

平成27年度福岡市貿易振興審議会 議事録(要旨)

1 開催日時

平成27年12月2日(水) 午後3時30分から5時00分まで

2 開催場所

エルガーラビル7階「会議室1」

3 出席者

(1)福岡市貿易振興審議会委員(順不同, 敬称略)

	職名・氏名
関係官庁 (4名)	門司税関 博多税関支署長 湊 裕司 (代理)門司税関 博多税関支署 次長 大野 有信
	門司税関 福岡空港税関支署長 細藤 健一郎 (代理)門司税関 福岡空港税関支署 次長 宮藺 光治
	九州経済産業局 国際部長 大久 幸昭
	福岡県 商工部部長 今村 修二 (代理)福岡県商工部商工政策課 企画広報監 道岡 隆
市議会議員 (8名)	福岡市議会議員第3委員会委員 大原 弥寿男
	福岡市議会議員第3委員会委員 津田 信太郎
	福岡市議会議員第3委員会委員 堤田 寛
	福岡市議会議員第3委員会委員 黒子 秀勇樹 (副会長)
	福岡市議会議員第3委員会委員 高木 勝利
	福岡市議会議員第3委員会委員 江藤 博美
	福岡市議会議員第3委員会委員 鬼塚 昌宏
福岡市議会議員第3委員会委員 とみなが 正博	
関係業界 (4名)	日本通運株式会社 執行役員 九州ブロック地域総括兼福岡支店長 横尾 行雄 (代理)九州営業部 部長 幸田 明男
	株式会社福岡銀行 グローバルソリューション部副部長 グローバルコンサルティング室長 酒口 昇 (代理)グローバルソリューション部 主任調査役 辻 貴子
	丸紅株式会社 九州支社長 本郷 孝博
	三井物産株式会社 理事 九州支社長 小島 俊二 (代理)三井物産株式会社 九州支社 業務部長 野々村 哲雄
学識経験者 (5名)	福岡女子大学 教授 塩次 喜代明 (会長)
	有限会社フクオカ・ナウ 取締役 サーズ 恵美子
	日本貿易振興機構 福岡貿易情報センター所長 斎藤 健史
	一般社団法人博多港振興協会 専務理事 中村 治
公益社団法人福岡貿易会 専務理事 甲斐 敏洋	

<欠席>

山九株式会社 福岡支店長 桑鶴 浩二
三菱商事株式会社 理事 九州支社長 永森 久善
株式会社ピエトロ 社外取締役 臼杵 昭子
株式会社やずや 代表取締役会長 矢頭 美世子
福岡商工会議所 専務理事 中村 仁彦 (副会長)

(2) 事務局(福岡市)

福岡市経済観光文化局長ほか15名

4 報告

- (1) 平成27年度の国際ビジネスの振興に関する福岡市の主な取組み
- (2) 博多港のコンテナ取扱い及び国際コンテナ定期航路の就航状況について
- (3) 博多港のクルーズ客船の現状及びクルーズセンターの活用について
- (4) 「福岡市 グローバル創業・雇用創出特区」の進捗状況と今後の取組みについて

5 議題

世界と容易に繋がるためのビジネス環境の創出について
(企業の海外進出支援, MICEを活用したビジネス創出, グローバル人材の育成・活用,
クルーズ客への観光ビジネスの展開等)

6 議事概要

経済観光文化局長挨拶, 委員紹介, 及び欠員となっていた副会長として互選により黒子委員を選任後, 議事に入る。

【会長】

報告1「平成27年度の国際ビジネスの振興に関する福岡市の主な取組み」から報告4「福岡市 グローバル創業・雇用創出特区」の進捗状況と今後の取り組みについて」まで, 事務局である福岡市に説明をお願いする。

【事務局】

報告資料 1「平成27年度の国際ビジネスの振興に関する福岡市の主な取組み」, 報告資料 2「博多港のコンテナ取扱い及び国際コンテナ定期航路の就航状況について」, 報告資料 3「博多港のクルーズ客船の現状及びクルーズセンターの活用について」, 報告資料 4「福岡市 グローバル創業・雇用創出特区」の進捗状況と今後の取り組みについて」に基づき説明。

