

ヘッセン州経済開発公社

(中小企業育成政策)

平成20年2月5日(火)

[面談者]

ラインハルト・ケラー氏

(極東地域担当部長)



○説明者 この会社は、できたのが1951年です。昭和26年ですか。ちょうど第二次大戦で日本と同じく、戦争でもうインフラとか、工場などはみんな全滅という状態で、徐々にまた経済を復活させようという動きの一環として、州政府はこの会社を設立したんです。

○中井議員 もう50年前からこの公社の形であったんですか。

○説明者 そうなんです。昔の名前は、H L Tと言いまして、非常に古っぽい長いドイツ語の略なのですが、それを日本語にすると、ヘッセン州経済開発信託公社、それを州政府の経済省の組織として設立されたわけです。したがって、この会社の社長の上に経済大臣がおるわけですね、一番トップの人間です。

○中井議員 州のですね。

○説明者 もちろん、州政府の組織ですから、お話の中で政府と申し上げますと、州政府と考えてください。ご存じのように、ドイツは16州がありまして、日本と違いまして、かなり州の特性が強いわけです。例えば、各州には文部省があるんです。日本と違って、教育制度を州レベルで決めるわけなんです。ですから、歴史的なことで州が、なるべく自分の力でやっていきたいと、そういう気が強いんです。ですから、中央政府にも文部省はなくて、州レベルで決めるということです。それはいい面も、悪い面もあるんですけども、ドイツは、例えばフランスと比較すると、全然違うんです。フランスの場合は全部パリで決めるんですが、ドイツの場合は州の影響力が割と強いと。この会社も州政府のものですから、そういうことになってますね。

これがこの近くのライン川ですね。この写真の右側です。一番下にはフランクフルトがあります。フランクフルトで船に乗れば、徐々にマイン川をおりて、でライン川に流れ込みますので、船がライン川に入って、行こうと思えばオランダまで行けます。途中、ケルンとデュッセルドルフを通ります。

これがドイツ全体の、統一後のドイツで、ここはヘッセン州ですね。この真ん中辺にあります。

ここは東西統一する前の17年前のヘッセン州ですね。国境はここでした。これは東ドイツだったわけです。そうすると、ヘッセン州はここに、鉄のカーテンがあったんで、この区域は非常に不振だったんです。要するに東の方への道、線路、全部ここでストップ。袋小路になっていました。交通の便が悪くて、そのときに、うちがあそこの区域に投資する会社に補助金を出したわけです。それはもう統一した関係で、完全になくなりました。

冒頭に申し上げますけれども、最近補助金なんかは、あんまり重要な手段ではないんです。ほとんど使ってないです。なぜかといいますと、2つの理由がありまして、1つは、統一したから、ヘッセン州の地理的な条件が急によくなったということです。昔は、不便だったんですが、今はもうそれが逆になりました。今統一したおかげで、ヘッセン州はドイツの真ん中になりました。そうすると、東西南北、全部ここに十字路となっています。例えばドイツで

一番大きな空港であるフランクフルト国際空港、電車の線路もみんなここを通ってます。ドイツで一番大きな駅です。ドイツのいろいろなアウトバーン、高速道路がありまして、ここも十字路となっておりますね。ですから、交通の便はドイツでは最高です。

それで、外国の投資がかなり高いと言えらると思うんです。ですから、補助金出さなくてもいい。

2番目の理由はEUです。欧州共同体。我々が補助金を提供する場合ですと、EUの許可が必要です。州のレベルから見ますと、上にあるレベルは2つありまして、1つは、ベルリンの中央政府です、ドイツの政府。その次に、さらにその上にEUがあります。ですから、補助金を出すときにEUの許可が必要ということで、許可がおりないということが多いです。というのは、EUはヨーロッパ全体を考えてますから、ギリシャとポルトガルとか、あるいは東のポーランドなどと、ヘッセン州の経済を比較しますと、必ずしも貧乏ではないと。経済は不振ではないということになりますので、補助金を出すなど。ごくわずかのプログラムもあるんですが、それはヘッセン州の北のところだけです。この辺ですね。そこだけは投資額の20%ぐらいは出ます。

