

# 創発 Mail Magazine

創発は‘インキュベーション’のプロ集団。-問題解決のための新しい戦略・進化-

当メールマガジンは、日本総研/創発戦略センターの연구원と名刺交換させていただいた方に配信させていただいています。>> [登録解除はこちら](#)

[日本総研/創発戦略センター](#) | [役員紹介](#) | [セミナー・イベント](#) | [書籍](#) | [掲載情報](#) | [ESG Research Report](#) |

先月は日中首脳会談が開かれました。安倍総理の中国訪問は多数国間会議への出席を除き、日本の総理大臣として約7年ぶりの訪中とのこと。新たな日中の協力関係を期待し、今回のメルマガは中国関連トピックを中心にお届けします。

## 1. Yumoto Message

[・米中間選挙後の世界経済のトレンド](#)

## 2. 創発eyes

[・シンセンに見るスマートシティ事業のビジネスモデル](#)

## 3. 北京便り

[・日中企業が第三国で協力して事業を行う意義](#)

## 4. 連載\_次世代交通

[・自動走行ラストマイルで町をよみがえらせる \(第8回\)  
~誰がファーストマイルを制するのか~](#)



副理事長  
シニアエグゼクティブ  
エコノミスト  
[湯元 健治](#)

## YUMOTO Message

### 米中間選挙後の世界経済のトレンド

#### 1. はじめに

11月6日の米国中間選挙後、マーケットは一旦リスクオンに転じ、日米株高と円安・ドル高が急ピッチで進んだ。NYダウは、一時2万6,000ドルを突破し、10月の急落幅(▲2,336ドル)のほぼ7割近くを取り戻した。これに対して、日経平均株価も米国株につられる形で値を戻したが、10月の下落幅(▲3,121円)の3割弱を取り戻したに過ぎず、日米間で様相が異なっている。その後、足下では、日米株価は再び大幅な下落に見舞われ、不安定な展開となっている。この背景には何があるのだろうか。

今回の中間選挙結果は、市場の予想通り、上院は共和党が過半数を維持した一方、下院では民主党が8年振りに過半数を奪回し、上下両院での「ねじれ現象」が発生した。今回の選挙結果をどう捉えるべきか。また、トランプ大統領の破天荒で予測不能な経済・通商・外交政策は、今後鎮まるとみていいのか。米中貿易戦争の帰趨や日米通商交渉の行方とともに、年末から来年にかけての世界経済のトレンドを見極めたい。

#### 2. 中間選挙結果をどう受け止めるべきか

中間選挙の結果は、トランプ大統領率いる共和党の敗北と受け止められがちだが、決してそうではない。何より、トランプ大統領自身が共和党の大勝利だと宣言している。その理屈は何か。元々、上院は改選議席数が共和党8に対して民主党27と共和党が有利な状況となっていたため、上院での勝利はほぼ間違いない

とみられていた。こうした事情があるにせよ、今回の選挙結果で、共和党は上院での議席を若干上積みしており、トランプ大統領が勝利宣言をするのは分らないではない。

トランプ大統領にとって、上院での勝利は最高裁判事やFRB理事、政府の閣僚や大使など重要人事の承認権限を確保したことになる。州知事選でも共和党が過半数を獲得したことも含めて、自身が2年後の大統領選挙で再選されるためには、不可欠の条件をクリアしたといえる。さらに、上院での過半数確保によって、USMCA（改訂版NAFTA）や日米物品貿易協定（TAG）などの自由貿易協定の承認が単純過半数で可能になる。もちろん、予算案や各種法案は上院で5分の3以上の賛成を得られなければ、本会議での採決に進めないため、政策運営が難航することは間違いない。予算案や債務上限引き上げ法案については、恐らくトランプ大統領は法案が通過せず、政府機関閉鎖などの大きな影響が出れば民主党の責任だというロジックで、難関のクリアを図るだろう。

それでは下院での共和党敗北はどう受け止めるべきか。歴史的にみて中間選挙で大統領側の政党が敗北することはよくあることだ。政権に対する反発や批判票が与党敗北となって表れるからだ。その意味で、トランプ大統領にとって勝利できなかったことは致し方ないが、重要なことは終盤の追い上げによって惨敗を免れたことだ。このため、下院民主党がトランプ大統領の脱税疑惑の追及や弾劾訴追に踏み切る可能性はあっても、少なくとも弾劾は上院で否決されることが確実だ。政治的対立によって、重要法案の審議が滞れば、その責任はすべて民主党の責任にされてしまいかねないため、民主党も弾劾はためらうかも知れない。その意味では、民主党はトランプ大統領の個人攻撃の矛先を緩め、メキシコ国境での壁建設やオバマケアの廃止阻止など民主党の主要政策の維持に精力を傾けることになるだろう。