【会長】

ありがとうございました。ただいま説明していただいた内容について, ご質問等があればお願いしたい。

【会長】

資料の23ページにおける「アジアで最も人気のある海域」とは, 中国の観光客にとって最も人気のある海域と理解して宜しいか。

【事務局】

現在クルーズ船の大半が中国発着なので, 中国発着の中で最も人気のある海域という意味である。

【委員】

発着地は中国からが一番多いと理解したが, その他の発着地について国別に分かるか。

【事務局】

全264回寄港の内, 241回が中国発着である。その他, 横浜や神戸発着の日本籍の船で国内を回る船が若干ある。また, 一部ワールドクルーズと呼ばれるロングツアーもある。こちらは世界一周クルーズの他, 日本に来て日本人客を乗せて博多へ寄港するというケースがある。

【会長】

資料の19ページの取扱個数増加の主な要因で意外に思ったのは, 品目別の輸出で完成車の内, 中古車が占める割合が多くなっている旨説明があった。他方, 輸入では, 中国から多く輸入されていると考えられるソーラーパネルの他, 自動車部品も併せて増えているというのは意外に思った。専ら北九州に入ってきていると思ったが, 博多港にも入ってきている。このような状況について, 事務局から追加情報があれば説明願いたい。

【事務局】

完成自動車については、主にトヨタ自動車九州の工場があり、自動車専用船で中国、韓国、台湾へ輸出されている。コンテナ貨物に関しては、1つのコンテナに4台ほどの中古自動車が積まれ、中東や東南アジアへの輸出が増えている。自動車部品についてもトヨタ自動車九州や日産自動車工場の関連もあり、主に精密機器関係は国内から海外へ輸出され、ハンドルやシートといった部品は中国や東南アジアからの輸入が増えてきている。

【会長】

他にご意見・ご質問が無ければ、議題に入ることとする。事前にアンケートを記入いただいているので、それぞれの記入内容の主旨について各委員からご説明頂きたい。

【委員】

企業の海外進出については、日本再興戦略の中に今後5年間で新たに1万社の海外展開を実現させる旨、政府目標が出ている。そうした中、先般ジェトロが事務局となり中堅・中小企業が海外進出する場合の一貫したサービスとして(「ファストパス制度」)、最初の入口から出口までの支援を、公的関係支援機関、自治体、金融組織、等が協力して、企業の海外展開を図るということをジェトロとも協力しながら進めている。他方、本年10月にTPP協定交渉が大筋合意された。これは、日本の他に11か国が参加し、世界経済の約4割のシェアを占めている。日本ではその11か国に対して、現在約19兆円の輸出額を占める。その中で九州の輸出総額というのは5兆円、TPP協定交渉の参加11か国への輸出割合は24.2%であることから、1兆円強の市場がいずれ開放される。多少時間がかかるとは思いますが、いずれ99.9%の関税だけでなく、進出する際にはモノの移動だけでなく、サービス・知的財産や内国民待遇などのインセンティブが供与される。アジアではベトナム、マレーシア、シンガポールやブルネイが参加していたと思うが、近いところではマレーシア向けハラル商品なども含め、発効するまでに他国に負けないよう色々なネットワークや関係を構築しておくことが大事だと思う。

グローバル人材については、各機関で一生懸命取り組まれているが、優秀な人材が東京や大阪に出て行ってしまふ。九州で学んだ留学生が九州から離れてしまふ、九州企業での就職率がなかなか上がらない。そのため、九州経済産業局でも研究会を開いて、インターネットのソーシャル・ネットワーク・サービスを魅力あるサイトにし、企業と学生間のネットワークができるか、現在、モデル事業的に進めている。こうしたものを通じ、まずは国際展開する上で、ベトナム人、中国人、韓国人の留学生の雇用の確保の他、例えば、ハラルの輸出については、豚肉やアルコールを嫌うので、そこにマレーシア人やブルネイ人といった人材が居るだけでも安心した食材として海外に提供できると思う。ここで育った留学生を取り込めるように九州経済産業局としても皆様とともに頑張りたいと思う。

【会長】

ありがとうございました。海外進出に関しましては、国の施策もあり、積極的にそれを推進する体制作りを再度考え直してはどうかというご指摘でした。また、グローバル人材に関しては、九州グローバル産業人材協議会等、九州経済産業局がこれまでも力を入れてきたという経緯もあるが、更に地元への定着を図るための施策が必要だという指摘をいただいたと思う。その中でジェトロとの協力を推進すべきというご意見もあったが、海外進出を目指す企業に対するジェトロの支援を少しご説明頂けると有難い。