この間、日本の会社がやってきて、彼らはそこで土地を買ったんです。彼らは補助金をもらったんです。かなり例外的です。

○中井議員 それほどこのまちですか。

○説明者 カッセルというまちです。

これはヨーロッパ全体の地図です。やっぱりドイツは、場所としてはかなりいいということがわかると思うんです。特に、東の市場がだんだん開拓されつつありますので、その日本の会社も、なぜカッセルを選んだか、供給しているお客さんは自動車メーカーの東の工場ですね、ポーランドとかチェコ、トヨタとか、それから韓国もやっていますから、ヒュンダイとか、そうすると、あそこは東の方へ行きやすい、交通の便がいいということが1つの要素です。

欧州の拡大、ご存じのように拡大してまいりました。統一したので、統計の数字で、ドイツはヨーロッパの中での一番大きな国となりました。ですから、会社にとっては消費者が多いから、かなり魅力的となりました。

○中井議員 日本の企業なんかが来てる場合は、ドイツのエリアだけじゃなくて、EU全体を見た、欧州全体を見た市場の産業活動としての拠点をドイツに置いてるという、そういう位置づけなんですか。

○説明者 そういうことです。今誘致政策といいますか、競争相手がドイツだけじゃなくて、ヨーロッパ全体です。フランスにするか、ドイツにするか、スペインにするか。生産拠点ですと、やっぱりドイツは高いから、東に行く企業が多いですね。自動車工場ですと、やっぱりポーランドとか、チェコですね、土地も安くて補助金も出ます。ここは補助金はない、

土地が高い。したがって、最近、日本企業の場合ですと、ここで投資したのは、大体生産部門ではなくて研究です。自動車メーカーですと、ほとんどのメーカーがこの近くにヨーロッパのデザインセンター、あるいは英語で言うとRアンドDセンターと言うんです。マツダ、本田技研、三菱などはあそこで生産するのではなくて、ヨーロッパ人の一般の人の好みを、車もファッションですから、車体の形とか、デザインをやるわけです。これは、フランクフルトの近くです。人件費はそんなに重要ではありません。何千人が働いてる大きな工場ではないですから、土地もそんなに要りません。ここの強いところは、労働力の質というか、スキルですね、大学を出た技師とか、そういう訓練された、そういう人を雇うためには、やっぱり大学とかのインフラが必要ですから、そのインフラはここにあります。東よりもこっちの方がいいということです。ですから、近年の方向ですと、生産は東、研究とかそういうサービスはここということです。

ですから、土地が高いため、補助金を出しましょうということももうやめました。

○土師議員 日本でも出張でヨーロッパのどこへ行くんですかと言ったら、ドイツが結構多いですね。私の周りの方で、大体、どこへ行くんですかと言うと、ドイツへと言う人が多いです。ビジネスでは、それを実感しています。

○説明者 ドイツの場合は、まず安定してますから。例えば、何か契約なんかでもめる場合ですと、ドイツだったら、東はまだわからないんです。一番困るのがルーマニアとか、ブルガリア、ああいう国は裁判所とか、そういう法律を守るとか、そういう意味での安定は、そんなにないので、ドイツでは安心して仕事ができるということです。

これはまた、16州のことで、歴史的に言うと、日本の当初は、最初は、昔はハンブルグだったんですよ、ここの港町であるハンブルグ、その次にご存じかと思います、ノルトライン・ヴェストファーレン州にありますデュッセルドルフが、今現在、日本人は8,000人ぐらいいます。その次に多くなったのは、ヘッセン州のフランクフルト。フランクフルトでは、日本人は4,000人ぐらいで、デュッセルドルフの半分ぐらいです。このフランクフルトは、歴史的に見ますと、70年代から日本企業の投資がふえました。1972年、キャノンという会社がこの近くに大きな複写機の工場を建てましてね、あれ以来はどんどん来てまして、誘致政策と申しますと、恐らく補助金よりもインフラが大切だと思うんです。

