

神奈川県地域活性化ビジョン

～地域に根ざし世界を主導する神奈川経済をめざして

平成22年4月

社団法人神奈川経済同友会

地域活性化委員会

【目次】

1. はじめに	1
2. 変動する経済・社会環境	2
(1) 大きく変わる世界経済の景色	2
(2) 人口減少時代	3
3. 地域活性化への視点	4
(1) 神奈川の強みを生かし、弱みを補強する	4
(2) 神奈川・首都圏の産業集積を巡る地域経営上の留意点	5
4. 地域活性化及び社会資本整備についての考察	6
(1) 羽田空港の拡張と国際化	6
(2) 港湾機能の強化	8
(3) 陸上交通	10
(4) 県内産業の活性化	11
5. おわりに	12
委員会・例会・総会でご講演いただいた諸氏	13

1. はじめに

私ども神奈川経済同友会地域活性化委員会は、神奈川を中心とする地域経済の活性化に関心を持つ企業経営者等の勉強会であり、情報共有化の場であるが、近年では羽田空港再拡張・国際化を軸に、神奈川口の開発、物流、交通、観光、コンベンション、産業クラスター、都市防災、住宅耐震等のテーマを取り上げてきた。

本小論では、その間の勉強の成果の中から、始めに変動する世界経済の変化、我が国における産業構造の変化や人口減少社会の到来等の基本的な考え方を述べ、次に地域活性化への視点から、神奈川の強み弱みの基本認識とこれからの神奈川或いは首都圏の産業集積をめぐる地域経営上の留意点について言及した。

その上で、羽田空港第4滑走路の供用開始を目前に控え、また、国の港湾重点強化策が更新期に当たる機をとらえて、①羽田空港の拡張と国際化 ②港湾機能の強化 ③陸上交通 ④県内産業の活性化の4項目について考察した。

いずれも大変難しいテーマであり、その具体的推進に当たっては更なる検討が必要であることは論を待たないところであるが、本小論が地域の活性化への問題提起となれば幸いである。

平成22年4月

2. 変動する経済・社会環境

(1) 大きく変わる世界経済の景色

① 尾を引くリーマンショックの影響と地球温暖化対策

世界経済は平成20年9月のリーマンショックをきっかけに、欧米を中心とした金融恐慌と世界同時不況に見舞われた。その後、政策面からのテコ入れを背景に金融面が落ち着きを取り戻し、実物面も新興経済圏に主導され回復しつつあるが、金融由来のバブル崩壊後の調整局面にあって、容易に中長期的な安定を見通すことができないでいる。

また平成19年のIPCC(気候変動に関する政府間パネル)の第4次評価報告書は地球温暖化の脅威を一層明確に指摘するところとなった。同報告書の長期的な安定化シナリオに整合する世界経済の姿は、未曾有の構造転換を要するものであり、このことも相まってリーマンショック後の世界経済の景色は、はなはだ流動的な様相を呈している。

② 東アジア経済圏の緊密化

このように総じて不透明感の強い今後の世界経済であるが、その中にあって中国、インドをはじめとするアジアの新興経済圏は、中長期的には相対的に高い成長を続けよう。

新興経済圏のなかでは、上海のような先進地域は成長率が鈍化する方向であろうが、消費市場の質が先進国に似てくることを背景に、日本、韓国とともにますます相互緊密化する東アジアの一角を形成し、その中でウエイトを更に高めていくだろう。また成長メカニズムの外延的拡大により、先進地域の後背に位置する地域も、やはりわが国などとの経済関係を強めるであろう。

③ わが国製造業を巡る国際的な競争条件の大変動

今後の地球温暖化防止への取り組みにおいて、先進国グループが新興経済地域と比べより重いCO₂削減義務を担うことは確かであろう。このようなもと、先進国では今後中長期的に環境技術を有する産業、あるいはCO₂排出の少ない産業が国際競争上有利になる半面、エネルギー多消費型の産業は不利になるとみられている。