【委員】

先程、九州経済産業局から説明があった銀行等の他機関との協力は、ファストパス制度という制度である。この制度は、例えばジェットロに相談があった場合、ジェットロは金融機能を持たないので、金融機関や貿易保険といったところにスムーズに繋げる仕組みである。そうした仕組みをご活用頂いて、海外展開したい企業をよりスムーズに関係機関のサービスに繋ぐ取組みを昨年からは始めている。また、日本再興戦略の中に今後5年間で新たに1万社の海外展開を実現させるとある点に関して、福岡事務所だけでも年間660件くらいの貿易相談があり、そのほとんどが海外進出や輸出に関することである。貿易相談の中で具体的に海外に行きたいとか、現地事務所を設置することまで考えている会社に対しては、ジェットロの海外事務所でも1時間程度無料で相談できる制度があり、福岡事務所だけでも年間130件くらい利用がある。更に、海外に事務所が出来るまでの間にジェットロで借りているオフィスを2、3か月の間、会社登記が終わるまで借りて頂く等色々なメニューがある。そうしたメニューをご紹介して、その企業の実情にあったサービスを提供させて頂いている。ジェットロで支援しきれないものについては、他機関を紹介するなどしている。

【会長】

ジェットロに相談しに行くと、色々なことを教えて頂ける。更に具体的に、例えばインドネシアのジャカルタに飲食店を出したいとなれば、福岡事務所からジャカルタ事務所にこういった案件がありますよといった情報が入ることになるのだろうか。

【委員】

実際にそうした場合には、その企業が現地へ訪問されることが普通なので、現地事務所に立ち寄って頂くことができる。東南アジアの主要国には、日本企業が現地法人を作ることを専門にアドバイスするアドバイザーがおり、話を聞いて頂くこともできる。

【会長】

情報が繋がっていく。もっと我々も広く理解しておく必要があると思う。

【委員】

県の海外展開支援に関する取組みについて説明したい。県では県内の中小企業が積極的に海外展開できるよう福岡アジアビジネスセンターを設置し、県内中小企業がなかなか情報をとりにくい現地の法規制、商習慣といった情報から、現地でのサポートまでワンストップでサポートする体制を敷いている。センターでは海外での経験豊かな3名の常勤スタッフが相談に応じるとともに、法律や販路拡大の分野の専門家である57名の国別・分野別の登録アドバイザーが国内外で個別に支援している。平成24年1月にセンターを開設して以降、今年10月31日現在で702件の相談案件に対応し、81件の成約に結びつけているところ。福岡アジアビジネスセンターの主な機能として、個別コンサルティングの機能、学習・交流機能があるが、個別コンサルティングの機能としては、先程の常勤スタッフが随時相談に応じるとともに、必要な情報を提供している。国別・分野別の登録アドバイザーに関しては、具体的案件に応じて国内だけでなく、現地の登録アドバイザーもおり、個別にサポートしている。2つ目の学習・交流の機能については、アジアに既に展開している企業や外国の政府機関等から講師を招き、県内企業が集まりやすい

夕方に「イブニング・ワークショップ」と呼ばれる小規模交流会を月に2回のペースで開催し、海外に展開する際の人脈作りを支援している。また、中小企業経営者等を対象に、ケーススタディやグループディスカッション等実践的な経営スキルを身に付けるための「グローバル経営者養成塾」も開催している。先日公表された政府のTPP大綱においても中小企業の海外展開を後押しする内容となっており、県としても国の支援策を活用し、ジェットロや中小企業基盤整備機構とも連携しながら積極的にアジア展開に取り組む中小企業をしっかりと支援していきたいと考えている。

【会長】

ありがとうございました。福岡県もジェットロも似たようなことを色々やっているため、海外進出を目指す方に情報を総合的に案内する仕組みがあったらよいと思うが、その辺を取りまとめる機関はどこでしょうか。

【委員】

まずイベント面で言えば、九州経済産業局で、九州で行われる主な国際関係のイベントのメルマガを発信している。イベントの案内を皆様に知らせる際には、全て掲載すればいいというわけではなく、情報がほしい人へ届かなければいけないので、メルマガを一本にすればいいというわけでもない。例えば、ジェットロの情報が知りたい方に対し、ジェットロ福岡事務所がFAXニュースを送信しているが、ジェットロのイベントを全部掲載しているわけではなく、主に福岡で開催されるものや、海外で開催されるものでも福岡県企業が多く参加するものに限定して掲載し、FAXの分量が多くならないよう工夫している。メールやFAXでなかなか伝わらない情報については、口コミや、特に関心のありそうなところには直接メール等で連絡しないと、情報を送っても伝わっていない場合が多い。

