

アジア市場を見据えた広域一体化戦略のもとで、機能を発揮する都市になって欲しい。

—— 中部大学中部高等学術研究所 教授 細川昌彦氏



細川 昌彦(ほそかわ まさひこ)

1977年東京大学法学部卒業、通商産業省入省。中部経済産業局長、JETRO ニューヨークセンター所長、日本鉄鋼連盟常務理事など要職を経て、2009年より現職。

中部経産局長時代の「グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ」構想、2008年の著書『メガリージョンの攻防』などを通して、行政区等の区切りを取り払った地域経済域の形成を提言している。

成長を知らない世代が育った 25 年

大学で私が接している学生たちはだいたい 20 代前半ですが、この世代は「成長を知らない世代」と言ってもいいのではないのでしょうか。私は物心ついた頃から高度成長期、バブル期を経験し、「もっといい未来」を目指して 35 年間の役人生活を過ごしました。しかし、今の 20 代の学生たちは高度経済成長期とバブル期の違いすら分からない世代なのです。

そのため、この成長を知らない世代のメンタリティと、我々の世代の考え方には大きな隔りがあります。「最近の若者は」と言って批判するのではなく、我々のほうが物事に対する考え方を変えていかなければならない時代に今なっていると思います。

このような隔りは、学生や若者に限ったものではありません。企業に関しても 1990 年以前と以降では大きく変化しました。バブル崩壊までは、パイが大きくなる中、企業は特に悩む必要はなく、ある程度経営の差はあるものの、どんな企業でも儲けを出せた時代だったと思います。それがこの 20 年間、企業は様々な課題に見舞われてきたため、経営者の能力によって企業の収益の差が歴然と開く時代になりま

した。

またこの 25 年間、日本の政治は劣化が続きました。役人の世界では、プライドを持って日本のために身を捧げようとする官僚がいる中、経済の停滞が社会全体のエリートに対する厳しい視線を生んだからか、役人たたきが激しくなりました。社会全体がこのように劣化していく時代では、従来のシステムでは解決できない様々な課題に対処するため、旧来の仕組みに替わりうる新しい仕組みを入れていかないとはいけないのですが、ご存知の通り、社会の新陳代謝は進まず、政治家や企業の世代交代もあまり進んできませんでした。

もちろん中には優秀な企業経営者や若く有望な政治家もいると思いますが、全体的に不足しています。私は産・官・学それぞれの立場を兼ねていますが、民間企業の顧問という立場の私に期待されていることは、グローバル競争の中での企業間のつながりや企業のあり方など、グローバルな視点だと思っています。大企業のグローバル人材は増えてきてはいますが、まだまだ企業内のマジョリティになっていないのが現実だと思います。

広域一体化の概念が必要な 25 年

18 世紀半ばに発生したリスボン地震が、中世の暗黒時代にあった西ヨーロッパに大きな思想的影響を与えたように、「自然災害が歴史を変える」と言われることがあります。この度の東日本大震災は、もちろん数十年経たないと歴史的評価はできませんが、是非とも日本が変わる転換点にしないといけないと思います。変わらなければ、これまでの日本の苦悶の 20 年の歴史が続いてしまいます。また、何よりも被災された方々のためにも、日本全体が良い方向に変わっていかなければならないと思います。日本が変わるための大きな仕組みとして、私が常日頃から申し上げている「日本列島を輪切りにして考える」話を進めたいと思います。

今の震災復興の議論を例にみると、太平洋側の 3 県がそれぞれの県の範囲で復興計画を策定しているように感じますが、このような議論はこれまでの時代の古い発想であり、このまま進めても日本は何も変わらないと思います。今こそ日本海側を含む東北全体が一つになって、東北内部で十分議論を尽くして、広域の中でどのような役割分担をそれぞれがしていくのかを明確にしてから、国に提案するなり、戦略的な事業を進めるなりしないといけないのではないのでしょうか。将来の東北のあり方を考えるには、ロシアやアジア全体を見ながら戦略を立てるべきであり、復興において東北の日本海側をはずして考えるべきではないと考えます。