こうした中、わが国産業に関しては、強みを持つ省エネ・環境関連技術等をテコに一層の発展を遂げることが期待される。

反面、臨海部を中心に立地する素材型製造業のいくつかは、世界最高水準のエネルギー効率を達成しているにもかかわらず、見通しうる技術的与件のもと、中

国、インド、ブラジル等と比べ、立地面で不利になるとみられており、現に世界における素材型製造業の新規立地はこれら新興国に集中する一方、国内各地の臨海地域に立地する素材型製造業では生産拠点集約化の動きが目立っている。

④わが国臨海部大規模産業集積への大波の可能性

以上の要因は、わが国臨海部の大規模産業集積に特に大きな影響を及ぼす可能性がある。

生産設備を国内各地の臨海工業地域に配置し、京浜臨海部にも立地するある大手素材型製造会社は、海外での成長機会を捉えるべく、原料立地・消耗立地の一貫プラントの建設を検討しているようであるし、国内臨海部に立地する大規模製造業各社の拠点別設備ストック(帳簿価格)の推移を見ても、エネルギー多消費型では特定の生産拠点の設備ストックを大幅に減らす例が見られ、海外生産へのシフトを含めた生産拠点集約化への動きが見られる。

(2)人口減少時代

他に見逃すことのできない大きな与件は人口減少である。

①内需を喚起し新しい内需型産業を刺激する側面。

人口減少時代には、特有の需要が開く面があり、超耐久住宅を始め生活関連産業のイノベーションによる内需刺激には期待される場所である。都市郊外の生活的消費地域を抱える神奈川について、期待は格別といえよう。

②避けられない内需全体としての減少

新しい内需刺激要因に期待される半面、10年から20年後に展望されるわが国経済の姿は必ずしも内需主導ではない。国内人口が減少する中で内需が経済成長をリードすることは容易に展望しがたいからである。国民1人当たりGDPの成長において外需不振の裏で内需の寄与が相対的に大きくなる可能性はあるが、それはわが国経済がポテンシャルを發揮した姿ではないだろう。

③人口減少下の経済発展のイメージ

今後の人口減少時代のなかでわが国の産業が強みを發揮し成長を追及していく結果として展望されるわが国経済の姿は、活発化する貿易や投資を通じ、インドや東アジアが形成する緊密な経済圏の有力な部分としての発展であろう。ここでは、これまでは内需型といわれてきた企業が輸出や積極的な海外展開に転

じる可能性が大いにある。

同時にそのようにして成長の勢いを維持した企業が、もともと眼が利く国内資源を活用し、内外市場向けに国内で産業活動を活発化させることに期待される。そのことが国内での設備増強や雇用増を伴う設備投資や個人消費などの内需を刺激するであろう。またそのような企業の取り組みへの期待は、国境を越えて一体化する経済圏にあっては日系企業に限る必要はない。

こうした期待が実現した場合には、成長への寄与という点で輸出が優勢であろうが、同時に内需や輸入もまた刺激されたものになろう。

この様に見てくると、わが国の産業集積がポテンシャルを発揮し活力を維持できるかどうかは、国境を越えて一体化するアジア経済圏全体の需要を捉えて成長する企業群の有力な拠点となり得ているかどうか大いに依存するであろう。

一方で、国際コンベンションの拡大、外国人観光客の誘致、外国人ビジネスマン・研究者・留学生の誘致といった、交流人口の増大を意図した地域政策の強化が望まれるところである。

3. 地域活性化への視点

(1) 神奈川の強みを生かし、弱点を補強する

このようななかで、神奈川の地域活性化を考えるうえで以下を踏まえておく必要がある。

① 基本認識

すでにわが国の既存産業集積は国内外の他の産業集積との間で厳しい競争にさらされる局面に入っており、今後競争は一層激化する。神奈川の地域活性化にとっても産業集積の再生・発展の課題が切実な意義を帯びている。

② 強みと弱み

〈強み〉

首都圏に、特に神奈川に高度な産業、大学や研究機関が多数立地していることは、この地域に多様で優れた技術を担う人材が豊富であることを示すものであり、国内外他の大規模産業集積のなかでも屈指の位置にある。

また首都圏産業集積が全体として、こうした強みを発揮しつつ変革を遂げることができれば、その規模の巨大さと多様性は、個々の構成地域である神奈川に好条件であり続けるであろう。

