



2016
Happy New Chinese Year

組合情報新聞

2016年2月号

発行：国際ビジネス情報協同組合

お正月気分は何処へやら…あつと言う間に2月です
2月は『二八』と呼ばれ商売人にとっては儲からないと言われる時期ですが
企業様には如何でしょうか？
世界では株価が下がり、日本ではバスや虐待などの事件や事故
6月には総選挙…と何かと慌ただしい世の中です
2月には和歌山県の
『人目百万本、香りに里』
南部町には梅が咲いて春を待つ季節です
早く経済と心に春が来て欲しいものですね

～2月号掲載内容～

- *米の利上げが及ぼした影響
 - *中国株下落
 - *株価対策
 - *経済の現状は
 - *原油価格
 - *バス事故
 - *自己責任
 - *抵抗勢力とお役人
- *役人はたして、この国を良くするのか、ダメにするのか
 - *和歌山はどうなる…一体どうするつもりなの？
 - *日本とトルコ
 - *外国人実習生の受入れ

アジアに関する情報、ご意見、ご相談、またはご意見等々お待ちしております。

投稿先：info@ibia.or.jp

米の利上げが及ぼした影響

世界経済は新年を迎え激震が走りました。

本誌1月号に今年の経済の先行きを推測したのが、全くその通りに動き出しました。

米国FRB(連邦準備理事会[中央銀行にあたる])の金利引き上げを受け、各国に重大な問題を引き起こしました。

まず、中国株の暴落が世界経済に大きな激震を走らせたのですが、これに加え中国経済の景気の減速は原油安、株安、円高へと混乱を招いています。

世界の大きい株式市場の半数は、15年につけた最高値から既に20%以上下落しています。新興国のBRICS(ブラジル・ロシア・インド・中国・南アフリカ)の中で経済回復しているのはインドだけです。欧州ではドイツの一人勝ちで、フランスやスペインなど他の国は難民問題、財政問題など多くの問題を抱え青色吐息というところですよ。

また、英国はEUから脱退するという観測もあります。

EUの加盟国協定国のビザを取得すれば圏内を自由に行き来出来る「シェンゲンビザ」は多くの難民で各国が事実上難民の入国を独自に判断しだし、機能していなくなっているようです。

中国株下落

では、中国株はなぜ暴落したのか?

中国は昨年8月からIMF(国際通貨基金)のSDR(特別引出権)に人民元が採用される事を目指していた為に、人民元の基準値を連日切り下げていました。切り下げを受け経済指標の弱含みが進むなか中国から資本(投資マネー)流出、その上昨年12月には米国FRBの利上げがあり利上げがある事は分かっていたのですが一層の外国人による投資マネーの引上げがあるという心理が株価暴落に繋がったのです。

株価対策

株価急落を受け中国金融当局は年初から導入されたサーキットブレーカーを発動、投資家の懸念を尚一層強めて株価は下落、悪循環の連鎖が投資家の不安を呼び僅か4日でこの制度は解除されました。政府としては過度な売り圧力を抑え、市場を安定させる事が出来ると考えたのでしょう。これは投資家の心理を理解しない極めて共産党的発想です。

投資家が政府の意図とは反対に、中国株を売りたいくても売れない事に大きな不安を覚えました。その懸念は海外市場にも波及し世界的にリスク回避が広まり、こうした懸念に対し中国は市場に介入して株を買い支え、主要株主の株式売却を厳格化する強権発動。

- ① 売却を行う際は事前に当局への申請が必要である事
- ② 大株主が株式を売却する場合、3ヶ月で資本の1%以内に収める事

この対応は、基本的に市場原理を無視する強権であり、投資家の心理を理解しないものです。
参考)

1月7日、上海と深センの両証券取引所は相場の急変時に取引を停止する「サーキットブレーカー」制度を8日から停止すると発表しました。

サーキットブレーカー制度とは、株式市場や先物取引において価格が一定以上の変動を起こした場合に強制的に取引を止めるなどの措置をとる制度です。

経済の現状は

株価下落の裏には何があるのでしょうか!?

中国経済にタダならぬものがある事は誰もが承知していますが、そこにはどんな事情があるのでしょうか!?

