

# 臨海部再生シンポジウム 2006

## 産業・都市構造の高度化と臨海部再生

講 師：専修大学教授 平尾 光司

本稿は2006年3月23日に川崎臨海部リエゾンス新協議会、NPO法人産業・環境創造リエゾンセンターの主催によるシンポジウム「臨海部—環境共生型産業のモデル地域へ」における基調講演の記録である。

臨海部の再生は都市政策研究センターの重要な調査テーマであり、両主催団体のご好意により本年報に収録することとした。収録にあたっては必要な加筆修正をおこなった。なお、資料の作成は本センターの研究助手、定國 公が担当した。末尾に記載した調査・報告作成にご協力いただいた関係各位に深い謝意を表したい。



ただ今ご紹介いただきました専修大学の平尾でございます。本日は『臨海部—環境共生型産業のモデル地域へ』というシンポジウムに報告の機会を与えていただきまして、誠にありがとうございます。私ども専修大学・都市政策研究センターは2003年より文部科学省からの研究助成を受けまして、川崎市におけるイノベーションクラスターの形成への政策提言というテーマで研究活動を進めてまいりました。川崎市の新しい発展のために、イノベーションの推進をどのように展開するかというテーマでございますが、幾つか研究分野に分けて、それぞれの研究員が担当しております。その一つの柱がこの臨海部の再生でございまして、まだ私どもも研究の途中でございましてので今日はまだ具体的な提言というところまでご報告ができません。今日は私どもがこれまで勉強してまいりましたところをご報告して、問題提起的なレポートをさせていただければと願っておりますので、よろしくお願いいたします。

## 産業・都市構造の高度化と臨海部再生

### 臨海部再生の現状

### 臨海部のさらなる発展のための条件

### 新たな都市づくりと産公学連携の在り方

専修大学都市政策研究センター 2

私の今日の報告は、第一に臨海部の再生へ動きをどのように考えるかということから始めさせていただきます。1980年代の半ば以降にいわゆる空洞化現象が進んできたと言われてきた臨海部が、ここにまいて新しい展開を示してきている。それはどのように理解できるのか。第2には、この今の新しい動きを、持続可能な、成長、さらに発展していくための条件は何だろうかということでもあります。そのためのいろいろな連携の在り方、基盤整備の方向をどのように考えたらいいかということにつきまして、ご報告してまいりたいと思っております。基本的には、ただいま阿部市長から大変具体的なお話がありましたので、かなり重複しているところがあるかと思いますが、ある意味では問題意識を共有させていただいているということで、重複の点はご容赦いただきたいと思っております。

### 臨海部再生の現状

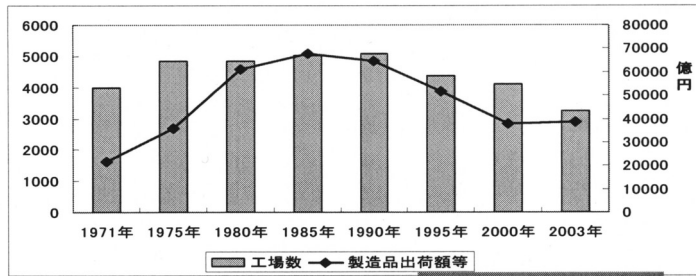
### 空洞化をこえて 再び歩みだした臨海部

専修大学都市政策研究センター 3

それでは、まず次のグラフをちょっとご覧いただきたいのですが、皆さま方ご存じの通り1980年代、1990年代、特に1990年をピークにいたしましていわゆる空洞化現象と呼ばれるかたちでの生産活動、あるいは事業所数の減少、あるいは遊休地の増加といったようなかたちで、臨海部の問題が意識されるようになったわけですが、この1990年以降、非常につるべ落としに減少してきた生産活動、企業活動が2003年以降、その減退傾向が止まりまして、上向きに転じつつあります。(画面4参照) また、90年代に大規模工場の移転、閉鎖により増加し続けた工場遊休地も急減しております。

臨海部再生の現状

80-90年代 大規模工場の移転と空洞化の懸念  
川崎市工業統計調査 事業所数と製造品出荷額の推移

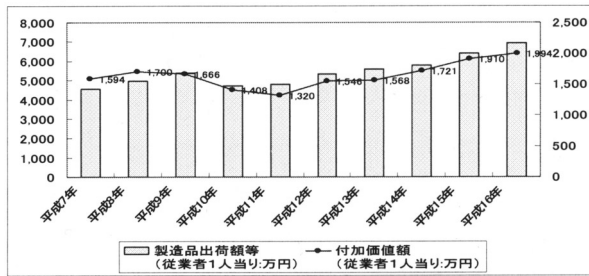


専修大学都市政策研究センター 4

これを、川崎市全体の製造業の生産性ということで見ますと、平成11年がボトムで、それ以降回復にむかってきております。(第6図参照) この生産性の上昇の中身を見ますと、臨海部が中心になっております。

臨海部再生の現状

空洞化の終息？  
従業員一人当たり生産性の上昇  
(川崎市ー4人以上の製造業)



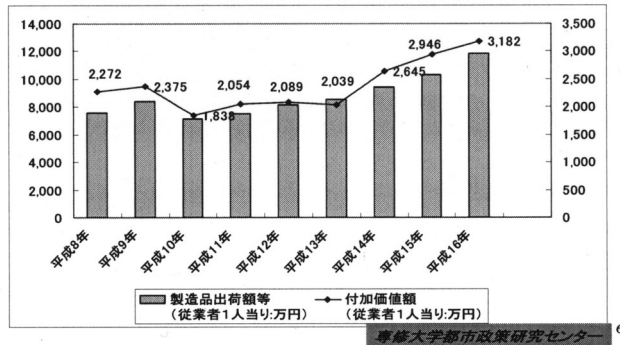
専修大学都市政策研究センター 5

ご案内の通り、臨海部についてはいろいろな地域定義がございまして、産業道路から海側の地域を一般的には臨海部と称しているわけです。しかし、工業統計上の制約から、川崎区を臨海部としてとらえさせていただいております。第6図、第7図に見るように平成8年から非常に停滞しておりましたが、平成14年以降、一人当たりの付加価値額、あるいは出荷額におきまして、回復が目立っております。

その中で、産業構成の変化を見ますと、平成8年当時をご覧くださいますと、加工組立型、56%、素材型が30%で川崎の製造業は加工組立が中心になっておりました。しかし、最新の平成16年の工業統計によります構成比をご覧くださいますと、素材型が55%になりまして、加工組立型が29%、つまり8年間で素材型と加工組立型の付加価値における地位がちょうど対称的に逆転したということですが、これは先ほどご覧いただいた素材型産業の成長と復活ということに表れているわけです。したがって空洞化現象は加工組立型産業に著しく、素材型産業では発生していないといえます。また、先ほどご紹介した川崎市全体の出荷額の下げ止まりは臨海部の素材産業の復活によるといえます。

臨海部再生の現状

川崎区においてはより高い水準でかつ上昇  
(川崎区－4人以上の製造業)



専修大学都市政策研究センター

臨海部再生の現状

素材型産業の付加価値額の伸び  
川崎市－4人以上の製造業

産業部門別	付加価値額					
	平成8年	平成8年 構成比	平成15年	平成16年	増減率	構成比
	百万円	%	百万円	百万円	%	%
総数	1,830,965	100.0	1,143,573	1,107,957	△3.1	100.0
素材型	549,776	30.0	507,821	607,681	19.7	54.8
加工組立型	1,025,640	56.0	370,033	321,916	△13.0	29.1
消費関連その他型	255,551	14.0	265,718	178,359	△32.9	16.1

専修大学都市政策研究センター

したがって、川崎市の産業政策には臨海部の素材産業の安定成長の基盤強化、加工組立型産業の高度化、新産業インキュベーションの条件を整えることが重要であることを示唆しているといえます。