〈弱み〉

内外の都市機能・特性を比較する視点からは、首都圏としても神奈川としても、

交通インフラ、住環境、子弟教育、言語環境の国際性などで見劣りする。

なかでも国際航空アクセスと骨格幹線道路は国際水準と比べ非常に見劣りし、特に神奈川で問題が多い。またコンテナ船による国際基幹定期航路が東京・横浜港を抜港する結果、首都圏の国際海上アクセスが悪化しかねないことが懸念されている。

(2) 神奈川・首都圏の産業集積を巡る地域経営上の留意点

① 首都圏サイズの広域視点からのマネジメント

首都圏産業集積が直面する機会とリスクに関し、広域視点からのマネジメントが求められる。

② 戦略的重点投資

予算制約が厳しいなか地域経営において戦略的重点投資が求められることはいうまでもない。

そのためには国のような中央調整者に他県とのバランスといった収め易さの発想から脱皮してもらわねばならないし、首都圏サイズの広域のなかでも同じことがいえる。むしろ地域主権の確立と自主選択・広域的調整が重要であり、首都圏産業を新たな産業構造変化を見据えた重要拠点として位置付けると共に、1都3県の各々の特性を活かした産業分野の効率的再配置と広域連携の重要性を更に詰める必要があるだろう。

③ 変化への適合

産業集積を取り巻く環境、諸条件に重大な変更が存在する場合には、政策の継続性を断念することも時には必要である。地域経営にあたっては長期的な視点からの投資を導くために制度や政策の安定性が大きな意味をもつが、時代に合わなくなったならば、これを変更し時代に適合させるべきである。

④ GDPと雇用への着目

従来は神奈川における産業集積を活性化の課題として研究所の集積に大きなウェイトを置く傾向があった。今後は産業集積の様相が未曾有の変化をみせるため研究所の集積をおもな目標とするのでは問題の規模に合わない可能性が大きい。

これからは研究所や多数の大学の集積という強みも生かしつつ、イノベーションによる既存産業の製品・サービスの高付加価値化を促進すると共に、ローテクであっても地域のGDPに貢献する産業を適切に考慮しつつ、産業集積の強

化を図ることが重要であると同時に、高度成熟社会化した神奈川にとって、保健・医療・介護・余暇・生涯学習・文化産業及び一次産業などは、地域社会を支える上で、また、雇用の確保上重要な産業分野として位置付ける必要もあろう。目標管理指標としては地域のGDPと雇用に着目していくべきである。

⑤モノづくりへの適切な考慮を

今後産業構造の転換が加速していくとしても、このことをもってモノづくりは新興国が担うものとみることは早計である。

環境対応の先端分野をはじめ国内の経営資源を投入し、イノベーションによる製品の高度化を通じ、国内で製造してこそ競争力を発揮できる分野が今後とも確実に存在する。

また今後は中国元の上昇や、一層の高齢化のもとでの貯蓄取り崩しによる本邦貿易収支の構造的赤字化など、実質実効為替レートの円安化をもたらす要因が現れてくる可能性も小さくなく、そうなれば国産品の対外価格競争力の好転を通じ、国内のモノづくり環境を好転させることも考えられる。引き続き政策面での支援とイノベーションに向けた産官学の取組みが重要である。

4.地域活性化及び社会資本整備についての考察

以上を受け、本年10月に供用開始が予定されている羽田空港の再拡張・国際化に関連して、主として神奈川と首都圏の産業集積としての競争力の視点から、県内産業の活性化及び社会資本整備について考察してみたい。

(1)羽田空港の拡張と国際化

①現状と問題点

羽田と成田では、空港能力が漸次拡張されてきたとはいえ、航空会社の路線設置に関するニーズを賄いきれない状態にあり、このことは首都圏では産業集積のポテンシャルを十分に生かすまでの空港整備が極端に遅れてきたことを裏付けている。

長年にわたり、主として都心に近い羽田が国内線、都心から遠い成田が国際線を担ういわゆる内際分離の行政が行なわれてきたことと、陸上空港である成田の滑走路の増設が騒音問題や地元の反対もあり、予定より大幅に遅れた経緯もあり、結果として現在のアジアの諸主要空港との比較において国際航空アクセスの面で世界標準と比べいかにも見劣りするところとなっている。

