスティクス」は「貿易開放度」と「物流利便性」により、東アジア諸国を3つに分類しています。貿易の開放度、物流の利便性と経済発展、産業の高付加価値化が好循環で関連しているということがいえます。

グループ1、その貿易開放度が高く、かつ物流の利便性が、非常に高いというグループで、香港、韓国、シンガポール、台湾です。これらの国は、そのグループの間でも競争が激しいし、下位グループからの追い上げもあり、常に新たなチャレンジに直面しています。さらなる知識集約、あるいは高付加価値産業へのシフト、物流サービスの競争力の強化が課題です。

グループ2は、貿易開放度が高く、物流利便性も高いが、グループ1ほどでもないというグループで、これには中国、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイが入ります。もちろんこれら諸国の間でも優劣はあります。グループ1を急速にキャッチ・アップしているグループ2の国もあれば、政策、制度(規制緩和、関税手続簡素化等)、ハード(港湾施設、道路等)、ソフト(運輸サービス産業育成、複合輸送手段によるドア・ツー・ドアサービス、これらに従事する人材の育成)など改善の余地がある国もあります。

グループ3、これにはカンボジア、ラオス、モンゴル、パプアニューギニア、サモア、ベトナム、中国の内陸部が、このグループに入ります。貿易開放度も低いし、物流の利便性も低い国や地域です。

グローバル化がどんどん進む中で、部品をつくる工場が、アメリカ、あるいは日本、あるいはグループ1のような国にあるとして、グループ2にある現地のアッセンブリー工場に運ぶ場合に、あるものは飛行機で運び、あるものは船で運ぶという形になるわけです。

例えば1つ、決済、いわば伝票ですね。こういったものに関して、標準化が進んでいないと、いちいち税関などのチェック・ポイントで国毎に様々な別の様式に書き換えたりして、時間がどんどんかかっていきます。そうではなくて、仮にそこに1つの非常に統一されたフォームができていて、まさに各国の部品工場を出たときのそのままの伝票が各国の税関を通過し、それから最後の目的地である工場に搬入されるというところまで、極めてスムーズにモノが運ばれます。

それから物流などでも、港湾、空港、それから様々な内陸輸送、あるものは河川を使うかもわからないし、あるものは陸上を行くかもわからない。また同じ陸上でもトラックもあれば、鉄道というものもありますし、そういう様々な物流の形態に拘わらず統一化された伝票があれば、当該部品が非常にスムーズに運ばれていく。しかし、国によっては橋が洪水で倒れたまま復旧されていない場合は、それだけで数日間その場で荷物が滞留してしまう。そういうことのないようなシステムをつくっていく。こういったことが今後、ますますグローバル化が進む中で、必要になってくるわけです。

これがうまく活用されるためにも、何が必要かということの検討も含めて、いま世銀、アジア開発銀行、それと私どもの研究所で、共同研究をやっております。

“東アジアのインフラ調査”ですが、いろんなアングルから、調査をしております。今は調査の途中ですが、取りあえず浮かび上がってきているインフラに関する提言を幾つか紹介します。

例えば

船舶の大型化、コンテナライゼーションに対応した港湾施設  
あるいは関連施設の整備。

小規模な港湾、河川港湾は、小回りの効くフィーダー・サービスを整備。

複合輸送手段によるドア・ツー・ドア・サービスをいかにうまく拡大、整備していくか。

陸上インフラ(道路・鉄道)と海運インフラの連結強化。

遠隔の内陸部とは道路・河川輸送、鉄道などを組み合わせ、国内市場の統合を促進。

などです。

また、ハードインフラのみならず、貿易関連書類の統一化、簡素化、内陸国境通関・検疫手続の迅速化などソフトの面での整備も必要になります。

民間物流ビジネスの育成のための規制緩和ということで、途上国であればあるほどパブリック・セクターが、こういった物流を担うことが多いのですが、健全な意味の競争を促進して、よりクオリティの高いサービスを提供できるような民間の物流ビジネスを育成していくことも必要です。物流情報システムの構築と整備という点では、ITを使って、いま荷物がどこにあるのかフォローしていく、こういった管理、マネージメントも必要になってくるでしょう。

都市部の産業集積地での交通混雑緩和のためのインフラ整備、土地利用の効率化という点では、中国の沿海部や、バンコクに出張された方は、お分かりかと思いますが、都市部に入ったとたんに渋滞に巻き込まれたりしてモノが動かなくなってしまう。タイムリーさとスピードを必要とし、また効率性を必要とする物流に対して、マイナスのインパクトが生じるわけです。それと土地利用の効率化も必要です。あるブロック単位のエリアがあるとすると、この土地をどういうふうを活用したら物流の観点からいいのか、あるいはこれをどう移転させるのか。その移転先の土地はどう手当てするのか。様々な意味での土地政策も、まさに見直していく必要があると思います。

高付加価値の貨物(電子部品等)の物流を如何にスムーズ且つ安全に動かしていくか、というのも大きなテーマになります。航空貨物は、貨物量では世界全体の貨物量の1%ですが、価格ベースでは30%を超えます。

