

シンポジウム

グローバル経済とイノベーション都市の条件

—川崎の可能性—

日 時：2005年1月29日（土）

会 場：川崎市産業振興会館4階

司 会：徳田賢二（専修大学教授、都市政策センター員）

12：30～13：00 挨拶：阿部孝夫（川崎市長）

日高義博（専修大学長）

平尾光司（専修大学教授、都市政策センター代表者）

13：00～13：45 基調講演：

寺島実郎（（財）日本総合研究所理事長、都市政策センター員）

14：00～16：30 パネルディスカッション：

パネリスト：植松 了（川崎市経済局長）

鶴田俊正（専修大学名誉教授、都市政策センター員）

寺澤則忠（（財）日本経済研究所・顧問）

山田長満（（株）ケイエスピー・代表取締役社長）

原田誠司（那須大学教授、川崎市産業振興財団・副理事長、都市政策センター員）

コーディネーター：平尾光司（専修大学教授、都市政策センター代表者）

基調講演

（徳田） 時間がまいりましたので、本シンポジウム、「グローバル経済とイノベーション都市の条件—川崎の可能性—」を開催させていただきます。

本日はお忙しいなかご出席いただきありがとうございます。本シンポジウムは今年度文部科学省オープンリサーチセンター整備事業に認可されました専修大学によるイノベーション・クラスター形成に向けた川崎都市政策への提言という研究プロジェクトの成果発表会でございます。

私は本研究プロジェクトメンバーの徳田でございます。どうぞよろしく願いいたします。主催は専修大学大学院社会知性開発研究センター。ご後援を川崎市、川崎市産業振興財団、川崎商工会議所、株式会社ケイエスピー、日本経済新聞社、神奈川新聞社、日本政策投資銀行にいただいております。また、祝電がまいっております、衆議院議員の計屋圭宏様から祝電をいただいております。「まことにおめでとうでございます。開催にあたり、関係者のご努力に深い敬意を表しますとともに、活動に大きな成果を得られますことを心から念願いたします」ということでございます。

それではシンポジウム開催に先立ちまして、川崎市市長阿部孝夫様よりごあいさつをお願いいた

し述べさせていただきたいと思っております。

その第1は、やはり今回の研究プロジェクトは新しい21世紀におきます大学の役割、社会的な役割、人材教育、学問の研究といった役割に加えまして、より一層社会との連携、連帯、社会貢献というものが求められているということに対応する1つのプロジェクトであるという位置づけでございます。大学に蓄積されました知的財産、知的資産を地域社会にどのように提供し、またそれがまたわれわれの学問研究あるいは教育を高度化し深めていくかという、そういう相互作用の中で大学の発展を考えていくその1つの足掛かりとしてこのプロジェクトを考えていきたいということでございます。

先ほど学長のほうから申しましたように、専修大学と川崎市におきましてはKSパートナーシップという協力関係を築かせていただいておりますが、KSは川崎市であり、専修大学であり、もう1つはナレッジ（知識）のKであり、ソサエティのSでございます。つまり知識社会における大学と地域の連携を構築しようというのがKSパートナーシップでございます。

振り返ってみますと、専修大学のいろいろな教員、研究員が川崎市の政策にかかわってまいりました。例えば川崎市の最初の産業政策でございました、1981年の「川崎市の産業構造の課題と展望」という報告書がございますが、これは専修大学の経済学部の正村公宏教授が座長となってまとめたものでございまして、今日まで川崎市の産業政策の1つのマイルストーンになっております。

また川崎市が誇ります神奈川サイエンスパーク、日本で最初のインキュベーション、日本で最大のインキュベーションシステムにつきましては、専修大学の中村秀一郎教授がそのプロジェクトの推進にあたられまして、参加されておられるわけですが、それ以外にも多数の大学の教員にこれまで川崎市の政策形成に参加させていただいているわけでございます。従来これが個人個人の教員の参加でございましたが、先ほど学長からご紹介申し上げました社会知性開発センターに集約いたしまして、そこに学部を超えたプロジェクトとして川崎市の今後の政策の展開に対してお手伝いできるような研究をまとめていきたい、そういう点がわれわれの取り組む姿勢の第1のポイントでございます。

第2のポイントといたしましては、この研究プロジェクトはオープンリサーチということでございますが、オープンというのは開かれたという意味でございます。従来大学の研究が、大学の教員を中心にした研究でございますが、オープンの意味は開かれた研究体制、つまり大学のファカルティメンバー、教員以外の民間の研究機関あるいは企業、あるいは企業、あるいは行政の皆様方に参加していただいで進めるというところでございます。今回私どものリサーチプロジェクトにつきましては、川崎市、川崎市産業振興財団の皆様方に全面的にご協力をいただいております。また本日の基調講演を務めていただきます寺島実郎氏が所長をされております三井物産戦略研究所、またきょうご出席いただいております川崎信金の榊原部長あるいは横浜銀行さん、あるいは神奈川県、いろいろな組織からご参加いただいで、境界領域的な広い問題を研究できる体制をつくっていくということでございます。

第3のポイントといたしましては、やはりグローバルな視点とローカルの視点を統一いたしました最高の理論と実証の研究、理論研究と実証調査を進めていきたいということでございます。現在世界の先進国におきまして、競争力というのは工業的な物の生産力から知的生産力に移って

きている、あるいはイノベーションの能力に競争力のポイントが移ってきていることはご承知のとおりでございますが、その中で、最近アメリカのイノベーション戦略としまして、パルミサーノレポートが発表されておりますけれども、その中でハーバード大学のマイケルポーター教授が地域のイノベーションを担当しております。

彼によりますと、国家の競争力、国家のイノベーションの力というものは、結局国家を構成する地域においてどのようなイノベーション・システム、彼はイノベーションエコシステムという言葉を使っておりますけれども、そういった生態系をつくれるかにかかっているということを言っているわけでございます。その意味で、この日本のこれからの、先ほど学長から国のあり方という言葉がありましたけれども、国のあり方を考える場合の知的イノベーション力というものを考えますと、やはり川崎という地域においてどのようなイノベーションを推進するクラスターが形成されるかということは、逆に言いますと日本全体の問題でもあるのではないかという感じを持っております。

そういう意味で川崎の当面しておりますいろいろな課題は、実は日本の問題であり、日本のこれからの国の形をつくっていく1つのベース、ポイントではなかろうかという点を考えております。

そういう観点から、このプロジェクトにおきましては、できるだけ国際的なグローバルな視点と、国内の他の都市との比較研究等を進めてご報告してまいりたいと思っております。