②対応の方向

この対策として、国は内際分離政策の緩和に乗り出し、第4滑走路供用開始（今年10月の予定）後の羽田の姿として、平成17年には施設整備の前提のなかで国際旅客定期便年間3万回程度、2,000km以内のアジア諸都市を結ぶという目安を示した。その後、産業界、関連自治体からの強い要望もあり、平成20年には飛行距離を3,000km、昼間便年間3万回、深夜早朝便年間3万回、合計6万回の国際定期便（貨物専用便を含む）により東南アジア、インド、欧州、米国を含む海外主要都市をカバーする旨の閣議決定をみた。

このようにして、首都圏の国際空港機能が今般の羽田再拡張により改善に向かうことは大変喜ばしいことであるが、今後に向けての課題も多いといえる。

第1に、首都圏では航空騒音対策面、厚木・横田基地等をめぐる空域制限などの制約から空港容量の不足は否めないところであり、引き続き空港容量の拡大へ向けたさまざまな角度からの検討が必要である。国土交通省としても民間機の利用空域拡大に向けた検討に入っていると聞き及ぶが、併せて羽田の航空需要の拡大に備え、新滑走路の配置や既設滑走路の延長等の検討にも着手しており、産業界としても今後の動向を十分ウオッチする必要がある。

第2に、アジアの主要国際空港との比較を見てみると、その殆どが ①24時間稼働 ②3,700～4,000m級の滑走路を2～3本整備 ③国内線・近隣諸国線・長距離国際線が同一空港内で乗換え可 ④主要ビジネスセンターへ30～50分程度で移動可 ⑤旅客と国際貨物が同一空港内で処理されており、こうしたアジア諸主要空港に対抗していくためには、首都圏の居住人口の重心が東京都心から西にあることや、今後ますます重要になる東アジア、インド等との良好な国際航空貨物アクセスの視点からも、24時間稼働可能な羽田の再々拡張と国際線の拡大は一層重要な課題といえよう。

第3に、中長期的には首都圏に羽田と成田の2つの内際ハブ空港機能を更に充実・強化する方向を目指すべきであろう。

このことにより多くの場合、地方空港発着の国際航空アクセスは成田経由が更に強化され、羽田経由が新たに利用可能となる。全国各地において観光ほかの産業振興のためアジア等との国際航空アクセス強化が必要視されているにも関わらず、地方空港への国際定期便の誘致は必ずしも容易でないようである。こうしたなかでの首都圏両空港の内際ハブ空港機能の強化は、地方にとってもメリットが少なくないように思われる。

これはまた、首都圏国際線利用者の最終発着地のほとんどが日本であるという

状況下で内際を住み分けていたため、対外、対内ともに空港間の競争関係が薄かった首都圏空港に、前向きな競争環境を醸成することにもつながろう。

第4に羽田空港から都心部及び隣接する業務核都市である川崎・横浜へのアクセス道路と神奈川県内からの羽田空港に至る鉄道交通の充実(後述)が総合的に検討されるべき課題であることを指摘しておきたい。

③国際航空物流について

今回の羽田の国際化に伴う新たな国際航空貨物は昼間便で年間25万トン、深夜早朝便で年間25万トン、計50万トンが想定されているが、①東京・神奈川という大消費地に近接する特性を生かした航空貨物の取り扱い ②大田区・品川区を含めた京浜地区及び神奈川県内の集積産業を背景とした高度付加価値品の取り扱い ③CO₂削減をテーマとする内陸輸送距離の短縮、及び鉄道便・内航船との複合物流化の促進 といったことが重要なテーマとなろう。

いずれにせよ、京浜地区及び首都圏郊外地区に立地する物流施設等の効率的活用と陸上横持ち距離の最短化を通じて、これ以上の道路の混雑を避ける工夫とCO₂削減への配慮は充分検討されるべきテーマといえる。

(2) 港湾機能の強化

①現状と問題点

中国が産業革命期に入り世界の工場とも言われるようになるなか、世界の海上貨物量に占める中国を発着地とする貨物の比重が圧倒的に大きくなっている。この間中国諸港には、世界各地を結ぶ定期航路が多数開設されてきた。このような航路の集中は国際トランシップ(輸出入貨物を運ぶ船を最終目的港への途上港で替えること。港の視点からは外航船から外航船への荷物の積み替えになる。)が盛んないわゆる国際ハブ港としての素質を大いに高めたはずである。ただ実際には上海を始め中国諸港では自港を最終発着港とする荷物が多いため国際トランシップのための港湾能力に余裕がない状態が続いたとみられ、韓国の釜山が、北米西岸北航路における地理的優位を背景に、東アジアのハブ港として急成長を遂げるところとなった。