経済の開放度を高め、それとあわせて物流のロジスティックスの効率化を図るのは、1つの国だけでできる話ではありません。グ

ローバリゼーションの進展にあわせてASEAN+3などを通じた地域協力の枠組みの活用が大きなテーマです。

最近の新しい問題として、9・11のテロのあと、いろんな危険物が持ち込まれる可能性があるということで、物流のスピードを落とさずにこれをどうチェック管理していくのか、この辺のノウハウというのが、新たなテーマとなっています。

ただ、流れとしては、東アジアというエリアで考えた場合、ASEAN+3の中で、いかに議論を重ね、よりスムーズなシステムを構築していくのが大きなテーマになると思います。

#### JIBCわが国製造企業の海外事業展開に関する調査結果

##### - 2004年度海外直接投資アンケート結果 -

JIBCが、最近実施した海外投資アンケート調査の結果から、インフラ整備、人材、制度について、わが国の製造企業が中期的事業展開国・地域について何を有望視する理由にあげ、課題にあげているか、という点だけを抽出して、ひとつの例を紹介し

ます。  
“管理職に必要なノウハウを備えた人材の確保が難しい”というアンケートの回答が多くあります。これは中国に限らず、他の国でも言えるのですが、ふつう日本人が考えますと、そうだろうな、ということで納得できる回答だと思

います。  
しかし、途上国側からみますと、まったく逆のことが言えます。例えば香港出身で東大で博士号を取られて、いま野村総研関連のところ、中国の専門家としてご活躍の方がいらっしゃいます。その方と、このアンケート調査を担当したJIBC研究所のスタッフが、いろいろ協議をさせていただきました。その際、先生からご指摘がありました。「日本企業が、こういう指摘をしているというのは、なかなか独特ですね。しかし、やむをえない面もありますね。どういう意味かといいますと、中国に進出したアメリカ企業に就職した中国人で、優秀な人は、すでに多くの人がアメリカ本社でエグゼクティブになっています。中国に進出したアメリカ企業に就職した優秀な中国人は、現地会社の社長になっています。しかし、中国に進出した日本企業に就職した中国人で、日本の本社のエグゼクティブになった人がいますか。中国に進出した日本企業に就職し

た中国人で現地会社の社長になっている人がいますか。いないですね。そうすると中国人から見ると、どっちの企業に入るか、人気投票をすれば、当然、日本企業が下に行きます。」これは別に中国に限った話ではありません。言ってみれば日本のシステムそのものが問われています。グローバリゼーションが進むなかで、どう日本が対応するのかという話です。

もう一つは、マレーシアで、2003年の同じ調査の中から出てきた話ですが、日本企業のマレーシアに対する人気度は、年々、落ちてきています。マレーシアの国民所得が上がってきて、労賃が上がってきたからとのことです。一方、欧米企業のマレーシアに対する人気度は落ちていない。なぜかと調べてみました。現地へ行って、進出している日本企業の方々にお集まりいただき話を聞いたところ、そこに集まった日本企業のトップの方は、一社を除き、全員日本人だったのです。

片や、欧米の現地進出企業の社長の方々をお招きしてお話をうかがったところ、1社か、2社を除いてすべてマレーシアの人たちです。どうして日本企業は、マレーシアから出て行くのかとの問いに対する日本企業の答えは、労賃の高騰で生産コストが見合わなくなって、生産拠点としての魅力が落ちてきたからとのことです。欧米企業に、どうしてマレーシアから出て行かないのですかと聞きますと、「われわれはコーポレート・ガバナンスというものにポイントを置いています。従って株主に対して、いかにコストに、いい配当ができるのか、これが1つの大きなキーポイントです。ですからマレーシアで或る分野の生産が難しいのであれば、他分野の生産へ移行するか、リサーチ・アンド・デベロップメント(R&D)の分野にシフトします。」との答えが返ってきました。

日本企業と欧米企業との間で大きな違いがあります。日本側がグローバリゼーションの中で、今後どう対応していくかと考えると時に、1つの材料がこんなところにもあるのではないかということをご紹介しました。

東南アジア諸国の主要指標は別紙一覧表のとおりです。後でお時間のあるときにでもお読みいただければと思います。

## 世銀、ADB、JBIC 共同調査

### 「東アジアのインフラ調査」からの示唆

この調査は、2005年の3月に完成し、シンポジウムなどを開催しようかと思っていますが、現時点で人材育成とのからみでの示唆をあげれば、次のようなことがあると思います。

開発途上国の持続的発展のためには、

当該国の成長戦略として、自分の国に進出した企業がグローバルに競争できる環境をつくっていく必要がある。

当該国における購買力強化と公平性確保のために、貧困削減と所得再分配政策の二つが必須である。

上記の環境づくりのためには、途上国政府による制度改善、即ち、自由化政策、競争促進政策等が必要。また、電力、運輸などハードインフラの整備、さらに人材育成が必要です。

今後、WTOやFTAによりグローバル化が一層進めば各国の“制度改善の質”“インフラの質”“人材育成の質”が民間企業の誘致、競争力を維持する判断基準としてますます重要になると思います。