多くの自治体で十数年にわたって「広域連携」ということが語られてきましたが、これまでの議論は中身が何もなかったと私は思います。今回の復興事業をきっかけに、広域の戦略を持ったアクションのステージにやっと入れると思うのですが、これは広域連携というのではなく、日本列島の一部を輪切りにした「広域一体化」という概念で進めないといけません。そうしないと、熾烈な国際競争の中で日本が立

ちゆかなくなります。

何故ならば、震災をきっかけに既にものすごい勢いで製造業のサプライチェーンが海外に分散されていますが、これは企業が好むと好まざるに関わらず、顧客側から生産拠点の分散が求められているからで、自動車産業だけでなく、あらゆる業種でこれから進んでいく事象です。韓国や台湾はここぞとばかりにハイテク産業の立地インセンティブを設け、香港も金融業に的を絞った誘致政策を打ち出しています。いまだに自治体毎の旧態依然たる企業誘致しかしないような考え方では、これらの海外の国や地域に企業は流れていってしまいます。

福岡起点の考え方から脱却せよ

今回福岡市の将来ビジョンを検討するにあたって、物事の見方として福岡市を出発点に考えるだけではいけません。グローバル市場がどう変わり、東アジアはどう対応し、その中の九州の役割を考え、それから福岡市の位置づけを考える、という思考の流れも必要です。自動車産業を例に挙げると、タイの自動車工場と北部九州の自動車工場が、グローバル市場においてどのような位置づけがそれぞれされているのか、それを現実的に具体的に理解できないと、福岡が導入すべき産業政策は分からないはずで、部品産業に関しても、完成車メーカーが部品メーカーを選別する時代に入っていますので、立地する企業の生産する部品が、差別化できる部品なのか、共通化・標準化が進む、韓国や中国でも作れる部品なのかをしっかりと理解しないといけません。

ソーラーパネル産業もしかりです。中国メーカーが大規模量産をしているためグローバルで価格が下落し、九州の生産メーカーは赤字を抱えていると思います。このような市場環境の中で、九州の強みは何なのか、マーケットは拡大するが、九州で作られた製品はグローバル競

争に勝てるのか、こういうことを緻密に理解しないとイケません。

インフラを中心に広域で一体化事業を

私は現在、中京都構想に関して愛知県での様々な検討に参加して提言をしているのですが、その中にこの地域の高速道路の防音壁にソーラーパネルを設置して、作られた電気を直流超電導で送り、SAのEVの急速充電器につなげていくことと提案をしています。このような事業を通して、分散型のエネルギーシステムのモデルケースを海外市場に売りに出せると思うからです。

北九州市でもスマートシティのプロジェクトが進められていますが、「点」の事業として限られた企業と自治体でやるのではなく、メガリージョンとしての北部九州のプロジェクトに仕立て上げて、面的な広がりを持たせるべきだと思います。北九州市の取り組みは、日本国内で見ると一番進んでいるかもしれませんが、海外はもっと進んでいます。韓国の済州島は、最初からアメリカ市場に狙いを定めて、スマートシティの社会実験を行っています。ソウル市は公共交通のIT化を一つのパッケージとして、ニュージーランドやマレーシアにシステム輸出しています。九州も隣国のように、最初から海外のマーケットを狙って商品価値をつけていけないといけません。そうするためには、北九州市だけ、新日鐵だけ、といった取り組みでは限界があるのです。北部九州全体で大きな仕掛けを考えないといけませんし、その中に福岡市の役割が必ずあります。

公共インフラは日本の強みであり、これまで相当な投資を注いできた分野ですので、例えば北九州市と福岡市が一体化して取り組む事業としては、インフラ分野は有望だと思います。九州新幹線や九州自動車道の防音壁に全てソーラーパネルを設置するような、九州経済界を