日本の場合ですと、1984年に日本人学校がフランクフルトにできて、それは1つの重要なことだったと思うんです。今はフランクフルトでは、デュッセルドルフと同じ、日本人のためのインフラを誇ってまして、それも1つのポイントだと思うんです。やっぱり外資系企業ですと、インフラが重要なポイントですね、それは日本だけではないんです。アメリカ人さえ、この前、ジェネラル・エレクトリック、GEから団体が来まして、投資はフランクフルトにするか、あるいはオランダのアムステルダムにするかというような問い合わせで、何と奥様を連れてきたんです。それで、奥様にフランクフルトで買い物をさせて、ア

ムステルダムと比較したんです。英語で買い物できるかとか、住む環境が奥様のためにはよいかどうかということ調べに来て、それでなるほどと思いました。土地の値段とか、それだけではなくて、ほかのさまざまなことも影響するということがわかりました。

それから、日本人ですと、やはりそれも1つの重要なポイントではないかというふうに考えてますけれども、フランクフルトですと、今はもう日本人学校もありまして、お寿司屋とか、買い物も日本の食料品店とか、もうすべてありますので、それは1つのポイントだと思います。

○中井議員 それはもう日本人だけでなく、各国、アメリカだったらアメリカの人たちに向けてのインフラができてると、そう考えていいんですね。

○説明者 そうですね。アメリカはもちろん歴史的に特別な関係ですから、もう昔からあるんです。ちなみに、近くにありますが、ご存じだと思いますが、オペルというブランドネームの自動車があります。それはみんなドイツの車だと思うんですけども、デザインも、生産も全部ここで行われてますけども、資本金はゼネラルモーターズです。ゼネラルモーターズは、既にナチ時代、1935年のオペル社を買収したんです。ですから、アメリカからの投資は昔からあるわけです。

○土師議員 確かにこの15年間ぐらい、日本でもBMWや、メルセデスベンツが、非常にふえました。ドイツ車はもう本当に身近な存在になっていますね。

○説明者 そうですね。ちなみに、このヘッセン州には、そういう大手のメーカーの本店はないですね、BMWはミュンヘン、ダイムラーはシュツットガルト、フォルクスワーゲンはヴォルフスブルク、北の方にあります。ただ、自動車産業に依存している企業はヘッセン州に非常に多いです。つまり、日本だったら、下請けですね、自動車部品、大手の工場もあります。例えば、フォルクスワーゲンのギアボックスをつくる工場は、従業員は1万人います。これは非常に労働市場には大切なお客さんです。ですから、本社はここはないんですけども、工場はあるわけです。

そういうのがありまして、1つだけあるんです。オペルという会社ね、オペルの本社はここにあります。フランクフルトの隣のまちにあります。

それはまた、1つのおもしろい現象だと思うんですが、そういう大手が投資すると、どんどん英語でクラスターというんですか、その関係する企業も、中小企業もやってきます。

それも自動車産業の場合ですと、ここはまさにオペルのおかげかどうか、とにかく日本からの自動車関係企業が数多く来ました。

例えば、住友電工、自動車のワイヤーハーネスと言うんですけども、そういうケーブルをつくる会社、もうすぐ近くにできました。それからいすゞのディーゼルエンジンの研究所。それからマツダと本田技研の研究所とか、どんどん来ています。そういう現象もあるんですね。これは法人税とか、日本と同じく規制緩和とか、いろんなことが近年では変わりました

ので。

それで、私たちはお客さんに宣伝しますね。フランクフルトからはどこへもすぐ行けると。ごく最近、パリと、日本だったら新幹線、速い電車のつながりができましたので、今、フランクフルトから何時間ですかね、電車で、今速いやつが、今まではなかったんですね。もちろん、電車はつながってましたけど、その速いもの、フランスだからTGV、新幹線です。もちろん、それは国鉄だったから、フランスのシステムとドイツのシステムが違いますから、電圧とか、でも、それは今特別な列車で両方走れるようなのができて、今はフランクフルトで乗れば、直行で行けるわけです。そうすると、パリとフランクフルトは東京・大阪という感じですよ。2時間ぐらいで行けるかな。もうすごく、びっくりするほど速くなりました。