原因の大元は製造業にあり、それは過剰な生産設備なのです。国内的には高速道路などインフラ投資、国外的には世界の工場たる製造業で産業が伸びてきました。例を言えば、2014年統計での粗鋼の生産量は世界で1,636,960百万トン、この内中国は822,700百万トンと世界の生産量の実に50%を超える生産で世界1位です。因みに日本は110,665百万トンで世界の生産量の6%で2番目となります。

何でも製造すれば国内や世界に売れに売れ、作れば売れる、売れるから作る、もっと作る為に設備を増設する…こんな状態が何年も続いたのです。

この裏には国内では地方政府に対し、また地方政府は中央政府から成長率〇〇%を年度目標とするなどの命令で、不動産開発や道路の整備などに多大の投資がなされ、この資金手当ての為に融資平台(シャドバンク)を使ってきました。しかし、この好回転は一旦歯車が狂うと逆回転になってしまい、この引き金が米国FRBの利上げであり元通貨の切り下げでした。

一旦設備を整えたらすぐに廃棄する事は難しく、人員をすぐに解雇することも出来ません。

FRBの利上げを契機として(それまでも引き上げられていたが…)投資マネーの急激な上げが始まり、株価の下落が下落を招いたのです。

中国は新興国で抜群の経済発展を遂げてきましたが、市場の混乱は中国指導部の能力を疑わせ低下させました。中国の外貨準備高は14年6月以降6,600億ドル減少しているのも投資家の中国発展の未来に疑念を抱かせた原因の一つでしょう。

原油価格

原油価格は1バレル30ドルを下回ってきています。我々消費者には恩恵を与えるもののエネルギー開発や関連するパイプなどの企業においては問題です。原油価格はサウジアラビアとイランが仲互いしているので上がるのが普通なのですが現実には下がっています。この要因は何なのでしょうか!?

それは原油の戦略的要件が多分に働いています。



戦略的とは米のシェールオイルを抽出する原価に比べ、中東の原油の価格を抑えシェール開発を抑えようというところにあります。ところが開発にかかる原油が技術の革新により安くなってきているのです。これがより安く原油価格を抑えることが出来るという戦略です。

またロシアの原油がOPECに太刀打ちできない価格まで引き下げる戦略が相まって安くしていると言えます。この他にOPECの結束力が弱くなっている事も挙げられるでしょう。

バス事故

過日、軽井沢で観光バスが大きな事故を起こし沢山の人が亡くなりました。

各メディアではバス会社を労基法違反で捜索、法定の労働時間を超えて働かせるのに必要な労使協定を結ばず残業させていた、法定運賃を下回った運賃で貸切り運賃の契約をしていたなどと報道しました。

ちょっと待って下さい、私は何かしら違和感を感じるのですが…。

事故の原因を簡単に言うと、高齢の運転手でしたが運転が未熟だったから、運転手が未熟な上に高速道路を走行せずに一般道を走行していたから、乗客がシートベルトをしていなかったから…というのが原因だったのではないのでしょうか!?

これは大型バスの免許を持ってはいたが、実際は小型しか運転出来ない技術だったのではないのでしょうか…要は免許があるが経験がない…というものでは!?

マスコミは事故が起これば誰かを血祭りに上げ、官が規制を厳しくしたがりませぬ。

外国人観光客が急激に増加した為に、バスと運転手を確保して走れだけ走らせるという風潮が強いですね。先を急いでいるのか車間距離も空けず高速道路を大きなバスがスピードを出して走っています。おまけに指示器も出さず車線変更…バスターミナルは有料なのか、少しでも経費を抑えようと車線の多い道路で1車線を潰して停車しています。本当にマナーが悪いバスが多いのですが、それもこれも爆買いに伴いバスを走らせるだけ走らせる、初心者でも高齢者でも大型二種免許を持っていれば走らせる…これこそ大きな事故に繋がる原因の一つです。

もっと取り締まらないと大変な事になりますよ!!