臨海部再生の現状

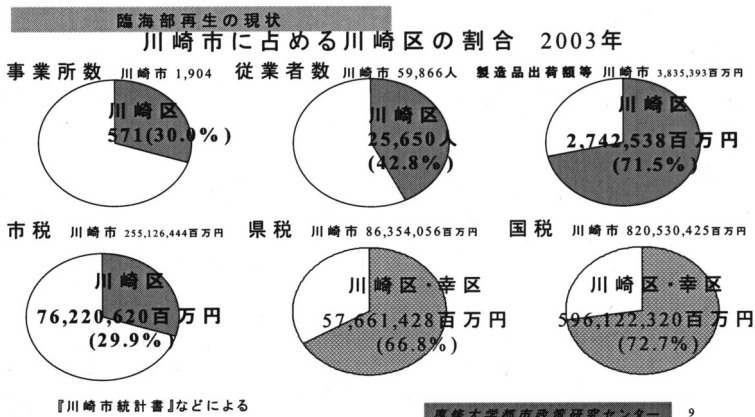
付加価値額の上昇した業種  
川崎市－4人以上の製造業

産業別	付加価値額					
	平成8年	平成8年 構成比	平成15年	平成16年	増減率	構成比
	百万円	%	百万円	百万円	%	%
総数	1,830,965	100.0	1,143,573	1,107,957	△3.1	100.0
(産業中分類)						
石油	45,238	2.5	90,500	147,224	62.7	13.3
情報機器	-	-	15,500	20,661	33.3	1.9
紙製品	5,957	0.3	5,451	6,835	25.4	0.6
鉄鋼	119,283	6.5	116,286	144,265	24.1	13.0
精密機械	14,696	0.8	7,047	8,394	19.1	0.8
一般機械	141,320	7.7	109,718	120,076	9.4	10.8
化学	335,471	18.3	265,147	286,900	8.2	25.9

専修大学都市政策研究センター

これを業種別に見ますと、ご覧いただきますように、川崎市の工業付価値額に石油、鉄鋼、あるいは化学の占めるウエートが非常に高まってきている。つまり、石油、鉄鋼、化学、という臨

海部を代表する3業種のウエートが、川崎市におきます付加価値においては8年前には25~26%であったものが、平成16年には53%になってきているというかたちになりました。臨海部におけるこのような業種のウエートがドラマチックに高まってきているということが注目されます。つまり、川崎市の工業がかつての重化学工業時代に戻りつつあるともいえます。ただし、後に述べますように単純な復活ではなく大きく質的な変化を遂げております。



そして、工業におきまして臨海部のウエートということをご覧いただきましたが、川崎市全体の経済におきまして臨海部の占める地位をご紹介してなぜ臨海部が重要かということを検討していきます。統計資料の制約から臨海部を川崎区(国税・県税は幸区を含む)として市の経済活動・税収全体にしめる割合をこの画面でご覧いただきます。事業所数で3割ですが、従業員の数では43%、出荷額では70%をしめております。さらに、川崎市の財政の基盤としての税収、これは県税が、税務署が2つになっておりますのでちょっと明確ではございませんが、財政収入においても非常に大きなウエートを占めている。したがって、川崎市の財政、あるいは全体の経済活動は、臨海部がいかに活性化するか、活発化するかということに大きく懸かっているということが申し上げられるのではないかとことです。

**臨海部再生の現状**

**川崎区製造業の付加価値率の上昇**

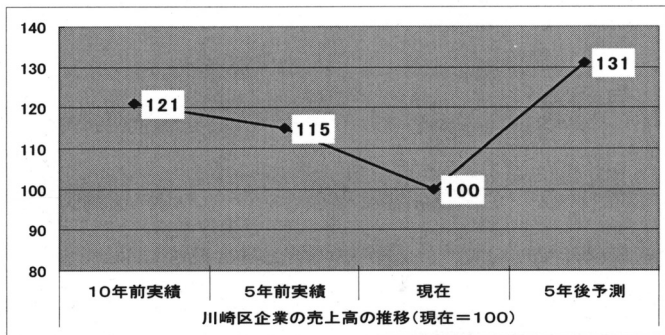
区 別	従業員一人当たり付加価値額		
	平成15年	平成16年	増減率
	百万円	百万円	%
総 数	19.1	19.9	4.4
川崎区	30.6	31.9	4.1
幸 区	7.2	7.9	10.0
中原区	14.1	14.9	5.9
高津区	10.6	11.9	12.9
宮前区	7.4	7.3	△1.6
多摩区	6.9	6.8	△1.1
麻生区	8.6	9.5	9.7 <sup>10</sup>

さらに、製造業の付加価値でいいますと、全体の従業員の数も多いわけですが、同時に一人当たりの付加価値額で見ると臨海部は市平均の約2千万円にたいして3千万円と50%高い水準にあ

ります。エレクトロニクス産業の立地している中原区に対しても2倍の水準にあり、臨海部が川崎全体の高さを支えているといえます。この現象は現在の世界的な素材産業ブームという現象を背景にしており循環的なものという見方がありますがのちほど申し上げますように臨海部の構造的な変化を背景にしており単に一過性の現象ではないと評価すべきと考えます。

臨海部再生の現状

川崎市内企業アンケート調査結果より  
川崎区本社企業の回答 n=134

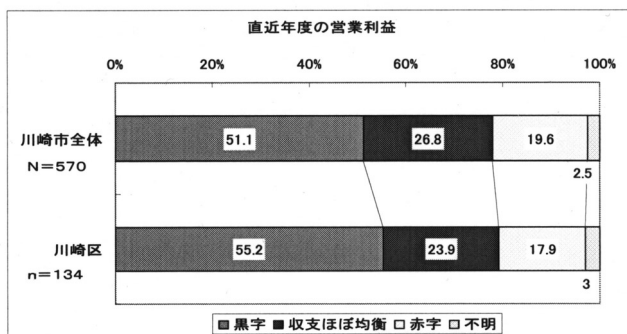


専修大学都市政策研究センター 1

次に鉄鋼、化学、石油は大企業が中心ですが、今、臨海部・川崎区内にあります中小企業がどのような状況にあるかということ、私ども専修大学で今年の8月に実施いたしました中小企業アンケート調査の結果をご紹介します。現在つまり2005年を100にした場合、10年前の売り上げ、それから5年前の売り上げ、それから5年後の売り上げというシリーズを取ってございますが、これでご覧いただきますと、10年間で2割低下したのが、しかしながら今後は5年間では3割ぐらゐの売上高ベースでの企業活動の上昇を見込んでいる結果になっております。

臨海部再生の現状

川崎市内企業アンケート調査結果より



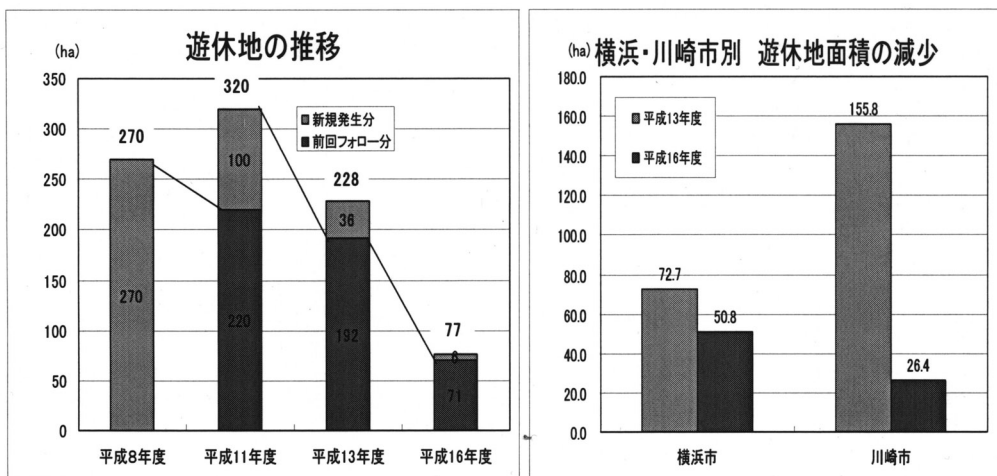
専修大学都市政策研究センター 12

それから、次の収益環境調査、同じ環境調査で収益の結果をご覧くださいますと、この川崎区内にある企業の収益、つまり黒字および収支均衡しているという企業の数、全体の8割強を占めております。そういう意味で企業活動がかなり回復してきて、苦難の10年を乗り越えて生き残った中小企業の皆さんは将来について収益・売り上げともにプラスと考えているということが窺

えます。



次に、このような川崎市の臨海部につきましては、明治の末期から皆さまもご存じの通り100年間にわたって形成されてきた地域でございます。そしてこの地域が世界最大の工業地帯であったわけですが、それが1990年代に先ほどのようなかたちでの空洞化現象が起きてきて、先ほど阿部市長からお話がありましたように、急激に工場の撤退が進んできて、遊休地が平成11年のピーク時には320ヘクタール、これは京浜臨海全体でございますが、川崎市だけを取ってみると、平成15年には155ヘクタールという、非常に膨大な遊休地が企業の移転・閉鎖によって発生したわけでございますが、これが一層、二層、三層ともに発生いたしました。しかし、平成16年には、これが26ヘクタールまで減少してきているということでございます。