最後のポイントでございますが、この研究の成果は市民の皆様方にできるだけ提供してまいりたいということでございます。その意味で、本日の公開シンポジウムもそうでございますが、来週以降公開講座を連続に予定しております。また、川崎産業振興財団のご協力を賜りまして、専修大学の生田キャンパス、神田キャンパスと川崎市とを結びます遠隔情報システムを構築いたしまして、こういった公開講座に出席されない方々にも遠隔双方向システムで成果をご提供していきたいということを考えている次第でございます。

簡単でございますけれども、私どものオープンリサーチに取り組みます姿勢を研究員を代表いたしましてご報告申し上げます。今後5年間続くプロジェクトでございます。皆様方のあたたかいご支援、ご協力、あるいはアドバイスをいただきながら進めてまいりたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。ご静聴ありがとうございました。

(徳田) それでは基調講演として寺島実郎様にご講演いただきたいと思っております。テーマは「グローバル経済とイノベーション都市の条件—川崎の可能性—」というテーマでございます。寺島様は三井物産戦略研究所所長、財団法人日本総合研究所理事長、その他ご要職を務めておられます。本プロジェクトメンバーでもございます。では寺島様、よろしく願いいたします。

(寺島実郎氏)

寺島でございます。私ここの場に参上している理由というのは2つありまして、1つは今お話しになった阿部市長とのご縁で、いろいろ川崎市の展開しておられる話において、大変啓発されるような話が多いのですが、川崎のことについてはいろいろな形で参画させていただいておまして、大変興味を持っているということと、それから今お話しになった専修大学の平尾教授。私

80年代末から90年代にかけてアメリカに10年間おったわけですが、当時平尾さんはニューヨークの長銀の支店長をしておられて、日米共同プロジェクト研究会という日本とアメリカとで力を合わせて新しいプロジェクトをエンジニアリングしようではないかという試みに一緒になった参画した思い出がございます。専修大学の試みというのは非常に興味深く、というのは平尾さんに象徴されるような経済の現場に立たれた方を引き寄せて教壇あるいは学生の人たちと向き合っている、そういう意味でいわゆる現場にいる感覚から言っても大変いい仕事、リサーチをされているなということを最近痛感しております、今回のような試みはたぶんその典型的なのだろうと思っております。

そんなことで、私の役割としては皆さんが何か、きょうこれから行われるパネルをお聞きになるにあたって、導入部として参考になるような話ができればというのが心の中にある問題意識です。

立場としては、私は去年まで神奈川県総合政策審議会の会長などという仕事をしておりました。

神奈川県の政策について松沢知事から頼まれて報告書をまとめました。その過程で神奈川県のことについてはそれなりに勉強させていただきました。それから国交省の関係で今スーパー中樞港湾の選定という、海の港のほうの審議会の委員と、この近所で言うと羽田ですが、空港の整備にかかわる懇談会、審議会の委員もやっております、そういう関連の中から浮かび上がってきた問題意識をお話ししておこうかなと思っております。

まず冒頭の話ですが、世界経済の中でまず日本経済の置かれているところをざっくりとお話ししておきたいと思います。

昨年2004年の世界のGDPの成長率は正確に言うと成長見込みですが、出てきております。4.1%ぐらいの実質成長だったと推定されます。世界のエコノミストの平均的な予測値を毎月毎月出してくるコンセンサスという機関がありますが、昨年1月の年明け、どういう見通しでスタートしていたかという3.2%ぐらいの成長になるのではないかと予測していましたが、結果4.1でものすごい上方修正だったわけです。2003年の世界GDPは2.6%成長だった。2002年は1.9でした。2001年、21世紀最初の年9月11日の事件が起こった年は1.0でした。したがって21世紀に入っている世界、テロとか戦争とかいろいろ不透明の要素がありましたけれども、1.0、1.9、2.6、そして4.1という、一種異様な成長軌道の中を走っています。今年については、いま年明け現在で世界のエコノミストは3.1%の成長になるだろうという予測値を出してきていますけれども、去年4.1で今年3.1だから、世界経済は減速するのかととらえるのか、適正化するととらえるのか、それぞれの経済というものに対する見識が問われます。

3つのEという言葉がありまして、エコノミー、エンバイロメント、エナジーです。つまり経済と環境とエネルギーというものがバランスのとれた成長をしなければ危ういと言われているわけですが、今年は2月に京都議定書の発効、環境問題が重要だと。エネルギー、WTI、要するに石油の先物市場でバレル50ドルを超すなどという価格高騰。そういう環境を考えると4.1%の成長なんて狂気の沙汰ではないかという見方もあるわけで、バランスのとれた成長ということで言えば2%台の前半ぐらいのほうが適正ではないかという意見がおそらく世界の勢勢だろうと思えます。

いずれにしましても20世紀はアメリカの世紀だと言われてきました。覇権国にも近い状態のし上がったアメリカが、20世紀100年かけて実現した年平均成長率というのは2.1程度だったと推定されていますから、とにかく世界が4.1%の成長をしているということは、ぎよっとなるような成長軌道の中にあるわけです。誇張でも何でもなく、こういう表現が出はじめています。人類の歴史始まって以来の高成長の同時化ではないのか。どういう意味かということ、30年ぐらい前に実質4%ぐらいの成長をしたこともなくはなかった。ただアメリカだけが引っ張っていると、アメリカだけが牽引しているという状態だったわけですが、今われわれが生きている状態というのは、世界おしなべてマイナス成長ゾーンがない。ロシアも7、8%成長、BRICsなどという言葉も聞かれています、ブラジルもインドも世界じゅうマイナス成長ゾーンがないという一種異様な状況の中で今走っているわけです。

その中に日本経済がおかれているのです。日本経済は一昨年に2%前後の成長軌道、去年は4%いくかなと思ったけれども3.5%台の後半、そんな感じの成長だったろうと言われてます。

とりあえず2、3%の成長を取り戻したかなと言われてる状況ですが、その理由、要因はいったい何かということです。突き詰めていくと2つあります。1つは大企業リストラ要素という言葉がぴったり来ると僕は言っていますが、大企業の業績が大変いいんです。3月期の上場企業の業績は、4割以上の企業が史上最高益を実現するだろうと言われてます。なぜかというトリストラ要素です。リストラ要素というのは、3つの過剰をそぎ落としたことです。過剰雇用、過剰設備、過剰債務。とにかく利益が上がる体質をつくって水面上に出た。そぎ落とされたものが淀みとなって残っている部分があります。それが地方とか中小企業。中央に対する地方、大企業に対する中小企業。景況感にまだら模様があるという理由はたぶんそういうことが背景になっているのだらうと思います。