巻き込んだ、海外市場を狙ったモデルケースを作るべきだと思います。

縦割りを排除し、複合的に事業を進める

このような広域での一体化事業を進めるに当たって、一番の障壁は行政の縦割り構造です。私は経済産業省時代に、中部経済局で「グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ」を唱えましたが、経済産業省所管以外の分野に手を広げることが難しく、縦割りの限界に悔しい思いをさせられました。

面的な広がりを持つ事業とともに明確なターゲットに向かって、総合的、複合的に戦略を考えなければなりません。個々の分野や組織だけで対処するには限界があります。例えば観光振興するために、「観光」だけに力をいれても広がりがありません。

シンガポールの「グローバル・ハイドロ・ハブ」構想は良い例です。シンガポールは、水ビジネスのハブになろうと同構想を立ち上げましたが、国策会社を作っただけでなく、研究開発拠点の誘致や国際見本市を開催して世界中から企業や人を呼び込むなど、あらゆる面からこのハブ構想に向かって取り組んだ結果、わずか3、4年で本当に世界のハブになったと言えます。

九州において、「我が社が九州を背負って立つ」というような気概ある組織を中心に、グローバルな視野を持って、縦割りではない複合的な事業の進め方を実現していかないといけません。このような観点から見ると、九州観光推進機構は、他の自治体の広域連携事業で散見される会議体形式ではなく、独立した人と予算を持った組織で先駆的で稀有な例だと思います。このような、望ましいケースを次々と分野毎に積み上げていくアプローチ（ビルディング・ブロック・アプローチ）が必要でしょう。

ベンチマークを持つとう

福岡市は、25年前からアジアを商圏としてとらえていましたが、日本の中では最初からアジアに向かっている素地のある都市だといえます。しかしながら、日本国内と比べても意味がありません。シンガポールや釜山をベンチマークにするなど、海外を向いて、常に海外の競争相手がどうしているか比較することが重要です。

このような姿勢があれば、冒頭申し上げたように、今は製造業の海外移転の危機に面しているのですが、韓国への進出を防ぐために、例えば北部九州でどのような受け止め方が出来て、どのように一致団結して取り組むかの知恵が出てくるのではないのでしょうか。「韓国に出て行く機能は九州で阻止する」くらいの気概が必要です。九州でどう産業の実体を作っていくかが明確になれば、日本復興特区は東北だけでなく、九州にも位置づけられるのではないのでしょうか。

このような話をすると、道州制の議論が必ず出てきます。私は道州制に賛成ですが、道州制がなければ出来ない、というような日本の制度論に頼ろうとするのは無駄だと思っています。道州制がなくともできることはたくさんあります。ライバル企業同士が特定の事業部門で提携したり、特定の機能を統合したりしてフレキシブルな関係を構築していますが、自治体間ももっとフレキシブルに、歴史・経済や実利に応じて範囲を柔軟に設定して一体化を模索し、事業の実体を積み重ねていくことができるはずです。福岡市も釜山と連携を模索する前に、九州内、少なくとも北部九州でもっと実体ある一体化事業を作らないといけないのではないのでしょうか。

持続可能にするためには人材が必要

以上のような、海外市場を見据えた広域一体

化の取り組みを考え、実行するには、各地方にいる自治体職員を含む人材だけが担い手となり進めるのでは難しいでしょう。これは能力というよりも、経験が乏しいことに起因する難しさだと思います。鶏と卵の関係かもしれませんが。そのため、現有勢力だけではなく、外部の人材を存分に活用することが重要です。

国の役人や海外経験のある、志ある人材を福岡に引っ張ってきて、居つかせ、戦力にしていく工夫が必要です。これら外部の人材を活用し、戦略をもって実体ある産業を作っていけば、九州内の人材もその刺激を受け、さらに人材の厚みが増し、持続可能な成長を見ることができるようではないのでしょうか。

インタビュー日:2011/7/5 文責:URC 天野