京浜臨海部再編整備協議会資料による

次にこのような面で生産活動、あるいは企業の土地に利用状況、そういった面で再生が進んできたということの背景は何だろうかということの検討をしていきます。

## 臨海部大企業の動向

- ① ローコストオペレーションの徹底
- ② 研究集約化 R&D部門の集積
- ③ 高付加価値化 新製品・素材開発

私どもが今回、臨海部の代表的な企業をいくつかのヒアリングをさせていただきました。再生のためにはいろいろな皆さま方のご努力があったわけですが、それをまとめると、第一にはやはり臨海部におけるリストラ、事業の再構築をされて、生産コスト低減のためのローコスト・オペレーションを徹底化されたということです。血のにじむような企業の皆様の努力によって競争力のある重化学工業地帯として生き残りを進めてこられた。そして、そういったローコスト・オペレーションによる競争力の回復に時を合わせて、世界全体、特に中国を中心としたアジアからの素材産業への需要が回復してきたということでございます。ただし、この素材産業は、過去も幾たびか景気循環の中で市況産業として上昇下降を繰り返してきているわけですが、今回は単に過去の数量景気の復活、再現ではなくて、(1) ローコスト・オペレーションの徹底、(2) 新しい研究集約、あるいはR&Dの集積、(3) 新製品、素材開発による高付加価値化というものがベースになっているところに新しさがあります。しかも、ここでこの(1)、(2)、(3)がそれぞれ独立して起きているわけではなくて、京浜臨海部の強みというのは、この3つが相乗効果的に展開しているというところにあると考えるわけでございます。つまり、ローコスト・オペレーションによって、非常に大規模な工場プラントを維持するためのキャッシュフローと収益を生み出しながら、その基盤の上に研究活動、あるいは高付加価値製品の開発を行っていくというかたちの、従来とは違った回復過程が見られるのではなかろうか。つまり、この相互連関性を非常に各企業さんがそれぞれの業種の特長、あるいは企業の状況に合わせて展開しているのが今回の臨海部再生のポイントではなかろうかと感じております。

幾つかの企業のケースをご紹介します。ローコストオペレーションについては皆さんが努力されていらっしゃるわけですが、まず、花王さんのケースを紹介いたします。花王さんは会社全体の構造改革の実施の中で生産体制の再編を実施して川崎工場の位置付けをハウスホールド、つまり高級洗剤、トイレタリー、日用品の日本の最大の生産基地にすることを明確にした。さらに、1994年から推進している新TCR（トータル・コスト・リダクション）計画を推進して、新しい発想によって生産工程を見直し、自動化によって一人当たりの生産性を大幅に向上させるというかたちで、ローコストのオペレーションに大きな成果を上げていらっし



やる。また、隣接地の買収によって自動化を徹底した製品倉庫を建設して物流コストも削減している。ライバルのライオンが川崎から撤退したのに対して川崎へのコミットをむしろ強化しておられます。

**臨海部再生の現状**

## ローコストオペレーション

- **花王** 97年「構造改革」により川崎工場の位置付け明確化→ハウスホールド製品製造に特化、1人当たり生産性向上
- **旭化成ケミカルズ** モノマー生産工の多能化、中央制御の高度化、原単位の切り下げ、周辺工場からの原燃料調達でローコスト化
- **味の素** 01年～「生産革新プロジェクト」、「川崎事業所再構築構想」→2製品工程を1人で運転。従来の半分以下の250名体制でオペレーション 各社資料による

専修大学都市政策研究センター 15

次に旭化成さんについても、ローコスト・オペレーションを展開されています。なお、2003年から旭化成川崎事業所は持株会社化によって旭化成ケミカルズとなっておりますが本日の報告では旭化成を使わせていただきます。

従来の石油化学のオペレーションでは、各プラント・プロセスごとに、また製品ごとに製造課があり、生産担当者がいるわけですが、それを多能工化と課の統合によって、オペレーションの人員を思い切って減少している。さらに中間原料の原単位を下げている、そしてオペレーションを支えるプラントの中央制御もコントロールのエキスパートシステムという新しいソフトウェアの導入によって高度化をなされています。また、コンビナート内外での原料調達コストの引下げにも工夫して生産コストを下げている。

それから、味の素さんにつきましては、本日パネリストに倉谷事業所長がいらっしゃいますので、後ほど詳しいお話があるかと思えます。グループの海外工場に対しての生産コストの劣位に危機感を持ち、2001年から「生産革新プロジェクト」に取り組んでおられます。同じように生産ラインでの多能工化を進められ、従来600人でオペレーションをされていた生産ラインが現在250名と半分以下に生産要員を削減されて人件費を大幅に低下させました。また、資本コストを下げるために徹底したムダの排除によって新規設備投資額と補修費を50%削減の目標を達成しておられます。「活人、活設備」というスローガンで経営資源の有効活用を高め、これによって、全く新しいコスト構造に変えてこられているということでございます。

それから研究機能拠点化と高付加価値生産への移行につきましては臨海部の主要企業はいずれも生産基地でありながら研究開発拠点としての整備、強化が研究施設の新設、研究人員の増強によって急速に進展しております。筆頭にくるのがJFEさんです

本業の鉄鋼生産についてはJFE技研がJFEグループ全体の鉄鋼基盤技術の研究開発を活動しております。そこでは分析・物性研究と鋼材の商品技術、加工利用技術と長期的な鉄鋼技術の基礎研究が実施されています。さきほどの阿部市長のご挨拶にありましたTHINKがユニークな研究開

臨海部再生の現状

研究集約化 事例

R&D機能を活かしサイエンスパークを展開

JFE 2004年 民間主導のサイエンスパーク THINK

ロボット、ナノテク、バイオ、ライフサイエンス研究 新素材、新エネルギー研究  
都市再生緊急整備地域指定、国際環境特区指定、用途地域の変更

臨海部で培われた技術を活かして(高付加価値化)

JFE H型鋼など従来品 → 高品質・高級圧延材に  
(厚鋼板Super-OLAC製造技術、高級電磁鋼板など)

R&D拠点化

味の素 工場敷地再編 → 5研究所・5開発センター が立地

2003年 隣接の工場敷地譲受 → 食品開発新棟 建設中

川崎事業所4000名中 R&D部門は500名 に達する

味の素株式会社、JFE都市開発株式会社各資料による

発拠点として注目されます。

これは、旧日本鋼管の研究開発部門が所有していた南渡田地区の京浜製鉄所事務所ビルと隣接施設あわせて、敷地面積 9 ha、総床面積 5 万平方米の規模のTHINK(Technology Hub Innovation Kawasaki)という民間指導のサイエンスパーク、インキュベーション施設をつくられました。大型ウエットラボ、最新式の電子顕微鏡などの研究施設を備えています。また、KSP(神奈川サイエンスパーク)と連携して多種多様なハイテク産業への創業支援により新企業の苗床になっておりまして、またその中のアジア企業家村によってアジアにも結びついてくるといふ先ほどの市長のお話の通りの展開をみせております。

鉄鋼生産の分野でも従来の量産型普通鋼材の生産からの転換が進んでいます。例えば、高機能の鋼板生産技術であるOLAC(高精度加速冷却装置)の導入によって強度、溶接性に優れた高品質厚板を生産して付加価値を高めています。OLACプロセスによる厚板はLNGタンカーやコンテナ船の建造に利用されるJFEスチールの高収益製品になっております。さらに、ハイブリッド自動車向けの高級電磁鋼板も開発・生産しております。

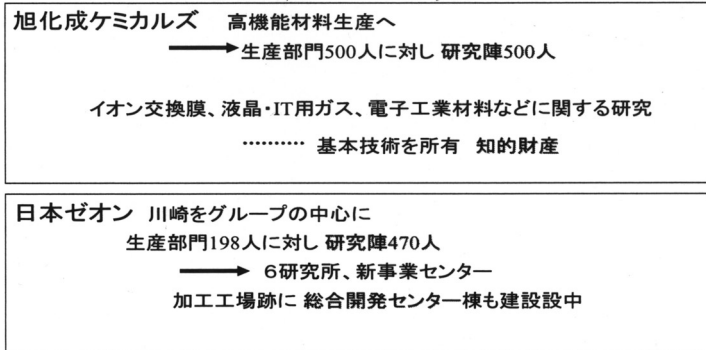
また、1996年から使用済みプラスチックの高炉原料化の環境技術を確認・導入して多様な環境技術の開発・導入のパイオニアの役割を担っていることは皆様ご承知のとおりであります。