このような中で、わが国でも輸出入コンテナ貨物が釜山などで基幹航路便にトランシップされる傾向が強まっている。この傾向は地方の港湾発着コンテナでは極めて顕著であり、国土交通省の調査(対象時期:平成20年11月)によれば、東京湾、伊勢湾、大阪湾の主要6港を除く、国内諸港の輸出入コンテナ貨物のうちアジア諸港でトランシップされたものは重量ベースで4割にのぼり、その7割が釜

山でのトランシップであった。これら地方所在の国内諸港ではもともと国際基幹定期航路船の寄航がほとんどなかったため、その輸出入コンテナ貨物の荷主等は釜山のハブ港化により総じて便宜を得たものとみられる。

一方東京湾、伊勢湾、大阪湾の主要6港についても、比較的緩やかであるが、輸出入貨物が釜山などアジア諸港で基幹航路船に積み替えられる傾向が強まっている。これら主要6港では対欧州を中心に国際基幹定期航路が相次いで廃止されてきたので、一部荷主等が積み替え費用の新たな発生や時間コストの増加を余儀なくされつつ、やむを得ずアジア諸港での積み替えにシフトした可能性が大きい。

世界のコンテナ貨物のなかでの中国発着の貨物のウエイトは、今後さらに高まる形勢にある。したがって国際定期航路を運用する船社の間では中国諸港発着の荷物を巡る競争がますます厳しくなるであろう。そうしたなかでわが国主要港の位置づけが低くなり、国際基幹定期航路の寄航がさらに減少するととなると、太平洋ベルト地帯を中心にモノづくり拠点としての競争条件が損なわれかねないことが懸念されている。

②対応の方向

このような中、国は平成14年にはアジア諸国の主要港湾を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標とする「スーパー中枢港湾」を公募、平成16年には阪神港、京浜港、伊勢湾を指定した。その後指定各港は、国に報告した「スーパー中枢港湾育成プログラム」に従い、平成22年を目処にそれぞれの計画を進めるところとなり、現在に至っている。

京浜港では横浜港と東京港が共同で同プログラムの作成主体となり、川崎港も含む3港の「競争と連携」をキーワードに3港間横持ち輸送の効率化などを計画に盛り込むとともに、横浜、東京両港とも5年後程度を目安にした年間のコンテナ取り扱い個数の目標を定め、それぞれ具体策に取り組んできた。

このようにして、首都圏の国際海上アクセスの悪化に歯止めがかかることが待たれるが、今後については以下のように考えられる。

第1に、スーパー中枢港湾政策の目標年次の目処である平成22年にあたる折柄、政策当局はこれまでの同政策の検証を十分に行ない、適切に発展させていくことが必要である。

第2に、これまでの検証と今後の取り組みにあたっては、あくまでもわが国の産業集積の競争力強化の視点から政策全体の運営にあたる必要がある。

この意味では、国際コンテナ基幹定期航路の維持というこれまでの重大関心事についても、その政策目標としての意義を、東アジアにおける国際トランスシップ費用やわが国発着の海上物流量の動向を踏まえ、できる限り定量的に明らかに

するべきであろう。

③スーパー中枢3港からの絞り込み

スーパー中枢港湾政策の目標年の目処である平成22年を前にした平成21年秋、民主党政権下の国土交通省政務官会見のなかで、今後重点的に強化するコンテナ港湾として、現行スーパー中枢港湾の指定3港(阪神港、京浜港、伊勢湾)からさらに1つか2つに絞り込む方向が示された。その後12月には国土交通省に「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」が設けられ、これまでのスーパー中枢港湾政策の総括と新しい戦略港湾選定基準の取りまとめにあたってきた。