2つ目の理由は今日の話にもつながってくるのですが、まさにグローバル経済という中で、中国に依存して景気を回復する日本経済の姿がくっきり見えてきています。新日鉄の業績がこの3月期の経常利益が3,000億円を超すだろうと言われてます。JFE、川崎とNKK合併した、ここにまさに1つの基盤があるのですが、JFEは4,000億円超すだろうと言われてます。最終的には両者ともに1,000億円ぐらいの上方修正になってくるだろうと見ています。それぐらい儲かっているのです。ついこの間まで構造不況業種と言われていた鉄鋼業界が様変わりです。なぜかという、一に中国向けの鋼材輸出です。一昨年日本の鉄鋼業が中国に向けて売った鋼材は643万トン。去年は1-9月で600万トン超えていって、何しろ価格が高い。その前の年に比べると4割から5割跳ね上がりました。笑いが止まらないほど儲かっているわけです。したがって今日本の企業業績に何やら不思議なねじれが起こっています。まさに今日の議論に出てくるようなイノベーションにかかわるような分野、先端的な研究開発にかかわっている分野の企業より、中間材より川上の原材料、素材業界のほうが儲かっているという、不思議なことが起こっています。それというのも、中国向けの輸出に依存している業界ほど儲かっている。それがいつまで続くかは別にして、瞬間風速的にはそういう状況になっているということだらうと思います。

そこで中国です。中国というものについてかなりの確にバランスのとれた認識をとっておかなければいけないと思うわけですが、中国の生産と消費に分けてシンボリックな数字を1つずつ申し上げて今中国経済がどこまで来ているかということを踏み固めたいと思います。まず生産の指

標としての粗鋼生産力、去年の数字が発表になりました。2億7,000万トンでした。日本の粗鋼生産力は1億1,000万トンですから、中国は日本の2倍強、圧倒する粗鋼生産力を持つ国になった、今年は3億トンを超えていくだろうと予測されます。それでも足りないというので先ほど申し上げたような日本から600万トンを超す鋼材を輸入する国になっているということです。それぐらいその背後に異様な開発建設ブーム、バブルと言い切ってもいいような開発建設ブームの中を走っている。一昨年、中国が1年間で建設した高速道路の距離が4,600キロメートル、去年も3,500キロメートル建設しただろうと言われています。一昨年の末の段階で中国の高速道路の延べ距離数は2万9,800キロと発表になっていましたから、それに3,500キロメートル加わったということですね。日本の高速道路の延べ距離数は、道路公団民営化の議論でさんざんつき合わされたのでご記憶だろうと思いますが、7,197キロです。ですから、日本の4倍をはるかに上回る高速道路を保有することになった。社会主義的市場経済のパラドックスというもので、今回の憲法改正で一部私有権というものを認めはじめましたけれども、私有権がないから、ここに道路をつくるからおまえは立ち退けとか言ったらそれっきりとか、万里の長城をつくったような国ですから広大な国土に異様な勢いで高速道路をつくっているのだろうなというイメージがわいてきますけれども、ともかく尋常ならざる建設開発ブームの中を走っているということをまず認識しなければいけないと思います。

消費ですが、今の高速道路の話にもつながりますけれども、自動車の販売台数、500万台超すかなと見ていましたけれども、去年の発表になった数字は507万台でした。日本の自動車の販売台数は今580万台前後にこのところずっと張りついています。今年是中国の自動車の販売台数が日本を追い抜いていくだろうと言われています。理論的には考えられないモータリゼーションの進行です。1人当たりGDPが1,000ドルを超さないとモータリゼーションは進まないというのがこの分野の専門家の常識でした。日本のモータリゼーションが進んだ1960年代末、1人当たりGDPが1,000ドルを超したのは1966年でした。今は3万2,000から3,000ドルの水準になっています。隣の韓国が1人当たりGDP1,000ドルを超したのは1978年でした。中国の1人当たりのGDPが1,000ドルを超したのは一昨年です。にもかかわらず理論をはるかに前倒しにしたモータリゼーションが進んでいる、ものすごい勢いでモータリゼーションが進んでいます。なぜかというのでいろいろ分析をお話ししていけば大変おもしろい話ですが、突き詰めて言うと、これから日本として中国を認識するときにはやはりしつと響くなというキーワードに返ってくるわけですが、人口パワーと富裕層の台頭というキーワードに行き着きます。

今年の1月6日の報道をごらんになった方は、中国の人口が13億人を超えたという爆笑ものの報道がなされたんです。どうやって数えたのか。よくわからないけれども、ともかく13億人になった。ものすごい貧富の格差です。9億人はまだ貧困層です。日本円でいって年収が10万円いかない人たち。中間層がまだ育っていない、マキシマムで3億だと思われまます。でありながらなお、人口のわずか2、3%にすぎないけれども、その中で富裕層という人たちが台頭してきた。分母が違うということです。13億人を分母にして1%だとしても1,300万人、東京都の人口より多い。2、3%、限りなく5,000万人に近づく。もたもたすると日本の人口の半分かという人たちが富裕層というものになりはじめています。したがって、実数5,000万を分母にした購買力というのが明らかに構築され始めていると言わざるを得ないと思います。

中国経済についていろいろ言い始めるときりがありませんが、光と影で、影の部分をついばい抱え込みながら、貧富の差とか、内陸と沿海の差とか、潜在している不良債権とか問題点を抱え込みながら、ちょうど日本の60年代末の空気、64年の東京オリンピックから70年の万博を超えていくあたりまでの、世界じゅうのエコノミストが日本経済のゆがみを盛んに指摘していたのですが、国民経済というのはさまざまな矛盾とか不条理を抱え込みながら、経済のパイが拡大していく異様な高揚感、去年より今年分配がどんどん増えていくという欲と道連れの高揚感で駆け抜けていく瞬間みたいなものが起こるんですね。たぶん中国も北京オリンピック、上海万博を超えていくあたりまでは、減速はしても失速はしないという形で駆け抜けていくのだろうなというのがバランスのとれた見方ではないかと思います。

そういう中で、どうしてそういう話をしているかということ、まさに中国を中核にした大中華圏に依存して景気回復している日本という姿になってきているということは、われわれのグローバル認識において非常に重要だということなわけです。