それからまた、これも味の素さんのケースをご紹介します。味の素さんは川崎に隣接地のメルシャンの工場を買収されまして、そこに現在総合研究センターを作っておられます。ライフサイエンス研究所、アミノサイエンス研究所、健康基盤研究所、発酵技術研究所、医薬研究所の5つの研究所と、知的財産センター、生産技術開発センター、生産技術移転センター、加工食品開発センター、調味料開発工業化センターなど製品・生産の開発センターをここにまとめられて、そして味の素グループのグローバルな展開の基礎を、この川崎において展開されるということが構想されています。研究開発部門に500人以上のスタッフが従事されています。

2004年に川崎工場設立100周年を迎えて、次の100年への味の素グループの生産技術、製品開発、新技術開発の革新へのグローバル・マザー工場としての地位を固めています。

R & Dと生産革新と新製品とを結び付けたという点では、各社さんとも共通ですが旭化成さんの場合に従来の量産型のケミカルから研究開発により高機能素材生産にシフトされている。コモ

**研究集約化 事例**  
**生産革新(イノベーション)とR&D化**



ディティ型のモノマー生産と高機能素材との製品ポートフォリオの最適化が進み、その中でIT素材、あるいはエレクトロニクス用の材料に、それからまたイオン交換膜などの高付加価値型生産にシフトしてきている様子をはっきりとかがわれます。イオン交換膜の生産力は世界トップのシェアを持っておられまして、デュポンと旭化成さんがこのイオン交換膜では二分されています。このイオン交換膜によって燃料電池とか新しいリチウム電池、あるいは海水の淡水化プラント、排水処理設備とか、あるいは医療とか、非常に多様な基礎素材になる膜技術を展開されてきています。MMA樹脂（メチ・メタアクリレート）のプラントを1998年に建設しています。MMA樹脂は光透過性がよく液晶材料として生産が伸びています。OA機器のハウジング素材である高機能樹脂、ザイレンが開発されています。東京本社の技術戦略・新事業センターとの連携により、川崎では樹脂研究センター、機能素材研究センター、機能製品研究センターが研究開発活動を行なっている。

その結果、人員構成では生産部門と研究陣がそれぞれ500名で大体対1ぐらいの割合になって研究集約型になっています。このスタッフによって水島工場の石油化学の技術開発も川崎に集約しております。また、首都圏立地のメリットを生かしてユーザーとの共同開発活動を製品開発に生かしていることも特筆されます。

また、環境技術では触媒なしでNOX排出を抑えた環境対策技術を三菱化学と共有して海外向けの知的所有権の実施権を有しています。

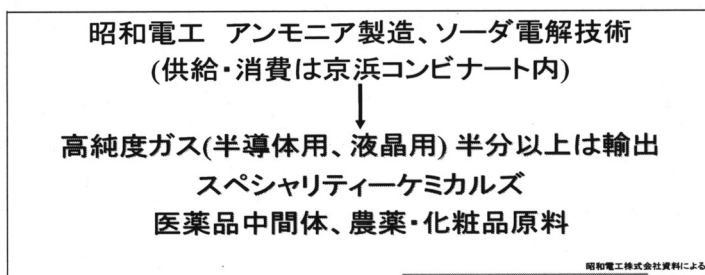
次に日本ゼオンさんのケースをご紹介します。当社の川崎工場は、塩化ビニール、合成ゴムの工場として建設されたわけですが、今は塩化ビニールから撤退しタイヤ用の合成ゴムの量産よりも、むしろ高機能ゴム素材、にシフトが進んでおりまして、自動車のいろいろな機能部品の素材としても耐蝕性のある、あるいは耐熱性のある特殊ゴムの生産で、これでは世界のトップメーカーになっています。また、多様な高機能素材を開発・生産している日本ゼオンさんも総合開発センターを建設中です。神奈川県インバースト神奈川の助成を利用して研究開発センターを御殿場、千葉からの移転も含めてここに集約されるということで、完成するとインキュベーションセンター（基礎研究所）、エラストマーC5研究所、高機能材料研究所、精密成型研究所、バイオ研究所、メヂカル研究所の6研究所と新事業開発部が入居します。日本ゼオンさんは「革新

的・独創的な技術に基づく世界一の製品事業を継続的に創出する」ことを経営理念としています。川崎の総合開発センターはその「テクノロジー・プラットフォーム」として役割を果たしております。付加価値の高い多様な高機能素材を開発してカラートナー、携帯電話用レンズ、液晶ディスプレイ用フィルム、医療用カテーテル、電池用ポリマーなど情報産業、医療産業向けの素材メーカーに転換しています。また、ユーザー企業（横浜ゴム、トヨタ合成、NOKなど）との共同開発、東北大、山形大学、東工大との連携による政府研究プロジェクトに参加して自社の研究開発を補強するネットワークを形成しています。さらに、買収したアメリカのグッドリッチを通じて航空宇宙産業向けの素材・部品（ランディングギア）の開発・生産も展開しています。

川崎工場の要員は製造部門約200名に対して総合開発センターの要員は約470名と2倍以上になります。ただし、研究センターと生産工場が隣接していることによって生産と研究開発の協力・

#### 臨海部再生の現状

### 高付加価値化 事例 臨海部企業との連携から成長



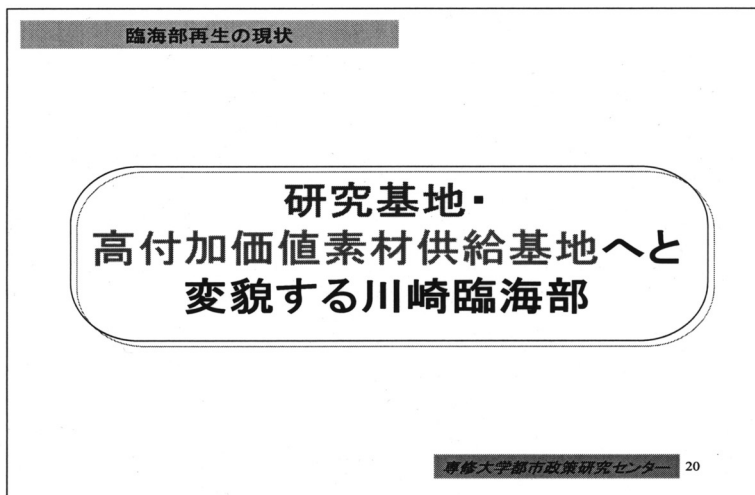
昭和電工株式会社資料による

専修大学都市政策研究センター 19

フィードバックのきめ細かい連携がなされていることが強みになっていることも注目されます。

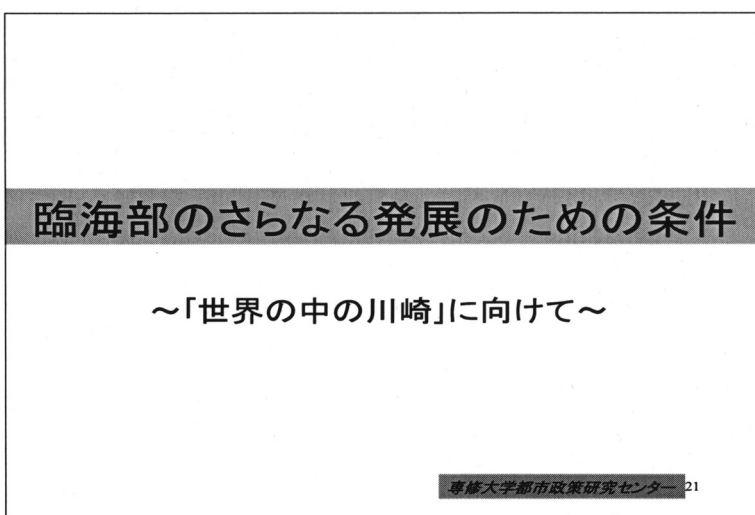
それから、昭和電工さんにおきましては、戦前は国産技術による初のアンモニア生産に成功して、基盤を築き、アンモニア製造から肥料の硫酸生産、あるいは化学原料のソーダの生産からはじまり無機化学を中心とする基礎化学事業を展開されてきました。1990年代以降はそのアンモニア製造をベースにしたガスの処理技術を高度化されまして半導体用・液晶用高純度ガスを、あるいは情報通信機器用のスペシャリティーケミカルズ、また、農薬・医薬品の中間体、化粧品原料といったファインケミカル、こういう分野の高付加価値製品への展開を進めておられます。つまり従来はトンいくらで売っていた製品が、今はグラムいくら、あるいはキログラムいくらという多品種・高付加価値型経営にシフトされつつあります。しかし、50万平方メートルの広大な工場用地の維持・利用するためにはスペシャリティーケミカルズの生産だけでは売上げ、収益が不十分で従来型の量産化学品のアンモニア・ソーダなどの生産を継続しており生産品目のポートフォリオ管理が課題になっています。ローコスト・オペレーションによる量産化学品の生産によるキャッシュ・フローで固定費をカバーして高付加価値製品によって収益の嵩上げが図られています。これは臨海部の企業に共通する課題といえましょう。昭和電工さんではこの課題への対応の一つとして、環境技術の開発を進めておられます。使用済みプラスチックを高温処理してガス化して水素、炭酸ガスを分離してアンモニアを生産する技術を開発してプラントが稼動しております。こ

