

東南アジアともつながりを深め、九州の発展を牽引する都市になって欲しい。

—— (株)富士通九州システムズ 事業推進本部 本部長代理 吉元利夫氏



吉元 利夫(よしもと としお)

1971 年名古屋工業大学工学部卒業後、住友商事入社。電力プロジェクト第二部長、情報通信プロジェクト第一部長、インド住友商事会社社長などを経て、2005 年に住友商事九州(株)社長。2011 年に同社を退社し、現職就任。

通信基盤整備に関する分野が専門で、インドネシアやインドでの駐留経験を活かし活躍中。

### 多様な魅力を創ってきた 25 年

私は鹿児島市の生まれ育ちでして、高校卒業後九州を離れ、住友商事(株)での最後の勤務地となった福岡市に、2005 年 5 月に着任しました。何事でも第一印象は大事だと思いますが、その時の福岡市に対する私の第一印象は、「都会と田舎が混在しつつ、文化の薫りもするまち」でした。博多座や、厳密には福岡市ではありませんが九州国立博物館など、全国でも同様の施設がある都市といえば東京・名古屋・大阪あたりだけではないでしょうか。この文化の高さは、まちの魅力として PR すべきでしょう。

先日、国連ハビタットが福岡市を 50~100 万人規模のモデル都市として挙げたという話題がありましたが、国際的に見てもそれだけ魅力が感じられる都市ということでしょうし、また、3月の東日本大震災を踏まえた防災面から見ても、大地震や大津波の確率が日本の中では低い都市で、それも魅力的ではないかと思っています。

さらに、アジアにも地理的に近く、それが人々の心理的な近接感にもつながっていることも福岡市の大きな魅力の一つで、これはアジ

アの玄関口を目指す上で、大いに活用すべきことだと考えます。

個人的には大変に魅力を感じるまちで、終の棲家にするために、福岡に子供や孫を含めた家族を呼び寄せたくらいです。

### 東南アジアが重要になる 25 年

今後 25 年ほど先を想像すると、日本、そして九州の市場規模の成長性は残念ながら乏しいかもしれません。仮に人口が今の半分になっても、それなりの人口規模があるので悲観する必要はありませんが、何も手を打たなければジリ貧になることも間違いありません。そう考えた時、やはり九州、福岡がアジア、特に今は中国や韓国ほど注目されていない東南アジアや南西アジアの活力を取り込むことが大変重要だと確信しています。

私は商社勤務時代にジャカルタに 2 回、合計 8 年半、ニューデリーに 3 年半、それぞれ海外勤務をしました。そこで最も強く感じたことは、貧富の差の大きさです。最近ではジャカルタ都市圏の人口も 1,000 万人近くなり、表通りに面するオフィスやショッピングセンターはかな

り近代的になりました。一方、裏通りに入れば昔ながらのまちが残っていて、懐かしいとは思うものの、その差がそのまま貧富の差にも当てはまるようです。ひたたくりも増加して治安は昔に比べ悪化しており、経済成長する都市の、いわば光と影を表しているとも言えますね。

このインドネシアをはじめ、フィリピン、シンガポール、マレーシア、タイなどが「東南アジア」、バングラデシュ、インド、パキスタンなどが「南西アジア」と定義できるでしょう。

後者、特にインドの経済成長は目覚ましいものがありますが、英語が半ば共通語化しているという言語感覚や体格等の相違、また商習慣の相違もあって、日本人の場合、なかなかこれら地域の人々に親しみを感じにくい傾向があるようです。また、電力事情も決して良いものではないことから、商社の海外駐在先としてもハードシップが最も高い地域の一つです。

その一方で、東南アジア諸国とは、フィリピンを除いて母国語が英語でない国の者同士で親近感も得やすく、体格等も差異が少ないことから、日本人はこれら各国の人に比較的親しみを感じやすいようです。

もちろん、現在は中国の成長がずば抜けていますが、このままのペースで今後もずっと成長、とはやや考えにくいでしょう。中国の次に成長するのはどこか? (=ネクストチャイナ) という話がありますが、私は、インドネシアやベトナムなど、東南アジアの諸国がそれになるのではないかと考えています。

### インフラを軸に、東南アジアへの企業進出を

冒頭、福岡が海外のモデル都市に挙げられた話に触れましたが、そのモデルとしてのコアに位置付けられるものは、私はインフラだと思います。日本に住んでいると当たり前のように感じて分からないのですが、インドネシアやインドにいと、日本の充実したインフラのありが