【会長】

インターネット時代ですから、共通の入口になるホームページを開いて、そこからそれぞれのリンク先に飛んで相談を受ける仕組があってもいいのかもしれない。そのページを見ると市、県、ジェットロ、あるいは九経連と相談するか、色々選べる。色々施策や思いが重なる部分もあるので、うまく整理するともっと大きな力になっていくのではと思う。

【会長】

本日ご欠席の委員からは、クルーズ船の観光客に対する商業活動がうまくいくようにももっとこういう風に考えてはどうか、まだまだ足りないのではないかというご意見である。これだけのクルーズ船が入ってきており、来年になると今年の2倍になり、非常に状況が変わってくるので、その状況の変化を福岡市がうまく受け入れていくためにどうしたらよいかという大きな対応が必要となっていると感じる。

【委員】

肌感覚の部分があるので、ご容赦頂きたい。世界と容易に繋がるビジネス環境の創出については、容易に繋がっている部分が福岡にあるのではないかということ 키워ワード1に記載した。4年前に中国から福岡へ帰ってきた時、物流面からすばらしいと感じたことは、RORO船が毎日運航で釜山と結ばれている点だった。更に下関の方に視線を向けると、下関も関釜で結ばれている。つまり毎日2隻釜山とRORO船で結ばれている。実質これは「橋」と同じ役割を果たしており、非常に大きな財産ではないかを感じる。更に、税関における洋上通関の仕組み、Wライセンス車両、サイドオープン等の仕掛けを含めると、この

「橋」は、まさにその役割を果たしている。会長からも発言があった自動車部品物流であるが、あるメーカーの自動車部品の韓国調達、来々4月から2倍になるという予測もある。国内から調達するよりも韓国から調達した方が安くて速いという現状になっている。ということは、別にもう北関東等から運んでこなくともいいわけであり、北関東他の自動車部品メーカーは今盛んに九州の方に来るように自動車メーカーが声を掛けている。それに対応しなければ、韓国等からの輸入に変わるかもしれない。また、資料8ページの貿易統計において、福岡が輸出超過となっている点にやや違和感を覚える。ご存知の通り全国統計というのは輸入超過であり、先程の説明の中では特定の品物に関する輸出超過であると思うが、肌感覚から言えば、福岡は輸出超過という貿易統計の実態はあるが、モノの流れは完全に輸入超過だと思う。つまり、福岡に到着するモノはあるが、福岡から出すモノが少ない。そのため、往復実車にならない。片道でこちらに入ってきて空で韓国に返す、空で関東に返す、こういうものがかなりの数ある。これは逆に言えば、デメリットの部分ではなく、福岡が今後成長していくための財源になるだろうと感じる。つまり、福岡に拠点を構えればそういう空車利用、空いている部分の利用を十分に享受することができるという意味で財産になっていくだろうと思う。キーワードとして「どんつき地域」の色が強いと記載したのはそうした意味である。ターミナル機能を強化する必要があるというのは、インフラとしてのターミナル機能だけではない。つまり、福岡から発信できるものはないのかと考えた場合、福岡という狭いエリアで考えてしまうと見つけにくい部分もあるが、九州で見ると一つはやはり農業生産品である。これが全国的にいったら農林水産業まで含めると、大体20%産出しているという実態が色々な統計に出ている。間違いなくこの部分については国内もしくはアジアに発信できる財源ではないかと思う。しかし、このことが正しく発信できているかと言えば、関東関西の方に物流上は一旦吸い上げられてから発信している状況にある。そのため、ここは統計上出てこない部分である。福岡が農業生産品の物流一大拠点となり、福岡にモノを集めて関東関西、釜山や上海に送り込む仕組みを作っていないといつまでも「どんつきの色」からターミナルへの変換を遂げられないと思う。色々なところで福岡県、福岡市が仕掛けをされているのは理解している。弊社も参加している九州農水産物直販株式会社が立ち上がったところであり、アジアに向けて香港に向けて九州の農産物を送り込んでいく予定である。物流スキームとして、輸出するモノを全て福岡に集めたらどうか、また、国内物流では、端数で少しずつ関東関西に送るのではなく、福岡のモノを一か所に集めてそれで1つのコンテナを立てていく。やはり福岡は九州の発信基地になりうる場所であり、少しインフラが必要になってくる部分もあるかと思うが、そうした発信が必要かと思う。物流は色々な面で変化をしているが、単にモノを運ぶという物流だけでなく、付加価値をつけることも必要である。ファイナンス部分では銀行と協力する部分もあれば、行政はじめ様々な業界、業種とコラボをしていく道を模索する必要がある。そういう意味でも九州は一枚岩になる必要を感じている。