のアンモニアは発電所の排煙脱硝の中和剤と使用され環境リサイクルの技術として確立しております。さきほどご紹介したJFEスチールの高炉処理によるプラスチック処理とあわせて川崎市には二つの先進的な環境技術が開発された



こととなります。

このようにご紹介しましたように、各臨海部の企業さんの新しい動きが現在の再生を支えているわけですが、今後の臨海部の優位性をどのように強化したらいいのかということで、幾つかのポイントがあるかと思いますが、やはり一つは現在のこの臨海部に集積された産業の構造を高度化していくことだと思います。素材産業あるいはエネルギー基地といった川崎の臨海部が、高機能素材、高付加価値素材の供給基地としてその地位をさらに高めていくことです。つまり同じ化学、同じ鉄鋼、あるいは同じセメントでありながら、それを高付加価値化していくという今の流れをさらに展開していく。それによって量産型コモディティの製品は中国あるいは韓国、アジアに分担してもらう。この臨海部はそういう高機能、高付加価値材の生産基地、研究基地になっ



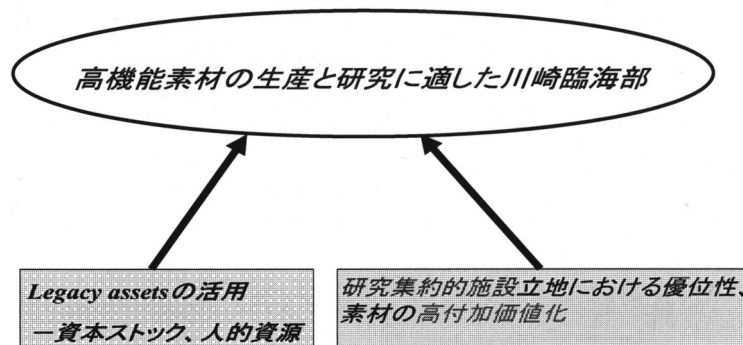
ていくことによって国際分業を高度化していくことです。

## 川崎臨海部の優位性

- ① 産業構造の高度化と研究機能の集積
- ② 環境対策技術の蓄積
- ③ 首都圏立地
- ④ 羽田空港との近接性

過去の経済的遺産のことを経済学では、レガシーアセット (legacy asset) といいます。この臨海部には、生産設備の資本ストック、あるいはインフラのストック、それから人的な資源、あるいは人的資源に体现された技術資産というレガシーアセットが世界のトップクラスで蓄積され

### ①産業構造の高度化と研究機能の集積



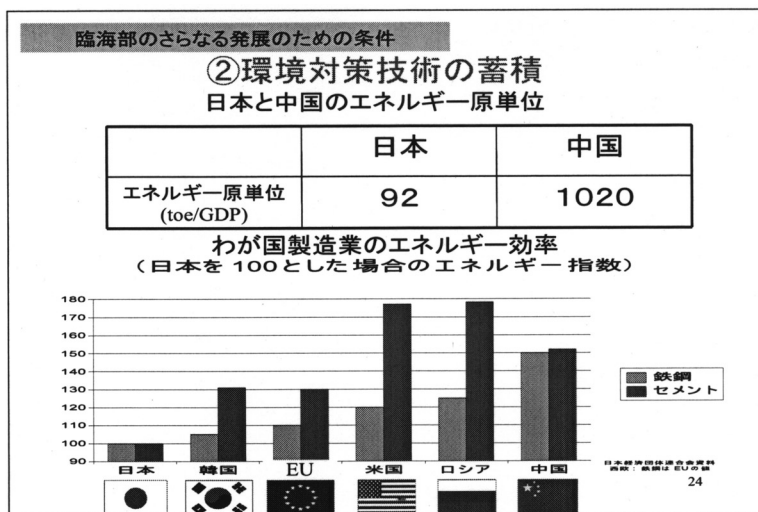
ているということでございます。

このレガシーアセットを活用して、その素材の高付加価値化を進めていき、さらに、そして立地条件、首都圏立地という、立地条件を優位に生かしていくことだと思います。そしてレガシーアセットの概念にはプラスの経済遺産とマイナスの経済遺産を含んでいますが私はもっと積極的にプラスの価値のある経済遺産をヘリテイジアセット (heritage asset) という概念を使いたいと思います。臨海部のアセットを川崎あるいは日本のヘリテイジアセットになる可能性を秘めていることの認識を皆さんと共有したいと思います。

最近、日本の自動車産業がなぜ強いかという研究の中で、いわゆるエレクトロニクス製品がモジュール型、つまり部品を組み合わせればできるのに対して、自動車は何千という製品を擦り合わせることによって品質が向上していくと。そういうことが日本の得意技ということを東大の藤本隆宏教授がおっしゃっておられます。

今、私が京浜臨海部の企業の皆さんのお話を伺っていると、擦り合わせが部品の段階から素材の段階になってきているということを感じます。そして素材の段階での擦り合わせ、つまりトヨタ自動車さんとJFEさんとの自動車用的高级電磁鋼板の共同開発、あるいはまたJFEさんと造船メーカーとの、先ほどのコンテナ船、LNG船用的高级厚板というもの、旭ケミカルズ、昭和電工さん、日本ゼオンさんと情報機器メーカー、自動車部品メーカーなどのユーザーと擦り合わせて素材開発が進んできているということが高度化の力になっています。その意味でユーザーとの近接性、コンビナートのパイプに結ばれている企業間の原料連関といったものが、これが今後ますます高度な価値を生み出してくるんじゃないかということでございます。

さらに、環境技術の蓄積があります。川崎臨海部は高度成長時代に環境問題が深刻化して現在もマイナスのイメージが一般には強く残っております。これはこれまで川崎市の負の遺産（ネガティブ・レガシー・コスト）になっていましたが、40年近く環境問題に取り組む中で環境対策の多様な技術が臨海部に蓄積されてきてこれも今や貴重なレガシーアセットと積極的に評価・活用され、ヘリテイジ・アセットになってきました。特に平成9年に川崎市臨海部が北九州市と並んで最初のエコタウン指定を受けて以来、民間企業と川崎市の協力により個々の企業の環境技術を資源循環都市システムに構築する努力がかさねられてきました。本日のシンポジウムを主催されている産業・環境創造リエゾンセンター、臨海部再生リエゾン推進協議会もその中心になって

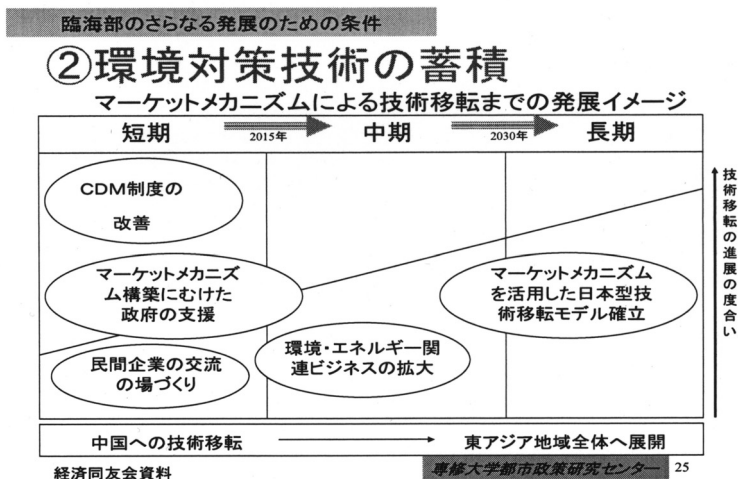


おられます。

先ほど阿部市長のお話で環境産業を作っているというお話がございました。この環境技術といったものはどのようにして産業化されるのか、あるいはビジネスになるのかということが問題になります。