ヨーロッパの貨物空港としてナンバーワン、旅客空港としてはナンバーツー、鉄道駅もナンバーワン、旅客のナンバーワンはロンドン・ヒースロー、フランクフルトは2番目である。貨物量だとフランクフルトは1位だということです。この空港は今、もう一つの滑走路をつくりまして拡大する予定です。

○土師議員 滑走路は今何本あるのですか。

○説明者 現在は3つです。今、米軍も撤退しましたので、空港が使える土地がふえました。ちょっと話は変わってきますけれども、米軍がどんどん米軍基地をやめますから。そうすると、空き地がどんどん出てくる。それうちの1つの仕事です。空き地をどういうふうに再利用するか。

○土師議員 企業誘致についてはいかがでしょうか。

○説明者 もうこれは悩みますね。もうすごい、でっかい設備ですから、それを再利用することはどうかと。

○土師議員 空港に近いし。近いというか、もうそこが空港ですからね。

○説明者 空港ですと、もうそれはカーゴセンターといいまして、貨物物流センターのためにその土地を利用します。

○西議員 アーミーの方の駐屯地がここにあるんですか。

○説明者 ええ、ドイツはあちこち、空港ではなくて、田舎の村とか、あちこち。昔の米軍基地がありますから、あそこは大変なんです。もう何ヘクタールもありますから、それを利用する会社はまず出てこないですから。建物も使えるかどうか、使えないやつもあります。例えば、タンクを洗うところなどがあります。

○土師議員 土地代は安いのでしょうか。

○説明者 安いですよ。それは非常に安い。

その空港は本当にこの経済に大変重要なものです。空港だけは5万人ぐらい働いています。空港内で。それで依存する会社もたくさんあります。日本も、もちろん日通とか、運輸会社です。みんな近くにいます。

もちろん空港に食べ物を売るとか、それに依存するお店も当然ありますから、労働市場の全体を考えますと、何十万人も空港に依存しています。空港のおかげで経営しているのですから。だから、もう一つの滑走路をどうしてもつくらなきゃいけないということです。競争相手がありますから。ドイツ国内だけでも、例えばミュンヘンにも国際空港がありますから。

○土師議員 ヨーロッパでは一番のハブ空港ですからね。

○説明者 ハブ空港ですけどね、その位置を守るためには、やっぱりどんどん拡大していかないと、まずいんです。それはしかし、成田と同じく、周りの人の反対もありますので、非常に難しい課題です。今もめてるんですよ、騒音が当然ふえるわけですから、それをどういうふうに解決するか。1つの提案は、夜は飛行機のフライトを禁止する。例えば、夜10時から朝6時までフライトキャンセルする。でも、それはどうも。特に貨物をやっている会社は反対していますから、お客さんがいなくなる。その辺が今、もめているところです。

○水谷議員 ドイツ国内の24時間の空港は何カ所ぐらいあるんですか。

○説明者 一番大きな空港は、フランクフルト、その次はミュンヘン、その次に、デュッセルドルフ。ほかにもあります。シュツットガルトとか、ベルリンも当然あります。

例えば、シュツットガルトだと日本への直行便はないから、国内フライトで、シュツットガルトからフランクフルトで、乗りかえるわけです。フランクフルトだったら毎日直行便がありますから。全日空とか、JAL、ルフトハンザ、みんな直行便です。成田だけではなくて、大阪行きの便も飛んでますから、それはフランクフルトの便利さです。