自己責任

話は飛びますが、日本のマチュピチュと言われる天空の城『竹田城』

観光客が急増し雲海を見に来た男性が足を滑らせて2m下に転落し腰を骨折したという…この事故から安全を確保できないという理由でロープで立入規制…これが日本です。

米国では、アリゾナ州グランドキャニオン大峡谷1200mの深さです。主要な場所以外は柵がなく、時々事故が起きますが危険だからという理由だけで安全柵を作る考えがありません。

社会の風潮は公が安全を確保し当然とします。ここの自己責任意識が薄れ危機の対処が出来なくなってしまう。

今回のバス事故では亡くなった方には気の毒ですが、シートベルトをしていなかったのも自己責任の一つです。この事故でバス会社は大きな損害賠償を抱えるのは当然です。

よく関空リムジンバスで乗車すると「シートベルトをして下さい」とアナウンスが流れてきます。シートベルトをしているお客さんを見た事はありませんが、この事故をキッカケに皆さんもシートベルトを締めましょう。

抵抗勢力とお役人

過度な規制を良しとしているのはお役人達と所謂抵抗勢力です。

公務員の天下りや権限の強化をする為に訳の分からない〇〇士などの資格を増発、これに絡んで〇〇協会、財団法人〇〇、独立行政法人〇〇なるものを作り、ここが権利団体で一般国民はこの団体の許可・認可・資格などを得なければ業務が出来ないようにしています。

お役人達はここへ天下りしているのです…そうです！天下り団体を役人が役人の為に作っているのです。

では、お役人をクビにする事が出来るのでしょうか!?

役人には国家公務員法(地方役人には地方公務員法)という法律があります。この特徴の最たるものが「人事権」です。各省庁には必ず大臣がいますが、役人からみると大臣は1日警察署長のようなすぐに変わる軽い存在だと思っています。また国で一番偉いのは事務次官です。

少し前に防衛大臣だった小池百合子氏が、防衛相の天王と呼ばれた守屋防衛事務次官を更迭し異例のニュースとなりました。国家公務員法55条には官僚の人事権は大臣にあると書いていますが、実質的には中々これが出来ません。公務員には変な身分保障があり、勤務成績が良くない場合は法律で免職や降格が出来る事になってはいますが実際的には余程の事が無い限りこれが出来ません。要するに「ぬるま湯」に浸かっている事に繋がるのです。

例えば…外部にいる優秀な人材や平の人材を局長に法律上は出来ませんが、事実上は出来ません。これが制度や習慣となっているのです。

そうすると、大臣は官僚の人事に口を挟む事が出来ない異常な習慣がまかり通っているのです。一般の株式会社では考えられませんね！

この事が先の守屋事務次官更迭事件(?)や同次官の防衛装備品発注に絡む逮捕劇が生まれる地盤を作っているのです。

また、官僚の為の官僚の政治が生まれ所謂「岩盤規制」の為に首相や大臣が規制改革をしようと考えても構想倒れになっているのも事実です。

アベノミクスの第3の矢が遂に放たれなかった一つの原因でもあるでしょう。

日本が生まれ変わるには、この役人による役人の為の政治を変えなければならないのではないのでしょうか!?

役人はたして、この国を良くするのか、ダメにするのか

バスの事故から考えるのですが、資格があるから世の中は良くなるのでしょうか!?

考えてみると何か資格があれば仕事につける、だから資格が必要だ…と考えます。

その資格ですが、一体幾つの国家資格があるのでしょうか…ご存知ですか!?

調べたところ、219個の資格があり、その中でも1級2級などと細分化された資格があり恐ろしい数の資格がありました。以下、自動車の修理業をするには…の例を挙げてみました。

■自動車修理では…整備士

整備士3級…15歳以降の実務年数が1年以上の者

大学、高専、高校の機械学科等を卒業後6ヶ月以上の実務経験を持つ者

整備士2級…3級合格後、3年(大学、高専、高校の機械学科等を卒業者は1年6ヶ月)以上の実務経験を持つ者

整備士1級…2級(自動車シャシを除く)合格後、3年以上の実務経験を持つ者

国土交通安全大臣指定の一種養成施設で1級整備士養成課程の修了者が受けられる

■検査員…これに民間車検場の検査員となると

自動車検査員の為に地方運輸局長が行う自動車検査員教習を受講し、修了試験に合格した者、受験資格は整備主任者として1年以上の実務経験などが必要です。

…何を言いたいのか…

民間車検の整備工場を開こうと考えた人は大学を出て2級で3年経験を積み、2級に合格して3年を積み、1年経験して自動車検査員になるのです。そうすると最短で7年間整備工場の下働きしなければ独立して民間車検場を構える事が出来ません。

現在社会はこんな悠長な事を言っている世の中でしょうか?