たみを痛感します。

都市や国が発展する上で、今後は水の確保が大きなポイントです。そうした面で、北九州市が進めている水ビジネスは有望でしょう。電力需要も同様で、九州電力がインドネシアやベトナムで発電所を建設・運営しているのは、九州企業の海外進出とセットで考える上でも効果的な海外進出です。同社の松尾会長が会長職を務める(社)九州経済連合会で、ABC (=アジアビジネスセンター) のような、九州企業のアジア進出をワンストップでお手伝いする組織の整備について検討していると聞いており、期待しています。とはいえ、企業の海外進出は公表する直前までシークレット扱いをするのが殆どでしょうから、こうしたオープンな組織がどこまで実際にやれるか、少しハードルが高いと思う部分もあります。

話を戻して、九州電力が海外進出した理由には、一つには海外市場に進出して企業としての収益性を高める視点と、もう一つ、国内で発電所がそう多く建設されない中で、技術者の育成や技術伝承を図るという側面もあるのではないかと推測しています。どの会社でも経営者は事業継承すると「どうやって企業を育てていくかを」を常に考えることになりますが、企業の持つノウハウの海外展開とセットで、技術者の技術伝承を図るという考え方は、九州電力と同様の課題を持つ企業にとって、有効な方策の一つではないでしょうか。

しかしながら、インド駐在時代にお付き合いのあった自動車やその部品メーカーでは、日本式の工場運営ノウハウをそのまま現地に持ち込み、現地従業員を教育していました。生産性は高まるとはいえ、これは工場が軌道に乗るまで結構な時間が必要です。ですから、早く取り掛かることが大切なのです。また、海外進出は企業や経営者が元気なうちに考えなければいけません。若さがなくなると、だんだんと保守

的になってきますから。

### 言語力を高め、東南アジアとの関係を深める

こうした積極的な企業の海外進出、そしてノウハウの移転をすることで、福岡がアジアで尊敬される都市になっていくことも夢ではありません。しかし、いかんせん今の日本人の英語力は見劣りしすぎます。一昔前の韓国やベトナムも英語力は低かったのですが、今では日本よりずっと上でしょう。国際都市の形成、また国際競争という観点で見ると、決して流暢に話す必要はないのですが、それでも一定の英語力は必要だと痛感します。これは都市政策の問題というよりも、日本全体の教育に大きく起因する問題ですが。

福岡を東南アジアに PR していく一番のツールは、これまで述べたように、水や電力、さらには新幹線といったインフラの輸出ではないでしょうか。これらに対する諸外国のニーズは高く、積極的に海外に出て行くべきだと私は考えます。とはいえ、やみくもに進出して、現地のビジネスパートナーに騙されるようなことは避けてほしいですね。もちろん、騙す方が悪いといえそうですが、見方を変えれば騙される方もある程度悪いのです。日本人は性善説の人が多く、言い換えればお人よしの人が多いようですから、その点は注意が必要ですね。

少し話はそれましたが、福岡や九州で培ったノウハウを海外展開していくことで、人の往来も徐々に育っていくでしょうし、例えばベトナムで進出に成功すれば、経済成長はまだ少し先の話でしょうが、周辺にあるカンボジアやラオスへの進出も開けてくるかもしれません。

福岡空港からはバンコク、シンガポールにデイリーの航空便があり、そこから乗り継げば東南アジア各地とのアクセスは比較的充実していると言えます。最初はホーチミン行きのみ週2便と細かったベトナムとの航空路線も、今で

はハノイ行きも含め週4便にまで成長していますが、ビジネスや観光が成長していく一つの好例ではないでしょうか。

東日本大震災に見舞われた日本ですが、海外の人は福岡と福島の違いがわからない人が大多数でしょう。それだけ、福岡の知名度は高くないということです。ではどうすればよいか、その答えは、繰り返しになりますが、福岡の企業が海外進出して、福岡とその国・地域との関係を深めていくことです。同様に、観光での誘客も大切なことですね。