この検討委員会の議論では、今後目指すべき姿として「基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約」を柱のひとつとし、そのもとで内航船・鉄道フィーダー(基幹航路までの連絡輸送の担い手)の育成と、内陸集荷拠点の形成などによるトラックフィーダーのコスト縮減を課題としている。これらの議論の経過を、スーパー中枢港湾3港からさらに絞り込むという方向と合わせ考えると、検討委員会が目指す姿とは、現行スーパー中枢港湾3港から絞り込んだ1つか2つの港に貨物を集中させ、定期航路の寄航はその1つか2つの港で確保する戦略のようにもみえる。

ただスーパー中枢3港の後背地に位置する広大な産業集積は、みなわが国にとって重要であり、そのいずれにとってもプラスであってこそ選択と集中の戦略が意味をもつ。検討委員会等による説明が待たれるところである。

(3)陸上交通

①道路網の整備

2009年6月に国土交通省関東地方整備局が起案した関東圏の社会資本整備の素案(概ね2010年から2012年までの3年間での整備目標を示す原案)によれば、残念ながら、横浜みなとみらい地区から京浜臨海部を通過して神奈川県を経由羽田に至る羽田アクセス道路と臨港幹線道路が素案に上がっていない。

この路線は、今後進展が進むと思われる京浜臨海地区の産業構造の変化に対応するためにも重要な路線と思われる。また、東京外環道と川崎縦貫道路の一体化連結、国道357号線、横浜環状北線・北西線についても広域首都圏産業間連携を促進するものとして重要と思われる。なお、県内幹線動脈としての新東名と首都圏中央連絡道の早期全面開通が望まれることは無論のことである。

②鉄道交通の整備

鉄道交通については、京浜急行電鉄と関係自治体の努力もあり、蒲田の立体交

差事業を通じて、三浦・横浜・川崎方面から羽田への直行が可能となることは大いに結構なことである。一方、横浜北部・西部、川崎北部、県中央部から羽田へのアクセス改善を考えた場合、JR南武線の活用強化を図ることにより、比較的安価に実現する手段もあるように思われるし、他にも南部支線の活用又はJR川崎駅での京急大師線との相互乗り入れ、更には蒲田経由の連結・相互乗り入れ等、いくつかの案があると思われ、いずれも専門家を入れて研究をしてみてもどうかと思う。成田と都心、成田と羽田を結ぶ鉄道アクセスについても、京成電鉄―都営地下鉄―京急電鉄の連結一体化等、更なる強化が期待される場所である。

(4) 県内産業の活性化

昨年12月に国土交通省に対して「羽田空港国際化・神奈川活性化期成同盟会」より ①羽田の国際線機能の充実 ②神奈川口構想の推進 ③京浜臨海部における道路網の整備 ④神奈川へ観光客を誘致する取り組みへの政府の積極的支援 を骨子とした要望が出されているが、県内産業の活性化の視点から、以下、重要課題について言及しておきたい。

①神奈川口の開発

基本的には平成18年3月に当委員会と川崎商工会議所と共同で取りまとめた提言の通りであるが、その後川崎市は2HAの土地をUR都市機構神奈川支社より購入し、保健安全研究センター、環境総合研究センターの他、慶応大学医学部再生医学研究室・臨床応用の為の実験動物中央研究所、更には共同利用型先端がん治療センターと免疫医療センターなど、環境とライフサイエンスを中心とした先端産業の集積を図っている。今後はこうした市の努力に加え、国・県・市が連携して ①国際交流センター ②燃料電池や新エネルギー・省エネルギー開発センター ③国際起業支援センターやアジア人材開発センター ④産業技術研究所の素材開発技術センター ⑤緊急救命センターの誘致等の具体的な取り組みを図っていくことが期待される。

②大田区・京浜臨海部を含めた高度先端産業・研究開発拠点の形成

川崎区・鶴見区及び大田区は日本の最初の近代工業地帯である京浜工業地帯の中核として栄えてきたエリアであり、今なお厳然としてわが国をリードする製造業・部品工業・研究開発・起業支援施設などが集積している。こうした産業の集積を背景に、また今後予想される国際産業構造の変化の加速化などを勘案すると、羽田空港の再拡張に関連した周辺部の開発に当たっては神奈川口・大田区・京浜臨海部を一体として捉えた「高度先端産業・研究開発拠点」として、新素材・環境・省エネルギー・新エネ