【委員】

貿易統計で少し違和感があると意見があったが、私も少しお金の面から見る割合と違うなど感じる。地方銀行における決済額では、完全に輸入超過となっている。弊社では6割強が輸入、残りが輸出といった割合で顧客の貿易関係のお金が動いている。つまり、モノは福岡から輸出されていても、決済はどこか中央で行われていることになる。福岡の地場ではお金が動いておらず、動いているのは出ていくお金ばかりということが金融の実態からも見えてくる。

【会長】

ありがとうございました。実際に荷物を動かすことを考えれば、輸送料というのは往復で儲けるわけであり、帰りが空にというのは完全に赤字となる。かつて、ホンダがアメリカに進出した際、日本からは車を満載してアメリカに行くが、帰りの荷が空だということで自動車専用船に牛肉や農産物を載せて帰ったということがあった。ご指摘があったように韓国と九州の関係がRORO船を中心に考えれば、コンテナを積んだトラックがそのまま入ってくるわけで、海上はまさに「橋」であり、自由な行き来ができる。福岡市は商業・サービスに傾いており、実際に農産物や工業製品等を集めるということについて果たして得意かどうか分からないが、荷物をいかに集めて両方の荷物が動くような効率の良い体系を作れるかというご指摘はもっともに感じる。実際に九州からの荷物が動くということになれば、決済等は地場で行われ、お金も動くように変わっていくだろうと思う。それから、北九州の方ではWナンバー、まもなくトリプルナンバーを導入する話もある。モノづくり中心にそうした制度は発展していつているわけだが、福岡の港湾機能の方が整って使いやすいとなれば、それらについても受け入れる対応が必要になると考えていくべきかもしれない。

【委員】

私の肌感覚から少し意見を申し上げますと、福岡市というのは非常に便利で知り合いや仕事で繋がりのある外国の方々も非常にいい街だと聞く。実際、福岡が好きで移住してきた外国人も知り合いにいますが、私は何か少しずつ足りないように感じる。例えば、福岡空港は街に近くで非常に便利だが、いざ移動しようとするとは結構不便である。シャトルバスが走っているが、実際乗ると停留所を回っていくため、福岡空港から天神に辿り着くまで1時間近くかかってしまう。そうした形で何か少しずつ足りないというのが実感で、それらを便利にすればもっと人を引き付けることが出来るのではないかと思う。クルーズセンターに関しては、先に意見もあったが、非常に広くて良いと思うが、実は自動販売機以外何もなくて滞在するには楽しくない。そうしたところを充実させることで、人を引き付ける魅力が増すのではないかと思う。弊社、特に私が在籍している部署では、お客様と世界を繋げるために日々活動している。また、弊社とグループ会社は、一体となって自分たちのお客様と世界を繋げていこうとしている。その活動の1つとして、ハラルビジネス観光ツアーとして、作家やジャカルタの近郊の町の市長ご夫妻など10名ほどのインドネシア人を招聘し、福岡、熊本、長崎の観光地の魅力を肌で感じて帰って頂き、その後インドネシアの方からお客様を送り込んで頂こうとしている。弊社の最終目的はお客様の発展である。そうした活動をすることで、インバウンドの観光客が増えて、弊社のお客様の発展や地方創生にも繋がるよう実施している。銀行金融機関の強みは、地場のお客様と非常に親しいことと、地域を越えられるということ、つまり、福岡市を越えて福岡県を越えて活動が出来るというのも金融機関の強みではないかと思う。

【会長】

ありがとうございました。JR九州がやっている七つ星の銀行版のような印象を受ける。海外の人に広く知ってもらうことによって九州全体の魅力が高まっていく。それが結果的に地域を元気にし、金融業にも良い意味で跳ね返ってくる。少し遠回りのように見えるが、人口減少社会の日本を考えれば、案外遠回りではなくて、オーソドックスな手法になっていくかもしれない。

【委員】

肌感覚、実際に感じているものや相談を受けるものをベースにアンケートを記載した。弊社はウェブサイトや月刊誌、観光地図を通じて主に観光情報や福岡の街の情報、九州の情報を英語で出すということ

