



深野 弘行

FUKANO Hiroyuki

伊藤忠商事
常務執行役員社長補佐(関西担当)

民間のチャレンジ精神を呼び覚まし、関西に新たな発展を

関西、特に大阪の歴史を振り返りますと、民間主導の取り組みにより、経済を発展させてきたことが特長だと感じています。

橋はその典型的な事例の一つです。江戸時代、約200あった大阪の橋のうち幕府が架けたものはわずか12にすぎず、淀屋橋、心斎橋、渡辺橋などはすべて民間の力で建設したものでした。中之島の中央公会堂が民間からの寄付によるものであるのは有名な話ですし、大阪大学も1931年に関西の経済界が資金を提供して帝国大学になりました。その翌年には、民間の寄付により現在の大阪大学産業科学研究所が学内に設立され、产学連携の取り組みが進められてきました。产学連携が盛んに唱えられるようになるはるか以前から、大阪にはその素地がありました。

さらに、鉄道も官営鉄道を中心の東京圏と違い、関西は民営鉄道を中心でした。鉄道ファンの私にとって、関西の鉄道史はとても興味深いものです。関西の鉄道会社は、昭和初期、新京阪鉄道(現在の阪急京都線)が導入した100形車両(通称P-6)に代表される高性能の車両を相次いで投入し、技術・サービスとも官営鉄道や東京の私鉄を圧倒し、関西の経済力を象徴する存在でした。このように、民間のチャレンジ精神と、それを支える経済力が関西にはありました。残念ながら、最近の関西には当時ほどの勢いはなく、東京に押され気味です。

これをどう取り戻していくか、その答えの一つがベンチャービジネスだと思っています。とはいって、この分野でも、ベンチャー企業やベンチャーキャピタルが集積する東京に後れを取っているところはあります。大学発ベンチャーの設立数では東京大学が他の大学を圧倒しており、大学と経済界のトップとの対話の場が設けられるなど、产学連携の取り組みも突出し



新京阪鉄道で導入された100形車両(通称P-6)
(深野氏撮影)

た感があります。また、東京は政策当局に近く、情報が入りやすいといった利点もあります。これに勝る関西の利点は、アジアとの距離の近さや、「多様性」を有しているといったことでしょう。関西は奈良時代以前より、大陸とのつながりが深く、アジアとの窓口になってきました。また、アジア出身の駐在員を対象とした住みやすい都市の調査では、大阪は5位と10位の東京を上回り、アジアとの感覚的な近さもうかがえます。さらに関西には政府に頼らず、ベンチャーとして立ち上がった名だたる企業が多数あり、この点でもベンチャービジネスが盛んなアジアとの親和性があるといえるでしょう。

以前、シリコンバレーを訪問した際に、「この強みは何か」と尋ねると、「ワシントンから離れているのがいい」「技術の半分はインド人が作っている」といった答えが返ってきました。つまり、多様性がエネルギー源になっています。東京との適度な距離があり、古くから国内外との交易により多様性を育んだ大阪にも同じことが言えるのではないでしょうか。こうした利点を生かし、さまざまな国の人々と交流し、多様性をうまく取り入れることができれば、新しい着想が生まれ、イノベティブなものが出てくるかもしれません。

関西は民間のチャレンジ精神のもと、経済をリードしてきた地域であることを思い起こし、今こそ新しい発展をめざさなければなりません。大学、ベンチャー企業、大手企業の交流をさらに深め、ここ関西でイノベーションを起こしてもらいたいですね。大手企業は今何を求めているのかをもっと明らかにし、そのニーズに応えられる大学やベンチャー企業と手を組んでオープンイノベーションを推進してほしいと考えています。関経連も参画し、产学連携をさらに深化させ、小粒ではなく大きなプロジェクトが始動することを期待しています。

(談)