大中華圏というのは何かということ、中国を本土の単体の中国として考えるべきではないということです。中国と台湾と香港と人口の6割を華僑が占めているシンガポールをあえて1つの有機的連携体、経営で言えば連結経営体として認識すべきであるという考え方がこのところきて非常に重要になってきています。これはくどくど話す時間はないのですが、岩波で去年私が渡辺利夫さんと朱建栄さんと一緒に出した、『大中華圏』という本がありますが、それなんかをきちっと踏まえていただいたら、単なる足し算の理論ではなく、地歴的ダイナミズムなのだということをご理解いただけるのではないかと思います。要は台湾と中国の関係で言えば、中国の広域上海に既に100万人の台湾人が移住して住んでいる。アメリカを迂回させた台湾企業の中国への投資も合わせて、台湾企業の対中投資が1,000億ドルに迫っている。海外で受注したものを上海地域に工場進出してつくっているなどということは台湾企業にとって普通のことになっている。中国のエレクトロニクス関連の輸出のうち、半分は台湾企業が中国に進出していった生産したものだとして推定されています。それぐらいリネージュが深まっているということなんですね。つまり政治的には台湾問題というのは大変大きな壁ですが、経済産業論的には異様なリネージュが深まっているということです。シンガポールも大中華圏の南端として、中国の9%成長をASEANに取り込む起点として独特の役割を果たし始めています。

そういうものを視界に入れて、どうして前置きとしてこの話をしているのかということですが、まさに中国を中核にした大中華圏に依存して飯を食う日本産業という姿にこのところ急速になってきているからです。

昨年の貿易統計が発表になってきて、歴然としてきているわけですが、3、4年前の高校生の常識さえ通用しなくなってきました。どういう意味かということ、日本は通商国家である、貿易に依存している国だ、その貿易の相手先のナンバーワンはアメリカなんだというのが半世紀以上続いてきた事実だったんです。ところがこの数年で一気に関わりはじめた。数日前の報道でご記憶の方もいると思いますけれども、中国との貿易総額がアメリカとの貿易総額を超えたというのが去年でした。大中華圏との貿易は対米貿易を圧倒しています。米国向けの輸出が日本の輸出に占める比重というのはかつて5割を超えていましたが去年4分の1を割って23%です。大中華圏向けは3割を超えた。輸入も米国からの輸入は14%まで落ちて、大中華圏向けは26%まで上がって

きた。要するに日本という国の産業の生業がものの動きの中で変わってきたんです。

そこでなんです。アメリカにとってもまったく同じことが進行していて、日本との貿易比重よりも中国との貿易比重のほうが一昨年も上回っています。そういう中でアジア・太平洋の物の流れが大きく変わってきています。

だんだん川崎の問題に近づいてくるわけですが、ここへ来て日本の太平洋側の港湾が一気に空洞化してきています。日本人が気がつかないうちに途方もない変化が起こっているんです。それが、先ほどちらっと言った、国交省がスーパー中樞港湾というものを育てなければいけないという、ある種の特殊な危機感におそわれている理由でもあります。神戸。ついこの間まで日本人はアジア最大の港として胸を張って、コンテナの取扱量世界第4位だったんです。一昨年のランキングが発表になってきました。神戸は世界ランキング29位まで落ちました。横浜は東京湾の港の中ではダントツの地位だったのですが、12位だったのが28位まで落ちました。東京港が17位から18位の横ばいです。名古屋が唯一若干浮上してきていて24、5位にいるということなんです。何が起きているかです。

今世界の港湾のトップランキングというのを頭に入れられたらわれわれの周りで起こっていることの極めて具体的なイメージがしっかりと伝わると思います。1位が香港、2位がシンガポール、3位が上海、4位がシンセン、5位は韓国の釜山、6位は台湾の高雄、7位ロッテルダム、8位ロスアンジェルス。私はこの話を終えたら成田へ行ってロスアンジェルスへポートオーソリティの会合もあって行かなければいけないのですが、そういうランキングになっています。ということは、私がなぜ大中華圏などということにこだわっているのかということの気持ちの一端が伝わるとは思いますけれども、トップ6つのうち5つがグレーターチャイナと言われているところの港があつという間に占めるようになってきているということです。

神戸がかくも無残に凋落している理由というのは、実は釜山にやられています。つまり、四国の松山とか今治という港を思い浮かべていただきたいのですが、これまでは、内航船で神戸につないで、神戸に集積して太平洋を渡るとか、その逆の物の流れだったわけですが、今や内航船のコストが高い、港湾の効率が悪い、金がかかる、時間がかかる。避けて、釜山トランスシップというものがどんどん多くなっていっているわけです。釜山がハブ化して釜山で積み替えて太平洋を渡る。しかも、川崎との関連でもこの話にこだわる理由というのは、日本海物流というものが大きな柱になりはじめてきているということなんです。どういう意味かということ、大中華圏と北米大陸を結ぶ物の流れがどんどん太くなってきているということは、日本人は鹿児島という町と中国の上海がほぼ緯度が一緒だから、さぞかし鹿児島の方の太平洋を船が行き来しているんだろうなと思いがちですが、違うんです、日本海に入ってきているわけです。函館と青森の間の津軽海峡を抜けていっているんです。北米大陸と中国及び大中華圏を結ぶ物の流れ。なぜか、そのほうが2日早い。そういう流れに乗っかって釜山トランスシップがますます勢いを得ているということです。釜山は、釜山の西500キロに、韓国が自信を深めて3倍の容量のコンテナのターミナルヤードを建設して、この間東京の帝国ホテルで大セミナーをやっていました。日本企業誘致です。要するに、日本海物流ということが大きなパイプになりはじめてたのです。だから太平洋側の港が一気に空洞化してきているわけです。