○水谷議員 よその国は時差がありますから、ずっと飛んで来たら、24時間やってなかったら、おられないですもんね。

○説明者 これを見ますと、1つわかると思うんですが、製造業は、もう少なくなったということです。中小企業という課題ですと、最近、サービスが大変ふえたということです。業種別としますと、1つの特徴は、フランクフルトはファイナンスの中心であり、銀行が多いということです。それから、フランクフルトは昔から貿易のまちですから、有名なメッセ会場がありまして、そのおかげで、いろんなサービスの会社もできたわけです。例えば、見本市のためにブースをデザインする会社とか、そのアート関係、デザイナーとか、それから広告の会社とか、映画、それからやっぱりファイナンスですね、銀行、保険会社とか、そういうのが一番重要な部門でして、製造業はもうほとんどなくなりました。みんな、移ったか、もうつぶれたかという感じです。

あとは、ここに出ていますホテル、レストラン、運輸という、それはかなり重要な部門です。うちも、経済を復活させるための会社として、ツーリスト産業にも援助しています。

ヘッセン州は、日本ではそれほど有名ではないでしょうけれども、ツーリスト産業は、ヘッセン州にはかなり重要な部門です。お客さんが来るのは、1つはライン川とか、そこのすてきなブドウ畑、ローレライとか、それから1つは、最近はやってる、自転車に乗って田舎

の道を走るとか。かなり田舎の自転車用の道路のネットワークをつくったりとか。

中小企業に援助するのが昔と違って、補助金制度はほとんど意味がなくなっただんです。話は原点に戻りますけれども、この会社が設立されたころ、1951年には、それは非常に重要な部門でした。当時は日本と同じく、まず物理的なインフラとか、会社ですと、まず製造の機械とか、それを入れる必要があったですね、そのときに、今の言葉だったら、マイクロローンといいますか、昔の文献なんか見ますと、非常に金額の低い、例えば50万円とか、そんなたぐいのローンがあったわけです。あるいは、ローンではなくて、寄附する、会社にお金を渡す。それでやってたんです。

うちの会社が、途中だんだん大きくなりまして、お金だけじゃなく、ほかにも例えば、経済研究部ができたんです。1960年代。それは間接的ですけども、やはり経済に貢献するために、まずその問題点を把握しないといけないんで、経済研究も行ったんです。それは今でもやってます。

今、例えば、かなり忙しくなっているのは、都市開発です。その中の1つは、先ほどもいいました米軍基地の再利用です。米軍基地の土地が突然まちの財産となった場合は、まちの開発のためにいかに使った方がいいかどうかと、それらの委託研究を行っています。同時に、もちろん問い合わせするお客さんに、それらの情報も提供して、あそこどうですかという形で助けてあげようとしているところです。

先ほど申し上げました自動車関係ですと6万6,000人が働いています。それはこの近辺のヘッセン州の、自動車関係のオペル、シーメンス、シーメンスはご存じかと思うんですが、もともと電気関係ですね。おもしろいことには、最近韓国が日本の投資を追い越しました。それは10年前からの動きで、急に韓国の企業も出てきました。自動車ですと、ヒュンダイがこの間、この近くに、うちが紹介しましたけれども、何ヘクタールも買いまして、ヨーロッパのRDセンターをつくったんです。あたかも昔の日本をまねするような動きですね。最近そんな感じがします。日本はさっき申し上げましたけれども、30年前に、投資がだんだんふえてきてまして、10年ほど前から韓国も同じことをしようとしてるんですね。

○中井議員 企業誘致のPRなんかはどのようにされてるんですか。

○説明者 この会社もそんな予算にも限界がありますので、そんなにできないんです。直接宣伝できるのが、政治家が外国を訪問するときに、それを利用するというか、同行します。例えば経済大臣が、日本を訪問しますというのと、それはうちの仕事として、旅のことをすべて用意します。

ちなみに、東京に1人、日本人がこの州政府の代表を務めています。その人が大臣のために、どこかのホテルの部屋を予約するとか、あるいは私といつも、2人でやってるんですけども。結局日本に行くとなると、同行しまして、大体ヘッセン州のレセプションを行います。もちろん、データベースがありますから、かなり大勢の方々がこのヘッセン州で仕事