

随想 「甘え」が日本を滅ぼす

どうすれば強い日本を作れるのか

弁護士 金子博人

第82回 財政破綻は回避できるか？（その18）

インダストリー4.0、日本は勝てるか！（その3：承前）

6. インダストリー4.0で、製造業は半減する！

インダストリー4.0のイノベーションは製造業全体にわたるものであるが、製造過程に対するイノベーションの嵐も激しい。

GEを筆頭に3Dプリンターの開発・活用は急速で、これにより耐久性を飛躍的にあげ、軽量化をはかり、原料の無駄の最小化をめざすほか、開発と製造期間の短縮の競争を展開する。

また、ドイツの提唱する多品種少量生産は、カスタマイズに対応するモジュール化を要求するもので、部品の少数化の競争とあわせれば、部品業者は少数の有力企業しか残れない。再編による集約化の動きが活発化しており、それに乗り遅れば、市場からの退出だ。

また、インダストリー4.0が目指す多品種少量生産は、企業がネットにつながることが前提である。ネットにつながった上、クラウド、ビッグデータのAIによる解析により、製造過程の合理化、在庫の適正管理、最適な運送管理を実現する。このネットワークに乗れないものは、もはや存在意義を失うことになる。小資本の中小企業は、合併統合して体力を付け、必要な設備投資と市場開拓ができなければ、淘汰されることを意味する。

製造業半減の勢いは世界の趨勢である。しかし、日本の製造

業はさらに深刻である。企業数は、1981年の71万4000件をピークに減少に転じ、1998年の調査では66万3000、2009年には62万、2012年には57万6000企業と、減少傾向は加速化している。

これは、高度経済成長の負の遺産処理であり、経営者の高齢化の中で廃業して消滅、あるいは倒産して退場した結果である。これに、インダストリー4.0による淘汰の嵐が加わることになる。

7. イノベーションで車の実需用は半減！

リーマンショック後のシリコンバレーでは、製造業のイノベーションだけでなく、シェアリングエコノミーという、サービスマーケットのイノベーションも爆発させた。このシェアリングエコノミーは、車の自動運転と相まって、車の実需用を40%減らすとか、半減させるといわれる。

高い車を買って、休日、数時間利用するなどというのは、資本財を眠らすことである。この無駄を解消しようというのが、カーシェアやシェアライドなどのシェアリングエコノミーである。また、自動運転となれば、運転手の勤務時間に拘束されないので、24時間の運用が可能となるなど、バスやトラック、タクシーのような商用車も、車を車庫に眠らす時間を最小にできる。

シェアリングエコノミーと自動運転で車の実需用が半減するというのは、決して誇張でないはずである。

さらに、いまは、世界をあげてCO2の発生を押さえるカーボンレス社会の実現にしのぎを削っている。2016年11月のパリ条約発効は、これに拍車をかけるはずである。

その中で、再生エネルギーと電気自動車セットとなり、開発競争が加速化している。ことにヨーロッパでは、洋上風力を中心に、再生可能エネルギーの技術開発は激しい。

電気自動車は、構造がピストンエンジン車に比べシンプルで、部品点数が少なくすむ。そのため、新規参入者が増えるはずである。アメリカのテスラは既の実績があるが、中国では、バスの製造を中心に雨後の竹の子のように、電気自動車のメーカーが誕生している。その多くは、ドイツメーカーと提携しているため、技術水準も高く、バスを日本に輸出するような段階となっている。

タイやフィリピンでも、電気自動車の製造計画があるなど、新規参入の勢いは予想以上である。

既存の自動車メーカーは、ごく近い将来、自動運転とシェアリングエコノミーの展開と、新興の電気自動車メーカーの追い上げで、従来のビジネスモデルではどうも生きていけないこ

とになるろう。

8. ドイツは強い適応能力をもつ!