まず、マクロ的に見ると、日本の省資源・環境技術は、改めて申すまでもなく、世界最高の水準にあります。例えばGDP当たりのエネルギー原単位を見ますと、中国は日本の10倍を使っているということでございます。それからまた、鉄鋼、セメントを見ますと、日本を100としますと、ご覧いただきますように各国とも非常に膨大なエネルギーを使っている。つまり日本が世界で抜群に優れたエネルギー効率を実現していると。しかも、その日本の中で川崎が一番厳しい環境基

準をクリアしてきた技術が蓄積されているということでもあります。たまたま、先週中国の上海に行っていましたが、やはり中国の資源消費型、あるいは資源浪費型といってもよろしいでしょうか、そういった成長の限界にいつているという感じがいたしました。今月初めに開かれていた日本の国会にあたる第11回人民代表大会会議でその問題が厳しく議論されておりまして、中国もいよいよ資源効率、環境の問題に直面して取り組まざるをえない状況になってきております。中国だけでなく発展途上国の工業化の共通の問題であります。その場合に日本で蓄積されてきた環境技術・省資源技術へのニーズが高まってくることは必然かと思えます。このニーズがどのように有



効需要になり市場形成するかが次の問題になります。

省資源・環境技術がどのようにして生産技術が移転されていって産業化されていくのかということですが、短期的には、やはり民間企業の直接投資、交流による、いろいろな技術を提供されるときに、ノウハウ的に環境技術も組み込まれて提供されているというところが現実であろうかと思えます。それから政府の支援と書いてございますが、これはやはり現在日本のODAの見直しが進められていますが、ODAの見直しの中で、やはり環境技術をいかに移転していくかというようなODAのプロジェクトに省エネ・環境技術をもっと中心を置くということがひとつ可能ではなかろうかと考えます。それから、CDMというのは、クリーン・デベロップメント・マネジメントという国連が提唱した概念で、排出権取引に代表される環境技術を先進国から発展途上国に転移することによって、それによって環境技術の普及を促進するというところでございます。これは、現在では適用条件が厳しいので、温暖化ガス取引中心になっていますが今後、これをもっと改善して多様な環境技術のトランスファーがしやすいようにしていくことが考えられます。そういうかたちで短期的には、取りあえず、やはり中国への環境技術を移転し、中期的には、それによって東アジア全体、あるいは世界全体に環境技術をビジネスとして拡大していくということが可能ではなかろうかと思えます。この意味で川崎市と上海市の環境技術に関する協定の意義は大きく具体化が期待されます。

また民間企業では既にもうJFEさんなんかは高炉を使ったプラスチックの利用技術を各国に輸出されているわけですが、このような環境技術・リサイクル技術を提供していく環境エンジニアリング産業というものが出てくるのではないかということでございます。



臨海部のさらなる発展のための条件

**②環境対策技術の蓄積**  
**環境対策技術と資源循環技術**  
**環境型産業の創出**

**川崎臨海部企業の事例**

- ほぼすべての廃棄物をセメント原料・燃料化
- 高炉を活用した「使用済みプラスチック高炉減量化システム」
- 排プラスチックからアンモニア抽出「ecoann」  
→ごみ処理場などの脱硝剤に指定

デーシー株式会社、JFEホールディングス株式会社、昭和電工株式会社  
各資料

専修大学都市政策研究センター 26

そういう意味で、先ほど阿部市長が川崎には環境技術の百貨店的にすべてがそろっているというお話がございましたが、臨海部では世界で最高の廃棄物、環境処理技術があつて、セメントのデイ・シイさんでは廃プラ、建設の残土、あるいは下水の処理汚泥まで、すべてセメントの原料と燃料に利用する技術を開発されセメント生産に活用されています。JFEさん、高炉を使ったプラスチックの処理、昭和電工さんの廃プラスチックから水素を取り出して、そしてアンモニアの生産はさきほどご紹介したとおりです。従来は環境対策の技術開発、とその運用は企業にとってコストだったわけですが、循環型社会になるとビジネス機会、収益機会を生む可能性ができました。デイ・シイ・セメントの西田工場長さんの言葉を借りれば、社会貢献型の環境技術からビジネス型の環境技術になりつつあります。特に川崎の化学、セメント、鉄鋼においては高温処理による燃焼、ごみの焼却燃焼ではなくて高熱で熔融するという技術。これによって、ダイオキシン等の発生しない環境技術ができていているということは、非常に優位性を持っているといえま

臨海部のさらなる発展のための条件

**②環境対策技術の蓄積**

- ゼロエミッション工業団地
- 産業排熱利用計画
- 循環資源の企業間連携

||

**環境対策の先進性を活かした  
 エココンビナートの形成  
 資源循環型都市の世界モデルへ**

専修大学都市政策研究センター 27

す。

それから、次に環境対策技術の蓄積で、これまでは臨海部における各企業さんのレベルでこの環境技術の開発とオペレーションを進めてこられました。今まさにこの臨海部再生リエゾン推進協議会、あるいは、このNPOの産業・環境創造リエゾンセンターを進めていらっしゃるように、こういった、今度は個別の企業を連携させて、そしてそこにおける工場廃熱資源の循環をするような、そういったようなかたちで、個別企業からコンビナートの連携した処理システム、それによってゼロ・エミッションの資源循環型のエコ・コンビナートの世界モデルというものが形成されていくかならうかと期待されます。そういう意味で、私どもはこの産業・環境創造リエゾンセンターさんの皆さん方のご努力に、大変敬意と期待をさせていただいているわけです。

臨海部のさらなる発展のための条件

③首都圏立地

巨大市場へのアクセス

情報(東京本社機能)へのアクセス

専修大学都市政策研究センター 28

が、そういう展開の時期を迎えていると思います。

臨海部の首都圏立地ということですが申すまでもなく、4,000万の首都圏にアクセスしているということは、世界最大の単一消費市場に近いということがございますが、もう一つは、先ほども申しましたように、やはりユーザーとの擦り合わせという意味で、素材産業とユーザー産業との擦り合わせの意味でのアクセスが非常にいい。それともう一つは、東京の本社機能へのアクセスが非常に近い。これはプラス、マイナス両面があるわけでもございましょうが、しかし現在のように非常にスピードのある判断、それから現場と本部の密接した連絡、連携のいい事業展開が求められている時代におきましては、本社機能に近いという京浜臨海部のメリットは非常に大きいんじゃないかという気がいたしております。

それから、またさらに首都圏に集まります、密度が高いユーザー情報、消費者情報、技術情報、政策情報へのアクセスが首都圏立地によってアクセスが容易であるメリットもあります。

それから臨海部の今後の発展に期待されるのが羽田空港との近接性です。あるいは羽田空港だけではなくて川崎港、高速道路、鉄道あるいはその他の輸送の条件の整備です。この羽田空港との近接性の問題につきましては、後ほどパネルディスカッションで神奈川同友会の星野さんのほうから具体的なお話があるかと思っておりますので、私のほうはあまり触れませんが、やはり非常にインパクトが大きい。川崎市の発展のために羽田空港の国際化というものを、いかに活用して展開に結び付けるかということが100年の計を決めるといっても過言でないといえましょう。

## ④-1 羽田空港との近接性

- **羽田空港再拡張事業**
  - D滑走路の新設・国際化(平成21年供用開始)
- **神奈川口構想**
  - 塩浜周辺地区(殿町3丁目工場跡地)に空港との近接性を活かした整備計画

## ④-2 羽田空港との近接性

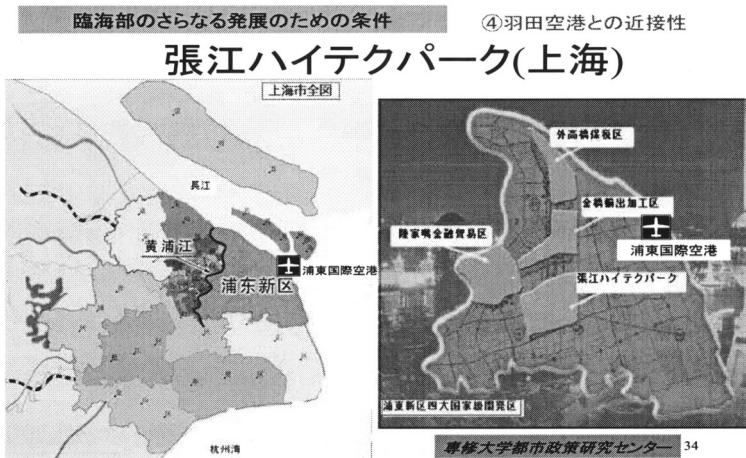
- **塩浜周辺地区への臨空産業集積の期待**
  - 頭脳立地型(研究集約型)施設  
(研究所、インキュベーションセンター)
  - メッセ産業  
(コンベンションセンター、国際展示場、ホテル)
- **臨海部へのアクセス改善**
  - 川崎臨海部を国際的な人材交流の拠点に  
<アジア企業化村の大規模化、世界水準の大学・研究機関の立地>