### 3. 景気対策と米中貿易戦争など保護主義は、協調する可能性

こうした状況の中で、筆者はトランプ大統領がレイムダック化する可能性は極めて低く、内政面では民主党との妥協や協調を図りつつ、通商・外交面で大統領権限をフルに活用しながら、これまでの強硬姿勢を続ける可能性が高いとみる。

まず米国の景気については、絶好調ともいえる状況が続いている。景気の腰を折る可能性があるとするれば、FRBによる利上げ加速だが、「ねじれ議会」となったことで、むしろ、トランプ大統領の大盤振る舞いの追加減税と景気過熱の可能性は小さくなったとみていい。むしろ、2019年後半以降は、継続的な利上げの影響とこれまでの減税効果の減衰から景気減速が強まる可能性がある。その場合には、元々民主党の政策であったインフラ投資の積み増しで対応が可能だ。減税も、民主党に配慮して中間層減税とするならば、実現の可能性が高まるだろう。

他方、通商、外交面ではこれまでの強硬路線が変わるとは考えにくい。元々、民主党は伝統的に共和党よりも国内産業保護に傾斜しがちで、中国に対しても強硬路線を採ってきた経緯もあるだけに、対中貿易戦争はもとより、日米物品貿易協定の交渉においても、共和・民主が歩調を合わせる形で、一段と強硬路線に走りかねない。メキシコ、カナダとの新貿易協定USMCAの議会承認でも民主党は大きな異議を唱えないとみられる。外交面でもトランプ大統領は、民主党の意向を気にすることなく、イラン経済制裁、北朝鮮問題でこれまで通りのスタンスを貫き続けることとなるだろう。

### 4. 米中貿易戦争のエスカレート懸念高まる可能性

以上のようにみると、中間選挙で一旦小康状態に入ったかにみえる米中貿易戦争は、今後、一段とエスカレートする懸念を孕む。市場は、11月末に開催予定のG20で米中首脳会談が実現し、何らかの妥協が図られることに一定の期待を持っているとみられる。ただし、首脳会談で大きな事態の打開が図られる可能性は小さいとみておく必要がある。そもそも、11月末までには時間が限られており、G20の場を活用した首脳会談では、会談時間も限られる。米中両国が貿易不均衡の解消のための具体策や、知的財産権の侵害回避策、ハイテク技術流出などの問題に対する具体策で合意することは到底想定できない。せいぜい、「米中は二国間の諸問題を対話を通じて解決する努力を続ける」ことで合意するのが関の山だろう。

ポイントは、(1) 中国側が知的財産権問題の解決を期限を切って約束するの  
かどうか、(2) 米国側が来年1月1日から実施すると警告している2,000  
億ドル規模の中国製品に対する関税率の引き上げ(10%→25%)及び、26  
70億ドルの中国製品に対する追加関税賦課の実施を一定期間猶予するの  
かどうか。その可能性はないとは言えないが、問題の本質が米中間の経済的・軍事的  
覇権争いにあると考えれば、ハイテク製造大国を目指す国家戦略「中国製造20  
25」の取り下げなどはない。仮に、中国側の回答がトランプ大統領の満  
足を与えるものでない場合には、来年からすべての中国製品が関税賦課の対  
象となり、中国側も同程度の報復措置を実施することになる。この場合、  
筆者の試算では、米国の経済成長率は▲1.3%、中国は▲1.0%の下押し  
圧力を受けるとなり、世界経済の景気後退の引き金が引かれよう。今  
回の中選挙結果は、そうした可能性を高めこそすれ、小さくするもの  
ではないことに留意が必要だ。

#### 5. おわりに

米国中選挙後の株高は、過去、7回中6回が平均10%超の株高となっ  
たという単なる経験則に過ぎない。大リスクイベントが予想通りの結  
果で終了し、急速にリスクオフのポジションが巻き戻されたとみてお  
く必要がある。長期金利の上昇懸念やインフレ懸念、米国景気の後退  
懸念、米中貿易戦争のエスカレート懸念など本質的なリスク要因は、  
何ら解消されていない。「ねじれ議会」の結果、インフラ投資が追  
加的に積み増され、債務上限法案を巡って共和・民主両党の対立が  
深まる場合には、長期金利の上昇に拍車がかかるリスクもある。米  
中の関税掛け合いがエスカレートすれば、両国の物価上昇に跳ね返  
り、FRBの利上げ打ち止め時期が遠のくだけでなく、世界貿易の縮  
小によって、世界経済の成長トレンドが屈折するリスクにも目配り  
が必要だ。