自動車産業は日進月歩していますが、能力があるから出来るという事ではなく昔の徒弟制度を引きずっているのです。これが現在社会の発展を阻害しているのです。

役人を増やして肥やすだけに終わっているのが現状なのです。

和歌山はどうなる…一体どうするつもりなの?

新年早々「県民の友」が配られました。何を書いているのかと開いて見ると…「守ります、まちと優良農地」これが題目でした。

深刻化する問題として、街中の空洞化が止まらず地価が著しく下がり資産価値が減少し、道路や下水道などのコストが上がり市町村の財政を圧迫、公共交通機関の利用が減り経営が困難になり、車の運転が出来なくなった高齢者は生活が大変になります。また、農地の虫食いが進行し農業の発展を阻害…とあります。その通りですが…少し突っ込んで考えてみましょう。

★空洞化の原因

和歌山や地方都市では若者が東京などの大都市に出ていき、街中の商店街には後を継ぐ人が少なくなっています。そうすると高齢で商売が困難になり、後継者がいない為に商店を閉めなくなるか子供の元へ移住し不要になった商店を売却します。商店は住宅には適さないため地価や安くなり商店街が寂れるのです。不要になった商店はシャッター通りになり、昔からあった繁華街は閑散としたものになるのです、所謂空洞化現象なのです。

★ドーナツ現象について

若者の給料で買える住宅はどこかと探してみると、若者の所得では当然にして地価の安い所を選ばなければなりません。街中が安くなったとは言え若者の所得ではまだまだ高くて手が出せず、安価な郊外に求めてしまうので街中の空洞化が加速するのです。

和歌山や地方には所得の多くある産業がありません、ここで働く若者が高い給料を求める事は難しく、家が欲しいために安い不動産を求めて郊外へ出ていきます。原因は良い環境で働く場所を作る事ではないでしょうか!?! 企業が進出し易い為の、或いは企業誘致がし易い環境を作る事、その為の道路や税などのインフラを作るのが県や市の役目なのです。

★規制により農業は発展するの？

農地の虫食いが進行している…これは事実です。それでは今回の規制がかかる農地の農業者の実態を少し見てみましょう。

私の知る限りにおいて和歌山の2013年農業生産所得は300億円、農業従事者は43,832人、平均農業従事者年齢は63.4歳です。これから計算すると1名当たりの生産所得は684,431円となり、2人働いて130万円余りです。

農業者の時間給は2007年の農水省統計で全国平均時間給179円、5ヘクタール以上の大規模農家でも1500円です。これであなたは農業を始めようと思いませんか!?

なるほど!! 農地の虫食いは進行していますが農業従事者の所得から考えてみても期待するほどの所得が得られない魅力ある職業ではありません。虫食いがなかったところで然程大きな期待は出来ない事に間違いはありません。

★期待される和歌山

では、期待される魅力ある和歌山とはどんなものなのでしょう?

要は、和歌山に魅力がない、夢がない、将来に不安があるから人口が減少し空洞化が起こるので。では魅力ある和歌山にする為にどうすれば良いのでしょうか?

和歌山市は関西国際空港に30分圏内という一番近い県庁所在地で、国際化で和歌山を変える、この地の利を生かさねば和歌山県の発展は望めません。中国から来日した人が和歌山に来る事が多くなっています。例えば…中国人は日本の医療を信頼し高く買っている事を利用し、加太の土取場に医療施設や医療基地を誘致、これに関係する薬品業界も併せて誘致し、医療基地には最新の間ドッグや先進医療の研究所や病院施設等の建設、そうする事により海外から診療を受ける為に来日する外国人が多くなり、また他府県から診療を求めて和歌山に来る人が多くなります。

兵庫県にある粒子線も数分で終わるので、治療後に温泉やゴルフが楽しめます。高野山観光や和歌山城、高速が繋がりがつつある和歌山最南端へも観光の足が伸びるでしょう。

人が増えると宿泊施設も必要で、飲食施設やショッピング施設も潤うはずで。

和歌山は海があり、川があり、山がある、人が住むには最高の風土だと思います。人が増えれば移住してくる人も増えるかも知れませんが、そうすると空洞化、農地がどうのこうの…なんて規制をかける必要もなくなり、魅力ある旧市街地に移住してくれるかも知れませんが。権限を振り翳して規制規制では地域の発展などある訳がありません。

大きな夢を掲げ、これに向かって県民が挙って向かわせるだけの旗を振ってほしいものです!!