現在、中国への企業進出事例が増えつつありますが、企業レベルではいかんともし難い、政治的リスクが無いわけではありません。また、韓国は日本以上のペースで高齢化社会が進んでいきます。その点、東南アジア諸国は、社会主義国のベトナムであっても、少し中国とはその面での様相が違っており、政治的リスクは低いと言えるのではないのでしょうか。福岡市にとって今後の市場や人口などを考えると、中国や韓国との結びつきも維持しながら、経済的観点からは東南アジアとの結びつきをこれから深めていくことが必須だと確信しています。

### シンガポールや韓国の都市政策から学ぶ

先週、シンガポールへ出張したのですが、同国には福岡市も学べる点はいくつかあります。同国は国土が狭く資源が少ないながら、貿易や金融の中継地として発展してきました。また、そうした状況を見越して空港や港湾の大規模投資を進めてきました。その結果、東南アジアの成長を取り込み、活況を呈しています。

具体的な例としては、空港に飛行機が着陸してから荷物を受取ったあと、国内のどの地点へも30分以内に到着できるような、迅速な移動システムを謳っています。福岡は同様の取り組みができる都市のサイズであり、そうした高い機能性は大いに参考になるはずです。

また、海沿いのマリナベイの再開発ではホテルや大規模カジノを誘致し、国の大きな収入源としていますが、実際そこに行ってみると、次は家族を連れて来てみたいという気になります。魅力があればピーターも増えるということです。短絡的にカジノを福岡に誘致するとなるといろいろと問題があるかもしれませんが、都市戦略という観点からは学ぶべき面があるのではないのでしょうか。福岡の都心にある競艇場も、市民と港湾のつながりや、海外からの誘客を考えたとき、必ずしも今の場所でなければならない、ということではない気がします。

最近、空港で仁川、港湾で釜山と、韓国の充実したインフラの勢いに日本の空港や港湾も押され気味ですが、これらとの国際競争に勝たなければ、経済の地盤沈下が危惧されます。韓国のインフラ整備はもちろん国策として推進された側面もありますが、都市政策を考えていく上でも、韓国から学べることはきちんと学ぶように、我々日本人の意識を改革することも必要かもしれません。

### 福岡の繁栄を九州全体に波及させる仕組みを

福岡市の発展は、九州、ひいては日本の発展につながると確信しています。ただ、逆に各県ごとの都合を言っているようでは、九州、ひいては日本の競争力の低下が懸念されます。

道州制の推進論にもつながっていくのですが、福岡市の持つ強み、そして他の地域が持つ強みを、それぞれがさらに磨きあげることが、九州全体の発展につながるはずです。福岡市の人口は、九州の人口約1,500万人の10分の1程度ですが、経済規模は当然10分の1以上あり、福岡市における基盤整備やサービス拡充を進めることが、福岡、九州の繁栄につながりやすいはず。全体最適化や機能分担を進めつつ、福岡市の繁栄を九州全体の発展につながる仕組みづくりを、皆で考える必要があるで

しょう。

例えば、福岡空港は運用時間に関する制限がありますが、時差のある海外からの来訪者にとっては、それが大きなハンディキャップとなり得ます。ですから、これは全くの私案ですが、貨物便については24時間運用できる北九州空港にシフトさせ、それに伴って空いたスロットを活かして、旅客便の新路線開設や増便に充てたり、九州新幹線を活用した近隣県とのアクセスを充実させたりするなどして、単に福岡近郊のみならず、広域を視野に入れたサービスの拡充を図ることが、福岡にとっても九州にとっても有効ではないでしょうか。

それから、福岡を中心にした、という考えからは少し外れるかもしれませんが、九州として広域的に連携することが望ましい例として、農業の話をしてしまおう。九州の農産品、特に日持ちのしないイチゴ、モモ、ブドウなどは、アジア各国で大いに喜ばれますし、日本ならではの安全な野菜・果物も、海外から見ると魅力的な産品です。ただ、現状は個々の農家や企業が努力してそれらを出荷するレベルで、九州としてまとまった動きではありません。私も商社勤務時代にいろいろとご相談を受けたことがあるのですが、小ロットの農産品輸出では、商社が持つノウハウを活かせないのです。これをもし九州レベルにまで大きく括ることができれば、そのノウハウを大いに活かすこともできます。今だとFTAなどの問題もあって状況は詳しく分かりませんが、九州広域で連携しながら東南アジアをはじめとする海外とビジネスをしていく、という視点は今後重要になるはず。です。

インタビュー日:2011/6/27 文責:URC 白浜