そこで、ここで提起したい問題、手短かに言いたかったのは何かというと、戦後の日本人、わ

れわれ自身が身につけてしまった特殊な思考様式というのですが、日本の歴史の中でも特別ユニークな世代なのだということを自覚しなければいけないわけです。

それは何かというと、太平洋側を表日本、日本海側を裏日本と呼ぶ習性を身につけた異様な世代なんです、われわれ自身が。それはなぜだったか。理由はよくわかります。太平洋のかなたのアメリカとの貿易＝通商だったわけですね。通商摩擦というのは日米通商摩擦のことだったわけですね。外交とはアメリカとつき合うことだったんです。2国間外交だったんです。したがって、太平洋のかなたばかりひたすら見つめて生きてきた半世紀だから、太平洋側を表だと思い、日本海側を裏だと思ふ思考様式を身につけてきたわけです。乱暴に聞こえるかもしれませんが、21世紀をにらんだときに、どうなると思いますかといったときに、私はかなりギャンブルでも何でもなく、確信をこめて、裏表が反転するでしょうねということと言わざるを得ないと思います。1つは中国を中心にした大中華圏、さらにはその背後にあるアジアのダイナミズムに引き上げられてきている。さらにロシアです。これはロシアについて語る機会はないけれども、今ロシアは昨年の石油生産923万BDという数字が発表になってきていますけれども、サウジアラビアの870万BDを追い抜いて世界一の産油国になった。油価が高い、自信をつけたプーチン、大ロシア主義への回帰がいわれています。ある種の不気味な統合国家に回帰しつつあるロシアが見えてきた。

したがって、日本海が内海という言葉をかみしめる必要があるわけですが、戦後忘れてきたキーワードですが、要するに瀬戸内海のように内海化すると言いますか、今まではユーラシア大陸の日本とイデオロギー体制の違う国、ソ連、中国、北朝鮮と隔絶してくれる海だったのが、21世紀の日本海というのはまるで意味を変えてわれわれの前に登場してくるだろうなど、そういうことなんです。

今申し上げたのはグローバル経済への問題意識として、よく経営者は発想の転換なんていうことを言いますが、それほどまでにわれわれの周りを取り巻いている物流に象徴される経済の状況は変わってきているのだということを申し上げたかったわけです。

それに伴って、当然のことながら大アジア大移動時代というものが迫ってきています。昨年の中国の海外出国者数2,100万人を超えた。日本の1,700万とか1,800万をはるかに凌駕する人が中国大陸から海外に出始めている。まだシンガポールとか香港あたり、つまり大中華圏を移動しているにすぎないと見てもいいのですが、これからいよいよアジア大移動時代というものが来る。

そうなったときに、変な切り口で入りますけれども、私は神奈川のものすごい戦略的な視点として重要になるのは、空港基盤の整備とジェット旅客機の国産化は日本のこれからの戦略上の車の両輪だということを主張して、それぞれのプロジェクトにかかわっています。それはどういう意味かということ、一昨年の秋から羽田―ソウルの直行便が飛ぶようになったのですが、今満杯です。羽田の第4滑走路がいよいよできることになった。そうすると羽田の国際化、つまりアジア便は羽田から出るという時代が実現できる。そうすると、アジアの都市間交通、ニューヨーク―ワシントンにシャトル便というのが飛んでいて、30分おきに100人から150人乗りぐらゐのジェット旅客機がバスのように運行しているということはお存じの方が多いと思いますけれども、羽田を起点にしてソウル、上海、北京、香港、台北、シンガポールとかそのあたりに、1日5、6往復するようなシャトル便のような運行というものが可能になってくる。そうすると、ジャンボ旅

客機の分野には今さらボーイングには勝てないだろうということで参入できなかった日本の航空機産業というもの、マーケットピリティと言いますか、要するに中型ジェット旅客機の国産化プロジェクトというものの意味が俄然出てくる。これはやるべきだなんていう議論ではなくて既に予算もつきはじめていよいよ日本も動きはじめたわけですが、トヨタレクサスに象徴されるような、車の技術において世界に冠たる地位をつくり上げた日本の産業技術力、なぜたった1台のジェット旅客機もつukれないのかということに素朴な疑問を持っている方も多いと思います。われわれが国際社会を移動するときにもエアバスかボーイングのごやっかいになっている。

最大の壁は、今さらボーイング、今さら欧州のエアバスに勝てるかというマーケットピリティだと言われていたわけですが、アメリカはゼロ戦をつくった日本に航空機だけはつくらせたくなかった。

したがって、航空工学の世界を生きた人たちが、まさに川崎というブランドがホンダとともに世界を席卷したように、いわゆるオートバイは世界に入っていたわけです。本田宗一郎がいくら偉大だからといっても、それを支える技術陣として航空工学の人たちが参入しなければ、今日のような日本のオートバイ産業は育っていないということは間違いないですね。これはカワサキの田崎社長と議論していても涙ながらの物語でよく話されます。新幹線も航空工学の技術の人たちが支えたんですね。空を飛ばない高速交通システムとして。同じ敗戦国のドイツは、欧州のエアバスという共同プロジェクトに参入することによって技術基盤を伸ばした。日本は近隣のアジアにそれだけのプロジェクトを仕掛けるだけの求心力を持ち得ていないものだから、宙に浮いたまま、欧州やアメリカのボーイングの部品とか素材の提供等で相当な貢献はしているけれどもとは言いながら、ホゾをかむ思いでジェット旅客機の生産にはいたっていない。

ところがいよいよこれからそういう空港基盤というものと、具体的なプロジェクトとしてのジェット旅客機というものがかみ合いはじめると、産業のプラットフォームになってくるわけです。そういうプラットフォームの上にもいろいろなイノベーションが生きる。なぜならジェット旅客機というのは新素材の固まりであり、ITの固まりであり、バイオの固まりであり、ナノテクの固まりだから、日本の産業技術のシンボリックマネジメントみたいなものなんですね。

そういうような、これから大いに躍動していくような展開があるよなということを考えたときに、時間の制約がありますので神奈川と川崎のことに焦点を置きながら、私が神奈川県総合政策審議会長をやっていたひとつの総括としての思いを申し上げて、後半のパネルの議論に投げかけておきたいと思います。

神奈川の弱点はどこにあるかということを経済政策審議会にかかわりながら考えたのですが、いくつか決定的な弱点があるんですね。1つは何かというと、どうかなと思われるかもしれませんが、ご当地企業がないんです。つまり中心になって死ぬほど旗を振る企業がないんです。先ほど市長の阿部さんがNECとか東芝とかキヤノンとかサントリーとかいろいろな名前を言われて、それぞれ重要な企業だし一定の動きが見えてきていることもたしかなんです。だけど、全国の各地の地域活性化にかかわっているとわかりますけれども、例えば現地の銀行だとか、現地の電力会社とか、死ぬほどその地域に責任を感じている企業というものが中心になっているものなんです。例えば北海道で言えば北海道電力だとか、東北電力だとか、その地域のあらゆる活性化プロジェクトにもろ肌脱いでいるような企業があるんです。ところが、いっぱいいるようだけれ

します。よろしくお願いたします。

(阿部孝夫川崎市市長)