日本にとっても米中貿易戦争は対岸の火事ではない。中国経済の減  
速が強まれば、日本の輸出減少に跳ね返る。来年は、トランプ大統  
領もカナダ、メキシコ、韓国に飲ませた為替条項の導入や自動車関  
税25%への引き上げを日本側にちらつかせながら、自動車、医薬  
品、農産物などの分野を中心に輸出自主規制や規制緩和、関税引き  
下げなどの市場開放を迫ってくることは必至だ。大統領選挙まで  
のあと2年間で、トランプ政権の強硬路線は一段と強まることを覚  
悟しておく必要がある。



創発戦略センター  
マネジャー  
程塚 正史

### 創発eyes

#### シンセンに見るスマートシティ事業のビジネスモデル

広東省・シンセン市は、今や隣接する香港を超える域内総生産高を誇り、  
中国で最もベンチャー投資が盛んな街の一つだ。足元でも、多くの日本  
企業の方から新興企業との連携可能性を求めてシンセンを訪問した  
という話を聞く。

ベンチャー企業の勢いに注目が集まる一方、その勢いを促している  
のは、豊富な資金力を持つ巨大な産業集積と、都市行政の支援の賜物  
といえる。シンセンに拠点を構える大手企業としては、ITの騰訊控  
股(テンセント)、通信設備メーカーの華為技術、保険の平安保  
険、デベロッパーの万科集団などが挙げられる。

シンセン市政府はこれらの大手企業と連携して、都市のスマートシ  
ティ(中国語では「智慧城市」)化に注力中だ。中央政府は2011年  
からの第12次五年計画以来、スマートシティの構築を推進してきてお  
り、内実はともかくスマート化が進んでいるとして500都市を「スマ  
ートシティ」として取り上げているが、シンセン市はその中でも先導  
的に実装を進めている都市といえる。

先日、シンセン会展センターで開催されたスマートシティ国際展示  
会(中国語では「智慧城市国際博覧会」)を訪問した(国家発展改  
革委員会都市改革発展センター、シンセン市政府、平安保険の共同  
開催)。特に、上述のテンセント、華

為技術、平安保険の3社が展示会場の多くのスペースを占め、それぞれの技術や構想を展示していた。

講演や展示内容を見て改めて感じるのは、スマートシティという言葉で表現される取り組みのコンセプトが、日本や米欧と大きく異なることだ。「スマート」と言う以上、都市の各種データを取得してきて分析し、何らかのサービスを提供するという意味では同様であるが、日米欧ではそのサービスの提供対象が住民や来街者などのエンドユーザーであるのに対して、中国では、原則として行政を対象にしているといえる。

シンセンの展示会でもそうだったが、中国のスマートシティ関連の取り組みとして真っ先に挙げられるのは交通管制の効率化だ。深刻化する渋滞問題や頻発する交通事故に対して、交通流の制御や事故対応の迅速化を促すという内容である。その次には警察行政の効率化、すなわち街頭の防犯カメラ等による検挙率の向上や犯罪発生数の低下が挙げられ、それらに続いて電力・水道等のインフラマネジメント、工業団地マネジメントなどが挙げられることが多い。いずれも、行政の業務効率化を図ることが狙いといえる。シンセンの展示会では、これらの他に、公設市場運用業務や病院管理業務のスマート化などが挙げられていた。

このように、日米欧と中国のスマートシティではコンセプトが異なる（日本と米欧も異なると思われるがここでは触れない）。どちらが優れているというわけではないが、中国のスマートシティの場合、事業化検討がしやすいという利点があるように思われる。すなわち、行政の業務効率化を図ることを目的としているため、VFM（Value for Money）を考慮することで政府からスマートシティ関連事業者にフィーを支払いやすい構図といえる。

当然、エンドユーザー向けサービスに主眼を置く場合でも、医療費の抑制や赤字バス路線の廃止など行政効率の向上に貢献している。もちろん、中国の取り組みをそのまま日本に持ち込めるわけではないが、スマートシティ関連の事業化を図る際には、より行政向けサービスに重点を有している中国での取り組みは参考になるだろう。