産業構造の高度化との関連でいえば、臨空産業集積への期待ということです。国土省等の羽田の国際化に伴う経済効果の推計等が出ています。航空貨物、航空旅客へのアクセスの改善・拡大と関連するコンベンションセンター、国際展示場、ホテルなどの集積が経済効果として予測されています。

前にご紹介した臨海部がアジアへの高機能・高付加価値型の素材供給基地の役割を高めており、船舶によるバルク輸送から航空輸送へのシフトが進んでおり、空港輸送インフラが整備されることで競争力が補強される経済効果が期待されます。つまり、既存産業の臨空産業化です。

さらに、羽田空港のインパクトというのは頭脳立地型の産業の集積による新産業の成長の経済効果に期待したいと思います。研究集約型の知識産業というものが臨空産業として期待されるのではなかろうか。最近、ピッツバーグの新空港が開港しました。最近と申しましても7～8年になりましょうか、ピッツバーグの再生が非常に話題になっております。一つは、やはりピッツバーグの新空港によって、ピッツバーグの世界に対するアクセスがよくなった結果、マイクロソフ

ト、インテルをはじめそういう企業が集積してくる。空港とカーネギー・メロン大学、ピッツバーグ大学の産学連携のインパクトの相乗効果によって情報、バイオ、メデイカル、新素材、ナノテクノロジーなどの新産業が成長してきております。頭脳産業の発展にとって空港のインパクトというのが非常に大きい。最近、アメリカの企業立地の専門のコンサルタント会社デロイトの調査によりますと、知識産業、ハイテク産業の事業所の立地選択、ロケーション・セレクションの要因として空港が一番大きな要因として挙げられているということが報告されております。そういう意味で、国際空港としての羽田への近接性というものを十二分に生かした新産業の展開を期



待できるのではなかろうかということでございます。

先週、上海の社会科学院と専修大学の都市問題のシンポジウムがございましたのですが、そこで上海の側から、上海の張江ハイテクパークの報告がありました。この場所は浦東国際空港からリニアモーターで7分、高速道路で20分、それから黄浦江の向こうの上海の中心街に地下鉄で7～8分という、地区にですが、そこに中関村を上回るサイエンスパーク、ハイテクパークをつくるという計画です。上海は現在、長江流域の経済成長と2010年の上海万博のブームで大変な発展をしておりますが、上海市はそのポスト万博を考えて、この長江ハイテクパークを次の上海の発展の成長基地にするという目標を持って、市長が直轄でこのハイテクパークを建設中でございます。建設現場を見学してまいりました。120キロ平方メートルの広大なハイテクパークを展開しております。上海交通大学、復旦大学、中国医科大学の新キャンパス、あるいは聯想（レノヴォ）、あるいは中国のNTTである中国通信とか、そういった企業の研究所が集積を始めております。やはりこれも先ほど申しました浦東新空港との臨空産業としての知識産業の立地が非常に大きなポイントになっておりました。ピッツバーグ、上海の例をご紹介しましたが、羽田の国際空港化をどのように臨海部の次の発展につなげるか大きな構想をもつべきと思います。

今、神奈川県エリアのゾーニングの検討を神奈川県経済同友会、川崎商工会議所など民間団体も参加して進められています。空港の神奈川口の、今のヨドバシカメラさんが一部流通センターとして利用されているいすゞ自動車さんの跡地の塩浜周辺地区、あの広大な土地をどのように効果的にそういった利用をしていただくかということが、川崎の百年の計のためにもぜひお考えいただきたいというかたちでございます。先般、新聞であの地域に高度医療施設が建設され、セント

臨海部のさらなる発展のための条件

④羽田空港との近接性

神奈川口 対象エリア

塩浜周辺地区土地利用  
ゾーニング・機能導入案



ジョン大学のバイオメヂカル研究所がTHINKに進出するという報道が出ておりました。今後、内外の世界水準の研究機関の進出を期待したいと思っております。

それから、その次に新たな街づくりということでございますが、やはり臨海部が先ほど申し上げ

## 新たな都市づくりと産公学連携の在り方

～再生から新たな成長へ～

専修大学都市政策研究センター 33

げましたように、臨海部についてヘリテイジ・アセットが蓄積されているわけですが、これがやはり市民に理解され、世界に開かれた街づくりになっていくことが必要です。それを臨海部に展開されている企業さんと、それからこのリエゾンセンターをはじめ、商工会議所、あるいは実に今この臨海部についてのいろいろな地域代表、あるいはこのリエゾン協議会に入っていられる住民の地域団体の方々、こういう皆さん方の参加ということによる街づくりということが進んでいるわけでございます。そういった街づくりの前提は、インフラ整備じゃなかろうかということでございます。やはり鉄道、道路が非常に問題になります。現在の産業道路の平均時速が10キロだと聞きます。時速10キロでしか走れない産業道路が動脈になっているという状況です。そのほか、鉄道も南武線、鶴見線、あるいは京急線、あるいは東海道貨物線というもの、それぞれ分断されています。やはり道路、鉄道というのはネットワークされることによってバリューが出

## 市民と世界に開かれた都市づくり

企業

NPO、地域代表

### インフラ整備

- ・鉄道、道路のネットワーク化
- ・インフラのローコスト化

### イメージアップ

- ・緑化率確保
- ・ゲートウェイ・ランドスケープへの取り組み  
→「緑のコンビナート」

専修大学都市政策研究センター 34

てくる。これを神奈川口の整備と連関させて、ぜひ進めていただきたい。

それから、インフラのローコスト化も要望されます。企業の現場では、血のにじむような努力をされてローコスト・オペレーションを実現されているわけですが、それに対する公共サービスのローコスト化ということも期待されます。臨海部は再生しつつありますが、臨海部に残られた企業は、その企業の本社のトップまで含めて川崎の工場を閉鎖すべきかどうかという激論を闘わせて、そしてリストラの努力をされて今残っているわけですが、それを支えるようなローコスト・高機能インフラを整備する必要があります。

世界の先進工業国では70年代以降に地域・都市間で企業誘致の競争を展開してきましたが、現在その反省として既存企業・産業の立地維持の重要性を再認識して企業誘致とともに企業引止め策（retention policy）にも力をいれております。Retention Policyの中心になりますのは投資減税、人材養成・確保、インフラ整備の組み合わせです。臨海部ではこれまでは工業等制限法、工場立地法、工業再配置促進法のいわゆる工場立地3法によって企業引止めよりも表現は悪いですが工場追い出しが目的のような政策体系の下にありました。これは、公害対策、地域格差是正という高度成長の時代的背景があったわけですが4年前に工業等制限法が撤廃され、今般、工業再配置促進法も撤廃され、さらに工場立地法の規制緩和が進められています。地域にとってRetention Policy実施の自由度が上がってきているといえましょう。

このような流れの中でさきほど述べました道路条件の改善による輸送コストの低減に加えて工業用水のコストも検討が必要でしょう。臨海部の工場は工業用水を循環利用していて、工場の用水使用量というのは激減しているわけですが、30年前、40年前に設定された料金体系と引き取り義務の負担がある。しかもそれが対岸の千葉と比較して2倍高いということですね。電気料金が東京電力の企業努力や民間企業のIPPによって大変競争力のある水準にあるといわれています。こういったことは、私は専門家じゃないから分かりませんが、やはりローコスト化、官民格差の縮小ということに向けての知恵を絞るべきじゃなからうかという気持ちを持ちます。

それから、もう一つは公共投資の在り方でございます。歴史的に、先ほどの一層、二層、三層で申しましたように、川崎市の臨海部は大正以降ほとんど民間が浅野総一郎をはじめ、いわゆる先覚者たちが民間主導での臨海部の産業基盤を整備してきた歴史があります。民間が臨海部の公共