皆さんこんにちは。ご紹介いただきました川崎市市長の阿部でございます。本日は、専修大学オープンリサーチセンター整備事業で「イノベーション・クラスター形成に向けた川崎都市政策への提言」というプロジェクトの第1回のシンポジウムでございまして、「グローバル経済とイノベーション都市の条件―川崎の可能性―」というテーマで開かれるわけでございます。皆様方、大変お忙しい中をお集まりいただきまして地元の川崎市市長として厚く御礼申し上げます。また、専修大学のオープンリサーチセンター整備事業のプロジェクトにつきましては、メンバーが広く学内外からご参加されていると伺っておりますし、研究テーマも、川崎という都市の産業経済に焦点を定めて、その研究成果を積極的に公開して、地域に具体的に貢献することを目指しておられるということでございまして、川崎市政を預かる私としては、大変頼もしく期待させていただいている次第でございます。

川崎市は昨年市政80周年の記念の年を迎えたわけでございますけれども、川崎駅中心に約4万8,000人で80年前に市になりました。その後、北部の農村部を合併いたしまして、昭和13、14年ごろに、今の川崎市の市域が形成され、東京圏の発展と併せ川崎市も発展いたしまして、現在、人口130万人の大都市になりました。皆様ご存じのとおり、戦前から戦後にかけて、川崎市、そして京浜の臨海部は日本の経済発展の中心的役割を担ってきた工業都市、工業地帯でございます。もちろん最初の発展はいわゆる重厚長大産業が中心でございまして、公害問題を引き起こすことになったわけでございます。その後、首都圏からの企業等の分散政策あるいは重厚長大産業の国際競争力の喪失等々に伴いまして、京浜臨海部を中心とする産業の集積はどんどん減ってまいりまして、製造業の従業者数と事業者数はピークのときのいずれもほぼ半分、製造品出荷額は昭和50年代にピークがあったと思いますけれども、その当時と比べて今は約半分ということでございます。それでもまだ川崎市域だけで3兆7,000～8,000億円の製造品出荷額があるという、そういう工業都市でございます。

ただ、広大な敷地を持つ企業の海外移転あるいは国内の他の地域への移転等に伴いまして空き地が目立つようになってまいりました。しかも川崎市の場合にはJR等々の駅のまんに工場があったというのが特徴でございまして、そういったところに今空き地が目立つようになっております。

その後バブル経済崩壊後に2つの新たな動きが出てまいりました。1つはマンションが建って人口が増えてきているということでございます。もう1つはかつてものづくりの中心であった場所に研究開発センターが新しくつくられるという動きが加速され、ここ数年の間に大きな変化が出てきております。例えば武蔵小杉駅の近くにサントリーの製造工場がありましたが、ここはサントリーの総合的な商品開発センターに生まれ変わり、昨年秋にオープンいたしました。向河原駅周辺ではNECが多摩川ルネッサンス事業ということで大きな高層ビルを建てておりまして、今研究開発センターをここに集約させ、会社全体の就業者約2万4,000人うちの半分ぐらいがここに通うという、主として研究開発関係従事者でございまして。また、東芝が工場としては縮小しておりますけれども、その後にキヤノンが入ってきて新たな製品開発を行うとか、あるいは日本ゼ

オンが先般世界戦略を目指した研究開発センターをつくるとか、それから味の素でありますとか、そうした様々な動きがございまして研究開発関係が大きく発展しつつあるわけでございます。

何年か前の調査でも川崎市の全従業者数の中で研究開発従事者の割合は4.73%、100人のうち5人近くが研究開発事業に従事しているという結果が出ております。2番目の千葉市が0.85、3番目の横浜市が0.83ですので、川崎市は従業員の中に占める研究開発従事者の率は2番目の都市より5、6倍多いという、研究開発都市ということでございます。南武線沿線に200以上の研究開発機関が林立いたしまして、国際的にもこれだけ研究開発関係の機関が繋がっている都市というのは珍しいのではないかと思いますぐらい大きく変貌を遂げてきているわけでございます。

また、イノベーションという意味では、新産業のインキュベーション施設も3つございまして、県と市で一緒にやっている溝ノ口のKSP、市が単独でやっております新川崎のKBIC（かわさき新産業創造センター）、JFEスチール（旧日本鋼管）が主導するTHINKという民間のインキュベーション施設がありまして、こういったところを中心にして新たな事業が展開されているわけでございます。

臨海部におきましては、公害問題を経験した川崎市でございますので、逆に環境技術が集積しておりまして、それも世界に冠たる環境技術を有する企業の集積地でございますので、先般、国連環境計画（UNEP）と技術提携をいたしまして、国際協力しながら新たな環境関連で発展していくような道筋をつけるということを具体的に始めたわけでございます。

また、アジアの研究者を招いて環境技術を中心にして新たな事業を展開し、ここで研究開発したものを例えば中国でありますとか、他の国に持って帰って発展させていただくということでアジア起業家村構想というものを始めまして、もう既に3つの会社が進出しているということでございます。さらに、日本を代表する福祉関係の企業であります、日本アビリティーズ、今はアビリティーズケアネット社と言うのですが、その主力の事業所がTHINKに進出したしまして、そういった意味では、今川崎では環境産業や福祉産業の新しい芽が出てきているところでございます。

そんなような中で、首都圏の中での川崎市でございますので、東京、横浜との関係、あるいは千葉との関係も考えなければいけないということもあり、実際には難しいところもございまして、今回、皆様方に川崎市という切り口で研究をしていただくことは、川崎市にとっては大変有難く、大いに期待させていただきたいと思っております。

ここに改めまして専修大学の関係の皆様方に感謝申し上げますとともに、ご参加の皆様方の今後のご活躍を祈念いたしまして、ごあいさつとさせていただきます。本日は誠にありがとうございます。

（徳田） どうもありがとうございました。次に本学学長社会知性開発研究センター長でもございます学長日高義博よりあいさつを申し上げます。

（日高義博学長）

皆さんこんにちは。専修大学学長の日高でございます。

阿部市長から川崎の現状や課題等について詳しいお話がございましたが、私は本日のテーマか

らするとまったく場違いの分野の研究者です。専門分野は、いわゆる塀の中と外との境界線に関心の深い刑法学でありまして、今日のテーマについては知識がなくて、大変なところに来てしまったなという気持ちですが、専修大学がこのテーマをどういう観点から推し進め、現在どういう理念の下にシンポジウムに取り組んでいるかということをお話しさせていただきたいと思いません。