をビジネスとしており、その関係上、色々な方から相談を受けることがある。良い観光スポットはないかといった小さな相談から、実際に会社を出したいが、子供を通わせるきちんとした学校や病院はあるのか、それからどの窓口に相談したら良いかといったことまである。容易に繋がるためには英語が必要であると感じる。まずは、色々な窓口、企業・行政にしっかり、街を訪れた時の看板・情報元しかり、まずは共通の言語があるということが容易に繋がることに繋がると考える。英語教育の現状は、現在も何等かの対策はなされていると思うが、英語が話せる人が単純に来ているだけの状態であることも多々見受けられる。そのため、きちんと教育が出来て、英語を話すプロフェッショナルの設置が重要ではないかと思う。創業に関しては、スタートアップカフェの開設で相談する窓口は出来ているが、実際に相談に行くと、最終的に費用計算をした結果、福岡ではなくアジアの都市で創業すると判断したイギリスの方もいる。福岡は日本国内ではスタートアップに関して対応が早い街の一つだと思うが、現実的な競争相手はアジア諸国にあるのではないかと感じる。実際、福岡は生活環境がとても良いため、移住する方もいるが、一方で日本を離れることが出来ないため福岡に来て、福岡で日本各地のビジネスをしている方もいる。一つの提案だが、既に福岡が得意としているアジア各地へのアクセスの良さに加え、東京等も商圈と踏まえた福岡をアピールすることができたらと思う。社会保障についても、スタートアップが盛んな米国と比較すると、日本は全員保険に入っているため、社会保障が大変手厚い。それを考えれば、実際に創業して個人事業者になった際、社会保障に比べて国民健康保険の保障は圧倒的に差が開きすぎである。スタートアップを進めて頑張ろうという世代は、主に出産・子育ての世代に当たるため、その大切な時期に社会保障が大幅に減るという無視できない課題が生じる。その部分がフォローアップ出来る施策があるとチャレンジしたい世代や家庭を作りたい世代のチャレンジについて背中を押すことに繋がると思う。最後に、よく再チャレンジが出来る街、再チャレンジを応援しようということが謳われるが、何故再チャレンジが認められないのかと常々考える。実際、再チャレンジされる方もたくさんおり、再チャレンジが認められていないような気もしない。ただ、再チャレンジ、同じ人が失敗した後にもう一回やる、あるいは、失敗した人がいる物事をもう一度違う人がやることを考えれば、先にやった人たちの失敗事例とか事実の共有があまりなされていないように思う。そのため、調べようとすれば調べられる情報よりも、現場を経験した人しか分からない肌感覚の情報や、失敗した数字が具体的に報告されると次に生かすことが出来ると思う。これは気質の問題でもあり、例えば経験の少ないスタッフと一緒に仕事をすると、事実を知りたいがために様々なことを尋ねるのだが、うまくいっていないことなどに触れると、責められている感覚になるらしく、攻撃的だったり情報共有が十分にできなくなってしまうことがある。きちんとした報告やそれに対する判断ができるような社会環境に子供のうちから慣れ、そして私たち大人も今からどんどん変えていくことが出来れば、社会全体にも建設的な流れができるのではと感じる。

【会長】

ありがとうございました。我々に欠けている海外から福岡を見た時に、福岡はどのように国際的に開かれているのか色々ご指摘頂いたように思う。英語は世界共通語になっているが、英語を共通で使っている方たちが福岡にやってきた時に果たしてビジネスが出来るかといったことが1つだし、更にここで永住しようとした時に、健康の間は大丈夫だが、万が一何かが起こった時にサポートシステムが機能しているかどうか求められると思う。カナダの例があったが、カナダでは数か月、半年以上求められると思うが、一定期間生活するようになると、日本でいえば健康保険に相当するメディケアが支給される確率が非常に高くなる。本当にグローバル都市で、ダイバーシティの高い福岡市になっていくことを考えるのであれば、国際的に福岡がどの点で進んでいて、どの点で遅れているのか、そういった国際的な視点での比較が今

後必要になっていくのではないかと思う。我々も英語を使わなければいけないが、日本人は英語で話す
と知能指数が3分の一から半分に落ちると言われるくらい自己表現が出来ず苦勞する。時代は英語を求
めるようになってきているため、その対策も含めて何か必要かもしれない。大学でも常に英語授業を増やすよ
うに文部科学省が求めているが、先生方もあまりチャレンジしないし、自分もチャレンジしろと言われたら
困る方なので、そうした姿勢から変えていかなければいけないのかもしれない。