県の指導によりこのコンパクトシティ化の政策が和歌山市のみならず、和歌山全体に規制実行されます。この構想…ただ現状をコンパクト化して行政コストを抑えるだけ、役人がコントロールし易い行政組織を作る事だけに終わらないのでしょうか!?

誰がこんな構想を喜びますか? 和歌山から大阪へ逃げるだけです。悪く言えば何の発展も希望もない地方の極小都市化を目指しているとしか考えられません。

夢を与えてくれる、これに向かって県民挙って邁進する、失敗を恐れなくて県政、市政を運営してほしいものです。

規制だと言うのではあれば

今年のお正月をどこで過ごしましたか?

私は串本の海中公園にいました。2時8分に私の携帯電話と周りの人達の携帯にも緊急メールが入りました。それは「和歌山県沖にて大きな津波の観測がありました」という緊急速報メール。慌てて車に戻り高台に移動したものの、3時1分にまたもや「津波が更に大きくなっています」との配信です。それもご丁寧に2回もです。海中公園やお土産売り場にいた人達、バスや乗用車で来ている観光客や従業員達が店じまいをしていました。

私は津波を見た事がないので野次馬根性で潮岬の灯台の上まで上って眺めましたが、一向に何も見えません。「第1波は時速700kmで目に見えた時は既に遅いんだよね～」なんて言いながら津波を見る事は出来ませんでした。3時15分にようやく地震の発生は確認されていないという旨の訂正メール。寒い防災体制ですね…今日の売り上げを大損した人もいるって言うのに、つまらない規制を作る前にしっかりした管理体制を整えるべきですね!!

日本とトルコ

先日、和歌山県串本町にあるトルコ記念館に行ってきました。

日本はトルコ人を、トルコは日本人を救った話を知っていますか!?

日本とトルコの関係を詳しく知らなかったので大変勉強になりました。

1889年7月、オスマン帝国皇帝のアブデュルハミト2世の親書を明治天皇に届ける為に使節団を乗せたエルトゥールル号がイスタンブルを出港。

エルトゥールル号はオスマン帝国の創始者オスマン1世の父の名前であり1864年に造られた全長76mの木造の軍艦で、数々の困難に遭遇しながら11ヶ月をかけて横浜港に入港し司令官であるオスマン・パシャを特使として任務を遂行するものの、親善訪日使節団として日本は歓迎しました。

エルトゥールル号は長旅の影響で消耗しており、乗員も消耗して多くの乗員がコレラに感染、資金不足により物資も限界に達していた為に帰国が遅れ3ヶ月後の9月15日に横浜港を出港する事になりました。日本は9月が台風季節で消耗した軍艦で帰るのは危険だと勧告するも司令官であるオスマン・パシャは横浜港を出港するのです。

9月16日の夜9時頃、消耗しているエルトゥールル号は台風による強風で紀伊大島の檜野崎に連なる岩礁に激突して座礁、機関部に浸水し水蒸気爆発を起こして1時間半後に沈没。司令官及び600人近い乗員が海へ投げ出され檜野崎灯台下に多くの人流れ着きました。灯台守は生存者の応急手当を行いオスマン帝国海軍という事を知り連絡、島の住民総出で救助と介抱にあたりました。

島の住民の生活の軸は漁業ですが台風の影響で出漁出来ず、食料の蓄えも心許ないものの衣類や僅かな蓄えである食料を提供し救援救護に努めたのです。

生還する事が出来た69名、587名が死亡と行方不明という大惨事になりました。

当時神戸港に停泊中のドイツ艦が大島に向かい生存者を病院に搬送し、事故から20日後には日本海軍の軍艦「比叡」と「金剛」がエルトゥールル号乗員達をイスタンブルに送り届けました。