文部科学省がオープンリサーチセンター整備事業ということで各大学からテーマを募りました。現在専修大学では、オープンリサーチセンター整備事業を3件ほど採択されております。そのうちの1つが「イノベーション・クラスター形成に向けた川崎都市政策への提言」というテーマでございます。本学の生田校舎は川崎市にありますので、このテーマは、本学にとっても極めて重要なオープンリサーチの仕事と考えております。専修大学の経済系3学部、つまり経済学部、商学部、経営学部の3学部の研究者が学部横断的にこの事業に取り組んでいます。専修大学の研究成果の一環が、日ごろお世話になっております川崎市に還元できるならばという心意気でスタッフが取り組んでいる次第でございます。

川崎市とはKSパートナーシップというものが既に結ばれております。こういう研究活動の成果を還元することだけではなく、学生の交流や市民との交流などいろいろな人的交流という観点からKSパートナーシップを核にして動いております。そういう点でも本日のシンポジウムは大変意義のあるものだと考えております。このシンポジウムをはじめとして、KSパートナーシップがますます実りある形のあるものになっていくことを、学長としては切に希望している次第であります。

本学は今年で創立されてから126年に突入いたします。明治13年に創立されましたので、これまで長きにわたって教育研究事業を続けてきているわけではありますが、最近では私立大学も大変厳しい環境におかれています。18歳人口が減少し、全入到来の時期が2007年だと言われています。私学としては待たなしの改革に取り組んでいる状況でございますが、そういう場合に建学の精神に立ち返って、本学としては一体どういうことができるのだろうと真剣に考えまして、専修大学の21世紀のビジョンとして社会知性の開発ということを掲げました。これはどういう考えに基づくものかを若干説明させていただきたいと思いません。専修大学は、相馬先生をはじめ4人の創立者たちが明治維新後、アメリカのハーバード、コロンビア、エール、ラトガース大学に約8年間留学し、日本に帰り創立した大学であります。創立者たちは、明治維新前にはいわば敵味方に分かれて戦った人たちでした。倒幕派と幕府を守る側に分かれ、動乱の中を生きぬき、藩のお金あるいは国費を得て留学し、そして彼の地にあつて日本が近代国家に移行するときに日本の国の形をどうすべきかということを実際に考えました。そうして、市民レベルにおいて規範意識や文化意識を根付かせて、国の屋台骨を支える人材を育成していくべきだということで専修大学を創立した次第であります。大隈重信や福沢諭吉に比べても引けをとらない仕事をしていると思うのですが、真のサムライだったせいか、自分たちのやったことを華々しく語ることもなく、市民レベルからこの国の形を、骨格をつくっていくという熱情を持って、粛々と教育事業にあたりました。

今どき国の形をうんぬんする時代ではございませんが、創立者たちが思い描いたことは、今なお色褪せてはおりません。今日、倫理観が希薄になり、価値観が多様化し、私の分野ですと青少

年の犯罪が低年齢化し、思わぬエリートが犯罪者に陥ってしまうという状況の下で、いちばん何が問題かという、規範意識をきちんと持ち、倫理観をきちんと持つようにしなければいけないということです。そのことは、大学教育の一環だろうし、そこをきちんとすれば国の形は揺るがないだろうと思います。そこで、21世紀のビジョンとしては社会知性を開発すべきであり、このことは創立者の思いにつながるということで現在進んでおります。

本学には社会知性開発研究センターというものが設置されていますが、これはオープンリサーチやその他の事業を推進するということもありますけれども、もう少し大きなコンセプトを持っています。つまり、本学の21世紀のビジョンを実現し、研究成果を蓄積するだけでなく、社会や地域にその成果を還元し、そして日本の社会の屋台骨を支える人材を広く育てていくということにつながっています。社会知性の開発は、建学の精神にきちんとつながっているということをぜひおわかりいただきたいと思います。今日のシンポジウムもたどっていけば社会知性の開発につながります。しかも、日ごろお世話になっている川崎市に研究成果が還元されることになればこれほど幸いなことはありません。本日のシンポジウムは第1回目ではありますが、最後までたどりついて川崎市に立派な提言ができますれば専修大学としては本望であります。シンポジウムの成果が実り多いものとなるよう期待しております。

(徳田) それでは次に本プロジェクトの代表でございます、専修大学教授平尾光司よりあいさつをいたします。

(平尾光司教授)

ご紹介いただきました平尾でございます。本日は寒い中、多数ご参加いただきましてまことにありがとうございます。

本プロジェクトの趣旨、あるいは意義等につきましては、阿部市長から過分なご期待の言葉をただいまして、また大学としての取り組みの基本的な姿勢につきましては、いま日高学長のほうからお話のあったとおりでございます。

そういった中で、このプロジェクトは今年度を初年度といたしまして今後5年間続けていく長期的な地域プロジェクトでございます。皆様方の今後のご支援をまず冒頭をお願い申し上げたいと思う次第でございます。

先ほど、日高学長のほうからお話ございましたように、われわれのプロジェクトは文部科学省の私立大学学術研究高度化助成事業、いわゆるオープンリサーチ事業でございます。文部科学省におきましては、日本の大学の研究能力、学術レベルを上げるために、従来とは違った新しい研究プロジェクトをオープンリサーチという形で一昨年からはじめておりまして、昨年は全国私立大学の社会科学系で9つ選択されておりますが、そのうち2つが私ども専修大学で採択されておりまして、われわれのプロジェクトともう1つ、「アジアの中小企業」というテーマで採択されている次第でございます。それと、一昨年採択されました「フランス革命とアジア」というテーマで3つのプロジェクトが専修大学では並行スタートしているわけでございます。

プロジェクトの意義につきましては私のほうから後ほどパネルディスカッションでご報告させていただきますが、ごあいさつでは、われわれがどのような研究を目指すかということ若干申

ども誰も中心にならないというのが神奈川の特徴なんです。ただしこれは弱点だと言っているのではなく、反転して考えれば、1つの企業に依存しないで大企業とかそういうものに頼らない主体性というものが芽生える理由でもあるんですね。

もう1つは神奈川の最大の弱点というのは皮肉に聞こえるかもしれませんが、県下に2つの政令指定都市を抱えている。川崎と横浜という政令指定都市を抱えていて、県の役割が非常に微妙なんです。全国に2つしかないんです、2つの政令指定都市を抱えているのは。福岡県が北九州市と博多と2つ政令指定都市を抱えているわけですが、やはり同じような悩みを抱えています。つまり、束ねられないんです。それぞれが自己主張し合って束ねられない。ただこれも別の考え方と言うと、先ほど大企業に頼らない主体性と言いましたけれども、逆に県に頼らない主体性みたいなものを持っているとも言えるわけで、必ずしもマイナス面ばかりだとも言い切れないと思います。