【委員】

グローバル人材の育成について、先程九州で学んでいる留学生に関する議論だったが、日本人がグ
ローバル人材になるためにどうすべきか意見申し上げたい。私は40才を過ぎてから海外に初めて行き、
非常に苦勞した。言葉の面でも商慣習の面でも全部そうだが、学生時代から何かしなければ、世界で戦
うには間に合わないと思う。一つは留学であるが、これは少数に限られる。あるいは、秋田の国際教養大
学(AIU)や大分の立命館大学(APU)等の専門大学に行くことも選択肢であるが、これもやはり条件整
備に時間がかかり難しい。そうなった場合、福岡で積極的に、国際バカロレア(IAB)の制度を地方として
取り入れるというのも一つの方法だと思う。

【会長】

ありがとうございました。英語を使う環境整備という意味で1つの目標を与えてはどうかというご指摘でし
た。目標という意味では、トイック、トエフル、バカロレア等色々あると思う。義務教育期間中、小学校
で英語が始まることについて批判的な先生もおられるが、どこかで英語に触れる機会を作っていく必要が
ある。韓国の方は外国に行かなくても英語を話せる方が結構いる。実際トイックで800点を取らないと
韓国の一流企業では就職試験の時に応募してもまずそこで落される。サムソンや現代自動車に至っては
800点ではならず、日常的に英語を話せる900点にほぼ近いレベルまで求められている。そうした人た
ちは海外留学経験もあるが、そうではなくて韓国国内で学生時代に必死になって英語を学んでいる方も
多い。そうした仕組みが日本では弱いのもかもしれない。その点は、今後の大きな課題として市で考えるか、
県で考えるか、あるいは国全体で考えていかなければいけないのかもしれないが、大事なご指摘だと思
う。

【委員】

1点目の経済団体との連携については、先程他の委員の方から商工会議所との連携という意見があっ
たが、当方も今後一層連携すべきと考える。2点目に関しては、福岡市における投資・起業することの優
位性についてのPRにしても、実際、東南アジア含めた海外の方々に認識されているのか謙虚に見つめ
直して、より積極的にPRする方策を考えていく必要があるということで提案させて頂いた。3点目に関し
ては、以前別の会議でジェット福岡と海外進出の方策を議論したことがあるが、海外進出と言っても様々な
形態があり、相手国、業種、進出形態等々で海外進出の方策に違いがあると思う。海外に関心のある企
業がいかに情報入手するか、そして相談できるかといった支援体制を広く知らしめる必要があると思う。
一方、弊社の取組みを何点かご報告すると、毎年上半期下半期で2回海外事情セミナーという形で弊社
主催のセミナーを実施したり、中小規模の団体からも要請があれば現地駐在員から現地の状況等を説
明する機会を設けたり、また、弊社の関係会社である三井物産戦略研究所より政治・経済状況等をご報
告する機会を積極的に企画している。更に地元の経済団体が海外視察等を企画される際には、現地で
の訪問先やプログラムの設定に関してご協力させていただいている。弊社は九州企業の海外進出への

積極的な支援を命題として掲げており、幅広く相談頂ければと思う。また、資料の24ページにクルーズ客船による経済波及効果が59.4億円、一人あたりの平均消費額が約3万7千円とあるが、クルーズ船が来年も増えていく中で、この約3万7千円という単価をもっと上げるにはどういう施策をしたらよいか、また、クルーズ船の観光客にリピーターがどの程度いるのかどうか、分析が今後必要だと感じる。現在クルーズ船がブームとなって増えているが、リピーターを確保し、更に増やしていくことが当然必要となってくると思うので、外国人観光客に対していかに福岡としてのもてなしが出来ているのか、観光客が再び福岡に来たいと思う対応ができてきているのか真摯に見つめ直し、クルーズ船の観光ビジネス、爆買いをいかにプラスアルファしていくか検討してはどうかと思う。

【会長】

最後にクルーズ船について議論させて頂ければと思うが、ご指摘にもあったように、クルーズ客の買い物の実態はどうか、何をしているのか、併せて、クルーズ船が何故半日しか滞在しないのか、クルーズ船は博多港出発後どこにどう行っているのか、それから九州管内の長崎や鹿児島、熊本との競争環境はどうか、海外で言えば釜山との関係はどうかといった分析をしながら、最終的にはシティセールスが重要であるが、ポートセールスをどう進めていくか今後考える余地が相当あると思う。それと来年、今年の倍の観光客が来た際にチャーターバスが足りなくなるとのことだったが、その目処と市内での駐車場整備について伺いたい。仮に2千人のクルーズ客がやってきて1台のバスに40人乗れば50台必要になる。50台が同じ場所に行くわけではないかもしれないが、市内を50台、場合によっては2隻入れば100台が同時に動けるようなルート設定や駐車場整備が福岡の街をアジアや中国に向けて売ろうとした時の大きな課題であると感じる。クルーズ船への対応に関する来年度の福岡市での対策について説明をお願いしたい。