資本主義社会では、マーケットの減少、実需用の縮小は常に起こりうることである。このときには、駄目になった企業を早めに整理させて、周りに対する悪影響を最小化し、そこにいる人材を再教育して発展産業に移動させ、企業社会の新陳代謝をはかることが唯一の解決策である。

インダストリー4.0によるイノベーションの爆発は、一方で大量のゾンビ企業を生み出す。企業の新陳代謝の仕組みを持っていないと、この大量のゾンビ企業が、経済発展の足を引っ張ることとなるろう。

この点では、ドイツは抜かりがない。というよりも、新陳代謝のメカニズムを構築しているからこそ、国を挙げて、大胆にイノベーションに突き進むことができると言えよう。

ドイツには、German Insolvency Act (正式には、英文表記で Special Provisions of Consumer Insolvency Proceedings and the Discharge of Residual Debtors)がある。これは、日本の破産法と民事再生法に対応するものである。

その中では、企業が、支払不能(債務超過で支払い停止)となった時には、取締役 (director) は、相当の期間内に、支払い不

能手続きの申し立てをする義務があるとしている。これを怠ると、当該会社、第三者、及び公的機関(税務当局を含む)に、損害賠償責任を負う。

更に、支払い不能の手続きを申し立てるべき状況にあるにもかかわらず、それを秘すなど、相手当事者に損害を及ぼす方法で契約したり取引に引きずり込んだりすると、刑事罰もある。

要するに、取締役に民事責任だけでなく、刑事責任まで課すことで、ゾンビ企業が延命することを許さず、企業の新陳代謝を半強制的に促すものである。

アメリカはこのような特殊な法制度を持っていないが、チャプターイレブンの申請(連邦倒産法第11条。日本の民事再生法に当たる)は、支払不能の段階に達していなくても積極的に行われており、企業の新陳代謝能力は極めて高い。イノベーションの爆発のなかで、ゾンビ企業が、企業社会の足を引っ張る心配はないであろう。

9. 新陳代謝能力の欠落した日本はどうなる?

日本は、ドイツとは180度逆の方向に向いている。もともと、日本の破産法や民事再生法は、支払不能となったときに、損害賠償や刑事罰で、法的手続きを強制する仕組みはない。支払不能となっても、経営者は会社を延命させるべく、苦闘することになる。そして、万策尽き

て倒産するときには正に滅茶苦茶で、破産手続の申請をしても配当もできず、夜逃げ同然となることも少なくない。その社会的損失は深刻である。

企業の新陳代謝に無頓着ということは、市場から退場する企業の人材を再教育して、成長分野に向かわせるシステムも皆無に近い。

2009年11月、民主党政権は、リーマンショック後の不況対策として、金融円滑法を成立させた。これは、中小企業が返済困難したとき、希望すれば、金融機関に一定期間支払いを猶予するものであり、端的に言えば、金融機関からの融資を返済できなくなっても、返済スケジュールを変更し、多くは、利息だけ支払えば、元本の返済を猶予するというものである。端的に言えば、「支払不能」となっても、企業を無理矢理延命させるものである。

これ自体は、2011年3月31日までの時限立法であったが2回延長され、2013年3月31日、延長がなされず、やっと期限切れで失効した。

ところが、2012年12月に発足した安倍政権は、失効後も、事実上ゾンビ企業の延命策を継続させている。おそらく、中小企業の不良債権を抱えている地銀、信用金庫の引当金を積みま

せることについて、金融庁が「大目に見る」という手法で、返済猶予を継続させていると思われる。

る。日本は、このように、企業の新陳代謝ということには無頓着である。というよりも、「変わらない」ということが、与党にとっても、野党にとっても、最も尊重すべき国是と考えられているのだから。ゾンビ企業を、無理矢理延命させるといって、ドイツやアメリカとは、全く逆の状況が展開している。

これでは、製造業が半減し、自動車の実需要が半減し、電気自動車の新興メーカーが雨後の竹の子のように登場するというイノベーションによる、企業社会の劇変のなかで日本の将来にどのような事態をもたらすのだろうか。

どこかで、ゾンビ企業を延命させることができなくなると市場を混乱させ、イノベーションの勢いを大きく削ぎ、日本がアメリカやドイツや中国に、置いてきぼりを食うことになるのではなかろうか。



金子博人
(かねこ ひろひと)

金子博人法律事務所。弁護士。早稲田大学法学部卒業。同大学院修士課程(商法)終了。1977年4月弁護士開業。国際旅行法学会(IFITA)会員。大東文化大学法科大学院、日本大学法科大学院講師。市場取引監視委員会委員(東京工業品取引所)。日本ブライムリアルティ投資法人執行役員。



金子博人法律事務所

〒104-0061 東京都中央区銀座8丁目10番4号 和孝銀座8丁目ビル7階

<http://www.kaneko-law-office.jp>

掲載内容の無断転載・転用を固く禁じます。