特にシンセン市は、資金力があり、大手・新興ともにプレイヤーがそろっている。今後の展開に注目するとともに、日本総研ではそれらの取り組みへの支援を図っていきたい。



創発戦略センター  
シニアマネジャー  
北京諮詢分公司  
総経理

王 泰

## 北京便り

日中企業が第三国で協力して事業を行う意義

2018年10月25日、北京で「第1回日中第三国市場協力フォーラム」が開催されました。安倍首相の7年ぶりの訪中に合わせて開催されたイベントは、日中の政府と民間の関係者にとって久しぶりの大規模な会合となりました。日中それぞれ500社、合計1,000社がフォーラムに参加し、安倍首相と李首相が首脳会談の合間に会場まで足を運び、スピーチを行ったのが印象的でした。スピーチでは、両首脳がともに第三国市場における日中協力の重要性を訴え、協働の意欲を示しました。

フォーラムの一環として、52件の第三国市場における日中協力事業が調印されたことは、あまり知られていないかもしれません。しかし、リストを見ると、事業領域はインフラや金融、エネルギー資源開発、医療分野、貿易などの多分野にわたり、事業総規模も180億ドルに上るものとなっています。

他方、フォーラムに参加した日中両国の企業からは、「第三国での事業協力を期待したいが、どのようにして協力したらよいのか、お互いの役割をどのように決めるのか」という声もあり、今後、具体的に検討しなければならないと、慎重な姿勢をみせる企業があったことも事実です。

フォーラムの会場には、これまでの第三国における日中企業の事業協力の実績



を紹介するパネルが並べられていました。インドネシアでの化学肥料工場建設、オマーン国での天然ガス火力発電所建設プロジェクト、アラブ首長国連邦でのアブダビスワイハン1, 177MW太陽光発電プロジェクト、ミャンマーでの廃棄物焼却発電プラント事業、カザフスタンでのシムケント製油所近代化改造事業、タイでの製糖事業会社設備刷新事業、メキシコでの104MW太陽光発電事業などの事例です。これらの事業においては、(1)両国の金融機関が、両国企業に対して融資する、(2)日本企業が投資し、中国企業がEPCを請負、設備を供給、コントラクターの役割を担う、(3)日中共同でプロジェクトを受注し、共同運営する、(4)日中企業が共同投資する、などの類型化が可能です。さらに、フォーラムの地域開発分科会では、日中企業によるタイの工業園区開発事例が紹介されていました。中国企業が投資し、日本企業が園区開発の計画から、設計、建設を担うとの役割分担です。

日本企業はいち早く世界市場に進出し、経験と実績を蓄積してきました。中国企業の海外進出は2000年以後のものがほとんどですが、それでも多くの地域で、投資を行い、多数のプロジェクトを実施してきました。第三国においては、日本とも中国とも異なる文化や宗教、商慣習があります。自ずと日本企業が得意な地域と分野、中国企業が得意な地域と分野が生まれているように見えます。さらに、中国企業は、製品が安く、労働単価が安い、政府の支援が大きいなどの特徴を有します。一方、日本企業は、プロジェクトの管理が優れている、先端的で高品質なもの提供できるなどの特徴を持っています。日中企業がお互いの優位性を発揮し、不足のものを補完しあえば、きっと第三国でも十分に事業を展開することができるでしょう。

特に、中国企業は中国政府の「一帯一路」戦略を背景に、現在、積極的に海外事業を展開しています。すでに中国の直接対外投資額は1582.9億ドルになりました。中国の対外投資は、インフラ輸出だけでなく、一般商品やサービスなど領域にも広がってきています。また、中国は近年、AIや物流網、インターネット関連の産業を積極的に振興しており、大量のデータや優れた知見を蓄積している面もあります。中国主導の国際標準を作ろうという動きもあります。日本企業が、そこに参画し、パートナーとして、新しいビジネスチャンス見いだす余地も少なくないでしょう。日中企業が、第三国とともに、Win Win Win関係を構築することも可能なはずで

2017年、中国は日本の第一の貿易相手国であり、日本は中国の第二の貿易相手国です。2017年に中国から日本を訪れた観光客数は730万人に上ります。日中間での越境EC取引も年々拡大しており、2019年には日本の商品を中国に販売する越境ECの市場規模が2兆3,359億円になると予測されます。日中は、ますます切っても切れない関係になっているのです。



創発戦略センター  
シニアマネジャー

[井上 岳一](#)