現在に至るまで串本町では5年に1度追悼式典が行われており、トルコを中心とする水中考古学や海洋考古学の調査団が発掘調査を行っています。

エルトゥールル号遭難では大島村民の救援活動や日本政府の尽力が伝えられ、当時のオスマン帝国の人々は日本と日本人に対して好印象を持つ事となり、その後大日本帝国政府とトルコ共和国政府は正式に国交を結びました。

昭和60年のイラン・イラク戦争で当時残虐な独裁者と言われていたサダム・フセインは、イラン上空の期限を定めた無差別攻撃宣誓を行い、イラン在住の外国人を母国へ避難させなければなりませんでした。他国は軍用機や旅客機で救出されるものの、日本航空は安全の保証がされない限り飛ばせないとし、在イラン邦人は絶対絶命の状況に陥りました。

サクッと言うと、日本国が捨てた日本人をトルコ人が助けてくれたのです。

当時のイラン駐在特命全権大使がトルコの特命全権大使にダメ元で助けを請うたところ、救援機を派遣させるよう本国に求めたのです。養成を受けたトルコ航空は自国民救援の為に旅客機を1機から2機に増やし、215名の日本人が最優先で搭乗させてもらう事になり無事に日本へ帰国できました。この時、救援機に搭乗出来なかったトルコ人約500名は陸路でイランを脱出する事になったのです。トルコ人よりも日本人の救出を優先させてくれたトルコは素晴らしいとしか言いようがありません。

串本町のトルコ記念館には当時のエルトゥールル号座礁に纏わるエピソードや遺品や記念品が展示されています。1階の小窓や2階の展望台からは座礁した岩盤を見る事が出来ます。

ここでこんな事があったのか…と胸が熱くなりますが、一度足を運んでみて下さい。

また、その数日後に日本とトルコの合作の映画『海難 1890』を観ました。日本人がトルコ人を救った話、トルコ政府が日本人を救った話がこの『海難 1890』を見ると一目瞭然です。

両国民の真心や勇気、思いやりで涙しました。戦争よりも救い、戦争よりも教育、戦争よりも血の通う外交です!

95年の時を超え、感動させてくれる真実です、是非ご覧になって下さい♪

外国人実習生の受入れ

実習生受入れは平成5年に創設されて20年が経ちました。

実習生の数も年々増加しており18万人を超えています。受入国別では圧倒的に中国からが多かったのですが、最近では現地の人件費の高騰などにより中国人(59.7%)に変わりベトナム人の比率が多くなり、現在は20%を占めています。この他フィリピン(7.6%)、タイ(2.9%)、ミャンマーなどからの受入れが増加しています。

★不正行為

不正行為とは入管の調べによると、賃金の不払い、講習期間中の業務への従事、技能実施計画との齟齬、虚偽文書等の行使、提供などがあります。不正行為が通知されると事案の軽重に応じて1年から5年の受入れが停止されます。

組合など団体受入れ型が全体の95.9%で従業員が19人以下の企業が半数以上です。現在国会で制度の見直しが行われる予定ですが、その内容の主なものは次の通りです。

★許可制

管理団体(組合等)については許可制となり、受入れ企業は届出制となり技能実習計画は個々に認可制となります。

制度を管理監督する為に新たに「外国人技能実習機構」(以下「機構」という)を創設し、管理団体の報告を求め実施検査をするとより厳しくなります。

また、実習生向けの通報、申告窓口を設け不正行為を申告した事で不利益な取扱いが禁止されるなど実習生の保護が強化されます。

従来実習期間は3年でしたが、一旦帰国する事を条件に最大2年を拡充して5年とします。但し対象は優良な機関のみです。

★許可

実習生の入国審査毎に添付書類の提出が必要なくなります。

これに変わって許可制に変わりますが機構に対し組合が許可申請を受け、欠格事項がないか、基準に適合するかなどの予備審査を行い主務大臣が許可をします。

技能実習計画の認定は実習実施者(企業)が監理団体(組合)の指導を受け計画を作成し、機構に認定申請を行います。この認定が行われた後に入管への手続きとなります。

まとめてみると実習生への保護や待遇が強化され、組合などの管理団体や受入企業への管理が強化されるとしています。

この強化の為に外国人技能実習機構なるものが新設されるのです。

アジアに関する情報、ご意見、ご相談、またはご意見等々お待ちしております。

投稿先 : info@ibia.or.jp