ルギー・バイオ・高度医療・高度部品など、比較優位性を持つ分野の集積を図り、既存産業の製品・サービスの高度化を通じて、世界をリードするゾーンの形成を図っていくべきであろう。

③コンベンションと観光産業の振興

横浜にはパシフィコ横浜や5,000人収容の国際会議場やホテルが集積しており、また、神奈川県内には鎌倉・小田原・箱根等の歴史・自然遺産も多い。今回の羽田空港の再拡張・国際化は、アジア・パシフィック諸国からのコンベンション、観光の誘致、国内外の産業見本市の開催への大きな追い風になるであろう。コンベンション・産業見本市産業と観光産業を複合連携化させることにより、集客力のアップ、リピーターの拡大への相乗効果が期待できるであろうし、特に産業見本市は宿泊・輸送・展示・翻訳・通訳・広告宣伝・印刷・飲食等々、地域経済への波及効果が広く、地域のGDPと雇用を促進する有力なツールと言えよう。その拠点としての大規模産業見本市会場の整備も注目すべきテーマであろう。

4. おわりに

これまで、多極化が進む世界経済と我が国が直面する諸環境の中で、神奈川の経済・産業の活性化の視点から、その重点課題と社会資本の整備を中心に考察してきた。

神奈川は、その歴史と研究・産業集積を背景として、新たな地域活力を創造・実践する大いなる潜在能力を有する地域である。本小論では、そのポテンシャルと地域特性を活かした地域活性化への他の多くの課題にまでは言及できなかったが、諸課題に対し地域が主体的、積極的に取り組むためにも、地方分権・地域主権への動きが活発化することを期待するとともに、地域行政、産業界、学識経験者、地域政治が連携し、そのビジョンを共有しつつその実現に向けて広域連携も含めて、各々の分野で努力を継続していくことが肝要であろう。

最後に、本小論をまとめるにあたり、当委員会及び例会、総会の場で講演を頂き、助言を頂いた諸兄に心より感謝を申し上げたい。

以上

委員会・例会・総会でご講演をいただいた諸氏

講演日	講演者・演題
19. 02. 09	国土交通省航空局東京国際空港再拡張事業推進室 室長 岡西康博氏 「羽田空港の再拡張・国際化について」
19. 06. 06	神奈川県商工労働部産業活性課企業誘致室 室長 森 雄一氏 「インベスト神奈川の成果」
19. 09. 10	経済産業省関東経済産業局地域経済部 部長 横田 真氏 「産業クラスター計画と京浜地域の産業活性化」
20. 09. 05	神奈川県商工労働部商業観光流通課観光室 室長 古谷幸夫氏 「神奈川県の観光振興の現状と課題」
20. 09. 11	東京国際空港ターミナル株式会社 企画担当部長 平井洋一氏 「羽田国際線ターミナルの概要」
20. 12. 01	株式会社横浜国際平和会議場 代表取締役社長 岡本 担氏 「コンベンション事業の現状と今後」
21. 02. 25	箱根町 町長 山口 昇氏 「箱根町の観光政策について」
21. 05. 26	千葉商科大学 学長 島田晴雄氏 「激動する世界経済と日本」
21. 07. 14	神奈川県県土整備部国道調整担当 参事 安田泰二氏 「県内幹線道路計画及び整備状況について」
21. 09. 07	川崎市 市長 阿部孝夫氏 「川崎市の都市・産業政策について」
21. 10. 16	東日本旅客鉄道株式会社 執行役員横浜支社長 濱田賢治氏 「JR東日本横浜支社の事業について」
21. 11. 26	株式会社ライトレール株式会社 代表取締役社長 阿部 等氏 「南武線の活用による羽田アクセスについて」

「神奈川地域活性化ビジョン」起草委員

地域活性化委員会

星野 幸彦(委員長)

犬山 恵裕(副委員長)

加藤 卓郎(副委員長)

小山 稀世(副委員長)

牧内 良平(委員)

松崎 広(委員)

事務局

遠山悌二郎(専務理事)

小山 正(事務局長)

神奈川経済同友会地域活性化委員会事務局
横浜市中区山下町2番地 産業貿易センタービル内
電話:045-671-7110