【事務局】

貴重なご意見頂き、有難うございます。クルーズ船の受け入れについては、港湾局と経済観光文化局で一体となって対応しているところ。買い物単価をどう上げるのかということに関して、クルーズ客は特にここ2年程はバスが停められるいわゆる消費税免税店によく行っている。消費税免税店に行く理由としては、駐車場スペースやコミッションの問題等がある。駐車場スペースの問題については、1度に2隻着岸した場合、多い時で200台程のバスが動く。バスの運行スケジュールを組む際、5台くらいを一団として動かす形になっており、最低でもバス5台は停められないと行くことができないということもある。そのため、その点を旅行代理店及び中国側の船会社に対し、よりきめ細かく1台2台単位で動けるよう、旅行の多様化をお願いしている。これまでは、急激に拡大する中国市場に答えるため、量を増やしてきたが、特に来年以降は、観光客のニーズの多様化が進み、寄港地観光の質が高まると思う。リピート率については現在経済観光文化局でも調査していると思うが、船会社からリピート客は多いと聞く。1つの理由に、値段が手頃だからと聞くが、単に値段が安いからリピートするというのではなく、本当に満足してもう一度船や飛行機で来て頂ける観光客を増やしていく努力が必要だと思う。来年400回クルーズ船が来るため、寄港地観光の駐車場整備を経済観光文化局中心に検討中であるが、併せて、まずは時間帯や行先が固定化しているので、それらを分散化させていく必要がある。例えば一度にキャナルシティやホークスタウン等に集中する状況にあるので、時間帯を分散化する。そうした取組みをしっかりと進めるため、関係者で協議会を作って議論を始めたところである。ソフト面での対策をまずは進めていきたいと考えている。

【会長】

中国人観光客が中心とはいえ、海外から多くの観光客が来られるという意味では、福岡は国内屈指の都市になっていると思う。ということは、福岡の印象が良ければ日本の印象も良くなるし、踏み込んだ言い方をすれば、観光だけでなくクルーズによる目に見えない国の安全保障を担っているとまで言える。非常に重要な戦略的発想もできると思う。クルーズ船が増えるというのはそれだけ評価されているということでもあり、是非抜本的にもっと魅力を高める施策が必要だと指摘させて頂きたい。

【副会長】

お疲れ様でした。私も初めて参加をさせて頂き、これだけ活発な議論がなされている審議会もあまりないのではないかと感心して聞かせて頂いた。まとめとして何点かだけ申し上げたいが、まず資料にある貿易の輸出入の詳細については、先程から肌感覚からという話が出ていることから、出来ればこの中身をもっと少し細かく分析をして頂き、我々の日常生活の中でどういうものが福岡市に入ってきているのか、または出ていっているのかを分かるように記載して頂ければ、我々ももっと身近に博多港、福岡空港のモノの流れを実感できるのではないかと思います。また、クルーズ船については、去年は99回、今年は250回、来年は400回を超えることを考えれば、もうこれは日常化、常態化しているわけで、そういう視点に立って、都市部における交通渋滞など、市民生活に影響がないよう対策を講じ、そして中国から来て頂く観光客が本当にまた来たいと思って頂けるよう取り組んで頂きたいと思う。それから、様々な意見が出たが、福岡市がどう総合調整をしていくかが重要になってくると思う。総合調整には積極的な総合調整と消極的な総合調整があるが、是非福岡市には積極的な総合調整をしてもらい、各委員から頂いた意見が有意義な施策になっていくようまとめて頂きたいと思う。

【会長】

それでは審議会を閉めたいと思うが、様々なご意見を頂戴した。是非これらの意見を汲み取って市政に反映して頂きたいと願っている。委員各位にはそれぞれ貴重なご意見を頂いたが、時間のためご発言できなかった委員も多々おられる。それは司会進行の私の不手際ということで、お許し頂けたらと思う。それでは、本日の私の役目を終わらせて頂きたいと思う。

(終了)