## 連載プログラム

## — 次世代交通 —

自動走行ラストマイルで町をよみがえらせる (第8回)  
～誰がファーストマイルを制するのか～

自動運転の適用ケースとして「ラストマイル」に期待が集まっている。ラストマイルとは、公共交通のその先、駅・バス停から自宅等の目的地までのことを意味する。1マイル=約1.6kmだが、正確な距離は問われない。数百mのこともあるし、数キロのこともある。他に交通手段がなく、徒歩か自転車かマイカーに頼るほかない道のりのことをラストマイルは意味している。血管に例えれば、動脈や静脈が公共交通で、その先の毛細血管網がラストマイルというイメージだ。

もっともラストマイルという物言いは、随分と事業者寄りだ。生活者を起点にして、ファーストマイルと呼ぶほうが正しい。このファーストマイル(自宅からバス停・駅まで)が、公共交通の使い勝手を決める。ファーストマイルに心理的・肉体的な負担を感じると、当然、公共交通の使い勝手は下がる。徒歩なり自

転車なりで移動して、そこから公共交通に乗り換えてという手間をかけるなら、最初からマイカーのほうが良いということになってしまうからだ。だから都心部以外ではマイカー依存が進んでしまった。

国土交通省は、バス停から500m以上、鉄道駅から1km以上離れている場所を「公共交通空白地」と名付け、その面積を可住地面積の約30%、人口で5.8%と公表している（平成23年度調査）。公共交通の人口カバー率が9割を超えているというこの調査結果は意外に思える。郊外や地方では完全なマイカー依存社会になっているという現実とあまりにかけ離れている。マイカー依存が最も進んでいるのは群馬県だが、群馬県では日常的な移動の8割をマイカーが担い、4人に1人が100m以下の移動にもクルマを使っている。公共交通による移動はわずか2.8%（鉄道2.5%、バス0.3%）に過ぎない（「群馬県交通まちづくり戦略」平成30年3月）。

マイカーの強みは、ファーストマイル問題がないことだ。歩く必要はなく、暑さや寒さや風雨にも影響されないマイカーは、駐車場や渋滞や事故の問題さえなければ、最強の移動手段である。群馬県人がそうであるように、マイカーに慣れてしまうと、人は100m以下の移動にもマイカーを使うようになる。

公共交通がマイカーに負けずに使われるようになるためには、公共交通のファーストマイル問題を何とかする必要がある。その時に有効な打ち手となるのが、自動運転車を使ったファーストマイルの移動サポートだ。運転手が不要になる自動運転は、運行経費が既存の公共交通に比べてずっと安くなる。だから毛細血管のように交通網を張り巡らせることも理論的には可能だ。ドア・ツー・ドアのサービスができるようになるには、まだ時間がかかりそうだが、定ルート運行でも、既存バス停よりはずっと自宅の近くに乗降ポイントを作ることにはできる。そうやって自宅のそばまで利用者を拾いに行き、幹線を走る既存のバスにシームレスに乗り継げるようにすれば、生活者がファーストマイルに感じる心理的肉体的負担を大幅に減少させることができるだろう。

ファーストマイルは移動の入り口だ。入り口を制するものが絶対的に有利になることは、GoogleやAppleなどITのプラットフォーマー達が証明してきたことだ。モビリティの市場においても、ファーストマイルを制するものが大きな力を持つようになるのだろう。20世紀はマイカーの時代だったが、シェアリングや自動運転の登場により、「所有から利用へ」の流れが加速している。自動車会社各社もサービス化の流れに棹を差し、マイカー最強の時代は終わりつつある。これに伴い、マイカーが握ってきたファーストマイルのポジションが空き始めた。この空き始めたポジションを誰がどのような形で制するのか。競争は既に始まっている。

この連載のバックナンバーは[こちら](#)よりご覧いただけます。

## 株式会社日本総合研究所 創発戦略センター Mail Magazine（第2・第4火曜日配信）

このメールは創発戦略センターメールマガジンにご登録いただいた方、シンポジウム・セミナーなどにご参加いただきました方、また研究員と名刺交換した方に配信させていただいております。

【発行】株式会社日本総合研究所 創発戦略センター  
【編集】株式会社日本総合研究所 創発戦略センター編集部  
〒141-0022 東京都品川区東五反田2丁目10番2号  
東五反田スクエア  
TEL：03-6833-6400 FAX：03-5447-5695  
<配信中止・配信先変更>

<https://www.jri.co.jp/company/business/incubation/mailmagazine/privacy/>

※記事は執筆者の個人的見解であり、日本総研の公式見解を示すものではありません。

Copyright (C) 2018 The Japan Research Institute, Limited.