投資を負担してきました。南武線も浅野セメントの原料石灰石を青梅・立川から川崎臨海部に運ぶための鉄道として建設されました。港湾、道路も同じような背景があるようです。このような歴史的経緯から、他の工業地帯と比較して川崎臨海部の民間資本と公共資本のストックの差は、直感的に申し上げますと非常にアンバランスではないかと思えます。これは川崎市で単独に解決できる問題でなくて日本全体の公と民、中央政府と地方自治体、財政の受益と負担の在り方にかかわる課題といえましょう。

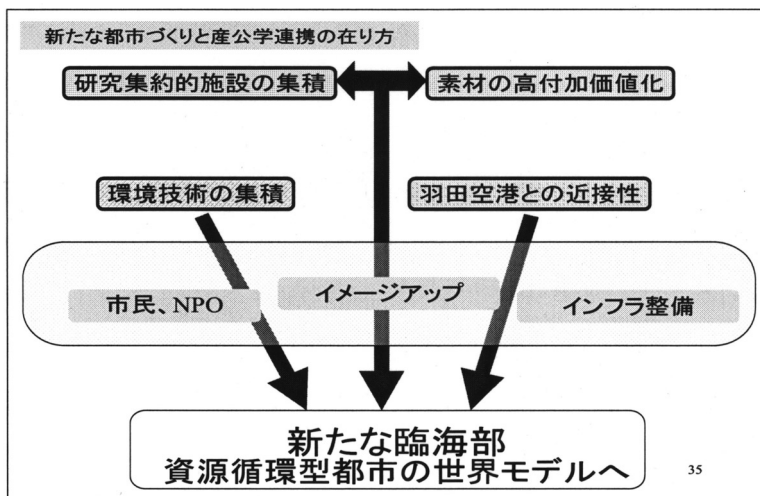
例えば揮発油税の問題にしても、揮発油税は今特別会計で11兆円ぐらいございますが、それが空港整備に当てられているのは1,000億円そこそこで、あとは道路建設に当てられている。しかも道路は川崎市には、ある責任者の方に聞きましたら、あぜんとするぐらい少ない投資しか行われていないのです。川崎市の石油精製の東燃さん、東亜石油さん、新日本石油さんでは、おそらく庫出しベースでは巨額な揮発油税を徴収していますが、それが川崎市にわずかしか戻ってこないという問題があります。これは日本全体の財政構造の問題であります。そうといった問題も含めてこの地域の公共投資問題を考える必要があるかと思っております。

それから3番目は、臨海部のイメージアップです。後ほどパネルディスカッションで石川先生からお話があるかと思いますが、やはりこの緑化率も含めてグリーンの確保、やはり公害の臨海部というイメージが、まだ払拭されてはいません。この緑化のレベルを上げていくことを最近の民間からの提言は意義大きいと受け止めています。同時に市民がアクセスしやすい臨海部というもの、JFEさんの最近の市民祭りとか、あるいは彫刻展とか、市民が足を運ぶような催し物がございます。また、川崎市と川崎区が民間企業と協力して最近、力を入れている産業観光の推進も意義あると思えます。味の素さんでは現在、1万3千人の工場見学者を10万人に増やす計画を進めていますがこのような試みは一つの示唆になるかと思えます。さまざまな形でもっと臨海部が市民に開かれた存在になるためのアクセスと施設の整備が期待されます。

そしてもう一つ、緑のコンビナートとちょっと大げさに書いてあります。羽田の今度のD滑走路が出来ますと、飛行機の離着陸は臨海部から上がっていくというかたちで、この臨海部が川崎市の空からの玄関口（gate way）になります。そして都市景観の競争というのが今世界的に行われていますが、そのときに、gateway landscapingが重要とされています。つまり、最初にその街にアプローチしたときのイメージというものが非常に大事だということが言われています。その意味で、先般このリエゾン協議会のほうで緑化の問題について市のほうに提言されたようでございます。工場単位の細切れの緑地をまとめるための規制緩和への提言と伺っております。そういったものを含めて、現在の防災基地の緑地、あるいは浮島のジャンクションの空地、多摩川河口の水面までも含めて臨海部の緑と水の景観を豊かにする計画が期待されます。

それから、知識・経済時代に臨海部の再生を支える人材が世界中から集まり川崎に住み、働くことに魅力を感じる街づくりです。川崎市全体の魅力、クオリティ・オブ・ライフ、あるいは都市アメニティといったものが向上されないといけないんじゃないかならうか。先ほどご紹介した上海の張江ハイテクパークに行きましたら、本当にもうアメリカのシリコンバレーと同じような住宅地が出来ておまして、そこに世界中から人材が集まるように生活環境の整備が進んでいます。これは世界でイノベーションが展開している都市の共通の政策です。この川崎市で、今いろいろと努力されておりますラゾーナなどの街づくり、音楽、スポーツ、文化おこしといったものが、

全体にさらに強化されていくことが臨海部を支えるインフラにもなるんじゃないかならうかと思って



おります。

ちょっといただいた時間が超過したかと思いますが、最後に、新たな臨海部、資源循環型の都市の世界モデルというものに、やはり川崎の臨海部が20世紀の初めから形成されてちょうど100年でございますが、今、次の100年に向かって川崎の臨海部が都市の世界モデルのベースになる



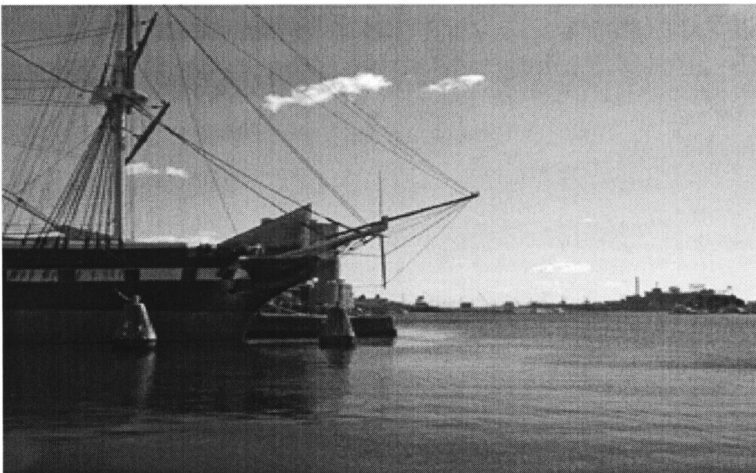
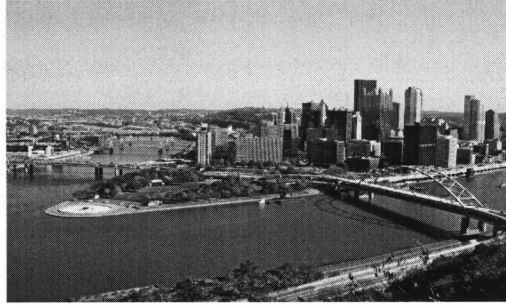
という可能性があるし、それをぜひ実現していくべきではなかろうかと思うわけでございます。

これはピッツバーグと過去と現在の写真ですが、ご案内の通り、ピッツバーグは川崎市と同じようなアメリカを代表する鉄、化学、セメント、アルミ、石油、ガラスの町で公害問題も深刻でした。これが今は、このような町にすっかり変わってきているわけでございます。

これは、川崎市の姉妹都市でありますアメリカのボルチモアです。私が40年前に始めてボルチモアを訪れたときは、この写真の地域は鉄鋼と造船と化学工場で、まさに公害の街であったわけですが、それから40年たちまして、このように変貌しました。写真はボルチモアのインナーハーバー地区です。これは川崎市でいうと京浜運河と川崎港を一緒にしたような地域ですが、ここが



## ピッツバーグ地域 - 現在



今すっかりこういう環境都市に変わりまして、そして、ここを訪問する観光客が年間1,500万人というように変わってきております。ただ、申し上げたいのは、川崎臨海部はボルチモア、ピッツバーグ、あるいはほかの先進国の重工業地帯のように、重化学工業が死滅してその後に新産業によって再生するのではなくて、重化学工業が新しい環境に対応・展開を遂げ、新産業もインキ

ユベートしながら、環境共生型の、高付加価値型の21世紀型の産業構造が高度化しているということです。ここに、再生ではなく転生の新しい都市モデルになる世界で唯一の都市になる可能性を持っている。それによって、グローバルな都市間競争において川崎市が独特なポジションを築ける可能性があります。その意味で先ほどの画面で申しましたような資源循環型都市としての世界モデルの形成に京浜臨海部、川崎臨海部が今後成長発展するということを期待して私のご報告を終わらせていただきたいと思います。長時間のご清聴ありがとうございました。