一方客観的に見て神奈川の圧倒的な優位性、強いポイントというのもあるんです。それは何かというと、先ほどいみじくも空港基盤整備などということを上上げたわけですが、交通体系においてこれほど恵まれている地域もないし、また若干限界も抱えている。全国各地の地域活性化のプログラムに関わっている人間だったら、神奈川なんかよだれが流れるような地域です。お膝元に羽田空港を持ち、港湾、陸上、いわゆるそういう交通体系のインフラをつくるだけで四苦八苦している地域が多いなかで、既にそれだけの基盤を持っているということはものすごく恵まれているんです。

ただ先ほど昼飯を食べながら平尾さんが言っておられたけれども、川崎というのは縦が弱いわけです。南武線しかないという言い方がよくありますけれども、極めて性格の違う地域を内陸部に深く持っていますから、縦のロジスティックスが組み立てにくいというところに1つの問題が、川崎としてはあるのかもしれませんが、交通体系において、先ほどの羽田を中心にした空港とか、港湾、しかもこれからの産業基盤整備の中で絶対必要な海空一体、つまり空の港と海の港の一体化ということを考えても非常に有利なポジションにあるんです。そのことをどう認識するかがポイントの一つです。

それからもう1つこの地域の優位性と言えば、客観的に外から見ていると、アカデミズムの柱が非常にしっかりしているということです。もちろん専修大学のようなこういう形で地域の活性化にコミットしようという大学もありますし、先端的な技術の開発にかかわっているような大学及び、先ほど市長から名前が出ていたような企業の研究開発センターみたいなものが集積しているというメリットが明らかに存在している。これは神奈川県という広がり、あるいは東京都まで視界に入れたら、これぐらいいわゆるアカデミズム連携というものがとりやすいポジションにあるところもないと思うぐらい、全国地方の県知事なんかの悩みを聞いていると、神奈川なんてみずからの優位性をよほど自覚しなければいけないと思うぐらいですね、あらゆる意味で。特に今盛んに言われているITなんかを中心にした研究開発の基盤というのは、たぶん日本のみならず世界の中でも冠たるものが、ちょっと見渡せば近隣に備わっている場所だろうと思います。

そこで最後時間もありませんので言いたいことだけ簡単に言って終わらせなければいけません。私は世界じゅう元気な地域だと言われる地域を動き回るような仕事をしているわけですが、元気な地域には元気な地域のある共通項があるなというのが実感です。どういう共通項なのかと

いうことですが、今までの話の総括、結びつきでもあるのですが、1つは国境を越えた地域連携に成功しているところが元気だなど、そう思います。例えば欧州で言えばバルト海都市連合なんて北ドイツを中心にして北欧からバルト海を取り囲む150以上の都市があらゆる面で連携しながら活力を高めているとか、つまり国境を越えた地域連携。南ヨーロッパで言えば、北イタリアと南フランスと、スペインのバロセロナ地域の連携は地中海アーチと呼ばれています。通貨までが統合されているようなことを背景にして動いていますからますます活性化しています。イタリアは北イタリアと南イタリアの連携よりも横の連携のほうが現実的なのではないかと思うぐらい、地中海アーチというものは地域経済に活力を与えています。

要するに、地域の活力といったときに、じゃあ国境を越えた地域連携という視界をどこまで取り込んでいるのかというのが1つのポイントになるだろうと思います。

中国という先ほどの話とつながってくるわけですが、われわれは大学のTLOなんかとの連携というのはいろいろな形で模索してやっています。

率直に言って日本の大学のTLOとの連携というのは百年河清を待つごとしというぐらい成果が上がりにくい状況です。

同時に中国の北京の清華大学との戦略的提携、中国の復旦大学との戦略的提携を進めています。中国の大学というのは大学と見ないほうがいいと言いますか、例えば北京大学も清華大学も30以上の上場企業を持っています。清華同方とか、北大方正なんていう上場企業を持っています。それらの企業は、例えばこのあいだ聯想という会社がIBMのパソコン事業部門を買収したと話題になっていました。

中国のパソコン市場のシェアナンバーワンは聯想ですけれども、第2位は北京大学が持っている北大方正です。第3位は清華大学が持っている清華同方。つまり大学がパソコンなんていうハードまでもつくって、日本で言えばブランド商品のように売っているといえますか、それぐらい、大学そのものが会社だと思ったほうがいいほど、非常に商業主義に走りすぎているんじゃないかと言いたくなるぐらい、前のめりにのめり込んでいます。

したがって、国境を越えた地域連携とともに2つ目のポイントがアカデミズム連携に先行しているところが有意義だということを申し上げようと思ったのですが、1と2は絡み合っているということです。つまりアメリカの大学との戦略的提携とか、中国の大学との戦略的提携なんかのほうがはるかに具体的なプロジェクトごとにはですが、意味のあることもある、そういう気がしています。

3つ目。私はプロジェクト・エンジニアリングというのが大変気になるキーワードでして、1つの研究テーマをプロジェクト化し、成功モデルに持ち込むためにはいろいろな要素がいるということです。神奈川県を見ていると、私自身が深くかかわっているベンチャーキャピタルのグループにTSUNAMIベンチャーキャピタルという会社があります。これは岡崎さんという前の県知事が一生懸命支援していたこともあって私自身もこのアドバイザーでいろいろな役割を果たしているわけですが、これは日本のベンチャーキャピタルの中でも大変志が高いんです。つまりどういうことかということ、ベンチャーキャピタルはどうしても実績を出そうとするから技術志向の高い研究開発のテーマより、例えばコーヒーチェーンだとか、サービス業の早く儲かるところに金をつけていくようなことに傾斜しがちなんです。そういう中で、TSUNAMIは神奈川の地元に

しっかり根ざして、しかも技術志向性の高いところにお金をしっかり投資していこうということでがんばっているところです。このようなリスクキャピタルを供給する企業が1つの装置として神奈川で育っているんですね。そういうベンチャーキャピタルなんかとの連携もたぶんこれからのイノベーション・クラスターというものを成功させていくときには絶対に必要になってくるだろうなと思います。横浜銀行なんかも大変こういう分野に理解が深い銀行ですし、そういう視点で踏み込んで行かれることを期待しております。

時間がまいりましたので話を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

〔了〕